

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

将航空承运人所有权和控制权加以自由化

(由新加坡提交)

摘要

新加坡认识到变化中的外部环境，并支持国际民航组织的建议和国际航协（IATA）的呼吁，以放宽航空公司指定标准自由化。本文件特别讨论了缔约方采取开放和磋商方式的必要性，目的在于了解并确定解决其特殊关注问题的方法。这种做法将为缔约方寻求共同立场铺平道路，使其在现行框架内进行自由化，同时又不损害各自的利益。

大会的行动在第 4 段。

1. 引言

1.1 传统上而言，国家航空公司出于各种原因与各自的政府保持紧密的关系，这些原因包括：安全和保安上的管理、防止方便旗（或“第三方免费享用”¹）和反竞争行为、国防以及将外汇收入和就业机会保留在本国等原因。通常都会列举这些因素作为理由，在绝大多数双边航空运输协定（ASA）中保留关于航空公司必须由指定方国民主要拥有和有效控制的要求。

1.2 在过去 20 多年中，出现了航空公司私有化的趋势，这在部分程度上是由于全球化和自由化的总体趋势所推动的。在某种程度上，地区经济统一化也使得航空公司所有权和控制权的界限变得模糊。在商业领域，航空公司越来越多地寻求新的合作伙伴和联盟（经常互相参股）以分散风险，并将互补的技能和资源联合使用。外资的投入也很重要，以应对该行业巨大的资本需求。

¹ 即来自 A 国的外国航空公司在 B 国设立一家航空公司，或与第三国使用 B 国的交通权，而 A 国未提供任何回报。

1.3 新加坡认识到变化中的环境，并支持 ICAO 和 IATA 在各自的工作文件（A35-WP/9 号文件，A35-WP/64 号文件）中的建议和呼吁，以放宽航空公司所有权和控制权的自由化。事实上，由于发生 9 月 11 日事件及最近的非典危机的临时挫折，我们认为对航空公司更为重要的就是要具有商业灵活性，能够明确规划，敏捷行事。因此，各国应该考虑积极排除其航空运输协定中的管理障碍，其中包括航空公司必须由其指定国家、其国民或两者主要拥有的要求。

2. 寻求自由化的共同点

2.1 ICAO 已经拟定了示范条款草案，供缔约国斟酌使用。鉴于每个国家不同的关注及其独特的情况，重要的是采取一个开放和磋商的方式，使各国都能够分享共同的关注，旨在找到一个适当的节奏和方式将航空公司所有权和控制权加以自由化。

2.2 按照第 5 次世界范围航空运输会议批准的 ICAO 的建议，新加坡开始提出脱离“主要所有权”和“有效控制权”的标准，将我们的一系列航空运输协定中的航空公司指定条款修改为基于“主要营业地点”和“有效控制权”的指定条款。迄今为止，新加坡在我们 20% 以上的航空运输协定中已经将航空公司指定条款自由化了。

2.3 例如，在新加坡-阿拉伯联合酋长国（UAE）的航空运输协定中，对指定标准做出了修改，以允许海湾航空公司根据该协定运营，只要该公司的成立地点和主要营业地点一直都在阿曼、阿拉伯联合酋长国、卡塔尔或巴林，并且一直都由上述国家的政府和/或其国民对该公司施行有效控制就行²。在国际航空运输自由化的多边协议（MALIAT）³中，取消了“主要所有权”标准，虽然附带有某些条件。

2.4 如果：（a）“较为自由化”的一方采取一种“全盘接受或彻底否定”的做法或者（b）“较不自由化”的一方一开始就拒绝接受自由化的建议，那么上述情况便是不可能的了。同样，在考虑关于航空公司指定条款的新提议时，各国应该尝试公开分享其观点和关注，目的在于至少取得一些彼此可以接受的进展。

3. 结论

3.1 总而言之，新加坡支持 ICAO、其成员国和航空公司业将航空运输协定中的航空公司指定标准自由化的做法，以为航空公司提供最大程度的商业灵活性，并作为航空运输自由化的远大目标的组成部分。我们认为，在采用现行的框架时，缔约方应该做出认真努力，采取一个开放和磋商的方式，旨在将航空公司所有权和控制权自由化，同时又能最好地照顾到其独特的关注。任何朝着航空承运人所有权和控制权自由化（即使是部分自由化）方向迈出的步伐都应该受到欢迎，作为朝着消除航空运输协定中的限制迈出的第一步。

² 这是考虑到海湾航空公司是由 4 个海湾国家联合拥有的。谅解备忘录中规定了这些安排。

³ 目前 MALIAT 的缔约方包括新加坡、文莱、智利、新西兰、秘鲁、萨摩亚和美国。

4. 大会的行动

4.1 请大会在审议这一议程项目时，将这些观点考虑在内。

—完—