

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)

本份增编是 WP/17 号文件，航空运输协定范本 (TASA) 的附篇 B，用于地区和有限多边的情况。

附篇 B

地区或有限多边航空运输协定的范本

正如 ATConf/5-WP/17 号文件所指，虽然附篇 A 所载的双边航空运输协定的范本 (TASA) 当中所包含的大多数规定，只需对内容和解释性说明做细微或不做改动即适用于地区或有限多边的情况，但仍然有一些具体针对地区或有限多边协定的重要事项，因此需要对双边协定做实质性的改动或列出双边协定中根本没有的内容。

以下表格第 I 部分**第一栏**列举了出现在附篇 A 双边 TASA 当中的条款和附件，第二至四栏列明了是否和对地区或有限多边的情况做出哪些必要的改动。

第二栏列出了双边 TASA 中的众多条款和一个附件，它们包含规定中使用“每一指定空运企业”，“每一缔约方的一家指定空运企业”或相同方式的术语。上述规定不需要对文本做任何改动即可用于地区或有限多边的协定，因此未将它们列入附篇 B，但可在附篇 A 中查阅到。

第三栏包含双边 TASA 中的某些条款和一个附件，用适当的措词加以修改即可用于地区或有限多边的协定。比如说“缔约另一方”、“一缔约方”和“其他缔约方”的措词可以改为“每一缔约方”、“任何缔约方”和“任何缔约另一方”。同时，“缔约方不得”和“任一缔约方”可以分别改为“缔约方不可”和“任何缔约方”。这些规定和附件均可在附篇 A 中查阅到，因此未将其重新列在附篇 B 中，很容易对其加以修改。

第四栏列出的是一些新的或重新编写过的条款和附件，以便能够适用于地区或有限多边的情况。第四栏包括有与附篇 A 完全不同的地区和有限多边的条款，列在第一栏的第 II 部分。所有的上述规定，包括不同的选择方案、作法（传统方式*、过渡方式和完全自由化方式）以及解释性的说明都列在附篇 B 当中。因此附篇 B 仅包括了用于地区或有限多边范畴的那些实质内容完全不同和新的规定。其他的规定则根据第二或三栏注明的那样，对双边的 TASA 中稍加修改即可使用。附篇 B 的格式同附篇 A 双边 TASA 的格式相同。

*说明

“传统方式”，根据地区或有限多边协定的内涵，它并非反映各国以往的作法和用法，只是指同完全自由化方式相比是一种控制较严格的作法。

第一栏	第二栏 (不需要改动)	第三栏 (仅对指定缔约方作改动)	第四栏 (需要重新编写或增加)
第 I 部分—附篇 A 的条款** 序言	X		
第一条 — 定义	X		
第二条 — 授权			X
第三条 — 指定和许可			X
第四条 — 经营许可的扣留、撤销和限制			X
第五条 — 法律的适用		X	
第六条 — 直接过境	X		
第七条 — 证件的承认		X	
第八条 — 安全		X	
第九条 — 航空保安		X	
第十条 — 旅行文件的安全	X		
第十一条 — 被拒绝入境、无证件的旅客和被遣返旅客	X		
第十二条 — 用户费用		X	
第十三条 — 关税		X	
第十四条 — 征税		X	
第十五条 — 公平竞争		X	
第十六条 — 运力			X
第十七条 — 定价(运价)			X
第十八条 — 保护措施		X	
第十九条 — 竞争法律		X	
第二十条 — 货币兑换和收入汇出		X	
第二十一条 — 航空服务产品的市场营销		X	
第二十二条 — 非国民人员和从事当地的服务		X	
第二十三条 — 更换机型		X	
第二十四条 — 地面代理		X	
第二十五条 — 代号共享/合作安排		X	

**三十二 (航班时刻表的批准)、三十六 (多边协定)、三十七 (终止) 附件 I (航线表) 不适用于附篇 B

B-3

第一栏	第二栏 (不需要改动)	第三栏 (仅对指定缔约方作改动)	第四栏 (需要重新编写或增加)
第二十六条 一 租赁		X	
第二十七条 一 多运输方式联运服务		X	
第二十八条 一 计算机定座系统(CRS)		X	
第二十九条 一 禁止吸烟	X		
第三十条 一 环境保护	X		
第三十一条 一 统计		X	
第三十三条 一 协商		X	
第三十四条 一 争端的解决			X
第三十五条 一 修改			X
第三十八条 一 向国际民航组织登记	X		
第三十九条 一 生效			X
附件 II 一 不定期航班/包机飞行		X	
附件 III 一 航空货运服务	X		
附件 IV 一 过渡措施			X
第 II 部分 一 附篇 A 没有的条款 例外			X
现行协定			X
审议			X
退出			X
保存人			X
签字和批准			X
加入			X

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
第__条 一. 授权	B-6
第__条 一. 指定和许可	B-10
第__条 一. 经营许可的扣留、撤销和限制	B-14
第__条 一. 运力	B-17
第__条 一. 定价(运价)	B-19
第__条 一. 争端的解决	B-20
第__条 一. 修改	B-25
第__条 一. 例外	B-28
第__条 一. 现行协定	B-29
第__条 一. 审议	B-30
第__条 一. 退出	B-31
第__条 一. 保存人	B-32
第__条 一. 签字和批准	B-33
第__条 一. 加入	B-34
第__条 一. 生效	B-35
附件 . 过渡措施	B-36

