

大会第 35 届会议

经济委员会

议程项目 27：国际航空运输服务的管理和第 5 次世界范围航空运输会议的成果

所有权和控制权：对新发展的认识

(由荷兰代表欧洲共同体及其成员国²提交)

摘要

本文件反映了欧洲共同体关于所有权和控制权以及航空承运人指定的最新政策发展。法律方面的发展导致共同体对国际航空运输协定采取了新的做法，这对与共同体及其成员国的双边谈判产生了实际影响。这些发展反映了国际上在所有权和控制权以及航空承运人指定的有关问题上采取更大灵活性的必要，这也是第 5 次世界范围航空运输会议（ATConf/5）所分析和倡导的国际航空服务自由化的进一步发展。

请大会注意到这些发展并支持其实施。大会的行动在第 6 段。

1. 引言

1.1 去年，在第 5 次世界范围航空运输会议（ATConf/5）上，欧洲共同体（EC）及其成员国呼吁在国际上对有关所有权和控制权以及航空承运人的指定问题采取更大灵活性。欧共体及其成员国仍然认为，在这些领域的灵活性对于国际民航组织在那次会议上力图分析和倡导的国际自由化进程是至关重要的。

1.2 ATConf/5 的最后结论呼吁成员国在所有权和控制权政策上表现出灵活性：

¹ 英文、法文和西班牙文版本由欧洲共同体提供。

² 欧洲共同体由以下国家组成：奥地利、比利时、塞浦路斯、捷克共和国、丹麦、爱沙尼亚、芬兰、法国、德国、希腊、匈牙利、爱尔兰、意大利、拉脱维亚、立陶宛、卢森堡、马耳他、荷兰、波兰、葡萄牙、西班牙、斯洛伐克共和国、斯洛文尼亚、瑞典和联合王国。

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

在保持对安全管理和保安监督有明确责任制的前提下，各国应该考虑兼顾到其他国家航空承运人扩大跨国界的所有权和控制权.....的努力。”

1.3 欧共体及其成员国对这些结论极其重视。世界各地的经验表明，业务权的自由化能够给服务质量和竞争带来巨大利益。而且，在一个国家集团内部放松空运企业所有权和控制权规则，可以刺激投资，并使空运企业以更有效的方式安排其业务结构，从而扩大这些利益。

1.4 在欧共体内部，关于所有权和控制权的灵活政策已存在十年了。欧共体一个成员国的国民可以在欧共体任何其他成员国中投资、组建和控制空运企业。欧共体的所有空运企业都是按照同样的规则组建和获得执照，并享有共同体承运人同样的地位。这些空运企业可以经营共同体内任何航线。

1.5 欧共体已看到这一政策在内部产生的良好结果，它刺激了新的航空服务、使具有创新意识的后来者进入市场、以及增进竞争而使消费者受益。通过在诸如执照颁发、安全和保安等关键问题上采取共同规则，高标准得到维持和改进。

2. 最近市场的发展

2.1 自从去年的运输会议以来，欧洲航空市场和在此市场内经营的各航空承运人继续在增长、整合和发展。

2.2 2003 年晚期，首次宣布了两家旗帜承运人的合并。法国航空公司和荷兰皇家航空公司将合并成为欧洲最大的航空公司集团。它将从阿姆斯特丹和巴黎这两大枢纽经营。根据欧共体法律，经扩大的这一实体的地位无异于它所继承的两家航空公司的地位，但是，公司在结构安排上将遵守法国和荷兰各自缔结的双边协定中现有的关于所有权和控制权的限制，直到那些限制被消除并使协定与共同体法律一致时为止。

2.3 除了传统的旗帜承运人的这一活动外，共同体其他承运人继续打造跨欧洲的业务。特别是，最大的朴实无华的航空公司现在开展了多国的、泛欧洲的经营，总部位于一个成员国内，而经营基地遍布欧共体。

