



世界范围航空运输会议（ATCONF）

第六次会议

2013年3月18日至22日，蒙特利尔

议程项目 2： 审议关键问题和相关的监管框架

议程项目 2.1 市场准入

促进国际公务航空发展

（由美国提交）

执行摘要

本文件概述了国际公务航空业的重要性，并介绍了美国如何从经济角度来对待国际公务航空运输业务。

各国之间的监管框架相互兼容至关重要，从而使公务航空在全球范围内有序增长，国际民航组织在这方面可提供重要帮助。

行动：请会议：

- a) 批准第 6 段中的结论；和
- b) 同意第 7 段中的建议。

参考文件：

ATConf/6 次会议参考材料载于：www.icao.int/meetings/atconf6。

1. 引言

1.1 公务航空是整个国际航空运输系统当中的重要组成部分。它促进经济增长和国际贸易，特别是在欠发达及农村地区，那里的基础设施、缺乏经济发展和其他方面的限制无法实现商业航空运输。

1.2 一个有活力的国际公务航空通过提高利用航空运输、帮助最大限度地实现航空运输业对于全球经济贡献而对商业航空加以补足。

2. 讨论

2.1 为本文件之目的，我们使用公务航空术语来指为促进和开展业务的航空非商业化使用。这种业务范例包括：

- a) 个人为商业之目的使用自有航空器（“自主经营”）；
- b) 公司使用自有航空器运输其员工和/或为个人开展业务（“公司航空”）¹；和
- c) 个人或公司使用其在部分所有权计划（“部分所有权”）当中拥有所有权益的航空器。

2.2 区分各种不同类型的公务航空运输与商业航空运输之间的关键共同性，是它们不向一般公众取酬或租用。相反，它们供所有人和/或与这些所有人有关的个人开展业务私人使用的航空器。

2.3 对待国际公务航空业务必须考虑到这些部门的独特运行要求，最重要的是，它的及时性和灵活性要求包括加快申请和处理包括飞行计划在内的所有运行许可。公务航空比较其他形式航空运输的主要优势是其能够向公务人员提供量身定制的旅行时间和路线，并可以在最短通知时间内改变。有效满足公务航空需要的国家以这种做法使消费者、机场和社区以及其整体经济获益。

3. 美国对国际公务航空业务的经济待遇

3.1 美国认为，其对待国际公务航空业务的经济做法满足了该行业独特的运行要求，因此我们向所有缔约国推荐如下所述的基本概念方法。

3.2 美国将第 2.1 段所述的各种不同类型的公务航空业务视为非商业航空。因此，这些运行无须遵守国际航空运输协定，并在美国和美国与其他国家之间自由飞行。

3.3 为界定部分所有权计划之目的，美国认为其是一种自主经营公务航空的形式，美国使用下列标准。部分所有权计划必须包括：

- a) 两架或两架以上航空器；
- b) 业主满足每架航空器所有权或租赁利息的最低限度（飞机 1/16 或直升机 1/32）；和
- c) 业主之间的干租交换协议，以及对参与计划者提供航空专业知识和管理服务的单一项目经理的多年合同。

¹ 国际民航组织的定义见国际民航组织附件 6 第 2 部分。

4. 国际监管的兼容性

4.1 各国之间经济待遇相互兼容可使公务航空运输在全球范围内安全、可靠和有序发展。

4.2 由于这些原因，美国一直寻求与其他国家合作提高国际公务航空业务作为非商业航空业务经济待遇的兼容性。

4.3 这方面的工作包括与加拿大、墨西哥和美国之间关于公务航空和部分所有权航空器运行经济待遇方面的谅解记录，以及与欧洲主要合作伙伴对于特殊类型的国际公务航空业务经济待遇的联合实施方法。

4.4 目前，美国正与亚太经合组织（APEC）的合作伙伴合作制定一套商定的核心政策，以指导亚太经合组织关于公务航空业务的经济待遇问题。这项工作计划于 2011 年 9 月在第七届亚太经合组织运输部长会议上得到正式批准，并移交给亚太经合组织运输工作组。在其共同声明中，亚太经合组织运输部长认识到公务航空对于亚太经合组织地区重要的积极经济影响方面存在的潜力。

5. 国际民航组织的公务航空

5.1 国际民航组织以前曾处理过公务航空的有关问题，包括为统计之目的为该部门的不同类型进行分类（比如商业、公司、自主经营等）²，并解决使用机场和空中交通管理等相关政策问题³。但是，国际民航组织尚未制定出各缔约国如何从经济角度来对待国际公务航空业务的指导材料或建议。

6. 结论

6.1 为了能够使国际公务航空业务的经济待遇有更大清晰度和透明度并推动其全球发展，至关重要的是：（1）各国对国际公务航空业务采用经济方法，并满足 2.3 段所列出的该部门的特殊运行要求；和（2）国际民航组织提供协助制定从经济监管角度来对待公务航空业务的指导材料。

7. 建议

7.1 请会议建议：

- a) 为国际公务航空业务经济待遇国家监管行动之目的，各缔约国应该将第 2.1 段所述的业务类型视为非商业航空；和
- b) 考虑到公务航空的非商业性质及其所需要的运行灵活性，国际民航组织应该制定国际公务航空业务经济待遇方面的指导材料。

—完—

² 见《审查民用航空活动使用的分类和定义》；国际民航组织工作文件 STA/10-WP/7。

³ 见《国际通用和商业航空使用机场的研究》；国际民航组织 2005 年 8 月。