

Doc 9626



国际航空运输 管理手册

经秘书长批准并由其授权出版

第二版 — 2004年

国际民用航空组织

国际民航组织分别用中文、英文、阿拉伯文、法文、俄文和西班牙文出版本出版物，除订单与订购款外，所有信函都应写给秘书长。

订单应与美元汇款或下单国货币的汇款一起寄往下列地址之一。鼓励客户使用信用卡(MasterCard、Visa或American Express)，以免交货延误。有关使用信用卡或以其他方法付款的信息，见于国际民航组织出版物目录的订货信息部分。

International Civil Aviation Organization. Attention: Customer Services Sales Unit, 999 University Street, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7
Telephone: +1 514-954-8022; Facsimile: +1 514-954-6769; Sitatex: YULCAYA; E-mail: sales@icao.int;
World Wide Web: <http://www.icao.int>

Botswana. kags and Tsar Investments (PTY)Ltd., Private Beg 254/525, Gaborone
Telephone: +267 390 4384/8; Facsimile: +267 395 0004; E-mail: ops@kagsandsar.co.bw

Cameroon. KnowHow, 1, Rue de la Chambre de Commerce-Bonanjo, B.P. 4676, Douala / Telephone: +237 343 98 42;
Facsimile: +237 343 89 25; E-mail: knowhow_doc@yahoo.fr

China. Glory Master International Limited, Room 434B, Hongshen Trade Centre, 428 Dong Fang Road, Pudong, Shanghai 200120
Telephone: +86 137 0177 4638; Facsimile: +86 21 5888 1629; E-mail: glormaster@online.sh.cn

Egypt. ICAO Regional Director, Middle East Office, Egyptian Civil Aviation Complex, Cairo Airport Road, Heliopolis, Cairo 11776
Telephone: +20 2 267 4840; Facsimile: +20 2 267 4843; Sitatex: CAICAYA; E-mail: icaomid@cairo.icao.int

Germany. UNO-Verlag GmbH, August-Bebel-Allee 6, 53175 Bonn / Telephone: +49 0 228-94 90 2-0; Facsimile: +49 0 228-94 90 2-22;
E-mail: info@uno-verlag.de; World Wide Web: <http://www.uno-verlag.de>

India. Oxford Book and Stationery Co., 57, Medha Apartments, Mayur Vihar, Phase-1, New Delhi - 110 091
Telephone: +91 11 65659897; Facsimile: +91 11 22743532

India. Sterling Book House – SBH, 181, Dr. D. N. Road, Fort, Mumbai 400 001
Telephone: +91 22 2261 2521, 2265 9599; Facsimile: +91 22 2262 3551; E-mail: sbh@vsnl.com

India. The English Book Store, 17-L Connaught Circus, New Delhi 110001
Telephone: +91 11 2341-7936, 2341-7126; Facsimile: +91 11 2341-7731; E-mail: ebs@vsnl.com

Japan. Japan Civil Aviation Promotion Foundation, 15-12, 1-chome, Toranomon, Minato-Ku, Tokyo
Telephone: +81 3 3503-2686; Facsimile: +81 3 3503-2689

Kenya. ICAO Regional Director, Eastern and Southern African Office, United Nations Accommodation, P.O. Box 46294, Nairobi
Telephone: +254 20 7622 395; Facsimile: +254 20 7623 028; Sitatex: NBOCAYA; E-mail: icao@icao.unon.org

Mexico. Director Regional de la OACI, Oficina Norteamérica, Centroamérica y Caribe, Av. Presidente Masaryk No. 29, 3^{er} Piso,
Col. Chapultepec Morales, C.P. 11570, México D.F. / Teléfono: +52 55 52 50 32 11; Facsimile: +52 55 52 03 27 57;
Correo-e: icao_nacc@mexico.icao.int

Nigeria. Landover Company, P.O. Box 3165, Ikeja, Lagos
Telephone: +234 1 4979780; Facsimile: +234 1 4979788; Sitatex: LOSLORK; E-mail: aviation@landovercompany.com

Peru. Director Regional de la OACI, Oficina Sudamérica, Av. Víctor Andrés Belaúnde No. 147, San Isidro, Lima (Centro Empresarial Real, Vía
Principal No. 102, Edificio Real 4, Floor 4)
Teléfono: +51 1 611 8686; Facsimile: +51 1 611 8689; Correo-e: mail@lima.icao.int

Russian Federation. Aviaizdat, 48, Ivan Franko Street, Moscow 121351 / Telephone: +7 095 417-0405; Facsimile: +7 095 417-0254

Senegal. Directeur régional de l'OACI, Bureau Afrique occidentale et centrale, Boîte postale 2356, Dakar
Téléphone: +221 839 9393; Fax: +221 823 6926; Sitatex: DKRCAYA; Courriel: icaodkr@icao.sn

Slovakia. Letové prevádzkové služby Slovenskej Republiky, Štátny podnik, 823 07 Bratislava 21
Telephone: +421 2 4857 1111; Facsimile: +421 2 4857 2105; E-mail: sa.icao@lps.sk

South Africa. Avex Air Training (Pty) Ltd., Private Bag X102, Halfway House, 1685, Johannesburg
Telephone: +27 11 315-0003/4; Facsimile: +27 11 805-3649; E-mail: avex@iafrica.com

Spain. A.E.N.A. — Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, Calle Juan Ignacio Luca de Tena, 14, Planta Tercera, Despacho 3. 11,
28027 Madrid / Teléfono: +34 91 321-3148; Facsimile: +34 91 321-3157; Correo-e: sscv.ventasoci@aena.es

Switzerland. Adeco-Editions van Diermen, Attn: Mr. Martin Richard Van Diermen, Chemin du Lacuez 41, CH-1807 Blonay
Telephone: +41 021 943 2673; Facsimile: +41 021 943 3605; E-mail: mvandiermen@adeco.org

Thailand. ICAO Regional Director, Asia and Pacific Office, P.O. Box 11, Samyae Ladprao, Bangkok 10901
Telephone: +66 2 537 8189; Facsimile: +66 2 537 8199; Sitatex: BKKCAYA; E-mail: icao_apac@bangkok.icao.int

United Kingdom. Airplan Flight Equipment Ltd. (AFE), 1a Ringway Trading Estate, Shadowmoss Road, Manchester M22 5LH
Telephone: +44 161 499 0023; Facsimile: +44 161 499 0298; E-mail: enquiries@afeonline.com; World Wide Web: <http://www.afeonline.com>

3/08

国际民航组织出版物目录

本目录每年出版一次，开列了所有现行出版物。目录的补篇公布了新的出版物以及各项修订、补篇等。在国际民航组织网站www.icao.int上可以获取本目录。

Doc 9626



国际航空运输 管理手册

经秘书长批准并由其授权出版

第二版 — 2004年

国际民用航空组织

前 言

《国际航空运输管理手册》的主旨在于满足对这种生机勃勃的活动诸方面的完整、客观信息来源的日益增长的需求。国际民航组织大会早已预见到这种需求，并以 A24-11 号决议指导本手册的编写和出版工作。

对本手册的需求和所期待的用途并不局限于特定的一个国家或一类国家，无论是大国或小国，无论是最不发达的、发展中的或是具有发达经济的国家。更准确地说，本手册是为了满足国际民航组织所有缔约国的需求而编写的。

这些国家的航空运输当局有理由成为本手册的频繁使用者，而这些国家的许多其他部门也会发现其用途非凡。国际航空运输唤起许多人极大的兴趣：与航空公司有关的人员、机场和争取新增航班的人、航空运输的用户、航空承运人的员工、航空器制造厂家、某些国际组织、涉及航空融资、旅游发展和贸易方面的人士、学术界和传播媒介的人员，而且有时还有一般公众。本手册还旨在满足国际民航组织成员国内更为广泛的顾客的需求和具有使用价值，从而提高本手册对与这些顾客相互作用的航空运输当局的价值。

手册的基本内容

随着国际航空运输在过去半个世纪的发展和日趋复杂，其管理也变得更加复杂并产生出许多新的术语，其定义常常未被广泛接受（或者相互矛盾），并且有时将一个以上的用语用于同一事项。因此，在编写这份手册时所采取的方针是在一种精心安排的上下文中提供清晰和恰当的解释和指导。每一相对简短的章节实际上大多是由专题本身展开，以合乎逻辑的顺序展示的一系列定义和解释组成的叙述文章。

管理，即通过发布权威性的指令，造就和保持一种所期望的秩序水平。所有管理都涉及**管理程序**，即相互作用的人为对受管理的事项或实体取得和保持某种期待的结果而进行的各种类型的活动。同样，所有管理都涉

及管理结构，即组织机构或其他有关实体和法律的框架（诸如执照、规章、协定等）。最后，所有管理还涉及**管理内容**，即置于管理之下的特定事项（诸如市场准入、价格、运力等）。

国际航空运输管理的程序和机制具有性质不同的三个方面——国家、双边和多边——因此本手册对每一个不同的方面分别在不同的部分中即第一部分、第二部分和第三部分中予以论述。各国在此三个方面都会遇到的有关管理内容的各个题目，在第四部分中予以论述。本手册各个部分中共用的或补充的一般术语构成第五部分。附录部分包括了某些参考材料。

手册的功能和范围

本手册力求达到“用者方便”并提供三种不同的功能。第一，它可以作为国际航空运输术语的词典：**索引**中所列的每一用语在指定页上有一定义或解释。在该页上，用语用黑字斜体（中文为黑体字）标出，其定义或解释用斜体字（中文为楷体字）示出。

第二，它可以作为百科全书。在手册中每一项大的管理专题都有其自己的章节，将关键的事实压缩到一页或几页之中。**目录**有助于读者确定有关更广泛的主题材料的位置（例如双边管理程序、业务权利等，其中每一项都会涉及到许多有关的定义和解释）。

第三，本手册就其整体而言，可以作为学术或其他教学和培训的教科书使用。

本手册的范围限定于国际航空运输管理的经济方面，而不同于诸如航行、安全和保安这些技术方面。但是，其他这些领域的管理并不能完全与经济管理脱节，并且它们会影响到诸如航空公司颁照、机场准入以及协议航线结构这些事项。尽管航空运输管理部门有时也对非运输的商业运营，例如航空农作物喷撒和航空勘探以及诸如私人、军用或国家航空器飞越和降落的非商业飞

行进行管理，但这两类的议题均不包括在本手册的范围之内。用语“航空” (aviation) 经常不正确地用来代替用语“航空运输” (air transport)。**航空运输** (air transport) 更为具体，意指与空运有关的那些方面 (通常指商业航空运输)，而**航空** (aviation) 是一般性的并且包括更多方面的主题，例如军用、政府用和私用飞行、航空器制造、空中导航、非商业运输和专业航空服务。

第二版的新增内容

伴随着全球化和自由化趋势的出现，国际航空运输近十年来也经历了重大变革。本手册第二版对第一版进行了修订和扩充，以考虑到本手册 1996 年首次出版以来国际航空运输及其管理方面的发展变化。

本版包括许多新的题目 (例如国家补助、竞争法、航空公司联盟、特许经营、航空器租赁、旅客权利和机

场私有化等)，这些都是新出现的问题，越来越多地引起管理方面的注意。一些新的航空运输术语和定义被补充进去，其中包括许多第一版出版时尚不存在的术语 (例如强强联盟、电子商务、B2B 等)。此外，还补充了新的网站和电子信箱地址 (主要是与航空运输有关的国际组织和实体)，使配备电脑的读者能够广泛地扩大他们的知识领域。

对于那些有兴趣更多了解国际航空运输管理方面的人士而言，修订原有主题和补充新的信息，都大大地增加了本手册作为方便用户的工具的使用价值。

国际民航组织 Doc 9587 号文件《国际航空运输经济管理的政策与指导材料》摘录了国际民航组织在这一领域通过的所有正式政策和指南 (例如大会决议、理事会决定、航空运输会议的结论和建议等)。本手册既是该文件的配套文件，也是对其的补充。

目录

	页码		页码
第一部分 国家管理			
1.0	关于国家管理的介绍	1.0-1	
1.1	国家管理程序	1.1-1	
	— 立法部分	1.1-1	
	— 发放执照部分	1.1-1	
	— 专项批准部分	1.1-2	
	— 礼让和互惠	1.1-2	
1.2	国家管理结构	1.2-1	
	— 组织部分	1.2-1	
	— 法律部分	1.2-2	
1.3	国家管理程序和结构的关键问题	1.3-1	
	— 航空运输管理者和有关各方的关系.....	1.3-1	
	— 国际航空运输管理职能的 最佳定位	1.3-2	
第二部分 双边管理			
2.0	关于双边管理的介绍	2.0-1	
	— 双边管理国际航班的演变过程	2.0-1	
2.1	双边管理的程序	2.1-1	
	— 正式双边磋商的发起和准备	2.1-1	
	— 磋商和谈判: 会谈和文件的种类	2.1-3	
	— 协商和谈判: 战略和策略的考虑	2.1-4	
	— 缔结、执行、管理、解决争议、修改 和 (例外情况下) 终止协定	2.1-6	
2.2	双边管理的结构	2.2-1	
	— 基本文件种类	2.2-1	
	— 双边航空运输 (航班) 协定的 典型条款	2.2-2	
	— 与航空运输密切相关事项的 双边协定种类	2.2-4	
2.3	双边管理程序和结构的关键问题	2.3-1	
	— 自由化环境中的利益平衡	2.3-1	
	— 双边管理结构的缺陷	2.3-2	
	— 涉及国家集团的双边关系	2.3-3	
	— 竞争法在航空运输中的应用	2.3-4	
	— 国家补助和补贴的影响	2.3-5	
2.4	国际航班谈判的类型	2.4-1	
第三部分 多边管理			
3.0	多边管理介绍	3.0-1	
	— 国际航空运输多边管理的 简要历史	3.0-2	
3.1	多边管理程序	3.1-1	
	— 正式多边会议	3.1-1	
	— 正式国际组织的内部程序	3.1-3	
	— 多边条约的程序	3.1-3	
3.2	多边管理结构	3.2-1	
	— 组织部分的基本成分	3.2-1	
	— 法律部分的基本用语	3.2-1	
	— 芝加哥会议文件	3.2-3	
	— 华沙体系和《1999 年蒙特利尔 公约》	3.2-3	
	— 其他航空法文件	3.2-4	

	页码		页码
— 地区性多边协定	3.2-5	— 运价协调程序	3.8-2
3.3 多边管理程序和结构的主要争议.....	3.3-1	— 同业公会活动	3.8-3
— 为何采取多边方法?	3.3-1	3.9 非政府组织.....	3.9-1
— 寻求一项新型多边机制中的 可能程序	3.3-2	— 航空承运人组织	3.9-1
— 新型多边航空运输协定中 可能通用的结构成分	3.3-3	— 其他航空组织	3.9-2
— 服务贸易总协定 (GATS) 及 其航空运输附件	3.3-4	— 其他与航空运输有关的组织	3.9-2
3.4 国际民用航空组织 (ICAO)	3.4-1	第四部分 管理内容	
— 政策制定部门	3.4-1	4.0 管理内容介绍.....	4.0-1
— 航空运输局	3.4-2	4.1 基本的市场准入.....	4.1-1
— 国际民航组织的政策、指导和 信息	3.4-3	— 航线权利	4.1-2
3.5 世界性政府间组织.....	3.5-1	— 经营权利	4.1-4
— 联合国机构	3.5-1	— 业务权利	4.1-7
— 联合国的专门机构	3.5-1	— 受到所谓“第六种自由”影响的 市场准入	4.1-11
— 其他世界性的政府间组织	3.5-2	4.2 航空承运人运力.....	4.2-1
3.6 地区性政府间的民用航空组织.....	3.6-1	— 政府对运力的管理	4.2-1
— 非洲	3.6-1	— 航空承运人对运力的看法	4.2-3
— 欧洲	3.6-1	4.3 航空承运人运价.....	4.3-1
— 拉丁美洲和加勒比地区	3.6-2	— 国家管理运价的理由	4.3-1
— 中东	3.6-2	— 运价的定义	4.3-1
3.7 地区和跨地区性的政府间组织和贸易区	3.7-1	— 运价的种类和特征	4.3-2
— 地区性的政府间组织	3.7-1	— 管理运价的方法	4.3-5
— 跨地区正式集团	3.7-6	— 关键运价问题	4.3-7
— 跨地区非正式集团	3.7-6	4.4 航空承运人所有权.....	4.4-1
3.8 国际航空运输协会 (IATA)	3.8-1	— 自由酌定标准	4.4-1
— 国际航协组织结构的主要部门	3.8-1	— 标准的应用	4.4-1
— 国际航协运输会议结构	3.8-1	— 某些例外	4.4-2
		— 对航空承运人的外国投资	4.4-2
		— 关键问题	4.4-3

	页码		页码
4.5 航空货运	4.5-1	4.10 与机场有关的问题	4.10-1
— 航空货运的显著特点	4.5-1	— 地面服务	4.10-1
— 航空货运的管理	4.5-2	— 航班起降时刻分配	4.10-1
4.6 非定期航班	4.6-1	— 机场的私有化	4.10-3
— 非定期航班的特点	4.6-1		
— 非定期国际航班的种类	4.6-1	第五部分 一般术语	
— 非定期航班的管理	4.6-2	5.0 一般术语介绍	5.0-1
4.7 航空公司的商务活动	4.7-1	5.1 航空承运人	5.1-1
— 货币兑换和收入汇出	4.7-1	5.2 航空器	5.2-1
— 雇用非本国人员	4.7-1	5.3 航班	5.3-1
— 国际航空运输的销售和营销	4.7-2	5.4 机场	5.4-1
— 航空公司产品分销和电子商务	4.7-2		
— 航空器租赁	4.7-5	附 录	
4.8 航空公司合作活动	4.8-1	1. 运价申报格式.....	A1-1
— 航空公司联盟	4.8-1	2. 国际航协货币兑换制度.....	A2-1
— 航空公司代码共享	4.8-2	3. 分摊.....	A3-1
— 航空公司特许经营	4.8-3	4. 航空运输使用人指导材料.....	A4-1
4.9 航空旅客	4.9-1		
— 旅客权利	4.9-1	索引	
— 不循规或扰乱性旅客	4.9-5		
— 证件不妥的旅客	4.9-6		

第一部分
国家管理

第 1.0 章

关于国家管理的介绍

航空运输的国家管理是一个国家在自己领土内对该领土和该领土之上的空域行使主权时所实行的管理。因此，国家的管理延伸至国内和国际航班和本国与外国的航空公司。国家对国际航班的管理必须考虑到该国根据双边和多边协定和协议所承担的国际义务，并且应该适当注意其他国家的行为和关注。

对国际航空运输领域的国家管理的具体目的因国家而异，并且受到国家经济政策、领土面积和位置、国家发展水平、国内和国际政治等因素的影响。然而，这些目的大体都会包括以下各项或几项：

- 为对外商业的需要提供运输；
- 发展某一服务行业（例如旅游业）；
- 提供就业；
- 赚取外汇；
- 满足邮政系统的需要；
- 为自立、健康的航空运输行业创造条件；

- 帮助国家的发展；
- 为国防服务；
- 应付救灾的需要。

国家管理的程序包括三种不同的行为——立法、发放执照和决定专项批准。第 1.1 章介绍了这三项组成部分，并解释了国家在管理国际航班中运用的礼让和互惠的概念。

国家管理的结构分组织和法律两大部分，组织部分由政府部门组成，法律部分由包含与航空运输服务有关的国家法律、政策、规则 and 规定组成。第 1.2 章通过指明有关航空运输管理的主要的及其他的政府部门对组织部分作了解释，并通过对法律部分要素的描述解释了法律部分。

第 1.3 章认真分析了国家管理国际航空运输程序和结构方面的某些关键性问题。

构成管理主题或内容的题目，如业务权、运价、运力等在本手册第四部分进行介绍。

第 1.1 章

国家管理程序

航空运输服务的国家管理程序具有以下三个基本部分：

- 立法 (即制定法律、政策、规则 and 规定)；
- 发放执照 (即对连续或长期从事航空运输服务的许可给予批准、规定条件、拒发或吊销)；
- 专项批准 (即对个别运价、航班等的许可给予批准、规定条件、拒发或吊销)。

如要求，可以通过采取强制行动补充上述各项。

以上三个部分分别在三个章节中加以介绍。最后一节讨论在国家管理国际航班中运用的礼让和互惠概念。

立法部分

国家管理程序的立法部分具有三个要素：制定法律、制定政策和起草规则 and 规定。程序的每一要素都会由于各种立法制度、政府结构和习惯做法而互不相同且因国而异。但是一般来讲，制定法律的要素似乎最不常用，并且只在制定法律和基本方针时使用。这种法律一旦制定，往往只有当涉及到具有深远意义的问题时方进行修改。实施细节通常留给规则制定程序处理。

与制定法律的要素相比较，起草或修改规则 and 规定的程序却用得更为频繁、进行得更为迅速，并且由航空运输当局在有或没有公众意见的情况下发起 and 完成。规则 and 规定通常比法律更为详细 and 灵活，并为制定例外 or 提供豁免提供可能。

制定政策的要素也许最为灵活，并且最有可能因国而异，甚至在同一国家内亦是如此。这是因为一个国家可以选择在法律 or 法令范围内，在规则 or 规定中，在单独的政策声明中，或以其他方式发布政策。(一个国家还可以在有些发放执照 or 专项批准的决定书中，确定某些

往往更为详细 and 具体的政策，以此作为今后类似情况的先例。)

发放执照部分

国家管理程序中的发放执照部分涉及对收自本国和外国航空承运人为获准提供连续商业航班 and 延长其期限的申请的考虑 and 对此采取的行动 (例如在规定的某一条或数条航线上的定期航班)。除了对本国和外国航空承运人发放执照以外，航空运输当局还负责对某些航空运输的中间人发放执照，例如旅游组织者、货运代理人 or 旅行社。

管理当局的典型做法是根据建立的法律 and 政策标准，在评估有关事实的基础上做出发照决定。颁发的批准经常采用执照 or 许可证的形式，即合法当局许可经营某种服务 or 商务活动的正式说明。在一些国家，发给本国承运人的是执照，发给外国承运人的是许可证。而在其他一些国家，对定期经营颁发执照，对包机航班则颁发许可证。执照 or 许可证可以无限期有效 or 只在规定的期限内有效。

对本国承运人发放执照所使用的标准因国而异，但一般包括：

- 国家所有权 and 控制权的要求；
- 申请承运人的健全性证明，即其财务健康状况、其愿意提供该项服务及其达到规定的经营 and 安全标准的能力；
- 授予权力的决定符合公众利益。

另外，在某些情况下，还可能包括国际商定的标准。

授予本国承运人的权力范围可以包括国内 or 国际航班，或两者兼而有之。当所申请的权力涉及到经营国际航班时，还要考虑发照国家根据有关航空运输协定可

得到的权利。在出现一家以上的航空承运人申请一条只能由一家航空承运人运营的航线时，则需要进行选择。这种选择的过程可以包括对每一竞选人的建议或计划的服务进行分析和评估，并且可以公开或不公开地进行。

在考虑给外国承运人颁发许可证或执照时，航空运输当局经常依靠在有关航空运输协定以及本国的法律或规定中确定的决定标准。此种标准可能包括要求该外国承运人的实质所有权和有效控制权属于指定国或其国民，以及申请人愿意并且有能力遵守有关国家的法律和规定。

所要求的权力可因为适用的国家法律和规定以及有关航空运输协定确定的理由，全部或部分获得批准，或有附加条件、遭到拒绝或吊销。例如一项条件可以为要求承运人必须办妥一定数额或种类的责任保险。

专项批准部分

国家管理程序的专项批准，不像发放执照那样对航班要进行相对全面的和长期的批准，它主要涉及到对具体事项做出日常的决策，例如准许某单一航班或一系列不定期航班，或批准或不批准申报的一项特定运价或飞行时刻。这种程序可以有下述几个或所有阶段：

- 事实调查或材料收集阶段（往往是申请人开始阶段的责任）：包括集中所有做出决定所必需的基本因素，即准确描述所寻求的批准；有关的国际权利和义务；适用的国家法律、政策、规则和规定；有关的先例；和相关各方的意见；
- 分析阶段：包括审查所收集到的材料和向决策人提出具有每一选择论据的选择方案，包括每一方案的利弊分析；
- 决策阶段：包括权衡提出的事实和选择，在重要情况下，还可以包括考虑从其他管理人员或政府其他部门收到的对拟定采取行动的方案的意见；
- 选择性的审议/再研究阶段：可在承办上述三项

任务的政府实体或政府的其他部门内进行，可公开或内部进行，在某些情况下亦可包括司法审议。

这一过程可能十分简短（例如管理人考虑单一、无争议的客运价或货运价时）或者在涉及一项复杂或争议事项时，可能旷日持久（例如有关代码共享的商务协议）。

礼让和互惠

国家管理国际航班中尤其重要的是礼让和互惠概念，特别是在航空运输协定的具体条款不涵盖一项商业活动时尤其如此。礼让，即一个国家的当局对另一个国家的官方行为给予适当的尊重。在管理实践中，礼让有时着重于单方面给予一外国航空公司某项权利或利益而不定期期望该航空公司所有国在类似情况下给予同等待遇。一个国家在礼让的基础上对外国政府命令本国航空公司向本国官员提供的折扣客货运价给以批准就是其中一例。

比较而言，互惠是一个国家无国际义务要求这样做时给予一家外国实体，如一家航空承运人，某项权利或利益，条件是该外国实体的所在国给予其类似实体以同等的待遇。例如当一外国航空公司的政府过去批准过或承诺今后批准某国航空公司的非定期航班时，该国家可能批准该外国航空公司的非定期航班。

互惠的定义可以是狭义的或是广义的。例如就不定期航班而言，狭义的互惠可能只需要批准非定期航班的具体机型和数量，例如四架次载运家畜的不定期飞行。广义的互惠并不区分非定期航班的机型和数量，而是仅仅要求按总的分类予以批准，例如来自/前往第三国的非定期航班。

礼让和互惠往往合并使用，当一项航空运输协定已经终止而又没有新的协定或协议取代之时就产生这种情况。出现这种情况时，一个国家审批定期航班时可能出于礼让，批准其原双边伙伴的外国航空公司在其本国航空公司尚未飞的航线上飞行航班，而在其本国航空公司已经经营的航线上，在该外国航空公司营运运力方面则坚持互惠。

第 1.2 章

国家管理结构

国际航空运输的国家管理结构具有：

- 组织部分由具有国家航空运输当局职能的政府部门以及因其行为影响国际航空运输的某些其他非航空的政府机构组成；
- 法律部分，体现在有关国家法律、规则 and 规定、司法和行政决定、执照和/或许可，以及颁布的政策和以该国为一方的有关国际协议中。

本章以下两节将分别对组织和法律部分进行说明。

组织部分

国家管理结构中组织部分的主要成分是该国的航空运输当局。国家航空运输当局 (亦称之为航空或民用航空当局) 无论何称谓，是直接负责管理民用航空运输、技术 (即空中航行和航空安全) 和经济 (即航空运输的商业方面) 各项事务的政府部门。该部门在对国际航空运输的经济管理方面的职能可能包括：

- 制定关于航空运输的经济政策和策略；
- 制定实施航空基本法的具体规则 and 规定以及推进国家的政策目的 and 目标；
- 颁发 (或拒绝或吊销) 国家或外国航空承运人的执照和许可证；
- 批准航空承运人的飞行时刻、运价等；
- 与其他诸如负责贸易的商业、旅游、财务控制、税务、国家发展等政府部门协调航空运输的政策和管理；
- 处理航空运输方面的双边和多边国际关系。

这些职能 (除负责外交事务的部门可能在国际航空关系方面发挥主导作用外) 一般都由诸如运输部或民用航空局这样的单个的政府部门行使。但是，这些职能可以在两个或更多的部门中间划分。例如一个部门负责技术管理，而另一个部门负责经济管理。在有些国家，主要的航空运输经济管理部门可以是相对独立的准司法部门，实施上述的部分或全部职能 (例如委员会或专门委员会)。

任何国家组织结构的有效运转都需要有技能的人员。航空运输管理人员所需具备的基本技能包括进行以下各项任务中必不可少的技能：

- 收集和介绍对交通、财务和其他航空服务的统计；
- 分析有关数量和质量数据，例如有关运价和航空运输协定的数据；
- 预测今后交通发展以满足基础设施的要求，建议开辟一条或多条新航线等；
- 做出决策，特别是就发放执照和其他批准事项；
- 草拟实际可行的决定、协议、政策声明等；
- 作为航空服务磋商中的一部分，不仅处理同外国航空承运人，而且同外国政府的对外关系；
- 处理多边事项，特别是与诸如国际民用航空组织和国际航空运输协会这样的世界性国际组织以及地区和泛区域性组织的关系；
- 解释有关法律和协议、发放执照程序的法律事宜；
- 包括财务、人事、信息储存或追踪等方面的管理；

- 与其他政府部门间的公共关系和协调。

在一个小规模航空运输管理部门，完成以上任务的技能可以是集体共有，且可少到一至两人，他们可依靠诸如政府的一个局或部这样规模较大的部门从事某些服务（例如法律、行政、公共关系等）。

国家管理结构组织部分的其他成分，即非航空的但其行为影响到国际航空运输的政府部门，包括（但不一定仅限于）负责以下事务的各国家当局：

- 海关控制，即对进口（有时还有出口）物资的控制；
- 移民控制，即对国际航班旅客的入出境控制；
- 公共卫生标准（包括涉及到旅客和物资的检验和检疫）；
- 财务控制，即对货币兑换和汇款，包括外国航空公司的收入控制；
- 税收，即对航空承运人的收入、业务、燃油、供应品等的税收；
- 竞争扶持，它可涉及到禁止本国和外国航空承运人采取的某些活动；
- 环境保护，例如在人们关注航空器噪声的机场实施宵禁；
- 旅游业发展，即促进外国人对该国的航空旅行；
- 劳动力，其行为不仅可以影响到对本国，而且有时对外国航空公司的工作人员的雇用期限和条件。

航空承运人还可期望地方当局根据适用于所有商业活动的法律和规定实施的某种程度上的管理。例如有关机场或机场附近作为销售办公室、仓库用房安全方面的法规。联邦制国家联邦政府以下一级政府所采取的某些行动同样可以影响到国际航班，其中一例是对国际航班使用的燃油和供应品收取地方税。另外一例是对外国航空公司国际航班的所得课以收入税。这些行为可能会

颇有争议，并且也许会或也许不会受到国际税务协定的影响。

法律部分

国际航空运输国家管理结构的法律部分体现在每个国家的下列文件中：

- 航空基本法，主要管辖其他诸如制定规则、发放执照和实施等管理行为，以及对组织机构和所用程序提供法律基础；
- 影响特定管理行为的有关国家法律（例如在任何发放执照事项中要求遵守适当程序的法律）；
- 以该国为一方的多边和双边国际协定，在国家管理国际航空运输的基本过程中必须考虑这些协定中所包括的国际权利和/或义务；
- 各种形式的政策声明或指令（例如白皮书，即提供发布方关于政策、立场和行动纲领的权威性报告），它们阐明国际航空运输管理的目的、目标、途径或总的或具体的指导方针；
- 实施其航空基本法的规则和/或规定，对航空承运人或其他人规定的特别要求（例如提供交通数据、有关航空运输使用人权利的信息、申报飞行时刻和运价等）；
- 关于航空运输具体事项的司法裁决（例如法庭或竞争专门委员会对公司在计算机订座系统问题上所发生争议的裁决）；
- 批准本国或外国航空承运人继续经营国际航班的执照和/或许可证，特别是这些准许构成或含有可能影响或决定今后发照行为的先例；
- 可能在今后类似情况下的管理行为中变成先例的专项决定（例如批准两家公司合作的商务协议）；
- 在其有效期间为法律一部分的专项批准（例如批准一个班机时刻或一个运价）。

透明度 (向公众公布政府的法律决定) 常常通过公报、登记簿或刊物得以实现, 即以定期的官方政府刊物 (经常是日报) 发表政府在一个时期就某一专门事务所制定的、包括与民用航空有关的那些法律、规则、规定和决定 (小的专项决定除外)。

由于各国的政府结构、法律体系、文化和习惯做法存在差别, 国家规则和/或规定往往在以下方面各不相同:

- 术语 (例如对外国航空承运人现行航班的批准, 一国可以称之为执照而另一国则称之为许可);
- 主题事项 (例如一些国家已有计算机订座系统规则和/或规定而许多国家却还没有);
- 对主题事项的处理 (例如绝大多数国家对国际包机航班的批准、撤销、拒绝或规定条件都有各不相同的政策和做法);
- 形式 (例如在起草其国家规定方面, 各国并没有实行标准化);

- 使用一种或多种语文。

影响航空运输商业方面的国家规则 and 规定所包含的题目可能主要包括:

- 可能按要求, 提供航空承运人 (和机场) 的运输和财务以及其他资料, 包括定义、最后期限、申报方式等;
- 组织、定价、批准和经营包机和其他非定期航班;
- 申报运价以供监控或批准 (国家航空运输当局可以使用的国际民航组织的航空旅客运价申报格式, 见本手册附录 2);
- 申请和处理航班的执照、许可和专项批准;
- 保护使用人, 例如在规则中要求对被拒绝登机许可做出赔偿。

在一些国家, 政府对许多上述事项的要求可在航空运输当局颁布的决定或命令中做出规定。

第 1.3 章

国家管理程序和结构的关键问题

本章讨论国家管理国际航空运输程序和结构的两个关键问题：首先是国际航空运输管理者在管理过程中面对有关政府或非政府各方及其不同意见的方法，其次，在政府结构中，国际航空运输管理职能的最佳定位。

航空运输管理者 和有关各方的关系

在国家管理程序中 (例如立法、制定政策、发放执照和专项批准)，国际航空运输管理者至少要听取以下三类有关各方部分人员的意见：

- 不一定具有航空运输管理职能，但直接关注此种职能的结果，并且不时寻求控制或左右特定政策或决定的政府部门；这些政府部门包括负责外交事务、旅游、贸易与商业和运输与交通的部门；
- 其行为有意或无意地会对航空运输管理产生影响的非航空政府部门；这些部门包括负责海关、移民、公共卫生、税务、财政、货币控制、环境、竞争管理，和在某些情况下的次国家级（如省/州）当局或诸如那些由若干国家组成的超国家当局；
- 寻求影响政策或决策的有关非政府方；这些包括航空公司、机场、消费者、社团、商业或旅游团体、航空承运人的员工和可能包括的航空器制造商。

上述各方对制定国际航空运输方面的政策、决定、规则 and 规定均有其各自的利益和侧重。国家管理还受到其他国家的政策或行为的影响。国际航空运输管理者所面临的问题是如何与其斡旋，并且处理好其间各不相同且经常是相互冲突的意见。

就第一类（与民航有关的政府部门）中的各方而言，在根据外交政策目标、旅游、国家发展计划、贸易和商业利益，以及任何政府对正式或非正式的政府间协调的要求考虑优先权的同时，决定与哪一部门协商以及以何种程度考虑其意见，主要取决于它们各自相对于国际航空运输管理职能的主要管理职能。

第二类（非民航的政府部门）中的各方，如海关、移民、公共卫生、财政、税务部门等，是传统上那些其行为会对国际航空运输管理的某些方面构成影响的部门。近年来，航空运输活动越来越多地受到其他政府部门，尤其是涉及贸易、竞争法、税务和环境保护的部门的管理行为的影响。由于这些部门的基本职责包括了航空领域以外的管理行为，因此，它们的政策目标并不一定与航空运输当局的政策目标相一致。它们的管理行为可以因此而对航空运输业的经营环境产生显著的影响。某些管理职能和责任的重叠也会造成政府部门之间潜在的矛盾。在此情况之下，国家航空运输管理者需要加强与其它政府部门之间的协调，以便在国际航空运输的管理、政策和决定方面保持和谐关系。

第三类（有关非政府部门）中的各方之间，从传统上讲，国际航空运输管理者在绝大多数有关国际航班的事务方面，均征求本国航空公司的意见，并且因为对这些事务的管理直接影响到本国航空公司的生计而相当重视它们的观点。但是，随着航空运输业在许多国家的成熟，因为国际航空运输的管理对它们在经济方面具有直接或间接的影响，因此其他各方很可能开始醉心于影响程序，越来越追求其意见在决策时被得以考虑；例如

- 机场的发展依赖于航空业务中赚取的收入；
- 旅客和托运人是航空服务的直接使用人和收入来源；
- 社区目睹了航空服务在当地经济发展中的重要作用；

- 增加的航空运输服务对当地商业和旅游产生的效益；
- 航空器制造商在很大程度上依赖可能受管理决策影响的航空公司的航空器订单；
- 航空公司员工的福利受本航空公司的财务健康状况的影响；
- 其他运输形式（如，公路和铁路）可能担心来自航空服务的竞争。

航空运输管理者们是否应该改变其传统的态度？是否应该扩大其政策和决策的基础？一方面，更多地侧重于上述各方的利益可能会有助于制定更为平衡的航空运输政策和决策。而另一方面，与更多的方面进行协商可能会导致更加冗长和繁琐的程序，而可能会需要更多的员工来处理增加的工作量。

决定与谁协商可以依主题事项本身而定。一项主要的政策决定，例如政府的国际航空运输基本政策的制定可能要涉及与所有三类各方的协商。关于发放执照的决定，可能主要只需要考虑直接有关各方的意见。例如航空技术管理办公室关于对申请航空公司的安全记录的看法和/或有关因颁发执照而可能受到影响的航空公司关于对市场竞争可能产生的影响的意见。在特殊批准班期时刻、运价或包机时，决策过程可能仅仅涉及与具体相关事项直接有关的各方；例如就起降时段的分配情况而征求航行办公室或机场当局的意见，和在运力或运价方面征求与之竞争的航空公司的意见。

外国政府在一些航空运输管理方面采取的行动也可以影响到本国航空运输的政策和决策；例如成为本国航空承运人主要市场的另一个国家决定的国际航空政策或竞争法。在某些情况下，国家航空运输管理者需要考虑该国作为一方的某一国家团体或联盟所制定的超越国家当局的规定。要求在为本国航空承运人颁发国际航班执照时采用国际上商定的标准即是其中一例。

国际航空运输管理
职能的最佳定位

在其本国政府结构中确定国际航空运输管理职能的最佳定位莫过于该国自己，因为这需要考虑划分职责的整体结构、该国的发展程度、其经济政策、其航空运输行业的状况和可得到的人力和物力资源。各个国家都有各种各样的此类定位，并且都在不时地重新评估航空运输事项和为其选择最佳的定位。

当国际航空运输管理职能的最佳定位提到日程上来时，基本考虑的是实施此种职能的部门（无论其大小）是否应该：

- 独立于或置于民航技术管理部门的控制之下；
- 从国内航空运输管理部门分离出来或成为其一部分；
- 成为一家更大的政府机构（如，运输部或旅游部）的一部分；
- 成为准司法单位；或
- 成为一个自治或半自治当局。

在许多国家，航空运输经济和技术方面的管理均由一个单一的政府部门执行，置于民航局长或部长的全面控制之下。由单一部门处理民航管理的各个方面，其好处包括能够连贯和有效地履行职能，密切协调航空经济和技术在国家与国际一级的管理，可能还可对航空运输业的需要做出更快的反应；不足之处可能是，过多地注重促进民用航空会导致对其为更广阔的国家利益服务的作用重视不够。

在一个国内航空运输活动相对有限的国家，负责管理国际事务的办公室将任何有关的国内航班管理的规定并入其自己的管理规定并非没有道理。此外，如果将管理国际事务定位在负责管理国内事务的部门，则可能导致对于完全不同的国际事务反应减弱的后果。

至于国际航空运输管理的职能是否应该定位于其他某些不同于或比航空运输具有更为广泛职责的政府部门，每一种可能性无不具有其各不相同的优势或弱点。

运输或交通部可能争辩说，因为一个统管各类运输

(即公路、水运、铁路、航空等)的单一政府部门可以更好地协调各种不同类型的运输以建立一套统一的国内运输网络,所以应由其负责国际航空运输的管理。但是,这种争辩的无力之处也许在于其他种类的运输大多是国内的,它们并无多少共同的特点,除货物运输联运外,这些运输方式之间的衔接相对来讲是罕见的。

旅游部同样可能视自己处在承担国际航空运输管理职能的较佳位置之上,这对于外国旅游在其本国国民经济中占有重要位置的国家尤其如此。理由可能是这两个行业关系密切相互依赖,因为航班是引入外国游客的主要工具;这样,通过同一个政府部门内的密切协调,可以最大程度地实现两个行业的共同利益。但是,主要是出于促进旅游的考虑而做出的决定可能会被视为损害了本国航空公司的利益(例如同意外国航空公司并不对等地进入该国的市场),而且还可能牵扯到航空货运和邮政服务。

贸易部可以认为将国际航空运输管理置于其职责之下顺理成章,因为国际航空服务是国际商业中的一个重要部分(特别是在航空服务大体上或完全国际化了的国家)。除此之外,航空运输已经成为服务贸易的一个行业,将其置于贸易部的控制之下可以有助于获得更为全面的贸易平衡。但是,这种做法可能会使航空运输的利益屈从于其他的经济利益,甚至可能会被作为“物物交换”对象,而且受贸易政策影响制定的航空运输管理,可能会与航空公司行业大都仍由非属于贸易部的管理当局的管理下运营的其他国家产生潜在的矛盾。

负责外交事务的部门也许会因为涉及国际关系和其擅长于同其他国家的交往而认为,在国际航空运输管理方面也理应扮演某种角色,甚至是主要角色。它可以宣称,双边航空协定和谈判是整体国际关系的一个部分,因此涉及到外交政策的考虑和协调。但是外交事务官员可能不熟悉民航的特性并缺乏航空运输运营与管理技术和经济方面必要的知识,甚至可能将航空运输从属于其他外交政策目标之下。

国防部可能(很少)以国家航空公司在军事战略方面的重要性和对本国空军航行方面的经验为根据,而要求在航空运输管理方面发挥作用。但是国防战略和国际

航空运输的需要不可能相互一致,并且在军事组织机构中,一般也见不到航空运输管理中所要求的商业经验与专长。

一些国家,特别是在具有不同所有权和经营规模并且处在不同发展阶段的多家航空承运人的航空运输业十分发达的国家(例如从十分发达的老牌公司到刚刚起步的崭新企业),通常建立一种准司法单位来实施部分或全部的航空运输管理职能。例如为航空承运人发放执照和授予航线权利。这种做法的主要理由是取得管理上的公正,避免单纯因政治原因做出的决定。不足之处是这种独立的部门不一定能够充分考虑到政府不同的和/或为航空运输设想一不同作用的决策。

其他一些国家可能认为,理想的是建立一个自主的或半自主的民用航空当局,即一个受国家委托行使某些或诸多民用航空职能的,部分独立或完全独立,或许甚至是准私有的实体。其吸引力在于可能具有更高的运营效率和灵活性,能够至少部分地依靠由其航班和设施赚取的收入(及非航空收入)提供资金,而不是完全依靠政府资助。这种对人力和财务资源管理更为严格的当局,可以在政府政策指导之下,适当注意经济因素而进行运作,并由此可能在航空运输管理及其运作的财务生存能力两个方面同时取得更佳的业绩。采取这种方式的主要缺点是,由于独立于其政府,从结构上讲必然无能力行使根据国家条约和协定要求该政府行使的职能。

随着自由化和私有化趋势的出现,近几年越来越多的国家建立了自治当局,特别是在机杨和空中航行服务的提供方面。世界各地的经验证明,由自治实体(商业化的,甚至私有化的)经营的机场和航行服务,其整体财务状况和管理效率往往会得到改善。国际民航组织因此建议,当这样做最有利于服务提供者和用户时,国家应该考虑建立这种自治实体(《国际民航组织关于机场和航行服务收费的政策》Doc 9082号文件)国际民航组织还编制了关于建立这种实体的指导材料(例如其组织结构、范围和责任)。这些材料载于《机场经济手册》(Doc 9562号文件)、《航行服务经济手册》(Doc 9161号文件)和《机场和航行服务提供的私有化》(Cir 284号通告)。

第二部分

双边管理

第 2.0 章

关于双边管理的介绍

双边管理是由双方，最常见的是由两个国家共同承担的管理，尽管一方或双方亦可能是一个国家集团、一个超国家（即根据成员国授予的权力作为单一机构办事的共同体或其他国家联盟）、一个地区性政府机构或者甚至是两家航空公司（例如在确定运力或运价的情况中）。

典型的国际航空运输领域双边管理的目标是缔结、实施或继续有关双方领土之间的航班的某种类型的政府间协定或谅解。

继此介绍之后为国际航空运输双边管理的简要发展史。

绝大多数政府之间的双边管理行为都涉及为缔结、解释、扩大或修改有关国际航班的安排或谅解，或根据政府间的协定解决一争端而进行的正式磋商。这一过程中的许多步骤和方面将在本手册第 2.1 章中予以说明和讨论。

国际航空运输的双边管理不同于国家管理和多边管理，它没有组织上的机构。但是它却有一个由几千个双边协定和谅解所组成的广泛的法律管理结构。通过确定双边管理中使用的基本文件种类，界定和描述双边航空运输协定中典型的条款和确定有关与航空运输密切相关的事项的几种双边协定的类型，第 2.2 章对此种结构做了说明。

国际航空运输双边管理是在挑战与不间断的争议中逐步形成的。第 2.3 章阐明双边管理程序和结构方面的某些关键问题。

最近几年，特别是随着经济共同体或其他国家联盟的组成，各个国家都在选择以崭新的和不同的方式相处。正如其定义所说，双边管理现在已经并且有可能在今后越来越多地不仅仅只是涉及简单的一国对一国，而是会涉及到处于各种关系之下的多个国家。第 2.4 章介绍现行的和今后可能出现的航班谈判的类型。

双边管理的内容主题，例如业务权、运力、价格等将在本手册第四部分中予以介绍。

双边管理国际航班的演变过程

双边管理国际航班已经演变了几十年。虽然国际航空运输服务早在 20 世纪 20 年代就已出现，但由于国际航空运输活动的寥寥无几和在随后的 1939—1945 年（第二次世界大战）期间许多商业航班实际上处于停航的状态，因此在其早期的几十年间并未签署几个双边政府间的协定。

现行有效的双边协定，绝大多数签订于 1944 年芝加哥国际民用航空大会之后（见第 3.0 章），构成了最为浩瀚的国际航空运输管理文件。各国广泛地使用双边协定来管理国际航空运输是因为：《国际民用航空公约》（以下称《芝加哥公约》）确定一国对其领土之上的空域具有主权的原则（第 1 条）；确定定期国际航班在一缔约国上空飞行或进入该国领土需要特许或其他许可（第 6 条）；以及为国际航空运输商业方面建立多边管理体制的努力的最终夭折。因此，随之出现的国家之间进行的双边谈判和协定也就成为各国之间交换航班商业权利以及就管理运力、运价和其他事项达成一致的首选方式。

在 1944 年以后签订的双边航空协定中，对发展国际航空运输管理最具重大意义和深远影响的莫过于英国和美国之间 1946 年的协定（现称为《百慕大一号协定》）。该协定是对芝加哥会议上出现的而且一直悬而未决的有关管理国际航空运输服务的两种差异很大的观点进行妥协的结果。一种极端观点是对运力或运价不加管理，对航线也不应附有狭隘的规定。与之对立的观点是运力应该事先确定，运价由国际机构管理以及对航线予以明确规定。按照妥协的协定：运价由航空公司通过国际航空运输协会（国际航协）制定但需经双方批准，运力由航空公司在不违反某些商定的原则之下确定，并在经营了

一段时期之后，由双方或双方航空当局共同进行审议；航线须予规定。

此后，原来互为伙伴的各方都与其他国家以及其他成对的国家签订了许多百慕大类型的协定。尽管许多协定在结合百慕大原则的同时也采用了事先确定运力的办法，《百慕大协定》还是因此而成为之后四十年起主导作用的样板。双边协定造就了一个相对稳定和平衡的基础，使得国际航空运输体制得以保持稳定的发展。

在 20 世纪 70 年代和 80 年代，许多国家在管理国际航空运输中采取了更加自由化的政策。结果签订了一些新的自由化双边协定，总的特点是取消了运力限制；极大减少了政府对运价事项的干预；增加了市场准入以及每一方均能够指定一家以上的航空公司进入市场。

在 20 世纪 90 年代，国际航空运输的管理和运营环境发生了迅猛变化，航空公司业也发生了结构性变革。自由化十分普遍。为适应这些变化，许多国家通常通过在不同程度上放宽管理，进行管理调整和采取更加自由的政策。一些国家缔结了实质上取消了对市场准入、运力和价格的所有限制的新的自由双边协定（所谓“开放天空”协定）。国际航空运输管理方面也呈现日益明显的地区主义色彩，一些双边管理被转化为地区的或分区的多边管理。

根据新的或修订的双边协定以及其他新的安排，在 2000 年开始的十年中，自由化势头可望得到持续和增加。这些协定和安排包括例如在地区或分区基础上由国家集团实施集体管理，还可能包括使用新型协定，例如在想法相同的国家间达成的多元协定（见第 2.4 章）。

第 2.1 章

双边管理的程序

双边管理涉及到的程序，与国家或多边管理程序极不相同。其主要开始的形式是一国向另一国（或多国组织）建议共同探讨航班协定或谅解以及有关各方承允进行准备。双方代表继续进行实际会谈和谈判。本程序不以正式签订一份具有约束力的文件为结束；正式签订协议标志着安排执行协议的第一步。在此项行动中，两国经常需要回到准备、会谈和取得结果的周期之中，以解释、修改或扩大，或有时终止其谅解。

由此而论，基本的双边管理程序也就是磋商的程序，即为了建立或改变一种关系或解决它们之间的某项分歧，双方之间（通常为两个国家但也不总如此）在一段时间内进行询问或通报的交流与交往。磋商一词适用于此种双边交流和交往的整个范围。

正式磋商通常涉及到由两个各自得到适当授权的团长率领的多人代表团的会谈。

非正式磋商则可能仅涉及书面或口头或书面和口头并用形式的交流。它可以为仅有两人或几人（例如一国使馆的民航专员和东道国的一位民航官员）的会晤，其间可以提供或交换文件。此外，它还可以通过电话、电子传输报文或通过更为传统的，经常以外交途径收发一份正式文件的形式进行。

谈判通常是一种正式的磋商，它已经变成（或一开始其意图即为此的）双方讨价还价的一个过程。因此，尽管所有的谈判同时也是磋商，但并不是说所有的磋商都是谈判。

本章以下三部分讨论正式双边磋商的发起和准备、磋商和谈判中采用的会谈方式与文件种类，和磋商和谈判中涉及的战略与战术的考虑。应该指出，这三部分所提供的信息是国家惯例中的最佳做法；许多双边磋商/谈判程序很可能不那么复杂。最后一部分叙述一项协定的正式缔结和在实施、管理、解决分歧与修改或终止一项协定中所涉及到的程序。

正式双边磋商 的发起和准备

双边正式磋商往往是由一方政府要求与另一方政府举行会谈开始。在绝大多数情况下，每一方均为一个国家的政府，但一方或双方也可能是一个从其成员国得到进行这种磋商的必要权力的国家组织。随后可能进行非正式磋商，以协商初期会谈的地点和日期，或者也可能是确定是否存在希望举行正式磋商的共识。

在要求正式磋商之前，可能的发起方要做一系列的内部决定。

最根本的决定是可能举行磋商（和可能的谈判）的性质或种类或基本形式。在政府间国际航空运输关系方面，有五种以其基本目标作区分的形式。

创新式磋商：发起方以此首次寻求建立一种关系（诸如以双方第一个航空运输协定为标志）或者彻底更改这种关系（诸如签订一个全新的协定以取代现行的协定）。

修改式磋商：发起方以此在既定关系中寻求某种相互受益的变化（例如相互扩大市场准入、相互变更协议运力或增加航空保安条款）。

重新分配式磋商：发起方以此根据既定关系为自己寻求某些净增机会或利益（例如争取新的市场准入、公司收入或其他比其可能的新让步更大的收益），以便纠正感知的不平衡。

解决争议磋商：发起方以此寻求正常化。即使状况符合该方根据协定而视为适当的水平（例如一方的一家或多家承运人增加运力，而另一方则持有异议的状况）。

延期性磋商：发起方以此寻求继续一项超过事先商定日期的协议安排（例如一个协定或某些附带谅解的终止日期，如确定一项临时性运力安排）。

有些磋商可以具有一种以上的形式特征，但是只有某些特征可为主导性的特征。了解一可能的正式磋商的特点很可能对过程的所有阶段都极为有益。

时机是另一个最初要考虑的重要点，这并非指有关详尽的行政安排和可用的人员，而是指有关更为广阔的背景和环境：

- 双方在另一个（非航空）领域是否还有重大争议？
- 一方是否正处在其内部政策和/或做出决策的能力动荡不定的可能的或实际的政府更迭期？
- 航空运输磋商与某种将来的重要活动（如国家元首或政府首脑的访问）在时间衔接上对结果是有利抑或有弊？
- 双方在一些合作性的重要外交努力方面是否结盟，在此期间一方或双方是否感到被迫要在航空运输分歧方面避免任何冲突？

作为国家航空运输当局组成部分的外交/外事部门很可能要进行这些考虑。时机的考虑在绝大多数情况下并不是决定因素，但在某些情况下却至关重要。

其他最初的（虽然并不一定具有决定性）考虑包括：

- 内部共识的程度（要求磋商的政府内部同其本国承运人与这些承运人之间和同其他有关各方与其他各方之间）；
- 确定可供利用的谈判筹码；
- 对如何使磋商成功的一些看法；
- 成功的可能性。

一俟收到正式磋商的要求（或甚至在可能的要求之前），另一方要做出大体相同的决定，但是在许多情况下，明显出于极不相同的观点。例如收到要求磋商以解决争议的一方可能确信其经营完全符合协议。它可能希望就现行协议中的解决争议程序的限制以内避免或推迟进行磋商。另一个例子是在重新分配性磋商中收到磋商要求

的一方可能希望避免全部满足，或者至少尽可能长久地拖延要求方所要寻求的结果。然而，大多数双边协定含有在指定时间内答复一磋商要求的规定（例如在 30 或 60 天内）。

如果双方同意开始一项正式磋商，它们可能先就有关行政安排进行非正式磋商，例如开始会谈的日期、各自代表团参加会谈（或在第一轮）可能的最长时间和谈判地点，即双方中一方领土内的地点，通常为政府所在地或其他某个双方相互同意的地点。一些国家习惯沿用要求方的代表团驱足前往双边伙伴的领土进行第一轮会谈，随后的各轮在两地交错进行的作法。此外，计划中的代表团团长的级别对另一方来讲可能也是关心之事，在级别被认为对拟定的磋商太低或者过高时尤其如此。

作为磋商之前接触的一部分，一方或双方可向对方提供以供考虑的建议性方案或甚至建议性文本。在协定尚不到位的情况下，此种提供可以包括一方的**双边航空运输协定范本**，即一份包括提供方通常希望列入此种协定的管理安排和其文字表述的标准格式的文件。

在磋商之前的接触期间，双方还可能相互表明它们希望加以考虑的议题、甚至考虑的先后顺序。关于议题和考虑的分歧可能出现并持续或者可以商定一项正式或非正式的议事日程表。翻译的安排也可能需要商定。

在磋商之前的一段期间，双方所做准备的量和种类可能差别很大。它们主要取决于对磋商重要性的认识，现在人员配备以及本国愿意并且能够花费在该项任务上的时间和精力程度。总之，每一方都在收集和分析有关数量和质量的资料。

磋商准备工作中收集和分析的数量资料很可能主要包括以下所涉及到的已知或预想的问题：

- 现行以及预计的航班和业务量、市场份额和有关的载运比例（整体、特别是一对组合城市的市场和具体的航班种类）；
- 承运人以往的或可能的收入；
- 机场、旅游和贸易数据。

磋商准备工作中收集和分析的质量资料很可能包括：

- 有关一方政策和整个航空运输谈判目标的情况；
- 一方航空承运人和其他有关部门已知的关切问题；
- 关于争议或可能争论事项的详情；
- 另一方在类似情况下所持立场或取得结果的资料；
- 双边航班关系的历史资料；
- 其他代表团成员的资料以及他们特定的兴趣如何偏离该代表团总体兴趣的情况；
- 关于另一方与第三方双边航空运输关系的资料（《双边航空运输协定摘要》(Doc 9511 号文件)概要摘录了缔约国存档的所有双边航空运输协定的主要条款，国际民航组织的计算机数据库负责随时更新该资料）。

为了准备会谈，一方还可以在有关政府部门（通常为负责民用航空和外交的部门，有时为其他的部门）之间，以及与本国航空公司和非政府的有关各方举行内部磋商(或进一步的内部磋商)。在此种磋商以及备妥资料的基础上，一方制定其保密的谈判立场。**谈判立场或立场文件**是对国际谈判的目标和重点的表达，反映该方航空运输政策，以及谈判中退让或其他可能存在的选择目标。它还可以列出主要的问题、对其结果的解决办法、遵循的战略、数据和分析、有关各方的有关观点以及对对方预想立场的评论。它通常需要得到更高一级的批准。一经批准即构成对代表团的指示。

代表团或谈判组通常由民航和外交官员、本国航空公司代表和在某些情况下的其他有关各方（例如机场、城市、劳动人事、旅游）组成，并通常指定一位民航或外交官员担任团长。当磋商在本国领土之外举行时，一位使馆官员通常会加入代表团。在一些国家，有关组织例如航空公司、机场、城市、劳动人事的官员作为团体

代表出席。

组成谈判组时所做出的决定在磋商期间和对磋商结果均具有直接的重要影响：

- 代表团团长是否应是级别最高的官员？或者即使职务较低但此人只要是按惯例来自主管部或局的官员即可？或者说外交和谈判的知识、经验或技能是否应该是选择的决定因素？
- 谈判组的成员是否应该完全根据所需的知识、经验或技能（例如航线分析或运价评估）进行选择或安排或是选择标准应该包括并着重于适当地代表有关部门、司局或有关团体？
- 应该在现有资源范围内达到最多的谈判组成员人数，从而确保对小组整体工作以各种可能的帮助，还是将人数减至最少以使小组的内部决策在磋商或谈判期间更为有效？
- 当与第二方的磋商为非定期但趋于频繁的时候，安排原班人员以保持对涉及该第二方的问题的连贯经历更为重要呢，抑或是根据其他一些标准安排人员更为重要？

实际上，在所有或许多磋商中，缺乏可用人员可能支配了谈判组的组成。或者说对谈判组组成所做出的决定可以反映出沿用惯例和/或实际上的折衷。

代表团或谈判组的名称和级别通常提前通知对方，这不仅是出于礼貌也是实际的行政考虑，例如进入警卫值勤的办公楼、谈判桌上座位的安排以及参加具有代表性的社交活动。

**磋商和谈判：
会谈和文件的种类**

一项正式的双边磋商或谈判通常是以东道国代表团团长，和来访代表团团长的欢迎词开始，可能包括或在此之后介绍各自代表团的成员。

行政安排需要予以说明并且可以讨论，例如商定的

工作时间和可得到的代表团专用的秘密协商的会议室。可以就会议的保密程度，特别是是否应该向新闻媒体发表单独或联合声明达成一致。拟考虑事项的顺序，它可以是或不是正式的日程，很可能共同决定（如果不事先决定的话）。公布社交安排。

双方代表团之间实质性的口头会谈可以在各种场合进行，最常见的是**全会**，即两个代表团之间的任何正式会晤。这不同于**主要成员会晤**，这只限于双方的团长和代表团的资深团员，或**团长会晤**，即代表团团长之间私下的会晤。适当时双方团长还可以指定**工作小组**或**专家小组**，它由各个代表团的一名或几名专家成员组成，承担解决具体事项或技术问题的任务。当主要事项的协议有望签署或在全会上达成时，双方团长可以指定一个**起草小组**，它由来自每一方的一名或几名专家组成，负责准备涵盖商定事项的相关文书。

一轮、一轮磋商、一轮谈判、磋商轮和谈判轮为非明确的术语，广泛被用来指其间磋商组或谈判组在同一地点的一段时间，通常为几天或几周或者指在更长的一段时间里，一系列有一定时间间隔，并且为诸如签订一项新的航班协议这类单一目的而进行的此类磋商组或谈判组的会集。

在磋商或谈判期间审议的文件（以前就已传递过）或在一轮会谈期间或结束时另外使用的文件很可能含有外交中使用的名称，航空运输管理人员、航空公司职员和其他与谈判组正在联系或有联系的非外交官员对其可能会感到生疏。

外交照会，或简称**照会**，是一国大使或一国使馆和东道国外交部长（大臣）或外交部（院）之间最广泛使用的书面联络格式。外交照会采用各种格式。**正式照会**或**第一人称照会**是签署人或草签人发出的外交照会，通常以“阁下（先生）：我荣幸地……等”开文，以区别于**第三人称照会**即非以第一人称书就的署名或草签函件，是处理日常公函的现代作法中最为常见的格式，它通常以“某某国大使馆向外交部致意并且……等，”或“……外交部等”开文。**普通照会**则为以第三人称表达的照会，按规则既不写地址也不署名。有些国家认为第三人称照会亦是普通照会，即认为只有两种照会形式：正式照会和普通照会。

在磋商或谈判期间，讨论的一方可向另一方提交一份**协议备忘录**，作为有关讨论议题的备忘录或书面参考文件。或者可能提交一份**非文件**，即能起到同样作用，但没有识别来源、名称或特征，并且在涉及的关系中没有地位的一种极少使用的文件种类。

在正式磋商或谈判过程中，一方或双方代表团可以采用某种格式的**磋商（谈判）工作文件**，无论其名称如何，均用于提供信息、阐明建议、建议稿件文字或解决其他限于会议本身的临时性目的的文件。现代的作法是在磋商或谈判过程中，无论正式或非正式，任何一方代表均可以仅通过面交或电子信函形式同另一方代表进行对话。

协议记录是双方（通常为参加磋商或谈判的国家代表团）商定的对会谈中所说所为的一份正式记录。**磋商备忘录**是对会谈结果比较非正式的记录，其本身通常（但并非一成不变）并不构成一项协议或谅解。有时还要发布商定的**新闻稿**或商定的**联合新闻稿**，以便向公众通报一项磋商或谈判的进展情况。

当一项磋商或谈判就实质和文字达成协议时，各代表团团长将对草拟文本的每一页或改正处给以草签。这种草签协议的作法可在草拟文本以适于正式签字的形式复制之前，保证其真实性。**尚待核准协定**或**协定尚待核准**，意指协定生效之前已经草签并且正在由各方主管当局进行检查和审议的协定（或是因为谈判人员无权使其政府承诺此协定或者希望由其政府先行审议该协定。在此过程中，可做出文字或技术性修改，并且有时做出协议的重大变动）。

**协商和谈判：
战略和策略的考虑**

可能具有许许多多战略上的考虑和决定需代表团团长做出决断，这些决断对整轮会谈具有持久的影响。

所有谈判和有些磋商涉及到双方之间现实的和潜在的冲突问题，并且这些问题都涉及共同的利益。共同的利益可具有共性（例如一方一家承运人向另一方领土内的一个机场提供所需的航班），或具有互补性（例如一

方一家承运人开辟一条新航线，而另一方一家承运人开辟另一条新航线)。

每一代表团团长在以下两者之间都会面临一个基本的选择：努力着重讨论冲突中的问题，确定该代表团的立场及其与另一方立场之间可能的差异；或是在冲突领域进行淡化或保持沉默的同时，明确并致力于可能构成协议基础的共同利益。前者可被视为坚定不移或毫不妥协；后者则能够产生较少的正面对抗和更为积极的氛围。然而在运用中需要注意避免无意地留下错误的印象，即不要给人留下一种要么缺乏达到目的的决心和意志，要么对所谈事项漠不关心的印象。

有些代表团团长倾向于在会谈伊始就“在桌面上”阐明关于每个议题的立场或目标，而另外一些团长则喜欢在能够确定在其他问题上取得成果之前，对他们在各个问题上要提出的或可能的立场都保持缄默或含糊其辞。

在复杂的谈判中，一方或双方谈判人可能采取一种问题必须全部解决否则一条不定的立场。这种作法的好处是确保有关各方不会为了在其他可能被认为更为重要的问题上达成协议而牺牲某些单项的利益。这种作法的主要弊端是拖长了整个谈判的时间，由此增加了风险，因为在对所有事项达成全面的谅解之前，不可预见的外界因素可能会介入，而使那些虽未最后敲定但已经取得的个别谅解纠缠不清。

此外，在陷入僵局的复杂或其他方面讲艰苦的谈判中，任何一方的谈判人都可以就如何克服僵局继续谈判建议交换提出新思路的文件。新的想法会具有积极因素，但风险是各方可能准备很可能强调和恶化冲突性问题的综合性文件，而把这一方锁定(假定为内部共识达成的立场)在不可能取得妥协的特定立场上。如果一方同意在另一方思路(立场)文件的基础上进行谈判，可能会产生更具风险的结果。

谈判人对其本身作用的认识同样至关重要。一种观点是谈判人主要应起到其政府立场的辩护人和拥护人的作用。另一种观点则坚持认为一个谈判人主要起到解决另一方谈判人的问题的作用。(当然是以解决第一谈判人问题并达到其目的的方式)。

有些谈判人可能着重于达成协议，以便对一种具体的管理安排或管理手段加以利用(例如一种特定的运力公式)。其他人则可能注重于利用管理安排或手段后所展现的更为广泛的目标，从而通过可供选择的安排或手段增加找到达成协议的共同点的可能性。

一些国家感到，当谈判经过几轮后陷入僵局时，有益的做法是，每一国家指派之前没有参与谈判的高级官员或有适当经验的专业人员充当谈判人/小组长。这些人员都是新来的，对失败的讨价还价没有记忆，却掌握着同样的，甚至更大的谈判权力，因而能够使用新的技巧、战略、策略等来打破僵局。

要不然或者说此外，谈判人可以更充分利用或完全利用代表团团长会晤、主要成员会晤、工作小组或专家小组(前面都有界定)。每一国家可使用的另一方法是，指派一名未参加谈判的有经验的知名人士与对方进行私下交流，力求或许由一个起草小组制定出一个框架协定，此处指一个包含彼此均可接受的一揽子解决方法的纲领文件，其细节留待以后填补(不过，风险是将来可能在某些细节上陷入僵局)。从理论上讲，利用上文提到的那些次代表团级会晤也可达成这种协议，但实际上，通过该途径取得成功结果的可能性较小。

另外一种战略性的考虑是是否使用任何秘密的附加谅解。这种作法使协定失去透明度，或者意味着：秘密谅解提交给国际民航组织之后(按《芝加哥公约》第83条规定的要求)在向公众公开之时失去其保密性；或者它就会被提交给国际民航组织，致使每一国家提交登记的义务得不到履行。

在策略方面，谈判人可能认为另一方提出新的冲突性问题或不事先通知或不给谈判人的代表团以充分考虑的机会就提出新的要求是不可接受的。补救这种后果的一种办法是将问题或要求作为可在下一轮会谈中审议的课题提出。

谈判人可以选择使用警告、威胁、虚张声势或承诺的方式。警告是努力使对方谈判人或谈判组明白很可能由于对方以某种方式行事所造成的失误而带来的后果。然而，威胁是谈判人或谈判人代表的政府将以某种方式采取明确的行动，以使对方谈判人代表的政府蒙受某种

损失的强硬声明。虚张声势是威胁者并非决意付诸实施的威胁。承诺，在此意义上，是谈判人或该谈判人的政府采取的或准备采取的某种行动将把任何一方锁定在一种难以改变的处境之中（例如一种由难以修改或撤销的新立法制造的处境）。在采取任何行动之前提出警告或威胁时，承诺可能起到谈判的杠杆作用。

使用具体明确或含糊不清的语言同样都具有策略和战略上的考虑。它们各有其不同的目的。

具体明确的语言可以锁定一方对某种特殊协议的解释并且使所有人都清楚该协议。其风险是语言越具体明确，协议的可用程度就越会因时过境迁而降低。

含糊其词可以使一方在策略上相对灵活地提出自己的解释，是经常用来绕开某些无望解决的问题的一种策略。故意使文本在一定程度上含糊不清，这样的文本可以称之为模棱两可的文本。战略上来讲如同局部协议，故意遗留一些今后可能争议并且今后可能得到解决的问题。（注意：模棱两可地表示谈判立场是完全不同的一回事，并且它在增加对方谈判人难度的同时也扩大了使用者的灵活性。）

缔结、执行、管理、解决争议、
修改和（例外情况下）终止协定

在尚待核准过程中准备的正式协定的文本，通常对双方来说在所有方面都是完全相同的，但有一点例外：每一国均被给予**在先权**，即在**第一方保留的基础协定文件**中，在标题、前言和签字之处，一个国家的名称置于另一国家名称之前。

一项协定的正式签订有时举行仪式，由协议一方政府指定的官员签订协定。在正式签字之前，一方指定的官员可以向对方提交**全权证书**，即一国主管当局签发指定一人或数人代表该国与另一国家谈判并签订条约/协定的文件。协议还可以通过互换外交照会正式签订。有些国家具有国内要求，即**双边协定需经正式批准**，一套由有关政府部门或立法机构在协定确实生效之前必须完成的审批程序。

出于实用的原因，各国可以在签字之后立即使协定暂时生效，随后，在每一方通知另一方它已完成批准所需的行为之后再最后生效。

一个国家还可以通过**继承一项双边协定**，即一个原先在一方管辖之下的国家就一项双边协议做出的它将根据该协定承担属于它的权利和义务的正式声明，来承担另外两个国家之间一项协定的权利和义务。这种安排经常为临时性的，例如在一个新近从一方管辖之下独立出来的国家在其能够谈判自己的协定之前的时间内，但有时这种安排也可能无限期继续下去。继承一项双边航空运输协定可以通过就此向联合国秘书长发表单方面声明或与有关协定原主权方或另一方签订谅解备忘录或互换照会的方式来完成。

一个国家通常为执行一项双边航空运输协定所采取的第一步行动是指定或正式提名其航空承运人根据该协定经营航班。它通常通过外交照会进行。承运人可以向第二国申请适当的经营许可。

在延续的基础上，各国通过磋商来管理双边航空运输协定所建立的关系。双边航班关系中的技术问题通常通过两国航空运输当局之间的日常磋商来处理。

磋商实际上是双边航空运输协定的双方用来解决分歧的惟一方式。磋商解决分歧的主要有利之处在于这是了解问题的人员常用的一种熟悉的方法；最大的弊端是涉及的各方仅是那些可能对问题已有成见，且因此不太可能以足够客观和灵活的态度解决分歧的人。

双边协定还可以对**仲裁**，一种将问题提交给仲裁法庭裁决的解决的分歧办法，作出规定。**仲裁庭**通常由三位仲裁人组成，每方指定一位仲裁人，第三人（一般为第一第三国国民）由前两位指定，第三人担当主席，他们根据双边航空运输协定决定有关争议诉讼的具体的、相互商定的议题。

有些协定规定，如果双方或其指定人未能在规定的时间内提名其仲裁人，可以要求像国际民航组织理事会主席或国际法院院长这样的著名人士进行提名。仲裁法庭通常自行决定其程序。但两国可以对需要裁决的问题、出示何种文件、每一国证人出庭和提交书面及口头辩论

的顺序进行谈判。仲裁法庭的裁决对双方均具有约束力。但是，由于仲裁是花费昂贵和旷日持久的程序而很少使用。

通过斡旋，即通过一第三国、一国际组织或一著名人士不偏不倚地协助双方以谈判解决分歧解决航空运输的争议极为罕见。同样，也极少使用调解，即一第三国、一国际组织或一著名人士做出的不仅促成双方谈判而且是在调解人所提出的建议的基础上进行谈判的调停努力。

