

服務貿易理事會

烏拉圭回合結束後空運業之發展

第五部分

秘書處提供之背景資料

附冊

本背景資料係提供烏拉圭回合結束後之空運業發展資料。本資料包含所有權與航空公司間合作（包括聯盟與共用班號）之特定方面(詳 S/C/W/163/Add.2 文件，第 153 項)。

目 錄

序論	5
壹、 跨國所有權.....	5
一、 經濟面	5
二、 法制面	6
（一）外國所有權與指定條款之國家法規.....	6
（二）最近之法制發展.....	7
貳、 雙邊商業合作（「一對一」）.....	9
一、 經濟面：成長之現象.....	9
二、 共用班號體制之法制面	11
（一）優點與缺點	11
（二）共用班號之主要法規面	12
1、 航權與市場進入議題.....	12
基礎航線權限.....	12
特殊共用班號權利.....	13
第三國家共用班號.....	13
2、 競爭議題.....	14
參、 全球性聯盟.....	14
一、 經濟面	14
二、 法制面	15
肆、 其他合作形式.....	15
附錄	17

本文件使用之縮寫

AC	協同運輸業者
B2B	業務對業務
BAC	巴西航空法規
CAD	民航部 (巴西)
CRAF	美國民用後備航空機隊
CRSs	電腦訂位系統
DOJ	美國司法部
DOT	美國運輸部
DSTI	科學、科技與工業局 (OECD)
ECAA	歐洲共同航空區
EU	歐盟
FDI	外人直接投資
GATS	服務貿易總協定
IATA	國際空運協會
ICAO	國際民航組織
NATS	國家空中交通服務
OECD	經濟合作與發展組織
RPK	收益延人公里
SAM	澳洲-紐西蘭單一航空市場
UAE	阿拉伯聯合大公國
UK	英國
US	美國
WTO	世界貿易組織

航空公司

AA	American Airlines【美國航空公司】
ACES	Aerolinea Centrales de Colombia【哥倫比亞中央航空公司】
AOM	AOM (formerly Air Outre-Mer)
ASCERCA	Aeroservicios Carabobo/ Aerolineas Regional del Centro
BA	British Airways【英國航空公司】
BWIA	West Indies Airways (formerly British West Indian Airways)【西印地航空公司】
COPA	COPA Airlines (formerly Compañía Panameña de Aviación)【巴拿馬航空公司】
CSA	České Aerolinie (Czech Airlines)【捷克航空公司】
EBA	Eurobelgian Airlines【歐比航空公司】
KLM	Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (Royal Dutch Airlines)【荷蘭皇家航空公司】
LAB	Lloyd Aero Boliviano (Bolivian Airlines)【玻利維亞航空公司】
LAM	Linhas Aéreas de Moçambique (Mozambique Airlines)【莫三鼻克航空公司】
LAPSA	Lineas Aéreas Paraguayas (Air Paraguay)【巴拉圭航空公司】
LIAT	Leeward Islands Air Transport
LOT	Polskie Linie Lotnicze (Polish Airlines)【波蘭航空公司】
LTU	Lufttransport Unternehmen
Sabena	Société Anonyme Belge d'Exploitation de la Navigation Aérienne
SAFE	formerly South American & Far East Air Transport
SAS	Scandinavian Airlines【北歐航空公司】
TACA	Transportes Aéreos Centroamericanos
TAM	Transportes Aéreos Marília
TAP	Air Portugal (formerly Transportes Aéreos Portugueses)【葡萄牙航空公司】
TAT	Transport Aérien Transrégional

TEA	EasyJet Switzerland【瑞士易捷航空公司】(formerly Trans European Airways)
TWA	Trans World Airlines【環球航空公司】
VARIG	Viação Aérea Rio-Grandense【巴西大河航空公司】
VASP	Viação Aérea Sao Paulo【巴西聖保羅航空公司】
ZAMEX	Zambian Express Airways【尚比亞快遞航空公司】

序論¹

1. 航空公司合作有許多不同形式，例如在地理涵蓋、參與之航空公司數，以及財務與技術結合的緊密程度等方面均有差異。大部分合作協議係為「一對一」商業協議形式，本質上透過共用班號。全球性聯盟，以商業協議為主但經常包括其他方面，係另一重大發展。
2. 跨國所有權與聯盟策略就法律上而言雖有區別，但有類似之特徵；它依賴策略投資者，透過共用班號航班來協調、提供共通之管理與資訊系統，並發展國際轉運中心網。並非所有外國所有權案例均符合此一架構。
3. 合作之其他形式包括，為特定目的而合作之航空公司集團，此通常包括參與不同聯盟之運輸業者。適當的案例為電腦訂位系統(CRSs)，例如由德國航空、西班牙航空與法國航空所有之Amadeus。此亦為業務對業務(B2B)之案例，購買如Orbitz之平台與多家航空公司配銷入口網站。

壹、 跨國所有權

一、 經濟面

4. 跨國所有權在 1990 年代之前僅係微不足道的現象，且主要係反映先前殖民地或歷史的關係之遺物。之後，繼其他公司企業之後，跨國所有權在空運部門已成相當普遍的特色。此發展主要導因於三項因素：航空公司民營化、全球性聯盟之出現，以及區域航空市場之誕生。外人所有權上限低已防止跨國合併與收購，以及多國公司之形成，從而促進諸如共用班號與聯盟等其他合作形式之發展。
5. 2001 年初，據報有超過 57 家航空公司持有外國航空公司之股份，超過 160 家航空公司有外資股權(表 1)。表 A-1 (附錄) 提供 1993 與 1994 年間商業變化較詳盡之概覽，不僅包括投資於現存之公司，也包括外國涉入新的國際合營、百分之百擁有之子公司之形成與獨占國營事業開放民間投資²。雖空運業所有環節均受影響，但旅客與貨物定期運輸與包機最具代表性。投資的步調遠超過獨占國營事業開放民間投資的速度，通常涉及航空公司間的買賣。獨占國營事業開放民間投資每年的變化，反映此產業週期性的本質與國家民營化之動機。
6. 影響所及的地區相當多。不足為奇地，外人直接投資(FDI) 從已開發國家到開發中國家，為整體之一重要部分，輔之以「北-北」投資流向、「南-南」投資，甚至從過渡或開發中經濟

¹ 下列觀察係補充 S/C/W/59 附錄 2 第 102 至 106 項第 53 頁，與 S/C/W/129 第 13, 15(a), 19(b), 19(c), 19C(c) 與 20(c)項等所包含之資訊。

² 依據不同方法論與樣本之補充資料可參見 Airline Business 之各期刊物：1998 年 6 月 1 日, 48-49 頁 ("Airlines with Ownership by other Carriers"); 1998 年 7 月, 63-66 頁 ("Lords and Masters"); 1999 9 月 101 頁 ("Major Airlines Acquisition deals 1994-1999").

投資於已開發國家之航空公司。許多為鄰近國家間之投資，但也有國際投資流向。許多案例中均有銀行與私人投資者涉入。

表 1
地區別之跨國所有權

	亞洲	非洲	中東	東歐	西歐	拉丁美洲	美國 加拿大	西南太 平洋	總計
營運之運輸 業者家數	135	91	44	143	244	117	149	61	984
外國運輸業 者/投資人 擁有之航空 公司*	15	25	6	17	55	31	8	9	166
擁有外國運 輸業者股份 之航空公司	9	6	4	2	20	9	5	2	57

註記: *排除個別私人小股東。

資料來源: ICAO Air Transport Bureau (資料截止日 2001 年 5 月 31 日)。

二、 法制面

(一) 外人所有權與指定條款之國內法規

7. 航空公司傳統上嚴格受制於外人所有權之限制，其目的在確保所有權與有效控制權保留在國民手中。國內立法之相關定義通常與雙邊協定之指定條款所用之定義有所區別³。同樣地，外人投資於國籍航空公司之核准與否係適用國內法，不管雙邊協定中之指定條款。例如，美國並不採用 25% 的外人所有權上限作為雙邊航空協定撤消或拒絕核准之基準⁴。

8. 這兩套法規可能有部分重疊之處：國內立法係用以解釋指定國籍航空公司之規定。然而，此一標準並非絕對，其理由有二：首先，雖然對所有權與控制權僅有一法律規定，同一國家的指定規定仍視所涉雙邊協定而異（一類為未明確規定之實質所有權與有效控制權，另一類為規

³ 參見 S/C/W/163/Add.3 文件，第 62 至 88 項所含內容。

⁴ 有關美國對第三方所有權之處理方式詳參 S/C/W/163 文件。這兩套法規有所差異且適用於不同的狀況，可防止國際合併與收購發生。例如，擬議中之 BA-KLM 合併與英國與荷蘭立法並不相矛盾，因其立法已將歐盟第三階段的「共同市場所有權」規則納入，然而荷蘭-美國 1992 年開放天空協定仍包含傳統的實質所有權與有效控制權的規定。亦參見 S/C/W/163/Add.3 文件，第 67 項。

定主事務所之所在地，第三類則為相關共同體)。其次，在歷史案例中曾出現過外國控制之航空公司被視同國籍航空公司而依雙邊協定指定之(例如，加拿大擁有之不列顛航空公司【Britannia Airways】，以及列支敦斯登所控制的摩納哥航空公司【Monarch Airlines】)。IATA 與 ICAO 透過其問卷將國內法規與指定條款的區隔，似乎均已知悉此法制上之差異⁵。

