



联合国
贸易和发展会议

Distr.
LIMITED

TD/B/COM.1/EM.9/L.1
25 June 1999
CHINESE
Original: ENGLISH

贸易和发展理事会

商品和服务贸易及初级商品委员会

空运服务专家会议：澄清问题，确定

发展中国家围绕服贸总协定及其关

心的特定部门谈判需要开展的积极

工作

1999年6月21日至23日，日内瓦

议程项目3

澄清空运服务问题，确定发展中国家围绕服贸总协定
及其关心的特定部门谈判需要开展的积极工作

议定结论

在空运部门发展中国家开展积极工作所应考虑的问题上，专家会议达成了下列结论：

根据现行安排逐步自由化

1. 《服务贸易总协定》（《服贸总协定》）中现行的《空中运输服务附件》规定它不适用于交通权和与交通权有关的服务。但是，《附件》在空中运输方面列出完全能适用《服贸总协定》的规则三种服务。至今为止在这三个部门的承诺仍有限。

2. 为了查明《附件》第3段所列领域内进一步承诺可能会获得的利益，请《服贸总协定》签署国审查它们的承诺，考虑各种办法，将这些部门列入它们一揽子提出的要约和要求。

3. 在另外一些领域，《服贸总协定》的适用情况可能不是甚明了。必须要根据现有措词澄清覆盖范围，考虑对空中运输部门，包括有关的服务作更加细致的分类，这样才能够较易于检测《协定》的覆盖范围。

4. 然后也可以考虑各种办法，扩大类似于《附件》第3段目前所列的项目的覆盖范围。

5. 这项工作中应包括将《服贸总协定》目前所用的部门分类与该行业通用的部门分类作比较，这要求国际空中运输协会、国际民航组织和世界贸易组织合作。

考虑扩大覆盖范围的各种途径

6. 为了更完整地了解《服贸总协定》可以对解决上述问题所发挥的作用，应继续探讨各种办法，将空中运输包括进《服贸总协定》。为了为世贸组织服务贸易问题理事会在空中运输的辩论方面产生影响，与会者必须要认识到各种供选择的办法及其所涉问题。

7. 根据《服贸总协定》，世贸组织的成员可以要求对该部门的某些部分免除最惠国待遇。对市场准入和国民待遇的承诺只适用于该部门中各国的计划表中承担义务的那些部分。

8. 在准备审查《附件》时，世贸组织的成员不妨特别探讨一下下列各种办法：

(a) 可能发生的情况是，许多经济体希望特别将方式一排除在外(即跨国界供应，这意味着航空公司从总部提供服务)。如果这样，可以对目前的《附件》作下列修正：

(一) 具体说明免除只对这种方式适用；和

(二) 明确说明列入何种活动要素(只涉及交通权，但将通过对该部门的界定方面的工作做较精确的界定)；

(b) 方式二涉及国外消费，可能争议较少，但必须要是在谈判过程对它的范围作检测；

- (c) 方式三涉及商业存在，越来越普遍。《服贸总协定》对这一方式的覆盖范围是对总部设在发达经济体的航空公司的调整办法的补充，也是对发展中经济体参与方式的补充。有证据表明，在设立方面有双边制度适用的规则日益灵活开放。对这种提供方式作出安排，就是承认这一事实，并提供《服贸总协定》的利益，在最惠国待遇方面，即提供市场准入和国民待遇；
- (d) 在方式四下的人员流动方面的承诺也与此相关；
- (e) 处理空中运输的这种办法必须要考虑到《服贸总协定》对确定国家身份采取的办法与双边空运制度中适用的办法的一致性。在处理竞争政策问题方面，也必须要确定航空公司的总部，因为如果能确定对申诉的管辖权，这将是非常重要的。双边协定对承运人身份的界定已明显表现出灵活性，这表明在这个问题上不会很大的限制。

9. 各成员还不妨考虑在《附件》第3段下再列入一些具体的空运服务和活动，并减少《附件》第2段下所列的具体服务、活动和/或交通权，同时要考虑上文第2-5段所述的工作结果。

发展中国家的待遇

10. 由于认识到了有一些发展中国家就在平等待遇的比赛场上加强对空运市场的参与所表达的关注，因此民航组织、空运协会、一些区域专门组织和一些成员国就实现这一目标的机制提出了一些建议。这些机制为过渡性措施，建议加以研究或考虑。应请负责空运的组织参加这些备选办法的制定和管理。

11. 民航组织秘书处就提供这种资助的机制提出了一些建议。这些建议涉及市场准入条件、将标准适用于所有权和控制的问题、时隙分配以及经营业务事项。这些建议应予重新审查。若是各种建议，是各经济体的问题。

