

服務貿易理事會

烏拉圭回合結束後空運業之發展

第四部分

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補充資料。第一部分討論空中自由，第二部分則著重中在雙邊、複邊與多邊協定。

## 目 錄

秘書處提供之背景資料.....	1
壹、 序論 .....	4
貳、 空中自由 .....	4
一、 航務自由：第一與第二自由 .....	5
二、 航權 .....	10
(一) 序論：航權之起源 .....	10
(二) 第三與第四自由 .....	11
(三) 第五自由 .....	13
(四) 所謂「第六自由」 .....	14
(五) 所謂「第七自由」 .....	16
(六) 所謂「第八自由」 .....	16
(七) 所謂「第九自由」 .....	17
參、 雙邊協定之概觀 .....	17
肆、 指定 .....	19
二、 序論 .....	19
三、 指定係營運權之一部分 .....	19
四、 法規發展 .....	20
伍、 費率 .....	25
一、 費率定義 .....	25
二、 費率發展 .....	26
三、 費率類型與特徵 .....	26
(一) 票價之主要類型 .....	27
(二) 貨運運費 .....	27
(三) 包機運費 .....	27
(四) IATA 費率協調 .....	27
(五) 費率自由化 .....	30
陸、 運能 .....	30
柒、 結論 .....	31

## 本文件使用之縮寫

ACAC	阿拉伯民航委員會
AEA	歐洲航空公司協會
ALPA	美國航空公司駕駛員協會
ANSCnf	機場與空中航行服務經濟會議
APEC	亞太經濟合作
ASA	航空服務協定
ATRP	空運法規小組(ICAO)
BA	英國航空公司
BWIA	西印度航空公司 (前身為 英屬西印度航空公司)
CARICOM	加勒比海共同體
CEMT	歐洲運輸部長會議
CLMV	柬埔寨、寮國、緬甸與越南
COMESA	東非與南非共同市場
CRSs	電腦訂位系統
DOT	美國運輸部
EC	歐洲共同市場
ECAC	歐洲民航會議
ECJ	歐洲法庭 (歐盟)
EU	歐盟
GATS	服務貿易總協定(WTO)
GATT	關稅暨貿易總協定 (WTO)
IASTA	國際空中服務過境協定
IATA	國際空運協會
ICAO	國際民航組織
ITF	國際運輸聯盟
KLM	荷蘭皇家航空公司
NGMTS	海運服務談判小組(WTO)
OECD	經濟合作與發展組織
OWNCO	所有權與控制權特別工作小組(ECAC)
PICAO	臨時 ICAO
SAM	澳洲-紐西蘭單一航空市場
SAR	特別行政區
SAS	北歐航空公司(Scandinavian Airlines)
SEA	單一歐洲區域
TCAA	越大西洋共同航空協定
ULD	貨盤櫃
US	美國
WTO	世界貿易組織

## 壹、 序論

1. 本文主要針對費率、運能、指定與「其他標準要素」，試圖追蹤過去幾年所發生的明顯改變並指出目前自由化正如何發展<sup>1</sup>。因此，兼選標準的與實際的雙邊協定以討論經常被涵蓋的相關條款。所謂標準化或架構化的協定並非指兩國間之雙邊協定，而是定義在雙邊協商時會加入實質細節的結構或一般內容。

2. 相較於 Job Number 2451，本文所呈現內容與格式將有所改變以符合 1988 年 Doc 9511 雙邊空運協定摘要 (Digest of Bilateral Air Transport Agreements, 以下簡稱 Doc 9511)之標準架構。此可確保與整個空運業現行採用方式的一致性，同時協助會員認清最近的趨勢。所使用的結構係與被接受的國際民航組織(ICAO)標準一致，對於未來討論 GATS 商用空運服務亦有助益。

## 貳、 空中自由

3. 本節參考 ICAO 的官方定義逐一說明八項自由並提供美國航空公司駕駛員協會(ALPA)一項研究的具體案列<sup>2</sup>。法規體制的特異性已儘可能地予以納入，並試著將空中自由予以分類並追蹤 1993 至 2000 年間之變化。