9. 此為一重要議題，因為 GATS 空運附則載明之所有權與控制權(第 6 項有關硬權之定義)僅指涉指定：「航權係指...指定航空公司之準據，包括諸如數量、所有權與控制權等標準」。

(二) 最近之法制發展

10. 傳統上，外人所有權限制與有效控制權之要求旨在確保國旗航空公司：成為促進國家貿易與觀光之工具；提供公共服務(國內運輸)；創造就業；促進高科技發展；貢獻外匯收入；提供軍事/緊急運輸(國內與國際)；以及象徵國家主權與聲望。

11. 這些年來此等考量的重要性已消隱。ICAO 臚列下列理由：全球業務與貿易環境的改變(其他服務業多國所有權情形增多，競爭日烈)；GATS 對外人所有權之義務；政府無能力或不願資助國籍輸業者之資金需求；透過合作安排較能接觸到外國經理專業(例如共用班號、聯合經營等)；較廣的潛在投資者範圍有助於國營航空公司之民營化；以及小型航空公司於競爭環境中存活機會已有改善。

12. 在本檢討期間(1993-1999)，許多國家已採納新的政策並修改有關國籍航空公司外資之規定。許多案例中現行法規已經鬆綁。例如，1994 年中國將外人所有權上限制提高到 35%、墨西哥增至 25%，祕魯亦放寬其所有權規定。1995 年澳洲將外資持股上限由 35 %提高至 49%；1996 年紐西蘭從 35% 提高至 49%，1997 年巴西將上限 20% 提高至 49.5%，祕魯則提高達 70%。1998 年孟加拉同意貨運航空公司外人所有權及合資經營國內航空公司完全無限制，韓國將其上限從 20% 提高至 49%，泰國從 30% 提高至 49%。1999 年澳洲政府修訂國籍航空公司外資之規定⁶。

13. 然而仍有少數案例，所有權的規定實際上更為緊縮：1997 年印度採取新政策將航空公司與機場以外之投資人之外人所有權限制在 40%。為符合此規定，科威特航空公司(Kuwait Airways)與海灣航空公司(Gulf Air)已降低其於 Jet Airways 之股份至 40%。同年蘇聯也提出禁止合營航空公司外人所有權過半數之規定。表 A2 (附錄)係由各洲選出若干國家就其外人所有

⁵ Peter van Fenema, "所有權與控制: 2000 年世界航空法制監測報告". IATA, 政府及企業事務部, 2000 年 9 月; ICAO 2001 年 6 月致各國函 SC 5/2-01/50 附件。兩者均可向 WTO 秘書處索取。

⁶ 修訂前，除 Qantas Airways 外，澳洲國際航空公司之外人所有權限制，單一所有人不超過 25%，合計不超過 35%；就國內航空公司，單一所有人為 25%，合計為 40%。依據修訂之規則，除 Qantas 外，所有國籍航空公司所有權之限制已取消，但國際航空公司之合計上限為 49%。Qantas 係由單獨立法所涵蓋，單一外國人不得擁有超過 25%之股份，外籍航空公司持股上限為 35%，且外人所有權合計上限為 49%。如果發現「有違反國家利益」時，澳洲政府仍得阻止此等限制內之收購。政府個案性質地核准維京大西洋(Virgin Atlantic)於澳洲設立一國內航空公司。

權限制作概要之說明。本表著重於實施中的門檻標準，並不擬對其基礎立法作精確之說明，那可能相當複雜。相關變數包括：區域協定會員與非會員間之區別；國際與國內交通之區別；各別與合計所有權之區別；航空公司、機場與財務投資者之區別。在某些案例，對董事會成員與經理人之國籍也有規定。立法之完整清單無法蒐集。然而 ICAO 為籌備 2003 年的空運會議，已備置詳盡的問卷，該問卷應於 2001 年 8 月底前回覆。

14. IATA 最近已對國內法規進行調查；表 A3 (附錄) 摘錄了這些答覆⁷。IATA 採用之樣本大致與表 A2 (附錄)所用者相似，以下列問題為基礎：

所有權

對國籍航空公司之外人所有權（股份）有何限制？

- 如允許外人所有權，載明 (1) 所允許之外人所有權之最高百分比，(2) 允許外籍航空公司所有權之上限。諸如「黃金股份」等條件應予載明。
- 如對於僅經營國內服務之國籍航空公司有不同限制（例如澳洲），請載明。

控制權

對國籍航空公司之外人控制權有何限制（包括，對經營國內服務之業者可能有不同的標準，詳問題 1）？

上述所有權與控制權標準之解釋與適用

國家主管當局實務上如何解釋/適用上述所有權與控制權標準？

這些標準是否有最新發展，包括可能影響其適用之修正提案？

於國家緊急情況時可利用之「國籍」機隊

貴國法律或政策是否規定有相當於美國民用後備航空機隊（CRAF）計畫，藉由該計畫美國空運業者承諾將其（部分）機隊供美國國防部於緊急時使用？

其他重要國內產業之所有權與控制權

貴國法律或政策是否規定有任何須為國人所有與控制之重要國內產業（例如，通訊、鐵路等）？」

15. 最後，值得注意的是，放寬所有權之立法仍為 ICAO 之主要政策目標：「簡言之，航空公司之所有權與控制權由單一國家或其國民操控，在全球性經濟中是一件落伍的事，而且所有權

⁷ 表 A2 包括下列 IATA 調查未涵蓋之國家：阿根廷、捷克共和國、印尼、墨西哥、波蘭、蘇俄與土耳其。相反地，IATA 調查包括表 A2 以外之下列國家：以色列、哥倫比亞與模里西斯。OECD 國家更詳盡之資訊則涵蓋於 OECD 文件 DSTI/DOT(99)1, 1999 年 6 月 23 日, "國際航空貨運之法制改革", 50-52 頁。

與控制權之自由化為全面自由化所必要之先驅。於此同時，有必要將自由化與保障措施連結，以緩和對於安全與其他有關方便旗之演進及較小型航空公司存活力之顧慮⁸。

貳、 雙邊商業合作（「一對一」）

一、 經濟面：成長之現象

16. 對於擴展中之航空公司商業合作，除共用班號外，並無特定的用辭、統計資訊或法制資料可供評估。ICAO 使用「聯盟」一詞涵括二家以上航空公司間之任何商業合作，但其他評論者則保留此用詞專指五個全球性或超大型聯盟⁹。同樣地，對於各種合作類型並無一致的定義。ICAO 區分出下列合作類型：共用班號、保留艙位、共用運能、聯合服務；合營；加盟；租賃(乾租、濕租或半濕租)；地面處理；班機排程；酬賓里程計畫；飛行中服務與機上設備；維護、修理與翻修服務；聯合購買燃油與保險；交換持股；合資經營；行銷；機場設施；人員共用與交換以及管理契約。ICAO 在其第一份此類協議之統計彙編(2001)中將採用更為簡化之分類：共用班號、加盟、貨運、複合型態運送與其他。

17. 觀察者已找出 220 家航空公司間的 579 份協議，並區分為 29 種合作類型，但有時有重疊情形(表 2)。此與前面提及之 ICAO 分類相似。

表 2
航空公司間合作協議之類型

包含下列條款之商業協議總數：	1222
班號共用	911
酬賓里程計畫	114
貨運	106
行銷	78
特定航點之合營	55
合營協議	33
聯合地面處理	32
加盟/區域銜接	31
共用旅客大廳/登機報到單一窗口	30
班表協調	29
合營班機	28
商業協議	24
策略聯盟	19
採購合作	17
結盟計畫	11
維修	11
機務、備用零件、機隊管理	11

⁸ Dr. Assad Kotaite, ICAO 理事會主席於 2001 年 5 月 28 日在馬德里召開之 IATA 年會中所稱。

⁹ Document RPS-WP/9, 2000 年 2 月 22 日。

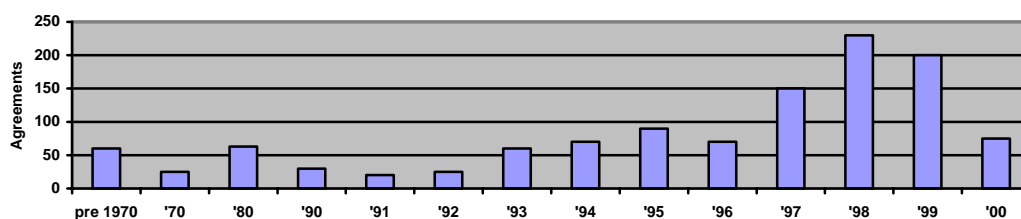
包機	10
電腦訂位系統	10
管理合約	9
運務協議	9
空廚	8
聯合租賃	7
全程費率	4
營收分享	4
聯合航站	3
郵件、專差快遞、貨物	3
訓練	2
機組員交換	2
分帳協議	1

資料來源: *Airline Business*, July 2000. WTO 秘書處重新彙整之分類。

18. 上述資訊應謹慎解讀。二家航空公司間之合營協議各計一次，因此出現兩次。其次，某些協議係與較小型之航空公司所簽訂，不在 220 家取樣航空公司中。第三，一份協議可能涵括數個合作領域，因此將被多次計算。第四，各個共用班號協議之範圍與涵蓋內容可能大不相同。將城市間航線數與現行共用班號協議間作比較之系統化全球性資料目前無法取得。第五，如前所述，此等分類有部分重疊。

19. 過去三十年來商業合作之擴展詳見圖 1。該圖涵蓋之資料係由所有地區航空公司間之協議所組成，掌握了極多樣化的公司：全球性聯盟之中大型航空公司；區域與國際航空公司間(例如 Armenian Airlines 與 Swissair)；區域航空公司與其他區域航空公司間(例如 Air Baltic 與 Estonian Air)；以及國內與國際航空公司間(例如 US 區間航空公司/支線服務與大航空公司銜接)。聯盟的規模可大可小、可長可短，有不同的策略目標，不同的合作程度。*Airline Business* 所作之調查涵蓋之資訊，可由 ICAO 彙整之商業協議清單補充之，該清單即將公佈(附錄表 A4(a) 與 A4(b))。¹⁰

圖 1
2000 年聯盟調查 (依簽署日期)



¹⁰ *The World of Civil Aviation 2000-2003*.

