

服務貿易委員會

政府間國際組織近期在空運方面之貿易相關活動

秘書處提供之資料

1. 本文件係應服務業貿易理事會之要求而備置，包含全球及區域性各政府間國際組織在空運方面之貿易相關活動的資訊。然而內容並非鉅細彌遺。例如，其中並未討論非直接與貿易相關之事務，諸如 ICAO 對飛安、噪音、導航系統或聯合航空局（JAA）有關證照之活動。如果會員國希望有此類資料，稍後可予補充。本文件亦未討論非政府組織的活動，例如 IATA 或 ACI，僅包含 1998 年 11 月 5 日 S/C/W/59 文件發表後相繼發展之相關資料。這些資料當時因各種因素未予納入，但均為空運附則生效後所發生者。各組織之活動均盡可能依 S/C/W/59 文件之架構來呈現，首度提及一個問題或一個子行業時，均先引述該文件上之相關段落。

2. 本文件首先討論全球性的組織(壹)以及區域性組織(貳)。

壹. 近期全球性國際組織在空運方面之貿易相關活動

一、 國際民航組織 (ICAO)

(一) 全面檢視空運行業之經濟及法制問題

3. S/C/W/59 文件中引述之 ICAO 出版品之後，ICAO 又出版了『世界空運 1997-2000』（ICAO circular 273-AT/113），且即將出版該文件之 1998-2001 版本。本文件中部份重要資訊係引自 ICAO 該文件。ICAO 也出版了理事會 1998 年報及『1997 空運統計』，同時也修訂及更新有關『國際空運法規之政策及指導資料』¹之基本文件，但尚未出版。

4. 除了一般性的出版品外，ICAO 也以特別委員會或技術合作之架構提供會員們特定問題的法制及經濟分析。附錄八之表格係針對近期區域性空運協定之特性所作之詳細、規格化之分析，該表即為此類工作之一例。

(二) 電腦訂位系統(CRS)²

5. 已表達遵從 ICAO 1996 年 CRS 準則³，或其法規與該準則一致或相容的國家，已由在 S/C/W/59 提到的 9 個國（第二十七段），增加到 31 國(其中 28 個是 WTO 會員)，佔國際定期運量的 55%，這些國家名單詳如附錄一。

¹ ICAO 第 9587 號文件，曾於 S/C/W/59 文件第 74 段註腳 17、第 96 段註腳 28 及第 108 段註腳 29 中提及。

² 參見 S/C/W/59 文件段落 17 至 30, 39 及 51 至 55。

³ ICAO 理事會 1996 年 6 月 25 日之決議。

(三) 租機⁴

6. 國際民航公約(芝加哥公約) 83bis 增訂條文自 1997 年 6 月 20 日生效實施, 芝加哥公約之此項修正係為便利租機營運以及監督其飛安。當營運人依租機、包租及互換飛機等協議營運某飛機時, 登記國可將其全部或部份職權(有關『空中規則』-亦即確保尊重有關飛機飛航操作之法規-飛機無線電執照、適航證及人員執照)移轉給營運人主事務所所在地之國家, 如該營運人無主事務所, 則移轉給營運人永久所在地之國家。此類轉移需由當事兩國間簽署協定。截至 1999 年 3 月 31 日止, ICAO 有 109 個會員國(其中 68 國為 WTO 會員)已批准芝加哥公約該項修正之議定書。該項修正之條文及已批准議定書之國家名單詳如附錄二。

7. ICAO 也對租機作了詳細研究(1999 年 5 月 4 日 EC2/82,LE 4/55-99/54)該研究之主要目的係就租機事務提供資訊及分析, 並為協助各國而提供一份清單, 列出在制定透明而一貫之租機政策時應考量之因素。其焦點在於法規與經濟問題及對飛航安全之關切, 其中包括執行芝加哥公約第 83-2 條的指導方針以及一份職權移轉協定之範例。

(四) 起降時間帶分配⁵

8. ICAO 正著手研究時間帶的分配, 將評估可供選擇的方式及對現行制度的可能改善方案。

(五) 機場服務⁶

9. ICAO 正籌劃在 2000 年 6 月 19-28 日舉行一項名為「21 世紀空運基礎建設」研討會, 議程中主要議題為有關機場及空中航行服務提供者之經濟狀況及其與航空公司及使用者之財務關係(所有權與控制權、財務及組織結構)、資金來源問題、政府角色、法規機制及 ICAO「政策聲明」⁷可能的改進之處, 尤指機場收費原則與空中航行服務收費原則。該研討會也將討論起降時間帶之分配及其對市場開放之影響。

(六) 地勤服務⁸

10. 1999 年 2 月 25 日, ICAO 的空中航行委員會決定⁹, ICAO 應針對地勤服務安排之安全面進行研究, 其結果應適時向 ICAO 理事會報告。

二、 聯合國貿易發展會議(UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT, UNCTAD)

11. UNCTAD 在其貨物、服務及商品貿易委員會支持下, 於 1999 年 6 月 21-23 日召開一次空運服務業專家會議。該小組的目的與檢討 GATS 空運附則之準備直接相關, 故其主題名為「澄清問題俾界定在 GATS 及開發中國家關切之特定行業中對開發中國家有利事項之要

⁴ 參見 S/C/W/59 文件第 65 段。

⁵ 參見 S/C/W/59 文件第 120 - 125 段。

⁶ 參見 S/C/W/59 文件第 126 - 136 段。

⁷ ICAO 第 9082/5 號文件, 「理事會就機場及空中航行服務之收費對締約國之聲明」, 參見 S/C/W/59 文件第 128-130 段及附錄四。

⁸ 參見 S/C/W/59 文件第 64 及 134-136 段。

⁹ ICAO 1999 年 3 月 3 日 C-WP/1105 號文件。

素」。這次會議與會者包括政府官員及航空公司專家(主要來自開發中國家)，共同檢討 UNCTAD 秘書處所作的一份詳細報告。¹⁰

12. 該會議「協議之結論及建議」並不具約束力，詳如附錄三。會議建議 GATS 簽約國檢視其就附約明訂涵蓋之三項行業(CRS、飛機維修、銷售及行銷)之承諾表，以確定進一步作承諾時可能獲得之利益。另並建議應針對空運服務之分類¹¹加以研究，以澄清現行義務之範圍，同時，應特別就相關服務，但亦僅限於相關服務，考量擴大附約實際涵蓋面之可能方案。

13. 會中特別建議研究將降落權¹²納入 GATS 涵蓋範圍之可能性，但在跨國服務(型態一)方面不作承諾，同時制度化地採用免除適用最惠國待遇，俾容納雙邊協定；但在國外消費(型態二)、商業據點(型態三)、自然人呈現(型態四)方面，則仍依典型的 GATS 原則諮商。會中亦建議在這方面應針對所有權與控制權¹³的定義問題加以研究，可利用 ICAO 最近已完成的相關研究來擴充該定義。

14. 會議結論亦建議，ICAO 研擬之方案¹⁴所激發的有利於開發中國家之過渡性特惠機制，應予研究考量，俾評估 GATS 第四條能如何具體地適用於空運業。此外亦建議考慮採用電信業之參考文件的類似方法來考慮空運業特有的法制問題。同時會議中亦體認到空運方面區域整合之進展，或可構成空運多邊自由化的第一步或一項另類選擇，但 GATS 第五條的後果應加以研究。

貳. REGIONAL ORGANIZATIONS OR AGREEMENTS

一、經濟合作開發組織(OECD)

15. 除了 S/C/W/59 文件¹⁵中已提及的工作外，OECD 又於 1999 年 4 月針對「國際航空貨運¹⁶之法規改革」作了一項大規模之研究。以此研究為基礎，OECD 於 1999 年 7 月 5-6 日邀集 OECD 成員國、政府官員、航空專家，包含客貨混合業者、全貨機業者、快遞業者，舉行工作小組會議。該工作會議之主席結論詳如附錄四。除了航空貨運業經濟特性及趨勢之整體性說明外，其結論之重點如下：

- (a) 與會者一致同意貨運運價大體上已經自由化，不致成為主要問題。然而，所有權與控制權的問題仍被視為新加入這行業及競爭的障礙，若在這方面深入研究或將獲致成果。在繼續檢討法制架構時，濕租飛機仍十分重要不容忽視。在多型態複合運輸¹⁷方面，與會者認為執照的取得仍是重大障礙，主要是因為各種型態運輸要取得各別的執照。有些人耽心，這些障礙造成提供空運與卡車、海運及鐵路聯合運送服務的不當束縛。但與會者認為單一的複合運輸執照也不恰當。
- (b) 通關程序及文件亦被認為是一項嚴重的法制障礙。與會者指出，最近世界海關組織制定並納入京都宣言修訂草案之「快遞指南」，以及在下一回合 WTO 諮

