

世界范围航空运输会议：自由化的挑战和机遇

2003年3月24日—29日，蒙特利尔

议程项目 3： 审议航空运输协定的范本

3.1： 航空运输协定的完整范本

双边、地区或有限多边自由化航空运输协定的范本

(由秘书处提交)

摘要

本文件介绍了两种航空运输协定范本（TASAs），一种用于双边的情况，另一种用于地区或有限多边的情况，供各国在航空运输关系中（有选择性、视情修改或全部）用作指导和选择使用。TASAs的适用会促进国际航空运输管理方面的和谐一致和自由化进程中的全球协调。

会议行动在第 5.1 段。

参考文件

Doc 9626 《国际航空运输管理手册》

Doc 9587 《国际航空运输经济管理政策和指导材料》

Doc 9644 《关于国际航空运输管理的世界范围航空运输会议的报告：现状和未来》

1. 引言

1.1 国际民航组织自 70 年代以来积极制订了供各国自行酌情使用的航空运输协定范文条款。开展这项工作有双重目标：将航空运输协定中使用的某些条款的实质内容和措词和谐一致，同时对各国的双边关系提供指导。各国普遍感觉到国际民航组织的这项工作很有意义，并不断要求对范文条款做更多的工作。

1.2 除此之外，航空运输的管理领域和航空业自 1994 年的上届世界范围航空运输会议（ATConf/4）以来出现了重大的发展。关于航空运输协定，随着自由化涌现出新的规定和不同的作法，同时地区协定的扩展要求现行的模式能够适应不同的管理情况。

1.3 本文件介绍了两种航空运输协定范本（TASAs），一种用于双边的情况，另一种用于地区或有限多边的情况。TASAs 非常全面，涵盖了现行航空运输协定当中通常或甚至不常见到的所有内容。它们主要基于各国的经验和国际民航组织的指导材料，目的在于向各国提供一个实用的工具，使他们能够应付自由化的挑战和机遇，进一步推动自由化的进程。范本的制订和适用还会加强国际民航组织在国际航空运输自由化进程中向各国提供指导原则的作用。附篇 A 介绍的 TASA 用于那些希望双边自由化的国家，附篇 B* 介绍的 TASA 用于地区或多边的情况。

2. 航空运输协定范本的概念

2.1 许多国家现在对于正在进展的自由化已有多年的经验，并且在很多方面使用了国际民航组织的指导。基于自由化的经验和在自由化的进程中更好地向所有国家提供协助，有必要将国际民航组织现行的指导原则整理和进一步制订成一种扩展的、更全面和有帮助意义的形式。

2.2 实现这一目标的一种方法是向各国提供航空运输协定范本（TASAs），供其自行酌情使用。附在本文件附篇当中由国际民航组织制订的 TASAs 具有下列目的：

- a) 向各国提供一个航空运输协定完整的框架，供各国在使其航空运输关系自由化、具体列明最自由的规定以及相关时在过渡和传统作法中酌情使用。TASAs 是一份“活的文件”，当航空运输关系中出现新的规定和新的作法时将随时对其加以修订；
- b) 用解释性注解和其他材料对 TASAs 包含规定的适用加以补充提供其他的实际指导。因此，上面提到的 TASAs 是一份“活的文件”的特征也会扩展到它们的适用性。将主要根据各国的经验，对诸如采取某一具体作法所产生的后果和航空运输协定规定之间的关系等事宜进一步制订其他的材料；和
- c) 作为一项衡量双边或地区自由化进程和变化的“准绳”。

3. 国际民航组织的航空运输协定范本

3.1 内容 附篇 A 和附篇 B 所载的 TASAs 提供了一套完整的文本和相关的解释性注解，并包括航空运输协定中通常可见的选择性措词和备选作法。它们是以国际民航组织多年以来为航空运输协定制订的各种模式条款或措词为基础，比如运力、运价、竞争法律、“开展业务”、安全和航空保安的规定。TASAs 条款中措词的其他根据来源是各国在其各自协定中的作法和用法以及众多规定当中的文本，因此它代表了各国在这一领域最普遍和现时用法的基本内容。

3.2 范本中所述的大多数国际民航组织现行的模式均可在《国际航空运输经济管理的政策和指导材料》（Doc 9587）查阅到，这份文件是国际民航组织在这一领域的结论、决定和政策指导的概述。但是 TASA 还包含了第五届航空运输会议下列工作文件中建议的模式或附件的草案：WP/7（所有权和管理权）、WP/9（航空器租赁）、WP/10（航空货运）、WP/11（保护措施）、WP/12（可持续性和参与）、WP/15（解决争端）和 WP/16（透明度）。大会如果对上述文件进行修改，TASAs 的文本也会做相应的改动。

* 附篇 B（地区或有限多边的 TASA）已编入 ATConf/5-WP/17 号文件的增编之中。

3.3 关于覆盖范围，TASA 首先包含指定空运企业运营和商务权利的传统作法，比如授权、指定和许可、运力、运价、公平竞争和许多与“开展业务”相关的活动，同时从另外一个侧面来说，还提供了一份“完全自由化”的文本。在这两者之间还列出了根据近期各种各样的自由化作法，包括某些“开放天空”形式在内的一个或多个过渡阶段的规定。如果从传统到完全自由化作法之间没有相应的过渡，则仅提供了一份单一的文本（比如安全和保安），或可供选择的文本（比如法律的适用等某些行政类型的规定）。

3.4 任何一种作法，特别是过渡作法所提供的不同选择方案（比如可替换的措词或条款中的某一项规定），不按其连续性和优先顺序排列。各国从传统转向完全自由化的环境时，不需要使用所有的过渡作法，或者根本不采用。对范本中不同的规定选用不同作法的能力能够使各国达成一项协定，使其各自的进程和途径能最佳地适应市场准入和自由化等其他方面的变化。此外，它还能帮助各国将他们现行的协定和 TASA 作比较，查明自由化的潜在领域和形式。

3.5 格式 双边 TASA（附篇 A）和地区或有限多边 TASA（附篇 B）的文件采取相同的格式，分两栏排列。左边的一栏列出协定的条款或附件的实际文本，根据情况还包括有不同的选择和作法（传统、过渡和完全自由化）。右边的一栏包括即可能针对某项具体规定，或泛泛而指整个条款的解释性注解，提供了某一具体作法使用的资料。

3.6 附篇 A 当中的大多数双边规定如对措词稍加修改即可用于地区或有限多边的协定（如将“其他缔约方”改为“其他缔约各方”）。但是地区或有限多边协定的许多重要事项并未在双边范畴内列出，因此也将其收录在内（比如例外和现行协定的条款）。

3.7 附篇 A 所载的双边 TASA 包括序言，三十九项条款和四个附件（并非按优先顺序），按照双边协定通常所见的顺序排列。各国可独自或双方选择其他的排列顺序或结构编排。附篇 B 所载的地区或有限多边的 TASA 结构目前只包括与附篇 A 相比有实质内容不同的文本，或包含从地区或有限多边范畴来讲是必要的新规定。但是，双边文本的规定如果仅需要做细小改动，则在文件起始处列出一份清单（比如旅行文件的保安和向国际民航组织登记的条款）。尚需要制订一份类似附篇 A 的更完整的文件。

3.8 适用性和进一步的发展 国际民航组织已经制订出大量的国际航空运输经济管理的现行指导材料供各国使用（如 Doc 9587 和 Doc 9626，国际航空运输管理手册）。同样，以 TASAs（附篇 A 和附篇 B）为基础，还可以以手册或纲要的形式作为其他的指导性材料。今后开展这项工作，国际民航组织应该密切跟踪自由化的发展；对各国使用和适用 TASAs 提供协助；收集和不断更新 TASAs，包括现行和新的指导；并将 TASAs 和其适用的资料发给各国。

3.9 虽然 ATConf/5-WP/8 已经对市场准入作了结论，即达成一项全球性多边协定，现阶段条件还不成熟，但多边主义依然是国际民航组织长期固定和长远的目标。虽然 TASA 现在和在可预见的未来是各国在自由化进程中的一个双边和地区的工具，但它们会随着时间的发展对措词和作法达成充分的协调一致，成为迈向多边目标的基石。

3.10 会议的审议 TASA 是一项持续进展的项目，对它们将继续进一步完善和改进，尤其是它们的有用性和适用性。在现阶段发展中，本届会议如果能对本工作文件中所介绍的概念和对其加以改进提出意见将是非常有意义的。不期望会议对附篇 A 和 B 的文本进行审议或批准，而仅仅是从总体上审议它的概念，以便对今后进一步发展这些范本及其适用性向理事会提供指导。尽管如此，会议对文本或解

释性注解，或对编排和内容的任何意见，以及各国随后对其提出的反馈意见均会得到考虑。

4. 结论

4.1 通过上述论述可以得出下述结论：

- a) 国际民航组织在积极发挥为各国制订国际航空运输经济管理政策指导的作用时，制订了载于本工作文件附篇 A 和附篇 B 的 TASAs，目的在于推动自由化的进程；
- b) 航空运输协定范本向各国提供了自由化的实用性基础文件，供各国在航空运输关系和制订他们各自的自由化作法和选择方案中酌情使用，也是自由化进程中一个有用的工具。TASAs 是一个“活的文件”，应该继续发展，尤其是关于其适用性的其他材料，以便向各国提供全面指导，推动自由化和改进航空运输协定在措词和作法方面的和谐一致；
- c) 鼓励各国在他们的双边、地区或有限多边关系中使用 TASA，并将他们使用 TASA 的意见反馈国际民航组织；和
- d) 国际民航组织应该继续密切跟踪各国和地区在自由化和使用 TASA 方面的管理经验，应该将这方面进展情况的有关信息发给各国，并对 TASA 的使用和适用提供协助。

5. 会议行动

5.1 请会议：

- a) 注意到第 2 和 3 段所述的关于航空运输协定范本的情况，审议 TASAs 的概念，并对概念以及今后的发展和适用情况提出意见；和
- b) 审议并通过第 4.1 段的结论。

附篇 A

双边航空运输协定范本

本份文件通篇：

1) 使用星号表示一项条款当中的某一具体规定在传统、过渡和自由化的各种作法中通用。如整个条款适用于全部三种作法，则不标注星号。但是有些条款，比如“指定和许可”，将各种作法的规定全部重新列出，目的在于易读和使条款清晰；

2) 如某一条款列出了一种以上的作法，比如传统、过渡和完全自由化等，该页从始至终保持相同顺序的结构编排，以便于阅读；

3) 同样，如一种作法中有其他的选择作法（例如在过渡作法中有两种选择），也将其分别列出，但不按优先顺序排列。

索引

	页码
序言	A-4
第一条 ° 定义	A-5
第二条 ° 授权	A-7
第三条 ° 指定和许可	A-8
第四条 ° 经营许可的扣留、撤销和限制	A-12
第五条 ° 法律的适用	A-15
第六条 ° 直接过境	A-16
第七条 ° 证件的承认	A-17
第八条 ° 安全	A-18
第九条 ° 航空保安	A-19
第十条 ° 旅行文件的安全	A-21
第十一条 ° 被拒绝入境、无证件的旅客和被遣返旅客	A-22
第十二条 ° 用户费用	A-23
第十三条 ° 关税	A-25
第十四条 ° 征税	A-26
第十五条 ° 公平竞争	A-27
第十六条 ° 运力	A-28
第十七条 ° 定价(运价)	A-31
第十八条 ° 保护措施	A-38
第十九条 ° 竞争法律	A-39
第二十条 ° 货币兑换和收入汇出	A-41
第二十一条 ° 航空服务产品的市场营销	A-42
第二十二条 ° 非国民人员和从事当地的服务	A-43
第二十三条 ° 更换机型	A-44
第二十四条 ° 地面代理	A-47
第二十五条 ° 代号共享/合作安排	A-49
第二十六条 ° 租赁	A-52
第二十七条 ° 多运输方式联运服务	A-54
第二十八条 ° 计算机定座系统(CRS)	A-55
第二十九条 ° 禁止吸烟	A-56
第三十条 ° 环境保护	A-57
第三十一条 ° 统计	A-58
第三十二条 ° 航班时刻表的批准	A-59
第三十三条 ° 协商	A-60
第三十四条 ° 争端的解决	A-61
第三十五条 ° 修改	A-67
第三十六条 ° 多边协定	A-68
第三十七条 ° 终止	A-69
第三十八条 ° 向国际民航组织登记	A-70
第三十九条 ° 生效	A-71

附件I	° · 航线表	A-72
附件II	° · 不定期航班/包机飞行	A-75
附件III	° · 航空货运服务	A-79
附件IV	° · 过渡措施	A-80

序言	
<p data-bbox="389 427 579 459">[两种选择之一]</p> <p data-bbox="240 528 762 560">...政府和...政府，以下简称“缔约双方”，</p> <p data-bbox="188 629 780 692">双方均作为一九四四年十二月七日在芝加哥开放签字的《国际民用航空公约》的缔约国；</p> <p data-bbox="240 728 770 759">希望对地区和国际民用航空的发展做出贡献；</p> <p data-bbox="188 795 780 857">希望为在两国之间及其领土的以远点建立和经营航班服务之目的缔结一份协定；</p> <p data-bbox="240 896 419 927">达成协议如下：</p> <p data-bbox="389 963 579 994">[两种选择之二]</p> <p data-bbox="240 1032 777 1064">...政府和...政府（以下简称“缔约双方”）；</p> <p data-bbox="188 1133 780 1196">双方均作为一九四四年十二月七日在芝加哥开放签字的《国际民用航空公约》的缔约国；</p> <p data-bbox="188 1232 780 1294">希望根据空运企业的市场竞争，而少有政府干预和管理发展国际航空系统；</p> <p data-bbox="240 1332 670 1364">希望推动扩大国际航班服务的机会；</p> <p data-bbox="188 1400 780 1462">认识到有效率和有竞争性的国际航班能够增加贸易、消费者的利益和经济发展；</p> <p data-bbox="188 1498 780 1637">希望使空运企业能够向旅行和运输公众提供各种不同选择的服务[非歧视性和不是滥用优势地位的最低价格]，和希望鼓励个别的空运企业制定和实施创造性和有竞争力的价格；和</p> <p data-bbox="188 1657 780 1827">希望能够确保国际航班服务最高程度的安全和保安，并重申他们对危及航空器安全的行为和威胁的严重关注，这些行为和威胁危及人员和财产的安全，对航班运营产生不利的影响和破坏公众对民用航空的信心；</p> <p data-bbox="240 1865 419 1897">达成协议如下：</p>	<p data-bbox="810 528 1406 591">协定的起始部分介绍了为签订协定的目的，并声明他们已经对协定后续部分的内容达成协议。</p> <p data-bbox="810 1032 1406 1095">这种作法通常用于更自由化的协定，括弧中的文字在“开放天空”的协定中常见。</p>

<p style="text-align: center;">第一条 定义</p>	
<p>为本协定之目的，除非另有规定，术语：</p> <p>a) “航空运输”，指为取酬或雇用之目的单独或混合用航空器公共运载旅客、货物和邮件；</p> <p>b) “航空当局”，____方面是指____；____方面是指____；或由双方授权执行该当局目前所行使的职能的任何机构或者个人；</p> <p>c) “协定”，指本协定及其附件以及对本协定和附件的任何修改；</p> <p>d) “运力”，指根据协定提供服务的数量，通常以在市场（城市对，或国与国）或在某一特定时期，比如每日、每周、每季或每年在一条航线上提供的航班（班次）、座位或货物吨位计算；</p> <p>e) “公约”，指一九四四年十二月七日在芝加哥开放签字的《国际民用航空公约》，包括根据公约第九十条通过的各项附件，以及根据公约第九十条和九十四条通过对缔约双方均有效的对公约和各项附件的任何修改；</p> <p>f) “指定空运企业”，指根据本协定第____条规定经指定和许可的空运企业；</p> <p>g) “国内航空运输”，指在一国领土登机的旅客、行李、货物和邮件运往同一国领土的另外一点的航空运输；</p> <p>h) “ICAO”，指国际民用航空组织；</p> <p>i) “多式联运航空运输”，指为取酬或雇用之目的单独或混合用航空器和一种或多种水陆路运输方式公共运载旅客、货物和邮件；</p> <p>j) “国际航空运输”，指在一国领土登机的旅客、行李、货物和邮件运往另一国的航空运输；</p>	<p>为清晰了然或为出现任何可能混淆情况之目的，航空运输协定的缔约方可以选择对他们协定当中使用的任何数量的术语作出定义，上述术语只是在定义条款中最常见的。</p> <p>“航空当局”项下所需要加入的内容取决于每一缔约方现行的行政机构和安排。</p>

第一条 定义（续）	
<p>k) “缔约方”，指正式同意接受本协定约束的国家；</p> <p>l) [“定价”]或[“运价”]，指空运企业，包括其代理人收取的航空运输（包括任何其他与此衔接的运输模式）承运旅客、行李和/或货物（不包括邮件）的任何运价、费率或收费以及管理此种运价、费率或收费适用的条件；</p> <p>m) “领土”，就一个国家而言[是指该国主权管辖下的陆地区域、与之毗连的领水及以上的空域][具有公约第二条赋予的含义]；</p> <p>n) “用户费用”，指主管当局或经其批准向空运企业收取的费用，用以提供机场的财产或设施或空中航行设施，或航空保安设施或服务，包括与航空器、航空器机组、旅客和货物有关的服务和设施；和</p> <p>o) “航班”、“国际航班”、“空运企业”和“非运输业务性经停”具有公约第九十六条赋予的含义。</p>	<p>虽然现在使用涵义更广泛和现代的术语“定价”而不是“运价”，但两个术语的定义基本相同。</p> <p>“领土”这一术语有两种可能的方法为其定义，一是提及公约第二条对该词所作的定义，二是清楚地说明国际法和惯例中对其适用的通常含义。两者均都列出作为可供选择的方案。</p>

<p>第二条 授权</p>	
<p>1.* 缔约一方给予缔约另一方本协定中规定的权利，以便沿航线表规定的航线经营国际航班。</p> <p>2.* 根据本协定的规定，缔约一方指定空运企业须享有下列权利：</p> <p>a)* 不经停飞越缔约另一方领土的权利；</p> <p>b)* 在缔约另一方领土作非运输业务性经停的权利；</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin: 10px 0;"> <p>传统方式</p> </div> <p>c) 在本协定航线表规定航线上的地点经停，以便[分别或者混合地]上、下国际运输旅客、货物或邮件的权利。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin: 10px 0;"> <p>过渡和完全自由化方式</p> </div> <p>c) 本协定规定的其他权利。</p> <p>3.* 不属于本协定（指定）条款指定的缔约一方的其他空运企业也须享有本条款 2 a)和b)规定的权利。</p> <p>4.* 第二款的规定不得理解为授予缔约一方的指定空运企业为取酬而在缔约另一方领土内装载旅客、货物和邮件前往该缔约另一方领土内其它地点的权利。</p>	<p>授权条款规定了缔约双方相互授予缔约另一方业务和非业务的权利，通常需要和规定有航线、权利和任何适用条件的航线表或附件联系起来理解。</p> <p>上述前两种空中自由权虽然已包含在多边协定当中（定期航班包含在国际航班过境协议（IASTA）；非定期航班包含在公约第五条），通常也包括在双边和地区/多边协定当中，因为有些国家不是或不再是IASTA的签字方。</p> <p>这条规定根据航线表交换其他业务权。没有必要在授权条款中对第三种、第四种和第五种业务权加以区分，因为航线表对具体业务权适用的航线和地点作了规定。“分别或者混合地”一词加了括弧作为选择方案，因为加上它即可以经营全货航班。但这些或许是缔约方需要单独处理和谈判的一项内容，包括规定的航线。</p> <p>双边协定当中的业务权使用这种方式进行交换，特别是“天空开放”的协定。航线表将按照其形式和文字规定不同的“空中自由”以及航线，在航线中可以规定交换点。</p> <p>使用“缔约一方空运企业”的术语同时包括指定和未被指定的空运企业。</p> <p>标准的授权条款不包括国内经营业务权。在为数不多的双边交换国内业务权的情况下，它被纳入航线表加以处理。</p>