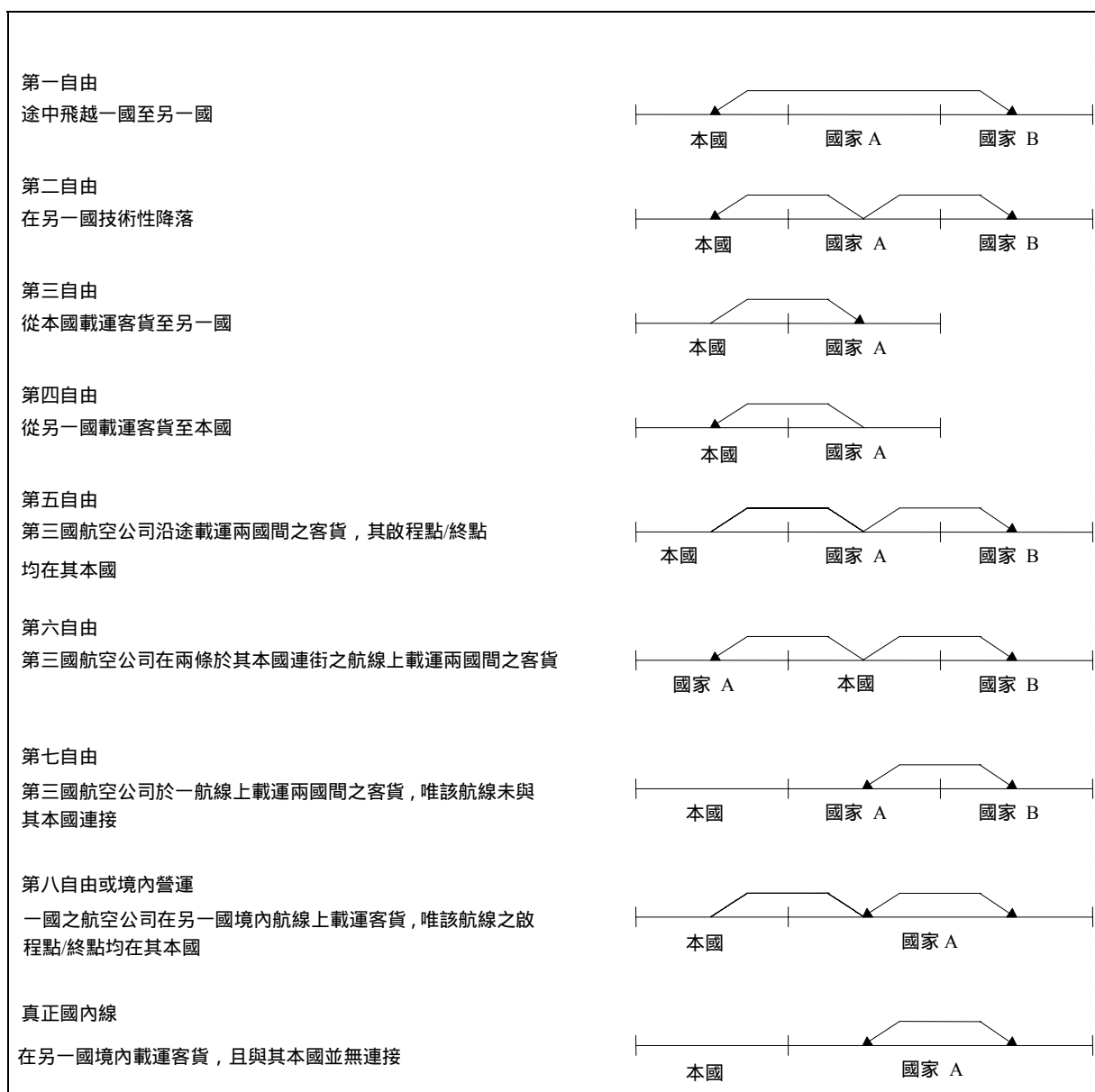
4. 「空中自由」定義如下列圖解：

---

<sup>1</sup> 詳 Job Number 2451, S/C/W/59 and S/C/W/129.

<sup>2</sup> 2000 年 10 月 ALPA 之全球航空策略小組報告。

圖解 1  
航空服務協定之空中自由權



資料來源：歐洲航空公司協會/歐洲委員會/經濟合作與發展組織

## 一、 航務自由：第一與第二自由

5. 第一自由係定義於 ICAO 國際空運法規手冊 (以下簡稱 Doc 9626)，指「關於定期國際航空服務，由一國授與另一國不降落而飛越其領域之權利或特權」。

6. 第二自由係定義於 Doc 9626，指「關於定期國際航空服務，由一國授與另一國為非營運目的而降落其領土之權利或特權」<sup>3</sup>。

<sup>3</sup> Doc 9626, page 4.1-5.

7. 下列考量顯示第一與第二自由有不同於其他自由之特殊狀況：

- (i) 該二項自由不被 ICAO 視為營運的自由而係「航務」的自由，因其未涉及商業營運；<sup>4</sup>
- (ii) 二者並未涵蓋在 GATS 相關附則所定義之航權範圍內，該定義陳述航權必須係為「有償或包租」而運用。
- (iii) 二者通常並未於雙邊協定中討論，而係於 1944 年 ICAO 國際航空服務過境協定 (IASTA) 準全球化的多邊協定中約定。其相關條款基本上類似於關稅暨貿易總協定第五條之內容。

8. 至 2000 年 10 月 4 日止，國際航空服務過境協定 (IASTA) 已經有 118 個國家批准，其中 17 國係在最近五年批准。完整的會員名單參見表 A1 (附錄)。

9. ICAO 認為全球對國際航空服務過境協定 (IASTA) 的遵奉係一重要的政策目標。ICAO 大會在許多場合中力促各國批准過境協定，並繼續在 A32-17 號決議文中訂為永久政策。1994 年全球空運研討會編號 AT Conf/4 之建議案也要求全球遵奉並實施該協定。

10. 國際航空服務過境協定 (IASTA) 之重要條款確有需更密切的關注；表 1 比較其與 GATT (過境) 及 GATS (利益否絕、安全例外) 之類似條款。

---

<sup>4</sup> 備註：航權被認為是第三至第八自由的部分 (Doc 9626, page 4.1-8)。

表 1

IASTA、GATT 與 GATS 對照表

國際航空服務過境協定重要條款	相當的 GATT 與 GATS 條款	Observations
<p>第一條</p> <p>第一節</p> <p>締約各國授與其他締約國關於定期國際航空服務下列自由：</p> <p>1) 不降落而飛越其領域之權利；</p> <p>2) 為非營運目的而降落之權利。</p>	<p>GATT Article V-1: 「貨物（包括行李）、船舶及其他交通工具於通過任何締約方領土時，不論是否另經轉運、倉儲、分裝或改變運輸方式，若其通過締約方領土僅係全程之一段，而其起迄均在運輸所經締約方領土以外者，此種性質之運輸本條定名為『過境運輸』。」</p> <p>GATT Article V-2: 「對來自或輸往其他締約方之過境運輸，為採行最便捷之國際運輸路線，各締約方均享有通行其他締約方領土之自由，上述自由不得因船旗國家、產地、出發港、進入港、駛出港或目的港之不同，或有關貨物、船舶或其他運輸工具所有權之任何狀況而受影響。」</p>	
<p>本節之權利不適用於非供任何定期國際航空服務使用而為軍事目的所使用之機場。</p> <p>於現行敵對或軍事佔領之地區及戰爭時通往該地區之沿途補給線，該權利之行使應經適當軍事當局之核准。</p>	<p>GATS Article I.3(c): 政府服務分割</p> <p>GATT Article XXI, GATS Article XIV bis: 國家安全例外</p>	
<p>第三節</p> <p>一締約國給予其他締約國航空公司為非營運目的停留之權利者，得要求該航空公司於作該停留之地點提供合理之商業服務。</p> <p>此項要求對在相同航線上營運之航空公司不應有任何之歧視，應考慮航空器之容量，並應在不損害有關國際航空服務之正常營運或不損害締約國權利及義務的方式下行使之。</p>	<p>無</p> <p>無</p>	<p>GATT 與 GATS 均未包含此「搭便車」條款。</p>