一些国家认为，协定的解决分歧程序（包括商定的仲裁）不到山穷水尽之时，不得允许双边争议中单方的敌对行动（例如暂停外国航空公司的许可）。而另一些国家则坚持在磋商或仲裁之前或期间，或在不能实施一项仲裁决定时可以采取**对称行动**，即一方采取保持或恢复，但不使该方立场升级的行动。

对双边协定的修正或修改由双方磋商而定。可以在

谅解备忘录、协议记录、换文或议定书中体现，但通常是通过互换外交照会生效。

大多数双边航空运输协定没有失效日期，但几乎所有协定都有一条终止条款或废止条款。（一项双边协定的某些部分，例如可能关于运力的临时性谅解，可以在一规定期限或出现某商定的情况后自行失效。）**废止**一项协定是该协定的一方将第一方终止受该协定约束的意愿，通常在该协定中规定的一段期限结束时，转达给该协议的另一方的正式通知。（在极少情况下，可能仅仅废止部分协定。）

废止是不常见的，但可能在不能解决分歧的程序之后发生。通常期望的是，在废止一项协定和随后失效之间的期间内，双方能够谈判一项新协定。如果不能重新谈判，在没有任何新协定的情况下，两国可能做出临时性安排，使两国之间的航班得以继续，或选择结束各自航空承运人在两国领土之间的航班依靠第三国的航空承运人提供航班。

第 2.2 章

双边管理的结构

国际航空运输的**双边管理结构**是数量庞大并日益增加的文件结构,每份文件都构成两国之间的一项协议、谅解或安排,并因此而成为国际法的一部分。与国家管理和多边管理相比,双边管理不涉及常设机构或组织。

为了解释双边管理的结构,本章第一节阐明在国际航空运输的双边管理中使用的**基本文件种类**,第二节解释或描述**双边航空运输(航班)协定的典型条款**。最后一节明确与航空运输密切相关事项的**双边协定的几种类别**。

基本文件种类

双边《**航空运输协定**》或《**航班协定**》是众国家共同管理其国际航空运输关系最常用的基本文件,很可能包括**文本正文(前言、条文、签字)**、一个或几个附件、可能的附录和任何商定的修订。这样的协定经常被一贯从事国际航空运输管理工作的人员简称为“**双边**”。

绝大多数双边航空运输协定仅适用于定期国际航班,但也有几个协定亦针对非定期国际航班。《**非定期航班协定**》或《**包机协定**》分别针对不同于定期国际航班的非定期或包机航班。《**谅解备忘录(MOU)**》是一种正式程度较低的协议,虽然正式程度较低,但它仍然像正式协定一样具有约束力,并且可以适用于其中一种或全部两种国际航班。

《**芝加哥协定**》或《**芝加哥类型协定**》是依照 1944 年芝加哥会议上起草的标准格式双边国际航空运输协定,作为在完成**多边航空运输管理机制之前**(该目标未能如愿以偿)交换航线和业务权的一种临时性措施使用的一项协定(文本见 1944 年 12 月 7 日芝加哥会议最后文件建议之八)。此机制拟不针对运力和运价,因此,在将其排除在外意即任何一方均不针对此类事项的设想下,《芝加哥协定》也就没有运力和运价条款。目前仍然有效的芝加哥类型协定已经所剩无几。

1946 年 2 月 11 日英国和美国在百慕大签订的《**百慕大协定**》,是在提倡**明细管理**和提倡对诸如运力和运价这种基本事项不加管理者之间达成的一种妥协,由此在事实上确立《**百慕大类型协定**》为全世界许多其他航空运输协定的模式。但是,国家间随后签订的大量协定(占在国际民航组织注册的双边协定的半数以上),在编入百慕大原则和术语的同时(见第 2.0 章),对运力管理还采用先决的方法。1977 年 7 月 23 日,一份更为复杂和详细的《**百慕大协定第二**》取代了最初的《**百慕大协定**》,因而使最初的百慕大协定和依照它的形式形成的协定分别被称之为《**百慕大协定第一**》和《**百慕大一类协定**》。

《百慕大协定第二》签字不久,以及在美国于 1978 年开始取消管制之后,一些国家签订了一些通常称之为**自由化航班协定**的协定,其特点是更大的市场准入、最小(如果存在)的运力管理和显著降低政府对航空承运人价格的控制。有些协定还包括其他诸如包机航班、全货运航班以及计算机订座系统这类问题的自由化条款。

随着 20 世纪 90 年代自由化的普及,一些伙伴国家重新提出了最初于 1942 年,后来又在芝加哥会议期间和之后倡导的想法,签订了所谓的《**开放天空协定**》,这种类型的协定虽然尚未由其各类倡导者作出统一界定,但将建立起如下管理机制:主要依靠持续的市场竞争取得其航班的目标,大体或根本没有政府对准入权利、运力和价格的优先管理,但具有与保持取得协定目标所必不可少的最起码管理相对应的保障措施。

为了促进和帮助各国进行管理改革和调整,国际民航组织编制了两个**样板航班协定(TASA)**供各国选用,一个适用于双边情况,另一个适用于地区或多元情况;每个样板航班协定都包括针对对该类型航班协定各种内容的关于传统方法、过渡方法和最自由方法的条款。其中包括可供选择的措词。还为使用相应的选择或备选方法提供了解释性说明。样板航班协定载于 Doc 9587 号文件——《**国际航空运输经济管理的政策与指导材料**》。

双边航空运输 (航班) 协定的典型条款

虽然数以千计的双边航空运输协定和航班协定往往都具有某一协定类型的特征,但每一协定都独具特点。尽管如此,这些协定通常都具有各种类别的基本条款,虽然这些条款中的大多数不尽一致,但都具有相似的要旨。此种常见的条款在以下各段中加以说明。

前言,它是协定的开始部分,用以确认缔约双方或简称为**双方**(涉及的两个政府)、叙述其签订协定的理由,并且宣称它们同意该协定随后部分的各项条文。

条文是协定的主要部分,通常按顺序编号,可以或亦可不加标题。在某些情况下,当处理同一问题的几个方面时(如运力或运价),可以将几条条文合并予以说明。按后一种意思,等同于**双边条款**(尽管条款还说明同时也是条文的小节)。

定义条文,通常是协定的第一条,为该协定之目的将含义赋予文本中使用的词语,通常为使用一次以上的词语。

授权条文表达协定的主要目的,即表达每一缔约方将该条或其他条文中,例如航线表中,规定的权利授予缔约另一方以经营协议航班的授权内容。

公平和机会均等条文(或有时说成“公平相等”或“公平”)阐明为确保反对影响其指定承运人的歧视或不公平竞争的作法,协定方可以依靠的总原则。也可说在协定的运力条文或其他条文中阐明的原则。该条文有时扩大到具体要求考虑另一方及其航空承运人的利益。所提供的机会被给予每一方的指定承运人,并且可以称之为“竞争的”或“经营的”机会。

指定和授权条文授予指定一家或多家航空承运人经营协议航班的权利,确定另一方可以据此拒绝发给该承运人经营许可的限定条件。拒绝发给(包括扣留)经营许可的条件,通常指那些未给予指定一方或其国民实际所有权和有效控制权,和/或遵守接受方的法律和规定不力,和/或无力达到适航标准的条件。最近,一些协定使用了一种替代典型的所有权和控制权要求的方法,即

允许接受在指定国领土组建公司且其主要业务地点位于该领土的被指定的航空公司。

撤销或暂停经营许可条文在另一方一家航空承运人不再符合某一规定条件时,授予每方撤销或暂停经营许可的权利,通常是为授予此权利所确定的相同条件之一。

运力条文规定根据协定管理提供或拟提供航班数量的协议原则或方法。国际民航组织制定了预先确定型运力条款、百慕大一类运力条款和自由确定型运力条款的详细范本,以对运力条款的三种可供选择的管理方法进行指导。这三种范本可以参阅 Doc 9587 号文件。

运价条文制定确定和管理协议航班运价的程序。国际民航组织制定了双重批准条款、始发国条款和双不批准条款的详细范本,以对运价条款或条文的三种可供选择的管理方法进行指导,可连同另外诸如“运价区”和“指定国”的可供选择的运价管理的讨论,参阅 Doc 9587 号文件。

统计条文通常为定期地在运力管理、航线评估或其他目的所需时规定交换与协议航班有关的航空公司的业务资料。

商业经营条文或**商业机会条文**,确定授予每一方指定航空承运人在对方领土内从事商业活动的权利。这些权利有时称之为“生意权”或“软性权利”,并且可能包括航空公司建立航空办事处和确定其外籍员工规模、使用当地或可兑换货币的销售、地面服务的选择、航空公司对资金的货币汇兑,和在一些情况下航空公司合作安排,如代码共享和/或租赁安排,可能还包括对机场航班起降时刻分配的参与和/或对计算机订座系统(CRS)的使用。有时使用**机场航班起降时刻条文**和/或**计算机订座系统条文**以分别涵盖这两种“软性权利”。

“**硬性权利**”已作为某种对比的集合名词使用,包括航线、业务、经营和运力权。由于这些被认为更有价值和更为持久故而为“硬性的”。定价权利有时被置于一类,有时则被置于另一类之中。在一些协定中上文列举的一项或多项“生意权”列于其各自明确的条文中。

公平竞争条文为一些最近签订的双边协定，特别是自由协定中增加的较新条文，规定双方的指定航空公司在航班提供中需遵守的有关竞争的商定的一般原则和/或具体条款。

适航条文通常规定双方对对方的适航证、合格证和执照的相互承认。这一条款有时也放在安全条文中。该条文还包括一项双方就安全标准的维护所采取的商定的行动方针（例如磋商程序和纠正行动要求）。

航空保安条文为最近几年许多双边航空运输协定的增加条文，规定双方之间合作的程序以避免或处理涉及非法干扰民用航空安全的行为或威胁的情况。1986年，国际民航组织理事会通过了一条标准双边航空保安条文以供缔约国使用（见 Doc 9587 号文件）。

关税和税收条文：要求一方对另一方航空承运人使用的航空器燃油、零备件和供应品免收关税、税收和费用（另见《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）。

税收条文（未单独签订税收协定时）免除另一方航空承运人的公司收入税，在有些情况下，扩延到免除航空承运人雇员的个人所得税（另见 Doc 8632 号文件）。

使用费条文阐明商定的关于另一方指定航空承运人使用机场和航行导航设施收费的原则（另见《国际民航组织关于机场和航行服务收费的政策》Doc 9082 号文件）。

法律适用条文确定一方关于航空器的运营、航行、入境和出境的国家法律适用于另一方航空承运人。

磋商条文，阐明双方或其航空当局之间磋商的商定程序（经常对磋商的进行有一时间要求），并可以包括一修改条款（有时单列一条修改条文），确定修改或修正协定的程序。

解决分歧条文阐明解决双方之间分歧的商定措施。此种措施通常包括磋商，有时还包括仲裁。

终止条文或废止条文规定一方如何可以结束其协定之下的承诺，通常在另一方接到关于此事的正式通知

一年之后。有些协定规定的期限较短，例如六个月，或在非常情况下，只考虑废除或终止协定的某些部分。

多边协定条文规定如果双方所接受的涉及双边协定任何事项的一多边协定生效，应修正此协定以符合多边协定的规定。

登记条文重申缔约双方（当均为国际民航组织缔约国时），应按《芝加哥公约》第 81 和 83 条要求，向国际民航组织登记协定的义务。

生效条文确定协定如何和何时生效，通常是在完成互换外交照会之时。它可以规定临时有效和可以或可以不等待任何一方或双方的批准程序。

签字条文在协定结束处表明签字的日期和地点，并规定语言文本。虽然绝大多数具有一种以上语言文本的协定规定每一种文本同等作准，但是协定可以规定在出现语言文本分歧时，以一种规定语言的文本为准。

协定可以有一个或一个以上的附件，附件通常被视为协定的一部分，它通常阐明航线、业务和经营权利，但也可以或者单独涵盖其他议题（例如运力、包机航班）。与协定正文的条文相比，一个附件的专题常常可能由各方或其航空当局为适应情况的变化随时进行修改。修改一个附件，特别是在依据任一方的法律要求正式批准一项修改的条文时，往往要比修改协定的一个条文快捷得多。最常见的附件是航线附件，包括航线表或对一方指定航空公司可以经营协议航班的航线的描述，以及适用于某条或所有航线的条件或限制。

为了促进和帮助各国实施管理自由化，国际民航组织编制了一个全面的双边样板航班协定，载有通常可见于双边航班协定的所有条文（《国际航空运输经济管理的政策与指导材料》Doc 9587 号文件）

议定书是一个协定的附件，用来澄清、增加或在有些情况下修订协定的内容。一项换文，或一项以上的换文，通常通过在发起函中阐明一方对某一特定行动、解释、政策、补充谅解等的陈述，和在复函中另一方对此的接受或认可的方式。

与航空运输密切相关事项的
双边协定种类

除了双边航空运输协定之外，国家之间还就与航空运输密切相关的事项签订某些其他种类的双边协定。

关于避免对航空运输服务双重税收的协定是不向另一方空运企业的公司收入和在某些情况下不向另一方航空公司职员的收入征税的协定。或者，两国可以就税收问题达成一项较一般性的协定而不再需要一项局限于航空服务税收事项的协定。

先前放行协定允许每一方或单方的部分或全部入境手续（即海关、移民、农业、公共卫生）在对方境内

办理的协定。

航空公司机组签证协定为便利一方航空公司机组成员进入对方领土的协定，经常采用豁免签证或发放多次入境签证的方式。有些国家可能将此待遇扩大到对方国家航空公司的常驻人员。

适航证协定、通信协定、燃油税协定（因现在该专题通常列入航空运输协定而不多见）、气象协定以及搜寻和救援协定涵盖了其标题所示的专题，而且亦可以由谈判航班协定的人员签订。

航空保安协定在缺乏详尽全面的航空运输协定或航班协定的情况下，起到与航空保安条款相同的作用。

第 2.3 章

双边管理程序和结构的关键问题

本章讨论双边管理程序和结构中的五个关键问题：

- 1) 自由化环境中的利益平衡；
- 2) 双边管理结构的缺陷，诸如缺乏透明度和争议解决机制的不健全；
- 3) 涉及国家集团的双边关系；
- 4) 竞争法在航空运输中的应用；
- 5) 国家补助和补贴的影响。

实施双边协定和安排来管理国际商业航空服务具有模糊的意义，即管理体制的差异可以从政府具体管理运价、运力和航线到双边伙伴给予其航空公司极大的自由，使其能按其愿望服务于市场。由此而论，问题不在于双边协定的本质是限制性的还是自由性的，而在于国家是否希望继续利用此类协定（且如果如此，如何）来满足其参与以航空承运人的新的商业和推销主动性为标志的、更具竞争性的国际航空运输体系的需要。

自由化环境中的 利益平衡

各国一贯利用双边管理程序构建双边管理结构，以取得它们所追求的众多利益。因此，谈判程序必然谋求这些利益，由此产生的结构（即航空运输协定）也必然旨在提供这些利益。在完成谈判程序时，每一方都各自确信，已经取得了利益平衡（或者说有利于自己的不平衡）。

虽然许多国家接受“公平和机会均等”作为双边交换权利中的一般原则，但是传统的双边航班协定经常在实际中以每一国家各自航空承运人可衡量的利益平衡概念（运载的业务和赚取的收入或预计运载的业务和赚取的收入）为基础。市场准入就这样被批准（或限制），以

使那些航空承运人在两国间的运输业务方面取得大体均衡的结果（“渗透”方法）。但是，许多其他双边航班协定以机会平衡或对等进入各自国家市场为基础，而不考虑有关国家的航空承运人结果是否将会取得数量上的平衡（“准入”方法）。

国际航空运输的双边管理具有适应国土面积不一、经济发展阶段不同、其航空承运人实力和能力千差万别等各种层次的国家政策的灵活性。各国往往依靠双边航班协定来推动和/或保护其国家航空承运人的国际航空服务。因此，一国在国际航空运输体系中的参与在很大程度上以其国家承运人的商业经营进行衡量。

国际航空承运人利用与其他国际航空承运人的商务合作安排（诸如联营和联运），最大限度地进入和渗入全球和地区市场的趋势一直存在，但如今正在采取新的形式（合资、代码共享、联盟、兼并、特许经营），并对双边管理的程序和结构具有多种影响。

这些情况的出现对双边管理程序的影响包括下列各点：

- 当涉及诸如代码共享这类合作安排的航空承运人在第三国获得广泛市场准入时，它们能够极大地影响往来于该国的交通流量。这可能需要任何一方或双方双边伙伴国与相当多的第三国磋商或谈判，以确保在其管辖范围之内进行的合作活动方面的任何必要的许可。
- 当相当大的利益部分在第三国产生，并且当利益必须要在例如合资的航空承运人之间分摊时，双边利益平衡的谈判则变得更加困难。将来，例如在一外国航空承运人对一国家航空承运人有相当数目的投资的情况下，谈判者可能难以确定他们代表着哪家航空承运人在谈判。
- 当若干国际航空承运人参与诸如一项联合市场

营销安排时，利益本身的价值更加难以用数量来表示。

这些情况的出现对双边管理结构的影响包括下列各点：

- 有些诸如涉及航空货运的合作安排可被视为刻意避开双边航班协定的限制并因此在事实上从事双边框架之外的经营。
- 由于在与有关第三国的双边协定中对业务权的处理或定义缺乏一致性，因此诸如代码共享这样的其他合作活动可能在某些航线上被制止，而在其他航线上却被允许。
- 外国航空承运人对本国航空承运人的广泛投资可能会削弱以国有的和国家控制的航空公司为基础的**双边利益平衡**概念。

双边航班协定本身数量的增长已趋向于削弱两国航空承运人之间利益平衡的传统概念。随着双边航班协定的增多，**第三国航空承运人**经过其国家领土间接经营**双边城市对**的潜在机会越来越多。航空承运人在其国家内诉诸的“**集散**”经营法可能加剧这种所谓的“**第六种自由**”服务的**机会的增加**。由于**双边国家伙伴城市对**之间越来越多的业务间接地经过第三国，衡量在两个双边伙伴国家之间**真实起讫地点**的双边交通流量变得越**越困难**。

使双边航班协定适合于国际航空承运人新的合作活动，可能需要在确定**双边利益平衡**方面使用新的标准。这可能包括，例如按国际航班本身（不论哪家航空承运人提供的航班）或按所有指定的航空承运人是否在两国拥有相同的**市场准入**（而不需要例如为各自国家指定航空承运人获取同样数目的业务地点平衡机会）来衡量利益的平衡。目前，在一些情况下，有些国家认为，通过航空运输增加的**旅游和/或出口**所得到的利益十分重要，实际上足以证明有理由在例外情况下不遵循根据各自指定航空承运人获得的结果来衡量**双边利益平衡**的原则。

使用上述标准可以克服或改进利益平衡的问题，但它并不能消除在某些情况下，与相当数量的受到**双边授权**的合作安排影响的**第三国交往**的需要。如果各国能够

认同反映航空承运人通过合作安排所追求的权利的标准术语定义，这个问题或许多少能够有所缓解。例如如果大多数国家同意“**业务权**”一词包括代码共享或利用座位预留安排经营市场的权利，那么与受到航空承运人合作活动影响的所有国家进行**双边交往**的必要性也就会减少。

双边管理结构的缺陷

双边管理结构的一个缺陷是缺乏透明度，即达成的协定和谅解的开放性和向对其内容感兴趣的非缔约国家和个人的可公开性。虽然《芝加哥公约》第 81 和 83 条要求缔约国向国际民航组织登记所有的航空协定以便公开检查，但有些协定，特别是诸如谅解备忘录这类的附带协议却作为秘密文件不向国际民航组织登记，其他协定则在拖延多年之后方才登记，有些协定甚至无一方登记。

全面遵守《芝加哥公约》关于向国际民航组织登记所有协定的要求可大大增加极为需要的透明度。正如国际民航组织所建议的那样，改变这种状况的一个可能办法是，在双边协定中加入一个条款，明确指定一方（例如协定的签字所在国的一方）负责在其协定签字时或生效时对其进行登记（见 Doc 9587 号文件）。

第二个并且也许是更为严重的缺陷是**双边航空协定**中所涵盖的解决争议的机制的不健全性。这些协定一般都规定磋商机制、仲裁程序和终止条款。如果双方之间产生的争议能在相对短暂的时间内通过非正式或正式的磋商程序加以解决，则不存在缺陷。但是，如果双方在磋商过程中陷入僵局，可供选择的办法仅仅只有：

- 再次磋商，存在不会改变立场和再次磋商仍会失败的可能性；和/或
- 借助仲裁，一种由于花费昂贵和旷日持久而在航空运输管理方面绝少使用的程序；和/或
- 采取另一方极可能视其为违反协定并且采取类似行动的单方面行动；和/或
- 发出终止协定通知（通常要求提前一年通知）

并且继此之后争取在礼让和互惠的基础上解决争议。

这一缺陷很可能可以通过最好是独立选择的公正专家(以个人或专家组的身份)根据开支最低并能最快解决争议的规则和程序得以克服。根据这一概念,国际民航组织以示范条款的形式编制了一个调解机制,供各国选用。该机制既可作为传统的磋商和仲裁程序的补充,也可插在其间使用(见 Doc 9587 号文件)。

第三个明显的缺陷源于其特定的性质。虽然使用双边航班协定可以使各国考虑各自不同的环境和情况,但也会在如何对待某些例如业务权、运力和运价这类至关重要的问题上造成千差万别。由此而言,每一双边航空运输协定都会在某种程度上具有其独一无二的性质,并且只能依照对具体情况的理解,而不是依照参阅标准术语得到可靠的实施。例如一个协定可以:

- 依照前言、条文和一个或数个附件的标准格式,但具有其自己特定的条文顺序、主题名称、协议内容的位置、附件结构等;和/或
- 将运力和价格管理的标准文本混合,但有偏差和不一致处(例如在列入所谓运力管理的“百慕大原则”的同时,计划或允许预先确定运力);和/或
- 初衷是某一国家的标准格式或示范文本,但又包含许多反映达成妥协的伙伴国所寻求的许多不同之处。

第四个能够对经营多国航线造成重大麻烦的缺陷是,难以在每一项所涉及的协定中,对航线的描述取得和保持必要的连贯性。例如一家航空承运人一般认为,当经营一条需要在几个国家经停的远程航线时,每一经停点具有上下客货的能力是有帮助,甚至可能是必不可少的。这就需要指定航空承运人的国家向经停的每一国家争取有关的权利,这可能需要花费永无休止的时间或者说也许是不可能的。然而,随着自由化趋势的出现,当有关国家签订了规定更加公开的市场准入和航线权利的自由(例如开放天空)协定时,这一情况可能得到改善。

第五个缺陷是术语缺乏标准的定义,即在不同国家的各个双边协定中使用的术语可能具有不同的定义,甚至是互相矛盾的(例如第五种和“第六种”自由)。

改进或克服这些缺陷的一种办法是,除了保留取自《芝加哥公约》的某些标准术语之外,继续扩大使用“示范条款”(诸如国际民航组织制定的各种示范条款)。第二种办法可以是制定由若干相对无争议的主题的标准化条文或条款组成的多边框架协议,作为含有诸如商定的市场准入、运力和定价管理这些敏感议题规定的双边协定的“保护伞”。第三种办法是制定一份字斟句酌的多元或多边协文本,但其设计得要确保对目前双边协定的特定性质所反映出的特定双边关系间的差异的充分认识。在这方面,国际民航组织最近编制的样板航班协定(Doc 9587 号文件)可成为帮助完成标准化过程的有益工具。

涉及国家集团的双边关系

随着地方主义的发展(有时伴随着经济上的某种联合)和有关国家政府间关系的发展,便产生了这样的问题,即一个集团(例如一经济共同体)的其他成员国或该地区机构本身是否应参与各成员国的区外双边航空运输关系,如果参与,应如何参与。这种参与每上升一个层次都会产生不同的问题。

在一个成员国与另一个或其他成员国磋商和/或协调时,则可能出现非当事方(对于一地区集团的一成员国和一区外国家之间的双边关系而言)第一层次的参与。这种磋商和/或协调可以:

- 协助使成员国区外双边协定符合标准;
- 减轻其他成员国可能对磋商或谈判结果会损害其利益的担心;
- 延长磋商或谈判和/或使其复杂化;
- 由于涉及到非当事方的利益而增加了达成协议的难度。

第二层次的参与可能是一个集团的其他成员国的

一位代表或几位代表或一位集团代表作为观察员在双边磋商或谈判时出席在座。双边会谈双方的考虑包括：

- 有哪些利弊；
- 非成员方是否接纳任何此种观察员出席；
- 如何描述非当事方观察员的作用；和
- 哪些非当事国的利益会被代表（假定那些没有派代表的国家的利益或会被充分代表，或不会受到谈判的影响）。

注意：在一地区集团的一个成员国得到正式授权代表该集团所有成员国谈判的联合双边谈判中不会存在上述考虑。

第三层次的参与可能是实际由地区集团的一名代表代表一个成员方进行双边磋商或谈判。此种参与会产生以下问题：

- 区外一方对同非当事方谈判人谈判的可接受性；
- 成员国方对由一非本国谈判人代表所具有的潜在的担心；
- 区外一方对成员国一方是否能够和愿意充分履行所达成的任何协议的条款可能持有的疑问。

注意：在成员国为一方和区外国为另一方的联合双边谈判中不会出现上述问题。

第四层次的参与可能是，由地区集团的代表进行双边磋商或谈判，而签约方是或会是一个区外国家和作为单一实体的地区集团。这种可能的磋商或谈判：

- 可能感觉作为地区集团存在的理由总比成员国单独行动具有更大的谈判筹码；
- 很可能被局外国家，特别是发展中国家认为是一种威胁；
- 只能由对成员国具有充分权力，足以确保它所

认同的内容能得以实施的超级大国进行；和

- 可能产生一集团成员认为厚此薄彼（或利此损彼）的协定。

注意：一个缺少超级大国的法律和组织结构，因此不能成为一承担责任的签字方的地区团体，仍然可以进行联合双边谈判，即第三层次的参与。

最后的考虑是虽然上述各种层次的磋商或谈判被认为或可能被认为是多国的，但其实质是双边的或联合双边的，而不是多边的。两者不同之处在于：

- 多边磋商/谈判/协定涉及的是每一方与每一对方或作为集体的所有其他各方的约束性关系，而在上述每一层次上，地区集团成员国各方彼此分别保持着制约关系；和
- 在上述每一层次上的关系仅与一个局外方有关，因此该方撤出协定则会使该协定终止（如同任何其他双边协定一样；而与多边协定相比不同的是即使单独一方宣布废止之后，该多边协定通常继续存在）。

竞争法在航空运输中的应用

国际航空运输是一项商业活动，对何种程度的保护、竞争和行业合作为可取，各国有着重大的意见分歧。在 20 世纪 90 年代前，各国一般都单独地或集体地不将国内竞争法运用于国际航空运输，或者使之免受此种法律的管辖，有时附有某些旨在减轻可感觉到的反竞争后果的条件。所以，双边航空运输协定不含有专门涉及竞争法应用的条款，尽管某些协定的确含有某些竞争原则和避免不公平和掠夺性做法的承诺。

自那时起，随着全球化愈演愈烈，市场经济的采用日益普及，各国采用竞争法的情况也明显增多，从发达的经济国家逐步扩展到世界其他地区。到 2003 年，大约有 90 个国家制定了某种形式的竞争法。随着自由化的发展和在更多的国家站住脚，确保公平竞争的传统概念趋向于逐步让位于竞争法的应用，特别是在国家已经认同公开竞争制度的情况下。

近些年来，使用这种法律处理航空运输问题的情况不仅越来越频繁，而且还包括了越来越多的问题，从反托拉斯豁免、兼并和联盟、滥用支配地位、运力倾销和掠夺性价格、销售和市场营销，一直到机场收费、国家补助和贷款担保。

航空运输管理者所面临的重大挑战，是如何界定和区分正常做法和反竞争做法。虽然国家和国际一级制定竞争指导原则的努力一直在进行，人们还是越来越多地依赖于以具体情况具体处理的方法来分析和制定标准。为解决这一问题，国际民航组织作为以示范条款的形式出现的保障机制的一部分，编制出一个可能的反竞争做法的指示性清单，各国可用于识别市场上不可接受的行为和考虑采取适当的管理行动（见 Doc 9587 号文件）。

与适用国家竞争法相关的潜在问题之一是，各国使用的制度不同，有时甚至相互冲突（例如关于兼并或联盟、被拒登机的法规）。这可能给不得不应付不同国家的不同规则的经营国际航班的航空公司造成特别的困难。尽管为了协调竞争制度已在国际上作出了反复努力，由于涉及到不同的法律制度，这些制度的范围和内容又千差万别，所以要取得全球一致绝非易事。因此，各国在处理涉及到外国航空承运人的竞争问题时，要充分考虑到有关其他国家的关切，避免采取单边行动，这一点至关重要。

国家竞争法的域外适用也可能破坏某些航空公司合作安排（例如联运、运价协调等），而在许多国家看来，这些安排对于保证国际航空运输的效率、正常和活力是必不可少的。当反托拉斯法或竞争法适用于此类安排时，各国通常给予豁免权（有时附带某些条件），允许承运人之间进行有利于用户和承运人的合作。

至于因适用国家竞争法或各种保障措施而产生的争议，各国通常根据有关航班协定依赖于可用的磋商程序。在这方面，国际民航组织还为各国编制了一些指导原则和一个关于避免或解决国家间就国家竞争法的适用产生的冲突的航空运输协定示范条款（见 Doc 9587 号文件）。

尽管对竞争法采取的国家 and 地区方法仍然存在差异，但一些国家之间，特别是发达国家之间已经签署了

一些双边反托拉斯执行合作协定。这些协定已经证明对处理诸如卡特尔和兼并/联盟一类的问题是有益的。与此同时，人们已经认识到，仅靠执行合作解决不了反托拉斯制度之间程序性和实质性分歧的重大方面，对这些分歧还需要研究处理。

国家补助和补贴的影响

与其他商业部门不同，在国际民用航空领域期望各国的参与。这可追溯到《芝加哥公约》第 44 条，该条作为本组织的一项目标，责成国际民航组织“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空运企业的公平的机会。”

一家航空公司维持其运营和继续参与国际航空运输的能力不仅依赖于在不同市场环境中所实现的相对投入成本基础和生产效率，而且还常常得到各种直接、间接或隐性国家援助的支持。

政府对航空承运人的国家补助/补贴自商业航空运输开始以来就一直存在。国家补助/补贴在国家或航空发展的各个阶段都有提供，并采取多种多样的形式。

在双边一级，国家援助实际上也司空见惯，因为双边航空运输框架本身一般都通过限制竞争范围，为国家航空承运人在其本国市场内提供一种非货币形式的隐性援助。近些年来签订的自由航班协定已大大减少了，甚至消除了一些市场内的这种国家隐性援助。

国家援助的目的多种多样，但就国际市场而言，常常旨在使国家承运人始终参与有关航空运输市场和确保来往于本国领土的航班持续不断。发展中国家特别对过分依赖于外国承运人提供国际航班，尤其是在航班可能受到不利影响的严峻时刻依赖于它们提供国际航班感到不安。一些国家还把保证国家航空承运人的生存视为有效保证航班开通的最佳手段。

然而，国家补助/补贴将使国家航空公司获得在同一国际市场上的竞争对手得不到的财政利益，这可能扭曲国际航空服务贸易，会构成或支持不公平的竞争做法。

例如，一个接受对所有国际航班的燃油补贴的国家

航空承运人，将在它直接参与竞争的或以联运形式参与竞争的所有国际市场上潜在地享有不公平的竞争优势。如果该国家航空承运人利用燃油补贴在它作为一个重要竞争者的航线上不断降低收费，将会对与之竞争的航空承运人带来不利影响。

有许多不同的国家补助/补贴可能使竞争失常，以对国家航空承运人提供财政补助的形式出现的国家补助/补贴包括，但不限于：

- 提供国家资金，以弥补运营损失、避免破产和为机构重组或扩展业务筹措资金等；
- 部分或全部取消航空承运人对政府的债务；
- 贷款担保；
- 提供“软”贷款（即利率低于市场或抵押品不足的贷款）；
- 承担航空公司对其他当事方的债务。

其他国家补助/补贴可能采取不太直接的形式，但仍然可为此类航空承运人提供财政利益。它们包括诸如下列各项：

- 优惠税收待遇；
- 为因人员过剩被解雇的国家航空承运人的工人的失业津贴提供资金；
- 破产法中的措施，宣布破产后，这些措施可在延长的期限内从法律上解除此类航空承运人的某些债务，以允许其一边试图重组，一边继续运营；
- 交叉补贴措施，例如对国际航班收取高于国内航班的机场费，从而使经营两类航班的国家航空承运人受益。

所有上述国家补助/补贴都具有使此类航空承运人能够接受它们以便从事反竞争行动（例如运力过剩和掠夺性价格等）的可能性。

还有一些国家补助/补贴有可能不利地和不公平地影响参与竞争的非国家航空承运人。例如包括直接性的国家补助/补贴，如为国家航空承运人（但不为外国航空承运人）支付保安费用。

其他类型的国家补助/补贴可能通过把市场的某些部分留给国家航空承运人而使竞争失常并对参与竞争的国际航空承运人造成不利影响。例子包括：要求始发国际邮件只由或主要由国家承运人运送以及所谓的“买本国货”政策，该政策要求所有或大部分由政府埋单的航空运输都要由国家航空承运人承揽。

在竞争日趋激烈的环境中，越来越多的航空承运人，特别是私有航空承运人都对继续接受国家补助/补贴的竞争对手感到不安。为了最大限度地减小对市场竞争的不利影响，特别是就直接财政补助/补贴而言，一些国家（和国家集团）制定了关于国家补助/补贴的规则，这些规则提供了实现仅在没有更佳替代办法的情况下才适用的十分具体的目标的标准。

最大的实际困难是，由于存在着各种间接的或隐性的援助措施，难以使各种各样的国家援助量化。只有货币形式的直接补助/补贴可以在某种程度上量化，不过，不同的核算方法和呈报做法使得难以对其进行比较评估。此外，由于对这种援助持有不同观点，一些国家针对可被认为使竞争失常的可感知的援助水平采取的行动，有可能导致其他国家采取报复行动。

国家补助或补贴的合法性取决于其对竞争产生不利的或导致失常的影响的能力。例如，使受益的承运人能够提供低于成本的运价便可产生这样的影响。然而，客观地讲，要为一项认为已经产生导致失常的影响的声称提供支持性的准确的成本数据是成问题的。对特殊城市对的成本分配会带有专断决定的成分。优惠票价和条件可能会过多。先进的收入管理技术和边际价格使航班上的一些座位得以以低于全部分摊成本的价格销售，同时仍能抵销填满一个否则将会空置的座位所产生的边际成本。

国家有时给予某些承运人一次性补助，以弥补在诸如政府下令关闭空域或机场的情况下造成的损失，确定这种补助产生的影响也十分困难。当参与竞争的外国承

运人认为这种财政补助给受援承运人带来的利益居然大到所提供的补助金额超出被补偿的承运人实际蒙受的损失时，情况就更遭了。反竞争的影响还来源于国家（通常是发展中国家）为其航空公司提供无限制的战争险承保范围。同样，以不公平地分配稀少的机场航班起降时刻的形式出现的国家补助也可被认为可导致竞争失常。此外，在任何评估中都可能出现各种各样的假设和专断结论。

在向自由化过渡的情况下或在已经实现自由化的市场上，可能会出现国家援助会产生经济和/或社会效益的例外情况，尽管这种援助可能影响市场竞争。就专项补助/补贴而言，欧盟的经验表明，财政上的结构调整可用于促进效率低下的航空公司的改革。

政府关于航空公司财政结构改革的决定通常都是迫于社会和政治压力做出的，以挽救国家航空公司，确保以受影响最大的方面（特别是劳工和债权人）蒙受最小的损失为条件完成向更高效经营的过渡。然而，没有明确的条件（包括目标、足够的时限和长远计划），没有关于执行、信息披露和监控的严格的管理机制，财政结构改革有可能产生只是保护了生产力低下的航空公司，而未提高其内部效率的效果。因此，航空公司财政结构改革要想达到预期目的，就必须有明确的标准和方法。

为了支持飞往边远地区的最低限度的航班数量而提供的某些形式的补助从社会利益的角度看也可能是合情合理的，如果它们的分配是透明而有效的。在这种情况下，它们能够确保提供一种在连续性、正常性、运力和价格方面均达到固定标准的服务，而航空承运人如果只从商业利益的角度考虑是不会遵守这些标准的。

满足这种社会需求的一种传统办法是依赖于隐性方法，如通过严格管理市场准入和运价在整个网络上实行交叉补贴，但管理性的交叉补贴制度被认为既不透明，也不可能刺激效率。

一种更为有效和透明的替代方法可能是，做出体制安排，为无利可图的地方航班提供直接的财政补贴，这些安排例如包括明确规定适用于补贴给予方式选择标准的公开投标/竞标制度。正如一些国家的国内经验表明的那样，由于投标/竞标制度将把补贴和经营权利提供给效率最高的航空公司，这可能有利于降低补贴成本。现在争论不一的问题是，在国内市场使用的这一机制在多大程度上可用于国际航班。

关于通过航班协定提供国家援助的参与方面，为了帮助在各国之间逐步建立起努力完成自由化进程所需的信任度，采取某些偏离严格地以互惠为基础的传统的双边安排的特殊支助措施，可能是合乎情理的。

例如，就与某一发展中国家的航班安排而言，这种援助可能采取**优惠措施**，即具有管理关系的国家同意认为某一发展中国家为了有效和持续地参与国际航空运输所需要的非互惠管理安排的形式。

在其他情况下，各国可考虑**参与措施**，即所有国家都可利用的管理安排，它们旨在参与向限制性较少的体制逐步过渡的国家中建立信任，确保日益激烈的竞争取得的结果尽管不会是平等的，也不致变得太不平等（例如在运力、运价和市场准入方面）。

在这方面，国际民航组织编制了一个可能的优惠措施和参与措施一览表，该表载于 Doc 9587 号文件。此外，在国际民航组织样板航班协定中还列入了一个作为过渡措施涉及参与问题的示范条款（另见 Doc 9587 号文件）。所有这些都旨在为竞争力较弱的承运人提供不互给的权利或准备时间，使之能够建立起在某一时期内竞争对手不能完全匹敌的航班。这样一来，其承运人竞争力较弱的国家更有可能承诺向逐步自由化迈进。例如，优惠措施能够对竞争力较弱却希望获更多机会的航空公司提供一个“良好开端”（例如通过给予更多的业务点），并允许发展中国家逐步引入自由化进程（例如在较晚阶段开放其市场）。

第 2.4 章

国际航班谈判的类型

地区性经济共同体或国家联盟的发展，以及在这样一些共同体中和单个国家对涉及一个国家组织的集团谈判（和/或有关由一个成员国进行谈判的集团内磋商）给予的官方考虑产生了对可能模式进行分类的需要。本章一开始的图示显示的是典型的**双边谈判**（第一类）即两个当事方，最常见的是两个主权国家之间的谈判和典型程度相差甚远的**联合双边谈判**（第二类）即一个国家与两个或两个以上的国家就分别的双边协定同时进行的谈判（当两个或两个以上的国家拥有同一家航空公司时可能出现这种情况）。然后显示的是涉及或会涉及一个和多个国家组织的各种类型的谈判（第三类至第八类）。定为第九 a、b 和 c 类的谈判的图示显示了制定一项新型协定，即一种通过典型的双边谈判和多边谈判（第十类）相互重叠的过程可能产生的协定形式的各种方法。

最常见的国际航班谈判类型是典型的两个主权国家之间的双边谈判（见第一类）。

在某些情况下，联合双边会谈可能有助于达成独立的但类似的协定，特别是当某些国家拥有同一家航空公司时（例如丹麦、挪威和瑞典）（见第二类）。

通过一个多国家组织进行工作有时可简化双边协定的谈判。例如美国和某些欧洲民用航空委员会（ECAC）的国家 1982 年至 1991 年关于北大西洋定价谅解备忘录具体附件的谈判即为一例（见第三类）。

一个多国家组织成员国可在其与非集团成员间进行双边会谈时与一集团的伙伴国磋商并听取其意见（见第四类）。

此类的一个变型可是两个国家之间的谈判，各为一

个国家集团的成员国并各自与其组织的伙伴国协商和听取其意见（例如一加勒比共同体国家和一欧洲联盟国家之间的会谈）（见第五类）。

双边谈判的另一种形式可能是一方面涉及一个国家，而另一方面是一个国家集团（例如像欧洲联盟和瑞士关于将后者纳入欧洲经济区（EEA）的谈判）（见第六类）。

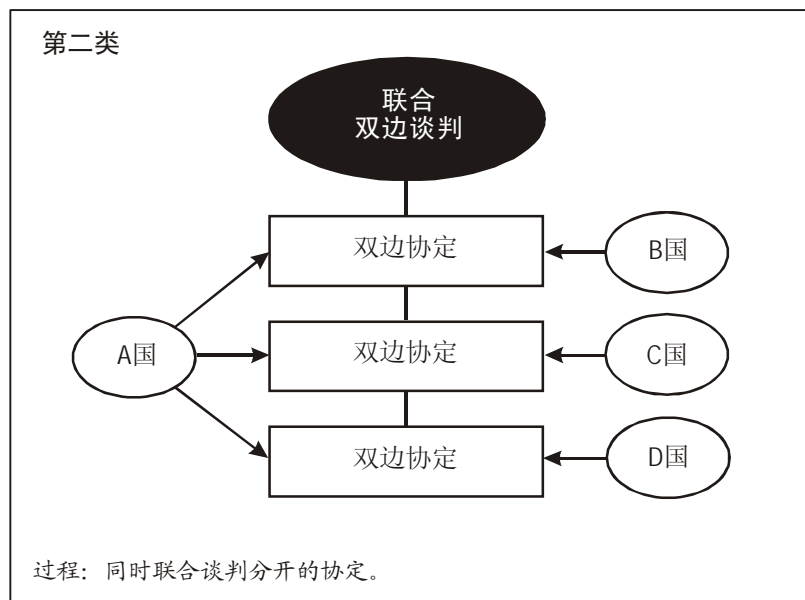
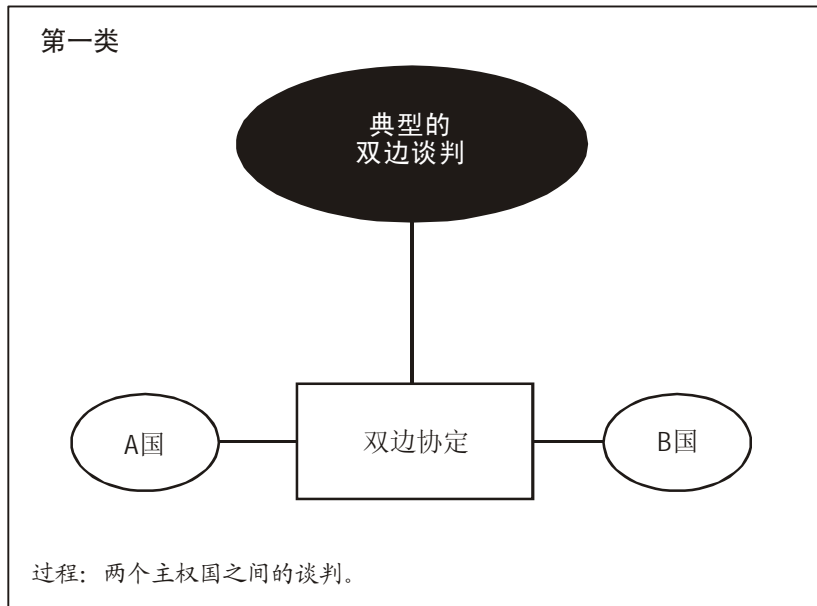
同样，它还可能涉及两个国家和一个国家集团共同谈判独立的协定（相同之处甚多），但希望将两者领土之间的航班排除在外（例如两个北美国家和欧盟之间可能的会谈）（见第七类）。

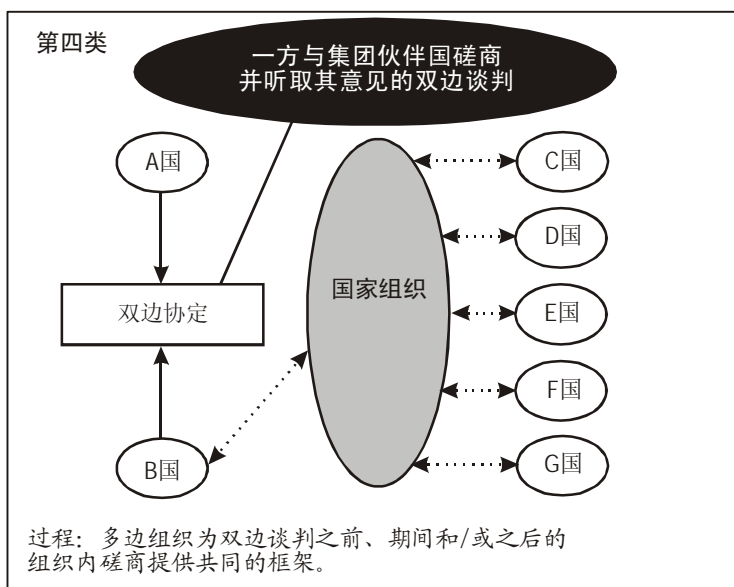
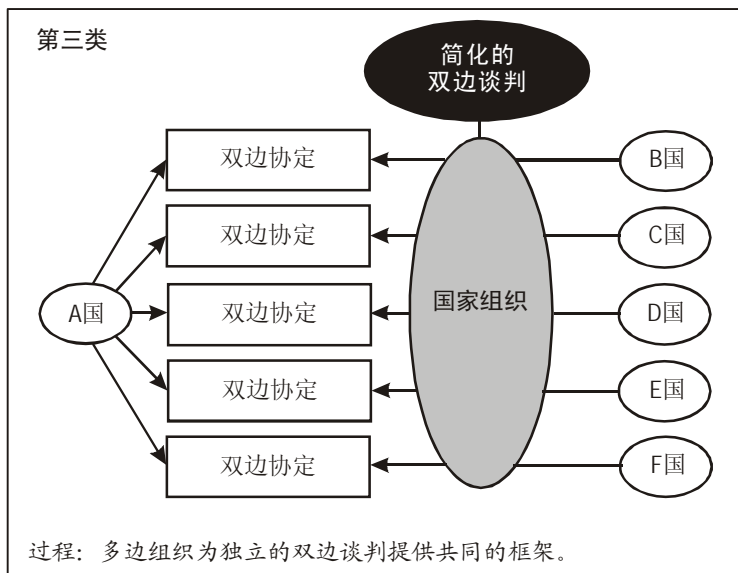
今后双边谈判甚至能够在两个国家集团之间进行（例如安第斯条约组织和欧洲联盟之间）（见第八类）。

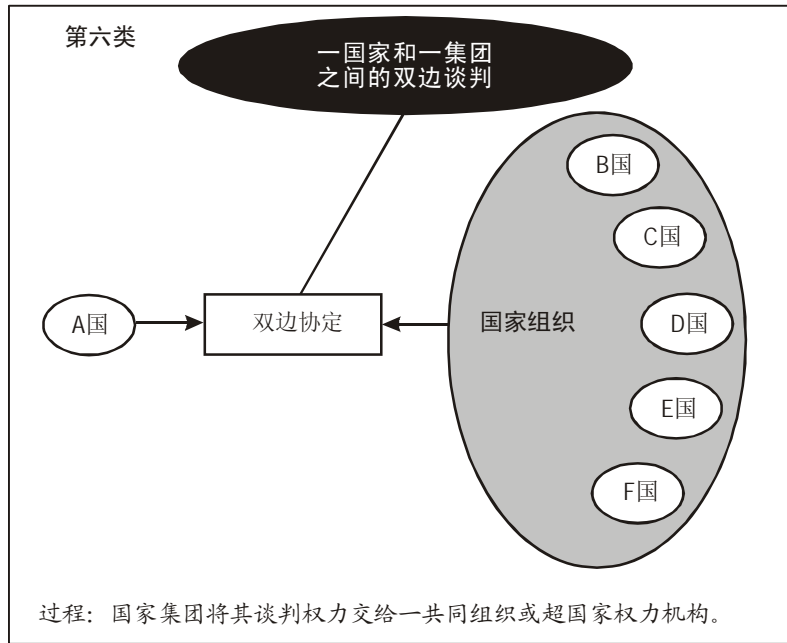
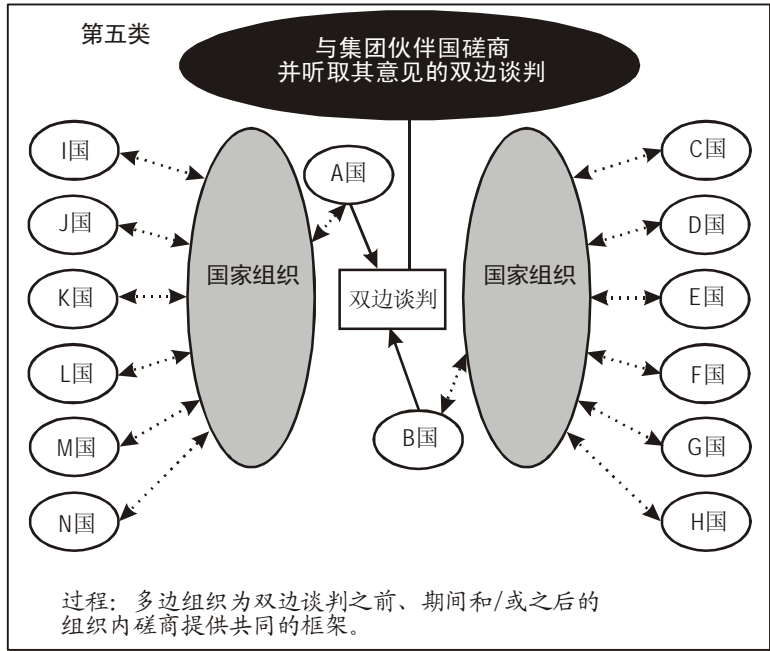
也可能就一项**多元协定**举行谈判。这种所谓的多元协定，即初始为双边的，但可扩大为涉及其他方的（即所谓的“扩大的双边”）（见第九 a 类），或从一开始即涉及三方或更多方的协定，在上述两种情况下，各方均具有类同的管理目标，但这些目标并未达到进行一典型多边谈判所需的广泛认同的程度（见第九 b 类）。它很可能开放供其他国家加入。亚太经济合作论坛的若干成员签订的“开放天空”协定（《科纳协定》）便是一例。

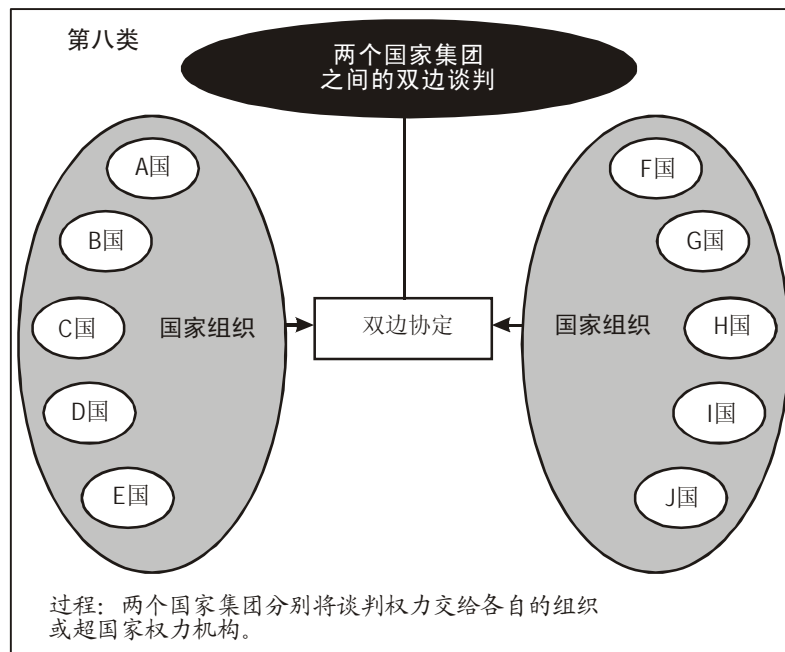
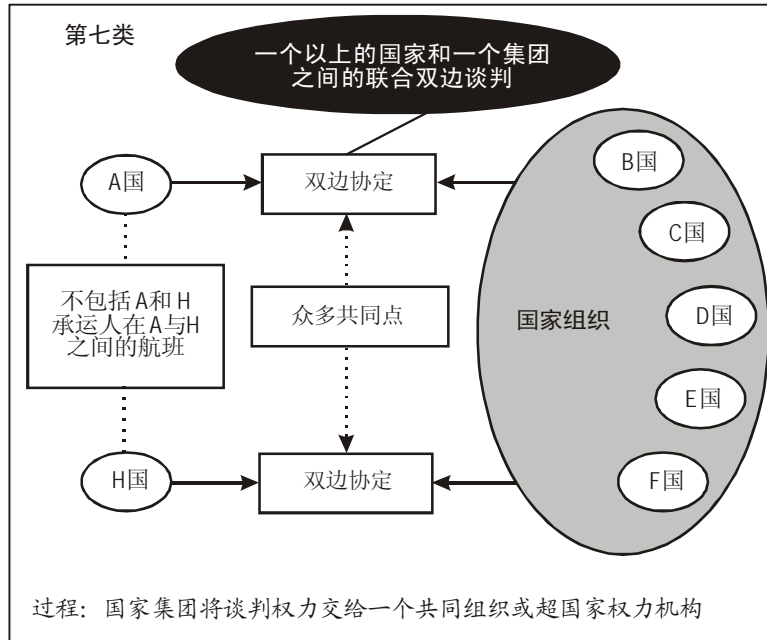
如果某方希望将其领土之间的航班排除在外，可能会产生多元协定的一种变形（见第九 c 类）。

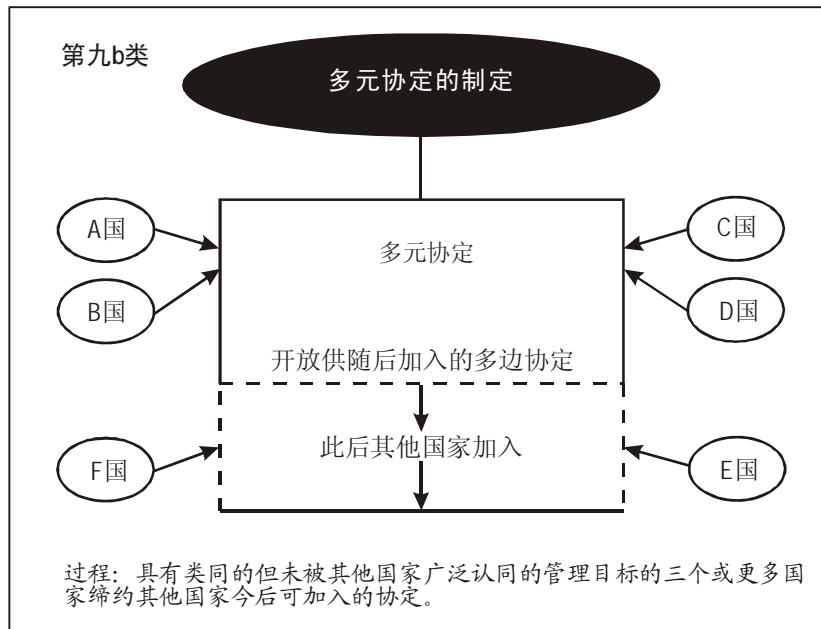
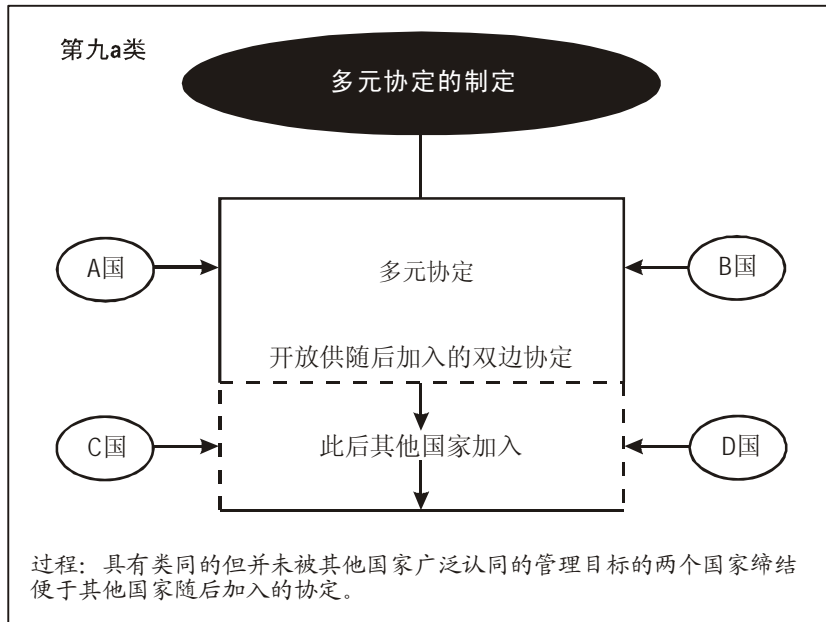
与所有上述各种类不同的是，典型的多边谈判涉及到全球、地区或其他多方集团内更多的当事方，它们具有，也可能不完全具有类同的管理目标，但一起谈判一项通常开放供其他国家加入的协定（见第十类）。

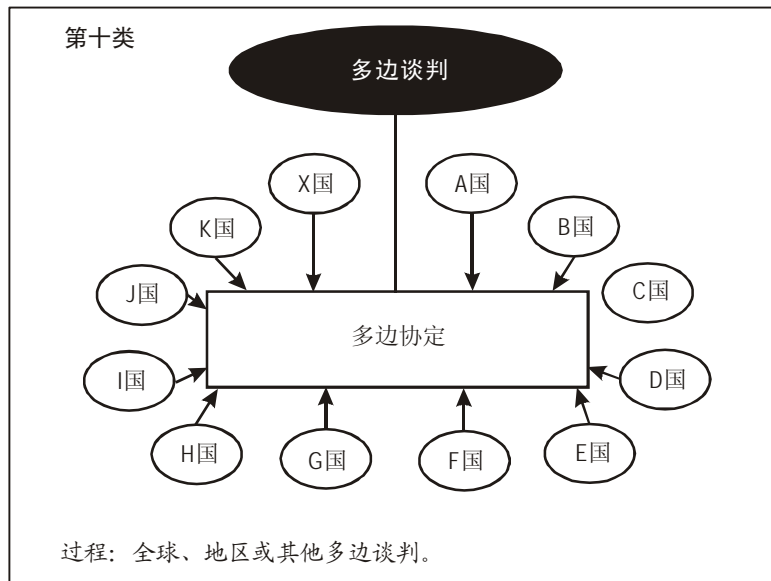
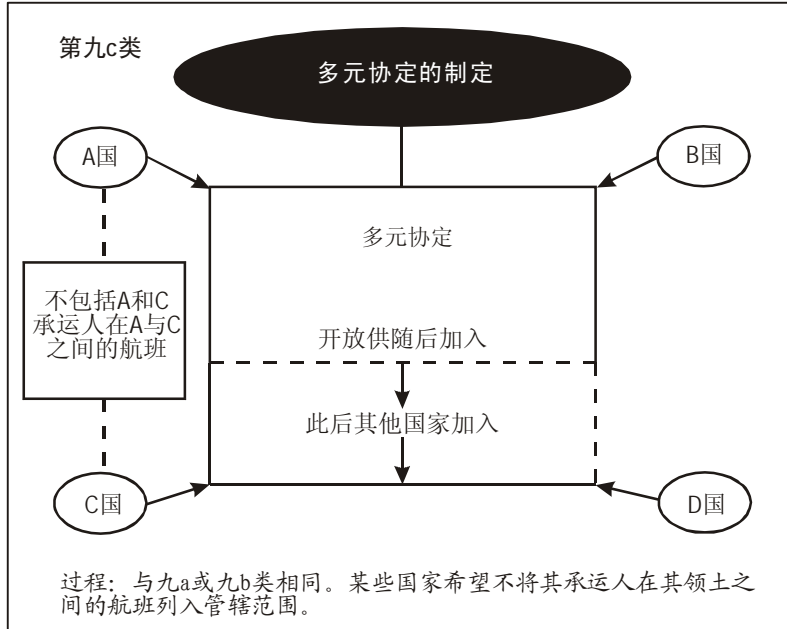












第三部分

多边管理

第 3.0 章

多边管理介绍

多边管理是三个或更多的国家在一个国际组织和/或一项多边条约或协定的框架之内共同实施的管理，或作为分开的具体活动，并且可以广义上理解为包括有关管理程序和结构、作为在政府间或非政府层次上签署的条约或其他协定、决议、决定、指令或规定以及多国组织的意见、结论、指导和讨论的结果或成果。

航空运输领域内多边管理的目的，很大程度上是在各方关心的事务方面，缔结、实施或继续共同的安排、政策、协定或规定。本篇将简要地介绍国际航空运输的多边管理历史。

多边管理的最基本程序是在所召开的审议事项、通过建议或决议、或缔结或修改政府间或非政府协定的多国会议上进行交流和交往的程序。多边程序还包括国际组织之间临时和经常性的交往，以及在条约实施方面特有的活动。第 3.1 章阐述多边管理领域内的程序。

多边管理的结构具有由许多政府间或非政府组织组成的组织机构。此外，多边管理结构还具有在许许多多的多边条约和类似文件之中，以及在国际组织的约束和非约束决议、建议和决定之中体现出的法律构成部分。

第 3.2 章通过描述这类组织所具有的共同特征，阐明第一个构成部分；通过确定法律构成部分的某些常用术语，以及世界范围和地区性的条约和协定，来阐明其第二个构成部分。

第 3.3 章用来审议在国际航空运输多边管理中的程序和结构方面的关键问题。

第 3.4 章专门介绍国际民用航空组织 (ICAO)。

第 3.5 章至第 3.7 章旨在说明其他某些政府间组织：第 3.5 章为国际民航组织以外的世界范围的政府间组织；第 3.6 章为地区性政府间民用航空组织；第 3.7 章为其他地区性和跨地区性政府间组织。

第 3.8 章专门介绍国际航空运输协会 (IATA)。

第 3.9 章阐述代表航空承运人或其他与航空利益集团或以其他方式与航空运输业有关的其他世界性、地区性和跨地区性的非政府间组织。

本手册的第四部分介绍构成主题或管理内容的各类议题。

国际航空运输多边管理的简要历史

国际航空运输领域的多边管理历史可以说始于 1910 年，当时法国政府邀请 21 个欧洲国家参加在巴黎召开的**国际空中航行会议**，这是第一次召开多边外交会议，审议有关飞越国家边境的国际方面的问题。虽未达成协议，但会上产生和讨论的各国都具有并应行使对其领空的主权的概念最终成为航空运输管理的基础。

1910 年的会议为 1919 年的外交会议奠定了基础，**和平会议航空委员会**在此会议上草拟出《**管理空中航行的巴黎公约**》，亦简称为《**巴黎公约**》，一项除其他以外确认国家对其领空拥有主权的概念的协议（由 1919 年巴黎和平会议通过）。最后，38 个国家成为该协议的签字方。**国际空中航行委员会 (ICAN)**，一个以巴黎为总部、配备专职秘书处的常设机构，被委托执行、管理和更新《巴黎公约》。但是，由于《巴黎公约》的严重缺陷，当时的几个航空大国采取了不予批准的态度并且有些国家还设法寻求可替代的条约。

1926 年在西班牙的马德里进行了一次流产的尝试，即制定《**伊比利亚/美洲空中航行公约**》，也被称之为《**马德里公约**》，一个实际与《巴黎公约》相似，但强调国家平等而非加权表决的协议。它并未生效。一项也被称之为《**哈瓦那公约**》，其内容与巴黎公约相似，但无理事机构规定的《**泛美商业航空公约**》于 1928 年签字，并随后经 16 个美洲国家批准。20 世纪 30 年代缔结了在地地区基础上实施的其他几个管理国际民用航空的多边公约，包括拉丁美洲的《**1935 年布宜诺斯艾利斯公约**》，以及欧洲的《**1936 年布加勒斯特公约**》和《**1937 年泽蒙协定**》。

第二次世界大战期间，由美国发起并于 1944 年 11 月 1 日在芝加哥召开的**芝加哥会议**，在 1944 年 12 月 7 日会议结束之际签订了《**国际民用航空公约**》（《**芝加哥公约**》），取得了其最重要的成果。这次会议还产生了《**国际航班过境协定**》、《**国际航空运输协定**》、《**芝加哥公约**》的 12 个技术附件草案和《**双边协定的标准模式**》。也是在芝加哥会议上制定出的《**国际民用航空临时协定**》使**临时国际民用航空组织 (PICAO)**得以诞生。临时国际民航组织及其永久接替者**国际民用航空组织 (ICAO)**除其他以外曾谋求制定一项可替代《**国际航空运输协定**》的更能广为接受的文书，但未能如愿。

谈判和缔结一个相对庞大，主要涉及责任和保安的世界性的航空法公约体系随之成为该领域内多边活动的焦点。同样，国际经济活动的日趋地区化已经开始在区域一级制定的航空运输政策、规章、甚至航空运输协定中反映出来。日见增长的国际化、全球化、自由化和跨国化趋势，以及将航空运输的某些方面列入《**服务贸易总协定**》（见第 3.3 章），重新引发了各国对国际航空运输管理的新的多边安排的兴趣。

第 3.1 章

多边管理程序

多边管理程序完全不同于国家或双边管理程序。其主要不同之处在于：

- 涉及更多的实体（政府、国际组织、公司）并且它们地处多个国家；
- 在多数情况下，采取的决定和达成的协议的可操作性有限；
- 相对而言，极少运用这一程序交换航空运输市场准入权利或对其的使用实施管理。

基本的多边管理程序是交流与交往的程序：

- 在举行的正式或非正式会议上（通常但非绝对要由一个政府组织或非政府组织主持或发起），于三个或更多国家方之间展开。就管理方面共同关心的事项交流信息和意见和/或制定与寻求统一政策和/或关于管理方面的操作的协议；
- 除了会议形式之外，在一个国际组织和其他实体（诸如其成员或其他组织）之间展开；
- 在一项多边公约中涉及的其他实体中展开。

多边会议是多边管理程序中最根本的要素。本章第一节以通常术语描述正式多边会议可能的基本步骤、程序和文件要求（非正式多边会议很可能也具有许多相同要素）。

第二节同样以通常术语说明具有正式机构和人员，并且在多边管理某些方面置身其中的一个国际组织可能采用的基本程序。

最后一节讨论多边条约的程序。

由一个国际组织（政府间的或非政府的）召开和发起举行正式多边会议是为了就各国参加单位共同关心的事务交流信息和意见，和/或在各方之间制定与寻求统一政策和/或关于管理方面的操作的协定而采用的最为典型的作法。会议也可由一国或几国召开，当有关组织尚不存在或当会议的目的之一就是建立此种组织时尤其如此。

多边会议定期按预先确定的时间或按具体目的所需召开。一项成立国际组织的多边协定通常规定主要机构或附属机构何时举行定期会议和召开此种会议应遵守的程序。

在享有平等地位的多方中举行的会议，要求具有一种比国家或双边管理方的常见程序更为正规的程序（由于外交礼节和商定的协商程序而需要某种仪式）。多边程序主要涉及大批具有平等地位的各方（其观点和目的很可能各不相同），因此如果要使会议成功，势必要有一种更为有条不紊的秩序。讨论哪些问题、按何种顺序、准备何种文件、使用何种语言以及做何记录，这些在双边场合中都具有更为突出的意义。缺乏或未能履行一项商妥的秩序井然的程序都会引起混乱，并且将讨论和辩论的实质性议题毫无意义地偏离到程序问题。

一旦做出召开会议的決定，随即应发出邀请和通知被邀请者会议的目的、日期、地点、暂定日程和/或将讨论的议题，以及行政安排，并且要求列出应邀单位代表的人员姓名。

正式的多边会议可以使用一种委任程序来确保与会人士确系该应邀单位的代表。委任是由委任的政府、机构或其他实体正式指定某人或某几人代表其出席有关会议。

可以请代表团提交其委任证书，即指定他们并由他们所代表的实体签署的和作为委任证明的文件。特别正

正式多边会议

式或特大型的会议可以设立证书委员会以确保只有那些被授权人员参加会议。

来自一个国家或一个组织委任的与会人整体被称为一个代表团。一个大型的多边正式会议可能对与会人进行登记和分类，例如作为首席代表、代表、副代表、顾问或观察员。

一次正式多边会议往往根据某些预先确定的规则进行，它们可以决定：

- 构成法定人数的标准，即会议能够有效开展工作前所需参加会议的代表团的最低商定数；
- 讨论程序；
- 表决程序；
- 使用和设立会议的附属机构，例如工作组或委员会；
- 会议向公众和/或新闻媒体开放的情况；
- 其他可能的活动或事项。

会议的文件可以用一种或几种事先商定的语言，还可以提供笔译和/或同声传译。

在正式多边会议上使用的文件可能已由秘书处、一个代表团或几个代表团、或有时由一报告员，即一名指定为会议或大会准备报告、文件等的人员准备好。正式多边会议上使用的每一种文件都会具有习惯上所指定的专门种类名称，但是某些文件种类名称已经在国际上广泛使用。它们包括：

- **议事日程：**在会议上讨论/决定的议题清单，包括可能的临时性议事日程，由会议审议并接受之后成为一项通过的议事日程；
- **议事顺序或临时性议事顺序：**说明要讨论的议事日程项目和与其有关的各种文件的顺序或暂定顺序的文件；
- **工作文件：**提供信息、提出提案、提交文字措

词草案或用于类似目的的文件以及请求会议采取行动；

- **资料文件：**只用于提供信息，而非据此采取行动，但需予以注意的文件；
- **稿件：**非正式的简要文件，通常在讨论过程中用于建议或声明的书面阐述；
- 介绍或背景材料；
- 代表团名单；
- 行政通告；
- **补遗：**对任何文件的补充内容；
- **勘误表：**对任何文件的更正；
- 其他所需的文件。

正式会议上的讨论、辩论和决定通常由选出的或委任的主席掌握，他批准认可或拒绝认可某个代表或代表团所希望做的发言，即以口头方式做出的陈述，用来说明事实或意见和/或向会议主席或通过主席向另一个代表提问。出于礼貌考虑，在大型多边会议上，通常希望代表们限定其发言并使之简明扼要，以便所有代表团都有机会发言。假定主席行为公正，通常“认可”代表团，即按其要求发言机会的顺序请其发言，以及假定在一个代表团要求发言的时间和批准其发言的时间之间可能会有许多发言，这样与双边讨论相比，多边讨论可能多少会难以保持连贯和衔接。讨论期间，可做好**议事录**，一种会议讨论和行动的顺时记录（但不是逐字记录），并随后提供给与会人员。

议事日程上每项议题结束时，会议主席通常就讨论该议题的结果进行总结，并在需要做出决定时，确定是否存在共识或需要表决。没有共识而做出的决定很可能需要用简单多数的投票表决方式做出，一个代表团通常只有一票。在某些特定的情况下，既定的规则可以要求一个合格多数来做出决定（例如所投票数的三分之二或四分之三或在某类投票人中限定最低票数）。一个国际组织会议的一项决定很可能采取决议或建议的形式，并且

可以收录在会议的报告之中。外交会议的决定可以列入**最后文件**，一种包括达成的条约和/或协定在内的外交会议文件之中。

正式国际组织的内部程序

一个以多边方式从事某方面航空运输管理的组织，无论是具有正式机构和人员的政府间机构还是非政府机构，都可能承担以下基本普遍认同的几项或各项职能：

- 正式和非正式会议之前和期间的辅助性职能，例如准备工作文件和其他材料、所需的笔译和口译服务以及会场的具体安排；
- 与其成员国、部门所在地的东道国、可能的成员国、其他组织、公众和通讯媒介的协调关系职能；
- 连续性的实质性职能，例如收集和分发统计资料，以及跟踪有关对外活动；
- 周期性的实质性职能，例如准备年报；
- 非连续性的实质性职能，例如承办非经常性的研究；
- 与该组织活动有关的法律职能；
- 行政管理职能，例如人事和财务职能；
- 为支持或联系其他组织而从事的有关职能或活动。