第三条 指定和许可	
<div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: 200px;"> 传统方式 </div> <p>1. 缔约一方有权以书面形式向缔约另一方指定一家空运企业（根据本协定）经营协议航班，并且有权撤销或更改上述指定。</p> <p>2.* 在收到上述指定和指定空运企业按照为经营许可（和技术许可）规定的方式和形式提出的申请之后，缔约一方应在最低程序延误限度内颁发适当的经营许可，条件是：</p> <p>a) 主要所有权和有效管理权属于指定该空运企业的缔约方或者其国民，或前两者；</p> <p>b)* 指定空运企业的缔约方符合第____条（安全）和第____条（航空保安）规定的标准；和</p> <p>c)* 指定空运企业有资格履行收到指定的缔约方通常适用于经营国际航空运输的法律和规章所规定的其他条件。</p> <p>3.* 指定空运企业在收到第二款的经营许可后，只要空运企业符合本协定适用的规定，可随时开始经营被指定的协议航班。</p> <div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: 200px;"> 过渡方式 </div> <p>1. 缔约一方有权以书面形式向缔约另一方指定一家或多家空运企业（根据本协定）经营协议航班，并且有权撤销或更改上述指定。</p>	<p>指定和许可条款的表述可以用处理第二款所述的理由加以简化，因为不授予许可的条件是相同的，所以将国家收到许可和撤销许可都放在同一条款中。</p> <p>过渡作法是指一家空运企业或单一指定。</p> <p>大多数双边协定仍在使用传统的“主要所有权和有效管理权”的表述方式。这句短语未作定义，是否满足所有权和管理权的标准只能由授予许可的缔约方加以裁定。尽管如此，“主要所有权”普遍被认为是超过50%的资产所有权。另一方面，各国国内立法或惯例对什么是构成“有效管理权”持有不同的观点。在过渡条款中，授予许可的缔约方在某些个别情况下放弃要求满足所有权和管理权标准的权利。</p> <p>对于收到指定的缔约方，它将保留自行决定拒绝的权利作为一项管理的措施以便解决可能和有所要求的合理关注。这条规定是针对可能出现的某些关注，比如安全、保安或包括潜在的“方便旗”在内的其他经济因素。</p> <p>过渡作法提到的是一家或多家空运企业或多重指定。这种措词有些时候被解释为指定两家空运企业即可得到解决。过渡作法还包括在特定航线上，比如根据经商定的多年增加或客运量在城市对的市场上达到了一规定的水平,增加指定空运企业数量的表述。</p>

<p style="text-align: center;">第三条 指定和许可（续）</p>	
<p>2. 在收到上述指定和指定空运企业按照为经营许可（和技术许可）规定的方式和形式提出的申请之后，缔约一方应在最低程序延误限度内颁发适当的经营许可，条件是：</p> <p style="text-align: center;">[2a, 至 2 c]项*，两种选择之一]</p> <p>a) 空运企业是并且继续由一个国家集团的一个或多个国家的国民主要拥有和有效管理，或者由一个或多个缔约方自己主要拥有和有效管理；</p> <p>b)* 指定空运企业的缔约方符合第__条（安全）和第__条（航空保安）规定的标准；和</p> <p>c)* 指定空运企业有资格履行收到指定的缔约方通常适用于经营国际航空运输的法律和规章所规定的其他条件。</p> <p style="text-align: center;">[a]至d项]*，两种选择之二]</p> <p>a) 指定空运企业在指定该空运企业的缔约方领土有主要营业场所(见下述(i)) [和永久居住址]；</p> <p>b) 指定空运企业的缔约方对空运企业具有和保持有效的管理控制(见下述(ii))；</p>	<p>此种作法使用1994年世界范围航空运输大会(ATConf/4)的建议，它提到一家是并继续由一个和多个国家的国民主要拥有和有效管理的空运企业，这些国家不一定都是一个有关协定的缔约方，但属于一个事先确定的“利益共同体”的集团。ATConf/4建议作法的第二部分是空运企业是由一个协定缔约方的任何一个或多个国家的国民主要拥有和有效管理，或者由一个或多个缔约方自己主要拥有和有效管理。欧盟(EU)对航空承运人的定义便是对集团内所有权和管理权的典范。(EU的标准还包括主要营业场所和管理总部在一成员国国内)</p> <p>ICAO推荐的这种作法能够使一个国家指定它认为是符合资格的航空承运人(包括那些所有权主要归国家所有的承运人)，根据双边协定使用其所享有的市场准入权利并从中受益。同时，它还强化了指定缔约方对其指定的空运企业保持有效管理的义务(包括安全和航空保安监督)。预期主要通过颁发执照进行这些管理，它包括经济和运行的两部分内容。这种安排不需要国家对其本国航空承运人的国家所有权和管理权的现行法律、政策和规章加以修改，但如果国家希望对此做出修改时，它能够这样做。</p>

第三条 指定和许可（续）	
<p>说明：</p> <p>(i) 主要营业场所的证据包括如下因素：指定空运企业已经根据有关的国家法律和规章在指定缔约方的领土建立和组成为公司、在指定缔约方的领土具备相当规模的经营、对实体设施进行资本投资、交纳收入所得税并在该国注册航空器和以此为基地、在管理、技术和运营岗位聘用数目众多的国民。</p> <p>(ii) 有效管理控制的证据包括但不限于：空运企业持有颁发执照当局颁发的诸如空运经营人许可证(AOC)的有效经营执照和许可、满足指定缔约方对经营国际航班的标准、比如财务状况良好的证明、满足公众利益要求的能力、保证服务的义务，以及指定缔约方具备和保持符合ICAO标准的安全和保安监督计划。</p> <p>c)* 指定空运企业的缔约方符合第____条（安全）和第____条（航空保安）规定的标准，和</p> <p>d)* 指定空运企业有资格履行收到指定的缔约方通常适用于经营国际航空运输的法律和规章所规定的其他条件。</p> <p>3.* 指定空运企业在收到第二款的经营许可后，只要空运企业符合本协定适用的规定，可随时开始经营被指定的协议航班。</p> <div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 10px auto;">完全自由化方式</div> <p>1. 缔约一方有权以书面形式向缔约另一方指定其希望指定的任何数量的空运企业（根据本协定）经营协议航班，并且有权撤销或更改上述指定。</p> <p>2.* 在收到上述指定和指定空运企业按照为经营许可（和技术许可）规定的方式和形式提出的申请之后，缔约一方应在最低程序延误限度内颁发适当的经营许可，条件是：</p> <p>a) 空运企业置于指定国家有效管理控制之下；</p> <p>b)* 指定空运企业的缔约方符合第____条（安全）和第____条（航空保安）规定的标准，和</p>	<p>完全自由化的作法提到任何数量的空运企业或不对指定空运企业的数量加以限制。</p> <p>完全自由化取消所有对空运企业的有关标准，但要求指定国家进行有效的管理以便确保遵守安全和保安的标准。它还包括“建立的权利”，即非国民有权在缔约一方领土建立和经营一家空运企业，从事国内和国际的航班服务。</p>

<p style="text-align: center;">第三条 指定和许可（续）</p>	
<p style="text-align: center;">完全自由化方式（续）</p> <p>c)* 指定空运企业有资格履行收到指定的缔约方通常适用于经营国际航空运输的法律和规章所规定的其他条件。</p> <p>3.* 指定空运企业在收到第二款的经营许可后，只要空运企业符合本协定适用的规定，可随时开始经营被指定的协议航班。</p>	

<p style="text-align: center;">第四条 许可的扣留、撤销和限制</p>	
<p>1.* 缔约一方的航空当局有权扣留本协定（许可）条款所指的另一方指定空运企业的经营许可，临时或者永久撤销、暂停经营许可或对其附加条件：</p> <p style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;">传统方式</p> <p>a) 如果缔约一方对空运企业的主要所有权和有效管理权属于指定该空运企业的缔约另一方或其国民；或前两者存有疑义；</p> <p>b)* 如果指定空运企业的缔约方未能遵守第____条（安全）和第____条（航空保安）规定的标准；和</p> <p>c)* 如果指定空运企业未能遵守收到指定的缔约方通常适用于国际航空运输的法律和规章所规定的其他条件。</p> <p style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;">过渡方式</p> <p>[a, 至c]项*，两种选择之一]</p> <p>a) 如果缔约一方对空运企业是并且继续由国家集团中的一个或多个国家的国民主要拥有和有效管理，或者由一个或多个缔约方自己主要拥有和有效管理存有疑义；</p> <p>b)* 如果指定空运企业的缔约方未能遵守第____条（安全）和第____条（航空保安）规定的标准；和</p> <p>c)* 如果指定空运企业未能遵守收到指定的缔约方通常适用于国际航空运输的法律和规章所规定的其他条件。</p>	<p>一个国家收到申请许可的要求，最初不予以批准或随后对其批准的许可撤销、暂停或附加条件的理由是相同的。此外，如果指定的标准对“主要所有权和有效管理权”或“主要营业场所”的表述做出要求，那么未能满足这一要求即构成对经营许可撤销、暂停或附加条件的依据。</p> <p>撤销的其他依据范围很广，用交叉对照核查是否遵守了缔约方有关安全、保安、法律和规章的要求。</p>

<p style="text-align: center;">第四条 许可的扣留、撤销和限制(续)</p>	
<p style="text-align: center;">过渡方式(续) [a, 至d]项*, 两种选择之二]</p> <p>a) 缔约一方如果对指定空运企业在指定空运企业的缔约方领土有主要营业场所(见下述(i)) [和永久居住地]存有疑义;</p> <p>b) 缔约一方如果对指定空运企业的缔约方对指定空运企业具备和保持有效的管理控制(见下述(ii)) 存有疑义;</p> <p>说明.</p> <p>(i) 主要营业场所的证据包括如下因素: 指定空运企业已经根据有关的国家法律和规章在指定缔约方的领土建立和组成为公司、在指定缔约方的领土具备相当规模的经营、对实体设施进行资本投资、交纳收入所得税并在该国注册航空器和以此为基地、在管理、技术和运营岗位聘用数目众多的国民。</p> <p>(ii) 有效管理控制的证据包括但不限于: 空运企业持有颁发执照当局颁发的诸如空运经营人许可证(AOC)的有效经营执照和许可、满足指定缔约方对经营国际航班的标准、比如财务状况良好的证明、满足公众利益要求的能力、保证服务的义务, 以及指定缔约方具备和保持符合ICAO标准的安全和保安监督计划。</p> <p>c)* 如果指定空运企业的缔约方未能遵守第____条(安全)和第____条(航空保安)规定的标准; 和</p> <p>d)* 如果指定空运企业未能遵守收到指定的缔约方通常适用于国际航空运输的法律和规章所规定的其他条件。</p> <p style="text-align: center;">完全自由化方式</p> <p>a) 如果缔约一方对空运企业置于指定国家的有效管理控制存有疑义;</p> <p>b)* 如果指定空运企业的缔约方未能遵守第____条(安全)和第____条(航空保安)规定的标准; 和</p> <p>c)* 如果指定空运企业未能遵守收到指定的缔约方通常适用于国际航空运输的法律和规章所规定的其他条件。</p>	

<p style="text-align: center;">第四条 许可的扣留、撤销和限制(续)</p>	
<p>2.* 除非立即采取的行动对防止进一步违反上述法律和规章是必需的，或除非安全和保安根据(安全)或(保安)条款的规定要求采取行动，否则本条第一款规定的权利只能在航空当局之间按照本协定（协商）条款协商后方可行使。</p>	<p>第二款对遵守法律、规章以及安全和保安的规定加以约束，即首先需要进行协商。</p>

<p style="text-align: center;">第五条 法律的适用</p>	
<p style="text-align: center;">[第一款, 两种选择之一]</p> <p>1. 缔约一方关于管理从事国际飞行的航空器进入和离开其领土, 或者此种航空器在其领土内运行和航行的法律和规章, 应适用于缔约另一方指定空运企业的航空器。</p> <p style="text-align: center;">[第一款, 两种选择之二]</p> <p>1. 缔约一方空运企业的航空器在进入、在其领土内停留和离开缔约另一方领土时, 须遵守缔约另一方有关航空器运行和航行的法律和规章。</p> <p style="text-align: center;">[第二款, 两种选择之一]</p> <p>2. 缔约一方有关旅客、机组和包括邮件在内的货物进入、离开其领土和在其领土停留的法律和规章, 例如移民、海关、货币和卫生检疫等法律和规章, 应适用于缔约另一方指定空运企业的航空器在缔约一方领土内时所载运的旅客、机组、货物和邮件。</p> <p style="text-align: center;">[第二款, 两种选择之二]</p> <p>2. 进入、在其领土内停留和离开缔约一方领土时, 缔约另一方空运企业的旅客、机组或货物须遵守, 或由其代表遵守缔约一方有关航空器上的旅客、机组和货物的有关法律和规章(包括有关进入、放行、航空保安、移民、护照、海关和检疫的规章, 或如属邮件, 须遵守邮政规章)。</p> <p>3.* 任何缔约方在适用其移民、海关、检疫和类似规章时, 不应该给予从事类似国际航空运输的本国的或任何其他空运企业比缔约另一方指定空运企业更优惠的待遇。</p>	<p>大多数双边协定当中都有该条款, 它重申了公约第十一条的实质内容。各缔约方对于简化手续普遍承诺使用ICAO的标准和建议措施。“被拒绝入境、无证件的旅客及其被遣返旅客”的条款包含对附件9的程序更为具体的承诺。</p> <p>根据第一种选择方案, 第一款承认缔约一方关于航空器运行和允许旅客、机组、货物和邮件进入的法律适用于其他缔约方的指定空运企业。</p> <p>第一款的第二种选择将注意力转移到空运企业须遵守缔约方关于航空器运行和航行, 旅客、机组、货物和邮件获准进入、过境和离港的法律。</p> <p>第二款重点强调适用性, 即遵守缔约另一方关于海关、移民、货币和卫生检疫的法律和规章。</p> <p>第二款重点强调适用性, 即遵守缔约另一方关于海关、移民、货币和卫生检疫的法律和规章。</p> <p>第三款通用于两种选择方案, 强调非歧视性。</p>

<p style="text-align: center;">第六条 直接过境</p>	
<p>直接过境的旅客、行李、货物和邮件，只应接受简化的管制。直接过境的行李和货物应免纳海关税和其他类似的税收。</p>	

该条款是最新的航空运输协定中用于简化过境标准的简化手续措施，可以单独列出或纳入法律的适用条款中。

<p style="text-align: center;">第七条 证件的承认</p>	
<p>1. 为了经营协议航班，缔约一方应对缔约另一方颁发或者核准有效并且仍然有效的适航证、合格证和执照承认有效，只要颁发或者核准上述证件和执照有效的要求相当于或者高于根据公约制定的最低标准。</p> <p>2. 缔约一方的航空当局向任何个人或指定空运企业或经营协议航班使用的航空器颁发的上述第一款所指的执照或证件的权利和条件，如果与根据公约制定的最低标准存在差异，而此种差异已经向国际民航组织申报，缔约另一方可以要求航空当局之间进行协商，以便澄清出现问题的作法。</p> <p>3. 但是，对于缔约另一方向缔约一方国民颁发的合格证和执照，如用于在缔约一方领土上空飞行或在其领土内降落，缔约一方保留拒绝承认的权利。</p>	<p>大多数航空运输协定当中都有承认证件的规定，事实上只是在第一和第二款中重新列举了公约第三十三条和三十二条b) 的两条规定，措词稍作改动。</p> <p>在第一款，缔约双方相互承认缔约另一方颁发现行有效的适航证、合格证和执照。</p> <p>各国或许会认为加入处理申报与公约规定标准差异的程序是很有益处的。</p> <p>该条款是缔约一方保留拒绝承认缔约另一方向缔约一方的国民颁发证件或执照的权利。根据公约第三十二条b)拟定的这项规定是必要的，因为第三十二条a)要求驾驶员应具备有航空器登记国颁发的执照，所以不可能将此种承认延伸至另一国家向第一国自己的国民颁发的执照。</p>

第八条 安全	
<p>1. 缔约一方可随时要求就缔约另一方在航行设施、飞行机组、航空器和航空器运行的领域所维持的安全标准进行磋商。磋商应该在提出要求后三十天内进行。</p> <p>2. 如果在磋商之后，缔约一方发现缔约另一方未能有效地维持和管理第一款所述领域的安全标准，以满足根据《国际民航公约》(DOC 7300)当时所制定的标准，缔约另一方须被告知调查结果以及为遵守ICAO的标准视为必要的措施。缔约另一方须在商定的时间范围内采取适当的改正行动。</p> <p>3. 根据公约第十六条进一步同意，由缔约一方空运企业经营或代表其经营进出缔约另一方领土航班的航空器在缔约另一方的领土内时，缔约另一方的授权代表可对其进行检查，但应避免对航空器运行造成不合理的延误。尽管有《芝加哥公约》第三十三条提到的义务，此项检查的目的是查验航空器的相关文件、航空器机组的执照是否有效，以及航空器的设备和航空器的条件是否符合根据公约当时所制定的标准。</p> <p>4. 如必须采取紧急行动确保空运企业的运营安全，缔约一方保留立即暂停或修改缔约另一方一家或多家空运企业的经营许可的权利。</p> <p>5. 缔约一方根据上述第四款采取的任何行动如果在采取此种行动的依据不复存在时须停止。</p> <p>6. 关于第二款，如果确定缔约一方在商定的时间期限届满时仍然未能符合ICAO的标准，应将此事通知ICAO的秘书长。如果随后对情况加以圆满解决，也须将此通告ICAO秘书长。</p>	<p>上述规定是ICAO制定的安全模式条款，它规定了一个协定的缔约方解决安全关注的标准程序。其目的是保证指定空运企业的航空器在另一方领土经营或代表其经营时，应根据ICAO的标准和建议措施运行和维护。这项条款广泛地考虑到了航空器的运行，除了航空器和机组之外，它还包括航空设施，即提供空中交通管制、机场和助航设施。</p> <p>但是，这并不妨碍缔约双方加入他们认为对评估航空器的运营安全额外的或更严格的标准，比如停机坪检查等可选择性的措词。它详细说明了航空当局对停机坪检查之后得出的检查结果和结论，同时也涉及到对拒绝进入停机坪进行检查的情况。</p> <p>除本条款之外，安全条款没有提及制裁，因为撤销条款已提到对指定空运企业未能遵守安全条款对指定空运企业的许可撤销、暂停或附加条件采取行动的可能性。</p>