<p style="text-align: center;">第__条 授权</p>	
<p style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px;">传统方式</p> <p>1.* 缔约一方授予其他缔约方的空运企业经营国际航空运输的下述权利:</p> <p>a)* 不经停飞越其领土的权利;</p> <p>b)* 在其领土作非运输业务性经停的权利;</p> <p>c) 提供进、出任何其他缔约方的国际航空运输的权利,条件是上述航班从指定空运企业的缔约方领土始发和在该领土终止。[进、出非缔约方领土的国际航空运输须得到有关缔约方的批准]</p> <p style="text-align: center;">(第二款, 两种选择之一)</p> <p>2. 本协定的规定不得理解为授予缔约一方的一家或多家空运企业为取酬而在缔约另一方领土内装载旅客、行李、货物和邮件前往该缔约另一方领土内其他地点的权利。</p> <p style="text-align: center;">(第二款, 两种选择之二)</p> <p>2. 不得要求缔约一方授予缔约另一方的空运企业国内载运权。</p>	<p>各国在地区或有限多边协定谈判中的一个关键问题是在地区或有限多边协定中应对协定的缔约方和非缔约方国家之间的航空运输权利做出哪些规定(如有的话)。</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);不定期航班包括在公约第五条),通常也包括在地区/有限多边协定当中,因为有些国家不是或不再是 IASTA 的签字方。</p> <p>在传统作法中,协定不处理缔约方和非缔约方之间的航班服务,而是将这些权利留给一缔约方和非缔约方之间的有关协定加以确定。据此上述协定可以形容为一个内含的协定。这种类型的内含协定的选择方案是由缔约各方确定和交换前五中空中自由业务。</p> <p>根据双边协定作法的相同方式,一种作法是由缔约各方明确将国内载运权排除在外(第一种选择),或在协定中清楚说明不得要求一个协定的缔约方授予上述权利,而是由协定的缔约方对此做出决定(第二种选择)。</p>

第__条 授权 (续)	
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;">过渡方式</div>	
<p>1.* 缔约一方授予其他缔约方的空运企业经营国际航空运输的下列权利:</p> <ul style="list-style-type: none">a)* 不经停飞越其领土的权利;b)* 在其领土作非运输业务性经停的权利;c) 提供进、出任何其他缔约方和在非缔约方国家与已同指定国家进行过第五种自由业务权利谈判的其他缔约方之间提供国际航空运输的权利, 条件是上述航班从指定空运企业的缔约方领土始发和在该领土终止; 和d) 在任何其他缔约方和非缔约方国家之间提供 (定期和) 不定期货运航班的权利。 <p style="text-align: center;">(第二款, 两种选择之一)</p> <p>2. 在 (插入缔约各方商定的日期) 之前, 缔约一方应批准缔约任何一方的指定空运企业国内载运权, 条件只能在构成并定为来自、或基本前往指定空运企业缔约方的延伸航班上行使这种业务权利。</p> <p style="text-align: center;">(第二款, 两种选择之二)</p> <p>2. 缔约一方应授予缔约任何一方的指定空运企业国内载运的权利, 条件是国内载运权的航段是在航班的两个国际航段之间飞行。</p>	<p>上述前两种空中自由业务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); 不定期航班包含在公约第五条), 通常也包括在地区/有限多边协定当中, 因为有些国家不是或不再是 IASTA 的签字方。</p> <p>这种过渡作法是指缔约双方之间根据特定的标准对协定以远的权利延伸至非缔约方的谈判 (第五种自由业务权利)。行使这些权利须取决于获得非缔约国家的相应授权。</p> <p>这种作法包含对定期 (作为一种选择) 和不定期全货航班的第七种自由业务。</p> <p>国内载运权在商定的日期之后转变成不受限制之前, 通常适用国内载运权的过渡作法。</p> <p>国内和国际航段的直接衔接使得这种类型的经营称为连续性国内载运权 (第八种自由业务)。</p> <p>这种选择方案对航空承运人在另一国家两点之间串飞提供国际运输的国内载运权加以限制 (即同一航班服务于另一国家的两个地点)。</p>

第__条 授权 (续)	
完全自由化方式	
<p>1.* 缔约一方授予其他缔约方的空运企业经营国际航空运输的下述权利：</p> <p>a)* 不经停飞越其领土的权利；</p> <p>b)* 在其领土作非运输业务性经停的权利；</p> <p>c) 根据其指定的条件，在下列航线上的各点之间进行定期和包机国际航空运输的权利：</p> <p>i) 从指定空运企业缔约方领土之后的各点经过该缔约方领土和中间点前往授权缔约方领土的任何一点或多点及以远；</p> <p>ii) 对于旅客和全货航班，授权缔约方领土和任何一点或多点之间；和</p> <p>d) 本协定规定的其他权利。</p> <p>2. 各指定空运企业可以在任何或者所有航班上和自行选择：</p> <p>a) 经营任一方向或者来回方向的航班；</p> <p>b) 一架航空器的运行可以综合不同的航班号；</p> <p>c) 在缔约各方领土航线上的以后、中间和以远各点飞行时，任意组合和排序；</p> <p>d) 不在任何一点或各点经停；</p> <p>e) 在航线上任何一点将其任何一架航空器的运输业务转给任何其他航空器；</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)；不定期航班包含在公约第五条），通常也包括在地区/有限多边协定当中，因为有些国家不是或不再是 IASTA 的签字方。</p> <p>完全自由化的方式不仅授予每一缔约方进、出协定的其他缔约各方的全部业务权利，同时授予进、出任何其他缔约方和非缔约方领土的第五种自由业务权利，以及授予全货航班第七种自由业务权利。但是如同过渡作法一样，在缔约另一方和非缔约方之间行使第五种自由业务的权利取决于非缔约方和行使第五种自由业务权利的缔约方是否有地区或有限多边协定规定的权利。（举例说，如果一缔约方和非缔约方国家有“开放天空”的双边协定，它将具有更多的进、出协定另一方第五种自由业务的航线。）某些协定还授予特殊类型航班的权利，比如包括处理前往非缔约方国家不定期货班的规定。</p> <p>大多数经营灵活性的规定通常类似于包含在航线表当中的自由化双边规定。</p>