20. 現代聯盟不同於傳統的合作方式，例如合營，通常包括費率、成本、運能與營收共享之協議，最常見諸於兩家獨占之航線。相反地，現代聯盟尋求發展可能的相互依存，充分利用航線、架構與服務之互補性。ICAO 將聯盟之最近發展歸因於下列因素：商業實務與心態之全球化；現行雙邊體制對市場開放之限制；國內與區域層面之自由化趨勢；以及與範圍與規模經濟相關之商業誘因。

二、 共用班號體制之法制面¹¹

(一) 優點與缺點

21. ICAO 將共用班號定義為「一航空公司允許第二家航空公司於其航班上使用其航空公司代碼的作法，或兩家航空公司在同一航班上共用同樣的航空公司代碼¹²。在實施時，通常旅客搭乘之航空公司並非由機票上認定之航空公司。共用班號因此涉及一家航空公司將另一家航空公司的服務當成自己的來做廣告與銷售。」此為最常見的航空公司合作形式(表 2)。

22. 雖然「共用班號」一詞並未出現於 GATS 空運附則之所謂硬權的定義中，但其被排除於 GATS 之外顯然是無庸置疑的(參見前述 ICAO 定義提及之「航班」)。然而，並非所有相關之航空公司或所有航段都要求獲授基本航權(詳下述章節(二))。

23. 從航空公司的觀點，共用班號之主要理由為：

- 為達到在電腦訂位系統上有較佳的顯示位置，因其被視為直航服務，排序優於聯運服務；
- 在競爭日亦激烈的環境下，與其他航空公司締結某種合作關係以維持、保護與提高市場地位；
- 在他們未飛航之航線有較佳的市場曝光率，是一種廉價的行銷工具；
- 使聯營之航空公司得經營運量不足無法各自經營之服務，並取得支線補給運量；
- 藉由招徠共用班號夥伴勢力範圍內之運量助長競爭力；以及
- 獲得更多的市場通路進入受雙邊空運服務協定運能條款限制之航點。

24. 從旅客的觀點，潛在優點為：

- 經協調之班表的便利性，使轉機有所改善；
- 航程耗時可能較短；
- 合夥航空公司共用航廈便利轉機；

¹¹法制面合作形式僅共用班號有資料。非共用班號之合作形式可於雙邊協定中規定，且須經競爭主管機關之審查。

¹²Circular 269/AT110. 國際空運法規手冊 (Doc 9626) 將共用班號界定為「一航空公司之飛航班號在另一家航空公司從事之服務上使用，通常該服務也被認定（得被要求認定）係第二家航空公司（所提供）之服務。」(p. 4.1-7)

- 可能有較低票價或更多特惠票價的選擇；
- 整個航程由單一航空公司監管；以及
- 共同之酬賓里程計畫。

25. 最近對共用班號之研究比最初調查時有更正面之看法。這些研究認為聯盟之轉運中心效應是造成競爭激化、過去五至十年這些航線的重大價格利益，以及服務航點增加的主因¹³。不同於早期 ICAO 研究，這些研究認為廣義之共用班號與聯盟已創造了空運的額外需求。

26. 關於開發中國家之特定狀況，ICAO 指出，共用班號就其提供了得以最低成本在旅客稀少的航線服務以及利用先前未使用之權利等可能性而言，確有其優點。可能因而促使開發中國家航空公司參與國際空運。然而，ICAO 也說其作法仍有必要以根本的方法控制。此合作形式之潛在利益可視為使開發中國家航空公司能更經濟與有效地參與國際空運之途徑。

(二) 共用班號法規的主要面向¹⁴

1、 航權與市場進入議題

27. 本節涵括之議題為：基本航線授權；特別共用班號權利；第三國共用班號。

基本航線授權

28. 國際市場之共用班號最初被認為係國內共用班號之延伸，係一行銷工具以及聯運之強化。僅航空器之真正營運人需要法規許可，任何航空公司都不需要額外的許可。

29. 1980 年代中期，有人開始關切，在美國龐大的國內市場共用班號，將使外籍航空公司得以如同自身之服務般地行銷，但在海外則無對等的利益可得，主管當局乃提出外籍航空公司須經授權之要求。於美國境內航點提供服務必須載明並涵蓋於雙邊空運服務協定中。其他國家亦跟進採此處理方法，某些案例要求共用班號之雙方夥伴均須具有基本授權，甚至在該航空公司並未載運任何當地客貨之航段亦然。另一可選擇的處理方法是，營運方的航空公司必須具備必要的航權，尤其是「口岸」航線。

¹³ 美國運輸部 1999 "國際航空之發展: 全球解除管制起飛" 及 2000 年 10 月 "越大西洋解除管制: 聯盟航網效應"

¹⁴ 以下所述大部分係引自 ICAO 研究報告「航空公司共用班號之意涵」(Circular 269/AT110)。

特殊共用班號權利

30. 1988 年起美國運輸部 (DOT) 要求所有共用班號之營運均需有特定之授權。濕租與保留艙位協議亦然。「公共利益」之測試包括評估擬議之共用班號服務對競爭之影響、雙邊利益整體之平衡，以及利用該項授權作為諮商籌碼之可能性。DOT 之決定並未將共用班號轉變為準航權；在雙邊協定中無共用班號條款的情形下，政府得自由規範及核准此等協議。此處理方式促使某些國家藉由將特定條款納入其與美國或其他國家之雙邊空運服務協定以取得共用班號之權利。

31. 下一步是明訂僅以共用班號為目的之航權。自 1989 以來，共用班號條款已納入美國與某些歐洲與亞太國家新訂的雙邊空運服務協定中。這些條款本質上係基於相互尊重與互惠原則。在 1991 至 1993 年間，美國與有運量產生的主要歐洲國家(德國、荷蘭與英國)間之協定中，已將雙方航空公司之特定共用班號權利納入。然而，此乃特定諮商之結果，並非制度化的待遇模式。各大國政府從未公開宣稱在何種情況下可使用或不可使用共用班號。以美國為例，共用班號已成為在雙邊關係架構內依個案審查之要素。

32. 此依個案特別處理的方式造成共用班號權利之待遇上有重大的差異。以美國/荷蘭開放天空協定為例，荷蘭航空公司/西北航空公司共用班號及較廣泛的商業協議賦予兩家航空公司豁免反托辣斯法，使他們得以如同一家航空公司般地經營不受限制。相反地，美國與德國¹⁵ 以及奧地利之協定則分別採用額度來規範往返當事國之共用班號航班。

33. 某些國家要求共用班號服務應在開發中市場的航段，且其航線應為合理的連續航線。

第三國共用班號

34. 國際共用航班變複雜的因素是涉及第三國。除區域集團內航權已開放者外(視空運服務協定而定)，共用班號之夥伴可能須分別取得三國政府的許可 (如中停數航點之航班甚至須更多國)。有些國家顧慮共用班號可能危害到雙邊協定對運能控管之限制¹⁶，已開始視其為特殊航權並尋求雙邊互換特許權。

35. 某些專家認為「準航權」的處理方法有損害雙邊空運體制運作之風險。將班次的限制適用在共用班號服務及可能的轉機服務上，恐將連累聯運作業。

36. 經證實共用班號可讓所有當事者均受益後，ICAO 指出共用班號可能是「特別適合多邊協定」的領域。「其挑戰在於，必須確保目前為了增加市場機會而存在於狹隘的雙邊環境的共用班號，事實上不會成為任何自由化多邊架構發展之障礙。」此外，ICAO 主張任何多邊協定不應抑制共用班號的作業，但為安全事項、消費者保護與資訊，以及競爭事項，不在此限。

¹⁵ 此為 1996 年早期德國與美國尚未考慮簽署開放天空協定前的情況。

¹⁶ 此可解釋何以德國反對西北航空公司以共用班號提供服務納入其與荷蘭航空公司協議的一部分。

2、 競爭議題

37. 共用班號至少引發兩項競爭議題：一方面，它可藉由產生更多或更好的服務而強化競爭，另一方面，它可能導致市場集中，其結果則視其服務之市場特性而定。

38. 美國 DOT 核准共用班號安排時，僅須通過「公共利益」的考驗，因此公共利益必須大過於因失去競爭連帶之經濟成本。另亦有需考慮到國際互動與外國之政策，例如雙邊航空關係之互惠與利益均衡。就目前共用班號協議與聯盟之發展，各界期待美國主管當局在較寬廣的基礎上給予反托辣斯之豁免。如未獲准豁免，美國反托辣斯法將禁止航空公司營運進一步之整合。例如達美航空公司與瑞士航空公司獲准共用班號，但就其協議所涵蓋之航線，在行銷、銷售與訂定價格方面必須各行其是。兩家航空公司有在共用班號航線上明確地有相互競爭之義務。

39. 歐盟執委會並未審查共用班號案本身，而是審查其對競爭之影響，依據羅馬條約此乃歐盟管轄事項¹⁷。該條約競爭相關條款（第 85 與 86 條）之目的係在避免優勢地位之濫用。歐盟航空公司間共用班號退化為自由化前即存在之合營協議之情況亦然。歐盟主管當局也密切地監督電腦訂位系統上共用班號服務顯示之情形。

參、 全球性聯盟

一、 經濟面

40. 「全球性聯盟」之問世係近五至十年間主要商業發展之一。目前五大全球性聯盟之主要特徵摘述如表 A5；未「結盟」之主要航空公司資訊則列於表 A6 (附錄)。聯盟航空公司、主要未結盟航空公司者與其他航空公司之運量數據於下列表 3 加以比較。

表 3
以航空公司類型區分之運量

航空公司類型	運送之旅客人數(%)	收益入延人公里 (%)
聯盟 (核心與協同公司)	59.1%	73%
[聯盟 (核心)]	[49.1%]	[57.1%]
主要未結盟者	14.6%	13.1%
其他航空公司	26.3%	13.9%
總計	100%	100%

資料來源: Airline Business, July 2000.