第九条 航空保安	
<p>1. 根据国际法赋予各自的权利和义务，缔约双方重申为保护民用航空安全免遭非法干扰行为而相互承担的义务，构成本协定不可分割的组成部分。在不限制国际法赋予其权利和义务的普遍性的情况下，缔约双方应特别遵守1963年9月14日在东京签署的《关于在航空器内的犯罪和犯有某些其他行为的公约》、1970年12月16日在海牙签署的《关于制止非法劫持航空器的公约》、1971年9月23日在蒙特利尔签署的《关于制止危害民用航空安全的非法行为的公约》和1988年2月24日在蒙特利尔签署的《关于制止对服务于国际民用航空机场的暴力非法行为的补充议定书》，以及缔约双方均加入的任何其他与航空保安有关的公约和议定书。</p> <p>2. 缔约双方应根据要求相互提供一切必要的援助，防止非法劫持民用航空器的行为和其他危及航空器及其乘客和机组、机场和航行设施安全的非法行为，以及危害民用航空安全的任何其他威胁。</p> <p>3. 缔约双方在其相互关系中，应遵守国际民航组织制定的、作为公约附件的航空保安规定。缔约双方应要求在其领土内注册的航空器经营人或主要营业场所或永久居住地在其领土内的航空器经营人以及在其领土内的机场经营人遵守上述航空保安规定。[每一缔约方应通知缔约另一方其国家规章和作法与附件的航空保安标准之间的差异。任何缔约方都可随时要求和缔约另一方立即进行协商以讨论此种差异]。</p> <p>4. 缔约双方同意，可以要求上述航空器经营人在进出缔约另一方领土或者在缔约另一方领土内停留时遵守缔约另一方规定的本条第三款所述的航空保安规定。缔约双方应保证在其领土内采取足够有效的措施保护航空器，并在登机或装机之前和登机或装机期间对乘客、机组、手提物品、行李、货物和机上供应品进行检查。缔约一方对缔约另一方提出的为对付特定威胁而采取合理的特殊保安措施的任何要求，应给予同情的考虑。</p>	<p>国际民航组织制订了航空保安规定。规定在第一款和第三款分别综合性地论述了航空保安的义务，这些义务产生于各项关于非法干扰的国际文书，各方可能是这些文书和适用于国际民航组织所有缔约国的公约附件17-《航空保安》的签约国。在协定通过后对后者的标准和建议措施生效的任何修改也将适用于各方。条款强调在防止非法劫持或其他类似行为的相互援助，要求在出现非法行为或非法行为威胁的任何时候采取特别保安措施。此条款不对各方扩大或限制其范围或使用不同的签约自由予以限制。</p> <p>第三款括弧当中的文字规定了申报同保安标准差异的程序。</p>

第九条 航空保安（续）	
<p>5. 当发生非法劫持民用航空器的事件或者以劫持航空器相威胁、或者发生其他危及航空器及其旅客、机组、机场或者航行设施安全的非法行为时，缔约双方应相互协助，提供联系的方便并采取其他适当的措施，以便迅速、安全地解决上述事件或者威胁。</p> <p>[6. 缔约双方有权在收到通知六十（60）天内（或航空当局可能商定的较短期限），由其航空当局对航空器经营人在缔约另一方领土执行、或者计划执行的对从第一缔约方领土到达或飞往其领土航班的保安措施进行评估。航空当局之间应就上述评估商定行政方面的安排并须毫不耽搁地实施，以便确保迅速进行评估。]</p> <p>[7. 如果缔约一方有合理的理由认为缔约另一方未能遵守本条款的规定，前者可以要求协商。上述协商须在收到任何缔约方的要求十五（15）天内进行。协商开始十五（15）天内未能达成满意的安排，则构成对缔约另一方指定空运企业的许可扣留、撤销、暂停或对其附加条件的依据。当紧急情况证明有此需要，或为防止进一步不遵守本条款的规定，第一缔约方可随时采取临时的行动。]</p>	<p>第六和七款的选择方案分别论述的是对缔约另一方领土的保安设施和程序进行检查，和需要对保安事项（比对协商的其他事项更为紧迫）立即进行协商，以及有正当理由时随时采取临时行动的能力。</p>

第十条 旅行文件的安全	
<p>1. 缔约双方同意采取措施保证其护照和其他旅行文件的安全。</p> <p>2. 在此方面，缔约双方同意对由其签发或代表其签发的护照和其他旅行文件以及身份证明文件的合法制作、签发、核验和使用建立管制。</p> <p>3. 缔约双方还同意建立或改进程序，以便确保其签发的旅行和身份证明文件具有不被轻易滥用和不易非法涂改、复制或制作的质量。</p> <p>4. 为遵守上述目的，缔约双方应根据国际民航组织 Doc 9303《机读旅行文件》：第一部分 — 机读护照，第二部分 — 机读签证，和/或第三部分 — 机读官方旅行文件的尺寸1和尺寸2，签发护照和其他旅行文件。</p> <p>5. 缔约双方进一步同意交换有关管理伪造和假冒旅行文件方面的资料，并与对方合作加强防范旅行文件的欺诈行为，其中包括伪造和假冒旅行文件、使用伪造和假冒旅行文件、冒名顶替者使用有效的旅行文件、合法持有人滥用真实的旅行文件从事犯罪行为、使用过期和被吊销的旅行文件，以及使用骗取获得的旅行文件。</p>	<p>包含在ICAO Doc 9303当中的ICAO机读旅行文件的技术规范能够可靠地核验旅行文件和其持有人的真实性，并能强有力地防范被涂改、伪造和假冒。近100多个缔约国根据Doc 9303的规范签发机读护照和其他机读旅行文件。ICAO的决议承认Doc 9303的规范不仅对于加快国际旅客和机组人员过境有效，它们同时加强了符合保安和移民的计划。联合国 (UN) 安理会和UN 其他机构的决议呼吁各国加强国际合作，打击走私外来人口和防止使用假冒文件。</p> <p>航空运输协定加入这些条款能够加强各国打击欺诈、假冒使用旅行文件用于非法移民、走私移民和恐怖主义分子和恐怖主义团伙跨越边界的国际斗争。</p>

<p style="text-align: center;">第十一条 被拒绝入境、无证件的旅客和被遣返旅客</p>	
<p>1. 缔约双方同意建立有效的边防管制。</p> <p>2. 在此方面，缔约双方同意实施《芝加哥公约》附件9（简化手续）有关被拒绝入境、无证件旅客和被遣返旅客的标准和建议措施，以便加强打击非法移民的合作。</p> <p>3. 为遵守上述目的，当缔约双方根据附件第三章的有关规定对扣押的假冒、涂改或伪造旅行文件采取行动时，同意根据情况签发或接受附件9附录9 b)规定的关于“假冒、涂改或伪造旅行文件或冒名顶替者提供的真实文件”的有关信函。</p>	<p>《芝加哥公约》附件9（简化手续）第三章包含的标准和建议措施，规定了各国和空运企业在处理被拒绝入境、无证件旅客和被遣返旅客所应该遵循的一般程序。附录9目的在于替代作为旅客用其旅行而被扣押的旅行文件、假冒、涂改或伪造的旅行文件。现行段落和附录9的目的是防止假冒、涂改和伪造文件的传播。</p> <p>航空运输协定加入这一条款能够加强各国打击走私移民和恐怖主义分子和恐怖主义团伙跨越边界活动的国际合作。</p>

第十二条 用户费用	
<p style="text-align: center;">[第一、二款，两种选择之一]</p> <p>1. 缔约一方向缔约另一方指定空运企业收取或允许收取的用户费用不得高于向其本国空运企业经营相同国际航班时收取的用户费用。</p> <p>2. 缔约双方应鼓励其有关收费当局[或机场或空中航行服务提供者]与使用这些收费当局[或服务提供者]提供服务和设施的空运企业，实际可行时通过这些空运企业的代表机构，就使用费进行磋商。应将用户费用调整的任何建议合理地通知用户，以使用户能够在作出调整之前发表他们的意见。缔约双方应进一步鼓励其有关收费当局[或服务提供者]与用户就用户费用事宜交换有关的资料。</p> <p style="text-align: center;">[第一、二款，两种选择之二]</p> <p>1. 缔约一方有关收费当局或机构对缔约另一方空运企业征收的用户费用应是正当的、合理的、非不正当的歧视并在不同类型用户之间公平分摊。在任何情况下，对缔约另一方空运企业收取的用户费用的条件不得低于在征收费用时向任何其他空运企业提供的最优惠条件。</p>	<p>有关用户费用的这两种选择方案区别很大。有些规定所指的是“指定空运企业”。缔约各方需要考虑这一部分所包含对某些活动的规定是否应该扩大到缔约一方的所有空运企业，而不仅限于指定空运企业。</p> <p>这种选择方案并非具体说明，它仅重申了公约第十五条关于指导使用费非歧视性原则的第一款，即对外国航空器的收费不得高于向其本国空运企业经营相同国际航班时收取的费用。</p> <p>这项规定鼓励收费当局应该与用户进行协商，合理地通知收费调整的任何建议和交换有关的收费资料。这些原则反映了ICAO的收费政策（ICAO Doc 9082）。鉴于某些国家已经将其机场和空中航行服务提供者商业化和私有化，并放下了制定用户费用的权利，因此在括弧当中加入了适当的措词以处理这一问题。</p> <p>第二种选择方案的规定包括了某些反映ICAO制定政策的原則。但是它并没有象第一种选择方案使用公约第十五条的表述方式，而是使用类似“最惠国”规定的措词，较公约第十五条适用更为广泛。</p>

第十二条 用户费用（续）	
<p style="text-align: center;">【第一、二款，两种选择之二】（续）</p> <p>2. 向缔约另一方指定空运企业收取的用户费用应反映出，但不得超出有关收费当局或机构为提供适当的机场、机场环境、空中航行、机场或机场系统内的航空保安设施及服务产生的全部成本。上述全部成本应包括资产折旧之后的合理回报。应以有效和经济的方式提供收费的设施和服务。</p> <p>3. 缔约双方应鼓励其领土内的有关收费当局或机构与使用服务和设施的空运企业进行协商，并应鼓励有关收费当局或机构与空运企业交换必要的资料，以便能够根据第一款和第二款的原则准确地审议收费的合理性。缔约双方应鼓励有关收费当局将调整用户费用的任何建议合理地通知用户，以使用户能够在作出调整之前发表他们的意见。</p> <p>4. 根据第___条（争端的解决）解决争端的程序，任何一方不得被认为违反了本条的规定，除非：</p> <p>a) 它未能在合理的时间内对缔约另一方就收费或作法的投诉进行审议；或</p> <p>b) 审议之后，它未能在其职权范围内采取所有措施纠正与本条不符的任何收费或作法。</p> <p>[5. 在缔约一方领土内提供的机场、航路、空中交通管制和空中航行服务、航空保安和其他相关的设施和服务，也应提供给缔约另一方的空运企业使用，条件不得低于在对使用做出安排时向经营同样国际航班的任何其他空运企业提供的最优惠条件。]</p>	<p>这项条款列举了某些ICAO成本回收的原则。</p> <p>这些要求类似于第一种选择方案中有关协商、交换资料和合理通知的要求。</p> <p>第二种作法在解决争端框架内纳入了处理使用费之前进行审议的过程，并指明如果为解决争端机制之目的已经进行了审议过程，则没有违反该项规定。</p> <p>括弧当中的文字实际上是较公约第十五条更为细化的版本。</p>

第十三条 关税	
<p>1. 缔约一方应根据其国家法律在对等基础上，对缔约另一方指定空运企业计划用于或完全用于缔约另一方指定空运企业为经营协议航班的航空器运行和维护有关的航空器、燃料、润滑油、可消耗的技术供应品、零备件（包括发动机）、正常航空器设备、机上供应品和其他物品[例如印制的票证、航空货运单、印有该空运企业标志的任何印刷材料和该指定空运企业免费分发的一般宣传材料]，应最大程度地豁免[进口限制]关税、税捐、检验费和其他的本国税收和收费[不以到达时提供的服务成本为基础]。</p> <p>2. 本条授予的豁免须适用于第一款提到的物品：</p> <p>a) 由或代表缔约一方指定空运企业运入缔约另一方领土内；</p> <p>b) 缔约一方指定空运企业的航空器在到达或者离开缔约另一方领土时留置在航空器上；或</p> <p>c) 缔约一方指定空运企业在缔约另一方领土内装上航空器并用于经营协议航班；</p> <p>不管这些物品是否全部在授予豁免的缔约方领土内使用或消耗，但这些物品的所有权不得在所述缔约国的领土发生转移。</p> <p>3. 缔约一方指定空运企业的正常机载设备和通常留置在航空器上的物品和供应品，只有经缔约另一方领土的海关当局许可后方可在该缔约另一方领土内卸下。在此情况下，这些物品可置于上述当局的监管之下直至重新运出，或者根据海关条例另作处理。</p>	<p>几乎所有的航空运输协定都有关税和其他税收的规定，它们是对公约第二十四条，即航空器在到达另一国家领土时对其所载的燃料、润滑油、零备件、正常设备和机上供应品予以豁免的补充。它同时反映出ICAO关于国际航空运输税收的政策（ICAO Doc 8632）。本条规定的目的是豁免外国航空器在其他管辖地飞行时通常对燃料、零备件、供应品和设备适用的关税和其他税收。国际航空运输的性质以及征税可能产生的不利经济影响是全球几乎都能接受该条款的基本出发点。</p> <p>在某些情况下，不可能对所有税收和收费豁免，比如政府可以对向国际航空运输提供的服务收费（如海关和检疫费），因此协定就需要作出一项定性说明：“不以到达时提供的服务成本为基础”。其他可能涵盖的物品（未列在上述规定当中）是用于定座和运行的设备、保安设备、货物装载和旅客服务设备、指导性材料和培训设备。</p>

第十四条 征税	
<p style="text-align: center;">[第一至第三款，两种选择之一]</p> <p>1. 指定空运企业从航空器经营国际运输所得的利润只应该在空运企业有效管理所在缔约国的领土内征税。</p> <p>2. 指定空运企业在国际运输中运行的航空器所代表的资本和与上述航空器运行有关的活动资产所代表的资本只应在空运企业有效管理所在缔约国的领土内征税。</p> <p>3. 如果缔约双方之间签订有避免收入和资本双重征税的专门协议，则后者的规定优先适用。</p> <p style="text-align: center;">[第一至第三款，两种选择之二]</p> <p>1. 缔约一方空运企业从航空器经营国际运输所得的利润或收入，其中包括参与联运商务协议或者合资业务的利润或收入，应免除缔约另一方政府对利润或收入的征税。</p> <p>2. 缔约一方空运企业使用航空器经营国际运输的有关资本和财产应免除缔约另一方政府对资本和财产的所有征税。</p> <p>3. 缔约一方空运企业从转移经营国际运输航空器和与航空器运行有关的活动资产的收益应免除缔约另一方政府对收益的所有征税。</p> <p>[4.* 缔约一方须在对等基础上对向缔约另一方指定空运企业提供的用于经营国际航班的物品和服务减免增值税或类似的非直接税收。减免税收可采取豁免和退款的方式。]</p>	<p>协定当中有收入和资本征税的条款不是非常普遍，部分因为此类问题可能是缔约双方之间关于双重征税单独条约之中的一个议题，以上是根据ICAO政策（ICAO Doc 8632）所举的例子，即授予此种豁免。鉴于税收和税收协议是各国财政当局之间的事项，在此列举的规定要求这些当局参与制定表述方式和谈判的工作。</p> <p>在这种选择方案中，第一、二款分别提到对收入和资本的征税。</p> <p>第三款规定缔约双方之间关于双重征税的条约优先于协定的规定。</p> <p>这种选择方案免除缔约另一方政府对空运企业的某些征税，而不是具体规定空运企业是否应该征税，如在对空运企业有效管理所在的领土征税，因此明确了免于征税的范围。</p> <p>第一款明确免除对联运商务协议利润或收入的征税。</p> <p>豁免是对等的，但其涵盖内容可能有所不同，正如括弧中的文字所述。比如缔约方可以选择包括对诸如票证或计算机设备的空运企业供应品实施进口限制。</p>

第十五条 公平竞争	
<p style="text-align: center;">传统方式</p> <p>每一指定空运企业应享有公平的机会经营本协定规定的航线。</p> <p style="text-align: center;">过渡方式</p> <p>缔约双方同意：</p> <p>a) 每一指定空运企业应享有公平、平等的机会按照本协定竞争提供国际航空运输；和</p> <p>b) 采取行动消除各种形式的对缔约另一方指定空运企业的竞争地位造成不利影响的歧视性或不公平竞争作法。</p> <p style="text-align: center;">完全自由化方式</p> <p>每一指定空运企业根据各缔约方的竞争法律享有公平竞争的环境。</p>	<p>过渡形式的模式是基于公约（四十四条第六款）的措词，其中提到每一缔约国均有“经营国际空运企业的公平的机会”</p> <p>有限的过渡作法适用于协定附件规定的航线上公平和均等的机会。但此款和b)款范围更为广泛。</p> <p>在完全自由化环境下，应该使用各缔约方的竞争法律以确保所有指定空运企业的公平竞争环境。现阶段的一个关键因素是各缔约方应对采用哪个缔约方的竞争法律解决反对竞争作法的指控达成协议和理解。</p>

<p>第十六条 运力</p>	
<div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p>传统方式</p> </div> <p style="text-align: center;">预先确定模式</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 各方航空当局应在运营开始之前、并根据今后对交通需求的预测，同意或批准缔约双方指定空运企业在协议航线上提供的总运力。 2. 缔约双方指定空运企业经营的协议航班作为其主要目标，应以合理的载运比例提供足够的运力，以便满足双方领土之间的运输需求。 3. 缔约双方应给予双方的指定空运企业在双方领土之间经营协议航班公平和均等的机会。按照在双方之间公平地分享总运力的原则，实现公平和互利。 4. 缔约一方及其指定空运企业应考虑到缔约另一方及其指定空运企业的利益，避免不适当地影响后者经营的航班。 5. 如果经审议，缔约双方未能对提供协议航班的运力达成一致，缔约双方指定空运企业可以提供的运力不得超过事先商定提供运力的总额（包括季节性调整）。 	<p>确定运力的预先确定模式、百慕大一类模式和完全自由化模式是国际民航组织80年代初期制订的模式条款，包含各个国家为确定其指定空运企业提供运力的主要管理方法。对每一种方法的应用和制订目标的广泛指导原则载于9587号文件当中。</p> <p>如果缔约双方或者所有得到政府批准的指定空运企业就每一航线上提供的运力总数事先达成协议，每一指定空运企业可以根据预先确定模式提供运力；增加运力需要得到缔约双方的批准。</p> <p>就双边协定的数量而言，对运力管理的传统和最广泛使用的方法是预先确定模式。对政府和空运企业相互商定的要求保证缔约一方可以要求缔约双方指定空运企业在所有航线上提供对等数量的运力，对所提供的运力的任何调整必须得到双方政府的同意。各缔约方采用单独批准“加班”（定期航班之外的航班）的作法提供了某些灵活性，比如节假日期间需求迅速、但是临时性的上涨。更正式的作法是由缔约双方对基本享有的运力达成协议之后，就临时增加运力达成协议，但并非构成对许可运力的改变。</p>

