

Doc 9587



国际航空运输经济管理 的政策与指导材料

经秘书长批准并由其授权出版

第三版 — 2008年

国际民用航空组织

Doc 9587



国际航空运输经济管理 的政策与指导材料

经秘书长批准并由其授权出版

第三版 — 2008年

国际民用航空组织

国际民用航空组织分别以中文、阿拉伯文、英文、法文、俄文和西班牙文版本出版
999 University Street, Montreal, Quebec, Canada H3C 5H7

订购信息和经销商与书商的详尽名单，
请查阅国际民航组织网站 www.icao.int。

第三版 — 2008 年

Doc 9587 号文件 — 《国际航空运输经济管理的政策与指导材料》

订购编号：9587

ISBN 978-92-9231-643-3

© ICAO 2010

保留所有权利。未经国际民用航空组织事先书面许可，不得将本出版物的任何部分
复制、存储于检索系统或以任何形式或手段进行发送。

前 言

1. 本文件为 Doc 9587 号文件的第三版，是国际民航组织为各缔约国制定的有关国际航空运输经济管理的结论、决定和指导材料的汇编。该汇编源于根据大会 A23-17 号决议编写并于 1984 年出版的 Doc 9440 号文件，而该文件由 1992 年出版的 Doc 9587 号文件第一版取代。现版本对 1999 年出版的第二版进行了更新，增补了自那以来本组织制定的新的政策指导材料。

内容和结构

2. 包括在正文中的的结论、决定和指导材料是经大会或理事会批准的涉及国际航空运输管理的经济方面的相应材料。鉴于不断变化的管理情况，这份单一的文件设法全面介绍国际民航组织的所有有关政策和指导材料。为了更加便于用户使用、方便参阅，现版本的正文编排为八个部分，每个部分论述一个广泛的管理题目。现版本增加了关于正出现的问题的一些新的政策指导材料，例如，航空安全和保安、以及环境保护，这也和航空运输的经济管理有关。

3. 此外，本文件包含 6 个附录，提供了额外的指导材料，主要是由一个专家组或秘书处拟订的，并经秘书长批准。前三个附录与上一版一样，即：附录 1—不定期航班的指导原则，附录 2—避免或解决竞争法适用于国际航空运输时产生的冲突的指导材料，附录 3—国际航空运输经济管理中对中国发展国家的优惠措施。三个新的附录是：附录 4 载有第五次世界范围航空运输会议（ATConf/5）的结论、示范条款和建议；附录 5 包含国际民航组织航空运输协定范本（TASAs）；附录 6 转载了大会 A36-15 号决议《国际民航组织在航空运输领域的持续政策的综合声明》。

资料来源和相关出版物

4. 本文件所载的国际民航组织在航空运输领域的政策源自于《国际民用航空公约》（《芝加哥公约》）、《国际航班过境协定》、《国际航空运输协定》及有关大会决议的某些条款。1998 年 10 月，大会通过了 A32-17 号决议，将此前的关于航空运输的所有大会决议合并为一个单一的决议，构成国际民航组织在航空运输领域的持续政策的综合声明。随后的历届大会决议对该综合声明进行了定期更新，最近的是 A36-15 号决议。

5. 除了上述材料外，本文件还包括：其他大会决议（如关于环境保护）和理事会决议、声明和决定的相关案文；国际民航组织有关会议的宣言；五次世界范围航空运输会议（1977 年、1980 年、1985 年、1994 年和 2003 年）通过的并经理事会批准的建议；由国际客货运价制定机制专家组、航空运输管理专家组（原航空运输服务管理专家组）制定的并经理事会认可的相关建议。

6. 下列出版物为本文件中的结论、决定及补充指导材料提供了背景资料：

《国际民用航空公约》（Doc 7300 号文件）

《大会有效决议》（截至 2007 年 9 月 28 日）（Doc 9902 号文件）

- 《航空运输特别会议报告》(Doc 9199 号文件)
- 《第二次航空运输会议报告》(Doc 9297 号文件)
- 《第三次航空运输会议报告》(Doc 9470 号文件)
- 《世界范围航空运输会议报告》(ATConf/4—1994 年)(Doc 9644 号文件)
- 《世界范围航空运输会议报告》(ATConf/5—2003 年)(Doc 9819 号文件)

7. 特别有关系的是秘书处应理事会之请编制的《国际航空运输管理手册》(Doc 9626 号文件),它是国际航空运输经济管理的基本参考文件,并是对本文件的补充。该手册对国家的、双边的和多边的现行管理过程和结构以及管理内容和关键问题进行了叙述和分析。

8. 关于本文件没有纳入的国际航空运输管理其他具体方面的指导材料,请参见下列出版物:

机场和空中航行服务经济与管理

- 《国际民航组织关于机场和空中航行服务收费的政策》(Doc 9082 号文件)
- 《空中航行服务经济手册》(Doc 9161 号文件)
- 《机场经济手册》(Doc 9562 号文件)
- 《机场和空中航行设施使用费手册》(Doc 7100 号文件)
- 《关于全球导航卫星系统(GNSS)的提供和运行的财政及相关组织管理问题的报告》(Doc 9660 号文件)
- 《机场和空中航行服务经济会议的报告》(ANSCConf 2000)(Doc 9764 号文件)

简化手续

- 附件 9 — 《简化手续》
- 《与飞行有关的公众信息动态显示》(Doc 9249 号文件)
- 《机读旅行证件》(Doc 9303 号文件)
- 《在机场和海运站向人员提供指引的国际标志》(Doc 9636 号文件)
- 《残疾人对航空运输的使用》(国际民航组织 274 号通告)
- 《旅客姓名记录(PNR)数据指导方针》(国际民航组织 309 号通告)

税收

- 《国际民航组织关于国际航空运输领域的税收政策》(Doc 8632 号文件)

环境保护

- 《与当地空气质量有关的航空器排放收费指南》(Doc 9884 号文件)
- 《航空排放权交易使用指南》(Doc 9885 号文件)

未来修改

9. 现版本收入了截止到 2004 年 10 月 8 日有效的大会和理事会通过的结论和决定。大会 A36-15 号决议除其他外指示理事会使文件所载指导原则不断更新，并满足各缔约国的要求，据此，现版本将依据大会和理事会的未来决定不时进行更新和修改。

目 录

	页码
第1部分 管理协定与协议	1-1
A. 芝加哥公约.....	1-1
B. 国际航班过境协定.....	1-2
C. 国际航空运输协定.....	1-6
D. 定期国际航班的定义.....	1-9
E. 经济管理的一般政策.....	1-15
F. 参与和保障措施.....	1-26
G. 航空安全和保安.....	1-28
第2部分 航空公司所有权和联合经营	2-1
A. 航空公司所有权和控制权.....	2-1
B. 联营组织和合营航班.....	2-3
C. 国际经营机构所用的航空器.....	2-4
第3部分 航空公司运力管理	3-1
A. 事先确定式示范条款.....	3-1
B. 百慕大I式示范条款.....	3-3
C. 自由确定式示范条款.....	3-8
D. 运力与资源.....	3-11
第4部分 国际客货运价	4-1
A. 关于客货运价的大会决议.....	4-1
B. 双边运价条款.....	4-2
C. 制定客货运价的多边机制.....	4-17
D. 关于制定客货运价的有关做法和程序.....	4-19
E. 关于定期旅客飞机票价的规则和条件.....	4-20
第5部分 计算机订座系统	5-1
A. 有关计算机订座系统的大会决议.....	5-1
B. 有关国际民用航空组织计算机订座系统行为准则的理事会决议	5-2
C. 管理和使用计算机订座系统的行为准则	5-2
D. 关于适用行为准则的说明	5-9
E. 计算机订座系统的示范条款	5-28

	页码
第6部分 航空公司的商务事项	6-1
A. 地面服务.....	6-1
B. 货币兑换及收益的汇兑.....	6-2
C. 当地费用的支付.....	6-3
D. 非本国人员和对当地服务的利用.....	6-3
E. 航空运输产品的销售和营销.....	6-4
F. 代码共享的消费者方面.....	6-4
第7部分 扩大的管理环境	7-1
A. 服务贸易.....	7-1
B. 竞争法.....	7-2
C. 环境保护.....	7-4
D. 征税.....	7-27
第8部分 其他管理问题	8-1
A. 协定及协议的登记	8-1
B. 航空器的租赁、包用和互换.....	8-2
C. 机场和航行服务的费用	8-5
D. 国家补助和补贴	8-6
E. 国际航空邮件	8-6
F. 航空燃油	8-6
附录1 不定期航班的指导原则	A1-1
附录2 关于避免或解决竞争法适用于国际航空运输所引起的冲突的指导材料	A2-1
附录3 对发展中国家在国际航空运输经济管理中的优惠措施	A3-1
附录4 第五届世界范围航空运输会议的结论、示范条款和建议	A4-1
附录5 国际民航组织航空运输协定范本	A5-1
附录6 国际民航组织关于航空运输领域的政策	A6-1

第 1 部分

管理协定与协议

A. 芝加哥公约

1.1 《国际民用航空公约》（《芝加哥公约》）的某些条款述及各缔约国之间在国际航空运输管理方面权利交换的基本问题。其涉及主权、不定期飞行的权利、定期航班、国内载运权及“航班”定义的各项条款转载于后。1982年，理事会根据航空运输特别会议（SATC，1977年）提出的建议3，对《芝加哥公约》的第五条、第六条、第九十六条第一款进行了审查，认为对上述各条款进行修改既无必要，也不恰当。《芝加哥公约》中与经济管理的其他方面有关的各条款按其具体主题载于本文件的其他部分。

第一条

主权

缔约各国承认每一国家对其领土之上的空域具有完全的和排他的主权。

.....

第五条

不定期飞行的权利

缔约各国同意其他缔约国的一切不从事定期国际航班飞行的航空器，在遵守本公约规定的条件下，不需要事先获准，有权飞入或飞经其领土而不降停，或作非商业性降停，但飞经国有权令其降落。为了飞行安全，当航空器所欲飞经的地区不得进入或缺乏适当航行设施时，缔约各国保留令其遵循规定航路或获得特准后方许飞行的权利。

此类航空器如为取酬或出租而载运旅客、货物、邮件但非从事定期国际航班飞行，在遵守第七条规定的情况下，亦有上下旅客、货物或邮件的特权，但上下的地点所在国家有权规定其认为需要的规章、条件或限制。

第六条

定期航班

除非经一缔约国特准或其他许可并遵照此项特准或许可的条件，任何定期国际航班不得在该国领土上空飞行或进入该国领土。

第七条

国内载运权

缔约国有权拒绝准许其他缔约国的航空器为取酬或出租在其领土内载运旅客、邮件和货物前往其领土内另一地点。缔约各国承允不缔结任何协议在排他的基础上特准任何其他国家或任何其他国家的航空公司享有任

.....

第九十六条

就本公约而言：

- a) “航班”指以航空器从事旅客、邮件或货物的公共运输的任何定期航班。

.....

B. 国际航班过境协定

1.2 1944 年于芝加哥召开的国际民用航空会议最后文件中除其他外包括了《国际航班过境协定》，根据该协定，定期航班的非商业性权利是多边交换的。该协定的全文转载于后。截止到 2007 年 5 月 1 日，123 个缔约国加入了该协定。

本《国际航班过境协定》的签字国与接受国，作为国际民用航空组织的成员国，声明如下：

第一条

第一款

每一缔约国给予其他缔约国以下列关于定期国际航班的空中自由：

- 1) 不降停而飞越其领土的权利；
- 2) 非商业性降停的权利。

本款规定的权利不适用于禁止定期国际航班使用的军用机场。在战争或军事占领地区及战时通往此等地区的补给路线上，此项权利的行使须经军事主管当局的核准。

第二款

上述权利的行使应按照《国际民用航空临时协定》的规定，在《国际民用航空公约》生效后，则按照该公约的规定。该协定和公约都是于 1944 年 12 月 7 日在芝加哥制定的。

第三款

一缔约国给予另一缔约国的航空公司以非商业性经停权利时，可要求该航空公司在此经停地点提供合理的商务性服务。

此项要求在经营同一航线的航空公司间不应形成差别待遇，应考虑到航空器载运能力，而且在执行此项规定时，应不损害有关国际航班的正常经营或一缔约国的权利和义务。

第四款

每一缔约国在遵守本协定规定的情况下，可以：

- 1) 指定任何国际航班在其领土内应该遵循的航线及其可以使用的机场；
- 2) 对任何此类航班在使用机场及其他设施时征收或准予征收公平合理的费用，此项费用应不高于其本国航空器在从事同样国际航班飞行时使用此类机场及设施所缴纳的费用。但如经一有关缔约国申诉，则对使用机场及其他设备所征收的费用应由根据上述公约设立的国际民用航空组织的理事会予以审核。该理事会应就此事提出报告和建议，以供有关国家考虑。

第五款

每一缔约国如对另一缔约国的空运企业的主要所有权及有效管理权属于该缔约国国民存有疑义，或在该空运企业不遵守其飞经国家的法律，或不履行本协定所规定的义务时，保留扣发或撤消其证书或许可证的权利。

第二条

第一款

一缔约国如认为另一缔约国根据本协定所采取的行动对其造成不公允或困难时，可请求理事会审查此种情况。理事会对此事应作调查，并召集有关国家进行磋商。此项磋商如未能解决困难，理事会可向有关缔约国提出适当调查结论和建议。在此以后，理事会如认为一有关缔约国不合理地未能采取适当的纠正措施，则可向上述组织的大会建议在该缔约国采取此项措施以前，暂停其本协定规定的权利和特权。大会经三分之二多数表决可在其认为适宜的期限内，或在理事会认为该缔约国已采取纠正措施以前，暂停该缔约国的权利和特权。

第二款

如两个或两个以上缔约国对本协定的解释及应用发生争执而不能通过协商解决时，上述公约第十八章关于上述公约的解释及应用发生争执时的规定应同样适用。

第三条

本协定有效期与上述公约相同,但参加本协定的任一缔约国可于一年前通知美利坚合众国政府退出本协定,后者应立即将此通知及退出通告所有其他缔约国。

第四条

在上述公约生效前,本协定除第二条第二款及第五条所包括者外,凡提及该公约时,都应视为指的是 1944 年 12 月 7 日在芝加哥拟订的《国际民用航空临时协定》;同时,凡提及国际民用航空组织、大会以及理事会时应视为分别指临时国际民用航空组织、临时大会以及临时理事会。

第五条

为本协定的目的,“领土”一词应采用上述公约第二条所规定的定义。

第六条

出席 1944 年 11 月 1 日在芝加哥召开的国际民用航空会议的下列签字代表,根据下列理解在本协定上签字,即:他们在本协定签字所代表的政府,将尽早通知美利坚合众国政府其代表所作的签字是否构成该政府对协定的接受并构成对该政府具有约束力的义务。

国际民用航空组织的任一成员国,都可通知美国政府接受本协定对其构成具有约束力的义务。此项接受于美国政府收到通知之日起生效。

本协定的缔约国相互间,于各该国接受协定时起即行生效。以后本协定对向美国政府表示接受本协定的每一个其他国家,在美国政府收在该国接受本协定的通知之日起具有约束力。美国政府应将所有接受协定的日期以及本协定对每一个接受国开始生效的日期通知所有签字国及接受国。

下列签字人经适当授权,代表其本国政府在本协定上签字为证,签字日期在签字之后。

本协定以英文本于 1944 年 12 月 7 日订于芝加哥。一份以英文、法文、西班牙文三种文字写成的各种文字具有同等效力的约本,将在华盛顿开放供签字。两种约本都存放于美利坚合众国政府的档案处,由该政府将经过签证的抄本送交签字或接受本协定的所有各国政府。

1.3 大会已在多种场合敦促各国批准该过境协定,在 A36-15 号决议中作为持续政策再次敦促。1994 年的第四次世界范围航空运输会议(AT Conf/4)和 2003 年的第五次世界范围航空运输会议(AT Conf/5)还呼吁普遍遵守和实行该协定。

大会决议

A36-15: 附录 A, 第 I 节 (摘录)

.....

鉴于《公约》的目标之一是国际航空运输服务可以健康而经济地运营, 而且在此方面《国际航班过境协定》(IASTA) 为已成为其当事方的缔约国实现这一目标提供了便利;

.....

大会:

2. 敦促尚未成为《国际航班过境协定》(IASTA) 当事方的缔约国对此事给予紧急考虑;

.....

10. 要求理事会主席和秘书长促进《国际航班过境协定》(IASTA) 的普遍加入和实施, 并敦促各缔约国通知秘书处关于其加入协定的意图。

AT Conf/4 的建议

(摘录)

会议:

1. 承认,

.....

- m) 过去 50 年中, 《国际航班过境协定》对民用航空的发展作出了重要贡献。

.....

3. 建议,

.....

- a) 由各国推进并由国际民航组织促成对《国际航班过境协定》的普遍加入和实施;

.....

1.4 1985 年的第三次航空运输会议 (AT Conf/3) 通过了关于飞越的两项建议, 一项与《国际航班过境协定》有关, 另一项与民用航空器往返内陆国家的飞越障碍有关。

AT Conf/3 的建议 7

建议各缔约国保证，根据恪守《芝加哥公约》和《国际航班过境协定》所应承担的义务，无差别对待地准许飞越其领土。

AT Conf/3 的建议 8

1. 建议理事会研究适当措施解决提请理事会注意的特别问题，即民用航空器往返内陆国家的飞越障碍问题。

2. 考虑到内陆国家所面对的特别困难，建议各缔约国对民用航空器在往返内陆国家的航路上不要设置飞越其领土的不必要的障碍。

C. 国际航空运输协定

1.5 1944 年于芝加哥召开的国际民用航空会议最后文件中还包括了《国际航空运输协定》。这个关于多边权利交换的协定于 1945 年对 19 个国家生效，其中 8 个国家后来退出了该协定。截止到 2007 年 5 月 1 日，共有 11 个国家加入该协定。该协定以英文订立，未正式通过翻译文本。法文、西班牙文和俄文文本系由国际民用航空组织秘书处翻译。

1946 年和 1947 年间，临时国际民航组织（PICAO）曾试图订立一项多边协定，旨在交换商业性权利并涉及关于运力、运价和不正当做法的管理。这样一个协定将是对《国际航空运输协定》的补充。但是，这些努力未获成功。自那以来，国际航空运输一直主要通过成对的国家之间的双边协定管理，尽管商业权利中的多边主义仍然是本组织的目标之一。（关于多边管理更多的介绍，请参见 9626 号文件——《国际航空运输管理手册》）的第 3 部分。

本《国际航空运输协定》的签字国与接受国，作为国际民用航空组织的成员国，声明如下：

第一条

第一款

每一缔约国给予其他缔约国以下述关于定期国际航班的空中自由：

- 1) 不降停而飞越其领土的权利；
- 2) 非商业性降停的权利；
- 3) 卸下来自航空器所属国领土装来的客、邮、货的权利；

- 4) 装载前往航空器所属国领土的客、邮、货的权利；
- 5) 装卸前往或来自任何其他缔约国领土的客、货、邮的权利。

关于本款(3)、(4)、(5)各项所规定的权利，每一缔约国所承允的，仅限于构成来自或前往该航空器所属国本土的合理的直接航线上的直达航班。

本款所规定的权利不适用于禁止定期国际航班使用的军用机场。在战争或军事占领地区及战时通往此等地区的补给线上，此项权利的行使须经军事主管当局核准。

第二款

上述权利的行使应按照《国际民用航空临时协定》的规定，在《国际民用航空公约》生效后，则按照公约的规定。该协定和公约都是于1944年12月7日在芝加哥制定的。

第三款

一缔约国给予另一缔约国的航空公司以非商业性经停权利时，可要求该航空公司在此经停地点提供合理的商务性服务。

此项要求在经营同一航线的航空公司之间不应形成差别待遇，应考虑到航空器的承运能力，并且在执行此项规定时，不应损害有关国际航班的正常经营或任何缔约国的权利和义务。

第四款

每一缔约国有权拒绝其他缔约国的航空器在其领土内为取酬或出租装载运往其领土内另一地点的客、邮、货。缔约各国承允不订立任何协议以特准任何另一国或任何另一国的航空公司以独享为基础的任何此项特权，也不向任何另一国索取任何此项独享的特权。

第五款

每一缔约国在遵守本协定规定的情况下，可以：

- 1) 指定任何国际航班在其领土内应该遵循的航线及其可以使用的机场；
- 2) 对任何此类航班在使用机场及其他设施时征收或准予征收公平合理的费用，此项费用应不高于其本国航空器在从事同样国际航班飞行时使用此类机场及设施所缴纳的费用。如经一有关缔约国申诉，则此项对使用机场及其他设备所征收的费用，应由根据上述公约设立的国际民航组织的理事会予以审核。该理事会应就此事提出报告和建议，以供有关国家考虑。

第六款

每一缔约国如对另一缔约国的空运企业的主要所有权及有效管理权属于该缔约国国民存有疑义，或在该空运企业不遵守其飞经国家的法律或不履行本协定所规定的义务时，保留扣发或撤销其证书或许可证的权利。

第二条

第一款

缔约各国接受本协定，即废止所有彼此间与本协定条款相抵触的义务和谅解，并承允不缔结任何此类义务和谅解。如一缔约国已经承担了任何此类与本协定相抵触的义务时，该国应立即采取措施解除此种义务。如任何缔约国的一家航空公司承担任何此种义务，该航空公司所属国应以最大努力使该项义务立即终止，并无论如何，在本协定生效后可以采取合法行动时，使该项义务立即终止。

第二款

任何缔约国在遵守上一款规定的情况下，可以制定与本协定不相抵触的各种关于国际航空运输的协议。任何此类协议应立即向理事会登记，理事会应即尽速将其公布。

第三条

每一缔约国承允在建立及经营直达航班时，应适当考虑其他各缔约国的利益，以免不适当地干扰后者的地区航班或妨碍其直达航班的发展。

第四条

第一款

任何缔约国可于签订或接受本协定时，在协定上附保留条款，决定不授受第一条第一款第5项的权利和义务；也可在接受后随时在提前六个月通知理事会的情况下，解除自己的此项权利和义务。该缔约国可在提前六个月通知理事会的情况下，酌情承担或恢复此项权利和义务。缔约国对不受该项约束的任何缔约国无授予该项所规定的任何权利的义务。

第二款

一缔约国如认为另一缔约国根据本协定所采取的行动对其造成不公平或困难时，可请求理事会审查此一情况。理事会对此事应作调查，并召集有关国家进行磋商。此项磋商如未能解决困难，理事会可向有关缔约国提出适当调查结论和建议。在此以后，理事会如认为一有关缔约国不合理地未能采取适当的纠正措施，则可向上述组织的大会建议在该缔约国采取此项措施以前，暂停其本协定规定的权利和特权。大会经三分之二多数表决可在其认为适宜的期限内，或在理事会认为该缔约国已采取纠正措施以前，暂停该缔约国的权利和特权。

第三款

如两个和两个以上缔约国对本协定的解释及应用发生争执而不能通过协商解决时，上述公约第十八章关于上述公约的解释及应用发生争执时的规定应同样适用。

第五条

本协定有效期与上述公约相同，但参加本协定的任一缔约国可于一年前通知美利坚合众国政府退出本协定，后者应立即将此通知及退出通告所有其他缔约国。

第六条

在上述公约生效前，本协定除第四条第三款及第七条所包含者外，凡提及该公约时，都应视为指的是 1944 年 12 月 7 日在芝加哥拟订的《国际民用航空临时协定》；凡提及国际民用航空组织、大会以及理事会时应视为分别指临时国际民用航空组织、临时大会以及临时理事会。

第七条

为本协定的目的，“领土”一词，应采用上述公约第二条所规定的定义。

第八条

协定的签署和接受

出席 1944 年 11 月 1 日在芝加哥召开的国际民用航空会议的下列签字代表，根据下列理解在本协定上签字，即：他们在本协定签字所代表的政府，将尽早通知美利坚合众国政府其代表所作的签字是否构成该政府对协定的接受并构成对该政府具有约束力的义务。

国际民用航空组织的任一成员国，都可通知美国政府接受本协定对其构成具有约束力的义务。此项接受于美国政府收到通知之日起生效。

本协定在缔约国相互间，于各该国接受协定时起即行生效。以后本协定对向美国政府表示接受本协定的每一个其他国家，在美国政府收到该国接受本协定的通知之日起具有约束力。美国政府应将所有接受协定的日期以及本协定对每一个接受国开始生效的日期通知所有签字国及接受国。

D. 定期国际航班的定义

1.6 1952 年，理事会为指导各缔约国解释或应用《芝加哥公约》第五条和第六条通过了一个“定期国际航班”的定义。该定义还包括关于定义适用的几条说明和对公约第五条所给予的权利的分析。1977 年的航空

运输特别会议的建议 3 建议理事会探讨修改该定义的可行性。承担此事的航空运输服务管理专家组认为该定义不需要修改。但是，为了强调该定义的灵活性，该专家组建议对关于定义适用的几条说明进行修改。第二次航空运输会议采纳了专家组的结论，会议关于此问题的建议后来获理事会批准。该定义及修改后的说明和权利分析转载于后。

随着航空业的发展和一些国家及地区采用自由的航空政策，定期航班与不定期航班之间的区别日益模糊。在欧盟国家之间的营运中，1992 年批准的航空运输自由化措施中的“第三套措施”有效地消除了这两者之间管理上的区别（允许不定期航空承运人经营定期航班并将其产品直接售给公众）。

定期国际航班定义

定期国际航班是指具有以下各特点的一系列飞行：

- a) 经过一个以上国家领土的上空；
- b) 为取酬用航空器运输旅客、邮件或货物，每次飞行都对公众开放使用；
- c) 经营同样的两点或多点间的运输业务，
 - i) 或者按照公布的班期时刻表飞行，或者
 - ii) 它所从事的飞行十分定点或频繁，以至于构成公认的有系统的系列。

关于定义适用的说明

概述

1. 本定义通常适用于具有下列特点的航班：
 - a) 它是国际航班网的一部分，根据公布的班期时刻表经营；
 - b) 有要求的旅客均有得到座位的合理机会；
 - c) 在通常情况下，该航班的经营不受收费业载短期波动的影响；
 - d) 在遵守有关国际协定规定（如果有的话）的情况下，向持有适当机票或航空货运单的用户提供中途经停和航空公司之间转机的方便。
2. 鉴于本定义所表述的经营特点，并以不妨碍下文说明 6 所考虑的情况为条件，各国可自行决定将按下述方式经营的航班列为定期航班，例如：
 - a) 根据与一个或多个包机人签订的包机合同经营，目的是利用航空器的全部运力；

b) 以频繁的和定期的方式经营。

本定义各组成部分的连带性

3. 应强调本定义各主要组成部分具有连带性。如果一个系列飞行缺少 a)、b)、c)中的任何一个特点, 除下文说明 6 另有规定外, 就不能被列为定期国际航班。

“系列”飞行的含义

4. 定期国际航班首先必须由一系列飞行组成。因此, 单独一次飞行不能构成定期国际航班, 尽管它可能构成定期国际航班的一部分。定义没有说明最少需要多少次飞行才能构成这个意义上的“系列”。为了考虑任何系列飞行是否构成定期国际航班, 凡符合定义规定条件的任何一次或多次飞行都可以包括在内, 而不符合这些条件的任何一次或多次飞行都可以除外。

5. 当已确定存在所界定的定期国际航班时, 则与该航班有关的对公众开放使用的所有加班飞行均为该航班的组成部分。但是, 商业经营人“不收费”的飞行, 即使与定期国际航班紧密联系, 根据定义仍列为不定期飞行。

6. 本定义没有说明构成定期国际航班的一系列飞行必须全部由一个经营人经营, 因为可能有一个以上的经营人参与这一航班的经营。但是, 定义在 C 项中说明, 定期国际航班是以一定方式“经营”的一系列飞行, 因而, 不是作为一个系列经营的互不相关的一些飞行, 不能列为定期国际航班。

“运输”航班的概念

7. 为了构成本定义所指的定期国际航班, 航空器必须为“运输旅客、货物或邮件”实施一系列飞行。因此, 为其他目的所进行的一系列飞行, 例如训练或喷洒药物的飞行, 即使符合本定义的其他全部条件, 也不能被认为是定期国际航班。

每次飞行“对公众开放使用”

8. 为了构成本定义所指的定期国际航班, 一系列飞行在进行中必须“每次飞行”都对公众开放使用。这并不意味着一系列飞行中如其中有一次飞行不对公众开放使用, 就把这一系列的全部飞行都列为不定期飞行, 因为只要把该次飞行排除在考虑之外, 其余飞行即可组成一个系列, 构成定期航班(参见说明 2)。某一航班尽管有某些限制, 例如订座期限, 最低停留期限或必须经过中介人等, 仍可视为是对公众开放的。对具有此种特点的每个航班, 每一缔约国有责任估定这些限制的范围并决定这些限制是否过大, 而应将这种航班视为不定期飞行(参见说明“概述”)。

9. 航班经营人拒绝承运某些特殊的和有限制性种类的业务, 就定义的这一部分而言, 并不妨碍该航班被认为是对公众开放使用的。政府对国际航班准予承运的业务种类所加的限制, 也不妨碍此种航班被认为是对公众开放使用的。

对《芝加哥公约》第五条所给予的权利的分析

第一段中权利的授予者

1. “每一缔约国”

分析：每一缔约国代表第二条规定的它的所有领土行事。

第一段中权利的接受者

2. “其他缔约国的一切不从事定期国际航班飞行的航空器”

分析：

- a) 公约第三条规定国家航空器不在此列。
- b) “其他缔约国的航空器”一语是指在其他缔约国登记的，因而根据第十七条规定，具有其他缔约国国籍的航空器。不管航空器的所有人或经营人的国籍如何，各国对公约规定的、在其领土内登记的航空器的责任（例如，令其遵循第十二条的责任）不发生变化。如果航空器从事商业航空运输业务，根据第五条最后一段所述，在其领土内装卸运输业务的国家有一定的限制权，而且，如果该国认为需要，可以行使此种权利，规定关于上述航空器所有人或经营人国籍的条件。
- c) “不从事”几个字是指“在行使该项权利时不从事”。这就是说，常常用于定期航班的航空器，此刻如果不从事定期航班飞行，可主张第五条给予的任何权利。
- d) 理事会通过的并在本报告中述及的“定期国际航班”一词的定义表明，按照理事会的观点，在何种情况下航空器应视为“不从事定期国际航班飞行”，从而有资格享有此处所述权利。

权利的实质

3. “有权飞入或飞经其领土而不降停，或作非商业性降停……”

分析：

- a) 此项权利涉及三类飞行：
 - i) 飞入或飞经一国领土而不降停；
 - ii) 飞入或飞经一国领土作非商业性降停；
 - iii) 飞入一国领土并最终为非商业性目的在该国降停。
- b) “非商业性降停”一词应理解为包括非为取酬或出租所载运的旅客或货物上下航空器的降停。“非商业性降停”一词在第九十六条中定义为“任何目的不在于上下旅客、货物或邮件的降停”，并未

区分是为取酬和不是为取酬而载运的旅客、货物或邮件。但从第五条本身的内容看，似乎其意向是非为取酬而载运的旅客或货物上下应包括在该条第一段中“飞入”这一短语范围内，因为该条规定总括性的惟一例外在于第二段中的为取酬或出租所载运的旅客、货物或邮件的上下。

- c) 如果降停是由于技术需要或飞行方便，非商业性降停不应由于临时卸下过境旅客、邮件或货物而视为商业性降停。

许可

4. “……不需要事先获准……”

分析:

- a) 此规定是指通常航空器可以进行第 3) a) 项所述种类的飞行，无需申请其飞入国可能给予也可能拒绝给予的许可。实际上，即使一经申请即可自动获得，通常也不应要求称为“许可证”的文件。但是，出于交通管制、公共卫生及类似目的，可能要求提前通知预订到达时间。
- b) 提出事先就使用航线或着陆场所进行协商的一般要求即违反本条。公约所给予的指定航线和机场的惟一的一般性权利涉及的是定期航班（参见公约第六十八条）。因此，第五条规定没有此种一般性保留但有所欲飞经的地区不得进入或缺乏适当航行设施情况下的特殊保留，是非常重要的。

飞入、飞越和作非商业性降停权的限制条件

5. “……在遵守本公约规定的条件下……”

分析:

- a) 此项限制条件是指航空器飞行时欲行使其权利而其权利又在考虑之中时，必须遵守《芝加哥公约》规定的条件。该航空器在其他时候，或同一国籍的其他航空器，或这些航空器的国家政府未遵守公约规定的某个条件，不会引起此项限制条件生效。
- b) 公约中与此有重要关系的部分是：
- 第四条，民用航空的滥用
 - 第八条，无人驾驶航空器
 - 第十条，在设关机场降停
 - 第十一条，空中规章的适用（最后一句指出适用的航空器）
 - 第十二条，空中规则
 - 第十三条，入境及放行规章
 - 第十六条，对航空器的检查
 - 第十八条，双重登记
 - 第二十条，标志的展示
 - 第五章全部，航空器应具备的条件

— 第六章全部，国际标准及建议措施

6. “……飞经国有权令其降落……”

分析：此项限制条件给每一个缔约国保留了令飞越其领土任一部分的任一不定期航班航空器降落的专项权利。该项权利是无限制的，但它是一种留作备用的权利，条件是其实施一般不致取消已经给予其他缔约国的不定期航班航空器飞经一缔约国领土不作降停的权利。

7. “为了飞行安全，当航空器所欲飞经的地区不得进入或缺乏适当航行设施时，各缔约国保留令其遵循规定航路或获得特准后方许飞行的权利。”

分析：各国应当决定其领土上哪些地区“不得进入或缺乏适当航行设施”。此类地区应像公约第九条规定的禁区一样公布于众，并说明所要规定的限制的性质。因此，此种说明应表述清楚，即该要求只是 i) 遵循某特定航路，或 ii) 获得批准，或是 iii) 两者都需要，因为该条中尽管使用了连词“或”，其要求似乎是连带性的。

第二段中附加特权的接受者

8. “此项航空器如为取酬或出租而载运旅客、货物、邮件但非从事定期国际航班飞行……”

分析：“取酬或出租”一语是指经营人因运输活动从他人那里接受的货币或其他任何形式的报酬。

第二段中附加特权的实质

9. “……亦有上下旅客、货物或邮件的特权……”

分析：“亦”这个词表明这些航空器有第五条第一段赋予的权利，也有此段赋予的特权。这就是说，这些航空器首先有权飞入、飞经并作非商业性降停，不需要事先获准，也不需要遵循第二段所述“规章、条件或限制”。除此之外，在一定条件下，这些航空器有降停上下旅客、货物或邮件的特权。而且，这里的“旅客、货物或邮件”明显是指为取酬而载运的旅客、货物或邮件。

上下旅客、货物或邮件的特权的限制条件

10. “在遵守第七条规定的情况下”

分析：此项限制条件表明第五条的意旨不与第七条的国内载运权规则相冲突。

11. “但上下的地点所在国家有权规定其认为需要的规章、条件或限制”

分析：

a) “规章、条件或限制”可以是已经颁布并成为经常性要求，或是根据每个实际情况制定。

b) 该国的权利包括要求在其领土内上下旅客、货物或邮件的活动，或任何规定的此类活动须得到其特别许可的权利。

- c) 该国为不定期商业运输航空器上下旅客、货物或邮件规定规章、条件或限制的权利是无条件的，但不言而喻，该权利的实施不应导致这一重要形式的航空运输变为不可能或无效。

E. 经济管理的一般政策

1.7 《芝加哥公约》第四十四条确定了本组织的宗旨和目的，其中一些部分亦与国际航空运输的经济管理有关。除此之外，大会已经通过的 A36-15 号决议是国际民航组织在国际航空运输领域持续政策的合并声明；决议涉及一般性政策的部分（引言及附录 A 的摘录）转载于后，决议述及经济管理具体事项的其他部分（附录 A、E、F、H）按其各自的主题载于本文件的其他部分。关于 A36-15 号决议的全文，请参见 Doc 9902 号文件——大会有效决议，为便于参阅，也转载于本文件附录 6 中。

第四十四条

目的

国际民用航空组织的宗旨和目的在于发展国际航行的原则和技术，并促进国际航空运输的规划和发展，以：

- a) 保证全世界国际民用航空安全地和有秩序地发展；
- b) 鼓励为和平用途的航空器的设计和操作艺术；
- c) 鼓励发展国际民用航空应用的航路、机场和航行设施；
- d) 满足世界人民对安全、正常、有效和经济的航空运输的需要；
- e) 防止因不合理的竞争而造成经济上的浪费；
- f) 保证缔约各国的权利充分受到尊重，每一缔约国均有经营国际航空公司的公平的机会；
- g) 避免缔约各国之间的差别待遇；
- h) 促进国际航行的飞行安全；
- i) 普遍促进国际民用航空在各方面的发展。

大会决议

A36-15：国际民航组织关于航空运输领域持续政策的综合声明（摘录）

导言

鉴于《国际民用航空公约》确定了各国政府为了确保国际航空运输服务能以有序、正常、高效和经济而协

调的方式发展将遵循的基本原则，因此，国际民航组织的宗旨之一是支持各项原则和安排，以便国际航空运输服务能够建立在机会均等、健康而经济的运营、相互尊重国家权利和考虑到普遍利益的基础上；

鉴于航空运输是促进和加快国家和国际一级经济持续发展的一个重要因素；

鉴于特别对于发展中国家而言，保证最有效地利用机遇及迎接航空运输发展固有挑战所需的必要资源和跟上航空运输需求所造成的挑战的步伐日益艰难；

鉴于本组织在持续不断地为各缔约国编写关于航空运输发展的指导材料、研究报告和统计资料，而且这些文件应保持现时性、侧重性和相关性，并应通过最有效的方式传达给各缔约国；

鉴于需要各缔约国提供准确无误且与事实相符的统计数据和其他信息，以便本组织编写这些指导材料；

鉴于本组织正向“按目标管理”前进，愈加重视执行而非标准制定；

鉴于本组织制定的指南和本组织在实施其战略目标方面采取的行动应协助各缔约国制定政策和做法，以便促进国际航空运输的全球化、商业化和自由化；和

鉴于各缔约国参与本组织航空运输领域的工作具有重要意义；

大会：

1. 决定附于本决议后的下列附录构成国际民航组织关于航空运输领域持续性政策的综合声明，这些政策是大会第三十六届会议闭幕时所存在的政策：

附录 A — 国际航空运输的经济管理

附录 B — 统计

附录 C — 预测和经济规划

附录 D — 简化手续

附录 E — 税收

附录 F — 机场和空中航行服务

附录 G — 航空承运人经济

附录 H — 航空邮件

2. 敦促各缔约国注意这些政策和理事会在本综合声明所确定的文件中和秘书长在各种手册和通告中对这些政策的不断阐述；

3. 敦促各缔约国尽一切努力，履行《公约》和大会决议对其规定的义务，以支持本组织航空运输领域的工作，特别是尽可能全面而迅速地提供本组织进行航空运输研究所要求的统计和其他信息；

4. 要求理事会特别重视为必要的人力和技术资源开发筹资的问题，以确保航空运输对发展中国家的经济和社会福利做出尽可能最佳的贡献；

5. 要求理事会在其认为有助于其关于任何航空运输问题的工作时，以最适当的方式征求缔约国专家代表的意见，其中包括设立向航空运输委员会报告工作的合格专家组或秘书处研究小组；并通过通信或开会的方式开展工作；

6. 要求理事会在根据待处理问题的数量和重要性证明有理由召开此类会议时以及在有可能对其采取建设性行动的情况下，召开所有缔约国均可参加的大会或专业会议，作为逐步解决具有世界重要性的航空运输领域问题的主要手段；

7. 要求理事会根据需要，提供讲习班、研讨会和其他此类会议，以便向缔约国和在它们中间传达国际民航组织的航空运输政策和相关指导；

8. 要求理事会对国际民航组织航空运输政策的综合声明不断进行审查，并在需要对声明做出修改时酌情向大会提供咨询意见；和

9. 宣布本决议取代 35-18 号决议。

附录 A 国际航空运输的经济管理

第 I 节 协定和安排

鉴于《公约》中规定的主权、公平和均等的机会、不歧视、相互依存、统一与合作等项基本原则一直很好地服务于国际航空运输并将继续构成其未来发展的基础；

鉴于在商业权利方面在可能的最大程度上实行多边主义继续是本组织的目标；

鉴于在《公约》框架内，缔约国有许多各不相同的管理目标和政策，但都有一个根本目的，即通过可靠而持续的参与参加国际航空运输系统；

鉴于《公约》的目标之一是国际航空运输服务可以健康而经济地运营，而且在此方面《国际航班过境协定》为已成为其当事方的缔约国实现这一目标提供了便利；

鉴于大会反复强调，各缔约国有义务遵守《公约》第八十三条的规定，根据《在国际民航组织登记航空协定和协议的规则》尽快在理事会登记有关国际民用航空的所有协议；

鉴于在航空协定和协议的登记问题上出现不应有的延误和不遵守登记要求对于管理信息的准确性和完整性以及提高透明度而言是不可取的；

鉴于国际航空运输客货运价的制定应该公平而透明且意在促进航空服务令人满意地向前发展；和

鉴于有必要适应航空运输领域变化着的管理和运营环境，本组织已为国际航空运输的管理制定了政策指导，包括示范条款和样板航空运输协定，供各国在双边或地区协定中选择使用；

大会:

1. 重申国际民航组织在制定关于国际航空运输管理的政策指导和在促进有保障的自由化方面的主要作用;
2. 敦促尚未成为《国际航班过境协定》当事方的缔约国对此事给予紧急考虑;
3. 敦促所有缔约国按照《公约》第八十三条和《在国际民航组织登记航空协定和协议的规则》在国际民航组织登记有关国际民用航空的合作协定和协议;
4. 敦促各缔约国让理事会随时充分了解航空运输协定或安排的执行中产生的重要问题和所取得的或预期的、向商业权利交换中的多边主义目标迈进的任何进展;
5. 要求理事会继续与地区和次地区机构合作审查和制定包括自由化安排在内的合作措施和这些措施的结果,以便确定是否应在适当的时候向缔约国建议在更广泛的基础上应用类似的或其他的措施;
6. 要求理事会继续对缔约国和航空公司进行关于商业权利的政策和做法以及航空服务协定条款的比较和分析研究,并向所有缔约国通报关于商业权利的国际合作的新发展,其中包括自由化安排;
7. 要求理事会对制定本组织关于国际航空运输管理的政策指导的机制不断进行审查,并根据需要对其进行修改或更新;
8. 要求理事会定期审查航空协定和安排的登记规则,以期简化登记过程;
9. 要求秘书长提醒各缔约国毫不延迟地登记航空协定和协议的重要性,并应要求向缔约国提供在理事会登记航空协定和协议方面的援助;和
10. 要求理事会主席和秘书长促进《国际航班过境协定》的普遍加入和实施,并敦促各缔约国通知秘书处关于其加入协定的意图。

.....

第 V 节 政策指导的拟订

鉴于各国政府在国际航空运输的经济管理方面负有国际义务和责任;

鉴于经济自由化和航空运输业的演变将继续带来国际航空运输管理方面的机遇、挑战和问题;和

鉴于本组织已解决了许多管理问题,并汇编了相关的政策和指导材料;

大会:

1. 敦促各缔约国在其管理职能方面注意载于 Doc 9587 号文件《关于国际航空运输管理的政策和指导材料》

中的国际民航组织关于国际航空运输经济管理所制定的政策和指导材料；和

2. 要求理事会确保这些政策和指导材料是最新的，对缔约国的要求做出了反应，并根据需要就普遍关心的、正在出现的问题制定指导。

1.8 1994年关于“国际航空运输管理的现状与未来”的世界范围航空运输会议（AT Conf/4），对国际民航组织秘书处未来管理协议专家特别研究小组帮助下准备的一系列管理协议草案进行了审议并得出结论。会议通过了下面的单一性综合建议，该建议随后由理事会于1995年3月批准。建议中涉及具体主题的摘录也载于本文件的其他部分。

1994年世界范围航空运输会议的建议

会议：

1. 承认

- a) 《国际民用航空公约》（公约）签署后50年，由于日益加剧的竞争、业务的跨国化、世界经济的全球化、区域性经济组织的出现、服务行业的私有化和自由化及服务部门引入新的全球贸易协议，国际航空运输正进入一个急剧变化的时期；
- b) 公约主张的主权、无差别对待、互相依存及全球协调和合作等原则为国际航空运输很好地服务了50年；
- c) 这些原则为各缔约国之间达成管理协议寻求新的途径提供了基础，以适应影响国际航空运输的内部和外部变化；
- d) 在航空运输的运营和发展中，安全是而且必须永远是头等重要的，需要不断更新并执行安全标准和措施；
- e) 不管国际航空运输经济管理的未来协议如何，公约规定各缔约国有责任恪守与安全 and 保安有关的标准和措施；
- f) 在公约的框架内，各缔约国有许多不同的管理目标和政策，但都有一个根本目的，即通过可靠、持续的参与加入国际航空运输系统；
- g) 国际航空运输管理方法的任何变更应当充分顾及参与的目的，并顾及：
 - 1) 持续安全、可靠、经济的航空承运人和机场的运营；
 - 2) 各国之间高效、经济的贸易和通信联系；
 - 3) 航空运输更加广阔的经济和社会效益；

- 4) 机场基础设施、空域容量及环境条件的限制;
 - 5) 各国之间经济发展的不同水平;
 - 6) 适当训练的必要性;
 - 7) 国际航空运输中利害攸关者, 包括航空承运人、用户、机场、分配中介及劳方的利益;
- h) 未来任何关于国际航空运输管理的协议中要特别考虑发展中国家的利益和需求, 其中包括获得财力资源和技术;
- i) 根据主权原则, 每个国家将在机会均等的基础上, 根据情况利用双边的、分区的、区域的和/或全球的途径, 决定其在国际航空运输管理方面自身的道路和变更步伐;
- j) 分区的或区域的自由化协议在管理变更的内容、过程及结构方面提供了有益的经验, 此种经验应当通报各国供其参考;
- k) 双边主义和多边主义能够而且的确共存, 并能各自适应国际航空运输管理的不同方法;
- l) 鉴于经济情况、竞争情况不同, 近期没有达成关于营运权交换的全球多边协定的前景;
- m) 过去 50 年中, 《国际航班过境协定》对民用航空的发展作出了重要贡献。

2. 还承认

- a) 在上述框架内并以上述原则(特别是 b) 和 f) 分段所述原则) 为背景, 总的目标是在国际航空运输管理中向着市场准入的方向逐步地、渐进地、有序地和安全地变更;
- b) 自由化一般过程的一个不可分割的部分将是恰当的保障机制, 以会议审议的行为守则及其有关的争议解决机制作为出发点, 但包括预防性措施和旨在保护各国利益、保证其有效和持续参与国际航空运输的机制;
- c) 在制定未来管理协议时, 现有权利应得到尊重, 虽然此种“首要原则”并不排除有关各方认同时对航空运输协定进行重新协商或必要时进行“重新平衡”。

3. 建议

- a) 由各国推进并由国际民航组织促成对《国际航班过境协定》的普遍加入和实施;
- b) 各国在其经济管理责任和国际航空运输关系中充分考虑会议就下列问题得出的结论:
 - 1) 航空承运人的所有权和控制权;
 - 2) 国家援助/补贴;

- 3) 竞争法;
 - 4) 环境保护;
 - 5) 税收;
 - 6) 地面服务;
 - 7) 货币兑换和收益的汇寄;
 - 8) 非本国国民人员的雇用;
 - 9) 航空服务产品的销售和营销;
 - 10) 计算机订座系统;
- c) 国际民航组织依据公约第四十四条所述宗旨和目的并根据其全球性责任, 采取并让人们了解到采取有效的行动, 以在国际民用航空经济管理的发展方面发挥领导作用;
- d) 国际民航组织增进同新的世界贸易组织, 以及同与影响国际航空运输的贸易事项有关的其他政府间组织及非政府组织的沟通和合作, 以确保国际航空运输的特别需求得到适当的保障;
- e) 国际民航组织继续把解决与国际民用航空有关的环境问题放在高度优先位置;
- f) 国际民航组织继续促进国际航空运输管理方面的适当培训, 特别是航空法、经济学及管理方面的培训;
- g) 国际民航组织在促进双边的、区域的及全球的国际航空运输未来管理协议的演化发展方面继续发挥作用, 始终考虑利害关系各方的利益和有效参与国际航空运输对各国的重要性, 就一系列重要问题继续进行研究并提出建议, 其中包括:
- 1) 确立、完善保障机制和提交本次会议的“安全网”安排及有关的预防性措施, 以保证国际航空运输安全、有序的发展, 保证公平、有效的竞争;
 - 2) 审查航空承运人所有权和控制权的传统标准, 以便予以扩大;
 - 3) 国际航空运输管理中航空承运人代码共享协议的影响;
 - 4) 审查《国际民航组织关于管理和使用计算机订座系统的行为准则》, 拟订用于航空运输双边协定或多边协议的计算机订座系统(CRSs)示范条款, 以保证公平和无差别对待地进入这些系统, 包括这些系统的提供和公平、透明、无差别对待地销售航空承运人的产品;
 - 5) 无论是在双边基础上, 还是在多边基础上, 使关于“交易”问题的一些管理协议的结构更加程式化;

- 6) 可能时, 在双边或多边基础上使关于国际航空运输“硬”权利的一些管理协议的结构更加程式化;
 - 7) 建立分析模型, 以评估国际航空运输的国家净收益, 并在可能的情况下评估相关的管理方法;
 - 8) 制定国际航空运输经济管理方面的优惠措施, 以保证发展中国家有效参与这种运输, 关于这一方面的进展报告应提交给大会下届常会;
- h) 各国对国际民航组织从事上述研究提供帮助。

1.9 2003年3月24日至28日于蒙特利尔举行的主题为“自由化的挑战与机遇”的第五次世界范围航空运输会议(ATConf/5)审议了自由化进程中一系列监管问题。会议的成果包括一揽子结论、模式条款、建议(载于本文件附录4)和以下转载的“国际航空运输自由化总体原则宣言”。这些结果为有防护的经济自由化提供了广泛的政策框架和实际的指南, 各国可酌情灵活使用。理事会于2003年6月审议了ATConf/5的结果, 并决定将其发送给各国以供指导。

第五次世界范围航空运输会议 国际航空运输自由化总体原则宣言

国际民用航空组织(ICAO)于2003年3月24日至28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145个国家和26个组织; 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;

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;

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营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、公平均等的机会、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;

特此宣告:

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;

- 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；
- 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；
- d) 以合理成本提供充分的支持性基础设施；
- e) 促进提供资源，特别是对发展中国家；
- f) 通过调整管理和运营环境，能够在经济持续性的基础上发展；
- g) 努力减少航空对环境的影响；
- h) 满足顾客的合理期望和对公共服务的需求，特别是低业务量或否则就是不经济的航线；
- i) 提高效率，尽量减少市场扭曲现象；
- j) 充分和有效地保护竞争；
- k) 在次地区、地区和全球各层面促进合作和协调一致；和
- l) 恰当照顾到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；

最终目的是尽可能给予国际航空运输经济方面的自由，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。

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营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。

2.2 各国应进行合作，履行其根据《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。

2.3 各国应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。

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，以避免给民用航空产生无谓的负担。

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。

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、或由该国家指定的管理机构来负责所有的安全和保安问题。

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。

3.2 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。

3.3 各国应确保在非歧视的基础上，以合理的收费提供必要的机场基础设施和空中导航服务。

3.4 对机场和空中导航服务的收费应只限于为支付向民用航空提供设备和服务的费用。

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。

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和有序的发展和环境质量两方面实现最大程度的兼顾。

4. 自由化

4.1 正在进行的管理变革的目标，是要创建一个在不危害安全和保安、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。

4.2 尚未加入国际航班过境协定（IASTA）的国家，应对加入该协定给予紧迫的考虑。

4.3 应该在世界范围实行现代化的航空承运人赔偿责任制度，即 1999 年的《蒙特利尔公约》，以巩固自由化的基础。

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，根据情况选用双边、次地区、地区、有限多边或全球的途径。

4.5 各国应切实可行地对国际航空运输市场的准入、航空承运人获取国际资本及其从事商业活动的自由实现自由化。

4.6 在保持对安全管理和保安监督有明确责任制的前提下，各国应该认真考虑兼顾到其他国家航空承运人扩大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。

4.7 在保持对安全管理和保安监督有明确责任制的前提下，各国应认真考虑加速实现国际航空货运服务管理作法的自由化。

4.8 透明度是促进国内、地区以及国际经济增长、竞争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。

4.9 应该继续鼓励航空运输业改善对旅客和货物顾客的服务，并采取恰当措施保护消费者的利益。

5. 竞争与合作

5.1 各国向自由化市场迈进时，制定和实施竞争法对公平竞争起到了重要的保护作用。

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/政策和劳动条件等问题。

5.3 各国应避免采取可能影响国际航空运输有序、协调发展的单方面措施，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。

5.4 虽然向航空运输部门提供国家援助是正当的，但各国应该采取透明和有效的措施，确保这种援助不致对市场竞争产生消极的影响和导致非持续性的结果，这种援助应尽可能是临时性的。

5.5 根据遵守适用的竞争法律，各国应继续接受利用多边联运系统，使各国、航空承运人、旅客和发货人都可以在不受歧视的基础上进入全球航空运输网络。

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。

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。

6.3 各国应该考虑选择使用通过国际民航组织提供的管理方案，实现国际航空运输的自由化。

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；并在其他论坛上增进人们对国际民航组织的使命和作用的充分了解。

1.10 第三次航空运输会议（AT Conf/3）通过了下述建议，吁请理事会编辑、出版一本各地区性民用航空机构关于航空运输管理政策的分类汇编并定期更新。

AT Conf/3 的建议 2

建议：

- a) 理事会编辑、出版一个各地区性民用航空管理机构采用的航空运输管理政策的分类汇编并定期更新；
- b) 理事会注意跟踪地区政策的趋势，以便对国际民航组织的有关指导材料作必要的更新；
- c) 各地区性民用航空管理机构及各国进行合作、协调，使世界航空运输的发展不会受其政策阻碍。

1.11 根据上述建议，编撰、出版了非洲民航委员会、欧洲民航会议和拉美民航委员会这三个地区民航机构的政策汇编，载于本文件以前各版本的附录中。近年来，其政策和活动涉及航空运输的地区机构增多了。鉴于通过因特网可获得信息，作为对汇编的替代，该版本在以下列出了有关地区机构的正式网站，从中可能

找到各机构的现行政策。

阿拉伯民航委员会 (ACAC): www.acac.org.ma

非洲民航委员会 (AFCAC): www.afcac-cafac.sn/site_anglais/afcac_english.htm

欧洲民航会议 (ECAC): www.ecac-ceac.org/

拉美民航委员会 (LACAC): <http://clacseclima.icao.int>

欧洲委员会: http://ec.europa.eu/transport/air_portal/

F. 参与和保障措施

1.12 根据 1994 年世界航空运输会议的建议, 理事会给已经恢复活动并扩大规模的航空运输管理专家组分配了一些任务, 这些任务需要本组织作进一步的努力, 包括确立、完善保障机制和“安全网”安排。考虑到各国参与国际航空运输这一基本目的和国际航空运输管理中向着市场准入的方向逐步地、渐进地、有序地和安全地变更这一总的目标, 专家组在其 1997 年 2 月召开的第九次会议上提出了下述三项建议, 分别述及保障措施 (ATRP/9-1)、争端解决 (ATRP/9-2) 和参与措施 (ATRP/9-3)。1997 年 5 月, 理事会批准了这些建议并分发给各国提供指导。

建议 ATRP/9-1: 公平竞争的保障机制

专家组建议:

打算在其双边和多边关系中走向航班自由化的各国, 可以考虑就一个或多个承运人的一些被视为不公平的竞争做法相互达成协议, 包括把使用下列某些或全部做法作为值得进一步调查的不公平竞争行为的迹象:

- a) 对一些航线规定的总计客货运价水平不足以支付为这些航线提供航班的成本;
- b) 过度增加运力或航班次数;
- c) 所述做法是持续的而不是暂时的;
- d) 有关做法对另一承运人有严重经济影响或造成重大经济损失;
- e) 有关做法反映出挤垮另一承运人、将另一承运人排除在市场之外或将另一承运人挤出市场之外的明显意图, 或可能造成上述后果;
- f) 表现出滥用在某一航线上的支配地位的行为。

建议 ATRP/9-2: 争端解决

专家组建议:

- 1) 打算在其双边和多边关系中走向航班自由化的各国, 按其意愿在其协议中写入一个关于争议解决机制

的条款，以便调解或解决由指称的不公平竞争做法或滥用支配地位所引起的争端：

- a) 当协商不能解决指称的不公平竞争做法引起的争端时，有关各方可以利用的直至部长级的“高级”会议；
 - b) 一名调解员或由国际民航组织保存的名册中的合格航空专家组成的一个争端解决小组。争端解决小组就争端问题的实质作出的决定最好应当对有关各方都具有约束力，其有关补救办法的决定可以是建议性的。而且，争端解决小组应当能够按照送呈世界航空运输会议的争端解决机制中所载的方针给出临时解决办法，也就是说，“争端涉及一方可能要求该小组首先裁定是否需要或继续冻结或恢复原状，如果发现此种冻结或恢复是不公正的，可以判决原告支付损害赔偿金”。但是，各方除其他外需要事先就下述事项达成协议：
 - i) 职权范围、程序、指导原则或标准及向争端解决小组投诉的条件（包括是否只有争端所涉各方可以投诉，还是像航空公司一类的私人利益方面也可以投诉），同时牢记所要达到的目标和需要有一个简单、及时、高效的程序；
 - ii) 争端解决小组的决定及其可能制定的任何补救办法如何实施；
- 2) 国际民航组织编制一份可担任调解员或争端解决小组成员的航空运输专家名单并不断更新，以备上述机制所需。

建议 ATRP/9-3：参与措施

专家组建议：

- 1) 正在走向国际航班自由化的各国，应当考虑采取一些保证有效和持续参与国际航空运输的措施；下文提示性地列出一些可能采取的措施：
 - a) 运力 — 根据机会均等原则分配运力，包括与一个或多个竞争航空公司更大的运力取齐；逐渐地允许运力 50%对 50%的传统分配方式一步一步地过渡到比如说 70%对 30%；允许相互协议的运力逐步增加；运用载运比率或其他通用的市场标准激发运力的自动增加；采用这样一种制度，即提供较多运力的航空公司只能与提供较少运力的航空公司增加同样数量的运力；允许全货运运力根据需求预测经营；依据市场预测确定季节性运力并按航空承运人的经验重新评估所确定的运力是否恰当；允许航空公司对客运和货运的运力进行转换；对新飞机的启用和季节性航班，允许在协议的运力限制方面有所例外；在运力方面，代码共享以不同于本公司飞机飞行的方式处理；
 - b) 运价 — 实行弹性运价制，让各航空承运人适应航空运输市场，以增强公平、有效的竞争；允许运价在定价范围内变动（应当认识到执行起来是很复杂的）；逐步地由“双批准”原则过渡到“始发国”原则，到“双不批准”原则；对某些运价不作规范，比如货物运价，不定期航班（包机）价格，奖励票价和某些折扣票价等；允许票价水平作固定变化；
 - c) 市场准入 — 增加指定航空公司的数目；从指定一家航空公司过渡到指定多家航空公司；在地区

性协议中给予多边第三种、第四种、第五种自由营运权；采用诸如代码共享、联盟、航空器湿租等市场准入形式；在市场准入限制取消时就某些关键营运地点提供“先起步”；对新加入者提供保护启动期；只对地区航班实行航空器尺寸限制；在没有任何本国航空承运人运营的情况下允许外国航空公司单方面运营；取消对地区航班的限制；将货运权排除在任何限制之外；

d) 其他 — (在遵守接受国本国规章的条件下) 为入境旅游者的不定期飞行提供方便；准许非对等的、双边之外的航班（包括国内载运权和第五种自由权）飞行航班很少的城市和航线；在重要商业区域以协调的方式逐步采用更加灵活的管理；根据市场情况对双边协定的经济效果作数量评估，以增强合作，比如通航同一领土的航空公司之间实行联盟；放弃通常的双边协定的所有权和控制权条款；

2) 国际民航组织应吸取各国的经验，使参与措施清单保持常新，并在可能的情况下分析各国应用这些措施的实例。

G. 航空安全和保安

1.13 国际航空运输的经济管理与安全和保安管理之间有着密切联系。1994 年和 2003 年的世界范围航空运输会议认识到，无论管理安排有何变化，安全和保安在国际民用航空的发展中必须仍然保持至关重要的地位。为此，国际民航组织制定了可能纳入各国双边航空运输协定中的关于安全和保安的模式条款。这些模式条款转载于下，同时附有理事会通过这些条款时做出的相关决议。

为了应对正在涌现的问题和 21 世纪的全球战略，国际民航组织于 2002 年 2 月召开了航空保安部长级高级会议，于 2006 年 3 月召开了全球航空安全战略的民航局长会议。两次会议的宣言分别转载于下。

安全

国际民航组织理事会于 2001 年 6 月 13 日通过的 关于航空安全模式条款的决议

鉴于本组织的首要目标仍然是确保全世界民用航空的安全，

鉴于《公约》第三十七条要求每个缔约国进行合作，凡采用统一办法而能便利、改进空中航行的所有事项，应在管理和做法上尽力求得可行的最高程度的一致，

考虑到《芝加哥公约》和国际民航组织理事会通过的航空安全方面的标准和建议措施所规定的各国的权利和义务，可以通过各国之间的合作得到贯彻和加强，

考虑到航班协定是载运国际旅客、行李、货物和邮件的主要法律依据，

考虑到航空安全条款应该构成航班协定的一个完整部分，

注意到把国际民航组织的安全模式条款纳入其航空协定中的国家毫不受到妨碍，可以加入各方商定的对评估航空器运行安全有必要的任何附加标准或限制性更强的标准。

理事会：

呼吁所有缔约国在其航空器运输协定中加入关于航空安全的一个条款，和

建议各缔约国考虑本决议所附的安全模式条款。

**理事会于 2001 年 6 月 13 日通过的
国际民航组织关于航空安全模式条款的决议的附篇**

1. 每方可以在任何时候要求就另一方在航空设施、飞行机组、航空器和航空器运行方面维持的安全标准进行协商。此种协商应在提出该要求后三十天以内进行。

2. 在此种协商之后，如果一方发现另一方在第 1 款所述的领域没有有效地维持和施行符合当时根据《国际民用航空公约》(Doc 7300 号文件)制定的标准中的安全标准，则应向另一方通报此种发现以及为符合国际民航组织标准而需采取的步骤。然后，另一方应在商定的时限内采取适当的纠正行动。

3. 根据《公约》第十六条，还进一步商定，一方或代表该方的航空公司所运营的前往或来自另一方领土的航班的任何航空器，在另一方领土内时，可以被另一方的授权代表搜查，只要这不会对航空器的运营造成不合理的延误。尽管有《芝加哥公约》第三十三条所述的义务，此搜查的目的是为了核实有关航空器文件及其机组执照的有效性、以及航空器设备和状况符合当时根据《公约》制定的标准。

4. 当必须采取紧急行动以确保空运企业的运营安全时，每方保留立即暂停或变更另一方一家或多家空运企业的运营许可的权利。

5. 一方按照以上第 4 款采取的任何行动，一旦采取该行动的理由不再存在，则应停止。

6. 关于以上第 2 款，当商定的时限截止时，如果确定一方仍然不符合国际民航组织的标准，则应向国际民航组织秘书长通报此情况。还应向秘书长通报状况随后得到的满意的解决。

**全球航空安全战略的民航局长会议的宣言
(2006 年 3 月 20 日至 22 日，蒙特利尔)**

国际民用航空组织 (ICAO) 于 2006 年 3 月 20 日至 22 日在其总部蒙特利尔召开的全球航空安全战略的民航局长会议：

鉴于《国际民用航空公约》及其附件为满足全球航空系统的安全需要提供了必不可少的框架；

鉴于各国民航局长对国际民用航空安全担负集体责任；

认识到安全框架必须得到所有利益有关者的充分利用并不断演变，以确保其在 21 世纪变化的管理、经济和技术环境中的持续有效性和效率；

忆及安全信息的透明度和共享是安全的航空运输系统的根本要旨；

忆及承认其他国家的证书和执照有效，是由《公约》第三十三条和各项适用的标准予以规范的；

忆及国际民航组织在解决争端方面的作用；

认识到国家间的相互信任以及公众对航空运输安全的信心有赖于获得适当的安全信息；

认识到安全是共同承担的责任，只有通过发挥国际民航组织的领导作用和所有利益有关者的合作、协作和有协调的努力，才可能推进全球安全；和

认识到在国家内和国家间的航空安全的进一步提高需要采取合作和主动积极的做法，以此来查明和管理安全风险；

各国民航局长：

1. 承诺通过以下方式增强全球航空安全框架：

- a) 在各国、所有其他航空利益有关者以及公众之间，尽快共享与安全有关的适当信息，包括尽快、并在任何情况下不迟于2008年3月23日，公布关于其安全监督审计结果的信息；
- b) 完全按照适用的标准和建议措施对其经营人进行安全监督，确信在其领土内飞行的外国经营人确实受到了其本国的充分监督，并在必要时采取适当行动维护安全；
- c) 在全航空业界迅速实施安全管理体系，以充实现有的管理框架；
- d) 制定可持续的安全解决办法，包括构建或加强地区和次地区安全监督组织和举措；和e) 推行一种公正文化；

会议：

2. 要求各国完全基于安全考虑，而不是为了得到经济利益的目的，承认其他国家的证书和执照有效；
3. 要求各国、国际民航组织、业界和捐助机构将资源用于制定可持续的安全监督解决办法；
4. 要求各国、国际民航组织和业界支持有协调地实施安全管理体系；
5. 要求国际民航组织：
 - a) 制定并积极支持信息交流机制，使安全信息能够在所有航空利益有关者之间不受限制地流通；
 - b) 于2006年6月之前制定一项战略，向公众有效地传达安全信息；
 - c) 根据《公约》第二十一条制定一种机制，提供航空器登记和经营人的信息；

- d) 制定和实施指导方针及程序，按照《公约》第三十三条核实承认证书和执照有效的条件；和
- e) 对制定一个关于安全监督、安全评估和安全管理的新附件进行研究。

6. 要求各国表现出处理航空安全缺陷的政治意愿，这包括，如有必要，建立一个有授权的、资金充足的和自主的民用航空当局以提供有效的安全监督；和

7. 要求各国和业界与国际民航组织密切协调其安全举措，以确保全球航空安全的最佳利益，并减少重复努力。

保安

国际民航组织理事会于1986年6月25日通过的关于双边航空协定中航空保安的决议

国际民航组织理事会

考虑到非法干扰国际民用航空行为的持续威胁要求本组织急需和继续给予关注和所有缔约国给予充分合作，以便促进国际民用航空的安全，

考虑到各国际航空保安公约和国际民航组织理事会通过的航空保安方面的标准和建议措施所规定的各国的权利和义务，可以通过国家间的双边合作得到贯彻和加强，

考虑到双边航班协定是承运国际旅客、行李、货物和邮件的主要法律依据，

考虑到航空保安规定应该构成双边航班协定的一个完整部分，

考虑到《国际民用航空公约》附件 17 中载有每一缔约国应在其双边航空运输协定中列入关于航空保安条款的建议，

敦促所有缔约国在其双边航班协定中加进航空保安条款，和

建议各缔约国考虑本决议所附的模式条款。

1986年6月25日理事会决议附篇 航空保安模式条款

注：起草的此模式条款是为了可能加进双边航班协定；它仅用于指导各国，并不具有强制性，并且绝不限制各国扩大或限制其范围或使用不同方式的签约自由。

第“X”条

- (a) 在与国际法的权利和义务相一致的情况下，缔约各方重申各方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总的权利

和义务的情况下，缔约各方须特别遵守 1963 年 9 月 14 日在东京签订的《关于在航空器内犯罪和犯有某些其他行为的公约》、1970 年 12 月 16 日在海牙签订的《关于制止非法劫持航空器的公约》和 1971 年 9 月 23 日在蒙特利尔签订的《关于制止危害民用航空安全的非法行为的公约》的规定。

注：只有当有关国家为这些公约参加方时，第二句的规定方才适用。

- (b) 缔约各方应根据请求，相互提供一切必要的协助，防止非法劫持民用航空器和其他危及上述航空器及其旅客和机组、机场和航空导航设施安全的非法行为，以及危及民用航空安全的任何其他威胁。
- (c) 各方在其相互关系中，应遵守国际民用航空组织制定的、作为《国际民用航空公约》附件并对各方均适用的航空保安规定；它们应要求在其领土内注册的航空器经营人、或主要营业地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。
- (d) 每一缔约方同意，可以要求这样的航空器经营人在进入、离开或停留于缔约另一方的领土时，遵守缔约另一方要求的上述(c)款所述的航空保安规定。每一缔约方应确保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期间对旅客、机组、手提物品、行李、货物和机上供应品进行检查。每一缔约方对另一缔约方提出的为对付特定威胁而采取合理的特殊保安措施的要求，应给予同情的考虑。
- (e) 当发生非法劫持民用航空器事件或其他危及此类航空器、其旅客和机组、机场或航空导航设施安全的非法行为或以此类事件相威胁时，各缔约方应互相协助，提供通信便利并采取其他适当的措施，以便迅速、安全地结束此类事件或威胁。

航空保安部长级高级会议的宣言 (2002 年 2 月 19 日至 20 日，蒙特利尔)

由国际民航组织 (ICAO) 召集的航空保安部长级高级会议于 2002 年 2 月 19 日至 20 日在其总部蒙特利尔召开，出席会议的代表 154 个国家和 24 个国际组织的部长们和其他高级官员：

重申谴责不论在任何地方、任何人和出于任何理由使用民用航空器作为破坏性武器以及对民用航空犯下的其他非法干扰行为；

注意到需要加强措施防止对民用航空的各种非法干扰行为；

强调民用航空在经济发展中发挥的关键作用；

强调安全和保安的完善是需要全球解决的民用航空的基本原则；

重申各国对民用航空保安和安全的责任，不论航空运输和相关的服务是否由政府、自主的或私营实体所提供；

注意到大多数国家最近所做的重大的航空保安方面的改进；

承认在全球系统中统一的做法对确保世界的航空保安是至关重要的，而且在系统中任何部分的缺陷都对整个全球系统构成威胁；

认识到全球航空保安系统是各国必须承担的集体责任；

注意到加强航空保安措施所需要的额外资源给资源有限的发展中国家增加了不必要的财政负担；

声明承诺：

- 全面实施关于航空保安的多边公约和国际民航组织有关航空保安和安全的标准和建议措施（SARPs）、空中航行服务程序（PANS）和国际民航组织的大会决议及理事会的决定；
- 在国家领土内实施适当的额外航空保安措施以应对不同程度的威胁；
- 促进航空保安领域的国际合作和协调保安措施的实施；
- 确保以最具成本效益的方式实施保安措施以避免过度地加重民用航空的负担；
- 确保保安措施尽可能不要中断和妨碍客、货、邮件以及航空器的流通；
- 确保保安措施对性别、种族、信仰和国籍以无偏见和非歧视的方式实施；
- 加强航空保安人力资源的工作质量，包括实行持续教育和培训；和
- 恢复公众对航空旅行的信心和复兴航空运输业；

批准建立一项全面的国际民航组织航空保安行动计划以加强全世界范围内的航空保安，包括：

- 对新的、新出现的威胁确定、分析和制订有效的全球反应，及时采纳在特定领域应该采取的措施，包括机场、航空器和空中交通管制系统；
- 加强《国际民用航空公约》附件中与保安有关的规定，在有保证的情况下并以整体安全为前提，主要是利用快捷程序首先保护驾驶舱；
- 在国际民航组织航空保安机制下，在国家级和抽样的基础上对每一个国家的机场保安进行定期的、强制性的、系统的和协调一致的航空保安审计以便对缔约国的航空保安进行评估；
- 在地区和次地区层次上与审计计划密切协调和相互结合；
- 由国际民航组织以保密和透明度相互融汇的方式对结果进行处理；和
- 为纠正查明的缺陷提供援助的后续行动。

呼吁国际民航组织理事会制订这一行动计划，以便在 2002 年 6 月 14 日之前（第 166 届理事会的结束日期）予以通过并在通过之后立即实施；

呼吁国际民航组织所有成员国和在适当时有关的国际组织全面和积极地参与实施这个行动计划以期尽早取得具体成果；和

呼吁各国、国际组织和民用航空界在自愿的基础上为实施这一行动计划对国际民航组织的活动和使世界各国在持续的基础上满足加强保安措施的要求提供充裕的资金和/或以实物进行援助。

第 2 部分

航空公司所有权和联合经营

A. 航空公司所有权和控制权

2.1 国际民航组织第 16 届大会审议了国际航班的联合所有权和联合经营问题，并就此通过了 A16-33 号决议。为了缓解某些发展中国家因其他国家严格应用传统的航空公司所有权和控制权标准所面临的问题，国际民航组织第 24 届大会通过了 A24-12 号决议，该决议在航空公司指定方面引入了“共同利益关系”概念。这两项决议已经并入《国际民航组织关于航空运输领域持续政策的综合声明》中，该声明最先载于 A32-17 号决议，该决议随后被 A33-19 号、A35-18 号和 A36-15 号决议所取代。有关摘录如下。

大会决议

A36-15: 附录 A, 第 II 节 (摘录)

.....

