



大会 — 第 42 届会议
经济委员会

议程项目 26：航空运输的经济发展

单一天空协定

（由阿根廷提交和由伯利兹、多民族玻利维亚国、巴西、智利、哥斯达黎加、厄瓜多尔、萨尔瓦多、危地马拉、洪都拉斯、牙买加、尼加拉瓜、巴拿马、巴拉圭和乌拉圭联署）

执行摘要

Doc 9626 号文件：《国际航空运输管理手册》就开展双边和多边航空服务谈判的条件提出了建议。

本工作文件提议南美地区（SAM）成员国缔结一项多边单一天空协定，作为它们通过促进航空公司之间的自由竞争扩大和加强其间互联互通的第一步。

如果大会接受这项提案，则应开展技术研究，并制定一份谅解备忘录（MOU）草案，将其作为此类谈判的模板。

行动：请大会：

- a) 注意到阿根廷、巴西、智利、巴拉圭和乌拉圭提出的倡议，即在南方共同市场成员国及其联系国之间建立单一天空框架，并随后将其扩展到整个南美地区；
- b) 指示理事会通过适当渠道审议在国际民用航空组织（ICAO）各地区推动成员国签署开放天空协定以加强其间空中交通的建议，并推动通过单一天空协定；和
- c) 大会如果同意上述声明和建议，则考虑成立工作组，根据“商法”（lex mercatoria）的概念，起草示范协定模板，提供给国际民航组织各地区成员国，供其最终加入。

战略目标：	本文件涉及战略目标：航空运输经济发展确保实现经济繁荣和全民社会福祉。
财务影响：	无
参考文件：	Doc 9626 号文件：《国际航空运输管理手册》

¹ 西班牙语版本由阿根廷提供。

1. 背景

1.1 联合王国和美国 1946 年签署的开创性航空服务协定（现称为《百慕大协定一》），作为同类协定中的首批协定之一，为国际航空运输监管的发展铺平了道路，并成为此后四十年通用的示范协定。1977 年中期，原来的《百慕大协定》被更为复杂和详细的《百慕大协定二》所取代，此后这两项文书分别被称为《百慕大协定一》和《百慕大协定二》。

1.2 阿尔弗雷德·卡恩（Alfred Kahn）提出的自由化概念得到广泛传播，并获得业界支持，以应对快速发展的监管和运营变化。

1.3 随后达成的单一天空协定，例如“单一欧洲天空”协定，促进了欧洲各国之间的合作和联系，助长了人员流动，并在理念和方案方面分享了最佳做法。

1.4 单一天空协定能有效地促进市场准入，因为地区内连通性最强的国家会促使其航空公司跨越国界向外扩张。

1.5 鉴于上述各种原因，需要制定一个基于自由化概念的“单一天空”模式的谅解备忘录模板，以促进国际民用航空组织（ICAO）各地区国家之间的交流。

1.6 阿根廷已采取开放天空政策，并实施了第一代、第二代和第三代改革。

1.7 阿根廷航空法也已作出相应修改，新增了反映开放天空政策的规定。

1.8 至今已颁布十多项第二代法令，包括关于市场准入的第 599/2024 号法令，该法令结合其他各项规定，终结了提供停机坪服务的垄断情况。同样，第三代改革也正在实施，例如增强民航局的监管权力。

2. 讨论

2.1 众所周知，国际民航组织成员国之间签署开放天空协定的主要益处之一是随着航班班次、机型和票价限制的取消，各国航空公司之间的竞争得到加强。

2.2 此外，全面一体化的民航市场将促进航空业的投资和发展，正如欧盟建立欧洲共同航空区后的情况一样。

2.3 以上所有举措将为旅客和空运货物接收者提供更优质、更高效的服务，为他们提供更多选择和更优惠的票价，从而促进航空业的积极经济影响，正如国际航空运输协会（IATA）和国际机场理事会（ACI）的背景信息文件和研究报告所指出的那样。

2.4 这些措施可被视为战术性措施，它们凝聚成南方共同市场成员国及其联系国的单一天空战略，并着眼于将其扩展到整个南美地区。

2.5 我国开放天空政策的成功意味着国内和国际航线的互联互通更加紧密，内陆城市与地区和国际目的地的直达连接也得到加强。例如，官方统计数据显示，一年内，23 条新开通的国际航线中，只有 9 条将阿根廷首都布宜诺斯艾利斯纳入为对接城市。同样值得注意的是，在内陆城市登上国际航班的旅客数量增长了 45%。

2.6 因此，航空客运量创下了新纪录，新的和更好的连接航线不断涌现，国内外经济交流、文化旅游和低票价旅游人数激增。这对于阿根廷这个世界第八大国家来说尤其重要，因为在某些情况下，这意味着我们的内陆公民可以省去飞往枢纽机场 2000 英里的国内转机航班，然后才能到达地区或国际目的地。此外，根据公共和私人统计数据，在 2024 年 12 月开放天空公共政策实施一年后，航空客运量创下历史新高，增长率也创下历史新高。

2.7 在地面服务方面，包括多家全球运营商在内的十多家地面服务供应商申请并获得了相关的运营商证书。

2.8 阿根廷的经验类似于美国 1970 年代实施的解除管制政策以及欧洲的解除管制政策一样，在拉丁美洲民航委员会（LACAC）地区，我们与巴西、乌拉圭、巴拉圭和智利携手合作，致力于向南方共同市场成员国和联系国推行开放天空框架，并明确表示将把该框架扩展到整个南美地区。

2.9 原则上，单一天空在概念上联系到既有的统一综合监管框架并以该框架为依据，这个框架将适用于签署国。

2.10 这样的框架不会阻碍国家航空当局和机构加入不同的方案，从而使统一的方法与国际公法领域中可能存在的不同多边一体化方案共存。

2.11 众所周知，要实现这一战略项目的最终预期范围，包括海关、移民、安保和植物检疫以及简化手续在内的各个航空领域的政策应事先进行协调，以期达到加强安全的最终目标。

— 完 —