¹⁰ UNCTAD 4 月 16 日 TD/B/COM.1/EM.9/2 號文件：「空運服務：對開發中國家有利之議題」。

¹¹ 參見 S/C/W/59 文件第 17-23, 31-34, 37-40 及 60-69 段。

¹² 參見 S/C/W/59 文件第 73-95 段。

¹³ 參見 S/C/W/59 文件第 94 段及附錄二 ICAO ATRP/9-4 決議案。

¹⁴ 即 S/C/W59 文件附錄二中之 ICAO ATRP/9-3 決議案。

¹⁵ 參見第 79 段有關航空服務協定概述註腳 20、21 及第 125 段有關起降時間帶分配註腳 34。

¹⁶ OECD1999 年 4 月 6 日 DSTI/DOT(99)號文件，該文件未來將以書刊方式出版。

¹⁷ 參見 S/C/W59 文件第 61 段。

商時考慮納入討論的一套便利措施，這些行動代表已向前邁進一大步。地勤業務(亦屬營業事務 < doing business > 之一種)亦被認為是提供高品質服務的一項關鍵因素。

- (c) 與會者注意到，在航空貨運行業中，現有的市場開放法規及雙邊體制仍具主控地位，但由於其對航空貨運服務提供的效率與迅捷方面，有潛在的負面影響，當被問及這種體制是否仍能存續時，眾人對於以雙邊或多邊方式進行法制上改革的想法，都偏向維持現狀。有人認為，逐漸風行的區域性“開放天空”協定終究會達到決定性的多數，而強迫改變。

16. 主席結論也提到一項共識，為了要改善服務及因應新近出現的商業作法，航空貨運業的法制結構確有需要檢討。檢討後的任何改變，應適用於所有業者(客貨混合業者、全貨機業者、快遞業者)。終極目標應是發展出多邊體制。有人耽心，在這進程中，客貨混合機業者受益不如全貨機及整合型貨運業者來得多，因為他們在客運航線班次上仍然受限，僅能從廢除對運價及容量的限制上得到一些好處，但容量仍須在客運容許的班次內。

17. 在這方面，與會者認為 OECD 是在發起理念相同的國家進行貨運體制的改革，可能是為了在 WTO 的架構中提出倡議作準備，同時以多邊方式來討論一些未來可能仍不會被 GATS 涵蓋的問題。

18. 因此，與會者建議，OECD 秘書處應檢視，OECD 如何對目前各種正在進行討論的國際航空貨運法制改革提供助力。OECD 應當研議如何擴大自由化的規模及範圍，特別是有關市場開放，包括所有權及空運輔助服務業，並決定那些方面的便利化是應優先努力的。秘書處應研擬出一項協議草案的大綱，在多邊的基礎上達成上述目標，並考量最適合在哪個論壇中提出。這些建議事項的後續推動，刻正由 OECD 各相關單位研議中。

二、 亞太經濟合作(APEC)

19. APEC 下之空運小組(ASG)「認同雙邊體制在可預見的未來能提供最佳的願景，進一步發展更具競爭性之空運服務，同時容許各經濟體有公平均等之機會」，於 1995 年提出八項方案，促使空運更具競爭性。該八項方案已於 1997 年 6 月第二次 APEC 運輸部長會議中通過。部長會議要求 ASG 排出優先順序，並在共識的基礎上研擬所有方案之建議作法及如何落實。ASG 乃於 1997 年 10 月及 1998 年 2 月開會，將各項選擇方案分別列出高度優先、中度優先及低度優先。該等優先順序見諸於「發展及落實具公平均等之機會的競爭性空運服務方案指導綱領」文件中，詳如附錄五¹⁸。重點略述如下：

- (a) 營業事務:ASG 將此項涵括 CRS、貨幣兌換及盈餘匯出(就 GATS 空運附則而言，此項有一部分屬於銷售及市場行銷¹⁹)、聘僱外籍員工以及地勤業務之安排。ASG 建議上述各節，在雙邊協定、國內法規及條例中，所有限制及歧視性作法均應減至最少，終至完全消除。ICAO 空運小組研擬之範例條款可視為指導。此項列為高度優先。
- (b) 航空公司所有權與控制權:ASG 指出大部分 APEC 成員採用傳統的標準，亦即某國籍之航空公司應由該國之國民實質擁有及有效控制，ASG 建議在考量協定對

¹⁸ 該文件及 APEC 各經濟體對此等建議之執行報告可參見下述網址：
<http://www.apectptwg.org.au>.

¹⁹ 參見 S/C/W/59 文件第 31-36 段，40 及 46 至 50 段。

手國依據雙邊協定指定航空公司時，依個案需求放寬標準，ICAO 空運小組法規制定之建議案可作為一項指導或選擇²⁰。此項列為中度優先。

(c) 一般航權:

- 市場開放:ASG 建議，APEC 各經濟體之目標應為在雙邊協定下逐步達成更自由的市場開放，同時確保各相關經濟體公平均等的機會，此項列為中度優先。
- 費率:ASG 建議採用雙重批駁制，取消正式申報費率之規定，或採用電子資料方式申請。此項列為中度優先。
- 指定:ASG 建議各經濟體適時於雙邊協定中採用多家指定，以增加競爭及消費者更多的選擇，此項列為高度優先。
- 合作協議:ASG 建議 APEC 各經濟體對航空公司間的合作協議給予便利，諸如共用班號包含與第三國共用班號、國內航段共用班號、合營、包租艙位等協議，唯須有利於消費者與航空公司，並能確保相關各經濟體公平競爭與機會均等。此項列為高度優先。

(d) 航空貨運服務:ASG 建議，APEC 各經濟體逐步消除對貨運營運之限制，但須確保各經濟體公平均等之機會。為達此目標，建議的作法為，在 APEC 各經濟體間的雙邊空運協定適時增訂條款，賦予航空貨運更多彈性與容量。ASG 也建議，充足的實體設施、彈性的複合運輸及實施便利業務之程序等，對航空貨運之重要性。此項在營業事務方面是屬高度優先，在市場開放方面是屬中度優先。

(e) 包機服務:ASG 建議各經濟體在適當顧及互惠原則下，允許並便利客貨包機以輔助定期班機，此項列為中度優先。

三、歐洲民航會議(EUROPEAN CIVIL AVIATION CONFERENCE, ECAC)²¹

(a) CRS: ECAC 已開始檢視現行 CRS 準則。建議修訂者包括:制定條款涵括鐵路服務（可選擇性採用）；涵括資訊系統；賦予 CRS 用戶直接之責任、包括提供正確廣泛之資訊及避免不必要之重複訂位；加強資料保護條款。

(b) 租機：在經過非常仔細的研究後，ECAC 於 1997 年 7 月 3 日在租機方面採用 ECAC/21-1 決議案，唯並無約束力。該決議文參閱附錄六。有鑑於租機之經濟利益、與日俱增之重要性，並考慮到租機營運之安全顧慮與適用於該類營運之條件有統一之必要，該決議認定 ECAC 成員國，對於其航空公司彼此間租賃於 ECAC 成員國或經濟區域內登記之航空器有權決定適用不同的規則。但也預見到為了保障飛安、責任額之標準以及符合各經濟條件，所有租機協議應先經核准。決議文也詳述欲獲核准租機必備的各類資訊。無論濕租或乾租，航空器都

²⁰ 參見 S/C/W/59 文件附錄二。

²¹ EACA 成員包括：阿爾巴尼亞、阿曼尼亞、奧地利、比利時、保加利亞、克羅埃西亞、塞浦路斯、捷克、丹麥、愛沙尼亞、芬蘭、法國、德國、希臘、匈牙利、冰島、愛爾蘭、義大利、拉脫維亞、立陶宛、盧森堡、馬爾他、馬爾道夫、摩納哥、荷蘭、挪威、波蘭、葡萄牙、羅馬尼亞、斯洛伐克、斯洛維尼亞、西班牙、瑞典、瑞士、前南斯拉夫馬其頓共和國、土耳其、英國。

應將全部或部份職掌與責任轉移給承租方之主管機關。此外，在濕租方面，另有安全及程序性條件，包含防止規避條款。該決議案亦建議，兩當事民航主管機關間應立即溝通，只要可行，在每次登機前應取得消費者資料。

- (c) 共用班號²²：ECAC 於 1996 年 6 月 26 日採用了一項與共用班號空運服務相關的消費者資訊/保護需求之建議案。該建議案係針對消費者打從向旅行社或航空公司售票處詢問起全部旅程各階段所需之資訊。該建議案的對象不僅限於航空公司，也及於資訊提供單位，包括 CRS 業者、旅行社及機場主管當局等。該建議案實施進度的監視亦為 ECAC 正在進行的工作計畫之一部分。
- (d) 不定期飛航²³：ECAC 以一份詳細的研究為基礎，於 1998 年 9 月完成了針對 1956 年歐洲不定期空運商業權利多邊協定²⁴的檢討，該協定幾乎讓這些國家間的包機完全開放。檢討結論稱，目前仍有半數的 ECAC 會員國遵行此協定，雖然對 EC 成員國而言，1956 年的協定在許多程序方面已被 EU2408/92 決議案所取代，但該協定仍然適用於那些不受 EU2408/92 決議案規範之地區，尤其是涉及與第三方之關係者。該協定也無不符 EU 規章之處。