鉴于正常而可靠的航空运输服务的提供对于包括依靠旅游业的许多发展中国家的经济发展具有根本的重要性；

鉴于授权航空公司行使航线和其他航空运输权利所适用的实际所有和有效控制标准的严格运用可能使许多国家无法在运营国际航班和充分利用从中获得的好处方面享有公平和均等的机会；

鉴于为市场准入而指定和授权航空承运人应按照每个国家的步伐和自行决断逐步地、灵活地自由化，并尤其对安全和保安进行有效的监管控制；

鉴于航空公司的指定和授权标准的扩大或灵活适用会有助于创造这样一个运行环境，使国际航空运输以稳定、高效和经济的方式发展和兴盛，并有助于达到使各国参与自由化进程这一目标，且不妨碍各国对航空安全和保安的义务；

鉴于此类国家间的发展目标的实现正日益得到合作安排的促进，其形式是地区经济集团和象征着特别在属于此类地区经济一体化运动的发展中国家间共有的密切关系和共同利益关系的职能性合作；

鉴于由享有上述共同利益关系的一个或多个发展中国家或其国民实际所有和有效控制的一家航空公司行使拥有同样共同利益关系的另一发展中国家的航线和其他航空运输权利，将有利于促进发展中国家的上述利益；

大会:

.....

2. 敦促各缔约国依据包括有关方面商定或将商定的航空运输协定在内的相互可接受的条款和条件，接受其中所作的指定，并允许其中规定的航空公司行使同一集团内的一个或多个国家，尤其是发展中国家的航线权利和其他航空运输权利；

3. 敦促各缔约国承认地区或次地区经济集团内的共同利益关系概念，作为一个或多个发展国家指定属于同一地区经济集团内另一个或多个发展中国家，并且由该另一个或多个发展中国家或其国民实际所有和有效控制的航空公司的有效根据；

4. 敦促各缔约国考虑使用航空公司指定和授权的替代标准，包括由国际民航组织制定的标准，并采取灵活和积极的做法，以照顾到其他国家使航空承运人所有权和控制权自由化的努力，而不损害安全和保安；

5. 请在国际航班各种形式的联合经营方面有经验的缔约国不断向理事会提交关于其经验的全部信息，以便本组织在这一特定领域拥有可能有助于缔约国的全部信息；

6. 要求理事会在愿意加入国际航班经营的地区或次地区经济集团的缔约国提出要求时，向其提供全部可行的援助；

7. 要求理事会在主动直接在其彼此间订立国际航班联合所有和联合经营的合作安排或其航空公司订立此类安排的缔约国提出要求时向其提供援助，并迅速向各国通报关于此类合作安排的信息。

2.2 1994 年的世界航空运输会议 (AT Conf/4) 就 10 项管理协议草案得出了结论，并建议各国在其经济管理责任和国际航空运输关系中充分考虑这些协议。下文转载了涉及航空承运人所有权和控制权的建议协议。其他协议的文本按其主题载于本文件的其他部分。

建议的协议旨在能够被用于某个双边或多边关系中 (或均为协议当事方的一个国家集团与其他一个或几个国家之间的关系中)。关于这些协议背景的有关信息请参见该次会议报告 (Doc 9644 号文件)。

AT Conf/4 建议的管理协议

放宽的标准规定，航空运输协定的一方可以预期其所指定的任一航空承运人将获准使用第三方给予它的市场准入，且该第三方保证做到这一点，但条件是上述航空承运人：

- a) 被而且继续被协定任一个或多个当事国家的国民，或被协定任一个或多个当事国本身主要所有和有效控制；或
- b) 被而且继续被一个或多个不一定是有关协定当事国但属于预先确定的具有“共同利益关系”的某一集团的国家的国民主要所有和有效控制。

不言而喻，每个符合上述 a) 或 b) 项新标准的航空承运人也将被要求（就像符合国家所有权和有效控制权标准航空承运人目前的情况那样）遵守接受指定的一方通常在国际航空运输中适用的法律和规章。

2.3 基于航空运输会议在该方面的工作，并特别考虑了相关的安全和经济问题，航空运输管理专家组在其 1997 年 2 月召开的第九次会议上就进一步放宽原有的航空公司所有权与控制权标准提出了下述建议（ATRP/9-4）。1997 年 5 月，理事会批准了该建议并分发给各国提供指导。

2003 年第五次世界范围航空运输会议（ATConf/5）也讨论了航空公司所有权与控制权的自由化问题。会议审议并通过了以主要营业地和有效控制权的替代标准为基础的示范条款，各国可在其航空协定中选择使用。示范条款载于本文件的附录 4，是对国际民航组织已经制定的其他选择方案的补充。

建议 ATRP/9-4

专家组建议：

打算在其双边和多边航班协定中接受航空承运人市场准入的放宽标准的国家，同意给予某个指定航空承运人以市场准入许可，如果：

- a) 该航空承运人的主要业务地和永久住址在指定航空承运人的国家领土内，
- b) 与指定航空承运人的国家存有并保持强有力的联系。

在判断是否存有强有力的联系时，各国应当考虑诸多因素，比如，所指定的航空承运人是否将其总部设在指定航空承运人的国家中，在该国是否有相当数量的营运和有形设施的资本投入，是否在该国交纳所得税和登记其航空器，及在管理、技术、营运岗位上是否雇用大量的该国国民。

如果一国认为，出于国家安全原因和战略的、经济的或商业的原因，它要求在主要营业地和永久住所标准的使用方面有一些条件或例外，这应当成为双边或多边谈判或协商的主题。

B. 联营组织和合营航班

2.4 《芝加哥公约》中的 3 个条款述及联营组织和合营航班。

第七十七条

允许联合经营组织

本公约不妨碍两个或两个以上缔约国组成航空运输的联营组织或国际性的经营机构，以及在任何航线或地区合营航班。但此项组织或机构和合营航班，应遵守本公约的一切规定，包括将协定向理事会登记的规定。理事会应决定本公约关于航空器国籍的规定以何种方式适用于国际经营机构所用的航空器。

第七十八条

理事会的职能

理事会可以建议各有关缔约国在任何航线或任何地区建立联合组织经营航班。

第七十九条

参加经营组织

一国可以通过其政府或由其政府指定的一家或几家航空公司，参加联合经营组织或合营安排。此种企业航空公司可以是国营、部分国营或私营，完全由有关国家自行决定。

C. 国际经营机构所用的航空器

2.5 1967年，理事会通过了一项决议（及3个附录），规定《芝加哥公约》条款应以何种方式适用于国际经营机构所用的航空器。

理事会就国际经营机构所用航空器的国籍 和登记问题通过的决议

理事会

考虑到《国际民用航空公约》第七十七条的规定，其最后一句话是：“理事会应决定本公约关于航空器国籍的规定以何种方式适用于国际经营机构所用的航空器；”

考虑到法律委员会关于此问题的报告，即文件8704-LC/155，22/9/67，附件C；

考虑到法律委员会在上述报告中所述结论；

同意无需对《国际民用航空公约》作任何修改，理事会可根据上述第七十七条作出一项决定，使公约的规定适用于未按国家登记的航空器，比如“联合登记的”或“国际登记的”（其概念的定义参见本文附录1）航空器，但须满足理事会制定的一些基本标准；

认为理事会根据公约第七十七条并在其范围内及按照下述程序作出的决定，对缔约各国都具约束力，并认为，如果航空器是联合登记的或国际登记的，且能满足理事会在这方面订立的基本标准，上述公约所规定的适用于缔约国按国家登记的航空器的权利和义务亦同样适用；

决议上述第七十七条所述决定的过程应包括将理事会订立的基本标准适用于组成有关国际经营机构的国家可能提交理事会的每个联合登记或国际登记的特定计划，同时提交理事会的还有有关这种计划并对之加以说明的资料；

关于前面三段所述基本标准的确定，作出如下决定：

a) 如果是联合登记，采用本文附录 2 第 I 部分所述基本标准；

b) 如果是国际登记，以本文附录 2 第 II 部分为指导。

注意到关于上述决定的过程，虽然理事会可自行就本文附录 3 所述的联合登记的情况作出其认为合适的决定，但在满足本文件附件 2 第 I 部分所规定的基本标准方面应极少有问题，因此，理事会就此种情况或类似情况作出决定只不过是形式，可以自动作出；

还注意到其他联合登记的情况和所有国际登记的情况可能需要不同的方法；

决定就理事会认为满足本文件附录 2 所述基本标准的某个特定计划作出上述决定的过程一旦结束，《芝加哥公约》关于航空器国籍的规定应以如下方式适用：

1. 如果是联合登记或国际登记，一国际经营机构的所有航空器应载有共用标志，不应载有任一国的国籍标志，《芝加哥公约》中述及航空器国籍的规定（公约第十二条、第二十条）及公约的附件 7 在细节上作必要修改后即适用；

2. 在不损害本文件附录 2 的 C 段及其注 2 所规定的其他缔约国权利的条件下，为公约的目的，每架此种航空器应被视为具有组成该国际经营机构的每一国家的国籍；

3. 关于《芝加哥公约》第二十五条和第二十六条的应用，保存某一航空器联合登记册或该联合登记册有关部分的国家应被视为该航空器的登记国。

宣布：

1. 只有组成该国际经营机构的所有国家都是并继续是《芝加哥公约》缔约国时，本决议才适用。

2. 如一航空器虽为一国际经营机构经营，但按国家登记，本决议不适用。

附录 1

就本决议而言

— “联合登记”一词是指航空器登记的一种制度，根据这种制度，组成国际经营机构的国家将为由该机构经营的航空器建立一本并非按国家登记的登记册，而

— “国际登记”一词是指将由国际经营机构经营的航空器不按国家登记，而以一具有法人资格的国际组织的名义登记，不论该国际组织是否由组成该国际经营机构的同样国家组成。

附录 2

基本标准

第 I 部分 — 就联合登记而言:

A. 组成国际经营机构的国家应共同地和分别地承诺履行《芝加哥公约》规定的登记国的义务。

B. 组成国际经营机构的国家应从它们之中为每一架航空器确定一适当国家, 委托其负责接受并回答《芝加哥公约》其他缔约国可能就该航空器提出的申诉。此种认定应只为实际需要, 不应妨碍该机构参加国的共同的和分别的责任, 被如此确定的国家所承担的义务应以其自身的名义和代表所有其他参加国履行。(另请参见下文注 1。)

C. 有关航空器的运营不应导致对在其他缔约国登记的航空器在《芝加哥公约》规定方面的任何差别待遇。(另请参见下文注 2。)

D. 组成国际经营机构的国家应保证, 其法律、规章和程序在涉及从事国际航行的国际经营机构的航空器和人员时, 一律符合《芝加哥公约》及其附件规定的义务。

第 II 部分 — 就国际登记而言:

理事会在作出其决定时, 应确信组成国际经营机构的国家订立的任一国际登记制度都对国际民航组织其他成员国作出遵守《芝加哥公约》规定的充分保证。就此而言, 上述 A、C 和 D 项所述标准在任何情况下都应适用。不言而喻, 理事会可能通过更多的标准。

注 1: 关于上述 B 段, 如果是联合登记, 《芝加哥公约》规定的登记国的职能(特别是登记证的签发, 适航证和飞行机组执照的签发和核准)应由保存某一航空器联合登记册或该联合登记册有关部分的国家履行。在任何情况下, 此种职能的履行应以所有成员国共同的名义进行。

注 2: 关于上述 C 段, 联系《芝加哥公约》的下述各条, 注意以下几点:

- 第七条(国内载运权): 仅仅按照第七十七条进行联合登记或国际登记这一事实不能使多国集团的地理区域构成国内载运权区域。
- 第九条(禁区)和第十五条(机场费用和类似费用): 仅仅按照第七十七条进行联合登记或国际登记这一事实不影响上述条款的适用。
- 第二十七条(专利权的主张): 该条的要求是, 一国不仅是《芝加哥公约》的缔约国, 而且是《国际保护工业产权公约》的缔约国; 在个别情况下某个国际经营机构的某一个参加国可能不是后一个公约的缔约国。如果是这样, 该国的利益就不受第二十七条规定的保护。

附录3

就本决议而言，理事会审议了下述联合登记方案，同时，注意到也可能存在其他方案：

- a) 组成国际经营机构的国家为由该机构经营的航空器建立一个联合登记册。它将与上述任一国家以通常方式保存的国家登记册分开并有所不同。
 - b) 联合登记册可以是不分开的，也可由几部分组成。如果是前者，该登记册将由国际经营机构的某一参加国保存，如果是后者，每个部分将由上述国家中的某一个国家保存。
 - c) 一架航空器只能登记一次，也就是说，要么在联合登记册中登记，要么在某个国家保存的那一部分中登记，如果联合登记册有几个不同部分的话。
 - d) 在联合登记册中或在其某一部分中登记的所有航空器应有一共用标志，以代替国家标志。
 - e) 《芝加哥公约》规定的登记国的职能（例如，登记证、适航证或机组人员执照的签发）应由保存联合登记册的国家或保存该联合登记册有关部分的国家履行。在任何情况下，此种职能的履行应以所有成员国共同的名义进行。
 - f) 尽管有上述 e 段规定，登记国在《芝加哥公约》各种规定方面的责任应是组成国际经营机构的所有国家的共同的和分别的责任。其他缔约国的任何申诉将由上述每一国家或所有国家受理。
-

第 3 部分

航空公司运力管理

3.1 1977 年航空运输特别会议 (SATC, 1977) 的建议 4 建议理事会就国际航空运输的运力管理进行一些研究, 其后, 航空运输管理专家组拟定了涵盖运力管理“事先确定式”、“百慕大 I 式”、“自由确定式”的示范条款、目的及指导原则, 作为对各国的指导。1981 年, 理事会将该指导材料发至各国, 供其研究。这些示范条款也包含在供各国选择使用的《国际民航组织航空服务协定模本》中 (见本文件附录 5)。关于运力管理更为详细的介绍, 请参见 Doc 9626 号文件 —《国际航空运输管理手册》— 的第 4 部分第二章。

A. 事先确定式示范条款

1. 缔约双方指定的航空公司在协议航班上提供的总运力, 应在经营开始前由缔约双方航空当局协议或批准, 其后则应按预期营运需求确定。
2. 缔约双方指定的航空公司经营协议航班的主要目的, 应为按合理的载运比率提供充足运力, 以满足缔约双方领土之间的营运需求。
3. 缔约一方应使缔约双方指定航空公司在经营双方领土间的协议航班时, 享有公平与均等的机会, 原则上等分缔约双方间的总运力, 以实现平等互利。
4. 缔约一方及其指定航空公司应考虑到另一方及其指定航空公司的利益, 以免不适当地影响后者提供的航班。
5. 在审查时, 如缔约双方不能就协议航班的运力达成协议, 则缔约双方指定航空公司所提供的运力不得超过以前协议的总运力 (包括季节性变化在内)。

事先确定式运力管理的标准和指导原则

标准 A: 运力必须与需求密切相连, 并具有灵活性。

指导原则:

1. 通过规定机型、航班次数以及某些情况下可能提供的座位数和/或以体积或重量计算的货运运力来确定运力。
2. 需求 (运输需求) 通常是根据现有运输需求的统计和对未来运输需求的合理估计凭经验确定的, 并考虑到经济环境, 包括运价和其他相关因素。

3. 为使运力与需求密切联系，要求所提供运力的水平应能达到合理的载运比率，也就是说，此种载运比率可：

- a) 为有要求的旅客提供得到座位的合理机会；
- b) 保证使航空公司得到合理的经济回报。

4. 提供运力的灵活性可通过下述方法实现：

- a) 密切监测载运比率，以发现需求变化；
- b) 安排定期的和专门的磋商；
- c) 简化增加航班或增加航段的手续，或由一家航空公司代表另一家航空公司临时提供运力，以适应需求的短期变动。

5. 灵活性也可通过提供客观标准来实现，在此标准范围内有限的运力增加可获批准。例如，如果上一年同一时期的相关载运比率达到过某个协议水平，则增加至协议的限度。

标准 B：提供的运力必须主要取决于缔约双方领土之间的运输需求。

指导原则：

1. 不是缔约双方领土之间的运输需求，通常只视为补充性的，但在某些情况下，对消费者和有关航空公司却至关重要。

2. 为此类运输提供补充运力时，应根据情况考虑下述因素：

- a) 双边协议所要达到的全面平衡；
- b) “以远”和“中间”运输需求之间可能存在的基本差别；
- c) 直飞航线经营上的需求和该航班所经区域的运输需求，考虑到当地和区域性航班的需要。

3. 在许多情况下，为此类运输提供补充运力也许不能认为有理，因为为了缔约双方领土之间的运输所提供的运力可能足以满足其他运输需求。

标准 C：必须有效地保证有关两国承运人的平等互利。

指导原则：

- 1. 平等互利通常与双边协定的全面平衡相联系，并可通过诸如上述标准 A 第 4 点中的措施有效地达到。
- 2. 管理运力以达到平等互利应考虑下述因素：

- a) 承运人的机型和飞行次数;
- b) 承运人所经营的协议航线的特点。

标准 D: 必须鼓励在良好的经济基础上和为公众利益发展和扩大航空运输。

指导原则:

1. 此标准是一般性的和根本性的, 一般在协定的前言中而不在单个条款中反映。
2. “公众利益”由三个主要利益因素组成: 航空公司业、航空运输用户及其他本国利益。
3. 提供的运力水平应当:
 - a) 为有要求的旅客提供获得座位的合理机会;
 - b) 保证承运人得到合理的经济回报;
 - c) 避免运力的“倾销”;
 - d) 计划安排应最大限度地方便公众。

标准 E: 必须使运输量与机场和跑道容量相适应; 必须有效利用人力和物力资源(特别是燃油), 及保护环境免受空气和噪声污染。

指导原则:

这几项标准非常重要, 而且日显重要, 最好在协定的前言中反映出来。但安排运力要有效地利用机场和航路设施, 通过选择最佳载运比率来节约资源, 及尽可能减少环境污染。这些要求有时可能需要与上述标准 A 所述要求相调和。

标准 F: 必须根据总的需求协调提供不定期和定期航班的运力。

指导原则:

1. 当某些航班, 特别是所谓“计划化”或“定期化”的包机飞行被缔约双方划为定期航班时, 可能需要采取特别措施以指定有关承运人及航路, 使所提供的运力可以与其他定期航班提供的运力同时得到管理。
2. 为获得协调运力的必要信息, 各国可协议交换不定期航班所提供运力水平的任何有用的信息。

B. 百慕大 I 式示范条款

1. 供旅行公众使用的航空运输设施应与公众对该运输的需要保持密切关系。

2. 缔约一方的一家或几家指定的航空公司在缔约双方领土之间的任一协议航线上（竞争）（营运）时，应享有公平和均等的机会。
3. 缔约一方应考虑到缔约另一方航空公司的利益，以免不适当地影响后者根据本协定提供航班的机会。
4. 指定的航空公司根据本协定提供的航班的主要目的，应是要提供足够的动力，以满足该航空公司所属国与营运最终目的地国之间的运输需求。在本协定规定航线的一点或多点上下或装卸前往和来自第三国的国际运输业务的权利，应当依从缔约双方商定的有秩序发展国际航空运输的总原则行使，并遵守运力应与下列需求相联系的一般原则：
 - a) 始发国与营运最终目的地国之间的运输需求；
 - b) 经营直达航班的需求；
 - c) 照顾到当地与地区航班后，航线所穿经地区的运输需求。
5. 在缔约一方要求对依本协定提供的运力进行审查时，即应安排缔约双方之间的磋商，以保证执行协定中关于航班营运的原则。

对百慕大 I 式的分析的初步意见

1. 在百慕大 I 式运力管理中，政府提出各航空公司所要遵循的运力原则，但允许每个航空公司在遵循这些原则的条件下，根据航空公司自己对市场需求的分析，确定其运力。
2. 在协议航线上经营的运力须由双方政府通过磋商进行“事后”审查。在其他类型协定中也常见的双方政府之间的磋商，就“事后”这一点而言是百慕大 I 式运力管理的组成部分，对达到双方政府可能确定的运力管理的标准和目标可能是必不可少的因素。
3. 双方政府可决定采取措施，如果有必要使用“事后”审查机制，保证其有效运行。这些措施可包括：
 - a) 建立有关统计资料的交换制度；
 - b) 如果可能，就与适用协定的运力管理原则有关的基本因素和对实际提供运力进行评估形成共识；
 - c) 交换影响航空公司竞争地位的因素方面的信息，包括设施的使用权以及政府关于航空公司营运和商业活动的规则和做法。
4. 双方政府因“事后”审查而采取的影响运力提供的行动，通常只是适用至纠正双方政府觉察到的缺陷所必需的程度，双方政府另有决定的除外。
5. 如果缔约一方在运力/需求关系方面继续觉察到缺陷，而双方不能就纠正措施达成一致，下列方案可供不满意的一方选择：

- a) 接受形成的“实际”状况；
- b) 接受预先协议的适用于产生争议时的运力管理方法，如果订有此种方法的话；
- c) 仲裁或解决争议的其他方法，如果适用的话；或
- d) 发出终止双边协定的通知。

百慕大 I 式运力管理的标准、目的和指导原则

标准 A： 运力必须与需求密切相连，并具有灵活性。

相关目的： 避免航空运输运力过剩而造成人力和物力资源（包括燃油）的浪费；防止出现运力“倾销”。

指导原则：

1. 由各航空公司确定运力，但必须遵循双方政府间协议的运力管理原则。
2. 需求（运输需求）通常由各航空公司根据现有运输需求的统计和对未来运输需求合理的估计凭经验确定，并考虑包括运价和其他相关因素在内的经济环境。
3. 为使运力与需求密切联系，要求所提供运力的水平应能达到合理的载运比率，也就是说，此种载运比率可：
 - a) 为有要求的旅客提供得到座位的合理机会；
 - b) 保证使航空公司得到合理的经济回报。
4. 航空公司可通过下述方法实现提供运力的灵活性：
 - a) 密切监测载运的比率，以发现需求变化；
 - b) 依据协议的运力原则，临时调整航班计划（包括机型和协议航线上的飞行计划）；
 - c) 依据协议的运力原则，根据情况增加航班或航段。

标准 B： 提供的运力必须主要由缔约双方领土之间的运输需求决定。

相关目的： 保证公平和均等的竞争机会；保护本国承运人的利益。

指导原则：

1. 原来的百慕大 I 式运力条款确定，每个指定的航空承运人所提供的航班，应把“为该航空承运人所属

国与营运最终目的地国之间的运输需求提供充足动力”当做主要目标，这包括但不限于缔约双方领土之间的运输需求。

2. 如果航线不涉及第三国，这一差异就失去了实际意义。在其他情况下，如果要完全体现标准 B，可优先选择一些国家在 1946 年之后签订的百慕大 I 式协定中制定的准则，其中用“缔约双方领土之间”代替了百慕大协定中原来的表述。

3. 根据百慕大 I 式各运力条款，在航线协定中所列一个或几个地点装、卸第三国运输业务是补充性的，并应当“依从有秩序地发展国际航空运输的总原则”和“遵守运力应与下列需求相联系的一般原则：

- a) 始发地国与营运最终目的地国之间的运输需求；
- b) 经营直达航班的需求；
- c) 照顾到当地与地区航班后，航线所穿经地区的运输需求。”

标准 C：必须有效地保证有关两国承运人的平等互利。

相关目的：保证公平和均等的竞争机会；保护本国承运人的利益；承运等分业务量。

指导原则：

1. 百慕大 I 式运力条款规定，缔约一方指定的一家或几家航空公司在营运缔约双方领土之间的任一协议航线时，应享有公平和均等的机会，缔约一方应考虑缔约另一方航空公司的利益，以免不适当地影响后者根据协定提供航班的机会。

2. 平等互利通常与双边协定的全面平衡相联系，其有效实现除其他外取决于下述因素：

- a) 航空公司自定的机型，航班次数，航线及航班的营销；
- b) 政府同意的航线的特点；
- c) 各航空公司的相对竞争地位；
- d) 影响竞争的一些因素，比如缔约双方关于以下事项的规则和做法：使用机场、航空设施和服务、燃油、国家关于航空公司商业活动、资金转移的规则，及公平竞争和营运的一般做法。

标准 D：必须鼓励在良好的经济基础上并为了公众利益发展和扩大航空运输。

相关目的：以合理的价格向消费者提供良好的服务；承运人获得合理经济回报的可能性；保护本国承运人的利益。

指导原则:

1. 此标准是一般性的和根本性的，一般反映在协定的前言中而不在单个的条款中。
2. “公共利益”由三个主要利益因素组成：航空公司业、航空运输用户及其他本国利益。
3. 提供的运力水平应当：
 - a) 为有要求的旅客提供获得座位的合理机会；
 - b) 保证承运人得到合理的经济回报；
 - c) 避免运力的“倾销”；
 - d) 计划安排，最大限度地方便公众。

标准 E、F、G：必须使运输业务量与机场和航路容量相适应；有效利用人力和物力资源（特别是燃油）；及保护环境免受空气、噪声污染。

相关目的：避免航空运输运力过剩而造成人力和物力资源（包括燃油）的浪费；保护环境。

指导原则:

这几项标准非常重要，而且日显重要，最好反映在协定的前言中。为此，安排运力要有效地利用机场和航路设施，通过选择最佳载运比率来节约资源，及尽可能减少环境污染。这些要求有时需与上述标准 A 所述要求相调和。

标准 H：必须根据总需求协调不定期和定期航班运力的提供。

相关目的：在同一市场上协调定期和不定期营运的管理。

指导原则:

1. 当百慕大 I 式协定最初谈判时，协调不定期和定期航班运力并不是一种明确的需要。但这种协调可以通过单方面根据《芝加哥公约》第五条采取的措施努力实现，或如果缔约双方愿意，根据百慕大 I 式协定通过对不定期航班应用运力条款实现，或就不定期航班运力增设单独条款，以及交换包括这两种航班的运力和营运数据在内的有关信息。

2. 如果缔约双方决定将某些航班，特别是所谓“计划化”或“定期化”包机划为定期航班，为在处理每种航班提供的运力时达到协调一致，双方之间的协定可能需要或可能不需要比如在运力条款中作任何修改。

C. 自由确定式示范条款

1. 缔约一方应允许缔约双方指定的航空公司在本协定所述国际航空运输的竞争中享有公平平等的机会。
2. 缔约一方应在其权限范围内采取一切适当行动，消除对另一方航空公司竞争地位造成不利影响的各种形式的差别对待或不公平竞争的做法。
3. 缔约任一方不得单方面限制另一方指定的航空公司的业务量、航班次数，或航班的正规性，或机型，除非按与公约第十五条相一致的统一条件，出于海关、技术、营运或环境原因需要这样做。
4. 缔约任一方不得将首先决定权要求、业务分配比、特许费，或与本协定的目的不一致的有关运力、航班次数或业务量的任何其他要求强加给另一方指定的航空公司。
5. 缔约任一方不得要求另一方航空公司申报班期时刻表、包机飞行计划表或营运计划供其批准，除非为了执行本条第3款所预想的统一条件在非歧视的基础上需要这样做，或者本协定附件中特许这样做。如果一方为参考目的要求申报，则应尽量减少申报要求和程序对航空运输中介人和另一方指定航空公司造成的行政负担。

对自由确定式的分析的初步意见

1. 在自由确定方式下，双方政府同意取消对运力的直接控制，明确禁止单方面限制运力、航班次数或机型，除非按与《芝加哥公约》第十五条相一致的统一条件出于海关、技术、营运或环境原因要求这样做。
2. 在自由确定式协定中，不含有运力与需求关系的专门条款，依靠各个航空公司根据市场力量作出的竞争性定价和航班计划反应来进行必要的调节。这种机制在市场力量自由发挥受损害或受阻碍的地方可能不那么有效。
3. 双方政府可通过保证竞争性市场力量的自由运作不受损害和阻碍，来对航空公司影响运力与需求关系的决定施加间接影响。
4. 双方政府也可通过其他条款中的规定，比如，关于指定、定价、包机及磋商的规定，来对航空公司对运力的确定施加间接影响。
5. 一般来说，自由确定式协定禁止所有形式的差别待遇或不公平竞争做法，包括掠夺性的定价，此种做法是导致可能的磋商和修正的原因。
6. 作为自由确定式必要环境条件的市场力量的自由发挥，允许航空公司在宽广的范围内规定其客货运价。在这种情况下，航班计划不再是航空公司所能运用的惟一主要竞争手段。
7. 此类协定的缔约双方认为，市场力量自由发挥将保证在良好的经济基础上为了公众利益发展和扩大航空运输。与其他的 management 方式相比，自由确定式管理中的公众利益似乎不那么注重航空公司在一定市场中的继续生存问题。

8. 自由确定式意味着政府在运力方面不进行直接干预，因此，下述指导原则不得视为对这种干预的描述，而是对缔约双方根据其对公众利益的全面责任必须加以监督的一些因素的叙述。

自由确定式运力管理的标准、目的和指导原则

标准 A： 运力必须与需求密切联系，并具有灵活性。

相关目的： 避免航空运输运力过剩而造成人力和物力资源（包括燃油）的浪费；防止出现运力“倾销”。

指导原则：

1. 运力的确定只能由各航空公司作出。政府鼓励各种竞争力量（其他航空公司、包机飞行、弹性定价）促成对航空公司的决定，特别是关于运力的决定不时进行复查。

2. 需求（运输需求）通常由各航空公司根据现有运输需求的统计和对未来运输需求合理的估计凭经验确定，并考虑包括运价和其他相关因素在内的经济环境。

3. 为使运力与需求密切联系，要求航空公司所提供运力的水平能够：

a) 为有要求的旅客提供得到座位的合理机会；

b) 保证使航空公司得到合理的经济回报。

4. 航空公司可通过下述方法实现提供运力的灵活性：

a) 密切监测载运比率，以发现需求变化；

b) 临时调整航班计划（包括机型和协议航线的航程）；

c) 根据情况增加航班或航段。

5. 在自由确定方式下，为保证运力与需求密切和灵活地联系在一起，所涉及的营运可能由缔约各方监控并经常进行磋商，使市场力量自由发挥不受阻碍。

标准 B： 提供的运力必须主要由缔约双方领土之间运输需求决定。

相关目的： 保证公平和均等的竞争机会；保护本国承运人的利益。

指导原则：

1. 运力的提供和签订一项协定一样，是为了满足缔约双方领土之间的运输需求，但根据协议航线的性质（即含或不含第三国降停点）、消费者的选择、有关航空公司的营销和营运决策，也可满足其他营运需求。

2. 在这类协定中，一般没有专门区分缔约双方领土之间的运输业务与第三国的运输业务。就第三国的业

务权可能未达成协议，但如果就此权利达成一致，同样的运力制度将适用于所有运输业务但须遵守下述指导原则 3。

3. 为缔约双方领土之外的运输需求所提供的运力还将取决于第三国政府是否愿意批准这一运力。

标准 C: 必须有效地保证相关两国航空承运人的平等互利。

相关目的：保证公平和均等的竞争机会；保护本国承运人的利益；承运等分营运量。

指导原则：

1. 大多数自由确定式协定都要求“公平和均等的竞争机会”，许多这类协定规定消除“各种形式的差别对待或不公平竞争的做法”。缔约双方的协定规定了均等机会，给每一方航空公司以相同的自由提供运力和决定其航班的价格，以有效利用此种运力，机会均等还通过在双边协定中全面交换权利（包括公平交换航线）来实现。

2. 两国航空承运人获得的利益与每个承运人作出的努力和投入的资源成正比。

标准 D: 必须鼓励在良好的经济基础上并为了公众利益发展和扩大航空运输。

相关目的：以合理的价格向消费者提供良好的服务；承运人可以获得合理经济回报；保护本国承运人的利益。

指导原则：

1. 此标准是一般性的和根本性的，通常在协定的前言中而不是在单个条款中反映。

2. “公众利益”由三个主要利益因素组成：航空公司业、航空运输用户及其他本国利益。

3. 缔约双方希望，市场力量所导致提供的运力水平应当：

a) 为有要求的旅客提供获得座位的合理机会；

b) 保证承运人得到合理的经济回报；

c) 避免运力的“倾销”；

d) 计划安排，最大可能地方便公众。

标准 E、F、G: 必须使运输量与机场和航路的容量相适应；有效利用人力和物力资源（特别是燃油）；保护环境免受空气和噪声污染。

相关目的：避免航空运输运力过剩而造成人力和物力资源（包括燃油）的浪费；保护环境。

指导原则：

这几项标准非常重要，而且日显重要，在协定的前言中或在协定的条款中反映出来可能最好。为此，安排运力要有效地利用机场和航路设施，通过选择最佳载运比率来节约资源，及尽可能减少环境污染。这些要求有时可能需要与上述标准 A 所述要求相调和。

标准 H： 必须根据总需求协调不定期和定期航班运力的提供。

相关目的： 在同一市场上协调管理定期和不定期营运。

指导原则：

缔约双方希望，通过市场力量的作用，并通过通常将这两种航班置于同一协定中，尤其是置于同一运力条款下，且使机会自由只受这两者之间法律的和营销的区别制约，可以实现不定期和定期航班的协调，包括根据总需求来管理运力。

D. 运力与资源

3.2 第二次航空运输会议（AT Conf/2，1980）通过了下述关于运力与资源和环境相协调的建议。

AT Conf/2 的建议 4

建议各缔约国在制定和实行其航空政策时，尤其是管理运力时，应考虑使运输需求与可用的机场、航路、人力和物力资源相互协调的需要，以及保护环境的需要。

第 4 部分

国际客货运价

4.1 《芝加哥公约》不含关于制定或管理国际客货运价的任何条款。因此，这是需要与航线和运营权的交换以及运力的管理一道在国家之间议定的事。传统上，多数国家通过其双边协定让航空公司初步负责制定运价。它们经常通过国际航空运输协会（IATA）提供的多边运价制定机制为定期航班进行运价谈判。在大多数情况下，不论运价是各航空公司经国际航空运输协会达成协议或通过其他方法制定，均需经有关政府批准，此种批准可以是默认的，也可以是明确的。

作为国际航空运输管理的三大要素之一（其他两项是市场准入和运力），国际民航组织在 20 世纪 70 年代和 80 年代做了大量关于运价的工作。Doc 9587 号文件的本部分中的指导材料，最初是由理事会在 1977 至 1989 年间制定和批准的，其依据是由客货运价专家组通过的建议，三次航空运输会议 [1977 年的航空运输特别会议（SATC），1980 年的第二次航空运输会议（AT Conf/2）和 1985 年的第三次航空运输会议（AT Conf/3）] 的建议，以及在某些情况下由大会决议通过的建议。理事会于 1997 年在航空运输管理专家组的协助下审查了本部分，并批准了旨在更新这一材料的某些修改。

自从 20 世纪 90 年代以来，随着航空运输自由化的总体趋势，运价在管理方面的重要性逐渐降低。很多国家已经放松运价管理，而一些已经取消对航空公司的所有定价限制。有关国际客货运价及其管理的详细说明，请参见 Doc 9626 号文件《国际航空运输管理手册》第 4 部分，第三章。

A. 关于客货运价的大会决议

A36-15: 附录 A, 第 I 节 (摘录)

.....

鉴于国际航空运输客货运价的制定应该公平而透明且意在促进航空服务令人满意地向前发展；和

鉴于有必要适应航空运输领域变化着的管理和运营环境，本组织已为国际航空运输的管理制定了政策指导，包括示范条款和样板航空运输协定，供各国在双边或地区协定中选择使用；

大会:

.....

7. 要求理事会对制定本组织关于国际航空运输管理的政策指导的机制不断进行审查，并根据需要对其进行修改或更新；

.....

B. 双边运价条款

4.2 在根据第三次航空运输会议的建议 12 审查本组织在客货运价方面的决议和建议的过程中，理事会在 1987 年确定必须根据已发生的重要变化修订标准的双边运价条款，该条款是该理事会于 1978 批准的。在进行了包括运价双边管理备选方法在内的广泛修改之后，理事会于 1989 年批准了三项示范双边运价条款文本及所附的关于其适用性的说明。1997 年，理事会审查了这些示范款及其说明，并为更新这些条款做了一些修改。这些示范条款也纳入到《国际民航组织航空服务协定模板》中（见本文件附录 5）。

双边运价条款的模式

注 1: 第 1 至第 4 款为“双批准”、“始发国”和“双不批准”的备选管理方法所共用。

注 2: 补充选择方案在方括号 [] 内。而注解或澄清在圆括号 () 内。

双批准方法

始发国方法

双不批准方法

1. “运价”的定义

在下列各款中，“运价”一词指为旅客、行李或货物（邮件除外）的国际运输收取的价格，包括：

- a) 为照此营销和销售的国际运输所收取的任何直达运价或金额，包括为了在国际航段或作为国际航段一部分的国内航段上运输使用其他运价或附加费而构成的直达运价。
- b) 为旅客及其行李运输的客票销售，或对货物运输的相应交易应支付的佣金；
- c) 关于运价或运输价格适用性的条件或佣金的支付。

它还包括：

- d) 所提供的与运输有关的任何明显利息；
- e) 只作为国际运输附加部分销售的国内航段运输的任何运价，该运价不适用于单纯的国内旅行，也不以同等条件提供给所有的国际航空运输承运人及其用户。

在下列各款中，“运价”一词指为旅客、行李或货物（邮件除外）的国际运输收取的价格，包括：

- a) 为照此营销和销售的国际运输所收取的任何直达运价或金额，包括为了在国际航段或作为国际航段一部分的国内航段上运输使用其他运价或附加费而构成的直达运价。
- b) 为旅客及其行李运输的客票销售，或对货物运输的相应交易应支付的佣金；
- c) 关于运价或运输价格适用性的条件或佣金的支付。

它还包括：

- d) 所提供的与运输有关的任何明显利息；
- e) 只作为国际运输附加部分销售的国内航段运输的任何运价，该运价不适用于单纯的国内旅行，也不以同等条件提供给所有的国际航空运输承运人及其用户。

在下列各款中，“运价”一词指为旅客、行李或货物（邮件除外）的国际运输收取的价格，包括：

- a) 为照此营销和销售的国际运输所收取的任何直达运价或金额，包括为了在国际航段或作为国际航段一部分的国内航段上运输使用其他运价或附加费而构成的直达运价。
- b) 为旅客及其行李运输的客票销售，或对货物运输的相应交易应支付的佣金；
- c) 关于运价或运输价格适用性的条件或佣金的支付。

它还包括：

- d) 所提供的与运输有关的任何明显利息；
- e) 只作为国际运输附加部分销售的国内航段运输的任何运价，该运价不适用于单纯的国内旅行，也不以同等条件提供给所有的国际航空运输承运人及其用户。

双批准方法

始发国方法

双不批准方法

2. 确定运价的各种因素

2.1 适用的因素

缔约一方指定的一家或几家航空公司对本协定包括的航班使用的运价应在合理水平上制定，适当照顾到一切有关因素，包括用户的利益、经营成本、航班特点、佣金率、合理的利润，其他航空公司的运价以及市场范围内的其他商业性考虑。

缔约一方指定的一家或几家航空公司对本协定包括的航班使用的运价应在合理水平上制定，适当照顾到一切有关因素，包括用户的利益、经营成本、航班特点、佣金率、合理的利润，其他航空公司的运价以及市场范围内的其他商业性考虑。

缔约一方指定的一家或几家航空公司对本协定包括的航班使用的运价应在合理水平上制定，适当照顾到一切有关因素，包括用户的利益、经营成本、航班特点、佣金比率、合理的利润，其他航空公司的运价以及市场范围内的其他商业性考虑。

2.2 不适当的因素

缔约各方同意特别注意以下运价：由于实行不合理的歧视而显不适当的运价，由于滥用垄断地位而过分抬高或限制的运价和由于直接或间接的补贴、或资助、或“掠夺性”定价而人为降低的运价。

缔约各方同意特别注意以下运价：由于实行不合理的歧视而显不适当的运价，由于滥用垄断地位而过分抬高或限制的运价和由于直接或间接的补贴、或资助、或“掠夺性”定价而人为降低的运价。

缔约各方同意特别注意以下运价：由于实行不合理的歧视性而显不适当的运价，由于滥用垄断地位而过分抬高或限制的运价和由于直接或间接的补贴、或资助、或“掠夺性”定价而人为降低的运价。

3. 制定运价的各种机制（三种备选方案）

只要可能，缔约双方指定的有关航空公司应在根据需要与其各自的政府进行商谈，并在适用的情况下与其他航空公司协商之后就运价达成协议。只要可能，应通过合适的国际运价协调机制达成此种协议。如不能达成任何多边或双边协议，各指定的航空公司可以单独制定运价。

只要可能，缔约双方指定的有关航空公司应根据需要与其各自的政府进行商谈，并在适用的情况下，与其他航空公司协商之后，就运价达成协议。只要可能，应通过合适的国际运价协调机制达成此种协议。如不能达成任何多边或双边协议，各指定的航空公司可以单独制定运价。

只要可能，缔约双方指定的有关航空公司应在根据需要与其各自的政府进行商谈，并在适用的情况下与其他航空公司协商之后，就运价达成协议。只要可能，应通过合适的国际运价协调机制达成此种协议。如不能达成任何多边或双边协议，各指定的航空公司可以单独制定运价。

(或者)

(或者)

(或者)

缔约双方指定的有关航空公司可在适用的情况下经与其他航空公司协商，就运价达成协议。可通过合适的国际运价协调机制达成此种协议。然而，任何一方都不得使参加多边航空承运人运价协调成为批准任何运价的条件，也不得阻止或要求任何一方指定的航空公司参加此种多边运价协调。各指定的航空公司可按自己的选择单独制定运价。

缔约双方指定的有关航空公司可在适用的情况下与其他航空公司协商，就运价达成协议。可通过合适的国际运价协调机制达成此种协定。然而，任何一方都不得使参加多边航空承运人运价协调成为批准任何运价的条件，也不得阻止或要求任何一方指定的航空公司参加此种多边运价协调。各指定的航空公司可按自己的选择单独制定运价。

缔约双方指定的有关航空公司可在适用的情况下经与其他航空公司协商，就运价达成协议。可通过合适的国际运价协调机制达成此种协议。然而，任何一方都不得使参加多边航空承运人运价协调成为批准任何运价的条件，也不得阻止或要求任何一方指定的航空公司参加此种多边运价协调。各指定的航空公司可按自己的选择单独制定运价。

(或者)

(或者)

(或者)

只要可能，各指定的航空公司应单独制定运价。然而，如果缔约双方允许指定的航空公司参加有关国际运价协调机制的活动，缔约双方指定的航空公司可就运价

只要可能，各指定的航空公司应单独制定运价。然而，如果缔约双方允许指定的航空公司参加有关国际运价协调机制的活动，缔约双方指定的航空公司可就运价达成协

只要可能，各指定的航空公司应单独制定运价。然而，如果缔约双方允许指定的航空公司参加有关国际运价协调机制的活动，缔约双方指定的航空公司可就运价

双批准方法	始发国方法	双不批准方法
达成协议。因此种活动而产生的任何运价协议均应经各方批准，而且不论以前是否已获批准，各方均可随时予以否决。[此种协议的提交不是本条款第 4 款中所述的运价申报]。	议。因此种活动而产生的任何运价协议均应经各方批准，而且不论以前是否已获批准，各方均可随时予以否决。[此种协议的提交不是本条款第 4 款中所述的运价申报]。	达成协议。因此种活动而产生的任何运价协议均应经各方批准，而且不论以前是否已获批准，各方均可随时予以否决。[此种协议的提交不是本条款第 4 款中所述的运价申报]。

4. 运价的申报

4.1 申报要求（两种备选方案）

各缔约方可以要求通知或申报[另一缔约方] [缔约双方]指定的航空公司为以下运输建议的运价：

前往或来自其领土的运输。

（或者）

前往或来自其领土的运输，以及在特殊情况下，飞经其领土并在其领土内允许中途停留的运输。

4.2 申报期限

可以要求在建议的启用日期之前不超过____天之内提交此种通知或申报。在个别情况下，可以缩短这一最长的期限。

各缔约方可以要求通知或申报[另一缔约方] [缔约双方]指定的航空公司为以下运输建议的运价：

前往或来自其领土的运输。

（或者）

前往或来自其领土的运输，以及在特殊情况下，飞经其领土并在其领土内允许中途停留的运输。

可以要求在建议的启用日期之前不超过____天之内提交此种通知或申报。在个别情况下，可以缩短这一最长的期限。

各缔约方可以要求通知或申报[另一缔约方] [缔约双方]指定的航空公司为以下运输建议的运价：

前往或来自其领土的运输。

（或者）

前往或来自其领土的运输，以及在特殊情况下，飞经其领土并在其领土内允许中途停留的运输。

可以要求在建议的启用日期之前不超过____天之内提交此种通知或申报。在个别情况下，可以缩短这一最长的期限。

5. 运价的批准

5.1 缔约双方领土间运输的批准范围

缔约双方指定的航空公司对其领土间的运输收取的运价应经双方批准。

缔约一方有权批准或不批准始发于其领土的双方领土间单程或往返程运价。

任何一方都不得采取单方行动阻止始发于另一方领土的双方领土间单程或往返程运输的建议运价的开始实施或有效运价的继续实施。

缔约任何一方都不得采取单方行动阻止任何一方指定的航空公司[或在互惠基础上第三国的航空公司]在双方领土间的运输的建议运价的开始实施或有效运价的继续实施。

5.2 缔约一方领土和第三国领土间运输的批准范围

[缔约一方指定的航空公司对另一方领土和第三国领土间由本协定所涵盖的航班承载的运输收取的运价应符合另一方的批准要求。]

[缔约一方指定的航空公司对另一方领土和第三国领土间由本协定所涵盖的航班承载的运输收取的运价应符合另一方的批准要求。]

[缔约任何一方都不得采取单方行动阻止用于另一方领土和第三国领土间的运输的，一方指定航空公司建议的运价的开始实施或有效运价的继续实施。]

双批准方法

始发国方法

双不批准方法

5.3 缔约双方领土间运输的取齐运价的批准

对于缔约双方领土间的运输,各缔约方应允许另一方的航空公司 [并在互惠基础上,允许第三国航空公司] 与当前准许任何一方或第三国航空公司使用的[适用于相同地点之间的可比航班的]运价[包括通过类似运价组合制定的运价]取齐。

对于缔约双方领土间的运输,各缔约方应允许另一方的航空公司 [并在互惠基础上,允许第三国航空公司]与当前准许任何一方或第三国航空公司使用的[适用于相同地点之间的可比航班的]运价[包括通过类似运价组合制定的运价]取齐。

对于缔约双方领土间的运输,各缔约方应允许另一方的航空公司 [并在互惠基础上,允许第三国航空公司] 与当前准许任何一方或第三国航空公司使用的[适用于相同地点之间的可比航班的]运价[包括通过类似运价组合制定的那些运价]取齐。

5.4 缔约一方领土和第三国领土间运输的取齐运价的批准

[对于缔约一方领土和第三国领土之间在本协定涵盖的航班上所进行的运输,该方应允许另一方的航空公司与当前准许任何一方或第三国航空公司使用的[适用于相同地点之间的可比航班的]运价[包括通过类似运价组合制定的运价]取齐。]

[对于缔约一方领土和第三国领土之间在本协定涵盖的航班上所进行的运输,该方应允许另一方的航空公司与当前准许任何一方或第三国航空公司使用的[适用于相同地点之间的可比航班的]运价[包括通过类似运价组合制定的运价]取齐。]

[对于缔约一方领土和第三国领土之间的运输,该方应允许另一方的航空公司与当前准许任何一方或第三国航空公司使用[适用于相同地点之间的可比航班的]运价[包括通过类似运价组合制定的运价]取齐。]

5.5 批准的有效性

缔约任一方可明确给予申报运价的航空公司根据上述第 5.1 和 5.3 款[及 5.2 和 5.4 款]的规定所给予的运价批准。然而,如果一方自申报之日起____天之内未能以书面形式就另一方航空公司的此种运价向另一方[和(或)有关的航空公司]发出不予批准的通知,有关运价应被视为已经批准。如果按本条款第 4.2 款缩短了申报期限,双方可同意通知不批准的期限应相应缩短。

如果任一缔约方已发出不批准的通知,任何运价均不能生效 [以下第 6 款中规定的情况除外]。

缔约任一方可明确给予申报运价的航空公司根据上述第 5.1 和 5.3 款[及 5.2 和 5.4 款]的规定所给予的运价批准。然而,如果有关一方自申报之日起____天之内未能以书面形式就另一方航空公司的此种运价向另一方[和(或)有关的航空公司]发出不予批准的通知,有关运价应被视为已经批准。如果按本条款第 4.2 款缩短了申报期限,双方可同意通知不批准的期限应相应缩短。

如缔约任一方认为进入其领土的运输价格属于上述第 2.2 款中提及的类型,该方应[尽快和至少]在运价通知或申报之日____天之内向另一方发出不满意的通知,并可利用以下第 6 款中规定的协商程序。

缔约任一方可明确给予申报运价的航空公司根据上述第 5.1 和 5.3 款[及 5.2 和 5.4 款]的规定所给予的运价批准。如缔约任一方认为进入其领土的运输价格属于上述第 2.2 款中提及的类型,该方应[尽快和至少]在运价通知或申报之日____天之内向另一方发出不满意的通知,并可利用以下第 6 款中规定的协商程序。但是,除非双方已经以书面形式达成协议不批准根据上述程序协商的有关运价,该运价应被视为已经批准。

5.6 须经批准的运价的销售

[在等待缔约双方决定期间,航空公司可对将在建议的生效之日或之后开始实行的建议运价进行市场推销、广告宣传和销售工作,但必须以“需经政府批准”对其加以限定。在向双方申报建议的运价之前,在任何情况下不得进行广告宣传或销售工作。]

[在等待有关缔约方决定期间,航空公司可在建议运价对在建议的生效之日或之后开始实行的建议运价进行市场推销、广告宣传和销售工作,但必须以“需经政府批准”对其加以限定。在向双方申报建议的运价之前,在任何情况下不得进行广告宣传或销售工作。]

[对建议运价的广告宣传和销售工作只能在有关运价已经向缔约双方申报之后进行。]

双批准方法

始发国方法

双不批准方法

6. 协商和争端解决程序

6.1 协商过程

缔约一方可要求就缔约任一方航空公司关于本协定涵盖的航班的运价，包括已经发出不批准通知的有关运价进行协商。此种协商最迟应在收到要求之后____天内进行。双方应相互合作以获得合理解决有关问题的资料。如果双方达成协议，各方应尽最大努力使该协议生效。如果双方未能达成协议，应执行不批准运价的任何决定[第 6.2 款中规定的情况除外]。

缔约一方可要求就缔约任一方航空公司关于本协定涵盖的航班的运价，包括已经发出不批准或不满意通知的有关运价进行协商。此种协商最迟应在收到要求之后____天内进行。双方应相互合作以获得合理解决有关问题的资料。如果双方达成协议，各方应尽最大努力使该协议生效。如果双方未能达成协议，应执行运输始发于其领土的那一方的决定。

缔约一方可要求就缔约任一方航空公司关于本协定涵盖的航班的运价，包括已经发出不满意通知的有关运价进行协商。此种协商最迟应在收到要求之后____天内进行。双方应相互合作以获得合理解决有关问题的资料。如果双方就已经发出不满意通知的运价达成协议，各方应尽最大努力使该协议生效。但是，如果未能达成协议，存在争议的运价应生效或者继续有效。

6.2 争端的解决

[如果缔约双方不能解决第 5.1 和 5.3 款中提及的有关运价问题，应按本协定第____条中的规定解决此种争端。]

(不适用于此种方法。)

(不适用于此种方法。)

6.3 其他运价的不批准

[如果缔约一方不批准第 5 款中未包括的另一方某一航空公司的运价，该缔约方应将此事通知另一方。]

[如果缔约一方不批准第 5 款中未包括的另一方某一航空公司的运价，该缔约方应将此事通知另一方。]

[如果缔约一方不批准第 5 款中未包括的另一方某一航空公司的运价，该缔约方应将此事通知另一方。]

7. 既定运价的有效期限

按本条款的规定制定的运价，除非[经有关缔约双方批准]由有关航空公司撤消，否则一直有效直到期满之日(如果有的话)为止，或直到批准新的运价为止。经有关各缔约方批准，有关运价可以延长超过原来的到期日期。[然而，除非经各方批准，否则在期满之后，运价延期时间不得超过 12 个月。]如果批准的运价无期满日期且未申报且批准新的运价，该运价应一直有效直到任何一方主动地或应有关航空公司的要求通知终止其批准为止。事前发出通知的时间少于____天时，就不应发生此种终止。

按本条款的规定制定的运价，除非[经有关缔约双方批准]由有关航空公司撤消，否则一直有效直到期满之日(如果有的话)为止，或直到批准新的运价为止。经有关各缔约方批准，有关运价可以延长超过原来的到期日期。[然而，除非经各方批准，否则在期满之后，运价延期时间不得超过 12 个月。]如果批准的运价无期满日期且未申报且批准新的运价，该运价应一直有效直到有关一方主动地或应有关航空公司的要求通知终止其批准为止。事前发出通知的时间少于____天时，就不应发生此种终止。

[按本条款的规定制定的运价，除非由有关航空公司撤消，否则一直有效直到期满之日(如果有的话)为止，或直到批准新的运价为止。原来的到期日期可以延长，除非缔约双方同意该运价应该终止使用。如果批准的运价无期满日期且未申报和批准新的运价，该运价应一直有效直到有关航空公司或缔约双方同意该运价应该终止使用。]

双批准方法

始发国方法

双不批准方法

8. 运价的实施

[缔约双方应努力保证在其管辖范围内设有积极有效的机制以便调查任何航空公司、客运或货运代理人、旅游组织者、或货物发运人违反按本条款制定的运价的行为。他们应进一步保证违反此种运价将在一致的、无差别对待的基础上受到威慑措施的处罚。]

[缔约双方应努力保证在其管辖范围内设有积极有效的机制以便调查任何航空公司、客运或货运代理人、旅游组织者、或货物发运人违反按本条款制定的运价的行为。他们应进一步保证违反此种运价将在一致的、无差别对待的基础上受到威慑措施的处罚。]

(不适用此种方法。)

关于适用双边运价示范条款的说明

概述

这些示范条款拟用于国际定期航班的运价。通常与不定期航班运价的制定和管理存在着很大的区别，因此，如果各国希望将其用于不定期航班运价，必须对文本进行重要修改。

为简便起见，示范条款自始至终称“缔约双方”，尽管一些双边航空运输协定称“缔约双方的航空当局”。为方便起见，后提到的这些协定往往规定由航空当局管理协定中的一些条款。

示范条款对“指定”航空公司和“航空公司”做了区分，后者指在有关国家有航班的或营销其航班的所有航空公司，不仅仅是指指定飞某一具体协定提及的航线的国家承运人。

第1款 “运价”一词的定义

这一定义是经理事会于1987年12月批准的，旨在包括所有相关要素，去掉“运价”一词所包含的所有不确定的方面。开篇的文字和a)项至c)项包含国际定期航班运价传统上认可的各个方面，而d)项和e)项确定了也构成此种运价组成部分的附加方面。如果欲将该定义用于不定期航班运价，可能需要对文本进行重要修改。

除了机场—机场的货物运输服务之外，有些航空公司还提供交货迅速的门—门专递服务和/或快运服务。该定义包括定期航班航空公司对以该航空公司名义提供的此种专递和快运服务所收取的运价。

另外，像专递、国际航空快运公司和航空货物发运人这类非航空公司实体，部分地使用航空运价提供自己的服务。例如，这些非航空公司实体向公众收取其总运价，而此种运价并不包括在该定义中。然而，当他们使用定期航班时，其总价中的空运部分将以从事国际运输的航空公司的行李或货物运价的形式受到管理。其门—门的全包价格是否受到管理，取决于各国有关地面运输的法规，以及此种非航空公司实体在有关国家是否受到管理；通常，他们不受双方航空运输协定的约束。

如上所述，运价的定义不适用于不定期航班。但是，各国应注意，在以专用货物包机航班进行专递或特快空运的情况下的管理方法和程度将取决于有关国家对包机运营的政策。如果各国希望双边空运协定内容包括此种运营的价格，那么，该定义需要进行重要修改。

对国际运输收取的直达运价或金额[(a) 项]

通常各国希望监控和管理前往或来自其领土各地点的国际运输价格。此项的条文保证该定义包含直达运价，该运价是用两个（或两个以上）国际运价组合而成的，或者是用国际运价与任何附加额和/或国内运价组合而成的。附加运价是为与国际运价组合专门制定的 [通常通过国际航空运输协会（IATA）运价协调会议制定] 金额以便为增加的城市对，大多是指经过国际门户站前往和来自国内各地点的那些城市对确定客货运价；这些金额不能单独用于国内运输。增加“照此营销和销售的”一语是为了保证该定义仅包括实际使用的或建议使用的运价，而不是（很多）在理论上可能的组合运价。

佣金 [(b) 项]

尽管佣金是运价包括的各种成本要素之一，尽管政府主要关心的是对用户的零售价格，许多政府觉得需要管理佣金以保证公平的市场营销做法。但是，一些国家并未看到需要管理佣金（例如，佣金在双不批准方式下通常不受管理）和/或觉得难以管理境外佣金；这些国家可能希望从其空运协定的运价定义中删除佣金，理由是包含佣金可能会暗示有关的管理。一些国家可能更倾向于在其空运协定中将佣金作为确定运价水平等级中需要（与其他运营成本一起）考虑的相关因素之一，以便单独处理，或从协定中全部删除。

关于适用性的条件[(c) 项]

此项的条文拟包括与客货运价和有关佣金相关的所有一般和特殊规章。

一般规章包括，但不只限于：管理用户支付金额的规章，例如构成客货运价的规章和货币兑换规章；管理为所付金额提供服务的种类和价值的规章，例如服务条件（像适用于各等舱的座椅间距和座椅排数），免费行李额和超重行李费；管理航空公司/代理人就佣金而言的关系和如何分配佣金的规章；以及管理像儿童、婴儿、导游和代理人折扣、预订座位和付款条件、客票有效性、取消、更改航程和退款等事宜的其他一般规章。

特殊规章系指与某一特定客货运价有关的规章（例如，季节性或最少/最多停留时间规定）或高于关于某一特定客货运价的一般规章的规章（如替代一般预订座位、付款和购票程序的提前购买要求）。

在加拿大，上述一般规章和特殊规章以及“运输条件”构成运价的一部分。在其他地方，运输条件不构成运价的一部分，但是，各国希望确保与运价有关的所有条件均应一致，不论它们是存在于此种运输条件中，还是运价规章（一般的或特殊的）中，而且应使顾客了解它们。

任何重大优惠[(d) 项]

“优惠”一词拟包括作为航空运输附加或辅助部分的货物或服务，“所提供的与运输有关的”一语使该定

义包括各种与运输相关的奖励或促销优惠（例如，与购买航空公司客票有关的优惠以及作为与其他商业企业联合促销的一部分的与购买其他商品相联的客票折扣）。

有关奖励包括，但不只限于：常客奖励计划，免费旅馆住宿和免费租车。与购买航空公司的客票相联的促销包括，但不只限于诸如提供使旅客以后免费飞行的票联一类的特惠。有关的联合促销与航空公司客票折扣联系在一起，货物或服务购买者，如照相机、食品杂货、信用卡或银行服务、租车或旅馆膳宿的购买者可获得这种折扣。此种联合促销可能包含实际易货因素，例如在此种促销中，航空公司由广告宣传收到的价值可能与提供的客货运价折扣的价值相等。

尽管已经使用涉及价值判断的主观用词，但形容词“重大”用于修饰“优惠”使各国在管理细节中可采用他们希望实行的实用主义以及灵活性：例如，各国一般不愿意对航空公司赠送化妆品一类的礼品或在机场休息厅提供特色服务等微小细节进行规定。假如各国感到使用“重大”一词可能会引起解释问题，或者如果各国希望保留管理优惠各方面的权利，“重大”一词可以删除。无论是否写入“重大”一词，各国似应考虑将该定义限于“所提供的与运输直接有关的”优惠，把与运输无直接联系的优惠排除在管理范围之外。

作为国际运输附加部分的国内航段运输[(e)项]

双边航空运输协定的双方似应详细研究某些分别出票，但是实际上仅作为国际运输的附加部分销售的，因此，属于国际运价的国内运价。如果这些所谓的“国内”运价只在国外或向非有关国家的居民销售，就不具有单纯国内用途；如果在这些情况下，此种运价的可用性限于某些承运人或其服务的用户，如果其水平根据所使用的国际承运人或有关用户而有所不同，或如果其水平低于有关国内承运人的比例分摊要求，以防止某一有竞争力的承运人有效地与此种水平看齐，这时就会出现公平、均等的竞争机会问题。因此，有关运价具有国际运价特点。

第2款 确定运价的各种因素

2.1 适用的因素

双边协定的缔约双方似应在其之间决定本款是否应列出各种因素，如需要，应该包括和/或强调并排除哪些因素。例如，一些国家可能会认为所列出的除“用户利益”以外的各种因素，可用“商业性考虑”一语全部包括。在任何情况下，各国应注意示范文本中列出的各种因素并未按任何优先顺序或重要性顺序排列。

2.2 不适当的各种因素

此种因素清单用于叙述各国可能会认为不适当的那种运价。所使用的术语在性质上都是主观的，各国似应在有关双边协定的特殊情况下赋予这些术语的含义达成谅解。例如，“歧视”一词含义广泛，包括对其他航空公司或用户的歧视。各国可能会决定应加入“不合理的”一词语来修饰“歧视”，以便使其能够实用、灵活地管理运价：它们可以断定在任何市场上一些“歧视”行为是不可避免的，因为每位旅客不全是支付完全相同的票价，但是，票价按旅行条件变化已证明符合航空公司、消费者和各国政府的最大利益，实际上是各国普遍允许的。

“补贴”一词通常系指从中央政府或地方管理当局得到的财政援助，但也适用于来自其他组织或机构的此种援助。然而，补贴一词没有普遍接受的全面定义，所以各国可能需要在其之间决定在特定双边协定中什么因素构成补贴。

“掠夺性”运价特别难于以任何程度的确定性加以定义。然而，它们通常被认为包括不足以支付适当服务成本的，且意在消除或极大地减少竞争的各种水平的运价。

各国可能感到提前确定能够暗示此种运价存在的各种特殊特点和情况是有益的。如第 2.1 款所述，双边协定的双方似应在其之间决定，该协定是否应包括一个具体清单，如果需要，应包括哪些因素。

第 3 款 制定运价的各种机制

只要可能，通过使用“适当的国际定价机制”[例如，在国际航协内或在非洲航空公司协会或拉丁美洲地区国际航空运输协会一类的地区性组织内]就运价的传统要求的要旨达成协议已被列为一种选择，并增加一项在缺少协议的情况下允许单个承运人申报运价的新规定。示范条款草案还包括两种其他备选方案，它们对达成航空公司多边或双边协议的必要性的强调逐步减弱，第二种备选方案提供一种中间道路，接受这一方案的国家会超过接受积极提倡单个承运人申报的运价第三种方案的国家。在第三备选方案末尾方括号内注明的补充性备选措辞包括了少数国家的特殊情况，在这些国家内，有一种在各航空公司间达成的协议运价生效之前应遵循的两步走程序：首先，具体的国际航协协议必须根据有关竞争法或其他法律申报和批准；此后，各个航空公司将与本公司运营有关的协议运价作为自己公司的运价申报。

选择第一个方案的国家必须牢记并不是所有的承运人都是国际航协成员或参加了运价协调，而且如果对短语“只要可能”解释得太刻板，各国可能会遇到多种困难。

第 4 款 运价的申报

4.1 申报要求

实际上，“申报”和“通知”两词是可以互换的。但是，第 4.1 款的文字中提及了这两个词汇，因为有些国家对必须在格式和内容上符合国家规定的正式申报和向一个没有此种正式申报要求的国家发出的通知之间做了区别。在这些说明中，“申报”一词包含正式申报和通知两种含义。

