



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 2.2 航空承运人的所有权和控制权

航空承运人所有权和控制权自由化的建议

（由智利提交）

执行摘要

本工作文件总结了智利作为航空承运人所有权和控制权自由化方面先驱国家的经验，并建议国际民航组织为此制定一个航空运输自由化多边协定，以便利航空公司进入资本市场。

行动： 请会议同意第 3 段提出的建议。

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

1. 智利关于航空承运人所有权和控制权的经验

1.1 早从 1979 年开始，智利的商业航空政策就致力于取消对智利和外籍航空承运人的外国拥有者和管理者的国籍要求，事实上，智利在这一领域一直是领先国家。因此，从这一时期开始，智利航空承运人的国籍按照其与各自国家领土的联系而非其所有人或管理者的国籍确定。外国航空承运人的国籍由指定国家颁发的资格确定。

1.2 自从智利创建该制度以来，已出现三家定期业务的智利航空承运人的所有人和管理者均为外国人的情况，在另两种情况下，上述人员一些是国民另一些则是外国人。在智利开展业务的外国承运人，有些所有人并不具有指定国家的国籍，但是鉴于智利并不对所有人适用国籍要求，智利当局承认指定当局颁发的国籍资格。

¹ 西班牙文本由智利提供。

1.3 在该制度实行的 33 年当中，没有任何国家对于智利航空公司指定并非由智利人实际拥有这一事实提出异议。因此要求其所有权和有效控制权应控制在国家手中的航空公司指定条款（同时也出现在智利过去签署的许多双边航空运输协议当中），对于智利航空公司经营海外业务没有任何障碍。

1.4 尽管如此，当智利当局谈判双边协定时，它一直寻求确保航空公司由指定国家国民主要拥有和有效控制的要求不要出现在航空公司指定条款当中，而是要求航空公司的主要居所及营业地点位于指定国家。智利在过去 10 年当中谈判的所有双边协定都以这种方式签订。

1.5 关于航空承运人与国家领土联系以便能够获得智利国籍并使用智利的业务权的要求，对于建立这种联系没有法律和监管要求。相反，所采用的标准规定航空承运人必须明确在智利设有其主要营业地点，它必须通过一套指定的要求，虽然不尽全面，但必须包括：多数航空器以智利为基地、航空器在智利登记注册、其机组人员是智利人并在智利开展维修工作。要求航空器必须以智利为基地的标准最近经过某些修改，这项要求规定智利航空当局具有监管控制权。如果航空器有智利机组人员并在智利登记注册，则航空承运人可以认为自己是智利籍。

1.6 智利在向一家航空承运人授予智利国籍所采取的自由化做法对智利商业航空政策的成功做出贡献。允许智利航空承运人的所有权和控制权完全掌握在外国人手中可以促进外商对智利航空公司投资，但更重要的是，它还促进国内对智利航空公司的投资。这是基于这样一种事实，即国内投资者如果认为智利航空公司的公开交易股票可以在外国证券交易所上市且外国人可以购买，而不只限于供其国民购买，则这种股票更值钱。

2. 结论

2.1 根据智利的上述经验，智利建议国际民航组织为航空承运人所有权和控制权全球自由化制定一份多边协定草案。

3. 建议

3.1 请会议要求国际民航组织为航空承运人所有权和控制权全球自由化制定一份多边协定草案。