<p style="text-align: center;">第__条 授权 (续)</p>	
<p style="text-align: center;">完全自由化方式 (续)</p> <p>f) 在其领土之后各点飞行时更换或者不更换航空器或者航班号, 可以作为全程航班向公众提供并且为此做广告;</p> <p>g) 在任何缔约方的领土之内或之外的任何地点经停;</p> <p>h) 通过其他缔约方的领土承运中转运输业务; 和</p> <p>i) 不论运输业务从何处始发, 将这些运输业务合并到一架航空器上;</p> <p>不受方向或地域限制, 不丧失现行协定其他情况下许可承运运输业务的任何权利。</p> <p>3. 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所运行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>4. 缔约一方应不加限制地授予任何其他缔约方的指定空运企业国内承运的权利。</p>	<p>如协定当中包含更新机型的条款, 则不需要本条规定。</p> <p>本条规定对设备的使用规定了最大的运营灵活性。上述类型的规定还能在换机点建立枢纽形式的运行, 但须同其他有关双边伙伴达成协定。唯一的限制是运行应以顺序性的方式进行, 即: 第二航段的航班是衔接前面去程或回程航班的延伸或继续。括号中的文字删除了对全货物航班的上述限制。</p> <p>完全自由化方式不要求国内载运权航段和任何国际航段之间的直接衔接; 它允许缔约一方的指定空运企业在缔约另一方领土建立辐射方式的经营(国内航段作为辐条)(独立的国内载运权或第九种自由业务)。</p>

<p style="text-align: center;">第__条 指定和许可</p>	
<p style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px;">传统方式</p> <p>1. 缔约一方有权以书面形式指定一家空运企业（或缔约另一方国家符合资格的空运企业）根据本协定经营协议航班，并且有权撤销或更改上述指定。应以书面形式通过外交途径将上述指定通知其他的缔约方（和保存人）。</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) 空运企业归协定缔约一方或者缔约多方，或者其国民，或前两者主要拥有和有效控制；</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考虑申请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>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>传统作法是指一家空运企业或单一指定。另一种选择作法是由一缔约国家指定其他缔约国家符合资格的空运企业代表其经营协议航班。在这种情况下，各缔约方在授予许可之前应对诸如建立的权利、执照的颁发和安全、保安的标准等符合资格的准则达成协议。</p> <p>地区有限多边协定和安排中的所有权和管理权的传统标准是协定的缔约方和/或其国民对有关空运企业的共同所有权和控制权。扩大所有权的要求和鼓励多边空运企业的尝试，面临着非缔约国家是否接受上述标准的问题。如果缺乏非缔约国家对共同所有权和控制权的广泛接受，地区所拥有的空运企业会发现他们的市场限制在地区或有限多边协定和安排的其他缔约方的领土范围内。</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 style="text-align: center;">第__条 指定和许可(续)</p>	
<p style="text-align: center;">传统方式 (续)</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>[4.* 缔约各方根据本条第二款授予经营许可, 应将上述行动通知保存人。]</p> <div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 10px auto;"><p>过渡方式</p></div> <p>1. 缔约一方有权以书面形式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。应以书面形式通过外交途径将上述指定通知其他的缔约方 (和保存人)。</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) 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)) [和永久居住地];</p> <p>b) 指定空运企业的缔约方对该空运企业具有和保持有效的管理控制(见下述(ii));</p>	<p>作为一种选择方案, 缔约各方在授予许可时同意通知协定的保存人。保存人负责保存一个空运企业指定和经营许可的中央化登记簿。</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>国际民航组织推荐的这种过渡作法取消了对所有权要求, 但保留了有效控制权 (包括安全和保安监督), 同时纳入了在指定缔约方有主要营业场所的要求。这样可以使非缔约方的实体对缔约方的空运企业投资。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>

<p>第__条 指定和许可(续)</p>	
<p style="text-align: center;">过渡方式 (续)</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)* 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考虑申请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议适用的规定, 可随时开始经营被指定的协议航班。</p> <p>[4.* 缔约各方根据本条第二款授予经营许可, 应将上述行动通知保存人。]</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>作为一种选择方案, 缔约各方在授予许可时同意通知协定的保存人。保存人负责保存一个空运企业指定和经营许可的中央化登记簿。</p>

<p style="text-align: center;">第__条 指定和许可(续)</p>	
<p style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px;">完全自由化方式</p> <p>1. 缔约一方有权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。应以书面形式通过外交途径将上述指定通知其他的缔约方 (和保存人)。</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) 空运企业置于指定缔约方有效管理控制之下;</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>c)* 指定空运企业有资格履行考虑申请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>[4.* 缔约各方根据本条第二款授予经营许可, 应将上述行动通知保存人。]</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 international 的航班服务。</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>作为一种选择方案, 缔约各方在授予许可时同意通知协定的保存人。保存人负责保存一个空运企业指定和经营许可的中央化登记簿。</p>

<p style="text-align: center;">第__条 经营许可的扣留、撤销和限制</p>	
<p style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px;">传统方式</p> <p>1.* 缔约一方的航空当局有权扣留本协定第__条（指定和许可）所指的任何其他缔约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>a) 如果缔约一方对该空运企业的主要所有权和有效控制权属于指定该空运企业的缔约一方或缔约各方，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)* 如果该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;">过渡方式</p> <p>1.* 缔约一方的航空当局有权扣留本协定第__条（指定和许可）所指的任何其他缔约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>a) 缔约一方如果对该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>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，如果指定的标准对本协定缔约方和或其国民共同拥有和控制有关的航空承运人或“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。对许可采取反动行动的理由与双边的TASA（附篇A）列出的理由相同。</p> <p>这项过渡的标准取消了对所有权的要求，但保留了有效控制权，同时纳入了在指定缔约方有主要营业场所的要求。这样可以使非缔约方的实体对缔约方的空运企业投资。</p>