41. 如上所示，大約 50% 之運量係由五大聯盟之核心成員所運送。如果協同之航空公司增加，此佔有率將提高至 60 以及超過 70%。然而此並非意指過半數的全球運量係在自由架構下執行

¹⁷ 儘管如此，1995 年，歐盟執委會開始就共用班號作業進行四方面之研究，亦即競爭問題、CRS 顯示、消費者層方面以及對區域性機場之影響。

的。首先，聯盟成員有時係依據限制性雙邊協定營運的，其指定、運能、費率、班次與航線均有限制¹⁸。其次，由於航線與所有權之限制繼續存在，聯盟成員轉運中心間之相互銜接創造了全球性網絡。此係從經濟觀點見到的次佳狀況。

二、 法制面

42. 涉及聯盟之法制議題大部分與共用班號所產生議題類似。航空公司聯盟常被指控造成反競爭之效應。儘管如此，一份最近由伊利諾大學進行之研究發現，聯盟合夥人收取之營運線上的票價比未加入聯盟者所收取之票價低 25%¹⁹。票價降低之主要原因是，在無聯盟情況下未經協調所選擇的聯運「副票價」產生的負面外顯現象之內化。同一份研究也在尋找口岸市場反競爭之聯盟效應之證據。兩家先前競爭之航空公司間結盟將使票價提高大約 5%，此差價在統計上無足輕重。

43. 從法制之觀點，似乎有自相矛盾之處：競爭主管機關在處理聯盟案時，通常同時將焦點放在兩個聯盟成員上(例如英國航空與美國航空或北歐航空與德國航空)而非整體聯盟本身(例如星空聯盟包括五家以上的航空公司)。同樣地，雙邊協定中並未提及全球性聯盟。這主要或可歸因於會員之不穩定性，例如奧地利航空從 Qualiflyer 移轉至星空聯盟，義大利航空從 Wings 移轉至 Skyteam。

肆、 其他合作形式

44. 專案性集團(*Ad hoc groupings*)係一技術用語而非法制分類，係指為特定目的將兩家以上之航空公司組成團隊。此等目的可能包括透過 CRS 之經銷合作、參與線上旅行社、線上銷售入口網站與維護、修理及翻修之合作²⁰。另一案例為：由八家英國籍航空公司競標英國空中交通管制公司 National Air Traffic Services (NATS) 46%之股權²¹。合作也延伸至非空運業務。

45. 如同其他產業，航空公司這行業正在發展線上銷售並購買平台。某些平台延伸超越航空公司，但限於產業內部之銷售²²。此外，至少有兩個特定的業務對業務 (B2B) 平台專注於整個採購範圍，包括空廚、地勤業務、燃料補給與再補給。此等平台係專屬於航空公司；其中一平台係與某聯盟相連結，但非由所有成員組成，另一則為獨立平台(表 4)。此二平台之特色將於下表說明之：

¹⁸成員常可從雙邊的限制及其對競爭的影響中獲益。例如，英美間百慕達二號協定的限制條件，正是英國航空越大西洋航線獲利的要素，對美國航空與聯合航空也多少是如此。同時，這些限制條件使英航與美航無法取得美國的反托辣斯豁免，也阻止了隨後更緊密聯盟的形成。

¹⁹ Jan K. Brueckner and W. Tom Whalen, "國際航空公司聯盟的價格效應", *The Journal of Law & Economics*, October, 2000.

²⁰ 詳 S/C/W/163 文件，表 3 與表 7，及第 14、24 與 82 項。

²¹ 詳 S/C/W/163/Add.2 文件，第 87 與 88 項。

²² 詳 S/C/W/163 文件，第 24 項第 7 頁。

表 4
主要業務對業務 (B2B) 之購買平台

集團	Aeroexchange.com	Cordiem.com (AirNewco 與 My Aircraft 併購)
創始成員	加拿大航空、紐西蘭航空、全日空航空、美西航空、國泰航空、聯邦快遞、日本航空、德國航空、西北航空、北歐航空公司、新加坡航空、紐西蘭航空、奧地利航空與荷蘭航空。	英國航空、法國航空、美國航空、大陸航空、達美航空、聯合航空。
新增成員	18 家未載明之關係企業航空公司	西班牙航空、瑞士航空、優比速航空
宣布	2000 年 7 月	2000 年 4 月
開始營運	2000 年 10 月	2001 年 2 月
購買力	150 億美元/年	320 億美元/年

資料來源: ICAO, The World of Civil Aviation, 2000-2003.

46. 這些 B2B 平台應受主管公平競爭機關之檢查，無任何空運的特殊性。歐洲共同體首件授與之許可給了航空財團 myaircraft.com。許多其 B2B 申請案均仍待歐盟執委會以及美國司法部 (DOJ) 之裁決。

附錄
表 A1

1993-1999 商用空運中之跨國投資、合營、完全所有之子公司與反獨佔的釋股

投資		海外新合營或新近設立 完全擁有之子公司	反獨佔的釋股	
部分或完全由外籍航空公司擁有之航空公司	持股之外籍航空公司		釋股之航空公司	取得股份之航空公司/股份比例
1993				
US Air (美國)	英國航空 (英國) 25%	Euroglobal Aviation (英國)及 塔吉克政府擁有塔吉克航空		
秘魯航空 (秘魯)	墨西哥航空 (墨西哥) 49%	緬甸航空及 Highsonic Enterprise Pte. Ltd. (新加坡)擁有緬甸國際航空		
Jet Airways (印度)	海灣航空 (阿拉伯多國) 科威特航空 (科威特)	歐比航空 (比利時)設立之 EBA (義大利)		
柬埔寨皇家航空 (柬埔寨)	新加坡航空 (新加坡 40%)			
Hajvairi airlines (巴基斯坦)	Aeroflot (俄羅斯聯邦)			
Tatra Air (斯洛伐克)	Alpha Lines (瑞士)			
1994				
Business Air (英國)	德國航空 (德國) 38%	南非、烏干達與坦桑尼亞政府與航空公司之聯盟- African Joint Air Services	紐西蘭航空 (紐西蘭)	日本航空 (日本) 5%
Lauda Air (奧地利)	德國航空 (德國)原有 26.4% 再增加 13.3%	五個加勒比海政府與英國 航空 (英 國) 擁 有 Carib Express	智利航空	北歐航空 42%

投資		海外新合營或新近設立 完全擁有之子公司	反獨佔的釋股	
部分或完全由外籍航空公司擁有之航空公司	持股之外籍航空公司		釋股之航空公司	取得股份之航空公司/股份比例
Star line (荷蘭)	El Al (以色列) 48%	Companhia de Servicos De Aviação de Macau (中國大陸) 澳門政府、 葡萄牙航空(葡萄牙) 擁有 澳門航空	捷克航空 (捷克)	法國航空 (法國) 19.1%
非洲航空 (非洲多國)	DHL (美國)	緬甸航空 (緬甸) 及 Mandalay Holdings (新 加坡) 擁有 Air Mandalay		
北歐航空 (丹麥、挪威 與瑞典)	British Midland (英國)原有 34.9%再增加 5.1%	馬爾地夫政府與馬來西 亞直昇機業者(馬來西 亞)擁有馬爾地夫航空		
摩里西斯航空 (摩里西斯)	英國航空 (英國) 原有 12.7%再增 加 0.5%	拉脫維亞政府與北歐航 空(丹麥、挪威與瑞典) 擁有之 波羅的海航空		
摩里西斯航空 (摩里西斯)	Air India (印度) 原有 8.5%再增加 3.5%	Regional Airlines (法國) 及 Gestair (西班牙)擁有 Regional Lineas Aereas		
西北航空 (美國)	荷蘭航空 (荷蘭) 原有 20%再增加 5%			
阿根廷航空 (阿根廷)	西班牙航空 (西 班牙) 原有 45% 再增加 40%			
1995				
寮國航空 (寮國)	雲南航空 (中國 大陸) 60%	漢莎貨運航空(德國) 40% 及 Hinduja Group (印度) 60%合資成立印 度漢莎貨運航空	比利時航空(比利 時)	法國航空 (法國) 25%