2.4 5 月，市场经历了最重要的发展，当时，欧共体扩大了，又增加了 10 个国家，总数达到 25 个。所有新的成员国立即成为内部航空市场的一部分，其航空公司成为共同体承运人，和现有的 15 个成员国的航空公司享有同样的权利和承担同样的义务。中欧最新的欧共体成员国新成立的航空公司已经在利用自由化的航空市场，从其本国以外的基地开始航班营运。

3. 法律状况

3.1 继 2002 年 11 月欧洲法庭对“开放天空”一案的判决后，欧共体法律要求每个成员国向在其领土内有组织机构的任何共同体承运人授予平等的市场准入权，经营共同体以外的目的地航线。共同体

承运人的主要所有权和控制权必须属于任何欧共体利益，但是，在此总体要求以内，成员国不可以施加承运人的主要所有权和控制权必须属于其本国国民这种额外要求。这一条必须反映在欧共体及其成员国与其双边伙伴的所有航空协定中。

3.2 现在，欧共体及其成员国正在与其伙伴协作，通过缔结新的协定或修订现行协定，消除欧盟成员国与国际民航组织其他成员国之间双边协定中存在的欧共体国民之间在此领域的任何歧视。

3.3 为了确保其做法的一致性，欧共体及其成员国正在协调它们与其他国家的谈判。

3.4 现在，欧洲委员会正在共同体一级与美国谈判，以建立一个开放的航空领域，其中包括所有权和控制权的对等自由化。共同体还与其他第三国开展了谈判，以确保在欧共体成员国和那些第三国的现行双边航空协定中适当地加入共同体的指定条款。

3.5 在其他谈判中，成员国继续采取双边做法，但要和欧洲委员会及其他成员国协调，而且要在共同商定的目标基础上，尤其是关于所有权和控制权的目标。

3.6 因此，与欧共体成员国的每次谈判中，都会提出国籍条款的问题，即要求允许在有关成员国领土内有组织机构的任何共同体承运人行使协定所提供的业务权。欧洲委员会代表整个共同体行事时，也会提出类似要求，以允许所有共同体承运人享有从其有组织机构的任何成员国进行营运的业务权。

3.7 这并不意味着业务权的扩大 — 如果业务权是有限的，将由作为协定一方的欧共体成员国以透明和无歧视的方式在相互竞争的共同体承运人之间分配那些权利。所有存在相互竞争的国际航空公司的国家都会熟悉这种程序。

4. 进展

4.1 现在，欧共体成员国已与国际民航组织其他 30 多个国家缔结了新的协定或修改了现行的双边协定，以允许指定欧洲共同体承运人经营来自和前往其领土的航线。

4.2 鉴于欧共体有 25 个成员国，还有 3 个国家因为欧洲经济区或具体安排的原因与欧共体密切相关，现在共同体指定原则已被大约 60 个国际民航组织缔约国亦即约三分之一的国际民航组织成员所接受。

4.3 此外，共同体与澳大利亚、新西兰、新加坡和美国的谈判正在持续进行，看来这些国家原则上可以接受共同体指定的问题。

4.4 共同体及其成员国欢迎这些伙伴采取的积极和灵活的态度，并将继续与其他伙伴协作，使其整个双边关系建立在稳固的法律基础上。

5. 结论

5.1 欧共体及其成员国对所有权和控制权已采取共同体政策 — 这是国际民航组织所承认的一个

概念。他们现在正在寻求与国际民航组织其他国家的双边关系中对这一政策的承认，并要求伙伴按照 ATConf/5 的最后结论在其立场上表现出灵活性。不承认共同体所有权的协定不符合欧盟成员国根据共同体法律所承担的有关义务，必须要么加以修订或更换。

6. 大会的行动

6.1 请大会：

- a) 注意到本文件，并支持欧共体实施新的政策；
- b) 呼吁国际上在所有权和控制权的有关问题上采取更大的灵活性；和
- c) 确认寻求国际航空服务自由化进程的总体承诺。

—完—