<p style="text-align: center;">第__条 经营许可的扣留、撤销和限制 (续)</p>	
<p style="text-align: center;">过渡方式(续)</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> <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>1.* 缔约一方的航空当局有权扣留本协定 (指定和许可) 条款所指的任何其他缔约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>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>第__条 经营许可的扣留、撤销和限制 (续)</p>	
<p style="text-align: center;">完全自由化方式 (续)</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> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p style="text-align: center;">传统方式/过渡方式/ 完全自由化方式</p> </div> <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, 或除非在安全和保安方面根据第__条(安全)或第__条(保安)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第__条 (协商) 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__条 运力</p>	
<p style="text-align: center;">(两种选择之一)</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin: 10px auto; width: 80%;">传统方式/过渡方式/ 完全自由化方式</div> <p>提供航班的运力应遵守第__条 (公平竞争) 的条款。</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: 80%;">传统方式</div> <p style="text-align: center;">(第一、二款, 两种选择之一)</p> <ol style="list-style-type: none">1. 任何缔约方可以要求其他缔约方的指定空运企业申报进、出其领土的任何航线的航班时刻。2. 如果增加运力会对在航线上经营航班的指定空运企业造成严重的财务损失, 任何缔约方可以不批准在进、出其领土的任何航线上增加运力。 <p style="text-align: center;">(两种选择之二)</p> <p>如果增加不定期旅客航班会危及定期旅客航班的稳定性, 任何缔约方可以限制在有定期旅客航班的航线上提供不定期旅客航班。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin: 10px auto; width: 80%;">过渡方式</div> <p>在(商定日期)之前, 任何缔约方可以将指定空运企业进、出其领土航线上的运力限制在该航线上提供运力总额(商定的百分比)。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin: 10px auto; width: 80%;">完全自由化方式</div> <ol style="list-style-type: none">1. 每一缔约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任何其他缔约方指定空运企业的业务量、班次、航班的正常性、或运行的航空器型号, 除非在统一条件下为符合公约第十五条有关海关、技术、运行或环境的原因可能有所要求。	<p>适用于全部三种作法的选择方案, 如果一缔约方认为增加运力的数量是构成非公平竞争的行为, 它可以行使使用第__条(公平竞争)。</p> <p>虽然任何地区/有限多边协定没有预先确定运力的规定, 但可在上述协定中允许对运力做出某些限制。这些限制旨在满足规模较小的空运企业国家的关注, 即他们的航班不能被运力过剩而被取而代之。</p> <p>对普遍权利加以改动以限制运力是用于限制某些类型的航班, 如不定期旅客航班。</p> <p>有时间限制的过渡措施是允许将航线上提供的运力从传统的50/50分配改变至60/40的比例或其他的公式。它不适用于在多于两家空运企业的航线。</p> <p>每一指定空运企业可以根据自由确定提供运力, 即不同的空运企业在适用时, 根据竞争法律不经政府批准或干涉确定所提供的运力。</p> <p>缔约各方同意取消对运力的直接控制, 同时保留适用符合公约非歧视性和多边控制的能力。</p>

第__条 运力 (续)	
<p data-bbox="344 376 612 409" style="text-align: center;">完全自由化方式 (续)</p> <p data-bbox="201 439 785 589">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、实际载运比、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、班次或业务量的要求。</p> <p data-bbox="201 707 785 1016">4. 任何一方不得要求对方空运企业申报航班时刻表、包机航班计划或运营计划以待批准，除非在非歧视性基础上行使本条第 2) 款所预见的统一条件下可能有所要求，或本协定的某项附件有具体授权。假如一方为了解情况之目的要求申报，它应对另一方的航空运输中间人及其指定空运企业申报要求和程序上的行政负担降减少至最低限度。</p>	<p data-bbox="815 439 1390 629">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，而是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 data-bbox="815 703 1390 853">自由决定方法通常禁止包括大削价在内的各种形式的歧视或不公平的竞争做法，此类做法有可能成为要求协商和纠正的根源。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 data-bbox="815 896 1390 1046">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，应在适用时根据缔约各方的竞争法律对完全自由化的作法加以管理。</p>

<p style="text-align: center;">第__条 定价 (运价)</p>	
<p style="text-align: center;">(两种选择之一)</p> <p style="text-align: center;">传统方式/过渡方式/ 完全自由化方式</p> <p>定价 (运价) 应遵守第__条 (公平竞争) 的条款。</p> <p style="text-align: center;">(两种选择之二)</p> <p style="text-align: center;">过渡方式</p> <p>1. 任何缔约方的一家或多家空运企业为提供本协定范围内的航班所采用的运价应遵守始发国批准运价的原则。</p> <p>2. 缔约一方有权对由在其领土内开始的、在缔约各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。任何一方不得采取单方面行动阻止所提交的从对方领土内开始的、在缔约各方领土之间单程或来回程承运运价的开始执行或有效运价的继续执行。</p> <p>[3. 虽然有本条款的规定, 一指定空运企业可以对承运不定期航班自由制定运价, 只要已将上述运价向有关缔约方作出通知。]</p> <p style="text-align: center;">完全自由化方式</p> <p>不要求空运企业将价格 (运价) 向任何缔约方申报或得到其批准。</p>	<p>适用于全部三种作法的选择方案, 即任何缔约方由于收取的运价构成不公平竞争的行为而使使用第__条 (公平竞争)。</p> <p>批准缔约方之间运价的过渡作法基于始发国的原则。</p> <p>批准的范围主要针对完全在有关各方管辖范围内的第三和第四种自由业务的运价。</p> <p>作为一项选择, 纳入了一条批准不定期航班运价的规定。</p> <p>在完全自由化环境下, 不得以任何理由不批准运价。应在适用时, 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>

<p style="text-align: center;">第 一 条 争端的解决</p>	
<div style="border: 1px solid black; width: fit-content; margin: 0 auto; padding: 5px; text-align: center;"> <p>传统方式</p> </div> <p>1. 任何未能通过协商和谈判解决的争端，如争端任何缔约一方有所要求，应提出仲裁并相应地提交给争端缔约方根据协议挑选的一名或多名仲裁人。争端缔约方如果在提出仲裁要求之日起四十五天内不能就挑选一名或多名仲裁人达成协议，任何缔约方可以要求（地区组织的官员或实体）提名一名仲裁人，争端应提交给该仲裁人做出裁定。</p> <p>2. 一名或多名仲裁人的裁定应对争端所有缔约方具有约束力。</p> <p>3. 如果一缔约方不遵守仲裁的裁定，其他缔约方可以对不遵守国家的空运企业的经营采取限制措施，以使其遵守。</p>	<p>双边和以泛地区组织为基础的地区协定解决争端过程的主要区别在于求助超出国家之上的机构，如欧洲委员会、卡特赫纳协定（安第斯条约）和东、南非洲共同市场部长理事会以及泛地区组织在解决争端过程所发挥的作用，它们可以对属于一个地区协定和安排的缔约方成员国之间的争端做出有约束力的决定。</p> <p>传统的解决争端的规定紧密遵循双边协商、谈判和仲裁的程序，但在仲裁过程中也会考虑到争端可能涉及到两个以上缔约方的可能性。此外，如果争端缔约方未能就仲裁人达成协议，这一过程规定可求助于地区性的实体，它可以在挑选过程中发挥中间人的作用。</p>