各国可以确定其申报要求的范围，从两种备选方案中选取一种。第一种备选方案要求申报来自或前往其领土的旅行的所有运价，不仅包括第三和第四种自由运输的运价，而且也包括第五种自由运输的运价，以及在要求申报运价一方的领土和经另一方领土的第三方之间的所谓“第六种自由”运输的运价。第二种备选方案包括所有上述运价，但也包含了另一方领土和经要求申报运价一方领土（在该领土上允许中途停留）的第三国之间运输的运价。条文清楚地表明后者不是常规要求，而仅适用于“特殊情况”，例如当飞经有关国家前往某些地点的运价削低了从那些国家始发旅行到那些相同地点的运价时。有关国家可能会感到如果旅客使用“第六种自由”运价和中途停留之后重新登机，其自己批准的运价会受到破坏。各国似应在其之间就它们认为“特殊”的各种情况达成一些谅解，从而实行此种申报要求。

如示范条款的第1款所述，运价的定义包括由两种或两种以上的运价组合而成的，或由国际运价与任何附加额和/或国内运价组合而成的直达运价。由于与第1款有关的说明清楚地表明，没有建议各国要求申报所有可能的运价组合，只需要申报实际上作为直达运价销售的组合运价。在确定其具体申报要求时，各国似乎也应该将此种组合的偶尔销售和有关直达运价的积极销售加以区别。

应当指出的是，在双边协定中包括特定的申报要求并不一定意味对有关运价的管理权力。此种权力一般在双边协定涉及批准要求的部分（本示范条款的第5款）中确定。第4.1款中的申报要求与第5款中的任何管理方法是相互一致的。要求申报有关双边协定中没有规定的运价可使一个国家跟上其自己市场的形势。

因为不同的国家有不同法律要求，所以示范条款并未规定由谁发出通知或申报。各国似应规定应由寻求启用运价的指定航空公司申报运价；如果是航空公司间联合运输的“联程”运价，通常做法是由在各方领土间的航段上进行实际运输的某一指定航空公司申报运价。只要国家法律允许，各国似应补充规定，如果有运价协定，可由某一航空公司代表所有有关航空公司申报有关运价。

如果各方具有并希望保持对己方航空公司的管理权，而且双边协定主要与管理一方和另一方航空公司之间的关系有关，可以包括第4.1款中备选的“另一缔约方”一词。在这种情况下，例如根据双批准的方法，一方的航空公司将以如下方式申报有关两国间旅行的运价：根据与另一方的双边协定的条款向该另一方申报运价供其批准和根据其国家法律向其自己当局申报运价供其批准，因为运价需经双方批准方能生效。如双方希望作为协定的一部分为双方的指定航空公司制定相同的运价申报程序（例如，第4.2款中规定的期限）可使用另一术语“缔约双方”；第5款中的规定确定了那些运价中哪些需经批准和经谁批准。如果一方缺少有关管理其航空公司的国家法律，且该方希望为其规定运价申报要求，后一备选方案也可能会有用。

该示范条款未提及提出支持申报的正当理由的问题。欲从外国航空公司那里得到正当经济理由，存在着法律和实际上的困难，如果要在本款中包括这种要求，各国可能需要就提供的范围和提交的格式达成协议。

虽然每个国家都有权指定其所需要的运价申报格式，但是采用一种标准格式，对双方国家和航空公司都有许多益处。国际民航组织已颁发了关于申报航空公司旅客运价（包括支持性理由）的格式的指导材料，对此应当有帮助。（参见国际民航组织 Doc 9626 号文件 —《国际航空运输管理手册》附录 2，运价申报格式）。此外，采用电子运价申报系统的各国似应在必要时允许继续用人工申报运价，并且力图使它们所用的运价申报系统、其他国家开发出的运价申报系统、航空公司所用的计算机订座系统（CRS）相互兼容。为此，各国似应酌情与其他国家、航空公司和运价手册出版人进行协商。

近来，在有些具有双不批准条款的双边协定中，双边伙伴已同意对飞行第三种和第四种自由航线的指定航空公司，一律免除正式运价申报。随着高效的航空运价信息系统的扩展，这应在其他双边关系中成为可行的。

4.2 申报期限

由于认识到需要使申报程序合理化，该示范条款表述了申报的最长期限，而具体天数则空着，由各国根据有关双边的情况而定。按照传统，许多国家所要求的申报期限是，在拟议实行前至少 60 天，随后的批准期为 30 天，有些国家则要求 90/30 天的期限。鉴于近来越来越需要航空公司作出快速竞争性反应，一些国家规定，申报期是在拟议实行前 30 天，随后的批准期为 30 天或 15 天。以最长期限表述的较短的申报期与默许程序相结合，将便于处理市场运价，在市场上通常快速申报采用 21 天或更短的期限。

第5款 运价的批准

5.1 缔约双方领土间运输的批准范围

申报要求可以是广泛的，而批准范围则不同，主要涉及第三和第四种自由运输的运价，是完全在双方管理范围以内的。以上第1款的说明中所述到国内地点的直达运价也包括在内。一种方法保持传统要求，即这种运价由双方批准，与此同时，示范条款还包括两种备选方法，它们逐渐减少对管理运价的强调。始发国方法只管理始发于有关方领土的运输价格，它是在双批准原则和双不批准原则之间的一种中间方案，前者仍是管理运价最广泛采纳的办法；后者指有关各国没有单独干预运价的权力。

许多国家倾向于把领头定价权只赋予第三和第四种自由的运输经营人，但应注意，在双不批准方法中的方括号内包括的供选择的措辞，其目的是使想激励竞争的各国，例如在成熟的市场上能够容许第三和第四种自由的运输经营人之外的航空公司拥有领头定价权，尽管对这种航空公司在有关航线上运价的管理，还取决于同那些航空公司所在国家达成的有效双边协定的条款。如果包括了这些供选择的措辞，则无需再将第5.3款下允许这种航空公司与价格看齐的供选择的措辞包括在内。然而，第5.3款内的其余措辞仍是适用的，因为它规定任何一方的非指定的航空公司（这些航空公司可能经营双方领土间的部分航线，并可能希望参加航空公司间的联运运价）至少具有与第三国的航空公司同样有利的与运价看齐的便利。

除了示范条款中的三种方法外，还有各国似应考虑的国际运价双边管理的其他方法。例如，一些多边协定依靠“运价区”方案，有些双边协定也采用相同的方法。运价区方案通常依赖于各种运价等级的运价区（例如，头等舱、公务舱、经济舱、折扣和大幅度折扣客票价）。每一运价区按与某些“基准水平”相关的某一百分比范围来划定；而且，在打折和大幅度折扣客票价的情况下，有一些运价条件。而所有这一切，必须由有关各方通过谈判加以确定。由此产生了经仔细划出的所谓“弹性区”以适合有关的具体市场。依照此种方法，双边航空运输协定将规定，任一缔约方的航空公司申报的在双方领土间运输的运价，只要符合如此制定的区段方案的要求，将予自动批准。如果申报的运价超出了该方案所规定的弹性区范围，或者不符合该方案关于运价条件的要求，那么，通常就会按照示范条款中列出的方法之一，对该运价加以处理。运价区方法，一般结合对单个承运人申报的强调或者在允许作为多边合作的一种备选方案进行这种申报时使用。下文对这种运价区方案的设想形式作了简要说明¹。各国应当注意，所述结构仅是一种可能性，并可修改以满足各自的要求。例如，其他一些方案只规定向下的弹性；另有一些则只包括关于经济舱票价或促销性票价的一种运价区；再有一些则可能有不同的运价等级区。

运价区方法还可加以修改，并在使用中强调多边合作。在此种情况下，航空公司可就区域方案所涉航线适用的运价达成协议（通常是在多边论坛上）。这些运价如果在适当的运价区内就会得到有关政府的自动批准。

另一种可能的方法是由指定航空公司的国家管理运价。在此种方法中，每一方只管理它指定的航空公司所有飞行的运价，不管这些飞行是从本国还是从另一方领土始发的。应当注意，这种方法会使各方有能力通过不批准本国航空公司提出的在本国市场和在其双边伙伴市场涨价的建议，而压低运价。

1992年，欧盟建立了运价体制，给予成员国航空公司规定其运价的自由，但允许成员国或欧洲委员会阻止延续或采用达到预订标准的票价，这种体制像区域票价协议一样，不符合三种基本运价模式的任何一种。欧洲

¹ 本版本未复制1989年编制的简要说明。

经济共同体（EEC）第 2409/92 号规则确定了在两种情况下采用的详细标准：

- 1) 取消基本票价（最低的完全弹性票价），因为它太高；
- 2) 以无差别对待的方法，在所有有关航空承运人普遍蒙受损失的市场上防止票价进一步下降。

各国还应注意混合方法的数量日益增多。例如，为正常票价选定一种管理方法，为促销票价选定另一种方法。示范条款可以用类似灵活的方式加以运用，根据需要选用某些合适的部分。另外，还有在区域多边范围内采用双批准方法的范例，例如在 1) 安第斯集团“开放天空”航空运输制度中和 2) 南美洲六个国家分区航空运输协定（空中协定）中的始发国定价规定。

5.2 缔约一方领土与第三国领土间运输的批准范围

各国法律或规章对前往和来自其领土的所有运输运价的申报和批准通常有明确要求。因此，有些国家希望在双边协定中写上各方对其领土与第三国间运价的管辖权，以便尽量反映出这一点。在单个双边协定中，这将包括有关协定所批准的第五种自由航班前往和来自任何中间和以远点的运价。双批准方法和始发国方法下的措辞可达到这一目的。然而对有关运价加以管理的实际形式还取决于另一缔约方与有关第三国之间的有效双边协定。在双不批准方法下，加上这些文字表示各缔约方有意限制对第五种自由和“第六种”自由航班运价的干预。然而对于这些运价完全放松管理，在第三国和有关缔约一方之间还需要有一个类似的双不批准式的有效双边协定。

5.3 缔约双方领土间运输看齐运价的批准

对看齐运价的批准，常会在国家之间引发争论。因此，双边伙伴需要按他们特殊要求修改这一款。例如，有些国家似应在双边协定中根据下述思路包含关于看齐的定义。至于其他国家，在比较非正式的基础上就定义达成协议可能就足够了。

看齐的定义：“看齐”一词的意思是：在任何时间，采取必要的快捷程序，对同样地点之间的运输制定同样或大致相似的运价的权利。在涉及航线、机场、航空公司内部联运、航空公司间联运、航班安排、衔接、航空器类型、航空器构造型式、改换航空器或距离的情况下，允许有所不同（尽管各国似应对看齐的权利加以限制，如果看齐运价允许的偏差额大于对有关始发地与目的地之间最短飞行里程所规定的百分比）。

关于航线和距离的差异，航空业票价构成规则在传统上允许偏差额达 20%，但是，对通用的 20% 的数字有许多例外情况。如果提出运价供他人看齐的承运人已被准许超过允许的偏差额，那么也应允许任何与他人运价看齐的承运人使用此种便利。

然而，重要的是要注意到，可能有许多定义与上述定义不同，而各国似应拟定出适合其市场情况的自己的定义。例如，双边伙伴似应扩展看齐的定义，以包括看齐包机价格的和/或看齐相邻市场运价（跨境看齐）。在此情况下，各国将不会写上限制与“同样地点之间”可比航班运价看齐的措辞，还可能会发现，在双边协定中，要求提出要求的航空公司以广告或小册子等形式提供有待看齐的价格或运价的令人满意的证据是有益的，因为这些价格或运价可能不一定已经向有关政府申报。

如果在双边协定中采用了与上述相似的关于取齐的定义，并且提到“可比航班”，各国应审慎地解释该术语，这是鉴于这样一个事实，即该定义允许航空公司产品的许多特点有差异。由于同一原因，各国似应考虑是否采用“大致相同”词语代替“同样”一词，以便传达这样的意思：建议取齐的运价与被取齐的运价一样，只是可以允许条件有些微小变化，但这些变化的综合作用不会产生一系列限制性小于被取齐的运价的条件。

供选择的词语也包括在条文中，以强调要取齐的运价可能是由各种运价组合而成的运价。这将符合并加强第1款中运价定义的规定，该款将作为直达运价营销和销售的这种运价组合纳入定义中。

5.4 缔约一方领土与第三国领土间运输的取齐运价的批准

如果包括第5.2款下供选择的条文，则本款下供选择的条文通常亦应包括在内，以提供必要的取齐运价的便利。按照双批准和始发地国方法下的措辞，取齐将限于第五种自由航班的运价。如果各国希望使这种便利条件扩展到包括“第六自由”航班，它们可以省略“本协定涵盖的航班”一语。双不批准方法下的措辞，已足以包含这种运价。

5.5 批准的有效性

关于明确的和默认的两批准，示范条款认识到需要使运价提出的处理合理化，并强调后一种方法。但有些政府似应保留给予明确批准的要求。（根据双不批准方法，虽然有些国家可能放弃单方面不批准运价的权利，但有些国家可能对明确批准提议的运价做出规定，以保留快捷程序的选择，而且有关这一内容的备选措辞被包括在双不批准方法下。）

为求一致，选择包括供选择的第5.2和第5.4款的国家通常把这种第五种自由和取齐运价列入本款内，从而对就这些运价发出不批准通知和酌情发出不满意通知做出规定。

示范条款对不批准通知和不满通知加以区分。前者适用于各方对其拥有权力的运价，后者适用于已放弃对其管理权的运价（如始发国方法下的入境运输的运价和双不批准方法下入境和出境运输的运价）。关于发出这种不满通知，有供选择的措辞，以鼓励采取快速行动。

经常需要将不批准的通知发给协定的另一方，设想另一方会通知有关航空公司。然而，实际上并非完全如此，且在某些区域业已发现，将通知发给有关航空公司，比发给有关协定的另一方更为奏效。已经包括的“和（或）有关航空公司”的供选择的措辞使双方能够使用最为合适的程序。至于申报期，必须通知任何不批准的期限的天数是空着的，由各国根据有关双边协定的当时情况加以解决。另见上述第4.2款的有关说明。

5.6 须经政府批准的运价的销售

提供这一供选择的条文，旨在阐明建议运价的销售情况，尽管在双边协定中不一定包括这种规定也可能允许这种销售。有些国家，在运价批准前，不许按该运价销售。另有些国家则可能考虑在某些运价批准前限制按该运价的销售，以免对有关运价造成过分的公众压力，影响其后的评估。可是，许多国家经常允许航空公司按还没有得到必要的政府批准的运价销售。主要的正当理由是航空公司合法地需有充分的时间将新运价推向市场。

另外，在申请提高运价的情况下，航空公司可从增加的收入中更快地得到好处。在降低运价的情况下，该程序使公众得以更快地享受低价的好处，而航空公司可能会增加营运量。

当新提议的运价后来未被批准，或者由于政府工作延误而造成预订生效日期推迟时，就会出现一些问题。在这些情况下，常需退款或从按建议运价付费的人收回款额。因此，各国将希望要求航空公司，只要切实可行，应在广告或给公众的其他形式的报价中，以及在客票、航空货运单或收据上清楚注明：运价“须经政府批准”。他们将希望要求或鼓励航空公司口头或书面告知买主运价尚未获得批准，并尽量说明政府不批准的潜在后果（例如，可能的不适用性，可能的附加费用，要求退款的权利）。各国应注意，采用第 5.5 款中所述的默许程序常可消除因政府工作延误所造成的一些问题。

第 5.6 款的最后一句意在强调航空公司无权在申报前销售，因为例如在新的低运价情况下，这会迫使有关政府批准此项运价，即使发现这些运价是不合理的，或者至少给予特许，允许以建议的低票价购票旅行，尔后再取消该票价。

各国似乎还应将处理下述情况的条文包括在内：多边赞同的涨价可能已得到双边伙伴的批准，但由于缺少一个或多个政府的批准，该涨价对协定所含相邻或竞争航线可能是无效的。在这种情况下，它们似应考虑，只有在得到必要的政府批准和协定的相关部分开始实行之时，这些运价才应生效。（“相关部分”指协定中涉及地理上相关航线的那些部分，常与国际航协的分区相同）。

第 6 款 协商和争端解决程序

6.1 协商过程

示范条款规定在所有双边运价管理的三种方法下实行协商程序，而不限制其适用的情况。但是，可以设想，各国在收到不批准通知后以及，如同第 5.5 款所建议的，当对某一运价表示不满意时，通常都会要求协商。各国似应同意以书面形式或电子方法进行有关协商。

根据双批准方法，任何一方都可以不批准第三和第四种自由运价，以及有选择地不批准受其权力控制的第五种自由运价，任何一方可以要求协商，这也必须通过双方达成协议来解决，或者提交仲裁。

根据始发地国方法，一方只能不批准始于其领土内运输的运价，但任何一方都可以要求协商。然而，如果持续达不成协议，第一方的决定有效而不诉诸仲裁。对于始于另一方领土内的运价，虽然一方可以放弃其管理从另一方领土始发的运价的权力，但是，若该运价看来符合第 2.2 款中关于不适当运价的描述，该方仍可表示不满意，并可要求协商。然而，如果持续达不成协议，管理权力属于另一方；关于第五种自由运价，取决于同有关第三国达成的关于该航线的有效双边协定。

根据双不批准方法，任何一方都不能单方面不批准第三和第四种自由运价，以及有选择地不批准第五种自由运价。但是，如果该运价看来符合第 2.2 款对不适当运价的描述，任何一方都可表示不满意并可要求协商。然而，如双方未达成协议，第三和第四种自由运价有效而不诉诸仲裁。第五种自由运价也将有效，除非根据有效的有关航线的双边协议中的条款未予批准。

在每一种情况下，举行此种协商的时间范围都是空着的，由各方根据其具体情况确定。条文中包括一项提

供“合理解决这些问题的必要信息”的承诺。双方需对这些信息的确切性和其出处达成共识，但这些信息通常将含有航空公司足够的经济数据，以便各方能正确地评定运价的建议。请另参见与上述第 4.1 款有关的说明中关于正当理由的论述。

6.2 争议的解决

双批准方法中供选择的文字列出了传统的仲裁程序。但是，如果一项运价被指称为不公平竞争行为，双边伙伴似应制定能加速解决与运价有关的争议的专用程序，如航空运输管理专家组（ATRP）建议的、并经理事会批准的程序（建议 ATRP/9-2），而不采用根据双边协定为一般目的制定的仲裁规定，或鉴于运价的时间敏感性，而完全省去对运价争议的仲裁。如果采用 ATRP 的程序，双方必须对例如一项过低的运价将构成不公平竞争的特点及情况达成共识。

6.3 其他运价的不批准

第 4.1 款规定了对第三、第四和第五种自由运输以外的运输运价的申报。在第 6.3 款中，有供选择的条文，它事实上规定一方把有关运价不批准的任何消息善意地通知另一方。双方似应达成协议，将这种消息通过通知提供给有关航空公司。各国应注意到，对这种运价的间接控制有时可以通过一个国家批准或不批准票价构成规则的权利加以实施，涉及多航段航程时，这些规则往往决定有关运价的水平。

第 7 款 既定运价的有效期限

这一条文包含下述情况：有关航空公司撤消该运价，或者一方或双方（在双批准方法中）不批准（先前已批准的运价），始发于其领土内的运输（在始发国方法中）的一方不批准（先前已批准的运价），或（在双不批准方法中）双方不批准（先前已批准的运价）。条文未指明终止一项批准的任何通知的地址，双边伙伴似应明确规定应将此通知另一方。

撤消某种运价须经有关双方批准被作为供选择的方法。因为有些国家喜欢让有关航空公司行使它们的商业判断力，而另一些国家则喜欢保留这一权力以确保其合意的运价的连续性。希望允许运价延长十二个月以上的国家可省略条文中供选择的措辞。

第 8 款 运价的实施

关于双批准和始发国方法运价实施的传统规定已在供选择的基础上包含在示范条款中。各国可能喜欢拟定一些条款，以适应有关特定双边协定的情况。通过这些条款各国能够：a) 保证飞入和/或飞离其领土的所有承运人采取适当的措施，以保证使用它们已经申报而未被不批准的运价；b) 保证每个航空公司对其代理人违反已批准运价的行为负完全责任，代理人独家负责的区域除外。

在任何运价实施的规定中，各国会发现采用下列一项或多项措施是合适的：

- a) 相互合作以鼓励它们指定的航空公司遵守按照有关双边协定批准的运价；

- b) 促进政府间的协商和信息交流以及与业内各部门（航空公司、中介公司和可行时消费者）及任何参与运价监控和/或增加收益活动的地方性或区域性航空公司集团的协商和信息交流。
- c) 在建立其监督运价遵守情况的国家标准和方法时，支援或考虑航空公司制定的旨在保持运价完整性的地方性或区域性计划；
- d) 协调一致地努力消除违反运价的潜在原因。

C. 制定客货运价的多边机制

4.3 关于这一总主题的一系列建议，是经客货运价专家组和三次航空运输会议 [1977 年的航空运输特别会议（SATC），1980 年的第二次航空运输会议（AT Conf/2）和 1985 年的第三次航空运输会议（AT Conf/3）] 通过的，随后得到了理事会的认可，在某些情况下还得到了大会的认可。

概述

4.4 下述建议鼓励在国际定期航班承运人和定期与不定期航班承运人之间举行会议，讨论运价事宜。

SATC 建议 7

国际民航组织应敦促各国鼓励其国家承运人举行地区会议，以保证在制定国际客货运价时考虑在有关航线运营的各承运人的意见。

4.5 以下航空运输特别会议的建议敦促在运价协议规定的航线上参与所有营运的航空公司机会均等。

SATC 建议 17

1. 在国际航协运输业务会议内或在国际航协票价制定机制以外，各航空公司应严格遵守这样的原则，即在采用运价协定时，在某一航线或其航段上运营的各航空公司应得到参加运输的均等机会；

2. 要求各国政府在批准运价时应核实各航空公司是否严格遵守上述原则。

4.6 为加强制定运价的多边机制的作用，第二次航空运输会议通过了其建议 9。1989 年，第 27 届大会重申建议 9 有效，所以这是本组织对多边主义在国际航空承运人运价制定过程中的作用的认可。

AT Conf/2 建议 9

1. 建议对多边制定国际运价的任何系统的检查应有整个国际航空界的参加；
2. 建议应避免各国政府采取可能对承运人达成协议的努力具有负面影响的单方行为；
3. 建议应多边制定国际运价，而在地区一级制定运价时，应考虑全球多边体制；
4. 建议在确定国际客货运价提交有关国家批准时，应在一切可行的情况下采用国际航协运输业务会议的全球多边机制作为首选，且不应阻止各承运人参加该机制。

4.7 以下客货运价专家组的建议提供在承认广泛的备选方案价值的同时，制定易于理解而又简便的运价。

建议 FRP/11-4

各国应鼓励航空公司制定其结构易于理解而又简便的运价，同时应当牢记运价多样化的好处。

4.8 客货运价专家组就政府干预订期航班运价多边机制问题通过了三项建议，其后由理事会认可。分别涉及政府保留/更改以及政府命令的头两项建议，可以看做是对 AT Conf/2（第二次航空运输会议）建议 9（参见上文）的补充。该专家组的第三项建议涉及政府命令的期限。

建议 FRP/2-1

各国应牢记对多边协议的运价结构（全部或部分）发布政府保留或更改意见可能会对此种结构产生破坏作用，故应尽量避免采取可能会对现有结构造成不良影响的任何行为。

建议 FRP/2-2

各国应牢记发布某些政府命令可能会损害和妨碍建立一体的多边协议运价结构，故应考虑其他有关国家的意见，并应尽最大努力避免发布以下政府命令：

- a) 有利于特定用户和承运人的歧视性命令，和/或
- b) 对大片地理区域产生影响的命令，和/或
- c) 与当时有效的运价结构存在很大差异的命令。

建议 FRP/2-3

各国考虑到牢记多边协议的运价结构会经频繁修改，因此，政府感到必须发布某项特殊政府命令的情况迟早会停止存在，故应在有关期限之后努力审查各项政府命令，以便确定其继续有效是否可取。在任何情况下，每

一项政府命令应包括到期日期，期满之后需要采取延长有关运价使用期的进一步行动。

D. 关于制定客货运价的有关做法和程序

4.9 三次航空运输会议就这一总主题通过了几项建议，一些建议经客货运价专家组和航空运输管理专家组的更新和进一步完善。下文以“概述”和“货运与不定期航班”为标题列出了现行的各项建议。

概述

4.10 客货运价专家组制定了有关用电子手段申报运价和航空公司及时申报有关运价信息的具体要求。这些内容包含在建议 FRP/9-2 和 FRP/11-1 中。

第二次航空运输会议的建议 10 敦促各国使对此感兴趣的各方都能得到运价申报，而第三次航空运输会议的建议 16 把奖励作为国际票价的一部分。

客货运价专家组建议各国考虑附加票价、某些国内票价和与国际票价相组合的、作为国际运价组成部分的国内票价（建议 FRP/9-1）。

建议 FRP/9-2

各国在开发电子运价申报系统时，应：

- a) 允许在必要时航空公司继续使用人工申报运价；
- b) 努力使它们开发的运价申报系统与其他国家管理当局开发的运价申报系统以及各航空公司使用的计算机订座系统相互兼容；
- c) 酌情与其他国家、航空公司和运价手册出版人进行协商。

建议 FRP/11-1

各国为加快各航空当局作出决定的速度从而将新的客货运价尽快地提供给用户以及为促进新的运输业务，应鼓励航空承运人根据要求及时向航空当局提供有关定期和不定期航班的准确、充分的资料。

AT Conf/2 的建议 10

建议各国在收到定期和不定期航班经营人的运价申报时，只要可能，应根据请求（和在有报酬的基础上由政府斟酌决定）向已发出通知表示对此种运价申报感兴趣的所有各方提供。

建议 FRP/9-1

各国应根据其双边协议将以下费用看做是国际运价的一部分：

- a) 附加运价（即完全为了构成国际直达运价为国际或国内航段上的运输确定的金额）；
- b) 只是连同国际运价一起销售、不适用于单纯的国内旅行，也不以同等条件提供给所有国际承运人及其航班用户的国内运价；
- c) 由削低批准的国际运价的国内和国际运价组合所形成的任何直达运价。

因此，各国可以要求申报这些附加运价、国内运价和直达运价以供批准。

货运与不定期航班

4.11 客货运价专家组建议（FRP/11-3），在某些情况下应对参与不定期航班客货运价制定的有关中介加以管理。

第二次航空运输会议通过了关于货物运价做法（及其简化）的建议 22 和关于各国对不定期旅客运价实行单方控制时减轻管理问题的建议 20。

建议 FRP/11-3

各国应在确信存在促进用户利益的要求且国家法律允许的情况下，对从本国始发的运输业务旅行组织人、货物集运人和货物发运人实行许可证颁发程序或类似管理程序，这些程序在适当的情况下应包括申报零售价格和与价格相关的条件。

AT Conf/2 的建议 22

承认航空货运市场是极其复杂的和多种多样的；

1. 建议各国鼓励承运人发展具有多样性和弹性定价系统的各类航班以便迅速满足不同用户各种不断变化的需要；
2. 建议为减少对货运价适用性的任意解释，应采用更加清楚的、更加简明扼要的货运价格介绍，以便使运价得到广泛宣传，便于使用。

E. 关于定期旅客飞机票价的规则和条件

4.12 第二次航空运输会议通过了一项关于购票后客票价变化的建议，并要求理事会审查与国际客货运价有关的规则和条件。此后，理事会通过了客货运价专家组制定的一系列建议（有些建议经航空运输管理专家组进一步完善），这些建议用以下标题列出：“客票价的保证”、“行李”、“承运条件”、“不同种类的票价所附条件”、“运价规则和条件的公开”、“退款程序”“被拒登机”和“货运”。

客票价的保证

4.13 第二次航空运输会议采纳了以下各种建议以便合理地保护消费者避免随后购买的机票涨价。

AT Conf/2 的建议 11

注意到存在规定向旅客收取旅行开始当日适用的票价的一般规则；

同意

- a) 当客票涨价时，此种规则会使善意地一心想按以前有效的较低客票价旅行的旅客受到不公正的影响，在建议进行较为急剧和频繁的涨价时更是如此；
- b) 此种规则的任何更改均应考虑此种旅客，按修改的规则可能不得不承担客票涨价的不适当份额的其他旅客，以及面对不可避免的成本增加的航空公司等各方的冲突利益；
- c) 航空公司本身应审查此种规则和建议以进行某种会被接受的修改。

行李

4.14 关于免费行李额和收费问题，理事会的工作旨在将免费行李额按“重量”计算办法与按“件数”计算办法明显分开的不良影响降到最低程度，并为制定单一的免费行李额和超重行李收费办法提供便利。

理事会批准的第一结论（FRP/5-1）是需要保证向旅客提供免费行李额和行李收费的有关信息。

理事会批准的另一项临时措施（FRP/6-4）敦促对旅客免费行李额和行李收费实行始发地规则。

建议 FRP/5-1

1. 注意到免费行李额定和超重行李收费情况各条航线有所不同，有时各承运人之间也不一样；
2. 建议各国鼓励航空公司及其代理人于旅行前尽早通知旅客以下事项：
 - a) 始发地旅客免费行李额的限制；
 - b) 在联运旅程的不同航段或在回程有可能应用不同的或按重量计算或按件数计算的免费行李额；如可能，详细告知旅客他们将在整个计划旅途中遇到的各种收费方法；
 - c) 航空公司可能以根据正在使用的收费办法确定的费率并依照自己的规则接受超重行李，以及有关此种收费水平的停息。

建议 FRP/6-4

为了使用户感到简便易行，在采用免费行李额统一办法之前，各国应考虑通过最合适的方法启用一种安排，使旅客在其整个旅程中能够保持从始发地使用的免费行李额（如果他愿意的话）。

4.15 为通过逐步协调建立统一的行李办法，理事会还批准了另一项专家组的建议（FRP/6-3），该项建议提出一些共同因素，围绕这些因素可以形成两种基本办法的协调。

经理事会批准并发给各国的关于这一问题的后一项建议（FRP/6-5）建议以特定的方式协调按“件数”和按“重量”计算的超重行李收费办法。

客货运价专家组最新的建议（FRP/10-2）要求各国采取行动，将按“重量”计算办法收取的超重行李费降低到更加与成本相关的水平，以此作为朝着使“件数”办法与“重量”办法协调一致的长期目标迈出的一步。

建议 FRP/6-3

为简便起见，并作为朝着采取免费行李额统一办法迈出的一步，各国应通过国际民航组织、其他国际组织或自己独立地考虑鼓励航空公司采取措施，通过以下办法逐步实现“件数”办法与“重量”办法的协调：

- a) 在旅客票价中包括共同的重量限制；
- b) 在旅客票价中包括共同的件数。

在此过程中，应当考虑以下两点：i) 根据票价等级作出不同规定的可取性；ii) 为任一单件行李规定共同的最大重量和尺寸限制，如果为了便于操作，需要这样做的话。

建议 FRP/6-5

各国在审查超重行李收费时，应通过国际民航组织、其他国际组织或自己独立地鼓励航空公司适当考虑用被认为适合于现用办法的任何一种正常单程票价的百分比来表示此种收费，从而对其予以协调。

建议 FRP/10-2

各国在审查申报前往和来自其领土的运输的超重行李费时，应力求保证此种收费与运输成本相关联。在此基础上，各国应考虑是否应将此种收费建立在每公斤超重行李不超过适用的单程正常经济票价 1% 的水平上。

承运条件

4.16 购买航空公司客票的各种条件有些列在航空公司的总承运条件内，有些按各种票价予以规定。为保

证与客票价相关的这些条件的可用性和一致性，理事会批准了以下建议。

建议 FRP/6-7

1. 各国应在不违反其国际承诺和国家政策的情况下，保证政府批准的与客票价相关的所有条件都是一致的，不论这些条件列在承运条件内或列在申报并经批准的票价内。
2. 各国应鼓励航空公司根据要求随时向公众提供其承运条件和与适用的票价相关的条件的所有细节。

不同种类的票价所附条件

4.17 建议 FRP/8-1 呼吁各国尽量不要干预票价条件。

建议 FRP/8-1

鉴于客票价种类的广泛选择对航空公司和用户的好处，各国应：

- a) 尽量不干预飞机票价条件；
- b) 使任何此种干预特别旨在防止在用户间过分差别对待的票价条件，对用户强加苛刻条件的票价条件，或明显不经济的票价条件。

运价规则和条件的公开

4.18 以下建议涉及的是确保全面公开与客货运价相关的条件。

有关资料即“航空运输用户指导材料”随后以国家级信件(SL 85/68)的形式发给了各国，现载于 Doc 9626 号文件《国际航空运输管理手册》的附录 4 中。2003 年第五次世界范围航空运输会议(ATConf/5)也讨论了关于消费者利益的更广泛的问题，并得出了一些结论（见本文件附录 4）。欲了解航空旅客权利的额外信息，可以查阅 Doc 9626 号文件第 4.9 章。

建议 FRP/8-6

国际民航组织应向各国提供旨在让航空运输用户了解其权利和义务的出版物的可能内容。

退款程序

4.19 客货运价专家组在详细研究了未使用的旅行凭证退款的通常做法之后，将其结论列在建议 FRP/10-4 中。

建议 FRP/10-4

各国在审查航空公司申报的运输凭证退款的规定时，应保证充分考虑用户的利益以及航空公司的利益，为此应：

- a) 鼓励航空公司通知旅客其退款的权利和出示正确的运输凭证和其他文件的义务，并告诉旅客客票的变动、取消或丢失可能引起的罚款或服务费，旅行取消可合理退还保险费，以及不遵守移民要求的可能后果；
- b) 考虑在确实患病或死亡的情况下退款是非自愿的，所以不收取服务费；
- c) 在不违反国家货币条例的情况下，努力确保在不以购买运输凭证的货币退款时，使用有关货币间适当的银行兑换率；
- d) 鼓励航空公司只要可能，就应利用可加速退款要求处理过程的自动化技术，以最大限度地减少退款的延误。

被拒登机

4.20 对于已确认预订座位而被拒登机旅客的赔偿问题，理事会批准了客货运价专家组的建议以鼓励各国采用赔偿方案。理事会还批准了专家组制定的关于此种赔偿方案的一系列指导方针供各国选用和经修改后使用。

建议 FRP/6-1

各国应考虑通过每一国家根据国家情况和法规认为最合适的方式采用被拒登机赔偿方案的可能性。可以通过政府命令或通过鼓动各航空公司与各管理当局和消费者代表机构协商共同采用此种方案完成此项工作。

被拒登机赔偿方案的指导方针（供有选择地使用和根据国家法律和具体情况经修改后使用）

适用范围

始发于有关国家的国际定期航班和与国际航班直接衔接的始发国的国内航班。

确认预订座位的定义

规定航班号、日期与时间并在客票的适当位置注有“OK”（认可）标志或由航空公司或授权代理人通过电子方式确认。只要可能，此种标志应有订座参考号和/或有关航空公司或有关代理人的身份证明予以支持。¹

赔偿规定的说明

- a) 现金支付的费用：最起码合理地免费提供以下服务或为以下各项服务提供费用：
 - i) 打到目的地的电话或电报；
 - ii) 在搭乘同一航空公司或另一航空公司²的最早的其他航班（或者其他交通工具）之前的等机时间内的膳食及茶点；
 - iii) 在此种等机时间超过若干小时情况下的旅馆膳宿；³
 - iv) 离开机场和至机场的地面交通；
 - v) 因错失同一客票中包括的衔接航班造成的延误期间的开支。

和/或

- b) 协议损害赔偿金：在不超过将得到定期审查的规定最低金额和/或最高金额的情况下，被拒登机航班的乘机联价值的[X]%加上因被拒登机而误机的同一客票规定的其后各航班乘机联的[X]%。如果乘机联的价值须在按比例分配、联运或包价旅游的基础上估价，所支付的协议损害赔偿金数额应等于如果不涉及按比例分配、联运或地面服务内容本应支付的，适用于运输（与被拒登机的运输等级相同并受制于与被拒登机的运输相同的条件）的乘机联所包括的各点之间的直达票价的[X]%⁴。

被拒登机不付给赔偿金的各种条件

- a) 当某一旅客试图获得有关客票未使用部分的现场退款而不接受其他航班时，不付现金支付的费用。
- b) 当搭乘其他航班（或其他交通工具）预订到达旅客目的地的时间比被拒登机的航班晚不到[y]小时⁵时，不付给协议损害赔偿金。
- c) 旅客未能遵守航空公司售票和办理登机手续的规定。
- d) 旅客未经安全检查或未办理离境正式手续。
- e) 办理登机手续之后，旅客未报到登机。
- f) 在适用的国家法律或航空公司运输条件中规定的情况下有权拒绝运输，这些情况例如包括旅客行为、健康状况或缺少必要的旅行凭证等。
- g) 因航空公司不能控制的情况全部或部分取消运力。
- h) 在同一航班上提供高于客票中规定的服务等级而不额外付款时。

- i) 旅客正在免费旅行或以一般公众通过航空公司、旅行代理人或旅游经营人不能直接或间接获得的折扣票旅行时。

拒绝登机或下客的先后次序办法

应允许航空公司采用其自己选择的先后次序方案，但是，应适当考虑因家庭成员死亡或生病而旅行的旅客，以及老人或体弱旅客及无人陪伴的儿童。根据要求，航空公司应向任何旅客提供所用的任何顺序或先后次序说明。

拒绝登机或下客的自愿者办法

在拒绝让只是非自愿接受被拒登机的旅客登机之前，应允许航空公司先要求自愿者让出他们确认的预订座位，并协商补偿。

补偿权利

- a) 在赔偿只限于现金支付的费用的情况下：这一方案中各项规定的适用应的确不带任何偏见，而且不应暗示或构成旅客对其要求补偿的权利的放弃。
- b) 在赔偿包括协议损害赔偿金的情况下：接受付款原则上应构成根据法律对权利的全部满足⁶。然而，旅客应可随意拒绝接受付款并通过诉讼要求赔偿。可以要求接受被拒登机协议损害赔偿金的旅客签署一份免除航空公司进一步支付补偿金的声明。任何此种声明应提请旅客注意存在其他诉讼方法。

索赔的时间限制

欲索取协议损害赔偿金的旅客应在[Z]小时/天之内提出要求，而且接受此种索赔要求的航空公司必须在[Z]小时/天之内⁷进行付款。

航空公司惯用方法的公开

航空公司和旅行代理人有责任发布通告，清楚地概述经有关政府制定或批准的被拒登机的赔偿方案，而且航空公司应在其运输条件中注明有此种方案。航空公司也应向被拒登机的旅客提供规定的通告。

注：

1. 为了被拒登机赔偿方案的目的接受这一定义不一定被作为用于诉讼的证据。
2. 必要时，可增加“按旅客的意愿”一语。
3. 必要时，在各单独的方案中规定确切小时数。
4. 在各单独的方案中规定确切百分数。在现有的各方案中，这一百分数从50%（在也支付现金支付的费用）的情况下）至100%或200%（在不支付现金支付的费用）的情况下）不等。
5. 在各单独的方案中规定确切小时数，必要时，将地区内的航班延误和地区间的航班延误加以区别。
6. 或者，所接受的付款可用通过诉讼获得的任何赔偿抵消。
7. 在各单独的方案中规定确切的时间限制。

货运

4.21 以下各项建议涉及货运价格所附条件。建议 FRP/8-3 对货物代运人或航空公司及时交付托运货物的义务不明确的问题作出了反应。

建议 FRP/8-4 涉及向托运人提供货物代运人和集运人的货物运价结构问题。

建议 FRP/8-5 旨在鼓励公开提供运价和有关条件的全部详细内容。

除了这些建议以外，2003 年第五次世界范围航空运输会议（ATConf/5）讨论了关于航空货运自由化的更广泛的问题，并通过了可以纳入国家航空服务协定中的一个示范条款论（见本文件附录 4）。欲了解航空货运及其管理的额外信息，可以查阅 Doc 9626 号文件第 4.5 章。

建议 FRP/8-3

为避免误解和不必要的争议，各国应鼓励各货物代运人/集运人和航空公司向用户提供有关其托运货物运至目的地的日期的所有必要信息，以及更广泛采用担保和先后次序方案，其中包括在不履行的情况下进行赔偿的安排。在鼓励实施此种方案过程中，各国应牢记需要保留托运人依法要求赔偿的权利。

建议 FRP/8-4

在不违反国家法规的情况下，各国应要求/鼓励提供自己货运价格结构的货物代运人和集运人使其提供这些运价的条件对托运人来说不亚于有关航空公司直接提供的条件。

建议 FRP/8-5

各国应鼓励航空公司及货物代运人和集运人根据要求将运输条件和与适用的货运价格相关的条件的详细内容随时提供给公众。

第 5 部分

计算机订座系统

5.1 认识到计算机订座系统（CRSs）可以使航空公司和用户受益，但也存在着被滥用的可能，第三次航空运输会议，在其建议 20 中呼吁对计算机订座系统的所有方面进行研究。1988 年，此项研究结束后，秘书处发行了指导性材料（通告 214），用以帮助各国制定计算机订座系统的政策和规章。1989 年，第 27 届大会在其 A27-16 号决议中特别要求理事会对可能适用于全球，并可导致多边协定的关于计算机订座系统的行为准则进行研究。在来自各缔约国和国际组织的一批专家的帮助下，秘书处随后制定了一项行为准则及其适用的说明。1991 年 12 月，理事会通过了该准则及一项敦促各国予以遵循的决议。

理事会决议还规定在今后三年里审查该项准则。1994 年，世界航空运输会议建议，对该项国际民航组织准则进行审查，使各国将该准则作为管理其计算机订座系统的基础。1995 年，第 31 届大会通过了 A31-13 号决议，要求理事会根据该准则的实施情况和《服务贸易总协定》所涉及的问题完成其对该准则的审查，并且制定供各国使用的关于计算机订座系统的示范条款。理事会随后在 1996 年 6 月完成了对该准则的审查，并就计算机订座系统通过了一项经修订的准则和两个示范条款。一项国际民航组织关于计算机订座系统的持续政策的声明载于大会 A36-15 号决议中，该决议的全文见下文。

应注意到，近年来，航空公司的分销发生了巨大变化，包括在航空公司产品的市场营销中因特网使用的迅速增加和广泛使用，这对管理产生了影响。2003 年第五次世界范围航空运输会议（ATConf/5）讨论了这一问题，并得出了一些结论（见本文件附录 4）。

A. 有关计算机订座系统的大会决议

A36-15: 附录 A, 第 III 节 — 航空公司产品的分销

鉴于信息和电子技术的发展对航空公司业的运营方式、尤其是其产品的分销产生了重大影响；和

鉴于国际民航组织已经制定出计算机订座系统（CRSs）管理和运营的行为准则供各国遵守，以及供各国在航空运输协定中选择使用的两个相关示范条例；

大会：

1. 要求理事会监测航空公司产品分销及其相关管理措施的发展情况，并将有关重大发展情况的信息发送各缔约国；和
2. 要求理事会根据业界及管理方面的变化，不断审查国际民航组织计算机订座系统准则和示范条款是否仍有必要。

B. 有关国际民用航空组织 计算机订座系统行为准则的理事会决议

5.2 为了响应其 1991 年 12 月通过的计算机订座系统行为准则的决议和大会 A31-13 号决议，理事会于 1996 年 6 月 25 日通过了经修订的准则，全面替代了先前的准则，并通过了一项敦促各国遵守该准则的决议。作为加强和补充该准则的手段，理事会还批准了计算机订座系统的两项示范条款，供各国酌情决定在双边和多边协定和协议中使用。

鉴于遵照大会 A27-16 号决议，理事会于 1991 年 12 月 17 日通过了《管理和使用计算机订座系统的行为准则》，敦促各国予以遵守并承允根据各缔约国使用该系统的情况对该准则进行审查；

鉴于根据各国的评论和世界航空运输会议的有关结论，对该准则的审查表明需要对其继续进行改动，以促进计算机订座系统的透明性、可访问性和无差别对待的原则，满足所有国家、航空运输业和航空运输用户的需要；

鉴于在 A31-13 号决议中，大会呼吁理事会优先完成对该准则的审查，并呼吁各国对审查的结果给予应有的、急迫的考虑；

鉴于在 A31-13 号决议中，大会还呼吁理事会考虑制定有关计算机订座系统的示范条款，以便在双边航空运输协定或多边协议中使用；

理事会

1. 通过了后面所附的《国际民航组织关于管理和使用计算机订座系统的行为准则》，以全面替代 1991 年 12 月 17 日通过的准则，并于 1996 年 11 月 1 日生效；
2. 敦促所有缔约国遵守该准则，并在其作出决定遵守该准则时，通知秘书长；
3. 建议各缔约国在适当的情况下，作为加强和补充该国际民航组织准则的手段，在航空运输协定或协议中使用后面所附的计算机订座系统的示范条款；
4. 承允在情况允许时，对该行为准则进行审查。

C. 管理和使用计算机订座系统的行为准则

导言

国际民航组织理事会认识到，虽然计算机订座系统可以为航空运输业和航空运输用户带来巨大的好处，但是，这一系统也存在着被滥用的可能。为了在使用计算机订座系统销售航空承运人产品的过程中鼓励可取做法，避免有害做法，理事会于 1991 年 12 月 17 日通过了国际民航组织关于计算机订座系统的行为准则，并敦促各国予以遵守。

理事会承允根据经验对该准则进行审查。在审查过程中，理事会考虑了国际民航组织各缔约国实施该准则的情况，考虑了增强该准则有效性的必要性，考虑了内容涵盖计算机订座系统的《服务贸易总协定》（GATS）所涉及的问题，考虑了世界航空运输会议有关计算机订座系统的结论，还考虑了国际民航组织第31届大会通过的关于计算机订座系统的经修订的决议（A31-13）。理事会得出结论认为，需要建立在全球范围内适用和使用的更加正式的系统，于是在1996年6月25日通过了这一经修订的准则，用以全面替代现行的准则，并于1996年11月1日生效。

这一准则无需正式的批准程序，但是要求每一个决定遵守准则的缔约国将其决定通知国际民航组织。准则并不取代或排除国家对计算机订座系统使用的单独或共同管理，也不暗示必须采取任何特殊的管理手段。一国可以作出如下选择：采用这一准则作为管理手段；在这一准则的基础上制定自己国家的计算机订座系统的规章；必要的话，修改现有的国家规章，使其与这一准则相一致；在相关时，采用现有的贸易或竞争法的规定；要求或鼓励计算机订座系统卖方、航空承运人和用户制定自我约束的协议；通过使用国际民航组织适当的计算机订座系统示范条款，或这些条款与其他相似手段的任何组合，将其运用于与其他国家间的双边或多边关系中。

准则的第1条叙述了准则的宗旨和目标，第2条规定了相关的术语，第3条则限定了准则的适用范围。接下来是规定各国某些义务的条款（第4条），规定计算机订座系统卖方某些义务的条款（第5至第8条），规定航空承运人某些义务的条款（第9条），以及规定计算机订座系统服务用户的某些义务的条款（第10条）。第11条涉及对个人数据秘密的保护，第12条涉及某些条款的应用、修订和例外。这一准则涉及的是一个快速变化的领域，因为计算机订座系统的活动受技术、管理和商业快速发展的驱动。因而第12条规定，在情况允许时，由理事会对准则进行修订。

准则的正文之后是实施每一条款的补充说明。这些说明对各个条款的目的和意图进行了阐述，并规定了在使用这一准则时需要考虑的相关因素。

第1条 宗旨

本准则以透明性、可访问性和无差别对待的原则为基础，旨在增强航空公司之间及计算机订座系统之间的公平竞争，以及使国际航空运输用户可获得最可能广泛的选择，以满足其需要。为此，准则考虑到了目前市场上的做法、发展中国家的特殊利益和协调不同国家和地区计算机订座系统规章的迫切需要。

第2条 术语

在本准则中：

- a) “计算机订座系统”指可提供航空承运人班期时刻、空位情况以及运价的显示，并可通过其预订航空运输服务的计算机系统；
- b) “系统卖方”指经营或营销计算机订座系统的实体；
- c) “参加的承运人”指作为计算机订座系统卖方或由于与该系统卖方之间的协议而使用一个或多个计算机订座系统销售其航空运输服务的航空承运人；

- d) “用户”指按照与系统卖方签订的合同使用计算机订座系统向公众销售航空运输服务的实体，如旅行社。

第 3 条 适用范围

- a) 本准则应适用于通过计算机订座系统销售国际旅客航空服务产品。在一国确定有必要满足本准则第 1 条所述宗旨的情况下，它也应适用于没有预订座位功能，但可以提供班期时刻、空位情况以及航空承运人运价显示的计算机信息系统。
- b) 在主要显示中包含不定期航班时，应对其进行识别并以与定期航班相同的条件对其进行显示，并且应该通告航空运输用户所适用的任何特殊条件。

第 4 条 国家的义务

遵守本准则的国家应：

- a) 确保航空承运人、用户（在可行的情况下）和系统卖方在其境内从事计算机订座系统的业务活动时遵守本准则；
- b) 为落户在遵守本准则的另一国境内的航空承运人或其他实体对在其境内落户的计算机订座系统进行投资清除管理上的障碍（如果有的话）；
- c) 允许遵守本准则的系统卖方在无差别对待的基础上，并且在符合该国作为当事方的任何双边或多边协定或协议的情况下，在其境内提供计算机订座系统的服务；
- d) 公正地对待所有计算机订座系统卖方在其境内的业务活动；
- e) 允许为满足航空运输用户的订座及相关需要，在其国家境内或跨越其国境自由传播信息；
- f) 使用政府间的协商程序解决与遵守本准则的另一国就通过计算机订座系统销售航空运输产品产生的有关直接当事方不能满意解决的任何争端；
- g) 不允许或不要求在其管辖下的航空承运人或系统卖方采取与本准则不相一致的行动，以适当而相称的方式解决缺乏计算机订座系统互惠性的问题或政府间协商程序未能解决任何计算机订座系统争端所产生的后果除外。

第 5 条 系统卖方对航空承运人的义务

系统卖方应：

- a) 允许任何准备支付必要的费用且接受系统卖方标准条件的航空承运人参加其计算机订座系统；
- b) 不要求航空承运人排他地参加或部分地参加其计算机订座系统的活动；

- c) 不对参加其计算机订座系统施加任何与通过计算机订座系统销售承运人航空运输产品的过程不直接相关的条件；
- d) 无差别地对待所有参加其提供的计算机订座系统服务的航空承运人，包括及时地、无差别对待地获得服务升级，但要受到系统卖方控制能力以外的技术限制或其他限制因素的制约；
- e) 确保其收取的所有费用：
 - i) 无差别对待；
 - ii) 其构成不会不公正地将小承运人排斥在参加之外；
 - iii) 构成合理并与所提供和使用的服务成本合理相关，尤其要保证对同一水平的服务收取同样的费用；
- f) 以某种方式（包括根据要求通过电子方式）和足够的详细程度提供关于为系统各项服务开账单的信息，使参加的承运人能够迅速核实账单是否准确；
- g) 在合同中包括一个条款，允许航空承运人以如下方式发出通知以终止合同：
 - i) 如果不在第一年年末之前终止合同，通知不必超过六个月；或
 - ii) 国家法律规定的通知期限；
- h) 按照一致的和无差别对待的标准，谨慎、准确和及时地输入参加的承运人所提供的信息，但要受到参加的承运人选用的输入方法的制约；
- i) 不以任何可能造成不准确或差别对待地显示信息的方式处理承运人提供的信息；
- j) 将其计算机订座系统中关于一项订座的信息在平等的基础上向相关的用户和参加该项订座所涉服务的所有承运人提供，但在未得到这些承运人和航空运输用户的书面同意之前不向任何其他方面提供上述信息；
- k) 除了与计算机订座系统本身相关的财务信息以外，无差别地将计算机订座系统以集合方式或无名方式产生的所有信息提供给所有参加的承运人。

第6条 系统卖方在商务协议方面 对用户的义务

系统卖方不应：

- a) 差别对待参加其提供的计算机订座系统服务的用户；

- b) 通过要求用户排他地使用其计算机订座系统或通过其他方法限制用户使用其他计算机订座系统；
- c) 全部地或部分地按其航空运输服务由用户销售的承运人的身份收取费用；
- d) 要求用户使用其计算机订座系统销售任何特定承运人提供的航空运输服务；
- e) 将任何关于销售特定承运人提供的航空运输服务的商务协议与用户对系统卖方的计算机订座系统的选择或使用捆绑在一起；
- f) 要求用户使用其终端设备或阻止其使用可以进行计算机订座系统间转换的计算机硬件或软件，尽管这可能需要与其计算机订座系统在技术上兼容；
- g) 要求用户签订：
 - i) 超过 5 年的合同；或
 - ii) 用户不能在一年后的任何时候取消合同的合同，即使提前通知并且不妨碍收回实际成本也不能取消；
 - iii) 包含影响终止合同的条款的合同。

第 7 条 系统卖方关于显示的义务

系统卖方应：

- a) 提供航空承运人班期时刻、空位情况和运价的一项或多项主要显示，这些显示就以下两点而言是公平的、无差别对待的、综合的和中立的：
 - i) 不受参加的承运人身份或机场身份的直接或间接影响；
 - ii) 以一致地适用于所有参加的承运人和所有城市对市场的方式为信息排序；
- b) 确保所提供的任何主要显示与其提供的所有其他显示一样功能全面，至少一样易于使用；
- c) 除非某一航空运输用户提出的具体要求需要使用另一显示，否则，始终只提供一项主要显示；
- d) 按客观的标准（诸如：起飞/到达时间，在始发机场最初起飞和最后飞抵目的地之间的全部时间、航线、经停的次数、航班衔接的次数及客票价等）处理主要显示中的航班排序并选择和组成衔接航班；
- e) 向用户提供：
 - i) 一项航班选择的主要显示，其排列顺序为：按起飞时间排列的所有不经停的航班、无需更换

- 飞机的其他直达航班和按旅途时间排列的所有衔接航班；或
- ii) 一项航班选择的主要显示，这些选择以基于客观标准的任何其他次序排列；或
 - iii) 基于 i) 和 ii) 的主要显示；
- f) 在主要显示中排列航班次序时，注意不要使任何承运人获得不公平的优势；
- g) 在班期时刻表信息的任何主要显示中：
- i) 清楚地标明不定期航班、预订在途中换飞机、一家航空承运人使用另一家航空承运人的代码、每一航班经营人的名称、预订途中经停点的数目和所需的地面航段或改换机场等情况；
 - ii) 如果因为技术原因造成参加的航空承运人直达航班的信息不完整，或如果已知还存在由非参加的航空承运人经营的直达航班但被省略，清楚地说明所显示的有关直达航班的信息是不全面的；
- h) 在主要显示中选择及组成衔接航班时，在无差别对待的基础上根据需要尽可能多地选择可供选择的（一个或多个）衔接点，确保广泛的选择范围；
- i) 不故意或因粗心大意显示不准确的或误导的信息；
- j) 当国家认为无法确保用户遵守第 10 条时，在与每一个用户签订的合同中包括关于遵守该条的规定；
- k) 如果参加的承运人有合伙协议或其他契约性协议需要它们之中的两个或两个以上承运人分别承担在某一航班或航班组合中提供并销售航空运输产品的责任，允许每一有关承运人——最多三家——使用其各自的代码分别显示。

第 8 条 系统卖方的其他义务

系统卖方应：

- a) 在任何有关的一方提出书面请求后，及时地以书面形式提供其计算机订座系统所提供的服务信息、相关费用、将信息输入其计算机订座系统并予以储存所适用的程序，以及其用于开发、编辑和更新向用户提供的信息显示的方法；
- b) 不采取阻止或损害系统卖方之间或航空承运人之间竞争的做法。

第 9 条 航空承运人的义务

航空承运人应：

- a) 对其提供给系统卖方以储存在计算机订座系统中的信息的准确性负责；

- b) 在向系统卖方提供有关其航班的信息时：
 - i) 确保如实地叙述航班情况；
 - ii) 清楚地标明不定期航班、预订在途中换飞机、一家航空承运人使用另一家航空承运人的代码、每一航班经营人的名称、预订途中经停点的数目和所需的地面航段或改变机场等情况；
- c) 除非具有合法的商业或技术上的原因，否则，不拒绝参加用户在该承运人占有主导地位的国家所使用的任何计算机订座系统，如果它与任何其他计算机订座系统有财务上的联系或有其他方面的附属关系（除了由于与系统商家签订了参加协定而具有这种联系或附属关系）；
- d) 除非法律允许，原则不拒绝向其计算机订座系统由该承运人住所所在国的用户使用的系统卖方提供关于班期时刻或运价的信息，如果该承运人已经将这种信息提供给它计算机订座系统由该国的用户使用的另一个系统卖方；
- e) 不要求用户使用特定的计算机订座系统销售其航空运输服务，亦不将与用户签订的有关销售其航空运输服务的任何商业协议与用户对某一特定计算机订座系统的选择或使用捆绑在一起；
 - i) 如果该航空承运人在该计算机订座系统中享有财务利益，或在其他方面与该计算机订座系统有联系；或
 - ii) 如果这样做会不公平地有利于该计算机订座系统。

第 10 条 用户的义务

用户应：

- a) 为每一笔交易使用或提供符合第 7 条规定的主要显示，除非某一航空运输用户表示的选择需要使用另外一项显示；
- b) 不以会导致向某一航空运输用户提供不准确或误导信息的方式处理由计算机订座系统提供的信息；
- c) 对其输入到计算机订座系统中的所有信息的准确性负责；
- d) 在计算机订座系统中包含不定期航班时，通知航空运输用户某一航班是不定期的，以及与其相关的所有特殊要求；
- e) 将下述情况通告航空运输用户：所有预订的途中换机、一家航空承运人使用另一家航空承运人的代码、每一航班经营人的名称、预订途中经停点的数目以及在所提供的旅程中所需的地面航段或机场改换等；
- f) 不使用计算机订座系统进行虚构的座位预订。

第11条 保守个人数据的秘密

- a) 各国应采取适当的措施，确保使用计算机订座系统的所有各方保守个人数据的秘密。
- b) 航空承运人、系统卖方、用户和参加航空运输的其他各方负责保守包括在计算机订座系统中的它们可以存取的个人数据的秘密，并在未得到旅客同意之前不公布这些数据。

第12条 适用、修订和例外

- a) 本准则应自1996年11月1日起开始生效。当理事会认为情况允许时，可对其进行修订，任何经修订的准则应全面替代修订前的准则。
- b) 承诺遵守本准则的国家应通知国际民航组织。决定不再继续执行该承诺的国家亦应将该决定通知国际民航组织。
- c) 被联合国承认为发展中国家，且已通知国际民航组织决定遵守本准则的国家在满足下述条件的情况下，可在2000年12月31日之前拒绝遵守第4条c)款的规定：
 - i) 将这种行动通知国际民航组织；
 - ii) 这种行动与该国作为一方签订的任何双边或多边协定或协议相一致。
- d) 已通知国际民航组织决定遵守本准则，且允许或要求按照第4条g)款采取与本准则不相一致的行动的任何国家应将该行动通知国际民航组织。
- e) 理事会将定期向所有国家发布按照上述b)款到d)款所发的通知。
- f) 多路存取的计算机订座系统免于遵守第5条h)款到k)款及第7条a)款到h)款和k)款。

D. 关于适用行为准则的说明

第1条 宗旨

本准则以一般原则的形式提供了在全球范围适用的、涉及计算机订座系统使用和管理的指导原则。准则中为国家、系统卖方、航空承运人和用户规定的义务是以公平竞争、可访问性、透明性和无差别对待为基础的，并考虑到了现行的市场做法和发展中国家的特殊利益。出于协调不同国家和地区计算机订座系统规章的迫切需要，已经包含了所存在的共同方法。在管理当局使用不同的方法达到相同目的的情况下，也包含了这些可供选择的方法。选择遵守本准则的国家可以将计算机订座系统规章的范围扩大到超过本准则的条款，只要这种扩展与本准则及其宗旨相一致。

第2条 术语

计算机订座系统 (CRS) [a]款

本术语确定了为本准则目的对计算机订座系统加以界定的两个基本要素，即第一，提供航空承运人班期时刻、空位情况和运价显示的能力；第二，对航空运输服务进行预订的能力。受本准则制约的计算机订座系统与由一家航空承运人以其自己名义运作的，因而与该家航空承运人的服务密切相关的系统的不同之处，就在于前者提供的是多家航空承运人的信息。第二个基本要素，即对航空运输服务的预订能力，它使本准则中定义的计算机订座系统有别于仅提供例如航空承运人班期时刻和运价信息的计算机系统，如多家航空承运人航空公司指南电子版（例如：《ABC 世界航空公司指南》和《正式航空公司指南》）。现代计算机订座系统提供与航空运输营销和销售相关的许多其他便利，诸如：访问个别航空承运人的系统和开客票，而这些内容本定义并未要求、限制或排除在外。

本术语包括了所谓的“多路存取”计算机订座系统（即通过某一共用的交换中心和/或接口使用户只能直接访问个别航空承运人计算机订座系统显示的系统），尽管第12条f)款规定免除这些系统某些在技术上无法履行的系统卖方的义务。目前，这些系统已经很少存在，并且与全球运行的，带有多家航空承运人主要显示的计算机订座系统不同，从范围上讲它们是国家性的或区域性的。将这些系统包含在内，目的是在可能范围内两种计算机订座系统将具有相同的义务并在相同的规则下运作。

某些国家可能要求把航空承运人对计算机订座系统享有所有权作为航空运输当局管理的法律依据。尽管本术语并未要求这一所有权，但它也未排除这一所有权，而且就像下文中所指出的那样，目前符合本准则中定义的计算机订座系统均为航空承运人所有。然而，以航空承运人所有权作为对计算机订座系统进行管理的基础国家应当清楚，许多并不由航空公司拥有的不同实体也可能符合本准则中关于计算机订座系统的定义。无论如何，各国需要确保以公平和无差别对待的方式对本准则适用的所有计算机订座系统进行管理。

系统卖方 [b]款

计算机订座系统在其初期通常是由各个航空承运人直接拥有和经营的。如今，主要的计算机订座系统往往由航空承运人集团所拥有并作为独立的业务进行经营。不管某一计算机订座系统最终由谁拥有或控制，本条款把系统卖方确定为经营或营销有关计算机订座系统的实体，即它应作为某一用户与之签订合同而获得计算机订座系统服务的实体，但（在必要时）也可包括管理机构管辖范围内的任何相关的实体，例如拥有或部分拥有计算机订座系统的航空承运人。

参加的航空承运人 [c]款

尽管参加的航空承运人通常要与系统卖方签订协定，并为所提供的不同服务付费，在系统卖方就是航空承运人时，本术语还可包括系统卖方本身。

并不是将其航空运输服务包括在计算机订座系统中的所有航空承运人都是参加的航空承运人。有些系统卖方选择显示涉及其他航空承运人的信息（这些航空承运人在这些说明中称为“非参加的航空承运人”），在这种

情况下，经常带有给用户的通告：如欲预订，直接与该航空承运人联系。

用户 [d]款

如果计算机订座系统的使用者使用计算机订座系统向公众销售航空运输服务，它们只被视为“用户”。这一限制意味着实际上计算机订座系统的大部分用户是旅行代理人。

第3条 适用范围

本准则的通常运用 [a]款

一般来讲，本准则旨在适用于通过计算机订座系统分销国际旅客航空运输产品。本准则还适用于计算机信息系统（指不具备预订功能的系统），如果国家作出此种决定的话。

尽管本准则不适用于国内旅客的航空运输产品，各国仍可以使用本准则管理这一领域的航空运输。出于一致性和其他原因（诸如为国内和国际航班分别提供显示存在着费用增加和技术方面的困难等），各国很可能觉得需要对国内和国际航班执行相同的计算机订座系统规章。

本准则的范围包括，但又不局限于，通过计算机订座系统向用户分销国际航空服务产品。通过其他途径的销售，比如通过电信网络和个人计算机直接向航空运输用户的销售，可在本准则适用范围之内，具体要取决于有关实体是否符合“系统卖方”或“用户”的定义。本准则适用范围所基于的总原则是，凡被用于直接或间接地向航空运输用户销售航空运输服务产品的，并可通过其完成对这些航班的预订的计算机订座系统受相同规则和义务的约束。

除非各国已经决定本准则适用于计算机信息的服务，否则，本准则将不适用于仅提供信息的系统，诸如作《正式航空公司指南》在市场销售的电子数据库及在因特网上可以得到的不同的旅行网络（这些网络不具备预订的功能）。

按照第2条对计算机订座系统和用户所下的定义，本准则将不能适用于：

- 任何系统的非航空运输部分（例如专用于包价旅游、住宿和租车服务的部分）；
- 完全由某一家航空承运人在其内部或其自己的售票处使用的系统（理由是，与某一航空承运人联系的任何人只能接受该航空承运人所选择的服务产品）；
- 不是用来向公众销售航空运输服务的系统，诸如公司的旅行部门。

不定期航班 [b]款

最初，计算机订座系统是用来营销和销售定期航班产品的，国家和国际性的规章和准则反映了这一情况。不定期航班产品过去以及现在都是以不同的方式运作、营销和向公众销售的。这些不定期的航空服务产品作为

包价旅游的组成部分（有时称做为“一揽子产品”）包括在计算机订座系统的非航空运输部分中，但就其本身而论，不是作为航空运输服务销售的，在此形式下，不受本准则的约束。

然而，近年来在一些国家和地区，国际定期和不定期航班间的区分已经相当模糊，因而便有可能将不定期航班包括在计算机订座系统的航空运输服务部分（即主要显示）中。只有在满足 i) 项中的总原则，即不定期航班满足适用于定期航班产品的条件，包括航空承运人的义务的基础上，本准则才适用于不定期航班。实际上，这将需要对不定期航班传统的运作和营销方式进行很大的改动。然而，如果不定期航班的经营人愿意进行必要的改动并承担必要义务，应该允许它们以与定期航班经营人同样的方式使用计算机订座系统营销其航空服务产品。

有必要采取三个步骤，确保系统用户和航空运输用户能够在主要显示中识别不定期航班，并确保将不定期航班及其相关条件通知未来的旅客。第一步（第 9 条 b) ii) 的要求）是要求航空承运人在其向系统卖方提供的信息中，将不符合国际民航组织理事会通过的下述定义的航班定为不定期航班：

“定期国际航班是指具有以下各特点的一系列飞行：

- a) 经过一个以上国家领土的上空；
- b) 用航空器进行旅客、邮件或货物进行有偿运输，每次飞行都对公众开放；
- c) 以如下方式经营同样的两点或多点间的运输业务：
 - i) 按公布的班期时刻表飞行，或者
 - ii) 其飞行如此正点或频繁，以至于构成显然有秩序的系列。

第二步，即增强不定期航班的透明度，要求系统卖方在其主要显示中清楚地标明不定期航班（第 7 条 g) i) 的要求）。第三步是要求用户通知未来的旅客某一飞行是否为不定期航班以及与其相关的条件（第 10 条 d)）。

第 4 条 国家的义务

尽管在大多数情况下每一个国家将单独履行这些义务，但是，预计与另一国（或多个国家）一起遵守本准则的任何国家将会确保通过集体采取的行动履行其自己的义务。

遵守[a]款]

还要求遵守本准则的任何国家确保在其领土上从事计算机订座系统活动的系统卖方、航空承运人及用户（如果适用的话）遵守本准则。另外，根据第 3 条 a) 款的规定已经确定本准则亦应适用于计算机信息服务的国家，还必须确定如何使只提供信息服务的系统遵守本准则的要求。各国将使用其自己的方式实现对本准则的遵守。通常情况下，有关管理将作为国家管理航空运输系统的一部分。有些管理机构的执法能力可能有限，特别是对于用户，在“可行的情况下”这一限定条件便考虑到这一点。有些国家可能将本准则的某些方面包括在比较普通的法规中（例如关于竞争、贸易和数据保护的法规）。

计算机订座系统的所有权[b]款

随着目前几家航空承运人（而不是一家航空承运人）行使对许多计算机订座系统的所有权或控制权，随着主要的计算机订座系统趋向于以独立的商业实体进行运作，以及随着政府性规章影响的加强，最初赋予拥有或控制着计算机订座系统的航空承运人的航空运输利益已经大大地减少。鉴于计算机订座系统在营销航空服务产品方面的重要性，以及加强计算机订座系统公平的、有竞争力的和无差别对待的运作的必要性，尽可能地扩大对计算机订座系统的所有权或控制权，包括让更多的发展中国家航空承运人和其他实体参加显然是可取的。因而，本款呼吁各国为落户在遵守本准则在其他国家境内的航空承运人或其他实体对在其境内落户的计算机订座系统进行投资清除管理上的障碍（如果有的话）。本条件旨在鼓励遵守本准则的各国之间互相清除在投资计算机订座系统方面的管理性障碍，但它并不要求各国为不遵守本准则的国家清除这方面的障碍。然而，本准则不阻止各国为不遵守本准则的国家清除这方面的障碍，如果它们愿意这样做的话。

