



世界范围航空运输会议（ATCONF）

第六次会议

2013年3月18日至22日，蒙特利尔

议程项目 2.2

所附内容构成议程项目 2.2 的报告部分并应插在黄色文件夹中的适当位置。

议程项目 2: 审议关键问题和相关的监管框架

2.2: 航空承运人的所有权和控制权

2.2.1 文件

2.2.1.1 会议根据以下工作文件审议了议程项目 2.2: WP/12 (秘书处)、WP/94 (巴西)、WP/29 (智利)、WP/38 (古巴)、WP/41 (埃及)、WP/84 (印度尼西亚)、WP/34 (新西兰)、WP/49 和 WP/50 (爱尔兰代表欧洲联盟 (欧盟) 及其会员国以及欧洲民航会议 (ECAC) 其他会员国提交)、WP/59 (拉丁美洲民航委员会 (LACAC) 22 个会员国及其成员)、WP/63 (联合国世界旅游组织 (UNWTO))、WP/67 (国际航空运输协会 (IATA))、WP/81 (航空公司驾驶员协会国际联合会 (IFALPA)) 和 WP/99 (国际运输工人联合会 (ITF))。

2.2.1.2 会议还注意到以下信息文件: IP/20 号信息文件 (非洲民用航空委员会 (AFCAC))。

2.2.2 讨论

2.2.2.1 会议普遍承认航空承运人所有权和控制权实现自由化的好处; 需要调整现行的监管制度以适应二十一世纪的需要。还意识到自由化可能对劳工产生各种影响, 劳工应该作为一个重要利害关系人继续参与航空运输行业的发展。会议总体上赞同, 国际民航组织是促进和便利这一领域进一步自由化的适当论坛。

2.2.2.2 会议几乎一致支持国际民航组织发挥带头作用, 并开始在过去成就和经验的基础上, 致力于拟定一项国际协定, 促进航空承运人所有权和控制权实现自由化。鉴于各国的需求和情况参差不齐, 协定可以首先由“愿意并准备就绪的”各方予以签署, 随后开放供其它各方加入。会议普遍同意, 这项工作应该考虑到确保安全和保安的重要性、互惠原则以及采取保障措施逐步和循序渐进地进行适应的必要性。会议承认, 这一工作还应顾及地区自由化的经验、各国国内法规以及包括对劳工在内的所有利害攸关方的影响。

2.2.2.3 会议注意到一个国家根据国内法就其国家航空公司所有权和控制权要求所做决定与一个国家根据双边航空运输协定就保持或消除对其他国家的指定航空公司的所有权和控制权的限制所作酌处之间的区别。

2.2.2.4 会议还普遍支持鼓励各国继续通过现行的各种措施, 包括如同国际民航组织建议的那样, 根据“主要营业场所和有效管理控制”来通过指定航空公司的替代标准, 继续让航空承运人的所有权和控制权自由化。此外, 很多国家表示支持国际民航组织为更新这方面的指导开展必要的工作。

2.2.3 结论

2.2.3.1 根据审议文件及随后对议程项目 2.2 进行的讨论，会议作出以下结论：

- a) 自第五次航空运输会议以来，各国和业界继续呼吁航空承运人所有权和控制权实现自由化，以便适应越来越全球化和竞争力愈趋强烈的经济环境。监管仍然存在有分歧的意见和监管做法，但有更多国家承认自由化带来的好处；
- b) 有更多国家愿意实行自由化和通过灵活的做法处理双边航空运输协定中的航空公司指定要求。在地区层面上也取得了显著进展，一些地区或次地区采纳了在各自成员之间实行航空承运人所有权和控制权自由化的地区安排，包括允许跨界投资和航空公司的合并；
- c) 会议普遍同意，各国可以选择自己对于航空承运人所有权和控制权实现自由化的道路和步伐，安全和保安继续在监管变革中占据至关重要的位置。应当适当考虑到所有利害攸关方的利益，包括劳工的利益。各国在航空承运人所有权和控制权自由化方面使用各种手段，包括诸边、双边、地区、多元和多边做法；
- d) 国际民航组织拟定了很多供各国实行航空承运人所有权和控制权自由化的指导，这些指导应该保持与时俱进，回应不断变化的形势和各国的要求；
- e) 各国普遍强烈支持国际民航组织继续发挥主导作用，促进进一步自由化和让全球监管框架现代化，包括拟定一项多边协定来促进航空承运人所有权和控制权实现自由化，以期适应不断变化的经济环境和各国航空运输高效和可持续发展的需要；和
- f) 国际民航组织应该与有关当事方和航空利害攸关方合作制定新的监管框架。在一项新的长期性监管框架制定之前，各国可考虑会议提出的某种短期性自由化问题备选办法的建议，比如在双边航空运输协定中取消承运人所有权和控制权。

2.2.4 建议

建议 2.2/1 — 承运人所有权和控制权

会议建议：

- a) 各国应继续根据需求和情况，通过各种现行的措施，比如在双边航空运输协定中取消承运人所有权和控制权和按照国际民航组织的建议，实现航空承运人所有权和控制权自由化。地区组织应与国际民航组织合作，在促进与协助各国自由化进程方面发挥作用；
- b) 国际民航组织应继续推广其关于航空承运人所有权和控制权的政策指导，并鼓励各国在监管实践中使用其指导。国际民航组织还应该保持其政策指导与时俱进，回应不断

变化的形势和各国的要求；需要时，国际民航组织应该研究随着自由化进程而可能产生的重要问题，并拟定指导；

- c) 作为优先事项，国际民航组织应该开始致力于拟定一项国际协定，使航空承运人的所有权和控制权实现自由化，同时亦顾及安全和保安关切、互惠原则、实现逐步和循序渐进适应保障措施必要性、顾及地区经验的必要性、各国国内法的要求以及对包括劳工在内的所有利害攸关方的影响；
- d) 国际民航组织应该让所有有关方面参与拟定国际协定，并应同专家、各国、航空利害攸关方和有关组织进行磋商。