第__条
争端的解决 (续)

过渡方式和完全自由化方式

1. 如果未能通过协商和谈判解决争端, 应协定任何缔约一方的要求, 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。

2. 缔约各方应事先对调解人或调解小组的职权范围和与调解人或调解小组进行接触的指导原则、准则和条件达成协议。他们还应考虑根据需要提供一项临时救济, 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。

3. 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。如果缔约各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良好的资格。

4. 调解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, 可以给予申诉人临时救济, 在这种情况下, 应做出初步裁定。

本项由国际民航组织制订的选择方案是要解决那些商业争议, 如: 定价、运力和自由化环境中产生的其他竞争做法。它还可以用来解决超出不公平做法的争议, 如: 对管理控制不严格环境中的市场准入的争议。该机制在适用范围上人为地放宽, 并且可能适用于双边协定中没有包含的具体问题。它不是用来替代正式的仲裁程序, 而是一种以相对简单、有效和经济的方式解决争议的方法。

通常的协商程序可以解决这种争端, 但有可能使不公平的竞争做法拖延, 从而造成对一家或多家空运企业的商业损害。因此, 本程序不象仲裁那么正式和耗时, 它旨在利用一个专门小组, 使用一个或多个争议问题方面专家的服务, 通过调解、寻找事实或做出决定, 以此寻求解决方法。其主要目的是使各方尽快恢复空运企业市场健康的竞争环境。

该机制要求各方事先商定调解小组的目的, 即职权范围和程序, 尤其是调解小组是否允许对申诉方批准任何临时或指令性救济。上述救济可能采取临时冻结或恢复原状的形式。

机制中两个重要的时间期限, 15 天挑选专家组成调解小组和 60 天作出裁定或决定。重点是最大程度减少法律过程和程序的时间期限, 但又给调解小组充裕的时间做出裁定或决定。

第__条 争端的解决 (续)	
过渡方式和完全自由化方式 (续)	
<p>5. 缔约各方应真诚合作促进调解, 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。如果缔约各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>6. 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>7. 本机制不排斥继续使用协商程序, 以及随后使用仲裁、或第__条的撤出条款。</p> <p>8. 如果缔约各方未能通过调解解决争端, 应一方的要求, 可以按照下列规定的程序将与其他缔约方的争端提交仲裁。提交争端进行仲裁的缔约方应在提交仲裁要求的同时通知争端的所有缔约方。</p> <p>9. 仲裁应按由下述三名仲裁人组成的仲裁庭做出:</p> <p>a) 争端的每一缔约方应自收到仲裁要求之后 30 天内提名一名仲裁人。提名这两名仲裁人之后 60 天内, 争端的缔约各方应商定任命一名第三仲裁人, 该人将作为仲裁庭的主席。</p> <p>b) 如果争端的任何缔约方未能提名一名仲裁人, 或未能按照本款 a)项任命一名第三仲裁人, 任何缔约方可以要求国际民航组织理事会主席在 30 天内任命必要的一名或多名仲裁人。如果理事会主席与一争端当事方属相同国籍, 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端使一方或多方满意, 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, 则没有必要使用随后的仲裁。</p> <p>缔约各方如未能通过调解解决争端, 争端应提交给仲裁庭做出决定。本条款包含一个非常详细的涉及两个以上国家的仲裁程序以及缔约各方参与涉及到其他缔约方仲裁程序的作法。对仲裁过程的各个阶段规定有时间期限。</p>

第__条
争端的解决 (续)

过渡方式和完全自由化方式 (续)

10. 除非争端的缔约各方另有协议, 仲裁庭应按照本协议确定其管辖权限并且制定自己的程序规则。仲裁庭一旦组成, 可以在其做出最终裁定之前建议临时的措施。根据仲裁庭的指示或应争端任何一方的要求, 在任何情况下不得晚于第三名仲裁者被任命 15 天之后, 按照仲裁庭决定的时间举行一次会议, 确定需要仲裁的关键问题和应遵守的具体程序。如果争端的缔约各方未能就上述事项达成协议, 仲裁庭应对需要仲裁的关键问题和应遵守的程序做出决定。

11. 除非争端的缔约各方另有协议或仲裁庭另有指示, 申述缔约方应在第三名仲裁人任命之后 45 天内提交一份申述书, 被申述缔约方应在申述缔约方提交申述书 60 天之后提供答辩书。申述缔约方可以在被申述缔约方提交答辩书之后 30 天内提交一份抗辩书, 被申述缔约方可以在提交上述抗辩书之后 30 天内对申述缔约方的抗辩书提交一份反抗辩书。仲裁庭可以应任何缔约方的要求或根据自己的决定在收到最后一份抗辩书之后 15 天内举行一次听证。

12. 仲裁庭应尽力在完成听证之后 30 天内, 或者如果没有举行听证, 在提交最后一份抗辩书之后作出一份书面裁定。应以仲裁庭的多数裁定为准。

13. 在做出裁定之后 15 天之内, 争端缔约各方可以要求对裁定做出澄清, 任何澄清应在提出上述要求 15 天之内做出。

14. 如果争端涉及两个以上的缔约方, 多个缔约方可参加一方或双方本条款所述的仲裁程序。适用本条款规定的程序时, 下述例外:

a) 关于 9 a)项, 争端当事各方的缔约方应共同提名一名仲裁人;