多边条约的程序

一个条约通常是一个外交会议，一个为通过一项多边法律文件而召开的主权国家会议（例如《国际民用航空公约》、《国际航班过境协定》和其他多边条约）的最终成果。在草拟一个条约中涉及的会议程序很像本章第一节所述的程序，但有着某些重大的差异，其中包括：

- 具有一个准备阶段的可能性，国家、国家集团

和其他有关/受影响的各方在此阶段中通过各种方式，包括使用外交途径、双边和多边会议和在国际组织内的辅助活动，根据所预期条约的目的和基本轮廓，寻求建立一种共识；

- 为征求各国的看法和意见而事先散发条约草案文本的可能性（主要由有关国际组织准备）；
- 每一代表团都具有全权的可能性。

涉及到的准备和战略与策略考虑很类似于双边谈判过程中的准备和战略与策略考虑。

一旦与会人员同意条约草案的文本，随后的步骤是由所有出席国的代表或按某种商定的表决多数票通过该文本。随之使用一种或几种语言文字对此加以认证。条约文本的**认证**通常由按此授权出席会议的国家代表在文本（或在含有该文本的会议最后文件）上签字、暂签或草签。暂签，如同该国随后批准条约的行为那样，必须由签字国确认。

条约本身可以规定，只有在交存某一最低数量的**批准、接受或核准书**，即正式表明一国同意接受某一条约约束的文件之后，条约方可实施或生效。**接受或核准**为参加外交会议但未签署或草签条约的国家用来表示同意受其约束的方式。**加入**是一个未参加起草和通过某个条约的国家对受其约束所给予的正式赞同。只有在条约有此规定或所有各方都同意可以以这样的方式对受其约束表示赞同时，加入方可生效。

条约保存国，作为条约中规定的一个国家或国际组织，承担着保管作为一条约方国家的正式记录，和在新的同意受条约约束的陈述交存之时或出现其他要求对其予以通知的行为之时，通知其他参加国的职责。如果起草条约的外交会议是在某一国家或某一国际组织的倡导下举行，该国或该组织可能会被指定为保存国。

一个国家在签署、批准、接受、核准或加入一项条约时，可以宣布某项**保留**，即声明并非全部接受该条约的一项声明，对该保留国而言，它具有修改、解释或甚至不实施某些条款的作用。一项条约可以禁止保留，可以规定只可作明确的保留，或可以对保留不做规定。保留不可与条约的目的和宗旨相悖。条约可以要求其他方

以缄默或明确的方式接受任何保留。

在一项条约的文本通过之后，以上所述各项随时可能发生。在条约中已有规定或各方以其他方式同意时，一项条约也可以在生效之前临时适用。因为获得所需认可数中存在的困难，因此有时可能需要很长时间方能使某项条约或某项修订条约开始生效。

一旦某条约生效，需要向联合国秘书处发送一份副本供其登记或存档和记录在案。涉及到国际民航组织任何缔约国的有关航空的条约需要向国际民航组织理事会登记。

条约过程中最为至关重要的行为是各方遵守它们已赞同的协议。国际法中**条约必须遵守**的原则是指每一有效的条约对该条约的各方均具约束力，并且必须由其忠实地加以执行。条约程序中其他的行为可以包括对条

约条款的解释和分歧的解决，按条约规定的方式采取每一行动。

一项条约一旦生效可以用两种方式变更。**条约的更改**为某些方之间缔结某项**相互间协议**时所产生的变更，即仅在这些方之间商定的对条约某些适用方面的改动。**条约的修正**为可能通过所有或绝大多数方的谈判，当所商定的数目的缔约方正式接受其改动时方才生效的条约改动。

主要有两种方式终止一缔约国为条约方。**废止一项条约**是指在条约对此种行为规定的期限之后，对撤销同意受条约的约束所做出的正式通知。一方**退出一项条约**可在发生某种诸如实质违反、无力履行一项条约的义务，或情况产生根本变化而影响该方的情况下，经所有各方同意时做出。

第 3.2 章

多边管理结构

国际航空运输的多边管理结构具有：

- 由庞大和数量日渐增加的国际组织组成的组织机构部分，包括政府之间和非政府的、世界性和地区性的、跨地区的、正式和非正式的组织；
- 在对其成员具有或不具有约束力的多边条约和类似契约以及国际组织相关的决议、建议和决定中体现出的法律部分。

本章第一节讨论绝大多数国际组织普遍常见的组织结构部分的基本成分。

第二节定义用来辨别多边管理中法律部分的基本常见的术语。

第三节说明芝加哥会议产生的三个主要的多边文书。

第四节列出并简要阐述华沙体系和《1999 年蒙特利尔公约》的主要成分。

第五节阐述其他与航空运输有关的航空法文书。

最后一节阐明管理国际航空运输具体方面的主要地区性多边协议。

- 是一个具有某种书面章程安排的正式组织，也可以是一个非正式组织；
- 具有成员资格标准、责任和权利；
- 具有世界性、地区性或跨地区性（即小于世界性但并不局限于一个单一地区）；
- 具有或不具有总部；
- 具有或不具有除总部之外的办事处；
- 具有或不具有秘书处，即为支持该组织而在所建组织机构内工作的全体人员；
- 具有一个最高权力机构，诸如大会或一般成员会议（无论何种称谓），它定期或按商定的时间召开会议并是该组织确定其政策和开展其活动的最终决策机构；
- 具有或不具有管理机构，即在其最高权力机构休会期间，一个指导和开展该组织工作的团组；
- 具有或不具有通常在职权范围（即对目的、目标、任务和活动的约束或限制的一项经批准的说明）内阐明的常设附属机构或咨询机构，或为特殊目的服务的专门机构。

组织部分的基本成分

一个国际组织，按《维也纳公约》确定的狭义来讲，是一个政府间组织，即一个由两个或更多的国家组成的机构，而按习惯上的广义（本手册中所用）来讲，是指任何主要从事国际活动和由来自一国以上的成员国组成的组织，因此也包括非政府组织（NGO），即具有国际活动和成员的民间机构（诸如各国由航空承运人组成的协会）。一个国际组织可以：

法律部分的基本用语

在多边管理结构的法律部分中最基本用语是“条约”。条约一词：

- 《维也纳条约法公约》将其定义为“国家之间以书面形式缔结并受国际法管辖的国际协定，无论是体现在一个单一的文书中，还是体现在两个或更多个相关文书中，也不管其特定的称

呼是什么（《维也纳条约法公约》，于 1980 年 1 月 27 日生效，虽然并非普遍但已被广泛接受，是适用于国家间条约的国际法的主要根据）；

- 有时也称为法令、协定、协约、宪章、公约、盟约、宣言、最后文件或议定书；
- 就该词最广义而言，为两国或多国之间缔结的任何书面国际协定，甚至换文或谅解备忘录；
- 就该词更狭义而言，仅指最为正式的（并以多边为主的）协定，特别是需要批准的那些协定。

一项多边协议的结构可能包括：

- 前言，专门阐明制定条约的基本原由、目的和目标；
- 正文（可以分为几个部分），按序号排列章节，列明定义、实质内容（即特别商定的权利和义务）和条约本身生效以及持续运作的形式；
- 构成条约部分的可能的附件和/或附带的相关文件。

虽然某种形式的条约是一个外交会议意欲取得的成果，但是一个国际组织的正式会议所产生的决定性成果可能会是：

- 一项决议，它正式表达一个国际组织的集体意见或意愿，具有约束性质，通常只涉及某一个主题，并包括序言条款和决议条款，序言条款通常以“鉴于”开始，阐述随后决议条款中所列决定的背景、情况和理由，决议条款阐明会议达成的决定；或
- 一项建议，它被用来指某一带有咨询性质而非具有约束力的行动；或
- 国际组织习惯使用的某种其他形式的一项决定。

许多国际条约、协定和其他管理性文件都不加翻译地使用某些拉丁文字，这些常见的但未在其他地方界定的文字包括：

- *a posteriori* —— 根据观察和经验的，例如对在实施某一特定管理协议中取得的进展进行的审查（另见 *ex post facto*）；
- *a priori* —— 在检查或分析或实际经历之前的，例如 *an a priori decision taken without first gaining actual experience with that activity*（在未首先取得该活动实际经验的情况下做出的先验的决定）；
- *ab initio* —— 自始地，例如重新从头开始一项管理议题的讨论；
- *bis* —— 字面意思为两次或第二，用于在不影响顺序编号的情况下插入一项新规定，例如在《芝加哥公约》第 83 条和第 84 条之间插入的第 83 条分条（Article 83 *bis*）；
- *de facto* —— 指未经法律确定或正式承认而实际存在的，例如未经法律批准但在提供的航空运输服务；
- *de jure* —— 通过法律的，合法的，依法制定的，例如一项取得所有执照和批准的航空运输服务；
- *de minimis* —— 很小，例如过于细微，不能纳入某一条约的案文；
- *ex parte* —— 只为一方的，或只代表一方利益的，例如 *an ex parte representation regarding a regulatory proceeding*（有关一项管制诉讼的单方陈述）；或由一有关的非当事方做出的，例如由政府组织对有关条约谈判做出的；
- *ex post facto* —— 事后的，例如对在某一协议航线上提供的运力和载运的业务量进行的双边审查（另见 *a posteriori*）；
- *inter alia* —— 除其他以外；
- *mala fide* —— 不真诚；
- *mutatis mutandis* —— 在做出必要更改后，例

如将多边协约条款的规定加以改写以用于双边条款之中；

- *per se* —— 本身，本质上；
- *prima facie* —— 初步看来；进一步审查之前，例如一个条约的按字面意思最初解释（后来可能会有矛盾并由其他诸如谈判记录等根据所纠正）；
- *status quo* —— 现状；
- *status quo ante* —— 以前的状态，原状；
- *suo moto* —— 自行。

芝加哥会议文件

1944年11月1日至12月7日举行的芝加哥会议，除其他以外，对国际航空运输的多边管理制定出了具有重大意义的三个主要的协定。最为重要的是1944年12月7日在芝加哥签字的《国际民用航空公约》，亦简称为《芝加哥公约》（国际民航组织 Doc 7300 号文件），该公约为世界民用航空的管理提供了基本法律基础，是国际民航组织的章程，并且列入了在国际航空运输经济管理方面颇具影响的若干条款，其中包括：

- 关于国家对空域的主权的第1条；
- 关于非定期飞行的第5条；
- 关于定期航班的第6条；
- 关于国内载运权的第7条；
- 关于机场费用和类似费用的第15条；
- 关于航空器国籍和登记的第17条至第21条；
- 关于简化手续的第22条；
- 关于海关和移民的第23条和第24条；
- 有关目前简化手续的标准和建议措施的第37

条和第38条；

- 关于国际民航组织的目的和目标的第44条的部分；
- 关于联合经营组织的第77条至第79条；
- 关于协定登记的第81条和第83条；
- 关于航空运输有关定义的第96条。

对《芝加哥公约》所作的两项对航空运输管理具有重要意义的重要修正为第83条分条和第3条分条。第83条分条允许在租用、包用或互换航空器的情况下，将航空器登记国的某些职能和职责转移给航空器经营人所属国，第3条分条重申禁止对飞行中的民用航空器使用武器以及对空域的主权。

另外两个对国际航空运输的多边管理具有重要意义的重要的芝加哥会议文件：

- 《国际航班过境协定》(Doc 7500 号文件，亦转载于 Doc 9587 号文件)，亦称之为《两种自由协定》，它为其缔约国间就定期航班的多边交换飞越和非业务性经停的权利做出了规定；
- 《国际航空运输协定》(转载于 Doc 9587 号文件)，亦称之为《五种自由协定》，它为定期国际航班制定了空中的五种自由，但对公平竞争或对管理运力或客运价和货运价未做规定。该协定在十九个国家中生效，其中有八个国家相继退出。

华沙体系和《1999年蒙特利尔公约》

华沙体系为管辖航空承运人有关旅客和货运人责任的一组航空法文件，包括：

- 《华沙公约》¹，该公约已生效，并统一了有关运输凭证和航空承运人责任的规则；
- 《海牙议定书》²，该公约已生效，并且不仅使

承运人有关人员的责任限额加倍 (在《华沙公约》中规定), 而且就有关运输凭证的规则方面进行了实质性的改写、更新和简化;

- 《瓜达拉哈拉公约》³, 该公约已生效, 并且当一旅客或托运人与一包机人或货物输送人订有契约时, 将《华沙公约》延伸适用于实际从事航空运输的承运人;
- 《危地马拉城议定书》⁴, 该议定书尚未生效, 其中就有关人身伤害和行李的损坏和毁坏或丢失, 无论过失, 均要求由承运人承担严格的责任;
- 《第一号附加议定书》⁵, 该议定书已生效, 并且在增加最初《华沙公约》中所规定责任的实际限额的情况下, 用特别提款权(SDR)(即国际货币基金组织(IMF)推出的一种国际货币, 作为在解决国际收支平衡中使用黄金和硬通货的补充手段)取代了“黄金条款”(黄金已非货币化, 并且不再是一种客观、可靠和稳定的价值标准);
- 《第二号附加议定书》⁶, 该议定书已生效, 并且在增加《海牙议定书》中所规定责任的实际限额的情况下, 用特别提款权取代了黄金条款;
- 《第三号附加议定书》⁷, 尚未生效, 并且在增加《危地马拉城议定书》中所规定的实际限额的情况下, 将用特别提款权取代黄金条款;
- 《蒙特利尔第四号议定书》⁸, 该议定书已生效, 并且在增加责任的实际限额(《海牙议定书》中所规定的实际限额)的情况下, 通过简化货运文件、严格货运责任和用特别提款权取代现行货币单位, 进一步修改了 1955 年在海牙修改过的《华沙公约》中有关邮件和货物方面的规定。

所谓的《1966 年蒙特利尔协定》, 并非一项国际协定, 而仅仅只是那些经营旅客运输前往、来自或在美国附带一个商定的经停地点的航空承运人之间有关责任的一种安排, 由当时美国的民用航空委员会于 1966 年 5 月 13 日通过, 并且美国随后撤回了将于 1966 年 5 月 16

日生效的关于废除《华沙公约》的决定。通过这一协定, 各协定方事实上修改了在 1955 年修改的对《华沙公约》的实施, 规定对每一死亡或受到人身伤害的旅客的责任限额, 如包括法律费用为 75 000 美元, 不包括法律费用为 58 000 美元。

于 2003 年 11 月 4 日生效的《1999 年蒙特利尔公约》⁹ 实际上根据现时要求更新和统一了所有华沙体系文书, 并高于双方均为该公约缔约方的国家之间签订的所有华沙体系文书。对于并非双方都是该公约缔约方的国家, 有关华沙体系文书仍然有效, 如果这两个国家都是其缔约方。该公约加强了在从事国际航空旅行的旅客遭遇伤亡的情况下索赔人的权利。

构成华沙体系/《1999 年蒙特利尔公约》的各公约和议定书之间的关系, 以及航空承运人的责任限额, 可参阅图 3.2-1。关于华沙体系和《蒙特利尔公约》的进一步资料可以向国际民航组织法律局索取。

其他航空法文件

影响国际航空运输的其他管理性的国际航空法文件包括:

- 《日内瓦公约》¹⁰, 该公约已经生效, 并承认对航空器的各种权利(财产、获取、占有等);
- 《罗马公约》¹¹, 该公约已经生效, 并赋予在地面因飞行中的航空器或从航空器上坠落的任何人或物造成损害的任何个人以索取公正赔偿的权利;
- 《东京公约》¹², 该条约已经生效, 并制定了航空器注册国对肯定或可能会危及飞行中的航空器或其内人员或财产安全的犯罪和行为具有管辖权;
- 《海牙公约》¹³, 该条约已经生效, 并首创了对劫持或行使控制飞行中的航空器(劫机)的非法行为具有普遍管辖权的概念, 并且强制缔约国对这类行为提起诉讼;

- 《蒙特利尔公约》¹⁴，该条约已经生效，并扩展了对使用中的航空器、航空导航设施和通用民用航空的安全行使犯罪的非法行为的概念；
- 《1971年蒙特利尔公约的补充议定书》¹⁵，该议定书已经生效，旨在在国际机场禁止危及或很可能危及人员安全或此类机场安全运营的暴力行为；
- 《为检测目的标识可塑性爆炸物的公约》¹⁶，该公约已经生效，并意欲防止通过使用可塑性爆炸物从事针对航空器的非法行为。

地区性多边协定

虽然各国尚未成功地达成一项为全球所接受的用以交换商业性航空运输权利的多边协定，但是已经制定了某些管理国际航空运输具体方面的地区性多边政府间协定或安排。这些协定和安排按年代先后顺序包括：

- 《关于欧洲非定期航班商业权利的多边协定》，该协定由欧洲民用航空会议 (ECAC) 成员国缔结，于 1956 年 4 月 30 日在巴黎签订，它确定了一项政策，即在欧洲境内从事不损害其定期航班的非定期商业航班的航空器可以不受限制地获得许可；
- 《关于为定期航班制定运价程序的国际协定》，该协定于 1967 年 7 月 10 日在巴黎签订，它为欧洲民用航空会议成员国就运价的制定提供了统一的原则和程序，并且支持了国际航空运输协会的会议机制；
- 《关于东南亚国家联盟之间非定期航班商业权利的多边协定》(ASEAN)，该协定于 1971 年 3 月 13 日在马尼拉签订，它使该区域内的非定期航班走上了自由化道路；
- 《关于为欧洲境内定期航班制定运价程序的国际协定》，该协定由欧洲民用航空会议成员国于 1987 年 6 月 16 日在巴黎签订，它为运价制定了统一的原则和程序，并推出了管理运价的浮

动区制度；

- 《关于欧洲境内定期航班运力分享的国际协定》，该协定由欧洲民用航空会议成员国于 1987 年 6 月 16 日在巴黎签订，它为欧洲境内定期航班运力分享提供了统一的原则和程序，并推出了运力分享的浮动区办法；
- 《关于新非洲航空运输政策的亚穆苏克罗宣言》，该宣言于 1988 年 10 月由非洲国家民用航空部长签订，并于 1994 年 9 月进行了修订，它确定了一项非洲航空公司一体化的方案和非洲国家之间在航空运输领域内合作的指导方针；
- 《卡塔赫纳协议委员会第 297 号决定》该决定旨在执行 1991 年 5 月签订的并由五个安第斯条约国(玻利维亚、哥伦比亚、厄瓜多尔、秘鲁和委内瑞拉) 总统批准的《加拉加斯条约》，该条约为该分区确定了“开放天空”航空运输安排；
- 《加勒比共同体内关于航班运营的多边协定》(CARICOM) (通常称为《加勒比共同体多边航空协定》(MASA))，该协定于 1996 年 7 月 6 日由该共同体十四国中的十一个成员国缔结，于 1998 年 11 月生效；
- 《福塔莱萨协定》，该协定于 1996 年 12 月 17 日签订，它使在四个南锥共同体国家及其两个准成员国之间没有达成双边协定的航线上的地区内航班实现了自由化；
- 《加强实施亚穆苏克罗宣言的班珠尔协议》(通常称为《班珠尔协议》)，该协议于 1997 年由加纳、冈比亚、几内亚、尼日利亚和佛得角签订，它使这些国家彼此间的航班实现了自由化；
- 《柬埔寨王国、老挝人民民主共和国、缅甸联邦和越南社会主义共和国民航局长关于建立分区航空运输合作的协定》(通常称为《柬老缅越协定》(CLMV))，该协定于 1998 年 1 月 15 日由柬埔寨、老挝人民民主共和国、缅甸和越南缔结，它建立了旨在实现航空运输自由化的

分区合作机制；

- 《东部和南部非洲共同市场协定》，该协定由东部和南部非洲共同市场 (COMESA) 的二十一个成员国缔结，它于 1999 年使这些国家从航班自由化计划第一阶段即货运航班完全自由化进入涉及客运航班的第二阶段自由化；
- 阿拉伯民航委员会 (ACAC) 成员国之间分阶段实施的航班自由化计划，该计划于 2000 年最终形成，设想在 2005 年前在成员国之间全面实现航班自由化；
- 《关于国际航空运输自由化的多边协定》（也称为《科纳协定》），该协定于 2001 年 5 月 1 日由文莱达鲁萨兰国、智利、新西兰、新加坡和美国签订，它是签署国之间的一项多元开放天空安排，并开放供任何亚太经济合作组织成员国以及其他国家加入（秘鲁和萨摩亚随后加入了该协定）；
- 《国际航空运输自由化多边协定议定书》，该议定书于 2001 年 5 月 1 日由文莱达鲁萨兰国、新西兰和新加坡签订，它为交换国内航空权和所谓的“第七种自由”权做出了规定；
- 《太平洋岛屿论坛国家之间的航班自由化多边协定》，该协定于 2003 年 8 月由该论坛国家领导人批准，它为该协定缔约方之间分阶段实现航班自由化做出了规定，并开放供其他非成员国有条件地加入。

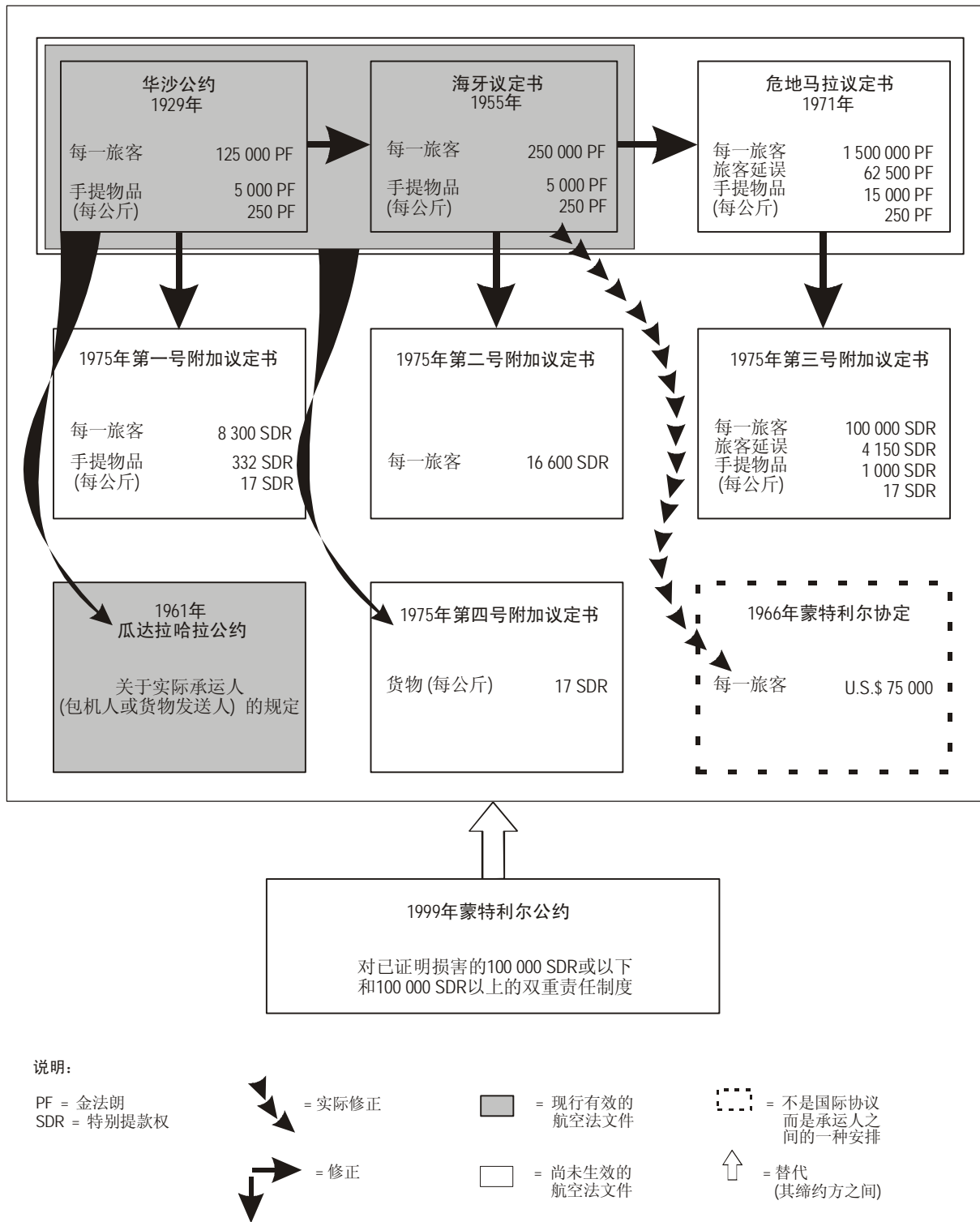


图 3.2-1 华沙体系、1999 年蒙特利尔公约和承运人的责任限额

注

1. 1929年10月12日在华沙签订的《关于统一国际航空运输某些规则的公约》。
2. 1955年9月28日在海牙签订的《修改1929年10月12日在华沙签订的关于统一国际航空运输某些规则的公约的议定书》(Doc 7632号文件),
3. 1961年9月18日在瓜达拉哈拉签订的《关于统一非缔约承运人所办国际航空运输某些规则以补充华沙公约的公约》(Doc 8181号文件)。
4. 1971年3月8日在危地马拉城签订的《修改经1955年9月28日在海牙签订的议定书所修改的1929年10月12日在华沙签订的关于统一国际航空运输某些规则的公约的议定书》(Doc 8932号文件)。
5. 1975年9月25日在蒙特利尔签订的《修改1929年10月12日在华沙签订的关于统一国际航空运输某些规则的公约的第一号附加议定书》(Doc 9145号文件)。
6. 1975年9月25日在蒙特利尔签订的《修改经1955年9月28日在海牙签订的议定书所修改的1929年10月12日在华沙签订的关于统一国际航空运输某些规则的公约的第二号附加议定书》(Doc 9146号文件)。
7. 1975年9月25日在蒙特利尔签订的《修改经1955年9月28日海牙议定书和1971年3月8日危地马拉城议定书所修改的1929年10月12日在华沙签订的〈关于统一国际航空运输某些规则的公约〉的第三号附加议定书》(Doc 9147号文件)。
8. 1975年9月25日在蒙特利尔签订的《修改经1955年9月28日在海牙签订的议定书所修改的1929年10月12日在华沙签订的关于统一国际航空运输某些规则的公约的蒙特利尔第四号议定书》(Doc 9148号文件)。
9. 1999年5月28日在蒙特利尔签订的《关于统一国际航空运输某些规则的公约》(Doc 9740号文件)。
10. 1948年6月19日在日内瓦签订的《关于国际承认对航空器的权利的公约》(Doc 7620号文件)。
11. 1952年10月7日在罗马签订的《关于外国航空器对地面上第三者造成损害的公约》(Doc 7364号文件)。
12. 1963年9月14日在东京签订的《关于在航空器内的犯罪和犯有某些其他行为的公约》(Doc 8364号文件)。
13. 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》(Doc 8920号文件)。
14. 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》(Doc 8966号文件)。
15. 1988年2月24日在蒙特利尔签订的《在国际民用航空机场制止非法暴力行为以补充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议定书》(Doc 9518号文件)。
16. 1991年3月1日在蒙特利尔签订的《为检测目的标识可塑性爆炸物的公约》(Doc 9571号文件)。

第 3.3 章

多边管理程序和结构的主要争议

多边管理程序和结构的主要争议由来已久，主要集中在是否寻求和如何取得一项或几项实际可行的多边协定（无论是世界性的或跨地区性的），用来代替或补充双边航空运输协定。（这些争议不同于地区性国家经济共同体内管理协议的争议，因为共同体的成员受到地理条件的限制，而且其内部结构和程序还管理着除了航空运输之外的其他活动。）国际民航组织大会第 A33-19 号决议（现行有效）明确声明：“商业权利中的多边主义在最大可能的程度上仍为本组织的一个目标。”

本章第一节介绍了支持和反对寻求多边航空运输管理的争论。其后一节用于探讨为争取一项多边协定而可能使用的某些可能的谈判程序。第三节说明这类协定很可能通常使用的结构成分。最后一节讨论《服务贸易总协定》和其《航空运输附件》，一种脱离所有传统框架方式对多边管理办法的尝试。

为何采取多边方法？

赞成和反对多边管理国际航空运输的论点都把焦点放在了多边管理与更为广泛的经济现象的适应性，及其与双边主义相比具有的相对效率上。

从与更为广泛的经济现象相适应的角度提出的赞成论点包括：

- 航空运输是一种服务行业，越来越多地受到同样在改变其他服务行业的力量影响（即国有公司的私有化和外资股份，旨在进入全球市场的公司之间的结盟；和管理上的自由化），但对其的管理仍停留在独立于和不同于其他这类行业的方式上，这阻碍了航空运输行业的发展；
- 航空运输不需要实行与众不同的管理，因为

它已发展到现阶段，已不再是个“婴儿”或完全“特殊的”行业；

- 双边交换程序容易把可以利用的机会减少到最缺乏竞争力和最限制性一方认为可以接受的程度，因而企业航空公司管理层越来越多地把双边航空协定视为强加于行业发展之上的令人无法接受的限制；
- 航空运输用户、机场和航空公司需要从双边航空运输管理（它时常阻滞旅游和贸易的发展）的桎梏中解放出来；
- 这种自由可以通过多边主义的最佳途径来获得，它比一连串双边协定更易于集中受益和抵销制约，因此在取得全面自由化方面，它正被作为比双边主义更好的桥梁而日益广泛地得到认同。

注重相对效率的赞同观点坚持认为，多边主义能够做到如下几点：

- 当每一新的一方加入多边协定时，不必和协定的现行方另行开展双边谈判就可以在一项多边框架中迅速建立起许多新的双边航班关系；
- 因而可消除谈判与重谈大量双边航空协定所造成的时间和开支上的浪费，而谈判和重谈大量的双边航空协定禁锢着航空运输体制的发展；
- 因为双边谈判的结果会受到双方不同的谈判水平和讨价还价的实力的主观情况的影响，因此可比为数众多的双边谈判取得更为客观的成果（特别是在市场准入方面）；
- 结束市场准入条件不一的状况，而这正是目

前使事情复杂化或妨碍各种多经停点航线经营的原因；

- 进一步促进目前业已包括在双边航班协定中的许多管理安排的不断标准化 (在诸如海关豁免、航空保安和货币兑换和汇出等方面)。

从与更为广泛的经济现象相适应的角度提出的反对论点包括：

- 因为已经通过双边机制在希望自由化的伙伴国家之间成功地达到了航空运输自由化的目的，因此不需要搞多边航空运输协定；
- 多边主义的拥护者错误地认为：因为按一项多边协定，要限制进入单个的双边市场 (例如为争取平衡某些利益)可能会非常困难，因此必定会排除此种限制；
- 如果达成一项几乎不附带限制的自由化的多边航空运输协定，这很可能对大型和处境优越的航空公司有利，以放弃发展中国家航空公司的利益为代价 (它们可能得不到足够帮助，确保其继续在国际上生存)而扩大它们的利益，因而威胁到这些国家继续享有足够的航空运输；
- 除了它所引起的担心之外，由于缺乏广泛的共识，多边主义在最近的将来根本就行不通。

从相对效率的角度提出的反对论点坚持认为多边主义：

- 其固有性质导致其滑向“最小公分母”效应，这可能缩减任何协定的范围和其有效性；
- 不够灵活，因为多边协议的修改比双边协议的修改更难办到 (它不只是需要双方，而是要动员许多方才能进行)；
- 妨碍一些缔约国因地制宜地根据单个双边情况制定管理安排；
- 削弱了一个缔约国通过使用临时和微观层次

上的双边控制办法保护其国家航空承运人的能力。

继续实行双边主义的支持者往往还强调，在双边主义主导下，国际航空业务得到了巨大的发展，并且双边主义并没有抑制诸如引起喷气式航空器和计算机订座系统这样的技术和市场创新。

是否奉行或支持奉行某种形式的多边航空运输协定需要在探讨可能的多边程序和有关恰当的机制部分的同时，权衡上述和可能的其他论点 (注意双方某些论点为推测性的)。

**寻求一项新型
多边机制中的可能程序**

用于尝试制定某种新的管理国际航空运输的多边协定或安排的传统和和其他的程序包括：

- 全球范围的外交会议，在会议上进行谈判和草拟一项多边协定；或
- 具有“共识”的国家间会议，由参与方在会议上谈判和起草一项协定，很可能为一项可供非参与国加入的协定；或
- 一个国家所属地区的机构或一个地区性的地区所属机构为在其之间制定一项供第三方加入的协定而进行的谈判；或
- 在非航空运输 (估计是贸易) 赞助下，谈判和起草一项某种形式的全面的多边航空运输协定。

每种可能的方式都有难度，并且还存在尚未解决的问题：

- 成功的世界范围的外交会议需要在寻求的目标和达到目标的手段方面具有某些广泛的先前共识，而现在这方面的共识尚不明显；
- 能将世界不同地区的众多国家聚拢在一起，共同寻求一项新型协议所需有的足够“共识”

尚待证明 (考虑到国家条件的差异和每个国家都需要维护其各自国家的利益,而这种利益要与任何其他国家的利益相同,这种情况即使有也是极为罕见的);

- 极难制定一项一个地区组织能够制定一个共同的谈判立场,并以一个整体身份和另一方进行双边谈判的程序,而且在较小的国家和未邀入围或其他非参与方中间容易引发它们对其利益可能会受到伤害的正当合理的担忧;
- 非航空运输论坛 (关贸总协定主持下的谈判服务组) 探讨过一项包括航空运输市场准入权利在内的广泛的多边协议,但主要由于强制性的 (但并非必需互惠的) 最惠国待遇问题未能获得最低限度的支持而搁浅。

可以想像,某种 (在专家层次上) 对广泛多边管理结构主要构成成分的极为详尽的分析和设计的初步程序,其实施要比专门一届大会用去更多的时间,可能会制定出某些有望的切实可行的管理安排。如果这些安排得到充分的尝试性认可的话,它们就能够引发足够的共识,从而展开一种或几种上述谈判和起草的程序。

**新型多边航空运输协定中
可能通用的结构成分**

一项新型多边航空运输协定的结构,从理论上说,会是一项传统的多边协议的结构:只有当交存了预选确定数量的参加协定谈判国家的批准、接受或核准书时,该协定方才生效;只有在达到事先商定的参与方数量的批准时方可修改;它可以对有限的保留和其他国家的加入做出规定,等等。或者这一结构可以:采用一种非传统的形式;当交存少至两份的批准、接受或核准书时,该协定 (在两个同意方之间) 生效;具有足够的将修改的要求减少到最低程度的灵活性;对实施一方所接受的修改做出规定;对其他国家的加入做出规定,等等。

此种协议的主要目的,大概是实现自由化,但是

它亦可以有另外的目标,诸如增加发展中国家的参与程度和取得更高的管理效率。该协议可以朝着立刻自由化、逐步自由化的方向运作,或者可能的话,使之同时兼顾自由化和传统管理的某些方面。在对其规划的同时,可以将航空运输用户和员工、机场和当地社区、旅游和贸易利益以及航空公司和其管理部门的需要统一加以考虑。

规划新协定的至关重要的问题是该协定是否将取代现行的双边安排还是作为它们的补充。如果多边协定旨在补充双边协定,那么即会产生这样一种混合机制如何运作的问题。

一项多边协定可以:

- 同时包括双方面的定期和非定期航班;
- 只包括双方面的定期或只包括双方面的非定期航班;
- 初期或长期只包括某些业务,例如只涵盖客运或只涵盖货运和邮件,或者可以同时包括两者;
- 包括很可能要依据进一步的双边谅解,但不一定要进入所有市场 (例如起草人可以排除所谓的第七种自由和排除或限制国内载运权) 的市场准入 (航线、业务和经营权利);
- 极有可能要列入某些具体的管理协议,专供一方需要对某些被认为是与协定目标和条件背道而驰的行为做出反应时使用。

除了为在多边情况下体现对主要双边事务 (主要是市场准入权利、运力、运价和商业考虑) 的某一种类和某一层次的 (也许为自由化的) 管理,需要大量的创新工作外,一种新型的多边结构也许还可以:

- 利用或修改后利用国际民航组织样板航空协定 (载于 Doc 9587 号文件的样板航空协定) 中所用的语言;
- 利用或修改后利用生效的多边协定 (例如《科纳协定》) 或建议的多边协定 (例如经合

组织秘书处编制的货运航班自由化多边协定范本) 的许多内容;

- 利用和或许根据需要改进贸易协定中使用或建议使用的一些概念和方法 (如本节下一段说明的那样);
- 引进在传统的双边航空运输协定中所没有的新的争议解决办法;
- 包括对作为一个地区单位运作的国家很可能会达成的集体意见而做出的规定。

**服务贸易总协定 (GATS)
及其航空运输附件**

由**服务谈判小组 (GNS)** (一个由关税贸易总协定在乌拉圭回合期间为此目的成立的缔约方小组) 制定的《服务贸易总协定》(GATS) 于 1995 年 1 月 1 日生效并将各种贸易原则和惯例适用于某些服务, 其中包括 (在一个附件中) 某些航空运输服务, 而这一点背离了其传统的管理框架。在撰写本文时, 《服务贸易总协定航空运输服务附件》不包括业务权 (无论是如何授予的) 和直接与行使业务权相关的服务, 但下述三种软性权利除外:

- 1) **航空器修理和维修服务**, 指在航空器或其部件撤出航班服务期间对其所承担的工作; 这些工作不包括所谓的过站维护;
- 2) **销售和推销航空运输服务**, 指有关的航空承运人自由销售和推销其航空运输服务的机会, 包括诸如市场调研、广告和分销等推销的所有方面; 这些活动不包括对航空运输服务的定价, 也不包括适用的条件;
- 3) **计算机订座系统 (CRS) 服务**, 指含有航空承运人班期时刻、航班状况、票价和票价规则, 并且通过用其可以订座或开票的计算机系统所提供的服务。

该附件进一步规定只有在有关方面履行了义务或

承诺和在试尽了双边和其他多边协议中解决争议的程序之后, 方可援用协定中解决争议的程序。该附件还确认根据《服务贸易总协定》履行的任何具体承诺或义务, 并不减少或影响一方根据建立世界贸易组织的本协定生效之时已经生效的双边或多边协定的义务 (见第 3.7 章)。该附件还要求服务贸易理事会“定期和至少每五年审查一次航空运输部门的发展情况和本附件的运作情况, 以便考虑有可能在这一部门进一步适用本协定” (该附件的第一次审查于 2000 年开始)。

《航空运输服务附件》赖以发挥作用的《服务贸易总协定》本身确定了四种**供应模式**, 即供应商能够在外国市场上提供服务的不同方式, 它们是:

- **穿越边境**, 即从一方领土向另一方领土提供服务 (诸如国际航班或电话通信), 这并不要求准许第一方供应商进入第二方的领土, 只是服务本身穿越国境;
- **国外消费**, 即在一方领土内对任何其他方的服务消费者提供服务。典型地讲包括例如为了旅游或学习到供应国旅行的消费者。在本国以外维修航空器是又一例子;
- **商业存在**, 即通过外国供应商在另一方境内的商业存在提供服务 (例如航空公司售票处、提供银行或法律咨询一类服务的附属机构或分支机构);
- **自然人的存在**, 即通过外国国民或个人在另一方境内的存在提供服务 (例如律师、医生、建筑设计师)。

《服务贸易总协定》的焦点是自由化。有三个《服务贸易总协定》主要自由化原则, 它们为:

- **市场准入**或允许其他方通过四种供应模式进入市场的程度的明确说明;
- **国民待遇**, 即对待外国服务和供应商的待遇不低于给予自己一方的服务和供应商的待遇;

- **最惠国 (MFN) 待遇**，即非歧视，给予所有方的待遇不低于给予任何一方的待遇。

在这些原则之间具有重要的不同。市场准入和国民待遇是《服务贸易总协定》的具体原则，即每一个单独一方可以根据其对某一特定项目的服务具体承诺的条件和限制，选择适用或不适用该项服务或该项服务的某方面的原则。比较而言，最惠国是《服务贸易总协定》的总义务，即一项无条件适用于所有服务的义务，包括一方对市场准入或国民待遇未做具体承诺的那些服务。

但是，各方亦可以通过将某项服务列入其豁免清单的办法使最惠国对该项具体服务成为例外。这样，一方能够通过 (1) 对该项服务申报免除最惠国或 (2) 对市场准入和国民待遇做出具体承诺，包括任何条件和限制，对某项具体服务实行不同程度的自由化。这种做法导致对同样的一项服务出现不同的各方可以具有标准不一的义务，出现一种被评论家指责为导致“免费搭车”的现象，即就提供某项具体的服务，出现在其他方境内享受自由化准入，而在自方市场则不提供同等程度的自由化准入的各方。作为对这种情况的回应，一些纵观全局的人士指出，免费搭车方在其他服务方面的自由化，往往减轻了某一特定服务方面对某些方所缺乏的自由化。他们还认为，随着时间的推移，通过将来的谈判循序渐进实现的自由化，最终将导致取消最惠国的豁免和市场准入以及国民待遇的附加的具体承诺，使免费搭车现象逐渐减少。

《服务贸易总协定》中其他总的义务还包括下列各项：

- **透明度**，迅速公布所有涉及或影响协定运作的规定和规则、管理方针和所有其他普遍适用的决定、裁决或措施的要求（除某些因其泄露会妨碍法律的执行或在其他方面有悖于公共利益或会损害某些企业合法商业利益的保密资料外）；
- **增加发展中国家的参与**，通过改进它们获取技术、销售渠道和信息网络的机会，通过开

放行业市场 and 它们感兴趣的出口供应模式的自由化，以及特别是要考虑最不发达国家在接受谈判承诺方面所面临的严重困难来取得；

- 不阻止（在某些情况下）签字国成为一方或签订使服务贸易自由化的经济一体化协定；
- 确保以合理、客观和公正的方式管理就影响部门或分部门做出承诺的服务贸易的国内管理所采取的所有普遍适用的措施；
- 对在某一特定国家内颁发的执照或证书，或获取的教育或经验或达到的要求给予认可，而在实施批准、发照或验证服务提供人的标准或条件方面无国家间差异；
- 确保其境内垄断性服务提供者遵守最惠国和在市场准入和国民待遇方面的具体承诺；
- 除了应付严重的国际收支困难而需要的限制之外（应以不歧视的方式适用于所有方），对有关按《服务贸易总协定》具体承诺的现行交易的国际转帐和支付不加限制。

在一个广泛的多边或几边航空运输协定中可能使用的《服务贸易总协定》中的一种贸易谈判程序是开价和要价的程序，一种每方列明准备放宽限制的和希望其他方放宽限制的服务清单的程序。双边或多边各方根据开价修改其开价单来确保从其他方获得它们要求放宽限制的服务。扩大所有方的开价单可以减少要价单，直至所有方不再准备对其开价单再做更改时为止。

将最惠国待遇这一《服务贸易总协定》的基本原则用于业务权仍然是一个复杂和棘手的问题。虽然一些国家支持把《服务贸易总协定航空运输服务附件》扩大到包括某些软性权利以及硬性权利的某些方面，但目前就是否将谋求这一目标或如何谋求这一目标，尚未取得全球一致。《服务贸易总协定》对航空运输自由化而言是否是一项有效的选择还是一个问号。

第 3.4 章

国际民用航空组织 (ICAO)

国际民用航空组织 (ICAO) 是根据 1944 年 12 月 7 日在芝加哥签订的《国际民用航空公约》建立的世界性的政府间组织 (网址: www.icao.int)，旨在推动国际民用航空在整个世界安全和有序地发展。作为联合国的一个专门机构，其制定航空运输所必需的安全、正常、高效和经济的国际标准和规定，并且作为其 188 个缔约国之间(截止到 2003 年 8 月为止) 在民用航空各个领域内合作的中介机构。

像大多数政府之间的组织那样，政策均通过各种多国会议进行制定。本章仅叙述有关经济方面的管理。第一节阐述通过其机构会议，制定包括关于国际航空运输管理政策的国际民航组织的各个机构。本章还阐明这些机构如何组织 (结构) 和如何开展工作(程序)。

制定政策通常需要进行大量的预备性研究和分析，对制定政策部门的会议的支持，和随后对所作决定的贯彻和监督。涉及到该组织的许多任务大部分由**国际民航组织秘书处**，一个其工作人员均从国际民航组织缔约国招聘的常设组织机构来承担。本章的下一节阐述本机构中涉及国际航空运输事务的那些部分，并且介绍它们的主要活动。

政策制定部门和**国际民航组织秘书处**均为缔约国提供政策、指导方针和信息。最后一节阐述的政策制定部门和**国际民航组织秘书处**与国际航空运输管理方面的主要成果。

政策制定部门

缔约国大会，该组织的最高权力机构，由**国际民航组织理事会**每三年举行一次。此外，当理事会或**国际民航组织**不少于五分之一的缔约国有此要求时，可以随时召开特别会议。

每一届大会的工作由**国际民航组织**缔约国授权的

代表团完成。每一缔约国在大会和其下属机构具有一票表决权。授权的人员作为代表、副代表或顾问登记，并指定代表团的一人作为首席代表。受到邀请的非缔约国和国际组织的观察员可以参加公开会议，但无投票权。新闻媒体代表和广大公众同样可以参加公开会议。大会使用的文件以英文、阿拉伯文、中文、法文、俄文和西班牙文提供。还提供这几种语文的同声传译。

每届大会均由理事会主席宣布开始并且进入全会：从缔约国代表团中选举一位主席和几位副主席，通过一项工作日程、设立各个议事委员会和委员会，并选出其主席，选举作为理事会成员的缔约国，审议议事委员会和委员会的工作，通过制定今后三年的政策以及预算和工作计划的决议。

经济委员会通常是在大会每届常会上为讨论和决定在国际航空运输领域内的经济问题 (包括涉及到的管理问题) 而设立的附属机构。经济委员会通常以各缔约国、理事会、秘书处或委任的观察员提交的工作文件为基础，审查提交给它的所有事项，并向大会全会提交工作报告供其考虑。

理事会是**国际民航组织**的常设管理机构，它向大会负责，由大会每隔三年选出的三十六个缔约国组成。在一般情况下，它每年举行三次会议。理事会选出其主席 (任期三年) 和三名副主席 (任期为一年)。国际民航组织的秘书长为理事会的秘书。任何缔约国都可以参与理事会对特别是涉及其利益的任何问题的审议，但无表决权。

理事会向大会提交年度报告，执行大会的决定，并且按公约规定履行其职责和义务。在航空运输领域，理事会执行大会的有关决议，采纳理事会决议的政策和确定**国际民航组织**航空运输工作计划的任务和轻重缓急。

航空运输委员会是理事会负责航空运输事务的常设附属机构。该委员会由理事会委任并以其个人身份工作的理事会成员国代表组成。理事会根据公约确定其职

责和义务。委员会选出任期为一年的主席和副主席。秘书处的航空运输局局长为航空运输委员会的秘书。理事会主席和秘书长经常出席其会议。

在每一届理事会的委员会阶段期间，委员会每年都有三组会议，通常在理事会阶段之前的几周期间里举行。任何缔约国都可以参与委员会对特别是涉及其利益的任何问题的审议，但无表决权。

委员会每次会议的工作计划由理事会决定。委员会审议就其工作提交给理事会的所有有关的工作文件和报告。委员会还经常审查对公约附件 9 ——《简化手续》中国际标准和措施提出的修改。

鉴于委员会向理事会负责，其作用主要具有建议性质。它对需通过成员间自由交换个人观点和需通过详细讨论的那些必须由理事会做出决定的事项起到一种承上启下的作用。

除了外交会议和国际民航组织机构有关航空运输领域政策发展的会议之外，国际民航组织还经常为此目的召开能够代表每一缔约国的世界范围的特别会议。

航空运输会议是为了讨论航空运输领域管理方面的问题而召开的世界性特别会议。(虽然会议级别与航行会议相同，但由于它并不涵盖所有航空运输事宜，因而不具有同样广的范围。)

专业会议是为讨论航空运输领域内诸如统计或简化手续等具体方面的问题而召开的世界性会议。

一个会议的日程通常要经过理事会批准，而专业会议的日程则由航空运输委员会批准。世界性特别会议可以设立它所认为必要和需要的委员会、小组委员会和工作组。世界性特别会议的主席向理事会提交报告。

专门小组是为了在规定的时间内或在常设的基础上，对国际民航组织机构或秘书处不能完全或迅速解决的特殊问题提出解决方案而设立的资深专家组。专门小组的研究和结论重点在于解决技术问题并且具有咨询性质。在建立一个专门小组时，邀请所有缔约国对其成员进行提名。通常会在被提名人员中选出 12 至 15 人作为专门小组成员。

在航空运输领域，理事会或航空运输委员会可以设立专门小组 (例如**机场经济专门小组**、**航行服务经济专门小组**和**航空运输管理专门小组**)。

当专门小组建立时，其权限和工作计划即应到位，以便准确无误地确定分配给专门小组的工作性质与范围和定出需要达到的目标。专门小组为每次会议选出其主持人和副主持人，并且使用与会人所要求的国际民航组织工作语言开展其工作。秘书处的一位高级职员为专门小组的秘书。主持人将每次小组会议的报告上报航空运输委员会，航空运输委员会通常将报告和秘书处就所形成的结论或建议行动的文件结合起来一并考虑。

秘书处研究小组是由秘书长任命的一种较为非正式的小组，以便在从事某一特定任务方面为秘书处提供外来协助和专业技能 (例如 1987 年设立的协助秘书处进行计算机订座系统 (CRS) 研究的**计算机订座系统研究小组**)。研究小组在若干方面不同于专门小组：其职能是向秘书处提供咨询；秘书处的一位高级职员领导研究小组的讨论；会议通常以一种语言进行；和研究小组的报告由指定的秘书处职员提交。

航空运输局

国际民航组织秘书处的**航空运输局**负责该组织的航空运输计划和航空保安，并向国际民航组织各个机构和会议提供航空运输事务方面的专业知识和协助。更具体地讲，它负责：

- 为大会、理事会、航空运输委员会、联合支持委员会、非法干扰问题委员会以及专业会议、大会、专门小组、工作和研究小组在航空运输领域召开的会议提供所需的专家援助；
- 维持和修改航空运输和联合支持工作方案，编制研究报告和文件以及就这些方案拟定建议，酌情供航空运输委员会、非法干扰问题委员会或联合支持委员会审议；
- 编制统计摘要和其他出版物；
- 编制和修订关于航空保安、航空运输服务管理、

机场和航行设施收费、航路导航设施经济、机场经济、国际民航组织统计方案以及空中交通预测的手册；编制经济管理、统计、航空保安、简化手续和联营领域的文件和会议报告；以及编制《民用航空界》年度出版物和提供国际民航世界概览的《理事会年度报告》的第一章；

- 规划定期航空运输会议及编制会议议程和辅助文件；编制经批准的对附件 9 ——《简化手续》和附件 17 ——《安全保卫》的修订以供出版，以及收集和公布各缔约国通知的与这些附件的差异；就这些附件的执行向各国提供咨询和援助；
- 协调秘书处内及与其他国际组织的与环境有关的活动；
- 使地区民用航空组织的工作与国际民航组织航空运输方案协调一致，就航空运输事宜与国际和地区组织进行联络与合作。

该局还向国际民航组织其他局提供技术支持和援助并促进该组织多学科领域的工作，如环境问题及通信、导航和监视/空中交通管理 (CNS/ATM) 系统的实施。航空运输局局长充任航空运输委员会的秘书。

在国际民航组织蒙特利尔总部以外，航空运输地区官被派驻在曼谷、开罗、达喀尔、利马和内罗毕的国际民航组织地区办事处，以向各办事处负责的缔约国和在以达喀尔和利马为基地的地区民用航空机构提供援助和专门知识。他们不仅定期走访其地区的缔约国，而且还按时参加有关航空运输的会议和大会。他们还提供国际民航组织总部和这些国家之间在航空运输事务上的联系。

国际民航组织的政策、
指导和信息

国际民航组织向缔约国提供大会或理事会制定或认可的各种公开发行的有关它在国际航空运输管理事务的政策性的报告，以及由国际民航组织机构或秘书处制定的指导性文件。

国际民航组织出版的名为《国际航空运输经济管理的政策与指导材料》(Doc 9587 号文件)完整地转载了经过大会或理事会认可并已发给各国，或是直接影响国家对其航空运输活动的管理的国家，经营与其航空运输活动紧密相关的有关航空运输方面的结论、决定和指导材料，以及发到国际民航组织以及各国的大会决议。

除了本手册 (Doc 9626 号文件) 外，其他有关国际民航组织的指导材料包括：

- 《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)，该文件载有合并后的关于国际航空运输税收的理事会决议以及相关评论；
- 理事会的声明，诸如《国际民航组织关于机场和航行服务收费的政策》(Doc 9082 号文件)，它列出了它在这些议题方面的建议和结论；
- 定义，诸如定期国际航班的定义 (Doc 9587 号文件中)，它附带实施的说明，就公约的第 5 条和第 6 条规定的解释和运用，向缔约国提供指导；
- 示范条款，如 Doc 9587 号文件中所含运力和运价规定方面的示范条款；
- 资料汇编，如《双边航空运输协定摘要》(Doc 9511 号文件)，它是缔约国缔结或修改的并向国际民航组织登记的现行双边协定主要规定的参考指南。现有双边协定数据库正在筹建之中以便以只读光盘的形式加以公布；
- 手册，如本手册和《关于国际民航组织统计计划手册》(Doc 9060 号文件)，它为国际民航组织民航统计报告和使用手册的指南，《空中交通预测手册》(Doc 8991 号文件)，它为民用航空预测提供了预测方法和案例研究，《航行服务经济手册》(Doc 9161 号文件)，它为负责航行服务管理的人员提供了指导材料和《机场经济手册》(Doc 9562 号文件)，它为负责机场管理的人员提供了指导性准则；

- 各项研究报告，诸如关于航空器租赁的研究报告和关于《国际机场航班起降时刻分配所涉管理问题》的研究报告（Cir 283 号通告）；
- 及时传播特定专题信息的国家级信件，如关于服务贸易发展情况的报告。

《国际民航组织通讯》经常刊登有关航空运输管理方面的文章，它为月刊杂志，以简洁明了的方式叙述国际民航组织的活动，并且具有能使缔约国和国际航空界感兴趣的附加信息的特色。

每一项国际民航组织政策、指导和资料通常以国际民航组织出版物的三种形式之一发布：文件、通告或摘要。

国际民航组织文件是用于出版被认为对所有缔约国均具有永久性价值或特别重要的材料形式，例如：

- 大会或理事会正式通过的决议、决定和建议，理事会批准的文本及大会和理事会的议事记录；
- 理事会关于航空运输问题政策的声明；
- 会议报告，如理事会或航空运输委员会召开的世界性的会议和专业会议；
- 关于国际航空运输的指导和资料。

国际民航组织通告是用于向缔约国传播有关专业信息的出版形式。

国际民航组织统计摘要为遇到大宗信息量时使用的出版类型。

此外，还使用国际民航组织国家级信件（不作为国际民航组织可销售文件出版）及时传达有关特定专题的信息，并且经常要求各国做出答复或采取行动。

除了分发印刷材料外，还通过与前面提到的政策制定部门不同的国际民航组织地区讲习班向国家管理当局的人员，或向有关自治机构的人员通报有关的国际民航组织政策、建议和信，并且提供非正式地交换信息与观点的机会。

国际民航组织航空运输管理政策地区讲习班重点集中在当前航空运输管理的议题方面，包括国际航空运输在国家、双边和多边层次上的管理，既涉及到管理的程序与结构和管理内容的特定领域（例如市场准入、航空公司所有权和控制权、代码共享和航空公司产品分配等），也涉及到经济管理和自由化问题。

国际民航组织管理政策研讨会与地区政策讲习班具有类似目的，但时间较短，更偏重于较小国家集团，通常是组织研讨会的某一分区的国家集团所面临的问题和需求。

第 3.5 章

世界性政府间组织

许多世界性政府间组织虽然基本上并不负责民用航空事务，但可以在履行其广义职责的过程中直接或间接地影响国际航空运输的管理。许多组织与民航机构，特别是国际民航组织就相互关心的问题保持着联系。本章以下各节表明此种组织的三种类别：联合国机关、其系统内的专门机构和其他世界性政府间组织。

联合国机构

联合国 (UN)，其总部设在美国的纽约市，1945 年根据《联合国宪章》而建立，其基本宗旨为维护国际和平和安全、促进各国之间的友好关系和争取国际合作 (www.un.org)。

联合国大会是由其会员国组成的该组织的最高权力机构，每年开会讨论和决定《宪章》范围内的事务。有时，它在重大问题方面的决议影响着对来自和前往各个国家的国际航班的管理。

联合国安全理事会由五个常任理事国 (中国、法国、俄罗斯、英国和美国) 和十个非常任理事国组成，主要职责是维护国际和平和安全。在其处理武装冲突或制裁事项时，其决议可能直接影响到前往和来自有关国家领土的国际航空运输。

联合国经济及社会理事会 (ECOSOC)，由 54 个联合国会员国组成，协调联合国的经济和社会工作。联合国地区委员会，由联合国经济及社会理事会设立，其总部设在亚的斯亚贝巴、贝鲁特、曼谷、日内瓦和圣地亚哥。在非洲和亚洲，由这些委员会发起了联合国运输和交通十年，每个十年的计划旨在动员国家、政府间组织、联合国系统和外部援助机构在其各自地区的发展运输和交通方面采取合作行动，航空运输是涉及到的七个行业之一。

国际法院 (ICJ) 由 15 名法官组成，设在荷兰的

海牙，是联合国的主要司法机关并根据国际法庭的章程运作。它对各国提交给它的关于《联合国宪章》和有效条约的所有法律争端具有管辖权。它裁决过涉及国际航空运输管理的事务，诸如对非法干扰民用航空器的情况实施制裁。

联合国秘书处，由一秘书长领导，负责为其他联合国机构服务，实施该组织的计划以及贯彻其政策。除其他任务之外，它还负责保管联合国条约集 (UNTS)，正式收集在联合国存档登记的条约和协定，包括航班协定。秘书处还与国际民航组织和其他联合国专门机构就相互关心的问题协调。

联合国的专门机构

除了联合国负责民用航空的专门机构国际民航组织之外，其他六个这样的机构具有某些有限的与国际航空运输相关的活动。

国际劳工组织 (ILO)，1919 年成立，总部设在瑞士的日内瓦，主要目标是提高全世界的工作标准和寻求消除社会的不公正。国际劳工组织特别关注民航经济、管理和技术的变化所产生的社会和劳工的后果 (www.ilo.org)。

国际标准化组织 (ISO)，1947 年成立，总部设在瑞士的日内瓦，旨在促进全世界标准化和相关活动的发展，以便利国际商品与服务的交流和开展合作。在国际航空运输领域，国际标准化组织主要参与统一规范国际民航组织制定的机器阅读旅行证件的工作 (护照和签证) (www.iso.ch)。

国际电信联盟 (ITU)，1865 年成立，总部设在瑞士的日内瓦，主要目的是为改善和合理使用各类通信而维护和发展所有成员国之间的国际合作。国际电信联盟在国际航空运输方面的任务集中在管理无线电频

谱，特别是分配给航空服务的那些部分 (www.itu.int)。

联合国贸易和发展会议 (UNCTAD), 1964 年成立, 总部设在瑞士的日内瓦, 旨在促进国际贸易, 特别是发展中国家之间的贸易。它主要起到了讨论航空运输事务论坛的作用, 特别是最不发达国家、内陆国家和发展中的岛屿国家所面临的那些问题 (www.unctad.org)。

万国邮政联盟 (UPU), 1874 年成立, 总部设在瑞士的伯尔尼, 旨在通过有效运营邮政服务来促进发展人民之间的通信。万国邮政联盟参与诸如邮递费、危险品邮寄运输, 以及使邮政服务适应来自私营公司和快递小件快件承运公司日益增长的竞争局面这样的航空邮运事务 (www.upu.int)。

国际复兴开发银行 (IBRD), 总部设在美国华盛顿, 是世界银行集团的一部分, 其任务是通过为发展中国家的项目, 特别是建设或升级机场和其他民航有关设施的项目发放贷款来加强经济, 扩大市场, 改善世界各国人民, 特别是最贫穷人民的生活质量。该银行是在第二次世界大战期间在美国新罕布什尔州布雷顿森林会议上构想出来的, 初期任务是帮助战后的欧洲重建。它并不提供赠款 (www.worldbank.org)。

其他世界性的政府间组织

世界贸易组织 (WTO-OMC), 总部设在瑞士日内瓦, 1995 年 1 月 1 日成立, 旨在充当多边贸易谈判的全球论坛和促进多边贸易协定的实施、管理和运作。它取代了总部也设在瑞士日内瓦的被非正式称为**关税和贸易总协定 (GATT)** 的实体, 该实体专门致力于促进全球更自由的贸易, 该名称取自 1948 年 1 月生效的,

至今依然有效的名称相同的多边贸易条约。该实体不太为人所知的正式名称为**国际贸易组织临时委员会**。关贸总协定尽管是一个临时性组织, 而且拟长期存在下去直到被一个称为**国际贸易组织 (ITO)** 的拟议中的联合国专门机构所取代, 但它在世界贸易组织成立之前一直作为世界上唯一的全球性贸易组织发挥着作用。世界贸易组织是根据关贸总协定贸易谈判的**乌拉圭回合**最后文件中达成的一项协定成立的。乌拉圭回合 1986 年开始于乌拉圭的埃斯特角城, 1994 年 4 月 15 日结束于摩洛哥的马拉喀什, 是除了商品贸易外, 还审议服务贸易 (包括航空运输) 的第一系列的贸易谈判 (www.wto.org)。

世界旅游组织 (WTO-OMT), 总部设在西班牙马德里, 1975 年成立, 受联合国之托负责促进和发展旅游。作为这一领域的领军者, 该组织起着旅游政策问题全球论坛和指导原则实际发源地的作用。世界旅游组织的成员包括国家和领土以及加入该组织的地方政府、旅游协会和私营部门 (包括航空公司、酒店集团和旅游经营人) 的代表 (www.world-tourism.org)。

经济合作与发展组织 (OECD), 总部设在法国巴黎, 1961 年成立, 旨在为其成员国提供讨论、制定和完善经济和社会政策的唯一论坛。它为就现存的和正在出现的问题展开的政策辩论提供投入。在航空运输 (航空货运) 方面, 关键的问题围绕着管理改革和贸易自由化 (www.oecd.org)。

《联合国气候变化框架公约》秘书处 (UNFCCC 秘书处), 总部设在德国波恩, 作为《联合国气候变化框架公约》的常设秘书处成立于 1995 年, 以便为其成员国做出公约机构各届会议的实际安排。从体制上讲, 它与联合国联系在一起并根据联合国规章条例加以管理, 但《联合国气候变化框架公约》秘书处不是联合国的专门机构 (www.unfccc.int)。

第 3.6 章

地区性政府间的民用航空组织

三个地区性政府间的民用航空组织 (非洲、欧洲和拉丁美洲及加勒比) 将总部分别设在三个国际民航组织地区办事处 (达喀尔、巴黎和利马)。这些组织将各国民航官员汇集一堂, 在航空运输管理事务方面寻求共同的地区性政策和观点。(Doc 9587 号文件附录 4 归纳了这些地区性组织所通过的政策)。以上三个地区性组织和某些分区性组织及阿拉伯国家组织将在本章的以下三节中加以介绍。

非洲

非洲民用航空委员会 (AFCAC) 是非洲统一组织 (OAU) (现称非洲联盟 AU) 的一个专门机构, 于 1969 年 1 月在埃塞俄比亚的斯亚贝巴成立。它向所有具有非统组织成员身份的非洲国家, 以及经非统组织批准的联合国非洲经济委员会 (ECA) 的其他成员国开放。现有四十三个国家是非洲民航委员会的成员 (截止到本文撰写时) (www.afcac-cafac.org)。

非洲民航委员会为其成员提供协调的框架, 以便更好使用和发展非洲航空运输系统, 鼓励实施国际民航组织的标准和建议措施。

非洲民航委员会大会是该组织的最高权力机构, 为确定工作计划和预算以及开展其他工作, 每三年举行一次会议。非洲民航委员会执行局由一位主席和五位副主席 (代表北非、东非、中非、西非和南部非洲) 组成, 均由大会选举产生, 指导和协调大会休会期间的工作计划。

非洲民航委员会的总体航空运输政策是强调通过兼并、联营、组成国际财团、在成员国中间自由交换业务权利和实行共同的对外政策, 使非洲的航空公司一体化。

非洲民航委员会是非洲航空运价会议的发起人, 目

的是对其成员国所关心的所有航空运价事务进行谈判、协调并采取行动。1982 年以来, 在成立会议的公约尚未批准之前, 非洲航空公司协会 (AFRAA) 已经采用公约预定的运价会议机制, 试验性地举行年会, 由航空公司的官员对各种运价事务进行讨论和协调立场, 年会通常在国际航协运价协调会议之前进行。

欧洲

欧洲民用航空会议 (ECAC) 循照国际民航组织和欧洲委员会的倡议于 1954 年在斯特拉斯堡成立。欧洲民航会议的宗旨是通过协调和合作, 发展欧洲的民用航空。欧洲民航会议共有四十一个成员 (截止到 2003 年 8 月) (www.ecac-ceac.org)。

欧洲民航会议大会是该组织的最高权力机构, 每三年召开一次会议和数次期间会议, 以审议工作计划和决定基本政策。为了处理紧急问题, 还经常举行**欧洲民航会议民用航空局长会议 (DGCA)** 进行磋商, 有时在相对非正式的基础上进行。欧洲民航会议还聘用许多工作组、特设组和专家组。**欧洲民航会议协调委员会**协调四个常设委员会的工作和民航局长会议, 并监督欧洲民航会议财务状况。

会议发布**欧洲民航会议决议和欧洲民航会议政策声明**, 它们可被纳入各成员国自己本国的条例中。例如会议于 1989 年 3 月通过了计算机订座系统行为准则, 目的是在成员国中间实现使用统一化。同时, 它还起到论坛的作用, 使欧洲和其他地区或国家之间共同讨论问题, 并缔结国际协定、协议和谅解备忘录。

与欧洲民航会议相关的是**联合航空局 (JAA)**, 于 1979 年建立, 是负责包括适航、运营和维修等地区航空安全的机构。

1991 年 12 月, 12 个独立国家联合体 (CIS) (即亚

美尼亚、阿塞拜疆、白俄罗斯、格鲁吉亚、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、摩尔多瓦共和国、俄罗斯联邦、塔吉克斯坦、土库曼斯坦、乌克兰和乌兹别克斯坦) 在白俄罗斯的明斯克签订了《民用航空和空域使用的政府间协定》，建立了航空和空域使用管理委员会(CAAU) 和独立国家间航空委员会 (IAC)，后者是一个下属机构，负责执行协定和在广泛范围内协调民用航空的活动，包括安全管理和航空运输政策的制定。

拉丁美洲和加勒比地区

拉丁美洲民用航空委员会 (LACAC) 于 1973 年在墨西哥城举行的拉丁美洲航空当局第二次会议上成立。成员面向所有美洲国家。拉丁美洲民航委员会共有二十一个成员和准成员 (截止到 2003 年 8 月)。

拉丁美洲民航委员会的主要宗旨是向成员国的民用航空当局提供适当的框架，用来讨论和规划合作的措施和协调它们的民用航空活动。

拉丁美洲民航委员会大会是该委员会的最高权力机构，每两年召开一次会议，用来确定委员会和附属机构如委员会、工作组和专家组的工作计划。

拉丁美洲民航委员会执行委员会由拉丁美洲民航委员会大会选举产生的一位主席和四位副主席组成，管理和协调大会确定的工作计划。它由几个工作组协助工作，包括在航空运输管理领域内的拉丁美洲民航委员会

航空运输政策专家组 (GEPTA) 和拉丁美洲民航委员会成本和运价专家组 (GECOT)。

安第斯航空当局委员会 (CAAA) 由该分区国家的民用航空当局组成，根据安第斯条约成员国 (玻利维亚、哥伦比亚、厄瓜多尔、秘鲁和委内瑞拉) 《第五届运输、交通和公共工程部长会议决议》建立。主要负责确保遵守卡塔赫纳协定委员会 1991 年 5 月所通过的“开放天空政策”及其的全面贯彻实施。

中美洲航空运输当局委员会 (COCATRAE) 创建于 1991 年 9 月，在中美洲经济一体化总条约 (SIECA) 的常设秘书处倡导之下，作为航空运输事务的分区论坛而成立。

中 东

阿拉伯民用航空委员会 (ACAC) 在阿拉伯国家联盟的支持下于 1995 年成立，接替了阿拉伯民用航空理事会。阿拉伯民航委员会共有十六个成员 (截止到 2003 年 8 月)。该委员会总部设在摩洛哥拉巴特，其成员面向身为阿拉伯国家联盟成员的所有国家。阿拉伯民用航空委员会的目标是：制定一项发展阿拉伯民用航空并确保其安全的计划；促进成员国之间在民用航空领域的合作与协调和制定取得一致性所必须的规章条例；以及确保民航的成长与发展，以满足阿拉伯国家对安全、高效和正常的航空运输的需求。

第 3.7 章

地区和跨地区性的政府间组织和贸易区

除了世界性的政府间组织之外，还有许多地区和跨地区性的多边政府间组织和贸易区。某些这种组织也时时或不断参与国际航空运输的管理。这种参与的典型作法是，对影响它们所关心的航空服务的政策性问题，统一认识寻求各国一致，和/或通过管理或颁发指令。另一些组织则承担或发起研究，其研究的结论可能影响国际航空运输的管理。还有一些不积极参与航空运输事务，但今后可能会变得积极或可能会制定出影响此类事务的政策。

本节的第一部分按世界上的地区阐述地区性的政府间组织和安排。由于欧洲联盟规模大，复杂且大量参与航空运输管理，所以较为广泛地提供了关于欧盟的情况。

第二节用来阐述各种正式的跨地区性的国家集团。第三节用来阐述若干非正式的跨地区性的政府间集团。

地区性的政府间组织

非洲

阿拉伯马格里布联盟 (AMU)

成立：1988 年。

成员：阿尔及利亚、阿拉伯利比亚民众国、毛里塔尼亚、摩洛哥、突尼斯。

中非经济联盟 (CAEU)

成立：1964 年，时为中非海关和经济联盟 (CACEU)。

总部：喀麦隆雅温德。

成员：喀麦隆、中非共和国、乍得、刚果、赤道几内亚、加蓬。

协约理事会 (CE)

成立：1959 年。

总部：科特迪瓦阿比让。

成员：贝宁、布基纳法索、科特迪瓦、尼日尔、多哥。

非洲经济委员会 (ECA)

联合国地区机构。

成立：1958 年。

总部：埃塞俄比亚的斯亚贝巴。

成员：该地区的 53 个国家。

网址：www.uneca.org

电子信箱：ecainfo@uneca.org

中非国家经济共同体 (ECCAS)

成立：1981 年。

总部：加蓬利伯维尔。

成员：布隆迪、喀麦隆、中非共和国、乍得、刚果、赤道几内亚、加蓬、卢旺达、圣多美和普林西比、刚果民主共和国。

大湖国家经济共同体 (CEPGL)

成立：1976 年。

总部：卢旺达基加利。

成员：布隆迪、卢旺达、刚果民主共和国。

西非国家经济共同体 (ECOWAS)

成立：1975 年。

总部：尼日利亚阿布贾。

成员：该分区的 16 个国家。

网址：www.ecowas.int

电子信箱：info@ecowasmail.net

印度洋委员会 (IOC)