投資		海外新合營或新近設立 完全擁有之子公司	反獨佔的釋股	
部分或完全由外籍航空公司擁有之航空公司	持股之外籍航空公司		釋股之航空公司	取得股份之航空公司/股份比例
澳大利亞安捷航空	紐西蘭航空 (紐西蘭) 25%	烏干達航空 (烏干達) 及 Al-Redwan Holding Co. (沙烏地阿拉伯)		
LIAT (加勒比海多國)	BWIA (千里達及 托巴哥) 29%	South African Express (南非) 及尚比亞私人企 業合資成立 ZAMEX (尚比亞)		
Ecuatoriana (厄瓜多爾)	VASP (巴西) 50.1%	馬拉威航空 (馬拉威) 及 馬來西亞航空		
LAB (玻利維亞)	VASP (巴西) 49%			
Pluna (烏拉圭)	VARIG (巴 西) 12.75%			
Sabena (比利時)	瑞士航空 (瑞士) 49.5%			
奧地利航空 (奧地利)	瑞士航空 (瑞士) 原有 10%再增加 15%			
Jet Airways (英國)	荷蘭航空 (荷蘭) 49%			
Air UK (英國)	荷蘭航空 (荷蘭) 原有 14.9%再增 加 30.1%			
Europe Aero Service (法 國)	Andalusair (西班 牙)			
Air Pacific (斐濟)	Qantas (澳大利 亞)原有 10%再增 加 7.5 %			
European Airways (英 國)	烏茲別克 (烏茲 別克) 45%			

投資		海外新合營或新近設立 完全擁有之子公司	反獨佔的釋股	
部分或完全由外籍航空公司擁有之航空公司	持股之外籍航空公司		釋股之航空公司	取得股份之航空公司/股份比例
阿爾巴尼亞航空	MA Kharafi group (科威特)			
1996				
波羅的海航空 (拉脫維亞)	北歐航空 (丹麥、挪威及瑞點) 原有 16%再增加 13%		大陸航空 (美國)	加拿大航空(加拿大) 9.6%
TAT (法國)	英國航空原有 49.9 % 再增加 50.1%		Aerolineas Argentinas (阿根廷)	西班牙航空 (西班牙) 25%
Air Liberté (法國)	英國航空 67%			
Tampa (哥倫比亞)	馬丁航空 (荷蘭)			
烏克蘭國際航空 (烏克蘭)	瑞士航空與奧地利航空共同持有 13.87%			
歐比航空 (比利時)	維京大西洋航空 (90%)			
澳大利亞安捷航空 (澳大利亞)	紐西蘭航空 25 %			
菲律賓航空 (菲律賓)	日本航空系統 (10%)			
Community Express Airline (英國)	Mesa Air Group (US) 44%			
Lina Congo (剛果)	新英格蘭國際 (美國及瑞士) 67%			
LAPSA (巴拉圭)	TAM (巴西)			
1997				
Deutsche BA (德國)	英國航空原有 49% 再增加 16%		US Air (美國)	英國航空 25%

投資		海外新合營或新近設立 完全擁有之子公司	反獨佔的釋股	
部分或完全由外籍航空公司擁有之航空公司	持股之外籍航空公司		釋股之航空公司	取得股份之航空公司/股份比例
Braathens SAFE (挪威)	荷蘭航空 (荷蘭) 30%		Lauda Air (奧地利)	德國航空 (德國) 19.7%
Tampa (哥倫比亞)	馬丁航空 (荷蘭) 原有 40%再增加 39%		Ladeco (智利)	西班牙航空(西班牙) 38%
盧森堡貨運航空 (盧森堡)	瑞士貨運航空 25%		Aerolineas Argentinas	西班牙航空 10%
歐洲大陸航空(法國)	Crossair (瑞士) 35%		Malev (匈牙利)	義大利航空 (義大利) 35%
Air Littoral (法國)	德國航空 13.2%		西北航空 (美國)	荷蘭航空 19%
秘魯航空 (秘魯)	大陸航空 (美國) 30%		Jet Airways (印度)	海灣航空 (阿拉伯多國) 及科威特航空 40%
La Costena (尼加拉瓜)	TACA (薩爾瓦多) 50%		紐西蘭航空 (紐西蘭)	Qantas (澳大利亞) 19.4%
盧安達航空(盧安達)	聯盟航空 (南非、坦尚尼亞、烏干達) 49%			
1998				
蘭卡航空 (斯里蘭卡)	阿酋航空 (阿拉伯聯合大公國) 40%			
太平洋航空 (斐濟)	Qantas 原有 17.5%再增加 28.5%			
Astro Air International (菲律賓)	瑞聯航空 (中華台北) 40%			
菲鷹航空 (菲律賓)	瑞聯航空 30%			
中華航空 (中華台北)	新加坡航空 10%			
Air One (義大利)	瑞士航空 40%			
Volare (義大利)	瑞士航空 34%			

投資		海外新合營或新近設立 完全擁有之子公司	反獨佔的釋股	
部分或完全由外籍航空公司擁有之航空公司	持股之外籍航空公司		釋股之航空公司	取得股份之航空公司/股份比例
Air Europe (義大利)	瑞士航空 45%			
Air Littoral (法國)	瑞士航空 44%			
LTU (包機 – 德國)	瑞士航空 49%			
Air Botnia (芬蘭)	北歐航空 (丹麥、挪威、瑞典) 100%			
西班牙航空 (西班牙)	英國航空 (英國) 及美國航空 (美國) 共同持有 10%			
TEA (包機 – 瑞士)	EasyJet (英國) 44%			
Malmö Aviation (瑞典)	Braathens ASA (挪威) 25%			
ACES (哥倫比亞)	美國航空 (美國) 40%			
阿根廷航空 (阿根廷)	美國航空 (美國) 8.5%			
秘魯航空 (秘魯)	達美航空 (美國) 35%			
COPA (巴拿馬)	大陸航空 (美國) 49%			
Islena Airlines (宏都拉斯)	TACA (薩爾瓦多) 20%			
阿魯巴航空 (阿魯巴)	ASERCA (委內瑞拉)			
1999				
維京大西洋航空 (英國)	新加坡航空 49%			
湄公航空 (貨運 – 越南)	新加坡航空 40%			
南非航空 (南非)	瑞士航空 20%			

投資		海外新合營或新近設立 完全擁有之子公司	反獨佔的釋股	
部分或完全由外籍航空公司擁有之航空公司	持股之外籍航空公司		釋股之航空公司	取得股份之航空公司/股份比例
葡萄牙航空 (葡萄牙)	瑞士航空 34%			
Portugalia (葡萄牙)	瑞士航空 42%			
AOM (法國)	瑞士航空			
比利時航空 (比利時)	瑞士航空原有 49.5% 再增加 13%			
波蘭航空	瑞士航空 37.6%			
Air Dolomiti (義大利)	德國航空 26%			
波羅的海航空(拉脫維亞)	北歐航空 (丹麥、挪威、瑞典) 原有 29% 再增加 5%			

資料來源: ICAO, "The World of Civil Aviation" [series], 1993-.

表 A2
外人所有權限制 (2000 年 10 月 1 日)

國家	限制	備註
阿根廷	49%	阿根廷航空公司之案例，允許由 Interinvest (西班牙、美國等) 持有 85% 股份。
澳洲	49%	純國內線營運人外人所有權未設限。澳洲籍國際線營運人，外籍股東參與以 49%為限，「除非此項限制違反國家利益」。 Qantas 則受 1992 年 Qantas 出售法案規範。外人所有權總上限為 49% ，外籍航空公司持股上限為 35% ，單一航空公司持股上限則為 25%。
巴西	49.50%	自 1997 年起 (先前為 20%)。
加拿大	25% (投票權)	經適當主管機關許可得有例外。
智利		無限制，但航空公司主營業所必須設於智利。
中國大陸	35% (25% 投票權)	自 1994 年 5 月起，擬修訂為 49%。
中華台北	33%	國籍航空公司，自 1997 年起航空貨運適用 50% 限制。（譯註：此節資料有誤，適用 50% 限制者為航空貨運承攬業及集散站經營業）
捷克共和國	49%	國民至少擁有及控制 51% 的股份及投票權。
歐盟會員國 (15)	少於 50%	依據歐盟 2407/92 法規，來自非歐盟會員國之投資人投資 (共同體之航空公司) 受此拘束，但對於來自歐盟會員國之投資人則無限制。
日本	33.33%	日籍航空公司三分之二以上必須由其國民擁有、控制與管理。
印度	40%	民營國內航空公司為 40% ，但自 1997 年 4 月起外籍航空公司或機場投資人不得為投資。
印尼		最初為 49%，2000 年以總統令廢止之。
肯亞	49%	
韓國	少於 50%	1998 年 2 月 12 日由 20%提高至 49.99%，唯實際控制權仍須由韓國國民保有。

國家	限制	備註
馬來西亞	45%	適用於馬來西亞航空公司，2000 年 7 月從 30%修訂為 45%。
墨西哥	25% (投票權)	自 1994 年起，由外資投票權股份少於 50%之公司所為的投資得超過 25% 之限制。
紐西蘭	49%	自 1996 年起，單一外籍航空公司限 25%，外籍航空公司總計限 35%。澳大利亞/或紐西蘭國民之所有權與有效董事會控制權至少為 50% (SAM airline)。
祕魯	70%	自 1997 年起
菲律賓	40%	航空公司被認為是公用事業。所有執行管理人員必須是國民。
波蘭		1962 年航空法 (65a 條)要求須由運輸與海事經濟部長授權。
俄羅斯聯邦		1997 年俄羅斯政府訂定法規禁止合營航空公司外人所有權過半數。
新加坡		有關新加坡公司之所有權並無正式限制。
瑞士	40%	加入歐洲共同航空區 (ECAA)後，與 EU 會員國之規則相同。
土耳其	49%	土耳其之航空公司必須在土耳其組織登記，且過半數由土耳其國民所有、控制與管理。
泰國	49%	對泰國國際航空公司之 國家所有權規定由 70% 降至 51%。安琪航空公司之外資限制由 15% 修訂為 30%。
美國	49% (25% 投票權)	三分之二的董事必須為國民，且實際由其國民控制。可經由控制權測試決定。

資料來源:

ICAO、 IATA.

