

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

2.1： 航空承运人所有权和控制权

指定和授权

(由古巴提交)

参考文件

Doc 9626: 《国际航空运输管理手册》

Doc 7500: 《国际航班过境协定》

Doc 7300: 《国际民用航空公约》

Cir 281: 《2010年前航空运输展望。》

会议行动在第3段。

1. 引言

1.1 1944年的芝加哥公约保障了对空域享有主权、机会均等、不歧视和各国拥有指定本国航空公司经营国际航班的各项原则。

1.2 国内航班一直由执照和国内载运权的体系管理，这是专门为本国航空公司保留的权利。

1.3 以航空公司的所有权为基础授权某些国际航班的选择标准采用了双重审议以确定：

a) 谁拥有主要所有权；和

b) 谁行使有效控制权。

1.4 《国际航班过境协定》(Doc 7500) 给予用于经营定期航班的航空器飞越和作非业务性经停的权利。

1.5 《国际航班过境协定》第 1 条第 5 款规定，若缔约一国不能向缔约另一国证明其空运企业的主要所有权和有效控制权属于协定该缔约国或其国民，缔约另一国可暂停或撤消上述权利。

2. 讨论

2.1 航空协定中规定的关于国际航空承运人指定和授权的国际总体作法，一直是给予指定一家或多家航空公司经营协议航班的权利，并在协定中规定一些限制条件，使另一方有权暂停对方承运人的许可。

2.2 现在，可能暂停（亦或中止）许可的条件通常是指定方或其国民未行使主要所有权或有效控制权；其未表明具有遵守接受方法律和规章的准备或符合某些技术要求的能力。

2.3 鉴于缔约国在国际航空运输管理规章方面发生的变化，以及在这一领域积累的经验，有必要考虑由国际民航组织提出的新建议，以使国际航空运输业在新的挑战下能继续得到安全、有序、逐步和高效的发展。

3. 会议的行动

3.1 请会议在制订原则声明时考虑本工作文件 2.3 段的内容。