成立：1982 年。

总部：毛里求斯卡特勒博尔纳。

成员：科摩罗、法国（留尼汪）、马达加斯加、毛里求斯、塞舌尔。

网址：www.coi-info.org

电子信箱: coi7@intnet.mu

亚洲和太平洋地区

非洲统一组织 (OAU)

成立: 1963 年。

总部: 埃塞俄比亚的斯亚贝巴、非洲民用航空委员会 (AFCAC) 的共同创始人。

成员: 54 个非洲国家。

网址: www.oau-oua.org

东部和南部非洲共同市场

成立: 1994 年。

取代: 1981 年成立的东部非洲和南部非洲国家优惠贸易区 (PTA)

总部: 赞比亚卢萨卡。

成员: 该分区的 20 个国家。

网址: www.comesa.int

电子信箱: comesa@comesa.int

南部非洲发展共同体 (SADC)

成立: 1992 年。

取代: 1980 年成立的南部非洲发展协调会议 (SADCC)。

总部: 博茨瓦纳哈博罗内。

成员: 安哥拉、博茨瓦纳、刚果民主共和国、莱索托、马拉维、毛里求斯、莫桑比克、纳米比亚、南非、塞舌尔、斯威士兰、坦桑尼亚联合共和国、赞比亚、津巴布韦。

网址: www.sadc.int

电子信箱: registry@sadc.int

南部非洲运输和交通委员会 (SATCC)

成立: 1980 年作为南部非洲发展协调会议的一个部门委员会, 成员与南部非洲发展协调会议相同。

总部: 莫桑比克马布陀。

网址: www.satcc.org

电子信箱: director@satcc.org

西非经济共同体 (CEAO)

成立: 1994 年。

取代: 1959 年成立的西非经济共同体 (CEAO)。

总部: 布基纳法索瓦加杜古。

成员: 贝宁、布基纳法索、科特迪瓦、几内亚比绍、马里、尼日尔、塞内加尔、多哥。

东南亚国家联盟自由贸易区 (AFTA)

东南亚国家联盟成员国之间的地区性贸易协定。

正在考虑成立一个称为东亚经济决策委员会 (EAEC) 的更大的地区性集团, 包括所有东南亚国家联盟的成员国、中国、日本和其他一些亚洲国家。

网址: www.aseansec.org

电子信箱: afta@asean.org

亚太经济合作组织 (APEC)

成立: 1989 年。

成员: 澳大利亚、文莱达鲁萨兰国、加拿大、智利、中国、印度尼西亚、日本、马来西亚、墨西哥、新西兰、巴布亚新几内亚、秘鲁、菲律宾、大韩民国、俄罗斯联邦、新加坡、泰国、美国、越南和两个非国家成员即中国台北和中国香港。

网址: www.apecsec.org.sg

电子信箱: info@mail.apecsec.org.sg

东南亚国家联盟 (ASEAN)

成立: 1967 年。

总部: 印度尼西亚雅加达。

成员: 文莱达鲁萨兰国、柬埔寨、印度尼西亚、老挝人民民主共和国、马来西亚、缅甸、菲律宾、新加坡、泰国、越南。

网址: www.aseansec.org

电子信箱: termsak@aseansec.org

亚洲及太平洋经济社会委员会 (ESCAP)

联合国地区机构。

成立: 1947 年。

总部: 泰国曼谷。

成员: 该地区 38 个国家的政府, 但不包括属于西亚经济和社会委员会的某些西亚国家 (见正式的跨地区性团体)。

网址: www.unescap.org

电子信箱: webmaster@unescap.org

太平洋共同体

成立: 1947 年。

前名称：南太平洋委员会 (SPC)
总部：新喀里多尼亚努美阿。
成员：该分区的 27 个国家/领土。
网址：www.spc.org.nc
电子信箱：spc@spc.int

成立：1947 年。
总部：瑞士日内瓦。
成员：该地区的 55 个国家。
网址：www.unece.org
电子信箱：infor.ece@unece.org

南亚地区合作协会 (SAARC)

成立：1985 年。
总部：尼泊尔加德满都。
成员：孟加拉、不丹、印度、马尔代夫、尼泊尔、巴基斯坦、斯里兰卡。
网址：www.saarc-sec.org
电子信箱：saarc@saarc-sec.org

欧洲经济区 (EEA)

《欧洲经济区协定》将 15 个欧盟成员国和三个欧洲自由贸易协会国家 (冰岛、列支敦士登和挪威) 联合成一个单一的市场，由便利于货物、资金、服务和人员自由流动的相同基本规则和竞争规则加以管理。

南太平洋论坛

成立：1972 年。
前名称：南太平洋经济合作局 (SPEC)
总部：斐济苏瓦。
成员：该分区的 16 个国家/领土。
网址：www.forumsec.org.fj
电子信箱：info@forumsec.org.fj

欧洲联盟 (EU)

一个唯一以条约为基础的体制框架，用于确定和管理其 15 个欧洲成员国 (预计到 2004 年将扩大到 25 个) 之间的经济和政治合作。

欧盟的起源可追溯到 1950 年 5 月 9 日，时任法国外交部长的罗伯特·舒曼提议将欧洲煤炭和钢铁生产置于一个共同当局的管理之下。基于这一想法，六个欧洲国家 (比利时、法国、德意志联邦共和国、意大利、卢森堡和荷兰) 于 1951 年 4 月 18 日成立了欧洲煤炭和钢铁共同体 (ECSC) 并将其部分主权利交给该共同体。该共同体的成功促使这六个国家根据 1957 年 3 月 25 日签署的《罗马条约》成立了欧洲原子能共同体 (EAEC 或 EURATOM) 以进一步发展用于和平目的的核能，以及欧洲经济共同体 (EEC) 以便将各国家市场合并成一个单一市场。这三个实体在 1967 年被集体称为欧洲共同体，根据 1965 年 4 月 8 日签署的条约，该共同体的各机构都并入了占主导地位的欧洲经济共同体。联合王国、爱尔兰和丹麦于 1973 年，希腊于 1981 年，西班牙和葡萄牙于 1986 年，奥地利、芬兰和瑞典于 1995 年分别加入该共同体，还有十个东欧国家预计于 2004 年加入其中。

欧 洲

中欧精神 (CEI)

一个成立于 1989 年的政府间论坛，用于在 17 个中欧和东欧国家及欧洲复兴开发银行 (EBRD) 之间开展对话与合作。
网址：www.ceinet.org
电子信箱：cei-es@cei-es.org

欧洲委员会 (CE)

成立：1949 年
总部：法国斯特拉斯堡。对建立欧洲民用航空会议 (ECAC) 发挥了作用。欧洲委员会会议大会是其主要的立法机构。
网址：www.coe.int
电子信箱：webmaster@coe.int

欧洲经济委员会 (ECE)

联合国地区机构。

1993 年 11 月 1 日生效的《欧洲联盟条约》(亦称为《马斯特里赫特条约》) 大大改变了创立条约，成立了欧洲联盟 (EU)。欧洲共同体的三个创立条约现在组建了欧洲共同体 (EC)，它是欧

盟的三个部分之一，其他部分是共同的外交和安全政策 (CFSP) 及司法和国内事务 (JHA)，后两者通过政府间合作而不是共同体的机构来运作。《马斯特里赫特条约》还批准正式成立了于1999年1月1日推出欧洲货币的经济和货币同盟 (EMU)。该条约还成立了欧洲中央银行。

欧共同体有五个主要机构，每一机构都有具体任务：

欧盟委员会由20名委员组成，负责提出政策和立法，确保条约条款和共同体决定得到执行并由一个行政机构加以支持，该机构下分23个称为总司 (DG) 的行政部门。参与航空运输事务最多的是 DG VII (运输)、DG IV (竞争) 和 DG XI (环境、消费者保护和核安全)。立法草案通常在一个或多个总司内制定，然后提交委员会批准。委员会代表欧共同体出席国际民航组织的会议。

立法提案一旦被委员会批准，将提交给欧盟理事会，该理事会是由各成员国的部长 (根据所讨论的主题而变化) 组成的决策机构，它除其他以外行使立法权力，协调经济政策和缔结国际协定。由理事会通过的提案通常以理事会条例和理事会指令的形式出现，前者直接适用于各成员国和/或其他实体，后者规定出强制性目标，供各成员国通过管理加以实现。委员会如果已就某些主题被授予必要的权力，其本身也可以颁布委员会条例，直接适用于各成员国和/或其他实体，而无需经过上述程序。

第三个主要机构是欧洲议会 (EP)，其626名成员由欧盟公民直接选举产生，它充当重要问题的公共论坛，与理事会分担有限的立法和预算职责，并对委员会实施民主监督。

其他两个此类机构是欧洲法院 (ECJ) 和欧洲审计法院 (ECA)。前者由15名法官组成并由9名检察长协助，它负责对欧盟法律进行解释；后者由15名指定的成员组成，负责监督欧洲的财政。

理事会还有两个咨询机构：经济和社会委员会 (ECS) 和地区委员会 (COR)。前者由代表着雇员、农民、消费者和其他此类群体并对经济和社会问题发表意见的222名成员组成；后者也有222名成员，但代表着就地区政策、环境和教育问题发表意见的地方和地区当局。

网址：www.europa.eu.int

欧洲自由贸易协会 (EFTA)

成立：根据《斯德哥尔摩公约》成立于1960年。

总部：瑞士日内瓦。

成员：奥地利、芬兰、冰岛、列支敦士登、挪威、瑞典、瑞士。

网址：www.efta.int

电子信箱：efta-mailbox@efta.int

北欧理事会 (NC)

成立：1952年。

总部：瑞典斯德哥尔摩。

成员：丹麦、芬兰、冰岛、挪威、瑞典和三个自治领土 (阿兰群岛、法罗岛、格陵兰)。

网址：www.norden.org

电子信箱：nordisk-rad@nordisk-rad.dk

欧洲单一市场

一个保证货物、人员、服务和资金可在欧洲成员国之间自由流动的统一的经济区。欧盟的航空运输单一市场是以一个由三个“自由化一揽子计划”构成的分阶段实施的方案为基础的，其中最后一个自由化一揽子计划是1993年1月1日生效的。曾为进入共同体内航线规定了一个过渡期，该目标已于1997年4月1日实现。关于航空运输自由化的共同体政策涵盖四个主要方面：市场进入、资金管理、运价和公司经营许可证的颁发。

拉丁美洲和加勒比地区

安第斯共同体

成立：根据《卡塔赫纳协定》成立于1969年。

总部：秘鲁利马。

成员：玻利维亚、哥伦比亚、厄瓜多尔、秘鲁、

委内瑞拉 (见《卡塔赫纳协定委员会第 297 号决定》, 该决定确定了本手册第 3.2 章中所述的《安第斯条约》成员国的一项“开放天空”的航空运输政策。)

网址: www.comunidadandina.org

电子信箱: contacto@comunidadandina.org

加勒比共同体和共同市场 (CARICOM)

成立: 根据《查瓜拉马斯条约》成立于 1973 年。

总部: 圭亚那乔治敦。

成员: 安提瓜和巴布达、巴哈马、巴巴多斯、伯利兹、多米尼加、格林纳达、圭亚那、牙买加、蒙塞拉特、圣基茨和尼维斯、圣卢西亚、圣文森特和格林纳丁斯、苏里南、特立尼达和多巴哥。准成员有英属维尔京群岛、海地、特克斯和凯科斯群岛。

网址: www.caricom.org

电子信箱: indrad@caricom.org

中美洲共同市场 (CACM)

成立: 1960 年。

总部: 危地马拉危地马拉城。

成员: 哥斯达黎加、萨尔瓦多、危地马拉、洪都拉斯、尼加拉瓜。该集团于 1992 年与墨西哥签订了一项自由贸易框架协议。

拉丁美洲和加勒比经济委员会 (ECLAC)

联合国地区机构。

成立: 1948 年。

总部: 智利圣地亚哥。

成员: 该地区的 41 个国家。

网址: www.eclac.org

电子信箱: info@eclac.org

拉丁美洲经济体系 (SELA)

成立: 1975 年。

总部: 委内瑞拉加拉加斯。

成员: 拉丁美洲的 28 个国家。

网址: www.sela.org

电子信箱: difusion@sela.org

拉丁美洲一体化协会 (LAIA)

成立: 根据《蒙得维的亚条约》成立于 1980 年。

总部: 乌拉圭蒙得维的亚。

成员: 阿根廷、玻利维亚、巴西、智利、哥伦比亚、古巴、厄瓜多尔、墨西哥、巴拉圭、秘鲁、乌拉圭、委内瑞拉。

网址: www.aladi.org

电子信箱: sgaladi@aladi.org

中美洲一体化体系

成立: 1951 年, 时为中美洲国家组织 (OCAS)。

总部: 萨尔瓦多圣萨尔瓦多。

成员: 哥斯达黎加、萨尔瓦多、危地马拉、洪都拉斯、尼加拉瓜。

东加勒比国家组织 (OECS)

成立: 1981 年。

总部: 圣卢西亚卡斯特里。

成员: 安圭拉、安提瓜和巴布达、多米尼加、格林纳达、蒙塞拉特、圣基茨和尼维斯、圣卢西亚、圣文森特和格林纳丁斯、英属维尔京群岛。

网址: www.oecs.org

电子信箱: oesec@oecs.org

中美洲经济一体化总条约常驻秘书处 (SIECA)

成立: 1960 年。

总部: 危地马拉危地马拉城。

成员: 伯利兹、哥斯达黎加、萨尔瓦多、危地马拉、洪都拉斯、尼加拉瓜、巴拿马。

网址: www.sieca.org.gt

南锥共同市场 (MERCOSUR)

成立: 根据《南锥共同市场条约》成立于 1990 年。

总部: 乌拉圭蒙得维的亚。

成员: 阿根廷、巴西、巴拉圭、乌拉圭。

准成员: 玻利维亚。

中 东

海湾阿拉伯国家合作理事会 (GCC) (亦称为海湾合作理事会)

成立: 1981 年。

总部: 沙特阿拉伯利雅得。

成员：巴林、阿曼、科威特、卡塔尔、沙特阿拉伯、阿拉伯联合酋长国。

网址：www.gcc-sg.org

北美洲

北美洲自由贸易协定(NAFTA)

成立：1994年。

成员：加拿大、墨西哥、美国。

网址：www.nafta-sec-alena.org

电子信箱：webmaster@nafta-sec-alena.org

跨地区正式集团

非洲、加勒比和太平洋国家集团 (ACP 集团)

成立：根据《洛美公约》成立于1975年。

总部：比利时布鲁塞尔。

成员：78个发展中国家通过该团体与欧洲共同体相联系。

网址：www.acpsec.org

电子信箱：info@acpsec.org

阿拉伯共同市场 (ACM)

成立：1964年。

总部：约旦安曼。

成员：埃及、伊拉克、约旦、阿拉伯利比亚民众国、毛里塔尼亚、阿拉伯叙利亚共和国、也门。

西亚经济和社会委员会 (ESCWA)

联合国地区机构。

成立：1973年。

总部：黎巴嫩贝鲁特。

成员：巴林、埃及、伊拉克、约旦、科威特、黎巴嫩、阿曼、巴勒斯坦、卡塔尔、沙特阿拉伯、阿拉伯叙利亚共和国、阿拉伯联合酋长国、也门。

网址：www.escwa.org.lb

电子信箱：webmaster-escwa@un.org

经济合作组织 (ECO)

成立：根据《伊兹密尔条约》成立于1984年。

总部：伊朗伊斯兰共和国德黑兰。

原始成员：伊朗伊斯兰共和国、巴基斯坦、土耳其。1992年扩大后包括阿富汗、阿塞拜疆、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦、土库曼斯坦、乌兹别克斯坦。

网址：www.ecosecretariat.org

电子信箱：registry@ecosecretariat.org

阿拉伯国家联盟 (LAS)

成立：1945年。

总部：埃及开罗。

成员：22个阿拉伯国家。阿拉伯运输部长理事会处理民用航空事务。

网址：www.leagueofarabstates.org

美洲国家组织 (OAS)

成立：1890年，时为美洲共和国国际联盟，1910年成为泛美联盟，1948年成为美洲国家组织。

总部：美国华盛顿。

成员：35个北美和南美及加勒比国家。

网址：www.oas.org

电子信箱：svillagran@oas.org

跨地区非正式集团

八国集团 (G-8)

主要工业国集团。前为七国集团 (G-7) 直至俄罗斯联邦加入。

成员：加拿大、法国、德国、意大利、日本、俄罗斯联邦、英国、美国。

七十七国集团 (G-77)

为在联合国贸易和发展理事会宣传其国际贸易和发展方面的观点而组织起来的发展中国家集团。

成员：133个国家 (最初成立时为77个国家)。

网址：www.g77.org

电子信箱：g77off@unmail.org

巴黎俱乐部

债权政府的官员在收债和免债政策方面进行合作的一个论坛。集团的组成通常视具体涉及的债权国和债务国而定。“俱乐部”设在法国，由法国财

政部管理。

电子信箱：webmaster@clubdeparis.org

网址：www.clubdeparis.org

第 3.8 章

国际航空运输协会 (IATA)

国际航空运输协会 (IATA —— 国际航协) 是 1945 年建立的世界性定期航班航空公司的非政府组织, 目的在于促进安全、正常和经济的航空运输, 为航空运输企业之间开展协作提供途径以及与国际民航组织、其他国际组织和地区航空公司协会进行合作 (网址: www.iata.org)。国际航协共有两个总部 (一个在蒙特利尔, 另一个在日内瓦) 和 90 多个地区办事处。

国际航协的会籍向获得执照的任何提供国际航班的经营性公司开放。国际航协正式会员向直接从事国际经营的航空公司开放, 而国际航协准会员资格向国内航空公司开放。国际航协现有 270 多家会员航空公司。

本章第一节阐述国际航协组织结构的主要部门。

第二节介绍国际航协的运输会议结构。

第三节对国际航协运输会议内部多边运价协调的程序给予简要说明。最后一节阐述各式各样的同业公会活动 (第二节中介绍的程序会议除外)。

国际航协组织结构的主要部门

国际航协年度大会 (AGM) 是该协会的最高权力机构。所有正式会员在决定中都有平等的一票。该大会作为“世界航空运输峰会”每年召开一次, 以确认其作为在最高层讨论重要问题的主要的全行业论坛的地位。

国际航协理事会 (BG) 由会员航空公司选举的首席执行官组成, 掌握全年的政策方向。

国际航协特别委员会经执行委员会批准不时成立, 以便就行业特别关注的问题提出建议。在受特别委托时还间或成立诸如小组委员会、全体委员会、专家小组和工作小组等其他机构。

四个国际航协常设委员会 (财务、行业事务、运营

和货运) 由各会员航空公司提名的专家组成。国际航协行业事务委员会 (IAC) 就有关国际航空运输的所有商务事务向理事会和理事长提供咨询并监督运输会议的工作 (如随后两节中所做的介绍)。

国际航协秘书处由以理事长和首席执行官为首的一组职员组成, 负责为大会和委员会的会议和各种运输会议提供支助, 并为会员航空公司和其他机构行使若干职能和提供各种服务。这些职能和服务的一些方面将在本章最后一节中加以阐述。

国际航协运输会议结构

国际航协运输会议结构由程序会议和运价协调会议组成, 受运输会议运作规定的制约。这些规定规定了经各国政府批准的各会议的工作范围。

国际航协程序会议结构负责协调商业做法 (一种同业公会活动) 并且包括:

- 国际航协旅客服务会议 (PSC), 该会议就包括旅客手续办理和行李交运、文件、程序、规则和条例、订座、出票、时刻表和自动化标准的旅客服务采取行动;
- 国际航协旅客代理会议 (PAConf), 该会议就航空公司和指定的旅客销售代理人以及其他中间人之间的关系 (但不包括报酬水平) 采取行动;
- 国际航协货运服务会议 (CSC) 该会议就通过程序、数据交换和系统的标准化便利和改善航空货物的处理采取行动;
- 国际航协货运代理会议 (CAConf), 该会议就航空公司和从事销售和/或处理国际航空货物中间人之间的关系 (但不包括报酬水平) 采取

行动。

运价协调程序

国际航协运价协调会议 (TC) 结构主持运价谈判 (一种选择性的参与活动) 并且包括:

- 国际航协旅客运价协调会议 (PTC), 该会议负责制定旅客运价和有关的条件;
- 国际航协货物运价协调会议 (CTC), 该会议负责制定货物运价和有关的条件。

国际航协旅客运价协调会议和国际航协货物运价协调会议都包括若干个以三个地理会议区为基础的区域会议:

- 一区包括所有北美和南美大陆及与之毗连的岛屿, 格陵兰、百慕大、西印度群岛和加勒比海群岛、夏威夷群岛 (包括中途岛和帕尔迈拉);
- 二区包括欧洲全部 (包括俄罗斯联邦在欧洲的部分) 和与之毗连的岛屿, 冰岛、亚速尔群岛、非洲全部和与之毗连的岛屿、阿森松岛和地处伊朗伊斯兰共和国西部并包括其在内的亚洲部分;
- 三区包括除二区已包括部分的亚洲全部和与之毗连的岛屿, 东印度群岛的全部、澳大利亚、新西兰和与之毗连的岛屿, 以及除一区所包括地区之外的所有的太平洋岛屿。

区域会议 TC1、TC2 和 TC3 负责确定一区、二区和三区内的运价。区域会议 TC12、TC23、TC31 和 TC123 分别负责确定一区和二区之间、二区和三区之间、三区和一区之间的运价以及涉及所有三个区域的运价。每一区域会议进一步分为所谓的分区会议, 分区会议以上述三个区域以内和之间的分区为基础。

除了区域/分区会议以外, 还有国际航协旅客运价协调会议和国际航协货物运价协调会议的合成会议, 涉及运价水平和条件的全球特征, 如客运价/货运价构成和货币规则、服务条件、免费行李额和收费, 以及报酬水平等。

国际航协运价协调程序是为了制定和通过提交政府批准的协定 (以决议形式), 在参与航空公司之间就客运价和货运价的水平与条件进行谈判的程序。

一个运价协调会议的成员, 即一个已经选择参加旅客和/或货物运价协调的航空公司自动成为其根据第三和第四种自由业务权经营航班的每一区域会议 (和分区会议) 的具有投票权的成员。一个运价协调会议的成员也可以选择成为根据第五种自由业务权经营航班的任何地区/分区会议的具有投票权的成员。此外, 如果一个运价协调会议成员不在该区经营, 但却作为一个投票成员在一组合区内经营, 它可以选择成为 TC12、TC23、TC31 和 TC123 的具有投票权的成员, 例如仅在 TC2 经营的一个具有投票权的成员, 可以选择成为 TC12、TC23 和 TC123 的 (但不能成为 TC31 的) 具有投票权的成员。

运价协调会议每两年必须至少召开一次会议并提前 90 天通知, 但实际上在市场较为稳定的区域, 旅客区域/分区会议的多数会议都是每年召开一次。旅客运价变化迅速的区域可能需要每年召开多达三次会议。合成会议通常每年召开一次。根据需要可以临时通知 (最短提前 15 天) 召开全球的或区域的特别会议, 讨论与运价相关的紧急问题。

运价协调会议召开的每一次会议原则上均以在全会基础上就运价总体水平和具体的运价提案达成一致为目的。一旦达成一致, 所达成的协议则适用于所有的会议成员, 无论它是否出席会议。

会议的所有协议必须全票通过。但是如不能取得全会协议, 可以达成“分区”协议和/或“有限”协议 (就参加协议的运价协调会议成员和/或协议包括的国家而言有限的), 以满足在有关区域经营航班的运价协调会议成员的特殊需要。

会议结束时, 主席将向与会的运价协调会议成员提出一项一揽子提案, 包括以决议草案文件 (Res. Docs.) 的形式表示的对规则/条件的修改, 以及以决议附件形式表示的对旅客运价/货物运价水平/结构的修改。一揽子提案将阐明每一运价协调会议成员直至最后表决时的立

场,并反映所有协议和在会议期间临时达成的任何妥协。一揽子提案一经通过,即变为**决议**,这些决议连同会议记录、旅客运价表和/或货物运价表以及反映协议的备忘录将一并分发给运价协调会议成员并提交各国政府批准。一揽子提案如未获通过,该会议区或任何有关分区则成为一个**开放区**,即没有正式的国际航协协议的区域。

会议上达成一致的决议由会议指定一个申报期限。运价协调会议的每一成员决定哪些决议必须同在该期限内对其采取行动的要求一起提交给自己的政府当局。运价协调会议成员必须将其当局正进行考虑的任何行动、计划的行动或延期的情况通知国际航协。国际航协则将政府批准情况通知运价协调会议成员。当收到所有已知和必要的政府批准之后,国际航协将宣布该协议生效,运价协调会议成员便可对其加以实施。

运价协调会议成员可通过如下方式改变运价协调会议召开的各次会议之间达成的现有协议:

- 运用会议通过的特定程序推出“创新式”客货运价而不必影响有关区域的某一客货运价协议;和/或
- 将一运价方案发送出去,供所有具有投票权的有关运价协调会议成员考虑以邮件方式进行投票,如果无反对票,则可宣布该方案已获通过。

同业公会活动

与类似组织一样,国际航协也组织所有会员航空公司都参加的同业公会活动。除了运价协调(不是同业公会活动)和上文所述的程序会议之外,国际航协从事三种截然不同的同业公会活动:

- 某些核心职能,包括代表本行业、政府和消费者关系、技术活动、法律支持和行业自动化;

- 各类其他行业协调活动,包括简化手续和防止诈骗;
- 许多自筹资金服务,诸如出版、财务服务、委托代理、航空培训、收入管理计划和专题讨论会。

国际航协活动中有关航空运输管理方面最为引人注目的服务项目有:

- **国际航协班期时刻会议**,每年举行两次,由航空公司协调班期时刻和机场航班起降时刻(分配给一航空器的起飞或降落的具体时间);
- **开账结算系统 (BSP)**,为对航空公司及其客运代理人之间的账目进行计算机处理提供条件;
- **货运账目结算系统 (CASS)**,为对航空公司及其货运代理人之间的账目进行计算机处理提供条件;
- **清算局**,包括比例分摊服务并使航空公司和供应商能在一个地点结算相互之间的借贷,以此将在世界范围内所需的实际资金过户减少到最低限度;
- **国际航协/国际航空电协行李查询 (BAGTRAC) 系统**,找回丢失或错运的交运行李;
- **多边联运业务协议 (MITA)**,即一项涉及旅客客票和货运单的填发及接受彼此的旅客、行李和货物的有法律约束力的协议。

国际航协还通过**管理、商务和运输电子数据交换网 (EDIFACT)**为航空公司及其业务伙伴之间进行旅客、货物、燃油帐单和燃油供给信息的交换制定报文格式。最近,国际航协和国际航空电协联合在一起,通过使用管理、商务和运输电子数据交换网发送电文,为航空公司之间提供连接,以方便电子票在联运环境中的使用。

第 3.9 章

非政府组织

除政府间的组织之外，还有许许多多世界性、地区性和跨地区性的非政府组织。其中一些此类组织不时地，或反复在某些情况下，寻求直接或间接地对政府的国际航空运输管理产生影响。许多组织的此类具有代表性的做法是公开地或通过政府机构和政府间部门的交谈（和参加其各种会议），汇集其成员在有关国际航空运输事务方面共同的想法并发表这种看法。另一些组织则承担或赞助可以渗入或影响那些实施国际航空运输管理的人员的研究。这些组织对航空运输问题，有别于对其他问题，其重视程度各不相同。

本章介绍许多可能影响航空运输管理的非政府组织。下列清单并非详尽无遗。

本章的第一节介绍航空承运人组织（在第 3.8 章中另行介绍的国际航空运输协会（IATA）除外）。

第二节介绍其他航空组织。

最后一节介绍其他与航空运输有关的组织。

航空承运人组织

非洲航空公司协会（AFRAA）

成立：1968 年。

总部：肯尼亚内罗毕。

成员：非统组织（OAU）成员国所拥有的或非统组织国家的国民所控制的航空承运人。

网址：www.afraa.org

电子信箱：afraa@africanonline.co.ke

航空包机承运人协会（ACCA）

成立：1971 年。

成员：国际航协航空公司的附属公司或子公司设在欧洲的非定期经营人。

美洲航空运输协会（ATA）

成立：1936 年。

总部：美国华盛顿。

成员：22 个美国的主要航空公司和 5 个作为准成员的非美国航空公司。

阿拉伯航空承运人组织（AACO）

成立：阿拉伯国家联盟于 1965 年主持成立。

总部：黎巴嫩贝鲁特。

成员：阿盟成员国的航空公司。

网址：www.aaco.org

电子信箱：info@aaco.org

亚太航空公司协会（AAPA）

成立：1966 年，时为东方航空公司研究局，1970 年改为东方航空公司协会（OAA）。

总部：马来西亚吉隆坡。

成员：17 个该地区的定期航班国际航空公司。

网址：www.aapairlines.org

电子信箱：aapahdq@aapa.org.my

拉丁美洲国际航空运输公司协会（AITAL）

成立：1980 年。

总部：哥伦比亚波哥大。

成员：设在拉丁美洲的航空公司。

网址：www.aital.org

电子信箱：contactenos@aital.org

国际航空运输公司协会（ATAF）

成立：1950 年。

总部：法国巴黎。

成员：总部设在讲法语的非洲国家的 16 个航空公司、法国和海外属地。

电子信箱：ataf@wanadoo.fr

欧洲航空公司协会（AEA）

成立：作为欧洲航空公司研究局（EARB）成立于 1954 年。

总部：比利时布鲁塞尔。
 成员：欧洲各主要定期航班航空公司。
 网址：www.aea.be
 电子邮件：aea.secretariat@aea.be

南太平洋航空公司协会 (ASPA)

成立：1979 年。
 总部：斐济纳迪。
 成员：15 个国家和领土的 16 个地区航空公司、2 个准成员和 18 个行业供应商。

欧洲地区航空公司协会 (ERA)

成立：1980 年。
 总部：英国乔伯姆。
 成员：大约 70 个航空公司和 160 个准成员和附属成员，包括地区机场、航空器和发动机制造商以及航空电子设备供应商和服务提供商。
 网址：www.eraa.org
 电子信箱：info@eraa.org

国际航空承运人协会 (IACA)

成立：1971 年。
 总部：比利时布鲁塞尔。
 成员：经营非定期航班的航空承运人。
 网址：www.iaca.be
 电子信箱：iaca.hq@iaca.be

其他航空组织

机场国际理事会 (ACI)

原为机场协会国际理事会 (AACI)，为原机场经营人国际理事会 (AOCI) 和原国际民用机场协会 (ICAA) 的一个联合会。
 成立：1991 年。
 总部：瑞士日内瓦。
 成员：110 多个国家的 400 多个国际机场、机场当局和国内机场协会。
 网址：www.airports.org
 电子信箱：info@airports.org

国际公务航空理事会 (IBAC)

成立：1981 年。
 总部：加拿大蒙特利尔。
 成员：20 多个国家和领土的公务航空公司。
 网址：www.ibac.org
 电子信箱：info@ibac.org

航空器所有人和驾驶员协会国际理事会 (IAOPA)

成立：1964 年。
 总部：美国马里兰弗雷德里克。
 成员：代表 53 个国家 40 万名驾驶员的全国通用航空组织。
 网址：www.iaopa.org
 电子信箱：iaopa@aopa.org

航空公司驾驶员协会国际联合会 (IFALPA)

成立：1948 年。
 总部：英国萨里。
 成员：70 多个国家和领土的全国航空公司驾驶员协会。
 网址：www.ifalpa.org
 电子信箱：globalpilot@ifalpa.org

其他与航空运输有关的组织

国际消费者，原称国际消费者工会组织 (IOCU)

成立：1960 年。
 总部：英国伦敦。
 成员：消费者协会、政府出资的消费者理事会、劳动工会和类似团体。
 网址：www.consumersinternational.org
 电子信箱：consint@consint.org

欧洲航空运输用户代表联合会 (FATURE)

成立：1983 年，时为欧洲共同体航空运输用户代表联合会。
 总部：法国巴黎。
 成员：欧洲共同体的各类使用人组织。

国际法学会 (IDI)

成立：1873 年。

总部：瑞士日内瓦。

成员：49个国家的与包括航空运输研究在内的国际法有关的个人和全国协会。

电子信箱：gerardi@hei.unige.ch

航空运输学会 (ITA)

成立：1954年。

总部：法国巴黎。

成员：70多个国家的与航空运输研究有关的个人和全国性组织。

网址：www.ita-paris.com

电子信箱：contact@ita-paris.com

国际公务旅行协会 (IBTA)

总部：比利时布鲁塞尔。

成员：工商企业旅行服务欧洲国家公务旅行联盟。

网址：www.ibta.com

电子信箱：info@ibta.com

国际商会 (ICC)

成立：1920年。

总部：法国巴黎。

成员：代表50多个国家的商业、工业、运输业和金融行业的全国性委员会。

网址：www.iccwbo.org

电子信箱：webmaster@iccwbo.org

货物运送人协会国际联盟 (FIATA)

成立：作为运送人组织国际联盟成立于1926年。

总部：瑞士苏黎世。

成员：大约90个国家和领土的货物运送人协会。

网址：www.fiata.com

电子信箱：info@fiata.com

旅游经营人国际联盟 (IFTTO)

成立：1970年。

总部：英国刘易斯。

成员：旅游经营人全国性协会。

航空公司旅客协会国际基金会 (IFAPA)

成立：1985年。

总部：瑞士日内瓦。

成员：航空公司旅客协会。

国际法协会 (ILA)

成立：1873年。

总部：英国伦敦。

成员：与国际法包括航空法有关的个人和国家协会。

网址：www.ila-hq.org

电子信箱：info@ila-hq.org

运输工人国际联合会 (ITF)

成立：作为船舶、码头和河流工人国际联合会成立于1896年。

总部：英国伦敦。

成员：80多个国家和领土的国家运输工人工会。

网址：www.itf.org.uk

电子信箱：mail@itf.org.uk

亚太旅行协会 (PATA)

成立：1951年。

总部：泰国曼谷。

成员：政府、航空公司、旅行社、旅馆。

网址：www.pata.org

电子信箱：patabkk@pata.th.com

国际航空电信学会 (SITA)

成立：1949年。

总部：法国巴黎。

成员：400多家航空公司和航空运输相关组织（包括电信和信息处理服务）。

网址：www.sita.int

电子信箱：info@sita.int

旅游社协会全球联合会 (UFTAA)

成立：1966年。

总部：摩纳哥。

成员：代表80多个国家和领土的5万多旅行社的国家协会。

网址：www.uftaa.com

电子信箱：uftaamc@tekworld.mc

世界旅游理事会 (WTTC)

总部：比利时布鲁塞尔。

成员：由旅游行业各个方面，包括运输、旅馆、
餐饮、娱乐、文化和旅游服务的大约 40 位首席执

行官组成。

网址：www.wttc.org

电子信箱：enquiries@wttc.org

第四部分 管理内容

第 4.0 章

管理内容介绍

管理内容在《前言》中界定为“置于管理之下的特定事项（诸如市场准入、定价和运力）”。手册的第四部分论述构成国际航空运输经济领域内管理内容的事项。航空运输管理人员在全部三种管理，即国家、双边和多边的层面上，面对的都是这些管理内容事项。虽然这些事项彼此不同，但由于它们的相互关系，实际上很少将它们孤立地来处理。

第 4.1 章采取一种搭积木的方式介绍和说明三种基本的市场准入权利，即航线、经营和业务权利，它们都是国际航空运输管理方面最为重要的内容。本章还就所谓的“第六种自由”对市场准入进行讨论。

运力问题，航空运输管理方面的一项重要内容，在第 4.2 章中阐述。该章描述政府对航空承运人运力管理的介入、航空承运人对运力管理的认识。

航空承运人运价，经济管理中的另一项主要内容，在第 4.3 章中进行讨论。对有关运价的条件、运价的不同种类和特征及调节运价的方法，以及一些关键性的运价问题进行了讨论。

第 4.4 章讨论航空承运人的所有权和控制权。由于全球化、自由化和私有化（经常涉及到对航空承运人的跨国投资）给航空公司行业带来的变化，这一问题近来引发了人们极大的兴趣。该章介绍了国家指定和授权航空公司的传统标准，以及使用这些标准的基本理由和某些

例外，还简要地讨论了外国对航空承运人投资所涉问题。最后，研究了航空承运人所有权和控制权的自由化问题。

第 4.5 章叙述的是在航空运输中日渐重要的航空货运，介绍航空货运的特点和如何管理航空货运服务。

第 4.6 章阐述非定期航班的问题，说明决定非定期航班不同于定期航班的种种特征，阐明多种国际非定期营运并讨论政府如何管理这些非定期航班。

第 4.7 章专门讨论航空公司的商务活动（有时称为“做生意”的问题），在国外提供国际航空服务中，这些活动会极为重要。本章介绍的活动是货币兑换和收益汇款、雇用非本国人员、国际航空运输的销售和推销、航空公司产品分销和电子商务及航空器租赁。在某些情况下，航空承运人和国家可能将其视为与市场准入、运力和运价三大管理因素同样重要。

第 4.8 章介绍航空公司三大合作活动，即航空公司联盟、代码共享和特许经营，并讨论其管理所涉问题。

第 4.9 章专门探讨航空乘客问题。讨论乘客的权利、较新课题——不循规或扰乱性旅客问题，以及证件不妥的旅客问题。

第 4.10 章论述与机场有关的事项，包括地面服务、国际机场航班起降时刻分配和机场私营化问题。

第 4.1 章

基本的市场准入

在任何两地之间的航空运输市场由在该两地之间的商业航班上流动或可能流动的实际和潜在的人员和物资业务构成。国际航空运输市场按上下层次可以分为四类：**城市对市场**，即连接两个城市的航线（例如纽约—伦敦）；**国家对市场**，由连接两个国家的所有城市对城市的航线组成（例如美国—英国）；**地区对地区市场**，包括连接两个地区的所有航线（例如北美—欧洲，亦称之为北大西洋市场）；和**全球市场**即包括由航空公司行业在世界上经营的所有地点。定期航班可能在每个航班上会承运在许多城市对市场流动的业务，非定期航班虽非总是但通常在每个航班上经营一个单一的城市对市场。

任何特定的一家或几家航空承运人的**航空运输市场准入权**即有关政府当局授予/批准的（本章指明和讨论的）基本权利（和任何附带条件及限制）与包括产品经销的权利等附属权利的性质和程度。任何特定的一家或几家航空承运人对**航空运输市场渗透**即实际运用准入权获取和承运业务的程度。权利可能受到许多限制（本章范围之外），诸如航程和业载限制、机场拥挤和分配系统问题。

只有当一航空承运人为一国家的承运人时通常才能进入该国的国内航空运输市场（有相对少的例外情况），并且通常还需办理执照。获准进入国际航空运输市场同样需要在每一有关国家办理执照或申请批准。之所以如此，其原因可以追溯到飞行的原始阶段：当时各国都承认每一国家对其领土之上的空域具有并且可以行使完全的和排他的主权。《芝加哥公约》第 1 条重申了这一原则，并且行使这样的主权通常表现在发放执照或批准手续方面。这样，主要由于经营国际市场需要使用另一国家的领空，外国航空承运人进入此种航空运输市场只能受到与外国实体进入其他服务行业（例如连锁旅店和电信公司）完全不同方式的管理。

国际民航组织缔约国以非定期航班的方式经营商业航空运输服务受《芝加哥公约》第 5 条制约。根据

该条规定，此类国家的外国航空器有权飞入或不降停地飞越国际民航组织任何其他缔约国的领土并做非业务性经停（加油或修理）而不需要事先获准，但被飞越国家有权令其降落。该条还给予装上或卸下业务的特权（即获得进入非定期市场），但必须服从任何发生此种装上或卸下行为所在的国家对此附加其所认为合适的各种规定、条件或限制。在实际操作中，这种附加可能导致关闭开放非定期航班市场或对此加上五花八门的限制，并且在有关国家之间没有协定的情况下，礼让和互惠通常成为单方面管理的基础。

定期国际航班基本按《芝加哥公约》第 6 条进行管理。该条禁止未经有关外国特准或其他许可而从事此种服务。实际上，一个国家以规定的或有时限的执照或许可的形式将此种许可或授权给予外国航空承运人，并且是在该国授予本国航空承运人的航班使用此种市场准入权的基础上方能这样做（绝少例外）。

基本市场准入权是一个国家授予另一个国家，供该另一个国家指定的一家或几家承运人有条件地或有限制地使用权利或特权（通常在国际协定中予以列明），可能包括商定的：航班所飞航线的地理详细说明；关于指定一家或几家航空承运人的具体规定和一家指定空运企业可以如何使用航空器；可以载运的各类业务的具体和/或地理说明。此种权利的总和确定所授予的市场准入权利的程度。

授予市场准入权通常是国家之间以某种协定或协议的方式交换类似的权利，并且常常仅限于定期国际航班。虽然市场准入权基本提供了市场服务机会，但是由于其本身的规定，它也是对进入市场的一种限制。各国因为各种原因限制进入市场，包括为交换权利中实现某种对等，为今后可能的权利交换保留筹码，为避免或减少对其本国承运人竞争的影响，为防止误解需要精确和为发展或照顾某个局部市场（诸如某一特定的城市或国家的某一地区）。涉及到一家航空承运人如何在外国经营

其业务的附带权利，有时也会被各国作为市场准入因素予以对待。这些方面将在本手册的其他章节中分别予以介绍和讨论。

对一个国家的航空承运人的外国投资或进口投资，包括外国航空承运人的投资，即购买对管理决策可能具有某种影响而非控制的股票资产，是获取进入市场的另一途径。还有一种办法是争取设立权，即在一个外国的领土上建立一家航空承运人的自由。两种附加手段在自由化市场作为国家间交换或单方面授予均在有限地使用（另见第 4.4 章）。

本节以搭积木的方式来阐述和说明三种类型的基本市场准入权利。在实际作法上，各国倾向于在航空运输协定的附件、条文、段落和句子中采取相互结合，而非分开处理的办法，有时甚至将其和运力或其他项目混合处理。对于现行使用的许多种类的市场准入条件和限制的处理包容相当广泛；但是，本章无意对市场准入的自由化、其管理的简化，或双边与多边之争等议题进行探讨，也无意探讨在授予基本市场准入方面循序渐进的自由化新概念，即逐步取消管理限制，或一个安全网新概念即在一个国家维持市场参与水平的能力受到明显威胁这种个别例外情况下，某些管理性的安排。

本章的第一节阐明航班沿航线飞行的各种地理说明。随后一节集中谈承运人的指定和此种航线上使用航空器的各种规定。第三节论述航线上可运业务的种类规定。最后一节讨论受到所谓的“第六种自由”影响的市场准入。

航线权利

航线权利是一项市场准入权利，它使一个或几个航班所在的一条或几条航线得以维持和经营，以及批准的地点按顺序得到服务这样一种商定的地理说明，或者是组合的地理说明。一般来讲，航线权利都在国家之间的航空运输或航班协定的航线附件表中规定，附件本身分别列出协定各方一家或几家航空公司使用的一条或几条航线。在以下各示例中，“A”代表航线权利接受国，“C”代表航线权利授予国（通常用于交换类似权利之中）。

描述授予一个国家一条航线权利的最基本的方法是在该国领土内提名一个城市和在权利授予国领土内提名第二个城市，例如：

从 A1 城市至 C1 城市。

这一基本方法并不一定局限于每一个国家的一个单一城市，例如：

从 A1 城市至 C1/C2 城市。

从 A1/A2 城市至 C1 城市。

从 A1/A2 城市至 C1/C2 城市。

一点是授予航线上的一个城市，无论提名与否。这一基本方式能够加以扩展以描绘以下一条航线：

从 A 国的任何一点或数点至 C1 城市。

基本授予的进一步扩展为：

从 A 国的任何一点或数点至 C 国的任何一点或数点。

一中间点是指在权利接受国和权利授予国之外但在其之间的一个点。（在个别例外的情况下，地处航线通道上，但在接受国境内的点可以被视为是中间点。）当授予中所涉国家的领土不毗连，而其他国家的领土和城市处在它们之间时，航线的描述可以包括一个或几个中间点，例如：

从 A1 城市，经 B1 城市，至 C1 城市。

还有许多具体程度不一的其他方式可以表示授予一条航线上的一个或几个中间点，例如：

……经 B1 城市和 X1 城市……

……经 B1 城市、B2 城市和 X1 城市……

……经 B 国……

……经 B 国或 X 国……

……经 B 国和 X 国……

……经一个中间点……

……经两个中间点……

……经一个或数个中间点……

在后三例中，需要之时亦可通过加上某一特定大陆、地区或国家使之更为具体，例如：

……经非洲的一个中间点……

……经欧洲的两个中间点……

……经印度洋的一个或数个中间点……

在一条航线上规定一个或几个中间点，同时还表明航线必须遵循的总的方向。可以含蓄或明确地期望实际经营中所飞航线是一条合理的直接航线（例如例中的“A”和“C”之间），也可以希望规定一个总的航线以排除另一种可能，例如：

……经南太平洋……以排除……

经北太平洋……

……经北极航路……以排除……

经跨太平洋……

……经北大西洋……以排除……

经大西洋中部……

协定双方可以做出总的授权，取代各种具体规定，来经停任何授权航线上的中间点。

一以远点一般是一条航线上距离权利接受国领土比权利授予国领土更远的点（即地处后者以远），并形成航线描述的一部分。例如可在描述 A 国使用的一条基础航线—从 A1 城市，经 B1 城市，至 C1 城市—上增加：

……和至 D1 城市以远。

……和至一（二）（三）点以远。

……和至亚洲的一个或多个点以远。

请注意，最后一例除了列出航线延续的方向之外，将以远点限制在一个单一大陆之内。另请注意，航线上的“以远权”可以简单地表述为：

……以及以远。

允许经营航线的航空承运人选择中间点、变换中间点、省略中间点，或者在使用中变换其顺序也可以产生更大的灵活性。一个变换点的意思是权利接受国从几个列明的或未列明的点中选择一个中间点，一个第二国家的目的地点，或者是一个以远点，该选择需要通知权利授予国（如已经声明仍需经其同意），然后，在今后变换这些点之前，这种选择就可以将其他此类点的航班排除在外。例如：

……和至 X1 城市、X2 城市、Y1 城市、Y2 城市和 Z1 城市中选择的任何两个点以远。

在一传统协定中，授予一国的一条航线最可能始发于权利接受国的领土，大体是沿着一个单一方向，并且能够按从权利接受国始发和以回程航班返回的模式经营（和预期将提供航班）。在一“开放天空”协定中授予一国的一条航线很可能被说成是始于本国领土内或本国领土以近。一条被描绘成仅在一个单一方向上使用的航线非常罕见，如确实如此，可能也只是航空货运航班，并且不是环形结构就是环球性飞行。在其他异常情况下，可能授予一个国家货运灵活性，即一家或多家指定承运人在经营权利授予国和权利接受国以外的点，为装卸国际货物和/或邮件，在中间点和以远点的顺序方面有完全的灵活性。而对于某一航班而言，允许一个列明的点作为中间点或者以远点来经营并非那么不寻常（见表 4.1-1 中的航线 7 示例），在航线总的路线偏离不多时尤其如此。

双边协定中绝大多数航线的表述都采用文句格式，但是不少航线的交换却使用另一种，如表 4.1-1 所示的表格形式。

以近点是所述航线之外的任何点，通常在地理上处于航线始发的一点或几点的“以近”。“以近点”可以是航线权利接受国领土之内的点和/或第三国境内的点。它们通常并不包括在航线说明之中，但也许会有一种明确

或默认的谅解：该任何一种或两种以近点均可以经营（在典型的“开放天空”协定中，关于第三国以近点是明确的）。并且可以当作直达航班来经营和进行广告宣传。另一种谅解是涉及第三国境内点的这类航班可能需要服从某些条件或被禁止。

在授予航线权利方面的其他术语包括：

- 门户或门户点，即权利接受国或权利授予国领土内一个航班的最后始发点/最先抵达点；
- 航线终端或航线终端点，可能是一门户或门户点或一以近点；
- 分终端或分终端点，即在相同航线上和（权利接受国或权利授予国的）同一领土内的两个或更多点中的任何一点，航线上的任何一个航班

都可以分开或合并对其经营；

- 双轨，借用铁路行业的术语，来形容建立一种双轨航线，即一项双边协定中一国家方指定的一家或多家承运人使用的一条航线，它具有供该协定中的另一国家方指定的一家或多家承运人使用的完全相同的对应航线。
- 单轨，也是借用铁路行业的一个术语，用来形容建立一种单轨航线，即一项双边协定中一国家方指定的一家或多家承运人使用的一条航线，它不具有供该协定中另一国家方指定的一家或多家承运人使用的完全相同的对应航线。如果两国之间的主要区段仍然是双轨航线，即使一条航线的某区段并不对应，该航线仍然可以称为双轨而非单轨航线。

表 4.1-1 A 国的航线 (表格形式)

航线	A 国境内点	中间点	C 国境内点	以远点
1	A1 城市		C1 城市	
2	A2 城市	B1 城市	C1 城市	
3	A3 城市 A4 城市		C2 城市 C3 城市	D 国
4	A1 城市	B2 城市	C1 城市	D1 城市
5	A 国境内任何一点或多点	北非	C1、C2、C3 城市	一点
6	A 国境内任何一点或多点	中东和南亚	C 国境内任何一点或多点	澳大拉西亚
7	A3 城市	B2 城市	C1 城市	B2 城市

经营权利

经营权利是一种市场准入权利，用来表述商定的具体规定：在一条或数条商定的航线上可以指定的承运人数量、可经营航空器的方式，或可以使用何种机型、航空器部分或替换运输工具，以及分配的航班代号。实际上，在航空运输协定的航线附件中，在各项条款中或附带的谅解中都可以看到经营权利，它们可以含蓄或非含

蓄的方式包括在其中。

最基本的经营权之一是指定承运人。指定是指一个国家为按其与第二个国家的航空运输协定，使用该国获得的全部或部分市场准入的权利，通常以外交照会的方式，将指定国家所选择的航空承运人的名称正式通知另一国家。视有关协定的条款而定，可以就某一或某些特定的航线或就一条航线的某一特定部分，就使用所授予

的任何或全部的市场准入权利作出指定。

单指定是仅指定一家承运人的权利 (暗含替换另一家承运人的权利)。**双指定**是指定最多两家承运人的权利 (有替换的权利)。**不受限制的多家指定**是指定任何数量的承运人的权利。**有限制的多家指定**是指定总航空公司的规定数量或每一航线、每一门户或每一航线的区段的一定数量的权利 (有替换的权利)。

双边协定通常不包含一个国家拒绝另一国家指定的明确权利,承运人的选择是另一国家的自主权。但是,协定中通常列入一个国家以具体的理由否定、撤销、暂停或对这样的指定空运企业的经营许可附加条件的权利。这些理由通常限于未能满足该航空公司的实质所有权和有效控制权属于该指定国家或其国民的要求或者未能遵守该国 (该接受指定的国家) 适用于经营此种航班的法律和规定。

涉及到航空器如何在一条或多条协议航线上经营的经营权利包括飞越权、技术降停权、选择性省略降停、规定降停、调机飞行、加班飞行权和更换机型权。

飞越权或飞越权利是给予一个国家的定期或不定期国际航班不降停地飞越权利授予国领土的权利或特权。《国际航班过境协定》阐明**第一种航空自由**这一相关术语——就定期国际航班,一国给予另一国或多国不降停地飞越其领土的权利或特权 (亦称为**第一自由权**)。

技术降停权或技术降停权利是给予一国定期或不定期国际航班在权利授予国的领土内做非运输业务经停的权利或特权。在绝大多数情况下,行使这一权利只是为了给航空器加油、做计划外的必要修理,或者航空器为了应付某种紧急状况而需要降落。在某些情况下,为了符合一个国家关于入境该国的要求,在前往该国一个业务点之前需要使用这一权利。按照定义,技术降停虽非为了载运业务,但也有可能不得不或需要暂时 (甚至过夜) 卸下客货而另行要求将其重新装上后继续前进 (可以用替换航空器或其他运输工具完成)。《国际航班过境协定》阐明定为**第二种航空自由**这一相关术语——就定期国际航班,一国给予另一国或多国在其领土内做

非运输业务性经停的权利或特权 (亦称为**第二自由权**)。

选择性省略降停权或选择降停权一般是在允许使用多个业务点的一条航线上授予的权利或特权,但每个航班在权利接受国和在权利授予国至少都要降停一点。例如任一或所有航班可以由指定空运企业选择省略规定航线上的一点或几点,但是所有航班必须在指定空运企业的缔约方领土内始发或终止。

从另一方面来讲,规定的降停要求明确无误地确定一条航线的基本航向或者说防止不经停的经营。使用第一种要求澄清了计划授权的程度,而使用第二种要求则为权利授予国的国家承运人提供了保护——规定的经停降低了外国承运人航班对业务的吸引力。

转场飞行,就广义而言,指无论是收入或非收入,无论是定期或非定期,将航空器飞往一个地点供某些收入航班使用的任何飞行。就其狭义而言,则指任何**调机飞行**,即将航空器调到一地或为其他目的 (诸如为了维护航空器) 所做的非收入飞行。

加班飞行,通常称为**第二班飞行**,指的是鉴于航班上的业务量增大而需要在定期航班的基础上经营一班收入飞行,以便基本上按同样的班期载运容纳不下的业务。“加班”和“第二 (三, 等) 班”这些术语源自铁路行业。经营加班飞行的权利,根据航空运输协定,即使在事先确定运力的情况下,也被认为是不予言明的。但是,这种权利并非可以延伸到当加班的时间与增加的基础航班飞行毫无关联时去经营加班飞行。

更换机型指的是在承运人本国领土之外的一个国际航班航线上的一个点更换机型,将航空器换成 (出港旅程) 或换回 (进港旅程) 另一架载量较小的航空器。“**Y**”型换机是换成 (出港) 或换回 (进港) 两架航空器,“**扇**”型换机是把航空器换成 (出港) 或换回 (进港) 多于两架的航空器。**第二国更换机型**正如所目睹的两国之间的航班关系那样,双边伙伴的一方航空承运人在另一方领土内的更换机型。**第三国更换机型**,也像所见到的两国之间的航班关系那样,是在列入所批准的国际航线上的一个第三国领土内的更换机型。

更换机型可以使一家航空承运人在一条远程航线

较远区段的情况下，通过将该区段上的航班载量更符合通常所预测的前往和来自其本国的较少业务量，使得经营远离其本国的国际航线的航段更加经济。国际上使用的术语“更换机型”不适用于在承运人本国境内的航空器更换，因为此种更换具有国内或本国的性质，并且只处在有关主权国家的惟一管辖之下。也不适用于无论在何地将航空器换成同样大小或相同载量的航空器的情况。历史上来讲，术语“更换机型”源于铁路行业的“换轨”，意思是在一条铁路线的中途一点，从两轨之间具有一个固定距离（或轨距）的车道上的运营转换成具有不同轨距的车道上的运营，通常这种更换是采用附带有适当轨距的部件替换车轮部件（车盘或车道），以便火车继续前进。

由于一方或双方伙伴国家可能认为其为被默许的或非默许的，因此一项双边航班协定可能并不专门提及更换机型，另一种办法是根据列明的条件，可以做出明确的规定或者可以明文禁止。当各国同意在一项双边航班协定中规定更换机型的权利时，它们很可能列入连同下述所规定和下列五种选择之一的一项经营权利授权：

缔约一方指定的一家航空承运人可以在缔约另一方领土内或在规定的航线上对缔约另一方为中间点或以远点的点更换机型，但条件是：

选择 (a)：

更换机型点以远的经营，对去程航班而言，须使用小于抵达航空器载量的一架航空器，对回程其本国领土的航班而言，须使用大于抵达航空器载量的一架航空器；

或选择 (b)：

更换机型点以远的经营，对去程航班而言，须使用一架或两架航空器，其载量或合并载量均小于抵达航空器的载量；对回程其本国领土的航班而言，须使用一架或两架航空器，其载量或合并载量均大于抵达航空器的载量；

或选择 (c)：

更换机型点以远的经营，对去程航班而言，须

使用一架或两架航空器，每架航空器的载量均小于抵达航空器的载量；对回程其本国领土的航班而言，每架航空器的载量均大于抵达航空器的载量；

或选择 (d)：

更换机型点以远的经营，对去程航班而言，须使用任何数量的航空器，每架航空器的载量均小于抵达航空器的载量；对回程其本国领土的航班而言，须使用任何数量的航空器，每架航空器的载量均大于抵达航空器的载量；

或选择 (e)：

更换机型点以远的经营，对于去程航班而言，是指定航空承运人缔约一方领土的一个航班的继续；对于回程航班而言，是指返回该领土的一个航班的继续，在该两种情况下，对前往和来自该点的航空器机型或数量或其载量均不加限制。

说明可以使用何种航空器机型、航空器部分或替换的运输工具和可分配什么航班代号的经营权利采用多种形式表述。

关于航空器机型的规定，例如各国可以仅就窄体航空器、仅就宽体航空器、仅就“小型”航空器或“大型”航空器（按有关国家的规定）、仅就全货型航空器或混用型（客/货两用）航空器行使某些权利。需要注意的是，这样的规定，虽然影响到运力，但一般来讲不以运力管理为目的（例如防止在一条航线上载运大量货物）。

至于航空器的某些部分，例如各国可以禁止使用（诸如混合型航空器）在上舱载货，或者规定只能用下腹舱装货。同样，它们可以用明确无误的或心照不宣的方式同意可以在经营航班中使用预留舱位的形式，即一家航空承运人为载运其业务，在第二家航空承运人的航空器上购买部分数量的旅客座位和/或商定的货物舱位。它们同样可以同意允许代码共享，即在第二家航空承运人经营的一个航班上使用第一家航空承运人的航班代号，而该航班通常也被视为（并且可能要求被视为）第二家航空承运人经营的一个航班。

凡经批准，一条航线的任何区段上都可能会有代码共享，并且可能涉及到第二个国家的航空承运人、第三个国家的航空承运人或一家国内航空承运人。各国可以选择授予和接受某些市场准入权利，完全只在代码共享的基础上加以利用。各国一般要求代码共享安排中的两家航空承运人应该取得适当批准。

虽然不尽如此，但代码共享和舱位预留协议通常一同规定。使用代码共享允许将涉及到一家以上的航空公司（联运）的运输，如同此种运输是由一家（在航线上）航空公司承担那样，进行经营和推销，在航空公司分销系统，如计算机订座系统中尤其如此。本手册第4.8章中对这一主题作了更详细的讨论。

与代码共享密切相关的是特许经营概念，即一家航空承运人将特许经营权或使用其公司各种徽号（诸如航班代码、公司标志和推销符号）的权利授予一个特许经营人，即通常在不违背特许授予人—授予特许经营权的实体—要求用来保证质量的标准和控制的情况下，被授予推销和供应航空服务产品特许权的实体。不像代码共享已成为国内和国际航班的普遍做法那样，特许经营对国际航线来说还仍不常见（更详细的讨论另见第4.8章）。

联营航班是以两家航空公司的代号编码作为识别标志的一个航班，通常是经两个有关国家同意，公司相互协议分担收入和/或成本。有些国家认为一个联营航班就是代码共享航班，而有些国家则不愿苟同。

用于行使市场准入权的航空器可以是承运人自有航空器或是租用航空器。租用航空器可以需要也可以不需要某种行使准入权的特别许可要求。一般来讲，当一架航空器在经营一家航空承运人的航班而其运营控制权为另一家航空承运人所有时，涉及到其领土的任何国家都有权要求该两家航空承运人的安排经其批准。该国家还可以要求负责控制航空器运营的航空承运人和提供航班的航空承运人事前从该国获得有关航线的市场准入权。有关这一主题，包括其安全和所涉经济问题的更详细的讨论见第4.7章。

航空器互换协议一般不需要具体的准入权利、条件或限制。**航空器互换或互换航班**指一架具有定期时刻的

单一航空器的联程航班，在一个交换点将一家航空承运人的一条航线与另一家航空承运人的一条航线连接起来，在各自的航线上使用同一架但配有各自经过批准的承运人自己的机组以及处在其自己运营控制之下的航空器。互换航空器使旅客受到基本上是单一联运航班的经营，并且还可以使有关承运人在提高航空器利用率方面获得额外的好处。

多运输方式间联运权指的是一国供另一国的一家或多家指定承运人，通过利用地面运输工具延伸、替代或补充航空服务而授予的准入权。以多运输方式间联运形式使用的**地面运输工具**（连同其国际航协通用类型编号）的实例包括汽车（BUS）、汽垫船（HOV）、发射船（LCH）、轿车（LMO）、火车（TRN）和货车/地面短程服务（RFS）。使用地面运输工具按航空客票或货运单运输业务，视每一具体情况，可以需要也可不需要航空运输当局发给专门的市场准入权利和/或批准。一个例子是一国可以将一家外国航空承运人可以从事其自己的接送服务限制在所用机场的某一半径范围之内。另一个例子是，当前往/来自某一特定国家的一家航空承运人的国际航班全部使用地面运输工具时，即使这种以产品输送为目的的服务配有一家航空承运人的指定代码和“航班”号，也许还需要仅由地面运输当局的批准，或者，如果按合同用一家经过批准的地面运输公司承担运输，也许并不需要特别的批准。再一个例子是在授予航空承运人一条航线的两点之间作为替代或补充该航线航班而经营的地面运输可被视为在使用与航线相关的市场准入权利，并且可以接受航空运输的管理。

业务权利

业务权是一种进入市场的权利，用来表述一种商定的具体或地理说明，或在一条批准航线或航段上航空器（替代地面运输工具）可以运输的客货业务的混合说明。但是需要注意的是，**业务权利**一词在一种用法中具有与市场准入权利大致相同的含义。

将业务权利作为具体说明加以表述的最基本方式是对个别或合并运送旅客、货物和邮件权利的说明。如果商定的权利只限于旅客，它通常都心照不宣地包括行李或旅客或信使的随身包裹，以及可以包括不作为货物

托运的无人陪伴行李。同样，货物一般是指货物和快件物品；但是**仅限载运货物**的权利必然包括必要的押运人员，载运活的货物时尤为如此。业务权包括收费业务和某些不收费业务（当按旅客客票、货物运单或其他有关凭证时），如承运人的公司货物或公司邮件。

以地理说明表述业务权的最基本方式是对与业务相关的各种航空自由中的一种自由的说明（前两种自由为经营自由）。图 4.1-1 提供了各种航空自由的图表。

第三种航空自由是就定期国际航班而言，一国授予另一国在第一国领土内卸下来自承运人本国业务的权利或特权（亦称**第三自由权**）。

第四种航空自由是就定期国际航班而言，一国授予另一国在第一国领土内装上前往承运人本国业务的权利或特权（亦称**第四自由权**）。

第五种航空自由是就定期国际航班而言，一国授予另一国在第一国领土内卸装来自或前往第三国的业务的权利或特权（亦称**第五自由权**）。

由于一些国家按业务的**真实始发地和目的地**，即**客票或货运单的始发地和目的地**—在运输凭证上标明为第一点的始发地和为单程的最后点或为回程（往返程）中距始发地最远点的目的地—划分某一业务活动的种类，因此在如何将某一活动或某一部分活动归为某种自由方面产生了困难。其他一些国家划分各种自由的种类则按**票联或航行区段始发地和目的地**，即为任何上机点（始发点或在航途中），最初将业务装上特定航班的点的始发地和最初将业务在随后点下机的目的地（不考虑同一客票或货运单上所标明的该业务的起始和最后终结点）。

在可能有三个承运人：A 国的承运人 AA、B 国的承运人 BB 和 C 国的承运人 CC 时，如果业务活动始发于 A 国，经过航途中无论直接在 B 国还是在 B 国经停之后在 B 国更换班机，再结束于 C 国时，就可以看出按这两种方法划分自由种类的不同之处。注意：即使在每个航行区段上都使用不同的承运人，用真实始发地和目的地的方法均不会在划分自由种类中产生变化（见图 4.1-2），而以票联或航行区段为始发地和目的地的方法却

总会在划分自由种类中产生变化（见图 4.1-3）。

所谓的**第六种航空自由**是就定期国际航班而言，经过承运人自己的国家在两个其他国家之间进行流动业务的权利或特权（亦称**第六自由权**）。这种所谓的第六种航空自由，并不像前五种自由那样，它并未被包括在诸如“五种自由协定”那样被人普遍认可的航班协定之中。它是一个颇有争议的议题，这一议题将在本章的最后部分进行讨论。

所谓的**第七种航空自由**是就定期国际航班而言，一个国家授予另一国家无需在此类经营中包括接受国领土的任何地点的情况下，在授权国领土和任何第三国之间运送业务的权利或特权，即该航班无需与前往/来自承运人本国的任何航班相连接或成为其延伸部分。

航空运输中使用的术语**国内运输权**和**国内运输权业务**：

- 来源于航海用语，分别表示禁止外国承运人沿海岸载运业务和这样被禁运的可能等同于国内业务的业务，即根据一份不涉及一国领土以外的始发地、中途经停地或目的地的运输凭证（客票或货单）移动的业务；
- 有时扩展到还包括（并由此而禁止）国际运营的某些部分，诸如处在（承运人为非本国国民的）同一国家领土内一条国际航线两点之间的，在这样的一个点之前或之后衔接或经停的那些部分，禁止在此前或此后在以上一点衔接或经停，当然有时也有允许进行航途中换乘同一航空公司不同航空器的衔接和经停的例外；
- 当同一国家集团或国家经济联盟决定把该集团或联盟内两个国家之间流动的业务留给自己的航空承运人时，有时也会被错误地用于这样的业务中；
- 也可用于看似构成国内运输权的一种业务活动，如先通过空中或陆地穿越一国边境，然后立即按类似的活动方式返回同一边境，即使按分开的客票或货运单运送也是如此。

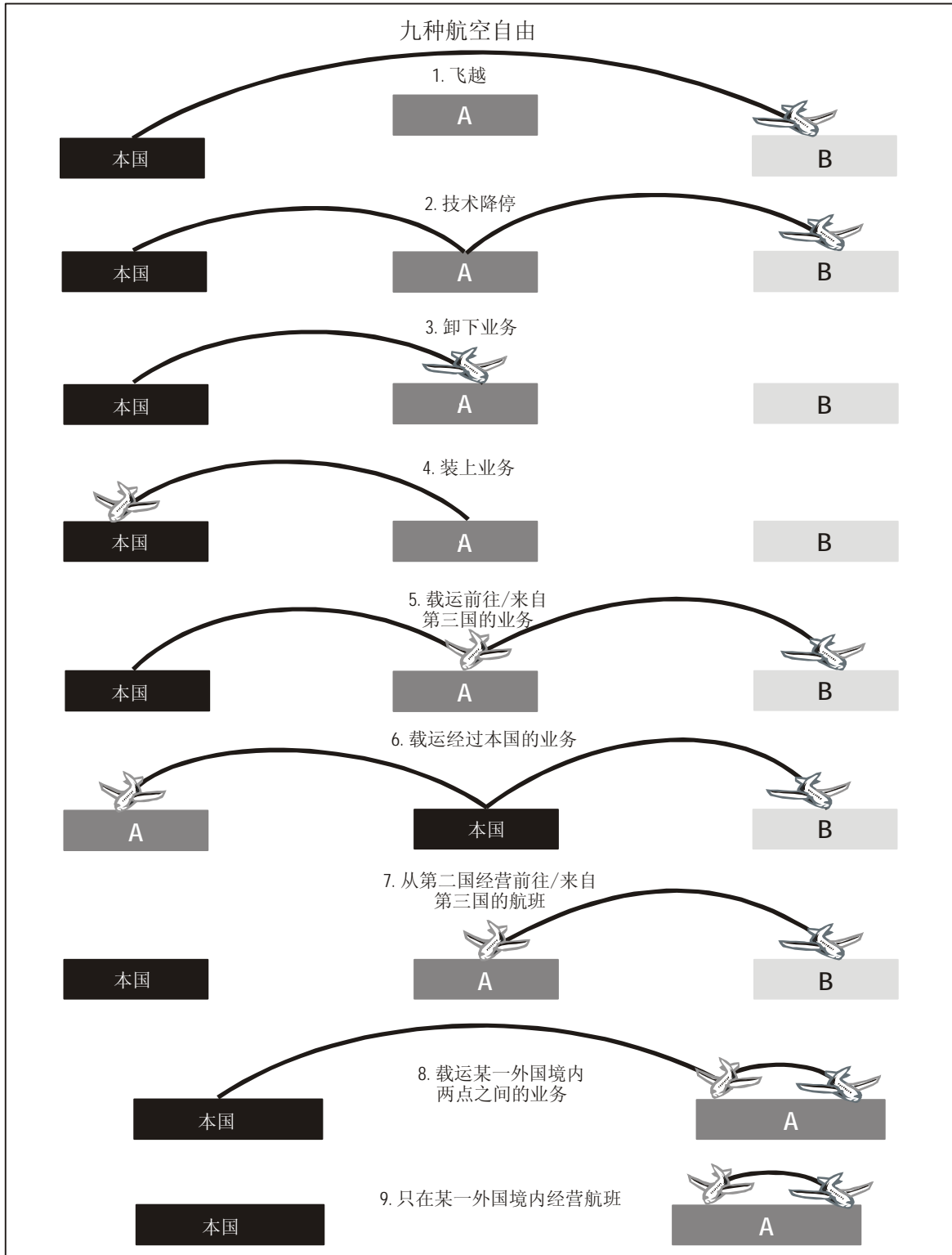


图 4.1-1 九种航空自由

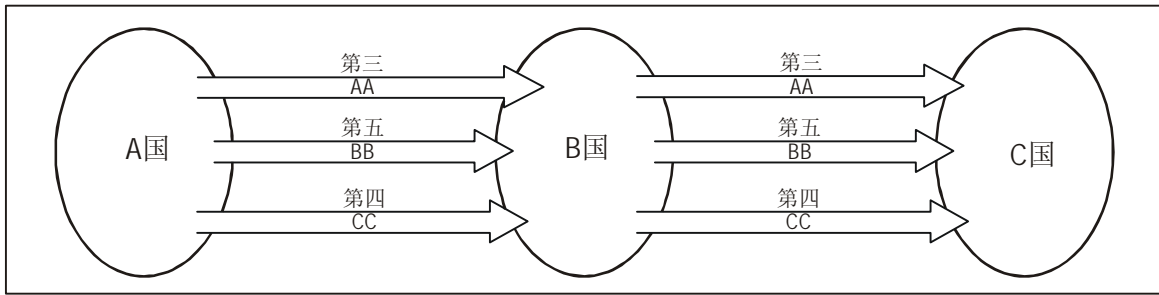


图 4.1-2 真实始发地和目的地方法

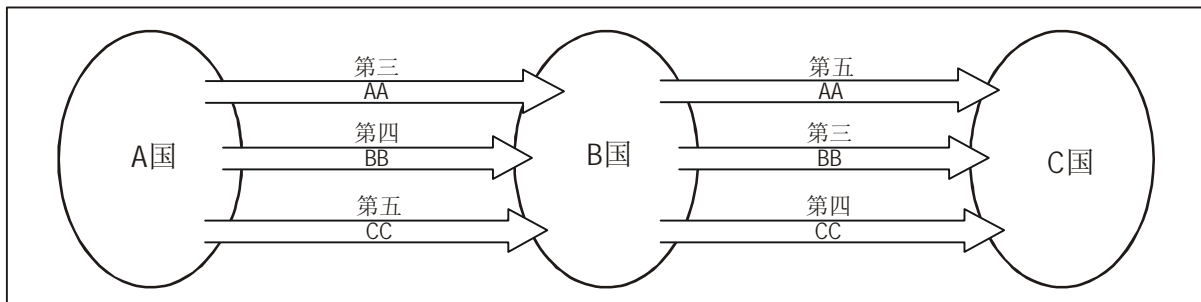


图 4.1-3 票联或飞行区段始发地和目的地方法

国内运输权利或国内运输特权是授予一个外国或一家外国承运人运输原本属于禁止的国内运输业务的权利或特权。小型国内运输（在航海用语中）涉及同一国家同一海岸线上两个港口之间的业务活动，引申使用到航空运输，涉及到一个国家同一块领土上两个机场之间的业务活动，大型国内运输（在航海用语中）涉及同一国家不同海岸线上始发或终止的业务活动，引申使用到航空运输，涉及到一个国家和该国一块非邻接领土之间的业务活动。