市场准入[c]款

要求遵守本准则的国家允许遵守本准则的系统卖方在满足两个条件的情况下在其领土上提供它们的计算机订座系统的服务。第一个条件是，鉴于《国际民用航空公约》（芝加哥，1944年）第四十四条提出的避免国家间差别对待的目标，要求实行无差别待遇。第二个条件是，这些服务的提供应与国家根据其作为缔约一方签订的双边或多边协定或协议所规定的义务相一致。这包括诸如专门针对计算机订座系统市场准入的双边协定中的规定，或诸如涉及航空运输市场公平均等竞争机会的更为一般的条款（外国的航空承运人可能会将这些条款与提供主要显示的计算机订座系统的服务提供联系在一起）。多边协定将包括，例如作为《服务贸易总协定》（GATS）缔约国的国家所承担的义务，从而有助于避免遵守本准则且同时也是《服务贸易总协定》缔约国的各国在遵守各自的义务时发生任何冲突。多边协议将包含在地区范围内适用的计算机订座系统的规章或准则，如欧盟（EU）和欧洲民用航空会议（ECAC）的规章或准则。

公平性[d]款

遵守本准则的国家被要求公平地对待所有的系统卖方，无论是本国的，还是外国的。例如，适用于系统卖方的涉及通信设施的获得和使用、技术硬件和软件的选择和使用、硬件的安装，或涉及计算机订座系统经营或销售任何其他方面的任何国家要求，都不应该有厚此薄彼之嫌。

计算机订座系统信息的自由传播[e]款

为了满足航空运输用户的订座及相关要求，航空承运人需要跨国境及在国界内自由地传播相关的信息。但是，这样就产生了必须保守个人资料的秘密问题，这一点在第11条中涉及。

政府间的协商程序[f]款

本规定旨在确保遵守本准则的某一国家将在最大可行的程度上采用国际间接受的解决争端的手段，即政府间的协商机制解决与另外一个遵守本准则的国家涉及计算机订座系统的所有争端，而不是允许或要求私人当事

方（航空承运人和系统卖方）采取单方面的行动。遵守本准则的国家似应也使用这样的协商机制解决与不遵守本准则国家间的争端。

与本准则不相一致的行动[g)款]

本条款确定了两种情况，在这两种情况下，容许遵守本准则的一国允许或要求在其管辖下的航空承运人和/或系统卖方采取与本准则不相一致的行为。

第一种情况是需要解决在不遵守本准则的国家内缺乏计算机订座系统的互惠性的问题。这样做的必要性是因为不遵守本准则的国家的航空承运人可能会从本准则的一些规定中受益，比如：保证参加计算机订座系统的规定（第5条，a)款）；要求主要显示涉及参加的航空承运人信息的规定（第7条，b)款到h)款）；或涉及计算机订座系统所产生信息的规定（第5条，j)款和k)款）。如果这样的利益在不遵守本准则的国家中不能互惠得到（比如，如果该国中的某一系统卖方拒绝让遵守本准则国家中的某家航空承运人参加其计算机订座系统），遵守本准则的国家应有不给予此种利益的自由。当发展中国家援用第12条，c)款中规定的例外时，也可造成缺乏计算机订座系统互惠性的情况。

第二种情况涉及在与遵守本准则的另外一个国家（如本条f)款中所预见的那样）或与不遵守本准则的某一国家的政府间协商过程不能解决计算机订座系统争端的情况。

在这两种情况下，只能允许或要求航空承运人和/或系统卖方采取与有关情况相称的适当行动。此外，在允许或要求航空承运人和/或系统卖方采取与本准则不一致的行动时，各国应理所当然地考虑到这样做对提供给航空运输用户的信息质量可能带来的影响，以及这样做对其他有关各方，特别是对那些遵守本准则的各方所带来的任何可能的影响。

第5条 系统卖方对航空承运人的义务

所有航空承运人均可参加 [a)款]

本条款中包括的根本原则是一家航空承运人应有机会参加任何计算机订座系统，因此，系统卖方不能拒绝航空承运人的参加。另一条款（第8条，a)款）保证系统卖方向航空承运人提供可帮助它们决定是否愿参加其计算机订座系统的信息。

由于系统卖方需要收回建立和运作计算机订座系统的巨大费用，因此，只有在航空承运人准备支付必要的费用，且接受系统卖方的标准条件的情况下才能保证其参加到该计算机订座系统中去。

本条款的实施将迫使有些系统卖方扩展它们的计算机订座系统的容量，以满足航空承运人请求参加计算机订座系统的需求。这种扩展如出现问题，应将情况报告给相关的管理当局。

计算机订座系统的排他性使用 [b)款]

本条款旨在确保航空承运人参加任何计算机订座系统的自由，不因系统卖方要求承运人排他性地参加其计算机订座系统或要求承运人将部分活动如订座和销售放在其计算机订座系统内进行而受到影响。本条款并非旨在妨碍拥有某一计算机订座系统的航空承运人之间就参加该计算机订座系统签订协定。

附加条件 [c]款

本条款旨在确保航空承运人参加某一计算机订座系统的自由不因以下情况而受到影响：系统卖方对参加其计算机订座系统强加与通过计算机订座系统分销航空承运人的航空运输产品没有直接合理关联的条件，诸如要求购买或销售任何其他的商品或服务，或强制参加代码共享、联运或常客计划等。本条款并不意在妨碍卖方将商务合同中常见的一般性质的其他条款，如付款条款等包括进来。

无差别对待地参加的航空承运人 [d]款

本条款要求系统卖方以无差别对待的方式对待所有选择参加其计算机订座系统的航空承运人，尤其是在以新的服务和改进现有服务的形式向其提供增强方面。“及时”一词指一项增强应在几乎相同的时间提供给所有参加的航空承运人。这一限定承认在这一方面可能会有技术方面的限制因素（比如，会有航空承运人不具备在同一时间使用新的计划或功能的能力，或处理数据的能力也可能会不同）。无差别对待的要求同时还意味着对某一系统拥有所有权的航空承运人在涉及计算机订座系统服务的方面不能获得任何优惠的待遇。

费用 [e]款

本条款确定了系统卖方向参加的航空承运人收取任何费用的三个标准。第一，不应差别对待地收取费用。此为适用于系统卖方收费所有方面的一般性原则，但并不意味着对于不同等级的服务或不同类型的功能不能收取不同的费用（针对相同等级服务特定的无差别对待要求载于 iii 项中）。

第二，费用的构成应使所有希望参加的航空承运人能够以它们认为与其需要相适应的等级和程度参加计算机订座系统。对不同等级的参加或特殊的增强所收的费用可以不同，参加的航空承运人所支付的费用也将根据其参加程度的不同而不同。但是，如果首期付款太高，以首期付款加上与不同等级活动相关的收费（比如，每一次预订或每一笔交易的收费）为基础形成的费用结构将使小型航空承运人被排斥在参加之外。不刻意去给“小”下定义，因为每个市场的情况很可能不同。本规定旨在给予小型航空承运人公平的待遇，而不是提倡优惠它们或在不同类别的参加航空承运人之间进行交叉补贴。

第三，费用必须合理构成并与所提供和使用的服务成本相关，且相同等级的服务费用必须相同。鉴于航空承运人普遍关心参加计算机订座系统的费用，本标准各国提供了确定系统卖方向航空承运人所收费用的结构和数量是否合理的原则。与成本相关的费用为发展中国家的航空承运人提供了某种程度的保护，这些国家对大型的计算机订座系统公司是否收取高额的费用尤其关心，因为这样便有可能将它们的航空承运人排斥在参加之外。各国将不得不根据竞争局面、分析能力和它们的特殊情况确定如何更好地实施这一标准。

开具账单的信息 [f]款

本条款旨在确保航空承运人能够核实它们使用计算机订座系统服务所付账单的准确性。要求系统卖方以电子方式提供这一信息，使航空承运人可以选择使用计算机程序自动审计和分析它们的账单。所开具账单的信息应该包括，但又不必局限于，计算机订座系统预订座位的类型及功能的等级、旅客的姓名、旅客的数量、国籍、国际航协（IATA）/航空研究委员会（ARC）机构的识别代码（如果具备的话）、城市代码、城市对或区段、预订日期（交易日期）、航班日期、航班号、预订状态、服务类别、旅客姓名记录定位和预订/取消标记等。加强航空承运人快速核实其付费的各个预订源的能力将帮助航空承运人确定其不希望实现的预订类型，如双重预订。

合同的取消 [g]款

有些国家已经发现基于时间的取消合同的规定会减轻过长合同中某些不受欢迎的方面。比如，i) 项表明，欧盟和欧洲民用航空会议的计算机订座系统准则要求签订允许航空承运人在发出六个月的通知情况下在一年以后的任何时候取消某一合同。考虑到其他管辖范围内取消合同的不同做法，ii) 项把所要求的通知的细节留给国家法律来处理。

输入有关参加的航空承运人的信息 [h]款

日益加剧的竞争以及计算机订座系统的广泛应用已经促使航空承运人比以前更频繁地改变班期时刻表和运价，或是主动改变，或是响应其他航空承运人的改变。由于任何延迟都可能给相关的航空承运人带来巨大的商业影响，因此，用户需要尽快知晓这些变化。为了防止同为航空承运人的系统卖方可能寻求拖延可能是其竞争对手的参加的航空承运人有效实施上述变化，本条款要求系统卖方始终如一、无差别对待地、准确及时地输入参加的航空承运人所提供的信息。这适用于（在不违反航空承运人输入方法施加的任何限制的情况下）无论是某一参加的航空承运人直接提供的信息，还是通过媒介得到的信息。

本条款中的“无差别对待”要素也适用于某一系统卖方提供的任何专门的数据输入能力，并且旨在确保如果该能力提供给一家航空承运人，也应向所有参加的航空承运人提供。

信息的处理 [i]款

一旦某一系统卖方输入了航空承运人提供的信息，出于技术上的原因，可能需要对该信息进行处理（比如，以其他格式进行重新组合等）。本条款旨在确保对该信息的任何处理均不导致信息以不准确或差别对待的方式显示。

单个订座信息 [j]款

由于有些计算机订座系统要处理千百万个涉及许多不同用户和参加航空承运人的销售交易，因此，它们具有存取各种与销售相关的数据的能力，这些与销售相关的数据对于航空承运人的市场营销会是至关重要的（比如，有关旅客或用户订座行为的数据，或有关航空承运人运输量和收益的数据）。为了避免航空承运人可能通过存取计算机订座系统中与销售相关的数据寻求获得不正当的商业利益，j) 款和 k) 款确定了可提供这些数据的范围。（第 11 条 b) 款中规定了一项更加一般但更加相关的义务，以保护个人数据的秘密。）如该信息直接涉及一项订座，j) 款要求系统卖方在平等的基础上向所有参加该订座所包含服务的航空承运人提供这一信息，并向

相关的用户（办理订座的旅行社及可能需要进入该系统修改订座或出票的旅行社）提供这一信息，但在未得到这些航空承运人和航空运输用户的书面许可前，不得向任何其他方提供这一信息。

实际操作中，大多数国家可能难以对此进行核证。尽管有些国家依赖需要改变计算机订座系统的结构以及随后进行审计的预防性措施，但是，其他国家还是愿意以个案处理的方式处理未遵守的问题。当国家有理由相信存在问题时，审计可以通过限制对订座数据的存取，帮助消除对遵守情况的疑虑，但是，过度地使用审计程序会造成成本的增加，而不会带来任何相关的利益。

集合数据 [k]款]

在以集合或无名方式汇编信息的情况下（比如，提供市场营销的数据库），本条款要求某一系统卖方在提供这一信息时无差别地对待参加的航空承运人：如果此信息提供给了某一参加的航空承运人，就必须向所有参加的航空承运人提供。对应以集合或无名方式汇编这些数据的要求还承认了系统卖方的一般义务，即不向其他参加的航空承运人提供某一参加的航空承运人的机密或专有的信息。将有关计算机订座系统运作本身相关的财务数据作为例外所基于的考虑是拥有计算机订座系统的一家或几家航空承运人可能会将系统卖方的财务数据视为其专有数据。

第6条 系统卖方在商务协议方面对用户的义务

贯穿于本条款的基本原则是：用户应具有自由进入它所希望进入的尽可能多的不同计算机订座系统的机会，因而不允许系统卖方扭曲市场力量，影响用户选择或使用特定的计算机订座系统。

用户之间的差别待遇 [a]款]

本条款要求系统卖方在其提供的计算机订座系统服务中无差别地对待所有的用户。在本文中，“计算机订座系统服务”包括所有可能提供的增强（即所有改进和补充服务）。

排他性 [b]款]

本条款旨在防止系统卖方限制用户进入其他计算机订座系统。这种限制方法可能包括系统卖方要求用户只使用其计算机订座系统，或必须使用其系统完成一定数量的销售（比如，每年至少 X 个订座），或一定比例的销售活动（比如，至少预订量的 75%）。另一例子是系统卖方坚持让用户把其所使用的一定数量或比例的计算机订座系统的终端与系统卖方的计算机订座系统连接起来。

与航空承运人相联系的协议[c]款， d) 款和 e) 款]

这三个条款是类似的，因为它们都寻求防止系统卖方试图通过下述方式影响用户选择或使用其计算机订座系统，即考虑其航空运输服务由该用户销售的航空承运人的身份。在这一点上，重要的是记住许多系统卖方本身就是航空承运人或附属于航空承运人。

c) 款寻求防止系统卖方向准备推销某些航空承运人的用户提供低于向其他用户提供的涉及其计算机订座系统服务的价格。d) 款寻求防止系统卖方坚持要求用户在销售任一特定航空承运人的航空运输服务时使用其计算机订座系统。e) 款则寻求防止系统卖方安排任何航空承运人向选择或使用该系统卖方计算机订座系统的用户提供专门的商务安排（比如，较高的佣金）。

硬件和软件的选择 [f]款

终端设备起着用户和计算机订座系统之间的接口作用。最简单的终端包括键盘和显示屏，而较为复杂的终端则是以个人电脑为基础的，用户可以将自己的软件安装在其中。

有些系统卖方要求用户只能使用由它们提供的终端设备，从而使这些卖方得到这些产品的垄断市场，人们对此已表示了关注。为了解决这些问题，本条款禁止系统卖方要求用户只使用它的终端设备。

通信设备也予以提供，使用适当的软件后，可以使用户与不只一个计算机订座系统联系在一起，因此可以访问更多的信息，并使得用户较少地依赖某一特定的计算机订座系统。本条款因此还禁止系统卖方妨碍使用这些设备。

系统卖方保留要求用户使用的设备和软件在技术上与其计算机订座系统相兼容的权利。然而，由于“兼容”可以有不同的解释，因此，各国需要确保系统卖方不滥用这一要求。

合同形式 [g]款

为了偿还在开发和运作计算机订座系统中所花费的巨大成本，确保尽可能长地拴住用户使用这一计算机订座系统符合系统卖方的利益。在有些国家，存在着系统卖方为实现这一目的把据称不合理的、不公平的规定加在与用户的合同中的情况。这些规定的例子包括，非常长的合同期限，削弱合同终止规定的所谓“结转”规定（比如，在提供硬件或软件的补充项目时，重新起算合同的期限）以及对退出合同施以重罚，包括支付损害赔偿金等不现实规定等。

尽管在计算机订座系统卖方之间存在竞争，以及在用户拥有其自己的终端及其相关的计算机设备的情况下，这一类的问题未必可能存在，一些管理者还是觉得有必要引入涉及这些问题的特定规章，要么为某一合同规定最长的期限，要么要求增加撤消合同的条款。为了将现行适用的国家规章和多边准则包括在内，已在前两项内容中做了具体限制。以英文复数形式使用“合同”一词表明某一系统卖方可能与用户签订一个以上的合同。比如，可能有一个包含撤消条款的参加合同和一个有效期不超过五年的设备合同。（较长的设备合同期限意在允许收回实际的成本。）

第 7 条 系统卖方有关显示的义务

信息通常在显示终端上提供，每次显示一个“页面”。当所要显示的信息量太多，不能在第一个页面上显示时，（比如班期时刻信息的显示就是这样）会有一个或多个额外的页面。信息的“显示”一般包括几个页面。

主要显示的可获得性 [a]款

选择主要显示的规定，意在确保航空承运人具有营销其服务的公平机会，用户具备有力地、高效地服务其客户的手段，以及航空运输用户可以尽可能广泛而公平地选择航空运输服务。综合性的要求是指在相关的主要显示中包含所有相关的信息（比如，有关班期时刻或运价的信息）；它不是指就计算机订座系统内包含其信息的航空承运人数目而言的该系统的覆盖范围。

对中性的两部分验证是以两个特定的标准和一个通用的原则为基础的。第一个特定的标准——参加的航空承运人的身份不能（直接或间接地）影响显示的内容——规定，系统卖方应在平等和无差别对待的基础上对待所有参加的航空承运人。所有的航空承运人都可以参加到一个计算机订座系统中来，但是，无差别对待的要求不包括非参加的航空承运人。如果某一航空承运人不愿交付必要的费用而成为参加的航空承运人，则不应迫使某一系统卖方将与该航空承运人有关的信息包含在任何中立的显示之中（或以任何中立的方式包含在该显示之中）。然而，也要承认有些系统卖方可能选择包含这些信息。除了要求系统卖方在主要显示中删除有关非参加的航空承运人某些类型的信息时应予以明确说明外（第7条的g款，ii项），本准则中没有具体规定如何显示非参加的航空承运人的信息。比如，并没有条款规定当显示了其中任何一个非参加的航空承运人的信息时，是否必须将市场上的所有这类航空承运人的信息都进行显示。然而，这并不妨碍愿意在对此类事宜加以管理的国家做出管理规定。

第二个特定的标准是：机场的身份不可影响显示。它包括当要求某一城市作为始发地或目的地时，不搞以所用机场为基础的差别对待。国际航协有关大城市市区的说明对于确定哪些机场通常应与哪一特定城市联系在一起可能会是有益的。不过，还可能会有其他的界定；至关重要的是无论为某一特定的城市选择了哪一组机场，该组机场应始终一致地在所有的主要显示中使用。随着机场间的竞争日益加剧，对机场身份中立性的要求会变得越来越重要。此外，如果允许某一特定的机场影响某一城市对航班的主要显示，这将会有利于某些参加的航空承运人。

要求在主要显示中始终如一地执行信息排列顺序，这项一般原则旨在防止例如在不同的市场上使用不同的标准，这种做法可能会更有利于有些航空承运人的航班。这种一致性的要求适用于单一的主要显示。不同的主要显示无需使用同一个无差别对待的标准，由于航空运输用户的选择不同，应该有不同的标准。

主要显示的功能 [b]款

要求主要显示要和提供的其他显示一样易于使用，目的是鼓励使用它们，尤其是针对下文解释的c)款而言。

主要显示的使用 [c]款

本条款试图确保系统卖方始终提供一项主要显示，除非某一航空运输用户提出的要求需要使用某一特定的显示，例如显示某一指定的航空承运人的班期时刻表，空位情况或运价。在这一点上，所有缺省的显示都要符合主要显示的标准。本条款必须与第10条，a)款一起理解，该款要求，用户只有在为了满足某一航空运输用户表示的非客观选择（诸如某一特定的航空承运人或多个航空承运人或者某一特定的机场）的情况下，才能使用别的显示。

客观标准 [d]款

在印制的时刻表上出版商通常可以在一个页面上显示任何两点间不同的航班选择，而目前使用的计算机订座系统终端只能在第一个显示页面上显示有限数量的航班选择。在具有时间压力和资源有限的情况下，用户趋向于在能够满足旅客已知要求的、最先显示的航班选择中完成订座。因此，某一系统卖方列出航班选择的顺序可影响每一选择的订座概率，从而给相关的航空承运人带来显著的商业影响。

因而，系统卖方已经开发了多套不同的方法（有时称做为“规则系统”），试图以它们认为最足以反映航空运输用户偏好的顺序列出航班的选择。在这些方法中，有些比较简单，但其他的很复杂，而且考虑了许多不同的因素。比如，有些方法是以这样一种方法为基础的，即根据一定的标准为航班选择打“处罚分”，处罚分最少的航班列在最前面。按这种方法，如果航班不是在所要求的时间起飞，需要过长的旅行时间，在飞行中需要衔接或降停，或需要联运，这样的航班选择会得到处罚分。

为了避免系统卖方可能会使用某种方法使某一特定的航空承运人或某一组航空承运人系统地得到或大或小的优先权，本条款要求根据客观标准在班期时刻表/信息的主要显示中排列航班顺序并列出了其中一些标准。此要求也适用于衔接航班的选择和构成。

航班选择的显示 [e]款

基于国家和国际上的经验和管理措施，系统卖方制定了旨在按反映航空运输用户不同需求排列旅行选择（航班或航班组合）的方法。i) 项中的排列顺序是欧盟和欧洲民用航空会议的计算机订座系统准则所规定的。它是以为这样的假设为基础的，即：航空运输用户通常是优先选择不降停的飞行，其次是直达飞行，然后才是选择需要换乘飞机的衔接航班，并且航空承运人的航班格局将趋向于反映用户的这一选择。在世界上绝大部分地区的计算机订座系统中都能得到这一欧盟/欧洲民用航空会议的显示。不过，航空运输用户还有其他的选择，航空承运人的航班格局也变化很大。因而，ii) 项承认，同样可以满足本条标准的航班选择的其他排列方法，也可以满足这种优选的需要或具有不同特征的市场的需要，因此也是允许的。不管怎样，必须谨慎行事，以便使以第 7 条 e) 款 ii) 项为基础的航班显示实现公平且无差别对待。最后，iii) 项允许（但不要求）系统卖方提供以欧盟/欧洲民用航空会议标准为基础的主要显示和符合第 7 条标准的任何其他主要显示。

在本规定中阐述的航班选择的显示只提供给系统用户，因为事实是，由于它们的范围和复杂性，如果直接提供给航空运输用户，未必有用。然而，本条有关显示的其他规定适用于提供给航空运输用户和除系统用户以外的第三方的显示。比如，第 7 条的 c) 款就是与这样的情况相关，它规定了何时向航空运输用户和第三方提供主要显示及其他显示。

不公平的优势 [f]款

本条款要求系统卖方注意，在主要显示中进行航班排序时，不要使任何航空承运人获得不公平的优势。在这一点上，系统卖方需要注意两种情况。第一，当所有不需要旅客换乘飞机的单架飞机的航班（有时称为直达航班）在需要换乘飞机的衔接航班之前显示时，有些航空承运人可能会通过用一个航班号显示按计划在其航程中需要更换飞机的两个独立的航班（有时被称为“虚拟”航班）的方法寻求在显示屏最上面的位置显示它们的航班。这种航班被视为衔接航班并照此显示，这不仅是为了避免给有关航空承运人带来任何不公平的优势，而且也是为了避免误导航空运输用户。

第二，如果系统卖方使用将同一航空承运人的衔接航班和不同航空承运人之间的衔接航班加以区分的方法（通过先显示同一航空承运人的衔接航班，后显示不同航空承运人之间的衔接航班，或按有利于同一航空承运人的衔接航班而不利于不同航空承运人之间的衔接的方式排列航班选择次序），对任何同一航空承运人衔接航班的优先排列都要以客观因素（如所需要的旅行时间）为基础，并一律如此。

主要显示的内容 [g)款]

班期时刻信息的任何主要显示都必须包括 i)项和 ii)项中所列出的内容。i) 项旨在向航空运输用户直接或通过系统用户提供可能是普遍关心或涉及普遍利益的信息，诸如：如果是不定期航班，什么时候需要更换飞机，或如果是代码共享的航班，由哪家航空承运人承运等。（代码共享航班指“共享”两个或两个以上航空承运人代码的航班，分别以每一航空承运人的代码列出同一航班或航班组合。比如，如果航空承运人 A 与航空承运人 B 就由 X 市到 Y 市的航班签有代码共享的协定，即使这一航班是由两家航空承运人中的一家所飞行的单一飞行，它也可能显示两次，一次显示为 X 市到 Y 市的 A123，另一次则显示为 X 市到 Y 市的 B456。第 7 条 k) 款涉及代码共享航班的显示。）

为了达到航空运输的用户能够知道信息并非完整的目的，ii) 项要求：如果某一主要显示省略一些直达航班，应对此明确说明。此要求不适用于衔接航班，因为不希望系统卖方将所有可能的组合航班都包括在内（正如本条 h) 款的说明中所做的解释）。ii) 项与有两种不同的情况有关。

第一种情况：由于技术上的原因，参加的航空承运人的直达航班信息可能会不完整。在这一情况改变之前，需要告诫航空运输的用户所显示的信息是不完整的。第二种情况：当知道存在由未参加的航空承运人提供的一些或所有直达航班，但未被某一系统卖方显示时，也需要将这种情况提前通知航空运输的用户。“已知还存在”一语表示承认：本准则不要求系统卖方显示非参加的航空承运人的完整的班期时刻表，特别是因为系统卖方对于某些航班的存在可能也不知晓。

对不完整信息提出“清楚地说明”的要求并不是要求在每一个显示页面上都要有通告，在第一个显示页面上有个通告就足够了。

航班衔接点 [h)款]

为了防止系统卖方可能故意选择或略去某一特定的航空承运人通航的衔接点，本款要求在不差别对待的基础上根据需要尽可能多地选择可供选择的（一个或多个）航班衔接点，以确保广泛的选择范围。使用“根据需要”一语，因为依所涉及的距离及航空承运人航线网的特征等因素，不同的市场所需的备选航班衔接点数量可能不一样。使用“广范的选择范围内”一词并不是暗示要求包括那些不现实的备选航线。实际上，在一些短程运输市场上，不降停的航班非常频繁，从旅客的观点出发选择任何航班衔接点可能都是不合理的。不过，这并不妨碍任何管理机构确定在所有情况下均可使用的最少备选航班衔接点的数量（如果它愿意这样做的话）。加拿大、美国以及欧盟和欧洲民用航空会议的计算机订座系统准则中已采取了这一做法。

显示信息的准确性 [i)款]

尽管航空承运人对其提供给某一系统卖方的信息准确性负有责任（第 9 条 a) 款），仍希望系统卖方对准确

地显示所提供的信息，并且不误导航空运输用户给予应有的注意。为此所用的标准是，系统卖方不应由于未将其收到的由参加的航空承运人提供的有关信息包括在显示中，而故意地或不经意地显示不准确或误导的信息。

用户对准则的遵守 [j]款

正如第 4 条 a) 款的说明中所解释的那样，有些管理机构的执法能力可能有限，在涉及用户及其对本准则的义务（第 10 条）的遵守时尤其是这样。在国家感到不能确保遵守第 10 条规定的情况下，本款要求系统卖方在其与每个用户签订的合同中包括涉及这一内容的适当规定。这样做是为了通过使所有的用户，不管它们所处的位置如何，统统承担相同的义务的方法，避免差别对待不同管辖范围内的用户。

代码共享航班的显示 [k]款

同一航班或组合航班的显示次数最多不能超过三次是针对代码共享航班的（有关代码共享航班的解释包含在第 7 条 g) 款 i) 项的说明中）。对代码共享的航班显示三次以上会造成“挤占显示页面”这种不希望得到的结果（同一旅行选择的清单排列过长将其他旅行选择挤到下面的显示页面上，使系统用户或航空运输用户需要用更多的时间和精力看完某一城市对的所有旅行选择）。对同一个代码共享航班可能显示的次数进行限制意味着在有些情况下，参加代码共享的某一航空承运人将不会以其自己的代码在计算机订座系统中显示该次航班，而参加同一个代码共享航班的其他航空承运人却可在其代码下显示航班。虽然允许签订代码共享协议的每家航空承运人都用其自己的代码显示该航班，可能会消除限制中的差别对待问题，但是，它也可助长不希望看到的挤占显示页面的情况。

最多三家航空承运人的限制将适应几乎所有的代码共享协议。在认为挤占显示页面已构成一个特别问题时，可以将这一限制数量再减少一些。大多数代码共享协议包括两家航空承运人，欧盟/欧洲民用航空会议的行为准则将同一航班或组合航班的代码共享航班的显示限制为最多两家。为了在两家以上航空承运人参加代码共享航班的情况下适应这一限制条件，可以使用国际航协的旅行选择的选择程序。

第 8 条 系统卖方的其他义务

透明性 [a]款

为了实现透明性，本款要求系统卖方将其计算机订座系统的有些信息提供给所有有关方面。尽管这包括研发信息显示所使用的方法，但并不责成系统卖方提供其专有的信息，如所使用的实际系统软件等信息。

阻止或损害竞争的做法 [b]款

本款要求系统卖方不要采取可能削弱系统卖方之间或航空承运人之间竞争的做法。考虑到这样的做法将受国家的竞争法和政策的制约，而每个国家的竞争法和政策又各不相同，因此，仅对此进行了一般性的陈述。可能阻止或损害竞争的做法包括，但又不限于，系统卖方在定价上串通一气；与其他系统卖方就计算机订座系统服务的任何一个方面签订协定，其目的和结果是以地理分布或其他因素为基础瓜分市场。

第9条 航空承运人的义务

提供给系统卖方的信息的准确性 [a]款

本款要求航空承运人对其直接或间接地提供给系统卖方以便包含在计算机订座系统中的信息（因此包括通过某一媒介，比如，通过另外一家航空承运人或通过一家收集并出版有关航空承运人航班时刻表及运价的独立的出版社提供的信息）的准确性负责。本款的文字表述方式使航空承运人对其未提供给某一系统卖方的，有关其航班信息的准确性不负有任何责任，这种情况可能适用于非参加的航空承运人。

提供给系统卖方的信息内容 [b]款

参加的航空承运人以电子方式向一个或多个系统卖方提交大量的信息，因此，作为这些信息的原始提供方，最能够确保如实地叙述航班情况。

谈到不如实地叙述航班情况，对于所谓“虚拟”航班（如第7条 f) 款的说明中所述），应在所提供的信息中清楚表明需要更换飞机。

为了使系统卖方遵守第7条 g) 款 i) 项，使用户遵守第10条 d) 和 e) 款，本款的 ii) 项要求航空承运人在其提供给系统卖方的有关其航空运输服务的信息中明确标明有些项目，比如，某一航班是否为不定期飞行或如果是代码共享的航班，由哪家航空承运人来负责承运等。

拒绝参加某些计算机订座系统 [c]款

航空承运人有时选择不参加某些计算机订座系统。在有些情况下，是因为航空承运人出于正当的商业原因（比如，认为所涉及的成本太高），不希望通过某一特定的计算机订座系统销售其产品。但是，也发生过这样的情况，即某一航空承运人本身就是系统卖方（或从属于某一系统卖方），它拒绝参加竞争对手的计算机订座系统，目的是使该计算机订座系统对用户具有较少吸引力。在该航空承运人发挥主要作用的市场，这样做很可能给用户在选择计算机订座系统中可获得的选择带来负面的影响，并最终对提供给旅客的信息质量带来负面的影响。

因此，本条款试图防止航空承运人拒绝参加任一计算机订座系统，但仅适用于有关航空承运人占有主导地位的国家，并且该航空承运人在该国与任何其他的计算机订座系统，如市场营销代理商，在财务上有联系或有其他方面的附属关系。一个例外是，这种联系或附属关系是由于与系统卖方签订了参加协定而产生的。在这种情况下，参加所发挥的功能与主导航空承运人参加其自己的计算机订座系统所发挥的功能在范围和程度上相同，其中包括比如，提供所有有关航班时刻和预订的信息，以及在平等、及时的基础上允许订座，座位确认和出票。本款将存在不参加某一特定的计算机订座系统的合法的商业或技术原因的情况排除在外；根据设想，这些原因只存在于极个别且孤立的情况下。

拒绝向某些计算机订座系统提供信息 [d]款

航空承运人有时选择不向某些计算机订座系统提供有关其航班的信息。比如，某一非参加的航空承运人可能选择不向有关的计算机订座系统提供任何信息，因为它是某一计算机订座系统的竞争对手，而该航空承运人又与该计算机订座系统具有财务联系或附属关系。就像拒绝参加计算机订座系统的情况一样（参见前一款），这

样很可能给计算机订座系统卖方在提供给用户的计算机订座系统选择方面的竞争带来负面的影响，并最终对提供给航空运输用户的信息质量带来负面的影响。就参加的航空承运人而言，提供给系统卖方的信息（以及反过来，拒绝提供给它们的信息）通常由系统卖方与航空承运人间的参加合同所决定。

本款因而寻求防止某一航空承运人拒绝向系统卖方提供航班时刻或运价的信息，但只在航空承运人的住所所在国适用，并且只在该航空承运人已将这一信息提供给了另外一个系统卖方，而该系统卖方的计算机订座系统由在该国的用户使用的情况下适用。将“除非法律允许”的例外包括在内是为了考虑到允许拒绝提供信息的法规。有些国家还可能希望将本款的适用范围扩大到包括空位情况以及航班时刻或运价信息的提供方面。

款中的义务可能给有些航空承运人，特别是较小的航空承运人带来不必要的负担。可是，本准则中没有任何规定阻止某一航空承运人向系统卖方收费，以收回提供这一信息所带来的附加成本（但是收费不应过高，因为所提供的信息局限于已经向另一个系统卖方提供过的信息。）此外，在许多情况下，系统卖方还可从例如大众渠道获得航班时刻的信息。

与用户的关系 [e]款

本款旨在确保航空承运人不试图干预某一用户对计算机订座系统的选择或使用，以及防止所述的两种行为削弱各系统卖方的竞争。它与系统卖方对用户所承担的两项义务非常相似（第 6 条，d) 和 e) 款）。ii) 项适用于与某一特定计算机订座系统有财务关系或附属关系（比如作为该系统的惟一代理商）的航空承运人；强迫或诱使用户只使用该计算机订座系统可给该系统带来好于其他计算机订座系统的不公平的竞争优势。为了无差别对待地执行这一要求，ii) 项适用于与某一特定计算机订座系统既没有财务关系，也没有附属关系，但其行为却可不公平地有利于该系统而不利于其他计算机订座系统的航空承运人。但是，ii) 项无意防止航空承运人出于合法的商业原因要求使用某一特定的计算机订座系统。比如，只参加一个计算机订座系统的航空承运人可以要求或鼓励用户使用该系统，航空承运人也可以更愿意使用某一特定的计算机订座系统，因为该计算机订座系统提供较好的价格、服务或功能，只要这样做不会不公平地有利于该计算机订座系统。

第 10 条 用户的义务

主要显示的使用及信息的处理 [a)和 b)款]

第 7 条 a) 和 c) 款要求系统卖方向用户提供尽可能没有偏见的、中立的主要显示，并且在没有得到特殊的要求提供另外类型的显示之前，始终提供这种显示。但是，这还不足以确保系统用户将使用这种显示向航空运输用户提供信息。向航空运输用户提供中立的信息也许并不有利于系统用户，特别是当某些航空承运人提供特殊的刺激（如额外的手续费）来说服系统用户在它们的航班上订座时。a) 款因此责成系统用户在每次交易中使用或提供符合第 7 条适用条款的主要显示，除非为了满足某一航空运输用户（即：旅客或代表旅客的某人）的选择，有必要使用另一显示。但是，因为许多系统用户可能会认为有必要使用备用的显示，以满足顾客或其自己的需要，并且每天的交易量也可能很大，因此，即使系统卖方将此义务包括在它们与系统用户签订的合同中，执行起来也是很困难的。

借助于合适的软件，想这样做的系统用户可以从一个计算机订座系统（或多个计算机订座系统）取出现有数据，并将这些数据重编到它们自己设计的显示格式中。虽然这样可以有利于旅客，使显示的内容满足他们的

特定需要，但是也存在着危险，即：用户将以满足其自己商业目的的方式重编数据。b) 款在承认用户可能希望处理计算机订座系统提供的信息的同时，力求避免其以产生不准确的或误导航空运输用户的信息的方式处理信息。这一点在实际执行起来也可能是很困难的。

信息的准确性 [c]款

本款要求用户对其输入计算机订座系统中的任何信息，如与旅客或旅客的要求相关的数据等的准确性负责。然而，至少有些这样的信息有可能是由旅客提供给用户的，在这种情况下，用户通常要求旅客负责信息的准确性。

通告航空运输用户 [d]和 e]款

在计算机订座系统中包括不定期航班的情况下，用户负责将此情况以及与其相关的任何特殊要求通告航空运输用户，比如购买其他航班，或向适当的旅游经纪人，而不是飞行该航班的航空承运人（d) 款）提出有关航空运输安排的问题等。用户负责向旅客或未来的旅客提供 e) 款中所规定的信息，而航空承运人和系统卖方则有责任在它们提供并显示的信息中清楚地确定这一信息。对于涉及代码共享的飞行，这一责任尤为重要。当旅行中包括代码共享的飞行时，用户必须将这一事实以及经营人名称通告航空运输用户。

被禁止的订座 [f]款

对本准则来说，虚构的订座指不是在消费者的要求下进行的订座，比如，用随机选择的姓名为训练目的而进行的订座。尽管虚构的订座可以通过几个渠道（直接与航空承运人，通过第三方等）进行，本款禁止通过计算机订座系统进行的虚拟订座，因为这样的订座可以带来两个问题。第一个问题是，这样的订座可能虚假反应对某一航班的实际需求，这样很难使运力与对特定航班的需求相吻合。第二个问题，由于系统卖方要向航空承运人收取订座费用，这种订座会给相关的航空承运人造成额外的成本。本准则并未把虚构的订座与重复的订座等同起来（虽然后者也可以产生类似的问题），这是因为行业方面和管理方面尚未就是否允许重复订座达成一致意见。不过，航空承运人不想进行的虚构和重复订座都可以通过下述方法减少：航空承运人对订座费用的单据进行审计；对计算机技术进行改进，避免通过同一个计算机订座系统重复进行某些订座；在用户的训练中使用软件程序，而不是实际的计算机订座系统；以及更加严格地控制要求用户完成订座指标的鼓励计划（据称这是虚构订座的一个原因）。

第 11 条 保守个人数据的秘密

由于保护个人数据的重要性以及所涉及的各方—国家、航空承运人、系统卖方、用户以及参加国际航空运输的其他各方—都有责任确保在其控制这些数据时对其进行保护，本准则用单独的条款涉及个人数据的保护问题。

适当的措施 [a]款

目前具有大量的涉及保护个人数据的（国家和国际）法律和管理措施。各国在确定什么适用于在其各自领土上运作的计算机订座系统时，将借助于这些来源。这些措施可包括，在证明正当的情况下，对没有保守个人

数据秘密的情况进行制裁。

什么构成“个人数据”的一个验证标准是看它是否与可辨别的个体有关。不过，这里并未给出什么构成“个人数据”的精确定义，因为这一点根据国家和国际法律及惯例，各国也会有所不同。

就航空运输业的习惯做法而言，各国似应以国际航空运输协会的建议措施 1774（“保护国际客货航空运输中使用的个人数据的秘密和跨国界的数据流”）为指导。

涉及的各方，旅客的同意 [b)款]

为了通过某一计算机订座系统进行订座，用户需要将与旅客有关的一些个人数据输入计算机订座系统。这些个人数据可包括年龄、国籍、宗教饮食要求以及有关航空承运人需要的其它信息，如果使用不当，这些信息可能会给旅客的安康和财产造成威胁。因此，所有涉及的各方必须保守这些个人数据的秘密。本文中的“所有各方”主要是指系统卖方（它们对第 5 条 j) 款中所谈及的单一订座信息负有明确的责任）、航空承运人和用户，但是也指可能读取个人数据的其他各方，诸如：准备数据以便输入计算机订座系统或处理账单信息的公司。

在未征得有关旅客同意的情况下不能将个人数据泄露出去，这一要求是以合理方式实施的一般原则，而不是硬性规定。比如，为了航空运输订座或购买客票向系统用户提供个人数据，可以认为旅客用户默示同意将数据转交给为了完成上述交易需要读取这些数据的其他各方。因此，结算银行不需要征得旅客的专门同意便可处理可能包括个人数据的付款，为某一航空承运人处理账单信息的公司也不需要征得旅客的专门同意。同样，参加航空运输的各方将包括例如可能需要向旅客提供轮椅的机场当局。

承诺遵守本准则的各国应将该事实通知国际民航组织。通知国际民航组织并由其（根据 e) 款）分发的此种意向的单方声明，是为了将该决定通知其他国家和所有相关各方。然而，已经通知国际民航组织决定遵守本准则的任何国家可通知该组织终止这种承诺，这一决定也要由国际民航组织通知各方。各国当然也可以通过与其他国家签订双边或多边的国际协定或协议，或通过始终如一地使用本准则等方式承诺遵守本准则。

第 12 条 适用、修订和例外

适用，修订 [a)款]

考虑到各国执行 1991 年 12 月 17 日理事会通过的准则的经验，准则已被大多数国家所接受，以及各国在通知国际民用航空组织决定遵守修订后的准则之前需要时间对其进行审查等因素，本款规定修订后的准则从 1996 年 11 月 1 日起开始生效。

通过计算机订座系统市场营销航空运输服务是航空运输业快速变化的一个方面。所以，当情况允许可以考虑新的发展时就需要对准则进行修订。为简便起见，同时也为了在任何时候只有一个准则适用，经理事会通过的任何修订过的准则都将全面替代先前的准则。

遵守准则 [b]款]

“遵守本准则”一词意味着，一个国家在其管理计算机订座系统的过程中努力实施本准则规定的行为总则，或在其领土内及与同样遵守本准则的其他国家的关系中执行或实行与本准则相一致的政策或规则。各国的具体做法在实际情况中差别很大。有些国家可能直接依赖本准则；有些国家可能有更具体的、涉及计算机订座系统的国家或区域性规章；还有些国家可能有在执行本准则时必须考虑的双边或多边协定中包含的涉及计算机订座系统的规定。

发展中国家的例外[c]款]

计算机订座系统起源于某些发达国家，尤其是美国和欧洲的许多国家。尽管计算机订座系统的使用已经扩大到全球范围，但是有些发展中国家可能仍希望比如在它们自己国家市场具有能满足要求的、适当的管理结构或产品分销系统之前不将计算机订座系统引入它们的领土。因此，本准则规定，在满足下述条件的情况下，在2000年12月31日之前这些国家可以拒绝遵守第4条c款)的规定。很清楚许多发展中国家对于这一例外并无兴趣，也无意利用这一例外；但是由于没有一种有效的方式预先确定在什么情况下发展中国家可能希望自己利用这一例外，根据每个国家的不同选择而确定程序的方式更为可取。

第一个条件即(i)项是，利用第4条c)款例外规定的国家必须将这一情况相应通知国际民航组织。第二个条件即(ii)项要求，对计算机订座系统的排除必须与利用例外情况的国家作为一方所签订的任何双边或多边协定或协议相一致。此举旨在确保本准则中规定的国家义务与该国可能承担的任何其他计算机订座系统的义务相一致，比如，在双边航空运输协定以及《服务贸易总协定》(GATS)中所规定的计算机订座系统的义务。

缺乏互惠性或存在争端时的例外 [d]款]

在如第4条g)款中所规定的缺乏互惠性或无法解决涉及计算机订座系统政府间争端的情况下，也可导致遵守本准则的某一国家享受例外。为确保本准则实施过程中的充分透明性，要求允许或要求采取与本准则不一致行动的国家将这一(些)行动通知国际民航组织，并且应包括涉及的有关系统卖方、航空承运人和国家的充分信息，以表明这些行动的影响范围和性质。

透明性 [e]款]

为了将在本条b)到d)款中所规定的任何情况下全部或部分不遵守本准则的国家通告所有的国家，国际民航组织理事会将以定期报告的方式发布其所收到的通知。预料随着各国做出是否准备遵守本准则的最初决定，本准则生效后很快就会发布第一份这样的报告。后续的报告将在需要时或根据情况予以发布。

豁免 [f]款]

如上述第2条的说明中所解释的那样，多路存取的计算机订座系统由其性质所决定不可能遵守本准则中适用于系统卖方的某些义务，因此，可以免于遵守第5条中涉及相关信息的输入、处理和提供的要求以及第7条中有关主要显示的安排和提供的要求。这些系统受本准则的其他规定的制约，所以在可能的范围内所有计算机订座系统都将受制于同样的义务和要求。

由其性质所决定，多路存取的计算机订座系统会有利于有关市场上占主导地位的航空承运人。不过这种差别对待问题可以通过下述的两种方式予以解决：第一种方式：使用在多路存取系统所服务的市场中提供客观显示的其他计算机订座系统；第二种方式：当一些国家确定缺乏计算机订座系统互惠性的情况下，它们可采取符合第 4 条 g) 款的行动，抵制多路存取系统的差别对待问题。

E. 计算机订座系统的示范条款

5.3 提供这两个备选的示范条款旨在由各国自己决定是否将其用于其双边或多边协定中，以加强或补充《国际民航组织关于管理和使用计算机订座系统的行为准则》，以及考虑到所存在的在某些方面可能会超出本准则的国家和地区性计算机订座系统规章。

示范条款 A 适用于各缔约方均不具备或将来也不可能具备任何国家或地区性计算机订座系统规章的协定；示范条款 B 则适用于缔约一方或多方均具备或将来可能具备任何国家或地区性计算机订座系统规章的协定。这些示范条款也包含在《国际民航组织航空服务协定模板》(TASAs) 中（见本文件附录 5）。

计算机订座系统示范条款 A

各方应在其领土内实施《国际民航组织关于管理和使用计算机订座系统的行为准则》。

计算机订座系统示范条款 B

各方应在其领土内实施与涉及计算机订座系统的其他适用规章和义务相一致的《国际民航组织关于管理和使用计算机订座系统的行为准则》。

第 6 部分

航空公司的商务事项

6.1 1994 年的世界航空运输会议就国际航班运营中的航空公司商业活动产生了下述四项管理协议，即地面服务；货币兑换及收益的汇寄；非本国人员的雇用以及航空服务产品的销售和营销。根据该会议进一步做好工作以便把上述协议变成更程式化的结构的建议，航空运输管理专家组在其 1997 年 2 月召开的第九次会议上制定了建议 APRT/9-5。该建议包括关于上述四个“商务”事项的示范条款，加上一个关于支付当地费用的新条款，并附有相应的解释性说明。取代了该会议以前就相同议题制定的协议的这些示范条款，在 1997 年 5 月由理事会批准，并送达各国为其提供指导。

以下各节列出的示范条款可以用于双边或多边协定。各示范条款的说明是这些管理协议的组成部分，将用于这些条款的协商、解释和应用。这些示范条款也包含在《国际民航组织航空服务协定模本》(TASAs)中（见本文件附录 5）。

建议 ATRP/9-5

专家组建议：

鼓励各国在其双边和多边航班协定中酌情使用关于商务事项的下述示范条款及所附的说明，其目的是协助管理当局排除各种制约因素，创造一个更理想的竞争环境。

A. 地面服务

示范条款

每一缔约方应授权另一缔约方或其他缔约方的航空承运人按照自己的选择：

- a) 进行其自己的地面服务；
- b) 处理另一家或其他家航空承运人的地面服务；
- c) 与其他各方共同组成服务实体，和/或
- d) 在相互竞争的服务提供商中进行选择。

说明

- i) 上文所列的各项选择应按照国际义务、《国际民用航空公约》附件 9（简化手续）所载的指导原则、《理事会就机场和航行服务费用致各缔约国的声明》（Doc 9082 号文件），以及国家法律和规章，经与机场经营人协商加以使用。
- ii) 允许航空承运人在现有的可供选择的服务提供商中自由选择、合并或改变自己的选择，除非能证实这是无法实施的和受到安全和保安方面有关考虑的约束，以及由于机场业务规模太小无法支持有竞争力的提供商（上文 a) 款中提到的自己处理地面服务的情况例外）。在某些机场，由于航空承运人的数量和有限的机场硬件设施，可能不允许所有航空承运人都在机场控制区开展自己的地面服务，在此情况下，应通过客观的、透明的和无差别对待的程序，选择被允许开展地面服务的航空承运人并提供有竞争力的，可供选择的服务提供商。
- iii) 将始终要求各缔约方采取必要的措施，确保执行合理的以成本为基础的定价，并公正、平等地对待另一缔约方或其他缔约方的航空承运人。
- iv) 根据各自的具体情况，各国应酌情根据机场规模的大小，考虑逐步地、分阶段地实行自己处理地面服务和多家服务提供商的办法。

B. 货币兑换及收益的汇兑**示范条款**

每一缔约方一经要求，应允许另一缔约方或其他缔约方的航空承运人将从销售航空运输服务和从事与航空运输有直接联系的相关活动中获得的一切当地收益，扣除在当地的支出后，在不受限制和无差别对待或不征税的情况下，按照要求兑换和汇寄的当天的汇率，迅速进行货币兑换和汇往国外航空承运人选定的国家。

说明

- i) 本项管理协议受一些国际协定[如涉及国际货币基金组织和服务贸易总协定（GATS）的协定]的制约。这些国际协定允许在关系到保护国家收支平衡以及按照适用的国家法律规章建立的程序的某些情况下，实行外汇管制。在考虑实行外汇管制时，各国应牢记服务贸易总协定的规定，该规定允许缔约方将航空运输作为其经济或发展计划必不可少的部分。
- ii) “与航空运输有直接联系的相关活动”一语包括与航班的提供有密切关系的活动，如机场与旅馆之间的公共汽车服务和在允许的情况下，向其他航空承运人提供的地面服务。它不包括下述活动，例如来自饭店、租车，投资当地的不动产或股票和债券的收入。这些活动的收益可能要受不同的兑换和汇寄制度的制约。
- iii) 术语“不征税”是指征收货币兑换和汇款税，不是指国家所得税。国家所得税问题可根据双重征税协议以及关于在互惠基础上对外国航空公司的航空运输销售收入免征国家所得税的某一其他协

议得到较好的解决。然而在没有双重征税协议或其他协议的情况下，各国可以使用本条款相互免征航空承运人的国外所得税，但应明确表达各自在这方面的意向。

C. 当地费用的支付

示范条款

每一缔约方应允许另一缔约方或其他缔约方的航空承运人在其领土以当地货币支付诸如购买燃油等在当地支出的各种费用；或根据航空承运人的选择以及在被许可的情况下，用任何可自由兑换的货币支付在当地支出的各种费用。

说明

- i) 与《理事会就机场和航行服务费用致各缔约国的声明》¹ (Doc 9082 号文件) 相一致，本项协议不妨碍机场当局在必要时以可自由兑换的货币表示机场服务费用以保证这种收费的稳定性和支付进口设备与服务费用。这种收费对外国航空承运人和具有机场所在国国籍且从事类似国际运营的航空承运人，以及对两个或多个外国用户之间都应一视同仁。
- ii) 在正常情况下，用户费应以当地货币表示和支付。但在特殊情况下，例如，在经济状况不稳定的情况下，当某一国家建议或允许用户费以当地货币以外的货币表示时，航空公司在当地销售其客票时，可以按相同的兑换价使用同样的票面货币。

D. 非本国人员和对当地服务的利用

示范条款

每一缔约方应允许另一缔约方或其他缔约方的航空承运人：

- a) 在符合接收国有关入境、居住和雇用的法律规章的情况下，将提供航空运输服务所需的管理、商务、技术、运行和其他专业方面的非本国国籍雇员带入其领土驻留；
- b) 使用在其领土内经营并被准予提供服务的任何其他组织、公司或航空公司的服务和人员。

说明

- i) 本项管理协议 a) 款旨在为某些航空承运人从事管理、商务、技术和运行工作的人员在国外的驻留提供便利条件。从事运行工作的人员不包括空勤组或客舱乘务组，后两者的流动性在《国际民用航空公约》附件 9 中有论述。本项协议受国际义务和接收国有关入境、居住和雇用的国家法律的制约。在大多数情况下，这些国家法律应有足够的灵活性，以便适应本项协议为缔约一方规定的义务。

¹ 该文件的现行标题是《国际民航组织关于机场和空中航行服务收费的政策》。

- ii) 本项协议建立在一般对等的基础上，这种对等应从航空承运人可以派驻国外人员类型的角度理解，而不应理解为人员数量的相等，例如，不应只允许接受与本国航空承运人派驻外国航空承运人所属国的某类人员的数目相同的人员。
- iii) 随着航空公司联盟数量的不断增加及其商业活动的全球化，各航空公司日益频繁地使用第三国的人员。b) 款就旨在适应这一需要。因此，该款包括使用联盟或代码共享协议中航空公司合伙人的人员和服务的能力。

E. 航空运输产品的销售和营销

示范条款

每一缔约方应给予另一缔约方或其他缔约方的航空承运人在其领土内（直接或通过代理商或通过航空公司选定的其他中介机构）销售和营销国际航空运输及其相关产品的权利，包括建立该承运人航线上的办事处和航线以外的办事处的权利。

说明

- i) 本项协议为允许航空承运人在国外销售和营销其服务产品提供了一个简单但公平的标准，同时考虑到了那些已对根据《服务贸易总协定》（GATS）给予这种服务以国民待遇做出具体承诺的国家的义务。本示范条款符合《服务贸易总协定》中的国民待遇标准，因为实际上给予外国航空承运人的待遇其优惠程度往往不亚于给予本国航空承运人的待遇。但在某些情况下，国民待遇标准可能导致对外国和本国的航空承运人施加比本示范条款所要求的更具限制性的条件。在这些情况下，本示范条款的待遇会更为自由。
- ii) 本条款不适用于通过计算机订座系统销售与营销航空服务产品。各国可酌情使用“国际民航组织关于计算机订座系统的管理与使用的行为准则”和国家或地区规章进行该项活动。
- iii) 术语“航线上的办事处”指的是设在航空承运人直接通航的某一城市或国家的办事处。“航线以外的办事处”指的是设在航空承运人不直接通航的某一城市/国家的办事处。

F. 代码共享的消费者方面

6.2 20世纪90年代，代码共享，即一家航空公司经营的航班使用另一家航空公司的航班代码的做法，日益成为航空公司之间合作安排的流行形式。1994年的世界航空运输会议审议了该问题，认为它是其含义应结合关于市场准入的未来管理协议加以考虑的方面之一。其后，航空运输管理专家组在秘书处就该问题所作研究（通告269-AT/110）的基础上，在其第九次会议上审议了代码共享的经济方面和消费者方面，并提出了涉及后者的下述建议（ATRP/9-6）。1997年5月，理事会批准了上述建议并分发给各国提供指导。

在通过此项建议的过程中，该专家组一致认为，向消费者提供的必要信息应当包括航班、经营人、中途降停点、飞机更换、航空公司改变及换乘机场。在这方面，除了航空承运人外，还涉及国际航空运

输的几个因素，包括旅行社、计算机订座系统、机场和涉及简化手续的其他因素。

2003年3月，第五次世界范围航空运输会议（ATConf/5）也讨论了关于自由化进程中消费者利益的更广泛的问题，并得出了一些结论，见本文件附录4。

建议 ATRP/9-6

专家组建议：

各国采取必要措施，保证消费者在往返其领土的代码共享航班上完全知情并受到保护，并保证至少通过下述方式将必要的信息告知旅客：

- a) 在订票时以口头方式和以书面方式（如果可能）告知；
 - b) 在客票上和/或（如果不可能）在客票附带的旅行文件上，或在其他任何代替客票的文件上，例如书面确认上以书面方式告知，所提供的信息包括如遇问题同谁接洽，指明如果发生损坏或事故哪家航空公司负责；
 - c) 在旅行的各个阶段，航空公司地面人员再以口头方式告知。
-

第 7 部分

扩大的管理环境

A. 服务贸易

7.1 服务贸易问题是在 1985 年召开的第三次航空运输会议上首次提出来的，并且从那时以后就一直排在国际民航组织的议事日程上。本组织密切关注此事的发展，特别是关注在乌拉圭回合贸易谈判中制定一项《服务贸易总协定》(GATS) 的情况。乌拉圭回合贸易谈判始于 1986 年，其最终成果除其他外是于 1995 年 1 月成立了世界贸易组织，并随后对《服务贸易总协定》的航空运输服务附件进行了审议。国际民航组织对此问题的立场包含在下面的大会 A36-15 号决议中。

A36-15: 附录 A, 第 IV 节 — 服务贸易

鉴于关于把国际航空运输包括在《服务贸易总协定》之中的问题，国际民航组织已经积极促进所有有关方面理解《国际民用航空公约》条款和国际民航组织在国际航空运输方面的特殊任务和作用；

大会：

1. 重申国际民航组织需要继续探索未来的管理安排并拟订应对国际航空运输面临的挑战的建议和提案，以便对影响它的内部和外部变化做出回应；
2. 承认此类安排能够创造出一个国际航空运输得以有序、高效和经济地发展并持续繁荣且无损于安全和保安的环境，同时又能保障所有缔约国的利益及其有效而持续地参与国际航空运输；
3. 重申国际民航组织在制定关于国际航空运输管理的政策指导方面的主要作用；
4. 敦促参与有关国际航空运输的贸易谈判、协定和安排的缔约国：
 - a) 确保其国家管理当局之间的内部协调，特别是让航空当局和航空业直接参与谈判；
 - b) 确保其代表充分了解《国际民用航空公约》的条款、国际航空运输的特殊性质及其管理结构、协定和安排；
 - c) 考虑到其相对于那些非世界贸易组织成员的国际民航组织缔约国的权利和义务；
 - d) 仔细审查把额外的航空运输服务或活动纳入《服务贸易总协定》的任何提议的含义，同时尤其要铭记国际航空运输的经济、环境、安全和保安诸方面之间的密切联系；

- e) 促进对国际民航组织在制定关于经济管理、包括国际航空运输自由化的政策指导方面的作用和职权的充分了解，并考虑运用这种指导；和
 - f) 依据《公约》第八十三条，把在《服务贸易总协定》下做出的有关国际航空运输的任何豁免和特定承诺文本向国际民航组织登记备案；
5. 要求世界贸易组织、其成员国和观察员给予下列事项应有的考虑：
- a) 国际航空运输的特殊管理结构和安排以及在双边、次地区和地区各级出现的逐步自由化；
 - b) 国际民航组织对于国际航空运输，特别是其安全和保安的基本责任；和
 - c) 国际民航组织关于国际航空运输经济管理的现行政策和指导材料及其在此领域的持续工作；
6. 要求理事会：
- a) 继续发挥全球领导作用，促进和协调经济自由化进程，同时确保国际航空运输的安全、保安和环境保护；
 - b) 提前主动跟踪服务贸易中可能影响国际航空运输的发展变化，并随后通知缔约国；和
 - c) 促进国际民航组织、世界贸易组织及涉及服务贸易的其他政府间和非政府组织之间继续开展有效的沟通、合作和协调。

B. 竞争法

7.2 这一问题是在第 24 届大会上首次提出来的。该届大会通过了关于影响国际航空运输的单边措施的 A24-14 号决议（现已并入 A36-15）。后来，在第三次航空运输会议上又提出该问题，该次会议通过了关于实施 A24-14 号决议的建议。1994 年，世界航空运输会议（ATConf/4）也提出了这一问题，并且制定了建议的管理协议，供各国考虑。有关竞争法的详细的指导材料最早包含在第 215 号通告中，现转载于本文件附录 2 中。2003 年，第五次世界范围航空运输会议（ATConf/5）审议了关于在自由化进程中公平竞争和保障措施的更广泛的问题。会议得出了若干结论，并商定了关于采取保障措施制止反竞争做法的示范条款，供各国在其航空运输协定中选择使用（见本文件附录 4）。关于保障措施和竞争法的示范条款也包含在《国际民航组织航空服务协定模本》（TASAs）中（见附录 5）。

大会决议

A36-15：附录 A，第 II 节（摘录）

鉴于在国家一级单方面采用的某些经济、金融和运营限制影响国际航空运输的稳定性，往往造成国际航空运输中不公平的歧视性贸易做法，而且可能与《公约》的基本原则和国际航空运输的有序而协调的发展相抵触；

.....

大会:

1. 敦促各缔约国避免采用可能影响国际航空运输有序而协调发展的单方面措施,并确保在将国内政策和立法用于国际航空运输时充分考虑到其特性;

.....

