



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监管 — 政策

按照第六次世界范围航空运输会议(ATCONF/6)的建议及
大会第38和39届会议的决定实施自由化航空运输政策的益处

(由多米尼加共和国提交)

执行摘要

本工作文件介绍了多米尼加共和国实施自由化做法的航空运输政策的成果，突出了国际民航组织协助各国实施本组织标准和建议措施(SARPs)的努力。

行动：请大会：

- a) 敦促国际民航组织在其未来工作和下一三年期的工作方案中，包括将继续鼓励制定公共航空运输政策和创建能力的活动，藉此促进航空运输自由化并加强不让任何国家掉队(NCLB)举措；和
- b) 审查第A39-15号决议：国际民航组织关于航空运输领域持续政策的综合声明。

战略目标：	本工作文件涉及战略目标——航空运输的经济发展。
财务影响：	财务影响取决于国际民航组织在2020年至2022年经常方案预算中所批准的这方面活动的情况。
参考文件：	第六次世界范围航空运输会议(ATCONF/6)的报告 第A39-15号决议：国际民航组织关于航空运输领域持续政策的综合声明

¹西班牙文本由多米尼加共和国提供。

1. 引言

1.1 2003年3月，国际民用航空组织举办了其第五次世界范围航空运输会议：自由化的挑战和机遇(加拿大蒙特利尔，2003年3月23日至24日)，目的在于敦促各国采取措施推进自由化进程，促成更大的连通性和对国际市场的准入。为了便利这一进程，国际民航组织秘书处起草了一份工作文件，其中载有双边和地区/复边航空运输协定范本。通过这些协定，谋求协调统一国际航空运输规章，和当前正在进行之中的世界范围的自由化协调进程。这些规定载于《国际航空运输经济管理的政策与指导材料》(Doc 9587号文件)。

1.2 这些新范本分属于传统、过渡和自由化做法，载有对于航空运输协定谈判中常常被忽略的一些方面的指导，例如航空器租赁、保障措施、冲突的解决、透明度和航空货运等

1.3 在第六次世界范围航空运输会议：航空运输的可持续性(ATConf/6)期间，国际民航组织继续推动市场准入自由化的事宜并基于本组织基本原则，即活动的有序、正常、高效和经济发展，公平和均等的机会，整体利益，以及促进国际航空运输的可持续发展。

1.4 国际民航组织大会第39届会议批准了第A39-15号决议：国际民航组织关于航空运输领域持续政策的综合声明，其中敦促各国虑及这些政策，理事会和秘书长继续审议这一事项。

1.5 决议还敦促各国在制定其做法、标准和政策时，虑及并实施国际民航组织关于国际航空运输自由化的长期愿景。

2. 讨论

2.1 分析：拉美的案例

2.1.1 一些拉美国家采行的保护主义做法成为了航空运输发展的障碍，表现为连通性薄弱不良。这些国家航空运输经济政策的基础是授予第三种和第四种自由航空业务权，而只在特殊情况下对特定案例和有限数量的班次授予第五种自由权利。总体而言，拉美国家政府限制运力，实施需要批准或不批准运价的体制，并坚持采用主要所有权和有效控制权的生硬概念来接受指定空运企业。智利是一个例外，该国自1979年以来一直采用天空开放政策。第五次世界范围航空运输会议后，一些拉美国家逐步开始重新审视其航空运输经济政策，这些政策在过去约50年都没有更改过。

2.1.2 在随后的年份中，乌拉圭、多米尼加共和国、哥伦比亚、巴新、巴拉圭和厄瓜多尔等一些拉美国家，开始了其航空运输经济政策自由化的进程并取得了积极成果，本国和外国空运企业在这些国家的业务增多。此外，这一进程的特点是没有对于设定运力和价格的干预，这些由空运企业基于市场考虑自由决定。

拉美国家实施更为自由化政策的成果

2.1.3 由于绝大多数拉美国家的经济依赖旅游和服务业，为了增强经济，一些拉美国家在通过开辟直达航路以使航空运输运营更快捷、更经济，来推动增加进入本国的旅客业务和贸易，加大连通性。

2.1.4 在拉美国家实施自由化政策促进了所提供航班数量的扩展，使价格更具竞争力，增加了外汇收入，并通过增加可用座位数改善了各国作为旅游目的地国的排名，同时还创造了更多的工作机会。

2.2 多米尼加共和国的案例

2.2.1 多米尼加共和国实施的航空运输政策，旨在扩大其在国际市场上的参与度；为此我们缔结属于自由或过渡做法的航空运输协定，其中对旅客、货物和混合航班授予的业务权直至第六种航空自由，对全货航班直至第七种自由。多米尼加共和国目前有与 66 个国家和政府的正式协定。

2.2.2 除了对等性原则，还应用礼遇，以推广不通航或通航力度不良的航路，类似于以礼遇为基础批准运营许可。我们在考虑允许旅客定期航班和包机运营至尚不通航的地点且此种运营不构成不公平竞争时，行使直至第七种航空自由的业务权。

2.2.3 就代码共享运营而言，国际民航组织 Cir269 号通告-AT/110 中的建议适用，使航空公司在国际市场中业务量低而没有理由进行单独运营的航路上有更大的存在感。这样可降低运营成本。

2.3 案例研究

2.3.1 国际民航组织 北大西洋地区和 美洲开发银行 (IDB) 就多米尼加共和国民航发展联合开展的案例研究结果表明，我国航空运输市场持续稳步发展，在过去 20 年中的年均增长率为 5.28%，使我国成为加勒比最大的航空运输市场之一。承运的外国旅客人数增速超过多米尼加本国旅客，2018 年占总旅客人数的 78%，而 1996 年为 70%。

2.3.2 根据预测，从多米尼加共和国出发的旅客和航班数在 2035 年有望翻番。货运载运比约为 85%，高于 81% 的全球平均值。

2.3.3 我国有七 (7) 座认证机场，分类为公共 (直接管理和特许经营) 与私营。国际机场通过特许经营权 (5) 或私人所有权 (3) 由私营部门管理。

3. 结论

3.1 按照国际民航组织不让任何国家掉队 (NCLB) 举措，本组织必须继续提升国家领导人对于实施措施以确保改善国际市场准入的重要性和可带来的潜在益处的意识。因此：

- a) 敦促国际民航组织在其未来工作和下一三年期的工作方案中，包括将继续鼓励制定公共航空运输政策和创建能力的活动，藉此促进航空运输自由化。