國際航空服務過境協定重要條款	相當的 GATT 與 GATS 條款	Observations
<p><i>第四節</i></p> <p>在遵守本協定之規定下，締約各國得：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) 在其領域內指定任何國際航空服務遵循之航線及任何此類服務得使用之機場；</li> <li>2) 對任何此類服務因使用該機場及其他設施徵收或准許徵收公平及合理之費用；</li> <li>3) 此等費用不應高於其國籍航空器從事相同國際服務使用該機場及設施所繳納者...</li> </ol>	<p>GATT Article V-2: 「為採用最便捷之國際運輸路線，各締約方均享有通行其他締約方領土之自由...」 以及 V-3 「任何締約方得規定通過其領土之過境運輸應向適當之海關申報...」</p> <p>GATT Article V-4: 「各締約方對於來自或輸往其他締約方領土之過境運輸所定費用及法令必須合理，並應考慮運輸之各種情況。」。</p> <p>GATT Article V-5: 「有關過境運輸之所有規費、法令及程序，任一締約方對來自或輸往任何其他締約方領土之過境運輸所給予之待遇，不得低於其對任何來自或輸往第三國之過境運輸所給予之待遇」。</p> <p>GATT Article V-6: 「每一輸入締約方對通過何其他締約方領土過境運輸產品所給待遇，不得低於該產品如不運經該其他締約方領土而逕由產地運至目的地時所應享受之待遇；但任何產品之直接運送，原係該產品輸入取得優惠待遇之必要條件或與該締約方所定關稅估價方式有關者，該任一輸入締約方仍得維持其在本協定簽署日已實施之直接運送之規定。」</p>	<p>GATT 在航線選擇方面顯然更自由，此將有助於調節技術性空中交通限制。此外，空中交通走廊事實上是「最方便的航線」。</p> <p>IASTA 強加予國民待遇之義務，而 GATT 僅強加予最惠國待遇之義務。</p> <p>IASTA 並無相當的條款規定在選擇直達航線時之待遇標準。對空運而言此條款的相關性似乎相當明顯。</p>
<p><i>第五節</i></p> <p>締約各國對他國空運企業之實質所有權與有效控制係屬於一締約國之國民一節未能滿意者，或該空運企業未能遵守其所營運之國家之法律，或未能履行本協定之義務者，保留不發給或撤銷其證書或許可之權利。</p>	<p>GATS Article XXVII (利益否決)。</p>	



11. 除國際航空服務過境協定( IASTA)之外，有 185 個會員國的芝加哥公約 (相較於 IASTA 的 118 個會員)也規定第一與第二自由。芝加哥公約第五條即授與不定期飛航所謂的第一與第二自由。

「不定期飛航之權利：

締約各國同意，凡不從事定期國際航空服務之其他締約國一切航空器，在遵守本公約之規定下，不必事先獲准，有飛入其領域或不停留而通過其領域，及為非營運目的而停留之權利，但被飛越國有權要求其降落。然為飛航安全之理由，對意欲飛越不能通過之地區或缺乏適當航空設施之區域之航空器，締約各國保留要求其遵循規定之航路飛航，或此等飛航應獲得特准之權利。 [再加以強調]

此航空器如以有償或包租從事定期國際航空服務以外之客、貨或郵件運送者，在遵守第七條之規定下，亦有裝卸客、貨或郵件之特權。但任何裝卸地國家有訂定其認為適宜之規章、條件或限制的權利。<sup>5</sup>」

12. 類似的精神亦見諸於芝加哥公約第十五條最後一句規定：「締約國之任何航空器，或其上所載人員或財物，如純為行使通過或進出其他締約國領域之權利，任何締約國均不得收費。」

6

13. 過境領空的問題總是具政治敏感性。芝加哥公約爭端解決條款(Articles 84-88)至今有五個案例引用，其中三個即有關領空入侵之爭端。此三案例為：印度對巴基斯坦 1952-1953, 巴基斯坦對印度 1971-1976, 古巴對美國 1996-1998，三案均透過外交談判解決<sup>7</sup>。另亦值得注意的是：空域最大的四個國家(加拿大<sup>8</sup>、巴西、俄羅斯與中國<sup>9</sup>)並非 IASTA 的會員國。

14. 俄羅斯聯邦的收費作法，尤其是飛越西伯利亞及在西歐與遠東間的航線，已成為 ICAO 與 WTO 會員，包括歐洲民航會議(ECAC)、歐盟會員國與航空公司，一再提出質疑及外交行動的對象。歐洲航空公司協會(AEA)估計每年支付費用約為 2 億 2 千萬歐元。此被認為不符合 ICAO 收費政策及芝加哥公約第十五條之規定。歐盟理事會對此表達嚴重關切。ECAC 也在 ICAO 的兩個場合質疑此制度，第一次在 1999 年大會上(延遲的工作報告)，其後是在一次 ANSConf (機場與空中航行服務經濟研討會)會議 (2000 年 6 月 8 日編號 ANSConf WP/73 資料文件<sup>10</sup>)。另一份 ECAC 文件<sup>11</sup> 甚至提到如果 ICAO 無法解決此問題，WTO 將是解決此問題之另一選擇。

<sup>5</sup> 芝加哥公約第五條。

<sup>6</sup> 本條之解釋見諸於 S/C/W/163/Add.2 文件第 94 頁。

<sup>7</sup> ICAO document C-DEC154/16, 1998 年 6 月 22 日。

<sup>8</sup> 加拿大於 1988 年退出 IASTA。

<sup>9</sup> 中國大陸之香港除外。

<sup>10</sup> See <http://www.icao.int/icao/en/atb/ansconf2000/docs/wp73e.pdf>

<sup>11</sup> DGCA/108-DP/8, 1999 年 12 月 1 日。

15. GATT 第五條所定之原則係由先前 1921 年巴塞隆納公約轉換而來。在草擬 GATT 時即決定不包含航空器過境，因該問題將由 ICAO 處理，而僅涵蓋包括行李在內的空運貨物過境。此解釋了 GATT 第五之七條<sup>12</sup>之真正用詞：「本條各項規定不適用於航空器之過境，但仍適用於空運貨物（包括行李）之過境。」

16. 會員國可能希望就下述各點討論此一排除適用之規定：(i) 相較於 IASTA 協定，WTO 實際與預期的會員範圍更為廣泛；(ii) 空運貨物與航空器過境間之差異；以及 (iii) ICAO 與 GATT-WTO 爭端解決制度之有效性。

## 二、 航權

### (一) 序論：航權之起源

17. 或許值得回顧一下，芝加哥公約起草者設想的是一個完全開放航線的多邊制度<sup>13</sup>。與 IASTA 同時於 1944 年採納之國際空運協定（International Air Transport Agreement）再次確認前二項自由，此外並規定：

- 「關於定期國際航空服務，由一國授與另一國在第一國領域卸下來自運輸業者本國客貨之權利或特權（第三自由）；
- 關於定期國際航空服務，由一國授與另一國在第一國領域裝載前往運輸業者本國客貨之權利或特權（第四自由）；
- 裝載前往任何其他締約國領域之客、貨與郵件之特權，以及卸下來自任何領域之客、貨與郵件之特權（第五、第六與第七自由）<sup>14</sup>。」

18. 然而，國際空運協定僅經 19 國批准，而其中 8 國後來退出。

19. 1947 年草擬之國際民用航空運輸商業權利多邊協定完成了多邊架構，包含市場進入、運能與費率相關條款。此協定草案擬議，經四個月前通知即可自由進入市場（第 6 至 9 條）、由啟程國單方進行相當彈性的運能控管（第 10 至 13 條）、不公平訂價措施的規定（第 14 至 16 條），以及爭端解決制度，尤其是費率問題<sup>15</sup>。

20. 在航線方面，該草案確認了多邊授予第三、第四、第五、第六及第七自由。下列部分內文仍適用於現代：「...如果對其領域擁有主權的各國在國際民航運輸的權利交換上任由其有限

---

<sup>12</sup> Article V 之諮商歷史與解釋，詳 *Analytical Index*, 1995 edition, Volume 1, pages 214 to 217 and for Article V-7, EPCT/c.II/54/rev1, page 7.

