

世界范围航空运输会议：自由化的挑战和机遇

2003 年 3 月 24 日至 29 日，蒙特利尔

议程项目 2： 审议对自由化的关键监管问题

2.1： 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的自由化

（本文件由阿尔及利亚、安哥拉、贝宁、博茨瓦纳、布基纳法索、布隆迪、喀麦隆、佛得角、中非共和国、乍得、科摩罗、刚果、科特迪瓦、刚果民主共和国、吉布提、埃及、赤道几内亚、厄立特里亚、埃塞俄比亚、加蓬、冈比亚、加纳、几内亚、几内亚比绍、肯尼亚、莱索托、利比里亚、阿拉伯利比亚民众国、马达加斯加、马拉维、马里、毛里坦尼亚、毛里求斯、摩洛哥、莫桑比克、纳米比亚、尼日尔、尼日利亚、卢旺达、圣多美和普林西比、塞内加尔、塞舌尔、塞拉利昂、索马里、南非、苏丹、斯威士兰、多哥、突尼斯、乌干达、坦桑尼亚联合共和国、赞比亚和津巴布维提交。）

摘要

本文件探讨国际民航组织秘书处第ATConf/5-WP/7号工作文件中就航空承运人所有权和控制权自由化提出的各个问题和政策选项，并支持通过关于航空公司指定和授权的拟议的样板条款的建议，重点强调各国在其国家法律和法规中明确规定有关“主要营业地点的证据”和“有效的监管控制的证据”的条件。

会议的行动在第 4 段。

参考文件

Doc 9644-ATConf/4 第 4 次世界范围航空运输会议的报告
ATConf/4-WP/68—航空承运人的所有权和控制权
ATConf/5-WP/7—航空承运人所有权和控制权的自由化
1999 年的亚穆苏克罗（Yamoussoukro）决定

¹ 法文文本由非洲国家提供

1. 引言

1.1 非洲各国目前正在通过复审其双边航空运输协定而逐步在彼此之间以及与其他国家之间实行航空运输自由化。它们也在探索如何利用区域的和次区域的多边协定，逐步而有效地在相互之间实现航空运输市场的多边自由化，以便促进市场成长，提高行业绩效和向顾客提供优质服务。1999年的亚穆苏克罗（Yamoussoukro）决定等项政策宣示，就是这方面努力的例子。这项政策决定的目的，是为了系统地整合和发展非洲的航空运输市场，并为非洲大陆在这一市场上进行运作筹集财务资源。

1.2 根据大多数现行协定，授权国要求被指定的航空公司必须是指定国或其国民大股东所有而且有效控制的，始得向其领土经营航班。非洲国家出于经济、国家安全和国防考虑一直支持这种经营体制。这也是所有国家都能参与航空运输业务的保障。虽然这些理由仍然成立，但从航空运输业的发展和筹集一直短缺的必需资本出发是可以加以变通的。另外，非洲航空运输业也可以得到外国资本的惠顾。

1.3 贸易自由化、全球化和商业化，包括公有航空公司变成私有实体的私有化，更随着外国投资者购买航空公司的股权而使整个形势发生了变化。因此，非洲国家必须根据这些发展对1994年第4次运输会议期间采取的立场重新做出审视。

2. 讨论

2.1 大多数非洲国家资源有限，无法凭借自己的资源建立并维持具有竞争力的航空公司。虽然资源有限，但各国也认识到拥有活跃的航空运输业对于发展经济尤其是发展贸易和旅游业的重要性。

2.2 非洲国家认识到，对所有权和控制权严加规定，无助于各国或区域经济集团借助航空运输载体实现必需的经济改革目标。

2.3 必须建立监管机制以保证监管安排切实有利于非洲国家，从而使它们得以实现其各项发展目标，并在非洲承运人的继续参与下同时实现行业的成长。在拟议的经营体制下，外国所有的航空公司必须服从确保安全、航空公司经济效益和指定国经济利益的监管环境。

3. 结论

3.1 鉴于第 ATConf/5-WP/7 号工作文件提出的论点和上面阐述的各项理由，为了互利和全球航空运输业整体的、系统的发展，而不让世界任何地区落在后面，非洲各国支持国际民航组织的建议，同意通过载于第 ATConf/5-WP/7 号工作文件第 4.6 段关于航空公司的指定和授权的样板条款。

4. 会议的行动

4.1 非洲各国：

- a) 建议缔约各国吸收样板条款时应该在本国的法律和法规中根据第 WP/7 号工作文件注释 (i) 和注释 (ii) 的提示，明确规定有关“主要营业地点的证据”和“有效的监管控制的证据”的条件，以确保指定国和全世界的航空运输业得到持续发展；

- b) 注意并建议通过上述工作文件第 6.1 段的各项结论；和
- c) 同意采纳上述工作文件第 7 段的建议。

—完—