<p>第十六条 运力(续)</p>	
<div style="border: 1px solid black; width: fit-content; margin: 0 auto; padding: 5px; text-align: center;"> <p>过渡方式</p> </div> <p style="text-align: center;">百慕大一类模式</p> <p>[见下述“部分自由化和预先确定的增加”选择方案]</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 提供给公众旅行的航空运输的便利应同公众对此类运输的要求密切相关。 2. 缔约双方一家或多家指定空运企业应有在缔约双方领土之间的任何协议航线上公平和均等 [竞争][经营] 的机会。 3. 缔约一方应照顾到缔约另一方空运企业的利益，不得不适当地影响其提供属于本协定范畴内航班的机会。 4. 指定空运企业根据本协定提供的航班作为其主要目标，应该向该空运企业所属国和运输最终目的国之间提供足够的运力以便满足运输的需求。在本协定规定的航线上的一点或数点装载或卸下前往和来自第三国的国际运输业务的权利应根据双方签署的国际航空运输有序发展的一般原则予以实行，并且根据运力与下列各点相联系的总原则予以规定： <ol style="list-style-type: none"> a) 交通始发国和最终目的国之间的运输业务需要； b) 空运企业运行过程中的要求；和 c) 考虑到当地和地区所建立的其他航班，空运企业所通过地区的运输业务需要。 5. 缔约一方如果要求对协定规定的运力进行审议以确保本协定中管理航班运作的原则得以适用，应安排双方进行协商。 	<p>每一指定空运企业可以根据百慕大一类模式提供运力，空运企业根据其性质标准自行确定运力，并由缔约各方根据情况加以审议。</p> <p>在百慕大一类模式的运力管理中，缔约各方选择运力原则供空运企业遵循，但之后允许空运企业按照这些原则在空运企业对市场需求进行分析的基础上自由决定其运力。航空当局通过协商对协议航线上提供的运力进行审议。缔约双方继续同意确定运力的原则和根据情况审议的有效机制是此项运力管理模式成功运作的关键。</p>

第十六条 运力(续)	
<p style="text-align: center;">部分自由化和预先确定的增加</p> <p style="text-align: center;">[见上述“百慕大一类模式”选择方案]</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content; text-align: center;"> 完全自由化方式 自由确定 </div> <ol style="list-style-type: none"> 1. 缔约双方应允许每一指定空运企业根据对市场的商业考虑决定其提供的国际航空运输的班次和运力。 2. 任何一方不得单方面限制对方指定空运企业的交通量、班次、航班的正常、或运行的航空器型号，除非为符合公约第十五条有关海关、技术、运行或环境原因的统统一条件有其他的要求。 3. 任何一方不得对另一方的指定空运企业强加优先取舍权的要求、提高比率、征收不得反驳理由的费用或与本协定之目的不符的其他有关运力、班次或运输的要求。 4. 任何一方不得要求对方空运企业提交时刻表、包机航班计划或运营计划以待批准，除非按本条第2)款规定或本协定的某项附件特别授权，可能要求在非歧视的基础上采取同等对待。假如一方为了解情况之目的要求提交，它应对另一方的航空运输中间人及其指定空运企业提交要求和程序上的行政负担降至最低限度。 	<p>如果缔约双方同意不对某些航班和航线的运力和/或个别空运企业在定期的基础上增加运力的某种方式加以管理，每一指定空运企业可根据部分自由化和预先确定的方式提供运力。空运企业确定运力的其他灵活性一般分为两种类型：1) 部分自由化，允许空运企业自由和单独确定它们在某些市场上或为某些服务确定其各自的运力，和 2) 预先确定的增加，对今后增加运力的方式或时间表达成协议。</p> <p>部分自由化的例子包括不对下述运力加以限制：1) 全货航班；2) 定期空运企业不提供服务地点的非定期旅客航班，和 3) 根据目前协定定期航班尚未通航的地点，其中包括航空器型号的限制，但不得对飞行的班次加以限制。</p> <p>预先确定增加运力的例子包括：1) 将指定空运企业在一条航线上运力的百分比从50-50调整为60-40； 2) 对各个空运企业在城市对市场上每年增加的座位数达成协议；和 3) 谈判多年期限运力的增加。过渡应作为“开放天空”协定的一部分定期进行谈判。</p> <p>每一指定空运企业可以自由决定提供运力，即不同的空运企业根据竞争法律不经政府批准或干涉决定所提供的运力。</p> <p>在“开放天空”协议和安排中通常可见的自由决定方法中，缔约各方同意取消对运力的直接双边控制，同时保留适用符合公约的非歧视性和多边控制的能力。</p> <p>自由决定方法中未包含运力和需求之间相互关系的具体规定，依赖空运企业对市场力做出反应的竞争价格和时刻表做必要的调整。这种机制行之不甚有效，因为市场力的自由发挥会受到削弱或抑制。</p> <p>自由决定方法通常禁止各种形式的歧视或不公平的竞争做法，包括大削价，此类做法有可能成为进行协商和纠正的原因。防止不公平竞争做法的保护措施的规定论述了这项附加补充程序。</p> <p>鉴于对指定空运企业提供运力规定了很宽的范围，并考虑到诸如“倾销运力”等反对竞争行动增加的潜在性，完全自由化的作法应根据缔约各方的竞争法律加以干涉。</p>

<p>第十七条 定价(运价)</p>	<p>ICAO 对国际运价和费率的各个方面制定了广泛的指导原则。关于这些规定的用法和适用性的其他全面和详细的说明可参阅国际民航组织9587号文件。传统和过渡的作法可能包含有多种方法，例如把一项规定的方法用于通常的运价而把另一项用于促销。如按需要将每一种作法的有关内容加以选择，这些规定则可以灵活地运用。</p> <p style="text-align: center;">“运价”或“定价”的定义载于定义条款</p> <p>传统的双重批准模式仍然是制定运价最常见的方法（就双边协定的数量而言）。如果缔约双方允许指定空运企业在他们准备批准的运价方面享有广泛的裕度，或者他们同意批准某些满足了分区定价机制标准的运价，可以在这种作法下允许一定程度的自由化。</p> <p>缔约双方需要就哪些因素应该包括在内或加以强调达成协议。</p> <p>制定运价的机制包括两种其他的选择方案，这两种选择逐步不再强调需要有多边或双边空运企业协议。空运企业可以在国际航空运输协会（IATA）的主持之下参加为联运目的的运价协调，但须得到政府的批准和符合其条件。</p>
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: 200px; text-align: center;"> <p>传统方式</p> </div> <p style="text-align: center;">双重批准</p> <p>1. 缔约一方一家或多家指定空运企业对载运本协定范围内的运输业务所适用的运价应制订在合理的水平，要适当地照顾所有相关因素，包括用户的利益、经营成本、服务特点、合理的利润、其他空运企业的运价和对市场的其他商业考虑。</p> <p style="text-align: center;">[第二款，三种选择之一]</p> <p>2. 在可能的情况下，缔约双方的有关指定企业按照要求与各自政府讨论，并根据情况同其他空运企业协商之后，对运价达成协议。在可能的情况下，应使用有关的国际运价协调机制达成上述协议。如果未能达成任何多边或双边协议，各指定空运企业可以自行制定运价。</p> <p style="text-align: center;">[第二款，三种选择之二]</p> <p>2. 缔约双方的有关指定空运企业可以、并根据情况同其他空运企业协商之后对运价达成协议。可以使用适当的国际运价协调机制达成上述协议。然而，任何一方不得将加入多边承运人运价的协调作为批准任何运价的条件，任何一方也不得阻止或要求缔约任何一方的指定空运企业参与上述多边运价协调。各指定空运企业可以自行选择单独制定运价。</p>	

第十七条 定价(运价) (续)	
<p style="text-align: center;">传统方式/双重批准 (续)</p> <p style="text-align: center;">[第二款, 三种选择之三]</p> <p>2. 在可能的情况下, 应由指定空运企业自行制定运价。然而, 如果各方允许指定空运企业参与适当的国际运价协调机制的活动, 各方指定空运企业可以对运价达成协议。任何由上述活动产生的运价协议须经过各方批准, 并在任何时间可以不予批准, 不管是否曾经被批准过。</p> <p>3. 缔约一方可以要求[对方] [双方]的指定空运企业通知或提交进、出其领土的计划承运运价。要求上述通知或提交申请在计划执行日期前不超过__天内做出。特殊情况下, 可以缩短这一期限。</p> <p>4. 缔约双方指定空运企业对在其领土之间收取的承运运价须经缔约双方批准。[缔约一方指定空运企业在对方和第三国领土之间承运本协定范围内的运输业务所收取的运价须符合对方的批准要求。]</p> <p>5. 根据上述第四款的规定, 对运价的批准可以由任何一方向提交运价申请的空运企业明确做出。然而, 如果缔约一方没有在提交申请之日天之内以书面的形式向对方[和[或]有关空运企业]做出不予批准对方空运企业上述运价的通知, 则有关运价认为已经被批准。假如根据本条第三款提交的期限被缩短的话, 缔约双方可以同意将通知不予批准的期限相应缩短。如果任何一方做出了不予批准的通知, 则运价不予生效(下述第六款的规定除外)。</p> <p>6. 缔约一方可以就任何一方空运企业对载运本协定范围内的运输业务的任何运价提出协商要求, 包括对有关运价不予批准的通知。上述协商应在收到要求之后不迟于__天内举行。各方应合作为问题的合理解决提供必要的信息。如缔约双方达成协议, 各方应尽最大努力使协议生效。如未能达成协议, 则对运价不批准的决定优先适用。</p> <p>7. [如缔约双方未能解决第四款所述的运价问题, 争议将按照本协定第__条的规定予以解决。]</p>	<p>认识到需要精简提交申请的程序, 该条款明确规定提交申请的期限为最高期限, 天数留出空缺(通常为30天), 各方可根据未来双边的现实情况而定。</p> <p>不同于有深远影响的申报要求, 批准的范围主要针对第三和第四种自由权的运价。它同时还包括处理第三方承运的选择作法。</p> <p>关于快速批准和默许的选择程序, 规定认识到需要简化处理提交运价并重点强调后一种作法。关于申报期限, 必须通知不予批准的期限留出空缺(如果提交申请的期限为30天/通常15天做出通知), 各方可根据具体双边情况而定。</p> <p>这是对双边运价管理规定的专门协商程序, 没有对其适用的情况加以限制。对每一种情况举行上述协商的时间期限留出空缺, 各方可根据具体情况而定。</p> <p>选择案文提出了当协商程序无法解决缔约双方之间存在的问题时, 使用解决争端的传统仲裁程序。</p>

第十七条 定价(运价) (续)	
<p style="text-align: center;">传统方式/双重批准 (续)</p> <p>8. 根据本条规定制定的运价在期满之前应继续有效，除非有关空运企业将其撤回或批准了新的运价。[除非经各方批准，否则运价在到期之后延长有效不应超过__个月。如某项运价已被批准但没有到期日期，且没有提交和批准新的运价时，该运价应保持有效直到任何一方自行做出通知终止自己原来的批准，或按照有关空运企业的要求终止上述批准。上述终止应不得在少于天通知前实行。]</p> <p>9. [缔约双方应努力确保在其管辖范围内具备积极和有效的机制以调查任何空运企业、旅客或货物代理人、旅游社、或货物发运人违反根据本条款制定的运价。此外，他们应保证在统一并且非歧视的基础上对违反运价的行为用惩治性措施予以处罚。]</p> <div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> 过渡方式 始发国 </div> <p>[参阅下述“双重不批准”的其他选择]</p> <p>1. 缔约一方一家或多家指定空运企业对载运本协定范围内的运输业务所适用的运价应制订在合理的水平，适当地照顾所有相关因素，包括用户的利益、经营成本、服务特点、合理的利润、其他空运企业的运价和对市场的其他商业考虑。</p> <p>2. 缔约双方同意对滥用支配地位产生的不合理的有歧视性、过高或有限制性的，或由于直接或间接补贴、支持、或“掠夺”而人为过低的可能引起反对的运价给予特别的关注。</p> <p style="text-align: center;">[第三款，三种选择之一]</p> <p>3. 在可能的情况下，缔约双方的有关指定空运企业按照要求与各自政府讨论，并根据情况同其他空运企业协商之后，对运价达成协议。在可能的情况下，应使用有关的国际运价协调机制达成上述协议。如果未能达成任何多边或双边协议，各指定空运企业可以自行制定运价。</p>	<p>关于制定的运价期限的案文包含了有关空运企业撤回运价、或缔约一方或缔约双方不批准（先前批准过的运价）的情况。到期之后的延期应遵守所适用的批准机制，可限制为12个月。</p> <p>作为可选择的作法上纳入了执行运价的规定。</p> <p>始发国运价的方法在最为广泛采用的管理运价方法 – 双重批准，和在有关各方对运价没有单方干预权利的双重不批准之间形成了一个中间地带。</p> <p>缔约双方需要对应该包括或强调哪些因素达成协议。</p> <p>制订运价的机制包括两种其他的选择方案，它逐步不再强调需要有多边或双边的空运企业协议。空运企业可以在国际航空运输协会（IATA）的主持之下参加为联运目的的运价协调，但须得到政府的批准和符合其条件。</p>

<p style="text-align: center;">第十七条 定价(运价) (续)</p>	
<p style="text-align: center;">过渡方式 始发国 (续)</p> <p style="text-align: center;">[第三款, 三种选择之二]</p> <p>3. 缔约双方的有关指定空运企业可以、并根据情况同其他空运企业协商之后对运价达成协议。可以使用适当的国际运价协调机制达成上述协议。然而, 任何一方不得将加入多边承运人运价的协调作为批准任何运价的条件, 任何一方也不得阻止或要求缔约任何一方的指定空运企业参与上述多边运价协调。各指定空运企业可以自行选择单独制定运价。</p> <p style="text-align: center;">[第三款, 三种选择之三]</p> <p>3. 在可能的情况下, 应由指定空运企业自行制定运价。然而, 如果各方允许指定空运企业参与适当的国际运价协调机制的活动, 各方指定空运企业可以对运价达成协议。任何由上述活动产生的运价协议须经过各方批准, 并在任何时间可以不予批准, 不管是否曾经被批准过。</p> <p>4. 缔约一方可以要求[对方] [双方]的指定空运企业通知或提交进、出其领土的计划承运运价。要求上述通知或提交申请在计划执行日期前不超过__天内做出。特殊情况下, 可以缩短这一期限。</p> <p>5. 缔约一方有权对由在其领土内开始的、在缔约双方领土之间的单程或来回程的承运运价做出批准或不批准。[缔约一方指定空运企业在对方和第三国领土之间承运本协定范围内的运输业务所收取的运价须符合对方的批准要求。]任何一方不得采取单方面行动阻止从对方领土内开始的、在双方领土之间单程或来回程计划的承运运价的开始执行或有效运价的继续执行。</p> <p>6. 根据上述第五款的规定, 对运价的批准可以由任何一方向提交运价申请的空运企业明确做出。然而, 如果缔约一方没有在提交申请之日天之内以书面的形式向对方[和[或]有关空运企业]做出不予批准对方空运企业上述运价的通知, 则有关运价认为已经被批准。假如根据第四款提交的期限被缩短的话, 缔约双方可以同意将通知不予批准的期限相应缩短。</p>	<p>认识到需要精简提交申请程序, 该条款明确规定提交申请的期限为最高期限, 天数留出空缺(通常为30天), 各方可根据未来双边的现实情况加以确定。</p> <p>不同于有深远影响的申报要求, 批准的范围主要针对完全在双方管辖范围内的第三和第四种自由权的运价。始发国运价的方法在最为广泛采用的管理运价方法-双重批准和在有关各方对运价没有单方干预权利的双重不批准之间形成了一个中间地带。批准的段落还包含对处理第三方承运的选择方案。</p> <p>关于申报期限, 必须通知不予批准的期限留出空缺(如果提交申请的期限为30天/通常15天做出通知), 各方可根据具体双边情况而定。</p>

<p style="text-align: center;">第十七条 定价(运价) (续)</p>	
<p style="text-align: center;">过渡方式 始发国 (续)</p> <p style="text-align: center;">[第三款, 三种选择之三] (续)</p> <p>7. 如果缔约任何一方认为承运至其领土的运价属于上述第二款所述的范畴, 则该缔约方应该在通知日期或运价申报日期[尽快并且至少]天之内向对方做出不满意的¹通知, 并且可以按照下述第八款的规定利用协商程序。</p> <p>8. 缔约一方可以就任何一方空运企业对载运本协定范围内的运输业务的任何运价提出协商要求, 包括对有关运价不予批准或不满意的¹通知。上述协商应在收到要求之后不迟于__天内举行。各方应合作为问题的合理解决提供必要的信息。如缔约双方达成协议, 各方应尽最大努力使协议生效。如未能达成协议, 则承运起始领土内一方的决定优先适用。</p> <p>9. 根据本条规定制定的运价在期满之前应继续有效, 除非有关空运企业将其撤回或批准了新的运价。[除非经各方批准, 否则运价在到期之后延长有效不应超过__个月。如某项运价已被批准但没有到期日期, 且没有提交和批准新的运价时, 该运价应保持有效直到任何一方自行做出通知终止自己原来的批准, 或按照有关空运企业的要求终止上述批准。上述终止应不得在少于天通知前实行。]</p> <p>10. [缔约双方应努力确保在其管辖范围内具备积极和有效的机制以调查任何空运企业、旅客或货物代理人、旅游社、或货物发运人违反根据本条款制定的运价。此外, 他们应保证在统一并且非歧视的基础上对违反运价的行为用惩治性措施予以处罚。]</p>	<p>使用仲裁解决争端的传统规定不适用于始发国或双重不批准的情况, 这种情况下只能使用协商的规定。但是, 掠夺性定价的反竞争做法产生的争端很可能在始发国和双重不批准的作法中出现。由于这些有争议的运价在较为自由的管理体制下时间上的敏感性, 各方因此希望使用更加迅速的解决争端的程序, 特别是解决争端的条款中专门为运价和运力制定的程序。</p> <p>关于制定的运价期限的案文包含了有关空运企业撤回运价、或缔约一方或缔约双方不批准(先前批准过的运价)的情况。</p> <p>到期之后的延期应遵守所适用的批准机制, 可限制为12个月。</p> <p>作为在可选择的作法上纳入了执行运价的规定。</p>

<p>第十七条 定价(运价)(续)</p>	
<p style="text-align: center;">双重不批准</p> <p style="text-align: center;">[参阅上述“始发国”的选择方案]</p> <p>1. 缔约双方同意对滥用支配地位产生的不合理的有歧视性、过高或有限制性的，或由于直接或间接补贴、支持、或“掠夺”而人为过低的可能引起反对的运价给予特别的关注。</p> <p style="text-align: center;">[第二款，两种选择之一]</p> <p>2. 缔约一方可以要求[对方] [双方]的指定空运企业通知或提交进、出其领土的计划承运运价。要求上述通知或提交申请在计划执行日期前不超过__天内做出。特殊情况下，可以缩短这一期限。</p> <p style="text-align: center;">[第二款，两种选择之二]</p> <p>2. 不要求申报缔约双方领土之间的国际航空运输的价格，除非这种申报是为了执行根据本条第三款相互达成的协议有此要求。任何一方不得要求对方空运企业对包机经营人向公众收取的价格做出通知或申报，除非在非歧视性的基础上为了解情况之目的有此要求。尽管有上述规定，双方指定空运企业在收到要求时，仍应向各方的航空当局、并按照这些航空当局可以接受的方式和形式继续提供历史的、现行的和计划的价格资料。</p>	<p>不要求缔约双方批准运价以阻止其生效给予空运企业制定运价广泛的自由。除非缔约一方有理由相信缔约另一方能在协商中被说服不批准运价和对其修改，它不大可能采取反对行动，因为这种行动缺乏实际效果。</p> <p>现阶段和随后的完全自由化阶段给予空运企业制定运价的广泛自由，以及任何一方干预以阻止运价生效的有限能力，有理由证明需要在运价领域之外建立一种机制处理反竞争的行为。TASA的保护措施条款和缔约各方的竞争法律是其中的两个选择。</p> <p>在某些双重不批准条款中，“运价”的术语用更通范的术语“定价”代替。</p> <p>这是“开放天空”规定中关于定价的一个常见的规定。它包含了双重不批准方法中某些批准的内容，但将干预限制在三个标准，并且主要依赖市场来确定指定空运企业提出的运价。这种方法是为了允许空运企业单方面制定价格，并明确限制干预空运企业某些不公平竞争的具体作法。</p> <p>第二款列明了两种提交运价申请的选择方法，其中一种要求提交申请而另一种不要求提交申请。缔约双方可商定同意完全免于正式提交运价。</p>

