

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

总体原则宣言的修订草案

（由秘书处提交）

1. 引言

1.1 根据 WP/19 号文件中第 3 段介绍的程序安排，收到了大量对总体原则宣言草案的意见，其中包括对 WP/19 号文件附录 A 中草案的实质内容、结构和编辑方面的修订建议。

1.2 经与会议主席和理事会主席磋商，由秘书处准备的宣言草案修订文本以附录形式附在本文件之后。

2. 会议的行动

2.1 请会议通过附录中的宣言草案。

— — — — —

附录

国际航空运输自由化总体原则宣言草案

注：方括号中的文字表示 WP/19 号文件附录 A 中资料的原始出处（未经增加或修订前）。

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：

忆及《国际民用航空公约》（《芝加哥公约》）序言中的崇高目标；[新增部分]

意识到国际航空运输的重要作用及其对国家发展和世界经济的贡献；

强调安全和保安在国际航空运输中的至关重要性；[新增部分]

注意到自 1994 年第四次世界范围航空运输会议以来，经济的发展、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；以及为促进航空运输业的商业变革而正在进行的管理发展的需要，同时并应该确保世界范围民用航空的持续安全、保安以及有序发展；

重申《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，连同航空运输界以及民用航空的其他利害关系人，致力于保证国际航空运输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；[1.1a 段]
- b) 鼓励各国有效和持续地参与国际航空运输并从中受益，尊重国家主权和机会均等；[1.1h 段]
- c) 通过维护“利益共同体”的原则和加强对发展中国家的优惠措施照顾到各国经济发展的不同水平；[新增部分]
- d) 以合理成本提供充分的支持性基础设施；[1.1f 段]
- e) 促进向提供资源，特别是对发展中国家；[新增部分]
- f) 在适应管理和运作环境的支持下，能够在经济持续性的基础上发展；[1.1b 段和 1.1g 段]
- g) 努力减少航空对环境的影响；

- h) 满足顾客和公众对服务需求的合理期望，特别是低票价或非经济性的航线；[1.1c 段]
- i) 提高效率，尽量减少市场扭曲现象；[1.1d 段]
- j) 充分和有效地保护竞争；[1.1e 段]
- k) 在次地区、地区和全球范围促进合作和协调一致；和[1.1i 段]
- l) 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、用户、机场、社区、劳工以及旅游和旅行服务提供者；[1.1j 段]

最终目的是尽可能给予国际航空运输经济自由，同时尊重其特有的特点，特别是需要确保高标准的安全、保安和环境保护。[新增部分]

2. 安全和保安

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，各国必须承担在确保安全和保安监督管理方面的重要责任；[第 2.1 段]

2.2 各国应进行合作，根据《芝加哥公约》所规定的义务，确保在世界范围内统一的安全和保安监督；[第 2.2 段]

2.3 各国应特别注意在涉及航空器租赁、航空公司代号共享或有相似安排的跨越国境的运营对安全和保安的影响。[新增部分]

2.4 安全和保安措施应该以符合成本—效益的方式予以实施，以免给民用航空产生无谓的负担；[第 2.3 段]

2.5 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；和[第 2.3 段]

2.6 经济进一步自由化的实施必须确保对任何航空器的运营都必须在一个明确指明的国家、或由该国国家指定的管理机构来负责所有的安全和保安问题。[新增部分]

3. 参与和持久性

3.1 各国所共有的一个根本目标就是以有效和持续的方式参与国际航空运输并从中受益、尊重国家主权和机会均等；[3.3 段]

3.2 各国应该制定和采取保障措施以确保安全、保安、经济稳定和公平竞争。[第 3.5 段]

3.3 各国应确保在不加歧视的基础上，以合理的收费提供必要的机场基础设施和空中导航服务。[第 5.1 段]

3.4 对机场和空中导航服务的收费只应为支付向民用航空提供设备和服务的费用；[第 3.9 段]

3.5 对发展中国家的利益和需求应该特别加以考虑，可以给予优惠措施和财政援助。[第 3.6 段]

3.6 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，降低航空运输对环境的影响，以便在民用航空安全、经济有效和有序的增长和环境质量两方面实现最大程度的兼顾。[第 5.2 段]

4. 自由化

4.1 正在进行的管理变革的目标，是要创建一个在不妨害安全和保安、尊重社会和劳动标准的前提下，国际航空运输能以稳定、高效和经济的方式得到发展和繁荣的环境；[第 3.2 段]

4.2 应该普遍遵守和执行国际航班过境协定（IASTA）；[第 3.1 段]

4.3 应该在世界范围实行现代航空承运人赔偿责任制度，亦即 1999 年的《蒙特利尔公约》，以巩固自由化的基础；[第 3.10 段]

4.4 各国应以灵活的方式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、次地区、地区、有限多边或全球的途径；[第 3.4 段]

4.5 各国应切实可行地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实现自由化；[第 3.7 段]

4.6 各国应该认真考虑以照顾到其他国家，在保持对安全管理和保安监督有明确责任制的前提下，对航空承运人发展跨国界的所有权和控制权，和/或根据主要经营场所对航空承运人指定的努力；[新增部分]

4.7 各国应认真考虑，在保持对安全管理和保安监督有明确责任制的条件下，加速实现国际航空货运服务的管理自由化；[新增部分]

4.8 透明度是促进国内、地区以及国际经济增长、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；和[第 3.11 段]

4.9 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。[第 3.8 段]

5. 竞争与合作

5.1 竞争法的制定和执行在各国正向自由化市场时对的公平竞争起到了重要的保护作用；[新增部分]

5.2 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、和劳动条件问题；[第 4.1 段]

5.3 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；[第 4.2 段]

5.4 向航空运输部门提供国家援助应该是合理的，各国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，或由于这种援助的临时性而导致非持续性的结果；和[第 4.3 段]

5.5 根据遵守适用的竞争法律，各国应继续接受提供多边联运系统，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。[第 4.4 段]

6. 国际民航组织的作用

6.1 国际民航组织应该在推动和协调国际航空运输的经济自由化和确保安全和保安方面继续发挥全球性的领导作用；[第 6.1 段]

6.2 国际民航组织应该继续促进与对国际航空运输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；[第 6.2 段]

6.3 各国应该考虑选择使用通过国际民航组织提供的，有关国际航空运输自由化的管理方案；和[新增部分]

6.4 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。[第 6.3 段]