b) 关于 9 b), 如果争端当事一方的缔约各方未能在允许的时间内提名一名仲裁人, 争端另一方的缔约方或缔约各方可以使用 9b)的程序确保任命一名仲裁人; 和

仲裁庭须对其自己的程序规则作出决定, 包括在其做出最后决定之前对缔约各方临时救济措施的建议。

<p style="text-align: center;">第 一 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>c) 关于第十、十一和十三款, 争端任一方的每个缔约方有权采取规定给一缔约方的行动。</p> <p>15. 直接受争端影响的任何缔约方有权依照下述条件参与仲裁程序:</p> <p>a) 希望参与的缔约方应在第三名仲裁人提名后不晚于 10 天为此目的向仲裁庭提交一份声明;</p> <p>b) 仲裁庭应将上述声明通知争端的缔约各方, 争端的缔约各方如对根据本条进行的参与持有反对意见, 应自上述通知发出之日起 30 天内向仲裁庭提出自己的反对意见。仲裁庭应在收到上述反对意见之后 15 天内决定是否允许任何的参与。</p> <p>c) 仲裁庭如果决定允许参与, 参与缔约方应将其参与通知协定的所有其他缔约各方。仲裁庭应采取必要的步骤向参与的缔约方提供案情的文件。参与方可以在仲裁庭规定的时限内, 或本条款第十一款时间表规定的实际可行的范围内, 提交类似的申述书, 并可以参加任何后续的仲裁程序; 和</p> <p>d) 仲裁庭的裁定对参与缔约方具有相等的约束力。</p> <p>16. 争端的所有缔约方, 包括参与的缔约方, 应按照国家法律相一致的程度使仲裁庭的任何决定或裁定全面生效。</p> <p>17. 仲裁庭应将其决定和裁定的副本发送给争端的所有缔约方, 包括参与缔约方。仲裁庭应向保存人提供一份决定和裁定的副本, 但应对保密性的商业资料做出适当的处理。</p> <p>18. 仲裁庭的开销, 包括仲裁人在内的费用和开销应由争端的所有缔约方, 包括参与方平均分摊。国际民航组织理事会主席产生的与本条款 9 b)项的程序有关的任何费用, 应被视作仲裁庭开销的一部分。</p>	

<p>第__条 修改</p>	
<p data-bbox="296 562 657 613" style="text-align: center;">传统方式</p> <p data-bbox="395 629 593 660" style="text-align: center;">(两种选择之一)</p> <p data-bbox="201 687 786 797">任何缔约方可以建议对本协定的规定做任何修改。上述修改只有经所有其他缔约方接受之后方可生效。</p> <p data-bbox="395 871 593 902" style="text-align: center;">(两种选择之二)</p> <ol data-bbox="201 920 786 1339" style="list-style-type: none">1. 任何缔约方可以建议对本协定进行修改。应将上述修改的文本和修改的理由发送给(地区组织的官员), 该官员再将其发给每一缔约方的政府。2. 缔约各方应通知(地区组织的官员)他们是否接受建议的修改, 同时可对修改提出任何意见。3. 如果所有缔约方同意建议的修改并将其各自的批准文书交存给(地区组织的官员), 修改应于最后一份批准文书交存之际生效。 <p data-bbox="296 1375 657 1426" style="text-align: center;">过渡作法</p> <ol data-bbox="201 1458 786 1664" style="list-style-type: none">1. (协定设立的机构)应对本协定进行审议, 并在必要时建议对协定进行修改。2. 上述修改应在得到所有缔约方批准时方可生效。 <p data-bbox="296 1697 657 1749" style="text-align: center;">完全自由化作法</p> <ol data-bbox="201 1780 786 1812" style="list-style-type: none">1. 可以根据下述程序对本协定进行修改:	<p data-bbox="815 369 1393 560">如同解决争端一样, 基于泛地区组织(如欧盟、安第斯条约和东、南非洲共同市场)的地区航空运输安排, 有关的理事会和委员会通过其权力对各项安排进行修改, 并颁发新的或修改过的规章。</p> <p data-bbox="815 678 1393 831">各国希望地区或有限多边协定制定正式修改规定的决定是适用哪些标准使上述修改生效。传统的作法要求一致性的意见, 所有缔约方在修改生效之前需要对修改做出批准。</p> <p data-bbox="815 911 1393 1021">传统作法的另一种选择是将修改过程的程序作用委派给地区组织的一名官员。修改须经所有缔约方的批准方可生效。</p> <p data-bbox="815 1451 1393 1561">这种过渡的作法依赖于简化的修改过程。尽管如此, 修改在生效之前仍需要得到所有缔约方的批准。</p> <p data-bbox="815 1776 1393 1886">完全自由化的作法规定了灵活性, 但由于对修改规定了两种程序可能对修改过程带来了复杂性。</p>

第__条 修改 (续)	
<p style="text-align: center;">完全自由化作法 (续)</p> <p>a) 如果在提出建议修改之日得到所有缔约方至少简单多数的同意，应举行谈判审议修订案；</p> <p>b) 除非另有协议，提出修改建议的缔约方应召集谈判，应在对举行上述谈判达成协议之后不迟于 90 天开始谈判。所有缔约方均有权利参加谈判；</p> <p>c) 如果得到参加上述谈判的缔约方简单多数的通过，保存人应准备一份核验无误的修订案副本，发给缔约各方供其接受；</p> <p>d) 任何修改应在保存人收到缔约方简单多数的书面接受通知之日 30 天后在已经接受修改的缔约方之间生效；和</p> <p>e) 上述修改生效之后，该修改在保存人收到任何其他缔约方的书面接受通知之日 30 天后对该缔约方生效。</p> <p>2. 作为第一款规定的替代程序，可以根据下述程序对本协定进行修改：</p>	<p>一种程序是根据参加修改协定谈判方的简单多数接受和批准修改。修改只在已对其批准的缔约方之间生效，而其他国家则可以随后接受和批准修订案。</p> <p>第二种程序预见的是修订案一经提出既得到所有缔约方的接受，但只有经所有缔约方批准之后方可生效。</p> <p>根据缔约各方对建议的修订案的最初反应和其预想的紧迫性，提出对本协定修订建议的缔约方可以选择使用最有可能使修改得到及时批准的其他作法。</p>

<p style="text-align: center;">第__条 修改 (续)</p>	
<p style="text-align: center;">完全自由化作法 (续)</p> <p>a) 如果所有缔约方在提出建议修改之际通过外交或其他适当的途径书面通知提出修改建议的缔约方他们同意通过修改的建议, 提出修改建议的缔约方应将此通知保存人。保存人应准备一份核验无误的修订案副本, 发给所有缔约方供其接受; 和</p> <p>b) 所通过的修订案应在保存人收到所有缔约方的书面接受通知之日起 30 天后对所有缔约方生效。</p>	