表 A3
選定國家的所有權與控制權國家法規

國家或 區域性集團	所有權之國家立法	緊急條款	其他業別之類似立法
澳洲	純國內線營運人外人所有權未設限。澳洲籍國際線營運人，外籍股東參與以 49%為限，「除非此項限制違反國家利益」。外人所有權總上限為 49%，外籍航空公司持股上限為 35%，單一航空公司持股上限則為 25%。Qantas 則由 1992 年 Qantas 出售法案涵蓋，包涵更限制性之條款，但政府正在考慮劃一對該公司與其他澳洲航空公司之要求。		
巴西	巴西航空法第 181 條規定，外國企業無論係航空公司或其他公司，僅得持有巴西籍航空公司國際與國內營運人 20%具投票權之股份。目前有提案提高允許外人持股之限制-可能甚至允許外國人控制巴西籍航空公司。 民航處發照予提供大眾空運服務之業者。巴西籍航空公司每半年必須向民航處申報前六個月期間所有股東與任何股份移轉之詳細資料。如有下述情況，任何股份移轉必須經事前核准： 1) 過半數持股或公司之控制會受不利影響； 2) 擬將具投票權股份出售予外國人；以及 3) 涉及超過 10%股份之收購。	政府得於緊急時徵用於巴西註冊之航空器。	礦產資源與水資源僅得由巴西人或在巴西組織登記設立總公司之公司開發。
加拿大	目前加拿大籍航空公司外人所有權上限為 25%，政府刻正考慮將之提高至 49%。任何單一投資人持有 Air Canada 股份之上限為 15% (直至最近上限為 10%)；此限制並不適用其他航空公司。加拿大籍航空公司之控制權必須操之於「國籍企業」。	並無於緊急時徵用航空器之法律條款。	訂有一些一般的外人投資法。政府有政策限制外人收購鐵路或電信之可能性。
智利	1979 年第 2564 號法令(亦即「開放天空法」)已廢除於智利登記航空公司所有權之全部限制。 1989 年智利航空公司民營化時曾討論過，是否因北歐航空公司持有智利航空公司 35%股份而可能喪失部分航權。不過該法令並未改變。 不可或缺的要件是航空公司的主要營業所在智利。總公司設於智利之航空公司，民航局均視之為智利籍航空公司。		

國家或 區域性集團	所有權之國家立法	緊急條款	其他業別之類似立法
中國大陸	中國大陸籍之航空公司由非中國大陸人(包括香港特別行政區、澳門特別行政區與中華台北企業)持有之股份上限目前為 35%，投票權為 25%。董事長/總裁必須來自於中國大陸。政府正考慮提高持股上限至 49%。		
哥倫比亞	哥倫比亞商業法規定，該國每一家公司必須有 60%股份為哥倫比亞人所有，而外人持股上限為 40%。然而，國家理事會(一行政當局)已裁定該法無效，因已在立法允許外資自由進入各工商行業。 哥倫比亞民航局認為，哥倫比亞所簽署之雙邊協定為國際條約，故優於國內法。實務上，本地航空公司 51 %股份須由哥倫比亞人持有之規定仍有效。目前主要航空公司 (Avianca/Sam and Aces)均符合這些條件。		
歐洲共同體與歐洲經濟區	理事會第 24071/92 號法規第 4 條就航空公司之發照規定： 1. 成會員國不應授與企業營運執照，除非：(a) 其主營業所以及登記之辦事處係位於該會員國；以及 (b) 其主要業務為空運... 2. 在不損及共同體為締約人之協定或公約下，該企業應由各成員國及/或其國民直接或透過過半數所有權擁有並持續擁有。該企業隨時均由該等國家或國民實際控制... 3. 任何企業直接或間接參與航空公司之控制權持股，應符合第 2 項之規定。		
香港，中國大陸	香港註冊之航空公司必須是設立於其領域且設有主營業所。		
印度	印度籍航空公司必須由印度國民實質擁有與有效控制，但最近已修訂此等規定。關於 Air India，策略合夥人「將獲准持有航空公司達 40%之股份，包括 26%的外資股份。」就 Indian Airlines，可出售予策略合夥人之上限為 26%」。外籍航空公司不得持股，外資於其策略夥伴之持股則以其資本額之 40% 為限。刻正修法允許民營國內航空公司得有 40% 之外資或 100% 由「非印度居民」持股，但外籍航空公司不得直接或間接參與。	政府保留在緊急時使用民航設備或裝置 (航空器、機場等) 之權利。	有關其他產業的外資規定近年來已自由化，包括某些案例之「自動核准」。自動核准並不適用於銀行業、原子能源、石油、煤炭與褐煤。

國家或 區域性集團	所有權之國家立法	緊急條款	其他業別之類似立法
			不動產、農業、印刷媒體與廣播、郵政服務、國防與策略產業不允許外人投資。
以色列	以色列籍航空公司之外人所有權上限為 34%。董事長、三分之二的董事須為以色列人，主營業所必須於以色列。外國航空公司與外國非航空公司間並無區別。如 El Al 民營化，某些決定須取得黃金持股人之同意（例如航空器採購等）。此外，董事會三分之二的董事必須是以色列人，主營業所仍留在以色列。	政府於國家緊急時有權徵用國籍航空公司之航空器。	
日本	日本航空法規定外國所有權及/或控制權超過三分之一之航空公司不得登記為日本籍航空公司。	並無政府徵用航空公司之正式條文，然而主管當局有要求協助之權限。	
肯亞	於肯亞登記之航空公司外國所有權上限為 49 %。 荷蘭航空公司目前持有肯亞航空公司 26%股份，肯亞政府持有 23%，其餘為地方持有。		
馬來西亞	政府係由財政部訂定所有權標準。所有馬籍航空公司之外資以 30%為限，馬來西亞航空公司除外，其外資上限為 45%。唯任一單一外國實體持股上限額為 20%，且政府將保留馬來西亞航空公司之「黃金股份」。	並無法規明確賦予政府於緊急時接管航空器之權利。唯政府得執行任何其認為合宜之計畫。	並無管制特定國內產業之立法，但在可預見之未來，其政策為「絕對必要之服務」產業將保留由馬來西亞控制。
模里西斯	國籍航空公司章程限制外人所有權最高為已發行股份資本之 40%，外國航空公司與非航空公司之所有權並無區別。關於控制權，並無明白之法律規定，但雙邊協定之標準條款排除外國控制權。非洲之聯合國經濟委員會堅持，任何由其提供航空器融資之航空公司必須由國家政府控制。		

紐西蘭	國內航空公司之外國所有權並無限制。當地法律限制紐西蘭國際航空公司之外國持股上限為 49%，單一航空公司持股不得超過 25%，航空公司參與總額上限為 35%。		
祕魯	第 27.261 號法令 (民航法) 聲明，祕魯人掌控之所有權百分比至少為 51%。然而，目前某些在祕魯籍航空公司可能有需調整以符合此項規定。		
菲律賓	航空公司被視為公用事業。1987 憲法第 11 節聲明：「經營公用事業之特許權、執照或任何其他形式之許可，僅得授與菲律賓國民或依菲律賓法律組成之公司或協會，其資本至少 60% 由其公民所有。」；「此類特許權、執照或許可不得有獨佔之特性或為期超過五十年。」 「除因公共利益所需並經國會修正、變更或廢止，不得授與此類特許權」；「國家應鼓勵一般大眾參與公用事業之投資。外國投資者參與任何公用事業企業之管理團隊，應受限於其資本之股份比例，且該公司或協會之所有行政主管與管理階層必須是菲律賓公民。」		
新加坡	新加坡航空公司之外國所有權股份並無限制。航空公司章程允許董事會就外國所有權股份設定上限，但目前並無。未經董事會許可，單一股東持股不得超過 5%。另設有一機制，遇有外資持有普通股之程度可能危及空運服務協定時，可向財政部發行「ASA 股份」。	政府有權於某些情況下徵用民用航空器。	唯一對新加坡人所有權與控制權有規範得國內產業為傳媒。
韓國	本地航空公司之外國持股限制為少於 50%，董事會代表亦同。		
中華台北	航空公司之外人持股上限為三分之一。		
美國	依據現行美國法律，僅「空運業者」得在美國提供商用空中運輸。空運業者之各項條件中包括必須為「美國公民」所有。其標準包括：1) 為美國公民之個人；2) 各合夥人均為美國公民之合夥公司；3) 依據美國或各州、哥倫比亞特區，或美國領土或屬地之法律組織的公司或協會。至少三分之二的董事會董事與管理階層必須為美國公民，且至少 75% 之投票權須由美國公民擁有或控制。	在緊急時美國空運業者自願承諾提供予美國國防部預定數目之航空器與機組員納入美國民用後備航空機隊。	雖有某些國家安全條款禁止外國企業有管道觸及「敏感」資訊，但並無正式規定要求特定產業必須為國家所有或控制。

	<p>具投票權之外資持股上限為 24.9%。美籍業者之外國航空公司與非航空公司所有權並無區別。運輸部得從事「合宜性調查」以決定某美國運輸業者是否仍為美國公民。</p> <p>除 24.9%投票權上限外，美國亦規定非美國公民不得真正控制美籍航空公司。即使非美國公民刻意將其持股維持在投票權低於 25%的程度，運輸部仍可能發現有實際上不被允許之控制存在。此曾發生於荷蘭航空公司與西北航空公司早期的關係中，當時運輸部判定 KLM 於控股公司有過半數之所有權，其於董事會與財務顧問委員會之被提名人有問題，乃強制雙方重新安排此一交易。之後，運輸部決定將控制權測試自由化，允許非美國公民之所有權累計達 49%。投票權上限仍維持。</p>		
--	--	--	--

資料來源: IATA.