<sup>13</sup> 參見 S/C/W/59, paragraphs 73 to 78.

<sup>14</sup> Doc 9626, page 4.1-8 and 4.1-9.

<sup>15</sup> Document P/CAO (Provisional ICAO) 4014, A1-EC/1, March 1947, 可向 WTO 秘書處索取。

度地或不同程度地談判，這些談判將會是衝突的來源。此類談判在本質上即有差別待遇。唯一的解決之道即為依下述方式規範空中自由，所有參與國得依據包含對運能、航線與競爭方法有適當防衛且適用於全體的相同規則，行使其商業權利<sup>16</sup>。」

21. 將此轉化成涵蓋於 PICAO (臨時 ICAO) 第二章 (「空中自由」) 第六條的簡單條款：「在遵照本協定之規定下，經各締約國正當授權之航空公司之航空器有權不降落而飛越任何締約國領域，並有權在該領域為非營運目的以及為裝卸客、貨與郵件而停留<sup>17</sup>。」

22. 1947 年 11 月，國際民用航空運輸商業權利多邊協定委員會於日內瓦最後嘗試找出處理多邊航權問題之道，失敗後 ICAO 會員轉而採取雙邊解決之道<sup>18</sup>。

## (二) 第三與第四自由

23. 第三自由係定義為「關於國際定期航空服務，一國授與另一國於第一國領域卸下來自運輸業者本國客、貨之權利或特權。」<sup>19</sup>

24. 第四自由係定義為「關於國際定期航空服務，在第一國領域裝載客、貨運往運輸業者本國之權利或特權。」<sup>20</sup>

25. 顧問公司 Aero Accords 已從事這些航線演進之研究。雖然其所比較的兩段期間(1966 - 1975 與 1986 - 1995)不同於我們的評論期間(1993 - 2000)，其結果仍相當有意思。該研究所指出的主流趨勢仍屬實。這些是長期趨勢，且每一檢視期間是以超過 1000 份協定作為統計之樣本，其結果摘錄於表 2。(ICAO 1993-1999 年期間可與之比擬的樣本僅包括 225 份協定，且迄今仍非類似分析之對象)。

表 2  
航線進出口岸航點

口岸航點數量	1966-1975 (數量)	1966-1975 (百分比)	1986-1995 (數量)	1986-1995 (百分比)
單一	764	72.3	731	60.5
二個	129	12.2	163	13.5
三個	37	3.5	64	5.3
四個	11	1	14	1.2
五個	4	0.4	6	0.5
六至十個	5	0.5	25	2.1

<sup>16</sup> 同上。

<sup>17</sup> 同上。

<sup>18</sup> 尤請參見 Gunther, "Multilateralism in International Air Transport - The Concept and the Quest", *Annals of Air and Space Law*, Vol. XIX, Part I, 1994, McGill University and Duane W. Freer "The PICAO Years 1945-1947", *ICAO Bulletin*, No. 8, July 1986.

<sup>19</sup> Doc 9626, page 4.1-8.

<sup>20</sup> 同上。

口岸航點數量	1966-1975 (數量)	1966-1975 (百分比)	1986-1995 (數量)	1986-1995 (百分比)
超過十個	2	0.2	6	0.5
<b>所有特定航線</b>	<b>952</b>	<b>90.2</b>	<b>1009</b>	<b>0.5</b>
多條	80	7.6	180	14.9
隱含多條	24	2.3	20	1.7
<b>無特定航線</b>	<b>104</b>	<b>9.8</b>	<b>200</b>	<b>16.5</b>
<b>總計</b>	<b>1056</b>	<b>100</b>	<b>1209</b>	<b>100</b>

資料來源: Aero Accords

26. 該兩段期間之間發生之主要變化：

- (i) 在既有市場中，新航線與修正航線激增；
- (ii) 自傳統「從我的主要城市到你的主要城市往返」的單一口岸航點模式轉變成互換更多的口岸航點；以及
- (iii) 採用「無特定航線模式」者，亦即允許「從我國的任一點到你的國家任一點」，幾乎倍增 (200 個案例相較於 104 個)，在第二期佔所有案例的 16.5%，佔前期之 9.8%。

27. 此外，數項區域協定包含授予第三與第四自由權利之條款(表 3)：

**表 3**  
**區域協定第三與第四自由權利**

安地斯 集團 1991 (5 國)	加勒比海 共同體 1996 (14 國)	福塔力沙 協定 1997 (6 國)	邦久協定 1997 (6 國)	柬寮緬越 協定 1998 (4 國)	東非與南非 共同市場 1999 (21 國)	阿拉伯 民航委員會 1999 (16 國)
有	須獲許可並事前通知；當天旅遊/空中計程車需視載客人數/進出方向等條件而定	僅得於未有依雙邊協定營運的航線上	每個國家開放二個航點	第三/四自由航權無限制；以該區域內八個國際機場作為啟程地、目的地、中間點與延遠點均無限制	任何二城市間最多每天二班次。在 COMESA 內無限制。	屆 2001 年運能將以 60 /40 % 之比率區隔。屆 2003 年則無限制。

資料來源: ICAO.

## (三) 第五自由

28. 第五自由係定義為「關於定期國際航空服務，由一國授予另一國在第一國領域內卸下與裝載來自或前往第三國之客貨的權利或特權」<sup>21</sup>。

29. 表 4 顯示 1993 與 1999 年期間向 ICAO 通報的協定中包含授予某種形式之第五航權的數目與比例。

**表 4**  
**1993 至 1999 年期間存放於 ICAO 雙邊協定中授與第五航權之數目與比例**

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	總計 1993- 1999
當年度之協定總數	68 (100%)	44 (100%)	32 (100%)	36 (100%)	30 (100%)	14 (100%)	1 (100%)	225 (100%)
授與第五航權之協定 數目，其中：	30 (44.1%)	17 (38.6%)	13 (40.6%)	16 (44.4%)	15 (50%)	4 (28.5%)	0 (0%)	95 (42.2%)
(i) 授與限制性第五 航權之協定數目	26 (38.2%)	14 (31.8%)	11 (34.3%)	14 (38.8%)	8 (26.6%)	2 (14.2%)	0 (0%)	75 (33.3%)
(ii) 授與第五航權且 無市場進入限制 之協定數目	4 (5.9%)	3 (6.8%)	2 (6.3%)	2 (5.6%)	7 (23.4%)	2 (14.2%)	0 (0%)	20 (8.88%)
(iii) 開放天空*	0 (0%)	0 (0%)	1 (3.1%)	1 (2.7%)	4 (13.3%)	1 (7.1%)	0 (0%)	7 (3.1%)