<p style="text-align: center;">第十七条 定价(运价) (续)</p>	
<p style="text-align: center;">双重不批准 (续)</p> <p>3. 任何一方不得采取单方面行动阻止任何一方空运企业（或在平等的基础上第三方的空运企业）在各缔约方领土之间（或缔约另一方和第三国领土之间）计划的承运运价的开始执行或有效运价的继续执行。</p> <p>4. [根据上述第三款的规定，对运价的批准可以由任何一方向提交运价申请的空运企业明确做出。如果任何一方认为运价属于上述第一款所述的范畴，则该缔约方应该在通知日期或运价申报日期[尽快并且至少]__天之内向对方做出不满意的¹通知，并且可以按照下述第五款的规定利用协商程序。但是，除非双方按照这些程序书面同意不予批准有关运价，否则运价应认为已经被批准。]</p> <p>5. 缔约双方可以就任何一方空运企业对承运本协定范围内的运输业务的任何运价提出协商要求，包括对有关运价不满意的通知。上述协商应在收到要求之后不迟于__天内举行。各方应合作为问题的合理解决提供必要的信息。如各方对于给予不满意的运价通知达成协议，各方应尽最大努力使协议生效。但如果未能达成协议，则有争议的运价应生效或继续有效。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin: 10px auto; width: 200px;"> <p>完全自由化方式</p> </div> <p>不要求空运企业将收取的定价（运价）向缔约任何一方申报或得到其批准。</p>	<p>本规定的第三款对单方面干预行动的可能性作了进一步界定，它禁止采取单方面行动阻止计划收费价格的开始执行或继续执行。如果缔约一方不满意或者认为某项价格同第一款规定的不公平竞争做法不相符合，唯一求助的办法就是协商机制。如果无法通过协商程序达成协议，价格应生效或继续有效。</p> <p>至于始发国的作法，缔约各方可以对本规定进行修改，即通过协商程序无法达成协议时，通过解决争端的条款来处理争议。在此情况下，第三款关于如果未达成协议价格将生效的最后一段话将因此受到影响。关于申报期限，必须留出通知不予批准期限的空缺（如果提交申请期限为30天/通常15天做出），各方可根据具体双边情况而定。</p> <p>可纳入一条与始发国制订运价的期限相同的案文，涵盖有关空运企业撤回运价、或缔约双方不批准等类情况。</p> <p>在完全自由化环境下，不得以任何理由不批准运价。应根据缔约方的竞争法律对空运企业关于运价的作法加以管理。</p>

第十八条 保护措施	
<p>1. 缔约双方同意空运企业的下列做法可被视为可能的不公平竞争做法，需要加以更加细致的审查：</p> <p>a) 对航线收取的运价和费率的水平，总计不足以支付其提供服务的相关费用；</p> <p>b) 增加额外的运力或航班班次；</p> <p>c) 持续性而非临时性产生问题的做法；</p> <p>d) 有问题的做法对另一家空运企业产生严重的经济影响或造成重大损失；</p> <p>e) 有问题的做法反映出对另一家空运企业削弱、隔离或驱逐出市场的明显意图或可能的结果；和</p> <p>f) 表现出滥用航线优势地位的行为。</p> <p>2. 如果缔约一方航空当局认为缔约另一方指定空运企业准备进行或进行的运营根据第一款的指标构成不公平竞争的行为，他们可以根据第条（协商）要求进行协商。提出上述要求时，应附有要求协商理由的通知，协商应该在提出要求后15天内开始。</p> <p>3. 如果各方未能通过协商解决问题，任何一方可以根据第__条行使解决争端的机制解决争端。</p>	<p>如果各方已经同意使其指定承运人进入自由化的、即便不是一个完全的“开放天空”的环境，上述保护措施才会成为相关和适用的规定。列出的空运企业不公平竞争商业做法的信号只起提示作用，国际民航组织只是将其制订为建议散发给缔约各国。如果两个国家同意迈向一个控制较为宽松的体系，但缔约一方或缔约双方均缺乏竞争法律，他们在需要共同商定哪些可以构成不公平和/或公平的作法作为保护措施时，可以使用这项规定。如果其各自领土内实行的空运企业运营及竞争法律制度有特定的竞争环境，各方可以决定将其他的不公平竞争行为的指标纳入本项规定。</p> <p>“保护措施机制”包括上面的保护措施以及解决争端的第四种选择方案，它包含在解决争端条款之内，以国际民航组织的建议调解过程为基础。</p>

<p style="text-align: center;">第十九条 竞争法律</p>	
<p>1. 缔约双方应该将其可能对经营本协定的航空运输服务产生影响的竞争法律、政策和做法或其变化及所有特定目标，相互通知对方，并说明其负责执行上述作法的当局。</p> <p>2. 缔约双方应在其各自法律和规章许可的限度内，向各方的空运企业提供协助，向他们提供空运企业拟议的做法如何能符合其竞争法律、政策和做法的指导。</p> <p>3. 当缔约双方认为其竞争法律、政策和做法的适用同本协定有关的运营事项不相一致时，他们应相互通知对方；如任何一方提出要求的话，应采用本协定中包含的协商程序，以确定上述冲突是否存在，并寻求解决或使其降至最低限度的途径。</p> <p>4. 缔约双方应相互通知对方其对双方空运企业进行诉讼的意向，或可能引起其关注的根据其竞争法律采取的任何私人法律行动。</p> <p>5. 本协定包含的协商程序应随时根据任何一方提出的要求进行，对任何一方行动的权利不能存有偏见，并应致力确定双方的各自利益和由于特定的竞争法律诉讼可能产生的影响。</p> <p>6. 在协商过程中，缔约双方应努力达成协议，尊重各方的正当权益，并采用其他能够取得竞争法律诉讼同样目的的替代方法。</p> <p>7. 假如未能达成协议，缔约一方在执行其竞争法律、政策和做法的同时，应对对方表达的观点给予充分和同情的考虑，并且应注意国际礼让、适度和节制。</p> <p>8. 如根据缔约一方的竞争法律诉诸私人法律行动，缔约一方应协助缔约另一方接触有关的司法机构和/或根据情况向该机构提供资料。上述资料可能包括其自己的对外关系利益、缔约另一方通知的该方利益和可能情况下同诉讼一方的协商结果。</p> <p>9. 缔约双方应在其国家法律或政策许可的范围内合作并遵守所有适用的国际义务，允许其空运企业或其他国民向各自主管当局透露与竞争法律诉讼相关的信息，除非上述合作或透露违背其重大的国家利益；</p>	<p>国际民航组织制定的上述模式条款，旨在成为广泛、但可以修改采用的一套程序，不管双方在适用国家竞争法时其航空运输关系经历有或可能经历的困难。规定重点强调通知、合作、节制和协商程序以避免和解决冲突或潜在的冲突。各方对它的使用可能不相一致，例如：当双方批准空运企业合作的做法，如运价协调，但空运企业任何一方都没有竞争法。或者其意图也不是补充任何现有程序。总体而言，它寻求加强避免和解决冲突的双边机制，并将航空运输竞争法律标准的适用纳入双边框架之中。条款主要摘选自与本题目有关的具体指导中的概念和原则，这些也是国际民航组织为本模式条款同步制订的概念和原则（见ICAO9587号文件）。</p>

<p style="text-align: center;">第十九条 竞争法律（续）</p>	
<p>10. 缔约一方的竞争法律当局所采取的行动应同缔约另一方协商，在开始采取行动的领土内的一方在协商结果出来之前，不得要求透露缔约另一方领土内的信息，缔约另一方亦不得使用任何限制的立法。</p>	

<p style="text-align: center;">第二十条 货币兑换和收入汇出</p>	
<p>缔约双方应允许对方的空运企业将其在航空运输服务销售和与航空运输直接相关的活动中所取得的所有当地收入，扣除当地开销的剩余部分，按照提出要求兑换和汇出当天适用的汇率，不加限制、歧视或课税，根据要求及时允许兑换和汇出至空运企业选择的国家。</p>	<p>在某些协定中，本规定可能是一项单独的条款，或者可能是“商业机会”条款的一部分。</p> <p>本项由国际民航组织制订，便利货币兑换和汇出的条款是一项比较普遍的规定格式，几乎可以见于所有双边航空服务协定。</p> <p>“直接同航空运输相联的活动”的措辞通常包括与航空服务规定密切相关的活动，如：机场和酒店之间的客车服务、及许可的情况下，为其他空运企业提供地面代理服务。这一说法不包括酒店、汽车租赁、当地不动产或股票和债券的投资收入，这些可能要受到不同的兑换和汇出管理。</p> <p>“不加征税”一词是指在兑换和汇出方面的征税，不是指“征税”条款中涉及的国家的所得税。</p>

<p style="text-align: center;">第二十一条 航空服务产品的市场营销</p>	
<p>1. 缔约双方应给予对方空运企业在其领土内（直接或通过空运企业选择的代理或其它中间人）销售和营销国际航空服务和相关产品的权利，包括在航线上和航线外设立办事处的权利。</p> <p>2. [各空运企业应享有以该领土的货币、或根据其选择以可自由兑换的其它国家货币销售航空运输的权利，任何人均可以用该空运企业接受的货币自由购买上述航空运输。]</p>	<p>在某些协定中，本规定可能是一项单独的条款，或者可能是“商业机会”条款的一部分。</p> <p>本条款中的某些规定提到了“指定空运企业”。缔约各方可能需要审议本条款中包含的活动的各项规定，是否应扩展到一方的所有空运企业，而不仅是指定空运企业。</p> <p>本项国际民航组织制订的规定，为授权空运企业对其服务进行市场营销提供了一项简明、但公平的标准。本条不适用于通过计算机预订系统（CRSs）对航空服务产品进行市场营销，对此另有规定。“航线上的办事处”一词，是指办事处设在空运企业直接通航的城市或国家的情况；“航线之外的办事处”是指位于空运企业不直接通航的城市/国家。新近某些双边条款增加了括号中的选择规定。</p> <p>有关运行的案文对空运企业提供了保证，它们可以自由换成该空运企业销售接受的可兑换货币，同时不要求空运企业接受空运企业不使用的货币。</p>

<p>第二十二条 非国民人员和从事当地服务</p>	
<div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: 80%;"> <p>传统方式和过渡方式</p> </div> <p>1. 为经营协议航班的需要，缔约一方的一家或多家指定空运企业在对等的基础上，应被允许在缔约另一方领土内设立和常驻代表机构以及商务、运行和技术人员。</p> <p>2. 缔约一方的一家或多家指定空运企业可根据自己的选择，使用自己的人员、或者通过利用缔约另一方领土内经营和被批准向其它空运企业提供上述服务的其他机构、公司或空运企业的服务满足人员方面的要求。</p> <p>3. 代表机构及其人员应遵守对方现行有效的法律和规章，并根据上述法律和规章：</p> <p style="padding-left: 20px;">a) 缔约双方应在对等的基础上，尽早给予本条第一款所指的机构及其人员必要的工作许可、访问签证或其他类似文件；和</p> <p style="padding-left: 20px;">b) 缔约双方应对执行不超过（90）天临时任务人员的工作许可要求提供便利和从速处理。</p> <div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: 80%;"> <p>完全自由化方式</p> </div> <p>缔约双方应允许对方的指定空运企业：</p> <p style="padding-left: 20px;">a) 遵照接纳国家关于入境、居住和聘用的法律和规章，向其领土指派并常驻非国民雇员，执行为提供航空运输服务所需要的管理、商务、技术、运行和其它专业职责；和</p> <p style="padding-left: 20px;">b) 使用在其领土内经营并被批准提供上述服务的任何其他机构、公司或空运企业的服务和人员。</p>	<p>在某些协定中，本规定可能是一项单独的条款，或者可能是“商业机会”条款的一部分。</p> <p>本条款中的某些规定提到了“指定空运企业”。各方可能需要审议本条款中包含的活动的各项规定，是否应扩展到一方的所有空运企业，而不仅是指定空运企业。</p> <p>传统和过渡方式有赖于互惠，如果对此用量化的方式理解，将导致对空运企业驻扎在对方领土的雇员数量的数字限制。</p> <p>3b)款对临时雇员做了规定，他们的雇佣和居住要求可能比长期雇员少。</p> <p>本项国际民航组织关于非国民人员规定的a)款，旨在促进特定的空运企业人员驻扎国外 – 那些执行管理、商务、技术和运行工作的人员。此规定要根据国际义务以及接收方的有关入境、居住和就业的国家法律，在多数情况下，应有足够的灵活性以满足此规定下某一方的义务。</p> <p>b)款旨在应对这种需要，以满足由于持续增加的联盟数量和空运企业商务活动全球化，航空承运人更加频繁的对第三国人员的使用。因此，应当纳入利用联盟或代号共享协议中的航空企业伙伴、以及授权提供一项服务的当地公司或组织的人员和服务的能力。</p>

第二十三条 更换机型	
<div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;">传统方式</div> <p>1. 缔约一方的指定空运企业有任何指定航线上经营协议航班时，只能在以下情况下可以在缔约另一方领土内某一点用一架航空器更换另一架航空器：</p> <p>a) 经营方面的经济理由证明有需要；</p> <p>b) 距离第一方领土内终点站较远航段使用的航空器，运力不得大于较近航段上使用的航空器；</p> <p>c) 较远航段上使用的航空器的飞行只能作为较近航段上使用的航空器提供的服务衔接和延伸，并且须为此排定时间；前者到达换机点，目的是承运转运来自或转运至较近航段航空器的运输业务；并且应以此目的为主要参考确定运力；</p> <p>d) 有足够的全程交通量；</p> <p>e) 空运企业[不得通过广告或其他方式向公众][不得直接或间接或在时刻表、计算机定座系统、报价系统或广告中、或以其他方式]，[作出在更换航空器的某一点提供始发航班][在有关规定航线上提供协议航班之外的任何其他航班的表示；</p> <p>f) 当协议航班包括更换航空器时，这种做法应显示在所有时刻表、计算机定座系统、报价系统、广告和其他类似方式之中；</p> <p>g) 本协定第__条的规定对更换航空器的所有相关安排进行规范；和</p> <p>h) 为衔接在更换航空器的领土内的任何一架航空器的航班时，只能有一个航班飞离该领土[除非对方航空当局授权该空运企业经营一个以上的航班]。</p>	<p>在某些协定中，本规定可能是一项单独的条款、或者可能是“商业机会”条款的一部分、或者包含在航线安排之中。</p> <p>对更换机型的规定可以是一项单独的条款，或同航线安排一起来处理。更换机型使空运企业在这些航线上将进出其本国领土的较低的业务量密切结合其航班运力，可以在距离其自己领土较远的国际航线上更为经济地运行，这通常是在长距离航线较偏远的航段上出现的情况。</p> <p>传统类型的更换机型方法允许更换航空器，但要根据包括时刻的协调、航空器的大小、交通量和运力管制制度下的运力限制等诸多条件。设立条件的目的是为了允许、但尽管如此却限制了更换机型的使用。在e)项中，提供了替代的措辞来包含其它现代市场和销售手段，而不是当提供更换机型服务时进行广告宣传。在h)项中，一些可选措辞通过使不止一个航班在更换地点加入，为运行的承运人提供了较大的灵活性，这要根据授权进行。但是更换机型的其他条件仍将继续适用。</p>

<p style="text-align: center;">第二十三条 更换机型(续)</p>	
<p style="text-align: center;">传统方式(续)</p> <p>2. 本条第一款的规定应:</p> <p>a) 不得限制指定空运企业在指定该空运企业缔约一方领土内更换航空器的权利; 和</p> <p>b) 不得允许缔约一方指定空运企业为更换航空器的目的将自己的航空器置放在缔约另一方领土内。</p> <p>3. 本条的规定不得限制空运企业根据本协定的规定通过代号共享和/或包舱位协议提供服务的能力[本协定的航线表。]</p> <p style="text-align: center;">过渡方式</p> <p>1. 每一指定空运企业只要符合下列条件, 可以在任何协议航班上和根据自己的选择, 在对方领土内或在规规定航线上的任何一点更换航空器, 只要:</p> <p>a) 在更换航空器的地点以远使用的航空器, 应按照具体情况同去程或回程的航空器的时刻安排相符合;</p> <p>b) 在缔约另一方领土内更换航空器时, 并且在更换地点以远有超过一架航空器飞行时, 任何一架航空器的大小不应该相等, 并且任何航空器都不得大于在第三和第四种自由业务权航段上使用的航空器。</p> <p>2. 为更换机型经营之目的, 指定空运企业可以使用其自有设备和根据国家规章租赁的设备, 并且可以根据同其他空运企业的商务协议经营。</p> <p>3. 指定空运企业对于其更换航空器飞行的航段可以使用不同、或相同的航班号。</p>	<p>第2款允许在空运企业自己国家不受限制地更换机型, 但禁止在对方领土安置航空器。</p> <p>传统的更换机型条款的规定通常不能实际适用于代号共享/或包座情况, 并且如果要批准这些活动, 需要一项更换机型规定的特例。当航线安排包含在一个协定的附件内时, 将使用括号内的文字。在这种情况下, 各国可能希望在该附件中包含更换机型的规定。</p> <p>过渡方式是一个比较现代并且灵活的更换机型的方法, 这一方法只受航线安排协调的条件和当在更换地点之外有多于一架航空器运行时, 受航空器大小的条件局限。第2款提到的租赁设备和商务协议的使用, 预先假定了各方已经对这些事情取得了一致意见。</p>

<p>第二十三条 更换机型(续)</p>	
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: 80%; text-align: center;"> <p>完全自由化方式</p> </div> <p>指定空运企业在协议航线的一个或多个国际航段经营国际航空运输时，其在航线任何一点更换经营的航空器的机型或数量不受限制；只要[全货航班除外]此点以远的运输是来自指定空运企业缔约一方领土运输的继续；在回程方向，运输是从此以远点返回指定空运企业缔约一方领土运输的继续。</p>	<p>完全自由化方式出现在许多“开放天空”协定中，并且它在设备的使用上提供了最大的运行灵活性。例如，它还使枢纽型的运行能够在更换点得以建立，这当然有待同其他有关双边伙伴达成协议。唯一的限制是运行应以顺序性的方式进行，即：第二航段的航班是前面衔接驶出或驶入航班的延伸或继续。括号文字删除了对全货物服务的此项限制。</p>