所谓的第八种航空自由是就定期国际航班而言在一家外国承运人的国家领土内或（与所谓的第七种航空自由相关）在权利授予国领土之外始发或终止的航班上，于权利授予国领土内的两点之间运输国内运输业务的权利或特权（亦称第八自由权或“连续性国内运输”）。

所谓的第九种航空自由是完全在授予国领土之内经营的航班上运输授予国的国内运输业务的权利或特权（亦称第九自由权或“独立”国内运输）。

在一个特定地点或一个特定市场规定业务权利的另一方法是，针对在某一特定航行区段上要载运的直接过境业务，给予乘机业务以不同的待遇（即批准或限制）。乘机业务为航班首次装载的业务，其中包括：

- 始发业务，即乘机开始其离场活动或在其最后离场目的地停留之后乘机开始其返回活动的业务；
- 联程业务，即乘一个航班抵达一个地点，并作

为航程继续的一个部分，不在该地点停留而按同一客票或货运单乘另一个航班离开该地（通过该点）的业务：

- **中途分程业务**，即所做的一次经停的业务——根据单一客票或货运单，计划在超过直接过境所需的时间期限，或在更换航班时，通常在延伸至下一衔接航班和（例外情况下）包括一次停留过夜在内的时间期限，中断经过一点的活动。（注意，为了阐明允许某些来回程旅行中途停留的次数，航空公司可能会将在该旅程最后或最远的目的地所花费的时间期限算作“经停”。）

直接过境业务指的是，根据单一客票或货运单，作为连续旅程的一个部分，乘坐标明为同一航空公司代号或航班号的同一或不同航空器（通过该点），不作分程停留，抵达并离开该地点的业务。飞行区段由沿着起飞和/或降落的航线上的任何两点构成，并且可以包含一个或多个飞行阶段，即航空器从起飞至下一次降落的飞行。

在航线的非主要国际航段的某一具体或几个具体飞行区段，可以拒绝或限制乘机业务的权利。在由两个或更多飞行区段组成的航线上，禁止的业务可以是全部或某些部分的乘机业务。当乘机业务受到限制时，在航线上形成“盲段”或“部分盲段”。盲段指业务不能登机的飞行区段。部分盲段指只有规定种类的业务可以登机的航段，诸如限于联程和**中途分程业务**或仅限于联程业务。还可以对这两种业务进一步加以限制：

- **同一航空公司内中途分程业务**，即（旅途中断之后）乘同一航空公司航班继续其旅程的中途分程业务，这与**航空公司间中途分程业务**即（旅途中断之后）乘不同航空公司航班继续其旅程的中途分程业务截然不同；和/或
- **同一航空公司内联程业务**，即在标明为同一航空公司代号但不同航班号的航班之间进行的联程业务，这与**航空公司间联程业务**，即在标明为不同航空公司代号和不同航班号的航班间进行的联程业务截然不同。注意，在某特定飞行区段上有时会禁止载运“当地业务”。当地业务

是含义模糊的用语，它可以指所有乘机业务或所有始发业务或除**过境业务**即直接（同一航班机号）**过境业务**加上**联程业务**之外的所有业务。

对国际航线上的盲段或部分盲段的限制不可避免地限制了航空承运人的业务机会，导致其经营中的经济成本的增加。但是，在与另一国的双边航班关系中，一国仍然可以在和另一国的一条或几条国际航线上的两个地点之间坚持盲段或部分盲段的限制，以保护其本国承运人（可能是该承运人联营伙伴）的收入，降低协议航线对方国家的价值，以此取得两国间预计总体利益的平衡，或者，当两个指定点都在其自己的领土之内时，实施国内运输权限制。

注意，一个国家要求外国航空承运人获得该当局对运输其称为“盲段业务”的事先许可，借此表明仅在未由协定航线规定另行授权和未由该国准发相应执照或许可意义上而称之为“盲段”的外国间飞行区段的乘机和下机业务。

完全处于外国境内的飞行区段可能是也可能不是盲段或部分盲段。例如，一承运人的**环飞航班**，即从第二国一点开始，续飞该国另一点，然后返回该承运人本国的航班运营，在这一点可能涉及经批准的进场国际业务的下机和回程国际业务的乘机以及在第二点的进场国际业务的进一步下机和回程国际业务的乘机。同样，如果一个决定以其初始始发地和最终目的地而非以其票联始发地和目的地进行业务自由分类的国家希望连贯一致，它将把同一航空公司内中途分程业务、联机经停、同一航空公司内联机和同外国初始始发地或最终目的地联机业务视作国际业务而非国内运输业务对待，并允许第二国航空承运人在其领土内的飞行区段承载其运输业务。

受到所谓“第六种自由”
影响的市场准入

1944年的芝加哥大会正式确定了五种航空“自由”，两种有关航空器经营，三种涉及业务活动。三种关于业务活动的自由，即第三、第四和第五种自由，涵盖

了国际航空运输方面所有可能的机会范围（虽然正如《国际航空运输协定》中所阐述的那样，其实施局限于在一条前往/来自承运人本国的合理的直达航线上的联程航班上，在签字国内既具有始发地也具有目的地的业务活动之上）。这三种自由的形成（通过业务的国家始发地和目的地加以相互区分），而非在任何签字国土内装上和卸下国际业务那样一种单一的自由，促成了国家对国家（并且延伸至其航空公司）在一国领土内装上并在另一国领土内卸下航空业务的“拥有权”概念的发展。1946年的百慕大原则通过确立每一对国家对此种业务拥有权利（和主要的“所有权”要求），巩固了这一概念，并且在此基础上将在第三国装卸的业务降格为次要的和辅助性的业务。

随着承运人、航线和业务量的发展，航空公司吸引经过其本国的两个外国之间多种业务流量的机会也随之增多。假设进一步加强源于双边交换市场准入权利程序的国家业务“拥有权”的概念，不可避免地要确定这种“本国桥梁”业务的“自由”分类。

其航空公司从这样的“本国桥梁”运输中获得好处的国家，与其同意两个外国之间的这种业务构成它们可能无权享有的从属性的第五种自由，不如扩展出一种新的“自由”概念，即所谓的“第六种航空自由”（国际民航组织将所有第五种以外的自由定为“所谓的”自由，是因为只有前五种“自由”已由国际条约正式承认）。这一新概念的始创者坚持说这种所谓的“第六种自由”是由第四和第三种自由合并而成的。因此，按此定义，始发于一第二国的业务作为第四种自由业务发往承运人本国，然后作为第三种自由业务发往最终目的地国家。按此定义，在此过程中，该业务对旅客旅途每一航段上的本国桥梁承运人来说都是“主要的”。

所涉及到的第二国和第三国，就其关心某些或大量“它们各自”合法业务的这种获取（和其各自承运人几乎没有或根本没有吸引其他市场内本国桥梁业务机会而言），有一切理由，坚持认为所谓的“第六种自由”只不过是“第五种自由”，并且此种业务至多只能为由本国桥梁承运人所提供的航班运力提供一个“从属性的”借口。因此，这种观点主张旅客的“自由”分类应按客票或是“真实的”始发地和目的地，而非票联/飞行区段上的始发地和目的地确定。持反对观点者则坚持相反的立场。

随着双边航空运输管理的发展，关注本国桥梁承运人可能或实际转移“它们的”业务的国家采取了各种战略，试图防止、对付或终止这种转移。这些策略包括：

- 婉拒就前往/来自桥梁承运人国家的任何航线进行谈判；
- 如果建立这种航线，对所允许的该国桥梁承运人的运力严加限制；
- 拒绝允许该国桥梁承运人参与在其本国领土之间市场所批准给其自己承运人使用的部分或全部折扣运价；
- 禁止该国桥梁承运人按所谓的第六种自由在其国内经营和宣传任何单一航空器的航班；
- 为了运力管理的目的，试图通过给予具有在本国停留一天或几天的一“合法的”中途分程业务比给予直接联程业务更多优惠的方法达成妥协；
- 拒绝将第五种自由权授予该国桥梁承运人的政府，或者限制该承运人行使此种权利的能力。

总之，这些管理战略收获甚微。其原因包括难以抵御承运人通过各个渠道寻求其业务，最大限度地扩大其赢利经营的本性，以及航空运输使用人（他们并不关心“航空自由”或国家对航空业务的“拥有权”这种深奥难懂的概念）对以最便捷的方式，通常以一家单一航空公司运输的方式，完成其旅程的偏好。（当桥梁承运人在其国内基地提供免费过夜/旅游/等时，这种利用同一航空公司内而非航空公司间联运的倾向得到了强化。）

尽管具有以上所述原因，但是当他们在这样做时，本国桥梁经营方式吸引业务的原因所包含的不仅仅是航空公司的市场推销或旅客的需要。只有当出现下述两个因素时，一家承运人方能实实在在地参与本国桥梁运输：其本国领土所处地理位置允许它这样做，和其相关业务流量具有一定的特征。

第一种因素，即地理因素之所以发挥作用是因为，只有其地理位置处于另外两个始发或终止重要业务类的

国家之间相对直接航线上的那些国家，方能具有起到桥梁作用的机会。例如，地处南部非洲、南美洲南部和澳大利亚的航空承运人几乎没有“第六种自由”的机会，因为其本国之后实际上没有任何它们可找到或获得业务的地方。地处东北亚的航空承运人可以根据桥梁的原理吸引北美至东亚/东南亚的业务流量。地处中东、南亚和东南亚的航空承运人具有吸引欧洲至其他南亚/东南亚和澳大拉西亚业务的机会。地处北美洲的航空承运人处于能够吸引到部分可提供的亚洲至南美洲的业务量和一些欧洲至拉丁美洲的业务的最佳位置。而地处西欧的承运人则处于可最多地获得桥梁业务量机会的位置，即非洲至/自北美、南亚/中东至/自北/南美洲、东欧至/自北/南美洲和其他西欧至/自世界其他各地。

承运人总部的地理位置在吸引区内桥梁业务的能力方面同样发挥作用。由此，位于或接近西欧中心的承运人处于吸引波罗的海至地中海业务的极为有利的位置；处于北美中心位置的承运人得以将北部气候性业务吸引至墨西哥/中美洲/加勒比的阳光圣地；地处东亚靠近南回归线的承运人可以吸引东北亚至东南亚的业务。

第二种因素为，就直接的第二至第三国飞行区段的大小和实力而言，该桥梁国两边中每一边飞行区段上的业务或载量因素。在下列图示中，区段的宽度表示相关的业务和/或航空公司的载运量；A国和C国提供业务的始发地/目的地，B国构成桥梁并且其承运人为本国桥梁承运人；假设价格和航空公司的选择因素为中性。

在图4.1-4中，只要AB和BC市场和航班对AC航班而言，保持在相对小的水平上，地处B国的承运人

(BB) 就很可能不能从AA和CC承运人那里吸引走足以使A国或C国感到担心的A国和C国之间的业务。

在图4.1-5中，A国和C国的业务和航班的相对薄弱（双向的），增加了乘坐BB承运人航班经B国运输的吸引力。A国与C国可能只有一直等到A国与C国的业务量能与经B国和其BB承运人的直达航班业务量相竞争或超过其业务量之时。在某些情况下，乘坐BB承运人的航班经B国的载运业务可能足以刺激该市场，通过A国与C国各自的航空公司，实际促进A国与C国间的航班。

还可能有第三种情况。假定A国与B国的承运人都同意享有A国和B国的始发/终止业务。假定A国的地理位置靠近大陆的顶端，因此其承运人实际上并没有机会吸引经过其总部的任何桥梁业务，而B国的地理位置却使其承运人能够具有对其本国领土之后多个国家都具有吸引力的桥梁业务。这样，额外的“流动”业务使经营A国和B国市场的B国承运人占有明显优势。

在图4.1-6中所描绘的情况下，AA承运人试图吸引取道B国的业务，但是并非没有困难。这是因为一般来讲，旅客喜欢乘坐单一承运人而非航空公司间的联运方式。在这些困难尚不可能全部克服时，各国和承运人们将注意力越来越多地转向相对新颖的作法，诸如代码共享、包舱安排和开辟第二国的枢纽，只要使用得当，这些都能够弥补非桥梁承运人的相对劣势。因为地理事实无法改变，这一问题和解决这一问题的努力在一定时间里也就只好寄希望于管理状况。

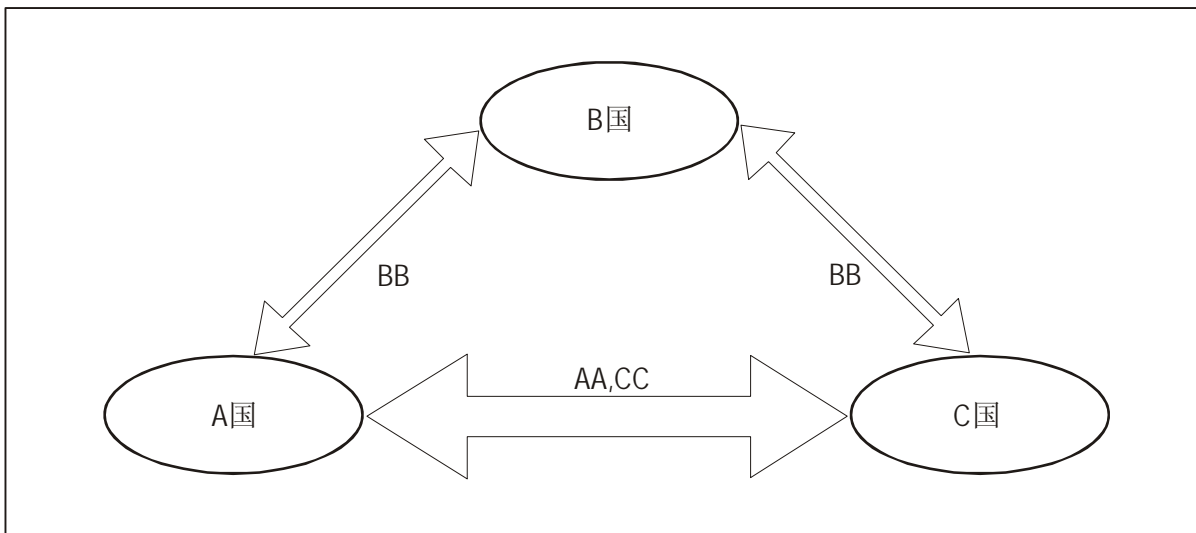


图 4.1-4

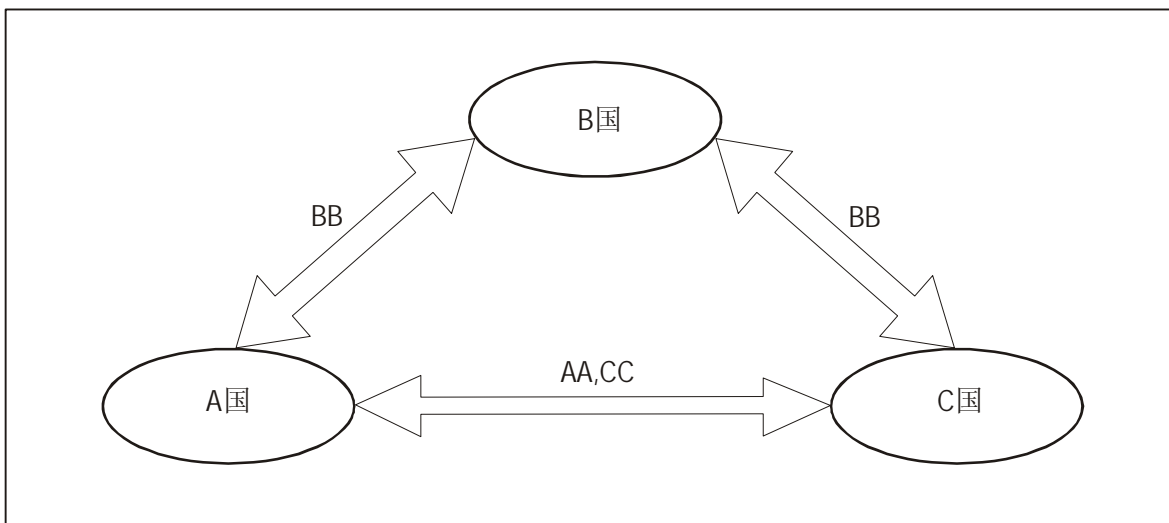


图 4.1-5

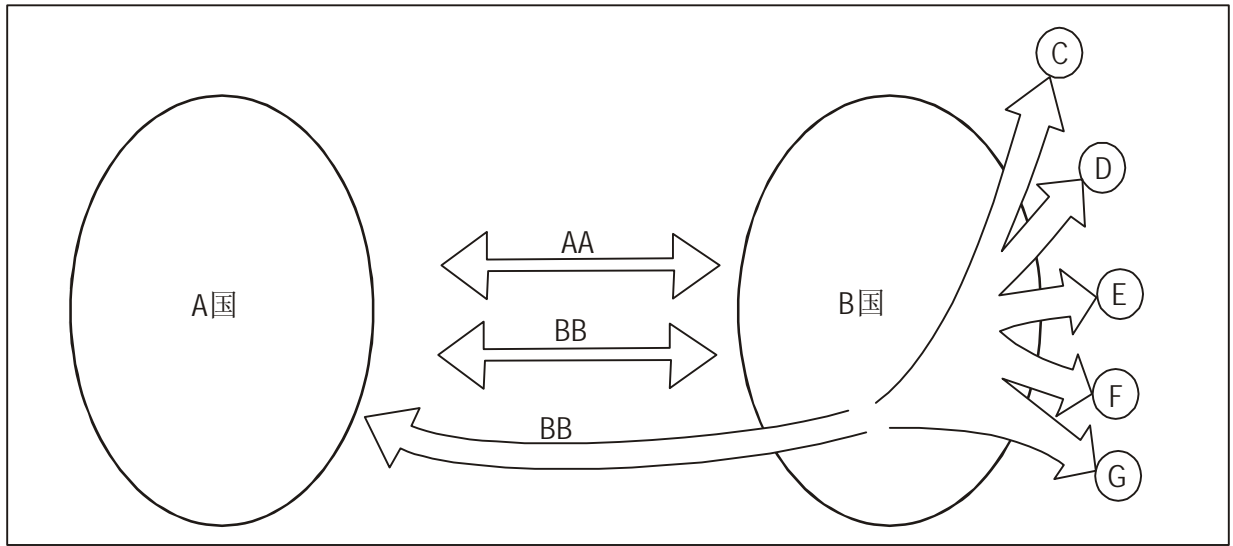


图 4.1-6

第 4.2 章

航空承运人运力

航空承运人运力是一个或更多航空承运人在一城市对或国家对市场上或在一航线上提供的或拟提供的航空运输服务的数量单位。航空承运人运力可以航空器大小、航空器类型、座位数量和/或货舱容积(重量和/或体积)、运营频次或这些量项的某种结合来表示。

运力管理是一些政府为控制正在提供或可能提供的运力而单独或联合使用的任何方法。

虽然运力管理是政府和航空公司都关注的问题，但却表现出反映政府与航空公司各自不同兴趣和关注的不同问题。本章第一节阐述政府在航空承运人运力管理方面的介入。下一节从航空承运人的角度阐述运力管理问题。对机场而言，运力通常以在一规定的时限内机场可安全接纳的航空器起降架次(即起飞或降落)来计算。机场运力也可用(以每小时旅客数量/货物吨表示的)旅客/货物吞吐量来计算。

政府对运力的管理

政府一般通过谈判和实施其双边航空运输协定来管理国际航班的运力。各国经常将在其领土始发的国际业务视为其国家财产，并且视为必须以涉及对等权利或出于其他考虑的最有利的条件进行交易的一件国际商业中的物品。在双边航班谈判中，这种“业务所有权”概念使各国可以按市场上属于始于其本国业务的比例提出运力份额要求，并且将双边伙伴国家之间的这种业务按“属于”它们的加以对待。

国家政府往往以比航空承运人视野更为宽广的角度看待运力。因此，运力的管理不可避免地会涉及到超越航空运输经济范畴的广泛的国家利益。做出运力决定时，政府必须考虑国家政策的目标(例如促进国际贸易、旅游和经济发展)和对公众利益的总体责任。例如政府可能要求在某些地区或某条航线上提供比航空公司从经济上考虑认为合理的运力更多的旅客和/或货物运力。

指定承担国际航班的国家航空公司往往被看做国家的工具或国旗承运人，并被当做半个企业半个公用事业公司看待。在此角色上，有时会要求它们按该国家的外交或其他总的商业政策，而不是按航班在经济上来从事经营。因此，各国虽然在总体上优先考虑本国航空公司的利益，但是它们还必须记住旅游行业和国际贸易对航空运输运力的需求。

常用的有关航空承运人运力和其管理方面的术语包括：

- **载运率**，即在单一飞行区段单一航班上实际售出和收费旅客/货物使用的运力占可用运力的百分比；
- **旅客载运率或客座率**，即只适用于利用载客量的载运率；
- **平均载运率**，即在一特定市场或一特定航空承运人在一特定航班、飞行区段或航线上一段时间期限内取得的平均载运率；
- **保本载运率**，即平均反映在一特定时间期限内结果的取得的收入等于经营成本的载运率；
- **批准的运力**，即由一个或多个管理国家决定的可在一具体航班或航线、在城市对城市之间或两国之间经营的运力数量；
- **换算率或换算公式**，对竞争航空公司提供运力寻求保持严格平衡的国家，在将频次作为管理运力单位的情况下使用不同运力的航空器时，被用于做平均运力的换算(例如两架 B767 航空器可视为等同于一架 B747 航空器的运力)；
- **运力分配**，即当一国有一家以上的指定航空公司希望使用批准的运力时，允许每家航空公司经营的运力数量。

在为双边航班谈判制定运力政策或立场时，这样的谈判经常会有本国航空公司代表的直接参与或提出的意见，航空运输管理当局面临三个基本的决定：

- 如何管理每一类航班（定期、非定期、客、货、混合型等）的运力；
- 如何在提供这些类型航班的航空公司之间分配运力；
- 如何进行运力调整。

由于商业航空运输管理政策因国家而异（有时大相径庭），各国对运力管理的态度和作法也各不相同。在过去五十年间，各国在双边关系方面制定了多种形式的运力管理，但是所用的办法却分为三个主要类别，为此国际民航组织作为对各国的指导和对其在双边协定中可能使用的内容制定了示范条款。每一条款都伴有一套关于目标和指导方针的标准（见 Doc 9587 号文件第 1 部分 C 节）。这三个类别为：

- **预先确定模式**，要求运力在经营开始之前商定，商定由政府或航空当局，或在经由政府批准的指定航空公司之间进行；
- **百慕大一类模式**，一种模仿联合王国和美国 1946 年在百慕大谈成的控制运力的形式制定的模式。其中，政府规定指定航空公司遵循的运力原则，但允许每一航空公司具有自行决定其运力的自由，仅需经其政府通过磋商程序进行事后审查；
- **自由决定模式**，允许航空承运人决定运力而不受政府控制，但可以要求每一方取消会对竞争产生不利影响的各种形式的歧视或不公正的作法。

在双边运力安排的谈判中，在下述方面持有不同政策或观点的国家可能出现麻烦：

- 在经营和竞争的“对等”和“公平均等的机会”的解释上；和/或

- 在需要预先确定的运力和航空承运人的运力协调上；和/或
- 在增加或减少运力可能会出现的影响（例如对航班载运率、生产率和质量）上；和/或
- 在作为确定运力要求的手段而提供的业务资料及其有效性上；和/或
- 在运力谈判方面所涉及的非航空方面的考虑（如国际贸易平衡、发展出口、旅游的需要）。

在这样的情况下，有关各方就不得不做出妥协来缩小或克服它们的分歧，由此常常导致协定变成三种基本运力管理方法的混合体或变异形式。例如 1980 年后，各国就运力达成的一些协定就把预先确定运力同与自由决定模式相关的灵活性和迅速调整结合起来。这些安排从本质上讲，在预先确定的限度内，给予航空承运人确定运力的自由。在所用的方式中包括：

- 预先批准最低航班水平（诸如按每天）和年度或季度特定城市对市场频次数量的增长；
- 允许航空承运人根据另一国竞争者营运运力的百分比，如 150% 的运力经营，或与竞争对手提供的运力取齐，或经营分配给另一航空承运人的未用之运力；
- 允许一条航线或一个城市对上的每一国家航空公司之间享有的运力可存在差别，例如一家 40%，而另一家 60%；
- 当在一规定的期限内达到某一平均载运率时，使用公式规定指定运力的增加量；
- 在所用航空器不超过规定运力（例如六十个座位）的情况下，允许航空承运人决定运力。

运力管理方面的一个主要问题是有关运输第五种自由业务的运力。虽然运输第五种自由业务的权利普遍被视为是对运输第三种和第四种自由业务权利的补充，但与此同时，许多人认为这种权利对经停多点的国际航班的经济生存至关重要。在双边谈判中，给予第五种自

由业务权的国家常常担心另一国家享有第五种自由的航空承运人所提供的运力，对在可由其本国的航空公司在第三种和第四种自由的基础上经营的前往/来自第三国的业务所具有的潜在影响。这一问题还源于这样一种事实，即难以准确确定享有第五种自由的承运人所提供的运力何时会变得如此重要，以致不再具有补充性质，并且对国有航空承运人的第三种和第四种自由业务的份额产生不利的影响。

对同一市场上的定期和非定期航班的管理过去往往对某些国家构成重大问题。20世纪60年代和70年代期间，非定期航班得到迅猛发展，并在一些主要市场（例如欧洲和北大西洋）上变得相当重要，直接与定期航班展开了竞争。缺少对经营非定期航班的协定运力机制在一些政府和定期航班航空承运人中间引起极大的关切。有人声称，非定期航班经营人当时提供的大量运力已经或可能对定期航班航空承运人造成不利影响，因此应予更严格的控制。为了能就相关利益间保持一合理的平衡来解决这一问题，各国对批准非定期航班运力制定了若干管理方案，其中包括：

- 按年度或季度允许固定数量的航班类型（客、货、混合）；
- 按年度或季度对具体的市场采用方向性比例；
- 在保持定期航班和非定期航班之间期望的平衡的同时，使用对定期航班无不利影响的标准；
- 允许经营非定期航班的航空承运人仅在或主要在没有定期航班的地点之间经营；
- 允许航空承运人仅经营某些类型的非定期航班（如货物包机、综合旅游包机）；和/或
- 将非定期航班的运力限制在定期航班的一个固定的百分比（例如20%）上。

随着自由化的进展和对定期航班和不定期航班通常迎合不同市场的认识，非定期航班的运力已经成为较次要的管理问题。另一因素是，在某些市场上，两种航班类型在管理上的区别已变得模糊不清。

航空承运人对运力的看法

主要因为商业航空运输业的性质，运力在经营和财政上对航空承运人极为重要，就其经营的经济意义来说，它具有一些明显不同的特点：

- 它所使用的生产工具（商业运输航空器）价格昂贵，必须有效地加以使用才能创造足够的收入来回收投资；
- 它所提供的产品（旅客座位和货物舱位）为非经久产品（尽管在一定意义上可以更新），并且航空器一旦离开候机楼，座位和舱位再不能出售并因此而消耗，因此不像制成品那样能够储存；
- 它所服务的顾客（旅客和货物托运人）对时间和/或价格很敏感，并且具有不同的服务要求。

因此，航空承运人财政方面的成功很大程度上取决于如何有效地使用其航空器并且如何更好地使其运力与需求相适应。

航空承运人尽可能设法使运力与运输需求相适应，以便在每一个航班上获得最大的利润并将没有使用的运力减少到最低程度。就非定期航班的经营者而言，由于航空器的全部运力（或其主要部分）通常在营运前很早就已售出（或签了合同），因此对他们来说相对比较容易。但是对于定期航空承运人来讲，这可能会非常难，因为：

- 顾名思义，定期航班必须保持一种固定的营运模式，而且无论运力售出多少一般都要按照公布的班期时刻飞行；
- 正常情况下需要提供足够的运力以满足可能在接近或直至航班始发时才订座位的即期业务的需要（通常为高票价旅客）；
- 涉及经停多点的航班时，还需要预留部分座位/舱位供途中业务使用；
- 在业务需求可能因方向和每天时间而发生变化

时，经营上可能受到往返方向所有航班需要使用同一机型（具有固定的运力）的限制；

- 虽然对一特定航班需求的增长或下降常常逐渐发生，而且不可能集中在具体的某天或某时，然而运力不可稍微增加或减少，只能以整机计算。

由于这些原因，定期航班通常要提供比实际业务更多的运力（例如 2001 年世界上的国际定期航班的平均旅客载运率为 70%）。

各个航空承运人除利用其他技术外，还利用历史经验和对未来需求的最佳预测来确定一条航线或一个特定市场所需提供的运力。但是，安排准确的运力可能很困难，因为这种安排过程受到许多航空承运人力所不及的因素的制约，或因此变得更加复杂。

一个重要的因素是航空承运人经营的管理机制。该机制的某些方面可能扼制了承运人的行动自由。例如航空承运人可能被要求同意其竞争对手在一条航线上提供的运力，或者可能禁止其竞争对手在一条航线上提供的运力。所希望的运力增长可能需要经过政府和/或竞争对手同意。

第二个重要的因素是对国际定期航班需求的性质。运输需求受到各种因素的影响，其中许多都互相关联，有些受到管理方面的限制，例如：

- 价格（运价，如果定价太高会使人望而却步，而低运价虽可带来较高的载运比率但收益较低）；
- 频次（提供更多选择的高频次航班可以吸引更多的使用人，但对于业务量稀少的航线来讲，经济上难以维持）；
- 航线结构（经营相同两城市间的航班，多点经停的航班不像直达航班那样具有吸引力）；
- 经过枢纽站的航班（所需要的途中换机减少吸引力，虽然通常提供的增加频次可增加吸引力）；

- 机型（旅客往往更喜欢宽体航空器或者喷气航空器，而非窄体航空器或螺旋桨航空器）；
- 季节（夏季比冬季可能会有更多的人旅行，在冬季，人们较喜欢去气候温暖的目的地；假期前可能会出现更多的货运需求，假期期间旅客会增多）；
- 每一有关国家的经济状况和/或地区或全球经济状况（经济萧条期间需求会减少）；
- 如果目的地国家的安全形势发生不利变化会减少需求；
- 对总的航班安全的关切。

第三个因素是同一市场上相互竞争的航空承运人在运力或运价方面实际或潜在的行为。在一个充满竞争的市场上，运力成为一家航空承运人保持其市场份额的必要手段。在允许竞争承运人独立决定运力和运价的情况下，每一承运人在竞争的压力下都会趋向于寻求在经营班次上胜过对方，或保持与另一方同样的运力，以便最大限度地获取或保持其市场份额。这种状况将会导致运力过剩。严格地从航空公司的观点来看，按照经济学，如果航空公司能够获取足够的收入来收回成本，即使是低水平的载运率，例如 50%，也不会认为存在运力过剩。对于各个航空承运人来讲，供应过剩等于是产品（即空闲座位/舱位）的浪费，并且会造成价格下跌，导致收入减少和财务亏损；反之，运力不足具有将旅客/托运人拒之门外的危险，因此而失去潜在的营业收入。

对供求关系可能会产生潜在影响的其他因素包括在两个有关国家之间能否得到其他形式的运力，如非直达航线（由享有第五种和“第六种自由”的经营人提供的航班）或经营航空包机，以及在某些情况下得到其他诸如高速铁路这样可供选择的运输方式的运力。

在按需求调整运力方面，航空承运人还有的另一个障碍是获得新航空器（即新运力）所需要的交货时间。航空承运人通常根据其对未来业务需求的预测订购新增航空器，并安排几年的交付时间。由于需求与国家经济以及整个全球经济密切相关，这会影响到航空公司对业务的预测，航空承运人往往在经济增长或达到高峰时订

购航空器，但是由于经济的运作往往存在周期性，有时难以准确预测，结果在几年以后，当承运人新的运力到位时，经济却正处在萧条或周期性的低谷之中，而运输需求也已下降。为了缓和这种状况，航空承运人越来越采用租赁航空器、延期交付或甚至取消订单的办法来调整运力。

鉴于航空运输行业所有这些特点，航空承运人一般使用三种办法处理运力问题。首先，航空承运人就运力管理参与或寻求影响政府政策和决定的制定，以确保一有利的管理环境和确保其利益得以考虑。它们一般还参加涉及运力安排的双边磋商，并经常依靠政府的协助解决运力问题或解决它们自己无法解决的争议。

其次，为了取得最佳经营效益，各个航空承运人通过以下方式来寻求提高其航空器运力的利用率：

- 根据更加准确的业务预测更好地进行机队规划，以使运力能更好地与需求相一致；和/或
- 更好地调配班期时刻表，例如使航班飞行时刻尽量适合使用人最喜欢的时间，使航空器在旅客下机/登机口花费的时间缩小到最低限度或最大限度地提高航空器的利用率；和/或
- 调整布局，即航空器的座位和/或舱位的安排，以便更好地满足目前察觉到的市场需求；例如一架客机可以安排成具有**多等级座位**（例如头等和/或公务和经济舱）或**单一等级座位**（例如仅有公务舱或全部为经济舱）；

也可通过**收益管理**谋求取得最佳运营结果，**收益管理**即一种广泛应用的**存货控制**方式，涉及各种等级的可

预订舱位的分配和不断调整（票价种类，如正常经济舱票、各种打折票、常客奖励等）以及始发地/目的地联合，采取种种方法设法按定好的票价为每一飞行区段创造最大收入。**收入管理**可不断加强制定票价的价格经理和收入经理之间的协调。

实现最佳运营结果的另一手段是**超订**，即接受一种超过特定飞行区段航班的一种或多种舱实际载客量的预订。通常对超订座位数规定某种限制，预计到离港时会有足够数量的人取消订座或“误机”，以避免或尽量减少被拒登机造成对旅客进行赔偿的情况。当实际被拒绝登机情况就要发生时，承运人通常争取有人自愿放弃座位获得赔偿（如日后免费旅行）和通常改订同一承运人的晚些时候的航班。或者，承运人可减少或不利用超订办法，而利用潜在旅客**等位乘机名单**，这些旅客在航空器临起飞前可能得到已确认机座但未能前来登机的旅客的座位。因为等待机座的旅客无权得到赔偿，所以可减少损失；然而，这可能需要确保等待机座旅客的交运行李能够装上航空器，但是，只有等待机座旅客被准许而且确实登机才可如此。

第三，只要情况许可，航空承运人相互之间协调它们所飞航线上的运力和运价，以避免提供过剩的运力和破坏性竞争，或从其联盟中获得好处。一些航空承运人还签订**联营协议**，即涉及商定运力、经营条件以及各当事方之间分享业务、频次、设备、收入和成本这些成分之一种或多种成分的商业协议。虽然这种方法已经获得政府的认可并且有时政府也要求这样经营，但在运力管理方面，这种作法现在已变得不那么重要了，并且由于市场越来越多，不允许使用这种方法。

第 4.3 章

航空承运人运价

航空承运人运价是国际航空运输管理中的三项要素之一（其他两项为市场准入和运力），虽然随着航空运输自由化的大趋势其管理重要性已逐渐降低。

国际民航组织在运价方面已做了大量工作，并编制了有关指导材料。有关指导材料见《国际航空运输经济管理的政策与指导材料》(Doc 9587 号文件) 的第 4 部分 (国际客货运价) 中。

本章列举国家管理运价的某些理由，为“运价”确定定义，介绍有关运价的不同种类和特征，包括航空公司业界使用和一些术语和词语，确定运价的方法和国际及国家管理机制，并探讨运价的某些关键问题。

国家管理运价的理由

国家管理国际运价的理由包括：

- 确保该国承运人在提供国际航班方面具有公平的竞争机会；
- 支持诸如促进国际旅游和贸易这类相关的国家目标和目的；
- 促进例如通过为个别航空承运人寻求灵活使用其自己选择的运价的方式，在国际航空运输方面的竞争；
- 对国际航空运输使用人的需求做出反应。

各国已制定出的运价机制类别既反映出它们管理运价的理由也反映出并非所有有关国家都认同这些理由的事实。因此，有些运价机制只是对反映各国管理国际航空运价所具有的不同理由的妥协。

这种状况，连同航空承运人为使用反映不同市场和同一市场不同航段的运价所做的努力，已导致形成复杂

的国际航空运价系统，这一点将在以下各节中更详细地介绍。

运价的定义

有关界定一项运价的方法在管理方面的重要性在于包括进了价格的哪些方面（并因此须视适当的国际和国家机制而定）和实际留给承运人商业运作的哪些方面。因此，一个国家对一项运价的定义反映出其希望对此方面的国际航空运输进行管理的程度。希望对运价实施全面管理的国家会使用一种包罗广泛的定义，而希望使承运人定价自由化的国家会使用一种更具局限性的定义。

运价是：1) 在空运中，视情况包括航空公司收费的与航空运输相连的任何其他形式的运输中，运输旅客、行李或货物（不包括邮件）收取的费用和关于其可用性和具体使用的条件；2) 在一些国家包括承运人或其代理人（以电子形式或书面形式）向有关管理当局申报的文件（亦称**运价申报**）。

国际运价用于两个或两个以上国家之间的运输（包括国际旅程的国内航段）；**国内运价**用于一单一国家内两个或两个以上点间的运输。加拿大和美国之间的国际运价特称为**跨界运价**。

根据运输内容，国际运价和国内运价分为两类。一般来说，**客运价**是运输旅客的运价；**货运价**是运输货物的运价。货运价也适用于包租整个航空器或航空器的一部分（在定期航班上称作**预留舱位**）。

国际民航组织对国际运价的定义（见 Doc 9587 号文件第 4 部分）的制定，在去掉用语“运价”中所包括的不明确的地方的同时，着重强调了定期航班并包括其所有相关方面。该定义包括**运价规则**或**运价条件**，即对关于运价或运输价格的适用性的明确限制或条件。

有两种运价规则。**一般性规则**是可适用于许多不同类型运价的那些规则，例如，客/货运价结构规则、货币兑换规则、退票和退款程序、航班条件、行李限量和超重行李收费、预订/售票条件、折扣规则和拒绝登机赔偿。每一运价申报均与适用于申报的一般性规则有关。**特定规则**是与每一客/货运价有关的规则，或超越一般性规则的关于某一特定客/货运价的规则。关于旅客运价，特定规则特别涉及预订/售票、停留时间长度（最长和最短停留时间）、经停、转机、客运价组合、改订/改航线和取消（可能的退票）等要素。

在某些情况下，一般性规则包括**运输条件**，即航空承运人就其运输制定的条件。以参照方式将运输条件纳入**合同条件**，即显示在旅行证件（**客票或货物空运单**）上的条件。两种条件均阐明与所提供航空运输有关的各种利益和限制。这些利益和限制同价格一起构成航空承运人和使用人之间的**承运合同**。经常与空运单一起使用的是**收货人**一词，即作为交运货物的接收人（交运货物所发至的一方）而列明的个人或实体，和**发货人**一词，即指定将发运货物发送至目的人或实体的一方（通常为托运人）。

国际民航组织关于“运价”的定义还包括**手续费或标准手续费**，即一航空公司付给中间人如旅行代理人 and 货物运输人/集装人的固定公开水平的报酬，关于手续费支付适用性的条件；提供给使用人的任何可观利益，如减价住宿和租车以及**常客奖励计划**（在这种活动中，常客可根据在某些航空公司航班旅行的数量或购买的某些物品和服务而得到免费或减价运输或其他好处）；和**访问另一国运价**，即一种在访问国或地区得不到而只在与国际运输联程在机上出售的国内或国际运价。

运价的种类和特征

与地面水面运输方式（例如铁路和水运）相比，国际航空运输出于若干原因定有种类繁多的不同运价。例如，这种种类繁多的不同运价可能是由于航空承运人不仅为反映同一市场的不同航段，而且为反映不同的市场更新运价所做出的努力的结果。不同航空承运人之间的价格悬殊可能反映市场上竞争的程度和承运人的相对实力，承运人的相对实力可能取决于每个承运人的网络规

模，班期时刻表和频次、市场渗透率、善意和服务水平等。因此，使收入最大化的价格对每个航空公司来说可能不尽相同。此外，管理运价的国家原因和因此而建立起来的不同运价体系已使国际航空运价形势进一步复杂化。

客票价

从航空承运人制定价格的角度看大致有两种客票价——公布的票价和非公布的票价。**公布的票价或公开的票价**是公开显示和销售的票价，和在必要时向政府申报批准的票价。**非公布的票价或非公开的票价**（有时也称**市场票价或运价外票价**）是一种既不公开销售也不提交政府批准的票价。公布的票价由下列有时重叠的五个主要标准加以区别。

第一，有一种基于公布的票价制定方法的差别。**国际航协票价**是一种由国际航空运输协会（IATA）运输会议制定的公布的票价，而非**国际航协票价**是除国际航协票价之外的任何公布的票价。非国际航协票价包括通过两家或多家航空公司间双边或地区运价集体磋商确定的**双边/多边票价**、由政府指令产生的**政府指令票价**和根据每个航空公司的判断单独或一组联合航空公司联合确定的所谓**承运人票价**。由于自由化，近年来承运人票价的使用已迅速增加。**协议票价或票价协议**之术语既指国际航协票价也指**双边/多边票价**。

第二，公布的票价可以用运输旅客的航空承运人的数量来分类。**联运票价或联合票价**是适用于航空公司之间运输并作为单一数额予以公布的票价，而**同一航空公司内票价或当地票价**是由一家航空承运人承担运输的票价。**联运**一词指一家以上航空承运人承担的运输（另见关于关键运价问题一节）。所有国际航协票价，大多数**双边/多边票价**和**政府指令票价**以及某些**承运人票价**（例如**联盟伙伴票价**）均为航空公司间票价，尽管联运的范围可能不同。大多数**承运人票价**为同一航空公司内票价。

第三，公布的票价在规定**通票价格**即从始发地点到目的地点的总票价方面存在差异。一般来说，航空公司在有限数量门户城市对之间规定**通票价格**。每个此种**规定票价**即作为**单程票价**或**来回程票价**具体定下的**通票价格**

的数额，视旅客旅程开始的始发地点而有所不同。其他城市对的通票价构成是规定的票价加附加票价，附加票价即只用来构成拟显示和拟开出的非规定通票价的特定数额的任意票价或比例票价。例如，从东京到蒙特利尔的正常票价由温哥华以远的票价构成，即从东京到温哥华的规定的正常票价加温哥华到蒙特利尔的适用的附加票价。利用附加票价产生的这些未规定的通票价称作组合票价。当既没有规定的票价也没有适用的附加票价构成从始发地点到目的地的组合票价时，可使用最低合并原则，即单独的规定票价或中间票点的规定票价和适用的国内票价的最低合并，组成通票价格以适用票价组合规则。

第四，还有一种基于航线控制方法的差别。里程票价是在计算间接旅行适用的通票价数额中由里程原则决定的一种直达航线票价。里程原则将旅客的实际旅程或每一票点里程 (TPM) (即每一区段之间的最短运营里程) 同从始发地点到目的地的可比最大允许里程 (MPM) (一般为最短运营里程的 120%) 相比较。如果每一区段的票点里程数小于从始发地点到目的地的最大允许里程，则使用直达航线票价。如果票点里程超过最大允许里程，则使用 5% 至 25% 的累进表计算附加在直达航线票价上的附加费。与此相反航线票价或单一因素票价是不考虑里程原则由规定的示意或直线航线决定的直达航线票价。只要旅客的行程与规定的航线一致，便可使用直达航线票价。

第五，公布的票价根据某些惠益的取得和如何定价的情况分为两大类——正常票价和特种票价。正常票价是为头等舱、公务舱 (中等舱) 或经济舱 (二等舱，有时还有加价经济舱) 服务的具有充分灵活性的票价，允许在预订/售票、停留时间长度，中途中途经停、转机、票价组合，改订/改线和取消等方面具有最大限度的灵活性。在有些市场，还有限制性正常票价或点对点正常票价，这些票价保留着历史上与正常票价有关的大部分特性，但是对诸如中途中途经停的有无或次数有限制，在某些情况下，对航线衔接换机的能力也有限制。虽然正常票价被看作综合票价 (它包括对单一票价旅客提供的所有主要便利)，但限制性正常票价则被看做为非综合票价，即仅提供点对点的旅行，对使用中途中途经停和转机等额外便利则收取附加费。

特种票价是除正常票价以外的任何票价。有两类特种票价——非促销票价和促销票价。非促销类特种票价或身份性票价是一种折扣票价，获取此种票价者局限于具有规定个人特性的人，如学生、青年、儿童、配偶、家庭、老年公民、残疾人、政府官员、军人、海员、选举人、工人、难民、移民、旅行代理人、航空公司雇员或朝圣者，其中有些人的身份是传统上经政府命令确定的。身份性票价仅针对人口中少量的群体，以便航空公司可有效地把过去付较高票价的旅客减少到最低限度。而促销类特种票价是能够符合预订/出票、停留时间长度、取消等条件的任何人都可得到的一种折扣票价。附加在较低票价的限制起一种“护栏”作用，以便尽量防止较高票价收入的流失。典型的例子包括：

- 旅游票价，通常是最贵和最灵活的特种票价，但具有某些旅行条件，如对停留时间长度和中途经停的限制；
- 特种旅游票价 (或即购票价、公共旅游票价、PEX 票价)，是较低级但在预订/售票、停留时间长度、中途中途经停、改订/改线和取消等方面比旅游票价有更多限制条件的一种特种票价；
- 预购旅游票价 (APEX 票价)，是除了与公共旅游票价相类似的条件外，具有旅客在旅行开始前规定的时间期限内订票付钱条件的一种特种票价；
- 团体综合旅游票价 (GIT 票价)，是旅行代理人为由购买综合旅游票的旅客组成的具有规定的最小规模的团体使用的一种特种票价；
- 个人综合旅游票价 (IIT 票价)，是旅行代理人为作为综合旅游的一部分的旅客个人旅行而使用的一种特种票价。

在许多市场，航空公司适用旺季定价，即设法消除经历高峰时/日需求的波动的定价。特种票价，特别是定价较低的票价的水平和可利用性可能有基于一年时间的称作季节性变动的两次或多次季节性变化。某些正常和特种票价视旅行开始的周日也有变化。航空公司还推出了一种售光运价结构，即除了正常票价外还有多级系列

限制性、运力控制性特殊票价的结构。为了存货控制目的，在预订各等舱票方面对票价加以安排。通常是，票价水平越低，票价条件越繁多严格。当专门用于价格较低、限制较多的票价的有限运力被完全占用时，便只能向旅客提供价格较高、限制较少的票价。这种动态座位分配过程是通过最新收入管理系统实现的。收入管理系统旨在通过确保不将购买较高正常票价的旅客（主要是经商旅客）本该占用的座位分配给购买较低特种票价的旅客（主要是休闲旅游旅客）（见第 4.2 章）。

公布的票价以运价手册和出版物等书面形式和更广泛地通过计算机订座系统（CRSs）及因特网网址的电子形式加以传播。为此目的，大部分航空公司利用航空公司运价出版公司（ATPCO）或希塔（国际航空电信协会）管理的电子系统，它们收集各航空公司出版的运价信息并分发给计算机订座系统和运价出版商，有些情况下作为申报代理人将此信息提交各国政府。然后，航空公司还直接地和通过旅行代理人（包括第三方网址）间接地以同样价格出售给旅客，不管在何处或由谁出售。旅行代理人从航空公司那里收取公布票价的标准手续费，但有些航空公司已完全取消了手续费或网上销售手续费。

与公布的票价不同，非公布票价根据航空公司和旅行代理人（包括集运人即购买大量航空公司票位再转卖给其他零售代理人的中介人和批发商即协调航空旅行和地面安排并将该一揽子安排大部分出售给其他旅行代理人的中介人）、包括因特网网址在内的电子订座服务提供者或像公司和组织之类的其他实体之间的特别谈判或合同交易对分销和使用具有限制。

大多数非公布票价均属于协商票价，即有选择性地向客户提供的非公布票价，一般有三个层次相联的票价数额——总价、净价和售价。总票价是公布票价的总额，常显示在实际机票的旅客联上。净票价或启动净价是航空公司向缔约旅行代理人或其他实体收取的数额，不包括在季末对销售报告进行审查后支付的任何手续费。净票价采取各种不同形式，从特定统一价到固定数额（所谓的减低价值）扣减或总票价按百分比打折不等。航空公司通常还支付手续费补偿，即根据航线、销售额等确定的超出标准手续费的数额，作为季末的奖励和奖金。在支付所有这些季末佣金、奖金和奖励后归航

空公司的数额称作净价。缔约旅行代理人提供给最终客户的销售价定得较净票价要高，不仅使代理人得到销售盈利，还使最终客户从公布票价中得到折扣。

最流行的非公布票价是所谓的折扣票价或折扣票，即只有通过旅行代理人才能得到的低于总票价数额的票价。折扣票价很少由集运人和批发商销售，而由包括所谓的投机小企业在内的零售代理人销售，所谓投机小企业即销售大减价票的无附加费的较小代理商。非公布票价的其他例子包括公司约定折扣、各种会议大批量折扣、拍卖票价、非运价促销产品，如直邮特价和客户升级凭证等。近来，更多的航空公司利用航空公司运价出版公司传播其只向其合同旅行代理人和其他实体传送的非公布票价信息。

因为非公布票价在票价水平和/或条件方面不同于任何公布票价，一些非公布票价在某些官辖区可能构成运价违法行为，即过度折扣。这就提出了一个运价执行的问题，即为确保只在经批准的价格和条件下出售国际航空运输而采取的措施。特别管理重点一直放在航空公司通过新的分销渠道直接销售给旅客的票价上。例如，一些国家认为，因特网票价或网上票价，即只有通过因特网才可得到的票价，如果通过各航空公司或航空公司联盟提供，便与任何其他公布票价没有什么不同，因此要求航空公司应申报此种因特网票价供批准。

货运价

就对客运价所述的差别而言，货运价具有某些同样的差别，并且使用类似的定价作法和概念，但以不同的术语来确定。普通货物运价，因每公斤所适用的价格不同，所以随重量的变化而变化，而每公斤所适用的价格取决于交运货物的重量是否超过或低于某个“划分点”，该点为一规定的重量水平，在此水平上每公斤的价格不同。普通货物运价并不根据所运物品的性质或价值变换价格，并且当所交运的物品不符合任何其他货物运价时使用。作为计算其他货运价的参考，普通货物运价起着与普通经济舱票价同样的作用。

同时包括加价和特种价定价特点的货运价是等级货运价，一种由对某些货物的普通货物运价采取折扣或

附加费的方式确定的货运价（例如对承运报纸给予的折扣和对交运过程中需要特殊对待的货物征收的附加费，如对家畜、黄金和证券）。

对特种票价有着类似目的一种货运价是**特种货物运价**，它用于某些种类的货物，按相同可比重量，一般低于普通货物运价，但同样也包括某些限制（如交运货物的最小体积）。与特种票价的情况一样，航空公司采取种种限制将普通货物运价造成的收入损失减少到最低程度。在涉及到一种以上的运输方式时，空运/海运或空运/铁路运输的票价与**多方式联运货运价**，即使用一种以上的运输方式（空运、铁路、公路和海运）运输货物的运价相似。

有些货运价并没有对应的客运价。例如**集装箱货运价**适用于以集装箱形式运输的货物。两种集装箱货运价是：1) **单位集装设备 (ULD) 折扣货运价**，对货主提供或货主装好集装箱的货物，提供普通货物运价、等级货物运价或特种货物运价方面的减价；和 2) **多类型货物运价**，不按对其他货运价使用的折扣或附加费计算，而是分开确定，并且适用于以航空公司所有的或托运人所有的集装箱形式运输的货物。

包机货运价/客运价

包机货运价是用于包机或租用全部或部分航空器运力的运价。与此形成对比的是，**包机客运价**是包机组织人或包机旅游经营人就一个包机航班向单个旅客收取的费用。包机客运价具有定期航班的可比运价的某些特点。例如，团体综合旅游包机客运价和单个综合包机客运价类似于定期航班上的团体综合旅游和单个综合旅游客运价，虽然包机客运价通常较低和限制较多，特别是在航程改变和退票可行性方面。

管理运价的方法

有两种不同但相互关联地管理航空承运人运价的机制。第一种是基于双边或多边航班协议有关运价规定的国际框架。第二种是基于每个国家适用于通常在自己领土着陆航班使用的运价的有关国家法律、规章或政策的国家运价管理机制。

国际运价机制

在双边或多边协议中，各国根据一项运价在生效之前必须获得多少国家批准制定出了不同的运价机制，它们包括**双批准**，即运价必须由有关的两个国家批准；**始发国**，即运价仅需运输始发国批准；**双不批准或双重不批准**，即两个有关国家必须均不批准一项运价才可阻止其生效；**灵活定价区**，即国家同意在该区内批准属于规定价格范围内并且符合相应条件的运价（在该区以外，可能适用上述机制之一种或其组合）；**自由定价**，即运价无需任何国家批准，虽然某些协议可能允许各国仅为知晓目的要求通知运价。（Doc 9587号文件第4部分载有双批准、始发国和双不批准机制的示范条款和解释说明。）

传统型双批准机制通常还同时要求指定航空公司在必要和可能的情况下必须同其他航空承运人协商达成运价协议或制定一全航线或部分航线协议运价。还或明或暗地要求航空承运人只要可能便应使用适当的国际定价机制（经常在国际航协运输会议范围内）。如果指定航空公司不能商定运价，或如果协议运价得不到必要的批准，各国自己就谋求就有关运价达成协议。然而，新近的双边协议通过放宽此种要求放松了双批准的程序要求。在此种情况下，允许航空公司单方面地制定任何运价，而政府不再行使不批准权力，除非申报的运价与预先确定的有关因素相悖。

始发国和灵活定价区两种机制一般说来均具有向较自由的机制如双不批准和自由定价发展的过渡性质。在双边一级，几乎没有协议包含这两种机制。正如下文所解释的那样，灵活定价区安排常在国家一级单方面采用。在多边一级，始发国机制曾被两个区域协议采用过，两个区域协议即1991年的《安第斯条约》和1997年的《福塔莱萨协议》。另一方面，1993年自由定价机制取代了欧洲联盟内的地区定价安排，另一个由于美国和欧洲民用航空会议成员国之间《关于北大西洋制定运价的谅解备忘录》于1991年到期而未进一步续订而消失。

双不批准机制允许航运价格由各指定航空公司根据市场的商业考虑来确定。每个国家的单边干预仅限于例如防止掠夺性或差别价格或做法、保护消费者免受由于滥用支配地位而出现的不合理高价或限制性价格的损

害、保护航空公司免受由于政府直接或间接补贴或支持人为造成的低价损害等。每个国家可要求就已发出不同意通知的运价同其他国家进行磋商。但是，如果相互达不成协议，有关运价将生效或继续有效。

还有越来越多的一种以上机制的混合做法。一个例子是对客运价和货运价批准程序加以区分。在这种做法中，自由方法只适用于货运价。混合体制的另一个显著的例子是指定国安排，在这种安排下，每个国家都同意采取双不批准、始发国或区定价方法，但每个国家可单方面地否决其一指定航空公司申报的有关任何运价。通过采取这一方法，甚至在双不批准机制下，每个国家也可在某些条件下有效地维护其否决其指定航空公司运价的不批准权力。

某些近来的协议还推出了一种单不批准机制，即一个国家可单方面地不批准一项运价，但只有当它认为此项运价违背事先确定的条件时才可如此做。从性质上看，这一机制是双不批准机制的一个变型。惟一的不同是当两国在协商期间相互不能达成协议时，有关运价可不生效或可停止生效。这一机制也可同自由定价机制结合起来使用。例如，在欧洲经济区内，自1993年以来允许共同体航空承运人自由确定其运价，但每个成员国可撤销一价格过高，不利于用户的基础票价，即是一种可以在单程和往返程基础上使用的完全灵活的最低票价。无差别地一个成员国在考虑到航空承运人长期充分分配的费用的情况下，也可停止票价进一步降价，这种降价会导致所有航空承运人的有关航班在某一航线或一组航线上的广泛损失。

国家运价政策和惯例

大多数国家都具有评价运价或决定是否批准或不批准航空承运人申报的运价的国家法律、条例或政策。如果一个国家单方面地选择不行使其管理运价的权利，实际上便将该权利交给了双边或多边伙伴，将运价管理交到了他们的手里。然而，伙伴们主要关心的是其自己航空公司和用户的利益。因此，重要的是，一个国家在必要时能够干预，以保护其在任何双边和多边协议下的利益。

与在双边或多边协议中使用的术语相类似，在国家法律、条例或政策中使用的术语在性质上通常是含糊和主观的。例如，一当事方可能使用掠夺性运价这一术语，声称受到此一当事方认为是旨在将其挤出市场的运价的伤害，但是，掠夺性无论如何都是难于把握确定的。而且，没有明确区分反竞争性定价行为和正常竞争性定价行为的方法。为避免此种模糊性和执行中的行政困难，制定了一些实际方法。例如：

- 限制定价领先权，即在市场上推出新的运价或改变现有运价的能力。一些国家有时约定双边或单方面将定价领先权局限于行使第三种和第四种自由权的航空承运人，虽然它们希望允许的定价领先权或定价灵活性的程度不一。允许其他航空承运人享有的定价领先权按个案处理或根据其航空承运人互惠待遇的条件而定。可是一些国家通常批准取齐运价，即对包括行使第五种、“第六种”和“第七种”自由权的航空承运人在内的所有航空承运人而言水平相同的运价，且所附带的条件也与已批准在一市场上使用的条件几乎相似；
- 区段票价总数政策，根据该政策，飞往或飞自非门户以近点的直通票价应作为门户点之间的国际票价和门户与以近点之间的一种或更多种国内票价（或批准的附加票价）总数来构成。所选择适用的国内票价（如具有与其组合的国际票价相同条件的公布票价）是可以在航空公司间运输的基础上供外国航空公司使用的票价，从而使之在经营另一国门户站之外的其他城市参与对旅客的竞争。一些国家采用这种政策希望其航空承运人在航空公司间运输的基础上对直接经营的业务以外的飞往和飞自另一国领土内城市的业务进行竞争。如果严格适用这一政策，相同点票价，即对两个或更多城市（如迈阿密和劳德代尔堡）实行同样票价水平是不允许的，即使门户点和以近点一般说来相互邻近或距始发城市的距离大致相同；
- 基于依靠一系列所谓不同类型票价合理性区或灵活性区的最详尽描述的灵活定价区概念的各种不同的地区票价系统。用有关基准水平的一

定范围百分比界定每一区，每区在某些情况下有某种运价条件。对属于适当区段和符合规定条件的票价给予自动或立即批准，虽然这种批准并不保证有关其他国家也可得到类似的待遇。有若干衍生形式，例如所谓的**票价段系统**，依照该系统，航空公司必须申报规定范围的价格而不是航空公司可随意决定而无需任何进一步申报的每一票价的实际销售水平；**最高运价系统**，依照该系统，航空公司只须申报一最高票价水平，然后可随意以低于最高水平的任何价格直接或间接出售。希望使市场打折票价合法化的国家使用票价段系统和最高运价系统这两种系统。

运价批准/不批准的程序

建议运价一词适用于政府批准程序初始阶段的运价。适用的国家法律、规章或政策和/或双边或多边协定可能要求申报或通报运价，除非上述法规、政策和协定具体规定免除申报要求。**法定通知申报**是根据有关要求运价拟议生效日期前的特定期限向有关当局申报的一种运价。而**临时通知申报**是通常依据有关要求中的非约束性规定在短于法定通知期限内申报的运价。在近来某些包含有双不批准或自由定价运价机制的双边和多边协定中，一些国家已同意对其指定航空公司完全免去正式运价申报的要求。即使允许国家要求通知或申报运价，仅为互相通气目的而已此种通知或申报。也有些国家单方面地在某些情况下在个案或互惠基础上免去全部运价申报要求或部分要求。

少数航空公司自己申报运价材料，但是大多数利用像航空公司运价出版公司这样的运价代理人来处理申报问题。航空公司把自己的指示传达给其代理人，代理人有某种自由处理符合管理规格要求的信息的权力。至于国际航协运输会议达成的运价协议，视不同国家，由本国承运人或由国际航协代表业界来处理申报问题。多年来，运价申报一直依据手册程序。一般说来，凡当一书面运价手册一页上的一项运价改变时，就用新的一页取代手册中的该页。面对大量的运价变动，一些国家推出了一个**电子运价申报系统**，该系统是一个自动化系统，能够使航空公司及代理人通过电信网或因特网将运价变

动传递到一个中央数据库并使公众可得到电子形式的运价信息。

各国批准运价的形式既可以采用明确的形式即采取批准运价的具体行动；也可采用默认的形式即在规定的时限内如不采取否定行动，运价即被视为已获批准。一般来说，国际航协运输会议达成的运价协议须予以明确批准和获得适用的反托拉斯法或竞争法的批准。一旦获准，此种协议中的运价还必须分别向政府申报，以符合适用的国家法律、规章或政策。不批准通常是明示的。

每一运价申报都含有**生效日期**，即可以在运输中使用该运价的最早日期，和**售出日期**，即该运价售出的最早日期。各国通常允许已经申报但尚未获得批准的运价经政府批准后出售。（但国际航协的客票价和货运价除外，国际航协的客票价运价只有在收到所有必要国家的批准后才可得以执行。）一项**批准的运价**已得到所需管理部门的批准；自其生效之日便成为**确定的运价或有效的运价**。一般来说，确定的或有效的运价在被另一项批准的运价取代之前始终有效。但是，鉴于航空公司本身的决定、多边运价协调或因为国家的要求，有些运价包括**失效日期**，即在该日之后不可使用该运价。

自从20世纪70年代后期，许多国家放松了对航空承运人运价的管制，把定价事项交由各航空公司根据市场的商业考虑自行决定。放松对运价的管理经常被看作是国际航空运输管理全面自由化的重要因素。由于运价的复杂性和技术性增加，国家对运价进行管制方面的行政困难可能也成为放松运价管制的必要。此外，非公布票价的扩散也大大破坏了公布票价现行运价管制的效能，各国可能认为公布票价的一些现行运价管制不再适当或者不再可实施。

关键运价问题

本节着重介绍当前管理和竞争环境下的四个关键问题，即多边运价协调、联运、因特网票价和掠夺性定价。这些关键问题的陈述顺序并不表明其相对重要性。

多边运价协调

运价协调或运价协商是指两家或多家航空公司谈

判客票价和货运价水平和条件以制定并通过供提交政府批准的协议运价或运价协议的程序。使用最久和最广的运价协调系统是国际航协运输会议提供的运价协调系统(见第 3.8 章)。此外,一些地区航空公司协会,如非洲航空公司协会(AFRAA)、阿拉伯航空承运人组织(AACO)和拉丁美洲国际航空运输协会(AITAL),常常在适当的国际航协运输会议召开会议之前在其各自区域范围内业已采取了涉及或有关运价协调的行动。

国际航协多边运价协调系统多年来已经演变成为一种较为灵活、透明和具有较少强制性的确定国际联运运价的工具。任何经过讨论的运价都不会产生一种必须付诸实施的具有约束力的协议,因此,参与运价协调的航空承运人可申报不同的运价。在某些情况下,不是运价协调成员的航空承运人也可参加此种运价协调会议。这些变化,虽然为各国所要求,但也反映了竞争性日益增长的国际航空运输环境。因此,一个问题是,多边运价协调过程中的这些变化是使国际航协系统能够适应一种更具竞争性的环境,还是使之最终不能产生满足航空承运人、消费者和政府需要的有效结果。

因为通过国际航协运输会议的承运人之间的活动涉及竞争者间的合作,在某些管辖区域,必要时特别是鉴于多边联运系统对公众的好处,给予了某些竞争法豁免。然而,近年来更多的国家采用了竞争法或更加密切地关注将现有规则适用于国际航协系统。为了减少这一过程中的反竞争做法,一些国家单独或集体地对现有规则的执行附加了条件或限制(如通过要求参加一项竞争法豁免联盟协定的航空公司退出某些国家对航线的国际航协运价协调活动,或要求在联运的基础上将经过协调的运价提供给所有航空公司)。这就提出一个问题,即如果一个或更多航空运输大国选择全部或部分不批准协调运价,国际航协系统是否能有效运作。2001年,国际航协在未能从欧盟委员会取得对欧洲经济区点与点间运输活动给予竞争法要求豁免之后,决定结束有关此种运输活动的货运价协商。

联 运

联运系统是一连接世界上大多数城市的定期国际航空运输服务的全球网络。为使旅客在全世界范围内完

成一次单一的空中旅行,其大部分旅程需要两家或更多家航空公司的服务。任何一家航空公司,不论它的网络有多大,都不能涵盖世界的每个点。只有较少的国际城市对拥有同一航空公司的直达航班。其余的都依靠同一航空公司或航空公司间联运航班。联运系统提供选择,这样做可以加强竞争。承运人间预订、售票、行李、旅客/货运服务和财务结算的协议标准和程序为联运系统提供了支助。从技术上讲,存在两种不同类型的联运模式:国际航协联运和称为俱乐部联运或双边联运的非国际航协联运。

国际航协联运出现于多边,基于不分航空公司均固定于同一水平的国际航协票价,从而简化了相互交换机票的行政手续。根据国际航协分账机构运作的**多边分账协议(MPA)**或由两家或更多航空公司单独缔结的**特别分账协议(SPA)**对联运收入进行分账(本手册附录 4 简要解释了具体实施办法)。这样做的重要意义是几乎所有国际航协的承运人,包括非运价协调成员,均认为使用国际航协运价的旅客可以享有充分的联运优惠,一般说来,只要运输承运人是多边联运业务协定(MITA)的当事方,或同**出票承运人**即给旅客出票的承运人具有双边联运业务协定,就有更多的获得预订票的机会。这种业界承诺起到了促进覆盖地域广泛的多边联运系统的作用,即使其实际成员并未涵盖所有航空公司。

非国际航协联运的出现基于承运人票价,即使没有关于票价水平和条件以及运输承运人范围和可用航线选择的预先协议。航线完全由出票承运人确定,因此运输承运人事前对此并不知晓(但联盟成员航空公司确定联营票价的情况例外,在此联营票价情况下,所有参与承运人事先都知道票价水平和条件)。运输承运人只是简单地接收签署多边联运业务协议或双边联运业务协议的另一承运人开出的机票(通常,自愿改变原票联上未写上的承运人除外)和根据多边分账协议或特别分账协议从出票承运人收取联运分账收入就行了。如果运输承运人在处理会计报告后发现其联运收入太少,它可能最终停止进一步接受此种联运票或通过临时降低预订舱等级来限制供联运运输的座位数量。因此,与国际航协联运相比,改变航线或利用其他承运人的灵活性是有限的,但票价水平通常较国际航协的票价低。

这里的问题是,为了多边联运系统有效运作,通过

国际航协机制的运价协调是否是一个不可或缺的因素，是否通过一个限制性更小的系统可获得同当前国际航协运价协调取得的同样或类似的联运惠益。承运人间联盟的发展扩大和运价制定的自由化正营造着一个迅速变化的竞争环境，同时非国际航协联运正变得更加为人们所接受。为了通过国际航协机制应对竞争法豁免的活动范围减少的局面和提高国际航协多边联运系统的吸引力，国际航协推出了**国际航协标准优质服务票价 (SPS 票价)**概念，即在更加紧密与费用相联系的水平上保证充分的多边联运优惠的修订的和简化的国际航协票价。

因特网票价

显示在因特网上的航空公司票价来自不同的渠道。大多数显示的票价是通过计算机订座系统分销的公布票价。对公司和组织机构约定的折扣票价之类的非公布票价通常公布在航空公司和计算机订座系统的私家网址上，只有谈判协商过这些票价的签约旅行社和其他实体才可见到这种票价。一些旅行社的网址主动地销售折扣票。航空公司直接向投标网址报出拍卖票价。此外，航空公司还独自在自己的网址上或在其参加的特定第三方网址上常常以比任何其他公布票价和非公布票价低的价格向公众出售因特网票价票。由于航空公司通常不向计算机订座系统提供关于因特网票价的完整信息，计算机订座系统并不作为其向旅行社正常提供信息的一部分显示因特网票价（但第三方搜寻软件允许旅行社了解大量的因特网票价）。

有关因特网票价的问题之一是否应让旅行社了解计算机订座系统以外提供的因特网票价。一方面，航空公司拒绝通过计算机订座系统向旅行社提供较低的因特网票价和缺少关于因特网票价的综合信息可能成为旅行社运营的一种障碍，损害旅行社在让客户比较不同票价和作出最佳旅行选择方面提供服务的质量。另一方面，航空公司传统上利用有限的分销渠道向目标市场区段销售特定类型存票。非公布票价就是例子，这种票价只提供给约定旅行代理人，某些非公布票价票在公开零售渠道是得不到的。因特网票价在本质上同这些非公布票价并无不同。因此，让旅行社全面了解因特网票价将通过不鼓励航空公司营销较低的因特网票价票而完全取消此种票价。

另一个有争议的问题是特定第三方网址和其参与航空公司之间的最惠国 (MFN) 型协议问题。根据此种协议，各参与航空公司必提供一网址，它们以通过自己的网址和其他第三方网址提供的所有因特网票价参与到该网址中来。在理论上，有一种潜在的风险，即此种协议可能会减少竞争，使相互竞争的分销商对客户不再那么有吸引力。例如，一项最惠国协议可能由于提供较低的因特网票价而破坏参与航空公司竞争的积极性，也可能为参与航空公司相互监督因特网票价提供一个方便手段，促进合作和价格协调。近来对第三方网址（特别是航空公司集团共同拥有的网址）的管理关注就反映了这些对竞争方面的关切。

掠夺性定价

掠夺性定价做法仅仅因为它代价高昂而且不可靠而一直被认为是相对不可能或无理性的事情。然而，随着自由化的进展，更多的国家表示关切，一个拥有控制市场地位的大航空公司可能会特意地降低票价以把较小的竞争对手赶出市场，或阻止它们将来进入市场，期望捞回由于随后将其票价提高到竞争水平以上而造成的任何损失。具有控制力的航空公司也可能采取掠夺性的定价做法以提高其作为强硬竞争者的声誉并向当前和未来对手传达一个“信息”：进入市场的潜力是微乎其微的。此外，直接或间接从国家得到补贴的航空公司可将其票价降到否则不可能提供的低的水平。

在通过竞争法和协商机制对付掠夺性定价中，过分繁细包罗一切的评估规则，可能会有限制航空公司积极地进行价格竞争的能力，而毫无规则的做法可能具有助长垄断霸气或竞争者间串通勾结的风险。对于什么情况构成掠夺性定价或如何证明出现了掠夺性定价情况虽然没有公认的确切或所谓“明线”规则，但许多法院已采用**阿雷达—特纳规则 (Areeda-Turner rule)**作为一个较实际的替代规则，阿雷达—特纳规则即如果一个公司的价格低于其**短期边际成本或平均可变成本**，其定价便是掠夺性的。短期边际成本即在不可能改变某些生产要素而不造成损失的短时期内增加一个产量单位而增加的成本；平均可变成本即可变成本除以产量。然而，在航空公司业界，一旦提供了运力，在任何特定时间内增加某些额外旅客的短期边际成本接近零。因此，有些人

建议利用**长期边际成本**作为判断掠夺定价的一个标准，长期边际成本即在可改变所有生产要素而不造成损失的足够长的时间期限内增加的成本。由于规划远景越长，一种固定成本便越有可能成一种可变成本，最终边际成本或平均可变成本会增加。

