

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 4： 对进展中的自由化全球框架的讨论

4.2： 国际航空运输总体原则宣言

国际航空运输总体原则宣言

（由秘书处提交）

摘要

本文件提出国际航空运输总体原则宣言草案，解释该宣言的各项目标，以及在本次会议期间审议该草案的程序安排。

会议的行动在第 4.1 段。

1. 引言

1.1 根据议程项目 4.2，本次会议预期要审议并通过一项国际航空运输总体原则宣言。本文件附件 A 是秘书处在航空运输规章专家小组的协助下编写的该宣言的草案，下文还对该宣言的各项目标以及完成宣言定稿的程序安排做了解释。

2. 目标

2.1 在编写本文所附的宣言草案时，秘书处始终铭记以下考虑：

- a) 本项宣言是不同于根据先前主要针对各缔约国或国际民航组织而提出的议程项目，对具体议题得出的各种结论和建议，而是由本次会议产生的一项分别成果。它的目的，是国际航空界通过本次对正在进行的自由化发表一项统一的声明，其针对的对象要远远超出航空界的范围。由于航空运输业今天面临的许多关键问题，日益影响到航空界以外的利益且反之亦然，会议发表这样一项声明，对于与非航空类实体（如负责贸易、竞争和环境的机构）的关系，乃至与整个世界社会的关系，都将具有特别的价值。
- b) 本项宣言，顾名思义，不会象会议的结论和建议那样详细列举各种政策和程序，而是规定出一些具有世界范围适用性的关键原则，以便为民用航空今后长期的发展提供指导。本项宣言不仅应该尊重各项现行的政策和迄今为止一直指导着航空业的各项原则（特别

是《芝加哥公约》), 而且还应该展现对国际民用航空未来远景的构想。

- c) 为了实现 a)和 b)中设定的目标, 本项宣言应该建立在广泛的基础之上, 应能反映出国际民航组织各缔约国处在经济发展各个阶段上的利益和关注; 应该具有向外性, 即对非航空类群体包括一般公众具有意义; 应该具有前瞻性, 为国际航空运输的长远未来制定指导原则。宣言所用的语言应该具有普遍性, 但应重点突出, 通俗易懂。在这方面, 行文越是简洁, 发出的信息就越有份量。

3. 程序安排

3.1 虽然所附宣言草案可作为会议审议的基础, 但宣言的定稿则须在考虑到先前的讨论, 尤其是各项结论的基础上, 在会议期间形成。

3.2 为了促进宣言定稿过程, 请与会各代表团和观察员研究本文件附篇 A 中所载宣言草案, 有修改意见的, 请尽快但不迟于 2003 年 3 月 26 日, 星期三 1700 时, 将具体的修改意见书面(用附篇 B 提供的表格或其他书写形式)通知会议秘书。这样, 秘书处始得在吸收了收到的意见之后整理好宣言的修订版本, 及时提交给 3 月 28 日, 星期五下午的会议审议, 并于 2003 年 3 月 29 日, 星期六上午予以通过。草案的修订本将作为 ATConf/5-WP/24 号文件分发。

4. 会议的行动

4.1 请会议:

- a) 注意宣言的各项目和宣言定稿的程序安排; 和
- b) 通过附篇 A 所载、并经过可能修订的国际航空运输总体原则宣言。

附录 A

国际航空运输总体原则宣言草案

国际民用航空组织（ICAO）于 2003 年 3 月 24 日至 29 日，在其蒙特利尔总部以自由化的挑战和机遇为题，举行了世界范围的航空运输会议，出席会议的有一个国家和一个国际组织；会议：

意识到国际民用航空的重要作用及其对国家发展和世界经济的贡献；

注意到全球化、自由化和私有化对国际航空运输的管理和运行环境带来的各种变化，以及进行管理改革以确保民用航空安全、有序地成长的需要；

重申《国际民用航空公约》（《芝加哥公约》）规定的主权、公正平等的机会、不歧视、相互依存、协调一致与合作等项基本原则，一直成功地指导着国际航空运输，并将继续作为国际民用航空未来发展的基础；