表 A4(a)

2000 年簽訂與修訂之航空公司商業協議

Aer Lingus-American Airlines (C, N)	Alitalia-Japan Airlines (C, N)	British Airways-Deutsche BA (C)	Finnair-TAP Air Portugal (C, N)
Aeroflot-AeroSvit Airlines (C, N)	Alitalia-KLM (T)	British Airways-Finnair (C)	Garuda-Malaysian Airlines (C)
Aeroflot-Air France (M)	Alitalia-Korean Air (C)	British Airways-GB Airways (F)	Gulf Air-Philippine Airlines (C, N)
Aeroflot-Air India (M)	Alitalia-Meridiana (C, N)	British Airways-Iberia (C)	Gulfstream-Northwest Airlines (C, N)
Aeroflot-Air Kazakhstan (C, N)	Alitalia-Northwest (C*, N)	British Airways-LanChile (C, N)	Gulfstream-Trans World Airlines (C, N)
Aeroflot-Air Ukraine (C, N)	Alitalia-Palestinian Airlines (C, N)	British Airways-National Jets Italia (F, N)	Hawaiian Airlines-Northwest Airlines (C)
Aeroflot-Armenian Airlines (C)	Alitalia-Varig (C, N)	British Airways-Qantas (C)	Iberia-Air France (C, N)
Aeroflot-Georgian Airlines (C, N)	All Nippon Airways-Asiana (C, N)	British Airways-Zambian Air Services (F, N)	Iberia-LanChile (C, N)
Aeroflot-Moldavian Airlines (C, N)	All Nippon Airways-Austrian Airlines (C)	British Midland-United Airlines (C)	Icelandair-SAS (C)
Aerolineas Argentinas-Alitalia (C, N)	All Nippon Airways-Emirates (M)	BWIA West Indies Airways-LIAT (M)	Japan Air System-Japan Airlines (M)
Aerolineas Argentinas-American Airlines (C*)	All Nippon Airways-Japan Air System (M)	BWIA West Indies Airways-United Airlines (C, N)	Japan Air System-KLM (C)
Aerolineas Argentinas-TAM (C, N)	All Nippon Airways-Thai Airways International (C)	Canadian Airlines-Cathay Pacific (T)	Japan Air System-Northwest Airlines (C)
AeroMexico-Air France (C)	All Nippon Airways-Trans World Airlines (CG, N)	Canadian Airlines-Japan Airlines (T)	Japan Air System-Northwest Airlines (C)
AeroMexico-Delta Air Lines (C)	All Nippon Airways-Virgin Atlantic Airways (C, N)	Canadian Airlines-LanChile (T)	Japan Airlines-Northwest Airlines (CG, N)
Air Afrique-Air France (C)	Alpi Eagles-Olympic Airways (C, N)	Canadian Airlines-Qantas (T)	Japan Airlines-Singapore Airlines (CG)
Air ALM-City Bird (M, N)	America West-Trans World Airlines (C, N)	Cathay Pacific-Malaysian Airlines (C, N)	Japan Airlines-Vietnam Airlines (C)
Air ALM-KLM (T)	American Airlines-Canadian Airlines (T)	Cathay Pacific-Qantas New Zealand (C, N)	KLM-Lithuanian Airlines (C, N)
Air ALM-Surinam Airways (T)	American Airlines-Cathay Pacific (C)	Cathay Pacific-Turkish Airlines (C, N)	KLM-Malaysian Airlines (C)
Air ALM-Winair (M)	American Airlines-China Eastern Airlines (C)	China Airlines-Vietnam Airlines (C)	KLM-Regional Airlines (T)
Air Canada-Air New Zealand (C)	American Airlines-EVA Airways (C)	China Eastern Airlines-Qantas (C, N)	Kuwait Airways-Philippine Airlines (C*)
Air Canada-Canadian Airlines (C, N)	American Airlines-Japan Airlines (C)	China Southern Airlines-Japan Air System (C, N)	Kuwait Airways-Trans World Airlines (C*)

Air Canada-Delta Air Lines (C)	American Airlines-Ozark Airlines (M)	China Southern Airlines-Vietnam Airlines (C, N)	LAM-TAP Air Portugal (C, N)
Air Canada-Singapore Airlines (C*)	American Airlines-Qantas (C)	Cirrus Airlines-Lufthansa (F, N)	LTU-Sabena (C, N)
Air Caraibes-LIAT-Winair (C, N)	American Airlines-Sabena-Swissair (C)	City Bird-Lignes Aériennes Congolaises (T)	Lufthansa-Deutsche Bahn (I, N)
Air China-Lufthansa (C, N)	American Airlines-Swissair (C)	City Bird-Sabena (T)	Lufthansa-Philippine Airlines (CG*, N)
Air China-Northwest Airlines (C)	American Airlines-TACA (C)	CommutAir-US Airways (T)	Lufthansa-SAS-Singapore Airlines (CG*)
Air Europa-Alitalia (C, N)	American Airlines-TAP Air Portugal (C, N)	Continental Airlines-CommutAir (F, N)	Lufthansa-Thai Airways International (C)
Air Europa-Trans World Airlines (C, N)	American Airlines-Thalys (I, N)	Continental Airlines-Emirates (C, N)	Lufthansa-Varig (CG)
Air France-Comair (C)	American Airlines-Turkish Airlines (C*, N)	Continental Airlines-Northwest Airlines (C)	Malaysian Airlines-Middle East Airlines (C, N)
Air France-Delta Air Lines (C)	American Airlines-US Airways (T)	CSA Czech Airlines-Delta Air Lines (C, N)	Malaysian Airlines-Northwest Airlines (C)
Air France-Japan Airlines (C)	American Eagle-Northwest Airlines (C)	Delta Air Lines-Trans States Airlines (T)	Malaysian Airlines-Philippine Airlines (C*)
Air France-Korean Air (M)	American Eagle-Trans World Airlines (C, N)	Delta Air Lines-ACES (C, N)	Malaysian Airlines-Swissair (C)
Air France-TACA (C, N)	Angel Air-China Northern Airlines (M, N)	Delta Air Lines-Aerolitoral (C, N)	Mesa Airlines-Midwest Express (C)
Air France-Thalys (I)	Aserca-Avensa (T)	Delta Air Lines-El Al (C, N)	Mesa Airlines-US Airways (F)
Air India-Emirates (C, N)	Asiana-Cargolux (CG, N)	Delta Air Lines-Malev (T)	Mexicana-United Airlines (C)
Air India-Malaysian Airlines (C)	Asiana-China Southern Airlines (C)	Delta Air Lines-Royal Air Maroc (C, N)	National Airlines-Virgin Atlantic Airways (M, N)
Air India-Virgin Atlantic Airways (C*, N)	Asiana-Turkish Airlines (C, N)	Delta Air Lines-Sabena-Swissair (T*)	Nationwide Air-Virgin Atlantic Airways (F, N)
Air Jamaica-Cubana (C, N)	Asiana-Uzbekistan Airways (C, N)	Delta Air Lines-South African Airways (C)	Nigeria Airways-South African Airways (C, N)
Air Jamaica-Delta Air Lines (C)	Atlantic Coast Airlines-United Airlines (F)	Delta Air Lines-Tunisair (C, N)	Qantas-Qantas New Zealand (F, N)
Air Kazakhstan-Transaero (C, N)	Atlantic Coast Jet-Delta Air Lines (F, N)	Deutsche BA-Iberia (C*)	Qantas-South African Airways (C)
Air Littoral-Finnair (C, N)	Austrian Airlines-Delta Air Lines (T*)	Ecuatoriana-LanChile (C, N)	Roraima Airways-Rutaca Airlines (C, N)
Air Malta-Trans World Airlines (C, N)	Austrian Airlines-El Al (C, N)	Egyptair-Middle East Airlines-Royal Air Maroc-	Royal Air Maroc-Tunisair (C, N)
Air Moldova International-Transaero (C, N)	Austrian Airlines-United Airlines (C, N)	Royal Jordanian-Saudi Arabian Airlines (M, N)	Sabena-Ukraine International Airlines (C)
Air Namibia-Deutsche BA (C, N)	Aviaekspresskruiz-Chelyabinsk Airlines-	Egyptair-Philippine Airlines (C*)	SATA International-TAP Air Portugal (C)