除了这些简单地基于成本的规则之外，还制订了若干更为复杂的规则。例如，某些人认为如果一个公司的产量为对付对手的进入而扩大，其价格低于其平均可变成本，其定价就是掠夺性的。而另一些人则建议，认为如果一新的进入者已被逐出市场之后，仍维持其价格相当长的时候，那么该公司为对付对手的进入而进行的削

价便不是掠夺性的。还有一种双层方法，首先着眼于市场结构，以检查掠夺性定价是否是可行的战略，然后便是若干基于成本的检验。

然而，试图界定非法行动的这些规则中的大部分由于数据的限制和有关因素的存在（如运力变化、座位分配收入管理、销售和营销活动）可能难于直接执行。鉴于这些困难，各国（和国家集团）倾向依赖**合理规则方法**作为评估指定案件的出发点。合理规则方法就是通过深入研究实际情况（如市场结构和具支配地位的航空公司在有关市场中的行为），根据是非曲直对待每一案例。（见第 2.3 章）。

第 4.4 章

航空承运人所有权

各国主要依据许可航空公司使用在有关航班协议下给予的市场准入权的自由酌定标准在国际层面上管理航空承运人所有权和控制权。在国家层面，对航空承运人所有权和控制权的管理可能对自由酌定标准和国际航空运输的其他方面都具有影响。

头三节介绍各国指定和批准航空公司传统上使用的标准以及这些标准的使用和某些例外情况。第四节简要探讨对航空承运人的跨国投资的影响。最后一节检查了此一领域的一些关键问题和自由化的可能方法。

自由酌定标准

为建立国际航班，在双边管理体制下，一个国家不仅要从其所有伙伴国家获得必要的市场准入权，而且还必须获得它们对其指定航空公司利用这些权利的认可。

各国在大多数双边航班协议中指定和批准航空公司所应用的标准一直是，所指定和批准的航空公司实质上必须为指定国或其国民所拥有和有效控制。如果外国的指定航空公司不符合此种标准，各国还通常保留拒绝给予、取消经营许可或对经营许可附加条件的权利；然而，接受指定的国家适用这一规定是自由酌定的。

采取这一做法的某些主要原因是该标准将允许一国：

- 拒绝批准某些其他国家所有或控制的航空承运人的航班；
- 在使用国际商业权利的航空承运人和这些权利所属国之间建立一种联系，以防止在一国的航空承运人利用另一国的权利时出现可能的非对等交换利益的情况；
- 在有关国家航空承运人方面实施一种利益平衡的政策；

- 确保在某些情况下本国航空承运人不使用外国的权利为本国服务。

关于在国家一级对航空公司所有权和控制权的管理，许多国家，在其有关航空承运人经营许可或外国投资的国家法规或条例中对在国家承运人中可允许的外国所有权规定了法定限度（例如不超过 49%）。此种规则的某些原因包括：

- 国家承运人被认为是一项战略资产；
- 属外国所有的航空公司应排除在国内市场之外；
- 国家拥有公司的航空器随时供国防或应急之需所用。

标准的应用

应用指定和批准航空公司的标准涉及确定以下内容的两方面的考查：

- a) 谁具有实质所有权；
- b) 谁行使有效控制权。

在审查构成“实质所有权”的内容中，各国的重点一般放在某些方所拥有的航空承运人的所有权数量，通常认为一家航空承运人占有 50% 以上的资产就构成“实质所有权”。在国家法律或规定中规定可由非本国国民拥有的国有航空承运人中占有资产比例的国家认为，超出规定限额的所有权为“实质的”。

由于所有权通常具有透明度，并且经常可由公开的或其他形式的股东的记录来确定，而有效的控制权则可以通过各种方式来行使，而其中许多方式又可能不具有直观的透明度，因此界定“有效控制权”更比界定“实

质所有权”更为困难。而且，“有效控制权”可以根据航空承运人的活动由不同的实体来行使。例如航空承运人管理部门可以行使某些经营方面的有效控制，如开辟新的航线，而金融实体、股东或政府也许为了增加航空承运人的资本、将其与另一航空承运人合并或解散公司而行使有效控制权。因此，有些国家以采取或防止某些行为（如增加航空承运人的股本）的能力作为“有效控制权”的证明。大多数国家依靠一事一办的方法，或实施有关法人责任的国家法律和规定做出决策；或者实施特别法律、规定和政策，专门确定谁行使航空承运人控制权，或者将两者兼而实施。

某些例外

虽然实质所有权和有效控制权要求是各国应用的最通行的标准，但长期来一直存在一些例外或偏差，其中包括：

- 《国际航班过境协定》(IASTA) 各缔约方给予协定缔约国国民实质拥有和有效控制的一“航空运输企业”定期航班的飞越权。（《国际航班过境协定》案文见 Doc 9587 号文件。）
 - 由政府之间协定产生的多国航空承运人，诸如 3 个斯堪的纳维亚国家创建的北欧航空公司 (SAS)、11 个非洲国家建立的非洲航空公司（现已不存在了）和 4 个中东国家创建的海湾航空公司。当这些国家中的一国希望指定其多国航空承运人在第三国经营时，可以修改所有权和控制权的规定或使用其他方式以确保该多国航空承运人获得批准使用指定国与该第三国商定的商业权利。
 - 1993 年 1 月 1 日生效的欧洲联盟理事会规定允许共同体航空承运人（即由联盟成员国和/或其国民拥有和有效控制多数股权，其主要营业地和注册办事处设在一成员国的一航空承运人）经营欧洲共同航空区内任何地方的航班。
 - 根据（由 5 个拉丁美洲国家缔结的）安第斯条约，有权在条约范围内经营航班的航空承运人
- 将由指定该航空公司的条约国的国家法律来确定。
- 加勒比共同体航班协定要求根据协定提供服务的加勒比共同体航空公司应由一个或多个成员国或其国民所有和控制。
 - 涉及中国香港作为一当事方的双边协定允许香港指定的航空公司是在中国香港注册和具有主要营业地的航空公司。然而，另一当事方的指定航空公司可能须符合传统的实质所有权和有效控制权标准。
 - 一些亚太经济合作理事会成员 2001 年缔结的多边开放天空协定允许一当事方的指定航空公司是其实际控制权属指定方所有，并在指定方领土注册和具有主要经营地的航空公司。传统实质所有权要求不再是一个条件。
 - 澳大利亚和新西兰间单一航空市场 (SAM) 协议允许一“单一航空市场协议承运人”（至少 50% 由澳大利亚和/或新西兰国民所有和有效控制，其总部和营业基地在澳大利亚或新西兰的航空承运人）经营两国之内和两国之间的航班，但对以远权有限制。
- 此外，一些国家已在双边协议下使用自由酌定权临时性地接受不符合传统的国家所有权和控制权标准的外国指定承运人，虽然通常这一做法涉及商定的让步作为接受的交换条件。

对航空承运人的外国投资

航空公司所有权对国际航空运输具有影响的另一个方面，是提供国际航班的国家航空承运人中的外国所有权的程度。如果外国所有权的程度提出实质所有权和有效控制权的问题，自由酌定标准将是一个因素。但是，外国所有权的程度对在有或没有自由酌定标准的条件下也可出现的国际航空运输还具有其他影响。

在外国对国家航空承运人的投资方面，活动和管理兴趣近来有所增加。其中部分原因包括：

- 在一些情况下，外国国际航空承运人已通过对前国有航空承运人的私有化取得了股份利益；
- 一些国际航空承运人已把对国有航空承运人的跨国投资作为市场准入的间接手段（例如通过与为前往/来自一国际门户以远的那些国内城市提供服务的国内承运人建立更为密切的关系，以提高其对前往/来自同一门户的那些国内城市的竞争）；
- 在某些情况下，国际航空承运人之间或国际航空承运人与国内航空承运人之间的合作营销协议、联营、专营特许经营、联盟以及兼并已涉及不仅用来提高各有关方商业利益，而且用来提高具体合作协议效能的跨国投资。

除了对所有权和控制权自由酌定标准可能产生的影响外，在外国对其国家航空公司的投资方面，各国考虑的因素还包括：

- 外国投资人的身份；特别是当其作为航空承运人时，伴随投资的会是何种管理技术和何种商业利益；
- 与投资来源国的互惠问题；
- 可能对国际航班的影响，例如竞争。

个别国家将采取其选择的符合其国际航空运输特定目标的这些和其他因素以及用来达到这些目标的办法。有鉴于此，根据各国及其具体的情况，对于允许外国对其国内航空承运人投资的限度的态度就会千差万别。

关键问题

在大多数国家承运人都由指定国家或其国民所拥有并被认为具有重要战略、经济和发展作用的时代，传统的以国籍为基础的所有权和控制权标准被广泛接受。然而，随着自 20 世纪 80 年代末以来出现的自由化和全球化以及地区经济统一的趋势，在国际航空运输的经营和管理环境方面都发生了重大变化。

国际航空承运人一直寻求采取一系列方法适应日益增加的成本压力、对资本的需求和加剧的竞争，其中包括作出合作安排，例如航空公司联盟、代码共享、联营和特许经营等，某些安排涉及跨国投资（获得其他国家航空承运人的股权）。许多国家调整了政策以放宽外国对本国承运人的投资限制，特别是在将其私有化时更是如此。对在其他服务行业，如旅馆和旅行行业出现广泛的多国所有权的背景下，也出现了对航空承运人的跨国投资现象。

由于这些事态发展变化，国家航空承运人所有权日益多样化，许多已不再是国有，有些几近处于本国国民仅持有勉强多数股份的地步。然而，包括自由开放天空协议在内的大多数双边协议均继续采用传统标准。很多人把这一现象看作是航空公司行业必须在其中运营的变化了的全球商业环境日益相悖。一些航空公司和政府正越来越强烈地呼吁改变这方面的管理办法，采取超越国家所有权和控制权的更为广泛的标准，用于市场准入。

从一航空承运人的角度看，传统的标准对其营运可构成严重的限制，例如，限制资本来源、扩大机会或合理化的可能性。

一些发展中国家认识到其经济和市场没有区域合作和/或外部资本可能不能维持国家承运人。其他已采取政策欢迎一切来源的新航班以促进旅游业。一些发达国家主张变革，因为它们有旨在发展全面市场和经济的政策；许多人认为需要跨界投资和行业合理化；还有一些认为更加开放的规则是创造国家承运人间竞争的一个手段。

放松航空承运人所有权和控制权可有许多好处。例如，可以为航空承运人提供更广泛的进入资本市场的机会，从而减少其对政府支持的依赖。可以使航空公司通过兼并和购进或联盟的方式建立更广泛的网络。还可以提高航空公司行业的经济效益，使得更具有竞争力的承运人和更多样的航班进入市场，从而惠及顾客。

同时，自由化也会带来某些可能引起令人关切的风险，例如，如果没有有效的管理措施加以防范，可能会出现（下文所解释的）“方便旗”情况；由于越来越强调商业结果，安全和保安标准可能下降；外资可能外逃，

从而造成运营稳定性下降。

可能会对劳工、国家紧急需求和服务保障具有影响。最后，从长期来看，由于行业集中（即航空运输系统被少数强有力的巨大承运人通过合并或收购所控制），可能会对航空公司的竞争造成影响，此为在大多数其他服务部门业已存在的现实。因此，在考虑自由化时，每个国家都需对所有这些好处和风险予以考虑。

从管理的角度看，对国际航班航空承运人所有权和控制权自由化的辩论主要围绕两大问题：a)同指定国的联系；b)自由化的能力。

正像本章第一节所解释的那样，采用传统标准的主要原因之一是，它有助于建立承运人和指定国之间的联系。在自1944年以来一直运作，已有很好根基的现有国际民航管理体制下，缺少此种联系，或此种联系日趋弱化，可能既有安全影响，也有经济影响。

在安全方面，明确的联系在维持安全标准方面是必要的，因为《芝加哥公约》规定每个国际民航组织成员国都有遵守有关安全和保安的标准和措施的责任，包括管理监督其国家承运人。

关于放宽传统标准的一个主要关切是，它可能导致出现“方便旗”的情况，方便旗是来源于海运业的一个术语，系指允许一国国民拥有但在另一国（即船旗国）注册的商船在其他国家间自由运行的一种情况。由于安全在民航中至关重要，所以需要防止任何削弱安全和保安标准的保障措施。

关于经济权利，有人关切，航空承运人在放宽的标准下可能获得不然可能不允许它们运营的航线。因此，也需要防止“方便旗”现象以确保有序的经济管理体制。

关于第二个问题即自由化的能力问题，有些国家将传统标准的继续采用看做是对自由化的一种制约。据认为，应允许每个国家根据自己的选择，按自己的步伐推行航空运输自由化，但是，传统规定由于其他国家拥有拒绝权，实际上阻止选择加快自由化步伐的国家在在市场准入指定航空公司方面这样做。

在这方面，现有双边机制对一些国家带来两个特殊

但相互联系的问题：a) 对于那些希望自由化的国家而言，如何排除其指定的航空公司可能会被双边伙伴国家拒绝的潜在风险；b) 对于那些想要对自己的承运人保持国家所有权和控制权要求的国家而言，是否接受外国指定的享有自由化的所有权和控制权的航空公司，如果接受，为防止出现“方便旗”现象并为安全和保安考虑，如何确保这些国家仍然能够确定航空公司和指定国家之间的联系。

在 a) 的情况下，如果一个国家由于其指定航空公司的外国所有权而可能有失去业务权的风险，它可能不大愿意自由化。至于 b) 的情况，国家接受指定的方式可能有助于或阻碍指定国家的自由化努力。一个重大挑战是如何使那些目前不想自由化的国家不要阻止其他国家自由化的努力。

在这一领域管理自由化的目标应该是创造一个运营环境，使得航空承运人能够在不损害安全和保安的情况下有效而经济地运营。自由化还应有助于增加各国特别是发展中国家参与国际航空运输的机会，同时确保变革不会影响所有利害攸关者的利益。

各有若干方法放宽或促进放宽对航空承运人所有权和控制权的管制。例如，各国可相互商定应用某些放宽的指定和批准航空公司的标准，其中包括国际民航组织提出的下列备选安排：

- 航空公司由和仍然由协定当事方的任一或多个国家的国民，或由一个或多个当事方本身所实质拥有和有效控制。
- 航空公司由和仍然由不一定是协定当事方，但是属于预先确定的具有“共同利益”的某一集团任一或多个国家的国民所实质拥有和有效控制。
- 航空公司在指定国的领土内有其主要营业地和/或永久性住所；并在指定国的有效管理控制之下。在这种安排情况下，主要营业地的证据可依据下列事实来判定：航空公司在指定方的领土内按照有关的国家法律和规章而设立并注册；在指定方的领土内有大量的业务和对实体设施的资本投资；交纳所得税；在那里注册其

航空器并作为其航空器的基地；并雇用大量国民担任管理、技术和运营职务。

有效管理控制的证据可依据但不限于下列事实来判定：航空公司持有执照颁发当局颁发的有效运营执照或许可证，如航空运营人证书(AOC)；符合指定方关于国际航空公司运营的标准，例如财务状况良好证明、满足公共利益要求的能力、服务保障的义务；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。

各国也可更加灵活地对待外国指定航空公司的所有权和控制权要求，以满足希望在该领域放宽管制的其他国家的需要。国家可采取的某些措施包括：

- 使其双边伙伴能够对那些伙伴的指定承运人采用放宽的标准，而对其自己指定的承运人保留传统标准（例如像在涉及中国香港特别行政区作为一当事方的双边协议中所做的那样）；
- 接受可能不符合传统所有权和控制权标准的其双边伙伴指定的承运人，如果该承运人符合像安全和保安这样的其他关键要求的话；
- 将其接受外国指定的条件公开。如果能从大量国家（例如通过国际民航组织）获得此种信息，便可大大提高透明度，并有助于带来各国政府从管理角度和各航空公司为规划和运营国际航班所需的确定性。

第 4.5 章

航空货运

航空货物或空运货物指除邮件、储存品和旅客行李之外在一架航空器上运输的任何物品（见《国际民用航空公约》附件 9）。航空公司行业在更广意义上还将用语航空货运用来指除行李之外以航空方式运输的任何物品（货物、快件和邮件）。全货航班无论定期或非定期，均指只载运货物的航班。

在国际航空运输领域，人们往往只注意旅客航班，然而航空货运也是航空运输的一个重要组成部分。对许多国家来说，货运航班对其国家发展和国际贸易十分重要，例如对那些内陆国家和出口物品主要为高价值商品或易腐商品的国家。

对货物托运人而言，航空服务对其他运输方式（铁路、卡车或船舶）提供一种竞争性选择，以满足其在速度、质量（途中损坏大大减少）和成本方面对运输的要求。随着越来越多的公司采用“及时”的宗旨（即物资在生产或使用之需时到达而不用存储和变成成本昂贵的存货），事实上航空器越来越多地被用作为减少存货存储成本而延伸到天空的仓库。

对航空公司而言，航空货运可以是重要的收入来源。在某些主要的国际航线（例如跨北大西洋航线、欧洲和亚洲之间航线和跨北/中太平洋航线），航空货运约占国际定期航班总收入的五分之一。

近来使航空运输变得更为重要的发展是大幅度增长的专递和快件/小宗包裹业务，在不超过体积或重量限制的情况下，它为要求及时的文件或小宗邮件提供通常保证在规定的期限（如当天或次日）内送出的到户航空服务。有些航空公司也越来越多地涉足到户服务，而不是将自己局限于只提供航班。通过航空公司之间的交叉资产性投资和合作安排，如商标分享（即一项有关航空承运人按照一种商标名称，但在经营中，每一承运人自己的航空器即标识该商标名称又标识其承运人自己标志进行服务销售的商业协议）和专营特许，航空货物运输越加一体化和全球化。

本章阐述航空货物运输的某些显著特点，并且介绍政府如何管理航空货物运输。

航空货运的显著特点

就性质而言，货物一般不像旅客对始发地和目的地之间的时间（快件除外）、航线和经停那样敏感。对旅客而言，必须毫不延误地将其送到目的地，而货物在不能立即得到舱位的情况下，可以通过不同的航线和做多个经停进行运输。

旅客通常要做往返程旅行，而航空货物一般是单程运输。往返货运业务量相同或类似的航线寥寥无几，但一个方向比另一方向货运量大出几倍的航线却比比皆是。

航空货运往往在始发地和目的地之间使用多方式联运运输，即一种以上的运输方式，例如飞机、卡车、铁路或船舶。航空货物经常使用专用设备，如标准化集装箱（即集中货物并用网子或吊带固定的平板）和集装箱（即为适合宽体航空器货舱而专门设计的容器）——此种设备经常被通称为 ULD（单位集装设备）。使用这些设备不仅有助于提高效率，而且也便于航空公司间的和互联模式的运输。

大多数定期国际航空公司把航空器下舱中装运的航空货物视为附加的收入来源，将其作为其旅客航班的副产品看待。但是，在一条货运量充足的航线上，航空货运可以起到更为重要的作用，成为使用混合型航空器（同时在上舱运输旅客和货物）的过硬理由，并且就全货型航空器或货机而言，货运是惟一的收入来源。

虽然航空公司直接对顾客销售航空货物运输，但其重要的货运销售活动却与中间人有关，诸如：

- 货运代理人，作为零售人，在收取手续费的基

基础上，代表航空公司向托运人销售航空货物运输；

- 货运集装人/输送人，作为输送代理人（虽然有些也经营自己的航空器）代理托运人的事务，并且常常把来自一个以上托运人的货物，集装成为更大的单位交给航空公司，从大宗货物的折扣运费中获得收益。

尽管一些国家在法律上明文禁止，但是在许多国家，为货运集装人/输送人的商业企业也是货运代理人。

航空货运的管理

在国际航空运输的经济管理方面，航空货物运输就市场准入、运价、运力和非定期经营等等而言，一般按政府管理的一个组成部分对待。这些方面分别在本手册的其他章节中阐述。

大多数政府过去总将航空货运视为旅客航班的一部分，因为大多数国家航空公司都用定期旅客航班混合载运货物，全货运经营相对很少（例如在 2000 年，大约 716 家航空公司提供国际定期旅客航班，而经营国际定期全货运航班的大约只有 91 家）。因此，在双边交换市场准入权利方面（已在第 4.1 章讨论），各国主要授予其指定航空公司在商定的定期国际航班上运输旅客、货物和邮件的权利。经营全货运航班的权利在所批许可中一般是非明确的，但有些双边协定则更加具体，指明“分开或混合运输旅客、货物和邮件”。

有些双边航空运输协定全为全货运航班专门规定了航线。考虑到航空货运的显著特点，有些协定对全货运航班的专用航线的灵活性做出规定，例如在允许这样的航班由指定的航空公司任何混合航班航线上经营全货运航班的同时，准许它们使用那些与批给旅客或混合航班不同的中间点。

政府对航空承运人运力的管理（见第 4.3 章）也延伸至全货运经营之中，但是由于在增加收入 and 市场份额

方面，国有航空公司一般对货运关心较少，因此通常不如对旅客航班的管理那样严格。同样，航空运输管理人员也将货运价作为政府管理航空公司运价的一部分（见第 4.2 章）。

大量的非定期国际航空运输活动为全货运包机经营，诸如那些由或为货物输送人/集装人经营的专递和快件/小宗包裹航班的活动。各国都将这些包机飞行纳入非定期航空运输服务进行管理（见第 4.6 章）。

全货运经营人遇到的一个主要问题是根据把航空货运当做旅客航班一部分来对待的双边协定，在市场准入方面缺少灵活性。在这类协定中，把经常附加在旅客航班上的有关航线、业务权、频次等的限制同样可以适用于全货运航班。由于在旅客和货运经营之间很少有协同作用（如不同的顾客、不同的离港/进港时间要求、在方向上业务流向的不平衡），这种管理上的限制往往使航空承运人难以保持一经济上具有活力的全货运航班。

全货运经营人可能遇到的其他管理方面的问题包括：

- 机场宵禁常常限制飞行时刻制表中的灵活性，对专递和快件服务来讲尤其如此，它们往往要等到很晚接收其货物，并整夜工作以保证次日发货；
- 在某些情况下，对货运飞行可以利用的机场的航班起降时刻的限制，特别是在经常给予全货运经营要比给予旅客航班较少优先的拥挤机场更是如此。

随着航空货运市场的规模和重要性的增长，更多的国家正在采取一些促进其发展的更为灵活的做法，国际民航组织也编制了航空运输协定示范条款形式的指导材料供各国在使航空货运服务自由化中选择使用（指导材料见 Doc 9587 号文件）。

第 4.6 章

非定期航班

非定期航班是不按定期航班方式经营的商业航空运输航班。包机飞行是使用包用的航空器进行的一种非定期航班的经营。虽然用语非定期和包机（即一家航空承运人和出租或租赁其航空器的实体之间的契约安排）已在互换使用，但应该注意并非所有的商业非定期航班经营都是包机飞行。

非定期航班作为航空运输的一个重要类别首先在欧洲出现，以后扩展到北美洲和其他地区。在对低价航空旅行需求的不断增长的促使下，它在 20 世纪 60 和 70 年代经历了迅猛发展。虽然各国常常把它视为对定期航班的一种补充，但是非定期航班在某些地区（特别在欧洲）促进了大规模国际旅游业的发展，这对于许多无论是发达国家还是发展中国家来讲，都具有举足轻重的经济和社会上的重要意义。

非定期国际航班，不像主要根据国家之间的双边协定进行管理的定期国际航班那样，它通常根据国家管理进行审批。虽然航空管理人员有时也管理商业性的非运输飞行（如航空喷撒农作物和勘探）以及诸如无论是否用于运输的私人、公司、军用和国家航空器的飞越和降落这类的飞行，这些都不在本章和本手册讨论的范围之内。

本章第一节介绍将非定期航班与定期航班分开的某些特点。下一节阐述各种类型的非定期航班。最后一节谈论政府如何管理非定期航班。

非定期航班的特点

非定期航班可由各类航空承运人经营，可根据下述特点将其同定期航班加以区分。其经营通常：

- 按照包机合同，以点与点和经常以航空器载荷为基础（但是几家包机人可分包一架航空器的运力）；

- 或以临时性形式或以固定的但为季节性的形式；
- 不受可以附加在定期航班上的公众服务责任的约束，例如不管载运比率如何均要按公布的班期时刻表进行飞行；
- 由包机人而非航空器经营人承担载量利用不足的财务风险；
- 通常无需航空承运人直接掌握零售价格（承运人往往将航空器运力以批发价卖给旅游经营人、货物输送人或其他实体）；
- 需为每一飞行或系列飞行取得前往/来自始发国或目的地国或两者的许可或提前进行通知。

非定期国际航班的种类

多年以来，非定期国际航班的发展是为了满足变化的航空运输市场的需求以及各种各样的管理环境。的确，其发展演变可以说是一种需求引起的增长，从只有相当简单的规章管理的很小基础发展成为具有较复杂规章管理的相当大的航空运输领域。其增长鼓励了自由化的定期航班的发展，反过来自由化定期航班的发展缩小了非定期航班市场的规模和减少了其规章管理的复杂性。因此，下文界定的许多不同种类已停止应用；但为历史目的保留了有关说明。现有和历史种类分为四类。

第一类是旅客包机航班。这些为普通公众开放的航班包括：

- 预订座位包机（ABC）或非固定团体包机，即一架航空器的全部或部分旅客运力由包机人/旅行组织人包租的包机。包机/旅行组织人，在不违反规定的情况下，将座位重新向普通公众出售，这些规定现在或过去曾包括各种要求，诸如：提前付款、事先报名、最少停留天数、

取消订座罚款、中途经停限制和其他条件；

- **综合游览包机 (ITC)**，为运输从旅游经营人 (即将座位同膳宿和/或其他地面安排一起以综合价格再出售的旅行组织人) 处购买综合旅游票的旅客包租的一架航空器的全部或部分运力的包机；
- **公共包机**，其运力通过认可的中间人向普通公众成员出售的普通包机类，经常不附带诸如来回程、预先订座等规定性的要求。

现在或过去仅向符合条件的部分公众开放的或供包机人自用而不重新出售的旅客包机包括由于自由化而最经常被弃用的四类：

- **社会团体包机**，为供一个团组 (或几个团组) 独家使用而包租的航空器，该团组由具有主要目的和目标而不以旅行为目的的协会或俱乐部成员组成，以及在申请包机运输之前具有充分的对其进行分辨并使之与公众不同的社会团体关系；
- **同益包机**，组织人重新出售给在旅行方面具有共同目的 (如参加一项特定的活动) 的人员，但并非必须为某个协会或俱乐部的成员而包租的航空器；
- **特殊活动包机**，运输参加一项宗教、体育、文化、社会、专业或其他性质的特殊活动的人员的包机；
- **学生包机**，完全为运输认可的高等院校的学生所购买的包机，通常具有某些年龄限制；
- 最基本和无时间限制的类型，**单个实体包机或自用包机**，由一个实体 (例如一个人、公司、政府) 仅供自己用于运输旅客和/或货物而包租的包机，费用全部由该实体承担，并且不直接或间接地与其他人分摊。

第二类是货运包机飞行，包括那些由货物输送人、集装人、托运人协会、快件/小宗包裹/专递服务和类似

的包机人以再出售为目的而包租的货运包机，以及那些包机人自用而不再出售的货运包机。

第三类是以上两种的混合型或派生型，包括：

- **旅客/货物混合包机**，由同一包机人用来既载运旅客和货物的包机 (例如参加交易会的人员和展品)；
- **合用包机**，涉及一个以上包租人共用或划分包机运力的包机。

另外，两种作法产生出其他的变异类型，那就是**多类旅客包机**，即在同一次飞行中运输一种以上旅客种类的包机业务，例如预订和综合旅游业务；和**双向旅游包机**：在同一次飞行中运输从来回程飞行的始发国始发的旅行业务和从目的地国开始的旅行业务，这是两种均过时的概念，其规章管理已经放宽。

非定期国际航班的第四类是运输个别开票或个别填开货运单业务的非定期非包机飞行 (有时被称之为应召航空的士服务)。它们是不按公布的飞行时刻经营，而向单个公众成员 (经常是货物托运人) 销售。它们飞批准的航线，但只在航线中途有装卸业务的地点经停。

非定期国际航班一般被认为不包括某些容易与非定期航班经营相混淆的定期航班，诸如：

- 首航飞行；
- 调机飞行；
- 定期航班的加班飞行；
- 使用湿租或干租航空器的定期航班；
- 定期航班上的“部分包机”。需注意的是，**部分包机**事实上是一种销售手段，它允许将定期航班的一部分 (座位或舱位) 按照承运人/包机人合同，以包机服务的方式销售。

非定期航班的管理

《国际民用航空公约》(《芝加哥公约》)对缔约国授予非定期国际飞行(第5条)和定期国际航班(第6条)的权利方面做了区分。它将非定期飞行指定为所有“不从事定期国际航班”的航空器的飞行。第5条第一款要求,缔约国将过境和非业务经停的权利授予所有由其他缔约国的航空器所从事的非定期国际飞行,而“无需事先获准”。该条的第二款声明,商业性的非定期飞行亦“有上下旅客、货物或邮件的特权,但上下地点所在国家有权规定其认为需要的规章、条件或限制”。由于第5条的实际后果,对非定期国际航班的管理通常都按各个国家确定的规则实施,只有为数不多的几个实行联合管理的现行双边和多边协定。

为了在解释或执行《芝加哥公约》第5条和第6条方面对各国加以指导,国际民航组织理事会“对‘定期国际航班’一词确定了定义,并附有‘关于执行公约第5条所授权利的定义和分析的说明’(见Doc 9587号文件)。在确立定义时,理事会认识到,缔约国对商业性非定期航空运输上下旅客、货物或邮件附加规定、条件和限制的权利是无条件的。但是它表示了应将其理解为该权利不应以使这一重要的航空运输形式无法或无效运作的方式来行使的意见。

根据国际非定期/包机业务继续受管制的单方面框架,始发地和目的地各国相互单独管理其领土之间的此种航班。在此情况下,包机人和承运人必须遵守双方国家**适包**(即根据有关规定为有效包机)经营的规定。这些规定通常出现在国家立法、政府规定、关于航空运输和批准对此种经营管理的政策声明,或出现在批准某次(或若干次)非定期飞行的执照许可之中。在某些情况下,管理当局做出专项决定。

关于非定期国际商业经营方面的国家政策采取各种方式,从严加限制到完全放开。大多数国家政策介于这两者之间。在制定有关非定期航班的管理政策和管理方面,各个国家通常考虑此种服务在满足公众对廉价航空运输的需求方面所发挥的作用;它们在整个航空运输体制中的位置;以及在满足国家某些优先项目和利益方面的贡献(例如促进旅游、扩大机场利用率、创造就业机会和社区的发展)。

承运人必须持有其本国颁发的执照才能经营非定

期国际航空运输。有些国家要求外国承运人的此类证明。航空运输当局可以通过颁发执照或许可批准其本国承运人或外国承运人的非定期国际运营(总的批准或许可在相对长期、连续的基础上,例如一个年度或一个季度给予),或者对某一次或几次飞行给予专项批准。

各国还可以采用 a) 要求包机计划或各次飞行事前得到批准;或 b) 飞行之前不需要批准;和 c) 要求飞行前通知和/或飞行后报告的方法。有些国家可继续采取将承运人事前编排在那些有经营包机飞行资格的承运人名单上的办法。

不同国家将上述办法结合使用,并且考虑互惠、业务始发地、涉及的地区、承运人的国籍(本国对外国)、承运人类型或航空器大小、包机的种类或其他决定因素。各国普遍的作法是,为空中交通管制、海关、移民和公众健康的目的,要求飞行计划或某种形式的事前通知(通常提前24小时)(注意:《国际民用航空公约》附件9也包含了要求缔约国为方便非定期经营而将此种程序减少到最低限度的规定)。

有些国家签订了关于非定期航班的双边协定或既包括定期航班也包括包机航班的双边航空运输协定,允许按相互商定的条件经营非定期航班。这些协定通常含有**适包规则**(例如接受始发国规定或协调规定)、可经营的点、公平与均等机会、确定价格、所含自由权利、承运人的指定和发放执照的规定;在其他包括技术事项,例如海关豁免、协商和仲裁的规定中可见到类似的规定。

有关非定期航班仅缔结过为数不多的几项多边协定,且全部以地区为基础(如1956年《有关欧洲民航会议国家之间对欧洲非定期航班商业权利的多边协定》和1971年《有关东南亚国家联盟之间非定期航班商业权利的多边协定》)。这些协定一般都对批准签字国之间非定期经营的更为自由的机制做出了规定,例如只要提前通知,就允许某些种类的非定期飞行自由进入(例如用于人道主义的、救急的包机、单个实体包机或定期航班不直接经营的航线上的包机飞行)。

许多国家在管理非定期国际航班方面遇到的一个基本问题是,在考虑有关国家总的经济利益的同时,如何就同一市场上的定期航班经营人与包机航班经营人的

商业利益之间保持平衡。维持有效管制的国家一般实行各种限制或控制，以确保非定期航班不损害其定期航班的利润和效率，和/或满足每一有关国家承运人在包机利益方面获得某种平衡的需求。这些国家在非定期商业经营方面可采用的控制办法包括：

- 通过包机定义和规则实行销售限制（例如不允许某些种类包机）；
- 地理和航线限制（例如只允许在规定地区或规定的航线上经营某些种类的包机）；
- 运力控制（例如包括一个具体数量的限制或将占定期航班运力的一个具体百分比）；
- 价格控制。

许多国家在管理非定期国际航班方面遇到的另一

个问题产生于对非定期航班缺少一种明确一致的定义（只将其确定为不是定期航班的航班）。当两种航班的区别不明晰时尤其如此。例如由于包机服务变得更可以随时向公众开放，这种包机已被称作“定期包机”或“计划包机”，即向公众开放的包机飞行，因其固定性或频繁性使其构成一种被认可的有序系列。

大多数定期航班承运人现在提供过去包机较常见的降价票价和条件。随着航空运输行业的演变和更多的国家已对国际航空运输管理采取自由政策，对包机做出这种区别的实用性已受到质疑。尽管就如何销售和经营非定期航班而言，这种区别在此行业中很可能还会继续保留，但就欧洲联盟而言，“第三个一揽子”的航空运输自由化已经有效地取消了两者在管理方面的差别（通过允许非定期/包机承运人经营定期飞行并向公众直接销售）。

第 4.7 章

航空公司的商务活动

本章探讨国际航空运输的商务和有关方面 (有时称为“做生意”问题)。虽然管理者们对之没有给予像对市场准入、运力和运价等主要管理要素那么大的重视,但它们是有管理意义的,因为它们可能增加或减少航空承运人的市场准入机会、效益和/或利润。

本章前三节提出自国际航班开始以来就加以管理的事项,即货币兑换和收入汇出、雇用非本国人员和国际航空运输的销售和营销。

本章第四节介绍航空公司产品分销不断演变的环境和包括计算机订座系统和因特网在内的电子商务。第五节讨论日益增长的航空器租赁活动的管理。

国际航空运输服务的销售和营销、航空公司产品分销 (包括计算机订座系统) 和航空器租赁在不同程度上基本由航空运输当局管理。而其他两项活动 (货币兑换、收入汇出和雇用非本国人员) 主要由结合一般适用规章分别实施外汇管制法和移民法的非航空当局来管理。因特网活动 (如通过因特网的在线销售) 在撰写本文件时几乎没有什么管理,但是可能成为未来政府管理的课题。

货币兑换和收入汇出

旅行代理人的广泛全球网络和 In 联运基础上提供国际航空运输的能力相结合,使航空承运人在世界上许多国家都可以销售客票,包括那些承运人不直接经营的地点。因此,航空承运人积聚了多国货币形式的收入,其中有些受兑换管制的限制。**货币兑换和汇出** (即将从当地收入中扣除当地开销之后所剩余的当地货币兑换成一种可由航空承运人汇回其总公司或其他地点的可兑换货币) 一直是在某些国家,由于种种原因,对兑换管制实施不予允许、加以限制,或导致货币兑换和汇出方面旷日持久的拖延时而长期存在的问题。

在不少情况下,航空承运人经常由国际航空运输协

会出面,通过集体的努力,确保将在某些国家冻结的收入加以兑换和汇出。也有有关政府联手为此进行交涉的事例。

但是,确保货币兑换和汇出而做出的正式管理方面的努力往往属于双边范畴。向国际民航组织登记的双边航班协定中仅有少数包含给予指定航空公司把当地收支余额兑换和汇出的权利的规定。在这方面,国际民航组织制定了货币兑换示范双边条款供各国在其双边航班协定中应用。(示范条款案文见 Doc 9587 号文件。)

在几乎所有双边解决地方货币兑换和汇出的实例中,均有某些形式的限制,诸如按商定的方案或特别支付机制办理,限于汇给航空承运人的总公司,或者规定可兑换的币种。在某些情况下,规定要求兑换及时办理或按一个专门兑换率兑换 (例如当日有效的兑换率、当天交易的汇率,或官方比价) 和汇款不课税或不受其他限制。

在某些情况下会不适当地拖延兑换和汇出过程的一种更加普遍的条件 (无论言明与否),是兑换和汇出按照该国兑换管制机制确定的程序办理。这种作法在许多情况下会导致民用航空当局不得不去说服另一政府部门和/或诸如一个重要的银行这类的私营实体的官员,遵守对双边兑换和汇出所做出的承诺。

雇用非本国人员

国际航空承运人,就其行业性质而言,需要雇用不同国籍的人员。就某些活动而言,他们喜欢雇用**非本国人员**,即不具有其工作所在国国籍的人员 (并且他们常常具有航空承运人总部所在国的国籍)。因此,此类人员需要获得该国批准才能在该国居留和工作。根据该国关于居留和就业以及它们如何实施的法律和规定,这些人员可能符合居留并受雇于航空承运人的条件。非此情况时,各国则采取其他方式,来确保其航空承运人能够在

某些活动中雇用非本国人员。

向国际民航组织登记的双边航班协定中仅有少数包含允许一外国航空承运人带入和在一国保留某些种类的非本国雇员的规定。几乎所有这些规定都含有某种类型的限制，诸如：

- 对等数量限制；
- 要求外国航空承运人有一定比例的本地雇员为该国国民；
- 要求在航空承运人直接经营的地点/城市派驻雇员；
- 要求其入境和居留按国家法律或航空承运人之间相互的协议办理。

这方面的主要困难在于要求（明确或非明确地）航空承运人的非本国人员的入境居留和工作须遵守该国的法律和规定。在有些情况下，国家的法律和规定对航空承运人的非本国雇员不是未做规定就是附加非本国人员无法达到的要求。结果，一些关于雇用非本国人员的双边规定以泛泛的非限制性的条文进行表述；例如不需要工作许可。

关于非本国国籍人员状况的另一方面是，如货币兑换和汇出实例中那样，民用航空当局发现自己为了允许外国航空承运人雇用的某些非本国人员得以入境和居留，而不得不向另一个政府部门（在此情况下是移民当局）的官员证明履行双边承诺的重要性。在这方面，国际民航组织也制定了关于非本国人员和利用当地服务的双边示范条款供各国应用，该示范条款见 Doc 9587 号文件。

国际航空运输的销售和营销

销售和营销国际航空运输的能力是一家航空承运人经营的重要因素。虽然向国际民航组织登记的三分之一以上的双边航班协定对销售航空运输服务均有规定，但是营销，即使用诸如宣传广告和奖励手段的促销，视活动的情况，可受制于若干不同机制。

双边航班协定中几乎所有关于销售国际航空运输服务的规定，都包括外国航空承运人保留销售办事处和直接或通过代理人销售其产品的权利。其中一些规定还具体阐明以某些货币种类进行销售的权利，和要求使用人可以自由地购买有关承运人的航班。

在销售规定中所见到的那些限制中有一项要航空公司在所有商务问题上达成一致的要求和一项仅在航线内，即在外国航空承运人直接经营的机场/城市设立销售办事处的要求（虽然在某些其他事例中也可能允许一家外国指定的航空公司在非航线地点，即不在该航空公司定期航班系统之内的城市一设立销售办事处）。国际民航组织制定了载于 Doc 9587 号文件的关于航空公司产品销售和营销的示范双边条款。

虽然在双边航班协定中找不到用语“国际航空运输营销”，但是有些国家认为用语“自由销售其服务”或与另一方航空承运人竞争的公平和均等机会权利必然要包括营销活动。该用语确实出现在《服务贸易总协定》（《服务贸易总协定》见第 3.3 章）关于航空运输服务的附件之中。在该附件中，航空运输服务的营销包括“营销的所有方面，诸如市场调研、宣传广告和产品分销”。但是附件说明，销售和营销活动既不包括“航空运输的定价，也不包括适用的条件”。

根据有关营销活动的种类，各国依靠下列一种或几种管理类型：

- 对于奖励（诸如常客奖励计划），一些国家采用适用的运价机制，包括运价定义中的此种奖励；
- 对于宣传广告，一些国家运用旨在确保公平交易和保护消费者的国家法律；
- 总之，大多数国家均使用双边协定规定，给予航空承运人公平均等竞争或经营协定所辖航班的机会。

航空公司产品分销和电子商务

航空公司产品分销通常指营销和销售航空运输服务的方式和方法，如传统的航空公司销售点和旅行代理

人以及计算机订座系统和因特网等更现代化的方式。

航空公司产品分销传统上有航空公司自己的销售点和旅行代理人，但是随着**计算机订座系统 (CRSs)** (它提供关于航空承运人班期时刻、可用座位状况和运价的信息，并可通过其订购航空运输服务) 的出现，得到了一个卓有成效和宝贵的工具。

计算机订座系统不仅向航空公司销售大量依赖的旅行代理人提供关于航空公司的航班时刻、票价和座位情况的最新信息，而且提供关于一系列其他旅行和休闲服务的最新信息。计算机订座系统也便利旅行代理人的订座和出票工作。在大市场中，许多航空承运人认为参与一个或多个计算机订座系统是十分必要的。

然而，计算机订座系统在采用后不久，由于其对国际航空运输服务的销售和分销的日益增加的影响，便引起了管理方面的极大注意。许多国家担心，作为一种强大的营销工具，计算机订座系统可能被滥用以致不公平地偏向某些航空承运人或航班，因为当时大多数计算机订座系统均为大航空公司所拥有。在计算机订座系统的引进和其早期发展阶段，管理活动集中在四大方面：

- 信息显示 (显示航班的顺序，如何对待不同种类的航班 (航线内，代码共享的))；
- 航空承运人的参与 (包括条件、费用、列入非参与航空承运人的班期时刻和某些市场上占有统治地位的航空承运人的加入)；
- 数据资料问题 (发布各项单独订座的信息、保护个人资料的隐私、发布合成数据资料)；
- 列入 (或排除) 非定期航班。

对计算机订座系统的管理出现在国家和国际层面上。在国家层面上，一些国家 (如美国和加拿大) 制定了详细的计算机订座系统条例。在地区层面上，也存在一些计算机订座系统方面的行为准则，其中包括欧洲共同体 (EC)、欧洲民用航空会议 (ECAC) 和阿拉伯民用航空委员会 (ACAC) 通过的行为准则。

在总的世界范围内，国际民航组织制定了《计算机

订座系统管理和操作行为准则》(理事会于1991年通过，1996年修订) 供各国遵守，还制定了两条关于计算机订座系统的备选示范条款供各国在其航班协定中选用 (见 Doc 9587 号文件)。正如第 3.3 章所指出，《服务贸易总协定》也将计算机订座系统作为拟在多边贸易规则下自由化的三项航空运输服务之一列入了其航空运输附件。

管理计算机订座系统的具体方面往往反映出是以总体方式为依据还是以细节方式为基础的不同的管理方法。例如国际民航组织的准则要求中立地显示航空承运人的班期时刻、可用座位状况和运价。为了实现这一目标，地区性的欧洲准则对班期时刻的显示规定了详细的要求，在不经停飞行中，将其他直达飞行和衔接飞行分开处理，而美国的国家管理虽然对此未做详细规定，但却要求所有参与航空承运人使用同一飞行时刻显示标准。

对于双边管理而言，各国一般依靠其双边协定中给予其航空承运人“公平和均等的竞争/运营机会”的规定及对等原则来处理涉及国际航空运输的计算机订座系统问题。近来一些双边协定也列入了关于计算机订座系统的具体规定，旨在保护航空运输用户并确保计算机订座系统服务提供者和参与者中间的无歧视和公平的竞争。

自从 20 世纪 90 年代中期以来，世界的计算机订座系统行业已合并为四大全球计算机订座系统销售商——Amadeus、Galileo、Sabre 和 Worldspan。随着其存在和业务范围的扩大，这些全球销售商已越来越把自己视作**全球经销系统 (GDS)**，即全面的旅行信息和预订能力的提供者，范围不仅包括航空公司，而且包括旅馆、租车、铁路和休闲旅游等。

另一个重大发展是计算机订座系统所有权结构的变化。所有重大计算机订座系统的航空公司所有权一直在全面减少，到 2003 年末，四个全球计算机订座系统销售商中的三个 (除 Amadeus 外) 已完全变成非航空公司所有。

同时，随着技术的进步和**电子商务** (即通过电子手段进行的商业活动) 的全面增长，通过因特网的航空公司产品的在线销售已迅速增加。

在航空公司产品分销中大致有两种电子商务活动：

- a) **企业对消费者 (B2C)**, 它使一企业实体能够通过因特网向终端用户出售产品或提供服务 (例如, 了解航空公司航班时刻表, 座位情况和票价, 还可进行预订和从事其他活动)。有若干不同种类的 B2C 网址: 1) 传统旅行代理人网址, 是零售点和商业过程的简单延伸; 2) 不具备传统零售点的在线旅行代理人; 3) 航空公司自己的网址; 4) 由航空公司集团联合拥有的网址, 提供的产品选择比单个航空公司网址提供的网址更广泛;
- b) **企业对企业 (B2B)**, 它使企业实体 (如航空公司、旅行代理人、计算机订座系统销售商和航空运输供应商) 间可直接通过因特网交换产品、服务和信息。一个例子是机体、发动机和航空电子元件、维护服务和燃料等的电子市场。此种 B2B 网址通过因特网把买方航空公司同供应商联系起来, 以便通过统一整合供应链达到节约成本的目标。另一个例子是计算机订座系统企业。计算机订座系统起大多数 B2C 网址的预订引擎的作用和大公司及航空公司的在线旅行预订系统的作用。

主要计算机订座系统销售商也在进一步将其 B2B 活动扩及至**企业对企业对消费者 (B2B2C)** 领域, 即一个企业实体利用其他公司作为中介向终端消费者销售服务或产品。例如, 计算机订座系统销售商向加入该系统的旅行代理人提供顾客需要的网上预订便利, 使得计算机订座系统销售商可以通过其旅行代理人间接同消费者联系。

这些变化对管理者提出了新的挑战。虽然由于计算机订座系统所有权脱离航空承运人, 原来的许多管理方面关切的问题已经减少, 但是由于电子商务, 特别是因特网的迅速发展, 一些其他方面关切的问题已经出现。由于没有网址是与计算机订座系统无关的, 所以管理方面的注意力往往主要集中在因特网的客户和竞争方面, 类似于在采取准则或规章之前计算机订座系统所面临的那些方面的问题。

关于消费者方面, 问题是如何确保基于因特网的系统为消费者提供全面的无欺骗的信息。虽然要求传统的计算机订座系统提供关于航空服务的中立信息的全面来

源, 但对因特网上的网址来说并非一定如此, 尽管此种网址可以向消费者提供具有更多种类的新产品的其他旅行选择, 例如仅限于因特网的票价和拍卖票价等。消费者的另一关注是在因特网上使用和披露个人信息的问题。为了保护消费者免受不完整和误导的信息的危害并提高消费者的信心, 一些国家在航空公司乘客权利的原则下处理这一问题, 另一些国家对因特网交易采用了一般性消费者保护法/规则。

关于竞争的主要问题是是否某些与因特网使用有关的作法可能损害竞争和消费者利益, 尽管因特网把竞争动力推向了市场。一方面, 因特网的使用可能为更激烈的竞争和新企业的产生带来更大的机会, 可能导致出现新的产品和服务及更加富有活力的技术创新。另一方面, 因特网业务的某些领域可能会产生反竞争行为, 现在已占领市场的企业会寻求至少在一定时期内维持或加强其市场力量。例如, 由在有关市场居于主导地位的同行业竞争者联合拥有的 B2B 和 B2C 网址可能利用这些网址进行合作, 以发信号方式间接地或直接地协调其价格和服务, 从而扼杀竞争。另外, 拥有网址的航空公司可能对与之竞争的航空公司、旅行代理人和服务提供者进行歧视, 拒绝按照公平合理的条件让其进入自己的基于因特网的系统。在这方面, 一些国家正在根据现有计算机订座系统规则/规章、竞争法和消费者保护法审查这一问题。

由于市场和企业做法在不断变化, 对管理者来说, 管理应对产品分销并非易事。此外, 目前多种平行分销渠道并存, 而接受基于因特网的新系统的步伐和程度各国不一, 使得难于找到适当的管理程式, 或保持管理处于最新状态。由于计算机订座系统行业的变化, 一些国家 (例如澳大利亚, 美国) 经过长期审查研究, 已决定停止对计算机订座系统的管理。

另一重要发展情况是**电子售票**, 即不用纸票记录和分销航空公司机票的一种方法。在竞争加剧的时代, 电子售票使航空公司和旅行代理人的费用大大节省, 并且为消费者提供便利。虽然使用电子票在初期阶段大部分适用于单一承运人线内旅程, 但**联运电子售票** (它允许对一家以上的航空公司使用电子票) 已备受青睐, 因为更多的航空公司采用了这一做法或扩大了更多航线的运力。然而, 这一做法可能涉及某些潜在的管理问题, 例

如，涉及国际航空运输的赔偿责任和保安方面的问题。

航空器租赁

航空器租赁做法，即一航空承运人从另一航空承运人或一非航空公司实体租赁而非购买航空器，过去二十年来一直在不断增长。租赁航空器的使用在航空公司提供国际航空服务中起着重要作用，特别反映出租赁比购买更具经济和灵活性（例如降低创办成本负担或负债水平，获得税益和满足增加运力的季节性需求）。在自由化的管理环境中，航空器租赁有助于新承运人进入市场。

航空器租赁有多种。航空器租赁可以其目的加以区分。金融租赁或资本租赁被航空承运人用来避免直接从制造商购买航空器所需的大量资本支出/债务，或减少纳税或其他费用。例如，一航空承运人可将其机队全部或部分售于一银行或其他金融机构，然后再返租该航空器。金融租赁是长期性安排，从外表上显示所有权，如航空器带有航空承运人的名字/专用标志并通常在该航空承运人国家注册。

而业务性租赁则旨在满足航空承运人对额外航空器的常常是季节性的或短期性的紧急需要。拥有过剩或未充分利用航空器的航空承运人可将之出租给其他航空承运人。

就管理目的而言，航空器租赁有两个基本类型，即干租（租用航空器而不带机组）和湿租（租用航空器并带机组）。带部分机组（如驾驶舱机组或客舱乘务组）的湿租有时称作潮租。

在这方面，出租人一词是指出租航空器的当事方；承租人一词是指承租航空器的当事方。例如，航空承运人A将航空器出租给航空承运人B，则航空承运人A便是出租航空承运人，而航空承运人B则是承租航空承运人。

然而，在国际航空运输中日益增加地使用租赁的航空器提出了当租赁的航空器在将该航空器用于国际商业航班的经营人国家以外的一国注册时可能出现的安全和经济问题。当前各国关于使用租赁航空器的政策和做法主要旨在确保遵守安全标准及确保双边或地区协定中给予的经济权利不被无权享受此种权利的第三方所利用。

关于航空器租赁的安全问题，载于《芝加哥公约》附件6的一些定义特别重要。这些定义是：注册国，航空器在其登记册上注册的国家；经营人国家，经营人主要营业地所在的国家，或者如果没有此种营业地，经营人的永久住所；经营人，从事或提供从事航空器经营的人、组织或企业；航空经营人证书（AOC），批准一经营人从事规定的商业航空运输业务的证书。

安全的根本问题是哪个国家（航空器注册国还是航空器经营人国）来负责遵守《芝加哥公约》及其各附件适用的安全标准；哪个经营人来负责遵守国家适用的法律和法规中的安全标准的问题。在某些情况下，国家和经营人的安全责任是明确的。如果租用的航空器是在将该航空器用于国际航班的经营人国家以外的一个国家注册的，便可能产生潜在的安全问题。

各国一直是采用《芝加哥公约》及其附件中既定的程序来处理航空器租赁所产生的安全问题的，更近一些时候是通过公约第83条分条来处理的。公约把确保遵守适用的安全标准的任务主要赋予了航空器注册国，但在某些方面也交给了经营人国家。1997年6月20日生效（见Doc 9587号文件）的公约第83条分条提出了将公约第12、30、31和32(a)条的全部或部分任务和职能从注册国（出租航空承运人）转移到经营人国（承租航空承运人）的方式。

另外，关于安全的管理问题还越来越多地在双边航空运输协定中、在地区机构（如欧洲联盟，欧洲民航会议）的规章或决议中和在国际民航组织各种会议和研究报告中予以处理解决。国际民航组织还编制了包括在双边或地区范围内供各国选择应用的航空器租赁问题示范条款（见Doc 9587号文件）在内的航空器租赁问题及第83条分条执行问题（见Cir 295号通告）的指导材料。

国家规章也可能对在国际航空运输中使用租赁的航空器具有影响。例如，为安全原因，美国不批准其国家航空承运人湿租在另一国家注册的航空器。然而，鉴于在国际航空运输中广泛使用租用的航空器，各国似乎主要根据外国航空承运人对租用航空器的使用和更经常地根据个案而不是根据广泛普遍的政策来处理租用航空器的批准/不批准问题。

因为航空器租赁可以多种方式进行安排，可导致多种复杂的安全情况，所以有关不同国家有必要采取协调合作行动，以确保各种安全责任得到明确理解和承担。在这方面，从安全角度讲，没有任何单一预定的方式可以适用所有的情况。

在航空器租赁的经济管理中，如果出租人不是航空承运人或者不被航空承运人所控制，各国不是批准租赁就是对之不予管理。换言之，如果出租人是一家租赁公司、银行或其他实体，在国际航空运输中，金融和长期经营租赁通常是允许的。

从双边角度讲，关于航空器租赁的经济考虑往往着眼于在双边航空运输市场上存在这样的任何可能性，即第三国的一家航空公司通过一种租赁情况能够行使它无权享受的业务权或从中受益。各国通常允许两个当事方航空公司之间的航空器租赁，而限制或不允许来自第三国航空公司的租赁，特别是湿租。然而，由于给予无限制业务权的像“开放天空协定”这样的自由化双边协定数量的增加，第三国航空公司不具备基本航线权利的情况的数量可能会减少。换言之，如果有关国家均具有自由化的航班协定，它便有更多机会的利用租赁的航空器。

从经济角度讲，干租似乎不会引起湿租引起的那种程度的管理方面的关切。只要在双边航班协定中具体提及涉及非航空公司方作为出租人的干租，就可以说，此种租赁无需批准，只需通知双边伙伴。然而，有些双边协定对湿租或干租不作任何区分，而对两种租赁适用相同标准。

在地区层面，只有欧洲民航会议关于租赁问题的建议一般性地触及这一领域，指出不应该将使用湿租航空器作为回避适用法律、规章或国际协定的手段。

为了满足短时期的突然未预料的需要，如等待旅客登机/装货的航空器机械故障，在国家层面通常不是通过弃权就是通过某种形式或事先批准来解决使用租赁航空器问题的。鉴于在此种情况下提前通知的时间非常短，在大多数情况下，实际上难于提前批准，一种可能的解决办法（如欧洲民航会议关于租赁问题的建议所提议的）

就是根据各航空公司的建议，建立一个经国家航空当局批准的航空承运人清单，航空承运人可以临时短时期地向清单中的航空承运人租赁航空器以解燃眉之急。

为帮助各国制定关于在国际航空运输中租赁航空器问题的明确、有效而透明的政策，国际民航组织制定了在决定批准或不批准使用租赁的航空器中可予考虑的下列因素检查单：

- a) 在每一租赁情况下，均确定：
 - 1) 哪些国家负责安全监督哪些方面；
 - 2) 哪一经营人负责遵守《芝加哥公约》及其附件规定的安全标准；
 - 3) 需要哪些措施来保证租用航空器的安全运营（如机组对情况的熟悉了解/执照有效性等）；
 - 4) 第 83 条分条下的协议是否有效和适当，如果有效和适当，决定：
 - i) 将涉及哪些国家；
 - ii) 将转移哪些安全职能；
 - iii) 将包括哪些航空器。
- b) 确定可批准或无需管理的租赁类型，如：
 - 1) 非航空公司实体的金融和营业租赁；
 - 2) 有关双边协定缔约方航空承运人拥有的航空器的租赁；
 - 3) 把潜在出租航空公司清单作为批准源的在短期不测情况下的湿租。
- c) 确定批准从第三国航空公司湿租航空器的标准；如：
 - 1) 拥有有关业务权；
 - 2) 互惠对等；
 - 3) 没有与所开展的业务或使用航线有关的利益。

第 4.8 章

航空公司合作活动

由于航空公司行业的经营环境变得越来越具竞争性,国际航空承运人正采取各种战略以便适应这些变化,其中包括创造性合作安排。本章探讨近来引起管理方面注意的三项显著的和日益增长的航空公司合作活动,即航空公司联盟、代码共享和特许经营。因为这些活动对市场准入、竞争和消费者利益具有潜在影响,所以不仅航空运输管理当局在应对处理这些活动,而且在某些情况下负责竞争或消费者保护事务的政府实体可能也或作为一个替代办法对这些活动加以管理。

航空公司联盟

航空公司联盟,即由各种商业合作安排结合在一起的多家航空公司的自愿联合,是在航空公司行业中较近期出现并在迅速演变的一种全球现象。

一项联盟协定可能包括多种多样的内容,如代码共享、预留舱位、在营销、定价、余留运力控制和常客奖励计划方面的合作、航班时刻协调、办公室和机场设施共享、合资和特许经营。

航空公司联盟,特别是跨国联盟,是航空承运人应对所感受到的管理限制(如对于市场准入、所有权和控制权的双边限制),通过范围和规模经济而降低成本的需要以及更加全球化和日益加剧的竞争环境等情况的结果。很多航空公司感到联盟是使收入和业务量最大化的一个有效工具。

现代化联盟和传统的航空公司合作(如联营)不同,因为后者通常涉及运价和/或运力与收益共享、费用分摊的航空公司间协定,这种协定通常包括双头垄断航线,不大会激励竞争或提高效率;而现代化联盟则通常围绕可能形成合力和航线结构与服务互补而形成。

联盟,为了任何特定目的或目标,或在任何时间长度内,可能是国内的、地区性的、洲际性的或全球性的,

可能是任何规模的。虽然许多协定涉及的合作规模有限(如某些航线上的代码共享),但范围广泛的战略联盟的数量近年来有所增长。最明显的是出现了几个相互竞争的**强强联盟**,即具有广泛联合全球网络的地域广泛的大中型航空公司联盟集团。此种全球联盟集团的三个典型例子是:

- **明星联盟 (Star Alliance)**,1997年由加拿大航空公司,汉莎航空公司、北欧航空公司(SAS)、泰国国际航空公司和联合航空公司成立。(到2003年底,该联盟有十五家成员航空公司。网址: www.star-alliance.com);
- **寰宇一家 (Oneworld)**,1998年由美利坚航空公司、英国航空公司、国泰太平洋航空公司和快达航空公司成立。(到2003年底,拥有八家成员航空公司。网址: www.oneworldalliance.com);
- **空中团队 (Skyteam)**,2000年由墨西哥航空公司、法国航空公司、三角航空公司和大韩航空公司成立。(到2003年底,拥有六家成员航空公司。网址: www.Skyteam.com)

然而,每个联盟集团的伙伴关系可能是不稳定的,例如1989年建立最早战略联盟之一的由荷兰皇家航空公司(KLM)和西北航空公司主领的称作“金翼”的联盟集团。该联盟自建立以来在成员方面其伙伴关系发生了许多变化,最近的伙伴关系变化是其创始成员荷兰皇家航空公司2003年10月同空中团队(SkyTeam)的一个创始成员法国航空公司缔结了合并协定。

虽然大多数联盟安排是围绕与旅客有关的服务作出的,但某些联盟的建成则着眼于航空货运业务。同铁路的联运联盟在欧洲和北美洲也已增加。此外,通常是双边的跨联盟伙伴关系也已出现在人们本已感到复杂的伙伴关系中。

全球联盟对航空公司行业的影响是巨大的。全球联盟的营销力量与其竞争性后果，包括其在某些枢纽机场的统治地位，使中小型航空公司对自己的生存感到担心，从而促使这些航空公司不是开发市场的某个特定部分，就是作为低成本的点对点航空公司进行竞争。有些小型航空公司还采取行动同想法相同的邻近承运人组成地区性联盟（如加勒比天空联盟 Carib Sky Alliance），并与一些大航空公司缔结特许代理协定（见航空公司特许经营项下的讨论）。

联盟因为对市场准入、竞争和消费者利益具有潜在影响，因而也引起了管理当局的高度重视。有关国家和地区管理部门对拟议的一些重大联盟进行了严密审查。在某些情况下，采取了某些管理措施以改进安排中的反竞争方面（如要求放弃一定数量的航班起降时刻以便利其他航空公司进入市场）。各国对航空公司联盟的管理措施不一，多半是临时权宜地而不是系统地管理，并常常受有关国家的总的航空政治考虑所左右。

航空公司代码共享

与联盟这一主题紧密相关的是代码共享这一做法，代码共享的发展早于联盟的发展，而且已成为大多数联盟的一个重要要素。

实行代码共享是指一家承运人允许另一家承运人在一航班上使用其航空公司代码或两家承运人在一航班上共用同一航空公司代码。代码共享可采用各种不同的形式，例如，一家大的承运人与一家小的支线承运人共享自己的代码；也由两家、在某些情况下还可以由三家或更多家国际承运人就一合作经营的国际航班或衔接航班达成使用同一代码的协议。

就像其他形式的航空公司合作活动一样，许多国际承运人采取代码共享旨在适应日益加剧的竞争环境。从承运人的角度看，代码共享的主要理由是：

- 当航班在排位上被作为一个优先于联运航空公司经营的航班处理时，可在计算机订座系统中获得更好的显示位置；
- 在竞争日益激烈的环境下，与其他承运人建立

起某种合作关系，以保持、保护和提高自己在市场上的地位；

- 采用廉价的市场营销手段，在其没有飞行的航线上更好的显示其存在；
- 在业务量不适宜两家承运人单独运营的情况下，能使合作经营的两家承运人继续维持航班飞行；
- 获得支线运输业务量；
- 在代码共享合作伙伴范围内吸引业务量，从而保持竞争力，在某些情况下还可以增强竞争力；
- 获得更多的市场准入权，飞往迄今为止受双边航空服务协议中运力规定限制的站点。

在实践中，对不同航空公司的影响视其具体情况而有所不同。在某些情况下，当代码共享做法增加业务量和带来额外收入时，加入一更广大联盟的航空公司可明显从中获益。在其他情况下，在跨国联盟的范围内，如果航班为其他方所专营，代码共享安排可能只会使其他承运人和其他国家受益，而在就业和税收方面可能对一方有影响。

对机场和旅客来说，代码共享本身并非在每一情况下都是自动有益的；虽然在情况有利的时候，对机场经营人和旅行公众它可能是有意义的（例如，如果代码共享使往返机场的班次增加和增加旅客的选择）。

航空公司代码共享，在它能够通过最低成本并利用以前未用的权利在非常稀少的航线上提供运营航班的可能性的范围内，可能对发展中国家有利。因此，它可能是一个促进发展国家航空公司参与国际航空运输的工具。然而，这一做法还须要为人们所接受。当这种合作形式的潜在好处最终被人们看做是一种适应不断变化的竞争环境的手段并能够使发展中国家航空公司更经济有效地参与国际航空运输的时候，这种情况可能改变。

如同联盟一样，代码共享引起了一系列管理方面的关切，因为它被看做是一种间接增加市场准入的手段。现在通常的做法是，国际代码共享在双边谈判过程中加

以处理；需要基本的业务权，以便任何代码共享的航班均得到批准。在某些情况下，为批准代码共享航班，可能还需要在双边协定中具体作出规定，特别是当涉及第三国的时候。除非代码共享与基本业务权利挂钩，否则它不受系统的管理约束，而是受出于总的航空政治、经济或竞争考虑的特殊性对待。

代码共享以两种方式影响竞争。一是通过提供更多更好的服务加剧竞争，二是通过集中市场力量减少竞争。因此，拟议的代码共享业务可能对竞争产生的有利和不利方面需要根据具体情况认真加以权衡。

代码共享可能会造成承运人责任的不确定性。代码共享提出两个重要的法律问题：根据华沙体系哪家航空承运人应承担责任？在关系到用户/消费者的问题上，哪家航空承运人应对乘客负责？在前一种情况下，当涉及到航班衔接时，代码共享似乎不一定等同于连续运输，例如像常见的联运那样，但是最终的法律责任仍可根据乘客或索赔人的利益依照乘客与签约承运人之间的运输合同来确定。如果代码共享航班不涉及连续运输，则可能出现责任补偿权方面的其他法律问题。在涉及用户问题的责任方面，常用的航空公司行业规则和惯例将适用，即责任要由运营的承运人承担。无论在任何情况下，代码共享的合作伙伴在提供航班之前都应在责任问题上达成共识并向公众通告，以便使其成为运输条件的一部分。

代码共享对消费者的影响引起的问题是：它是一种欺骗性做法，还是对消费者有好处。要关注的主要问题是，提供给旅行公众的实际的或潜在的旅行信息必须是准确而全面的，不能是令人困惑，更不能给人以误导。在这方面，国际民航组织建议，提供给消费者的信息应该包括航班、经营人、经停站和航空器、航空公司及机场变动。虽然航空公司对采取行动负主要责任，但信息链中的其他方面，如旅行代理人、计算机订座系统和机场也应参与进来。还建议，起码应向乘客提供下列方面的必要信息：

- 在订票时以口头方式和在可能的情况下以书面告知；
- 以书面形式告知，即印在客票上和/或（如果不能印在客票上）印在与客票附在一起的行程表

上或替代客票的任何其他文件上，如书面确认，其中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航空公司应负责任；

- 还是以口头方式在旅程的所有阶段由航空公司地面工作人员告知。

代码共享对航空运输管理的某些其他方面也有影响。例如，这一做法使一些政府对其国家航空公司具有代码共享安排的外国航空公司的安全标准感到关切。另一关切涉及可能转移保安威胁的保安影响，对一航空公司可能存在保安威胁，而且这种威胁可能扩大至代码共享安排中的一家或多家伙伴，从而关切也涉及有关当局随之采取的任何进一步保安措施。因此，至关重要，为代码共享安排所涉各方确定明确的责任界限，因为各航空公司伙伴之间的技术和业务规章可能有很大不同。

关于代码共享的更详细的资料和分析见 Cir 269 号通告——《航空公司代码共享的影响》。

航空公司特许经营

航空公司特许经营是一种商业安排，它涉及特许授予承运人将特许经营或使用其公司各种特征要素（如航班指示代码、公司制服、徽章和营销标志等）的权利授予特许经营承运人通常在遵守旨在维持特许授予人要求的质量的标准和控制情况下进行市场营销或交付后者航空服务产品。

在特许经营安排下，特许经营人（通常是一小型航空公司）为使用特许授予人（通常是一大航空承运人）的标记和与标记有关的其他服务（如制服和其他营销标志、计算机订座系统和常客奖励计划、销售和营销、顾客服务程序等）一般要支付费用和特许使用费，旨在使乘客感到好像在乘坐大航空公司的航空器一样。虽然特许经营人打着特许授予人的公开招牌，但在其经营管理和收入管理中通常维持其独立性，在某些情况下，可继续使用其自己的名字提供服务。

航空公司特许经营做法于 20 世纪 80 年代初始于美国。通常涉及一家大承运人和一些较小的地区性航空公司，后者作为支线航空公司在前者的牌子下运营（如威

士康星航空公司、大西洋海岸航空公司作为联合快捷航空公司；Comair、SkyWest 航空公司作为 Delta Connection；梅萨航空公司、中西航空公司作为合众快捷航空公司等)。在欧洲，特许经营首先在联合王国由英国航空公司领头进行试验，较近期几个其他欧洲大承运人，如法国航空公司、汉莎和西班牙航空公司采用了这一做法，现在该三家航空公司又将这一做法扩大至非洲和中东（如英国航空公司特许经营协定包括三家非洲承运人：南非的 Comair、肯尼亚地区航空公司和赞比亚的赞比亚航空公司）。

然而，应该指出，多年来在美国存在的那种特许经营活动和近来由欧洲承运人作出的特许经营安排两者之间是有区别的。例如，在美国特许经营授予承运人与其支线航空公司之间往往具有财务联系（通常是大承运人对后者具有股权投资）。在欧洲则不是这样。另外，在美国，伙伴航空公司之间通常有紧密的业务联系，大承运人对支线航空公司拥有较大的控制和影响力，而且这种安排往往涉及在营销、设备交换、地面服务等方面较紧密的协调。在欧洲，这些因素在某种程度上并不存在，业务来源并不像在美国那样是这种安排的主要目标。因此，在特许经营的方法方面，欧洲的安排更贴近上述特许经营概念。

虽然特许经营目前并没有广泛实行开来（除了在北美和欧洲以外），但是，随着运输自由化继续扩展，这种安排正变得越来越普遍。

特许经营的主要好处是，它允许各伙伴承运人将其力量结合起来形成合力，即小型航空公司可将其低成本业务同大航空公司强有力的牌子和分销系统结合起来，而大承运人则可将自己的牌子扩及没有实际运营航班的航线。

从特许经营授予人的角度看，好处可包括：

- 牌子的影响扩大，取得来自特许经营承运人的业务源；
- 来自费用和特许费的收入增加；
- 以最小财务风险将其网络扩及原来不能盈利运营的业务量较稀少的地区航线和过去没有占领

的市场；

- 在较有利可图的航线拥挤的机场更好地利用航班起降时刻（在特许经营授予人将业务量较稀少航线转让给其特许经营人时）。

就特许经营承运人而言，好处可包括：

- 提高牌子的公认度，取得来自大承运人的业务源；
- 可利用大承运人的产品分销系统和常客奖励计划 (FFP)；
- 获得技术和培训机会；
- 提高服务和信誉。

然而，也可能存在与特许经营有关的某些风险。例如，如果特许经营人的服务出了毛病（如事故、服务质量差），特许经营授予人的牌子形象可能有受到损害的风险。在特许经营授予人航空公司依赖其特许经营人运营某些市场的情况下，如果特许经营人终断伙伴关系，特许经营授予人航空公司在其网络中可能有出现空洞的风险。就特许经营承运人而言，此一安排可能导致自身特性身份的丧失及导致维持特许经营授予人确定的标准的成本或压力增加。

因为通过利用商标牌子/市场营销方式的特许经营主要是允许一家航空公司公开打出另一家航空公司的牌子，所以，它可能会引起类似于也涉及一家以上航空公司的代码共享问题的许多问题。例如，在技术和业务方面，可能有涉及各当事方关于在此种安排下运营航班权利和责任的归属问题（如为空中交通目的，应该使用谁的呼号？应该在谁的航线、业务和运行权利下经营航班？谁的航班起降时刻应该用于此种航班？谁应负责申报航班时刻表和运价？）

从经济管理角度来看，问题可能出在三个主要方面：a) 市场准入权；b) 对竞争的影响；c) 保护消费者的必要。

如果只涉及同一国家的承运人（如美国的承运人）或同一共同市场（如欧洲联盟）的承运人，特许经营不

可能产生重大管理问题,因为有关航班主要是国内航班,并受同一管理机制管束(特别是在充分自由化的环境下)。然而,如果特许经营涉及国际航班,特别是不同国家的承运人,据悉,可引起某些管理问题,甚至争端。

在市场准入权方面,例如,如果特许经营航空公司在自己拥有基本航线/业务权的航路上经营,但使用自己的航空器而用特许授予人的牌子(在此同一航线没有基本航线/业务权的)提供其服务,可能会出现一些问题。一些国家(如南非)在允许其本国承运人在国内和国际航线上使用一外国特许授予人的名字经营航班方面较灵活。但是,一些其他国家则要求特许授予人和特许经营人均需根据有关双边协定拥有必要的权利。在名称标志方面也可能产生问题。特许经营人能否使用特许授予人的名称标志?如果可以,一外国特许经营人如何满足特许授予人国家关于所有权和控制权的名称标志标准?或者,特许经营人是否可在自己的名称标志下经营而使用特许授予人的牌子提供其服务?