四、 阿拉伯民航委員會 (ARAB CIVIL AVIATION COMMISSION, ACAC)²⁵

- (a) CRS：1999 年 5 月 ACAC 採行 CRS 準則 (Resolution 3-GA/9)。ACAC 促請其會員於相關雙邊協定納入適當條款，或依國內法規採行其他適當之作業程序來實施該準則。該決議案迄今尚無 WTO 官方語言之版本，故無法在此摘述其規定。
- (b) 降落權：ACAC 工作小組於 1998 年 12 月作了一份六年計劃，以漸進方式交換航權，首先在 1999 年交換航空貨運及不定期飛航之權利，同時包含爭端解決機制。該報告²⁶將陸續由 ACAC 執行理事會及大會審核，然後才呈送阿拉伯運輸部長會議作出最後決定。

五、 拉丁美洲民航委員會 (LATIN AMERICAN CIVIL AVIATION COMMISSION, LACAC)²⁷

20. LACAC 於 1996 年 11 月 5-8 日召開之第十二屆大會，採納了一項無約束力的決議，係有關「空運政策事務之標準與指令」(A12-1)，幾乎包含了空運所有事項，決議文詳如附錄七。在眾多條款中，重點略述如下：

- (a) CRS:A12-1 決議案建議在雙邊及多邊協定中採用標準條款並呼籲遵照 ICAO 的準則。

²² 參見 S/C/W/59 文件第 104 段，及附錄二 ICAO 之 ATRP/9-3 及 ATRP/9-6 建議案。

²³ 參見 S/C/W/59 文件第 112 段。

²⁴ 相關文件分別為 1956 年 4 月 30 日 ECA7695 及 ECAC1998 年 9 月 18 日 LEGTF/9 號報告。

²⁵ ACAC 有十六個成員國：巴林、埃及、伊拉克、約旦、黎巴嫩、利比亞、摩洛哥、阿曼、巴勒斯坦、卡達、沙烏地阿拉伯、蘇丹、敘利亞、突尼西亞、阿拉伯聯合大公國及葉門。

²⁶ 可於秘書處取得該文件。

²⁷ LACAC 有二十個成員國：阿根廷、玻利維亞、巴西、哥倫比亞、哥斯大黎加、古巴、智利、多明尼加、厄瓜多爾、薩爾瓦多、瓜地馬拉、宏都拉斯、牙買加、墨西哥、尼加拉瓜、巴拿馬、巴拉圭、秘魯、烏拉圭及委內瑞拉。

- (b) 行銷及商業方面²⁸:A12-1 決議案認知航空公司有權遵照地主國法規引進及聘用任何國籍之員工，亦同意航空公司有權在支付當地所需費用後，將盈餘兌換及匯往任何國家，不受任何限制。並建議機場收費以強勢貨幣定價，同時遵守芝加哥公約第十五條之不歧視原則。該決議案並明確陳述了一項期望，期盼 ICAO 一方面要與聯合國中參與影響國際運輸商業事務之機構，尤其是 WTO，發展持續而有效率之合作，一方面仍應將空運的商業事務列為高度優先的工作。
- (c) 所有權與控制權:A12-1 決議案建議，ICAO 應重新分析航空公司所有權與控制權的理念，俾將區域及次區域團體的利益列入考量，並確保被指定之航空公司的國籍是由指定國之法律所控制。
- (d) 降落權: A12-1 決議案雖然表述 LACAC 仍認定雙邊體制是能保障當事各方實際有效參與的適當協議方式，但也認為拉丁美洲區內之整合進展與經濟合作是邁入多邊體制的起點，並呼籲其成員重視安地斯集團之經驗。²⁹
- (e) 地勤業務:LACAC 第 A12-1 決議案認為航空公司有權自由選擇地勤代理，也可以合併或改變他們的選擇，只有在涉及安全、保護或機場業務量在經濟上不足以維持數家地勤代理業者時，方得合法限制該項權利。依據該決議案，代理費用應依成本收取且不得歧視。

六、 東非及南非共同市場(COMMON MARKET FOR EASTERN AND SOUTHERN AFRICA, COMESA)³⁰

21. COMESA 已開始為空運逐步自由化作準備，第一階段在 1999 年，其特色為 COMESA 內部成員間定期客運班機之相互許可，每日不超過兩班，可多家指定並取消運量之限制。

七、 中非經濟貨幣委員會 (ECONOMIC AND MONETARY COMMUNITY OF CENTRAL AFRICA, EMCCA)³¹

22. EMCCA 於 1998 年 6 月提議簽署自由化與合作之次區域協定。該項建議包含一項為期兩年的逐步交換航權計畫，首先開放不定期貨運飛航。

八、 其他區域組織或區域性空運協定

23. 近年來，建立以航權自由化為基礎的區域航空共同市場的倡議紛紛出現。這些協議有些是由原本即存在區域組織所草擬，有些則是特定決議案的結果，各協定及其成員國列述如下。ICAO 曾就各協定之條款列表詳細地分析比較，詳如附錄八。

(a) 安地斯集團 (Andean Pact)

Cartagena 協定執委會於 1991 年 6 月以第 297 號決議正式為安地斯集團成員國 (玻利維亞、哥倫比亞、厄瓜多爾、秘魯及委內瑞拉) 制定「開放天空」的空運體制。³²

²⁸ 參見 S/C/W/59 文件第 31-36, 40, 46-50 段。

²⁹ 參見以下 H(a)段落及附錄八表中第一欄。

³⁰ COMESA 有二十二個成員：安哥拉、蒲隆地、科摩羅、吉布地、厄利垂亞、依索比亞、肯亞、賴索托、馬達加斯加、馬拉威、模里西斯、莫三鼻克、納米比亞、盧安達、塞席爾、索馬利亞、蘇丹、史瓦濟蘭、坦桑尼亞、烏干達、尚比亞及辛巴威。

³¹ EMCCA 有六個成員國：喀麥隆、中非共和國、查德、剛果、赤道幾內亞、加彭。

(b) 加勒比海共同體 (Caribbean Community, CARICOM)

加勒比海共同體內有關空運服務之多邊協定於 1996 年 7 月 6 日由 14 個加勒比海國家簽訂 (安地卡及巴布達、巴哈馬、巴貝多、貝里斯、多明尼克、格瑞那達、蓋亞那、牙買加、蒙特瑟拉特、Saint Kitts and Nevis、聖露西亞、聖文森-格瑞那達群島、蘇利南、千里達-托貝哥)。

(c) 福塔力沙協定 (Fortaleza Agreement)

該協定係 1997 年 12 月 19 日於巴西福塔力沙簽訂的次區域空運協定，簽約國包括阿根廷、波利維亞、巴西、智利、巴拉圭與烏拉圭。

(d) 邦久協定 (Banjul Accord)

本瞭解備忘錄於 1997 年 4 月 4 日簽訂以執行非洲六個國家 (維得角、迦納、幾內亞比索、獅子山、奈及利亞與甘比亞) 的 Yamoussoukro 宣言。

(e) 柬寮緬越協定 (CLMV Agreement)

本協定為 1998 年 1 月 14 日由柬埔寨、寮國、緬甸及越南四國簽署之區域空運合作協定。

³² 該協定在空運附則生效前即已存在，在此提及係因 LACAC 曾引用此協定為範例。

附錄一

遵行 ICAO CRS 準則或其法規/作業方式與該準則相容/相符之國家 (資料來源: ICAO)

截至 1999 年 9 月 14 日，計有 31 國遵行 ICAO CRS 準則或其法規/作業方式與該準則相容/相符：

安地卡及巴布達
奧地利
比利時
波札那
喀麥隆
加拿大
古巴
丹麥
厄瓜多
厄利垂亞
斐濟
芬蘭
法國
德國
希臘
瓜地馬拉

愛爾蘭
義大利
約旦
科威特
盧森堡
荷蘭
葡萄牙
羅馬尼亞
蘇俄
斯洛伐克
西班牙
瑞典
泰國
英國
美國

附錄二

芝加哥公約第 83BIS 條及已批准有關該條款議定書之國家

國際民航公約第 83BIS 條之修訂

(1997 年 6 月 20 日生效)