AT Conf/3 建议 5

1. 建议理事会,在执行大会 A24-14 号决议时:

- a) 作为高度优先的事项制定适当的指导材料,避免和解决国家竞争法适用于国际航空运输过程中,特别是双方航班协定条款受到影响和据称涉及域外适用时所引起的各缔约国之间的冲突;
- b) 审查竞争法的发展状况,并把情况向第 26 届大会汇报;

2. 建议各缔约国在执行大会 A24-14 号决议时:

- a) 相互合作以阻止单边措施,确保建立和维持各国之间的航班,从而使各国及其航空承运人都能有公平平等的机会分享利益;
- b) 保证不以其航班协定所规定的义务和/或《芝加哥公约》所规定的义务相矛盾的方式,也不以涉及有关国家之间尚未达成协议的域外适用的方式,将其国家竞争法运用到国际航空运输中;
- c) 在采取任何很可能被视为包含在大会 A24-14 号决议中的行动之前,应与可能受影响的航空承运人所属缔约国进行磋商;
- d) 在发生问题之前,努力在竞争政策有重大分歧的缔约国之间就采取何种办法来保证彼此之间协调的航空运输关系达成双边协议。

AT Conf/4 建议的管理协议

每一缔约方同意:

- a) 依靠一个专门为国际航空运输而设立的有效、适当的保障机制作为主要手段来预防和消除反竞争性滥用行为;
- b) 在没有上述保障机制或该机制不能适用时,使用国际民航组织关于运用竞争法的指导原则和/或示范条款(通告 215)来避免或解决在把竞争法适用于国际航空运输时可能产生的争议。

C. 环境保护

7.3 多年来，国际民航组织制定了关于处理环境保护的一般问题和具体问题的政策和指导材料，重点是航空器噪声和发动机排放。其中一些政策涉及到国际航空运输管理的经济方面，并载于多个文件中，即：

- 大会 A36-22 号决议：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明（Doc 9902 号文件）；
- 理事会关于环境收费和税的决议（于 1996 年 12 月 9 日通过）；
- 关于航空器噪声收费的政策指南（Doc 9082 号文件：国际民航组织关于机场和空中航行服务收费的政策）；
- 关于对影响到机场和机场周围当地空气质量的航空器发动机噪声的收费的政策指南（Doc 9082 号文件和 Doc 9884 号文件），以及排放权交易指南（Doc 9885 号文件）
- AT Conf/4 建议的管理安排

上述有关案文转载于以下各小节。

7.4 在第 31 届会议上，大会通过了 A31-11 号决议，这项决议后来被合并成为一项国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的单独声明。后来，该综合声明被随后的关于此题目的大会决议更新，最新的更新是 A36-22 号决议，其案文转载于下。

A36-22：国际民航组织关于环境保护 的持续政策和做法的综合声明

鉴于大会 A35-5 号决议决定在每届常会上继续通过一份国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明；

鉴于 A35-5 号决议由导言和一系列有关特定的但相互联系的主题的附录组成；

考虑到有必要反映大会第三十五届会议以来在航空器噪声和发动机排放方面的事态发展情况，其中包括国际民航组织关于基于市场措施的新指导材料，以限制或减少航空所产生的排放；和

考虑到有必要明确具体的措施，以反映国际民航组织处理航空对当地空气质量的影响（附录 H）和对全球气候的影响（附录 I、J、K 和 L）；

大会:

1. 决定附于本决议之后的下列附录构成国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明, 这些政策是大会第三十六届会议闭幕时所存在的政策:

附录 A — 总则

附录 B — 与环境质量有关的标准、建议措施及程序和/或指导性材料的制定

附录 C — 基于航空器噪声管理“平衡做法”的政策和方案

附录 D — 超出附件 16 第 I 卷规定的噪声等级的亚音速喷气航空器的逐步淘汰

附录 E — 地方与噪声有关的机场运营限制

附录 F — 土地使用规划和管理

附录 G — 超音速航空器 — 爆音问题

附录 H — 航空对当地空气质量的影响

附录 I — 航空对全球气候的影响—科学理解

附录 J — 航空对全球气候的影响—与联合国和其他机构的合作

附录 K — 国际民航组织关于国际航空和气候变化的行动方案

附录 L — 基于市场的措施, 包括排放权交易

2. 请理事会向大会每届常会提交一份国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明, 以供审查;

3. 宣布本决议取代 A35-5 号决议。

附录 A

总则

鉴于《国际民用航空公约》序言指出“国际民用航空的未来发展对建立和保持世界各国之间和人民之间的友谊和了解大有帮助……”, 且《公约》第四十四条指出国际民航组织应“发展国际航行的原则和技术, 并促进国际航空运输的规划和发展, 以……满足世界人民对安全、正常、高效和经济的航空运输的需要”;

鉴于民用航空活动对环境的许多不利影响可以通过运用综合措施加以减少, 这些综合措施包括进行技术改进、实行更加有效的空中交通管理和运行程序、适当利用机场规划、土地使用规划和管理以及采取基于市场的

措施等；

鉴于国际民航组织所有缔约国都同意继续处理所有与环境有关的航空事项并保持制定有关这些事项的政策指导材料的主动性，而不把这种主动性留给其他组织；

鉴于其他国际组织正在强调影响航空运输的环境政策的重要性；

鉴于航空的可持续增长对未来的经济增长和发展、各国和人民间的贸易和商业、文化交流和理解是非常重要的，因此，必须立即采取行动，确保航空与环境质量相兼容，确保航空以减少不利影响的方式发展；

鉴于拥有航空对环境影响的可靠的和最佳信息对国际民航组织和其各缔约国制定政策至关重要；

鉴于就航空的环境影响（如噪声和发动机排放）有公认的相互依存性而言，在确定源控制和运行减排减噪政策时，需对这种相互依存性加以考虑；

鉴于空域管理和设计在处理航空温室气体排放对全球气候的影响中能够发挥作用，而且有关经济和制度问题需要在地区基础上由国家单独或集体地去处理；

鉴于同其他国际组织合作对于增进对航空对环境的影响的了解和制定消除这些影响的适当政策是重要的；

认识到燃油效率和航空替代燃料的研发工作的重要性，它将能够使国际航空运输业降低对环境的影响；

大会：

1. 宣布国际民航组织作为在涉及国际民用航空事务中牵头的联合国机构，认识到并将继续处理可能与民用航空活动有关的不利的环境影响问题，承认本组织及其缔约国达到民用航空安全有序的发展和环境质量之间的最大兼容性的责任。为了履行这些责任，国际民航组织与其缔约国将力求：

- a) 限制或减少受到严重的航空器噪声影响的人数；
- b) 限制或减少航空器排放对当地空气质量的影响；
- c) 限制或减少航空温室气体排放对全球气候的影响；

2. 强调国际民航组织在与环境有关的一切国际民用航空事务方面继续显示其领导作用的重要性，并要求理事会坚持主动制定承认行业面临挑战的严重性的关于这些事务的政策指导；

3. 要求理事会经常评估航空器噪声和航空器发动机排放对目前和未来的影响，并继续为此目的开发工具；

4. 要求理事会保持和不断加强对与减少航空对环境的影响的措施有关的相互依存性和折衷选择的认识，以便做出最佳决策；

5. 要求理事会制定一套航空环境指标，以便各国可用来评价航空运行的效绩以及减轻航空对环境的影响的标准、政策和措施的有效性；

6. 要求理事会以适当的形式，例如通过常规报告和讲习班，散发关于航空器噪声和航空器发动机排放对目前和未来影响的资料，以及关于国际民航组织在环境方面的政策和指导材料的信息；
7. 请各国继续积极支持国际民航组织与环境有关的活动，并敦促缔约国通过提供合理数额的自愿捐款，支持预算中没有预见到的活动；
8. 请各国和国际组织提供必要的科学资料以使国际民航组织在这一领域的工作有据可寻；
9. 鼓励理事会继续就对航空对环境的影响的认识和制定处理此种影响的政策同各国际组织及其他的联合国机构密切合作；和
10. 敦促各国避免采取会对国际民用航空的有序和可持续发展产生不利影响的环境措施。

附录 B

与环境质量有关的标准、建议措施及程序和/或指导材料的制定

鉴于对继续引起公众关注和限制机场基础设施发展的世界许多机场附近的航空器噪声问题需要采取适当的行动；

鉴于理事会通过了附件 16 第 I 卷 — 《航空器噪声》，其中包括亚音速航空器的噪声合格审定标准（短距起降和垂直起降除外），并已将这一行动通知各缔约国；

认识到一些机场通行与噪声和当地空气质量有关的收费和目前存在国际民航组织关于这一主题的政策指导《国际民航组织关于机场和空中航行服务收费的政策》（Doc 9082 号文件）；

鉴于航空器发动机排放具有在当地和全球一级的环境影响，这虽未被充分认识，却是引起关注的原因；

鉴于理事会通过了附件 16 第 II 卷 — 《航空器发动机排放》，其中包括新航空器发动机的排放合格审定标准，并已将这一行动通知各国；

鉴于理事会已成立了航空环境保护委员会（CAEP），以协助进一步制定关于航空器噪声和航空器发动机排放的标准、建议措施及程序和/或指导材料；和

注意到 A35-14 号决议（附录 Q），该决议提请航空器制造商和经营人注意，未来航空器的设计必须使航空器能够从供现代喷气航空器使用的机场高效运营，并产生尽可能最小的环境干扰；

大会：

1. 欢迎理事会于 2001 年 6 月通过了附件 16 第 I 卷第 4 章中更加严格的航空器噪声新标准，以及将于 2008 年 1 月 1 日执行的关于氮氧化物排放更加严格的新标准；
2. 要求理事会在本组织其他机构和其他国际组织的协助和合作下，继续大力推进有关处理航空对环境影

响的标准、建议措施及程序和/或指导材料的制定工作；

3. 欢迎理事会于 2007 年 3 月通过了关于氮氧化物（NO_x）的中期和长期技术目标；
4. 要求理事会在本组织其他机构和其他国际组织的协助与合作下，除了最近拟定的氮氧化物目标以外，制定有关噪声和燃油燃烧的中期和长期技术目标和运行目标；
5. 要求理事会确保其航空环境保护委员会迅速实施其噪声和排放方面的工作方案，以便尽快制定出适当的解决办法，并为此提供必要的资源；
6. 敦促世界各地区目前在航空环境保护委员会中代表性不足的缔约国参加该委员会的工作；
7. 要求理事会向各国和国际组织提供关于减少航空运行对环境影响的可用措施的信息，以便于使用适当的措施来采取行动；
8. 敦促各缔约国妥当遵守按照本附录第 2 条款制定的国际民航组织规定；和
9. 要求理事会继续在为评估航空排放对未来环境的影响拟定和运用设想方面开展工作，并与政府间气候变化问题小组在此方面进行合作。

附录 C

基于航空器噪声管理“平衡做法”的政策和方案

鉴于国际民航组织的目标之一，是促进国际民用航空，包括环境规章方面最大可能的一致性；

鉴于在不进行协调的情况下制定国家和地区降低航空器噪声的政策和方案可能阻碍民用航空在经济发展中的作用；

鉴于许多机场航空器噪声问题的严重性已经导致制定了限制航空器运营的措施，并引起对扩建现有机场或建造新机场的激烈反对；

鉴于国际民航组织已经承担了推行旨在实现民用航空安全、经济和有序的发展与环境质量之间最大兼容性的行动方针的全部责任，并正积极实施降低航空器噪声的“平衡做法”概念和国际民航组织关于各国如何应用这一方法的指导意见；

鉴于国际民航组织制定的噪声管理平衡做法包括确定机场的噪声问题，然后通过探索以下四个要素来分析可用于降低噪声的各种措施，即从源头上降低噪声、土地使用规划和管理、减噪运行程序和运行限制，目标在于以成本效益最高的方式解决噪声问题；

鉴于目前和未来的航空噪声影响评估是国际民航组织及其缔约国制定政策的基本工具；

鉴于平衡做法各要素的实施和决定过程由缔约国掌握，而且对国际民航组织的规则和政策给予应有的考虑

的情况下制定机场噪声问题的适当解决办法最终是各个国家的责任；

鉴于对已制定的国际民航组织的指导原则随后进行了更新，以协助各国实施平衡做法（《关于航空器噪声管理平衡做法的指导原则》（Doc 9829 号文件））；

认识到噪声问题的解决办法需要根据有关机场的特性量身定制，这要求机场与机场之间采用不同的办法，而且如确定机场有类似的噪声问题，可应用类似的解决办法；

认识到解决噪声的措施对于经营人和其他利害关系方可能具有重大的成本意义，对发展中国家的经营人和利害关系方来说尤其如此；

认识到各国具有可能影响其实施国际民航组织“平衡做法”的相关法律义务、现有协议、现行法律和既定政策；

认识到一些国家可能还有关于噪声管理的更广泛的政策；和

考虑到许多机场通过用噪声较低的航空器取代符合第2章规定的航空器（符合附件16第I卷第2章噪声合格鉴定标准但超出附件16第I卷第3章规定的噪声等级的航空器）而使噪声环境得到的改善，应通过考虑未来增长的可持续性来加以保护，而且不应被机场周围不相容的城市扩展所抵消；

大会：

1. 要求国际民航组织各缔约国和国际组织承认国际民航组织在处理航空器噪声问题中的主导作用；
2. 敦促各国：
 - a) 在处理其国际机场的噪声问题时，采取噪声管理平衡做法，同时充分考虑国际民航组织指导原则（Doc 9829 号文件）、相关法律义务、现有协议、现行法律和既定政策；
 - b) 在审议降低噪声的措施时，建立或监督透明的过程，其中包括：
 - 1) 依据客观的、可衡量的标准和其他相关因素评估有关机场的噪声问题；
 - 2) 评估各种可利用措施的可能成本和效益，并在此评估的基础上，选择以成本效益最高的方式获取最大的环境效益的措施；和
 - 3) 对评估结果的传播、与利害关系方协商和争议的解决等做出规定；
3. 鼓励各国：
 - a) 促进和支持旨在从源头上或以其他方式减少噪声的研究和技术方案；
 - b) 按照本决议附录 F 运用土地规划和管理政策，限制不相容的发展侵入噪声敏感地区，并对受噪声影响地区采取减噪措施；

- c) 在不影响安全的可能程度上, 运用减噪运行程序; 和
 - d) 不将运行限制作为第一手段使用, 而只在考虑到从平衡做法的其他要素中获得的益处之后, 以符合本决议附录 E 的方式使用这种限制, 并考虑到这种限制对其他机场的可能影响;
4. 要求各国:
- a) 密切合作, 以确保方案、计划和政策尽可能一致;
 - b) 确保任何减噪措施的应用均符合《芝加哥公约》第十五条的不歧视原则; 和
 - c) 考虑发展中国家的特定经济条件;
5. 请各国随时通报理事会其减缓国际民用航空中航空器噪声问题的政策和方案;
6. 要求理事会:
- a) 继续评估航空器噪声影响的变化情况;
 - b) 确保 Doc 9829 号文件中关于平衡做法的指导原则是最新的, 并回应了各国的要求; 和
 - c) 推广使用平衡做法, 例如通过讲习班; 和
7. 要求各国对国际民航组织的指导工作和任何有关方法的补充工作, 以及在评估平衡做法措施的影响或有效性方面, 提供适当的支持。

附录 D

逐步淘汰超出附件 16 第 I 卷规定的噪声等级的亚音速喷气航空器

鉴于附件 16 第 I 卷规定了亚音速喷气航空器噪声等级的合格审定标准;

鉴于为本附录目的, 逐步淘汰的定义是从一个或多个国家所有机场的国际飞行中停止使用根据噪声等级确定的某一类航空器;

鉴于航空环境保护委员会得出的结论认为, 让已规定逐步淘汰第 2 章所规定的航空器运营的所有国家全面淘汰第 3 章所规定的航空器运营, 从成本效益的角度讲站不住脚;

鉴于一些国家已实施或开始实施超出附件 16 第 I 卷第 3 章噪声等级的航空器的逐步淘汰, 或正在考虑这样做;

认识到附件 16 的噪声标准并非旨在对航空器实施运行限制;

认识到对现有航空器的运行限制可能会提高航空公司的成本和增加沉重的经济负担, 特别是对于那些没有

财政资源重新装备其机队的航空器经营人，诸如发展中国家的经营人；和

考虑到航空器噪声问题的解决必须建立在各国相互承认所遇到的困难及其不同的关注事项之间的平衡的基础上；

大会：

1. 敦促各国在考虑下列事项之前，不要开始淘汰超出附件 16 第 I 卷第 3 章噪声等级的航空器：
 - a) 此类航空器的现有机队的正常缩减是否将对其机场周围的噪声环境提供必要的保护；
 - b) 是否能够通过制定规章防止经营者以购买或租用/包用/互换方式增加其机队中的此类航空器，或通过加速机队现代化进程实行奖励来实现必要的保护；
 - c) 是否能够通过只对国家已确定和宣布其使用会产生噪声问题的机场和跑道和只对造成更大噪声干扰的时段实施限制来实现必要的保护；
 - d) 任何限制措施对其他有关国家的影响，应与这些国家进行协商并向其发出合理的意向通知；
2. 敦促尽管作了上述决定条款 1 中的考虑但仍决定逐步淘汰符合附件 16 第 I 卷第 2 章噪声合格审定标准但超出附件 16 第 I 卷第 3 章噪声等级的航空器的国家：
 - a) 在拟定任何限制时，允许各经营人目前在其领土上运营的符合第 2 章规定的航空器可在不少于 7 年的时期内逐渐从这些运营中退役；
 - b) 在上述时期结束之前，不限制任何自其单机适航证首发之日起不足 25 年的航空器的运营；
 - c) 在该时期结束之前，不限制任何目前现有的宽体航空器或任何装有涵道比高于 2:1 的发动机的航空器的运营；和
 - d) 将所实施的一切限制措施通知国际民航组织以及其他有关国家；
3. 大力鼓励各国继续进行双边、地区内和地区间的合作，以期：
 - a) 在不增加航空器经营人重大经济负担的情况下，减轻机场周围社区的噪声负担；和
 - b) 考虑到发展中国家经营人就目前在其登记册上的，在逐步淘汰期结束前不可能被取代的第 2 章所指航空器存在的问题，但前提是要具备用于替代的符合第 3 章规定的航空器的订单或租赁合同的证明，而且航空器交货的首日已被接受；
4. 敦促各国不要采取逐步淘汰经初始审定或重复审定，符合附件 16 第 I 卷第 3 或第 4 章噪声合格审定标准的航空器的措施；
5. 敦促各国不要对符合第 3 章规定的航空器实行任何运行限制，除非作为国际民航组织制定的噪声管理

平衡做法的一部分且符合本决议附录 C 和 E；和

6. 敦促各国协助航空器经营人加速机队现代化进程的努力，从而排除障碍并使所有国家得以租赁或购买符合第 3 章规定的航空器，包括酌情提供多边技术援助。

附录 E

当地与噪声有关的机场运行限制

鉴于附件 16 第 I 卷中规定了亚音速喷气航空器噪声合格审定标准；

鉴于就本附录而言，运行限制的定义是任何与噪声有关的限制或减少航空器进入机场的行动；

鉴于本决议附录 C 呼吁各国在解决其国际机场噪声问题时采用噪声管理平衡做法；

鉴于进一步在源头上减少噪声的范围受到限制，因为以往降低噪声技术的改进正逐渐被机队所消化，而预计在可预见的未来不会有技术上的重大突破；

鉴于在许多机场，虽然在某些情况下城市扩展仍在继续，但土地使用规划和管理以及减噪运行程序已在使用，而且其他噪声减缓措施也已到位；

鉴于在一些国家已经完成了对符合附件 16 第 I 卷第 2 章噪声合格审定标准、但超出附件 16 第 I 卷第 3 章噪声等级的航空器实施逐步淘汰（如本决议附录 D 所规定），而且假定航空活动继续增加，如不采取进一步行动，在这些国家受一些机场航空器噪声影响的人数会有所增加；

鉴于在预计航空器噪声将在多大程度上成为未来 20 年的问题上存在巨大的地区差别，而且一些国家因此一直在考虑对符合附件 16 第 I 卷第 3 章噪声合格审定标准的某些航空器实行运行限制；

鉴于如果某些机场采用对第 3 章航空器的运行限制，应以平衡做法和相关的国际民航组织的指导原则（Doc 9829 号文件）为基础，并应针对有关机场的特定要求制定；

鉴于这些限制可能对未实行限制的国家的航空器经营人的机队投资产生重大的经济影响；

认识到这些限制超出本决议附录 D 中规定的政策和国际民航组织制定的其他相关政策指导；

认识到国际民航组织未规定各国承担对第 3 章所规定的航空器实行运行限制的任何义务；

认识到附件 16 的噪声标准并非旨在对航空器实行运行限制，特别是载于附件 16 第 I 卷第 4 章的新标准所基于的谅解是，该标准仅为合格审定的目的；和

特别认识到各国具有可能涉及其机场噪声问题管理并可能影响本附录实施的法律义务、法律、现有协议和既定政策；

大会:

1. 敦促各国在任何可能的情况下, 确保任何运行限制仅在此类行动得到对预期效益和可能的不利影响进行的事先评估的支持的情况下方可采用;
2. 敦促各国在采取下列行动之前不在任何机场对符合附件 16 第 I 卷第 3 章规定的航空器实行运行限制:
 - a) 在有关机场, 完成超出附件 16 第 I 卷第 3 章噪声等级的航空器的逐步淘汰; 和
 - b) 按照附录 C 中描述的平衡做法, 充分评估可利用的解决有关机场噪声问题的措施;
3. 敦促考虑了上述决定条款所述因素之后, 仍允许在机场对经初始合格审定或重复合格审定符合附件 16 第 I 卷第 3 章规定的航空器的运行实行限制的国家:
 - a) 以按照附件 16 第 I 卷进行的合格审定程序所确定的航空器噪声情况作为此类限制的根据;
 - b) 按照平衡做法, 使这种限制与有关机场的噪声问题相适合;
 - c) 在任何可能的情况下, 使这种限制只限于局部, 而不是全部停止在某一机场的运行;
 - d) 考虑到对没有合适的替代办法的空运航班(例如远程航班)可能造成的后果;
 - e) 考虑到发展中国家经营人的特殊情况, 以便通过授予豁免权, 避免给这些经营人带来不应有的负担;
 - f) 在可能的情况下逐步实行这种限制, 以便考虑对受影响的航空器经营人的经济影响;
 - g) 给经营人一个合理的事先通知期限;
 - h) 考虑到对民用航空的经济和环境影响; 和
 - i) 将所实施的一切限制通知国际民航组织以及其他有关国家; 和
4. 进一步敦促各国不允许实行旨在停止经初始合格审定或重复合格审定符合附件 16 第 I 卷第 4 章噪声标准的航空器的任何运行限制。

附录 F

土地使用规划和管理

鉴于土地使用规划和管理是噪声管理平衡做法的四大要素之一;

鉴于受航空器噪声影响的人数取决于机场周边土地使用的规划和管理方式, 特别是住宅开发和其他对噪声敏感的活动受控制程度;

鉴于大多数机场的活动可能会大量增加,存在着未来的增长可能会被机场附近土地使用不当所限制的危险;

鉴于对符合附件 16 第 I 卷第 2 章噪声合格审定标准但超出附件 16 第 I 卷第 3 章噪声等级的亚音速喷气航空器的逐步淘汰,使许多机场成功地缩小了人们接触不可接受的噪声等级噪声区的范围,同时也减少了接触噪声的总人数;

考虑到对当地社区利益而言,将这些改善保持到可行的最大程度是至关重要的;

鉴于还预期载于附件 16 第 I 卷第 4 章的新标准将增加经营人以噪声更低的航空器取代其机队航空器的机会;

认识到虽然土地使用管理包括主要由地方当局负责的规划活动,然而却影响机场的容量,并进而影响民用航空;和

鉴于关于适当的土地使用规划和减轻噪声措施最新情况的指导材料载于《机场规划手册》(Doc 9184 号文件)第 2 部分 — 土地使用和环境控制,并于近期得到了更新。

大会:

1. 敦促按照本决议附录 D 的规定已经停止第 2 章所规定的航空器在其机场运行的国家,在将当地社区的利益保持到可行的最大程度的同时,在可能的任何情况下避免在已实现噪声等级降低的地区进行不当的土地使用或侵占;

2. 敦促各国确保通过引进噪声更低的航空器,特别是符合新的第 4 章标准的航空器而获得的噪声等级的降低也不会受到不当的土地使用或被侵占的本可避免的损害;

3. 敦促仍然有机会通过预防措施将航空器噪声问题降至最低限度的国家:

- a) 将新机场设置在适宜的地方,如远离对噪声敏感的地区;
- b) 采取适当措施,以便在任何新机场或现有机场发展的初始阶段充分考虑到土地使用规划;
- c) 结合人口水平和增长以及交通增长预测的考虑,划定机场周围不同噪声等级的区域,并结合国际民航组织提供的指导,建立适当使用这些土地的标准;
- d) 颁布法律、拟订指导材料或采取其他适当的办法,以使这些土地使用标准得到遵守;和
- e) 确保机场附近社区可以得到关于航空器运营及其环境影响的通俗易懂的资料;和

4. 要求理事会:

- a) 确保 Doc 9184 号文件中关于土地使用的指导原则是最新的并是对各国的要求做出的反应;和
- b) 考虑采取何种措施来推行土地使用管理,特别是在世界上那些有可能在未来避免航空器噪声问题的地区。

附录 G

超音速航空器 — 爆音问题

鉴于自商业服务中引进超音速航空器以来，已采取行动避免由于爆音而造成公众不可接受的情况，诸如爆音的扩大造成的睡眠干扰以及对陆地和海上的人员和财产的有害影响；和

鉴于参与制造此类超音速航空器的国家以及其他国家继续从事爆音的生理、心理和社会影响的研究；

大会：

1. 重申重点是确保商业服务中超音速航空器的爆音不造成任何公众不可接受的情况；
2. 指示理事会按照可获取的信息和利用适当的手段，审查附件和其他相关文件，以便确保其充分考虑到超音速航空器的运营对于公众可能造成的特别是爆音方面的问题，采取行动就爆音测量、“公众不可接受的情况”一语定量或定性的定义和相应限制的确立达成国际共识；和
3. 请参与制造超音速航空器的国家适时向国际民航组织提交关于以何种方式达到国际民航组织所确定的规格的建议。

附录 H

航空对当地空气质量的影响

鉴于人们对航空对就当地空气质量而言的大气的影响和相关的人类健康和福祉的影响的关切日益增加；

鉴于近几十年来从航空器发动机排出的影响当地和地区空气质量的许多污染物已大量减少；

鉴于对航空排放的氮氧化物（NO_x）、微粒物质（PM）和其他气体排放的影响需要进一步评估和了解；

鉴于航空排放对当地和地区空气质量的影响是受影响地区总排放的一部分，因而应从造成空气质量关切问题的所有起源的更广范围加以考虑；

鉴于航空排放对当地空气质量和健康的实际影响取决于一连串的因素，其中包括航空排放在所涉地区的总浓度中所占份额及其暴露人数；

鉴于国际民航组织已制定了技术标准并推动制定了已大大减少航空器对当地空气质量污染的运行程序；

鉴于《国际民用航空公约》第十五条载有关于机场和类似收费的规定，其中包括无差别对待原则，而且国际民航组织制定了包括关于有关噪声收费和关于当地空气质量的有关排放收费的具体指导在内的关于各缔约国收费的政策指导（《国际民航组织关于机场和空中航行服务收费的政策》，Doc 9082 号文件）；

鉴于国际民航组织理事会于 1996 年 12 月 9 日以决议形式通过了关于与排放有关的收费和收税的临时政策声明，在声明中理事会强烈建议任何此类款项征收均应以收费而非收税的形式进行，收集的资金应首先用于减

轻航空器发动机排放对环境的影响；

鉴于此类收费应根据减轻航空器发动机排放的环境影响的成本来征收，只要此类成本能够适当确定并可直接归因于航空运输；

鉴于国际民航组织理事会已通过了与使用排放收费有关的政策和指导材料来处理机场或机场周围航空器发动机排放的影响问题；

注意到理事会已同意，制定一项能考虑运用与当地空气质量排放有关的各项措施，即使用技术、运行和基于市场的做法的报告是有用的，国际民航组织目前正在就这一问题进行工作；

大会：

1. 要求理事会与其他相关的国际机构如世界卫生组织等合作，监测并增进了解航空排放的微粒物质、氮氧化物和其他气体对人类福祉和健康的影响，并传播这方面的信息；

2. 要求理事会继续开展工作，制定技术上可行，环境上有利和经济上合理的标准以进一步减少航空器对当地空气污染的影响；

3. 要求理事会继续开展工作，就航空环境问题，包括航空器排放的氮氧化物问题，制定长期的技术和运行目标；

4. 要求理事会继续促进运行和空中交通的改进，以减少航空器对当地空气污染的影响；

5. 鼓励各缔约国和有关其他各方采取行动，通过自愿措施限制或减少影响当地空气质量的国际航空排放，并使国际民航组织保持了解情况；

6. 欢迎制定并宣传关于与评估机场空气质量有关问题的指导材料，并要求理事会积极开展这一活动，以便在 2010 年完成机场空气质量指导材料的编写工作；

7. 要求理事会同各国和各利害关系方一道努力推行和分享在机场适用的减少航空排放对当地空气质量不利影响的最佳做法；

8. 欢迎制定关于涉及当地空气质量的排放收费的指导，要求理事会使此种指导保持最新状况，并敦促各缔约国交流关于实行此种收费的信息；

9. 敦促各缔约国确保尽可能最大程度地遵守并适当地考虑到国际民航组织关于与当地空气质量有关的排放收费的政策和指导原则。

附录 I

航空对全球气候的影响 — 科学理解

鉴于 1999 年公布的应国际民航组织的请求由政府间气候变化问题小组与《消耗臭氧层物质的蒙特利尔议定书》科学评估小组协作编写的航空与全球大气的特别报告中载有关于航空对大气影响的综合性评估；

鉴于政府间气候变化问题小组的特别报告承认一些类型航空器排放的影响已被充分认识，指出其他类型的航空器排放影响并未被充分认识，并确定了若干限制预测航空对气候和臭氧的全部影响能力的若干科学不确定性的关键领域；

鉴于国际民航组织要求政府间气候变化问题小组将特别报告中的最新主要调查结论纳入 2007 年公布的第四次评估报告；

大会：

1. 要求理事会：

- a) 继续主动宣传有关对航空影响的科学理解以及采取行动解决航空排放问题的信息，并且继续提供便于讨论针对航空排放的[全球新]解决方案的论坛；和
- b) 继续同政府间气候变化问题小组和参与评估航空对大气环境影响工作的其他组织紧密合作。

2. 敦促各国：

- a) 推动旨在继续解决政府间气候变化问题小组关于航空与全球大气特别报告和最近公布的第四次评估报告中所指出的不确定性的科学研究；和
- b) 确保政府间气候变化问题小组以及其它联合国相关的机构将来对气候变化所做的国际评估，包括航空器对大气引起的影响的最新信息；

3. 鼓励理事会推动加深对使用替代航空燃料的可能性和对替代航空燃料的相关排放的影响的认识；和

4. 鼓励理事会和各国跟上航空影响评估预测分析模式的发展并与之进行合作。

附录 J

航空对全球气候的影响 — 与联合国和其他机构的合作

鉴于《联合国气候变化框架公约》(UNFCCC)的最终目标是使大气中温室气体浓度稳定在防止危险的人为活动干预气候体系的水平；

承认《芝加哥公约》规定的不歧视和平等和公平地发展国际民用航空的机会的原则，以及《联合国气候变化框架公约》和《京都议定书》的共同但有区别的责任和各自能力的原则和规定；

鉴于在 1997 年 12 月《气候变化框架公约》缔约方大会通过并于 2005 年 2 月 16 日生效的《京都议定书》呼吁发达国家（附件一各缔约方）通过国际民航组织寻求限制或削减源自“航空燃料舱燃油”（国际航空）的温室气体（第 2.2 条）；

鉴于《京都议定书》规定了各种灵活工具（比如清洁发展机制—CDM）以使涉及发展中国家的项目受益；

鉴于《京都议定书》的第一个承诺期将于 2012 年期满，关于此文书的后续讨论正在进行之中，国际民航组织将继续就限制或削减国际民用航空温室气体排放履行其责任并显示领导作用；

鉴于所有利害攸关方都期望国际民航组织在减轻航空温室气体排放的负面影响方面，显示领导作用，并制定愿景以便将其和环境目标均纳入国际民航组织的业务计划和其他的国际民航组织方案之中；

认识到联合国千年发展目标（MDGs）的背景下气候变化和经济发展的相关性以及航空在促进实现这些目标中的作用；

注意到重要的是，要解决航空器排放问题而在评估航空、交通部门以及整个经济活动中温室气体总排放中不忽视航空器排放所处的适当位置；

注意到无论从国际上看还是从国内角度看，世界上不同地区在航空排放增长率的绝对水平上有很大差异；

大会：

1. 要求理事会：

- a) 确保国际民航组织在与国际民用航空相关的、包括温室气体排放等环境问题上，发挥持续的领导作用；
- b) 继续研究政策性选择以限制或减少航空器发动机排放的环境影响，并尽快向《联合国气候变化框架公约》缔约方大会拟定具体方案，提出建议，包括技术解决方案和基于市场的措施，同时考虑到这些措施对发展中国家和发达国家的潜在影响；和
- c) 继续同参与这一领域决策的组织，尤其是同《联合国气候变化框架公约》缔约方大会与其科学技术咨询附属机构紧密合作；

附录 K

国际民航组织关于国际航空和气候变化的行动方案

鉴于国际民航组织及其缔约国认识到为国际民用航空提供持续的领导以限制或减少其促成全球气候变化的排放至关重要；

鉴于民用航空的迅速发展普遍增加了航空业在温室气体排放中的份额；

认识到《芝加哥公约》规定的发展国际民用航空的非差别待遇和均等与公平机会的原则，以及《气候变化框架公约》和《京都议定书》的关于共同但有区别的责任的原则与条款；

鉴于国际民航组织理事会已制定政策选项，以限制或减少民用航空器发动机排放的环境影响，为减少排放的技术和标准、运行措施及基于市场的措施方面的工作正在进行中；

注意到为促进航空的可持续发展需要一种全面作法，包括为减少排放而就技术和标准、运行和基于市场的措施开展工作；

注意到应着重强调那些将减少航空器发动机排放又不会对尤其是发展中经济体的航空运输的发展造成不利影响的政策选项；

认识到在航空领域业已取得的重大进展，今天生产的航空器每客公里的燃油效率比四十年前提高了大约70%，有些缔约国的航空公司在过去数年中尽管运行增加但实现了排放的净减少，而且国际航空公司业承诺要在2005-2020年将燃油效率再提高25%；

注意到下一代航空器技术和空中交通系统的现代化有望在国际民航组织可通过其全球空中航行计划鼓励的飞行和燃油效率的基础上实现额外改进；

认识到尽管氮氧化物的国际民航组织标准和目标旨在解决当地空气质量问题，但也有助于减少航空对气候的影响；

大会：

1. 要求理事会推动各国的行动，大力制定限制或减少航空器发动机排放环境影响的政策选项，并尽快向《联合国气候变化框架公约》缔约方大会拟定具体方案，提出建议，包括技术解决方案和基于市场的措施，同时考虑到这些措施对发展中国家和发达国家的潜在影响；

2. 要求理事会：

a) 组建一个新的国际航空和气候变化组，由代表国际民航组织所有地区的政府高级官员组成，由发展中国家和发达国家平等参与，并由航空环境保护委员会提供技术支持，其目的是在协商一致的基础上拟定并向理事会建议一个积极进取的国际航空和气候变化行动方案，并反映所有缔约国的共同愿景和强烈意愿，包括：

1) 制定一个由各缔约国可用来实现减排的经济上有效和技术可行的战略与措施组成的实施框架，除其它事项外，涵盖以下内容：

- 自愿措施（例如折衷平衡）；
- 有效地公布航空器和地基设备两方面的技术进步；
- 效率更高的运行措施；
- 空中交通管理的改善；
- 积极的经济激励措施；和
- 基于市场的措施；

- 2) 查明可用来衡量进展的办法;
 - 3) 查明采用国际航空燃油效率形式的可能的全球意愿性目标以及将其付诸实施的可能备选办法;
和
 - 4) 报告各缔约国和利害攸关方的实施行动所产生的进展;
- b) 在考虑到《气候变化框架公约》第 15 次缔约方大会 (COP15) 将于 2009 年 12 月举行的情况下, 在适当的时候召开一次高级别会议以审查小组所建议的行动方案;
3. 要求理事会通过航空环境保护委员会为缔约国就采用旨在减少或限制航空器发动机排放的环境影响的措施继续制定和及时更新指南, 并就减轻航空和气候变化的影响进行进一步研究;
4. 鼓励各缔约国及理事会考虑到有关各方的利益, 包括对发展中世界的潜在影响, 评估或继续评估各种措施的成本和收益, 包括现有的措施, 目的在于以最具成本效益的方式来解决航空器发动机排放问题;
5. 要求理事会为国际民航组织各地区办事处提供必要的指导和方向, 帮助各缔约国与在本地区的其他国家就研究, 评估和制定程序进行合作, 在全球的基础上限制或减少温室气体的排放, 同时共同合作努力, 通过它们不同的方案, 取得最佳环境效益;
6. 要求各国鼓励业界制定具有挑战性的目标以不断改进其减少航空排放的绩效;
7. 要求各缔约国加快在研究和开发方面的投资以在 2020 年之前将效率更高的技术投入市场;
8. 要求各国阐述和报告一套行动和计划以在 2020 年之前减少造成延误和不必要的燃油燃烧的空域拥堵;
9. 要求各国鼓励机场运营人改进空侧运行的效率并实施陆侧效率措施以降低碳密度;
10. 要求理事会通过航空环境保护委员会:
- a) 与业界密切合作, 每年报告在用机队平均燃油效率和国际民用航空总年度油耗量方面所取得的进展;
 - b) 预测减少在用机队航空排放的总体潜力; 和
 - c) 评价和量化进一步的减排机会以供大会下一届会议审议;
11. 要求理事会采取必要的行动支持国际民航组织的排放倡议, 包括力求达到国际民航组织限制或减少航空器排放的影响、推动各缔约国间的合作、监测和报告在这一领域取得的进展的目标, 特别是理事会应:
- a) 研究相关参数, 并制定航空器燃油燃烧中期和长期技术目标, 在下届大会前进行报告;
 - b) 继续开发必要的工具评估改善空中交通管理的相关效益, 推动采取在国际民航组织指南 (Cir 303 号通告) 中提出的运行措施, 作为限制或减少航空器发动机排放对环境的影响的一种手段;

- c) 使国际民航组织《全球空中航行计划》中提出的对提高燃油效率的强调落到实处；
 - d) 适当时，与各缔约国一道，促进采取地区的、地区间和全球性的举措，以提高空中交通的效率，减少燃油消费；
 - e) 鼓励各缔约国提高空中交通效率以减少排放，并报告在这一领域取得的进展；
 - f) 要求各缔约国提交它们在各自国家为减少航空排放所采取行动的清单；
 - g) 推动使用航空器运行对环境可能有益的新程序和技术；
12. 要求理事会鼓励各国及利害攸关方推动并共享在机场为减少民航温室气体排放不利影响而采取的最佳做法；
13. 要求理事会鼓励各国和利害攸关方制定取得最佳环境效益的流量控制和空中交通管理模式；
14. 要求各国：
- a) 鼓励必要的研究和开发，以提供更有利于环境的发动机和航空器设计；
 - b) 加快开发和实施节省燃料的航线和程序，以减少航空排放；
 - c) 加紧努力通过利用卫星技术提高空中航行效率实现环境效益，与国际民航组织合作，把这些效益带给所有地区和国家；
 - d) 促进参与为国际民航设计更有环境效益的航线以及改善运行程序的航空当局之间更有效的协调；
 - e) 减少法律、保安、经济以及其它制度上的障碍，以执行更具环境效益地利用空域的新空中交通管理理念；和
 - f) 在发展地区测量和监测能力方面进行合作，以评估上述措施所带来的环境效益；
15. 鼓励各缔约国和其它有关各方采取行动，限制或减少国际航空排放，并随时告知国际民航组织；并要求理事会指示秘书长更新国际民航组织为此种措施而制定的指导原则，包括一份自愿协议范本，并向所有有关各方提供此类经验。

附录 L

基于市场的措施，包括排放权交易

鉴于基于市场的措施，包括使用排放权交易，是旨在以比传统管理措施更加低廉的成本和更加灵活的方式实现环境目标的政策手段；

认识到各缔约国根据国际民用航空组织的准则，有责任就解决航空温室气体排放的目标和最恰当措施做出决定；

认识到在《芝加哥公约》中规定发展国际民用航空的不歧视和平等及公平机会原则，以及根据《联合国气候变化框架公约》和《京都议定书》关于共同但有区别的责任以及各自处理排放的能力的原则和规定；

意识到大多数缔约国仅在国家相互协定的基础上核可国际航空适用排放权交易，而其他缔约国认为任何一种公开的排放权交易制度均应依照不歧视原则建立；

意识到对于正在采取的并计划对航空的挑战和气候变化做出适当反应而同时尊重上述原则的措施需要积极参与以达到高度协调；

鉴于国际民航组织政策对收费与税收作了概念上的区分，其中“收费是旨在并专门用于收回提供民用航空设施和服务所付成本的一种款项征收，而税收是旨在提高通常不全部用于，也不针对具体成本用于民用航空的国家或地方政府收入的一种款项征收”；

鉴于国际民航组织制定出关于缔约国税收的政策指导（《国际民航组织关于国际航空运输领域收税的政策》Doc 8632 号文件），其中特别建议相互免除对有关国际航空服务的航空器机载燃料征收的全部税收——通过双边航空运输协定实际实施的一项政策，还呼吁各缔约国在可行的最大范围内，减少或取消与国际航空运输的销售或使用有关的税收；

鉴于国际民航组织理事会于 1996 年 12 月 9 日以决议形式通过了关于与排放有关的收费和税收的临时政策声明，理事会在声明中强烈建议任何此类款项征收应以收费而非税收的形式进行，收集的资金应首先用于减轻航空器发动机排放对环境的影响；

鉴于此类收费应根据减轻航空器发动机排放的环境影响的成本来征收，只要能够适当确定此类成本并可将其直接归因于航空运输；

注意到关于尚未解决的实行温室气体收费和将航空纳入现行排放权交易制度问题仍存在许多法律和政策性的问题；

注意到国际民航组织已经发行了《航空排放权交易使用指南草案》（Doc 9885 号文件）；

鉴于缔约国已有法律义务、现行协议、现用法律和既定政策；和

鉴于碳抵消计划的建立已有助于提高公众对于气候变化的意识，并有助于短期内实现减排；

大会：

1. 鼓励各缔约国及理事会采取同下述框架相一致的措施：

a) 与排放有关的费用和收费

- 1) 确认 1996 年 12 月 9 日理事会关于排放收费的决议继续有效;
 - 2) 认识到目前国际民航组织的现行指导原则对于在国际上实行温室气体排放收费还不充分, 尽管并未排除地区经济一体化组织成员国通过相互协议对这些国家的运营人实行此种收费;
 - 3) 敦促各缔约国避免单方面实行温室气体排放收费;
- b) 排放权交易
- 1) 敦促各缔约国除非在国家之间相互同意的基础上, 否则不对其他缔约国的航空器运营人实施排放权交易制度;
 - 2) 要求各国报告这一方面的新的发展、结果和经验; 和
 - 3) 要求理事会:
 - a) 制定和更新国际民航组织制定的指导原则, 由各缔约国酌情并以符合本决议和以后各项决议的方式, 将国际航空排放纳入符合《联合国气候变化框架公约》进程的各缔约国排放权交易计划中; 和
 - b) 酌情就实施排放权交易制度的各个方面进行进一步研究, 评估现有任何制度的成本效益, 并根据上述原则, 考虑到对发展中国家的航空及其成长的影响;
 - c) 对把国际民航纳入现有交易制度当中的财务影响进行经济分析, 并对现有的交易制度的成本效益分析进行文献审查, 尤其要强调已经如何将其应用于其他领域, 以便为航空领域吸取一些相关经验;
- c) 碳抵消
- 1) 要求理事会审查以碳抵消机制作为进一步的手段, 藉此缓解航空排放对当地空气质量和气候变化的影响的可能性; 和
 - 2) 要求理事会搜集并传播有关各国和其他组织就航空排放实施碳抵消方案的结果的信息;
- d) 清洁发展机制 (CDM)
- 1) 请缔约国探索使用与国际航空有关的清洁发展机制。

7.5 以下是上文所载大会 A36-22 号决议附录 L 中提到的、理事会在 1996 年 12 月 9 日就与排放有关的费用和税款以决议形式通过的政策声明。

关于环境费用和税款的理事会决议

鉴于最近的国际科学评估表明，航空器发动机的废气排放正造成空气污染以及诸如气候变化、高空臭氧层物质消耗等全球大气层问题，而且科学界正在做出努力，以求更准确地界定航空对上述问题造成的影响程度；

鉴于近年来各国政府越来越认识到，每一个经济部门都需要为其所造成的环境破坏承担全部费用；

鉴于在 1995 年召开的国际民航组织第 31 届大会要求理事会考虑将环境费用或税款的征收运用于航空界，并向 1998 年召开的大会下一届常会做出汇报；

认识到在其他一些制定政策的国际机构，不仅结合控制温室气体排放问题，而且还结合动员可持续发展的财务资源问题，也提出了对航空运输征收环境费用或税款的问题，同时还认识到，现在有必要表明国际民航组织对环境费用和税款的立场；

注意到国际民航组织的政策对费用和税款做了区别，因为费用是指为支付为民航提供的设施和服务的各种开支而征收的款项。税款是指为增加用于非航空目的的国家政府和地方政府的收入而征收的款项；

考虑到与航空器发动机排气污染有关的问题一旦得到更好的界定，技术的发展和航空器运行的新方法终究会为缓解这些问题找到一条途径；

考虑到：

- a) 国际民航组织已为新航空器发动机制定了废气排放标准，且理事会的航空环境保护委员会（CAEP）的工作计划旨在考虑到技术的可行性、经济的合理性以及环境的有效性的基础上，处理与排气污染有关的问题并找出适当的解决办法；
- b) 航空环境保护委员会正在进行有关排气污染费用方面的工作，迄今为止获得的结果表明，在减少航空器排气污染最好的办法确定之前，需要认识到其给环境造成的影响并使之量化。管理上的措施和收费都是降低排气污染程度的有效手段，但目前尚不能得出哪一个更好的一般性结论；
- c) 《国际民用航空公约》第十五条包括关于机场和类似费用的条款并含有无差别对待的原则，且国际民航组织已经为各国制定了关于收费的政策指导（理事会就机场和航行服务费用致各缔约国的声明”，Doc 9082/4 号文件）；
- d) 国际民航组织已就征税问题为各国制定了单独的政策指导（国际民航组织关于国际航空运输领域的征税政策，Doc 8632 号文件），该项政策特别建议各国对与国际航班有关的已加注到航空器上的燃油互相免征各种税款，这是在实践中通过双边航班协定实行的一项政策，国际民航组织还呼吁各国最大限度地减少或取消与国际航空运输的销售和使用有关的各种税款；

理事会

1. 注意到一些国家认为征收款项以反映与航空运输有联系的环境费用是可取的，而另一些国家则认为在

当前情况下这样做是不适宜的；

2. 认为鉴于各国的观点不同和很可能产生重大的组织问题和实际执行问题，制定一个希望所有国家都将执行的，国际上认同的关于航空运输的环境费用或税款征收办法，在现阶段看起来是不现实的；

3. 重申国际民航组织正在力求找到一个合理的共同基础，使愿意对航空运输环境征收费用的国家可以在此基础上这样去做；

4. 强烈建议各国可能对航空运输征收的环境款项应以费用的形式征收，而不以税款的形式征收，所收集的资金应首先用于减轻航空器发动机废气排放对环境造成的影响，例如：

- a) 处理由废气排放所造成的具体损害，如果这种损害可以确定的话；
- b) 资助对环境影响进行的科学研究；或
- c) 资助以通过技术发展和航空器运行新方法减轻对环境造成的影响为目的的研究；

5. 敦促正考虑征收与排气污染有关的费用的国家考虑到《国际民用航空公约》第十五条的无差别对待的原则和国际民航组织内部正在进行的工作，同时接受理事会就机场和航行服务费用致各缔约国的声明（Doc 9082/4 号文件）中的一般原则以及根据国际民航组织第 31 届大会认同的原则所改写的下述原则的指导：

- a) 这些费用的背后应没有财政目的；
- b) 这些费用应与成本相联系；
- c) 与其他运输方式比较，这些费用不对航空运输构成差别对待。

7.6 理事会制定了以下政策指南，以便各国对航空器噪声收费进行具体处理，这一指南也载于 Doc 9082 号文件《国际民航组织关于机场和空中航行服务收费的政策》中。关于实施这一政策的补充指导材料载于 Doc 9562 号文件《机场经济手册》中。

与噪声有关的收费

理事会认识到，虽然航空器噪声在源头上正在减少，许多机场仍然需要继续采用减轻噪声或预防噪声的措施。理事会认为，实施这些措施所产生的费用可以由各国自行划归机场，并从用户那里收回，各国根据当地情况可灵活确定所用的收回成本和收取费用的方法。如果征收与噪声有关的费用，理事会建议就从用户那里收回的每一项支出进行协商并遵循以下原则：

与噪声有关的费用只应在遭遇噪声问题的机场征收，且要收回的费用不应多于减轻或预防噪声所花的成本。

任何与噪声有关的费用应与起降费联系在一起，可以使用附加费或折扣方式，并应考虑到《国际民用航空

公约》附件 16 —《环境保护》中关于航空器噪声等级的噪声审定规定。

与噪声有关的收费在用户之间不应有差别待遇，并且所定收费标准不应高得使某些航空器的运行无法承受。

7.7 2007 年 3 月，经理事会的航空环境保护委员会建议，理事会通过了以下政策指南，专门处理对影响到机场和机场周边当地空气质量的航空器发动机排放的收费问题，该指南也载于 Doc 9082 号文件。关于排放收费的额外指导材料载于 Doc 9884 号文件 —《与当地空气质量有关的航空器排放收费指南》。

此外，国际民航组织制定了关于航空排放权交易的单独的政策指南，载于 Doc 9885 号文件 —《航空排放权交易使用指南》。

以与排放有关的航空器收费 来处理机场或其周围的当地空气质量问题

理事会认识到，虽然已通过各种各样的技术或运行措施正在处理减少由航空器发动机排放的影响当地空气质量（LAQ）的某些污染物，但有些国家可能选择施行排放收费来处理机场或其周围的当地空气质量问题。理事会认为，在减轻或防止环境问题方面所产生的费用可由各国酌定，将其归于机场，从用户处回收，并且各国可根据当地情况，对费用回收及收费将使用的方法灵活地做出决定。倘若要征收当地空气质量与排放有关的收费时，理事会建议应该适用所有下列原则：

- i) 当地空气质量与排放有关的收费只应该在经确定的现已存在或预测会有当地空气质量问题的机场收取，收费应该旨在回收不超过为减轻或防止由航空器造成的损害而采取措施的费用。
- ii) 收费的费用基础应该以透明的方式来制定，对直接属于航空器的份额应该予以正确的评估。
- iii) 在向航空承运人征收任何此种收费之前，应该与各利害关系方进行协商。
- iv) 当地空气质量与排放有关的收费应该旨在以具有成本效益的方法来处理机场对当地空气质量问题的影响。
- v) 当地空气质量与排放有关的收费应该旨在以公平合理的方式，从用户处回收处理机场对当地空气质量问题影响的费用，应该对用户之间是不歧视的，不应该制定的高到使某种航空器的运行被禁止的程度。
- vi) 建议在征收当地空气质量与排放有关的收费时，对减少对发展中世界的潜在影响的必要性给予特殊考虑。
- vii) 当地空气质量与排放有关的收费可以与着陆费相结合，可能以附加费或回扣的办法进行，或以单独收费的形式进行，但对各项费用须有合适的识别。

- viii) 建议航空器的排放收费办法应该以最准确地反应航空器实际运行的数据为根据。在没有此类数据的时，应该使用国际民航组织标准的着陆和起飞（LTO）循环次数模式（国际民航组织《国际民用航空公约》附件 16 — 《环境保护》，第 II 卷 — 《航空器发动机排放》）。
- ix) 任何对从事国际运行的航空器征收当地空气质量与排放有关的收费的国家，应该每年向国际民航组织报告现行的此种收费办法。收费当局应该保存关于收费的记录，并向所有用户提供资金使用的情况。

7.8 1994 年召开的世界航空运输会议（AT Conf/4）除其他外涉及了环境法问题，并且同意推荐下述管理协议供各国考虑。

AT Conf/4 建议的管理协议

每一缔约方应：

- a) 承认国际民航组织作为制定国际航空运输环境措施的全球论坛的作用；
- b) 承认采取适当的环境保护措施的重要性和必要性，因为环境可能受到国际航班的影响；
- c) 承允适当考虑有关的环境保护措施可能对国际航班的提供造成的潜在的负面经济影响；
- d) 保证其环境保护措施无差别地对待其他国家的航空承运人；
- e) 寻求保证其环境保护措施无差别对待航空运输。

D. 征税

7.9 虽然《芝加哥公约》中没有专门的条款阐述“征税”问题，但第二十四条对国际航空运输中使用的诸如燃油、零备件等规定应征税的项目确立了免税原则。作为对第二十四条的补充，国际民航组织已为各国制定了政策指导，鼓励主要在互惠的基础上对国际航空运输运营的某些方面实行免税，该政策指导载于 Doc 8632 号文件 — 《国际民航组织关于在国际航空运输领域的征税政策》。国际民航组织大会也涉及了此问题，其立场包含在大会 A36-15 号决议的附录 E 中。

国际民航组织的政策对费用和税款做了区分：费用是指用为支付为民航提供的设施和服务的各种开支而征收的款项；税款是指为增加用于非航空目的的国家政府和地方政府的收入而征收的款项。对于收费问题，国际民航组织已经为各国制定了单独的政策指导，该政策指导载于 Doc 9082 号文件 — 《国际民航组织关于机场和空中航行服务收费的政策》（另参见本文件第 8 部分，C 节）。

第二十四条

关税

- a) 航空器飞抵、飞离或飞越另一缔约国领土时，在遵守该国海关规章的条件下，应准予暂时免纳关税。一缔约国的航空器在到达另一缔约国的领土时所载的燃料、润滑油、零备件、正常设备及机上供应品，在航空器离开该国领土时，如仍留置航空器上，应免纳关税、检查费或类似的国家或地方税款和费用。此种豁免不适用于卸下的任何数量或物品，但按照该国海关规章允许的不在此列，此种规章可以要求上述物品应受海关监督。
- b) 运入一缔约国领土的零件和设备，供装备另一缔约国的从事国际航行的航空器或在该航空器上使用，应准予免纳关税，但须遵守有关国家的规章，此种规章可以规定上述物品应受海关的监管。

大会决议

A36-15: 附录 E — 征税

鉴于国际航空运输在国际贸易和旅行的发展和扩展方面发挥重大作用，而对国际航空运输所用的航空器、燃油和消耗性技术供应品征税，对国际航空运输企业的收入和对与国际航空运输的航空器运营有关的航空器及其他动产以及对其出售或使用征税，可能对国际航空运输运营带来不利的经济上和竞争上的影响；

鉴于 Doc 8632 号文件《国际民航组织关于国际航空运输领域税收的政策》中的国际民航组织的政策对收费和收税作了概念上的区分，即：“收费是旨在并专门用于收回提供民用航空设施和服务所付成本的一种款项征收，而收税则是旨在提高通常不全部用于、也不根据具体成本用于民用航空的国家或地方政府收入的一种款项征收”；

鉴于一些缔约国在国际航空运输某些方面的征税日益增多和对空中交通的收费（其中若干可划分为国际航空运输销售或使用税）正在激增是引起极大关注的事项；

鉴于有关航空器发动机排放物的款项征收已在大会 36-22 号决议《国际民航组织有关环境保护的持续性政策和做法的综合声明》中提及；和

鉴于 Doc 8632 号文件中的决议补充了《公约》第二十四条，并且旨在承认国际民用航空的独特性和给予国际航空运输运营的某些方面免税地位的必要性；

大会：

1. 敦促各缔约国遵循载于 Doc 8632 号文件《国际民航组织关于国际航空运输领域税收的政策》的理事会决议；和
2. 要求理事会确保载于 Doc 8632 号文件的指导原则和咨询意见是最新的，并对缔约国的要求做出反应。

7.10 1994年召开的世界航空运输会议也涉及了对国际航空运输的销售或使用征税的问题，并且同意推荐下述管理协议供各国考虑。

AT Conf/4 建议的管理协议

每一缔约方承允尽可能减少，并在其经济条件允许时尽快制定计划消除对国际航空运输的销售或使用征收的所有形式的税款，这些税款包括：

- a) 对经营人的营业总收入征收的税款以及直接向旅客和托运人征收的税款；
 - b) 以对国际民用航空不需要的功能或服务征收的费用体现的税款；
 - c) 歧视航空运输或航空承运人的税款。
-

第 8 部分

其他管理问题

A. 协定及协议的登记

8.1 《芝加哥公约》第八十一条和第八十三条涉及各缔约国的协定和协议的登记问题。这些条款转载于下文，并附有本组织关于此事宜的政策的大会 A36-15 号决议的摘录。

第八十一条

现有协定的登记

本公约生效时，一缔约国和任何其他国家间，或一缔约国航空公司和任何其他国家或其他国家航空公司间的一切现行航空协定，应立即向理事会登记。

第八十三条

新协议的登记

任何缔约国在不违反前条的规定下，可以订立与本公约各规定不相抵触的协议。任何此种协议，应立即向理事会登记，理事会应尽快予以公布。

大会决议

A36-15: 附录 A, 第 I 节 (摘录)

.....

鉴于大会反复强调，各缔约国有义务遵守《公约》第八十三条的规定，根据《在国际民航组织登记航空协定和协议的规则》尽快在理事会登记有关国际民用航空的所有协议；

.....

大会:

.....

3. 敦促所有缔约国按照《公约》第八十三条和《在国际民航组织登记航空协定和协议的规则》在国际民航组织登记有关国际民用航空的合作协定和协议；

.....

8. 要求理事会定期审查航空协定和安排的登记规则，以期简化登记过程；

9. 要求秘书长提醒各缔约国毫不延迟地登记航空协定和协议的重要性，并应要求向缔约国提供在理事会登记航空协定和协议方面的援助；和

.....

B. 航空器的租赁、包用和互换

8.2 第八十三条分条—大会在其 A23-2 号决议中批准的对《芝加哥公约》的一项修正——涉及与航空器的租赁、包用或互换有关的将公约规定的国家某些责任的转让问题。大会的其他两项决议，A23-3 和 A23-13，也涉及这一问题，重点阐述了该条款的批准及便利有关功能转让的某些措施等问题。第八十三条分条于 1997 年 6 月 20 日对批准它的国家开始生效，截止到 2008 年 7 月 21 日，已有 156 个国家予以批准。

近年来，随着航空运输自由化的趋势，在国际运营中使用租赁航空器日益增多，这也引起管理方面的越来越多的注意。国际民航组织对此问题进行了处理，并为各国制定了一些指南，包括关于租赁的示范条款（见附录 4—ATConf/5 结论、示范条款和建议，以及附录 5—《航空运输协定范本》），以及关于实施第八十三条分条的指针（载于 Cir 295 号通告）。关于航空器租赁的额外资料载于 Doc 9626 号文件第 4.7 章。

第八十三条分条

某些职责和义务的转让

- a) 尽管有第十二条、第三十条、第三十一条和第三十二条（a）款的规定，当在一缔约国登记的航空器由在另一缔约国有主营业所或永久居所的经营人根据租赁、包用或互换航空器的协议或者任何其他类似协议经营时，登记国可以与该另一国通过协议，将第十二条、第三十条、第三十一条和第三十二条（a）款赋予登记国对该航空器的职责和义务转让至该另一国，登记国应被解除对已转让的职责和义务的责任。
- b) 上述协议未按照第八十三条的规定向理事会登记并公布之前，或者该协议的存在和范围未由协议当事国直接通知各有关缔约国，转移对其他国家不发生效力。
- c) 上述（a）款和（b）款中的规定对第七十七条所指的情况同样适用。

大会决议

A23-3: 批准将第八十三条分条纳入《芝加哥公约》的议定书

大会:

已通过关于对《芝加哥公约》进行修正，增加新的第八十三条分条的 A23-2 号决议，

敦促所有缔约国对其国家法律完成任何必要的修改并尽速批准该项修正。

A23-13: 国际运营中航空器的租赁、包用和互换（摘录）

.....

大会:

.....

3. 敦促，在有利于签订航空器租赁、包用和互换—特别是航空器的干租—协议的情况下，该航空器的登记国在认为必要的限度内，按照《国际民用航空公约》附件6的规定将其责任委托给经营人所在国；

4. 敦促在此情况下，如必要，经营人所在国根据需要的程度修改其国家规章，使其能够接受这一责任的委托并责成经营人履行附件6规定的义务；

5. 要求其法律规定禁止航空器的租赁、包用或互换的所有缔约国及时地审查这些规定，废除禁令并扩大其权限，以便各缔约国能够作为经营人所在国更好地行使给予它们的新职责和责任；和

.....

C. 机场和航行服务的费用

8.3 《芝加哥公约》第十五条规定了机场费用和类似费用的基本原则。国际民航组织在该领域制定的进一步的详细政策性指导载于 Doc 9082 号文件 —《国际民航组织关于机场和空中航行服务收费的政策》，而补充性的实际指导载于 Doc 9562 号文件 —《机场经济手册》，及 Doc 9161 号文件 —《航行服务经济手册》。下文转载的是载于大会 A36-15 号决议附录 F 中的关于机场和航行服务费用的持续政策的合并声明。

国际民航组织的原则对费用和税款进行了区别，费用是指为支付提供民用航空设施和服务的成本而征收的款项，而税款则是指为增加用于非航空目的的国家或地方政府的收入而征收的款项。国际民航组织还为各国的征税制定了单独的政策性指导原则，这方面的内容包含在 Doc 8632 号文件中，本文件第 6 部分 D 节也谈及了这一问题。

第十五条

机场费用和类似费用

一缔约国对其本国航空器开放的公用机场，在遵守第六十八条规定的情况下，应按统一条件对所有其他缔约国的航空器开放。为航行安全和便利而提供公用的一切航行设施，包括无线电和气象服务，由各缔约国的航空器使用时，应适用同样的统一条件。

一缔约国对任何其他缔约国的航空器使用此种机场及设施可以征收或准许征收的任何费用：

- a) 对不从事定期国际航班飞行的航空器，应不高于从事同样飞行的本国同级航空器所缴纳的费用，
- b) 对从事定期国际航班飞行的航空器，应不高于从事同样国际航班飞行的本国航空器所缴纳的费用。

所有此类费用应予公布，并通知国际民航组织，但如一有关缔约国提出意见，此项使用机场及其他设施的收费率应由理事会审查。理事会应就此提出报告和建议，供有关的一国或几国考虑。任何缔约国对另一缔约国的任何航空器或航空器上所载人员或财物不得仅因给予通过或进入或离开其领土的权利而征收任何费用、税款或其他杂费。

大会决议

A36-15: 附录 F — 机场和航行服务

第 I 节 收费政策

鉴于 Doc 9082 号文件《国际民航组织关于机场和空中航行服务收费的政策》中的国际民航组织政策对收费和税收作了概念上的区分，即“收费是旨在并专门用于收回提供民用航空设施和服务所付成本的一种款项征收，而税收是旨在提高通常不全部用于、也不根据具体成本地用于民用航空的国家或地方政府收入的一种款项征收”；

鉴于有关航空器发动机排放的款项征收和基于市场的选择方案的事项，已在大会 36-22 号决议《国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明》中单独提及；

鉴于《公约》第十五条确定了实施和公布机场和空中航行服务收费的依据；

鉴于已指示理事会拟订建议，以便在国际民用航空机场和空中航行服务的提供者收取费用以收回提供这些服务所付成本并从中产生其他收入所依据的原则问题上，以及在就此所采用的方法问题上对缔约国提供指导；和

鉴于理事会已通过了并在必要时修订了，且在 Doc 9082 号文件中公布了《国际民航组织关于机场和空中航行服务收费的政策》；

大会：

1. 敦促各缔约国确保《公约》第十五条得到充分遵守；
2. 敦促各缔约国依据《公约》第十五条表述的和 Doc 9082 号文件《国际民航组织关于机场和空中航行服务收费的政策》中补充表述的原则收回其为国际民用航空提供或共同提供机场和空中航行服务所付的成本，而不论机场和空中航行服务运营的组织结构如何；
3. 敦促各缔约国确保机场和空中航行服务收费仅用于支付提供民用航空设施和服务所付的成本；

4. 敦促各缔约国遵照《公约》第十五条尽一切努力公布并向本组织通报一缔约国因任何其他缔约国的航空器使用空中航行设施和机场而可能征收或允许征收的任何费用；和

5. 要求理事会确保载于 Doc 9082 号文件的指导原则和咨询意见是最新的并对各缔约国的要求做出反应。

第 II 节 经济和管理

鉴于在处理日益增长的交通量中，全球提供机场和空中航行服务的成本继续上升；

鉴于各缔约国正越来越多地强调提高提供机场和空中航行服务的财政效率；

鉴于应在机场和空中航行服务提供者与航空承运人及其他用户的各自财政利益之间保持平衡，而且应该以促进提供者与用户之间的合作为基础；

鉴于各缔约国呼吁本组织提供旨在公平收回机场和空中航行服务成本的咨询意见和指导；

鉴于各缔约国正日益将机场和空中航行服务的运营交给商业化和私有化的实体，而其对于《公约》及其各附件中规定的各国的义务和国际民航组织在经济领域的政策和指导材料可能缺乏认识 and 了解，而且各国正在使用多国设施和服务，以履行其依据《公约》第二十八条所承担的义务；和

鉴于理事会已经通过了关于全球导航卫星系统（GNSS）成本分摊的临时性政策指导，以确保所有用户得到公平待遇；

大会：

1. 提醒各缔约国，在机场和空中航行服务方面，其依据《公约》第二十八条所承担的义务仍由其独自负责，而不论何种实体实施有关的机场和空中航行服务；

2. 敦促各缔约国在收回多国空中航行设施和服务成本方面进行合作，并考虑使用理事会关于全球导航卫星系统成本分摊的临时性政策指导；

3. 要求理事会继续制定国际民航组织的政策和指导材料，以便在机场和空中航行服务的提供和运行方面促使其效率有提高和成本效益有改善，包括在提供者与用户之间建立良好的合作基础；

4. 要求理事会继续完善其关于全球导航卫星系统成本分摊的政策指导以及在技术、法律和经济方面的协调,包括成本效益的相互适用性；

5. 要求理事会推行国际民航组织关于使用费的政策及相关的指导材料，包括组织上和管理上的建议，以便增强各国、各商业化和私有化的机场和空中航行服务实体对其的认识和了解；

6. 要求理事会保持对机场和空中航行服务的经济状况的审查，并每隔一定适当的时间就此向各缔约国提交报告；和

7. 敦促各缔约国尽一切努力，尽可能毫不延迟地提供有关其机场和空中航行服务的财政数据，以使理事会能够提供此类咨询和编写此类报告。

D. 国家补助和补贴

8.4 1994年召开的世界航空运输会议(ATConf/4)涉及了这一问题，该会议提出下述管理协议供各国考虑。2003年召开的第五次世界航空运输会议(ATConf/5)也在服务的可持续性及其保障的更广泛的背景下审议了这一问题，并得出一些结论(见本文件附录4)。

AT Conf/4 建议的管理协议

各方：

- a) 认识到国家补助/补贴会给一家或多家本国的航空承运人带来同一国际市场上的竞争对手不能得到的财务利益，这会扭曲国际航空服务贸易并构成或支持不公平的竞争做法；
- b) 因此同意采取透明而有效的措施，确保向某些航空承运人提供的国家补助/补贴不给其他竞争的航空承运人带来不利的影响。

E. 国际航空邮件

8.5 本组织在国际航空邮件领域的政策已经合并到大会 A32-17 号决议的附录 H 中。

大会决议

A36-15: 附录 H — 航空邮件

鉴于大会就国际民航组织在国际航空邮件领域的工作一直不间断地发出指示；

大会：

1. 敦促各缔约国在制定国际航空邮件领域的政策时，尤其是在万国邮政联盟的会议上考虑到对国际民用航空的影响；和
2. 指示秘书长根据要求，向万国邮联提供随时可以获取的具有事实性质的信息。

F. 航空燃油

8.6 第二次航空运输会议提出了以下有关燃油供给和储备的三项建议。第一项建议涉及燃油的供给和根据

运力进行分配的后果；第二项建议涉及对航空公司成本、航空公司的生存和技术变化三者之间联系的认识；经航空运输管理专家组 1997 年修订的第三项建议（AT Conf/2 建议 28），寻求加强各缔约国之间就燃油供给及燃油储备方法的信息传播方面进行的磋商。

AT Conf/2 建议 5

认识到国际民用航空的燃油供给可能会成为严峻的问题，并且可能有必要在用户之间实行定额供给的方法；

认识到按任何定额供给制度获得的燃油配额可能限制航空公司运力的提供，使人们对“公平均等机会”原则产生疑问；

建议所有缔约国应尽可能确保在公平、无差别对待的基础上，以其各自国内市场上现行的价格为批准的运行提供足够的燃油。

AT Conf/2 建议 27

1. 建议，为了公众的利益，各缔约国在考虑航空公司提高运价，包括提高与燃油相关的费用时，应考虑航空公司业需要持续生存的重要性，使技术的进一步变化（如更加高效的设备的研制）带来的消费者利益能够保持下去；

2. 建议鼓励各缔约国继续推行符合安全标准的做法，这些做法的目标是使航空公司经济有效地使用燃油资源，特别是当它们与将影响航空公司成本因而会影响其运价的机场设施、空中交通管制和其他技术管理程序有关时。

AT Conf/2 建议 28

建议理事会鼓励加强各缔约国之间的磋商，以：

- a) 预报并在可能情况下减轻与航空公司的航空燃油供给有关的问题；
 - b) 确保在可能最广泛的范围内传播以下方面的信息：储备航空燃油和降低航空燃油费用的经验和方法，以及采取何种方法可确保燃油储备做法的实施方式与其他用户相比不歧视航空业。
-

附录 1

不定期航班的指导原则

关于国际不定期航班的管理,《芝加哥公约》第五条允许一国为此种航班在其境内上下旅客、货物或邮件规定规章、条件或限制。航空运输特别会议(1977年)一致认为,在此领域的最终目标是达成旨在确保国际定期和不定期飞行能够以允许这两类航班高效、经济运营的方式,共同满足公众需要的政策。尽管航空运输服务管理专家组进行了大量的努力,仍未能就适用于全球范围的这种政策达成一致。因此,该小组选择制定可包括各种国家政策和目标的指导原则。第三次航空运输会议(1985年)建议,该专家组制定的管理不定期航班的指导原则以适当的形式包括在 Doc 9440 号文件中。下文相应地转载了 28 条指导原则(指导原则的叙述顺序并不表示其相对重要性)。

然而,应当指出,随着航空运输业的发展和管理的自由化,尤其是自 20 世纪 90 年代以来,越来越多的国家对不定期运营采取了自由化的政策;一些实际上已取消了定期和不定期航班之间的管理差别。关于不定期航班管理的额外信息载于 Doc 9626 号文件第 4.6 章。

1. 适用于不定期航空运输服务的管理手段,如果国家予以使用,可服务于不同的国家目的,特别是可确保对定期航班以及根据公用事业义务运营的定期航班承运人的生存提供足够的经济保护。但是,各国应该避免采取过度严格的管理手段,使不定期(包机)航班不可能运营、效率低下或不经济,因为这两种类型的航班在以不同的方式共同满足着公众的需要。

2. 应该确保包机飞行和不定期飞行承运人在经济上能够生存,因为它们对公众是重要的,且容易受定期航班的竞争性票价及有关条件的影响,但是,不要采取可能损害定期航班的管理手段或措施,以保证市场在整体上能得到安全、公正和有序的发展。

3. (考虑到 1952 年理事会关于“定期国际航班”的定义的经修订的注释 6)使定期和包机飞行维持在一个可接受的比例关系上的目标,意味着承认这样一个概念,即:当采取严格的管理手段时,包机飞行的数量可能被削减。采取不太严格的或最低限度的手段可以得到相反的结果。

4. 如果目标是允许包机飞行始发地国和目的地的承运人有分享现有运输量的合理机会,应避免各国单方强加差别对待的管理手段及航空公司采取诸如掠夺性定价等不公平的市场做法。各国还应该防止有害于航空运输发展的任何做法,比如要求向国家承运人付费(如“无异议费”)。

5. 包机飞行的某些管理手段与适用于可比定期航班运营的条件之间如果存在差别,应在可能和认为必要的情况下减少或消除这些差别。在运营高峰期间或在没有定期航班的特定地区,尤其应该减少或消除这样的差别。

6. 各国应在多边层面上为不同类型的包机飞行努力制定和协调可接受的管理手段,但要确保各国具有足够的灵活性以满足其国家的优先事项和需要。当具备协调的国际管理规章时(比如,在地区性民用航空机构内),各国应尽力予以实施。

7. 在可能的情况下，对不向公众开放的不定期航空运输活动应施加最低程度的管理手段，以此作为一项经济政策或行政管理简化措施。在可能的情况下，人道主义或紧急飞行、出租飞行和救护飞行应在对等的基础上免受任何管制措施的制约，只需事先申报飞行计划。

8. 为确保包机飞行管理手段的有效性，各国应该采取适当的措施，监督这些管理手段的遵守和执行情况以及根据需要更新执行机制。比如为了执行管理手段，欧洲民用航空会议（ECAC）建议根据违章的严重程度和/或重复的次数，逐步采取下述的措施：

- a) 认真调查违章的原因；
- b) 拒绝批准请求；
- c) 吊销批准；
- d) 罚款；
- e) 对公然违章事件拒绝载运权；和/或
- f) 其他适当的制裁。

9. 因为与其他类型的不定期飞行相比，所谓“计划的”或“定期的”包机飞行对定期航班的竞争性影响要大，因此，各国似应在它们各自的管理规定中将这种包机飞行及其他种类的不定期航空运输飞行加以区别。

10. 来自所谓“计划的”或“定期的”包机飞行的竞争，在各国认为必不可少的情况下，不应妨碍足够次数的定期直达航班获得或维持经济生存能力。

11. 对于不定期航班的管理手段，如果在一具体市场上使较大部分的公众不能或不愿意使用这种航班或不能或不愿意满足施加的条件，将被认为加入了“重大的限制”。“重大的限制”通常的特征是：使不定期的航空运输有效地限于低价的休闲性和任意性旅行，或旅客和货物的专门运输。专门的包机飞行包括，但不限于下述的种类：

- a) 同一组织成员团体
- b) 共同目的和/或专项活动
- c) 学生
- d) 流动工人
- e) 民用/军用包机
- f) 宗教（朝圣者）
- g) 人道主义/紧急飞行

- h) 出租/救护飞行
- i) 自己使用/实体/单一实体:
 - 难民
 - 运动队
 - 船员
 - 鼓励性活动（销售/生产力）
 - 土地销售

12. 适用于不定期（包机）飞行的旅行和其他限制条件，不应超过为了区分定期和不定期航空运输所必须的限制以及各国为了公共利益保持这两种航班间平衡所必须的限制。

13. 缺乏“重大的限制”会削弱定期和不定期（包机）航空运输之间的区分。在这种情况下，可按照对1952年国际民航组织理事会有关定期航班的定义经修订的注释，将不定期（包机）航班重新划分为定期航班，或者，各国可对这两类航空运输实施相似的管理手段。

14. 在遵守《芝加哥公约》第五条的情况下，一国未事先与另一国磋商，不对另一国的不定期（包机）航班的运力直接施加控制，并应考虑各种因素，包括使不定期（包机）飞行在大多数情况下能够生存下去的需要。

15. 在单边管理框架中，各国始终保留根据公约第五条为了公共利益批准或不批准包机飞行的权利。然而，各国可决定通过国际协定，如1956年的《欧洲不定期航班商业权利的多边协定》，限制这一斟酌决定权。

16. 关于包机飞行的管理手段无论何时实施，都应该公平、合理、无差别对待、清楚且随时可有书面文本、目的不累赘，而且使书面工作要求和程序上的耽误维持在最低限度。（例如，对不定期飞行的运营许可最少的程序要求的一个例子见第十版的附件9，2.41和2.42）。

17. 每当制定与包机飞行有关的管理手段，或各国在实施中出现分歧时，各国间的磋商，或如果可行，双边或多边协定可以确立或增加国家间的合作和协调，以便尽量避免由于规章的冲突可能引起的问题。

18. 当各国考虑最好最少地使用管理手段，或在可能情况下不使用这些管理手段时，便会发现限制包机飞行数量或种类的手段大多是没有必要的。比如，最少地使用或不使用管理手段可在诸如批准小飞机飞行或人道主义飞行等不同情况时发生。当始发地国和目的地国均避免使用管理手段，或相互同意不使用管理手段时，这种情况也会发生。但是，为保护消费者的资金、履行政府间的协定或为保持礼让与互惠等采取的管理手段仍然是需要的。

19. 各国应该记住，对不定期航班采取的任何管理手段都可对所提供的这种航班的需求及其数量造成影响，就像价格、航线、市场准入和类似的因素可影响定期航班运力的需求和供应一样。