关于对竞争的影响,虽然特许经营人经营的许多航线往往规模很小,无法支持多个承运人的竞争,但在某些情况下,人们可能还是怀疑,由于此种安排的性质,有关竞争法的要求是否得到满足?因为此种安排涉及两家独立航空公司之间的高度合作,特别是当大的特许授予承运人同其航线涵盖重大市场的特许经营人伙伴航空公司协调航班时刻表和定价的时候尤其如此。

在保护消费者方面,因为特许经营像代码共享一样,涉及一经营人使用另一航空公司的牌子和/或代码的问题,所以可能也具有对旅客的类似的欺骗性作用(如旅客可能发现自己在一承运人处订票却乘坐另一承运人的航空器)。因此,管理部门需要解决公告情况这一问题。在这方面,处理代码共享问题的许多管理措施可能也适用于特许经营问题。关于明确划分伙伴间有关安全、保安、赔偿责任和经济问题(如拒绝登机的赔偿、错运行李等)责任的管理问题也应予以适当解决。

第 4.9 章

航空旅客

国际航空旅行的大量增加，再加上服务和运价特别是自由化市场等多方面的革新已经引起了航空运输管理者对若干新领域的关切。其中一个领域涉及已受到越来越多注意的消费者利益，它包括很多问题，其中包括“航空旅客的权利”和航空承运人与其用户之间的契约关系。

本章第一节探讨公认的旅客权利和相关问题方面的积极发展。其后两节谈谈从旅客和航空承运人双方观点来看有点消极或麻烦的发展的话题，即不循规或扰乱性旅客和证件不妥的旅客问题。

旅客权利

虽然没有正式的国际上商定的定义，**旅客权利**一词已通常用来指旅客享有的得到保护使之免受航空公司和/或机场危害其利益的某些行动的损害或为此获得赔偿的权利，此种权利通常规定在政府的规章中或航空公司的运输合同和/或其他公布的承诺中。某些此种权利许多年来已得到保护。一个例子是《华沙公约》（另见第 3.2 章），其中规定了在发生事故、行李丢失和延误情况时航空承运人应负的责任。

随着国际航空运输管理的继续不断自由化，对旅客权利的保护和改进受到更大的重视，特别是但不仅仅是在主要市场中。就经营往返主要市场的发展中国家的航空公司而言，这一事项的处理对其竞争活力具有较长期的影响。

尽管自由化强调开放市场以满足用户的需要，但航空公司集中关注成本压力和竞争市场力量，有时对消费者利益产生了不利影响。航空公司的服务质量并不总能满足消费者的期望。一些机场基础设施的限制（如空域拥挤和旅客处理运力）也加剧了这一情况。这些情况往往导致旅客对航空公司和/或机场的服务不满，如对航班延误和取消航班时处理不当及对用户提供的信息不足。

作为对意识到的对消费者服务下降的回应，相当数量的国家近年来已采取解决其中某些问题的管理措施，如被拒登机赔偿，禁止吸烟，航班准时考绩统计和为残疾旅客提供方便等。有些政府还要求航空公司确保向公众提供所有运价，公布关于取消航班的政策信息和避免误导性的广告等。

在业界层面，许多航空公司往往因应公众的压力和为避开管理措施也采取了主动，**自愿承诺**（即不具法律约束力的自我管理）澄清或改进其有关为顾客提供某些服务的政策或做法（如票价优惠、退票退款、被拒登机、航班延误和取消、行李搬运、对抱怨的答复和特殊旅客的需要等）。

在世界范围内，国际航空运输协会（IATA）已制定了合同条件（第 724 号决议），作为具有约束力的决议规定了适用于其成员航空公司国际航班的合同条件。国际航协还制定了载运条件（建议措施 1724），旨在当旅客的旅程涉及多家承运人时使旅行的一般条件协调一致。不像第 724 号决议，该建议措施着眼于“最佳做法”，对成员航空公司不具约束力，也不适用于国内航班或非成员承运人经营的航班。此外，2000 年 6 月，国际航协还提出了一个全球顾客服务框架，作为成员航空公司拟订其自己的自愿承诺的指南。

从管理政策角度来看，提高对旅客服务的质量，可采取不同的做法，其中包括采取竞争性对策、管理措施和/或作出自愿承诺。但是每种做法都可带来某些问题和关切。

认为航空运输主要是由市场力量支配的一种商业活动的国家往往依靠竞争和至少在最初依靠必要时补充以管理措施的航空承运人自愿措施。

提倡这一做法的人们认为，市场竞争是满足消费者期望的最佳方法，特别在讲究“花钱合算”的领域，如座位配置、空中服务、餐食和电子商务服务。航空公司

根据自己对市场需求的商业判断，提供各种不同服务质量和价格的组合。消费者从不同产品的选择中获益，如果一承运人不能满足其期望，消费者可以转向与该承运人竞争的其他航空公司。一般来说，消费者进行比较购物应该提高服务竞争，从而使市场自身提高效率。

然而，在某些情况下，竞争并不一定保证顾客可直接或间接期望的和任何承运人都不应低于的最低服务水平。当消费者由于缺少信息在计划其旅行安排时对航空公司不能做出知情的选择时尤其是如此。某些细节（如：如何对待残疾和有特殊需要的旅客）甚至可能不是航空公司之间竞争的问题。而且，消费者讨价还价的地位较弱，因为他们不得不接受航空公司决定的契约条件和业务惯例，而且在实际乘机前须全额支付服务费用。

由于认识到竞争性回应的局限性，一些国家已采取了某些管理措施，以强化旅客权利，使合同具有确定性，并向消费者提供更多更广的明确及时的信息。这些信息从航空公司业务惯例（如代码共享、票价和退票退款）、合同（如载运条件、被拒登机，赔偿责任规定、错运行李和特殊旅客的需要）到运营绩效公布（如航班准时情况和抱怨申诉）。

然而，一般来说政府干预消费者权益事项的一个主要困难是，严格界定服务质量的管理措施可能会扼杀一项关键的竞争因素，从而限制服务领域的范围，而在这些领域竞争可能是改进的最佳手段。规章往往使航空公司增加费用，从而影响航空公司的竞争力，定价和产品多样化。另外，规章一旦出台，可能难以撤销或根据情况变化及时予以修订，而且对某个方面的管理可能导致涉及其他方面管理的蔓延。当局还可能承担管理的行政费用。

为避免可能出现的与管理措施有关的问题，各国可选择在初始阶段依靠航空公司（和在适用时的服务提供者）的自愿承诺，自愿承诺被视为对管理措施的补充。航空公司业界也赞同自愿承诺方法，即简要列出各航空公司根据各自提供的服务类型同意作为基础的服务目标或“最佳做法”。如果自愿承诺做法盛行且可以实现，而且建立起良好的监测系统，那么，一般来说就不需要对承诺所涵盖的事项采取管理措施。

在实践中，由于对消费者问题的关心程度和所采取的对策各有不同，因而在不同国家或地区出现了多种制度，这些制度在旅客权利方面的目的和目标相类似，但在管理，自我管理和合同要求方面各不相同。国际航空运输的这种大杂烩式的新兴制度的一个潜在后果是，网络较为广泛的承运人，特别是涉及主要市场的承运人，可能面临多种且有时是相互冲突的管理和合同要求，对航空公司和顾客造成混乱。

这种消费者利益管理制度的零散系统也可能使各航空公司在进行连贯一致的内部培训和维持充分的沟通方面代价更高，并且可能影响到共同或协调一致的行业系统和标准以及多边联运系统。因此，合同/载运条件标准规定的统一，再加上国际赔偿责任制度和要求的机票通知，将极大地有助于联运的顺畅运作。

如果越来越多地采用管理做法而不是采用自愿承诺做法，另一种后果是，存在某一国家（或国家集团）将其国家（或地区）法律适用到其领土之外的潜在风险。虽然现行管理措施是以始发国为基础在国际上适用，但一个国家可能希望无论其本国承运人经营的航班的始发地或目的地如何都适用这些措施，或者进一步将适用范围扩大在其领土内从事商业活动的外国承运人，特别是当其认为外国承运人可逃避其管辖的时候。发生此种情况的一个例子可能是，一国将其被拒登机的规章适用于包括第三国承运人经营的航班在内的往返其领土的所有航班。

一国也可能希望对载运合同进行管理，而不管合同是在哪里签订的，因为电子商务使得一个国家（或法庭）难于确定签订合同的确切地址。然而，由于国家法律在如此广的范围内适用会对外国承运人强加各种义务，或者影响到在第三国领土上确立的合同，这可能会造成潜在的法律不确定性，并引起有关国家的反对。

国际民航组织在这一领域已作了大量工作，包括编制诸如载运条件、票价但保、行李、运价公开、被拒登机和代码共享等领域的指导材料。国际民航组织《计算机订座系统管理和运作行为守则》也包括在计算机订座系统范围内保护消费者的内容。该指导材料载于《国际航空运输经济管理的政策与指导材料》（Doc 9587号文件）。

还编制了航空运输用户指导材料，帮助各国出版或鼓励出版各种向航空旅客和托运人通报其权利和义务的小册子（见本手册附录5）。此外，《芝加哥公约》附件9列出了旅客简化手续的标准和建议措施，旨在使航空运输用户尽量减少迟延和困难地通过机场。

2003年3月召开的第五次国际民航组织世界航空运输会议（ATConf./5）也处理了上述问题，会议就各国可能采取的行动得出了下列结论：

- 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方面已经由航空公司（和适用的服务提供者）的现有商业惯例得到了适当解决，哪些方面需要由管理和/或自愿承诺方式加以处理。

在这方面，下列提示性清单和航空公司合同/载运条件（见本节之后的方框中的摘要）可作为一个国家似应监测的许多消费者利益事项检查单：

- 1) 较低票价包括网上票价的可获得性；
- 2) 订票、售票和退款规则；
- 3) 广告；

- 4) 航空公司的商业和业务状况；
 - 5) 乘机登记程序；
 - 6) 航班延误、取消和被拒登机处理和赔偿；
 - 7) 行李搬运和责任；
 - 8) 运转情况公示，如准时情况和投诉；
 - 9) 对残疾和有特殊需要的旅客（即行动不便的人）的帮助。
- b) 凡当认为政府有必要进行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权衡利弊，找到正确的解决办法。各国一般应当首先依赖于航空公司（和服务提供者）的自愿承诺，当自愿承诺不够时，各国则应考虑管理措施。
 - 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的任何潜在的法律不确定性，而不缩小竞争范围及妨碍航空公司间联运的运营标准和程序。

航空公司的合同/载运条件

正如第 4.3 章——航空承运人运价中所述，“载运条件”指航空承运人就其载运所确定的条件，当显示在旅客机票或航空货运单上时，称作“合同条件”。载运/合同条件中列明的各种利益和限制及提供的服务的价格一起构成航空承运人与用户之间的“载运条件”。

为了使旅客在不同承运人之间转乘航班时的条件协调一致，国际航空运输协会 (IATA) 制定了关于客票——通知和合同条件的第 724 号决议，通知和合同条件对其成员航空公司经营国际航班具有约束力。通知涵盖责任限度、超订、有关税务和用户费的信息以及国家的一些要求。国际航协还制定了关于 (旅客和行李) 一般载运条件的建议措施 1724 供成员航空公司选择使用。该建议措施 (2000 年版) 包含以下内容：

1. 这些条件中特定表述的含义
2. 适用范围
总则；包机运营；代码共享；优先法；优先于规章的条件
3. 机票
一般规定；有效期；票联顺序和使用；承运人名称和地址
4. 票价、税、费和收费
票价；税、费和收费；货币
5. 预订
预订要求；出票时间限制；个人资料；座位安排；再确认预订；取消去程的预订
6. 办理登机手续和登机
7. 拒绝载运和载运的限制
拒绝载运的权利；特别协助
8. 行李
免费行李额；超重行李；不能作为行李接受的物品；拒绝载运的权利；搜查的权利；交运行李；未交运的行李；交运行李的接收和交付；动物
9. 航班时刻、延误和取消
航班时刻；取消、改航、延误等
10. 退款
非自愿退款；自愿退款；丢失机票的退款；拒绝退款的权利；货币；由谁退款
11. 机上行为规范
总则；电子装置
12. 附加服务的安排
13. 行政管理手续
总则；旅行文件；被拒绝入境；旅客对罚款、拘留费用等的责任；海关检查；保安检查
14. 衔接承运人
15. 损害赔偿责任
16. 索赔和诉讼时效
索赔通知；诉讼时效
17. 其他条件
18. 解释

不循规或扰乱性旅客

不循规或扰乱性旅客一词指不遵守航空器上行为规则或不遵从机组成员的指示从而扰乱航空器上的良好秩序和纪律的旅客。

近年来，涉及此种旅客的报道事件有所增加。此种事件涉及各种不同类型的违法行为和应受训斥的行为，其中包括对机组成员或旅客的攻击；酒醉旅客间的打斗；猥亵儿童；性骚扰和性攻击；机上非法吸毒；拒绝停止吸烟或饮酒；强占有时破坏航空公司座位和机舱内部设施；擅自使用电子装置；破坏机上安全设备；其他目无法纪或扰乱治安行为。这些事件并非局限于某一特定航空公司、国家、顾客、服务类别或航班的飞行时间长度或类型。此种行为和违法行为有时可直接威胁航空器的安全。曾发生过机长为安全起见不得不作计划外经停让不循规旅客下机的情况。这些事件已引起越来越多的国际关切。

这些事件的增加也是对政府和航空承运人的新挑战，如果此种行为发生在国际航班上尤其如此。当局和航空公司在处理不循规旅客中，由于在其有关国家法律和现有国际航空保安公约中存在某些差异，而往往面临许多法律和规章问题。

一个主要问题是何为构成应受起诉的罪行。航空器跨国界飞行意味着，它们应遵守不同法域的法律和法规。由于法律和法规的多样性，在一法域被看做是一种罪行的作为或不作为，在另一法域可能并不认为如此。

当嫌疑犯在一外国航空器着陆的国家拟受到起诉的时候，可能引起这样的问题：他们的作为或不作为是否不仅在着陆国而且在航空器注册国和在作为或不作为发生国都构成罪行。因此，需要制定一个对所有有关国家都将认为是一个共同标准的罪行统一清单。此种清单将有助于将有关罪行纳入各国可起诉和适用制裁的相关国家法律或法规。

还有一个主要问题涉及管辖权。有很多情况，由于航空器着陆国缺乏管辖权，不得不释放不循规旅客而不能提交司法诉讼程序。根据大多数国内法，非航空器注册国通常对在其领土之外的航空器上犯下的罪行没有管

辖权，国际条约或国际习惯法涵盖的某些罪行，如劫持、破坏和扣押人质除外。

依据国际法，虽然有关航空保安问题的一些国际公约经证明是打击劫持、破坏和一些类似形式非法干扰民用航空器行为的一个有效工具，但这些公约并不是专门旨在解决不循规旅客犯下的其他不那么严重类型罪行的。例如，根据1963年9月14日在东京签署的《关于在航空器内的犯罪和其他某些行为的公约》(Doc 8364号文件)，不能拘押罪犯超过第一个经停站；当航空器返回注册国时，连犯人和证人将早就走了。许多罪犯已利用这一情况逃避被起诉。

为解决这些问题，国际民航组织做了大量工作，着力于三个主要领域，即纳入国家法律的特定犯罪清单；将管辖权扩及此种犯罪；对付这些犯罪的适当机制。根据各国的经验，国际民航组织已为各国制定了主要解决不循规旅客法律方面问题的一些指导材料。

为解决什么构成一项犯罪的问题，国际民航组织已拟定了一个罪行清单，以提供一个衡量犯罪的共同标准作为国家起诉的基础。

关于管辖权问题，一些国家在各自的国内立法中已将其管辖权扩及包括在以后着陆于各自领土上的外国航空器内犯下的罪行。根据这一新兴做法，国际民航组织制定了一示范管辖权条款，将国家管辖权扩及涵盖此类犯罪，供各国可能在其有关国家法律中使用以填补上述管辖权方面的缺口。

作为国际民航组织制定的拟议示范立法一部分的罪行清单和管辖权条款见 Cir 288 号通告——《关于不循规/扰乱性旅客所涉法律方面问题的指导材料》。

为应对不循规旅客问题各国可采取的法律和管理措施包括通过国家法律、双边安排、解释和适用现有国际公约。此外，就航空公司和其他有关方面来讲，也可采取或考虑采取其他切实可行或防范措施。例如，航空公司可制定或更新专门旨在处理不循规旅客问题的政策和计划。这方面涉及的某些关键领域包括：

- **旅客管理和操作程序。**这涉及处理航空公司旅客的过程并可能包括防止或处理事件的措施和

程序，如被拒登机程序、旅客须知政策、烟酒政策、客舱乘务员和处理旅客问题工作人员解决冲突培训。

- 改善航空旅行环境和经验。这涉及查明可造成旅客紧张和产生敌对行为的因素，如超订、航班延误和对旅客提供信息不够等。
- 提高旅客认识。应使旅客了解，机上不循规行为是违法的，可造成被判罪或将来被拒绝登机。该政策可能需要在载运条件中加以明确规定。也可为此目的利用像招贴和航空公司机票插页之类的宣传材料。

在这方面，在国际民航组织内外都已作出努力，以制定准则和载有对不循规防范措施的其他材料，特别是国际民航组织航空保安培训综合材料 (ASTP 123/Airline) 以及有关航空公司的计划和其他有关文件。

证件不妥的旅客

与航空旅客有关的另一负面发展情况是证件不妥的旅客问题，所谓证件不妥的旅客指违反出入国家的国家法律以欺诈手段试图从一个国家移居另一国家的旅客。自从 20 世纪 80 年代中期以来，不管是为政治原因还是为经济或社会原因的此种图谋。已成为一个世界范围的现象，给各国政府和航空公司造成了巨大的经济负担。

近年来，由于在组织此种非法活动中涉及犯罪情况和想要成为移民的人采取种种方法在其选择目的地国逃避或延长移民入境过程，使得这一问题更趋复杂化。此种方法包括使用伪造旅行证件（或冒名顶替者骗用有效证件），在飞行或旅程中毁坏旅行证件、在到达预定目的地后不诚实地申请避难。

使用不当旅行证件作为获得利用航空运输到达预期目的地的一种策略极坏地影响各国的普遍保安，不管其领土是否可能是此种运输的源头、过境点还是接收国。

传统上各国一直依靠立法规定使运输经营人负责

确保其旅客旅行证件完备，并以罚款或处罚作为对国际载运不可接纳人员的威慑。许多国际航空公司，同各国合作，不得不实施深入细致的计划以探查假证件，查明和拦截无适当证件旅客的移居图谋。

然而，由于非法贩运数量日益增加和所用方法狡诈多端，因而需要在国际层面采取更加有效的措施和协调一致的努力，以对付旅行证件造假和应对有关不可接纳人员（即一国当局拒绝接纳入境的人）的问题。

在这方面，民航界的主要关切是，使用不妥旅行证件是违背《芝加哥公约》第 13 条（入境和放行规章）的问题，而不是作为“可接纳的”或“不可接纳的”旅行者的身份地位的问题，后者是一个移民问题。

另一个引起某种关切的问题是送出和接收不可接纳人的国家之间缺乏合作和沟通。例如，有这样的情况：由于对有关旅客的“不可接纳”或“被驱逐者”的地位问题存在分歧而将旅客在两国间送来送去。由于管理机构之间对有关不可接纳人员各自应负的责任发生争端，航空器被扣留在地面数日甚至数周。

这些边界控制问题耗费民航业界大量的服务资源，包括机场管制当局。反应措施往往费时，影响对一般旅行公众放行服务的质量。此外，据悉，违背不可接纳人员的意愿将其遣返对航班的保安构成问题。

国际民航组织正在引导国际努力解决这些问题。国际民航组织制定了《芝加哥公约》附件 9（简化手续）中的有关标准和建议措施（SARPs）及随附的指导材料。该附件第 3 章的标准和建议措施提出了各国和航空公司在处理不可接纳旅客时应遵守的一般程序。该标准和建议措施及指导材料的目的是：鼓励业界和政府及受影响的国家间加强合作和沟通；帮助各国通过预防措施（例如包括更好地使用诸如机读旅行证件之类的现代化技术）和改进移民入境程序等来加强边境控制；明确界定参与处理包括遣返不可接纳人员的国家和经营人的责任。附件 9 还要求各国消除欺诈性伪造和仿造证件的流通。

标准和建议措施及指导材料详情见附件 9 和 Doc 9303 号文件——《机读旅行证件》第 1、2 和 3 部分。

第 4.10 章

与机场有关的问题

本章讲述近来引起管理层面越来越关切的与机场有关的三个问题。第一节探讨国际机场地面服务问题，从历史上来看，地面服务一直受到国家、双边甚至多边层面的管理。第二节研究在国际机场航班到场和离场的航班起降时刻分配问题，这是一个由于航空运输大量增长导致需求超过供应的越来越多的国家面临的问题。第三节探讨机场私有化问题。

地面服务

虽然没有一种正式的官方的定义，**地面服务**一般被广义理解为包括一航空器抵达和离开一机场所必需的服务，但不包括空中交通管制提供的服务。《机场经济手册》(Doc 9562 号文件) 将地面服务功能划分为候机楼服务(旅客办理乘机手续、行李和货运办理) 和停机坪服务(航空器维护、清洁和检修)。虽然在某些情况下可以将所谓的外场维护视为地面服务的一部分，但地面服务通常不包括航空器的保养和修理。

机场地面服务可以由一家或几家航空公司、一家或几家特许权受让人、机场自身、或上述方式的任何组合形式提供。

各国通常将地面服务作为机场经营人(直接或者通过自治机构)的机场活动或根据如非歧视待遇方面的法律和规则进行管理。这种管理活动会考虑到对双边航班协定中所包括的有关地面服务，以及在适用的情况下，对地区性多边管理当局的措施，例如欧洲委员会的措施所做出的规定。

国际民航组织关于地面服务的指导材料包括像公约附件 9 (简化手续) 内的建议措施 6.6。该规定建议，在同意或服从机场当局所可能施加的合理限制的条件 下，就地面服务安排，给予航空承运人以若干种选择，包括提供其自己的服务。在出现机场提供此种服务或从 此种提供服务中收取特许权收入时，适当指导材料载于

《国际民航组织关于机场和航行服务收费的政策》(Doc 9082 号文件)，补充指导材料载于《机场经济手册》(Doc 9562 号文件)。

在双边管理方面，向国际民航组织登记的少数双边航班协定载有有关地面服务的规定。这些规定往往分为两大类。第一类，也是较大的一类规定包含这样的条款，即规定地面服务应由两国各自指定的航空公司，或由提供地面服务的国家批准的国家代理机构对等提供。而第二类规定则认可一家指定航空公司自己从事地面服务业务，或者使用其他航空公司或服务提供单位的权利，但是此种权利往往需要符合从事地面服务所在国所规定的条件。

随着国际运输的自由化趋势，近年来许多国家在其双边航班协定中纳入了自由地面服务规定，现在常将地面服务外包给一些专门公司。不像航空承运人，地面服务公司不受国家所有权限制的约束，它们一直在经历着全球化和合并的过程。这引起了人们的某种关切，认为假设没有以前安全文化经验的私人公司参与进来，地面服务外包将对安全产生不利影响。应对这种关切，国际民航组织于 2001 年进行了关于地面服务安全方面的研究。此项研究导致了对《芝加哥公约》附件 6 中的现有标准和建议措施和国际民航组织的其他指导材料进行了审查和修订。这些修订旨在确保各国在对航空器和机场经营人及地面服务公司进行资格认证和监督中应充分考虑地面服务安排的安全方面。此外，国际民航组织还对国际民航组织的现有关于地面服务问题的示范条款进行了修订，考虑遵循适用的安全和保安规定的要求(见 Doc 9587 号文件)。

航班起降时刻分配

机场航班起降时刻是为航空器到场或离场指定的特定日和时间(通常在 15 分钟或 30 分钟的期限内)。

对航空承运人来讲，航班起降时刻之所以重要，不仅因为运营原因（例如因为航空器、机组、登机口的使用时刻）并且因为商业原因（例如将起飞和抵达时间尽量调整至被视为绝大多数旅客认为更具吸引力的航班的时间）。机场可以利用的航班起降时刻可能由于各种具体因素的制约而受到限制，诸如跑道、候机楼、登机桥和空中交通管制设备容量的限制。因此，在出现机场拥挤和对航班起降时刻需求超过可供数量的情况下，就需要制定某种形式的配给或航班起降时刻分配机制，即在用户中间分配航班起降时刻的方式。

分配航班起降时刻的作法通常在经营同一机场的航空公司之间进行并且涉及同机场当局的协商。就一个航班而言，由于一个机场的航班起降时刻变换可能对保证其他机场的相应航班起降时刻具有重大影响，因此经常需要更为广泛的协调。

航空公司最为常用的班期协调和航班起降时刻分配机制是国际航协航空公司班期协调会议，每年举行两次，大约在每一调配季节（一个从4月至10月，另一个从11月至3月）之前四个月举行。任何航空公司均可参加（国际航协成员或非成员）。该系统中的一个重要因素是所谓的“历史先例”或“祖宗权”，即保留以前所具有的权利，在此则指前一相应季节所使用的航班起降时刻。包括那些新航班在内的所需时刻变更和/或调整主要通过有关航空公司之间自愿调整或交换航班起降时刻来解决。遍及世界的会议成员使其具有一种只要有足够的可用航班起降时刻，就能在所有受到影响的机场对飞行时刻进行必要调整的独一无二的权利。但是，在某些观察家看来，建立在“祖宗权”基础之上的系统会导致新加入的航空公司和新的航班在特别拥挤的机场得不到安排。

各国一般都赞同使用国际航协的班期协调和航班起降时刻分配机制。然而，在机场容量不足的问题更为严重的一些国家，管理当局发现有必要采取某些补充性措施，以限制或分配进入拥挤的机场。在某些情况下，尚未飞拥挤机场的航空公司被禁止开辟航班，某些种类的经营（诸如非定期航班或全货运航班）不是遭到禁止就是受到严格限制。在某些情况下，具有双边航班协定所给予的权利的国际航班会比国内航班优先得到航班起降时刻。当服务于同一城市的其他机场可获得航班起降

时刻时，一些拥挤机场的限制有时可以得到缓解。在某些严重的情况下，则需要政府对政府的谈判和/或协定以解决具体的航班起降时刻分配问题。在一些国家采用国际上商定的航班起降时刻分配规则（例如欧洲联盟成员国遵循在共同体机场分配航班起降时刻的欧盟共同规则，主要在某些限制范围之内使用国际航协机制；例如新加入的航空公司可以优先分配到50%可得到的航班起降时刻）。

过去二十年来，在越来越多的机场，主要是在欧洲，但在其他地区也是一样，商业航班的增加继续超过提供的运力。国家、机场和航空公司都在通过着眼于增加运力（供应方面的方式）或管理运力缺乏（需求方面的方式）谋求解决这一问题。

可克服或减少机场航班起降时刻短缺的供应方面的行动包括：a)建设新机场或扩大现有机场；b)通过采取新技术和程序提高空中交通管制能力；c)在简化客货运手续方面加大力度和资源投入。

各国使用的着眼于解决需求方面的问题的管理政策和做法包括：

- 对航空器活动或旅客的数量设定年度限制；
- 只有在有关机场能够吸纳新的或扩大的业务权的时候才就此进行谈判；
- 双边事先就利用航班起降时刻进行谈判；
- 采取互惠政策；
- 开发和鼓励使用备用机场；
- 承认噪声规则和需求之间的联系；
- 在着陆收费中制定高峰价格，以帮助将航班起降时刻需求分散到机场运力没有充分利用的时期。

在机场运力特别紧张的一些国家采用了供应方面的和需求方面的方式中的一种或多种措施。

很明显，通过建设新的或扩建机场、跑道和航站楼

来增加机场运力对解决航班起降时刻短缺问题具有最大影响。然而，这类改进通常需要数年才能完成，而且在某些情况下，增加的运力很快又被业务的增长用光。另外，同样明显的是，对于某些机场来说，环境和其他实际困难使大量增扩现有设施难于做到，或者成本过高昂不胜负担。然而，即使在这些机场，逐渐扩增运力则是可能的。

可以利用改进简化手续和空中交通管制服务的手段以更有效地使用现有机场基础设施。这些做法可以使使用运力紧张机场的航空器和客货量逐步增加，值得航空公司、机场、海关和移民当局对此不断进行评价。涉及同许多国家进行协调时改进空中交通管制的做法可能需要时间和耐心，但最终会产生增加使用航路和机场运力的效益。

关于航班起降时刻分配的管理措施，由于每个拥挤机场的情况往往都是每个机场所特有的，所以各国采取若干不同的方式来处理这种情况。一种方式是允许航空承运人保留所谓的“祖宗权”，但为新加入者和新航班提供航班起降时刻，例如为它们保留固定比例的新运力。另一方式是“使用或丧失”规则，要求航空承运人在规定的水平上使用其分配到的航班起降时刻（如年或季度总量的80%）或丧失所分配到的航班起降时刻。第三种方式是允许航空承运人在一对一的基础上交换航班起降时刻以更有效地使用可用航班起降时刻。

另一些可能的手段包括购买和出售航班起降时刻，拍卖和以上方法的某种组合或变通。虽然存在某些此种做法（如美国允许在遵守联邦航空局高密度规则的情况下，在某些机场购买、出售和出租一定量的国内航班起降时刻），但是否可将此种做法适用于国际航班仍待研究解决。例如，一直存在对航班起降时刻的商业交易的关切，因为可能影响竞争，也还有一些尚未得到解决的法律问题。

关于机场航班起降时刻“所有权”问题一直在进行辩论，主要是在历史上长期使用它们的航空公司有此要求。然而，一些正式的管理机制或明或暗地排除这一概念，例如，认为航空公司没有获得对分配给它们的航班起降时刻的财产权；在某些情况下必须把这种航班起降时刻还给航空当局。暗示的做法将航班起降时刻的继续

使用局限于在规定水平上的使用（“使用或丧失”规则），并允许在一对一的基础上交换航班起降时刻。

与机场运力紧张有关的一些问题将涉及更广泛的管理政策问题，如加强竞争、避免过度集中和滥用支配地位，以及广阔的市场准入同运力紧张机场的协调匹配问题等。虽然在双边和地区层面广泛地给予拥有多个目的地的航空公司业务权会产生对机场航班起降时刻的额外潜在需求，但它也在使用可吸纳新航班的备用机场和城市的灵活性方面提供某种缓解。

然而，若干国家不仅短期而且长期将有平衡航空公司的目标相互冲突的任务，即哪些国际航班能够使用其运力紧张的机场。在制定解决这一问题的对策时，各国将必须考虑《芝加哥公约》提供的法律框架（如确定在使用机场和其他空中导航设施时国家处理原则的第15条）、航班协定、地区和国家航班起降时刻分配规则和管理机场运力不足问题的现有自愿机制等。然而，采取的对策将必须适合有关各机场的情况，因此视运力紧张的性质和为克服运力紧张而采取的方法会各有不同。

关于这一主题的更多资料见题为《国际机场航班离场和到场起降时刻分配所涉管理问题》的Cir 283号通告。

机场的私有化

直到20世纪70年代末期，大多数国际机场均由政府所有和管理。自那以来，在机场所有权和管理结构方面发生了许多变化，总是趋向减少政府的直接参与。私营部分参与这一领域始于20世纪80年代，90年代取得势头，特别是在亚洲、欧洲和拉丁美洲，但近年来放慢了下来。

一般把变化看做“私有化”。然而，这些变化可能采取各种不同的形式。虽然这些变化总地反映一种脱离政府所有和管理的趋势，但它们并不一定（甚至很少）意味着是彻底的本质上的私有化。特别是就所有权而言。

就机场而言，私有化意味着私营部门对设施和服务拥有全部所有权或过半数所有权，而私人参与或私人卷入则指的是私营部门在机场的所有权或管理方面，或全

部两个方面所起的作用 (如管理合同、租约或少数股东权益形式上), 但过半数所有权仍在政府手中。

法人团体化指努力在政府之外建立一个法律实体 (一法人团体或公司) 以通过特定法规或在现有一般法律如公司法下管理和经营机场的举措。公司的所有权通常仍在政府手中。然而, 允许私营部门参与一法人团体化机构。

商业化系指适用商业原则或特别强调开展商业活动的一种管理方式。不应将商业化和私人参与或私有化等同起来, 因为前者意指一种管理方式, 而后者则指管理所有权或控制权的改变。

自主权系指机场经理利用所创收入和就属于本组织章程之内的问题作出独立管理决定的权力。**自主机场当局**是为经营和管理一个或多个机场而建立的并授权使用其创造的收入支付其费用的一独立实体。自主机场当局可以是政府内的一个单位, 一个完全由政府所有的法人机构或公司。

私有化和私人参与提供机场服务已成为世界经济全球化和自由化以及由国家或国有实体管理的商业性行业和服务走向私有化总过程的一部分。许多其他因素, 如各国在机场发展中遇到的财政问题, 减少预算赤字的需要和全球机场管理行业的出现, 促使各国逐渐走向私有化和私人参与。

面对越来越多的机场融资困难, 许多国家政府已认识到, 在业务量较大时, 或许可能把资助机场发展计划的重担交给私营部门。此外, 私人参与提供机场服务和提供机场服务私有化已被看做弥补或减少预算赤字的一个收入来源。营利机场可提供税收收入的正常来源。争取私人参与和机场私有化的财务投标进一步鼓励各国向这一方向发展。

政府当前的做法是脱离非核心公用事业单位的所有权和管理。机场, 至少大机场, 被看做是商业实体, 而不是公用事业。较大机场正在转变成为拥有市场和人与商业交汇点的城市。有人认为, 私有化带来机场管理的改进。

从商业和金融界的商业角度来看, 一个机场可以是

一笔稳健的投资资产。机场基本上是垄断企业。业务的增长在中长和较长期一般是持续性的, 而且比国内生产总值的增长更快。机场的信用等级一般很高, 其现金流量很大。尽管机场受政府规章约束, 但产生大量收入的机场商业活动一般较少受管制或根本不受管制。因此, 逐渐出现了一个全球机场管理行业。

在大多数国家, 私人参与提供机场服务和机场服务提供私有化已分阶段进行。例如, 在联合王国, 先将大机场转让给一政府法人社团。几年后再将它们转让给一家政府所拥有的公司。然后很快将该公司的股份出卖给私营部门。在一些欧洲国家, 先将机场转让给国家拥有的单独公司。股份的剥离是渐进的。证据显示, 国家一般受惠于所有权和管理结构的逐渐改变。

私人参与提供机场服务基本上采取三种形式: 管理合同、租约 (有时称特许经营) 和转让少数所有权。除了原来由私人实体拥有的机场以外, 完全私有化的机场或拥有过半数私人所有权的机场很少。

因为机场是用户高度依赖的垄断企业, 几乎在所有发生私有化和私人参与的国家, 均以某种形式存在或建立了管理部门以确保垄断权力不被滥用, 特别是在各种航空收费方面。

对于考虑对其机场实行私有化的国家来说, 重要的是牢记《芝加哥公约》赋予每一缔约国根据标准和建议措施在其领土内提供机场和空中导航服务的责任。公约第 11 条和第 15 条规定各缔约国之间不得相互歧视。第 15 条涉及基本收费原则。虽然公约没有阻止各缔约国将职能下放给私人实体, 但确保公约所有规定得到充分遵守的责任在于缔约国。除了公约外, 还有其他国际协定, 如双边或地区航空服务协定, 可对此种协定当事国就提供机场或空中导航服务的某些方面规定义务。

在提供机场服务方面所有权和管理结构的改变并不一定解决机场或机场集团可能面临的所有问题。如果计划不周, 这种改变从长期看可能是有害的。任何变革的目标均应明确界定。

机场和空中导航服务的主要目的是对用户提供安全、可靠、有效和经济的服务。为达此目的, 有若干可

予考虑的所有权和管理选择。没有供全球适用的最佳选择。一个国家应该作出最适于本国的选择。一项选择应在仔细考虑和规划之后作出。不管组织形式或法律地位如何，最终国家须对安全和保安负责。

在这方面，国际民航组织制定了指导材料，为各国在考虑变更提供机场和空中导航服务方面的所有权和管理时提供了可供选择方案的资料和分析以及这些备选方

案的可能所涉问题，并探讨了拟审查的主要问题。该指导材料载于 Cir 284 号通告——《提供机场和航行服务的私有化》。这一方面的其他有关指导材料包括《国际民航组织关于机场和航行服务收费的政策》(Doc 9082 号文件)，同样涉及机场经济管理的还有《机场经济手册》(Doc 9562 号文件) 和《航行服务经济手册》(Doc 9161 号文件)。

第五部分 一般术语

第 5.0 章

一般术语介绍

本手册的前四部分介绍和界定了许多用语, 每一个用语都在国际航空运输的国家、双边和多边管理的管理内容、程序和结构方面具有特定含义。第五部分介绍的是本手册所有部分中共用的或补充性的一般术语。

不同于通常在专业辞典中按字母顺序排列的用语, 本手册这一部分中的用语按四组不同属性的类别加以介绍: 第 5.1 章 —— 航空承运人; 第 5.2 章 —— 航空器; 第 5.3 章 —— 航班; 和第 5.4 章 —— 机场。大多数已界定或确定的用语通常与航空运输的经济规则联系使用。有些用语经常在其他背景下使用, 但是鉴于它们属于这些属性类别, 也将其列入本部分, 以求完整广泛和将其他有用的信息概括在内。

这四章中的术语源于多种渠道, 但不会详尽无遗 (国际民航组织的大量出版物, 主要是其他训练手册, 是发现航空术语的源头)。有些用语已经具有被广泛接受的定义, 例如那些由国际民航组织所确定或在《国际民用航空公约》中见到的用语。然而, 这里所包括的大多数定义或描述不具正式性。但是, 有些用语已被某些国家规定并适用于特别的情况, 例如在双边规则中。有些用语在不同情况下使用会有不同的含义, 而另一些术语则被广泛使用并常见诸媒体。有些定义所含意义是相对的, 将随着技术发展和适用的管理机制的变化而演化发展。总而言之, 随着航空运输的成长, 其术语及其使用也在演变之中。编写本手册这一部分时已考虑到上述各点。

第 5.1 章

航空承运人

航空承运人是为取得报酬或租金从事提供航空器运输服务的企业。

可以通过航空承运人提供的经营方式对其进行识别：

- 定期航空承运人或航空公司为主要经营定期航班的企业（虽然它亦可经营某些非定期航班）。(定期和非定期航班的定义见 Doc 9587 号文件第一部分和本手册第 5.3 章)；
- 非定期航空承运人为主要从事非定期运营的企业；
- 包机承运人为只经营包机飞行的非定期航空承运人。

国际承运人为在涉及一国以上的航线上提供航空运输服务的企业，它也可以经营国内航空服务。

定期国际承运人为经授权经营定期国际航班的承运人，而非定期国际承运人为经授权经营非定期国际航班的承运人。

国内承运人为完全在其本国领域内提供航空运输服务的企业。

按照国家航空运输规则，**持照承运人**（在某些情况下称之为**持证承运人**）为持有合法当局颁发的经营航空运输服务正式批准书的航空承运人。在某些国家，向本国承运人发放执照而向外国申请人发放许可，但在另一些国家，向定期航班授予执照而向包机飞行授予许可。

国家承运人用来指按照一个国家的国家法律建立的航空承运人。它通常是在该国提供航空运输服务包括国际航空服务的唯一或主要航空承运人并被视为国家航空运输工具。

国旗承运人为一个经常可与“国家承运人”互换使用的用语，但更侧重于国际，因为此类承运人的航空器在提供国际航空服务时通常载有该国的国旗。然而应注意，《芝加哥公约》第 20 条（标志的展示）只要求从事国际航行的航空器载有适当的国籍和登记标志（为此，各国一般使用字母和数字编号）。因此，根据国际法，没有关于经营国际航班的国家承运人必须载有国旗的法律要求。

指定承运人指一国根据有关航班协定指定经营根据该协定授权的航班的航空承运人。指定承运人在多数情况下是指定国家承运人或国旗承运人，但在根据有关航班安排允许的情况下，有时也可能是另一国家的航空承运人（例如在有“利益共同体”规定的情况下，见第 4.4 章）。

承运人可以以其运输的种类进行如下分类：

- **旅客航空承运人**主要从事以航空器运输旅客的业务（虽然此种航空器亦可载运货物）；
- **货运航空承运人**主要从事以航空器运输货物和邮件的业务。

航空承运人常常以其在国内或国际市场上所起的作用或其经营的规模为特征：

一般而言，**主要航空承运人**在国内主干线上和/或国际航线上提供定期航班服务，通常具有相对庞大的覆盖大片航线网的经营规模：

- **地区承运人**提供短途定期旅客和货运航班，大多使用螺旋桨式和/或小型喷气式航空器，衔接中小城市与主要城市和枢纽；
- **支线承运人**一般使用小型至中型运力航空器经营短途航班，衔接小型地区网点与枢纽机场；

- **短途航班承运人**多数以点对点方式，使用不超过 30 座的航空器经营支线和/或地区航班；但此运力限制近年来持续增加，现亦可指直至 50 座的航空器；
- **巨型承运人**用以指具有非常庞大的经营规模和/或航线网络的承运人。此种规模可来自其自身发展、购买或将资产投资于其他承运人，或某种形式的联盟。

一些关于航空承运人的定义以市场营销/经济考虑为基础：

- **狭缝承运人**指专门经营特定航线或市场某一特定航段的航空承运人；
- **试运承运人**指新成立的航空承运人；
- **试入围承运人**指无论新成立与否，但试图进入已由其他承运人经营的市场的承运人；

其他定义则以承运人的经营模式特点为基础：

- **全面服务承运人**指在相对广泛的航线网络上经营（因此亦被称为**网络承运人**）并提供全面服务的航空承运人，通常是传统的国家承运人或主要承运人。它所提供的全面服务包括不同等级的座舱、空中娱乐、餐饮、机上购物店以及地面设施和头等舱旅客或常客奖励计划会员候机室等；
- **最简单服务承运人**指与全面服务承运人截然不同的，重点以简单或有限的空中服务为消费者提供低成本航空运输服务的航空承运人；
- **低成本承运人**通常指与类似承运人相比具有相对低的成本结构，并且提供低票价或运价的航空承运人。这种承运人可以是独立的，一家主要承运人的分公司或子公司，或在某些情况下是一家航空公司集团的非包机分支公司。

航空承运人还可以其会员身份来分类，例如：**国际航协承运人**，即为国际航空运输协会成员的承运人；反

之，**非国际航协承运人**指非国际航协成员的承运人。

承运人亦可根据其所有权和支配权分类：

- **国有承运人**为全部或大部分资本份额由国家（政府机构、半国有等）拥有的承运人；
- **私有承运人**为全部或大部分资本份额由私人拥有的公司；
- **合资承运人**为由两个或多个主要投资方共同拥有的航空承运人，投资方可为同一或不同国家的实体；
- **共同体承运人**一语是指实质所有权属于欧洲共同体，现为欧洲联盟的一成员国的承运人。

就航空公司责任而言，用语**普通承运人**是指准备向希望雇用其服务并打算向其支付费用的人提供旅客和货物运输的承运人。

在衡量航空公司运力和运营状况以及确定载运业务量的名次方面，通常使用的一些与航空承运人有关的术语：

- **可用座公里 (ASK) 或座公里可用数**，等于每一飞行阶段可供销售的旅客座位数乘以飞行距离所得出的产量总数（一个座位飞行一公里产生一个座公里）。
- **可用吨公里 (ATK) 或吨公里可用数**，等于每一飞行阶段可用于载运收费载荷（旅客、货物和邮件）的吨数乘以飞行距离所得出的产量总数（一吨可利用的业载位置飞行一公里产生一个吨公里）。
- **完成的旅客公里**，用每一旅客标准重量乘以完成的客公里得出完成的旅客吨公里（亦见下文的**收费吨公里**）。
- **收费旅客公里 (RPK)**，即每一飞行阶段载运的收费旅客数乘以飞行距离得出的产量总数。得出的数字等于所有收费旅客旅行的公里数。

- **收费吨公里 (RTK)**, 由载运一吨收费载荷飞行一公里形成。当此载荷包括旅客载量时, 将旅客数量换算成重量载荷, 通常以 90 公斤(包括行李) 乘以该数。**完成的吨公里 (TKP)** 总数等于每一飞行阶段上载运的旅客、货物和邮件数乘以飞行距离得出的产量总数(一完成的吨公里为载运一公里的一吨收费载荷)。
- **收费旅客**, 用于国际民航组织统计目的的用语 (参见 Doc 9703 号文件), 指一航空承运人运

输的并收取商业报酬的旅客。此类旅客包括, 例如那些利用: a) 公众可用的促销价 (如 “买二送一”) 或忠实旅客计划 (如用常客积分兑换机票); b) 被拒绝登机的赔偿; c) 公司折扣票; d) 优惠票价 (政府、海员、军人、青年、学生等优惠价) 进行旅行的旅客, 但不包括: a) 免费旅行人员; b) 用仅供承运人的雇员或其代理人使用的票价或折扣, 或仅为该承运人的业务而旅行的人员; c) 不占座位的婴儿。

第 5.2 章

航空器

航空器，作为通称使用时，指任何重于空气的飞行器。飞机（或定翼航空器）是动力驱动的重于空气的航空器，在飞行中主要以空气动力对固定平面的作用获得升力。直升机（或旋翼航空器）是重于空气的航空器，主要依靠几乎垂直的中轴上的一根或几根动力驱使的转动装置对空气的作用力飞行（参见 Doc 9569 号文件）。短距起降航空器（即短距起飞和降落航空器）为在短跑道上起飞和着陆而设计的航空器。在实际使用中，航空器一语一般指“飞机”，并且经常可以互换使用。

航空器的国籍为其注册国（见《国际民用航空公约》第 17 条）。

运输航空器为供运输人员和/或货物而设计的航空器。商业运输航空器为用于取酬或出租的运输航空器。

国家航空器包括一国中任何用于军事、海关和警察或其他执法公务的航空器（见《国际民用航空公约》第 3 条）。

私人航空器为用于非商业目的的任何非国家的航空器。

在经济法规中，航空器经常按其指定的运输业务类型进行分类：

- 旅客航空器主要为运输人员及其随行行李设计和布局的航空器；
- 全货型航空器或货机纯粹为载运货物而布局的航空器（虽然可以运载那些押运某类货物，如家畜或石油平台机械的人员）；
- 客货两用运输航空器（在航空公司行业中经常称其为混合型航空器）为在主舱面可运载旅客又可运载货物的航空器，常为不同的布局。

航空器可以其体积为特征：

- 宽体航空器为具有由两条通道将普通旅客座位划分为纵向三组的足够宽敞内舱的大型运输航空器（实际上这表明不小于 4.72 m (15.6 ft)）；
- 窄体航空器为客舱中仅以一条通道将旅客座位划分为纵向两组的航空器。

以上两个用语虽然大多用于市场营销方面，但有些国家在运力管理方面也经常使用。

- 巨型喷气机为用来指大型宽体航空器的通俗用语，如波音 747。

用语“大型航空器”可以具有用于特定目的各种定义（例如，用来确定机场起降费的价格或运力管理）。大型航空器，用于国际民航组织统计目的时，指具有 9 吨（约 20 000 lb）或以上的最大允许起飞重量（MTOW）的航空器；在技术管理范畴，指具有 5 700 kg（约 12 550 lb）以上最大起飞重量的航空器。

按体积划分的其他有关航空器的用语包括：

- 小型或轻型航空器，即最大起飞重量小于 5 700 kg（约 12 550 lb）的航空器；
- 超轻型航空器，即最大起飞重量不超过 454 kg（1 000 lb）的航空器，通常不用于公共运输。

用于分析目的时（如在制定机队方案和预测中），航空器还可以根据其座位容量分类：

- 大容量航空器通常是指大约具有 350 至 500 座容量范围的航空器；
- 超大容量运输航空器（UHCT）或特大型商业运输航空器（VLCT）是制造商正在考虑的一种预计有 600 多个座位的机型。

航空承运人为获取设备或增加其机队运力而普遍使用的方法是通过租赁：

- 租赁航空器是指按照租赁契约使用的航空器；
- 湿租航空器包括机组；
- 干租航空器不包括机组；
- 潮租航空器在某些情况下，用来指包括湿租航空器的驾驶舱机组但不包括其客舱乘务员时使用的术语。

就此而言，用语出租人指出租航空器的一方，承租人指租用航空器的一方。

航空器还可以用其他标准分类，例如：按其使用的发动机种类：

- 活塞发动机航空器为以活塞发动机为动力的航空器，现在商业航空运输中极少使用；
- 涡轮螺旋桨航空器为以涡轮螺旋桨发动机驱动的航空器；
- 涡轮喷气航空器或简单说喷气航空器为以涡轮喷气发动机为动力的航空器；
- 涡轮风扇航空器为具有涡轮风扇发动机的航空器。

航空器有时按其发动机的数量称呼：

- 双发喷气机为具有两个发动机的航空器；
- 三发喷气机为具有三个发动机的航空器。

许多双发商业运输航空器已获准用于称之为 **ETOPS** (即，双发延程飞行) 的长距离经营。

航空器可以其飞行速度加以区分：

- 亚音速航空器指无法以超过一个马赫数 (即

音速) 速度维持水平飞行的航空器；

- 超音速航空器指能够以超过音速的速度飞行的航空器；
- 高超音速航空器指能够以超过 5 个马赫数速度飞行的航空器；
- 高速民用运输航空器 (**HSCT**) 一语一般用来指正在研究中的未来超音速商业运输航空器。

航空器也可以其能够飞行的距离进行定义：

- 短程航空器指按正常巡航条件全载飞行，不降停，航距通常不超过 2 224 公里 (1 200 海里) 的航空器；
- 中程航空器通常指按正常巡航条件全载飞行 2 224—5 556 公里 (1 200—3 000 海里) 的航空器；
- 远程航空器为按正常巡航条件全载飞行超过 5 556 公里 (3 000 海里) 的航空器。

短途航班航空器和地区航班航空器指一般拥有相对少的座位数量 (10 至 70 座) 或载量，经营短途和地区航班的运输航空器。地区航班喷气机为以喷气为动力的短途航空器或地区航班航空器。

在航空器噪声管理方面：

- 第二章航空器为符合《国际民用航空公约》附件 16 第二章规定的噪声允许标准的航空器；
- 第三章航空器为符合《国际民用航空公约》附件 16 第三章规定的噪声允许标准的航空器 (标准高于第二章中所列)。

应注意，第二阶段和第三阶段航空器为在美国使用的用语，基本意思分别与“第二章航空器”和“第三章航空器”相同。

第 5.3 章

航 班

航班，就其广义而言，包括无论是在定期或不定期基础上，用航空器为公共运输提供的任何服务。但是，就管理目的而言，该用语总有一个专门含义（按《国际民用航空公约》第 96 条 (a) 款的定义和各国之间绝大多数双边航空运输协定中所用的定义），指以航空器从事旅客、邮件或货物公共运输的任何定期航班。

商业航班指为了取酬或收费而以航空器从事旅客、邮件或货物公共运输的航班。

航班可以其服务的地理区域加以分类，例如：

- 国内航班，即全部在一个国家领土之内经营的航班；
- 国际航班，即飞经多国领土上空的航班；
- 地区航班，即既可为一个地区内连接小城市的或一个国家地区间的航线上的航班；也可为一个涉及一国领土以上的地区内连接小城市的辅助航线上的航班；
- 越境航班，即经营穿越两个毗邻国家边境的短途国际航班。

在经济管理方面，经常按照航空承运人载运业务类型划分航班类别：

- 旅客航班指主要从事旅客运输的航班；
- 货运航班指为货物和邮件的公共运输提供的航班；
- 混合航班指在同一架航空器上既运载旅客也运载货物的航班。

航班也可按其经营特点区分：

- 定期航班通常为一般公众使用并且按照公布的

班期时刻运营的，或以有规律的频率形成明显序列系列飞行的航班；

- 反之，不作为定期航班经营的任何航班均被视为非定期航班，包括但不限于包机运营。应注意，“非定期”为一个公法用语，而“包机”是涉及一航空承运人和一包机人之间合同的私法用语（虽然现在这两个用语已开始互换使用）。

在国际航空运输管理方面，航班以其是否在定期或不定期基础之上经营而根据不同的机制进行管理，（另见第 4.6 章）。按国际民航组织理事会的定义（见 Doc 9587 号文件，第 1 部分，B 节），定期国际航班为具有全部下列特征的一系列飞行：

- 它飞经一国以上领土之上的空域；
- 它以每架次向公众成员开放使用的方式，为取酬目的以航空器从事旅客、邮件或货物运输；
- 它或者按照公布的班期时刻，或者以构成明显序列系列的固定或规律的飞行方式经营，以服务于两个或更多相同点之间的业务。

任何不作为定期国际航班经营的国际飞行均为非定期国际飞行。

干线航班为在连接主要城市的航线上经营的航班，通常拥有庞大的业务量。

空中的士航班一语可具有两种含义：

- 一种应召航班类型，通常使用小运力航空器根据临时通知，以非常相似出租车服务的形式经营；或
- 有时为以定期为基础经营的航班，只在旅客和货物上下点经停。

穿梭航班为按固定间隔运营的高频次、无需旅客定座的航班，通常在交通高度密集的城市对航线上经营。有时，登机不断并且满员时航空器可在班期时刻之前离港。

支线航班为在地区航线上提供的航班，为主要的国内或国际航班输送业务。

出于营销目的，还常把航班称为：

- **非经停航班**，在两点之间提供的无中间经停的航班（甚至没有技术经停）；或
- **直达航班**（亦称为**直通航班**），使用单一航空器，在两点之间提供具有中间经停但不变换航班号的航班。

第 5.4 章

机 场

机场 (airport) (或**机场 (aerodrome)** 几乎是同义词, 尽管后者更多地作为通用名词使用), 指供航空器抵达、始发和进行表面活动的陆地或水面的规定区域 (参见 Doc 9569 号文件)。

机场可以按其接纳的机型加以区别:

- **直升机机场**为用于直升机降落、起飞或进行表面活动的机场或建筑物上的规定区域;
- **短距起降机场**为与常规机场设施分开, 专用于短距起降航空器的机场。

机场还可以活动类型为特征:

- **商业机场**为公众使用的机场, 包括办理旅客手续、装卸货物和为商业航空器服务的设施在内;
- **私人机场**主要为私人小型航空器、飞行俱乐部等服务的机场。

国际机场为国际航班入出境, 并办理海关、移民、公共卫生、动植物检疫和类似程序的手续的指定机场 (见《国际民用航空公约》附件 9)。门户机场为一个国家用于国际航班首先抵达或最后始发点的国际机场。

国内机场为只供国内航班使用的机场。

地区机场一般指主要接纳短程地区航班的中、小城市的机场。

拥挤机场指处理交通流量 (空中或地面) 的能力无法满足需求的机场。为了解决拥挤问题, 国家可以指定某些机场作为**缓解机场**, 即将业务从主要商业机场进行转移的机场; 以及**辅助机场**, 即把通用航空业务自繁忙机场吸引出来, 以此来缓解特定市场的拥挤问题的机场。

若干用语常常与拥挤机场连带使用:

- **机场运力**指一个机场在特定时段内能容纳的旅客人数和货物数量; 它是跑道容量和航站容量的组合。
- **跑道容量**指航空当局确定的航空器可安全起降的架次数, 通常以每小时起降架次总数来表示, 需要考虑的因素有跑道的物理特征、周边地区、高度、所涉航空器类型 (大型航空器可能必须有更大的间隔) 和空中交通管制 (进近和机场管制) 能力。
- **航站容量**指一个航站楼每小时能够处理的旅客人数和货物吨数 (有时称为**旅客吞吐量**或**货物吞吐量**)。旅客种类或旅客混合情况可影响旅客吞吐速度。必须通过海关和移民手续的国际旅客比无需办理这些手续的国内旅客需要更多时间和空间。国内和国际货物的情况也类似。

备降机场为由于技术原因, 航空器不能或不适于前往预定机场降落时, 它可前往的机场 (参见 Doc 9569 号文件)。

枢纽机场或枢纽, 一般情况下使用时, 指拥有大量进出港航班和高比例衔接业务量的机场; 而从经营枢纽航空承运人的角度编排航班和进行营销而言, 则意味着以为旅客、货物和/或邮件提供最为便捷的衔接和/或转运为目标而协调进出港班期时刻的机场。同一机场可供一家以上的航空承运人作为枢纽经营, 虽然此种情况并不多见。

主要枢纽指拥有大量的衔接业务, 通常为地处中心位置, 由一家以上经营远程衔接航班的航空公司经营的机场。

地区枢纽指为某个国家的某一地区或为多个国家组成的某一地区服务的枢纽。

联运枢纽指主要进行不同承运人之间不同航班衔接或中转的枢纽。

同一航空公司内枢纽指多数进行同一航空公司不同航班衔接或中转的枢纽。

与同一航空公司内枢纽密切相关的是**枢纽和轮辐系统** (亦作“集散”), 即在一个短暂时限范围内, 来自多点的航班 (轮辐) 聚集并马上飞离一个共同点 (枢纽) 的运营系统, 使来自任何特定点的抵达业务能够同前往其他多点的航班相衔接。此系统的“力量”取决于其把来自许多城市对市场的业务组合到同一架航空器上的独特能力, 从而使以其他方式无法维持或难以支撑同样业务量和航班频次的一个轮辐地点上的航班成为可能。集散系统通过在能使业务充分相互衔接的时段内, 由枢纽调动从各点涌入或聚结的飞行架次发挥作用。

微型枢纽指由一家承运人建立的辅助枢纽。

巨型枢纽或超级枢纽指非常庞大的枢纽。

第二国枢纽为航空承运人在外国设立的枢纽, 通常允许本国各地和许多第三国之间业务的相互衔接。

就处理的业务而言, 虽然绝大多数枢纽是客运枢纽, 但亦存在其他类型的枢纽, 包括:

- **货运枢纽**, 即为简便和迅速地衔接和**中转航空货运业务**提供设施的机场;
- **邮政枢纽或邮件枢纽**, 即作为**邮政或邮件**中转中心的枢纽;
- **多方式联运枢纽或多种方式联运枢纽**, 即能够方便一种运输方式与另一种运输方式相互衔接或**转运业务**的枢纽, 例如: 海空航线上地 (水) 面运输与航空运输的衔接。

附 录

附录 1

运价申报格式

1985 年 3 月, 理事会批准了客运价和货运价小组要求制定航空公司向政府提交的运价申报格式的指导方针的 FRP/8-2 号建议。秘书处在与客运价和货运价小组成员协商的过程中提出了列于本附录第一部分和第二部分的旅客运价的格式和指导材料。它们可供各国选择使用和特定的情况下进行改编。

1986 年, 在 FRP/9-2 号建议中客运价和货运价小组提出了以电子方式申报运价的问题。按照理事会 1987 年 3 月对其的批准, 该建议要求, 在需要的地方继续由航空公司提供手工申报运价的同时, 在不同国家的运价申报系统之间和同航空公司行业数据库, 包括计算机订座系统数据库的兼容。1992 年, 国际民航组织秘书处向各国寻求关于其现行运价申报程序的情况和这些国家希望使用电子运价申报程序方面的要求, 以便协助制定旨在确保 FRP/9-2 号建议中所规划的兼容共存能力的世界

范围性的基本的共同要求。除了国家管理当局之外, 一些地区性的政府间航空组织, 如欧洲民用航空会议 (ECAC) 和拉丁美洲民用航空委员会 (LACAC), 已就电子运价申报的方法和影响进行了研究。

由欧洲民航会议与设计该系统的公司协商后开发的电子运价申报系统最少组成部分的实例列在本附录第三部分。

第一部分 申报要求

下列国际定期旅客票价申报要求检查单包括了比单个国家可能要求得更多的信息项目。为了减轻其管理负担和航空公司的负担, 各国可能希望从检查单中选择和使用仅涉及那些他们有效管理和他们对其进行认为对评估至关重要的客运价方面的申报要求。

第 1 节 对所有申报种类的资料要求

要求	供各国参考的情况说明
申报编号	收到后由当局分配。
此前有关编号	修改或更新以前的申报时, 此栏应由航空公司填写。国家也可以要求航空公司提供有关的运价申报编号和/或以前政府所采取的措施。
申报日期/时间	收到后由当局填写。
申报的航空公司名称	根据国家法律和依据管理机构证明, 有些国家可以接受航空公司指定代理机构的申报。

要求

供各国参考的情况说明

申报内容

由航空公司列明：

- 申报是否有关普通运价规则、特定客运价等级和相关条件、货币调整或附加票价；
有关普通运价规则的申报载于第 2 节。其它种类的申报见第 3 节。
- 是否为新的或修改的运价建议；
如系修改，各国可能希望将申报要求仅限于由航空公司列明变更之处。
- 申报是否源于国际航协或其他多边航空公司协定、双边航空公司协定，或者是单一承运人的申报；
为了评估国际航协或类似协定的健全性，各国可能希望要求航空公司列明协定实施的地理范围，即是否为“完全”或“有限”适用的协议，以及是否包括“例外”和/或“临时通知”的修改规定。
- 批准是否根据正常法律规定或“临时通知”或“取齐”申报的豁免规定的要求做出。
在“取齐申报”的情况下，各国可能希望将申报要求限于确定取齐运价的航空公司。

建议实施日期

航空公司在运价申报中建议开始或之后旅行应开始按该票价、条件或规则实施的日期。

第 2 节 有关普通运价规则的申报

要求

供各国参考的情况说明

有关国际航协决议的文本或其他多边商定的航空公司运价规则和/或单个航空公司普通运价规则的文本

确定的决议或规则的种类是制定运价的基础，并且对现行的和建议的运价产生影响。其他一般规则或条件管辖诸如儿童、婴儿和代理人折扣票价；订座和付款条件；客票有效性；以及取消订座、改航程和退款等事项。所有这些决议和规则，除非特定票价所附条件使其无效，否则一般都适用于所有票价。(见第 3 节)

由航空公司提供：

- 承运条件 (不适用于前往和来自加拿大/美国的客票价)；

要求	供各国参考的情况说明
<ul style="list-style-type: none"> • 服务条件 (例如每种舱位等级的座椅间隔和并列座椅); • 免费行李额和收费; • 票价组成规则; • 货币兑换规则; • 代理人手续费规则; • 其他普通运价规则或条件 (由航空公司列明)。 	
建议的有效期限	<p>航空公司建议的日期。国际航协基本规则, 诸如管理票价组成和货币兑换的那些规则在缺乏国际航协特定客票价协定时, 在技术上可以停止存在。各国可能希望要求航空公司指定申报的规则在此情况下是否仍继续有效或航空公司是否申报替代规则。</p>
促销优惠情况	<p>各国可能希望要求航空公司向其通报向旅客提供的与国际票价挂钩的所有奖励, 诸如“常客奖励”计划或旅馆住宿折扣。当某一票价附有此类奖励, 并且国家要求将其进行申报时, 它们将构成提交票价的一个部分 (列入第3节)。</p>

第3节 特定票价等级和相关条件的申报 (包括货币调整和“附加票价”申报)

要求	供各国参考的情况说明
<p>票价种类 (例如“普通经济舱”或“预购旅游”——由航空公司确定)</p>	<p>当所做申报是根据合并为“票价地带”协议的双边或多边协定时, 各国可能希望要求航空公司指定其建议票价拟符合的“票价地带”并且公布其是否按此办理。(此类公布可减少或消除对大部分额外信息的需求)。</p>
<p>所用票价代码 (例如 YLE45 —— 由航空公司确定)</p>	<p>各国可能希望鼓励清晰性和一贯性。</p>
<p>服务等级 (例如头等、公务或经济舱)</p>	<p>它应包括航空公司通知的所提供的设施, 例如卧式座椅; 对此, 任何适用的附加费应反映在不同的规定票价水平中。</p>

要求	供各国参考的情况说明
航程种类 (例如单程、往返程、环程、缺口程—由航空公司确定)	—
建议的销售日期 (与建议的实施日期不同)	国家允许航空公司在实施日期之前提供或销售建议票价而票价仍“须由政府批准”时，各国可能希望要求航空公司规定协约，向购票人提供未经批准的票价情况可能产生的后果的通知，例如可能不适用、可能征收附加费和退票权利。
建议的失效日期	有些航班协定规定，运价在被取代之前一直有效。但是许多协定规定要求航空公司必须列明建议的失效日期，以便在替代运价遇到争议时确定延长现行运价效力的期限。
申请的地理区域、航线或具体的城市对	见下文票价水平的说明。只要适用，应同时列出旅行的具体航线或方向。
票价水平	不同于客票价条件，它们可能通用于许多个城市对，票价水平一般会因城市对不同而不同，因此必须由航空公司分开规定。关于报告的可能格式，见本节结尾题为“建议的票价水平的报告”中的图表。
货币调整	修正应作为当地货币票价水平的变化反映出来并且按上述要求进行申报。根据国家立法和/或适用的航班协定，各国还可能希望要求通报货币调整因素和/或有关的“国际航协”兑换率。
附加票价 由航空公司列明： <ul style="list-style-type: none"> • 运用附加票价的各点 (即始发点、目的地点和组合点)； • 适用附加票价的航线； • 适用附加票价的票价种类； • 对可组合性的任何限制； • 表示附加票价的货币； • 建议的水平。 	附加票价 (亦称比例票价) 和规定票价一同使用，以便制定前往和来自许多其他点的直达票价，照此，它们产生出许多更像规定票价本身那样可属国家管辖的票价。航空公司可以将附加票价作为相关票价同时申报或分开作为已批准票价和随后票价申报进行预期申请。

要求

供各国参考的情况说明

针对相关票价的规则和条件

由航空公司列明：

- 适用期限，例如全年或在规定期限之内 (季度、天数或周数)；
- 具体订座、付款和出票条件 (例如预先付款、“立即”购票或等待票等条件)；
- 最短停留；
- 最长停留；
- 中途经停条件 (次数/地点/费用)；
- 航线条件 (包括同一航空公司内和/或联运中转限制)；
- 对可按有关票价出售的座位数量的限制 (服务等级或航空器运力限制除外)；
- 与其他票价组合的限制；
- 广告或销售限制；
- 资格限制 (例如关于对年龄、职业、信仰等方面具有特定条件人员的优惠票价)；
- 文件的要求 (年龄、居住地、职业等方面的证明)；
- 促销奖励 (包括旅馆住宿折扣、“常客”协议等的可用性 (见第 2 节))；
- 其他适用的规则或条件 (由航空公司确定)。

检查单包括最常用的规则和条件。各国可能发现，为要求航空公司申报的规则和条件规定或者同航空公司协议一个标准报告框架，并附带每一规则或条件的标准号码是有帮助的。(对此，国际航协第 100 号决议《特殊票价标准条件的决议》，列出 30 项适用于所有此种票价的规则/条件，除非有关某一特定票价的该决议另有规定)。航空公司应针对适用于有关票价的任何此类规则或条件列明细节。

针对团体票价的额外规则和条件

各国似宜要求航空公司针对有关票价的任何规则或条件列明细节。

要求

供各国参考的情况说明

适用时，由航空公司列明：

- 团体最少人数；
- 团体要求（例如社会团体、奖励团体）和组成方式；
- 共同旅行的要求（出港和来回程）；
- 最初组团之后允许的变更；
- 其他适用的规则或条件（由航空公司列明）。

针对综合旅游票价的额外规则和条件

国家似宜要求航空公司针对适用于有关票价的任何规则或条件列明细节。

适用时，由航空公司列明：

- 综合旅游的要求；（地面一揽子安排、旅游组织人，等）；
- 最低旅游价格；
- 对最初旅程和设备允许的变更；
- 适用的导游折扣；
- 其他适用的规则或条件（由航空公司列明）。

普通运价规则和条件的适用性

为便于管理，各国似宜要求航空公司在提交这些资料时列明就有关特定运价而言对第 2 节所述普通运价规则的例外。现列出产生例外的最常见项目，通常包括对使用者的额外限制。

航空公司需说明下列情况时的任何例外：

- 承运条件；
- 服务条件；
- 免费行李额和费用；

要求

供各国参考的情况说明

-
- 票价组成 (包括非直达航程选项);
 - 货币兑换;
 - 代理人手续费;
 - 儿童和婴儿折扣;
 - 可同意放弃最短停留要求的情况;
 - 延长客票有效期的情况;
 - 订座、付款和出票程序;
 - 自愿改变航线的条件;
 - 非自愿改变航线的条件;
 - 取消和退款的条件;
 - 旅客旅途开支;
 - 首航航班;
 - 代理人折扣;

导游折扣;

其他一般规则或条件 (由航空公司列明)。

建议的票价水平报告

基本要求

下列表格用于由航空公司规定的有关建议的票价水平的基本数据，并且只适用于始发于或前往至申报国的旅行票价。为在第三国之间旅行（例如关于由本国航空公司根据第五种业务权从事的载运业务）所需的票价资料时，只要使用自申报国之外始发的旅行条下的数据栏即可直接改编表格。

为了进行比较，各国一般都会认为按所示的每一城市对的票价类型标明所需数据很方便，但是另一种作法是在各票价类型中按城市对列出数据。票价类型应和旅程类别和季节代号以及服务或航线条件代号由航空公司一并列出。例如：

- 头等舱 (单程、卧式座椅)
- 头等舱 (单程)
- 中级 (公务) 舱 (单程)
- 普通经济舱 (单程, 无限制)
- 普通经济舱 (单程, 同一航空公司内)
- 经济旅游舱 (来回程)

- 预购旅游 (来回程) —— 开业
- 旺季
- 淡季

可能的额外要求

在正常基础上评估票价或对某一特定上报项目进行详细审查时，各国可能要求可能随情况而变化的额外信息。下文开列的每一项更常希望得到的数据元素，可以通过补充资料栏和以上报表的有关小标题栏目中获得：

- a) 将自申报国以外始发的旅行的票价，按现行的银行兑换率，换算成申报国销售货币的相等水平，此应列明；
- b) 所有使用一种或几种可兑换货币的票价，例如国际航协兑换率；
- c) 过去的 (前一年) 数据资料；
- d) 建议的和现行票价水平间的比例变化 (适宜时，和过去的水平)。

城市对和 票价类型	自申报国始发的旅行 (A 点到 B 点)		自申报国以外始发的旅行 (B 点到 A 点)	
	现行水平 (在申报国的销售货币)	建议水平	现行水平 (在旅行始发国的销售货币)	建议水平
城市对 (A—B):			货币:	
票价类型:				
.....
.....
.....
(按要求继续排列城市对和票价类型)				

第二部分 证明要求

下文建议的国际定期旅客运价的可能的证明要求的详表包括有比单个国家可能要求得更多的资料项目。在确定自己的证明要求时，各国可能希望考虑到可能无法从其他国家的航空公司那里得到的资料，某些资料可能具有商业敏感性，因而航空公司可能不愿意使之被公开利用，以及提供数据资料可能对小航空公司是一种特殊的负担。

一般仅在特殊情况下，才会要求做详细的证明，例如关系到某种票价水平或结构的突然变化、一条新航线的某种开业票价、航空公司就政府不批准某种客运价的申诉，或一项争议的解决。在来自多边航空公司协定和双边客票价协定或单个航空公司上报的客票价申报之间，证明要求也可能会有所不同。