<p style="text-align: center;">第二十四条 地面代理</p>	
<div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: 200px;"> <p>传统方式</p> </div> <p>指定空运企业根据包括国际民航组织附件6包含的标准和建议措施（SARPs）在内的适用安全规定，可以在对等的基础上，使用缔约另一方指定空运企业的服务做为在该另一方领土内的地面代理服务。</p> <div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: 200px;"> <p>过渡方式</p> </div> <p style="text-align: center;">[两种选择之一]</p> <p>指定空运企业可以根据包括国际民航组织附件6包含的标准和建议措施（SARPs）在内的适用安全规定，挑选地面代理服务提供的竞争者。</p> <p style="text-align: center;">[两种选择之二]</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 应允许缔约一方的一家或多家指定空运企业根据包括国际民航组织附件6包含的标准和建议措施（SARPs）在内的适用安全规定，在对等的基础上在对方领土内提供其自己的地面代理，并根据自己的选择由对方主管当局批准的任何代理人提供全部或部分的地面代理服务。 2. 缔约一方的一家或多家指定空运企业还应享有为在对方领土内相同机场经营的其他空运企业提供地面代理服务的权利。 3. 行使本条第一款和第二款规定的权利只应受到机场安全或保安考虑的实际条件或运行的限制。任何限制应统一适用，条件不得低于在实施限制时对其他从事相同国际航空服务的任何空运企业提供的最优惠条件。 	<p>在某些协定中，本规定可能是一项单独的条款、或者可能是“商业机会”条款的一部分、或者包含在航线安排之中。</p> <p>所有规定都应该重复参考安全规定。陈述地面代理的句子将包含在附件6之中。</p> <p>本条款中的某些规定提到了“指定空运企业”。各方可能需要审议本条款中包含的活动的各项规定，是否应扩展到一方的所有空运企业，而不仅是指定空运企业。</p> <p>当双方各指定空运企业在双方内相同的机场运行时，传统方式的互惠性质一般导致满意的地面代理服务。但是，在没有互惠(例如：对方指定空运企业不在第一方指定空运企业有地面代理服务的机场运行)的地方，空运企业有时发现服务不如人意，并且价格没有竞争力。</p> <p>本方法允许指定空运企业在地面代理服务的竞争提供人中进行选择。这样可以改善服务，并且费用有赖于提供人之间的竞争程度。本方法常见于有许多空运企业、并且可以容纳许多地面代理人的机场。</p> <p>本过渡方式使空运企业可以在互惠的基础上进行地面代理服务、或者选择由缔约另一方主管当局授权的任何代理机构提供那些服务、向在缔约另一方领土同一机场运行的其它空运企业提供地面代理服务。</p> <p>第3款承认地面代理服务全可能需要加以限制，但只是出于对机场安全或保安的考虑。它还对任何此类限制给予了最惠国和国民待遇。</p>

第二十四条 地面代理(续)	
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;">完全自由化方式</div>	
<p>1. 根据包括国际民航组织附件6包含的标准和建议措施（SARPs）在内的适用安全规定，缔约双方应批准对方的空运企业根据各空运企业的选择：</p> <ul style="list-style-type: none"> a) 自己提供地面代理服务； b) 代理另外或其他的航空承运人； c) 联同他人组成提供服务实体；和/或 d) 在服务提供竞争者中做挑选。 <p>2. 允许航空承运人自由挑选可供提供的选择，并对其选择进行组合或调整，除非此举证实不可行并且受到安全和保安的相关考虑（上述a项的自行代理除外）和因为机场的经营规模过小，不能承受提供服务竞争者的限制。</p> <p>3. 应始终要求缔约双方采取必要的措施确保合理的、以成本为基础的定价，并公平和平等地对待对方/各方的航空承运人。</p>	<p>在国际民航组织制订的完全自由化方式中，指定空运企业在地面代理方面有更广泛的选择：它可以进行其本身的、或使用另外一家空运企业的、向其它空运企业提供服务、或同其它空运企业联手共同提供服务、或者在竞争的提供人当中进行挑选（见Doc 9587）。</p> <p>根据其特定情况，各国应考虑逐步、分期引入自我代理，并以机场规模为基础，视情引入多方提供人方式。</p> <p>在某些机场，航空承运人的数量和有限的硬件设施可能不允许所有航空承运人进行其自己的空侧地面代理；在此情况下，被允许如此的承运人应该通过客观、透明和公平的程序进行挑选，并且应该有竞争的、可选择的提供人。</p>

第二十五条 代号共享/合作安排	
<div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: 30%;"> 传统方式 </div> <p style="text-align: center; margin: 10px 0;">[两种选择之一]</p> <div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: 30%;"> 过渡方式 </div> <p>每一指定空运企业可以签订合作的营销协议，例如：合资、包舱位和同任何一方的空运企业代号共享，前提是双方的有关空运企业得到适当的批准，并满足通常适用于上述协议的要求。</p> <div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: 30%;"> 完全自由化方式 </div> <p>1. 在协议航线上经营或提供经许可的航班时，缔约一方的任何指定空运企业都可以和：</p> <ul style="list-style-type: none"> a) 任何一方的一家或多家空运企业； b) 第三国的一家或多家空运企业；和 c) 任何国家的水陆路运输提供者， <p>签定市场合作营销协议，如：合资、包舱位或代号共享协议，只要参加上述协议的所有空运企业 1) 得到适当的授权；和2) 满足通常适用于上述协议的要求。</p>	<p>代号共享可以按其它空运企业合作协议一样的方式对待，要求参与的空运企业有适当的授权（代号共享情况下的基本交通权），并且通常要满足适用于此类协议的各项要求。但是，对于希望对代号共享有一专门条款的各国，提供了下列条款。</p> <p>另外一个选择方法是有些国家可能认为它可取，因为代号共享在商业机会条款或航线安排的注释中被涉及。</p> <p>多数传统协定通过联运运价的批准，含蓄地处理联运问题，但很少有专门的关于适用租赁航空器、包座和最近的代号共享协议的规定。此类协议或者由有关航空当局在个案的基础上批准、或者在理解备忘录中涉及。</p> <p>过渡方式特别认可这些类型合作协定的使用，但是将它们限于协定各方的指定空运企业。作为一项过渡性措施，有些双边协定将代号共享的使用局限于特定航线或一些特定数量的航班，这可以通过随后的讨论和/或交换照会做进一步修改。</p> <p>完全自由化阶段包括同第三国空运企业及地面提供人的合作协议。在多数“开放天空”协定中，它还包括各方空运企业之间的湿租，但为了本模式协定的目的，已经包含了单独的租赁规定。</p>

<p style="text-align: center;">第二十五条 代号共享/合作协议 (续)</p>	
<p style="text-align: center;">完全自由化方式 (续)</p> <p>2. 缔约双方同意采取必要的行动确保消费者对进、出其领土的代号共享航班完全知情并受到保护，同时最低限度以下列方式向旅客提供必要的资料：</p> <p>a) 在订票时以口头、可能时以书面形式告知；</p> <p>b) 以书面形式告知，即印在客票上和/或（如不能印在客票上）印在与客票附在一起的行程表上或替代客票的任何其他凭证上，如书面确认，包括出现问题时与谁联系和明确注明在遭受损失或发生事故时哪家空运企业应负责的资料；和</p> <p>c) 在旅程的各个阶段由空运企业的地面工作人员再次以口头形式告知。</p> <p>[3. 要求各空运企业至少在计划实行__天之前，向缔约双方的航空当局提交计划的合作协议，申请批准]。</p>	<p>对合作协议“通常适用的要求”一句，例如在代号共享的情况下，包括消费者通知和保护的要求。这可能根据Doc 9587制订成附加条款的形式。</p> <p>b)中“任何替代机票的其它文件，如书面确认”包含电子机票。</p> <p>可选择的通知要求可以作为一个手段供航空当局核实所有空运企业是否具有适当许可，并且满足此类协议的适用要求。另外，可以选用国家法律和规章用于此目的。</p>
<p style="text-align: center;">[两种选择之二]</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p>过渡方式和完全自由化方式</p> </div> <p>1. 根据缔约双方的航空当局通常适用于上述经营的管理要求，缔约另一方各指定空运企业可以为下述目的签定合作协议：</p> <p>a) 在缔约任何一方[和/或任何第三方]空运企业经营的航班上，通过代号共享（即：按照其自己的代号销售运输）在指定的航线上提供协议航班；和/或</p> <p>b) 当任何其他空运企业已经得到缔约一方航空当局授权，可以用自己的代号在对方指定空运企业经营的航班上销售运输时，用任何上述空运企业的代号承运运输业务。</p>	<p>a)项允许航空承运人用自己的代号(营销承运人)销售运输，以此提供其服务，这些运输通过任何一方空运企业和/或第三国承运人(运行承运人)的航班运行，这包含在括号文字内。(如果将代号共享限于各方的指定空运企业，应该删除加括号的文字。)</p> <p>b)项允许各指定空运企业使用其他空运企业的代号。</p>

<p style="text-align: center;">第二十五条 代号共享/合作协议 (续)</p>	
<p style="text-align: center;">[两种选择之二]</p> <p style="text-align: center;">过渡方式和完全自由化方式(续)</p> <p>2. 涉及缔约一方各点之间运输的代号共享航班，必须限于由该方航空当局授权的（一家）（多家）空运企业经营的航班，以在该方领土内各点之间提供服务；在该方领土内根据对方指定空运企业的代号在各点之间的所有运输，只能作为国际行程的组成部分提供。参与代号共享协议的所有空运企业必须得到适当的基本航线授权。允许各空运企业在代号共享服务中，不受限制地在航空器之间转运业务。缔约一方的航空当局不得因为经营航空器的空运企业未能从上述航空当局取得使用缔约另一方指定空运企业的代号承运交通业务的权利拒绝给予缔约另一方指定空运企业从事上述a)中列明的代号共享航务的许可。</p> <p>3. 为本协定第__条(运力)之目的，缔约一方的航空当局不得对缔约另一方的一家或多家指定空运企业的代号共享航班提供的运力实行任何限制。</p>	<p>第2款的第一句话允许在一方领土内的国内航段使用代号共享，但这只能作为国际旅程的一部分。第2款的最后一句禁止一方航空当局在运行空运企业没有来自该方的、利用对方指定空运企业代号承运交通的权利的基础上，拒绝批准代号共享。如果允许此类拒绝批准的情况发生，那么许多此类规定意图许可的、潜在的代号共享机会就可能被另一方阻止。</p> <p>第3款承认对代号共享运行的运力权利予以澄清的重要性。一般对代号共享服务中营销航空承运人可以提供的运力没有限制；但是，协定指定的承运人，用自有设备运行的航班却经常受运力限制，不论另外一个航空承运人的代号是否用于那些航班。第三国运行航空承运人的运力，通常受到运行航空承运人国和另一方之间的航空协定规定的限制。</p>

第二十六条 租赁	
<p>1. 缔约任何一方均可阻止使用租赁不符合第___条[(安全)]和第___条(保安) 的航空器提供本协定的服务。</p>	<p>为了在特定情况下使安全考虑符合租赁航空器的使用，各国在所有三个阶段可以使用第83条分条下的协定，将公约规定的注册国的特定责任，按照有关的国际民航组织指导，转给航空器运行人国家。没有批准第83条分条的一方(因此不必承认该修订下签订的协定)，可以同意承认由航空服务协定对方(另一方)，根据第83条分条所做的责任转移。这种承认当然只针对有关航空服务协定下的运行。</p> <p>TASA中的安全条款适用于“由一方指定空运企业运行、或代表一方指定空运企业运行的航空器”，因此将包含有机组(湿租)、或没有机组(干租)的租赁航空器。在保安条款中，各方”应要求其注册的航空器运行人、或其商务地点或固定居留地在其领土的航空器运行人，执行保安条款。这不包括有些情况下的租赁航空器的使用。因此，在双边协定中有TASA类型安全条款的各国，将使用没有对安全加括号的第一款。没有TASA类型安全条款的各国，将包含对安全加括号的安全条款。</p> <p>作为一个实际问题，有关于特定使用租赁航空器情况下的安全问题的一方，可能对此感到比较方便，至少最初的时候，可以同出租航空器的空运企业一方协商，同时要记住出租空运企业国可能不是协定的缔约一方。考虑到第1款的行动，各国应该首先评估其租赁航空器的安全问题是否已经得到解决，方法是通过使用现行的国际民航组织指导材料和程序，这将明确此类租赁航空器的持续适航性、运行的适当性、和维护标准。同时结合有关的国际民航组织标准和建议措施(SARPs)和指导材料，如：<<运行、检查、认证和持续监督的程序手册>>(Doc 8335)、<<适航性手册>>(Doc 9760)、及<<对执行国际民用航空公约第83条分条款的指导材料>>(第295号通告)。有些情况下，一国可能发现查询国际民航组织安全监督审计计划执行的审计结果非常有用。</p>

<p>第二十六条 租赁 (续)</p>	
<p style="text-align: center;">[第二款, 两种选择之一]</p> <p>2. 遵照上述第一款, 缔约双方的指定空运企业可以使用从其他空运企业租赁的航空器, 前提是上述所有参与该协议的各方均得到适当的授权, 并且满足适用于上述协议的要求。</p> <p style="text-align: center;">[第二款, 两种选择之二]</p> <p>2. 遵照上述第一款, 缔约双方的指定空运企业可以使用从其他空运企业租赁的航空器(或航空器和机组), 前提是此举不得致使出租方空运企业行使其不具备的业务权。</p>	<p>第2款提供了关于租赁情况下主要经济问题的两项选择-出租方空运企业可以行使其不具备的交通权。两项选择还(通过删除和使用的措辞)承认从经济角度看, 各国通常允许、或者对从非空运企业实体租赁的航空器不予管理。</p>

第二十七条 多运输方式联运服务	
传统方式	
<p>各指定空运企业如经缔约双方航空当局批准，可以使用多运输方式联运服务。</p>	<p>在传统方式中，多种运输工具联运服务的客、货运价(如：航空/铁路、航空/卡车)含蓄地认可了这种多种运输工具联运服务。</p>
过渡方式	
<p>各指定空运企业可以使用其各自或其他方的服务进行航空货物的水陆路运输。</p>	<p>过渡阶段包含此类设施，将其作为机场海关设施用于地面货物、海关监管运输、进出第三国任何地点的承运、并对多种运输工具联运进行单项收费(条件是交运人不被此类运输的事实误导)。</p>
完全自由化方式	
[两种选择之一]	
<p>各指定空运企业可以不受国际航空旅客和货物运输的限制使用水陆路运输方式。</p>	<p>包含旅客和“不受限制”一句，是过渡方式和完全自由化阶段之间的主要区别。</p>
[两种选择之二]	
<p>尽管有本协定的其他规定，缔约双方各空运企业和间接的货物运输提供者，应被允许为衔接国际航空运输货物而不受限制地使用任何水陆路运输进、出缔约双方或第三国领土内的任何地点，包括运输进、出有海关设施的所有机场，并且在可行情况下根据适用法律和规章运输尚未完税的货物。上述货物不论是由水陆路或航空运输，应能够进入机场海关的通关处理和设施。空运企业可以选择自己进行水陆路运输，或者通过与其他水陆路承运人所做的安排提供水陆路运输，包括由其他空运企业和间接货物运输提供者经营的水陆路运输。上述多运输方式联运的货运服务可以以单一的航空和水陆路运输结合的通价形式提供，只要发运人不被这种运输的相关事实误导。</p>	<p>本规定旨在给货运多种运输工具联运的不同缔约各方提供全面服务、运力和定价的灵活性，并提供海关和其他设施。此类规定现在已经插入到许多“开放天空”协定之中，尤其是缔约各方之间的航空贸易量许可此类自由化规定的情况。</p>

<p style="text-align: center;">第二十八条 计算机定座系统 (CRS)</p>	
<p style="text-align: center;">[三种选择之一]</p> <p>缔约一方在其领土内应适用国际民航组织计算机定座系统的管理和运行的行为准则。</p> <p style="text-align: center;">[三种选择之二]</p> <p>缔约双方在其领土内应适用国际民航组织计算机定座系统的管理和运行的行为准则，并符合其他适用于计算机定座系统的规章和义务。</p> <p style="text-align: center;">[三种选择之三]</p> <p>缔约双方同意：</p> <p>a) 一家空运企业竞争能力最重要的一个方面是以公平和公正的方式向公众通知其各种服务的能力。因此，直接向旅行公众传播上述资料的旅行代理人提供的关于空运企业服务资料的质量、以及空运企业向这些代理人提供有竞争力的计算机定座系统 (CRS)，代表着各空运企业竞争机会的基础；和</p> <p>b) 确保航空运输产品消费者的利益不受此类资料滥用及其误导显示的影响，以及确保各空运企业和旅行代理人能够有效地进入有竞争力的计算机定座系统同样尤为必要。</p>	<p>某些规定提到了“指定空运企业”。缔约各方可能需要审议本条款中包含的对活动的各项规定，是否应扩展到一方的所有空运企业，而不仅是指定空运企业。</p> <p>本选择是一个国际民航组织的模式，特别为那些可能没有CRS规章、但是愿意采用国际民航组织管理和运行计算机定座系统的行为规范（见 Doc 9587）的各方使用。</p> <p>本选择使用了国际民航组织规范，但符合任何其他适用的规章。（这些可能包含欧洲联盟、欧洲民用航空会议、和阿拉伯民用航空委员会的CRS规范、或国家规章。提到的“义务”承认有些国家将执行贸易服务总协定(GATS)的规定，它包含一项关于航空运输服务的适用于CRSs的附件。</p> <p>本选择承认有些协定提出了非常具体的适用原则来管理CRSs的规章和运行，通常由于只有一方有反映在此类条款的具体规定中广泛的CRS规章。但是，考虑到空运企业产品迅速变化的性质，一项稍逊广泛的方法可能对当前情况更灵活，并且更容易适用。</p>

第二十九条 禁止吸烟	
<p>1. 缔约双方应在由其各空运企业在双方领土之间经营的所有承运旅客的航班上，禁烟或促使其空运企业禁烟。本禁令应适用航空器内的所有位置，并且在航空器开始旅客登机直到旅客完全离开航空器的时间内生效。</p> <p>2. 缔约双方应采取所有其认为合理的措施，包括对违反行为实行适当处罚，保证其空运企业及其旅客和机组成员遵守本条规定。</p>	<p>本条款约束各方通过各方之间的空运企业，在所有旅客航班上禁止吸烟，并且采取合理措施执行此禁令。随着航班上禁止吸烟的做法在全球推广，对此规定的需要将减少。</p>

<p style="text-align: center;">第三十条 环境保护</p>	
<p>缔约双方通过促进航空的可持续性发展，支持环境保护的需要。缔约双方同意在其各自领土之间的经营，应遵守国际民航组织附件的标准和建议措施（SARPs）以及现行的国际民航组织关于环境保护的政策和指导。</p>	<p>考虑到航空运输行业对环境的影响，各国可能希望考虑将一项航空环境条款纳入其双边航空服务协定。</p>

第三十一条 统计	
<div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 20px;">传统方式</div> <p>缔约双方航空当局应[根据要求]向对方航空当局提供[或者促使其各指定空运企业提供]合理需要用于审查缔约一方指定空运企业经营协议航班所提供的运力的某段时期的统计资料或其他统计报表。</p> <div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 20px;">过渡方式</div> <p>缔约双方航空当局应根据要求相互提供定期统计资料或其他有关协议航班运输业务量的相同资料。</p> <div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px;">完全自由化方式</div>	<p>关于统计的规定通常见于预先确定型、或百慕大一类运力管理模式的协定中。使用本规定的主要区别在于在预先确定方法中统计的提供可能是强制性的，而在百慕大一类模式中是“根据要求”。统计可以由航空当局提供，或者它可以规定由指定空运企业提交。当目的是为了审议协定航线的运力时，将需要起始点和终点的统计。有些协定如果是强制性提交，可能规定交通时间或提交的周期，如月度统计。</p> <p>本选择可以用于预先确定方法、或百慕大一类方法，但更简单并且没有说明提交的目的。因此，它是一项适用于更自由协议的方法，统计的要求同运力管制无关，而是为了审议。</p> <p>在某些此类协定中，一方可能要求一家空运企业提交有关价格(运价)的数据，例如：当有人指控掠夺性定价的时候(见第X条运价，双重批准第二款选择二)。</p> <p>“开放天空”协定通常要求提交所有统计。</p>