第__条 例外	
<p data-bbox="296 405 657 456" style="text-align: center;">传统方式</p> <p data-bbox="201 472 788 584">任何缔约方均可以对其宣布有国家利益的任何航线、或对提供的运力未超过年度运力（协议的座位数）的航线上拒绝批准额外的航班。</p> <p data-bbox="296 613 657 665" style="text-align: center;">过渡方式</p> <p data-bbox="395 674 593 705" style="text-align: center;">（两种选择之一）</p> <p data-bbox="201 754 788 909">任何缔约方可以通过书面形式向其他缔约方正式宣布，选择不超过（协议的时间期限）的过渡期限内不授予、接受第__条所规定的权利和义务。</p> <p data-bbox="395 1066 593 1097" style="text-align: center;">（两种选择之二）</p> <p data-bbox="201 1144 788 1256">尽管有本协定的规定，缔约各方同意适用附件__（过渡措施）规定的过渡措施，期限不超过（协议的时间期限）。</p> <p data-bbox="296 1285 657 1337" style="text-align: center;">完全自由化方式</p> <p data-bbox="201 1357 788 1431">除本协定的权利之外，本协议定议书的缔约各方还授权他们的指定空运企业经营：</p> <p data-bbox="201 1469 788 1543">a) 授权一方领土和任何一点和多点之间的旅客和混合的定期和包机国际航班；和</p> <p data-bbox="201 1581 788 1655">b) 授权一方领土内各点之间的定期和包机国际航班。</p>	<p data-bbox="815 465 1390 539">传统作法可以对协定规定没有时间限制的例外。第__条（运力）也属于此范畴之内。</p> <p data-bbox="815 748 1390 981">相比之下，过渡作法的例外有时间限制，并可能适用其他例如授权、运力和运价的条款。因此，免除协定的适用在规定的过渡期之前终止。在第一种选择中，一缔约方书面通知其他缔约各方在一定期限内不授予协定中的某些具体的权利和义务。</p> <p data-bbox="815 1137 1390 1211">在这种选择中，各缔约方同意在有限的期限内适用他们相互在协定附件中确定的某些措施。</p> <p data-bbox="815 1350 1390 1543">用议定书形式对基本协定的完全自由化规定的例外，对希望交换第七种自由业务和国内载运权的缔约方规定了额外的权利。应注意到如果协定中包含这种权利，则不需要议定书。议定书适用于那些希望比整个集团走的更远的国家。</p>

<p>第__条 现行协定</p>	
<p data-bbox="296 521 655 573" style="text-align: center;">传统方式</p> <p data-bbox="201 580 788 692">本协定不影响缔约各方之间、或缔约一方与非缔约一方之间已经生效的任何双边、多边协定或其他协定和安排。</p> <p data-bbox="296 725 655 777" style="text-align: center;">过渡方式</p> <p data-bbox="395 784 592 815" style="text-align: center;">(两种选择之一)</p> <p data-bbox="201 831 788 943">缔约各方之间的任何双边或多边航空运输协定如果同本协定不一致时,本协定将取代这类协定。</p> <p data-bbox="395 976 592 1008" style="text-align: center;">(两种选择之二)</p> <p data-bbox="201 1023 788 1095">本协定的规定不允许对缔约各方之间签订的航空运输协定所制定的规定加以限制。</p> <p data-bbox="296 1162 655 1214" style="text-align: center;">完全自由化方式</p> <p data-bbox="201 1220 788 1332">如果本协定在一缔约方和任何其他缔约方之间生效,生效之时在他们之间存在的任何双边航空运输协定应由本协定代替。</p>	<p data-bbox="817 365 1396 517">缔约各方需要对地区或有限多边的协定同现行双边协定和其他安排之间的关系做出决定: 1) 地区或有限多边协定的缔约方之间,和2) 缔约国和非缔约国家之间。</p> <p data-bbox="817 580 1396 692">传统作法承认缔约方之间和缔约方与非缔约方之间的所有现行协定。事实上是地区协定从属于现行协定。</p> <p data-bbox="817 824 1396 936">一种允许与地区协定相符的现行协定的规定仍然有效的过渡方式,而那些不相符的规定则被取代。这产生了现行协定的规定归类的问题。</p> <p data-bbox="817 1016 1396 1128">另一种过渡作法是将地区协定的灵活性视为最低的程度,而允许缔约方之间的双边协定有更灵活性的安排。</p> <p data-bbox="817 1220 1396 1453">完全自由化的模式只是用地区或有限多边的协定替代缔约各方之间现行的双边协定。它防止地区或有限多边协定的缔约各方之间出现双重系统的协定(但双边协定的某些规定继续有效),同时消除了某些双边规定是否与地区或有限多边协定相符的问题。</p>

第__条 审议	
<p>1. 每（年数）应对本协定进行一次审议，以便确定是否需要修改。如经（缔约方数目）缔约方的要求，可提前进行审议。</p> <p>2. 保存人在与缔约各方协商之后，应对协定商定的审议日期和程序通知缔约各方。应在会议召开（天数）天之前做出上述通知。</p>	<p>本条款规定了进行审议的机会，以评估本协定的执行情况和决定是否需要做任何修改以便提高其有效性。缔约各方可以对审议的程序达成协议。</p>

<p>第__条 退出</p>	
<p>1. 任何缔约方可以通过向保存人提交书面的退出通知退出本协定。保存人应在收到退出通知（商定的天数）天内通知其他的缔约各方。</p> <p>2. 退出应在保存人收到通知之后 12 个月后生效，除非缔约方在 12 个月期限内书面通知保存人撤销其通知。</p> <p>[3. 如果因为退出，本协定缔约方的数目低于（商定的数目），本协定应在最后一份上述退出通知生效之日起停止生效。]</p>	<p>如果某些地区协定是基于泛地区组织，退出的通知应送交地区组织的官员或实体。一缔约方可以根据其本国的国家利益在一规定的时间范围内通知退出本协定。</p> <p>选择的案文对一缔约方退出会使某一协定不再生效做了规定，因为某些协定要求一定数量的批准以使协定继续有效。</p>