\* 授予無限制之第五航權的協定並不必然是開放天空協定。舉例而言，此類協定可能限制第三與第四自由。

30. 從本表難以獲得具體結論。首先，相關樣本可能只包含該期間所簽署雙邊協定之半數。ICAO 資料庫約有 1,700 份協定，但估算總數應超過 3,000 份。由 Aero Accords 彙整的 ICAO 調查資料顯示，航空服務協定延遲登記的時間平均約為四年<sup>22</sup>。其次，此數目可能太小而不足以代表任何趨勢。儘管如此，在有大量統計資料的年度中大約 40% 的雙邊協定包含授與第五航權，已明白顯示第五航權之授予已是相當普遍的特性。此外，授予有限制的第五航權的協定佔這些案例的絕大部分(約五分之四)。不幸地，在容許的時間內無法提供更詳盡的協定類型，就其限制性，例如高度限制、中度限制與近乎開放體制予以區分。最後值得注意的是，無限制的第五航權（未規定任何特定數目的中間點或延遠點）並不限於開放天空協定，可能也包括例如分階段自由化的協定。再者，因相關樣本數目太小，無法給予可靠的全貌。但是證據顯示在

<sup>21</sup> Ibid.

<sup>22</sup> Airline Business, July 2000.

ICAO 225 份協定的樣本中，開放天空協定未有充分的代表性 (S/C/W/163/Add.2 文件，表 23 記錄的是 7 比 73)。

31. 上述雙邊協定資訊應與表 5 有關具第五航權之區性域協定一起看：

**表 5**  
**具第五航權之區域性協定**

<b>安地斯集團</b>	<b>加勒比海共同體</b>	<b>福塔力沙協定</b>	<b>邦久協定</b>	<b>東寮緬越協定</b>	<b>東非與南非共市場</b>	<b>阿拉伯民航委員會</b>
1991 (5 國)	1996 (14 國)	1997 (6 國)	1997 (6 國)	1998 (4 國)	1999 (21 國)	1999 (16 國)
第五航權：有	第五航權：成員國間在互惠與自由的基礎上交換	載運第五航權運量須經有關國家同意。	第五航權：有未有第三與第四航權營運之航段，第五航權不予限制；若有第三與第四航權營運者，第五航權以 20% 之運能為限；對不是非洲地區之業者依互惠原則。	第五航權：無限制	對未有第三與第四航權營運之航段，第五航權不予限制；初期，第三與第四航權有 30-40% 運能的限制。此限制最後將取消。	第五航權：屆 2005 年將無限制

資料來源：ICAO.

#### (四) 所謂「第六自由」

32. 超過第五自由之權利傳統上稱為「所謂的」第 x 自由，因為 1944 年芝加哥會議僅制定五項空中自由。第六自由係定義為「關於定期國際航空服務，經過運輸業者本國而在其他兩國間載運客貨之權利或特權。」<sup>23</sup>

33. 在芝加哥公約與採行百慕達一號雙邊原則之後，各國開始考量兩國（藉由其航空公司延伸）對於一國領域裝載而於另一國卸下之空運客貨具有「所有權」<sup>24</sup>。

<sup>23</sup> Doc 9626, page 4.1-9.

<sup>24</sup> 有關百慕達一號與百慕達二號雙邊協定之討論係直接參考美國與英國所簽雙邊協定之架構。百慕達一號協定成為其他國家研擬與簽署雙邊航空服務協定之標準。百慕達一號協定簽於 1946 年，百慕達二號協定則簽於 1977 年。

34. 當業者飛航之航線與運量增加時，航空公司吸引經由本國運送境外兩國間客貨量的機會亦隨之增加，從而發展出所謂第六空中自由的概念。因「以本國為轉運點之業者」潛在性或實際上將其客貨轉移而受損的國家乃試圖尋求對策。這些對策包括：

- (i) 拒絕就往返轉運業者本國之任何航線進行談判；
- (ii) 如航線已建立，則嚴格限制轉運業者之運能；
- (iii) 允許本國業者在兩國間之營運得實施折扣費率，轉運業者不得適用；
- (iv) 禁止於其國內依所謂第六自由提供或廣告「一機到底」的服務；
- (v) 以要求所載運之客貨在轉運業者之國內「合法」過境停留一天或多天為隱含的誘因；以及
- (vi) 拒絕授予轉運業者之政府第五航權，或限制業者使用此航權之能力。

35. 一般而言，該等策略因以下二種原因並不很成功。其一，航空公司追求利潤最大化的天性會從所有資源尋求客貨源，其二，消費者也偏好最便利的即時轉運。

36. 然而，業者提供「以本國為轉運點」的能力有其地理上限制。尤其，相關的市場必須位於合宜的直接航線上，例如南非、南美與澳洲的航空公司實際上並無使用「第六自由」的機會。以東北亞為基地的運輸業者將發現他們比較容易吸引北美、東亞與東南亞之客貨量。運輸業者營運基地之地理位置在吸引區域內轉運的能力上也扮演重要角色。因此，西歐的運輸業者恰好可吸引波羅的海—地中海地區的客貨；北美運輸業者可吸引來自加拿大、中美洲與加勒比海等地的客貨。

37. Aero Accords 已注意到，有越來越多的雙邊協定(雖未明言數量)明確地授予第六自由，規定「從我國之前置航點經由我國前往你的國家」<sup>25</sup>，。

38. 區域性協定中僅有二項協定述及第六航權，且只有一協定明述之：

表 6

具第六自由之區域性協定

福塔力沙協定 1997 (6 國)	東寮緬越協定 1998 (4 國)
載運第五與第六自由之運量須經相關國家同意。	第六自由無限制。此航權在航點規定中已默許。

資料來源: ICAO.

<sup>25</sup> Quoted in *Airline Business*, July 2000.