某些職權與責任之移轉

a) 雖有第 12、30、31、及 32(a)等條之規定，當在某一締約國登記之航空器由營運人依租機、包租及互換飛機等協議營運時，如該營運人之主事務所，如無主事務所則為其永久所在地，係在另一締約國，登記國可與該另一國協議，將登記國依據第 12、30、31、及 32(a)等條款而對該航空器應有之職權與責任全部或部分移轉給另一國。對於已移轉之職權與責任，登記國應得免責。

b) 在當事國間之移轉協定已向理事會登記並依第 83 條公告前，或在該協定之存在及其範疇已由一當事國直接通知另一締約國或相關各締約國主管當局前，該項移轉對其它各締約國並無效力。

c) 上述 a)及 b)之規定亦適用於第 77 條所涵蓋之情事。

已批准有關第 83BIS 條款議定書之國家

(截至 1999 年 3 月 31 日止)

安地卡及巴布達	17 October 1988	古巴	17 May 1984
阿根廷	12 August 1987	塞浦路斯	5 July 1989
澳大利亞	2 December 1994	捷克	15 April 1993
奧地利	25 April 1983	丹麥	22 December 1983
巴林	7 February 1990	厄瓜多	20 June 1991
孟加拉	2 September 1988	埃及	11 September 1981
巴貝多	5 October 1981	薩爾瓦多	8 April 1998
白俄羅斯	24 July 1996	厄利垂亞	27 May 1994
比利時	23 September 1983	愛沙尼亞	21 August 1992
貝里斯	24 September 1997	衣索匹亞	25 June 1981
波西尼亞與赫塞哥維納	9 May 1997	斐濟	21 September 1992
巴西	30 October 1990	芬蘭	18 December 1991
保加利亞	7 July 1981	法國	27 August 1982
布吉納法索	15 June 1992	德國	19 October 1983
蒲隆地	10 October 1991	迦納	15 July 1997
加拿大	23 October 1985	希臘	25 September 1984
智利	28 June 1982	格瑞納達	8 November 1990
中國	23 July 1997	瓜地馬拉	26 April 1983
哥倫比亞	19 December 1995	幾內亞	1 October 1998
克羅埃西亞	6 May 1994	蓋亞納	2 May 1988

海地	21 September 1984	菲律賓	31 January 1984
匈牙利	27 May 1981	葡萄牙	3 March 1998
冰島	9 May 1990	卡達	8 March 1990
印度	5 August 1994	韓國	23 April 1981
印尼	29 July 1987	摩爾道維	20 June 1997
伊朗	17 June 1994	羅馬尼亞	29 August 1996
伊拉克	4 March 1982	蘇聯	3 February 1988
愛爾蘭	29 March 1990	薩摩亞	9 July 1998
以色列	25 February 1983	聖馬利諾	3 February 1995
義大利	29 November 1985	沙烏地阿拉伯	25 June 1991
日本	26 June 1998	塞席爾	23 September 1983
約旦	30 June 1993	新加坡	7 May 1991
肯亞	13 October 1982	斯洛伐克	20 March 1995
科威特	24 May 1995	南非	21 September 1998
黎巴嫩	14 April 1983	西班牙	11 July 1983
利比亞	28 October 1996	瑞典	13 July 1987
盧森堡	1 October 1986	瑞士	21 February 1985
馬拉威	13 December 1990	塔吉克斯坦	23 July 1996
馬爾地夫	30 October 1997	(前南斯拉夫)馬其頓	23 March 1998
馬利	11 January 1984	多哥	24 April 1987
馬紹爾群島	6 April 1994	千里達與托巴哥	31 January 1991
摩里西斯	6 August 1990	土耳其	13 November 1992
墨西哥	20 June 1990	土庫曼	14 April 1993
摩納哥	9 May 1991	突尼西亞	29 April 1985
摩洛哥	29 January 1987	烏干達	10 March 1982
諾魯	28 July 1994	烏克蘭	11 August 1995
尼泊爾	9 June 1997	阿拉伯聯合大公國	18 February 1987
荷蘭	5 November 1981	英國	16 March 1981
紐西蘭	17 March 1993	美國	15 February 1982
尼日	8 April 1988	烏拉圭	7 January 1982
挪威	20 September 1995	烏茲別克	24 February 1994
阿曼	11 March 1981	萬納突	31 January 1989
巴基斯坦	27 May 1987	越南	7 February 1996
巴拿馬	3 August 1982	尚比亞	28 January 1993
巴布亞新幾內亞	5 October 1992		

附錄三

1999 年 6 月 21-23 日召開之聯合國貿易發展會議(UNCTAD)空運服務專家 會議結論及建議

貿易及發展理事會

1999 年 6 月 23 日

貨物、服務及商品貿易委員會

空運服務專家會議:澄清問題以界定在 GATS 及開發中國家所關切之特定行業諮商中,對開發中國家有利事項之要素

1999 年 6 月 21-23 日於日內瓦

議程第三項獲致協議之結論及建議

專家會議在建立空運方面對開發中國家有利事項時應考慮之問題方面,獲致下列結論:

在現行安排下逐步自由化

1. 現行 GATS 空運附則排除適用航權及航權相關之服務。然而附則又列出三項空運相關服務必須適用 GATS 規定。迄今對該三項行業之承諾相當有限。
2. 為確認對 GATS 附則第三條所列項目做進一步承諾可能的利益,乃促請 GATS 簽署國檢視其承諾,並考量將這些行業納入其整批的提供與索求清單中之可能性。
3. 在若干其他方面,適用 GATS 的問題或許仍不明確。有必要考慮對空運業,包括相關活動,做更詳細的分類,以澄清現行條文的涵蓋範圍,之後才較易對現行協定之涵蓋範圍進行檢測。
4. 如此,方能考慮擴大涵蓋面,將與空運附則第三條所述項目相類者納入。
5. 這項工作,涉及 IATA、ICAO 以及 WTO 間之協調合作,應包括將 GATS 目前所使用的行業別與業界普遍使用者加以比較。

考慮擴大涵蓋範圍的方式

6. 為更充分了解 GATS 在解決上述問題時能扮演何種角色,應繼續深入探討將空運業納入 GATS 的各種可能的選擇。為了在 WTO 服務業貿易理事會中有關空運業之辯論中能發揮影響力,與會者對各種選擇性及其影響應有所瞭解。
7. 在 GATS 架構下,WTO 會員可以要求在空運業某些部分免除最惠國待遇。在市場開放及國民待遇之承諾只適用於各國承諾表中具約束力的部分。
8. 在為檢討空運附則做準備時,會員們也許希望探討下面各種選擇:
 - (a) 許多經濟體特別希望排除型態一(mode 1) (亦即,跨國提供服務--航空公司從其總公司所在國提供服務)。若然,則現行空運附則可修訂為:
 - (i) 明訂豁免適用於此一型態;

- (ii) 述明不包括的活動要項(僅限於與航權相關者，依據對空運業定義之探討結果，更精確地予以定義);
- (b) 在型態二國外消費方面，可能較無爭議性，但其涵蓋面仍將在諮商過程中被檢視。
- (c) 在型態三商業據點呈現方面已日趨普遍。GATS 涵蓋此一型態，可增加已開發經濟體之航空公司調適時之選擇，同時亦能增加開發中國家參與之型態。目前已證實在雙邊體制中適用的設立航空公司之規定，正日趨彈性化且更為開放。填具此型態服務之承諾表將體認此一事實並提供 GATS 的益處，無論是就最惠國待遇、市場開放以及國民待遇方面而言;
- (d) 有關型態四人員移動方面之承諾亦有所關聯;
- (e) 以此方式處理空運業時，必須考慮到 GATS 界定國籍的方式與雙邊空運體制所採方式間之一致性。在處理競爭政策問題時，也需要確認航空公司之所在國，因為要提出申訴時，確認管轄權是非常重要的。在雙邊協定中對航空公司身份的定義顯然已彈性化，這問題未必是一重大的限制。
9. 有些會員也希望，視前述第 2 至第 5 段所述檢討工作之結果，考量在附則第三條增列特定空運服務及活動項目，以及減列附則第二條之特定服務及活動及/或有關航權之事項。

開發中國家之待遇

10. 對於改善開發中國家在公平競爭的環境下參與空運市場之機會，開發中國家深表關切。為此，ICAO、IATA 以及一些區域性專業組織及各會員國，已針對可達此目標的機制提出若干建議。這些機制有必要予以研議考量。應邀請負責空運的專業機構及組織參與研究及處理這些選擇方案。11. ICAO 秘書處已研擬若干機制的建議案，可能提供開發中國家協助。其中涉及市場開放之條件，所有權及控制權之適用、時間帶分配之程序以及營業事務。這些建議案應再予檢視。要落實這些方案則是各經濟體的事。
12. 此外，競爭政策、標準（包括環境相關問題，諸如噪音及營業事務標準）及人力資源開發等，對能量建立亦有重要之貢獻。因此，建議為達此等目的，可以若干方式進行合作，包括在相關事項方面由 ICAO 及 IATA 贊助。
13. 在考量 GATS 於空運方面之適用時，也應該檢討為開發中國家之參與而訂定特殊條款之影響。依據 GATS 第四條，會員有義務藉由協商特定承諾，諸如在商業基礎上取得科技、改善進入分銷管道與資訊網之途徑等，來促進開發中國家對世界貿易之參與。評估 GATS 第四條普遍之成效，以及該條款究辦應如何適用於空運業，應有所助益。
14. GATS 第二十五條亦述及 WTO 服務業貿易理事會從 WTO 秘書處獲得技術協助的範圍。一旦空運的豁免取消時，這對於製作承諾文件的選擇會是非常有價值的。