12. 采取已对能力建设作出重要贡献，例如在竞争政策、标准(包括有关环境问题的标准)(如噪音和工业经营业务标准)和人力资源开发方面。建议以几种方式为实现这些目标进行合作，包括必要时在民航组织和航空协会的主持下。

13. 将《服贸总协定》适用于空运，也应考虑到具体规定对发展中国家参与的影响。第4条规定成员国有义务推动发展中国家加强参与世界服务贸易，谈判达成

具体的承诺，如以商业的方式获得技术以及加强利用销售渠道和信息网络等方面的承诺。对于第 4 条是如何在总体上产生效果以及如何能将其运用于空运部门的问题，应该作评估。

14. 第 25 条涉及世贸组织服务贸易理事会通过世贸组织秘书处提供技术援助的范围。在为承诺提供证据方面，这对于是否以及何时取消空运免除规定作出选择是非常有价值的。

处理竞争政策和其他的规章问题

15. 必须要处理竞争政策问题和国内规章的适用问题，这可能会产生对解决冲突的要求。在双边制度中解决冲突方面经受了一些困难。冲突对于产生之航空公司的商业决定或者政府发生直接影响(如对准人)或间接影响(如由于在市场制裁某种航空公司行为)的做法。在对竞争政策问题达成多边协商一致意见的同时，也可以就空运作出其他各种安排，同时保证为制定标准和保持全球性联运所必须的行业合作，以维护全球网络的完整。

16. 《服贸总协定》载有一些规定，可用于处理竞争的规章问题。与此有关的有各种各样的条款，尤其是关于国内规定(第 6 条)、垄断及未管服务提供者(第 8 条)、商业习惯做法(第 9 条)、保障措施(第 10 条)和补贴(第 15 条)等条款。但这些规定只能由国家在它们卷入的情况中援引，不管是直接通过它们的行动(补贴、保障、国内规定)或间接通过它们以对服务提供者、垄断或未管服务提供者而卷入。此外，这些规定一般尚未得到检验或发展，应进一步注意通过这些规定加强《服贸总协定》作出贡献的途径。

17. 还应研究世贸组织基本电讯参考文件，将其作为竞争政策问题如何能具体地在空运中得到处理的一种方式。这份文件提到了竞争保障(如反竞争交叉补贴、不准获得服务等)、关于连接的规则(就空运而言，进入基础设施)、普遍服务义务的对待问题、透明、频率等稀缺资源的分配规则(就供应而言，降落时隙或通道)、拥有独立于服务提供者的管理者的管理的重要性，还应研究其他运输方式方面的类似工作。

18. 民航组织根据它以前的工作提出了一项重要建议，即各国应对反竞争惯例采用一种保障机制，包括也能适用于企业的争端解决和调庭程序。

19. 民航组织可以与世贸组织合作，澄清各种规章惯例。

20. 请各国迅速落实已列入区域空中导航计划的《全国通讯导航监督和空中交通管理系统》，以减缓机场和空域的拥挤，促进规章政策的改革。

区域的改革道路

21. 现行区域安排的数量在增加。在发展的各阶段至少有 11 种这样的安排。

22. 区域对改革采取的办法有若干优势，例如参与者之间发展合作、区域内竞争、向分区域发展服务、巩固和改组航空公司、提高区域内的效率、促进对区域外航线的竞争等等。区域采取的办法还可以影响市场准入。

23. 《服贸总协定》第 5 条的规定若要适用于区域安排，则区域安排必须被纳入部门涵盖范围十分广泛的大结构。发展中国家在采用区域安排时确实有某种灵活性，但这可能还不够，不足以支持适用于一个部门的安排。空运方面的有些现行安排包括在第 5 条所含的较大的经济一体化安排之内。在这种情况下，对空运适用《服贸总协定》将是对这些安排规定行为准则。

24. 要对这些安排的影响作出判断，尚未足够的资料。建议就区域的改革办法的成本和收益进一步开展工作。区域安排主要组成部分是它们的规则(如透明、加入、非成员的市场准入条件、人力资源开发等等)，可以分析这些规则与经济结果之间的关系。结果可以用于在没有《服贸总协定》规则的情况下为这条改革道路设计一些原则，或者为象世贸组织服务贸易理事会汇报这类安排提供便利(如果《服贸总协定》确实适用的话)。

准备谈判

25. 贸发会议在民航组织及其区域机构以及其他有关国际机构和区域机构的合作下，应与发展中国家一起就上述各种办法以及积极议程的制定开展工作。