第__条 保存人	
<p>1. 本协定的原件应由（经商定的缔约方或地区实体）保存，它应被指定作为本协定的保存人。</p> <p>2. 保存人应将本协定核验无误的副本发送给本协定的所有缔约各方和任何随后加入本协定的国家。</p> <p>3. 本协定生效之后，保存人应根据联合国宪章第 102 条将本协定核验无误的副本发送给联合国秘书长以供登记和公布（和根据公约第 83 条发送给国际民航组织的秘书长）。保存人还应以同样方式发送任何生效的修订案的核验无误的副本。</p> <p>4. 保存人应根据本协定第__条（争端的解决）所做出的任何仲裁决定和裁决的副本提供给缔约各方。</p> <p>[5. 保存人应保存根据本协定第__条（指定和许可）第四款对空运企业的指定和经营许可的中央化登记簿。]</p>	<p>缔约各方需要指定一个保存人负责将本协定、任何修订案或议定书核验无误的副本发送给所有签字国和加入国。</p> <p>保存人通知国际民航组织可以包含在向国际民航组织登记的单独条款中。</p> <p>选择的案文是缔约各方同意保存对空运企业指定和经营许可的中央化登记簿。</p>

<p style="text-align: center;">第__条 签字和批准</p>	
<p>1. 本协定应对[协定缔约方的政府]开放签字。</p> <p>2. 本协定须得到批准。批准书应交存给保存人。</p>	<p>本条款遵循多边协定的通常作法，即协定应向所有列出的政府开放签字。签字可在任何时间进行，比如部长级的会议，或其后由这些政府适当授权的代表签署。</p> <p>如果成为本协定的缔约方，一缔约方政府必须同时根据其本国的立法程序对其决定做出批准。记录批准的文件应交存给指定的保存人。</p>

第__条 加入	
<div data-bbox="296 405 655 456" style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px;">传统方式</div> <div data-bbox="395 465 592 495" style="text-align: center;">(两种选择之一)</div> <p data-bbox="201 546 788 613">本协定应对任何 (地区组织名称) 的缔约方开放加入。</p> <div data-bbox="395 689 592 719" style="text-align: center;">(两种选择之二)</div> <p data-bbox="201 770 788 837">经本协定所有缔约方的批准, 本协定应对 (说明地区) 的其他缔约方开放加入。</p> <div data-bbox="296 904 655 956" style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px;">过渡方式</div> <ol data-bbox="201 1008 788 1397" style="list-style-type: none"> <li data-bbox="201 1008 788 1151">1. 本协定一方面应适用于 (建立广泛的地区组织协定) 所适用的领土和根据 (该协定) 规定的条件, 另一方面适用于 (协定当中包括的国家名称) 的领土。 <li data-bbox="201 1240 788 1397">2. 加入缔约方应向保存人交存适当的加入文书。加入应自保存人收到上述加入文书之日起生效。保存人应将核验无误的加入文书副本发送给所有缔约方。 <div data-bbox="296 1429 655 1480" style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px;">完全自由化方式</div> <p data-bbox="201 1532 788 1644">本协定生效之后, 任何是第__条 (航空保安) 列出的航空保安公约的缔约方, 可以通过向保存人交存加入文书加入本协定。</p>	<p data-bbox="817 537 1394 647">基于广泛的地区组织增加地区或有限多边协定缔约方的传统作法是用于该组织接纳的新国家。</p> <p data-bbox="817 761 1394 871">不是基于泛地区组织的地区协定的传统作法需要现有缔约方的一致意见批准地区内的其他国家成为本协定的缔约方。</p> <p data-bbox="817 1008 1394 1117">过渡作法是对一协定进行谈判, 接受不属于泛地区组织成员的国家加入地区的航空运输协定。</p> <p data-bbox="817 1532 1394 1644">根据完全自由化的方式, 协定对任何批准了航空保安公约的国家开放, 因此具有最灵活的标准将协定扩大到其他的国家。</p>

<p>第__条 生效</p>	
<p data-bbox="296 400 657 454" style="text-align: center;">传统方式</p> <p data-bbox="201 510 788 577">本协定自所有签字缔约方向保存人交存其批准书后生效。</p> <p data-bbox="296 645 657 698" style="text-align: center;">过渡方式/完全自由化方式</p> <ol data-bbox="201 745 788 1010" style="list-style-type: none">1. 本协定自（商定的数目）份批准书交存之日（商定的日期）生效。此后对于其他缔约方，本协定自其交存批准或加入书之后（天数）天生效。2. 保存人应向每一缔约方通报本协定生效的日期。	<p data-bbox="818 501 1396 611">传统的生效规定要求全体参与谈判和/或签署协定的缔约方在协定对任何一方生效之前应予以批准。</p> <p data-bbox="818 734 1396 927">缔约各方需要就交存日期以及需要多少签字国家使本协定对那些批准本协定的缔约方生效达成协议。对批准的数目达成协议将影响到协定生效的进度。合理的折衷作法（比如50%的批准）将会使协定相对快速生效。</p>

附件 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，下列规定将规范.....</p>	<p>该附件是一项国际民航组织的建议，论述了参与问题及推动自由化发展的持续性问题。它是根据包含参与和优选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，那么它们将被认作参与措施。否则，它们将被看成优选措施。</p> <p>以下是一个提示性题目目录，各国可以在附件中加入这些项目作为过渡性措施：指定空运企业的数量、所有权和控制标准、运力和班次、航线和业务权、代号共享、包机航班、多种交通方式联运服务、运价、航班时刻、及“开展业务”等问题，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选措施的材料。</p> <p>如果一项特定的条款(或附件)不能立即生效，但在过渡期间应该以有限方式执行时，可以使用本条款。例如：各方虽然商定有航线安排的附件，给予各方无限的第五自由业务，但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)和一个第三国之间全部行使当地的交通业务权。</p> <p>本条款同第一条款相似，但有分阶段执行的期限。例如：虽然允许无限制的代号共享，但缔约各方可以同意只允许各方空运企业在规定的时期内，逐步地扩展其第三国代号共享航班(班次)。</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，虽然运价条款不要求申报和批准运价，但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>