處理競爭政策及其他法制問題

15. 競爭政策問題與國內法之適用，都可能導致有解決衝突的需求，故為應處理的重要事項。在雙邊體制中，爭端解決曾經歷許多困難。爭端可能起因於航空公司的商業決策，或對市場開放有直接或間接影響之政府措施，例如禁止航空公司在市場上之某種行為。雖然對於競爭政策的多邊共識是目前追求的目標，但特別為空運研擬的其它可能安排，也可以是努力的方

向，然而，為保護業界的合作，有需訂定標準並維持全球性的聯運，俾保有全球航線網的完整性。

16. GATS 具備可處理競爭及法制問題的條款。相關條文頗多，但特別是有關國內規章（第六條）、獨佔及排他性服務業者（第八條）、商業行為（第九條）、緊急防衛措施（第十條）以及補貼（第十五條）。然而，只有因其所採行動（補貼、緊急防衛、國內規章）而直接有關聯或因其對獨佔或排他性服務業者之管轄權而間接有關聯之國家才能引用這些條款。再者，這些條文整體而言尚未被檢視或深入研究，如何透過這些條款強化 GATS 的貢獻，可更加留意。

17. 基本電信的參考文件也可加以檢視，尤其是可當作處理空運競爭政策的範例。這份文件述及競爭防衛措施（例如反競爭交叉貼補，拒絕開放市場），有關相互聯線的規定（就空運而言，係指基礎設施的使用權），全球服務義務之待遇、透明化、諸如頻率等稀有資源之分配（就空運而言，係指時間帶或登機門），以及管理當局本身獨立與業者無涉的價值。其他運輸型態的類似工作亦應予以檢視。

18. ICAO 依據其早期的經驗，建議會員國在反競爭措施方面採用防衛機制，包括爭端解決及調停程序，也同樣能適用於企業界的層次。

19. ICAO 和 WTO 可合作釐清各種法制措施。

20. 促請各會員國儘速執行已納入區域空中航行計畫的各國通訊、導航、監測及空中交通管理系統（CNS / ATM），俾紓解機場及空域擁擠，以及促進法制政策之改革。

區域性之改革途徑

21. 正在進行中的區域性安排為數日增。至少有十一項協定進展到不同的階段。

22. 區域性的改革方式有若干優點，諸如：參與者間發展合作關係、區域內的競爭、次區域間服務之開發、航空公司之整合及重組、區域內更具效率、對提高區域外航線之競爭有貢獻等等。區域性的方式也會影響到市場開放。

23. GATS 第五條可適用於區域性協定，唯該區域性協定必須是涵蓋眾多重要行業的大架構下之一部分。開發中國家在區域性協定的適用上確實有一些彈性，但對於只適用一項行業的協定，則未必能獲得支持。部分現行的空運協定是第五條所涵蓋較大的經濟整合性協定框架內的之一環。如屬此情況，GATS 適用於空運也就會規範到這些區域性協定。

24. 目前尚無足夠資訊來判斷這些協定之影響。因此建議以區域性方式推動改革的成本及效益評估工作應進一步完成。區域性協定之特性在於其法則（例如透明化、加入、對非會員開放市場的條件、人力資源開發等），這些法則與其經濟成果間之關連可加以分析。在 GATS 尚無法則時，這些分析結果可用來研擬此一改革方式的若干原則，或者，如果能適用 GATS 條款時，亦有助於向 WTO 服務業貿易理事會就這些協定提出報告。

準備諮商

25. UNCTAD 將與 ICAO 合作，其區域辦事處以及其他相關國際與區域團體，應與開發中國家共同研擬選擇方案並建立有利事項清單。

附錄四 4

OECD 國際航空貨運法制改革工作小組會議主席摘要

(Paris, 5-6 July 1999)

1. 1999 年 7 月 5 - 6 日於巴黎召開工作小組會議就國際航空貨運法制改革方面進行討論。與會者一致認為開放國際航空貨運市場對航空貨運服務業者及使用者均有利，故應繼續努力以達成開放之目標。
2. 與會者包括 OECD 會員國之空運政策決策者、航空貨運業界代表、貨主以及與空運相關之政府間及非政府間國際組織。會議由荷蘭的 Hans de Jong 主持，另由法國的 F. Bachelet、澳洲的 J. Kerr 以及美國的 J. Shane 協助主持。
3. 該研討會提供適時的機會，在 GATS 2000 年討論即將來臨前，檢討航空貨運市場之運作及周邊的法制措施網脈。與會者也指出，OECD 秘書處的報告（國際航空貨運之法制改革）是非常詳盡的。
4. 日本代表指出，這份報告以及會議結束時可能提出的後續工作建議均無明確的授權。其他與會代表均認同這個論點，大家也了解本次會議為非正式會議，縱有任何有關後續工作之建議，最後仍必須送交該組織之相關單位來考量。
5. 與會者就航空貨運業之架構、績效及長期展望進行討論。會中鼓勵大家提供有關現行法律、經濟及技術規定適用於航空貨運時各經濟體的經驗，並檢視其對成效之影響。代表們亦探討政府可選擇之各種政策，以期改善經濟績效，並透過進一步的改革，增加消費者權益。

一、 航空貨運業：現況及長程展望

6. 與會者一致認為現階段航空貨運業更近似於後勤支援服務，其驅動力來自託運人與貨主而非提供服務的航空業者，同時必須有配合市場的機動能力。這表示貨運業者面臨了保證貨物及時送達的戶到戶服務之需求日增的景況。
7. 與會者強調，航空貨運是運輸鏈中不可或缺的部份，因此不應將其獨立看待。在該產業一般的討論中，各類型態之航空貨運業者（包括客貨混合業者、貨運業者及整合型貨運業者）雖有所區別，但均競爭著同樣的市場，也都同樣受市場開放問題的影響，包括進入主要機場的問題。
8. 然而，會中也指出該三類業者是在不同的法制下營運。任何法制之改革都應考量建立一套體制，讓所有類型的業者都能因應日漸由託運人與貨主主導的市場需求。
9. 運量預測顯示純貨機所載運的貨物比客貨混合機所載運之貨物成長得快。航空貨運市場之總成長率預期為 5—7%，其中拉丁美洲最高，其次為太平洋區，亞洲及歐洲/北美。
10. 航空業的結盟趨勢至少部分是因為航空公司無法隨心所欲地提供其擬提供之服務以滿足客戶的需求。在這方面，法規如能注意到如何便利提供天衣無縫、直飛、中停一站及戶到戶之服務，則將有所助益。與會者指出在這方面競爭政策的融合也非常有用。

11. 在多型態複合運輸問題方面，託運人表示航空公司提供的運輸服務必須有廣泛的選擇以便符合其需求，不要被非必要的法規網綁。

二、 適用於航空貨運業者之法律、經濟以及技術規定

12. 本次會議特別檢討了市場開放和基礎設施使用權、運價、海關與文件問題及飛安等方面，對此行業之績效與競爭之影響。

13. 與會者均同意，在運價方面實質上已經自由化了，因此，並不構成主要問題。然而，所有權及控制權問題仍被認為是新加入市場及競爭之障礙，故進一步探討或能獲致成果。

14. 航空器濕租仍然被認為是重要的議題，在後續法規架構的檢討中不應忽視。

15. 有關多型態複合運輸之營運方面，在執照申請上有重大的障礙，主要是因為各種運輸型態都要取得不同的執照。有人耽心此等障礙對於提供空運與貨卡、海運及鐵路聯合運送的服務造成不當的限制。但與會者認為單一的複合運輸執照並不適當。

16. 海關程序及文件作業亦被認為是一項嚴重的法規障礙。與會者指出，最近由世界海關組織制定並且已納入京都公約修訂草案中的快速通關作業指南，以及考慮將簡化通關作業納入下一回合 WTO 諮商的討論議題等行動，代表著向前邁進了重大的一步。

17. 地勤業務(屬營業事務 doing business 之一種)亦為提供高品質服務的重要因素。有一位代表指出，在有關提供地勤服務的各項研究中，從未曾贊同現有各項限制的主張，此項業務似可為 OCED 應針對的事項。