39. WTO 秘書處無法得知有關第六自由的公開統計資料。此類運量因其合成的性質(由 A 與 B 間的第四航權與 B 與 C 之間的第三航權組合而成)在通報上有困擾。然而，某些國家顯然亦有提供相關資訊。

#### (五) 所謂「第七自由」

40. 第七自由係定義為「關於定期國際航空服務，在授權國與任何第三國間運送客貨之權利或特權，且其營運無需包含領受國境內之任何一點，亦即此等服務不需連接運輸業者本國，或是往返運輸業者本國航線之延伸。」<sup>26</sup>

41. 存放於 ICAO 的 1,500 份雙邊協定中，僅紐西蘭-汶萊 1999 簽署的協定包含完整的客貨運第七航權。有 16 份協定規定有貨運第七航權<sup>27</sup>。

42. 歐洲單一航空市場以及依規劃的擴展，都提供了所謂的第七航權，而澳洲-紐西蘭單一航空市場 (SAM) 亦授予貨運服務之第七自由。在客運方面，在 2000 年 11 月 20 日簽署的瞭解備忘錄中，兩國部長「承諾視競爭性航空市場之持續發展，將進一步檢視雙方航空公司客運服務第七航權之引進」。該備忘錄也包括僅涉及由澳洲授予第三國航權之不對稱最惠國待遇條款（「若第三國航空公司獲澳洲授予航權，則依據此協議，各方指定之航空公司亦將獲授同樣的機會。」<sup>28</sup>）

43. 亞太經濟合作(APEC)新的複邊協定預期也有貨運第七航權<sup>29</sup>。關於客運，則可選擇由有意願之成員另以議定書方式行之。

#### (六) 所謂「第八自由」

44. 第八自由或「延續的境內營運權」係定義為「關於定期國際航空服務，得於授權國領域內兩點之間載運境內客貨之權利或特權，唯該服務之啟程地與目的地係在該外籍運輸業者本國領域或（與所謂的第七自由連接）在授權國領域之外」<sup>30</sup>。此項自由假設性的事例如：在美國登記之航空器由倫敦(或紐約)起飛前往目的地尼斯(法國)，途中得在巴黎降落並搭載旅客。

---

<sup>26</sup> Doc 9626, page 4.1-9.

<sup>27</sup> 美國/新加坡(1997)、美國/薩爾瓦多(1997)、美國/紐西蘭(1997)、美國/來西亞(1997)、美國/智利(1997)、美國/荷屬安地列斯群島(1997)、美國/烏茲別克(1998)、美國/秘魯(1998)、美國/阿拉伯聯合大公國(1999)、美國/坦尚尼亞(1999)、美國/葡萄牙(1999)、美國/斯洛伐克(2000)、美國/迦納(2000)、美國/布吉納法索(2000)、美國/甘比亞(2000)、紐西蘭/新加坡(1997)。

<sup>28</sup> "澳大利亞與紐西蘭間開放天空協定之瞭解備忘錄", 參見<http://www.mft.govt.nz/foreign/regions/australia/austopenskies.html>.

<sup>29</sup> 美國、智利、汶萊、紐西蘭和新加坡等 APEC 會員體於 2001 年 5 月 1 日簽署此協定。

<sup>30</sup> Doc 9626, page 4.1-10.



45. 第八自由之授予甚至比第七自由更少。在所有雙邊協定中，只有 1999 年的汶萊-紐西蘭協定授予客運及貨運第八自由，但此權利至今尚未被使用過。

46. 就區域性協定而言，自 1997 年 4 月 1 日起第八自由即存在於歐盟單一航空市場並被運用。例如，1998 年 11 月有 22 條境內營運航線由歐盟運輸業者營運<sup>31</sup>。儘管如此，歐盟的運輸業者仍傾向藉由接管小型國籍運輸業（例如，British Airways 與 TAT）或透過於當地設立子公司之方式（例如 Deutsche BA）進入其他歐盟市場。以上二種方式均需完全取消在歐盟內對在共同市場登記之運輸業者之所有權限制。

47. 澳洲-紐西蘭單一航空市場亦允許使用第八自由。某些 APEC「同心」國正推動以另訂議定書的方式，至少是選擇性的，將第八航權納入。越大西洋共同航空協定(TCAA)草案也包含第八航權之規定。

#### (七) 所謂「第九自由」

48. 第九自由或「獨立的境內營運權」係定義為「在完全於授權國領域內從事之服務上載運該授權國境內客貨之權利或特權」<sup>32</sup>。舉例來說，在法國登記之航空器可以在紐約搭載旅客飛往洛杉磯。

49. 除了歐盟單一航空市場（及其擴展）與澳洲-紐西蘭單一航空市場外，沒有任何向 ICAO 登記的協定及區域性協定包括第九自由。

#### 參、 雙邊協定之概觀

50. 本節就各類型的標準協定簡要摘述。此外，表 A2 (附錄) 依 ICAO 的標準說明提供這些協定的一覽表<sup>33</sup>。因歐盟創造共同航空區域所採取之步驟在理念上與本說明並不一致，故將分別於表 A3 (附錄)敘明之。

51. 航空服務協定從對市場進入有嚴格限制的方式逐漸邁向在雙邊架構內包含更開放的規定。這些條款包括被指定的運輸業者可以自由選擇入境點與目的地國、自由選擇航空器大小<sup>34</sup>，而利用前置點與延遠點的能力也增加了<sup>35</sup>。儘管如此，雙邊空運航權仍是全世界採用的模式。

52. 雙邊空運協定摘要(Doc 9511)係為回應大會第 A24-11 號決議而準備，該決議要求 ICAO 理事會「就現行雙邊協定之主要條款建立與保有參考檔案」。該摘要包括對各要項之詳細註解，

<sup>31</sup> Aviation Week and Space Technology, 9 November 1998.

<sup>32</sup> Doc 9626, page 4.1-10.

<sup>33</sup> GATS 與雙邊航空服務協定之對照係依美國國際航空處於其"Aviation Issues in GATS 2000 及其他論壇的航空問題"一文 附錄 C "空運雙邊條款與相應之 GATS 一般義務" 比較表擴充而成。其意不在解釋空運附則之範疇。

表 A2 (附錄)第二欄(標題為 ICAO 之說明) 反映傳統上指導航空業的經營結構及欲意透過運能安排、費率條款、指定與運能等保護其國籍國旗運輸業者鉅細靡遺與明確性的程度。

<sup>34</sup> 改變航空器大小即指在指定航線上得使用之航空器型別。

<sup>35</sup> ICAO Doc. wp/2;4;5;7 Paris, 1 February 2000.

