

世界范围航空运输会议：自由化的挑战和机遇

2003年3月24日—29日，蒙特利尔

议程项目 2： 审议对自由化的关键管理问题

2.2： 市场准入

2.3： 公平竞争和保护措施

格鲁吉亚对自由化的某些方面的观点 (为航空承运人提供平等机会的必要性)

(由格鲁吉亚提交)

摘要

本文件介绍了格鲁吉亚认为有必要为指定的承运人在国际固定航班服务方面提供平等机会的立场。

会议的行动在第 2.1 段。

参考文件

Doc 9626, 《国际航空运输管理手册》

Doc 9587, 《国际航空运输经济管理政策和指导材料》

格鲁吉亚在市场管理方面自身的经验。

1. 引言

1.1 目前在主要的承运人之间建立联盟的做法十分盛行,这种做法关系到在自由化的过渡阶段的市场准入问题,值得我们予以谨慎对待。如果向联盟中的一个承运人授予市场准入权利,那么不仅是该承运人,而且其在联盟中的“伙伴”们都可能会借此开发某一特定的航运市场。三个超级联盟控制了全世界一半以上的定期航班市场,可能导致“弱小”航空承运人被置于局外。

1.2 主要航空承运人当然是在其国家经济中发挥着相当坚实的作用,但是“弱小”的航空承运人在其发展中国家的经济中也发挥着重要作用。

1.3 关于这一点,我们认为会议的决定应该反映出这种必要,即需要向一个国家的“弱小”承运人赋予全面的权利,使其有权利用另一国的强大的指定航空承运人的潜力,参与开发其“本国”市场的运

输进程。

1.4 “弱小”承运人不应该由于其无法满足客户的航空运输需求而自视为“降级”（相反，“弱小”承运人与“强大”承运人一起合作对于满足旅客需求是必不可少的）。

1.5 在这方面，国际民航组织有必要向各国建议在“强大”和“弱小”的航空承运人之间必须缔结协议（联运、代码共享、特殊比例分摊协议等），使得后者不仅有全面的权利参与运输进程，而且在其中享有平等的机会。这也可以被看作是提供给“弱小”航空承运人的优惠措施。

1.6 发展中国家应该感受到世界航空运输界的强有力的支持，即通过一种“**不仅享有平等（市场）权利，同时享有平等机会**”的新安排对相互关联的基本原则重新作出评估。

1.7 我们理解“**平等机会**”指的是在获得市场准入时，相互竞争的指定航空承运人将彼此提供开发市场的潜在机会（即共同使用 CRS、使用“强大”承运人支线航线网络的潜力、相互承认和共同使用承运文件和其他商业机会等）。由谁使用和如何使用这些机会将取决于航空公司本身。基本上而言，竞争将体现在对客户服务的质和量的改进。这种原则主要倾向于“客户至上”。

1.8 我们自然理解实现上述目标就意味着涉及私法主体的组织活动。考虑到各缔约国法律和规则的多样性，这对于自由化的发展是一个严重障碍。但是，在这方面，我们必须注意到高于个体的商业权利的自由化的目标、规模和可能的最终结果。

2. 会议的行动

2.1 请会议：

- a) 注意到格鲁吉亚的立场，即有必要在航空承运人一级缔结全面的商业协议，从而为航空承运人提供平等机会；
- b) 指示国际民航组织秘书长成立工作组，负责研究在航空承运人一级缔结全面的商业协议的法律机制并拟定该协议草案或其基本原则；
- c) 在 ATConf/5-WP/11 号文件第 6.1 段（建议的管理安排）所建议的“针对反竞争行为的保障措施”条款中加入下面的第 4 段：

“4. 缔约方同意，被指定在协定所涉航线上运营的航空公司应该享有公平和平等的机会，开发缔约方的航运市场，并同意为确保健康和持续的竞争，指定的航空公司彼此之间必须缔结联运、代码共享和包座协议。”