18. 飛安、安檢及環保標準顯然屬 ICAO 主管的範疇，應避免重複做這方面的工作。與會者強烈支持 ICAO 在這些已相當成功的領域更上層樓。

19. 與會者指出航空貨運行業現行市場開放規定仍以雙邊體制居主導地位。但由於該體制對提供有效迅捷的貨運服務有潛在的障礙，這種體制是否應繼續維持，已然受到質疑。大家普遍同意法制上的改進，無論透過雙邊或多邊的安排，都比維持現狀好。逐漸趨於普遍的區域性「開放天空」協定終會達到決定性的多數而造成非改變不可的趨勢。

20. 對於三種型態的貨運業者所適用法規架構之差異，亦受到關切，有些代表指出近期檢討空運政策時，已擬出簡化、有效且有區隔性的政策來處理全貨機、客貨混合機、及整合型貨運。

三、 政府政策邁進的可能方式

21. 對於 OECD 秘書處的「國際航空貨運之法制改革」報告中所述適用於空運業者之法律、經濟及技術規定網脈，與會者均已知悉，並促請 OECD 將報告結果詳細整理出來，以便航空貨運業在就法制、架構及技術改革之影響舉行政策辯論時，有較完備的資訊。

22. 鑒於航空貨運有其特殊性，會中同意目前與客運密切關連之航空貨運國際法制架構有必要重新審視，研究如何能使業者更有效地因應新的商業作法。與會者重申，檢討後所做的任何改革必須一體適用於所有的空運業者。最終目標應是研擬一多邊性的體制。

23. 在所有 OECD 國家中，雖然以客貨混合的營運居多，仍有某些國家擁有強大的全貨機及整合型貨運服務。因此，與會者耽心法制改革的唯一或主要受益者僅限於全貨機及整合型貨

運服務業者，而客貨混合機（客機機腹和主貨艙）則無從受惠。然而，容量的自由化也能惠及客貨混合機營運人。眾人皆同意法制改革必須惠及所有後勤鏈的成員。

24. 這些調查結果--其中最重要的就是有關市場開放--未必得一次提出全套的建議或詳細說明，只要對進一步研究有所承諾，就可以逐步推動。

25. 日本代表認為，除本文件討論事項外，對於 OECD 秘書處報告中所述，在基礎設施侷限下貿然自由化而無防衛措施，可能導致的負面影響，包括寡佔市場，也應審慎顧慮。部分與會者亦贊同此一觀點。

26. 空運相關機構的勞工部門，也受到特別的關注。ICAO 在飛安、安檢及環保標準方面的專業技術應完全被肯定。

27. OECD 在航空貨運方面的參予被認為是在為理念相同的國家進行航空貨運體制改革鋪路。此外，OECD 的工作也為 WTO 架構下的倡議奠立基礎。同時，與會者指出 GATS 極可能留下一些未解決的問題，將會影響航權及與航權行使直接相關之服務。這些問題也許需要 OECD 內部做些努力。

28. 綜上所述，國際航空貨運法制改革工作小組會議向秘書長提出建議，要求檢討 OECD 如何在保障目前的自由化下，透過下述方式繼續推動國際航空貨運法制改革的持續討論：

- 研究如何擴大自由化的規模及範疇，特別是有關市場開放，包含所有權，以及空運輔助行業；
- 決定各項便利措施的優先順序；
- 研訂合適的競爭體制；
- 在多邊的基礎上，草擬出可達成前述目標的協定大綱；
- 考量最適合推動此等理的論壇。

29. 工作小組與會者同意將會議結果呈報其政府，並請秘書長在不久的將來於另一次工作小組會議中，將此項工作提出，讓政府部門、航空界及運輸使用人一起考量。

附錄五

APEC 航空服務小組對於發展及執行在公平均等機會下促進更具競爭性之航空服務各項方案之指導原則

航空服務小組在討論各項方案及如何實施時，確認茂物宣言、大阪行動綱領及其它相關文件之基本指導原則，並謹記於心。

各方案排列優先順序

八項方案依三類優先順序排列，即高度優先、中度優先及低度優先，依據各方案執行之難易度而分。

建議之方案

航空服務小組對八項方案之優先順序及建議措施達成下述共識：

方案一：航空公司所有權與控制權

鑒於跨國投資能促進經濟合作與競爭，加惠航空公司與消費者，航空服務分組：

(A) 依據 1998 年 1 月對 APEC 各經濟體就指定航空公司之所有權與控制權之政策與作法之問卷調查結果，大部分經濟體均要求其國籍航空公司之主要所有權及控制權應為該國國民所有，至於雙邊協定對手國指定之航空公司，主要所有權及控制權之條款，在大部分雙邊協定中仍極普遍。

(B) 鑒於 ICAO 於 1997 年 6 月空運法規小組會議曾建議：

各會員國如欲於其雙邊或多邊空運協定中接受放寬航空公司進入市場之標準，可同意授權具備下述條件之指定航空公司進入市場：

(a) 其主事務所及永久所在地係於指定國之領域內者；

(b) 與指定國維持著強固的關係。

(C) 建議 APEC 各經濟體在考量雙邊協定對手國指定營運航空公司時，依個案考量放寬對其所有權與控制權之要求。國際民航組織一九九七年六月召開之空運法規會議所建議之模式可作為一種準則或選擇。

此項方案定為中度優先。

方案二：費率

航空服務小組建議各經濟體在促進競爭性之定價有利消費者之情況下，支持在雙邊航空協定中解除或逐漸放寬對費率之管制，可考慮採雙重批駁之體制。亦可考慮取消正式申報費率之規定，或可採電子資料方式申報。

此項方案定為中度優先。

方案三：營業事務

鑒於保持及發展競爭性航空服務端賴將「營業事務」方面的限制與歧視作法減至最低程度，包括地勤處理之安排、貨幣兌換與盈餘之匯出、聘用非本國籍人員、航空服務產品之行銷以及電腦訂位系統之使用權等。

航空服務小組建議 APEC 各經濟體在雙邊協定或國內相關法規方面消除「營業事務」的障礙，可考慮採用國際民航組織一九九七年六月召開之空運法規會議所建議之條文範例，或採其他方式。

此項方案定為高度優先。

方案四：航空貨運

鑒於現行雙邊協定架構對於提供航空貨運必要之容量與航線，運作情況良好；

且因認知便利及提昇航空貨運服務及相關活動有助於：

促進 APEC 各經濟體之貿易；及

對 APEC 各經濟體在便利區域內貿易所作之努力方面，給與更大的助力；

航空服務小組爰建議，各經濟體逐漸消除航空貨運服務方面之限制，唯仍應確保相關經濟體公平均等之機會。方法之一即為於各經濟體間之航空服務協定中適時納入相關條款，使航空貨運有額外之彈性與容量。

航空服務小組亦普遍認同，充足的實體基礎設施、複合運輸的彈性及實施便利營業事務之程序，對航空貨運之發展均相當重要。

鑒於此一方案同時涉及營業事務方案(列為高度優先)及市場開放方案(列為中度優先)，航空服務小組協議將本方案列為高/中度優先。

方案五：多家航空公司指定

鑒於本區域內提供服務之航空公司數量的增加，能強化競爭並提供消費者更多之選擇，航空服務小組一致同意各經濟體適時於雙邊航空協定中納入航空公司多家指定條款。

此項方案定為高度優先。

方案六：包機服務

航空服務小組一致同意建議 APEC 各經濟體，允許並便利客貨臨時性包機業務以補足定期班機，並適度顧及互惠原則。

此項方案定為中度優先。

方案七：航空公司合作協議

航空服務小組建議 APEC 各經濟體便利各項合作協議，諸如共用班號包括與第三國共用班號，國內航段共用班號，合營以及包租艙位等，唯須有利於消費者與航空公司，且不會造成違反競爭之效應，及必須確保機會之公平均等。

此項方案定為高度優先。

方案八：市場開放

航空服務小組一致同意建議各經濟體在其雙邊協定中採漸進方式達成更自由之市場開放，同時須確保機會之公平均等。

此項方案定為中度優先。

後續追蹤

航空服務小組亦討論到具備某種監督與報告機制的重要性，以瞭解 APEC 各經濟體對八項方案之實施進展情形。該小組協議此一問題由運輸工作小組決定。

(1998 年 2 月 26 日)

