

世界范围航空运输会议：自由化的挑战和机遇

2003年3月24—29日，蒙特利尔

议题项目 2： 审议自由化的关键管理问题

2.2： 市场准入

航空货运服务的自由化

(由大韩民国提交)

摘要

大韩民国强调了航空货运自由化平衡的必要性。对货运自由化的考虑应优先于客运。为保持参加国各国之间的平衡，自由化的范围应首先包括第3种和第4种自由业务权。如果在货运服务中实行第5种和第7种业务权的自由化，那么第8种自由权也应包括在内，以维持参加国各国之间的平衡。

会议的行动在第4.1段

1. 引言

1.1 自由化对航空货运服务而言比客运服务更具可行性。因为到目前为止，许多国家对航空货运服务的管理和限制较之客运服务更为宽松。另外，许多国家已经在双边或地区一级实现了航空货运服务的自由化。此外，许多国际组织，例如世界贸易组织（WTO）、经济合作和发展组织(OECD)以及亚太经济合作理事会 (APEC)，都对航空货运自由化进行过激烈的争论。

1.2 进一步讲，航空货运业务比客运业务增长更为迅速的事实，及其自由化的成功经验都为航空货运自由化的必要性和合理性提供了坚实的基础。

1.3 但是，还存在一些不易达成统一解决方案的问题，例如，客货运之间的冲突、业务权和运营的灵活性等，因此有必要事先进行审议。

2. 讨论

2.1 关于客货运之间的冲突问题，该问题很可能起因于那些经营全货机和客货混合型航空器的航空承运人。在这种情况下通常适用客运服务的规定，特别是对客货混合服务而言。

2.2 有关货运服务的规定通常包含在客运服务的规定中，甚至在有些情况下，多数国家在其航空运输协定中没有包括货运服务的规定。因此，纯粹的货运自由化可能会给客运服务带来双重问题。

2.3 参加国各国之间业务权平衡的是一个实质性的问题。第 3 种和第 4 种自由业务权通常是在互惠的原则基础上进行双边交换的，而第 5 种业务权是根据个案情况给予的，第 7 种业务权一般是不允许的，因为所提供的服务不是从始发国开始。无限制的允许行使第 5 种和第 7 种自由业务权将严重破坏国内以及双边市场，并会对参加各国带来严重的不平衡。

2.4 在货运服务中实行第 5 种和第 7 种业务权的自由化将使谈判力量较弱的国家与谈判能力较强的国家相比，处于更为不利的位置，因为它与邻国行使这些业务权的机会将远远低于那些较强的国家。

2.5 如果在货运服务中实行第 5 种和第 7 种业务权的自由化，那么第 8 种自由业务权也应包含在自由化之列，以求保持参加国各国之间的平衡。这样做也能够使那些谈判力量较弱小的国家对实行第 5 种和第 7 种货运业务权自由化而造成的不利影响得到一定的补偿。

2.6 第 8 种业务权不仅适用于货运服务，它同时也以同样的方式适用于客运服务。

2.7 因此，航空货运服务自由化应仅限于第 3 种和第 4 种自由业务权，或者扩大到包括第 8 种业务权以确保参加国各国之间的平衡。

3. 结论

3.1 请会议作出如下结论：

- a) 航空货运服务应优先于客运服务考虑实行自由化；
- b) 对航空货运服务自由化倾向首先仅限于第 3 种和第 4 种自由业务权以维护参加国各国之间的平衡；
- c) 如果在航空货运服务中实行第 5 种和第 7 种业务权的自由化，那么也应同时包括第 8 种业务权，以保持参加国各国之间的平衡；和
- d) 应采用单独的航空货运服务附件或单独的航空货运框架，以确保航空货运服务的稳定运营，包括全货航班和客货混合航班。

4. 会议的行动

4.1 请会议在审议这一项目时考虑到这些观点和结论。