並以分兩部分的型態說明所有條款；A 部分提供以下資訊：(i) 定義與適用性；(ii) 行政條款；(iii) 費率條款；(iv) 運能條款；以及 (v) 授權；B 部分包括管理簽署國間航線交換的條款。

53. 由於雙邊協定缺乏標準化的用詞，使個別協定間之比較受到限制。此外，類似的用詞可反映不同意圖並含有不同的意義，當事國也可以各種不同的方式納入特定的要素。基於以上因素，且因協定之彙編目的僅在辨識特定要素是否存在於該協定中，故係以廣義的解釋方式處理(Doc 9511 En-viii)。以該彙編為基礎，可就美國後 1977 年標準版本(US Standard Post 1977)、標準開放天空協定、APEC 五個會員體最近簽署的複邊協定、澳洲-紐西蘭單一市場協定與澳洲-紐西蘭開放天空協定進行比較。

54. 後 1977 年雙邊協定標準版本(美國)共有十八條條文以及兩份附錄，與 ICAO A、B 兩部分的結構一致。第一至十八條詳載所有標準要素，包括：定義、市場開放、費率、保安與爭端解決。附錄一載明指定航線、地理限制與變更機型。附錄二則與包機服務有關。表 A2 (附錄)所列的協定中，後 1977 年的協定標準版本在市場進入與管理監督方面是限制最多的。

55. 標準開放天空協定(美國)仍保留 1977 年協定標準版本所涵蓋之大部分要素。但是也有重大變動：所有條款於起草或實際上都作了修正(某些情況內容增加、刪減或合併；有關多邊協定的條款已被拿掉)。兩份附錄亦有實質上的改變，並增加第三份附錄以涵蓋開放天空協定的「電腦訂位系統內無差別待遇及系統間之競爭原則」。最實質的改變是在市場開放方面：訂價、指定與航線都更為自由。

56. 澳洲-紐西蘭單一航空市場以及新開放天空協定，除了對國旗運輸業者之外國所有權比例有限制外，實際上在所有市場開放方面均相當自由。航空公司得由兩國國民在對方國家設立，且在運能或定價方面均無限制。如果取消了外國所有權比例之限制，該協定將被認為已建立一個真正的共同航空市場。

57. 五個經濟體簽署之 APEC 複邊協定保留開放天空的許多要素。特別是，指定之運輸業者在運能、航線或航班均無限制，在保有在定價方面的獨立性。其內容的格式大致與傳統雙邊協定相符。

58. 該複邊協定將取代簽署國間前所簽署的空運雙邊協定；其附錄開放其他 APEC 成員將來參加此協定之機會。在禁止境內營運權或濕租方面並無改變或放鬆。

59. 最重要的改變係有關指定之運輸業者的外國所有權及有效控制權之條件，代表與後 1977 年協定的架構最明顯的不同之處。簽署國已略去被指定之運輸業者的實質所有權與有效控制權必須屬於該指定國之標準用語。取而代之的是，第三條(指定與授權)談及「有效控制」、「公司設於」與「主營業所」於該指定國。然而應注意到的是基本的國內立法狀況，有關規範外國所有權比例之條文並未改變，甚且各國還在繼續制定。

60. 歐盟在空運領域之自由化是各國脫離雙邊法制架構首見的顯著里程碑。表 8 重點摘述各種為確保順利過渡至準國內的管制環境所採行之漸進步驟。過渡期程長係為提供運輸業者充分的時間調整其經營以適應更競爭的環境。

61. 第一個自由化「包裹」(1988) 係由四項要素組成：(i) 單一歐洲區域(SEA)第 85 條與第 86 條擴充適用至整體民航；(ii) 航空公司之合作協定、電腦訂位系統(CRSs)與地勤業務不得再豁免於歐盟的競爭法；(iii)票價規範自由化；以及 (iv) 運能與市場開放規則。第二個包裹(1990)改變了飛航自由、航線開放與在歐洲市場的進出。授予歐洲所有機場間的第三與第四自由；第五自由運能則以 50%為限(從第一個包裹的 30%提高)<sup>36</sup>。第三個也是最後一個包裹完成整個自由化的進程，包括全部的境內營運權並取消外國所有權的限制。然而，自由化進程並未擴及歐盟以外地區的關係，會員國仍保留其與第三國雙邊協議及對領空之權利。不過執委會已就此主題向歐洲法庭(ECJ)控告八個會員國。聽證會於 2001 年 5 月開始，並可能於 11、12 月作成裁決。

#### 肆、 指定

### 二、 序論

62. 指定係指由一國授權給航空公司依據雙邊或多邊協定之條款從事國際航空服務。傳統上，各國之國旗運輸業者被指定營運雙邊協定所涵蓋之航線。其標準的做法是載明運輸業者被允許營運的航線、班次與機型。指定作業包含在行政類條款中(詳表 9)且在雙邊或複邊協定中都有。

### 三、 指定係營運權之一部分

63. 營運權係市場進入之權利，規範得指定運輸業者之家數；航空器營運的方式；以及在協議的航線上得使用之機型、部分座(艙)位或替代之運輸工具。實務上，營運權可見諸於航空服務協定(ASA)、航線附錄等各類條款或另以協議書訂之，可能明訂也可能未明訂。

64. 最基本的營運權係經由指定授予運輸業者。指定係由一國以正式外交照會通知另一國，該國依據航空服務協定選擇取得進入市場權利的航空公司名稱。指定得包含進入某一航線市場之任一或全部的權利，或該航線之特定部分之權利，視協定條款而定。

65. 單家指定<sup>37</sup> 係指僅得指定一家運輸業者之權利。雙家指定係指至多指定兩家運輸業者之權利。多家管制式指定係指各航線、航點或航段指定規定家數之運輸業者的權利。多家無限制式指定係指得指定任何家數之運輸業者之權利。每一種方式都有權更換運輸業者。

66. 雙邊協定通常包含一項明言的權利，即各國在他國所指定之運輸業者其實質所有權及有效控制權並非屬指定國國民之理由下，得拒絕他國之指定。指定運輸業者之選擇權則被認為是指

<sup>36</sup> 參見航空服務協定第一章空運航權。

<sup>37</sup> 單家指定係每一國之一國旗運輸業者被允許經營一特定航線。

定國之主權。雙邊協定通常包含一國基於特定理由，對於被指定航空公司之營運許可得予拒絕、撤銷、中止或加設條件。這些情形通常限於未能滿足該航空公司之實質所有權與有效控制權歸屬於指定國或其國民之要件，或未能符合該國有關營運權撤銷、中止或加設條件的國內法令規章。

67. 此等條款對跨國間合併而言很重要。例如，荷蘭皇家航空公司與英國航空公司在 2000 年提議合併，即暗示荷航將被英方控制，因為英航資本估計約為荷航的四倍。美國運輸部指出若此合併發生，美國將拒絕荷航飛航荷蘭與美國間的航線，因為荷航將不再由荷蘭控制，違反了 1992 年美國與荷蘭的協定。

#### 四、 法規發展

68. 空運市場進入的處理方式過去一向都從商業本位來考量，就如同所有貿易領域一樣。此外，當然有與國家保安、安全等相關之強烈政策考量在內。早期也嘗試建立多邊架構，1947 年的「國際民航空運商業權利多邊協定」草案<sup>38</sup> (第 9 條) 包含一相當開放的指定/保留-撤消條款：「如該航空公司之實質所有權與有效控制權非歸屬於其設立國政府或其國民，則締約各國有權保留或撤消依此協定所賦予之權利。」