附錄六

ECAC 在租機方面之建議 建議案 C/21-1

ECAC 體認到

在航空界租機是常見的作業方式；
靈活的租機政策可為航空業及旅客帶來經濟利益並協助業者更適應市場需求；
維持滿意的飛安標準為優先要務；
所有會員國都受芝加哥公約及其相關附約的約束，部分會員國亦受歐洲共同體議會 2407/92 有關航空器發證法規之約束，該項法規包含租機條款，會員國在租機方面適用之條件必須符合其國內與國際之法律義務；
各會員國對租用航空器之使用已加設各種條件及限制；
各會員國認為租機方面有必要達到最高程度的劃一政策；
各會員國的租機法規及執行作業應該透明而客觀，俾致力於民航事業的有序發展；
如係濕租，旅客及其他使用者有權期待從承租人獲得的安全與服務水準等同於出租人所提供者，並被告知實際飛航之航空公司；
如係乾租，航空器登記國在安全方面之職責由營運人所屬國擔負較為妥當，因此通常應轉移給航空器承租人所屬國，並應注意到規定租機移轉事宜的芝加哥公約第 83 bis 條尚未生效^{譯註}；
租機不應作為規避相關法律規章或國際協定的途徑；
當事國間有關租機資訊的交換是相當重要的，特別是在研擬安全的共同步驟方面，以及聯合航空局（JAA）在 ECAC 外籍航空器安全評估（SAFA）行動計畫架構下建立資料庫方面；
期許歐洲正在進行的工作能產生適用於許多會員國的普遍法則，從而構成這些國家之航空公司間統一且更開放的租機體制的基礎，

本次會議爰採行下列關於航空公司間之租賃航空器事宜之建議案：

為本建議之目的，租機係指一有合格執照之航空公司藉契約性的安排取得航空器全部的商業使用權，而所有權並未移轉。

持有各會員國所發執照之航空公司間相互租賃在會員國登記或在歐洲經濟區域（European Economic Area）登記之航空器，得適用不同的租機規定。

乾租係指租賃的航空器係以承租人的航空公司營運許可證（AOC）在營運。通常是不附帶組員，在承租人商業管理下營運，並使用承租人的航空公司代碼及航權。

濕租係指租賃的航空器係以出租人的航空公司營運許可證（AOC）在營運。通常是附帶組員，在承租人商業管理下營運，並使用承租人的航空公司代碼及航權。

適用於濕租的規定也適用於附帶部份組員的租賃（又稱微濕租，damp leases）及短期通知（short notice）之濕租（又稱轉包 sub-charters）。

1. 為確保安全及責任標準並符合適用的經濟條件，航空公司間之所有租機安排均應事先獲主管當局核准。
2. 主管當局在核准前應取得下述資料：

^{譯註} ECAC 製作本建議文件應係於 1997 年 6 月 20 日芝加哥公約第 83bis 條生效前。

- 租機方式
- 訂約雙方名稱
- 租機起始日及期限
- 航空器機型和數量，註冊標識及登記國名，如屬必要，噪音檢測證明
- 乘客險及第三人責任險證明
- 航空器營運及維護所憑之 AOC 持有人公司名稱
- 對航空器具商業管理權之航空公司名稱

各會員國亦可要求其他資料，例如，租機理由及營運計畫，唯該等資料係為確保符合國內規定及國際義務所需者。

3. 如屬乾租，芝加哥公約第 12、30、31 及 32(a)條所規定對於租用飛機之所有或部分職責，通常應依第 83bis 條之規定轉移給承租人所屬國之主管機關。為此，建議所有會員國儘快批准該條款俾使其早日生效實施。

4. 如屬濕租，除第 1 及 2 段所述外，必須：

a) 在核准航空公司租用航空器前，民航主管機關應獲保證，出租人之安全標準係等同於該航空公司獲發 AOC 時所必須符合者，如有必要，可以查核方式確定。

b) 此外，航空公司租用之航空器係其所持有 AOC 未涵括之機型者，僅於主管機關認定該項租賃對於維持等同於該航空公司獲發 AOC 時所必須符合之安全標準不致有所影響時，方予許可。

c) 如承租人係向第三方航空公司濕租使用機（艙）位，出租人得不對該承租人履行責任，除非係經承租方航空主管機關核准。

d) 核准使用濕租航空器不得無效期限限制。

e) 在核准短期租賃前應先取得第 2 段所列資料。不過，航空主管機關得採行事先核准此類租賃的替代辦法。替代辦法包括，例如建立一份經該國航空主管機關核准的航空公司名冊，可以臨時通知的方式向這些航空公司短期租機因應未能預見之需求。

f) 濕租航空器不應作為規避相關法律規章或國際協定的途徑；

g) 各國航空主管機關對於其他會員國之航空主管機關所詢有關租賃之資訊，應儘速回應；

h) 如某班機係以濕租之航空器營運，一旦可行，無論如何在消費者登機前應被告知實際之營運人；

i) 為了飛安及/或經濟上之考量，且與國內及國際法規不相悖，會員國亦得選擇確保其航空公司不過度仰賴濕租在它國登記之航空器。

5. 會員國亦促請各國合作提供有關租機之資訊，特別是與 ECAC 外籍航空器安全評估（SAFA）行動計畫有關者。

附錄七

拉丁美洲民航委員會(LACAC) 有關空運政策事務標準與指令之 A12-1 決議案

鑒於民航活動之複雜性需要 LACAC 各成員國在民航、經濟及國際關係政策上取得協調；

復鑑於為因應社會經濟及技術之快速變遷，確有必要整合出容許不斷更新並能適時修正之彈性立場；

又鑑於確有必要清楚表達空運政策要素之堅實基礎，否則就可能由其他多邊組織來做此聲明；

再鑑於在本區以其自身之標準建立其商業政策乃當務之急，

LACAC 第七屆大會

爰決議發佈所附之文件，作為 LACAC 成員在空運政策事務標準及指令之指導方針，

並要求執行委員會以及其附屬機構，視民航活動之演進定期修正及更新此等標準。

有關空運政策事務標準與指令之 A12-1 決議案附件 建立 LACAC 商業空運政策之標準

I. 目前之法規

LACAC 再確認芝加哥公約中之原則及目的。

LACAC 體認國際航空過境協定之利益及重要性，爰促請尚未加入此協定之成員國儘快加入，俾利於全球空運系統及其全球性適用。

同時，無論成員國是否已加入航空運輸協定，LACAC 對雙邊協定中之規定，無論是否授予指定之航空公司第一及第二自由，均予以承認。

另一方面，亦力促加入前述協定之所有 ICAO 成員國，恪遵無歧視待遇的承諾。

II. 未來法規之內容

目的

LACAC 認為未來之空運法規必須保護各成員國之權利，以確保新企業的創立並在國際商業情勢中營運。

同時再度確認芝加哥公約中有關主權、無歧視措施、相互依存、和諧與合作，以及安全和有序地發展國際民航與機會均等等原則，構成了未來有關市場開放協議之理想架構。

因此，LACAC 成員國期待在成員國的相互關係中，建立容許所有航空公司在公正與公平競爭的環境下發展的法制架構，能謹慎而對等地處理有關提供容量以及運價等問題，以避免扭曲市場並保護消費者及營運人之權益。

所有權與控制權

LACAC 認為 ICAO 有必要重新分析航空公司所有權與控制權的理念，應將區域及次區域的利益共同體列入考量，被指定之航空公司的國籍可由指定國之法律來管制。

結構性的障礙

LACAC 認為 IATA 班表協調會議是暫時解決擁擠機場定期服務時間帶問題最可行的方式，同時認為在此事務上主張全球性之法規是不切實際的。

因此，LACAC 認為當務之急就是要有效率地達成建立一個合法及制度化的架構，俾能平衡地利用全球衛星導航系統，確保普遍及公平的使用權，同時保障各國的主權。

另一方面，LACAC 反對成員國以補貼作為協助成員國航空公司的方法。

放寬法制環境

競爭法

LACAC 批准了有關採行影響國際空運片面措施的政策，並促請 ICAO 成員國禁絕採行此類措施，也不要主張賦予其國內法治外法權的屬性以免影響國家主權，另亦重申國內法治外法權適用於競爭事務將損害合作協議，而合作協議多有利於消費者及航空公司，而且是維持國際空運之效率、規則性及生存所必需的。因此當反獨佔或競爭法適用於上述協議時應有豁免權，如果其結果是有利於消費者與航空公司，即應給予必要之豁免，俾利航空公司間之合作，包括運價的協調。

在其他方面，LACAC 促請成員國採行目前 ICAO 在競爭法的指令，可擴及純粹程序性事務以外的範圍。

LACAC 認為，為達到提供充分空運容量的目的，應以強化機場基礎建設、有利的航管服務（CNS/ATM）以及適當的規劃方法為基礎，因此有需實際而具體的技術合作及充裕的基金以達上述目標。

環境法案

LACAC 認知 ICAO 身為構思國際空運環境措施的全球論壇的角色，同時認為環境保護措施之採行，在相關成員國之航空公司間不應有予差別待遇。

同樣的，LACAC 認為有關飛航物資之更新應配合航空公司及提供服務所在國之經濟/財務限制。

課稅

LACAC 認為向使用人課徵之稅費，構成航空公司及旅客成本的增加，阻礙空運業之發展，尤其是如果收取之費用不是以統一且普遍被接受的方式運用在國際空運安全、經濟以及有序的發展上。