20. 为了保护不定期（包机）航空运输的消费者免受因航空承运人、包机人或其代理人不履约而造成的损失，对这些经营人的管理和监督应确保它们具有履约资格能力，存放履约保证书、其他担保及适用的公约、协定或国家法规所要求的足够的赔偿责任总额的证据等可部分地体现这种资格。

21. 在鼓励航空运输竞争的过程中，应特别注意可能出现的有害的掠夺性或倾销性做法，这些做法可能反过来给整个国际航空运输市场，特别是给国际不定期航班市场造成卡脖子竞争或寡头控制或垄断的局面。

22. 当寻求扩大客运和货运市场时，应考虑到资源的限制，诸如：航路、机场和环境限制，当国家认为提供不定期航班不如提供定期航班那么重要时，就更应该这样。

23. 当允许不定期航班经营人在两点间没有直达航班的地点提供这种航班时，为了对定期航班提供充分的经济保护，不应该忽视对定期航班的合理的衔接航班。

24. 当考虑最少地使用适用于不定期飞行的管理手段时，应认真审查对不定期飞行采用的某种特殊手段的目的，如果该目的只能通过采取这样的手段才能适当实现，则应保持这样的手段。

25. 认识到各国目的不同以及运营领域的多样性，出版和公布现行的国家不定期飞行规章可为其他国家、航空承运人和用户提供有益的帮助。

26. 有些国家愿意鼓励低价运输的普遍发展，不以保护其定期航班为主要目的，而是对以下方面感兴趣，可以将对包机航班的管理降至最低程度，有时甚至可取消管理：

- a) 大量增进入境的旅游业；
- b) 为其用户提供尽可能最低的价格；
- c) 扩大客运和货运市场；
- d) 作为总的经济政策或为了简化行政管理，将限制减少到最低程度；或
- e) 满足季节性或偶然性的周期性需求。

当取消管理手段似乎使定期和不定期航班之间的差别不再重要时，不应该认为这两种不同类型的航班就一定难以区分了。

27. 有些国家想鼓励入境旅游业而同时又要保护其定期航班时，可批准包机飞行，但这些包机飞行从外国始发的门户点不得与其定期航班航空公司所用的门户点相同。

28. 可以保留包机飞行某些管理手段与适用于定期航班的条件之间的差别，其目的是保持定期和不定期航班之间预期的关系，并确保为定期航班提供足够的经济保护和确保定期航班承运人的生存能力。

附录 2

关于避免或解决竞争法适用于 国际航空运输所引起的冲突的指导材料

1985 年，第三次航空运输会议通过了建议 5，吁请理事会“作为高度优先事项制定适当的指导材料，避免或解决国家竞争法适用于国际航空运输过程中，特别是双边航班协定条款受到影响和据称涉及域外适用时所引起的各缔约国之间的冲突”。随后，理事会批准了建议 5，秘书处在由来自各缔约国和国际组织的专家组成的小组的帮助下，对此进行了研究。

经过研究，制定出了一份指导材料，其内容包括适用于各国的多项具体指导原则及其解释性说明，以及一项可以纳入双边航空运输协定的示范条款。继 1988 年 9 月航空运输委员会对此进行审查后，理事会于同年 11 月决定将指导材料分发各国。本指导材料虽然对各国不具任何约束力，但有助于避免或解决国家竞争法、政策和惯例适用于国际航空运输过程中出现的冲突。

本附录转载的指导材料，摘自 1989 年出版的国际民航组织通告 215-AT/85。

引言

在如何促进或限制国内和国际商业活动中的竞争方面，各国都有自己的政策、惯例、通常还有法律。由于所涉国家立场的多样性，当一国的竞争法实际适用于或可能适用于他国的商业实体时，国家之间容易出现冲突。国际航空运输是一种商业活动，各国对实行多大程度上的保护、竞争和行业合作为可取持有迥然不同的观点。因此，这一领域中的单边竞争行为增加了国家间冲突的可能性。一国以不被另一国认可的竞争法或惯例单方面管理该另一国航空公司的航班活动，很可能增加对国际航空运输带来不利影响的国际间冲突。

下述有关避免与解决冲突的指导材料包括指导原则及其说明，以及一项可以纳入双边航空运输协定的示范条款。当把某一国家或某一国家集团的竞争法实际适用于或可能适用于国际航空运输时，特别是在域外适用的情况下，就会实际引起或可能引起与另一国或另几国航空运输关系上的冲突，本指导原则就是要在发生这种情况时为各国提供帮助。需要说明的是，下文凡提及“竞争法的适用”之处，也包括有关竞争的政策和惯例的适用，这些都是更广泛的政府行为的组成部分。

许多国际机构，包括经济合作与发展组织（OECD）、国际商会（ICC）和国际法律协会（ILA），已经制定出关于国家竞争法域外适用的普遍问题的建议材料。此外，几个关于竞争法程序与合作方面的双边协议业已存在。虽然其适用范围大大超出航空运输领域的这些材料对本指导材料的制定颇具补益且不无关联，但国际民航组织的这一指导材料专门针对的是与国际航空运输相关的争议。此外，本指导材料意在全面涉及国际航空运输领域，并努力考虑到国际民航组织各缔约国在这一问题上的各种观点。

指导原则

下述各项指导原则都伴以解释性说明，用以阐述该指导原则的重点，或说明适用范围或意图。因为在避免

冲突与解决冲突之间并非总有严格的界限，所以指导原则在这二者之间也没有加以区分，而是以从避免冲突的原则和程序到解决冲突的原则和程序的逻辑发展顺序予以编排。

指导原则 A

各国应保证，本国的竞争法、政策和惯例及其在国际航空运输中的适用，应与相关国际协定为其规定的义务相一致。至于此类法律、政策和惯例或其变更的采用，各国应提供听取任一有关外方观点的机会，并在其他一国或几国提出要求时，说明这些法律、政策和惯例或其变更对该国或几国的国际航空公司活动的影响程度。

说明：航空公司业广泛关注的一个问题是合作活动的法律确定性。近年来，许多国家修订了它们的竞争法，在一些情况下还把航空运输纳入其范畴。这样做的一个后果是对航空公司来说有一段不确定时期，并需要采取措施对修订的竞争法对国际航空公司及其活动的任何实际适用或拟议适用做出说明。指导原则 A 载有旨在规范这种情况的原则和程序，其重点是与现有国际航空运输规章，特别是双边规章保持一致。预计各国都在力争使本国立法与其国际承诺取得和谐。本指导原则及后面的指导原则中使用的“竞争法、政策和惯例”含义很广，这是有意的，因为有些竞争法制度可能包括一些甚至全部条例、规章、命令、政策声明、行政指导和程序。

指导原则 B

一国在实施本国竞争法、政策和惯例时，应全面地和设身处地地考虑其重大国际航空运输利益可能受到影响的其他国家提出的观点，并注意国际礼让、节制及克制原则。

说明：本条指导原则阐明了一些有关国际原则和惯例，以指导各国在国际航空运输利益受到影响时如何实施本国的竞争法。“礼让”是国际航空运输中经常使用的概念，也是围绕国家立法域外适用和管辖权问题建立的司法规则、学说和程序的重要方面。它意味着一个国家或其机构要尊重另一个国家或其机构的行为。在国际法中，“礼让”通常不被认为是一项有约束力的义务，而只是礼节问题，其适宜性和适用性应视情况而定。

指导原则 C

如果一些国家的竞争法、政策或惯例可能在国际航空运输关系中引起实际的或可能的冲突，这些国家应进行协商，就什么样的竞争法、政策或惯例适用于这种关系，以便给予各航空公司尽可能最大的法律确实性同时尽可能避免潜在的冲突，寻求达成谅解。

说明：指导原则 C 重点强调合作与法律确定性，并鼓励各国就什么样的竞争法（如果有的话）适用于其航空关系达成谅解。一项“谅解”可以是一个协议，也可以是一个不能称为协议但据信可以用来解决具体豁免权问题的文件。

指导原则 D

当竞争法、政策和惯例在国际航空运输中的适用可能引起国家间管辖权或政策问题上的争端时，各国应参考相关国际承诺和国际关系中的惯例，例如，通知、协商、礼让和合作；各国应认真权衡其他国家在这些问题上的利益。

说明：本条指导原则涉及冲突的解决，并对关于避免冲突的指导原则 B 加以补充。它敦促在竞争法的适用引起争端时，运用某些国际关系惯例。这里，竞争法的适用可以是公共的，也可以是私人的。同样，利益的权衡可以是公共的，也可以是私人的，尽管对由国内法庭权衡外方利益的概念是有争议的。

指导原则 E

竞争法在国际航空运输中适用时，由另一国引起的与该另一国重大的国家利益或政策有关的任何冲突，应在国家法律和政策允许的范围内，作为两国的国际关系问题，由其政府的行政部门或机构解决。

说明：竞争法在国际航空运输中的适用所引起的冲突，从本质上讲属于国际关系问题，但它也可能涉及到一个国家的不同部门或机构。本指导原则强调，一旦涉及到他国的重大国家航空运输利益或政策，政府行政部门应为解决冲突的核心部门。本指导原则使用了“在国家法律和政策允许的范围内”一语，说明承认可能存在宪法或行政限制，致使可以超越国家行政部门的控制提起私诉。

指导原则 F

在不损害各国利益保护权的前提下，当由于一国将其竞争法、政策和惯例适用于同另一国签署的航空运输协定的执行有关的事宜而发生潜在的冲突时，有关国家应在采取可能加重冲突的任何单边行动之前，首先采用双边协商程序。

说明：在过去四十年里，双边航班协定已在不同程度上准许航空公司的合作做法有所发展，但协商程序始终是一个未曾改变的、重要的特点。在国家政策被重新估价，管理环境面临压力与变革的时代，本指导原则申明：每当潜在的竞争法冲突涉及到双边协定所涵盖的问题时，就应在采取单边行动之前优先采用协商程序。但是，这一优先不能排除该国有维护本国利益的起诉权。这方面的例子包括任何航空公司合作做法，例如协定所批准或认可的多边运价协调等。

指导原则 G

一国根据其竞争法进行可能影响另一国重大国际航空运输利益或政策的调查或诉讼时，应在可能时提前通知该另一国，并根据要求与其进行协商。协商应阐明每一国的特殊利益和所关心的问题，并旨在避免、最大限度地缩小或解决两国之间可能出现的任何冲突。

说明：当一国认为另一国的竞争法诉讼影响了其利益或政策时，双方并不一定总签订有双边航班协定。本指导原则意在涵盖所有竞争当局采取强制行动的情况。虽然采取行动的国家应承担本指导原则中所述的通知另一可能受影响的国家的责任，但后者则应主动要求协商。采取行动的国家应尽早发出通知，以便能够为本指导原则中规定的目的使用协商机制。

指导原则 H

如果一国得知根据其竞争法提起了一项私诉，并且该项私诉可能影响另一国的重大国际航空运输利益或政策，它应通知该另一国，并根据其要求与之协商。

说明：本指导原则是对指导原则 G 的补充，并涉及到私诉。它还包括“通知”与“协商”的概念，但与指导原则 G 有所不同，因为这里的“通知”必然是事后行为，原因是要提前通知一项私诉难度很大。此外，本指导原则并未像指导原则 G 那样规定协商的目的，但是，磋商根据其含义，仍是阐明利益、避免或解决可能冲突的一个机制。

指导原则 I

当根据一国的竞争法已经提起一项私诉，而且这一私诉可能影响另一国重大国际航空运输利益时，提起诉讼的所在国应为该另一国接触司法机构提供便利，并（或）在必要时向该机构提供信息。信息可包括本国的对外关系利益以及该另一国告知的该国的利益。如果可能，还应提供与该另一国就该项诉讼所进行的任何协商的结果。

说明：尽管宪法和行政安排可能排除对司法过程的外界干扰，但许多国家都承认有必要允许与诉讼有间接关系，但能够通过自愿提供相关意见或信息来帮助司法部门的方面或机构接触司法系统。在一些制度中，这被称为“法院之友”，其他国家还允许这一概念的变异形式。本指导原则提出这种概念，但把使用该概念的责任交给了利益受影响的国家。如果是诉讼发生国接触其司法部门，本指导原则指明了可阐明的事项。如果允许受影响的国家接触司法部门，该国一定会表明自己的利益。

指导原则 J

各国应根据适用的国际义务，并在国家法律或政策不禁止的范围内，在允许其航空公司或其他国民向另一国的主管当局透露与竞争法诉讼相关的信息方面进行合作，但这种合作或透露不得有悖于本国的重大国家利益。

说明：合法提供材料或透露信息的程序，特别是在竞争法私人诉讼中执行这些程序，是一个有争议的和引起冲突的大问题。针对其他国家广泛透露信息的做法，一些国家纷纷出台了“抵制立法”。透露信息方面的合作如果与国际义务、国家利益相一致，应受到鼓励。本指导原则仅旨在为使用一项可能引起冲突的惯例确定某些标准。“国际义务”不仅指双边协定，还指 1970 年《关于从国外得到民商事案件证据的海牙公约》为各缔约国制定的义务与要求。该公约不仅涉及了国家对另一国司法机构提出的透露信息要求的处理和执行问题，还允许成员国拒绝提供帮助或透露信息，如果这样做会损害其主权的话。

指导原则 K

当一国竞争法当局提起的诉讼是与另一国所举行协商的主题时，提起诉讼的所在国不应要求透露发生在该另一国的情况，该另一国也不应使用可能针对这种透露制定的任何所谓的“抵制立法”。

说明：本指导原则也拟在控制冲突局面，并涉及一方对透露信息程序的使用以及另一方对“抵制立法”的使用。它敦促双方在协商仍在进行时不要在这两方面采取行动，以争取最大机会解决这一问题。本指导原则仅适用于就一国竞争法当局提起的诉讼举行的协商。本指导原则并不适用于私人诉讼，这部分地由于对透露信息程序的控制权可能掌握在司法机构手中。

指导原则 L

如果一个国家集团使用共同的竞争法、政策和惯例，或订有多边协议，上述指导原则在相关情况下经适当变通后应适用于处理彼此间的关系。

说明：这最后一条指导原则将上述所有指导原则扩大到在相关的情况下适用于建有适用于其每个成员国的竞争法制度的国家集团。现有数个此类集团，其中最著名的是欧洲共同体。在《罗马条约》中提出并由委员会规章与指令及欧洲法院的决定进行补充的共同体竞争标准日渐频繁地适用于共同体内的航空运输活动。非共同体经营人对共同体内航空运输活动的长期影响还不明确，但发生冲突的可能性是存在的，因为“影响论”在共同体竞争法制度中得到承认。

竞争法的示范条款

下述示范条款意在为已有或可能会有双边协定并在其航空运输关系中遇到过或可能遇到国家竞争法的适用引起的问题的任何两国提供全面的但可变通适用的指导。各国是否在其双边协定中使用该条款完全是可以选择的。例如如果双方赞同使用合作性的航空公司做法，而双方都没有竞争法，本条款将没有多少实用价值。本条款也无意取代任何现有程序。总而言之，它谋求加强避免与解决冲突的双边机制，将航空运输中竞争法标准的适用所产生的问题引入双边框架中。本条款以上述指导原则中的概念和原则为主要依据。

示范条款

第“X”条 竞争法

- (1) 缔约双方须将其任何根据本协定可能影响航空运输服务运营的竞争法、政策和惯例及其更改，以及其特殊目的相互告知，并明确负责其实施的主管当局；
- (2) 缔约双方须在各自法律和规章许可的范围内，通过就任何拟议的航空公司做法是否与其竞争法、政策和惯例相一致提供指导来帮助对方航空公司；

- (3) 缔约双方如果认为在各自竞争法、政策和惯例的适用与同本协定的执行相关的事宜之间可能存在不一致，须相互告知；只要有任何一方提出要求，便须采用本协定所载的协商程序，确定是否存在这样的冲突，并寻找解决或最大程度地缩小冲突的办法；
 - (4) 缔约双方须将本方打算根据可能引起注意的竞争法起诉对方航空公司的意图或所提起的任何相关私诉相互告知；
 - (5) 在不损害任一缔约方起诉权的前提下，只要有任何一方提出要求，便须使用本协定所载的协商程序，并应旨在明确缔约方各自的利益和特定的竞争法诉讼可能带来的影响；
 - (6) 缔约双方须在充分考虑到每一缔约方的相关利益和可达到该竞争法诉讼目的的其他方法的情况下，力争在协商中达成协议；
 - (7) 如果没有达成协议，每一缔约方须在其竞争法、政策和惯例的实施过程中，对另一缔约方提出的观点给予充分的和设身处地的考虑，同时还须注意国际礼让、节制和克制；
 - (8) 根据其竞争法已经提起私诉的缔约方，须为另一缔约方接触相关司法机构提供便利，并（或）在必要时向该机构提供信息。这种信息可包括本国的对外关系利益以及另一方告知的该另一方的利益。如果可能，还包括就该项诉讼与另一方举行的任何协商的结果。
 - (9) 缔约双方须根据适用的国际义务，并在国家法律或政策不禁止的范围内，在允许其航空公司或其他公民向对方主管当局透露与竞争法诉讼相关的信息方面进行合作，但这种合作或透露不得有悖于本国的重大国家利益。
 - (10) 当一方竞争法当局提起的诉讼是该方与另一方所举行协商的主题时，在其领土内提起诉讼的缔约方在尚未取得协商结果时，不得要求透露在另一方领土内发生的情况；该另一方也不得使用任何“抵制立法”。
-

附录 3

对发展中国家在国际航空运输 经济管理中的优惠措施

1994 年的世界航空运输会议建议国际民航组织对包括“国际航空运输经济管理中的优惠措施以确保发展中国家有效参与这种运输”在内的一系列重大问题进行了研究并制定了建议。随后，理事会批准了这项建议，并由秘书处承担了这一研究，秘书处除其他外提出了一些可能的优惠措施及有关的说明。

1996 年 9 月，航空运输委员会对此进行了审查；同年 11 月，理事会决定将研究报告分发各国供其考虑，并尽可能予以使用。理事会在作出这一决定时指出，应由各国根据其具体需要和情况，决定是否、何时以及如何在其管理关系中实施任何优惠措施。大会第 32 届会议也提到这个问题，并同意敦促各国在各自航空运输关系中特别考虑发展中国家的利益和需要，并在条件许可时，给予适当的优惠措施。

秘书处的研究报告将国际航空运输经济管理方面的“优惠措施”一词定义为“各国在管理关系中认为发展中国家为有效地和持续地参与国际航空运输所需要的非对等的管理安排”。这些措施仅旨在成为发展中国家可用来增强其参与的众多手段之一。

摘自秘书处的研究报告（由 1997 年 1 月 17 日 EC 2/75-97/1 号国家信函分发）的下表列出一些可能的优惠措施。它们只是提示性的，不是相互排斥的。如果条件允许，在同一市场中可以采用一种以上的优惠措施。它们可以单边给予，也可通过双边或地区协商。应当指出的是，这些建议措施主要适用于一国通过其指定的航空公司直接提供航班参与国际航空运输的情况。

供各国考虑和在可能情况下使用的可能的优惠措施

市场准入

可能的优惠措施	说明
<p>A. 在涉及发达国家和发展中国家双方的双边航空运输关系中，市场准入可以按照发展中国家一方的不对称原则自由化（至少在分阶段扩大市场准入的初期），例如：</p> <ul style="list-style-type: none"> — 给予发展中国家的航空承运人通航更多城市的权利； — 给予发展中国家承运人感兴趣的航线上的“第五种自由”运输业务权，给予国通常不将该权利给予发达的第三方； — 允许发展中国家承运人在协议的期间内在某些航线上单方面运营； — 在协议的固定时期内，允许发展中国家扩大运力。 <p>B. 在往返于发达国家的航班的运营上，发展中国家的航空承运人比它们在发达国家的对应方有更多的灵活性，例如：</p> <ul style="list-style-type: none"> — 允许在双边市场的航线之间调整运力； — 允许在它们有兴趣的市场，包括在没有潜在许可的航线上实行代码共享； — 允许任意改变机型。 <p>C. 与发达国家签订新的自由航班协议时，允许发展中国家有一个双方同意的固定时段作为试航期。</p> <p>D. 在逐渐引入更自由的市场准入协议的过程中，可以允许发展中国家享有比发达国家之间更长的时间。</p> <p>E. 发展中国家在其之间能与与发达国家之间，以更快的节奏，享有更大的市场准入。</p>	<p>这些措施可使受益航空承运人获得在市场上确定生存地位所需的“先起步的优势”并有助于市场发展。1980年签署的中美航空运输协定就是这种安排的一个例子。根据该协定，美国指定的第二家航空公司将在美国指定的第一家承运人开航两年后才能开始运营。</p> <p>1995年签订的加拿大—美国协定，以实例说明了在两个发达国家之间是如何处理这种问题的。根据该协定，美国对加拿大三个主要机场（蒙特利尔、多伦多和温哥华）的完全市场准入要迟于其他城市三年。</p> <p>总的来说，这些措施能通过改进的市场准入和提高运营灵活性帮助发展中国家的航空公司。</p> <p>航空公司代码共享使发展中国家的航空公司能以低成本在运输业务不多的航线上运营，从而更好地行使它们的营运权。因此，如果航空公司的联合活动根据国家竞争法需要得到批准，可对给予发展中国家航空公司间这种形式的合作以豁免权予以同情的考虑。</p> <p>这会使发展中国家能够检验新签订的自由协议是否对其有益，并确保在协议不奏效时，能够纠正令人失望的结果，甚至决定退出。</p> <p>总的来讲，分阶段引入会有助于实现参与目标，使监控市场状况和竞争态势成为可能，也可作为促进更广泛应用的潜在措施，如应用于地区或多边范围内。</p> <p>美国和菲律宾于1995年达成的航班协定规定后者可在2003年分阶段实现完全市场准入，这是双方如何实现这一目标的实例。欧盟的分阶段引入其“单一市场”机制是在区域性基础上针对发达国家逐渐引入完全市场准入的又一个可比实例。</p> <p>如何能够实现这一结果的例子包括：《安第斯条约》（各成员国的承运人具有对该分区所有五个成员国的完全市场准入）；涉及加勒比地区国家的加勒比共同体和共同市场；涉及非洲国家的《亚穆苏克罗宣言》。</p>

所有权与控制标准

可能的优惠措施	说明
<p>F. 在遵守保障安全的充分安排的情况下，发达国家可放弃要求某一发展中国家的航空承运人的主要所有权和有效控制权由该国或其国民所有的权利，以允许：</p> <ul style="list-style-type: none"> — 这些国家的合资或外资航空公司经营协议航班； — 同一经济集团中的发展中国家可指定另一国的航空公司代表它经营前往第三国的营运权。 <p>G. 在遵守充分的安全安排的情况下，发达国家可放弃航空运输协定中限制使用从第三方租赁的航空器的条款，允许发展中国家的航空公司租赁现代设备经营其航班。</p>	<p>大会 A24-12 号决议中的“共同利益关系”这一概念是作为对发展中国家的优惠措施提出的（随后由世界航空运输会议采纳供广泛使用）。</p> <p>这将帮助发展中国家的航空公司引进更现代化的但昂贵的设备，提高其航班的质量，从而提高其竞争力。（各国批准《国际民用航空公约》第八十三条分条或据此制定协议，有助于实现这一目标）。</p>

进离机场时间的分配

可能的优惠措施	说明
<p>H. 在进离机场时间供不应求的机场，对于这种时间的使用将用以下两个办法给予发展中国家的航空承运人以优惠：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 当因机场接收能力增加而产生新的进离机场时间，或由于“不用就作废”规则而产生进离机场时间时，优先考虑发展中国家航空承运人的要求； 2) 在“不用就作废”规则适用的情况下，对目前由发展中国家的航空承运人使用的进离机场时间，适当放松。 	<p>现有的国际航空运输协会关于进离机场时间分配的各调度委员会，不断为处理繁忙机场的进离机场时间的分配问题提供可行的方法。但由于大多数发展中国家的航空承运人飞机较少，飞行班次通常也少于来自发达国家的同行，所以，给予它们适当的优惠，将有助于它们减少计划飞行时遇到的潜在的困难，从而有助于实现参与目标。</p> <p>欧盟已经采用有关进离机场时间分配的规章。规章规定，一定比例的新进离机场时间必须分配给新加入的承运人。在类似情况下，如发展中国家的航空承运人要求进离机场时间，特别是用于开通新航班，应被视为该集团新加入的承运人，享受类似的待遇。</p>

“商务”事项

可能的优惠措施	说明
<p>I. 发展中国家在某些“商务”领域采用自由化时可允许有较长的时间，例如地面服务、货币兑换与汇兑，雇用当地国民和计算机订座系统（例如类似国际民航组织计算机订座系统行为准则第 12 条 c 的措施）。</p>	<p>航空运输会议推荐的关于“商务”事宜的大多数的管理协议，旨在针对具体情况作出反应，确保所有航空公司享有公平的竞争环境。在某些情况下，发展中国家可能需要在地面服务、外汇管理、保护航空公司业的就业机会和开发计算机订座系统市场的保护措施等方面使用当地劳动力。根据航空运输会议提出的关于“商务”事宜的各项协议的目标需要谨慎行事，以便以优惠措施形式出现的这些协议的例外不会造成对其他航空承运人的不公正待遇。关于计算机订座系统，应当注意，拒绝引入计算机订座系统不仅会限制市场，还会限制发展中国家航空承运人在日益发展的第三国市场中的竞争机会。</p>

附录 4

第五届世界范围航空运输会议的结论、示范条款和建议

第五届世界范围航空运输会议（ATConf/5）于 2003 年 3 月 24 日至 28 日在蒙特利尔举行，其主题是“自由化的挑战和机遇”，会议审议了自由化进程的一系列监管问题。会议的核心结果反映在均以协商一致通过的一揽子结论、示范条款、建议和国际航空运输自由化总体原则宣言中。这些结果为在有保障下开展经济自由化提供了广泛的政策框架和实际指南，各国可自行地灵活使用。理事会于 2003 年 6 月审议了 ATConf/5 的结果，并决定分发给各国，以便提供指南和采取适当行动（2003 年 7 月 25 日 SC 5/1-03/71 号国家级信件）。

以下是会议在各议程项目下产生的结论、示范条款和建议。其通过的背景情况载于 Doc 9819 号文件：《世界范围航空运输会议报告》。示范条款已纳入航空服务协定范本（载于附录 5）。会议的宣言另载于本文件第 1 部分 E 节。

议程项目 1.1：自由化的背景和经验

结论

根据议程项目 1.1 — 自由化的背景和经验的文件及其随后的讨论，会议做出如下结论：

- a) 对自由化的经验进行案例分析的作法虽然在范围上具有必然的局限性，但却是将各国的经验在国家、次地区、地区或有限多边一级分析和散发的一项合适的工具。对自由化案例的研究有助于各国进一步制定其自由化的方式和政策选择；
- b) 国际民航组织应该继续制定有关自由化经验的案例研究和资料并通过恰当的方式散发。应敦促各国向国际民航组织提交上述资料以供广泛散发；
- c) 过去十年中，航空公司、机场和航行服务提供者已经在逐渐竞争的环境中变得更加商业化。商业化的动态发展和自由化的扩展将会继续相互发生作用并且彼此产生影响；
- d) 鉴于航空公司、机场和航行服务提供者之间相互依存，他们在自由化环境中的商业化和私有化对双方来说都有竞争后果和财务影响。航空公司和服务提供者之间的长期合作关系是在这种环境中产生稳定的一种方式。此外，使用磋商应该是他们相互关系中的一个重要组成部分；
- e) 各国应该尽可能预先对航空运输自由化进程所带来的交通增长对基础设施和环境的影响进行评估和预测；和
- f) 自由化可能对劳工产生各种影响，劳工应该作为一个重要利害关系人继续参与航空运输行业的发

展。各国应该执行并遵守 ILO《工作基本原则和权利的宣言》¹，并采取必要措施推动有劳工积极参与的社会对话，以此方式寻求创新并对社会负责的解决方法。

议程项目 1.2：自由化的安全和保安方面

结论

根据议程项目 1.2 — 自由化的安全和保安方面的文件及其随后的讨论，会议做出如下结论：

- a) 经济自由化对安全和保安管理具有影响，这需要在国家、双边、地区和全球各层面根据情况予以正确解决，以便确保民用航空持续安全、稳固和有序地发展；
- b) 《芝加哥公约》将遵守有关安全和保安标准和措施的责任赋予缔约各国。不论经济管理有何变化，安全和保安必须在航空运输的运营和发展中占据首要的重要位置。在自由化的经济环境中，安全和保安管理不仅必须保持，而且还应该得到加强。确保遵守适用的安全和保安标准以及加强管理监督的措施，应该成为自由化保障措施中不可少的组成部分；
- c) 当采取经济自由化时，各国应该确保商业考虑不应该损害安全和保安，并为参与任何自由化协议的各方制定安全和保安义务和责任制的明确界线。无论经济管理采取何种形式，对于任何航空器的运行，明确指明的缔约国或由缔约国指定的其他管理当局都必须在安全和保安监督责任方面有明确的联络点；
- d) 国际民航组织在制定航空安全和保安管理和监督的全球战略方面，应该继续发挥主导作用，既要权威性又要促进经济管理方面的改革。国际航空运输领域变化的管理和经营环境，要求制订能够适应各种变化并解决相关关注的新的管理方法。在达成新的管理协议之前，必须采取临时措施确保现行的安全和保安管理系统继续有效运作。应付此类挑战需要所有缔约各国、地区航空机构、航空业以及民用航空其他利害关系人无隙的国际合作和共同努力。
- e) 应该铭记许多发展中国家在自由化的进程中，对确保安全和保安所需的人力和财政资源非常有限。必须利用所有渠道，包括对国际民航组织航空保安机制、国际民航组织技术合作项目、国际航空安全财务机制（IFFAS）的捐赠以及其他补充性的地区和国际安排的支持（包括 COSCAP 和类似的合作发展项目），来援助这些国家改进安全和保安监督，并改正由国际民航组织安全和保安审计查明的缺陷；和
- f) 国际民航组织应就明确界定国家在安全和保安监督方面的责任问题进行研究，并对国际民航组织在这方面的现行规定可能提出建议修订。

¹ 秘书处注：ILO《工作基本原则和权利的宣言》文本可从以下的 ILO 网站查到：
<http://www.ilo.org/public/english/standards/decl/declaration/index.htm>

议程项目 2.1：航空承运人所有权和控制权

结论

根据议程项目 2.1 — 航空承运人的所有权和控制权的文件及其随后的讨论，会议做出如下结论：

- a) 日益增长和扩大的自由化、私有化和全球化要求在航空承运人指定和授权方面的条件实现管理的现代化，以使航空承运人能够适应动态的环境。尽管有需要解决的问题，但将航空承运人所有权和控制权规定自由化也有益处。过去在所有权和控制权的自由化方面的经验表明，这样做是可行的，而不会与缔约国对《芝加哥公约》的义务相互冲突，也不会损害国际航空运输的性质；
- b) 各国普遍支持以某种形式对管理航空承运人指定和授权的规定实现自由化。具体作法可以不尽相同，可以在某些地理区域内应用或只是简单地按照逐个案例审议，比如在近期实质上放宽国家所有权和控制权的规定、逐步减少国家所有权的规定比例、现阶段有限的改变某些经营类型（例如：不定期或货运）；
- c) 在相关的管理协议中需要有极大灵活性，以便使所有国家按照其自己选择的方法和步伐前进，同时须照顾到其他国家选择的方法；
- d) 不论自由化的形式和进度如何，应该确保安全和保安在航空承运人的指定和授权条件中保持重要位置，并且应该对自由化协议中所涉及的各方安全和保安的责任和义务做出明确的规定；
- e) 在对航空承运人指定和授权的条件实现自由化时，国家应该确保关于经济和社会影响、包括劳工问题应该得到适当处理，其他与外国投资相关的潜在风险（例如资本外逃、在保证提供航班方面的不确定性）应该得到充分的考虑；
- f) 以下 2.1.3.2 段的管理安排，为希望使其将航空运输协定中对航空承运人指定和授权的规定实现自由化的各国提供了一个实际的选择。它补充了国际民航组织已经制定的其他备选方法（包括“利益共同体”的方法），将会促进并有助于国家实现管理逐步自由化这一总目标。尽管自由化的方法和方向取决于各国根据国家利益进行选择，使用此安排可能成为更广泛自由化的催化剂。然而，一个国家使用此安排，不要求该国改变其对自己承运人的有关国家所有权和控制权的现行法律或规章；
- g) 考虑到航空运输协定框架内现有的灵活性，各国可以在短期内根据自己的选择采取更加积极的促进自由化的作法（包括协调的行动），接受外国指定的可能不符合传统的国家所有权和管理权标准、或主要经营地点和有效管理控制权标准的航空承运人；
- h) 各国可以选择在单边、双边、地区、有限多边或多边基础上对航空承运人所有权和控制权进行自由化；和
- i) 国际民航组织在促进自由化这一领域发挥了并应该继续发挥主导作用，应该推动本组织的指导，继续对进展情况进行审议，并根据需要进一步研究在逐步自由化这一更广泛的背景之下的重点问题。

在不影响地区协议特征的情况下，会议同意各国应该对下列模式条款草案给予适当审议，供在航空运输协定中自行选择使用：

“第 X 条：指定和授权

1. 缔约一方应有权以书面形式向另一方指定[一家空运企业][一家或多家空运企业][它希望的任何数量的空运企业][根据本协定]经营协议航班，并有权撤消或更改这种指定。
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]规定的形式和方法提出的申请之后，缔约一方应在最低程序性延误限度内颁发适当的经营许可，条件是：
 - a) 指定空运企业在指定方的领土内有主要营业场所*[和永久住所]；
 - b) 指定空运企业的缔约一方对该空运企业具有并保持有效的管理控制**；
 - c) 指定空运企业的缔约一方遵守第___条（安全）和第___条（航空保安）的规定；和
 - d) 指定空运企业有资格履行接收指定的缔约一方通常适用于国际航空运输服务的法律和规章所规定的其他条件。
3. 在收到第 2 段的经营许可之后，指定空运企业可以随时开始经营被指定的协议航班，条件是该企业必须符合本协定适用的规定。

综合说明：

- (i) *主要营业场所的证据依据为：空运企业在指定方的领土内按照有关的国家法律和规章而设立并组成公司，在指定方的领土内有其大量的业务和对实体设施有资本投入、支付所得税，在该国注册其航空器并以此为基地、并雇佣相当数量的该国国民担任管理、技术和运营职位。

**有效管理控制的证据依据为但不限于：空运企业持有由执照颁发当局所颁发的有效运营执照或许可证，例如航空经营人许可证（AOC）、符合指定方关于国际航空服务运营的标准，例如财务健全的证明、满足公共利益要求的能力、保证提供航班的义务；并且指定方具有并保持符合国际民航组织标准的安全和保安监督计划。

- (ii) 本条款第 2 段所规定的条件也应该在第___条（取消授权）的条款中采用。”

建议

建议 1 — 航空承运人所有权和控制权的自由化

会议建议：

- a) 航空承运人市场准入的指定和授权应该根据各国的进度和选择，循序渐进和灵活地实现自由化，

特别应对安全和保安采取有效的管理控制；

- b) 各国在国际航空运输关系中处理航空承运人的指定和授权问题时，作为自己的选择并以灵活的方式，尽可能广泛地使用模式条款中的替代标准；
- c) 各国应自行采取积极促进自由化的作法（包括协调的行动），接受外国指定的可能不符合传统的国家所有权和管理权标准，或主要经营场所和有效管理控制权标准的航空承运人。缔约国愿意将指定条件自由化，以此接受不符合有关航空运输协定中所有权和管理权规定的外国航空承运人的指定，可以通过下列方式做到这一点：
 - i) 公布接受外国航空承运人指定政策的单独宣言；
 - ii) 公布共同政策的联合宣言；和/或
 - iii) 制定具有约束力的法律文书；

同时所有可能的情况下，保障这些政策是按照非歧视和非排斥性参与的原则制定的；

- d) 指定航空承运人的国家按照国际民航组织制定的标准，对指定的航空承运人实施或者确保实施充分的安全和保安监督；
- e) 国家将其按照航空运输协定接受航空承运人指定条件的政策、规定和做法，包括保留传统标准、单独宣言或共同政策的联合宣言通知国际民航组织；
- f) 国际民航组织保持并公布各国关于航空承运人所有权和控制的政策、立场或作法的资料；
- g) 国际民航组织向那些要求制定和进一步完善 c) 段中备选方法的国家提供协助；和
- h) 国际民航组织继续跟踪在航空承运人所有权和管理权自由化领域的进展，并根据需要处理相关的问题。

议程项目 2.2: 市场准入

第 I 部分 市场准入的自由化

结论

根据议程项目 2.2 — 市场准入自由化的文件及其随后的讨论，会议做出如下结论：

- a) 自 1994 年的世界范围航空运输会议（ATConf/4）以来，在市场准入的自由化方面已取得了显著的进展，尤其是在双边、次地区和地区一级。更重要的是，各国普遍对自由化更开放和加以接受，很多国家调整了其政策和措施以迎接自由化的挑战；

- b) 过去十年的经验已证实，以芝加哥公约为基础的现行双边、地区和多边的管理体制能够而且确实并存，并且各自均能包容对航空运输进行管理的不同方式。这些体制继续提供一个可行而灵活的平台，由各国根据其具体需要、目标和情况进行自由化。天空开放和其他自由化协议的数量证明这些机制对加强自由化非常有效，应该保持这一态势；
- c) 国际航班过境协议（IASTA）对自由化和国际航班的运营是重要的。因此应该敦促各国实行、以及由国际民航组织继续推动普遍遵守和实施 IASTA；
- d) 将最惠国（MFN）待遇这一基本 GATS 原则运用于业务权仍是一项复杂和困难的事情。虽然对扩展 GATS 关于航空运输服务的附件以包括一些所谓的“软权利”以及“硬权利”的某些内容有一定的支持，但对于是否或如何这样做尚无全球性的协商一致意见。对于 GATS 是否是航空运输自由化的一个有效选择，目前也尚无定论；
- e) 虽然商业权利最大程度的多边化继续是 ICAO 的一项目标，但为交换业务权达成一项全球性多边协定，现阶段条件还不成熟。各国应继续根据自己的选择和速度，视情采用双边、地区和/或多边途径进行这方面的自由化。国际民航组织航空运输协定范本（TASAs）就自由化选择方案和方式提供了详细指导；
- f) 机场拥挤目前为止还未对各国缔结自由化的航空运输协定造成明显的制约。但是，在市场准入自由化方面，应充分考虑机场容量限制和长期的基础设施需求。必要时，航空承运人在容量有限的机场不能行使其有权行使的业务权问题可在对有关航空运输协定进行讨论的范畴内处理。在此方面，有些国家其本身机场没有起降时刻的限制，但其航空承运人无法获取起降时刻受限制机场的起降时刻，应根据国家法律和国际义务，对这些国家要求优惠待遇给予同情的考虑。
- g) 任何起降时刻的分配制度应该公平、非歧视和具有透明度，并应该考虑到所有参与者的利益。它还应该在全球统一，目标在于最大限度的使用机场容量，简单、实用和经济可持续性；和
- h) 国际民航组织应继续密切关注管理和行业的发展，编制各国在自由化方面的实际经验的清单，并向缔约国散发有关资料。国际民航组织应继续更新关于国际航空运输经济管理的现行指导材料，并制订必要的新指导材料推进自由化及改进协调一致，如通过 TASAs。

第 2 部分 — 航空器租赁

结论

根据议程项目 2.2 — 航空器租赁的文件及其随后的讨论，会议做出如下结论：

- a) 租赁（湿租和干租）向航空承运人提供了显著的益处，能够扩大其航班、更有灵活性，并有机会成立新的承运人。但同时它也产生了一些经济和安全管理方面的事项，需要加以解决。
- b) 各国应该在必要时审议其对进、出其领土的国际航班使用租赁航空器的管理办法。可以通过在他们的航空运输协定当中加入适当的规定或根据《芝加哥公约》第 83 分条制定协议的方式，保

证对安全监督的明确责任，并遵守最低安全标准。在这方面，可以使用国际民航组织《关于实施国际民用航空公约第 83 分条的指南》（第 295 号通告，2003）。

- c) 国际民航组织应该向缔约国提供由秘书处建议的关于租赁的模式条款，供各国自行选择使用。条款需经修订和增加解释性的说明以便：
 - i) 对“适当授权”的含义加以澄清；
 - ii) 对“湿租”和“干租”航空器进行明确的区分；和
 - iii) 考虑到短期、临时性的湿租。

第 3 部分 — 航空货运

结论

根据议程项目 2.2 — 航空货运的文件及其随后的讨论，会议做出如下结论：

- a) 航空货运，尤其是全货运经营，鉴于其显著特征、航空货运业的性质和改革可能带来的潜在贸易和经济发展利益，应考虑加速实现自由化和改革；
- b) 各国应当考虑使用下述的一种或多种方法实现全货运航班自由化的可能性：
 - i) 对全货运航班的市场准入进行单边自由化，无须双边对等或者谈判；
 - ii) 通过双边协议和谈判实现全货运自由化，以确保对等；和
 - iii) 采用多边/有限多边的方法实现全货运航班自由化。

会议同意各国应该对下列模式条款草案给予审议，供其在航空运输协定中自行选择使用：

关于航空货运服务的附件

各方同意：

1. 当每一指定空运企业参与国际航空货物运输时：
 - a) 在使用货物放行设施、代理服务、仓储和简化手续方面必须给予非歧视性待遇；
 - b) 根据当地法律和规章，可以使用或直接经营其他运输方式；
 - c) 可以使用租赁航空器，条件是此类运营须符合适用于其他指定航空公司航空器的安全和保安标准；
 - 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) 自己决定货运运价，根据要求向任一（任何）方航空当局申报。
2. 除了上述 1 段中的权利外，每一指定空运企业按照定期或不定期航班从事全货物运输时，可以经营进出任一（任何）方领土的上述航班，不受班次、运力、航线、机型、和货物始发地或目的地的限制。

议程项目 2.3：公平竞争和保护措施

第 1 部分 — 确保公平竞争的保护措施

结论

根据议程项目 2.3 — 确保公平竞争的保障措施的文件及其随后的讨论，会议做出如下结论：

- a) 自由化必须有相适应的配套保护措施才能确保公平竞争和所有的国家都能有效和持续的参与。这种措施应该是自由化进程不可缺少的组成部分，是与自由化的需要和阶段相适应的活工具。有关措施可以包括逐步引进自由化、制定一般性竞争法规和/或制定具体针对航空的保护条款；
- b) 虽然一般性竞争法规在很多情况下可以是有效的工具，但鉴于竞争制度的不同，国家间自由化程度的不同和国际航空运输独特的管理框架，可能需要制定具体针对航空的保护条款，以防止和消除国际航空运输中的不公平竞争。具体作法可以是商定一个反竞争行为的清单，必要时清单的内容可以改动增补，用以作为国家启动必要管理行动的提示；
- c) 如果将国家竞争法规适用于国际航空运输，应注意避免采取单方面的行动。各国在处理涉及外国航空承运人的竞争事项时，应该恰当考虑所涉及的其他国家的关注。在这方面，国与国之间进行合作，尤其是各竞争主管部门之间以及竞争主管部门与航空管理部门之间进行合作，对于促进自由化和避免冲突业已证明是有效的；
- d) 不同竞争制度间的协调统一仍然是一项主要的挑战。如果在使用针对航空的保护措施或运用竞争法规的过程中发生了冲突，各国应该努力通过航空运输协定中规定的磋商和解决争端机制来解决争端；属于后一种情况的，则应该运用国际民航组织《国际航空运输经济管理政策和指导材料》（Doc 9587）中所载关于竞争法规的现行指导原则加以处理；
- e) 援引本国竞争法规行使治外法权，会影响许多人认为对确保国际航空运输的效率、正常和活力至关重要的合作性安排，而其中某些形式的安排对用户和航空承运人都是有利的。因此，在反托拉斯或竞争法规适用于这种合作安排的情况下，所做出的决定应当考虑到承运人之间合作的需要，包括联运，并在有利于用户和航空承运人的情况下继续下去；和
- f) 国际民航组织应继续跟踪这一领域的发展，并在必要时根据自由化的演变情况更新其关于竞争和保护措施的指导材料。

会议同意各国应该对下列模式条款草案给予审议，供其在航空运输协定中自行选择使用。

“针对反竞争行为的保护措施

1. 缔约各方同意航空公司的下述行为可被视为可能的不公平竞争行为，值得密切审查：
 - a) 在航线上收取的费用和费率的总体水平不足以回收提供有关服务所耗费的成本；
 - b) 过量增加航班运力或班次；
 - c) 所涉的行为是持续的行为而不是暂时的行为；
 - d) 所涉的行为对另一家航空公司具有严重不利的经济影响或令其遭受重大的损害；
 - e) 所涉的行为反映出有明显意图或可能的效果，致使另一家航空公司在市场上遭受挫败、排斥或被排挤出局；和
 - f) 有行为表明存在滥用航线优势地位的情况。
2. 缔约一方的航空管理部门认为另一方指定空运企业意图从事或实际从事的一项或多项业务可能属于第1款列举的不公平竞争行为的，可以根据第___条（磋商）要求进行协商以解决有关问题。凡属这种要求必须一律附上有关提出该项要求的说明理由，磋商应当在提出要求后15天内开始进行。
3. 如果缔约方无法通过磋商解决问题，其中任一方均可援用第___条（解决争端）的解决争端机制来解决有关的争端。”

第2部分 — 持续性和参与

结论

根据对议程项目 2.3 — 持续性和参与的文件及其随后的讨论，会议做出如下结论：

- a) 在向自由化过渡的情况下或是在已经实现自由化的市场，各国可以考虑继续向本国航空公司提供某种形式的援助，以便保证航空运输业的可持续生存性，解决各国对于保证提供航班的正当关切。但各国应该铭记，通过国家援助/补贴将同一市场的竞争者得不到的利益给予本国航空承运人，可能会扭曲国际航空服务贸易，构成不公平竞争行为；
- b) 由于缺乏可以接受的量化方法和存在各种非货币的措施，很难对各国援助的总体规模和缔约国具体援助行为对竞争的影响做出准确的估计。由于这一困难，各国应该认识到，对接受国家援助/补贴的外国航空公司采取任何不利的行动有可能会引起受影响的缔约国采取报复行动，从而阻碍国际航空运输自由化的进程；
- c) 在某些情况下，就重组航空承运人的结构和保证提供航班而言，各国援助可以产生经济和/或社会的效益。但即使在这种特殊情况下，各国也应该采取透明和有效的措施，并配之以明确的标准和方法，保证援助/补贴不会对市场竞争产生不利的影响；
- d) 各国在其航空运输关系中，应该考虑对具有公共服务性质的特定航线上的基本航班做出明确说明，

并允许提供援助；和

- e) 为了保证发展中国家有效和持续地参与并促进自由化进程，各国在其航空运输关系中应该考虑竞争力较弱的航空承运人所在国的利益和需要，并在适当时给予优惠措施和参与措施。这种措施可以纳入到航空运输协定“过渡附件”中去。

会议同意各国应该审议以下管理安排，以“过渡附件”的形式并连同解释性的注释，作为一项选择酌情在航空运输协定中使用：

过渡附件*

下述过渡措施将于（日期）或缔约方商定的较早日期失效：

1. 尽管有第___条（或附件___）的规定，但 A 方（或每一方）的一家（或多家）经指定的航空公司可以（应该）....
2. 尽管有第___条（或附件___）的规定，但 A 方（或每一方）的一家（或多家）经指定的航空公司可以（应该）...如下：
 - a) 从（日期）到（日期），...；和
 - b) 从（日期）到（日期），....
3. 尽管有第___条（或附件___）的规定，但下述规定将用以规范....

*解释性注释

- a) 第一条在一个具体条款（或附件）不能立即生效时使用，但只在过渡时期有限地实施。第二条与第一条类似，但有逐步实施时期。第三条在一个具体条款（或附件）不能立即生效而且过渡时期将适用不同的机制时使用；和
- b) 以下是以过渡附件框架为形式的指示性条款，以供各国酌情在其双边、地区或有限多边航空运输协定中加以使用：指定空运企业的数量、所有权和控制权的标准、运力和班次、航线和业务权利、代号共享、包机运营、多式联运、运价、起降时刻分配，以及“开展业务”的事宜，如地面服务等。附件文字是一个框架，其中的条件和措词还须缔约方商定。国际民航组织 Doc 9587 文件中载有关于可能的参与和优惠措施方面的材料。

议程项目 2.4：消费者的利益

结论

根据议程项目 2.4 — 消费者的利益的文件及其随后的讨论，会议做出如下结论：

- a) 作为处理消费者利益问题的前提，各国需要仔细审查在服务质量方面消费者利益的哪些因素已经由空运企业（和服务提供者，如果适用的话）现有的商务惯例给予妥善解决，哪些因素需要由管理方式和/或自愿承诺方式处理²；
- b) 当国家认为有必要予以政府干预以提高服务质量时，各国需要在自愿承诺和管理措施之间达成正确的平衡。各国一般应当首先依赖于空运企业（和服务提供者）的自愿承诺，当自愿承诺不充分时，则考虑管理措施；
- c) 在实施新的管理措施时，各国应当将规章的内容和适用方面不必要的差异降低到最低限度。将差异降低到最低限度的努力，可以避免由于国家法律的域外实施而可能产生任何潜在的法律不确定性，但不会削弱竞争的范围及妨碍航空公司联运的运营标准和程序；和
- d) 国际民航组织应当继续跟踪关于消费者利益的自愿承诺和政府管理的发展情况，以向各国提供有用的信息，对协调一致的进程予以协助。这种监测工作应当在适当时候使国际民航组织能够作出决定，在多边一级采取某些形式的行动（如最终制定一个全球行为准则）是否可行或必要，以确保管理措施的协调一致。

议程项目 2.5：产品分销

结论

根据议程项目 2.5 — 产品的分销的文件及其随后的讨论，会议做出如下结论：

- a) 国际民航组织关于计算机订座系统（CRSs）管理和运行行为守则的原则应被视为各缔约国或其他任何地区管理 CRSs 的参考框架。各国应铭记对此类行为守则或规章的修订不得违背透明度、可供使用的权利和不歧视的原则；
- b) 虽然在某些情况下，由于行业或法规的变化，国际民航组织关于 CRS 的管理和运营的行为守则没有可适用的条款，但是国际民航组织 CRS 守则的应用范围已经潜在地应用于因特网，各国可以根据自己的特殊情况自行决定予以采纳；
- c) 各国应该考虑有必要确保基于因特网的系统为消费者提供全面的、无欺骗性的信息，并向航空公司提供可比较的机会，让他们能够在必要时，象使用传统的全球 CRSs 一样使用这些新系统；和
- d) 虽然尚不清楚是否应该通过关于航空公司使用因特网进行产品分销的新法规，但是某些国家一直在现有的 CRS 规则/法规、消费者保护法和竞争法的框架内积极审议这一问题。国际民航组织应该继续跟踪这些进展，散发关于这一问题的资料并且继续审议国际民航组织 CRS 守则的有效性。

² 秘书处注：以下指示性清单，加上航空公司合同/承运条件，可作为各国考虑监测的诸多消费者利益问题的检查单：1) 较低运价的存在，包括在网站上提供的运价；2) 订座、购票和退款规定；3) 广告；4) 航空公司的商业和经营条件；5) 办理登机手续的程序；6) 对航班延误、取消和被拒绝登机的处理及赔偿；7) 行李的处理及责任；8) 经营业绩的公布，如准时情况和投诉；9) 对残障及特殊需求的旅客（即行动不便的人）的协助。经修改的 ICAO Doc 9626 将提到这些事宜。

议程项目 2.6: 争端的解决**结论**

根据议程项目 2.6 — 争端的解决的文件及其随后的讨论，会议做出如下结论：

- a) 在自由化的环境中，由于竞争加剧和新市场力的增加会引起不同类型的争端，因此各国有必要以更有效和快捷的方式解决这类争端；和
- b) 各国和航空运输界需要一种争端机制以便；
 - i) 灌输信任、支持有保护措施的自由化以及发展中国家的参与；
 - ii) 适应国际航空运输运营和竞争活动的特定情况；
 - iii) 确保对直接受争端影响的第三方利益能给予考虑；和
 - iv) 对于直接受到争端影响的有关各方具有透明度，并且以迅速和有效的方式提供相关资料。

会议同意各国应对下列模式条款进行审议，供其在航空运输协定中自行选择使用：

“第X条：解决争端

...

- x. 不能通过磋商解决的任何争端，可应协定任一[任何]缔约方的要求提交给调解人或解决争端小组。该调解人或小组可被用来进行调解、决定争端的实质或对补救和解决争端提出建议。
- x. 缔约各方须事先商定调解人或小组的职责权限、指导原则或标准以及与调解人或小组进行接触的条件。如有必要，他们还须考虑规定临时的救济以及受争端直接影响各当事方参与的可能性，同时须铭记目标是有一个简便、有针对性和快捷的程序。
- x. 调解人或小组成员可以从国际民航组织保存的具备良好资格的航空专家的名单中任命。挑选专家须在收到要求十五（15）天内完成，以便提交给调解人或小组。如果各当事方未能就挑选专家协商一致，挑选事项可提交给国际民航组织理事会主席。这一机制选用的任何专家须充分具备处理一般争端事项 的资格。
- x. 调解应该在调解人和小组参与调解的六十（60）天内结束。任何裁定，适用时包括任何建议应该在专家参与调解的六十（60）天内作出。各当事方可以事先商定由调解人或小组给予原告临时的救济（如有此要求），在此情况下可作出初步裁定。
- x. 除非另有规定，各当事方须真诚合作促进调解和遵守调解人或小组的决定或裁定。如果各当事方事先商定仅要求确定事实，则他们须用这些事实来解决争端。

- x. 这一机制的费用须在开始之际进行估算和平等分摊，但可根据最终决定重新分摊。
- x. 本机制并不影响继续使用磋商程序，及以后使用仲裁或根据__条予以终止。”

议程项目 2.7：透明度

结论

根据议程项目 2.7 — 透明度的文件及其随后的讨论，会议做出如下结论：

- a) 透明度应该当作是管理框架内追求的目标并且是自由化进程中一个基本要素，各国和有关各方的管理体系会通过改善透明度而受益；
- b) 鉴于国际航空运输正在进行的自由化及需要使国际民航组织在制订政策指导方面履行其主要作用，各国采用的许多方法可以使管理体制更加透明，包括以下方面：
 - i) 各国应该按照芝加哥公约第 83 条规定的义务向国际民航组织登记其任何尚未登记的航空运输协定；
 - ii) 各国应把审议其内部程序作为优先事项，并按照第 83 条规定的义务，制订可行的方法改善其登记程序。各国如果尚未登记，可以考虑将向国际民航组织登记协定的责任委派给一个官员或部门；
 - iii) 各国应该考虑更好地利用电子信息传播手段，如政府网站公开提供其航空运输自由化的信息并公布航空运输协定的资料或协定文本；
- c) 国际民航组织应当进一步鼓励各国履行其登记全部协定和协议的义务，确保登记体系的有效性并使登记协定的数据库对各国和公众更容易进入和使用；和
- d) 也应该在国家和地区管理框架内追求透明度，并请各国通过并采用诸如 APEC 透明度标准³中规定的透明度原则，将其用于国际民用航空的国家和地区管理行动。

会议同意各国应对下列模式条款进行审议，供其在航空运输协定中自行选择使用。

“第 X 条：向国际民用航空组织登记

本协定及其任何修订应由[登记方的名称]在生效之后立即向国际民用航空组织登记。”

³ 秘书处注：APEC 透明度标准的文本可从以下的 APEC 网站查到：
http://www.apsec.org.sg/virtualib/econlead/10th_Leaders_Dec_ImplTranspStand.html

议程项目 3.1：审议航空运输协定范本**结论**

根据议程项目 3.1 — 对航空运输协定的范本文件的审议及其随后的讨论，会议做出如下结论：

- a) 在积极发挥为各国制定国际航空运输经济管理方面政策指导的作用中，国际民航组织制定的航空运输协定范本（TASAs），旨在推动自由化的进程；
- b) TASAs 是实用性的原始文件，供各国在处理其航空运输关系，以及制定其自由化的作法和选择时自行使用，它是自由化进程中有用的工具。TASA 是“活文件”，应继续加以发展，特别是应增加在实施方面的材料，以便向各国提供全面性指导以促进自由化，并改进航空运输协定在文字和方式的协调一致；
- c) 应鼓励各国在双边、地区或有限多边关系中使用 TASAs，并将使用 TASAs 的情况反馈给国际民航组织；和
- d) 国际民航组织应该继续密切跟踪各国和各地区在自由化管理方面，以及使用 TASAs 的经验。它应向各国散发这些方面的有关发展情况，并在使用和实施 TASAs 时给予协助。

议程项目 4.1：继续推动自由化的机制**结论**

根据议程项目 4.1 — 继续推动自由化的机制的文件及其随后的讨论，会议做出如下结论：

- a) 多年来，由于各国日益面向本组织寻求政策指导和协助，尤其是为了应对迅速变化的全球化和自由化航空运输市场，国际民航组织强化了它在经济管理方面的工作；
- b) 国际民航组织对经济管理的作用须再度加强，以便全面推动管理改革和自由化。国际民航组织深受各国倚重的政策指导应该特别以自由化为重点，同时本组织应该通过其工作和向各国提供协助来推动和促进自由化的进程；
- c) 从长远看，国际民航组织应该探讨充当全球市场的可行性和潜在益处，各国可以凭借国际民航组织提供的设施和必要的专业知识，在双边和/或有限多边基础上讨论和交换市场准入；和
- d) 国际民航组织在同对全球管理问题有兴趣或者有参与的所有组织的关系中，应该通过合作确保这些组织顾及国际民航组织的使命和作用，以及整个航空界更为广泛的利益。此外，国际民航组织及其缔约国应该与这些组织进行协调，以便在全球层面协调努力，避免重复。国际民航组织在同其他参与国际航空运输经济管理的组织的关系中，最首要的目标就是确保安全和保安不得受到损害。

建议

建议 2 — 包括与世界贸易组织的关系方面 ICAO 未来的作用

会议建议：

- a) 国际民航组织未来经济管理作用的重点应该是制定经济自由化的政策指导，允许各国选择自己的道路和步伐，并确保国际航空运输的安全和保安。这一作用还应包括推动、促进和协助各国为实现更为广泛的利益而驾驭好自由化；和
 - b) 国际民航组织在与世界贸易组织（WTO-OMC）的关系中，应该继续提请对方注意第 A33-19 号决议中体现的本组织当前对服务贸易的政策，同时强调安全、保安和经济管理之间的关联性和相互之间的关系，以及本组织推动、促进和协助各国展开自由化进程的工作中心。
-

附录 5

国际民航组织航空运输协定范本

本附录包含国际民航组织航空运输协定范本（TASAs）的双边和地区/有限多边版本的案文。航空运输协定范本是航空运输协定的综合框架，其中包括航空运输协定各要素的条款草案，涵盖了传统、过渡和最自由化的做法，并包括选择性措词。措词是以国际民航组织多年以来为各种航空运输协定制订的模式条款或措词为基础，比如运力、运价、竞争法、“开展业务”、安全和航空保安的规定。航空运输协定范本的各条款的措词的另一来源是各国在其协定中的做法和使用；因此，多数条款的文字是从各国在此领域的最普遍和现时的使用中提炼出来的。

航空运输协定范本的格式分两栏排列。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做法（传统、过渡和完全自由化）。任一做法尤其是过渡做法内的各种选择（如一条款内的替代性措词或规定）并非按等级顺序或优先顺序排列。右边的一栏包括解释性注解，这是针对某项具体规定，或泛指而指整个条款，并提供使用某一具体做法的资料。大多数双边规定通过对措词稍加修改，即可适用于地区或有限多边的协定。但是地区/有限多边协定版本还包括若干只针对地区或有限多边情况的条款，例如第三十六条（例外）。

2003年第五届世界范围航空运输会议（ATConf/5）广泛支持航空运输协定范本的概念和内容、各国在其航空运输关系中选择使用、国际民航组织继续把它作为“活的文件”随时发展。由于能够选择航空运输协定范本中各条款的不同做法，各国将能够打造出在市场准入和自由化的其他方面最适合其自己的变革步伐和道路的协定。此外，把现行协定与航空运输协定范本进行比较，将有助于各国查明潜在的自由化领域和形式。该范本将继续发展，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做法方面的和谐一致。

作为国际民航组织的指导材料，航空运输协定范本也以只读光盘的形式提供，其中包括便利使用的基本搜索引擎，MS Word格式的英文版双边航空运输协定范本包括传统、过渡和完全自由化的做法。这将使用户能够下载文件，并根据其具体需要和情况调整航空运输协定范本的措词和选择，尤其是在准备航空运输协定谈判或拟定其自己的自由化做法时。只读光盘可以通过国际民航组织客户服务股（电话：+1514-954-8022；传真：+1514-954-6769；电子邮件：sales@icao.int）订购（订购号CD-104）。

在本份关于航空运输协定范本（TASAs）的附录通篇中：

- 1) 使用星号表示一项条款当中的某一具体规定在传统、过渡和完全自由化的各种做法中通用。如整个条款适用于全部三种做法，则不标注星号。但是有些条款，比如“指定和许可”，将各种做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做法，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，如一种做法中有其他的选择做法（例如在过渡做法中有两种选择），也将其分别列出，但不按优先顺序排列。

双边航空运输协定范本

目录

		页码
第一条	定义	A5-5
第二条	授权	A5-6
第三条	指定和许可	A5-7
第四条	许可的扣留、撤销和限制	A5-11
第五条	法律的适用	A5-13
第六条	直接过境	A5-14
第七条	证件的承认	A5-15
第八条	安全	A5-15
第九条	航空保安	A5-16
第十条	旅行文件的安全	A5-18
第十一条	被拒绝入境、无证件旅客和被遣返旅客	A5-19
第十二条	用户费用	A5-19
第十三条	关税	A5-21
第十四条	征税	A5-22
第十五条	公平竞争	A5-23
第十六条	运力	A5-24
第十七条	定价（运价）.....	A5-27
第十八条	保护措施	A5-35
第十九条	竞争法律	A5-36
第二十条	货币兑换和收入汇出	A5-37
第二十一条	航空服务产品的市场营销	A5-38
第二十二条	非国民人员和从事当地服务	A5-38
第二十三条	更换机型	A5-40
第二十四条	地面代理	A5-42
第二十五条	代号共享/合作安排	A5-44
第二十六条	航空器租赁	A5-47
第二十七条	多运输方式联运服务	A5-51
第二十八条	计算机定座系统（CRS）.....	A5-52
第二十九条	禁止吸烟	A5-53
第三十条	环境保护	A5-53
第三十一条	统计	A5-53
第三十二条	航班时刻表的批准	A5-54
第三十三条	协商	A5-55
第三十四条	争端的解决	A5-55
第三十五条	修改	A5-62
第三十六条	多边协定	A5-62
第三十七条	终止	A5-63
第三十八条	向国际民航组织登记	A5-64
第三十九条	生效	A5-64
附件I	航线表	A5-65
附件II	不定期航班/包机飞行	A5-67
附件III	航空货运服务	A5-71
附件IV	过渡措施	A5-72
附件V	必需的服务和旅游开发航线	A5-74

序言	解释性说明
<p style="text-align: center;">[两种选择之一]</p> <p>...政府和...政府，以下简称“缔约双方”；</p> <p>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>希望对地区和国际民用航空的发展做出贡献；</p> <p>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>达成协议如下：</p> <p style="text-align: center;">[两种选择之二]</p> <p>...政府和...政府（以下简称“缔约双方”）；</p> <p>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>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>希望推动扩大国际航班服务的机会；</p> <p>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>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>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>达成协议如下：</p>	<p>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>这种做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>

第一条 定义	解释性说明
<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>k) “缔约方”，指正式同意接受本协定约束的国家；</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，上述术语只是定义条款中可能常见的。</p> <p>“航空当局”项下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	解释性说明
<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下的空域]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>

第二条 授权	解释性说明
<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; margin: 10px auto; width: fit-content;">传统方式</div>	<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解释。</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); 非定期航班包括在公约第五条), 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的缔约方。</p>

<p style="text-align: center;">第二条 授权</p>	<p style="text-align: center;">解释性说明</p>
<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、货物和邮件的权利。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p style="text-align: center;">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> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p style="text-align: center;">传统和过渡方式</p> </div> <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>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>双边协定当中的使用这种方式交换业务权，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。根据完全自由化双边交换国内业务权时，通常将它放在航线表中加以处理。</p>
<p style="text-align: center;">第三条 指定和许可</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p style="text-align: center;">传统方式</p> </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>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>过渡做法是指一家空运企业或单一指定。</p>

<p style="text-align: center;">第三条 指定和许可</p>	<p style="text-align: center;">解释性说明</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>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;"> <p>过渡方式</p> </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>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;">[2 a) 至 2 c) 项*，两种选择之一]</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>过渡做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。过渡做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</p>	<p style="text-align: center;">解释性说明</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>此种做法使用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建议做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内）</p> <p>协定提到所有权属于一个国家集团以内（例如欧洲联盟以内的成员国）的国民时，将对文字进行修改，以考虑到欧洲共同体立法的任何更改。</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>注：</p> <p>(i) 主要营业场所的证据包括如下因素：指定空运企业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，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>国际民航组织推荐的这种做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>

<p style="text-align: center;">第三条 指定和许可</p>	<p style="text-align: center;">解释性说明</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="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p style="text-align: center;">完全自由化方式</p> </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 style="padding-left: 20px;">a) 空运企业置于指定国家有效管理控制之下；</p> <p style="padding-left: 20px;">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 style="padding-left: 20px;">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;">完全自由化的做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 style="text-align: center;">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;">第四条 许可的扣留、撤销和限制</p>	<p style="text-align: center;">解释性说明</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 style="text-align: center;">[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 style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;">过渡方式</p> <p style="text-align: center;">[a) 至d) 项*，两种选择之二]</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>协定提到所有权属于一个国家集团以内（例如欧洲联盟以内的成员国）的国民时，将对文字进行修改，以考虑到欧洲共同体立法的任何更改。</p>

<p style="text-align: center;">第四条 许可的扣留、撤销和限制</p>	<p style="text-align: center;">解释性说明</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>注：</p> <p>(i) 主要营业场所的证据包括如下因素：指定空运企业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，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、符合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国际民航组织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;"> <p>完全自由化方式</p> </div> <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 style="text-align: center;">第四条 许可的扣留、撤销和限制</p>	<p style="text-align: center;">解释性说明</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>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，或除非因为安全和保安的原因，要求根据（安全）或（保安）条款的规定采取行动，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 style="text-align: center;">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;">解释性说明</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>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国际民航组织的标准和建议措施。“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>

第五条 法律的适用	解释性说明
<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>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>

第六条 直接过境	解释性说明
<p style="text-align: center;">[两种选择之一]</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> <p style="text-align: center;">[两种选择之二]</p> <p>经过任何缔约方领土直接过境的旅客、行李和货物，如果不离开为此目的在机场划定的区域时，不得受到任何检查，但出于航空保安、药品管制、防止非法入境或特殊情况原因时除外。</p>	<p>某些协定当中，这项条款可以单独列出或纳入法律适用的条款中。</p> <p>第一种选择是大多数航空运输协定中常见的用于简化过境的简化手续措施。</p> <p>第二种选择常见于“开放天空”协定当中，主要针对对过境运输的保安问题，而不是针对管制或海关和税收待遇。</p>

第七条 证件的承认	解释性说明
<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做法。</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>缔约一方根据该条款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)拟订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	解释性说明
<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号文件）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国际民航组织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>上述规定是国际民航组织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，应根据国际民航组织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>

第八条 安全	解释性说明
<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国际民航组织的标准,应将此事通知国际民航组织秘书长。如果随后情况得以圆满解决,也应当通告国际民航组织秘书长。</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	解释性说明
<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《补充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〉制止对服务于国际民用航空机场的暴力非法行为的议定书》,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>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 style="text-align: center;">第九条 航空保安</p>	<p style="text-align: center;">解释性说明</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做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>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>第三款括弧当中的文字规定了申报同保安标准存在差异的程序。</p> <p>第六款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>

<p style="text-align: center;">第九条 航空保安</p>	<p style="text-align: center;">解释性说明</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 style="text-align: center;">第十条 旅行文件的安全</p>	<p style="text-align: center;">解释性说明</p>
<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号文件《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>国际民航组织 Doc 9303号文件当中所载的国际民航组织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号文件的规范签发机读护照和其他机读旅行文件。国际民航组织的决议承认Doc 9303号文件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、无证件旅客和被遣返旅客</p>	<p style="text-align: center;">解释性说明</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（第十二版）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>
<p style="text-align: center;">第十二条 用户费用</p>	<p style="text-align: center;">解释性说明</p>
<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，以便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>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。这些原则反映了国际民航组织的收费政策（ICAO Doc 9082号文件）。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，并下放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>