<p>第三十二条 航班时刻表的批准</p>	
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: 150px; text-align: center;"> <p>传统方式</p> </div> <p>1. 缔约双方指定空运企业应在经营协议航班至少三十（30）天之前向对方航空当局提交其计划的航班时刻，由其审批。对航班计划的调整应适用相同的程序。</p> <p>2. 缔约一方指定空运企业希望经营被批准的协议航班计划之外的增加航班时，该空运企业必须要求缔约另一方航空当局的事先许可。上述要求应在加班计划飞行前二（2）个工作日之前提出。</p>	<p>本规定常见于传统协定，运力由双方事先确定。要求各指定空运企业在运行服务之前，向各航空当局提交协定的、包括时刻表、服务频率、和将使用的航空器类型、以及所有修改或补充航班的航班安排。</p> <p>在某些协定中，本规定可能包含在运力条款之中。</p>

<p style="text-align: center;">第三十三条 协商</p>	
<p style="text-align: center;">传统方式</p> <p>缔约双方航空当局应密切合作，随时就确保本协定规定的实施和满意的遵守进行协商。如果认为必要时，任何一方均可以要求举行至部长级的“高级”会议，以便推进协商程序。</p> <p style="text-align: center;">过渡方式和完全自由化方式</p> <p>1. 缔约任何一方可以随时要求就本协定的理解、适用、实施或修改，或对遵守本协定的情况进行协商。</p> <p>2. 此类协商[可以通过会谈或信函方式]应在对方收到[书面或口头]要求之日起60 [30]天之内举行，除非缔约双方另有协议。</p>	<p>协商的规定在范围和有些问题上通常比较笼统，如：航空保安和安全、还有运力和运价、以及协定的修订，根据目的、时间范围和方法(如：交换文件)，可能要用单独和专门的协商程序。</p> <p>协商规定是以相对标准化的方法为基础的，尽管有关于协商目的、协商形式和要求形式的许多不同措辞方式。</p> <p>在本方式中，协商程序可以按固定程序的形式，同时有选择方法可以使协商升到较高的政府级别。</p> <p>在本方式中，协商程序可以通过任何一方提出要求而启动，以解决一个专门问题。“要求”而不是“不时”的方式，更有可能用于自由化或“开放天空”协定，定期协商的需要可能被认为会更少。</p> <p>第二款加括号的文字更多见于最近的协定，并考虑到了现代通信方式，减少了各方人员之间的会议需要。</p>

第三十四条 争端的解决	
<div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: 200px;">传统方式</div> <p style="text-align: center;">外交途径</p> <p style="text-align: center;">[见下述两种仲裁作法的选择方案]</p> <p>1. 如缔约双方就本协定的解释或适用发生争端[第____条（公平竞争）、第____条（安全）、第____条（运价 / 定价）产生的争端除外]，缔约双方应首先努力通过协商和谈判解决。</p> <p>2. 如果缔约双方未能通过谈判解决争端，争端将通过外交途径予以解决。</p> <p style="text-align: center;">仲裁</p> <p style="text-align: center;">[见上述 “外交途径” 选择方案或下述第二种 “仲裁” 作法]</p> <p>1. 如缔约双方就本协定的解释或适用发生争端[第____条（公平竞争）、第____条（安全）、第____条（运价 / 定价）产生的争端除外]，缔约双方应首先努力通过协商和谈判解决。</p> <p>2. 如果缔约双方未能通过协商解决争端，应任何一方的要求，按照下列程序将争端提交仲裁。</p>	<p>在双边级别，在所有解决争议的基本方法中，最初和最成功的步骤就是协商和/或谈判。如果该程序不能产生协定，或者各方无法实现争议的解决，那么这里提供了三个选择，包括通过外交途径、仲裁和调停、在协商和仲裁之间的调解步骤予以解决。这三项选择将争议的解决程序同双边协定联系起来。(但是，一项公平和平等竞争机会的条款通常用于解决没有被协定专门涉及的情况)。</p> <p>本规定考虑了选择性措辞，在关于公平竞争条款或关于安全条款方面，可能有一项单独的协商程序。</p> <p>如果协商无法解决，本方法依赖外交途径。应该承认将争议升至较高的政府级别，可能带来导致航空运输领域之外的其他决定的风险。</p> <p>如果协商程序不能达成协定、或者各方不能达成争议的解决，那么本方法则依赖通过仲裁解决争议。双边航空服务协定中的仲裁程序很少在实际中使用，部分原因是其牵涉的费用和时间，尽管还由于多数争议不会超出谈判阶段之外。</p>

<p style="text-align: center;">第三十四条 争端的解决 (续)</p>	
<p style="text-align: center;">传统方式 仲裁</p> <p>[见上述“外交途径”的选择作法或下述第二种“仲裁”作法](续)</p> <p>3. 仲裁应由一个三人组成的仲裁庭做出，每一方指定一名仲裁人，第三名仲裁人由上述选出的两名仲裁人商定，但第三名仲裁人不得是任何一方的国民。缔约一方在收到对方要求进行争端仲裁的外交照会之日起六十（60）天期限内应指定一名仲裁人，第三名仲裁人应在此后六十（60）天之内商定。如任何一方未能在六十（60）天内指定其自己的仲裁人，或未能在规定的期限内商定第三名仲裁人，国际民航组织理事会主席可以应任何一方要求任命一名或多名仲裁人。如果理事会主席与其中一方属相同国籍，则应由符合上述条件最资深的理事会副主席做出任命。</p> <p>4. 仲裁庭应对其自己的程序做出决定。</p> <p style="text-align: center;">[第五款，两种选择之一]</p> <p>5. 缔约双方应[依照与国家法律相一致的程度]使仲裁庭的裁定或决定全面生效。</p> <p style="text-align: center;">[第五款，两种选择之二]</p> <p>5. 仲裁庭的裁定应对各方具有约束力。</p> <p style="text-align: center;">[第六款，两种选择之一]</p> <p>6. 仲裁庭的费用应由各方平均负担。</p> <p style="text-align: center;">[第六款，两种选择之二]</p> <p>6. 缔约双方应负担由其任命的仲裁人的开支。仲裁庭的其他费用，包括国际民航组织理事会主席执行本条第三款程序发生的任何费用，应由各方平均负担。</p>	<p>仲裁程序要规定建立一个三人仲裁庭。</p> <p>本选择交给仲裁庭自己去制定其程序。</p> <p>在执行仲裁庭的判定时有不同的可能方法。仲裁庭可以召开会议，讨论要判定的问题、接受双方书面和口头的证词、制订判定的时间表、发布有关解释；并且仲裁庭的多数人就可以签署一项判定。</p> <p>在分摊开支方面有许多变化。例如：双方可以平等分担仲裁庭的费用，或者各方负担其任命的仲裁人的费用，并且分担仲裁庭的其他费用。</p>

<p style="text-align: center;">第三十四条 争端的解决 (续)</p>	
<p style="text-align: center;">传统方式 仲裁</p> <p style="text-align: center;">[见上述“外交途径”的选择作法或下述第二种“仲裁”作法](续)</p> <p>7. 如果并且只要任何一方未能遵守根据第三款做出的任何裁定, 缔约另一方可以限制、扣留或撤消根据本协议授予违约方或违约一家或多家指定空运企业的任何权利或特权。</p> <p style="text-align: center;">仲裁</p> <p style="text-align: center;">[见“外交途径”的选择作法或上述第一个“仲裁”作法]</p> <p>1. 如缔约双方就本协议的解释或适用发生争端[第___条(公平竞争)、第___条(安全)、第___条(运价/定价)产生的争端除外], 缔约双方应首先努力通过协商和谈判解决。</p> <p>2. 如果缔约双方未能通过协商解决争端, 应任何一方的要求, 争端应根据下列规定的程序提交仲裁。</p> <p>3. 仲裁应由一个三人组成的仲裁庭做出, 每一方指定一名仲裁人, 第三名仲裁人由上述选出的两名仲裁人商定, 但第三名仲裁人不得是任何一方的国民。缔约一方在收到对方要求进行争端仲裁的外交照会之日起六十(60)天期限内应指定一名仲裁人, 第三名仲裁人应在此后六十(60)天之内商定。如任何一方未能在六十(60)天内指定其自己的仲裁人, 或未能在规定的期限内商定第三名仲裁人, 国际民航组织理事会主席可以应任何一方要求任命一名或多名仲裁人。如果理事会主席与其中一方属相同国籍, 则应由符合上述条件最资深的理事会副主席做出任命。</p>	<p>如果协商程序不能产生协定, 或者各方无法达成争议的解决, 那么本方法依赖通过仲裁解决争议。双边航空服务协定中的仲裁程序在实际使用中极少采用, 部分是由于其涉及的费用和时间, 尽管还由于多数争议不会超越谈判的阶段。</p> <p>仲裁程序要规定建立一个三人仲裁庭。</p>

<p>第三十四条 争端的解决 (续)</p>	
<p style="text-align: center;">仲裁</p> <p>[见“外交途径”的选择作法或上述第一个“仲裁”作法] (续)</p> <p>4. 除非另有协议, 仲裁庭应按照本协定确定其管辖权限并且制定其自己的程序。根据仲裁庭的指示或应任何一方的要求, 仲裁庭完全组成后十五(15)天之内应举行一次会议, 确定需要仲裁的准确事项和所应遵循的具体程序。</p> <p>5. 除非缔约双方另有协议或由仲裁庭规定, 缔约双方应在仲裁庭完全组成之后四十五(45)天之内提交一份备忘录。应在六十(60)天之后做出答复。仲裁庭应按照任何一方要求或由其自行决定在收到答复之后十五(15)天内举行听证。</p> <p>6. 仲裁庭应尽力在完成听证之后三十(30)天内, 或者如果没有举行听证, 在双方提交答复之后作出一份书面裁定。应以仲裁庭的多数决定为准。</p> <p>7. 缔约双方在做出决定之后十五(15)天之内可以要求对决定做出澄清, 任何澄清应在提出上述要求十五(15)天之内做出。</p> <p style="text-align: center;">[第八款, 两种选择之一]</p> <p>8. 缔约双方应[依照与国家法律相一致的程度]使仲裁庭的裁定或决定全面生效。</p> <p style="text-align: center;">[第八款, 两种选择之二]</p> <p>8. 仲裁庭的裁定应对各方具有约束力。</p> <p style="text-align: center;">[第九款, 两种选择之一]</p> <p>9. 仲裁庭的费用应由各方平均负担。</p> <p style="text-align: center;">[第九款, 两种选择之二]</p> <p>9. 缔约双方应负担由其任命的仲裁人的开支。仲裁庭的其他费用, 包括国际民航组织理事会主席为执行本条第四款的程序发生的任何费用, 应由各方平均负担。</p>	<p style="text-align: center;">本选择交给仲裁庭自己去制定其程序, 包括按照随后的时间范围制定仲裁员的任命程序。</p>

<p>第三十四条 争端的解决 (续)</p>	
<p style="text-align: center;">仲裁</p> <p>[见 “外交途径” 的选择作法或上述第一个 “仲裁” 作法] (续)</p> <p style="text-align: center;">[第九款, 两种选择之二] (续)</p> <p>10. 如果并且只要任何一方未能遵守根据第三款做出的任何裁定, 缔约另一方可以限制、扣留或撤消根据本协议授予违约方或违约一家或多家空运企业的任何权利或特权。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p style="text-align: center;">过渡方式和完全自由化方式</p> </div> <p>1. 如缔约双方就本协议的解释或适用发生争端[第__条 (公平竞争)、第__条 (安全)、第__条 (运价 / 定价) 产生的争端除外], 缔约双方应首先努力通过协商和谈判解决。</p> <p>2. 如果未能通过协商解决争端, 应协定任何一方的要求, 可以将争端提交给一个调解人或者解决争端调解小组。上述调解人或调解小组可用于调解、确定争端事实或提出补救、解决争端的建议。</p> <p>3. 缔约双方应事先商定调解人或调解小组的职权范围, 与调解人或调解小组进行接触的指导原则、准则和条件。他们还应根据需要考虑提供一项临时救济, 以及可能直接受争端影响的任何其他各方参与的可能性, 但要铭记其目的和需要一个简单、有效和快捷的程序。</p>	<p>本项由国际民航组织制订的选择, 要解决那些商业争议, 如: 定价、运力和其他产生于自由化环境的竞争做法。它还可以用来解决超出公平做法的争议, 如: 关于较少的监管控制环境中的市场准入的争议。该机制在适用范围上审慎地较宽, 并且可能适用于双边协定中没有专门包含的问题。它不是用来替代正式的仲裁程序, 而是一种方法, 用来以相对简单、有效和经济的方式解决争议。</p> <p>通常的协商程序可以解决此类争议, 但还可能拖延不公平的竞争做法, 从而造成对一家或多家空运企业的商业损害。因此, 本程序设计成没有仲裁正式和费时, 利用一个专门小组, 通过调停、寻找事实或决定、使用一个或多个争议问题方面的专家服务, 以此寻求解决方法。其主要目的是尽快使各方恢复空运企业市场健康的竞争环境。</p> <p>“开放天空”协定还包括类似的资源, 可以将争议交给 “某些个人或机构判定”。</p> <p>该机制要求各方事先同意专门小组的目的, 就是其参照和程序的规定, 尤其是专门小组是否允许对投诉方批准任何临时或指令性处理方法。此类处理方法可能采取临时冻结或恢复原状的形式。</p>

<p style="text-align: center;">第三十四条 争端的解决 (续)</p>	
<p style="text-align: center;">过渡方式和完全自由化方式 (续)</p> <p>4. 调解人或者调解小组的成员可以从国际民航组织保存的有适当资格的航空专家名单中任命。专家的挑选应在收到要求的十五(15)天之内完成,以便提交给调解人或调解小组。如果缔约双方未能对专家的挑选达成协议,可以将挑选事宜交给国际民航组织理事会主席。本机制所使用的任何专家应该对争端的一般事项具有充分的资格。</p> <p>5. 调停应该在调解人或调解小组介入六十(60)天之内完成。任何决定,包括任何建议,应该在专家介入六十(60)天之内做出。缔约双方可以事先商定调解人或调解小组在收到要求时,可以给予原告临时救济,在这种情况下,应做出初步裁决。</p> <p>6. 缔约双方应真诚合作促进调停,执行调解人或调解小组的决定或裁定,除非他们事先对接受决定或裁定的约束力另有协议。如果缔约双方事先商定只要求确定事实,他们应使用这些事实解决争端。</p> <p>7. 本机制的费用应在开始时予以估算并均摊,并有可能在最终裁定时重新分摊。</p> <p>8. 本机制不排斥继续使用协商程序,以及随后使用仲裁、或第___条的终止条款。</p> <p>9. 如果缔约双方未能通过调解解决争端,应任何一方的要求,可以按照下列程序将争端提交仲裁。</p>	<p>这两项建立在机制中的重要时间范围,是挑选组成专门小组专家的15天、和提出判定或判决的60天。这样,重点是在最大程度上减少法律形式和程序的时间范围,但又给专门小组充足的时间做出判定或判决。</p> <p>如果协定中也规定了仲裁程序,并且如果上述机制已经无法解决争议使一方或多放满意,那么使用该机制不排除执行仲裁程序。然而,如果各方已经开始本项补充程序解决特定的商业和时间敏感的争议,可能随后使用仲裁是必要的。</p> <p>仲裁程序同传统案文选择B和C中列出的相同。</p>

第三十五条 修改	
<p>1. 缔约任何一方均可随时要求同缔约另一方举行协商，对本协定[或其附件][或航线表]进行修改。上述协商应在收到要求六十（60）天之内开始。[这种协商可以通过会谈或信函方式进行。]</p> <p>2. 所有修改将通过互换外交照会确认生效。</p> <p style="text-align: center;">[第三款，二种选择之一]</p> <p>3. 对[附件][航线表]的任何修改，可以由缔约双方航空当局之间书面达成协议，并且通过互换外交照会确认生效。</p> <p style="text-align: center;">[第三款，二种选择之二]</p> <p>3. 缔约双方对本协定的任何修改达成的协议应通过互换外交照会确认生效。</p>	<p>一项协定的修订或修改规定可以有不同的形式。由于对航空服务协定（不论是条约或执行协定）的不同对待、和适用于批准此类协定和其修订的不同构成程序，因此产生了不同的变化。由于修订的谈判可以看作只不过是协商的另外内容，因此有时协定的修订程序在协商规定的案文中进行处理。</p> <p>本选择采用了一个更加具体的方法。它包含了一个60天的开始协商的时间范围；第一款结尾的选择措辞使协商程序用书面进行。</p> <p>尽管最通常的做法是当互换外交照会后使修订生效，但关于生效日期，各种做法差别很大。</p> <p>为了给航线安排的修订更大的灵活性，第三款允许协商和修订程序在航空当局之间进行。</p> <p>本选择采用了一个更加简单的方法并且不涉及修订程序，只是简单地涉及任何协定修订的生效。此种方法中可以认为随后的修订步骤就是协定的一般协商程序</p>

第三十六条 多边协定	
<p style="text-align: center;">[二种选择之一]</p> <p>如果一项多边航空运输协定对缔约双方发生效力，本协定应[视作]进行了（必要的）修订以便与该多边协定的规定相一致。</p> <p style="text-align: center;">[二种选择之二]</p> <p>如果缔约双方成为一项涉及本协定所包含事项的多边协定的缔约方，他们应协商确定本协定是否应该根据该项多边协定进行修订。</p>	<p>本项可能对双方生效的、对所有多边协定中的双边协定的影响，在过去的时间内，由于期待互换交通权的广泛的多边航空运输协定的进展，已经加在了多数双边协定中；在没有此类协定时，它仍然继续同更有限的地区和多边协定相关。</p> <p>从双边角度看，至少有两项选择可以考虑，即：双边的各方可以随后成为处理同双边协定相同问题的多边协定签约方；或者修订双边协定与多边统一，或者协商是否需要这样做。（从多边的角度提供了不同的选择；这些在地区/多边TASA中做了讨论）。</p> <p>本选择中没有加括号的案文使各方用通常的修订程序修订双边协定，同多边协定相统一。加括号的案文删除了对通常修订程序的需要，但增加了一个对双边协定修订范围“根据需要”的限制。</p> <p>本选择使各方协商后，决定双边协定是否应该根据多边协定进行修改。</p>

<p>第三十七条 终止</p>	
<p>缔约一方可以随时通过外交途径书面通知缔约另一方其终止本协定的[意向][决定]。上述通知应同时发给国际民航组织。本协定在协定另一方收到通知之日起[在（在收到通知的地点）第一个周年的最后一个午夜之前][十二个月后]终止，除非在此期限到期之前商定撤回该通知。如缔约另一方未确认收到上述通知，则该通知在国际民航组织收悉十四（14）天后被视作已由缔约另一方收悉。</p>	<p>终止或撤消的规定（也称宣告无效），是非常标准的格式，尽管存在一些措辞的变化。主要的不同是在最后括号内的选择措辞，涉及了收到终止通知的一方不认可收讫的情况-在那种情况下，在国际民航组织收到通知十四天后将视同收到。终止规定通常要求在终止生效前12个月做出通知，尽管可以商定较短的期限。</p>