商業協定及安排

LACAC 認為，ICAO 必須繼續擔負起構思國際空運規則及建議措施的全球性論壇，俾迅速地解決國際民航的問題。因此，ICAO 應繼續將空運的商業層面問題列為高度優先事項。

在這基礎上，LACAC 認為 ICAO 應特別與 WTO、其他聯合國組織以及參與影響國際空運商業事務之國際組織繼續有效率地合作。

對開發中國家之有利措施

LACAC 認為，ICAO 在各締約國直接參與下，優先採行適切有效之措施，繼續加強研究，俾未來的空運法規能考慮到各國實際參與及調適的可能性，尤其是開發中國家，因其經濟及財務的困境都持續擴大中。

商業面向 地勤業務

LACAC 認為地勤業務可以有不同的方式，也認為應允許航空公司自由選擇任一方式，也可以合併或改變其選擇的方式，只有在涉及保護安全或機坪航務最低標準不容許多家地勤業者競爭時，方得予以限制。此外，應採必要措施以確保依據成本及統一無歧視待遇的公平規則訂定合理的價格。

貨幣兌換及盈餘匯出

LACAC 認為，若航空公司提出要求，應有權將支付當地所需費用後之盈餘兌換及匯出，不受任何限制；同時航空公司也可自由將盈餘匯至包括非其母國之任何國家。

同樣的，當成員國以強勢貨幣來訂定機場收費時，其措施應以 ICAO 之指導原則為基礎，尤應遵照芝加哥公約第十五條之不歧視原則。

非本國籍人員

LACAC 認為，航空公司有權引進及留駐任何國籍的員工，惟須符合地主國之法規。

空運服務的行銷及商業化事務

LACAC 認為，航空公司在他國無論是否實際營運，在行銷及商業上具有彈性及誠實的競爭是必要的。

電腦訂位系統(CRS)

LACAC 認為，有必要制定電腦訂位系統的標準條款納入雙邊或多邊空運協定，同時也促請各國將 ICAO 發佈的電腦訂位系統準則納入其國內立法。

III. 未來法規之程序及結構

LACAC 認為芝加哥公約締約國的發展程度不同，為此，制定空運法規之任何行動都應考慮這個因素。就此而言，市場開放應確實符合芝加哥公約所定之原則，准許以不同方式形成的市場同時存在。

另一方面，為了開發中國家的調適以及參與未來法規之安排，有必要確立方法保障這些國家能以合理的經濟及商業條件，有效取得經費及先進的科技。

同樣地，LACAC 重申，雙邊體制已經促成空運發展，且仍將繼續是保障各國實際有效參與的適當協議方面，其中也包括確保本區航空公司生存發展的彈性條件。

對 LACAC 而言，以漸進的方式推動區域內的整合及經濟合作，正是邁向多邊主義的起跑點，而多邊體制將有可能讓此一基本的經濟活動增加彈性。就此而言，安地斯集團的經驗是值得注意的，該集團的五個成員是 LACAC 委員會的成員，在此籲請國際航空界注意此一事實。

LACAC 再確認，成員國空運事業之發展係本區域社會經濟成長的關鍵因素。因此，各成員國應該確保具備必要的法制架構，容許民營企業的強化，俾惠及其人民。

LACAC 同時再確認，未來任何法規，如安全網、防衛或爭端解決機制，應能保證本區的航空公司能調適並有均等的機會積極參與國際空運，並避免形成獨佔或寡佔。

附錄八

區域性空運協定摘要表

(資料來源：國際民航組織)

安地斯協定 1991 年 (玻利維亞、哥倫比亞、厄瓜多爾、秘魯及委內瑞拉五國)	加勒比海共同體 1996 年 (安地卡及巴布達、巴哈馬、巴貝多、貝里斯、多明尼克、格瑞那達、蓋亞那、牙買加、蒙特瑟拉特、聖濟慈及尼維斯、聖露西亞、聖文森-格瑞那達群島、蘇利南、千里達-托貝哥十四國家)	福塔力沙協定 1997 年 (阿根廷、波利維亞、巴西、智利、巴拉圭與烏拉圭六國)	邦久協定 1997 年 (維得角、迦納、幾內亞比索、獅子山、奈及利亞與甘比亞六國)	東寮緬越協定 1998 年 (柬埔寨、寮國、緬甸及越南四國)
不定期飛航				
在不危及現有定期班機之經濟穩定性下，全貨機及全備旅遊包機在此區域內完全開放	無規定	無規定	無規定	無限制，僅須遵照各國核准程序。
第三、四航權				
開放	開放 - 須取得航線證書並提前通知。 對當天旅遊團或空中計程車則須視其載客人數及進出方向而定。	開放 - 但對依原雙邊協定營運之航線除外。	在每個國家內同意有兩個航點。	第三、四航權無限制；在此區域內之八個機場均得作為啟程地、目的地、中間點、延遠點。

第五及第六航權				
第五航權：開放。 第六航權：未提及。	第五航權：成員國間在互惠及自由基礎下得交換使用。 第六航權：未提及。	在當事國同意下得行使。	第五航權：在第三、四航權營運人未營運時，第五航權不限制；若有第三、四航權營運人營運，則第五航權容量以 20% 為限；對不是非洲國家航空公司則依互惠方式辦理。	第五航權：無限制。 第六航權：由營運航點之說明，顯見明確認可第六航權（參見上述第三、四航權）。
多家指定				
多家指定	多家指定，但當此舉造成現有航空公司財務嚴重虧損時例外。	多家指定	每一國最多指定兩家航空公司。	多家指定
費率				
啟程國核准。	當事國雙重核准，但費率只要符合一般標準，均予核准。	啟程國核准；費率申請得由民航主管委員會審查。	雙重核准；費率制定，以指定航空公司營運成本為基準所訂之價格上限政策作為費率制定之基礎。	次區域內之費率採雙重批駁制。
所有權及控制權				
依據國內法辦理（在該指定國內合法設立者）。	航空公司必須由本共同體之一國或多國或其國民擁有或控制。	未特別規定。	有投票權之股份佔少數者，其主事務所及主要營運均在指定國內時。	未特別規定。
容量條款				
給予自由行使第三、四、	主要目的係在規定航線上	容量必須適合各市場之運	每公司每週各五班次；班	對容量班次無限制。

五航權之權利，但在定期航線上提供不定期飛航時，不得損害定期班機之經濟生存權。	以合理的載運率提供符合目前及合理預期需求之適當容量以載運客、貨、郵。在多家指定及空中計程車營運上得有限制。	量需求。當事之成員國應考量航空公司擬提供之運量，避免供過於求（此係違反競爭之措施），亦須考量機場技術性方面之限制。	表要先協調。	
公平競爭				
安地斯協定之競爭法規適用於空運	給予航空公司公平競爭機會；要求採取行動消除所有形式之歧視或不公平的競爭措施；不得有不當影響其他成員國航空公司航線之行為。	成員國採取措施消除各種形式之歧視及不公平競爭措施，建立對待其他成員國航空公司之國家標準。	無特殊規定。	無特殊規定。
成員國間有其他協定時之處理				
不得對成員國以雙邊或多邊協定已授權或可授予的權利加諸限制。	不得影響任何雙邊、多邊或其他具契約性質之協議或安排。	對於成員國間空運協定已確立之權利不得予以限制，這些協議之條款僅能輔助性地適用。	應先行諮商；無論集團內或外之雙邊諮商，其他成員國均具觀察員身分；在此種諮商中，成員國應反映及促進本集團之更大利益。如有意見不和，則以 Yamoussoukro 宣言為最高原則。	應認可現行雙邊協定；要以漸進方式實施；得由任何兩個成員國發起合作協議，其他成員一旦準備好均可加入。
對非簽署國之待遇				
允許成員國與非成員國間之不定期貨運；與非成員	不影響成員國及非成員國間有效之雙邊協定、營運	無特殊規定。	參閱上述『成員國間有其他協定時之處理』。	承認現有雙邊空運協定。

國在對等及有適當補償之情況下交換第五航權	許可或類似的授權。			
新成員入會				
新成員加入必須先成為安地斯協定之成員。	對加勒比海共同體之國家或領域開放。	對其他南美國家開放；但須福塔力沙協定成員一致同意。	無規定。	對其他國家開放，但須所有成員國同意。（1999 年通過）
生效				
1991 年 6 月第 297 號決議	1998 年 12 月 8 日當有八個國家置放批准書後生效。	在第三個國家置放批准書後卅天生效。	有三個國家簽署後即生效。	1998 年 1 月 14 日簽署生效。
修訂				
透過 Cartagena 執委會決議修訂	需要所有成員國同意、批准並置放批准書。	於全體同意下，得由航空主管當局修訂附錄。	無規定。	必須所有成員接受建議之修訂案。

資料來源：國際民航組織 (ICAO)