



## 大会 — 第40届会议

### 经济委员会

#### 议程项目32: 国际航空运输的经济管理 — 政策

#### 航空货运自由化

(巴西在智利的支持下提交)

#### 执行摘要

本文分享了巴西在其航空运输业放松管制方面的经验，并倡导为全货运航空服务制定具体的多边协定。

**行动:** 请大会:

- a) 认识到全货运航空服务自由化的好处; 和
- b) 要求理事会继续开展国际协定的制定工作, 以利用航空运输监管专家组所做的工作, 促进航空货运服务的进一步自由。

**战略目标:** 本工作文件涉及航空运输的经济发展战略目标。

**财务影响:** 不适用。

**参考文件:** Doc 10075号文件 — 大会有效决议(截至2016年10月6日)  
Doc 10078号文件 — 大会第39届会议经济委员会的报告  
A40-WP/16-EC/1号文件 — 关于拟定市场准入、航空货运和航空承运人所有权和控制权的自由化国际协定的进展报告  
A40-WP/22-EC/7号文件: 国际民航组织关于航空运输领域持续政策的综合声明  
AT-WP/2169号文件: 航空运输监管专家组第十五次会议(ATRP/15)报告

## 1. 引言

1.1 大会第A39-15号决议要求理事会继续制定具体的国际协定, 以促进航空货运服务的进一步自由化。航空运输委员会(ATC(下的航空运输监管专家组(ATRP(已被指派开展这项工作。在理事会第217届会议上, 航空运输委员会表示关注的是, 专家组在航空货运服务问题上仍然存在分歧, 短期内无法取得重大进展, 因此决定停止专家组在制定促进进一步开放航空货运服务的国际协定方面的工作。

## 2. 讨论

### 2.1 巴西航空运输放松管制

2.1.1 在如巴西这种具有大陆层面的国家，航空运输是支持全球化和国家一体化的重要因素。在过去三十年中，巴西航空业经历了逐步放松管制的过程，结束了政府对票价、航线、时刻表、外国所有权和航空器运力的一系列限制。监管框架的突破促使航空业迅速响应该国社会经济状况的进展，得以涵盖逾8000万旅客。

2.1.2 该行业开放的最新举措是取消国内航空承运人外国所有权的法定限制。预期收益包括降低资本成本、多元化融资方案、新进入者和提高竞争力、吸收管理专业知识和新技术，以及加强与国际业务的整合。重要的是要强调，尽管投资具有国籍，但所有巴西航空公司都有义务遵守国家劳动法、财政和环境法，并受巴西民航局(ANAC)的监管和监督。

2.1.3 考虑到所有货运航空服务的独特特征，巴西政府正在发布指导方针，以便在未来的航空服务协定谈判中谈判交换航空货运服务的第7自由航权。新指南的主要目标是促进货运业务尚未充分开发的增长。自2000年以来，巴西运输的旅客人数增长了212%，而同期航空货运量仅增长了75%。

### 2.2 航空货运自由化

2.2.1 航空货运服务在促进经济发展和世界贸易方面发挥着重要作用。目前在传统协定下有限自由航权造成的限制妨碍了物流效率和货运运行。

2.2.2 鉴于其“单向”性，授予第7自由航权对货物运输尤为重要。考虑到第7自由航权的有效行使依赖于协定网络，多边安排是推动航空货运服务进一步自由化的最有效方法。

2.2.3 航空运输监管专家组在其会议上审议了关于国际航空运输中航空货运服务自由化的补充协定，但由于成员之间的意见不同，小组决定需要做更多工作才能达成共识。

2.2.4 然而航空运输委员会在其第217届会议上决定航空运输监管专家组应停止关于促进航空货运服务进一步自由化国际协定的制定工作，尽管专家组要求航空运输委员会指导其今后在制定促进航空货运服务进一步自由化国际协定方面的工作。

2.2.5 从这个意义上讲，巴西建议继续努力为全货运服务制定允许持有保留的灵活务实多边协定。协定最初可由有意愿和准备好的各方签署，并随后由其他人加入。那些希望保持灵活、以适合其需要和情况的速度及方式实现自由化的国家可以选择继续现有的双边权利交换，只有在国家准备就绪时才签署多边协定。

### 3. 结论

3.1 鉴于巴西的放松管制进程，考虑：

- a) 航空货运市场自由化对航空利害关系方和更广泛的经济及消费者带来的好处；
- b) 国际航空货运自由化的多边做法符合国际民航组织国际航空运输自由化的长期愿景；和
- c) 一项具体、简单和务实的航空货运服务协定所允许的自由化安排进展。

— 完 —