第十二条 用户费用	解释性说明
<p>[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>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做法的投诉进行审议；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做法。</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>第二种选择方案的规定包括了某些反映国际民航组织制定政策的原则。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> <p>这项条款列举了国际民航组织关于成本回收的某些原则。</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>第二种做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	解释性说明
<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。它同时反映出国际民航组织关于国际航空运输税收的政策（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>应当指出在涉及到税则和关税的豁免时，对于航班的国际航段如何构成有不同的解释。各国因此在签定的任何航空运输协定中对此加以澄清，尤其是在交换国内业务权时。在这种情况下，本条规定的豁免应做出修改，以便考虑到航班的性质并与国内的法律相互一致。</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	解释性说明
<p>[第一款至第三款, 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>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。以上是根据国际民航组织政策 (Doc 8632号文件) 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>[第一款至第三款, 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>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>

第十四条 征税	解释性说明
<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>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	解释性说明
<div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;">传统方式</div> <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> <div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;">过渡方式</div> <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做法。</p> <div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;">完全自由化方式</div> <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>有限的过渡做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。</p> <p>有些国家虽然完全支持适用竞争法律，但有时是在磋商的备忘录中，而不是在实际的航空运输协定中提及上述问题。</p>

<p style="text-align: center;">第十六条 运力</p>	<p style="text-align: center;">解释性说明</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 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《国际航空运输经济管理的政策与指导材料》（Doc 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共同达成协议，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）的做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。更正式的做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 style="text-align: center;">第十六条</p> <p style="text-align: center;">运力</p>	<p style="text-align: center;">解释性说明</p>
<div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <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享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>

<p style="text-align: center;">第十六条 运力</p>	<p style="text-align: center;">解释性说明</p>
<p style="text-align: center;">部分自由化和预先确定的增加 [见以上“百慕大一类模式”选择方案]</p> <div style="border: 1px solid black; width: fit-content; margin: 20px auto; padding: 5px;"> <p style="text-align: center;">完全自由化方式</p> </div> <p style="text-align: center;">自由确定</p> <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一条件有其他的要求。 	<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>有些协定不要求对运力制定单独的条款，而是在航线表中表述。</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 style="text-align: center;">第十六条</p> <p style="text-align: center;">运力</p>	<p style="text-align: center;">解释性说明</p>
<p>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。</p> <p>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>	<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，完全自由化的做法应根据缔约各方的竞争法律加以干涉。</p>

<p style="text-align: center;">第十七条</p> <p style="text-align: center;">定价（运价）</p>	<p style="text-align: center;">解释性说明</p>
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 20px auto;"> <p style="text-align: center;">传统方式</p> </div> <p style="text-align: center;">双重批准</p>	<p>国际民航组织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。传统和过渡的做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。如按需要将每一种做法的有关内容加以选择，这些规定则可以灵活地运用。</p> <p>“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，可以在这种做法下允许一定程度的自由化。</p>

第十七条 定价（运价）	解释性说明
<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 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> <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>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> <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 style="text-align: center;">第十七条 定价（运价）</p>	<p style="text-align: center;">解释性说明</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>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>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做法。</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做法。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> <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 style="text-align: center;">第十七条 定价（运价）</p>	<p style="text-align: center;">解释性说明</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="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin: 10px auto; width: 150px;"> <p>过渡方式</p> </div> <p style="text-align: center;">始发国</p> <p style="text-align: center;">[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，或由于直接或间接政府补贴或支持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>作为可选择做法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）</p>	<p style="text-align: center;">解释性说明</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）</p>	<p style="text-align: center;">解释性说明</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 style="text-align: center;">双重不批准 [参阅上述“始发国”的选择方案]</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做法中出现。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>作为在可选择的做法上纳入了执行运价的规定。</p> <p>需要缔约双方均不批准运价才能阻止其生效，这为空运企业制定运价给与了广泛的自由。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 style="text-align: center;">第十七条 定价（运价）</p>	<p style="text-align: center;">解释性说明</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，或由于政府直接或间接补贴或支持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，仍应该向各方的航空当局、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>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，可能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>协定提到在一个国家集团以内（例如欧洲联盟以内的成员国）的定价时，将对文字进行修改，以考虑到欧洲普通法立法的任何更改。</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做法。</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）</p>	<p style="text-align: center;">解释性说明</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（或在对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>	<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>至于始发国的做法，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 style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px;">完全自由化方式</p> <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>在完全自由化环境下，不得以任何理由不批准运价。然而，对空运企业运价的做法将继续根据缔约方的竞争法律加以管理。</p>

第十八条 保护措施	解释性说明
<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消极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（解决争端）行使解决争端的机制解决争端。</p>	<p>如果缔约双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/或公平的做法作为保护措施时，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，缔约双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>作为保护机制的选择方案，缔约双方可以协商逐步采用完全市场准入和其他的规定，以缓解向完全自由化的过渡（见附件IV）。</p>

第十九条 竞争法律	解释性说明
<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、政策和做法或及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做法的当局。</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>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。其意图不是补充任何现有的程序，所包括的义务当然还需要得到缔约方竞争当局的批准。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9587号文件）。</p>

第十九条 竞争法律	解释性说明
<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>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>	

第二十条 货币兑换和收入汇出	解释性说明
<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>国际民航组织为便利货币兑换和汇出制订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。“不加征税”一词是指在兑换和汇出方面的征税，不是指“征税”条款中涉及的国家所得税。</p>

第二十一条 航空服务产品的市场营销	解释性说明
<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>国际民航组织制订的这项规定，为授权空运企业对其服务进行市场营销提供了一项简明、但是公平的标准。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> <p style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px;">传统方式和过渡方式</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 style="text-align: center;">第二十二条 非国民人员和从事当地服务</p>	<p style="text-align: center;">解释性说明</p>
<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>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>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="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin: 10px 0;"> <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>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>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>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)项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>国际民航组织关于非国民人员规定的a)项，旨在便利特定的空运企业人员驻扎国外，比如执行管理、商务、技术和运行工作的人员。此项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某一方在此规定下的义务。</p> <p>b)项旨在应对这种需要，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> <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、或者包含在航线表之中。</p>

第二十三条 更换机型	解释性说明
<div data-bbox="358 394 597 453" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;">传统方式</div> <p>1. 缔约一方的指定空运企业在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) 有足够的全程交易量；</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管理；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>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>

第二十三条 更换机型	解释性说明
<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[本协定航线表]的规定通过代号共享和/或包舱位协议提供服务的能力。</p>	<p>第二款允许空运企业在本国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 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>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 style="text-align: center;">完全自由化方式</p>	

第二十三条 更换机型	解释性说明
<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：第二航段的航班是前面衔接去程或回程航班的延伸或继续。括号文字删除了对全货物服务的此项限制。</p> <p>在某些完全自由化的协定当中，没有必要保留要求航班应当是衔接航班继续的限制。在这些协定当中，不需要制订单独的条款，只需在航线表中提及“不加限制”。</p>
第二十四条 地面代理	解释性说明
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto 20px auto;">传统方式</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>	<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>所有规定都应该交叉提及安全的规定，或包含一个句子，说明地面代理事项在附件6之中作了规定。</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>当缔约双方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>

第二十四条 地面代理	解释性说明
<p style="text-align: center;">过渡方式</p> <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> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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>	<p>这种做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。根据服务提供者之间的竞争程度，此举可以改善服务和费用。这种做法常见于有许多空运企业的机场，并且可以满足许多地面代理人的实际限制。</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服务、或在缔约另一方领土同一机场运行的其他空运企业提供地面代理服务。</p> <p>第三款承认地面代理服务权利可能需要加以限制，但只是出于对机场安全或保安的考虑。它还对适用任何此类限制给予了最惠国和国民待遇。</p>
<p style="text-align: center;">完全自由化方式</p> <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> <p>a) 自己提供地面代理服务；</p> <p>b) 代理另外或其他的航空承运人；</p> <p>c) 联同他人组成提供服务实体；和/或</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号文件）。</p> <p>根据其特定情况，各国应考虑逐步、分阶段采用</p>

第二十四条 地面代理	解释性说明
<p>d) 在服务提供竞争者中做挑选。</p> <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. 应始终要求缔约各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>自我代理，并根据机场的规模，视情采用多方提供者的方式。</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自己进行空侧地面代理；在此情况下，允许提供代理服务的承运人应该通过客观、透明和公平的程序挑选，并且可提供其他有竞争性的服务代理人。</p>

第二十五条 代号共享/合作安排	解释性说明
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 10px auto;">传统方式</div> <p style="text-align: center; margin: 20px 0;">[两种选择之一]</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 10px auto;">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，</p>	<p>代号共享可以按空运企业的其他合作协议同等对待，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上述协议的各项要求。但是，对于希望对代号共享制订专门条款的各国，提供了下列条款。</p> <p>有些国家可能认为在商业机会条款或航线表的说明中提及代号共享更为可取。</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>过渡方式特别认可使用这种类型的合作协定，但是将它们限于协定各方的指定空运企业。作为一项过</p>

<p style="text-align: center;">第二十五条 代号共享/合作安排</p>	<p style="text-align: center;">解释性说明</p>
<p>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="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p style="text-align: center;">完全自由化方式</p> </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> <p style="margin-left: 20px;">a) 任何一方的一家或多家空运企业；</p> <p style="margin-left: 20px;">b) 第三国的一家或多家空运企业；和</p> <p style="margin-left: 20px;">c) 任何国家的水陆路运输提供人，签定市场营销协议，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>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 style="margin-left: 20px;">a) 在订票时以口头、可能时以书面形式告知；</p> <p style="margin-left: 20px;">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 style="margin-left: 20px;">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____日之前，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>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 style="margin-top: 20px;">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="margin-top: 20px;">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 style="margin-top: 20px;">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 style="margin-top: 20px;">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，为此目的可以选用国家法律和规章。</p>

第二十五条 代号共享/合作安排	解释性说明
<p style="text-align: center;">[两种选择之二]</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. 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 style="padding-left: 2em;">a) 在缔约任何一方[和/或任何第三方]空运企业经营航班上，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 style="padding-left: 2em;">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>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运输业务的权利而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班的许可。</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 style="padding-left: 2em;">a) 项允许航空承运人用自己的代号（营销承运人）销售运输，以此提供服务，这些运输通过缔约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 style="padding-left: 2em;">b) 项允许各指定空运企业使用其他空运企业的代号。</p> <p>第二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。第二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>第三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，用其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 航空器租赁	解释性说明
<p>1.* 缔约任何一方均可禁止使用租赁不符合第条（安全）和第___条（保安）的航空器提供本协议定的服务。</p>	<p>定义</p> <p>a) “湿租”是指租赁航空器连同机组；</p> <p>b) “干租”是指租赁航空器，不携带机组。</p> <p>本款将租赁航空器的安全和保安视为同协定指定空运企业经营的其他航空器同等对待。它明确表示缔约一方可以禁止使用租赁不符合安全和保安标准的航空器。在执行本条款时，有些国家要求事先申报涉及国际航线的租赁协议，以便使有安全关切的当局及时采取行动。在某些情况下，各国可以根据国际民航组织安全监督审计报告或者停机坪检查报告等，使用允许出租航空器的空运企业的名单，和/或不允许出租航空器的空运企业的名单。</p> <p>为了在特定情况下满足使用租赁航空器在安全方面的考虑，各国在所有三个阶段可以根据第83分条，将公约规定的注册国的某些责任，按照国际民航组织的有关指导，转移给航空器运行人国家。没有批准第83分条的缔约方（因此不必承认该修订下签订的协定），可以同意承认由航空运输协定对方（另一方），根据第83分条所做的责任转移。这种承认当然只针对有关航空运输协定下的运行。</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。在考虑根据第1款采取行动时，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号文件）、《适航性手册》（Doc 9760号文件）、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）。</p>

第二十六条 航空器租赁	解释性说明
<div data-bbox="358 352 625 411" style="border: 1px solid black; text-align: center; margin: 0 auto; padding: 5px;">传统方式</div> <p data-bbox="188 438 797 548">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根据本协定经营协议航班, 条件是签订的租赁安排须符合以下条件:</p> <p data-bbox="188 577 797 646">a) 这种安排不等于给予出租空运企业准入另外一个国家其原本不具备的业务权;</p> <p data-bbox="188 676 797 745">b) 出租空运企业获取的财务效益同承租空运企业运行的财务成功没有联系;</p> <p data-bbox="188 774 797 884">c) 承租空运企业使用租赁航空器经营的协议航班不得同出租空运企业使用同一航空器在经营来往于其自己航线上的航班衔接进而提供直达航班。</p> <p data-bbox="188 930 797 1039">3. 计划的租赁安排须得到缔约双方航空当局的批准。计划使用租赁航空器的指定空运企业应当将上述安排拟议的条件尽早地通知缔约双方的航空当局。</p> <p data-bbox="188 1068 797 1220">4. 但是当缔约任一方的指定空运企业出于紧急原因租赁航空器时, 航空当局不得拒绝批准租赁安排, 条件是这种安排的期限不超过(90天)和向航空当局通报租赁安排的条件, 包括紧急情况的性质。</p> <p data-bbox="188 1249 797 1444">5. 上述任何规定不得阻止指定空运企业从缔约任一方的其他空运企业或不对其他空运企业进行控制的非空运企业来源(不受控制和不在共同控制之下)租赁航空器。在此情况下, 指定空运企业简单通知缔约另一方的航空当局即可。</p> <div data-bbox="358 1465 625 1524" style="border: 1px solid black; text-align: center; margin: 0 auto; padding: 5px;">过渡方式</div>	<p data-bbox="824 438 1433 634">这些条款规定了租赁航空器的使用条件, 旨在保证只有两个缔约方的指定空运企业能够行使协定授予的权力和从中受益。程序上讲, 除第五款规定的情况之外, 使用租赁航空器通常需要航空当局的事先批准。</p> <p data-bbox="824 1535 1433 1604">根据这种做法, 提供了两种选择方案。主要区别是如何处理从第三国湿租的航空器。</p> <p data-bbox="824 1633 1433 1829">从非空运企业所有人的干租, 某些时候称为“融资”租赁, 几乎可以普遍允许, 并通常不是航空运输协议当中的一项内容。但是有些国家在其航空运输协定当中明确提及这种租赁。每种做法都有可供选择使用的语言(列在方括弧中)。</p>

第二十六条 航空器租赁	解释性说明
<p style="text-align: center;">[两种选择之一]</p> <p>2. 根据上述第一款, 缔约双方的指定空运企业可以根据本协定通过以下方式提供服务:</p> <p>a) 使用从任何[公司包括]空运企业干租的航空器;</p> <p>b) 使用从同一缔约方其他空运企业湿租的航空器;</p> <p>c) 使用从缔约另一方空运企业湿租的航空器;</p> <p>d) 使用从第三国空运企业湿租的航空器;</p> <p>条件是参与上述b)、c)和d)协议的所有空运企业经过适当授权和满足通常适用于这些协议的要求。</p>	<p>有些国家根据国家法律、政策、规章或与有关航空当局的相互协议, 可能事先批准一种或多形式的航空器租赁, 比如从任何空运企业干租航空器, 在同一缔约方空运企业之间湿租, 从缔约另一方的空运企业湿租, 或从第三国的空运企业湿租, 但在任何情况下均应当执行适用的双边、国家和地区的安全和保安规定。</p> <p>在某些情况下, 如一家空运企业的机队大部分或全部由从第三方湿租的航空器组成, 一国可以禁止该空运企业经营航班。</p> <p>“适当授权”一词的含义通常以双边协定授予的“航线和/或业务权”更为广泛, 并包括:</p> <p>i) 授予出租和承租的空运企业(无论是否根据双边协定)在经营的航线上进行与经济和安全有关的经营许可; 和</p> <p>ii) 对涉及特殊类型租赁所需要的任何其他国内或地区的批准。</p> <p>本款涵盖了四项分款当中介绍的四种租赁情况。在a)项[干租]的情况下, 允许对使用这种干租不加限制, 但须符合安全和保安的要求。有些国家倾向于在协定当中仅处理空运企业所拥有的干租航空器, 但有些国家则希望明确地涵盖所有的干租, 包括从非空运企业实体的干租。</p> <p>在b)和c)项情况下, 这种选择做法允许只有符合安全和保安要求以及要求出租人和承租人具有必要的经营许可才能使用这种租赁。虽然出租人和承租人在这种情况下通常持有必要的经营许可, 但将其单独列出以照顾到这样一种情况, 即承租人国家对安全的要求不允许从其他国家的空运企业湿租航空器(比如美国)。</p> <p>在d)项情况下[从第三国空运企业湿租], 这种选择做法允许使用这种租赁, 但须遵守当局更为广泛的</p>

第二十六条 航空器租赁	解释性说明
<p style="text-align: center;">[两种选择之二]</p> <p>2. 根据上述第一款，每一缔约方的指定空运企业可以根据本协定通过以下方式提供服务：</p> <p>a) 使用从任何[公司包括]空运企业干租的航空器；</p> <p>b) 使用从同一缔约方其他空运企业湿租的航空器；</p> <p>c) 使用从缔约另一方空运企业湿租的航空器；</p> <p>d) 使用从第三国空运企业湿租的航空器，前提是这种安排不得等同于出租方空运企业行使其不具备的业务权利。</p> <p>3. 虽然有上述第二款的规定，缔约双方的指定空运企业可以使用从第三国空运企业短期或临时湿租的航空器，根据本协定提供服务。</p> <div style="border: 1px solid black; width: fit-content; margin: 10px auto; padding: 5px;"> <p style="text-align: center;">完全自由化方式</p> </div> <p>2. 遵照第一款，缔约双方的指定空运企业可以使用符合适用的安全和保安要求的租赁航空器，根据本协定提供服务。</p>	<p>要求，它不仅包括授予租赁安排当中的空运企业必要的经济权利，同时还包括需要得到国家和地区的批准。还应考虑到各国可能会要求对使用租赁航空器经营的具体授权。</p> <p style="text-align: center;">这种选择做法允许只须遵守安全和保安的要求即可在前三种情况下使用租赁的航空器。在d)项情况下，第二种选择做法和第一种选择做法不一样，它只允许在更具体和限制的条件下使用这种租赁，即这种安排不得使提供航空器和机组的空运企业行使其不具备的业务权利。</p> <p style="text-align: center;">第二种选择做法的第三款可以对第二款当中对业务权的要求规定例外，以便应付某些不可预见的紧急情况，比如必须使用携带机组的航空器根据紧急情况在限定的时间范围内替换航空器。当原先的航空器出现无法预料的机械故障和不能经营定期航班时，用携带机组的航空器代飞一至几个航班。</p> <p style="text-align: center;">这种选择做法允许使用所用类型租赁的航空器，只要上述航空器符合适用的安全和保安的要求。</p>

<p style="text-align: center;">第二十七条 多运输方式联运服务</p>	<p style="text-align: center;">解释性说明</p>
<p style="text-align: center;">传统方式</p> <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 style="text-align: center;">过渡方式</p> <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 style="text-align: center;">完全自由化方式</p> <p style="text-align: center;">[两种选择之一]</p> <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 style="text-align: center;">[两种选择之二]</p> <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人，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人经营的水陆路运输。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>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> <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> <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> <p>本规定旨在向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>

第二十八条 计算机定座系统（CRS）	解释性说明
<p style="text-align: center;">[三种选择之一]</p> <p>每一缔约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>每一缔约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	解释性说明
<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>本条款要求缔约双方通过各方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，对此规定的要求亦可降低。</p>
第三十条 环境保护	解释性说明
<p>缔约双方通过促进航空的可持续性发展，支持保护环境的需要。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16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，各国可以考虑将一项航空环境条款纳入其双边航空运输协定当中。</p>
第三十一条 统计	解释性说明
<div data-bbox="339 1312 612 1367" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 0 auto; width: fit-content;">传统方式</div> <p>每一缔约方的航空当局应[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第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>	<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>

第三十一条 统计	解释性说明
<div data-bbox="342 373 613 428" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;">过渡方式</div> <p data-bbox="188 457 795 527">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 data-bbox="342 823 613 877" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;">完全自由化方式</div>	<p data-bbox="824 457 1432 611">这种做法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 data-bbox="824 638 1432 791">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（见第十七条运价，双重批准第二款选择二）。</p> <p data-bbox="878 890 1421 919">“开放天空”协定通常不要求提交任何统计资料。</p>

第三十二条 航班时刻表的批准	解释性说明
<div data-bbox="347 1220 641 1274" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;">传统方式</div> <ol data-bbox="188 1318 795 1709" style="list-style-type: none"> <li data-bbox="188 1318 795 1472">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。 <li data-bbox="188 1556 795 1709">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加班时，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 data-bbox="824 1318 1432 1514">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经营航班服务之前，向各航空当局提交经商定的航班计划，包括时刻表、班次和使用的航空器型号，以及对此所做的任何修改或加班安排。</p> <p data-bbox="824 1556 1432 1625">在某些协定中，本规定可能包含在运力条款之中。</p>

第三十三条 协商	解释性说明
<div style="text-align: center; border: 1px solid black; width: fit-content; margin: 0 auto; padding: 5px;">传统方式</div> <p>缔约双方航空当局应密切合作，随时就确保本协议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> <div style="text-align: center; border: 1px solid black; width: fit-content; margin: 10px auto; padding: 5px;">过渡方式和完全自由化方式</div> <ol style="list-style-type: none"> 1. 缔约任何一方可以随时要求就本协议的理解、适用、实施或修改，或对遵守本协议的情况进行协商。 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>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>协商条款是以相对标准化的方法为基础，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>根据这种做法，协商程序可以按固定程序的形式，同时亦可选择使协商升格至较高的政府级别。</p> <p>在这种做法中，任何一方可以提出要求启动协商程序，以解决一个专门问题。”要求”而不是“随时”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开会的需要。</p>

第三十四条 争端的解决	解释性说明
	<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，或者各方无法解决争端，那么这里提供了三个选择，包括通过外交途径、仲裁和调停、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>

第三十四条 争端的解决	解释性说明
<p style="text-align: center;">传统方式</p> <p style="text-align: center;">外交途径</p> <p style="text-align: center;">[见下述两种“仲裁”做法的选择方案]</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”做法]</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>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>如果协商无法解决争端, 这种做法将诉诸外交途径。应该意识到将争端升格至较高的政府级别, 可能导致作出的决定不是基于航空运输的风险。</p> <p>如果协商程序不能达成协议, 或者缔约双方不能解决争端, 这种做法则依赖通过仲裁解决争端。双边航空运输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, 同时多数争端通常不会超出谈判阶段之外。</p>

第三十四条 争端的解决	解释性说明
<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。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>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>仲裁程序须规定建立一个三人仲裁庭。</p> <p>本选择做法允许仲裁庭自己制定其程序。</p> <p>在执行仲裁庭的判决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；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不同做法。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>

第三十四条 争端的解决	解释性说明
<p>[见“外交途径”的选择做法或上述第一个“仲裁”做法]</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, 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根据任何一方的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. 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>如果协商程序不能产生协议, 或者缔约双方不能解决争端, 这种做法依赖通过仲裁解决争端。双边航空运输协定中的仲裁程序在实际使用中极少采用, 部分原因是由于其涉及的费用和时间, 同时多数争端通常不会超出谈判的阶段。</p> <p>仲裁程序要规定建立一个三人仲裁庭。</p> <p>这种选择做法允许仲裁庭自己制定其程序, 包括随后在一段时间范围内任命仲裁员的程序。</p>

第三十四条 争端的解决	解释性说明
<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>[见“外交途径”的选择做法或上述第一个“仲裁”做法]</p> <p>[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>[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>[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>[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。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>	

第三十四条 争端的解决	解释性说明
<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、扣留或撤销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>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到提供一项临时救济，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>国际民航组织制订的这项选择做法，旨在解决那些商业争端，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不公平做法的争端，如：关于较少的监管控制环境中的市场准入的争端。该机制在适用范围上审慎地放宽，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端。</p> <p>正常的协商程序可以解决此类争端，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，本程序设计成没有正式仲裁程序和耗时较少，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>

第三十四条 争端的解决	解释性说明
<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，接受调解人或调解小组的决定或裁定的约束，除非他们另有协议。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，但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>机制中规定的两个重要的时间期限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，重点是最大程度上减少法律形式和程序的时间期限，但又留给专门小组充足的时间做出判定或判决。</p> <p>如果协定中规定了仲裁程序，并且如果上述机制无法解决争端使一方或多放满意，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端，可能随后使用仲裁则没有必要。</p> <p>仲裁程序同传统案文选择做法B和C中列出的相同。</p>

第三十五条 修改	解释性说明
<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, 两种选择之一]</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, 两种选择之二]</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	解释性说明
	<p>这项条款是关于已经对双方生效的多边协定对双边协定的影响。过去多年中, 由于期待互换业务权的广泛多边航空运输协定的进展, 该条款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>

第三十六条 多边协定	解释性说明
<p style="text-align: center;">[两种选择之一]</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;">[两种选择之二]</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>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>

第三十七条 终止	解释性说明
<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。主要的不同之处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。在这种情况下，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，但也可以商定较短的期限。</p>

第三十八条 向国际民航组织登记	解释性说明
<p style="text-align: center;">[两种选择之一]</p> <p>本协定及其对本协定的任何修改应在签字后由 [登记方名称]向国际民用航空组织登记。</p> <p style="text-align: center;">[两种选择之二]</p> <p>本协定及其对本协定的任何修改应在其生效后 由[登记方名称]向国际民航组织登记。</p>	<p>公约第八十一条和八十三条规定各国负有义务登记其航空协定，上述规定在双边级别使本项要求得以正式化。但是，在实际做法中，许多协定和修订没有进行登记，这一事实对整个程序的透明度具有负面影响。国际民航组织制定的这项条款包括在签字（第一种选择）或生效（第二种选择）时，对负责登记协定一方登记其名称的要求，其目的是鼓励更好地执行登记要求。</p>
第三十九条 生效	解释性说明
<p style="text-align: center;">[两种选择之一]</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;">[两种选择之二]</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做法。第一种方法中，包含了一个期望的批准程序；第二项选择中，是一个通过签字简单和立即生效的方法。前一种情况下，缔约方顾及到漫长的法律手续时间，允许协定在签字后临时生效。手续后生效的日期有许多公式，在第一种选择中列举了两项。本项最后规定的措辞选择，主要取决于执行航空运输协定缔约各方使协定生效的国家程序。</p>

附件I 航线表	解释性说明
<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="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;">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="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;">过渡方式</div> <p>[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> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;">过渡方式</div> <p>[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>这种做法将至一方任何城市的国际民用航空运输的选择延伸至另一方的任何城市、及第三国以远的任何城市。这项选择已经被缩小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>这种做法通过明确包含第六航权，进一步拓宽了业务权，包含了旅客、邮件和货物，和全货物航班的第七航权。它还通常特别禁止国内业务权。</p>

附件I 航线表	解释性说明
<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 style="text-align: center;">[两种选择之一]</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>这种过渡做法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)或一方国际航线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地的国内市场。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>有些规定可能只针对一个或多个做法。</p>

附件I 航线表	解释性说明
<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;">[两种选择之二]</p> <p>1. 缔约双方的指定空运企业有权经过、自、至或在缔约另一方领土内进行承运旅客、货物、邮件或混合航班服务，不受航线、运力和班次的限制。</p> <p>2. 缔约双方的指定空运企业有权不受限制地在所有航班和混合航班上行使业务权利。</p>	<p>虽然有本协定第___条（更换机型），但应当允许指定空运企业在参与代号共享运行的航空器之间，不受限制地转移运输业务。</p> <p>第二中选择做法允许完全的自由化，包括国内业务权。</p>

附件II 不定期航班/包机飞行	解释性说明
	<p>对于不定期运营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。可以将其放在协定或附件中。</p> <p>另外一种非定期运营授权的方法，就是简单直接在授权条款中提及实施“国际航班”，定期和不定期。这样所有协定规定都将适用于定期和不定期航班。</p>

附件II 不定期航班/包机飞行	解释性说明
<p style="text-align: center;">传统方式</p> <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>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 style="text-align: center;">传统方式</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>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>
<p style="text-align: center;">过渡方式</p> <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>本方法对定期航班没有不利影响。</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)</p>

附件II 不定期航班/包机飞行	解释性说明
<p style="text-align: center;">[三种选择之二]</p> <p>1. 缔约各方根据本协定指定从事本附件项下经营的空运企业，根据本协定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>2. 根据本规定经营航空运输的[指定]空运企业，不论是单程或来回程，均须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-top: 20px;">完全自由化方式</div>	<p>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>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(不论他们是否还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>

附件II 不定期航班/包机飞行	解释性说明
<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>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</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航班自由化，同时继续管理定期航班。本方式可见于自由的、或“开放天空”协定。其条件很少。</p> <p>它使非定期航班和定期航班在权利和市场准入方面相等同，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航班、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，就是对于非定期航班的运行，指定空运企业可以选择其自己国家、或另一国家关于包机的规定。</p>

<p style="text-align: center;">附件II 不定期航班/包机飞行</p>	<p style="text-align: center;">解释性说明</p>
<p>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 style="text-align: center;">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>	

<p style="text-align: center;">附件III 航空货运服务</p>	<p style="text-align: center;">解释性说明</p>
<div style="border: 1px solid black; width: fit-content; margin: 0 auto; padding: 5px; text-align: center;">过渡方式</div> <p>1. 各指定空运企业在经营国际航空货物运输时：</p> <p>a) 在利用货物清关、服务、仓储设施和便利条</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协定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</p>

附件III 航空货运服务	解释性说明
<p>件方面，不应受到歧视性对待；</p> <p>b) 根据当地法律和规章，可以使用和/或直接经营其他运输方式；</p> <p>c) 可以使用租赁航空器，条件是这类运行符合各指定空运企业对其他航空器适用的同等安全和保安标准；</p> <p>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</p> <p>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。</p> <p>2. 除上述第一款的权利之外，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> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 20px auto;">完全自由化方式</div>	<p>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	解释性说明
	<p>该附件是国际民航组织的一项建议，关系到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惠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，它们将被视为优惠措施。</p>

附件IV 过渡措施	解释性说明
<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>为了执行附件的三项条款，下述三段解释性说明，不包括范例，可以作为附件的组成部分。</p> <p>当一项特定的条款（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，可以使用第一款。例如：各方商定鉴于航线安排的附件，给予各方无限制的第五自由航权，在一个规定日期之前，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业务权。</p> <p>第二款同第一款相似，但规定了分阶段执行的期限。例如：缔约方商定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（班次），虽然有条款规定代号共享不受限制。</p> <p>当一项条款（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，将使用第三款。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> <p>以下是一个提示性内容目录，各国可以在附件中包含这些内容作为过渡性措施：指定空运企业的数量、所有权和控制权的标准、运力和班次、航线和业务权、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。附件当中的文字是一个框架，缔约各方需要商定其条件和措词。ICAO Doc 9587号文件包含有参与和优惠的可能性措施的材料。</p>

附件V 必需的服务和旅游开发航线	解释性说明
<p>1. 一方在与另一方协商（或征得另一方同意）后，并在通知在航线上运营的一家或多家空运企业后，可以指定必需的航空服务航线或必需的旅游开发航线，将其领土内边远或外围地区或开发区内的一点与另一方领土内的一点连接在一起。在此条航线或一组航线上，本附件第2款所规定的适当的航空服务水平对保护一个地区生命线供给或经济发展，[包括旅游航线开发]，将被认为是至关重要的，而如果空运企业只考虑其商业利益，则不会提供此类服务[或只能以不合理的歧视性价格、不适当的高价或限制性价格提供]。</p> <p>2. 规定了必需的航空服务航线或必需的旅游开发航线的一方，应[以灵活和面向市场的方式，]对[每条航线或一组航线上]适当水平的定期航空服务进行评估，除其他外，虑及：所涉航线上定期航空服务的具体需要；需求水平；可使用的衔接航空服务、第三国空运企业、非定期承运人和其他形式的运输；票价和条件；以及对正在或打算在该航线或相邻航线上运营的所有空运企业的影响。[非定期航空服务也可被视为是适当的，只要其符合本附件第1款所述的条件。]</p>	<p>在适用必需的服务和旅游开发航线（ESTDR）计划时，其假设前提是已存在自由化的国际市场，或正处于过渡进程中。在例外情况下，该计划可以适用于有旅游潜力的非自由化航线，因为传统类型的航空运输协定通过对竞争范围施加限制，已经对此类航线上的运营隐含地提供了支助。</p> <p>附件对参与实施ESTDR计划的各方提供了法律确定性，并赋予缔约方灵活性，来对以下事项进行解释和管理，如航线选择标准和适当的服务水平、选择承运人的招标程序、以及契约安排的内容等。</p> <p>灵活做法的一个例子是，只规定最低运力要求，而将班次、机型、运价等留给空运企业决定。运力要求可以按部分或整个旅游季节当中每周从始发地至目的地的座位数量作为若干“承运单位”来确定。</p>

附件V 必需的服务和旅游开发航线	解释性说明
<p>3. [尽管有第____条（运力）和第____条（定价）的规定，]有关的一方在与另一方协商（或征得另一方同意）后，可以要求正在或打算在必需的航空服务航线或必需的旅游开发航线上运营的空运企业所提供的航空服务须在多至____年的期间内满足适当的水平。[该方可以要求空运企业，凡是要终止、暂停或将航线上现有服务削减到低于适当水平的，须在拟议的服务削减前至少____天做出通知。]</p>	<p>备选案文要求空运企业提前通知其撤销或削减航线上的服务的意图。</p>
<p>4. 尽管有[第____条（运力）、第____条（定价）和]附件____（航线表）的规定，如果没有空运企业已经承担或正要承担在必需的航空服务航线或必需的旅游开发航线上[单个地或集体地]提供适当水平的航空服务，有关的一方可以邀请为提供此类服务提出申请，并且在必要的情况下并在与另一方协商（或征得另一方同意）后，可以在多至____年的期间内，将该航线的准入权限制性地只给予一家空运企业，[但不包括第三国的空运企业，]并/或作为补偿向该空运企业提供补贴。运营此类服务的权利应[按照单条或一组此类航线]以公开招标的方式授予有权在两个领土间运营[和销售]其服务的任何指定空运企业。[有资格在航线上运营的第三国的空运企业也应有投标的权利。]</p>	<p>范本明确提供了三种支助选项：a) 带补贴的垄断运营保证，b) 不带补贴的垄断保证，c) 补贴但不带垄断运营保证。</p>
<p>5. 招标书和随后的合同除其他外应包括以下信息：本附件第2款所要求的服务水平和标准；合同的有效期；关于合同修订、终止或复审的规则，尤其虑及未预见的变化；以及在不恪守合同的情况下的处罚。</p>	<p>重要的是要注意到，无论合同期限如何，ESTDR的适用并非永久性的，而是过渡性的或只是在合理的时段内（通常是在启动期），在为“开发区”通航的航线上尤其如此。例如，如果由于网络发展或通过航空基础设施的改进，公共需求扩大了，这将使航线不大可能成为自然垄断，没有监管的必要。</p>
<p>6. 发布招标书的一方应在____个月内对空运企业做出选择，除其他外虑及申请人的财务生存能力、建议的业务计划、与旅游业发展伙伴关系的方式、票价及条件、以及若有的话所需要的补偿额。</p>	

附件V 必需的服务和旅游开发航线	解释性说明
<p>7. 发布招标书的一方可以向根据本附件第6款选择的空运企业补偿由于按照合同的要求提供适当水平的运营而导致的损失。应这样来评估此种补偿，即服务产生的成本与收入之间的[预计]短缺，再加上所投入的资本的合理回报。[对于空运企业可能自行从事的适当水平以上的服务，不应支付额外补贴。]</p> <p>8. 凡是当一方认为对空运企业的选择和/或补偿不符合本附件第6和第7款所述的要素时，或航线的开发和竞争受到本附件条款的不适当限制时，应按照国家第____条（协商）安排双方之间的协商。[如果双方未能通过协商解决问题，任何一方可以根据第____条（争端的解决）诉诸争端解决机制解决争端。]</p>	<p>包含两国间事先和事后这两种复议形式的协商和/或要求获得另一国（其他国）的预先同意，可以有效地防止每一国家偏袒其本国承运人和过度使用这种制度的潜在风险。</p>

地区或有限多边航空运输协定范本

目录

	页码
序言	A5-78
第一条 — 定义	A5-79
第二条 — 授权	A5-80
第三条 — 指定和许可	A5-83
第四条 — 许可的扣留、撤销和限制	A5-86
第五条 — 法律的适用	A5-88
第六条 — 直接过境	A5-89
第七条 — 证件的承认	A5-90
第八条 — 安全	A5-90
第九条 — 航空保安	A5-91
第十条 — 旅行文件的安全	A5-93
第十一条 — 被拒绝入境、无证件旅客和被遣返旅客	A5-93
第十二条 — 用户费用	A5-94
第十三条 — 关税	A5-95
第十四条 — 征税	A5-96
第十五条 — 公平竞争	A5-97
第十六条 — 运力	A5-98
第十七条 — 定价（运价）.....	A5-99
第十八条 — 保护措施	A5-100
第十九条 — 竞争法律	A5-100
第二十条 — 货币兑换和收入汇出	A5-101
第二十一条 — 航空服务产品的市场营销	A5-102
第二十二条 — 非国民人员和从事当地的服务	A5-102
第二十三条 — 更换机型	A5-103
第二十四条 — 地面代理	A5-105
第二十五条 — 代号共享/合作安排	A5-107
第二十六条 — 航空器租赁	A5-109
第二十七条 — 多运输方式联运服务	A5-112
第二十八条 — 计算机定座系统（CRS）.....	A5-112
第二十九条 — 禁止吸烟	A5-113
第三十条 — 环境保护	A5-114
第三十一条 — 统计	A5-114
第三十二条 — 协商	A5-114
第三十三条 — 争端的解决	A5-115
第三十四条 — 修改	A5-119
第三十五条 — 向国际民航组织登记	A5-121
第三十六条 — 例外	A5-121
第三十七条 — 现行协定	A5-122
第三十八条 — 复审	A5-123
第三十九条 — 退出	A5-123
第四十条 — 保存人	A5-123
第四十一条 — 签字和批准	A5-124
第四十二条 — 加入	A5-124
第四十三条 — 生效	A5-125
附件I — 不定期航班/包机飞行	A5-126
附件II — 航空货运服务	A5-129
附件III — 过渡措施	A5-130
附件IV — 必需的服务和旅游开发航线	A5-131

序言	解释性说明
<p style="text-align: center;">[两种选择之一]</p> <p>....政府和....政府，以下简称“缔约各方”；</p> <p>各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>希望对地区和国际民用航空的发展做出贡献；</p> <p>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>达成协议如下：</p> <p style="text-align: center;">[两种选择之二]</p> <p>....政府和....政府（以下简称“缔约各方”）；</p> <p>各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>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>希望推动扩大国际航班服务的机会；</p> <p>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>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>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>达成协议如下：</p>	<p>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>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>

第一条 定义	解释性说明
<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____；或由各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各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>k) “缔约方”，指正式同意接受本协定约束的国家；</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，上述术语只是定义条款中可能常见的。</p> <p>“航空当局”项下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	解释性说明
<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下的空域]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>

第二条 授权	解释性说明
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;">传统方式</div> <p>1.* 缔约一方给予其他缔约各方以下权利, 以便其他缔约各方的空运企业从事国际航空运输:</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) 提供前往和来自任何其他缔约方的国际航空运输的权利, 只要此种航班在指定该空运企业的缔约方领土内始发或终止。[前往或来自非缔约方领土的国际航空运输须获得所涉缔约各方的许可。]</p>	<p>为地区或有限多边协定展开谈判的国家的一个关键问题是, 在地区或有限多边协定中, 对于协定缔约各方与非缔约方之间的航班权利, 如果要做出规定的话, 应做出哪些规定。</p> <p>上述前两种空中自由权虽然已包含在双边协定当中(定期航班包含在国际航班过境协议(IASTA)); 非定期航班包括在公约第五条), 通常也包括在地区或有限多边协定当中, 因为有些国家不是或不再是IASTA的缔约方。</p> <p>在传统方式中, 协定不涉及缔约方与非缔约方之间的航班, 而将那些权利留给缔约方与非缔约方之间的相关协定来确定。在这一意义上, 此种协议可以称为自我封闭式的。与此种自我封闭式的协定相对应的替代做法是, 由缔约各方来确定和交换前五种空中自由。</p>

第二条 授权	解释性说明
<p style="text-align: center;">[第2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另一缔约方领土内装载旅客、行李、货物或邮件前往该另一缔约方领土内其它地点的权利。</p> <p style="text-align: center;">[第2款, 两种选择之二]</p> <p>2. 不应要求缔约一方向另一缔约方的空运企业授予国内载运权。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin: 10px auto; width: fit-content;">过渡方式</div> <p>1.* 缔约一方给予其他缔约各方以下权利, 以便其他缔约各方的空运企业从事国际航空运输:</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) 提供前往和来自任何其他缔约方、以及非缔约方与指定国已谈判获得第五自由权的其他缔约各方之间的国际航空运输的权利, 只要此种航班在指定该空运企业的缔约方领土内始发或终止; 和</p> <p>d) 在任何其他缔约方与非缔约方国家之间提供[定期和]非定期货运航班的权利。</p> <p style="text-align: center;">[第2款, 两种选择之一]</p> <p>2. 直至[插入缔约各方商定的日期], 缔约一方应向其他每一缔约方的指定空运企业授予国内载运业务权, 只要行使业务权的航班构成并安排作为来自指定该空运企业的另一缔约方的航班的延伸, 或作为前往该另一缔约方的初始航班。</p> <p style="text-align: center;">[第2款, 两种选择之二]</p> <p>2. 缔约一方应向其他每一缔约方的指定空运企业授予国内载运权, 只要国内载运航段是在两个国际航段之间运营的。</p>	<p>与双边协定的做法类似, 一种做法是由缔约各方明确排除国内载运权(选择一), 或在协定中明确规定不要求协定的缔约各方授予此种权利, 而留待协定的缔约各方来做出决定(选择二)。</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); 非定期航班包括在公约第五条), 通常也包括在地区或有限多边协定当中, 因为有些国家不是或不再是IASTA的缔约方。</p> <p>这一过渡做法设想协定的缔约各方之间进行谈判, 根据特定准则向非缔约方授予以远权(第五自由权)。当然, 行使这些权利将依赖于从非缔约方国家获得相应的权利。</p> <p>这一做法包括定期(作为选择)和非定期全货运航班的第七种自由。</p> <p>国内载运权的过渡做法通常会在商定的日期后转化为无限制的国内载运权。</p> <p>国内航段与国际航段的直接衔接使这种运营被称为连续国内载运权(第八种自由)。</p> <p>这一选择把国内载运权限制在这种情况下, 即航空承运人在共同航站的基础上(即同一航班飞至另一国的两点)在另一国的两点提供国际运输。</p>

第二条 授权	解释性说明
<p style="text-align: center;">完全自由化方式</p> <p>1.* 缔约一方给予其他缔约各方以下权利，以便其他缔约各方的空运企业从事国际航空运输：</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) 按照其指定的条件，在以下航线的各点之间从事定期和包租国际航空运输：</p> <p>i) 从指定空运企业的缔约方领土后的地点，经过该缔约方领土和中间点，至授予权利的缔约方领土的任何一点或多点及以远点；</p> <p>ii) 授予权利的缔约方领土和任何一点或多点之间的客运和全货运航班；和</p> <p>d) 本协定规定的其他权利。</p> <p>2. 每一指定空运企业可以在任何或者所有航班上自行决定：</p> <p>a) 经营任一方向或者双方向的航班；</p> <p>b) 把不同航班号合并为一架航空器的运营；</p> <p>c) 以任意组合和排序运营航线上的以后点、中间点和以远点以及缔约各方领土内的各点；</p> <p>d) 不在任一点或多点经停；</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其任何其它的航空器；</p> <p>f) 在其领土任何一点之后的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>g) 在任何地点经停，无论是在任何缔约方领土之内或之外；</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）；非定期航班包括在公约第五条），通常也包括在地区或有限多边协定当中，因为有些国家不是或不再是IASTA的缔约方。</p> <p>完全自由化方式不仅授予每一缔约方前往/来自协定的其他每一缔约方充分的业务权，而且授予前往/来自其他每一缔约方和非缔约方国家领土的第五自由权，以及全货运航班的第七种自由。然而，与过渡方式一样，行使另一缔约方与非缔约方之间的第五自由权将取决于地区或有限多边协定中所提供的非缔约方与行使第五自由权的缔约方之间的权利。（例如，缔约方与非缔约方国家签订的双边协定中“开放天空”越多，它享有的前往/来自协定的其他缔约方潜在的第五种自由航线就越多。）一些协定也可能授予特定航班类型的权利，如包括涉及前往非缔约方国家的不定期货运航班的规定。</p> <p>多数关于运营灵活性的这些规定与自由化的双边规定类似，通常包含在航线表中。</p>

第二条 授权	解释性说明
<p>h) 经过任何其他缔约方领土载运过境运输业务；和</p> <p>i) 把运输业务合并在同一架航空器上，无论此种运输业务始发自何处；</p> <p>并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>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，并在回程方向，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. 缔约一方应向其他每一缔约方的指定空运企业授予不加限制的国内载运权。</p>	<p>如果协定中包括更换机型的条款，则不需要这一规定。</p> <p>这一规定在设备的使用上提供了最大的运行灵活性。例如，这种规定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：第二航段的航班是前面衔接去程或回程航班的延伸或继续。括号文字删除了对全货运航班的此项限制。</p> <p>完全自由化方式不要求国内载运权航段与任何国际航段衔接；它允许缔约一方的指定空运企业在任何其他缔约方领土内（自成一体的国内载运权或第九种自由）建立轴辐式运营（国内航段作为辐）。</p>

第三条 指定和许可	解释性说明
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;">传统方式</div> <p>1. 每一缔约方有权以书面形式指定一家空运企业[或另一缔约国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。上述指定应通过外交途径以书面形式发送给其他各方[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>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。一种选择是，一个缔约国指定另一缔约国符合资格的空运企业代表其经营航班。在此情况下，各方在授予许可前，应商定某些符合资格的准则，如组建权、执照颁发以及安全和保安标准。</p>

第三条 指定和许可	解释性说明
<p>a) 该空运企业由本协定一个或多个缔约方、其国民或两者主要所有和有效管理；</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）的规定；和</p> <p>c)* 指定空运企业有资格履行对申请进行考虑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.* 根据本条第二款授予经营许可的缔约各方应将此行动通知保存人。]</p>	<p>在地区或有限多边协定和协议中，传统的所有权和管理权准则是所涉及的航空承运人由协定的各方和/或其国民共同所有和管理。这一试图旨在扩大所有权和管理权要求，并鼓励多国空运企业，但这遇到了非缔约国接受这一准则的困难。在非缔约国不能广泛接受共同所有权和管理权准则的情况下，属于地区所有的空运企业的市场可能会局限在地区或有限多边协定或安排的其他缔约各方的领土以内。</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>作为选择，在授予许可时，缔约各方同意通知协定保存人，该保存人负责维持空运企业指定和经营许可的中央登记册。</p>
<div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;">过渡方式</div> <p>1. 每一缔约方有权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。上述指定应通过外交途径以书面形式发送给其他各方[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地（见下述（i））[和永久住所]；</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>过渡作法提到的是一家或多家空运企业或双重指定。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做法取消了所有权要求，但保留了有效管理（包括安全和保安监督），同时增加了在指定的缔约方内组建和有主要营业地。这将允许非缔约方实体对各缔约方的空运企业进行投资。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 style="text-align: center;">第三条 指定和许可</p>	<p style="text-align: center;">解释性说明</p>
<p>注：</p> <p>(i) 主要营业地的证据包括如下因素：指定空运企业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，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航空运营人许可证（AOC）的有效经营执照和许可、符合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国际民航组织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）的规定；和</p> <p>d)* 指定空运企业有资格履行对申请进行考虑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.* 根据本条第二款授予经营许可的缔约各方应将此行动通知保存人。]</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p>完全自由化方式</p> </div> <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，并且有权撤销或更改上述指定。上述指定应通过外交途径以书面形式发送给其他各方[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 style="text-align: center;">作为选择，在授予许可时，缔约各方同意通知协定保存人，该保存人负责维持空运企业指定和经营许可的中央登记册。</p> <p style="text-align: center;">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>

第三条 指定和许可	解释性说明
<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）的规定；和</p> <p>c)* 指定空运企业有资格履行对申请进行考虑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.* 根据本条第二款授予经营许可的缔约各方应将此行动通知保存人。]</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，从事国内和國際的航班服务。</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>作为选择，在授予许可时，缔约各方同意通知协定保存人，该保存人负责维持空运企业指定和经营许可的中央登记册。</p>

第四条 许可的扣留、撤销和限制	解释性说明
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;">传统方式</div> <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一个或多个缔约方、其国民或前两者存有疑义；</p>	<p>任何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。因此，如果指定的标准要求这样来表述，例如，所涉及的航空承运人由协定的各缔约方和/或其国民共同所有和管理，或对主要营业地作出要求，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 style="text-align: center;">第四条 许可的扣留、撤销和限制</p>	<p style="text-align: center;">解释性说明</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）的规定；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="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) 缔约一方如果对指定空运企业在指定空运企业的缔约方领土有主要营业地(见下述(i)) [和永久住所]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空运企业具有和保持有效的管理控制(见下述(ii))存有疑义；</p> <p>注：</p> <p>(i) 主要营业地的证据包括如下因素：指定空运企业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，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航空运营人许可证(AOC)的有效经营执照和许可、符合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国际民航组织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）的规定；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>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>这一过渡方式准则取消了所有权要求，但保留了有效管理，同时增加了在指定的缔约方内组建和有主要营业地。这将允许非缔约方实体对各缔约方的空运企业进行投资。</p>

<p style="text-align: center;">第四条 许可的扣留、撤销和限制</p>	<p style="text-align: center;">解释性说明</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 style="padding-left: 2em;">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 style="padding-left: 2em;">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）的规定；和</p> <p style="padding-left: 2em;">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;">传统/过渡/完全自由化方式</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，或除非因为安全和保安的原因，要求根据第____条(安全)或第____条(航空保安)条款的规定采取行动，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）条款协商后方可行使。</p>	<p style="text-align: center;">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;">解释性说明</p>
<p style="text-align: center;">[第一款,两种选择之一]</p> <p>1. 任何缔约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，应适用于每一缔约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. 进入、在其领土内停留或离开缔约一方领土时,任何其他缔约方须遵守缔约一方有关航空器运行和航行的法律和规章。</p>	<p>大多数航空运输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国际民航组织的标准和建议措施。“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 style="text-align: center;">第五条 法律的适用</p>	<p style="text-align: center;">解释性说明</p>
<p style="text-align: center;">[第二款,两种选择之一]</p> <p>2. 任何缔约方有关旅客、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,应适用于每一缔约方指定空运企业的航空器在该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,任何缔约方的旅客、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其他缔约方指定空运企业更优惠的待遇。</p>	<p style="text-align: center;">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 style="text-align: center;">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 style="text-align: center;">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 style="text-align: center;">解释性说明</p>
<p style="text-align: center;">[两种选择之一]</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> <p style="text-align: center;">[两种选择之二]</p> <p>经过任何缔约方领土直接过境的旅客、行李和货物,如果不离开为此目的在机场划定的区域时,不得受到任何检查,但出于航空保安、药品管制、防止非法入境或特殊情况原因时除外。</p>	<p style="text-align: center;">某些协定当中,这项条款可以单独列出或纳入法律适用的条款中。</p> <p style="text-align: center;">第一种选择是大多数航空运输协定中常见的用于简化过境的简化手续措施。</p> <p style="text-align: center;">第二种选择常见于自由化协定当中,主要针对过境运输的保安问题,而不是针对管制或海关和税收待遇。</p>

第七条 证件的承认	解释性说明
<p>1. 为了经营协议航班，每一缔约方应对任何缔约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，每一缔约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，对于另一缔约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三十二条和三十二条b) 的两条规定，措词稍作改动。这一规定可以作为一个单独条款，也可作为“安全”条款的一部分。</p> <p>在第一款，缔约各方相互承认缔约另一方颁发现行有效的的适航证、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>缔约一方根据该条款保留拒绝承认任何缔约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)拟订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	解释性说明
<p>1. 任何缔约方可随时要求就另一缔约方在航行设施、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，任何缔约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号文件)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国际民航组织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，由任何缔约方空运企业经营或代表其经营进出另一缔约方领土航班的航空器在另一缔约方的领土内时，另一缔约方</p>	<p>上述规定是国际民航组织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，应根据国际民航组织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，这并不妨碍缔约各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>

第八条 安全	解释性说明
<p>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，每一缔约方保留立即暂停或修改另一缔约方一家或多家空运企业的经营许可的权利。</p> <p>5. 任何缔约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，如果确定任何缔约方在商定的时间期限届满时仍然未能符合国际民航组织的标准，应将此事通知国际民航组织秘书长。如果随后情况得以圆满解决，也应当通告国际民航组织秘书长。</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	解释性说明
<p>1. 根据国际法赋予各自的权利和义务，缔约各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，缔约各方应特别遵守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《补充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》制止对服务于国际民用航空机场的暴力非法行为的议定书》，以及缔约各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. 每一缔约方应根据另一缔约方的要求向另一缔约方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>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 style="text-align: center;">第九条 航空保安</p>	<p style="text-align: center;">解释性说明</p>
<p>3. 每一缔约方在其相互关系中，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；应要求在其领土内注册的航空器经营人或主要营业地或永久居住所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。[每一缔约方应通知每一其他缔约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每一缔约方立即进行协商以讨论此种差异]。</p> <p>4. 每一缔约方同意，可以要求上述航空器经营人在进出每一其他缔约方领土或者在其领土内停留时，遵守该其他缔约方规定的本条第三款所述的航空保安规定。每一缔约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。每一缔约方对另一缔约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>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，缔约各方应相互协助，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. 每一缔约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另一缔约方领土执行、或者计划执行的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另一缔约方未能遵守本条款的规定，该缔约方的航空当局可以要求协商。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，则构成对另一缔约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，缔约一方可随时采取临时的行动。]</p>	<p>第三款括弧当中的文字规定了申报同保安标准存在差异的程序。</p> <p>第六款和七款的选择方案分别论述的是对另一缔约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>

<p style="text-align: center;">第十条 旅行文件的安全</p>	<p style="text-align: center;">解释性说明</p>
<p>1. 每一缔约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，每一缔约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. 每一缔约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，每一缔约方应根据国际民航组织 Doc 9303号文件《机读旅行证件》：第一部分 — 机读护照，第二部分 — 机读签证，和/或第三部分 — 机读官方旅行证件的尺寸1和尺寸2，签发护照和其他旅行文件。</p> <p>5. 每一缔约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>国际民航组织Doc 9303号文件当中所载的国际民航组织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号文件的规范签发机读护照和其他机读旅行文件。国际民航组织的决议承认Doc 9303号文件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、无证件旅客和被遣返旅客</p>	<p style="text-align: center;">解释性说明</p>
<p>1. 每一缔约方同意建立有效的边防管制。</p> <p>2. 在此方面，每一缔约方同意实施《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，当每一缔约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（第十二版）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	解释性说明
<p style="text-align: center;">[第一、二款，两种选择之一]</p> <p>1. 任何缔约方向另一缔约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. 每一缔约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，以便用户能够在作出调整之前发表他们的意见。每一缔约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. 每一缔约方有关收费当局或机构对另一缔约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，对另一缔约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>2. 向另一缔约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. 每一缔约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。每一缔约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，以便用户能够在作出调整之前发表他们的意见。</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，即对国外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。这些原则反映了国际民航组织的收费政策（ICAO Doc 9082号文件）。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，并下放制定了用户费用的权利，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国际民航组织制定政策的原则。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> <p>这项条款列举了国际民航组织关于成本回收的某些原则。</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>

第十二条 用户费用	解释性说明
<p>4. 根据第____条（争端的解决）解决争端的程序，任何缔约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另一缔约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，也应提供给另一缔约方的空运企业使用，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>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	解释性说明
<p>1. 每一缔约方应根据其国家法律在对等基础上，对另一缔约方指定空运企业计划用于或完全用于另一缔约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另一缔约方领土内；</p> <p>b) 缔约一方指定空运企业的航空器在到达或者离开另一缔约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另一缔约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>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。它同时反映出国际民航组织关于国际航空运输税收的政策（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>应当指出在涉及到税则和关税的豁免时，对于航班的国际航段如何构成有不同的解释。各国因此在签定的任何航空运输协定中对此加以澄清，尤其是在交换国内业务权时。在这种情况下，本条规定的豁免应做出修改，以便考虑到航班的性质并与国内的法律相互一致。</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>

第十三条 关税	解释性说明
<p>3. 任何缔约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，只有经另一缔约方领土的海关当局许可后方可在该另一缔约方领土内卸下。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>	

第十四条 征税	解释性说明
<p>[第一款至第三款，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. 如果缔约各方中的两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>[第一款至第三款，两种选择之二]</p> <p>1. 任何缔约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，应免除每一缔约方政府对利润或收入的征税。</p> <p>2. 任何缔约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每一缔约方政府对资本和财产的所有征税。</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各方之间关于双重征税单独条约之中的一个议题。以上是根据国际民航组织政策（Doc 8632号文件）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>第三款规定缔约各方之间关于双重征税的条约优先于协定的规定。</p> <p>这种选择方案免除每一缔约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>

第十四条 征税	解释性说明
<p>3. 任何缔约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另一缔约方政府对收益的所有征税。</p> <p>[4.* 每一缔约方须在对等基础上对向另一缔约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>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。比如缔约各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	解释性说明
<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>每一缔约方同意：</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班；和</p> <p>b) 采取行动消除各种形式的对每一缔约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缔约各方的竞争法律享有公平竞争的环境。</p>	<p>传统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，应该使用缔约各方的竞争法律以确保所有指定空运企业的公平竞争环境。</p> <p>有些国家虽然完全支持适用竞争法律，但有时是在磋商的备忘录中，而不是在实际的航空运输协定中提及上述问题。</p>

<p style="text-align: center;">第十六条 运力</p>	<p style="text-align: center;">解释性说明</p>
<p style="text-align: center;">[两种选择之一]</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p style="text-align: center;">传统/过渡/完全自由化方式</p> </div> <p>航班上提供的运力应符合第____条（公平竞争）的规定。</p> <p style="text-align: center;">[两种选择之二]</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p style="text-align: center;">传统方式</p> </div> <p style="text-align: center;">[第一款和第二款，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各方的指定空运企业提交前往或来自其领土的任何航线的时刻表。 2. 任何缔约方可以阻止在前往或来自其领土的任何航线上增加运力，只要此种增加会导致在该航线上经营航班的指定空运企业严重的财务损失。 <p style="text-align: center;">[两种选择之二]</p> <p>任何缔约方可以在存在定期客运航班的航线上限制提供非定期客运航班，如果追加的非定期客运航班将危及此种定期航班的稳定性。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p style="text-align: center;">过渡方式</p> </div> <p>直至[商定的日期]，任何缔约方可以将指定空运企业在前往或来自其领土的航线上的运力限制为在该航线上提供的总运力的[商定的百分比]。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p style="text-align: center;">完全自由化方式</p> </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. 任何缔约方不得单方面限制任何其他缔约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条件有其他的要求。 3. 任何缔约方不得对另一缔约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。 	<p>适用于所有三种做法的替代做法是，当缔约一方认为追加运力的数额构成不公平竞争做法时，可以援引第____条（公平竞争）的规定。</p> <p>虽然在任何地区/有限多边协定中没有预先确定运力的规定，但在此种协定中，仍有允许对运力作出限制的情况。这些限制旨在照顾到空运企业规模较小的国家的关切，即它们的航班不会被过多的运力取代。</p> <p>对运力施加限制的一般权利的变化形式是对某些类型的航班施加限制，如非定期客运航班。</p> <p>一个有时间限制的过渡措施是，允许在某一航线上提供的运力从传统的50/50分割变为60/40的比例或采用其他一些公式。这对有两家以上的空运企业的航线不适合。</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可适用的竞争法不经政府批准或干涉决定所提供的运力。</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 style="text-align: center;">第十六条 运力</p>	<p style="text-align: center;">解释性说明</p>
<p>4. 任何缔约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</p> <p>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>	<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可适用的竞争法加以干涉。</p>

<p style="text-align: center;">第十七条 运价（定价）</p>	<p style="text-align: center;">解释性说明</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: fit-content;"> <p>传统/过渡/完全自由化方式</p> </div> <p>价格（运价）应符合第____条（公平竞争）的规定。</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</p> </div> <p>1. 任何缔约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符合始发国运价批准原则。</p> <p>2. 每一缔约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。任何缔约方不得采取单方面行动阻止从对方领土内开始的、在各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>[3. 尽管有本条的规定，指定空运企业应有对非定期航班上载运的业务适用运价的自由，只要这些运价已经向所涉及的缔约各方做出通知。]</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p>完全自由化方式</p> </div> <p>不要求空运企业将收取的价格（运价）向任何缔约方申报或得到其批准。</p>	<p>适用于所有三种做法的替代做法是，当收取的价格可能构成不公平竞争行为时，任何缔约方可以援引第____条（公平竞争）的规定。</p> <p>这一批准缔约各方之间的运价的过渡做法是基于始发国原则。</p> <p>批准的范围主要针对完全在所涉及各缔约方管辖范围内的第三和第四种自由权的运价。</p> <p>可选择纳入关于批准非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。可以规定空运企业的运价做法应符合缔约各方可适用的竞争法。</p>

第十八条 保护措施	解释性说明
<p>1. 缔约各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消极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. 如果任何缔约方航空当局认为另一缔约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. 如果缔约各方未能通过协商解决问题,任何缔约方可以根据第____条(解决争端)行使解决争端的机制解决争端。</p>	<p>如果缔约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有限多边的“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。如果一组国家同意迈向一个控制较为宽松的体系,但缔约各方中没有任何一个有竞争法,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,缔约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>作为保护机制的选择方案,缔约各方可以协商逐步采用完全市场准入和其他的规定,以缓解向完全自由化的过渡(见附件IV)。</p>

第十九条 竞争法律	解释性说明
<p>1. 缔约各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、政策和做法及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. 缔约各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、政策和做法的指导。</p> <p>3. 当缔约各方认为其竞争法、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;如任何缔约方提出要求的话,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>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,以便在两个或两个以上的缔约各方在其航空运输关系中因适用国家竞争法而经历或可能经历困难时使用。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。这与各缔约方的使用无关,例如:当任何缔约方批准空运企业的合作做法,如运价协调,而且任何缔约方都没有竞争法。其意图不是补充任何现有的程序,所包括的义务当然还需要得到缔约方竞争当局的批准。总体而言,它寻求加强避免和解决冲突的机制,并将航空运输竞争法标准的适用纳入地区或有限多边的框架之中。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Doc 9587号文件)。</p>

第十九条 竞争法律	解释性说明
<p>4. 缔约各方应相互通知对方其对各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缔约方提出的要求进行，对任何缔约方行动的权利不能存有偏见，并应致力确定各方的各自利益和由于特定的竞争法诉讼可能产生的影响。</p> <p>6. 在协商过程中，缔约各方应努力达成协议，尊重各方的正当权益，并采用其他能够取得竞争法诉讼同样目的的替代方法。</p> <p>7. 假如未能达成协议，每一缔约方在执行其竞争法、政策和做法的同时，应对另一缔约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. 根据其竞争法诉诸私人法律行动的缔约方应协助每一缔约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、每一缔约方通知的该方利益和可能情况下与每一缔约方就诉讼进行协商的结果。</p> <p>9. 缔约各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诉讼相关的信息，除非上述合作或透露违悖其重大的国家利益。</p> <p>10. 缔约一方的竞争法律当局所采取的行动应同另一缔约方协商，在开始采取行动的领土内的一方在协商结果出来之前，不得要求透露另一缔约方领土内的信息，另一缔约方亦不得使用任何限制的立法。</p>	

第二十条 货币兑换和收入汇出	解释性说明
<p>每一缔约方应允许另一缔约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。</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>国际民航组织为便利货币兑换和汇出制订的条款是一项比较普遍的规定格式，几乎可以见于所有航空运输协定。</p>

<p style="text-align: center;">第二十条 货币兑换和收入汇出</p>	<p style="text-align: center;">解释性说明</p>
<p>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>“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。“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 style="text-align: center;">解释性说明</p>
<p>1. 每一缔约方应给予另一缔约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>国际民航组织制订的这项规定，为授权空运企业对其服务进行市场营销提供了一项简明、但是公平的标准。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。一些新近航空运输协定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 style="text-align: center;">第二十二条 非国民人员和从事当地服务</p>	<p style="text-align: center;">解释性说明</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>

第二十二条 非国民人员和从事当地服务	解释性说明
<p style="text-align: center;">传统方式和过渡方式</p> <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，应被允许在每一 缔约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、或者通过利用另一缔 约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另一缔约方现行有 效的法律和规章，并根据上述法律和规章：</p> <p>a) 每一缔约方应在对等的基础上，尽早给予本 条第一款所指的代表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>b) 每一缔约方应对执行不超过（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> <p style="text-align: center;">完全自由化方式</p> <p>每一缔约方应允许另一缔约方的指定空运企业：</p> <p>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>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>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另一缔约方领土 的雇员数量的数字限制。</p> <p>3b)项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>国际民航组织关于非国民人员规定的a)项，旨在 便利特定的空运企业人员驻扎国外，比如执行管理、 商务、技术和运行工作的人员。此项规定要根据国际 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某一方 在此规定下的义务。</p> <p>b)项旨在应对这种需要，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	<p style="text-align: center;">解释性说明</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 线表之中。</p>

第二十三条 更换机型	解释性说明
<p style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 0 auto; width: 150px;">传统方式</p> <p>1. 任何缔约方的指定空运企业在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另一缔约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) 距离任何缔约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管理；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[除非另一缔约方航空当局授权该空运企业经营一个以上的航班]。</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) 不得允许任何缔约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另一缔约方领土内。</p>	<p>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>第二款允许空运企业在本国不受限制地更换机型，但禁止在另一缔约方领土安置航空器。</p>

第二十三条 更换机型	解释性说明
<p>3. 本条的规定不得限制空运企业根据本协定[本协定航线表]的规定通过代号共享和/或包舱位协议提供服务的能力。</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 style="text-align: center;">完全自由化方式</p> <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>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>完全自由化方式在设备的使用上提供了广泛的运行灵活性。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：第二航段的航班是前面衔接去程或回程航班的延伸或继续。括号文字删除了对全货物服务的此项限制。</p>

第二十四条 地面代理	解释性说明
	<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>所有规定都应该交叉提及安全的规定，或包含一个句子，说明地面代理事项在附件6之中作了规定。</p>

第二十四条 地面代理	解释性说明
<p style="text-align: center;">过渡方式</p> <p style="text-align: center;">[两种选择之一]</p> <p>每一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> <p>1. 应允许每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，在对等的基础上在任何其他缔约方领土内提供其自己的地面代理，并根据自己的选择由另一缔约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。</p> <p>2. 任何缔约方的一家或多家指定空运企业还应享有为在任何缔约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。</p> <p>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> <p style="text-align: center;">完全自由化方式</p> <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，任何缔约方应批准另一缔约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>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>这种作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。根据服务提供者之间的竞争程度，此举可以改善服务和费用。这种作法常见于有许多空运企业的机场，并且可以满足许多地面代理人的实际限制。</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服务、向在缔约另一方领土同一机场运行的其他空运企业提供地面代理服务。</p> <p>第三款承认地面代理服务权利可能需要加以限制，但只是出于对机场安全或保安的考虑。它还对适用任何此类限制给予了最惠国和国民待遇。</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号文件）。</p> <p>根据其特定情况，各国应考虑逐步、分阶段采用自我代理，并根据机场的规模，视情采用多方提供者的方式。</p>

第二十四条 地面代理	解释性说明
<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. 应始终要求缔约各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自己进行空侧地面代理；在此情况下，允许提供代理服务的承运人应该通过客观、透明和公平的程序挑选，并且可提供其他有竞争性的服务代理人。</p>

第二十五条 代号共享/合作安排	解释性说明
<p style="text-align: center;">[两种选择之一]</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: 150px; text-align: center;">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、包舱位和同每一缔约方的空运企业代号共享，前提是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="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: 150px; text-align: center;">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，缔约一方的每一指定空运企业都可以和：</p> <ol style="list-style-type: none"> a) 任何缔约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，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>代号共享可以按空运企业的其他合作协议同等对待，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上述协议的各项要求。但是，对于希望对代号共享制订专门条款的各国，提供了下列条款。</p> <p>有些国家可能认为在商业机会条款或航线表的说明中提及代号共享更为可取。</p> <p>过渡方式特别认可使用这种类型的合作协定，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，代号共享的使用可能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。在多数自由化协定中，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>