第1节 一般情况

建议票价的证明通常包括任何新票价或任何特殊票价改变的水平或条件的根据的解释。在运价普遍变更的情况下，根据应直接与经营环境的发展相关，诸如使用新机型、经济趋势（特别包括每一相关国家消费价格的趋势）、货币兑换比价的变化，或者规定的成本上涨，如航空器燃油价格，以及应该包括任何偏离其他领域变化的重大变更的理由。

相关时，应就建议的运价的竞争性影响提供说明，

或由其他在相同、重叠和/或相邻航线上（从事定期或不定期）经营的承运人提供说明。也应说明建议的运价对使用者利益的影响和其他任何预料的影响。适当时，申报航空公司应表明，是否与使用者团体或代理人协会进行过协商以及协商的结果。在建议变更普通运价规则时，应对特定票价和/或票价结构的任何现实的或潜在的影响进行解释。

第2节 具体数据

为了进行充分有效的评估，在超出第3节中有关论述《建议的票价水平报告》（上述第一部分）运价申报格式所说明的基本要求时，需对票价水平进行详细阐述。除了上述第1节的运价申报和一般性解释外，其他主要的信息要求是现行和预计的收入、成本、业务和运力资料。通常只有在上述特殊情况下，通常才会要求单个城市对或航线的详细数据资料。更多的一般性航线组组合的资料对以年度为基础和/或与票价总体变动的建议一同使用时都是有用的。此类数据应很容易获取，从向国际民航组织提交地区票价和成本差异的年度研究数据或向国际航协成本委员会提交数据的航空公司那里更是如此。

详细和较为一般的数据要求都包括在下页表中所提供的可能的报告形式中。和有关的解释性说明一起，该表格用于给予各国有关数据要求和报告的一般性指导。具体要求会因国和因特定情况而异。

	A.时限比较			
	实际票价 (第一年)	估计现行票价 (第二年)	预计票价 (第三年)	
			无票价变化	有票价变化
.....
旅客和超重行李收入: ³
其他收入 (货物、邮件和有关杂项收入):
经营成本 (如果需要, 可列出成本项目):
投资回报 (%):

1. 列入货币名称或国际标准组织的货币代号。
2. 按上报的每一货币单位列入兑换比价。
3. 直接从上述 D 栏中编制。

有关上述证明数据的各国情况说明

时限比较: 为了评估大多数类型的运价申报, 各国可能向航空公司索要两套或多套涵盖 (i) 一段或几段基础参考期限; 和 (ii) 在运价建议预计生效日之后可比较的一段或几段期限的序时资料。因为其消除了季节性起伏波动, 因此这里显示的年限最为方便可取。但是, 如果建议的运价变化频率大于每年一次, 或者, 运价只适用于季节性使用, 将收入和业务的数据资料按相关票价曾经适用或将要适用的期限分类更为可取。既然一份“现行”年的资料几乎总是, 至少要部分地包括预测的成分, 如此所示, 通过航空公司提供前一年的“实际”数据有益于数据库的建立。同样, 索要附带或不附带所实施建议运价的“预计”数据资料也同样是有益的。对新类型票价而言, 为在一种完全成熟的情况下评估其后果, 按超过计划生效的第一年考虑“预计”数据资料可能是有价值的。

提交的货币: 航空公司一般以申报国销售货币 (与第一部分中关于为自申报国始发的旅行申报运价时所使用的货币相一致) 或按要求使用申报国国家货币提供所有收入和成本的数据资料。当与主要货币的兑换比价, 如美元, 在运输业务、收入或成本方面具有显著的影响, 并且不够稳定时, 应该提供历史的和假设的将来兑换比价, 并且可能需要按提交的货币和其他有关的主要货币

(在可能限度内) 将收入和成本的数据分类列出。

每条航线每一城市对的数据: 单一运价的建议可能需要这些数据资料, 它很可能对城市对间的业务或经营效益具有重大影响。正像运价申报本身 (第一部分) 那样, 这些数据资料一般都适用于那些涉及前往和来自申报国家领土的旅行的城市对, 但是, 有些国家可能会要求其他城市对的数据资料。当在一条以上航线上至少具有一个共同始发点和目的点时, 各国可能感到要求航空公司合并有关航线的的数据资料极为方便。

这里所上报的运输数据资料以各城市对之间按航班上始发点和目的地点的旅客的数量为单位; 尤其在按所示的始发点分类时, 这种办法能够就运价建议对国家航空基础设施 (例如机场容量) 和国家经济 (例如旅游流向) 的影响做出评估。附带的收入数据资料能够直接检测建议对收入的影响, 以便能按时间顺序和与其它城市对的收入进行比较。通过手续费开支、折扣 (诸如儿童票折扣) 和比例分摊的影响来确定票价水平和收入水平之间的差别。尤其是收入水平, 它因航线不同而存在极大不同, 并对要提供的票价水平具有直接的影响; 因此, 检测其影响可以说十分有益, 这可以通过提供所示的分摊业务的预计百分比数进行检测。

可能有必要进一步地按票价种类分类收入和业务,

包括对在票价种类之间预计转换的业务以及对业务的总体影响的预测。有些国家要求在定期的基础上进行分类，但在其他多数情况下仅在建议对票价结构做重大改动时，才会要求提供此种数据。同样，需要考虑货运收入和业务资料，涉及使用旅客/货物混合型（“客货两用”）航空器时尤其如此。

航线摘要：一项很可能整体上对一条航线的经营或效益具有重大影响的运价建议可能需要这些数据资料；这些数据资料应涵盖有关航线的城市对。

此处上报的业务资料以旅客公里为单位。和以座公里为单位的运力数据一起，能够计算出旅客载运比率和运价建议对航线经营的影响。与收入数据资料一起，可对航线的经济情况有所了解。还需要考虑到货运收入和业务资料，涉及有关旅客/货物混合型航空器时更是如此。

航线组摘要：通常仅在以年度为基础和/或与票价总体变动的建议一同使用时方需这些数据资料。通过加上非旅客收入和经营成本可以对一条航线的经济情况具有实质性的了解。此类数据资料通常仅按合成航线组等级提供，主要是由于因许多成本因素的属性和共性，而不可能十分准确地将经营成本分开（例如一般性管理开支或旅客/货物混合型（“客货两用”）航空器的飞行成本）。但是，只要确定并连贯性地使用成本分配方法和标准，就可以按时间来进行有效的比较。

当已提出反映成本变化的票价总体变动建议时，特别是当它们被用来反映特定的成本变化如燃油价格上涨时，需要将经营成本数据按成本项目进行分类。有些国家可能希望指定（或与航空公司一致同意）一种专门用来系统识别成本项目的格式。

应剔除影响成本的短期异常因素。例如短期与长期成本之间的主要变化，对引进的将成为航线上长期使用的主要设备的新航空器，可能是高额的起动成本。投资回报率应按国家惯例加以计算，并且一般应涵盖诸如持股人收益和对再行装备开支的分担这类的项目。

第三部分 电子运价申报的最低要求
(按欧洲民航会议指导方针制定)

作为最低要求，一项运价申报必须包括：

- a) 申报识别标志。识别标志，例如国际航协申报通知号，在通过自动化申报系统进行申报时生成，且为一项特定申报所独有。识别标志一经发出即不能再更改。
- b) 日期和时间标记。由自动化运价申报系统生成，表明完成一项运价申报和其输入进申报系统数据库的日期和时间。标记一经打出即不能更改。
- c) 承运人代码。
- d) 证明内容。由申报承运人提供，以证明的申报开始、取消或修改的原因。
- e) 联系人部分。包括有关承运人的申报经办人的姓名和电话号码。
- f) 地理识别标志。表明始发点和目的地，或适用的更广泛的地理区域。
- g) 票价等级代码。由承运人用以反映承运人专门运价的字母数字代码。
- h) 至少具有下列一项：
 - 1) 票价和/或附加票价部分（用于增加、更改或取消一项票价或附加票价）。当申报包括一项票价或附加票价（或两者都有）时，还应该包括：
 - 货币代码（表明适用的货币代码）；
 - 单程/来回程标志（代码用以识别票价或附加票价为单程还是来回程）；
 - 当涉及票价或附加票价金额变动时，应同百分比的变化一起提供现行票价或附加票价；
 - 2) 规则部分（用于增加、更改或取消一项规则）；

- 3) 航线部分 (用于为某一特定票价增加、更改或取消某条航线);
- 4) 脚注部分 (用于增加、更改或取消一项脚注);

如有时, 应连同相应的建议生效日期和失效日期一起申报。

对于申报的一般条件, 例如手续费、行李规则和票价组成规则, 无需遵守 f) 和 g) 的要求。

附录 2

国际航协货币兑换制度

由于航空公司和航空运输中间人（例如旅行社、货物运送人）在计算国际旅客票价和货物运价时不得不经常将一种货币兑换成另一种货币，国际航协制定了货币兑换的规则和程序。国际航协货币兑换制度能够在涉及一家或多家航空公司多区段旅行/载运，或者从另一个国家始发的旅程时，以单一的货币标出票价或运价。

货物运价和收费的货币兑换制度

国际航协于 1984 年开始实行此制度，这使所有货物和收费都能以当地销售货币表示。当需要将以不同货币表示的货运价进行组合或比较用于组合运价时，将此种运价按国际航协清算所公布的兑换比价兑换成统一单位：美元；必要的计算以美元完成。

旅客票价的货币兑换制度

根据 1989 年 7 月开始实施的这一制度，除在某些国家和领土因其货币疲软而以美元代其设立票价之外，所有国际航协旅客票价均按旅客开始旅途的国家货币设立和报价。旅客可以用当地货币或按银行兑换比价兑换其他可接受货币支付票价。对于旅程实际始发国以外销售的客票（即“国外销售”），则按出票之日银行兑换比价将该国的货币兑换成销售国货币（见例一）。当旅程涉及不同货币票价组合时，使用国际航协清算所与美元的兑换率将每一票价兑换成旅行始发国的货币（见例二）。这些反映现行银行兑换比价的汇率，由国际航协按季度发布，一般在三个月之内保持不变。但是，在这三个月期间，如果一货币对美元跌幅或增幅超过 10%，会就该货币发布新比价。

旅客票价的货币兑换实例

下列两个简单实例说明国际航协的制度如何运作。

例一 —— 国外销售

一位旅客在蒙特利尔购买一张纽约至伦敦的机票：

当地票价（加元）= 纽约—伦敦当地票价（按出票当日银行兑换价将美元兑换成加元）。

例二 —— 不同货币票价的组合

一位旅客在蒙特利尔购买了一张蒙特利尔—伦敦—东京—悉尼（A—B—C—D）的机票（无直达票价的情况下）：

当地货币（加元）= A 至 B 当地票价（加元）+ B 至 C 当地票价（使用国际航协兑换比价将英镑兑换成加元）+ C 至 D 当地票价（使用国际航协兑换比价将日元兑换成加元）。

管理含义

对旅客票价的货币兑换系统的使用进行管理的某些规则，政府在管理方面具有实际利益，例如：

- 要求在出港单程票价高于相应进港单程票价间存在方向性差别时，只要单程票在旅行始发国售出或开出，必须向旅客收取两项票价中的较高票价；
- 要求只有当旅行自客票所示的始发国始发时，票价方才有效；
- 要求如果旅客航程的票价低于航线上任何两个票面点之间的可比票价（“较高中间点票价”），该旅客票价的水平必须提高到较高中间点票价的水平。

这些主要用于保护航空公司的收入和将滥用该制

度的现象减少到最低程度 (例如不受货币疲软和压低票价水平的国家的影响) 的规则, 在政府实施政策或贯彻竞争政策方面可能会有意义。以后者为例, 它们可被视为在消费选择方面的限制 (例如在欧洲联盟, 竞争法要

求消费者必须享有在他们所希望的地方购买物品和服务并且享有当地现行销售价格和销售条件的自由)。为了应合此种考虑, 国际航协所做的一些规定已将某些国家实施上述规定排除在外。

附录 3

分 摊

旅客的许多国际旅行和货物运输都涉及按单一直达客票价或货运价由一家以上航空承运人运输的问题。这就需要一种“分摊”收入的办法，即在两家或多家在不同旅行航段上提供运输的航空承运人之间，分配在始发点和目的地点之间运输旅客或货物所得的全部收入。

为了便于这种联运旅行并减少航空公司在收入分享程序管理方面的负担，航空公司行业推出了一个用于旅客一个用于货运的两个多边分摊协议，为世界范围内航空公司间的客运价和货运价规定了收入分配规则。分摊代理协议规定了分摊代理机构的权利范围，而且由签署协议的航空公司直接出资负担其管理性开支。该协议向所有经营定期航班的航空公司开放。

作为自愿性质的民间商业协议，分摊协议并不制定和修改运价，而是实施商定的规则，分享来自批准运价的收入，因而不向政府申报批准。

协议按两种基本方式分配收入：只使用以距离和成本为依据的分摊指数（称之为直接分摊率）或者使用结合单个航空公司申报的附文或要求的分摊指数。这些附

文或要求规定了在采用分摊指数计算之前，从将分摊的数额中扣除属于申报航空公司的份额（一个百分比或一个规定的数额）。

为了确保参与某个航段运输的航空公司能得到等于其经营航段适用票价的 30% 的最低额，需结合附文和要求使用最低分摊规则。

对货物而言，分摊指数以距离而定，加上航空器制造商提供的成本。对于旅客而言，使用一更为复杂的公式，以距离为基数，加上三年的世界平均总成本指数与从 17 个地区的直接经营成本（例如燃油、着陆费、机场费和航路设施费）的三年平均数中得出的地区指数的和。由国际民航组织收集的成本数据资料被用于制定旅客分摊指数。

分摊协议还包含大量关于如何使用分摊指数的相关规则，例如对于中途分程、婴儿折扣、自愿或非自愿改变航程以及来回程的情况。

在一家航空公司不是分摊协议成员的情况下，需要有关的航空公司签订双边协议，分配来自联运的收入。

附录 4

航空运输使用人指导材料

本指导材料根据理事会的决定发行，以协助各国出版或鼓励出版旨在向航空运输使用人通报其权利和义务的小册子。本材料是鉴于运价规则和条件的日趋复杂，以及各国表示需要确保公众在购买航空运输服务时被告之全部的规则和条件而于 20 世纪 80 年代中期编写的。尽管过去二十年来航空运输业及其管理都经历了重大变革，但本材料在适用的情况下依然可作为各国有用的检查单，因为消费者利益问题仍然事关重大，实际上近几年来引起管理方面越来越多的注意（见第 4.9 章）。

指导材料主要由信息小册子中的两份可用内容目录组成，一份供航空旅客使用（第一部分），另一份供航空托运人使用（第二部分），后者专门针对托运小宗或不常见货运物品。目录包括根据当地情况和条件对选择和发展有影响或重要性的事项，有关运价的各方面内容以加注释的描述性文字详细介绍。目录由国际民航组织的结论和建议、航空公司的规则和规定，以及若干在各国出版的现有的信息小册子编辑而成。

1992 年，一个地区性政府间民航组织——拉丁美洲

民用航空委员会为指导其成员国而制定了《航空运输使用人权利章程》，该章程包括国际民航组织印制目录中的许多项目。

在考虑是否应在其本国印制信息小册子时，各国在谨记需要确保公众利益的适当平衡，再确保任何指导材料的简明、易懂，并且随处可取用的同时，会愿意考虑印刷和散发这种小册子的各种方式。

在一些国家，此类文件由政府运输部门或有关的消费者保护单位作为公共服务项目印制和出版，而在其他情况下，独立的消费者行动团体依靠政府补贴和/或公共捐赠资助负责此类文件。所有此类出版物均承索免费向一般公众提供。政府的出版物通常申明仅供参考，不具有约束力，并且不凌驾于航空公司已获批准的运价规则或运输条件之上。

另有其他一些情况，由单个航空公司或货运输送人印制此类文件，并放置在其航空器上和/或销售点免费对外提供。其他印制和发放的方式通过用户团体，诸如行业协会或托运人协会，以及通过商业出版商。

第一部分 航空旅客指导出版物的可用内容

背景	运价确定过程的介绍性描述，包括航空公司、国际航协和其他航空公司协会、政府以及适当代表使用人利益的组织的作用。
定期与包机	定期和不定期经营间差别的介绍性描述，包括不同包机种类和综合旅游协议的描述，以及包机飞行是与包机人而非与航空承运人签约的事实。
中间人的作用	旅行代理人 and 旅行组织者/旅游经营者/包机组织者的职能描述、发放牌照和保证书/保证金的要求、国际航协指定代理人身份的含义和其他事项等。
价格和条件	<p>a) 告知：在绝大多数航线上可用两种或更多旅行等级和各种类型的票价，详述正常票价的优势（例如无限制中途分程/中转、允许非直接航程、取消/更改航班不另收费等）和描述在一些市场上保留了绝大部分传统上与正常经济票价相关但存在限制特点的“限制性”正常经济票价的优势，例如可以中途分程，或者在一些情况下能够在航空公司间联运以及具有特别票价所附带的价格有利因素和限制性条件（例如环程/来回程要求、季节性使用、中途分程/中转限制、最长和最短停留期限、预先订座和付款规定、取消付费和罚金、团体要求、地面购买或其它附加的购买要求等）。对各种婴儿、儿童、学生/青年等折扣票和优惠票价的可用性描述。</p> <p>b) 告知：在购票之前核对适用的条件。</p> <p>c) 当变更客票有效期或变更/取消客票所需收费或罚金时，告知核查是否授予豁免（例如疾病或死亡情况）以及是否通过航空公司和/或直接向保险公司可得到计划中是否对意外变更的保险（并且，如有时包括哪些项目）。</p> <p>d) 告知：在许多地区客票价格中不包括某类税收和/或费用（例如机场服务费）；遇此情况，将在购票时补收和/或离港前在机场收取这类费用。</p>
付款货币	告知：付款可以使用各种货币类型一范围，明确排除此项的国家除外。如果不是这样，告知购买客票和客票退款在货币方面所适用的限制和程序。
客票	<p>a) 告知：航空客票是旅客本人与航空承运人或包机人签约的证据（亦见下文运输条件）。</p> <p>b) 告知：关于购买非正常填开的客票的含义。</p> <p>c) 简要介绍客票上符号的主要内容（例如方框所示的旅客姓名、机场、航空公司、航班号、代码共享航班及其对旅行者的意义、旅行等级、离港日期和时间、定座情况、有效期等）。</p>

- d) 告知：当预订或再确认座位时，应索取和注明档案编号。
- e) 告知：绝大多数航空公司都定有客票款必须全额付清（有时为运到即付现款）的截止日期，否则该订座取消。

按政府批准的票价填开的客票

告知：在许多国家，可以按尚未得到政府批准的票价进行宣传并按该票价销售；此种宣传和客票应明确标明票价“待政府批准”；应该确保此种客票的购买人知道该未获政府批准的票价情况可能带来的后果（例如可能不适用、可能要征收附加费、退票的权利）。

宣布票价上涨之前填开的客票

告知：作为一般规则，对已购买的随后批准涨价的客票可能要收取附加费，但是在一些国家，有对此规则例外的情况。

遗失客票/退票

告知：退票的有关权利和获得退款应遵循的程序。说明“自愿”和“非自愿”退票之间的差异以及对丢失或被窃客票的退款、服务费、必须申请退款的时限和处理过程中的延误可能。

办理乘机手续

告知：关于航空公司办理乘机手续的要求和未能履行要求的后果，诸如对航程中该次和其后任何航班的取消。

免费行李额和逾重行李费

- a) 告知：根据所谓的件数和重量计算方式，各航空公司根据在两种计算方式的差别，以及适用于一航空公司间旅行的不同区段或回程旅行的不同免费重量的可能性存在有不同的确定免费行李额和逾重行李费的方法。
- b) 告知：事先向航空公司或其代理人明确适用于整个预计航程的包括手提行李和交运行李的具体免费重量额。
- c) 告知：航空公司可以自己选择按有关适用的计算方式或根据其规定接受逾重行李。
- d) 告知：一起旅行的旅客可以调配其免费行李额。
- e) 告知：个人物品可以作为货物托运，所需费用一般低于作为逾重行李所付的费用，但情况更为复杂。
- f) 告知：航空公司对于丢失或损坏行李具有有限责任，责任水平可以从承运人或其代理那里得到核实。告知交运行李的免除责任（例如对某些易腐和贵重物品），可以选择支付额外费用和/或可行时购买保险的方式来声明行李的更高价格。

拒绝承运的权利

告知：在某些情况下，航空公司可以就旅客的行为、年龄、精神或身体的某些状况拒绝承运。

误机、超订和被拒登机的赔偿	<p>a) 告知：何谓“误机”以及如何避免“误机”。</p> <p>b) 告知：为了抵消误机，绝大多数航空公司经常超订航班，结果造成了因座位偶然不够而拒绝定妥座位旅客登机的情况，在一些国家和某些航空公司可因此获得赔偿。需要告知旅客，在接受赔偿之前，在因被拒绝登机的后果所引起的主要财务损失或其他损失上他们可能希望确证的其法律权利。</p>
延误/取消	<p>a) 告知：当（因超出其控制能力的情况）航空公司取消或延误航班或造成旅客未能赶上衔接航班时，大多数航空公司都承担退票义务或提供其他航班安排而不向旅客另行收费，但是一般不对由此产生的任何损失承担进一步的责任（例如假期或工作时间损失）。告知旅客在因延误后果引起的主要财务损失或其他损失时，他们可能希望确证的其法律权利。</p> <p>b) 告知：在对旅客造成延误的情况下，大多数航空公司都按惯例提供一定便利，诸如免费提供或报销通信开支、餐食、点心、中转税，并且通常在夜间延误较长的情况下（在非始发点、目的点或中途分程点），提供旅馆住宿和地面交通。</p> <p>c) 告知：遇到行李延误时，航空公司可以在某些情况下，提供或报销旅客购买个人必需品的费用。</p>
再确认	告知：许多航空公司要求无论在何处中断旅程超过 72 小时，需重新确认续程订座，不按此办理可能会导致该订座连同随后旅行的任何航班的订座均被取消。
投诉和赔偿	在投诉程序和行为方式方面，告知包括有关必须提出正式索赔要求的不同时限。
承运条件	<p>a) 告知：旅客（和航空承运人或包机人）受客票上注明的条件、运价条件、承运人或包机人规则的约束，和在加拿大和美国以外地区，受运输条件的约束，所有此类信息应易于自承运人或包机人处获取以作参考。</p> <p>b) 告知：当由一家以上的航空公司提供运输时，所有这些条件会因旅行的不同航段而有所不同。</p>
责任	按国际条约（某些方面由其他协议补充）简要地总结责任限度和客票联所提供的用作参考的摘要以及航空承运人的详细运输条件（加拿大和美国的航空承运人运价）。
词汇	常用航空承运人术语和简语详解。

非运价事项检查单

告知下列事项:

- 旅行文件—护照 (适用时包括机器可读护照信息)、签证、健康证明、驾驶执照、在外国的外交/领事机构说明等。
- 注射健康疫苗的要求、医疗、健康风险和保护。
- 保险。
- 外币和货币限制、旅行支票、信用卡的使用。
- 海关一般规定和购买免税物品额度, 双通道放行系统。
- 运输无人陪伴儿童、孕妇、肥胖旅客和病人和/或残疾人的设备、条件和程序。
- 运输宠物。
- 预订旅馆和租赁汽车。
- 客舱服务 (餐食, 包括是否提供特殊餐食、饮料、娱乐等)。
- 座位预订和选择, 吸烟规定。
- 如何装箱和加贴标签、何种物品可以放入手提行李、服装穿戴要求。
- 危险物品运输。
- 控制非法走私麻醉药品。
- 机场的可用设施。
- 航班动态显示说明和机场的标准标志。
- 乘机和登机程序, 包括保安安排。
- 机上安全。
- 行李丢失时遵守的程序。
- 酒精的影响。
- 喷气航空器时差综合症。

第二部分 航空托运人指导出版物的可用内容

背景	介绍性描述运价确定过程, 包括航空公司、国际航协和其他航空公司协会、货物输送/集装人、政府以及适当时, 包括代表使用人利益的组织的作用。
定期与包机	定期和不定期经营间差别的介绍性描述, 包括不同包机种类的描述, 以及包机飞行是与包机人而非与航空承运人签约的事实。
小宗包裹/专递服务	此种服务的可用性的描述, 以及它们与大多数普通航空货运服务的不同。
中间人的作用	货运代理人和货物输送人/集装人的职能描述、发放牌照和保证书/保证金的要求、国际航协指定代理人身份的含义和其他事项等。
价格、费用和条件	<p>a) 告知: 在绝大多数航线上, 对大宗货物、多种商品和使用集装箱或集装板可提供带折扣的各种运价。</p> <p>b) 告知: 价格由包括最低运费、重量、密度、包装和物品在装卸服务过</p>

- 程中的困难程度多种因素确定 (例如涉及到超大型物件、家畜或危险品)。
- c) 告知: 基础价格通常只包括航空运输 (机场至机场), 除提供上门服务的小宗包裹/专递服务外, 任何其他服务如取货、交货、地面服务、海关放行和仓储一般需另行收费。
- d) 告知: 作为货物运输的礼品, 无论是否需要上税, 在目的地一般要支付放行或服务费。
- 订位**
- a) 告知: 对于某些种类的货运 (例如超大型物件、家畜、贵重或危险品) 一般需要事先安排, 并且许多航空公司对其他货运亦接受预订。
- b) 告知: 在预先预订舱位的情况下, 必须索取和注明档案编号。
- 预付运费和运费到付**
- 告知: 全部价格和收费可以在货运发送国 (或第三国) 预先支付, 或者可以在许多国家支付手续费后, 可在目的地国安排运费到付。
- 付款货币**
- 告知: 可以在用按银行现行比价折成当地卖出货币的货币种类范围内付款, 明确排除此项的国家除外。
- 航空货运单**
- a) 告知: 航空货运单是托运人与航空承运人、输送人或包机人签约的证明 (亦见下文运输条件)。
- b) 简单说明货运单上所注的主要内容 (例如方框中的托运人、收货人和输送人的姓名和地址、机场、航空公司、航班号、价格等级、交运日期等。)
- 延误**
- 告知: 虽然航空公司有义务“以合理发运完成运输”, 但对延误并不承担明确的责任, 除对于个别航线和航空公司, 提供的另行或不另行收费的某种“优先”服务外。告知: 在因延误而产生的主要财务损失或其他损失的情况下, 托运人可能希望明确的其法律权利。
- 退票**
- 告知: 退票的权利和获得退款、服务费用应遵循的程序、必须提出申请的时限和在处理过程中延误的可能性。
- 投诉和赔偿**
- 告知: 投诉程序和行为方式, 特别是关于丢失、延误或损坏的货物 (包括交货之后发现的隐藏的损坏), 包括有关必须提出正式索赔要求的不同时限。
- 运输条件**
- a) 告知: 托运人 (和航空承运人、输送人或包机人) 受航空货运单上注明的条件、运价条件、承运人和包机人规则的约束, 和在加拿大和美国以外地区, 受运输条件的约束, 所有此类信息应易于自承运人、输送人或包机人处获取以作参考。

	b) 告知：当由一家以上的航空公司提供运输时，所有这些条件会因运输的不同航段而有所不同。
责任	a) 简要地总结国际条约（某些方面由其他协议补充）责任限度和航空货运单所提供的用作参考的摘要以及航空承运人的详细运输条件（加拿大和美国航空承运人的运价）。 b) 总结输送人/集装人法律责任协约。 c) 告知：责任免除，可以选择支付额外费用和/或购买保险的方式来声明货物的更高价值，这些可以通过承运人办理。
词汇	常用航空承运人用语和简语详解。
非运价事项检查单	告知下列事项： <ul style="list-style-type: none">• 文件—托运人指示书、商业发票、原产地证明、领事签证发票、信用证等。• 危险物品运输。• 接受运输的限制。• 控制非法走私麻醉药品。• 航线选择和所涉过境问题。• 进口限制和关税。• 海关自动放行程序，包括所涉法律问题。• 保险。• 包装。• 承运人和输送人的信贷政策。• 未收到货物的后果。• 航空货运的利益，总发送成本概念。

索 引

索引

(本索引按汉语拼音顺序排列 —— 译者注)

阿拉伯共同市场 (ACM)	3.7-6	报告员	3.1-2
阿拉伯国家联盟 (LAS)	3.7-6	北欧理事会 (NC)	3.7-4
阿拉伯国家联盟	3.6-2	备降机场	5.4-1
阿拉伯航空承运人组织 (AACO)	3.9-1	《北美洲自由贸易协定》(NAFTA)	3.7-6
阿拉伯马格里布联盟 (AMU)	3.7-1	本身, 本质上	3.2-3
阿拉伯民用航空理事会	3.6-2	变换点	4.1-7
阿拉伯民用航空委员会 (ACAC)	3.6-2	标准手续费	4.3-2
阿拉伯运输部长理事会	3.7-6	补遗	3.1-2
阿瑞达—特纳规则	4.3-9	不可接纳人员	4.9-6
安第斯共同体	3.7-4	不受限制的多家指定	4.1-5
安第斯航空当局委员会 (CAAA)	3.6-2	不循规或扰乱性旅客	4.9-5
安全条文	2.2-3	不真诚	3.2-2
安全网	4.1-2	布局	4.2-5
		部分包机	4.6-2
八国集团 (G-8)	3.7-6	部分盲段	4.1-11
《巴黎公约》	3.0-2		
巴黎俱乐部	3.7-6	参与措施	2.3-7
《百慕大类型协定》	2.2-1	《查瓜拉马斯条约》	3.7-5
《百慕大协定》	2.2-1	长期边际成本	4.3-10
《百慕大协定第二》	2.2-1	常客奖励计划	4.3-2
《百慕大协定第一》	2.2-1	超大容量运输航空器 (UHCT)	5.2-1
《百慕大一类模式》	4.2-2	超订	4.2-5
《百慕大一类协定》	2.2-1	超国家	2.0-1
白皮书	1.2-2	超级枢纽	5.4-2
《班珠尔协议》	3.2-5	超轻型航空器	5.2-1
包机/旅行组织人	4.6-1	超音速航空器	5.2-2
包机	4.6-1	潮租	4.7-5
包机承运人	5.1-1	潮租航空器	5.2-2
包机飞行	4.6-1	撤销经营许可条文	2.2-2
包机货运价	4.3-5	承运合同	4.3-2
包机客运价	4.3-5	承运人票价	4.3-2
《包机协定》	2.2-1	承租人	4.7-5
保本载运率	4.2-1	承租人	5.2-2
保存国	3.1-3	城市对市场	4.1-1
比例票价	4.3-3	乘机业务	4.1-10
保留	3.1-3	持照承运人	5.1-1

持证承运人·····	5.1-1	等位乘机名单·····	4.2-5
出票承运人·····	4.3-8	低成本承运人·····	5.1-2
出租人·····	4.7-5	地面服务·····	4.10-1
出租人·····	5.2-2	地面运输工具·····	4.1-7
初步看来, 进一步审查之前·····	3.2-3	地区承运人·····	5.1-1
除其他之外·····	3.2-2	地区对地区市场·····	4.1-1
穿梭航班·····	5.3-2	地区航班·····	5.3-1
穿越边境·····	3.3-4	地区航班航空器·····	5.2-2
船泊、码头和河流工人国际联合会·····	3.9-3	地区航班喷气机·····	5.2-2
创新式磋商·····	2.1-1	地区机场·····	5.4-1
促销类特种票价·····	4.3-3	地区票价系统·····	4.3-6
存货控制·····	4.2-5	地区枢纽·····	5.4-1
磋商 (谈判) 工作文件·····	2.1-4	地区委员会 (COR)·····	3.7-4
磋商·····	2.1-1	第 3 条分条·····	3.2-3
磋商备忘录·····	2.1-4	第 83 条分条·····	3.2-3
磋商轮·····	2.1-4	第八种航空自由·····	4.1-10
磋商条文·····	2.2-3	第八自由权·····	4.1-10
		第二班飞行·····	4.1-5
DG IV (竞争)·····	3.7-4	第二国更换机型·····	4.1-5
DG VII (运输)·····	3.7-4	第二国枢纽·····	5.4-2
DG XI (环境、消费者保护和核安全)·····	3.7-4	《第二号附加议定书》·····	3.2-4
大湖国家经济共同体 (CEPGL)·····	3.7-1	第二章航空器·····	5.2-2
大会·····	3.4-1	第二种航空自由·····	4.1-5
大容量航空器·····	5.2-1	第二自由权·····	4.1-5
大型国内运输·····	4.1-10	第九种航空自由·····	4.1-10
大型航空器·····	5.2-1	第九自由权·····	4.1-10
代表团·····	2.1-3	第六种航空自由·····	4.1-8
代码共享·····	4.1-6	第六自由权·····	4.1-8
单不批准机制·····	4.3-6	第七种航空自由·····	4.1-8
单个实体包机·····	4.6-2	第三国更换机型·····	4.1-5
单轨·····	4.1-4	《第三号附加议定书》·····	3.2-4
单轨航线·····	4.1-4	第三人称照会·····	2.1-4
单位集装设备 (ULD) 折扣货运价·····	4.3-5	第三章航空器·····	5.2-2
单位集装设备 (ULDs)·····	4.5-1	第三种航空自由·····	4.1-8
单一等级座位·····	4.2-5	第三自由权·····	4.1-8
单一因素票价·····	4.3-3	第四种航空自由·····	4.1-8
单指定·····	4.1-4	第四自由权·····	4.1-8
当地票价·····	4.3-2	“独立”国内运输·····	4.1-10
当地业务·····	4.1-11	第五种航空自由·····	4.1-8
登记簿·····	1.2-3	第五自由权·····	4.1-8
登记条文·····	2.2-3	《第一号附加议定书》·····	3.2-4
等级货运价·····	4.3-4	第一人称照会·····	2.1-4

第一种航空自由	4.1-5	多边管理结构	3.2-1
第一自由权	4.1-5	《多边联运业务协议》(MITA)	3.8-3
缔约双方	2.2-2	多边协定条文	2.2-3
点	4.1-2	多等级座位	4.2-5
点对点正常票价	4.3-3	多方式联运货运价	4.3-5
电子商务	4.7-3	多方式联运枢纽	5.4-2
电子售票	4.7-4	多方式联运运输	4.5-1
电子运价申报系统	4.3-7	多类旅客包机	4.6-2
定价领先权	4.3-6	多元协定	2.4-1
定期包机	4.6-4	多运输方式间联运权	4.1-7
定期国际承运人	5.1-1	多种方式联运枢纽	5.4-2
定期国际航班	5.3-1	多种类货物运价	4.3-5
定期国际航班的定义 (Doc 9587 号文件)	3.4-3		
定期航班	5.3-1	二区	3.8-2
定期航空承运人	5.1-1	发货人	4.3-2
定期航空公司	5.1-1	发射船 (LCH)	4.1-7
定义条文	2.2-2	发言	3.1-2
定翼航空器	5.2-1	法定人数的标准	3.1-2
东部非洲和南部非洲国家优惠贸易区 (PTA)	3.7-2	法定通知申报	4.3-7
《东部和南部非洲共同市场协定》	3.2-6	法令	3.2-2
东部和南部非洲共同市场	3.7-2	法律适用条文	2.2-3
东方航空公司协会 (OAA)	3.9-1	法人团体化	4.10-4
东方航空公司研究局	3.9-1	泛美联盟	3.7-6
东加勒比国家组织 (OECS)	3.7-5	《泛美商业航空公约》	3.0-2
《东京公约》	3.2-4	方便旗	4.4-4
东南亚国家联盟 (ASEAN)	3.7-2	访问另一国运价	4.3-2
东南亚国家联盟自由贸易区 (AFTA)	3.7-2	飞机	5.2-1
东亚经济决策委员会 (EAEC)	3.7-2	飞行阶段	4.1-11
独立国家间航空委员会 (IAC)	3.6-2	飞行区段	4.1-11
独立国家联合体 (CIS)	3.6-1	飞越权	4.1-5
短程航空器	5.2-2	飞越权利	4.1-5
短距起降机场	5.4-1	非本国人员	4.7-1
短距起降航空器	5.2-1	非促销类特种票价	4.3-3
短期边际成本	4.3-9	非定期国际承运人	5.1-1
短途航班承运人	5.1-2	非定期国际飞行	5.3-1
短途航班航空器	5.2-2	非定期航班	4.6-1
对称行动	2.1-7	《非定期航班协定》	2.2-1
吨公里可用数	5.1-2	非定期航空承运人	5.1-1
《多边分账协议》(MPA)	4.3-8	非公布的票价	4.3-2
多边管理	3.0-1	非公开的票价	4.3-2
多边管理程序	3.1-1	非固定团体包机	4.6-1

非国际航协承运人	5.1-2	根据观察和经验的	3.2-2
非国际航协联运	4.3-8	更换机型	4.1-5
非国际航协票价	4.3-2	工作文件	3.1-2
非航线	4.7-2	工作小组	2.1-4
非经停航班	5.3-2	公报	1.2-2
非文件	2.1-4	公布的票价	4.3-2
非正式磋商	2.1-1	公共包机	4.6-2
非政府组织 (NGO)	3.2-1	公共旅游票价	4.3-3
非洲、加勒比和太平洋国家集团 (ACP 集团)	3.7-6	公开的票价	4.3-2
非洲航空公司协会 (AFRAA)	3.9-1	公平和机会均等条文	2.2-2
非洲航空运价会议	3.6-1	公平竞争条文	2.2-2
非洲经济委员会 (ECA)	3.7-1	公约	3.2-2
非洲民航委员会大会	3.6-1	供应模式	3.3-4
非洲民航委员会执行局	3.6-1	共同的外交和安全政策 (CFSP)	3.7-3
非洲民用航空委员会 (AFCAC)	3.6-1	共同体承运人	5.1-2
非洲统一组织 (OAU)	3.7-2	关税和贸易总协定 (GATT)	3.5-2
非综合票价	4.3-3	关税和税收条文	2.2-3
废止	2.1-7	关于避免对航空运输服务双重税收的协定	2.2-3
废止条文	2.2-3	《关于东南亚国家联盟之间非定期航班商业权利的 多边协定》(ASEAN)	3.2-5
废止一项条约	3.1-4	《关于国际航空运输自由化的多边协定》	3.2-6
分区会议	3.8-2	《关于国际民航组织统计计划手册》 (Doc 9060 号文件)	3.4-3
“分摊”收入	A3-1	《关于欧洲非定期航班商业权利的 多边协定》	3.2-5
分终端	4.1-4	《关于欧洲境内定期航班运力分享的 国际协定》	3.2-5
分终端点	4.1-4	《关于为定期航班制定运价程序的 国际协定》	3.2-5
《福塔莱萨协定》	3.2-5	《关于为欧洲境内定期航班制定运价程序 的国际协定》	3.2-5
服务贸易总协定的具体原则	3.3-5	《关于新非洲航空运输政策的 亚穆苏克罗宣言》	3.2-5
服务谈判小组 (GNS)	3.3-4	《瓜达拉哈拉公约》	3.2-4
《服务贸易总协定》(GATS)	3.3-4	管理、商务和运输电子数据交换网 (EDIFACT)	3.8-3
《服务贸易总协定》的总义务	3.3-5	管理	(iii)
《服务贸易总协定》主要自由化原则	3.3-4	管理程序	(iii)
《服务贸易总协定航空运输服务附件》	3.3-4	《管理空中导航的巴黎公约》	3.0-2
辅助机场	5.4-1	管理机构	3.2-1
附加票价	4.3-3	管理结构	(iii)
附件	2.2-3	管理内容	(iii)
干线航班	5.3-1		
干租	4.7-5		
干租航空器	5.2-2		
高超音速航空器	5.2-2		
高速民用运输航空器 (HSCT)	5.2-2		
稿件	3.1-2		
个人综合旅游票价 (IIT 票价)	4.3-3		

规定的降停要求·····	4.1-5	国际航协运价协调程序·····	3.8-2
规定票价·····	4.3-2	国际航协运价协调会议 (TC) ·····	3.8-2
国际标准化组织 (ISO)·····	3.5-1	国际航协运输会议·····	3.8-1
国际承运人·····	5.1-1	国际机场·····	5.4-1
国际电信联盟 (ITU)·····	3.5-1	《国际机场航班起降时刻分配所涉 管理问题》(Cir 283 号通告)·····	3.4-4
国际法协会 (ILA)·····	3.9-3	国际空中航行会议·····	3.0-2
国际法学会 (IDI) ·····	3.9-2	国际空中航行委员会 (ICAN) ·····	3.0-2
国际法院 (ICJ) ·····	3.5-1	国际劳工组织 (ILO)·····	3.5-1
国际复兴开发银行 (IBRD) ·····	3.5-2	国际贸易组织 (ITO)·····	3.5-2
国际公务航空理事会 (IBAC) ·····	3.9-2	国际贸易组织临时委员会·····	3.5-2
国际公务旅行协会 (IBTA) ·····	3.9-3	国际民航组织地区讲习班·····	3.4-4
国际航班·····	5.3-1	国际民航组织管理政策研讨会·····	3.4-1
《国际航班过境协定》·····	3.2-3	国际民航组织国家级信件·····	3.4-4
国际航空承运人协会 (IACA) ·····	3.9-2	国际民航组织航空运输管理政策地区讲习班	3.4-4
国际航空电信学会 (SITA)·····	3.9-3	国际民航组织秘书处·····	3.4-1
国际航空运输公司协会 (ATAF) ·····	3.9-1	国际民航组织通告·····	3.4-4
《国际航空运输协定》·····	3.2-3	国际民航组织统计摘要·····	3.4-4
国际航空运输协会 (IATA) ·····	3.8-1	国际民航组织文件·····	3.4-4
《国际航空运输经济管理的政策与 指导材料》(Doc 9587 号文件) ·····	3.4-3	《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)·····	3.4-3
《国际航空运输自由化多边协定议定书》··	3.2-6	《国际民航组织关于机场和航行服务 收费的政策》(Doc 9082 号文件)·····	3.4-3
国际航协/国际航空电协行李查询系统 (BAGTRAC) ·····	3.8-3	国际民用航空组织 (ICAO) ·····	3.4-1
国际航协班期时刻会议·····	3.8-3	国际民用机场协会 (ICAA) ·····	3.9-2
国际航协标准优质服务票价 (SPS 票价)·····	4.3-9	《国际民用航空公约》·····	3.2-3
国际航协常设委员会·····	3.8-1	《国际民用航空临时协定》·····	3.0-2
国际航协承运人·····	5.1-1	《国际民航组织通讯》·····	3.4-4
国际航协程序会议·····	3.8-1	国际商会 (ICC)·····	3.9-3
国际航协货币兑换制度·····	A2-1	国际消费者·····	3.9-2
国际航协货物运价协调会议 (CTC) ·····	3.8-2	国际消费者工会组织 (IOCU)·····	3.9-2
国际航协货运代理会议 (CACConf) ·····	3.8-1	国际运价·····	4.3-1
国际航协货运服务会议 (CSC)·····	3.8-1	国际组织·····	3.2-1
国际航协理事会 (BG) ·····	3.8-1	国家承运人·····	5.1-1
国际航协联运·····	4.3-8	国家对市场·····	4.1-1
国际航协旅客代理会议 (PACConf) ·····	3.8-1	国家管理程序·····	1.1-1
国际航协旅客服务会议 (PSC)·····	3.8-1	国家管理结构·····	1.2-1
国际航协旅客运价协调会议 (PTC) ·····	3.8-2	国家航空器·····	5.2-1
国际航协秘书处·····	3.8-1	国民待遇·····	3.3-4
国际航协年度大会 (AGM) ·····	3.8-1	国内承运人·····	5.1-1
国际航协票价·····	4.3-2	国内航班·····	5.3-1
国际航协特别委员会·····	3.8-1	国内机场·····	5.4-1
国际航协行业事务委员会 (IAC)·····	3.8-1		

国内业务	4.1-8	航空器修理和维修服务	3.3-4
国内运价	4.3-1	航空器租赁	4.7-5
国内运输权	4.1-8	航空运输	(iv)
国内运输权利	4.1-10	航空运输当局	1.2-1
国内运输权业务	4.1-8	航空运输的国家管理	1.0-1
国内运输特权	4.1-10	航空运输管理专门小组	3.4-2
国旗承运人	5.1-1	航空运输会议	3.4-2
国外消费	3.3-4	航空运输局	3.4-2
国有承运人	5.1-2	航空运输市场	4.1-1
过境业务	4.1-11	航空运输市场渗透	4.1-1
		航空运输市场准入权	4.1-1
《哈瓦那公约》	3.0-2	航空运输委员会	3.4-1
海湾阿拉伯国家合作理事会 (GCC)	3.7-5	航空运输协定	2.2-1
海湾合作理事会	3.7-5	航空运输学会 (ITA)	3.9-3
《海牙公约》	3.2-4	航线表	2.2-3
《海牙议定书》	3.2-3	航线附件	2.2-3
航班	5.3-1	航线内	4.7-2
航班起降时刻	3.8-3	航线票价	4.3-3
航班起降时刻分配机制	4.10-2	航线权利	4.1-2
《航班协定》	2.2-1	航线终端	4.1-4
航空	(iv)	航线终端点	4.1-4
航空包机承运人协会 (ACCA)	3.9-1	《航行服务经济手册》(Doc 9161 号文件)	3.4-3
航空保安条文	2.2-3	航行服务经济专门小组	3.4-2
航空保安协定	2.2-4	航站容量	5.4-1
航空承运人	5.1-1	合成会议	3.8-2
航空承运人运力	4.2-1	合理规则方法	4.3-10
航空当局	1.2-1	合理性区	4.3-6
航空公司产品分销	4.7-2	合同条件	4.3-2
航空公司机组签证协定	2.2-4	合用包机	4.6-2
航空公司驾驶员协会国际联合会 (IFALPA)	3.9-2	合资承运人	5.1-2
航空公司间联程业务	4.1-11	和平会议航空委员会	3.0-2
航空公司间中途分程业务	4.1-11	很小	3.2-2
航空公司联盟	4.8-1	互换航班	4.1-7
航空公司旅客协会国际基金会 (IFAPA)	3.9-3	互惠	1.1-2
航空和空域使用管理委员会 (CAAU)	3.6-2	《华沙公约》	3.2-3
航空货运	4.5-1	华沙体系	3.2-3
航空经营人证书 (AOC)	4.7-5	划分点	4.3-4
航空器	5.2-1	环飞航班	4.1-11
航空器的国籍	5.2-1	寰宇一家	4.8-1
航空器互换	4.1-7	缓解机场	5.4-1
航空器所有人和驾驶员协会国际理事会 (IAOPA)	3.9-2	换算公式	4.2-1
		换算率	4.2-1

- | | | | |
|------------------------|--------|---|--------|
| 换文 | 2.2-3 | 技术降停权 | 4.1-5 |
| 混合航班 | 5.3-1 | 技术降停权利 | 4.1-5 |
| 混合型航空器 | 5.2-1 | 季节性变动 | 4.3-3 |
| 活塞发动机航空器 | 5.2-2 | 季末 | 4.3-4 |
| 火车 (TRN) | 4.1-7 | 继承一项双边协定 | 2.1-6 |
| 货币兑换和汇出 | 4.7-1 | 加班飞行 | 4.1-5 |
| 货车/地面短程服务 (RFS) | 4.1-7 | 加勒比共同体和共同市场 (CARICOM) | 3.7-5 |
| 货机 | 5.2-1 | 《加勒比共同体多边航空协定》(MASA) | 3.2-5 |
| 货物输送人协会国际联盟 (FIATA) | 3.9-3 | 《加勒比共同体内关于航班运营的
多边协定》(CARICOM) | 3.2-5 |
| 货物吞吐量 | 5.4-1 | 《加强实施亚穆苏克罗宣言的班珠尔协议》 | 3.2-5 |
| 货运代理人 | 4.5-1 | 加入 | 3.1-3 |
| 货运航班 | 5.3-1 | 《柬老缅越协定》 | 3.2-5 |
| 货运航空承运人 | 5.1-1 | 《柬埔寨王国、老挝人民民主共和国、缅甸
联邦和越南社会主义共和国民航局长关于
建立分区航空运输合作的协定》 | 3.2-5 |
| 货运集装箱人/输送人 | 4.5-2 | 建议 | 3.2-2 |
| 货运价 | 4.3-1 | 建议运价 | 4.3-7 |
| 货运灵活性 | 4.1-3 | 轿车 (LMO) | 4.1-7 |
| 货运枢纽 | 5.4-2 | 接受或核准 | 3.1-3 |
| 货运账目结算系统 (CASS) | 3.8-3 | 解决分歧条文 | 2.2-3 |
| 机场 | 5.4-1 | 解决争议磋商 | 2.1-1 |
| 机场国际理事会 (ACI) | 3.9-2 | 金融租赁 | 4.7-5 |
| 机场航班起降时刻 | 4.10-1 | 进口投资 | 4.1-2 |
| 机场航班起降时刻条文 | 2.2-2 | 经济合作与发展组织 (OECD) | 3.5-2 |
| 机场经济专门小组 | 3.4-2 | 经济合作组织 (ECO) | 3.7-6 |
| 《机场经济手册》(Doc 9562 号文件) | 3.4-3 | 经济和货币同盟 (EMU) | 3.7-4 |
| 机场经营人国际理事会 (AOIC) | 3.9-2 | 经济和社会委员会 (ECS) | 3.7-4 |
| 机场协会国际理事会 (AACI) | 3.9-2 | 经济委员会 | 3.4-1 |
| 机场运力 | 5.4-1 | 经停 | 4.1-11 |
| 基本市场准入权 | 4.1-1 | 经营加班飞行的权利 | 4.1-5 |
| 基础票价 | 4.3-6 | 经营权利 | 4.1-4 |
| 基准水平 | 4.3-6 | 经营人 | 4.7-5 |
| 及时 | 4.5-1 | 经营人国家 | 4.7-5 |
| 即购票价 | 4.3-3 | 净价 | 4.3-4 |
| 集散 | 5.4-2 | 净票价 | 4.3-4 |
| 集运人 | 4.3-4 | 巨型承运人 | 5.1-2 |
| 集装箱 | 4.5-1 | 巨型喷气机 | 5.2-1 |
| 集装箱货运价 | 4.3-5 | 巨型枢纽 | 5.4-2 |
| 计算机订座系统 (CRS) | 4.7-3 | 俱乐部联运 | 4.3-8 |
| 计算机订座系统 (CRS) 服务 | 3.3-4 | 聚结 | 5.4-2 |
| 计算机订座系统条文 | 2.2-2 | 决议 | 3.2-2 |
| 计算机订座系统研究小组 | 3.4-2 | | |

决议	3.8-3	拉丁美洲民用航空委员会 (LACAC)	3.6-2
决议草案文件 (Res. Docs.)	3.8-2	拉丁美洲一体化协会 (LAIA)	3.7-5
决议条款	3.2-2	礼让	1.1-2
《卡塔赫纳协定》	3.7-4	里程票价	4.3-3
《卡塔赫纳协议委员会第 297 号决定》	3.2-5	里程原则	4.3-3
开放区	3.8-3	理事会	3.4-1
《开放天空协定》	2.2-1	理事会条例	3.7-4
开价和要价	3.3-5	理事会指令	3.7-4
开账结算系统 (BSP)	3.8-3	历史先例	4.10-2
刊物	1.2-3	立场文件	2.1-3
勘误表	3.1-2	连续性国内运输	4.1-10
《科纳协定》	3.2-6	联程业务	4.1-11
可用吨公里 (ATK)	5.1-2	联合国 (UN)	3.5-1
可用座公里 (ASK)	5.1-2	联合国安全理事会	3.5-1
可预定舱位	4.2-5	联合国大会	3.5-1
客货两用运输航空器	5.2-1	联合国地区委员会	3.5-1
客票	4.3-2	联合国经济及社会理事会 (ECOSOC)	3.5-1
客票或货运单的始发地和目的地	4.1-8	联合国贸易和发展会议 (UNCTAD)	3.5-2
客运价	4.3-1	联合国秘书处	3.5-1
客座率	4.2-1	《联合国气候变化框架公约》秘书处 (UNFCCC 秘书处)	3.5-2
空运单	4.3-2	《联合国条约集》(UNTS)	3.5-1
空运货物	4.5-1	《联合国宪章》	3.5-1
空中的士航班	5.3-1	联合国运输和交通十年	3.5-1
《空中交通预测手册》(Doc 8991 号文件)	3.4-3	联合航空局 (JAA)	3.6-1
空中团队	4.8-1	联合票价	4.3-2
跨地区性	3.2-1	联合双边谈判	2.4-1
跨界运价	4.3-1	联营航班	4.1-7
快件/小宗包裹业务	4.5-1	联营协议	4.2-5
宽体航空器	5.2-1	联运	4.3-2
框架协定	2.1-5	联运电子售票	4.7-4
扩大的双边	2.4-1	联运票价	4.3-2
拉丁美洲国际航空运输公司协会 (AITAL)	3.9-1	联运枢纽	5.4-2
拉丁美洲和加勒比经济委员会 (ECLAC)	3.7-5	两次或第二	3.2-2
拉丁美洲经济体系 (SELA)	3.7-5	《两种自由协定》	3.2-3
拉丁美洲民航委员会成本和运价专家组 (GECOT)	3.6-2	谅解备忘录 (MOU)	2.2-1
拉丁美洲民航委员会大会	3.6-2	临时国际民用航空组织 (PICAO)	3.0-2
拉丁美洲民航委员会航空运输政策 专家小组 (GEPTA)	3.6-2	临时通知申报	4.3-7
拉丁美洲民航委员会执行委员会	3.6-2	临时性议事日程	3.1-2
		临时性议事顺序	3.1-2
		灵活定价区	4.3-6
		灵活性区	4.3-6

旅客/货物混合包机	4.6-2	南太平洋论坛	3.7-3
旅客航班	5.3-1	南太平洋委员会 (SPC)	3.7-3
旅客航空承运人	5.1-1	南亚地区合作协会 (SAARC)	3.7-3
旅客航空器	5.2-1	南锥共同市场 (MERCOSUR)	3.7-5
旅客权利	4.9-1	《南锥共同市场条约》	3.7-5
旅客吞吐量	5.4-1	《欧洲联盟条约》	3.7-3
旅客载运率	4.2-1	欧盟理事会	3.7-4
旅游经营人	4.6-2	欧盟委员会	3.7-4
旅游经营人国际联盟 (IFTO)	3.9-3	欧洲单一市场	3.7-4
旅游票价	4.3-3	欧洲地区航空公司协会 (ERA)	3.9-2
旅游社协会全球联合会 (UFTAA)	3.9-3	欧洲法院 (ECJ)	3.7-4
掠夺性运价	4.3-6	欧洲共同体 (EC)	3.7-3
《罗马公约》	3.2-4	欧洲共同体 (European Communities)	3.7-3
《罗马条约》	3.7-3	欧洲共同体航空运输用户代表联合会	3.9-2
《洛美公约》	3.7-6	欧洲航空公司协会 (AEA)	3.9-1
《马德里公约》	3.0-2	欧洲航空公司研究局 (EARB)	3.9-1
《马斯特里赫特条约》	3.7-3	欧洲航空运输用户代表联合会 (FATURE)	3.9-2
盲段	4.1-11	欧洲经济共同体 (EEC)	3.7-3
盲段业务	4.1-11	欧洲经济区 (EEA)	3.7-3
美洲共和国国际联盟	3.7-6	欧洲经济委员会 (ECE)	3.7-3
美洲国家组织 (OAS)	3.7-6	欧洲联盟 (EU)	3.7-3
美洲航空运输协会 (ATA)	3.9-1	欧洲煤炭和钢铁共同体 (ECSC)	3.7-3
门户	4.1-4	欧洲民航会议大会	3.6-1
门户点	4.1-4	欧洲民航会议决议	3.6-1
门户机场	5.4-1	欧洲民航会议民用航空局长会议 (DGCA)	3.6-1
《蒙得维的亚条约》	3.7-5	欧洲民航会议政策声明	3.6-1
《蒙特利尔第四号议定书》	3.2-4	欧洲民用航空会议 (ECAC)	3.6-1
《蒙特利尔公约》	3.2-4	欧洲民用航空会议协调委员会	3.6-1
盟约	3.2-2	欧洲审计法院 (ECA)	3.7-4
秘书处	3.2-1	欧洲委员会 (CE)	3.7-3
秘书处研究小组	3.4-2	欧洲委员会会议大会	3.7-3
免费搭车	3.3-5	欧洲议会 (EP)	3.7-4
民用航空当局	1.2-1	欧洲原子能共同体 (EAEC 或 EURATOM)	3.7-3
《民用航空和空域使用的政府间协定》	3.6-2	欧洲中央银行	3.7-4
明星联盟	4.8-1	欧洲自由贸易协会 (EFTA)	3.7-4
南部非洲发展共同体 (SADC)	3.7-2	PEX 票价	4.3-3
南部非洲发展协调会议 (SADCC)	3.7-2	跑道容量	5.4-1
南部非洲运输和交通委员会 (SATCC)	3.7-2	喷气航空器	5.2-2
南太平洋航空公司协会 (ASPAC)	3.9-2	批发商	4.3-4
南太平洋经济合作局 (SPECA)	3.7-3	批准、接受或核准书	3.1-3

批准的运价	4.3-7	任意票价	4.3-3
批准的运力	4.2-1	《日内瓦公约》	3.2-4
票点里程 (TPM)	4.3-3	软性权利	2.2-2
票价段系统	4.3-7	三发喷气机	5.2-2
票价协议	4.3-2	三区	3.8-2
票联或航行区段始发地和目的地	4.1-8	“扇”型换机	4.1-5
平均可变成本	4.3-9	商标分享	4.5-1
平均载运率	4.2-1	商定的联合新闻稿	2.1-4
评价运价	4.3-6	商定的新闻稿	2.1-4
普通承运人	5.1-2	商业存在	3.3-4
普通货物运价	4.3-4	商业航班	5.3-1
普通照会	2.1-4	商业化	4.10-4
七国集团 (G-7)	3.7-6	商业机场	5.4-1
七十七国集团 (G-77)	3.7-6	商业机会条文	2.2-2
企业对企业 (B2B)	4.7-4	商业经营条文	2.2-2
企业对企业对消费者 (B2B2C)	4.7-4	商业运输航空器	5.2-1
企业对消费者 (B2C)	4.7-4	尚待核准协定	2.1-4
起草小组	2.1-4	设立权	4.1-2
启动净价	4.3-4	社会团体包机	4.6-2
气象协定	2.2-4	身份性票价	4.3-3
汽车	4.1-7	生效日期	4.3-7
汽垫船 (HOV)	4.1-7	生效条文	2.2-3
签字条文	2.2-3	生意权	2.2-2
前言	2.2-2	失效日期	4.3-7
强强联盟	4.8-1	湿租	4.7-5
轻型航空器	5.2-1	湿租航空器	5.2-2
清算局	3.8-3	使用费条文	2.2-3
区段票价总数	4.3-6	始发国	4.3-5
区域会议	3.8-2	始发业务	4.1-10
取齐运价	4.3-6	世界旅游理事会 (WTTC)	3.9-4
全会	2.1-4	世界旅游组织 (WTO-OMT)	3.5-2
全货航班	4.5-1	世界贸易组织 (WTO-OMC)	3.5-2
全货型航空器	5.2-1	世界银行集团	3.5-2
全面服务承运人	5.1-2	市场票价	4.3-2
全球经销系统 (GDS)	4.7-3	市场准入	3.3-4
全球市场	4.1-1	事后的	3.2-2
全权证书	2.1-6	试入围承运人	5.1-2
确定的运价	4.3-7	试运承运人	5.1-2
燃油税协定	2.2-4	适包	4.6-3
认证	3.1-3	适航条文	2.2-3
		适航证协定	2.2-4

收费吨公里 (RTK).....	5.1-3	私有承运人.....	5.1-2
收费旅客.....	5.1-3	私有化.....	4.10-4
收费旅客公里 (RPK).....	5.1-2	搜寻和救援协定.....	2.2-4
收货人.....	4.3-2	《太平洋岛屿论坛国家之间的航班自由化 多边协定》.....	3.2-6
收入管理.....	4.2-5	太平洋共同体.....	3.7-2
收益管理.....	4.2-5	谈判.....	2.1-1
手续费.....	4.3-2	谈判地点.....	2.1-2
手续费补偿.....	4.3-4	谈判立场.....	2.1-3
售出日期.....	4.3-7	谈判轮.....	2.1-4
售光运价结构.....	4.3-3	谈判组.....	2.1-3
授权条文.....	2.2-2	特别分账协议 (SPA).....	4.3-8
枢纽.....	5.4-1	特别提款权 (SDR).....	3.2-4
枢纽和轮辐系统.....	5.4-2	特大型商业运输航空器 (VLCT)	5.2-1
枢纽机场.....	5.4-1	特定规则.....	4.3-2
输送人组织国际联盟.....	3.9-3	特殊活动包机.....	4.6-2
双边/多边票价	4.3-2	特许经营.....	4.1-7
双边.....	2.2-1	特许经营权.....	4.1-7
双边管理.....	2.0-1	特许经营人.....	4.1-7
双边管理程序.....	2.1-1	特许授予人.....	4.1-7
双边管理结构.....	2.2-1	特种货物运价.....	4.3-5
双边航空运输协定范本.....	2.1-2	特种旅游票价.....	4.3-3
《双边航空运输协定摘要》(Doc 9511 号文件)	3.4-3	特种票价.....	4.3-3
双边联运.....	4.3-8	条款.....	2.2-2
双边谈判.....	2.4-1	条文.....	2.2-2
双边条款.....	2.2-2	条约.....	3.2-1
双不批准.....	4.3-5	条约必须遵守.....	3.1-4
双发喷气机.....	5.2-2	条约的更改.....	3.1-4
双发延程飞行.....	5.2-2	条约的修正.....	3.1-4
双方.....	2.2-2	调机飞行.....	4.1-5
双轨.....	4.1-4	调解.....	2.1-7
双轨航线.....	4.1-4	调配季节.....	4.10-2
双批准.....	4.3-5	通过的议事日程.....	3.1-2
双向旅游包机.....	4.6-2	通过法律的、合法的、依法制定的.....	3.2-2
双指定.....	4.1-5	通票价格.....	4.3-2
双重不批准.....	4.3-5	通信协定.....	2.2-4
税收条文.....	2.2-3	同一航空公司内联程业务.....	4.1-11
《斯德哥尔摩公约》.....	3.7-4	同一航空公司内票价.....	4.3-2
司法和国内事务 (JHA).....	3.7-4	同一航空公司内枢纽.....	5.4-2
私人参与.....	4.10-4	同一航空公司内中途分程业务.....	4.1-11
私人航空器.....	5.2-1	同益包机.....	4.6-2
私人机场.....	5.4-1		
私人卷入.....	4.10-4		

统计条文	2.2-2	销售和推销航空运输服务	3.3-4
投机小企业	4.3-4	销售价	4.3-4
透明度	3.3-5	小型国内运输	4.1-10
团长会晤	2.1-4	小型航空器	5.2-1
团体综合旅游票价 (GIT 票价)	4.3-3	协定	3.2-2
退出一项条约	3.1-4	协商票价	4.3-4
		协议备忘录	2.1-4
“Y”型换机	4.1-5	协议记录	2.1-4
外国投资	4.1-2	协议票价	4.3-2
外交会议	3.1-3	协议尚待核准	2.1-4
外交照会	2.1-4	协约	3.2-2
完成的吨公里 (TKPs)	5.1-3	协约理事会 (CE)	3.7-1
完成的旅客公里	5.1-2	修改式磋商	2.1-1
万国邮政联盟 (UPU)	3.5-2	修改条款	2.2-3
网络承运人	5.1-2	修改条文	2.2-3
网上票价	4.3-4	许可证	1.1-1
旺季定价	4.3-3	序言条款	3.2-2
微型枢纽	5.4-2	宣言	3.2-2
《危地马拉城议定书》	3.2-4	旋翼航空器	5.2-1
《为检测目的标识可塑性爆炸物的公约》	3.2-5	选择性省略降停权	4.1-5
委认证书	3.1-1	学生包机	4.6-2
委任	3.1-1	循序渐进的自由化	4.1-2
《维也纳条约法公约》	3.2-1		
委员会条例	3.7-4	亚太航空公司协会 (AAPA)	3.9-1
未经法律确定或正式承认而实际存在的	3.2-2	亚太经济合作组织 (APEC)	3.7-2
涡轮风扇航空器	5.2-2	亚太旅行协会 (PATA)	3.9-3
涡轮螺旋桨航空器	5.2-2	亚音速航空器	5.2-2
涡轮喷气航空器	5.2-2	亚洲及太平洋经济社会委员会 (ESCAP)	3.7-2
斡旋	2.1-7	延期性磋商	2.1-1
乌拉圭回合	3.5-2	样板航班协定 (TASA)	2.2-1
《五种自由协定》	3.2-3	业务权	4.1-7
		业务权利	4.1-7
西非国家经济共同体 (ECOWAS)	3.7-1	业务性租赁	4.7-5
西非经济共同体 (CEAO)	3.7-2	一般性规则	4.3-2
西亚经济和社会委员会 (ESCWA)	3.7-6	《伊比利亚/美洲空中航行公约》	3.0-2
狭缝承运人	5.1-2	一揽子提案	3.8-2
先前放行协定	2.2-4	一轮	2.1-4
现状	3.2-3	一轮磋商	2.1-4
限制性正常票价	4.3-3	一轮谈判	2.1-4
宪章	3.2-2	一区	3.8-2
相互间协议	3.1-4	《1935年布宜诺斯艾利斯公约》	3.0-2
相同点票价	4.3-6	《1936年布加勒斯特公约》	3.0-2

- | | | | |
|--------------------------|-------|-----------------------|--------|
| 《1937年泽蒙协定》····· | 3.0-2 | 运力管理····· | 4.2-1 |
| 《1966年蒙特利尔协定》····· | 3.2-4 | 运力条文····· | 2.2-2 |
| 《1971年蒙特利尔公约的补充议定书》····· | 3.2-5 | 运输工人国际联合会 (ITF)····· | 3.9-3 |
| 《1999年蒙特利尔公约》····· | 3.2-7 | 运输航空器····· | 5.2-1 |
| 以近点····· | 4.1-3 | 运输条件····· | 4.3-2 |
| 以前的状态, 原状····· | 3.2-3 | | |
| 以远点····· | 4.1-3 | 载运率····· | 4.2-1 |
| 议定书····· | 2.2-3 | 在检查或分析或实际经历之前的····· | 3.2-2 |
| 议事录····· | 3.1-2 | 在先权····· | 2.1-6 |
| 议事日程····· | 3.1-2 | 在做出必要更改后····· | 3.2-2 |
| 议事顺序····· | 3.1-2 | 暂停经营许可条文····· | 2.2-2 |
| 《伊兹密尔条约》····· | 3.7-6 | 增加发展中国家的参与····· | 3.3-5 |
| 因特网票价····· | 4.3-4 | 窄体航空器····· | 5.2-1 |
| 印度洋委员会 (IOC)····· | 3.7-1 | 照会····· | 2.1-4 |
| 营销····· | 4.7-2 | 折扣票····· | 4.3-4 |
| 硬性权利····· | 2.2-2 | 折扣票价····· | 4.3-4 |
| 拥挤机场····· | 5.4-1 | 真实始发地和目的地····· | 4.1-8 |
| 涌入····· | 5.4-2 | 正常票价····· | 4.3-3 |
| 优惠措施····· | 2.3-7 | 正式磋商····· | 2.1-1 |
| 邮件枢纽····· | 5.4-2 | 正式批准····· | 2.1-6 |
| 邮政枢纽····· | 5.4-2 | 正式照会····· | 2.1-4 |
| 有限制的多家指定····· | 4.1-5 | 证件不妥的旅客····· | 4.9-6 |
| 有效的运价····· | 4.3-7 | 政府间组织····· | 3.2-1 |
| 有效管理控制····· | 4.4-5 | 政府指令票价····· | 4.3-2 |
| 预订座位包机 (ABC)····· | 4.6-1 | 支线承运人····· | 5.1-1 |
| 预购旅游票价 (APEX 票价)····· | 4.3-3 | 支线航班····· | 5.3-2 |
| 预留舱位····· | 4.1-6 | 《芝加哥公约》····· | 3.2-3 |
| 预先确定模式····· | 4.2-2 | 芝加哥会议····· | 3.0-2 |
| 远程航空器····· | 5.2-2 | 《芝加哥类型协定》····· | 2.2-1 |
| 越境航班····· | 5.3-1 | 《芝加哥协定》····· | 2.2-1 |
| 运价····· | 4.3-1 | 执照····· | 1.1-1 |
| 运价规则····· | 4.3-1 | 直达航班····· | 5.3-2 |
| 运价申报····· | 4.3-1 | 直接过境业务····· | 4.1-11 |
| 运价条件····· | 4.3-1 | 直升机····· | 5.2-1 |
| 运价条文····· | 2.2-2 | 直升机机场····· | 5.4-1 |
| 运价外票价····· | 4.3-2 | 直通航班····· | 5.3-2 |
| 运价违法行为····· | 4.3-4 | 职权范围····· | 3.2-1 |
| 运价协调····· | 4.3-7 | 只为一方的, 或只代表一方利益的····· | 3.2-2 |
| 运价协调会议的成员····· | 3.8-2 | 指定····· | 4.1-4 |
| 运价协商····· | 4.3-7 | 指定承运人····· | 5.1-1 |
| 运价执行····· | 4.3-4 | 指定国····· | 4.3-6 |
| 运力分配····· | 4.2-1 | 指定和授权条文····· | 2.2-2 |

中程航空器·····	5.2-2	资本租赁·····	4.7-5
中非国家经济共同体 (ECCAS) ·····	3.7-1	资料文件·····	3.1-2
中非海关和经济联盟 (CACEU) ·····	3.7-1	自然人的存在·····	3.3-4
中非经济联盟 (CAEU)·····	3.7-1	自始地·····	3.2-2
中间点·····	4.1-2	自行·····	3.2-3
中美洲共同市场 (CACM)·····	3.7-5	自用包机·····	4.6-2
中美洲国家组织 (OCAS) ·····	3.7-5	自由定价·····	4.3-5
中美洲航空运输当局委员会 (COCATRAE)	3.6-2	自由化航班协定·····	2.2-1
中美洲经济一体化总条约常设秘书处		自由决定模式·····	4.2-2
(SIECA)·····	3.7-5	自愿承诺·····	4.9-1
中美洲一体化体系·····	3.7-5	自主机场当局·····	4.10-4
中欧精神 (CEI)·····	3.7-3	自主权·····	4.10-4
中途分程业务·····	4.1-11	综合票价·····	4.3-3
终止条文·····	2.2-3	综合游览包机 (ITC)·····	4.6-2
仲裁·····	2.1-6	总票价·····	4.3-4
仲裁庭·····	2.1-6	总司 (DG) ·····	3.7-4
重新分配式磋商·····	2.1-1	租赁航空器·····	5.2-2
主要成员会晤·····	2.1-4	组合票价·····	4.3-3
主要航空承运人·····	5.1-1	祖宗权·····	4.10-2
主要枢纽·····	5.4-1	最大允许里程 (MPM) ·····	4.3-3
主要营业地·····	4.4-4	最低合并原则·····	4.3-3
注册国·····	4.7-5	最高权力机构·····	3.2-1
专递·····	4.5-1	最高运价系统·····	4.3-7
专家小组·····	2.1-4	最后文件·····	3.1-3
专门小组·····	3.4-2	最惠国 (MFN) 待遇·····	3.3-5
专业会议·····	3.4-2	最简单服务承运人·····	5.1-2
转场飞行·····	4.1-5	座公里可用数·····	5.1-2

—完—

© ICAO 2005
4/05, C/P1/100

Order No. 9626
Printed in ICAO

ISBN 92-9194-512-9



9

7 8 9 2 9 1 9 4 5 1 2 2