特此宣言如下：

1. 总体原则

1.1 国际民航组织及其缔约各国，连同航空运输业界及民用航空的其他利害关系人，致力于保证国际民用航空继续沿着下述方向发展：

- a) 确保达到高度和不断改善的安全和保安水平；
- b) 致使国际航空运输在健全、稳定的经济基础上成长；
- c) 按顾客的愿望提供服务；
- d) 提高效率，尽量减少市场扭曲现象；
- e) 提供充分和有效的保障措施以确保公平竞争；
- f) 以合理成本提供充分的支持性基础设施；
- g) 努力减少航空对环境的影响；
- h) 鼓励各国参与，尊重国家主权，促进机会平等和互利；
- i) 在全球层次促进合作与协调一致；和
- j) 恰当顾及国际航空运输全体利害关系人的利益，包括航空承运人和其他经营人、使用者、机场、社区、劳工以及旅游和旅行服务提供者。

2. 安全与保安

2.1 无论经济管理安排发生何种变化,安全和保安在国际航空运输的运行和发展中必须继续占据首要位置。

2.2 各国之间应该进行合作,以确保在世界范围内统一实行安全和保安监督。

2.3 安全和保安措施应该以符合成本—效益的方式予以实施,以免给民用航空造成无谓的负担;尤其是,保安措施应该尽量避免扰乱或阻碍旅客、货物、邮件或航空器的流动。

3. 逐步自由化

3.1 应该普遍遵守和执行国际航班过境协定 (IASTA)。

3.2 管理改革的目标,是要建立起一个在不妨害安全和保安的前提下,航空运输得以按照稳定、高效和经济的方式得到发展的环境。

3.3 各国所共有的一个根本目标就是以可靠和持续的方式参与国际航空运输体系。

3.4 各国自行确定国际航空运输管理改革的道路和进度,视情形选用双边、次区域、区域、有限多边或全球的途径。

3.5 国际航空运输的经济自由化应该循序渐进、有条不紊地进行,同时采取恰当的保障措施以确保安全、保安和公平竞争。

3.6 对发展中国家的利益和需要应该特别加以考虑,适当时可以给予优惠措施。

3.7 对国际航空运输市场的准入、航空承运人获得国际资本及其从事商业活动的自由,应该逐步减少经济管理上设置的障碍。

3.8 应该继续鼓励航空运输业为顾客提供和改善服务,并采取恰当措施保护消费者的利益。

3.9 应该逐步减少或取消向航空承运人和消费者征收的税项(即为一般收入目的而非为民用航空专门征收的税项),因为这种税收会对国际航空运输的发展产生消极影响。

3.10 应该在世界范围内实行统一的现代航空承运人赔偿责任制度,亦即 1999 年的蒙特利尔公约,以推动自由化的进展。

3.11 透明度是促进国内国际经济增长、竞争能力和财务稳定的一个重要因素,而且可以强化自由化的效益。

4. 竞争与合作

4.1 各国之间进行合作可以推动自由化,避免冲突,尤其有利于处理涉及国际航空运输的竞争法律/政策问题。

4.2 各国应避免采取可能影响国际航空运输协调、有序发展的单方措施，而应该保证不在没有恰当考虑国际航空运输特殊性的情况下，将本国的政策和法律适用于国际航空运输。

4.3 继续向航空运输部门提供国家援助的国家，应该采取透明的和有效的措施，确保这种援助不致对市场竞争产生消极的影响。

4.4 应该继续提供多边联运系统，使得国家、航空承运人、旅客和运货人都可以在不受歧视的基础上进入全球航空运输网络。

5. 基础设施和环境

5.1 应该在不加歧视的基础上，以合理的费用提供支持航空运输的充足的基础设施，包括机场和航行服务。

5.2 全球航空界应该以对环境负责的方式，努力促进航空运输的发展，以便在民用航空增长和环境质量两方面实现最大程度的兼顾。

6. 国际民航组织的作用

6.1 国际民航组织应该在推动国际航空运输的经济自由化方面继续发挥领导作用。

6.2 国际民航组织应该继续促进与对民用航空有兴趣的其他政府间组织和非政府组织之间的有效沟通与合作，以便在全球协调一致，避免重复努力。

6.3 缔约各国应该继续随时向国际民航组织通报国际航空运输方面的各项发展，包括在各个层次上推出的自由化安排；并在其他论坛上促进人们对国际民航组织的使命和作用的充分了解。