第二十五条 代号共享/合作安排	解释性说明
<p>2. 缔约各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____日之前，向所有缔约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。这可以根据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，为此目的可以选用国家法律和规章。</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. 根据每一缔约方的航空当局通常适用于上述经营的管理要求，另一缔约方的每一指定空运企业可以为下述目的签定合作协议：</p> <p>a) 在任何缔约方[和/或任何第三国]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任何缔约方航空当局授权，可以用自己的代号在另一缔约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>2. 涉及任何缔约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；在该方领土内根据另一缔约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</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，这些运输通过任何缔约方空运企业和/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>第二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。第二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>

第二十五条 代号共享/合作安排	解释性说明
<p>享服务中，不受限制地在航空器之间转运业务。任何缔约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另一缔约方指定空运企业的代号承运运输业务的权利而拒绝给予另一缔约方指定空运企业从事上述a)中列明的代号共享航班的许可。</p> <p>3. 为本协定第____条(运力)之目的,任何缔约方的航空当局不得对另一缔约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>第三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运力没有限制;但是,协定指定的承运人,用其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 航空器租赁	解释性说明
<p>1.* 每一缔约方均可禁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>定义</p> <p>a) “湿租”是指租赁航空器连同机组;</p> <p>b) “干租”是指租赁航空器,不携带机组。</p> <p>本款将租赁航空器的安全和保安视为同协定指定空运企业经营的其他航空器同等对待。它明确表示缔约一方可以禁止使用租赁不符合安全和保安标准的航空器。在执行本条款时,有些国家要求事先申报涉及国际航线的租赁协议,以便使有安全关切的当局及时采取行动。在某些情况下,各国可以根据国际民航组织安全监督审计报告或者停机坪检查报告等,使用允许出租航空器的空运企业的名单,和/或不允许出租航空器的空运企业的名单。</p> <p>为了在特定情况下满足使用租赁航空器在安全方面的考虑,各国可以根据第83分条,将公约规定的注册国的某些责任,按照国际民航组织的有关指导,转移给航空器运行人国家。</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。在考虑根据第1款采取行动时,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</p>

第二十六条 航空器租赁	解释性说明
<div data-bbox="365 598 604 646" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 0 auto; width: fit-content;">过渡方式</div> <p data-bbox="402 1350 581 1377" style="text-align: center;">[两种选择之一]</p> <p data-bbox="188 1413 797 1476">2. 根据上述第一款,每一缔约方的指定空运企业可以根据本协议通过以下方式提供服务:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="240 1509 781 1537">a) 使用从任何[公司包括]空运企业干租的航空器; <li data-bbox="240 1570 792 1598">b) 使用从同一缔约方其他空运企业湿租的航空器; <li data-bbox="240 1631 792 1659">c) 使用从任何其他缔约方空运企业湿租的航空器; <li data-bbox="240 1692 724 1719">d) 使用从第三国空运企业湿租的航空器; <p data-bbox="188 1753 797 1816">条件是参与上述b)、c)和d)协议的所有空运企业经过适当授权和满足通常适用于这些协议的要求。</p>	<p data-bbox="826 327 1435 579">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号文件)、《适航性手册》(Doc 9760号文件)、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)。</p> <p data-bbox="826 655 1435 718">根据这种做法,提供了两种选择方案。主要区别是如何处理从第三国湿租的航空器。</p> <p data-bbox="826 745 1435 919">从非空运企业所有人的干租,某些时候称为“融资”租赁,几乎可以普遍允许,并通常不是航空运输协议当中的一项内容。但是有些国家在其航空运输协定当中明确提及这种租赁。每种作法都有可供选择使用的语言[列在方括弧中]。</p> <p data-bbox="826 947 1435 1199">有些国家根据国家法律、政策、规章或与有关航空当局的相互协议,可能事先批准一种或多种形式的航空器租赁,比如从任何空运企业干租航空器,在同一缔约方空运企业之间湿租,从另一缔约方的空运企业湿租,或从第三国的空运企业湿租,但在任何情况下均应当执行适用的双边、国家和地区的安全和保安规定。</p> <p data-bbox="826 1226 1435 1325">在某些情况下,如一家空运企业的机队大部分或全部由从第三国湿租的航空器组成,一国可以禁止该空运企业经营航班。</p> <p data-bbox="826 1413 1435 1476">“适当授权”一词的含义通常以双边协定授予的“航线和/或业务权”更为广泛,并包括:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="826 1503 1435 1602">i) 授予出租和承租的空运企业(无论是否根据双边协定)在经营的航线上进行与经济和安全有关的经营许可;和 <li data-bbox="826 1629 1435 1692">ii) 对涉及特殊类型租赁所需要的任何其他国内或地区的批准。 <p data-bbox="826 1719 1435 1856">本款涵盖了四项分款当中介绍的四种租赁情况。在a)项[干租]的情况下,允许对使用这种干租不加限制,但须符合安全和保安的要求。有些国家倾向于在协定当中仅处理空运企业所拥有的干租航空器,但有</p>

第二十六条 航空器租赁	解释性说明
<p style="text-align: center;">[两种选择之二]</p> <p>2. 根据上述第一款，每一缔约方的指定空运企业可以根据本协定通过以下方式提供服务：</p> <p>a) 使用从任何[公司包括]空运企业干租的航空器；</p> <p>b) 使用从同一缔约方其他空运企业湿租的航空器；</p> <p>c) 使用从任何其他缔约方空运企业湿租的航空器；</p> <p>d) 使用从第三国空运企业湿租的航空器，前提是这种安排不得等同于出租方空运企业行使其不具备的业务权利。</p> <p>3. 虽然有上述第二款的规定，每一缔约方的指定空运企业可以使用从第三国空运企业短期或临时湿租的航空器，根据本协定提供服务。</p> <p style="text-align: center;">完全自由化方式</p> <p>2. 遵照第一款，每一缔约方的指定空运企业可以使用符合适用的安全和保安要求的租赁航空器，根据本协定提供服务。</p>	<p>些国家则希望明确地涵盖所有的干租，包括从非空运企业实体的干租。</p> <p>在b)和c)项情况下，这种选择作法允许只有符合安全和保安要求以及要求出租人和承租人具有必要的经营许可才能使用这种租赁。虽然出租人和承租人在这种情况下通常持有必要的经营许可，但将其单独列出以照顾到这样一种情况，即承租人国家对安全的要求不允许从其他国家的空运企业湿租航空器（比如美国）。</p> <p>在d)项情况下[从第三国空运企业湿租]，这种选择作法允许使用这种租赁，但须遵守当局更为广泛的要求，它不仅包括授予租赁安排当中的空运企业必要的经济权利，同时还包括需要得到国家和地区的批准。还应考虑到各国可能会要求对使用租赁航空器经营的具体授权。</p> <p>这种选择作法允许只须遵守安全和保安的要求即可在前三种情况下使用租赁的航空器。在d)项情况下，第二种选择作法和第一种选择作法不一样，它只允许在更具体和限制的条件下使用这种租赁，即这种安排不得使提供航空器和机组的空运企业行使其不具备的业务权利。</p> <p>第二种选择作法的第三款可以对第二款当中对业务权的要求规定例外，以便应付某些不可预见的紧急情况，比如必须使用携带机组的航空器根据紧急情况在限定的时间范围内替换航空器。当原先的航空器出现无法预料的机械故障和不能经营定期航班时，用携带机组的航空器代飞一至几个航班。</p> <p>这种选择作法允许使用所用类型租赁的航空器，只要上述航空器符合适用的安全和保安的要求。</p>

第二十七条 多运输方式联运服务	解释性说明
<p style="text-align: center;">过渡方式</p> <p>每一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 style="text-align: center;">完全自由化方式</p> <p style="text-align: center;">[两种选择之一]</p> <p>每一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 style="text-align: center;">[两种选择之二]</p> <p>尽管有本协定的其他规定，每一缔约方各空运企业和间接的货物运输提供人，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、出缔约各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人经营的水陆路运输。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>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> <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> <p>本规定旨在向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。</p>

第二十八条 计算机定座系统（CRS）	解释性说明
<p style="text-align: center;">[三种选择之一]</p> <p>每一缔约方在其领土内应适用国际民航组织管理和运行计算机定座系统的行为守则。</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守则（见Doc 9587）的各方使用。</p>

第二十八条 计算机定座系统 (CRS)	解释性说明
<p style="text-align: center;">[三种选择之二]</p> <p>每一缔约方在其领土内应适用国际民航组织管理和运行计算机定座系统的行为准则，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>缔约各方同意：</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>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	解释性说明
<p>1. 每一缔约方应在由其各空运企业在各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. 每一缔约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>本条款要求每一缔约方通过其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，对此规定的要求亦可降低。</p>

第三十条 环境保护	解释性说明
<p>缔约各方通过促进航空的可持续性发展，支持保护环境的需要。缔约各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16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，各国可以考虑将一项航空环境条款纳入其航空运输协定当中。</p>

第三十一条 统计	解释性说明
<div data-bbox="365 695 636 747" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;">过渡方式</div> <p>缔约各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类似资料。</p> <div data-bbox="365 936 636 989" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;">完全自由化方式</div>	<p>这种作法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>在完全自由化方式中，通常不要求提交任何统计资料。</p>

第三十二条 协商	解释性说明
<div data-bbox="365 1549 636 1602" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;">传统方式</div> <p>缔约各方航空当局应密切合作，随时就确保本协议规定的实施和满意的遵守进行协商。如果认为必要时，任何缔约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>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>协商条款是以相对标准化的方法为基础，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>根据这种作法，协商程序可以按固定程序的形式，同时亦可选择使协商升格至较高的政府级别。</p>

第三十二条 协商	解释性说明
<p style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px;">过渡方式和完全自由化方式</p> <p>1. 任何缔约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，]应在每一缔约方收到[书面或口头]要求之日起60 [30] 天之内举行，除非缔约各方另有协议。</p>	<p>在这种作法中，每一缔约方可以提出要求启动协商程序，以解决一个专门问题。“要求”而不是“随时”的方式，更有可能用于自由化协定，在此情况下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，减少了缔约各方人员之间开会的需要。</p>

第三十三条 争端的解决	解释性说明
<p style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px;">传统方式</p> <p>1. 凡通过协商或谈判未解决的任何争端，如果争端中的缔约任何一方提出要求，则应提交仲裁，并应相应地交给争端中的各缔约方商定选出一名或多名仲裁人。如果在要求仲裁之日起四十五天以内，争端中的各缔约方未能商定选出一名或多名仲裁人，则各缔约方中的任何一方可以要求[地区组织的官员或实体]提名一名仲裁人，将争端交其做出决定。</p> <p>2. 仲裁人的决定对争端中的所有缔约方应具有约束力。</p> <p>3. 如果一个缔约方不遵循仲裁决定，则其他各缔约方可以采取行动，对不遵循决定的国家的空运企业的运营做出限制，以便达到遵循目的。</p>	<p>双边协定与基于更广泛的地区组织的地区协定之间关于解决争端进程的主要区别是，超国家机构的采用及其作用，如欧洲委员会、卡塔赫纳协定（安第斯协定）委员会、东部和南部非洲共同市场部长理事会，另外，更广泛的地区组织的争端解决进程能够对参加地区协定或协议各成员国之间的争端做出具有约束力的决定。</p> <p>传统的解决争端条款与双边的协商、谈判和仲裁模式非常近似，但在仲裁过程中考虑了争端可能涉及两个以上的缔约方的可能性。此外，如果争端中的各方不能就仲裁人达成协议，该进程提供了诉诸地区实体的手段，该地区实体在挑选过程中发挥中间人的作用。</p>

第三十三条 争端的解决	解释性说明
<p style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px;">过渡方式和完全自由化方式</p> <p>1. 如果缔约双方之间未能通过协商和谈判解决争端，应缔约任何一方的要求，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>2. 缔约各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>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充分的资格。</p> <p>4. 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。缔约各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>5. 缔约各方应真诚合作促进调停，并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>国际民航组织制订的这项选择作法，旨在解决那些商业争端，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不公平做法的争端，如：关于较少的监管控制环境中的市场准入的争端。该机制在适用范围上审慎地放宽，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端。</p> <p>正常的协商程序可以解决此类争端，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，本程序设计成没有正式仲裁程序和耗时较少，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>该机制要求缔约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>机制中规定的两个重要的时间期限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，重点是最大程度上减少法律形式和程序的时间期限，但又留给专门小组充足的时间做出判定或判决。</p>

第三十三条 争端的解决	解释性说明
<p>6. 本机制的费用应在开始时予以估算并均摊，但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__条的退出条款。</p> <p>8. 如果缔约各方未能通过调解解决争端，应缔约一方的要求，可以按照下列程序针对另一缔约方将争端提交仲裁。将争端提交仲裁的缔约方应在提交仲裁要求的同时通知争端的所有其他各缔约方。</p> <p>9. 仲裁应由一个三人组成的仲裁小组做出，其构成如下：</p> <p>a) 在收到仲裁要求30天以内，争端的每一方应指定一名仲裁人。在指定这两名仲裁人后的60天以内，争端各方应通过协议任命第三名仲裁人，该仲裁人应承担仲裁小组主席；</p> <p>b) 如果争端一方未能指定一名仲裁人，或未能按照本款a)项任命第三名仲裁人，则任何一方可以要求国际民航组织理事会主席在30天以内任命所需要的一名或多名仲裁人。如果理事会主席与争端中一方属相同国籍，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>10. 除非争端各方另有协议，仲裁小组应按照本协定确定其管辖权限，并且制定其自己的程序规则。仲裁小组一旦成立后，可以在其做出最终裁定前建议临时措施。根据仲裁小组的指示或应争端任何一方的要求，应举行一次会议，讨论有待仲裁的准确事项以及将遵循的具体程序，会议日期由仲裁小组确定，任何情况下不得迟于第三名仲裁人被任命之后的15天。如果争端各方不能就这些事项达成协议，则应由仲裁小组确定有待仲裁的准确事项以及将遵循的具体程序。</p> <p>11. 除非争端各方另有协议或由仲裁小组指示，申诉方应在第三名仲裁人被任命之后的45天以内提交一份备忘录，答辩方应在申诉方提交其备忘录之后60天以内做出答复。申诉方可以在答辩方提交答复后30</p>	<p>如果协定中规定了仲裁程序，并且如果上述机制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端，可能随后使用仲裁则没有必要。</p> <p>如果缔约各方未能通过调解解决争端，则将争端提交给仲裁小组做出决定。该条包含十分详细的仲裁程序，适用于涉及两个以上的缔约方的争端，还包含在涉及其他缔约方的仲裁程序中缔约方进行干预的程序。提供了仲裁程序中各个步骤的时间框架。</p> <p>仲裁小组确定其程序规则，包括在做出最后决定前建议各方采取的任何临时救济措施。</p>

第三十三条 争端的解决	解释性说明
<p>天以内针对此种答复提交辩护，答辩方可以在提交此种辩护后30天以内针对申诉方的辩护提出辩护。仲裁小组应按照任何一方要求或由其自行决定在最后一次辩护到期后15天以内举行听证。</p> <p>12. 仲裁小组应尽力在完成听证之后30天以内，或者如果没有举行听证，在提交最后的辩护之后做出一份书面决定。应以仲裁小组的多数决定为准。</p> <p>13. 争端各方可以在做出决定之后15天以内要求对决定做出澄清，任何澄清应在提出此种要求15天以内做出。</p> <p>14. 在争端涉及两个以上的缔约方的情况下，多个缔约方可以参加本条所述的任何一方或双方的仲裁过程。应适用本条所规定的程序，但以下情况例外：</p> <p>a) 关于第9款a)项，属于争端一方的各缔约方应共同指定一名仲裁人；</p> <p>b) 关于第9款b)项，如果属于争端一方的各缔约方未能在允许的期限内指定一名仲裁人，属于争端另一方的一个或多个缔约方可以使用第9款b)项的程序，以保证任命一名仲裁人；和</p> <p>c) 关于第10、11和13款，属于争端任何一方的每个缔约方有权采取赋予缔约方的行动。</p> <p>15. 直接受到争端影响的任何其他缔约方有权按照以下条件在仲裁过程中进行干预：</p> <p>a) 意欲干预的缔约方应在第三名仲裁人被指定后10天以内向仲裁小组提交意欲干预的声明；</p> <p>b) 仲裁小组应向争端各方通知任何此种声明，争端各方的每一方在发送此种通知之日起应有30天时间向仲裁小组提交对根据本款进行干预的任何反对意见。仲裁小组应在提出此种反对意见的到期日之后15天以内决定是否允许任何干预；</p> <p>c) 如果仲裁小组决定允许干预，干预方向本协定的所有其他缔约方通知此种干预，而仲裁小组应采取必要步骤，向干预方提供关于案子的文件，干预方可以按照仲裁小组确定的类型和时限提交辩护，此时限应尽可能在本条第11款所规定的时间表以内，而且干预方可以参加随后的任何仲裁过程；和</p>	

第三十三条 争端的解决	解释性说明
<p>d) 仲裁小组的决定对干预方同样具有约束力。</p> <p>16. 争端的所有各方，包括干预方，应依照与法律相一致的程度使仲裁小组的决定或裁决全面生效。</p> <p>17. 仲裁小组应将其决定或裁决书副本发送给争端各方，包括任何干预方。仲裁小组应向保存人提供一份决定或裁决书副本，但应对保密的业务信息予以适当处理。</p> <p>18. 仲裁小组的开支，包括仲裁人的收费和开支，应由争端所有各方包括干预方平均负担。其任命的仲裁人的开支。国际民用航空组织理事会主席为执行本条第9款b)项的程序发生的任何开支，应被视为仲裁小组的开支的一部分。</p>	

第三十四条 修改	解释性说明
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: 150px; text-align: center;">传统方式</div> <p style="text-align: center;">[二种选择之一]</p> <p>任何缔约方均可对本协定的规定建议任何修改。此种修改应在得到所有其他缔约方的接受后方可生效。</p> <p style="text-align: center;">[二种选择之二]</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 任何缔约方均可建议对本协定进行修改。任何此种修改的案文及其理由应发送给[地区组织的官员，该官员]应将案文发送给每个缔约方政府。 2. 各缔约方应通知[地区组织的官员]是否接受拟议的修改，并就此提交任何意见。 3. 如果所有缔约方均同意拟议的修改，并向[地 	<p>与解决争端一样，对于基于更广泛的地区组织[如欧洲联盟、安第斯协定、东部和南部非洲共同市场]的地区航空运输协议，有关的理事会或委员会通过其发布新的或经修改的条例的权力来修改协议。</p> <p>酝酿缔结带有正式修改条款的地区或有限多边协定的国家要做出的决定之一是，对此种修改生效采取什么准则。传统做法要求全体一致，所有缔约方都批准修改后才能生效。</p> <p>替代性的传统做法是，将修改进程的程序性作用委派给地区组织的一名官员。修改需要所有缔约方批准后才能生效。</p>

第三十四条 修改	解释性说明
<p>区组织的官员]交存其各自的批准书,则修改应在最后一份此种批准书交存后生效。</p> <p style="text-align: center;">过渡方式</p> <p>1. [协定设立的机构]应对本协定进行复审,并在必要时建议修改。</p> <p>2. 此种修改应在所有缔约方批准后生效。</p> <p style="text-align: center;">完全自由化方式</p> <p>1. 本协定可以按照以下程序修改:</p> <p>a) 如果在建议修改之日得到所有各缔约方的至少简单多数的同意,则应举行谈判对建议进行审议;</p> <p>b) 除非另有协议,建议修改的缔约方应主办谈判,谈判应在商定举行此种谈判后90天以内开始。所有缔约方均有权参加谈判;</p> <p>c) 如果得到参加此种谈判的各缔约方的至少简单多数的通过,保存人随后应准备并发送一份经认证的修改副本给各缔约方,以便得到其接受;</p> <p>d).任何修改应在保存人收到各缔约方的简单多数的书面接受通知30天以后在已经接受修改的各缔约方之间生效;和</p> <p>e) 此种修改生效以后,应在保存人收到任何其他缔约方的书面接受通知30天以后对该缔约方生效。</p> <p>2. 作为第1款所规定的程序的替代,协定可以按照以下程序修改:</p> <p>a) 如果所有缔约方在修改建议提出后,通过外交途径或其他适当途径,向提出修改建议的缔约方做出同意采纳修改的书面通知,则提出修改建议的缔约方应将该通知保存人,保存人随后应准备并发送一份经认证的此种修改的副本给所有缔约方,以便得到其接受;和</p> <p>b) 如此通过的修改,应在保存人收到所有缔约方的书面接受通知30天以后对所有缔约方生效。</p>	<p>这一过渡做法依赖于更简单的修改程序;然而,修改需要所有缔约方批准后才能生效。</p> <p>完全自由化方式提供了灵活性,但由于提供两种修改程序,也可能使修改进程复杂化。</p> <p>一种程序是以参加关于修改协定的谈判的各缔约方的简单多数接受和批准修改为基础。修改只是在已经批准修改的各缔约方之间生效,但其他国家可以随后接受和批准修改。</p> <p>第二种程序设想修改提出之时得到所有缔约方的接受,但在所有缔约方批准后才生效。</p> <p>视各缔约方对拟议的修改的初步反应及其被认同的紧迫性,建议修改协定的各缔约方选择这种做法很可能导致迅速批准。</p>

第三十五条 向国际民航组织登记	解释性说明
<p style="text-align: center;">[两种选择之一]</p> <p>本协定及其对本协定的任何修改应在签字后由 [登记方名称]向国际民用航空组织登记。</p> <p style="text-align: center;">[两种选择之二]</p> <p>本协定及其对本协定的任何修改应在其生效后由 [登记方名称]向国际民用航空组织登记。</p>	<p>公约第八十一条和八十三条规定各国义务登记其航空协定，上述规定在双边级别使本项要求得以正式化。但是，在实际做法中，许多协定和修订没有进行登记，这一事实对整个程序的透明度具有负面影响。国际民航组织制定的这项条款包括在签字（第一种选择）或生效（第二种选择）时，对负责登记协定一方登记其名称的要求，其目的是鼓励更好地执行登记要求。</p>
第三十六条 例外	解释性说明
<p style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px;">传统方式</p> <p>任何缔约方可以在其宣布具有国家利益并提供的年度运力不超过[商定的座位数]的任何航线上拒绝准许额外航班。</p> <p style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px;">过渡方式</p> <p style="text-align: center;">[二种选择之一]</p> <p>任何缔约方应有权选择向其他各缔约方做出正式书面声明，在不超过[商定的时限]的过渡期内，不授予和接受第____条规定的权利和义务。</p> <p style="text-align: center;">[二种选择之二]</p> <p>尽管有本协定的规定，各缔约方同意在不超过[商定的时限]的期间内适用附件____（过渡措施）所述的过渡措施。</p>	<p>传统做法提供了协定的一个例外，并不受时间限制。关于第____条（运力）的传统做法也属于此类别。</p> <p>有所不同的是，过渡做法有时间限制，可以适用于某些可能的条款，如授权、运力或运价。因此，对适用协定的豁免在规定的过渡期结束时即告终止。在第一个选择中，一个缔约方以书面通知其他各缔约方在一段时间内将不授予协定的某些特定权利和义务。</p> <p>在这一选择中，各缔约方同意在有限的时段内适用他们在协定附件中共同确定的一些措施。</p>

第三十六条 例外	解释性说明
<p style="text-align: center;">完全自由化方式</p> <p>除了本协定的权利以外，本协约定议书的各缔约方还授予其指定空运企业权利，以从事：</p> <p>a) 授予权利的缔约方领土与任何一点或多点之间客运和混合航班形式的定期和包机国际航空运输；和</p> <p>b) 授予权利的缔约方领土内多点之间的定期和包机国际航空运输。</p>	<p>以基本协定的议定书形式采取的完全自由化的例外规定，可以为那些愿意交换权利的各缔约方提供额外权利，如第七种自由和有限的国内载运权。注意，如果协定中已有这种权利，则不需要议定书。那些愿意比整个集团走得更远的各缔约方可以使用议定书。</p>

第三十七条 现行协定	解释性说明
<p style="text-align: center;">传统方式</p> <p>本协定不应影响各缔约方或一缔约方与非缔约方之间现行有效的任何双边、多边或其他协定或协议。</p> <p style="text-align: center;">过渡方式</p> <p style="text-align: center;">[二种选择之一]</p> <p>本协定应替代各缔约方之间与本协定不一致的任何双边或多边航空运输协定。</p> <p style="text-align: center;">[二种选择之二]</p> <p>本协定的规定不允许对各缔约方之间已经缔结的航空运输协定中所确立的事项施加限制。</p> <p style="text-align: center;">完全自由化方式</p> <p>本协定在一个缔约方与任何其他缔约方之间生效之际，此种生效之时他们之间现行的任何双边航空运输协定应由本协定替代。</p>	<p>各方需要决定以下情况下地区或有限多边协定与现行的双边和其他协定之间的关系是什么：1) 地区或有限多边协定各缔约方之间，和2) 各缔约方与非缔约方国家之间。</p> <p>传统做法承认缔约方之间以及缔约方与非缔约方之间的所有其他现行协定。实际上，这将地区协定置于现行协定之下。</p> <p>一种过渡做法允许与地区协定一致的现有协定的规定继续有效，而不一致的那些则被替代。这可能产生现有协定的哪些规定属于哪一类的问题。</p> <p>另一种过渡做法倾向于把地区协定的灵活性作为最低水准，而允许在各缔约方的双边协定中有更灵活的安排。</p> <p>完全自由化形式用地区或有限多边协定完全替代各缔约方之间的任何现行双边协定。这防止了地区或有限多边协定各缔约方之间的双重协定体系（即双边协定的某些规定仍然有效），并消除了某些双边规定是否与地区或有限多边协定一致的潜在问题。</p>

第三十八条 复审	解释性说明
<p>1. 本协定应每[若干年]进行复审,以确定是否需要任何修改。如果经[缔约方数量]缔约方要求,可以更早进行复审。</p> <p>2. 保存人与各缔约方协商后,应通知各缔约方所商定的复审协定的日期和程序。应在会议前[天数]天做出此种通知。</p>	<p>本条提供了复审机会,以评估协定的运作,并决定是否需要任何修改以增强其有效性。各缔约方可以商定复审程序。</p>
第三十九条 退出	解释性说明
<p>1. 任何缔约方可以向保存人做出书面通知,退出本协定,保存人应在收到退出通知[商定天数]以内通知其他各缔约方。</p> <p>2. 退出应在保存人收到通知12个月后生效,除非该缔约方在12个月内以书面形式告知保存人撤销其通知。</p> <p>[3. 如果由于退出的缘故,本协定的缔约方数量少于[一商定的数量],本协定应自最后一个此种退出生效之日起停止有效。]</p>	<p>对于一些基于更广泛的地区组织的地区协定,是向地区组织的一名官员或实体提供退出通知。一个缔约方出于其自身的国家利益,有权在某一时限内做出通知,退出协定。</p> <p>备选案文为这种情况做出了规定,即一个缔约方的退出可能使协定无效,因为一些协定可能要求若干批准数量以使协定保持生效。</p>
第四十条 保存人	解释性说明
<p>1. 本协定的正本应交存[商定的缔约方或地区实体],该[缔约方或实体]应被指定为协定保存人。</p> <p>2. 保存人应将协定经认证的副本发送给协定的所有缔约方和随后可能加入协定的任何国家。</p> <p>3. 本协定生效后,保存人应根据《联合国宪章》第一百零二条将本协定经认证的真实副本发送给联合国秘书长进行登记和出版[,并根据《公约》第八十三条发送给国际民用航空组织秘书长]。</p> <p>4. 保存人应向各缔约方提供根据本协定第____条(争端的解决)发布的仲裁决定或裁决。</p>	<p>各缔约方需要指定一个保存人,由其负责将本协定及任何修改或议定书的经认证的副本发送给所有签字方和加入方。</p> <p>保存人向国际民航组织做出通知的规定可以单独写入向国际民航组织登记的条款中。</p>

<p style="text-align: center;">第四十条 保存人</p>	<p style="text-align: center;">解释性说明</p>
<p>[5. 保存人应根据本协定第____条（指定和许可）维持空运企业指定和经营许可的中央登记册。]</p>	<p>备选案文是各缔约方商定维持空运企业指定和经营许可的中央登记册。</p>
<p style="text-align: center;">第四十一条 签字和批准</p>	<p style="text-align: center;">解释性说明</p>
<p>1. 本协定应向[本协定各缔约方政府]开放签字。</p> <p>2. 本协定须经批准。批准书应交存保存人。</p>	<p>本条沿用多边协定的惯常做法，即协定向列出的所有政府开放签字。签字可以在任何时候进行，例如，在部长会议上，或随后由那些政府的正式授权代表签字。</p> <p>要成为协定的缔约方，缔约方政府随后还必须根据其自己的宪法程序批准其决定。记录批准的文书须交存所指定的保存人。</p>
<p style="text-align: center;">第四十二条 加入</p>	<p style="text-align: center;">解释性说明</p>
<p style="text-align: center;">传统方式</p> <p style="text-align: center;">[二种选择之一]</p> <p>本协定应向（地区组织名称）的任何缔约方开放加入。</p> <p style="text-align: center;">[二种选择之二]</p> <p>在协定所有缔约方批准的情况下，本协定应在（地区的描述）向其他缔约方开放加入。</p> <p style="text-align: center;">过渡方式</p> <p>1. 本协定应一方面按照（建立更广泛的地区组织的协定）所规定的条件适用于该项（协定）所适用的领土，另一方面亦适用于（协定所包含的国家的名称）的领土。</p> <p>2. 加入的缔约方应向保存人交存适当的加入书。加入自保存人收到此种文书之日起生效，保存人应将经认证的副本发送给所有缔约方。</p>	<p>在基于更广泛的地区组织的地区协定或有限多边协定中增加缔约方的传统做法是当新的国家参加该组织时。</p> <p>不是基于更广泛的地区组织的地区协定的传统做法是，要求现有各缔约方一致同意允许本地区的其他国家成为协定的缔约方。</p> <p>过渡做法是展开谈判缔结协定，以便把不属于更广泛的地区组织成员的国家纳入地区航空运输协定。</p>

第四十二条 加入	解释性说明
<p style="text-align: center;">完全自由化方式</p> <p>本协定生效以后,属于第____条(航空保安)所列的航空保安公约缔约方的任何国家,可以向保存人交存加入书以便加入本协定。</p>	<p>在完全自由化做法中,协定向已经批准航空保安公约的任何国家开放,因此,在把协定扩大到其他国家方面具有最灵活的准则。</p>
第四十三条 生效	解释性说明
<p style="text-align: center;">传统方式</p> <p>本协定自所有签字方向保存人交存其批准书起生效。</p> <p style="text-align: center;">过渡方式/完全自由化方式</p> <p>1. 本协定自[商定的数量]批准书交存之日起[商定日期]生效,之后在每一缔约方交存其批准书或加入书[天数]天之后对每一缔约方生效。</p> <p>2. 保存人应通知每一缔约方本协定生效的日期。</p>	<p>传统的生效条款要求已谈判和/或签署协定的所有缔约方批准协定后才能对任何缔约方生效。</p> <p>各缔约方需要商定使协定对批准的各缔约方生效的交存日期以及所需要的签字国数量。商定批准数量将影响到协定生效的速度。合理的折衷形式(如50%批准)将使其较快生效。</p>

附件I 不定期航班/包机飞行	解释性说明
<p style="text-align: center;">传统方式</p> <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，应同样适用于任何缔约方航空承运人经营的进、出另一缔约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. 每一缔约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>对于不定期运营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。可以将其放在协定或附件中。</p> <p>另外一种非定期运营授权的方法，就是简单直接在授权条款中提及实施“国际航班”，定期和不定期。这样所有协定规定都将适用于定期和不定期航班。</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>
<p style="text-align: center;">过渡方式</p> <p style="text-align: center;">[三种选择之一]</p> <p>1. 每一缔约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>本方法对定期航班没有不利影响。</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)</p>

附件I 不定期航班/包机飞行	解释性说明
<p style="text-align: center;">[三种选择之二]</p> <p>1. 每一缔约方根据本协定指定从事本附件项下经营的空运企业, 根据本协定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. 每一缔约方应在礼让和对等的基础上, 对另一缔约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. 任何缔约方[指定的]空运企业有权经营进、出另一缔约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、出指定空运企业的缔约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, 任何缔约方[指定的]空运企业可以经营从另一缔约方领土内始发或以此为目的地的包机业务。</p> <p>2. 根据本规定经营航空运输的[指定]空运企业, 不论是单程或来回程, 均须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; width: fit-content; margin: 10px auto;">完全自由化方式</div>	<p>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于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>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(不论他们是否还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航班自由化, 同时继续管理定期航班。</p>

附件I 不定期航班/包机飞行	解释性说明
<p>第一节</p> <p>根据本附件所指定的每一缔约方的空运企业，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另一缔约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各方的空运企业有权：（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>每一缔约方应在互让和对等的基础上，对另一缔约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>任何缔约方的任何指定空运企业，进行始发于任何缔约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>它使非定期航班和定期航班在权利和市场准入方面相等同，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航班、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，就是对于非定期航班的运行，指定空运企业可以选择其自己国家、或另一缔约方关于包机的规定。</p>

附件I 不定期航班/包机飞行	解释性说明
<p>但是，上段包含的任何内容都不应限制任何缔约方有权要求另一缔约方根据本附件指定的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另一缔约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II 航空货运服务	解释性说明
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;">过渡方式</div> <ol style="list-style-type: none"> 1. 各指定空运企业在经营国际航空货物运输时： <ol 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) 根据当地法律和规章，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，条件是这类运行符合各指定空运企业对其他航空器适用的同等安全和保安标准； 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。 	<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协定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>

附件II 航空货运服务	解释性说明
<p>2. 除上述第一款的权利之外，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，在任何缔约方领土之间提供上述服务。</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III 过渡措施	解释性说明
<p>以下过渡措施应在（日期），或各缔约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>该附件是国际民航组织的一项建议，关系到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惠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，它们将被视为优惠措施。</p> <p>为了执行附件的三项条款，下述三段解释性说明，不包括范例，可以作为附件的组成部分。</p> <p>当一项特定的条款(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，给予各方无限制的第五自由航权，在一个规定日期之前，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业务权。</p> <p>本条款同第一条款相似，但规定了分阶段执行的期限。例如：缔约方商定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(班次)，虽然有条款规定代号共享不受限制。</p> <p>当一项条款(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：各方将商定尽管运价条款没有关于申报和批准运价的要求，在一个特定日期之前将采用始发国制度对定价进行管理。</p>

附件III 过渡措施	解释性说明
	<p>以下是一个提示性内容目录，各国可以在附件中包含这些内容作为过渡性措施：指定空运企业的数量、所有权和控制权的标准、运力和班次、航线和业务权、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。附件当中的文字是一个框架，缔约各方需要商定其条件和措词。ICAO Doc 9587号文件包含有参与和优惠的可能性措施的材料。</p>

附件IV 必需的服务和旅游开发航线	解释性说明
<p>1. 一缔约方在与其他缔约方协商(或征得其他缔约方同意)后，并在通知在航线上运营的一家或多家空运企业后，可以指定必需的航空服务航线或必需的旅游开发航线，将其领土内边远或外围地区或开发区内的一点与其他缔约方领土内的一点连接在一起。在此条航线或一组航线上，本附件第2款所规定的适当的航空服务水平对保护一个地区的生命线供给或经济发展，[包括旅游航线开发]，将被认为是至关重要的，而如果空运企业只考虑其商业利益，则不会提供此类服务[或只能以不合理的歧视性价格、不适当的高价或限制性价格提供]。</p> <p>2. 规定了必需的航空服务航线或必需的旅游开发航线的一方，应[以灵活和面向市场的方式，]对[每条航线或一组航线上]适当水平的定期航空服务进行评估，除其他外，虑及：所涉航线上定期航空服务的具体需要；需求水平；可使用的衔接航空服务、第三国空运企业、非定期承运人和其他形式的运输；票价和条件；以及对正在或打算在该航线或相邻航线上运营的所有空运企业的影响。[非定期航空服务也可被视为是适当的，只要其符合本附件第1款所述的条件。]</p>	<p>在适用必需的服务和旅游开发航线(ESTDR)计划时，其假设前提是已存在自由化的国际市场，或正处于过渡进程中。在例外情况下，该计划可以适用于有旅游潜力的非自由化航线，因为传统类型的航空运输协定通过对竞争范围施加限制，已经对此类航线上的运营隐含地提供了支助。</p> <p>附件对参与实施ESTDR计划的各方提供了法律确定性，并赋予缔约方灵活性，来对以下事项进行解释和管理，如航线选择标准和适当的服务水平、选择承运人的招标程序、以及契约安排的内容等。</p> <p>灵活做法的一个例子是，只规定最低运力要求，而将班次、机型、运价等留给空运企业决定。运力要求可以按部分或整个旅游季节当中每周从始发地至目的地的座位数量作为若干“承运单位”来确定。</p>

附件IV 必需的服务和旅游开发航线	解释性说明
<p>3. [尽管有第____条(运力)和第____条(定价)的规定,]有关的一方在与其他缔约方协商(或征得其他缔约方同意)后,可以要求正在或打算在必需的航空服务航线或必需的旅游开发航线上运营的空运企业所提供的航空服务须在多至____年的期间内满足适当的水平。[该方可以要求空运企业,凡是要终止、暂停或将航线上现有服务削减到低于适当水平的,须在拟议的服务削减前至少____天做出通知。]</p> <p>4. 尽管有[第____条(运力)、第____条(定价)和]附件____(航线表)的规定,如果没有空运企业已经承担或正要承担在必需的航空服务航线或必需的旅游开发航线上[单个地或集体地]提供适当水平的航空服务,有关的一方可以邀请为提供此类服务提出申请,并且在必要的情况下并在与其他缔约方协商(或征得其他缔约方同意)后,可以在多至____年的期间内,将该航线的准入权限制性地只给予一家空运企业,[但不包括第三国的空运企业,]并/或作为补偿向该空运企业提供补贴。运营此类服务的权利应[按照单条或一组此类航线]以公共招标的方式授予有权在两个领土间运营[和销售]其服务的任何指定空运企业。[有资格在航线上运营的第三国的空运企业也应有投标的权利。]</p> <p>5. 招标书和随后的合同除其他外应包括以下信息:本附件第2款所要求的服务水平和标准;合同的有效期;关于合同修订、终止或复审的规则,尤其虑及未预见的变化;以及在不恪守合同的情况下的处罚。</p> <p>6. 发布招标书的一方应在____个月内对空运企业做出选择,除其他外虑及申请人的财务生存能力、建议的业务计划、与旅游业发展伙伴关系的方式、票价及条件、以及若有的话所需要的补偿额。</p> <p>7. 发布招标书的一方可以向根据本附件第6款选择的空运企业补偿由于按照合同的要求提供适当水平的运营而导致的损失。应这样来评估此种补偿,即服务产生的成本与收入之间的[预计]短缺,再加上所投入的资本的合理回报。[对于空运企业可能自行从事的适当水平以上的服务,不应支付额外补贴。]</p>	<p>备选案文要求空运企业提前通知其撤销或削减航线上的服务的意图。</p> <p>范本明确提供了三种支助选项: a) 带补贴的垄断运营保证, b) 不带补贴的垄断保证, c) 补贴但不带垄断运营保证。</p> <p>重要的是要注意到,无论合同期限如何,ESTDR的适用并非永久性的,而是过渡性的或只是在合理的时段内(通常是在启动期),在为“开发区”通航的航线上尤其如此。例如,如果由于网络发展或通过航空基础设施的改进,公共需求扩大了,这将使航线不大可能成为自然垄断,没有监管的必要。</p>

附件IV 必需的服务和旅游开发航线	解释性说明
<p>8. 凡是当一方认为对空运企业的选择和/或补偿不符合本附件第6和第7款所述的要素时，或航线的开发和竞争受到本附件条款的不适当限制时，应按照第____条（协商）安排各方之间的协商。[如果各方未能通过协商解决问题，任何一方可以根据第____条（争端的解决）诉诸争端解决机制解决争端。]</p>	<p>包含各国间事先和事后这两种复议形式的协商和/或要求获得另一国（其他国）的预先同意，可以有效地防止各国偏袒其本国承运人和过度使用这种制度的潜在风险。</p>

附录6

国际民航组织关于航空运输领域的政策

本附录包含大会A36-15号决议全文，该决议是国际民航组织关于航空运输领域持续政策的综合声明。该决议也载于Doc 9902号文件——《大会有效决议》。

A36-15号决议：国际民航组织关于航空运输领域持续政策的综合声明

导言

鉴于《国际民用航空公约》确定了各国政府为了确保国际航空运输服务能以有序、正常、高效和经济而协调的方式发展将遵循的基本原则，因此，国际民航组织的宗旨之一是支持各项原则和安排，以便国际航空运输服务能够建立在机会均等、健康而经济的运营、相互尊重国家权利和考虑到普遍利益的基础上；

鉴于航空运输是促进和加快国家和国际一级经济持续发展的一个重要因素；

鉴于特别对于发展中国家而言，保证最有效地利用机遇及迎接航空运输发展固有挑战所需的必要资源和跟上航空运输需求所造成的挑战的步伐日益艰难；

鉴于本组织在持续不断地为各缔约国编写关于航空运输发展的指导材料、研究报告和统计资料，而且这些文件应保持现时性、侧重性和相关性，并应通过最有效的方式传达给各缔约国；

鉴于需要各缔约国提供准确无误且与事实相符的统计数据和其他信息，以便本组织编写这些指导材料；

鉴于本组织正向“按目标管理”前进，愈加重视执行而非标准制定；

鉴于本组织制定的指南和本组织在实施其战略目标方面采取的行动应协助各缔约国制定政策和做法，以便促进国际航空运输的全球化、商业化和自由化；和

鉴于各缔约国参与本组织航空运输领域的工作具有重要意义；

大会：

1. 决定附于本决议后的下列附录构成国际民航组织关于航空运输领域持续性政策的综合声明，这些政策是大会第三十六届会议闭幕时所存在的政策：

附录A — 国际航空运输的经济管理

附录B — 统计

附录C — 预测和经济规划

- 附录D — 简化手续
- 附录E — 税收
- 附录F — 机场和空中航行服务
- 附录G — 航空承运人经济
- 附录H — 航空邮件

2. 敦促各缔约国注意这些政策和理事会在本综合声明所确定的文件中和秘书长在各种手册和通告中对这些政策的不断阐述；

3. 敦促各缔约国尽一切努力，履行《公约》和大会决议对其规定的义务，以支持本组织航空运输领域的工作，特别是尽可能全面而迅速地提供本组织进行航空运输研究所要求的统计和其他信息；

4. 要求理事会特别重视为必要的人力和技术资源开发筹资的问题，以确保航空运输对发展中国的经济和社会福利做出尽可能最佳的贡献；

5. 要求理事会在其认为有助于其关于任何航空运输问题的工作时，以最适当的方式征求缔约国专家代表的意见，其中包括设立向航空运输委员会报告工作的合格专家组或秘书处研究小组；并通过通信或开会的方式开展工作；

6. 要求理事会在根据待处理问题的数量和重要性证明有理由召开此类会议时以及在有可能对其采取建设性行动的情况下，召开所有缔约国均可参加的大会或专业会议，作为逐步解决具有世界重要性的航空运输领域问题的主要手段；

7. 要求理事会根据需要，提供讲习班、研讨会和其他此类会议，以便向缔约国和在它们中间传达国际民航组织的航空运输政策和相关指导；

8. 要求理事会对国际民航组织航空运输政策的综合声明不断进行审查，并在需要对声明做出修改时酌情向大会提供咨询意见；和

9. 宣布本决议取代35-18号决议。

附录A

国际航空运输的经济管理

第I节 协定和安排

鉴于《公约》中规定的主权、公平和均等的机会、不歧视、相互依存、统一与合作等项基本原则一直很好地服务于国际航空运输并将继续构成其未来发展的基础；

鉴于在商业权利方面在可能的最大程度上实行多边主义继续是本组织的目标；

鉴于在《公约》框架内，缔约国有许多各不相同的管理目标和政策，但都有一个根本目的，即通过可靠而持续的参与参加国际航空运输系统；

鉴于《公约》的目标之一是国际航空运输服务可以健康而经济地运营，而且在此方面《国际航班过境协定》为已成为其当事方的缔约国实现这一目标提供了便利；

鉴于大会反复强调，各缔约国有义务遵守《公约》第八十三条的规定，根据《在国际民航组织登记航空协定和协议的规则》尽快在理事会登记有关国际民用航空的所有协议；

鉴于在航空协定和协议的登记问题上出现不应有的延误和不遵守登记要求对于管理信息的准确性和完整性以及提高透明度而言是不可取的；

鉴于国际航空运输客货运价的制定应该公平而透明且意在促进航空服务令人满意地向前发展；和

鉴于有必要适应航空运输领域变化着的管理和运营环境，本组织已为国际航空运输的管理制定了政策指导，包括示范条款和样板航空运输协定，供各国在双边或地区协定中选择使用；

大会：

1. 重申国际民航组织在制定关于国际航空运输管理的政策指导和在促进有保障的自由化方面的主要作用；

2. 敦促尚未成为《国际航班过境协定》当事方的缔约国对此事给予紧急考虑；

3. 敦促所有缔约国按照《公约》第八十三条和《在国际民航组织登记航空协定和协议的规则》在国际民航组织登记有关国际民用航空的合作协定和协议；

4. 敦促各缔约国让理事会随时充分了解航空运输协定或安排的执行中产生的重要问题和所取得的或预期的、向商业权利交换中的多边主义目标迈进的任何进展；

5. 要求理事会继续与地区和次地区机构合作审查和制定包括自由化安排在内的合作措施和这些措施的结果，以便确定是否应在适当的时候向缔约国建议在更广泛的基础上应用类似的或其他措施；

6. 要求理事会继续对缔约国和航空公司进行关于商业权利的政策和做法以及航空服务协定条款的比较和分析研究，并向所有缔约国通报关于商业权利的国际合作的新发展，其中包括自由化安排；

7. 要求理事会对制定本组织关于国际航空运输管理的政策指导的机制不断进行审查，并根据需要对其进行修改或更新；

8. 要求理事会定期审查航空协定和安排的登记规则，以期简化登记过程；

9. 要求秘书长提醒各缔约国毫不迟延地登记航空协定和协议的重要性，并应要求向缔约国提供在理事会登记航空协定和协议方面的援助；和

10. 要求理事会主席和秘书长促进《国际航班过境协定》的普遍加入和实施，并敦促各缔约国通知秘书处关于其加入协定的意图。

第II节 管理安排方面的合作

鉴于在国家一级单方面采用的某些经济、金融和运营限制影响国际航空运输的稳定性，往往造成国际航空运输中不公平的歧视性贸易做法，而且可能与《公约》的基本原则和国际航空运输的有序而协调的发展相抵触；

鉴于正常而可靠的航空运输服务的提供对于包括依靠旅游业的许多发展中国家的经济发展具有根本的重要性；

鉴于授权航空公司行使航线和其他航空运输权利所适用的实际所有和有效控制标准的严格运用可能使许多国家无法在运营国际航班和充分利用从中获得的好处方面享有公平和均等的机会；

鉴于为市场准入而指定和授权航空承运人应按照每个国家的步伐和自行决断逐步地、灵活地自由化，并尤其对安全和保安进行有效的监管控制；

鉴于航空公司的指定和授权标准的扩大或灵活适用会有助于创造这样一个运行环境，使国际航空运输以稳定、高效和经济的方式发展和兴盛，并有助于达到使各国参与自由化进程这一目标，且不妨碍各国对航空安全和保安的义务；

鉴于此类国家间的发展目标的实现正日益得到合作安排的促进，其形式是地区经济集团和象征着特别在属于此类地区经济一体化运动的发展中国家间共有的密切关系和共同利益关系的职能性合作；

鉴于由享有上述共同利益关系的一个或多个发展中国家或其国民实际所有和有效控制的一家航空公司行使拥有同样共同利益关系的另一发展中国家的航线和其他航空运输权利，将有利于促进发展中国家的上述利益；

大会：

1. 敦促各缔约国避免采用可能影响国际航空运输有序而协调发展的单方面措施，并确保在将国内政策和立法用于国际航空运输时充分考虑到其特性；

2. 敦促各缔约国依据包括有关方面商定或将商定的航空运输协定在内的相互可接受的条款和条件，接受其中所作的指定，并允许其中规定的航空公司行使同一集团内的一个或多个国家，尤其是发展中国家的航线权利和其他航空运输权利；

3. 敦促各缔约国承认地区或次地区经济集团内的共同利益关系概念，作为一个或多个发展国家指定属于同一地区经济集团内另一个或多个发展中国家，并且由该另一个或多个发展中国家或其国民实际所有和有效控制的航空公司的有效根据；

4. 敦促各缔约国考虑使用航空公司指定和授权的替代标准，包括由国际民航组织制定的标准，并采取灵活和积极的做法，以照顾到其他国家使航空承运人所有权和控制权自由化的努力，而不损害安全和保安；

5. 请在国际航班各种形式的联合经营方面有经验的缔约国不断向理事会提交关于其经验的全部信息，以便本组织在这一特定领域拥有可能有助于缔约国的全部信息；

6. 要求理事会在愿意加入国际航班经营的地区或次地区经济集团的缔约国提出要求时，向其提供全部可行的援助；

7. 要求理事会在主动直接在其彼此间订立国际航班联合所有和联合经营的合作安排或其航空公司订立此类安排的缔约国提出要求时向其提供援助，并迅速向各国通报关于此类合作安排的信息。

第III节 航空公司产品的分销

鉴于信息和电子技术的发展对航空公司业的运营方式、尤其是其产品的分销产生了重大影响；和

鉴于国际民航组织已经制定出计算机订座系统（CRSs）管理和运营的行为准则供各国遵守，以及供各国在航空运输协定中选择使用的两个相关示范条例；

大会：

1. 要求理事会监测航空公司产品分销及其相关管理措施的发展情况，并将有关重大发展情况的信息发送各缔约国；和

2. 要求理事会根据业界及管理方面的变化，不断审查国际民航组织计算机订座系统准则和示范条款是否仍有必要。

第IV节 服务贸易

鉴于关于把国际航空运输包括在《服务贸易总协定》之中的问题，国际民航组织已经积极促进所有有关方面理解《国际民用航空公约》条款和国际民航组织在国际航空运输方面的特殊任务和作用；

大会：

1. 重申国际民航组织需要继续探索未来的管理安排并拟订应对国际航空运输面临的挑战的建议和提案，以便对影响它的内部和外部变化做出回应；

2. 承认此类安排能够创造出一个国际航空运输得以有序、高效和经济地发展并持续繁荣且无损于安全和保安的环境，同时又能保障所有缔约国的利益及其有效而持续地参与国际航空运输；

3. 重申国际民航组织在制定关于国际航空运输管理的政策指导方面的主要作用；

4. 敦促参与有关国际航空运输的贸易谈判、协定和安排的缔约国：

a) 确保其国家管理当局之间的内部协调，特别是让航空当局和航空业直接参与谈判；

- b) 确保其代表充分了解《国际民用航空公约》的条款、国际航空运输的特殊性质及其管理结构、协定和安排；
 - c) 考虑到其相对于那些非世界贸易组织成员的国际民航组织缔约国的权利和义务；
 - d) 仔细审查把额外的航空运输服务或活动纳入《服务贸易总协定》的任何提议的含义，同时尤其要铭记国际航空运输的经济、环境、安全和保安诸方面之间的密切联系；
 - e) 促进对国际民航组织在制定关于经济管理、包括国际航空运输自由化的政策指导方面的作用和职权的充分了解，并考虑运用这种指导；和
 - f) 依据《公约》第八十三条，把在《服务贸易总协定》下做出的有关国际航空运输的任何豁免和特定承诺文本向国际民航组织登记备案；
5. 要求世界贸易组织、其成员国和观察员给予下列事项应有的考虑：
- a) 国际航空运输的特殊管理结构和安排以及在双边、次地区和地区各级出现的逐步自由化；
 - b) 国际民航组织对于国际航空运输，特别是其安全和保安的基本责任；和
 - c) 国际民航组织关于国际航空运输经济管理的现行政策和指导材料及其在此领域的持续工作；
6. 要求理事会：
- a) 继续发挥全球领导作用，促进和协调经济自由化进程，同时确保国际航空运输的安全、保安和环境保护；
 - b) 提前主动跟踪服务贸易中可能影响国际航空运输的发展变化，并随后通知缔约国；和
 - c) 促进国际民航组织、世界贸易组织及涉及服务贸易的其他政府间和非政府组织之间继续开展有效的沟通、合作和协调。

第V节 政策指导的拟订

鉴于各国政府在国际航空运输的经济管理方面负有国际义务和责任；

鉴于经济自由化和航空运输业的演变将继续带来国际航空运输管理方面的机遇、挑战和问题；和

鉴于本组织已解决了许多管理问题，并汇编了相关的政策和指导材料；

大会：

1. 敦促各缔约国在其管理职能方面注意载于Doc 9587号文件《关于国际航空运输管理的政策和指导材料》

中的国际民航组织关于国际航空运输经济管理所制定的政策和指导材料；和

2. 要求理事会确保这些政策和指导材料是最新的，对缔约国的要求做出了反应，并根据需要就普遍关心的、正在出现的问题制定指导。

附录B

统计

鉴于国际民航组织的统计方案为促进国际航空运输的规划与发展之目的，提供了一个独到的全球基础；

鉴于每一缔约国承诺其国际航空公司将按照《公约》第六十七条提交理事会所要求的统计数字；

鉴于理事会还遵照《公约》第五十四和第五十五条，拟定了关于国内航空公司运营、国际机场和国际航线设施统计数字的要求；

鉴于理事会遵照《公约》第二十一条，拟定了收集在册民用航空器数据的要求；

鉴于理事会已采用“按目标管理”的政策，要求在实现本组织各项战略目标方面对本组织整体的和各个局部的效绩做出衡量；

鉴于国际民航组织已开发出验证、存储的综合统计数据库，向各缔约国和其他用户提供高效的在线系统来检索统计数据；

鉴于一些缔约国仍尚未提交或尚未全面提交理事会所要求的统计数字；和

鉴于在收集和发布航空统计数字方面表现活跃的国际组织间开展合作可以使提交统计数字的负担得以减轻；

大会：

1. 敦促各缔约国尽一切努力，及时提交所要求的统计数字，并尽可能以电子形式提交；

2. 要求理事会根据需要召集相关学科的国家专家，定期审查国际民航组织收集的统计数据，以便更加有效地满足本组织及其缔约国的需要，为监测本组织在实现战略目标方面的效绩确立必要的衡量标准，并改进统计数字的统一性、缔约国报告的完整性和及时性，以及分析的形式和内容；和

3. 要求理事会：

a) 继续探索与积极从事收集和发布航空统计数字的其他国际组织一道开展更密切合作的方式；和

b) 在适当基础上做出安排，由秘书处人员按照要求向缔约国提供援助，以改进其民用航空统计及其向本组织的统计报告。

附录C

预测和经济规划

鉴于国际民航组织在调查趋势与运用经济分析的独到之处为促进国际航空运输的规划与发展提供了一个必要的基础；

鉴于缔约国出于各种目的需要对全球和地区未来民用航空发展做出预测；

鉴于理事会在履行其经济领域的持续职能时必须预见到可能需要本组织采取行动的将来势态发展并必须适时启动此类行动；

鉴于本组织必须定期针对其战略目标评估其效绩，重点尤其放在安全、保安、环境和效率方面；和

鉴于本组织需要用于机场和航空运输系统规划与环境规划目的的特定预测和经济支持；

大会：

1. 要求理事会在必要时做出并保持一般和特定种类的民用航空未来趋势和发展的预测，其中包括在可能的情况下，得出当地、地区以及全球的数据，并使缔约国可以得到这些数据，以支持安全、保安、环境和效率方面对数据的需要；

2. 要求理事会制定做出预测、分析成本利得或成本效益和编写企业案例的方法和程序，以满足本组织和各地区空中航行规划小组的需要，并按照要求，满足本组织其他系统或环境规划机构的需要；和

3. 要求理事会做出安排，收集和制定关于现行预测方法的材料，既用于条款1和2中所述目的，又作为其自身预测和经济规划的指导随时向缔约国传播。

附录D

简化手续

第I节 简化手续条款的制定与执行

鉴于附件9 —《简化手续》是为了表述《公约》第二十二、第二十三和第二十四条规定的缔约国的义务和使符合第十、第十三、第十四、第二十九和第三十五条中所提及的法律要求的程序标准化而制定的；

鉴于执行附件9的标准和建议措施对于便利航空器、旅客及其行李、货物和邮件的放行以及管理边境管制和机场出入方面的挑战，从而维护航空运输运行效率是至关重要性的；

鉴于各缔约国继续追寻实现航空运输最大效率的目标，同时保护国际民用航空是至关重要的；

鉴于由本组织制定的机读旅行证件规范已经证明对于开发各种系统，加速国际旅客和机组成员通过机场放

行控制，同时加强移民监察方案是行之有效的；和

鉴于制定一套标准标志，以便利旅客和其他使用者高效率地使用机场候机楼已经证明是有效而有益的；

大会：

1. 敦促各缔约国特别注意加强执行附件9的标准和建议措施的努力；
2. 要求理事会确保附件9 — 《简化手续》是最新的，并能满足各缔约国在实施边境管制、货物和旅客，以及保护旅客和机组健康等方面的现时要求；
3. 要求理事会确保附件9 — 《简化手续》和附件17 — 《保安》的规定相互一致和相互补充；
4. 要求理事会确保其在Doc 9303号文件《机读旅行证件》中的规范和指导材料保持与技术进步同步，并继续探索旨在改进放行程序的技术办法；和
5. 要求理事会确保Doc 9636号文件中《为身处机场和码头的人员提供指导的国际标志》是最新的，并对缔约国的要求做出反应。

第II节 保护护照安全和完整方面的国际合作

鉴于护照是表示一个人的身份和公民身份的基本正式文件，旨在通知过境国和目的地国持有者能够返回护照颁发国；

鉴于对护照完整性的国际信任对国际旅行系统发挥职能至关重要；

鉴于联合国会员国在2006年9月8日通过的全球反恐战略中，决定在各个层次酌情加强努力和合作，以增强身份和旅行证件制作和颁发的保安，防止和发现为欺诈性使用而进行的变造；

鉴于需要各国之间的高度合作，以便加强对护照欺诈的抵制，包括伪造或仿造护照、使用伪造或仿造的护照、冒名者使用有效护照、使用到期或作废的护照以及使用以欺诈手段取得的护照；

鉴于使用被盗空白护照企图利用虚假身份进入一个国家的情况在全世界有所增加；和

鉴于国际民航组织已建立了普遍实施机读旅行证件（UIMRTD）的项目，协助各国进行项目规划、实施、教育、培训和系统评估服务等事项，以便各国能遵守2010年颁发机读护照规定的限期，并建立了公钥簿（PKD）以加强利用生物鉴别增强的机读护照（电子护照）的保安；

大会：

1. 敦促各缔约国加强努力，以保障其护照的安全和完整性，保护其护照免遭护照欺诈，并在这些事项上相互援助；

2. 敦促尚未如此做的缔约国，根据Doc 9303号文件第1部分中的规范颁发机读护照，最迟不晚于2010年4月1日；和
3. 敦促各缔约国确保非机读护照的失效日期定在2015年11月24日之前；
4. 敦促在普遍实施机读旅行证件项目方面需要援助的各缔约国紧急与国际民航组织联系；
5. 要求理事会继续通过执行附件9中的相关标准和建议措施并制定指导材料以加强控制护照欺诈有效性等工作，协助各缔约国维护其护照和其他旅行证件的完整和安全；
6. 敦促颁发电子护照的国家加入国际民航组织的公钥簿；和
7. 敦促尚未如此做的缔约国，向国际刑警组织自动搜寻设施/被盗和丢失旅行证件数据库定期、及时地提供丢失和被盗护照的数据。

第III节 简化手续事项上的国家和国际行动与合作

鉴于各缔约国需要采取持续行动，增强放行管制手续的效力和效率；

鉴于国家简化手续委员会的成立和积极运作是经过证明的实现必要改善的手段；和

鉴于缔约国之间以及与国家和国际简化手续事项各有关方在简化手续事项方面的合作给所有有关方面带来了效益；

大会：

1. 敦促各缔约国成立和利用国家简化手续委员会并采取相邻国家之间在地区基础上合作的政策；
2. 敦促各缔约国参与其他政府间航空组织的地区和次地区简化手续方案；
3. 敦促各缔约国通过国家简化手续委员会或其他适当手段，采取一切必要步骤，以便：
 - a) 定期要求其政府所有有关部门注意以下需要：
 - 1) 使国家规章和做法符合附件9的规定和意图；和
 - 2) 详细拟订解决简化手续方面日常问题的令人满意的办法；和
 - b) 采取所需要的任何后续行动；
4. 敦促各缔约国鼓励其国家及其他简化手续委员会研究简化手续问题，并和与其有航空联系的缔约国一道协调其委员会关于简化手续问题的研究成果；
5. 敦促相邻和接壤国家在处理简化手续方面可能具有的共同问题时，凡是在协商似乎可以导致出现对问

题的一致解决办法的情况下相互进行协商；

6. 敦促各缔约国鼓励其航空器经营人在以下方面继续与其政府加强合作：

- a) 简化手续问题的确定和解决；和
- b) 制定防止麻醉品非法贩运、非法移民和对国家利益的其他威胁的合作安排；

7. 敦促各缔约国呼吁国际经营人及其协会尽可能地参与电子数据交换系统，以便在处理国际航站的客货运输方面取得最大效率；和

8. 敦促各国和经营人与有关国际组织合作，尽一切可能努力加快空运货物的办理和放行，同时确保国际供应链的保安。

附录E

税收

鉴于国际航空运输在国际贸易和旅行的发展和扩展方面发挥重大作用，而对国际航空运输所用的航空器、燃油和消耗性技术供应品征税，对国际航空运输企业的收入和对与国际航空运输的航空器运营有关的航空器及其他动产以及对其出售或使用征税，可能对国际航空运输运营带来不利的经济上和竞争上的影响；

鉴于Doc 8632号文件《国际民航组织关于国际航空运输领域税收的政策》中的国际民航组织的政策对收费和收税作了概念上的区分，即：“收费是旨在并专门用于收回提供民用航空设施和服务所付成本的一种款项征收，而收税则是旨在提高通常不全部用于、也不根据具体成本用于民用航空的国家或地方政府收入的一种款项征收”；

鉴于一些缔约国在国际航空运输某些方面的征税日益增多和对空中交通的收费（其中若干可划分为国际航空运输销售或使用税）正在激增是引起极大关注的事项；

鉴于有关航空器发动机排放物的款项征收已在大会36-22号决议《国际民航组织有关环境保护的持续性政策和做法的综合声明》中提及；和

鉴于Doc 8632号文件中的决议补充了《公约》第二十四条，并且旨在承认国际民用航空的独特性和给予国际航空运输运营的某些方面免税地位的必要性；

大会：

1. 敦促各缔约国遵循载于Doc 8632号文件《国际民航组织关于国际航空运输领域税收的政策》的理事会决议；和
2. 要求理事会确保载于Doc 8632号文件的指导原则和咨询意见是最新的，并对缔约国的要求做出反应。

附录F

机场和空中航行服务

第I节 收费政策

鉴于Doc 9082号文件《国际民航组织关于机场和空中航行服务收费的政策》中的国际民航组织政策对收费和税收作了概念上的区分,即“收费是旨在并专门用于收回提供民用航空设施和服务所付成本的一种款项征收,而税收是旨在提高通常不全部用于、也不根据具体成本地用于民用航空的国家或地方政府收入的一种款项征收”;

鉴于有关航空器发动机排放的款项征收和基于市场的选择方案的事项,已在大会36-22号决议《国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明》中单独提及;

鉴于《公约》第十五条确定了实施和公布机场和空中航行服务收费的依据;

鉴于已指示理事会拟订建议,以便在国际民用航空机场和空中航行服务的提供者收取费用以收回提供这些服务所付成本并从中产生其他收入所依据的原则问题上,以及在就此所采用的方法问题上对缔约国提供指导和

和

鉴于理事会已通过了并在必要时修订了,且在Doc 9082号文件中公布了《国际民航组织关于机场和空中航行服务收费的政策》;

大会:

1. 敦促各缔约国确保《公约》第十五条得到充分遵守;
2. 敦促各缔约国依据《公约》第十五条表述的和Doc 9082号文件《国际民航组织关于机场和空中航行服务收费的政策》中补充表述的原则收回其为国际民用航空提供或共同提供机场和空中航行服务所付的成本,而不论机场和空中航行服务运营的组织结构如何;
3. 敦促各缔约国确保机场和空中航行服务收费仅用于支付提供民用航空设施和服务所付的成本;
4. 敦促各缔约国遵照《公约》第十五条尽一切努力公布并向本组织通报一缔约国因任何其他缔约国的航空器使用空中航行设施和机场而可能征收或允许征收的任何费用; 和
5. 要求理事会确保载于Doc 9082号文件的指导原则和咨询意见是最新的并对各缔约国的要求做出反应。

第II节 经济和管理

鉴于在处理日益增长的交通量中,全球提供机场和空中航行服务的成本继续上升;

鉴于各缔约国正越来越多地强调提高提供机场和空中航行服务的财政效率;

鉴于应在机场和空中航行服务提供者与航空承运人及其他用户的各自财政利益之间保持平衡，而且应该以促进提供者与用户之间的合作为基础；

鉴于各缔约国呼吁本组织提供旨在公平收回机场和空中航行服务成本的咨询意见和指导；

鉴于各缔约国正日益将机场和空中航行服务的运营交给商业化和私有化的实体，而其对于《公约》及其各附件中规定的各国的义务和国际民航组织在经济领域的政策和指导材料可能缺乏认识和了解，而且各国正在使用多国设施和服务，以履行其依据《公约》第二十八条所承担的义务；和

鉴于理事会已经通过了关于全球导航卫星系统（GNSS）成本分摊的临时性政策指导，以确保所有用户得到公平待遇；

大会：

1. 提醒各缔约国，在机场和空中航行服务方面，其依据《公约》第二十八条所承担的义务仍由其独自负责，而不论何种实体实施有关的机场和空中航行服务；

2. 敦促各缔约国在收回多国空中航行设施和服务成本方面进行合作，并考虑使用理事会关于全球导航卫星系统成本分摊的临时性政策指导；

3. 要求理事会继续制定国际民航组织的政策和指导材料，以便在机场和空中航行服务的提供和运行方面促使其效率有提高和成本效益有改善，包括在提供者与用户之间建立良好的合作基础；

4. 要求理事会继续完善其关于全球导航卫星系统成本分摊的政策指导以及在技术、法律和经济方面的协调,包括成本效益的相互适用性；

5. 要求理事会推行国际民航组织关于使用费的政策及相关的指导材料，包括组织上和管理上的建议，以便增强各国、各商业化和私有化的机场和空中航行服务实体对其的认识和了解；

6. 要求理事会保持对机场和空中航行服务的经济状况的审查，并每隔一定适当的时间就此向各缔约国提交报告；和

7. 敦促各缔约国尽一切努力，尽可能毫不迟延地提供有关其机场和空中航行服务的财政数据，以使理事会能够提供此类咨询和编写此类报告。

附录G

航空承运人经济

鉴于用户，包括与旅游、航空和贸易相关的国际组织，均一直十分关注国际航空承运人的运营成本、客货运价和适当营业收益的水平；

鉴于国际民航组织就国际航空运输成本和收入所提交的客观的研究报告被各缔约国和其他国际组织广泛使

用，而且做到了不偏不倚并导致产生了更公平的收入分享制度；和

鉴于国际民航组织需要航空承运人的收入、成本和运营数据，以协助理事会评估为实施本组织战略目标而拟议的措施的有效性，并用于环境规划、投资研究和其他目的；

大会：

1. 要求理事会指示秘书长，定期公布关于国际航空运输运营成本水平的地区差别的研究报告，其中应分析运营和投入价格方面的差别是如何影响其成本水平的以及成本变化对航空运输关税可能具有的影响；和

2. 敦促各缔约国尽一切努力，尽量毫不迟延地从其国际航空承运人获取理事会所要求的成本、收入及其他数据。

附录H

航空邮件

鉴于大会就国际民航组织在国际航空邮件领域的工作一直不间断地发出指示；

大会：

1. 敦促各缔约国在制定国际航空邮件领域的政策时，尤其是在万国邮政联盟的会议上考虑到对国际民用航空的影响；和

2. 指示秘书长根据要求，向万国邮联提供随时可以获取的具有事实性质的信息。

—完—

