

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: 审议自由化的关键管理问题
2.1: 航空承运人所有权和控制权

航空公司所有权和控制权的自由化

(由大韩民国提交)

摘要

大韩民国认为国家所有权和控制权的准则对双边航空运输框架更为恰当，而主要营业场所的准则在地区航空运输框架内适用是恰当的。大韩民国承认主要营业场所和强有力的联系提供了一个保护措施以防止对第三方免费搭车以及对安全和保安的关注。但是，对有关第三方免费搭车的关注仍然存在，特别是地区的一个成员国和地区外的一个国家签署了“主要营业场所和强有力的联系”类型的航空运输协定。

会议的行动在第 4.1 段。

1. 引言

1.1 国家所有权和控制权的准则（即要求航空公司由指定国家和其国民主要拥有和有效控制）在过去的 50 多年中主要在双边机制中采用，以保证国家的安全和经济利益，同时作为一种促进双边关系对等原则的方式。

1.2 与此同时，在过去的 10 年中，随着自由化和全球化以及地区经济一体化的趋势，逐渐产生了一种共识，尤其是在地区层次，即航空公司要求享有经济领域的其他部门进入世界资本市场和提供全球市场服务灵活性的相同权利。

1.3 在这方面，产生了一些有关共同体利益和主要营业场所的概念以便放宽对航空公司所有权和控制权的条件。

1.4 国际民航组织秘书处最终在 ATConf/5-WP/7 的工作文件中建议一种“主要营业场所和强有力的联系”的新概念作为一种新的尝试，以便解决第三免费搭车以及安全和保安的问题。

2. 讨论

2.1 国家所有权和控制权的准则提供了一个双边航空运输框架对等原则的基础，以确保对国家的利益、安全和保安的控制。它们同时还对在双边市场没有第三方参与的双边国家之间保持运输业务权利的平衡。

2.2 “主要营业场所”或“利益共同体”的准则主要是在地区层次适用。这项准则对一体化地区的航空公司是有帮助意义的，以便在运输业务权利和必要的经营资本方面不加歧视地进入地区市场。

2.3 但是，主要营业场所的准则引起了对安全事项和第三方免费搭车问题的关注，尤其是在地区层次。第三方的航空承运人会破坏双边市场的运输业务权利，并且如果有一个地区的成员国与地区之外的国家签署了“主要营业场所”类型的航空运输协定，则会在两个双边国家之间产生不平衡性。在上述情况下，第三方的航空承运人亦很可能会使用“方便旗”。

2.4 鉴于上述原因，大多数国家，尤其是在双边区次，坚持使用国家所有权和控制权的准则，只有一体化地区的国家在地区一级采用了主要营业场所的准则。事实上，尽管主要营业场所的概念被用来放宽和减弱针对航空公司所有权和控制权的条件，但它未能获得许多国家的全面支持。

2.5 主要营业场所和强有力联系的准则是一个基于广泛基础的自由化解决方案，它尊重大多数国家的利益。这个准则被特意制定为含有主要营业场所的准则，因为它具有许多防止出现“方便旗”和第三方免费搭车的预防措施。

2.6 但从长远角度来看，特别是在双边航空运输协定实现自由化的情况下，第三方的航空公司将不受限制地对自由化的自由市场产生破坏。因此从主要营业场所当中产生的对第三方免费搭车的主要关注仍未得到解决。

2.7 在这方面，“国家所有权和控制权”的准则对双边航空运输体系更为适当，“主要营业场所”或“主要营业场所强有力的联系”的准则对地区航空运输体系是恰当的。因此，“主要营业场所”或“主要营业场所和强有力的联系”的准则需要得到进一步的审议以便适用于双边体系。

2.8 除第三方案免费搭车和安全事项之外，国防也与所有权紧密相关。各国需要对其国家航空承运人实行全面的控制，特别是在如果发生战争的紧急状态下。因此，国家所有权和控制权是国防的重要组成部分。

3. 结论

3.1 请会议做出如下结论：

- a) 国家所有权和控制权的准则对双边机制更为恰当，以便防止第三方免费搭车和对安全的

关注，同时确保国防。

- b) 主要营业场所或主要营业场所和强有力的联系应适用于地区的体系，以确保自由进入地区市场的运输业务权利和融资。
- c) 主要营业场所和强有力的联系是基于广泛地尊重大多数国家利益的解决方法，其中包括那些希望保留国家所有权和控制权的国家。
- d) 但从长远角度来看，特别是在航空运输协定实现自由化的情况下，主要营业场所和强有力的联系准则仍然存在对第三方免费搭车和国防的关注。
- e) 因此，国际民航组织秘书处建议的主要营业场所和强有力的联系的模式条款应在地区或有限多边的航空运输协定中采用，并由各国考虑在双边航空运输协定中选择采用。

4. 会议的行动

- 4.1 请会议在审议这一项目时考虑到上述观点和结论。

— 完 —