Air Namibia-Uganda Airlines (T)	Demodedovo Airlines-Kras Air (M, N)	El Al-Swissair (C, N)	SNCF-United Airlines (I)
Air New Zealand-Canadian Airlines (C, N, T)	Avianca-Mexicana (C, N)	El Al-Thai Airways International (C*, N)	Swissair-Thai Airways International (C, N)
Air One-Lufthansa (C, N)	Azerbaijan Airlines-Transaero (C, N)	Emirates-MNG Cargo Airlines (CG, N)	Syrian Arab Airlines-Tarom Romanian (C, N)
Air Tahiti Nui-American Airlines (M, N)	Balkan Bulgarian-Uzbekistan Airlines (C)	Emirates-Philippine Airlines (C*, N)	TACA-TACA Peru (C)
Air Tahiti Nui-Qantas (C, N)	Bangkok Airways-Thai Airways International (C, N)	EVA Airways-Qantas (C, N)	TAM-Transbrasil (T)
Air Zimbabwe-Comair BA (C, N)	British Airways-Canadian Airlines (T)	Finnair-Iberia (C)	Trans States Airlines-Trans World Airlines (T)
Alaska Airlines-Qantas (C)	British Airways-Cathay Pacific (C)	Finnair-Qantas (C)	

C 表示共用班號或運務協議

CG 表示貨運協議

F 表示加盟協議

I 表示複合型態協議

M 表示未涉及共用班號之協議

N 表示於 2000 年形成的新合夥關係

T 表示於 2000 年終止之協議

* 表示協議係於前幾年簽署，但於 2000 年執行

以粗體字顯示之協議係為全球聯盟之一部分，或該聯盟係經澳洲公平競爭與消費者委員會、歐盟執委會與/或美國運輸部核准之聯盟。

表 A4(b)
2000 年簽訂與修訂之航空公司商業協議摘要表

	1999 年簽訂但於 2000 年執行	2000 年新簽訂	2000 年修訂	2000 年終止
共用班號協議	12	75	55	無資料
貨運協議	2	4	2	無資料
加盟協議	0	7	3	無資料
複合型態協議	0	2	2	無資料
其他不涉及共用班號之協議	0	6	9	無資料
總計	14	94	71	22

表 A5
全球五大聯盟之主要特徵

聯盟	STAR (星空聯盟)	One World (寰宇一家)	Skyteam	Qualiflyer	Wings
創立日期	1997 年 5 月	1999 年 2 月	2000 年 6 月	1998 年 3 月	無創立日期。 1993 年 1 月批准 荷蘭航空公司與 西北航空公司之 合作。
創始成員	Air Canada United Airlines Lufthansa Thai Airways SAS	American Airlines British Airways Cathay Pacific Qantas	Air France Aeromexico Delta Airlines Korean Air	Swissair Austrian (1999 年 10 月退出 加入星空聯盟) AOM Crossair Sabena Turkish Airlines	KLM North West
新增成員	Air New Zealand (March 99) All Nippon Airways (October 99) Ansett Australia (March 99) Austrian Airlines (March 00) British Midland (July 00) Lauda Air (March 00) Mexicana (July 00) Singapore Airlines (April 00) Tyrolean (March 00) Varig (October 97)	Finnair (Sep 99) Iberia (Sep 99) Aer Lingus (June 00) LanChile (June 00)	CSA (March 01), and for the future Aeroflot (2003)	Air Europe (Apr 99) Air Littoral (May 00) LOT (Jan 00) Portugalia (Jan 00) Volare (Jan 00) Air Liberté (Sep 00)	Alitalia (撤銷)
航空器數量	2,711	1,975	1,283	496	824
訂購之航空器	391	360	330	135	108
員工人數	296,122	251,965	137,030	58,298	82,735
主要轉運中心	<u>歐洲</u> : 哥本哈根、法蘭克福、 倫 敦希斯洛、巴黎戴高樂、 斯德 哥爾摩、維也納 <u>美洲</u> : 布宜諾斯艾利斯、芝加 哥、洛杉磯、蒙特婁、里約熱 內盧、 聖保羅 <u>亞洲</u> : 曼谷、香港、新加坡、東 京	<u>歐洲</u> : 都柏林、倫敦希斯洛、 倫 敦蓋威克、赫爾辛基、馬德 里、曼徹斯特 <u>美洲</u> : 芝加哥、達拉斯、紐約 – 甘迺迪、智利聖地牙哥 <u>亞洲</u> : 香港 <u>大洋洲</u> : 雪梨	<u>歐洲</u> : 巴黎-戴高樂、巴 黎-奧里 <u>美洲</u> : 亞特蘭大、辛辛那 提、鹽湖城、墨西哥市 <u>亞洲</u> : 漢城	<u>歐洲</u> : 布魯塞爾、巴塞 爾、伊斯坦堡、里斯本、 米蘭- Malpensa、 尼斯、 巴黎-奧里、 華沙、蘇黎世	<u>歐洲</u> : 阿姆斯特 丹 <u>美洲</u> : 底特律、 明尼亞波利

聯盟	STAR (星空聯盟)	One World (寰宇一家)	Skyteam	Qualiflyer	Wings
	大洋洲: 奧克蘭、雪梨				
合作類型包括： 共用班號	雙邊共用班號協議的延伸航網 各成員相互連結	共用班號 (除 American Airlines 與 British Airways 在越大西洋 市場並未取得美國運輸部之反 托辣斯豁免以及歐盟執委會之 各別豁免)			
共同費率	-全球旅遊者之「環球」費率	-「寰宇一家探索者」費率			
貴賓室	可進入 500 個共用貴賓室	互惠進入機場貴賓室	互惠進入機場貴賓室		
酬賓里程計畫	互惠之酬賓里程計畫	聯合酬賓里程計畫	互惠之酬賓里程計畫		有
登機報到	一次完成登機報到	航空公司間流暢的旅客轉機	航空公司間流暢的旅客 轉機、標準化程序		
股權關聯	多樣的股權關聯	多樣的股權關聯		多樣的股權關聯	解散
機場運務	簡化的機場運務			地勤 行李處理	
貨運合作	有		有	有	
聯合採購	有				有
行銷	廣告與促銷				有
其他				共同的客服中心、資訊科 技、銷售、訓練、維修	
服務之地點	760 ²³	559	230	329	400
服務之國家	112 ²⁴	134	85	68	75
1999 年收益延人公里 (十億)	593.9 +254.7 準成員 (簡稱 AC) ²⁵	456.5 + 12 AC ²⁶	264.6 + 53.1 AC ²⁷	100.7 + 16.0 AC ²⁸	177.4 +107.7 AC ²⁹
佔 1999 年全球收益 延人公里之比重 ³⁰	21.3% + 4.4% AC	16.4% + 0.4% AC	9.5% + 1.9% AC	3.6% + 0.6% AC	6.4% + 3.9% AC

²³ 尚未包括澳洲、加拿大、墨西哥與新加坡。

²⁴ 同上。

²⁵ Airline Business International 將準成員航空公司定義為「至少與聯盟中之一主要合夥人有股權關聯或涵蓋面廣的行銷協議，但與其他聯盟集團並無緊密關係的航空公司。」
以星空聯盟為例有: US airways, Canadian, Virgin Atlantic and Spanair。

²⁶ Aerolineas Argentinas 藉由與 Iberia 及 American Airlines 之關係。

²⁷ 截至 1999 年有 Korean Airlines, Aeroflot。

²⁸ South African Airways.

²⁹ Continental, Transavia, Braathens, Kenya Airways.

³⁰ 依據 ICAO 1999 年定期運量總數 (國內+國際) 統計資料之全球比重，亦即 27,880 億收益延人公里。

聯盟	STAR (星空聯盟)	One World (寰宇一家)	Skyteam	Qualiflyer	Wings
運送旅客人數 (百萬)	292.7 + 73.3 AC	199.3 + 4.5 AC	151.2 + 28.3 AC	52.3 + 5.2 AC	71.6 + 55.9 AC
佔 1999 年全球運送 旅客人數之比重 ³¹	18.8% + 4.7% AC	12.8% + 0.3% AC	9.7% + 1.8% AC	3.4% + 0.3% AC	4.6% + 3.6% AC
集團銷售額(十億美 元) ³²	69.6 + 12.6AC	50.0 + 1.0 AC	26.1 + 4.0 AC	16.2 + 1.3 AC	16.8 + 9.9 AC

資料來源: <http://airlinealliance.tripod.com> 及 [Airline Business](#), 2000 7 月, 本表後五列.

³¹ 依據 ICAO 1999 年定期運量總數 (國內+國際) 統計資料之全球比重, 亦即 15 億 6000 萬運送旅客人數。

³² 集團收入包括非飛行業務。

表 A6
主要未結盟之集團

主要 「未結盟之運輸業者」	收益延人公里 十億	佔全球比重 %	旅客人數 百萬	佔全球比重 %	集團銷售總額 十億美元
Japan Airlines	84.1	3.0	35.5	2.3	14.4
Southwest Airlines	58.7	2.1	57.5	3.7	4.7
TWA	41.9	1.5	25.8	1.7	3.3
Alitalia	36.9	1.3	24.2	1.5	5.2
Malaysia Airlines	35.0	1.3	16.0	1.0	2.1
America West	28.5	1.0	18.7	1.2	2.2
China Airlines	22.2	0.8	1.9	0.5	1.9
Saudi Arabian Airlines	19.6	0.7	12.3	0.8	-
Alaska Airlines	18.9	0.7	13.6	0.9	2.1
China Southern	18.7	0.7	15.0	1.0	1.6
總計	364.5	13.1	226.5	14.6	37.5

資料來源: Airline Business, 2000 年 7 月。