<p style="text-align: center;">第三十八条 向国际民航组织登记</p>	
<p>本协定及其对本协定的任何修改应在（登记方的名称）签字后向国际民用航空组织登记。</p>	<p>公约第81条和83条规定各国有义务注册其航空协定，并且上述规定在双边级别使本要求得以正式化。但是，在实际做法中，许多协定和修订没有注册，这一事实对整个程序的透明度具有负面影响。本项国际民航组织制定的条款包含通过负责注册协定的一方签字的注册要求，其目的是鼓励更好地执行注册要求。</p>

<p style="text-align: center;">第三十九条 生效</p>	
<p style="text-align: center;">[二种选择之一]</p> <p>本协定自[签字之日起临时适用并][缔约双方通过外交途径相互通知对方本协定生效的法律手续已经完成三十(30)天后][缔约双方互换外交照会结束之日起]生效。</p> <p style="text-align: center;">[二种选择之二]</p> <p>本协定自签字之日起生效。</p>	<p>上述是关于生效的两个基本方法，在第一个方法中，包含了一个期望的批准程序；在第二项选择中，是一个通过签字简单和立即生效的方法。在前者中缔约各方可以通过使协定签字后临时生效因而延长宪法手续时间。此类手续后生效的日期有许多公式，在第一选择中列举了两项。本项最后规定的措辞选择，将主要依赖实行航空服务协定的缔约各方的各自国家程序。</p>

附件I 航线表	
<p>第一节</p> <p>缔约双方空运企业根据本附件有权在下列航线的各点之间提供航空运输：</p> <div style="text-align: center; border: 1px solid black; width: fit-content; margin: 10px auto; padding: 5px;">传统方式</div> <p>A. A方一家（或多家）指定空运企业经营的航线：</p> <p>自A方（城市名称）经（中间点的名称）至B方（城市名称）及以远（以远点）。</p> <p>B. B方一家（或多家）指定空运企业经营的航线：</p> <p>自B方（城市名称）经（中间点的名称）至A方（城市名称）及以远（以远点的名称）。</p> <div style="text-align: center; border: 1px solid black; width: fit-content; margin: 10px auto; padding: 5px;">过渡方式</div> <p style="text-align: center;">[三种选择之一]</p> <p>A. A方一家（或多家）指定空运企业经营的航线：</p> <p>自A方任何一点或各点经（中间点）至B方任何一点或各点及以远（以远点）。</p> <p>B. B方一家（或多家）指定空运企业经营的航线：</p> <p>自B方任何一点或各点经（中间点）至A方任何一点或各点及以远（以远点）。</p> <p style="text-align: center;">[三种选择之二]</p> <p>A. A方一家（或多家）指定空运企业经营的航线：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 自A方之后的点经A方和中间点至B方任何一点或各点及以远。 2. 对于全货航班，在B方和任何一点或各点之间。 	<p>传统方法将航空运输局限于规定航线的各指定城市。本方式包含了第三、第四和第五航权的交换。它还通常特别禁止国内业务权。</p> <p>本方式将至一方任何城市的国际民用航空运输的选择拓宽至另一方的任何城市、及第三国以远的任何城市。本选择已经被缩窄至只包含这两国之间的服务(第三和第四航权)。它还通常特别禁止国内业务权。</p> <p>本方式通过明确包含第六航权，进一步拓宽了交通权，包含了旅客、邮件和货物、和全货物服务的第七航权。它还通常特别禁止国内业务权。</p>

附件I 航线表 (续)	
<p style="text-align: center;">过渡方式 [三种选择之二] (续)</p> <p>B. B方一家(或多家)指定空运企业经营的航线:</p> <p>1. 自B方之后的点经B方和中间点至A方任何一点或各点及以远。</p> <p>2. 对于全货航班, 在A方和任何一点或各点之间。</p> <p style="text-align: center;">[三种选择之三]</p> <p>A. A方一家(或多家)指定空运企业经营的航线:</p> <p>各点至B方领土和自B方领土至各点, 有限的国内载运权。</p> <p>B. B方一家(或多家)指定空运企业经营的航线:</p> <p>各点至A方领土和自A方领土至各点, 有限的国内载运权。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin: 10px auto; width: fit-content;">完全自由化方式</div> <p>A. A方一家(或多家)指定空运企业经营的航线:</p> <p>自各点至B方领土、自B方领土至各点和B方领土内各点。</p> <p>B. B方一家(或多家)指定空运企业经营的航线:</p> <p>自各点至A方领土、自A方领土至各点和A方领土内各点。</p> <p>第二节 经营灵活性</p> <p>缔约任何一方的各指定空运企业可以在任何或者所有航班上自行决定:</p> <p>1. 经营任一方向或者双方向的航班;</p>	<p>本过渡方式为旅客服务和有限制的国内业务权增加了第七航权, 这可以采取两种形式。首先, 同国际航段相连接的国内航段(在过渡到一个欧洲市场的过程中, 被欧洲联盟使用了数年)或一方国际航运的两点都被另一方的指定空运企业作为航站(即: 两点被相同航班运行), 并且允许这两点之间进行国内航空运输。</p> <p>完全自由化开放全部国际和各方的国内市场。欧洲共同体航空承运人在欧洲联盟内具有此类市场准入。</p> <p>有些规定可能只同一个或多个方法相关。</p>

附件I 航线表 (续)	
<p style="text-align: center;">完全自由化方式 (续)</p> <p>第二节 (续)</p> <p>2. 一架航空器的运行可以结合不同的航班号;</p> <p>3. 在缔约双方领土内航线上的中间点和以远点飞行时, 任意组合和排序;</p> <p>4. 不在任一点或各点经停;</p> <p>5. 在航线上任何一点将其任何一架航空器的运输业务 (包括代号共享经营的运输业务) 转给其它的航空器; 和</p> <p>6. 在其领土之后各点飞行时改变或者不改变航空器或者航班号, 可以作为全程航班向公众提供并且为此做广告;</p> <p>只要 (全货航班除外) 航班飞往指定空运企业的一方领土内的一点, 则不受方向或地域限制, 不丧失现行协定其它情况下许可承运运输业务的任何权利。</p>	<p style="text-align: center;">鉴于本协定第__条 (更换机型), 应该允许指定空运企业在参与代号共享运行的航空器之间, 不受限制地转移交通。</p>

<p style="text-align: center;">附件II 不定期航班/包机飞行</p>	
<div style="text-align: center; border: 1px solid black; width: fit-content; margin: 0 auto; padding: 5px;"> <p>传统方式</p> </div> <p>1. 本协定的各项规定，除了涉及业务、运力和运价的规定外，应同样适用于缔约一方航空承运人经营的进、出缔约另一方领土的不定期航班，并且适用于经营上述航班的航空承运人。</p> <p style="text-align: center;">[第二款，两种选择之一]</p> <p>2. 本条第一款的规定不影响国家规范批准管理不定期飞行或在此种飞行中航空承运人以及参与组织上述飞行的其他各方的行为的法律和规章。</p> <p style="text-align: center;">[第二款，两种选择之二]</p> <p>2. 缔约双方应依照其各自法律和规章，对在其领土之间的旅客和货物 [非定期航班][包机航班]的申请给予同情的考虑。</p>	<p>对于非定期运行的规定可以用不同协定方法和案文来处理。它基本上可以作为一个授权问题或一个另行管理的问题。它可以放在协定中或放在附件中。</p> <p>另外一种非定期运行授权的方法，就是简单地把授权条款归于“国际航空服务”的实施，而不是“定期国际航空服务”。这样所有协定规定都将适用于定期和非定期服务。</p> <p>当各方期望非定期运行的可能性、需要确定适用于那些运行的不同行政和商业机会的规定、但对在其各自国家法律和规章下是否应该给予授权不愿意明确表示立场时，可以使用本方法。本规定明确了主要协定的规定，而不是为那些将适用于非定期航班服务的定期航空服务规定。本条可以列出适用于非定期服务的主要协定的条款，如：使用收费、海关关税、安全、保安、等。</p> <p>本规定让各方国家法律和规章决定哪些非定期服务、在何种条件下允许实行。</p> <p>给予“同情的审议”的要求，不是一项市场准入，但是意味着对总体非定期运行、或者更确切地说，对包机航班的肯定的处理方式。本项规定同时反映出管辖运行授权的管理方式，事实上通常是单边的，目的国家或各国对所有申请人执行其国家规定。</p>

附件II 不定期航班/包机飞行 (续)	
<div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: 150px;">过渡方式</div> <p style="text-align: center;">[三种选择之一]</p> <p>1. 缔约双方应批准在未建立定期航班服务的各点之间的不定期旅客航班。如果已建立了定期航班, 应在不定期航班的飞行不对现有定期航班的经济稳定性构成威胁的情况下予以审批。</p> <p>2. 当申请系列不定期旅客航班时, 它必须同“综合包价旅游”的定义相符, 必须在来回程的基础上飞行, 事先确定出发和返回。</p> <p style="text-align: center;">[三种选择之二]</p> <p>1. 缔约各方根据本协议指定从事本附件项下经营的空运企业, 根据本协议授予的定期航班权利, 有权在规定的航线上经营不定期国际航空运输。</p> <p>2. 缔约双方应在礼让和对等的基础上, 对缔约另一方空运企业申请承运未包括在本附件之内的运输业务, 给予优惠的考虑。</p> <p style="text-align: center;">[三种选择之三]</p> <p>1. 缔约一方[指定的]空运企业有权[根据指定的条件和附件__中的航线表]经营进、出对方领土任何点的不定期国际航空运输, 不论直达或在航线上经停, 承运进、出指定空运企业另一方领土的单程或来回程的业务。同样, 允许飞往多个目的地的包机业务。此外, 缔约一方[指定的]空运企业可以经营从缔约另一方领土内始发或以此为目的地的包机业务。</p>	<p>本方法对定期服务没有不利影响。</p> <p>历史上, 许多国家非常关注防止非定期旅客服务对定期服务产生不利影响, 并制定了多种多样的政策和机制来解决这一问题(见Doc 9587)。本案文中包含了三项此类机制: 1) 批准在没有定期服务的各点之间的非定期服务(通常称作“航线之外的包机”) 2) 不允许对定期服务有不利影响的非定期旅客服务, 和 3) 批准被认为不对定期服务的经济生存构成威胁的非定期旅客服务的类型(在此情况下包含有航空运输之外地面服务内容的旅游包机, 如: 包含宾馆、地面运输、等)。</p> <p>此过渡方式在相同条件下(如: 更换机型), 当航线之外的非定期服务在礼遇和互惠的基础上被批准/不批准时, 对定期服务开放了非定期服务协定的航线。这通常将对旅客和货物同时开放非定期服务, 但有赖于定期服务权利的批准。</p> <p>使用“礼遇和互惠”将使航线之外的包机数量和类型, 以对此类包机具有最严格限制的一方为基础。</p> <p>在此方法中, 尽管管理非定期运行、尤其是包机种类运行的管理方式通常来自目的地国家, 但有些协定的各方可能愿意规定使用运行的始发国的规定。这应便利这些运行的进行。因此, 这是此类协议的一个样本, 可以用于一个自由的协定, 尽管要求执行规定。</p> <p>第一款详细说明了对这些运行的广泛的市场准入, 而第二款使用了始发国的规定。</p>

<p style="text-align: center;">附件II 不定期航班/包机飞行 (续)</p>	
<p style="text-align: center;">过渡方式(续) [三种选择之三] (续)</p> <p>2. 根据本规定经营航空运输的[指定]空运企业, 不论以单程或来回程为基础, 应遵守运输业务始发领土缔约一方现在或今后规定适用于上述运输的有关法律、规章和规定。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin: 20px auto; width: 150px;"> <p>完全自由化方式</p> </div> <p>第一节</p> <p>根据本附件所指定的缔约双方的空运企业, 按照对其指定的条件, 有权承运国际旅客包机业务(和其携带的行李)和/或货物(包括但不限于货物转运、分装和混合(旅客/货物)包机业务), 其范围如下:</p> <p>在指定空运企业一方领土内任何一点或多点和缔约另一方领土任何一点或多点之间; 和</p> <p>在缔约另一方领土任何一点或多点和一个或多个第三国国家任何一点或多点之间, 条件是除货运包机外, 上述航班不论更换或者不更换航空器均构成连续飞行的一部分, 其中包括为承运其本土和缔约另一方领土之间的本地业务经营至其本土的航班。</p> <p>在提供本附件范畴内的服务时, 根据本附件指定的缔约双方的空运企业有权: (1) 在任何一方领土之内或领土之外的任何点做经停; (2) 经过对方领土承运过境运输业务; (3) 将自一方领土始发的运输业务、对方领土始发的运输业务、和第三国始发的运输业务, 合并装在同一航空器上; 和(4) 进行国际航空运输, 不对在航线上的任何地点更换经营航空器的机型或数量加以限制; 条件是除货物包机外, 在去程方向, 此点以远的运输是从指定空运企业缔约一方领土运输的继续; 在回程方向, 进入指定空运企业缔约一方领土的运输是此点以远运输的继续。</p>	<p>当附件__的航线安排不是专门的城市类型、并且当各方指定各空运企业进行非定期服务时, 将使用加括号的案文。在没有加括号的文字中, 各方的所有空运企业(不论他们是否是被指定进行定期服务), 都将得到另一方批准进行第一款描述的非定期服务。</p> <p>完全自由化方式对各国是一种选择, 它们可能希望将非定期服务自由化, 同时继续管理定期服务。本方式可见于自由的、或“开放天空”协定。其条件很少。</p> <p>它使非定期服务和定期服务在权利和市场准入方面相等, 没有必要执行目的地一方的国家规章, 但在第一款将此局限于各方的指定空运企业。它还包含了一项对第一段没有授权的非定期运行给予有利审议的规定, 例如: 没有被指定的空运企业提供定期服务、或第七航权旅客服务的运行。</p> <p>在前一种过渡方式和完全自由化方式之间的一个区别, 就是对于非定期服务的运行, 指定空运企业可以选择其自己国家、或另一方国家包机规定。</p>

<p style="text-align: center;">附件II 不定期航班/包机飞行 (续)</p>	
<p>第一节 (续)</p> <p>缔约双方应在互让和对等的基础上，对缔约另一方各空运企业申请承运未包括在本附件之内的运输业务，给予优惠的考虑。</p> <p>第二节</p> <p>缔约任何一方的任何指定空运企业，进行始发于任何一方领土的单程或来回程的国际包机航空运输时，有权选择遵守其本国或者是缔约另一方管理包机的法律、规章和规定。如果缔约一方对其自己的一家或多家空运企业，或对其他国家的空运企业适用不同的规定、规章、规则、条件或限制时，则对每一指定空运企业适用限制最为宽松的标准。</p> <p>但是，上段包含的任何内容都不应限制缔约任何一方有权要求根据本附件指定的任何一方空运企业遵守关于保护旅客资金、旅客取消定座和退款权利的要求。</p> <p>第三节</p> <p>除了上段所述关于保护消费者的规定之外，任一缔约方均不得要求根据本附件指定的缔约另一方空运企业在承运从其领土始发或第三国领土始发的单程或来回程的运输业务时，提交超出遵守本附件第二节提到的适用法律、规章和规定的声明，或有关航空当局免于适用有关法律、规章或规则的声明。</p>	

附件III 航空货运服务	
<div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: 200px;">传统方式</div> <p>各指定空运企业在进行国际航空货物运输时：</p> <ul style="list-style-type: none"> a) 在利用货物清关、服务、仓储设施和便利条件方面，不应受到歧视性对待； b) 可以使用和/或直接经营其他运输方式； c) 可以使用租赁航空器，条件是此类运行符合各指定空运企业对其他航空器适用的安全和保安标准； d) 可以同其他航空承运人签订合作协议，包括但不限于代号共享、包舱位和联运；和 e) 可以自行确定货物运价，不需要向任何一方的航空当局申报。 <div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: 200px;">完全自由化方式</div> <p>各指定空运企业经营定期或不定期全货物运输时，可以不受班次、运力、航线、机型和货物始发地或目的地的限制，在缔约各方领土之间提供上述服务。</p>	<p>由于运行全货物服务的权利通常包含在授权之中，即缔约各方通常授权其指定空运企业在航线的定期国际航空服务中运输旅客、货物和邮件，所以有些协定对全货物运行没有专门规定。但是，有些协定比较具体，会提到“旅客、货物和邮件或以任何组合”。协定可以在航线安排中规定具体航路，包括协定的全货运服务的限制或灵活性，或者那些可以交换成定期旅客服务的航线。</p> <p>此款的目的目的是为了在所有参与国际航空货物运输的航空承运人之间达到一个公平的竞争平衡。主要协定中包含一项同时出现在附件(如：租赁)中的规定，该规定应该从附件中删除。</p> <p>此款在定期或非定期的基础上，只对运行的全货物服务规定了第三至第七航权。前两种航权-飞越和技术经停-因为它们通常在主要协定中进行规定，所以没有被包含。对运行灵活性做了一般性的描述，并且包含了那些一般被看作对所有货物运行非常重要的要素。</p> <p>关于航空货物服务的附件不可能用于完全自由化方式和最近的“开放天空”协定，其中本附件中的权利和运行灵活性将在主要协定之中。</p>

附件IV 过渡措施	
<p>以下过渡措施应在（日期），或缔约双方商定的此前日期终止：</p> <p>1. 尽管有第___条（或附件___）的规定，A方（或每一方）指定空运企业（或各空运企业）可以（应）</p> <p>2. 尽管有第___条（或附件___）的规定，A方（或每一方）指定空运企业（或各空运企业）可以（应）如下：</p> <p>a) 自（日期）至（日期），； 和</p> <p>b) 自（日期）至（日期），</p> <p>3. 尽管有第___条（或附件___）的规定，下列规定将管理.....</p>	<p>该附件是一项国际民航组织的建议，涉及了参与问题及推动向自由化发展的持续性问题。它是根据包含参与和优先措施的现行做法和方式制定的。它包含三种类型条款中的一种或多种条款。如果这些条款以相同方式适用于各方，那么他们将被认作参与措施。否则，它们将被看成优先措施。</p> <p>以下是一个提示性题目目录，各国可以在附件中包含这些题目作为过渡性措施：指定空运企业的数量、所有权和控制标准、运力和频率、航线和交通权、代号共享、包机飞行、多种交通方式联运服务、运价、时刻安排、及”经营商务”问题，如：地面代理。列出的任何问题都可以通过三种条款规定的任何方式进行处理。Doc 9587包含了关于可能参与和优先措施的材料。</p> <p>在一项特定的条款(或附件)不能立即生效,但在过渡时期应该以有限方式执行时,可以使用本条款。例如:各方商定鉴于航线安排的附件,给予各方无限的第五自由航权,在一个规定日期之前,将不允许一方(发达国家)的(各)空运企业在另一方(发展中国家)和一个第三国之间完全行使当地的交通权。</p> <p>本条款同第一条款相似,但有分期执行的期限。例如:各方将商定鉴于允许无限制的代号共享,将只允许各方空运企业在规定的时期内,以逐步的方式扩展其第三国代号共享服务(频率)。</p> <p>在一个条款(或附件)不能立即生效、并且在过渡时期将执行一项不同的方案时,将使用本条款。例如:各方将商定鉴于双重批准规定的运价条款,一个始发国管理方法将在一个特定日期之前对定价进行管理。</p>