69. 多邊架構的嘗試失敗與規範市場進入的雙邊協定出現，產生了指定方面的標準條款，此條款僅以實質所有權與有效控制權屬於該國及其國民為基礎<sup>39</sup>。在單家指定時，此類條款的限制更嚴重。此類型條款使得各國更容易執行航空公司「均衡受益」政策，並防止非當事國的運輸業者間接獲得非互惠的利益。

70. 幾乎全世界的雙邊協定仍有相當的限制性。然而市場進入方面已有某種程度的自由化。指定限制的鬆綁早於開放天空政策與區域性協定之締結，但顯然也因該二種趨勢而增長。

71. 儘管如此，仍留有「長期的特例」(依航線別載明不同的運輸業者家數)，例如美國-加拿大、美國-墨西哥，以及美國-英國之間的協定。以美國-英國之間的協定為例，雖然英國與美國已進行近十年之談判，仍維持僅限由四家被指定的運輸業者(英航、維京航空、美國航空及聯合航空) 在西斯洛機場提供服務。另一個特例是 1996 年捷克-瑞士之間的協定允許各國指定一家或多家運輸業者，但「各別航線」不得超過一家<sup>40</sup>。

72. 在開放天空協定(主要與美國簽訂)中指定運輸業者家數之限制已被取消，各運輸業者都可參與所有航線之營運。依據此類協定，經指定之運輸業者得在所選的任何兩城市間不受限制地營運。除市場進入之彈性外，運輸業者亦被允許在前置點與延遠點營運，也允許在某些段未載

---

<sup>38</sup> 參見上述貳、二、(一)節。

<sup>39</sup> 「多邊」所有權條款在國際空中服務過境協定 (IASTA) 中存留下來，該協定賦予實質所有權與有效控制權屬於 IASTA 締約國之航空業者於從事定期空運服務時過境飛航之權利。有關 IASTA 之說明詳前述第 7-10 段與表 1。

<sup>40</sup> Earl Scott, "Freer Skies", *Airline Business*, July 2000.

運任何出境與境內客貨飛航，該類航段稱為「盲段」(blind sectors)。然而美國的開放天空協定並未授予在美國境內裝卸客貨之可能性(境內營運權)。

73. 紐西蘭-澳洲開放天空協定與單一航空市場協定已取消境內營運權之限制。運輸業者得於前置點、延遠點與另一國境內營運。只要運輸業者之實質所有權與有效控制權屬於當事兩國國民，指定之傳統意義已被徹底瓦解。

74. 實質所有權與有效控制權的標準仍為雙邊協定之重要特色，但是其他如「主事務所」或「利益共同體」等標準也已出現在雙邊、複邊與多邊協定中。

75. 有關雙邊架構的協定，表 7 所示為 1993-1999 年期間向 ICAO 通報的雙邊協定所使用之各種指定標準<sup>41</sup>。

**表 7**  
**雙邊協定之指定標準**  
**(1993-1999)**

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	Total 1993-99
沒有規定	1 (1.5%)	1 (2.3%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	1 (7.2%)	0	3 (1.3%)
主營業所	4 (5.9%)	2 (4.5%)	4 (12.5%)	5 (13.9%)	9 (30%)	2 (14.3%)	0	26 (11.6%)
利益共同體	2 (2.9%)	0 (0%)	0 (0%)	1 (2.8%)	0 (0%)	0 (0%)	0	3 (1.3%)
實質所有權與 有效控制權	61 (89.8%)	41 (93.2%)	28 (87.5%)	30 (83.3%)	21 (70%)	11 (78.6%)	1 (100%)	193 (85.7%)
總計	68	44	32	36	30	14	1	225

資料來源: ICAO 雙邊協定資料庫，WTO 秘書處彙整。

76. 上表顯示實質所有權與有效控制權仍然是雙邊協定之重要標準。

77. 主事務所的標準隨著時間而益形重要。在上述 26 份以主事務所為標準之協定所涉及的 52 國當中<sup>42</sup>，其中 30 國來自亞洲 (大部分來自遠東)，13 國來自北歐，其餘 9 國則來自其他地區。本表所列之 WTO/ICAO 所有會員國，不包含中國大陸的香港與澳門，所簽署之雙邊協定多採用傳統的所有權與控制權標準，而非主事務所所在地。此顯示指定/撤銷標準的採用是多變的 (同一國家可能在兩份不同的協定採用兩種不同的標準)，可視情況以個案方式決定。

<sup>41</sup> 本表所含資訊必須審慎解讀。此次適用之資格條件亦曾於表 4 中提及。

<sup>42</sup> 可能發生重複計算情形，例如拉脫維亞因涉及三項協定而被計算三次。

78. 最後，以利益共同體為標準的個案則包括運輸業者之實質所有權與有效控制權屬於一國或多國之國民，唯未必是協定之簽署國而是預先界定集團之成員（例如歐盟之會員國）。採用此標準者仍相當少且有地理上的差異（南非/塞內加爾、千里達/蘇利南以及汶萊/德國）；隨著區域整合之擴展，其重要性可能增加。此類案例主要出現在為多重國籍航空公司利益的協定中，例如北歐航空公司 (SAS)、非洲航空公司(Air Afrique)、海灣航空公司(Gulf Air)，以及最近在加勒比海群島的 BWIA 與東非的 Alliance Air 等公司。

79. 有關各國對於指定/撤銷政策之文件非常少。至今，最完整的資訊係來自國際空運協會 (IATA)最近(2000 年 9 月)對其會員所作的調查<sup>43</sup>。相關問題如下：

「貴國關於進入貴國營運之外籍航空公司的所有權與控制權的法律規定、政策與措施（與由此而生的規定）為何？」

- 貴國所締結的雙邊空運協定在「指定」與（撤銷）「許可」條款中是否包含所有權與控制權條文，而該條文實質上偏離了通常採用的標準條款？

- 貴國政府對外籍航空公司所有權與控制權的要求，在實務上是否有例外的情形？」

80. 雖然 IATA 的調查樣本包含三十個以上國家或國家集團，但僅有十國回覆(表 8)。

**表 8**  
**在該國營運之外籍航空公司之所有權與控制權規定**

國家或 國家集團	規定
巴西	對進入巴西營運之外籍航空公司所有權並無限制。
加拿大	一般原則為進入加拿大營運之外籍運輸業者必須由服務啟始國之國民所控制，但有一些例外- 例如加勒比海國家。
智利	智利簽署之雙邊協定繼續包含實質所有權與有效控制權的「傳統」條款。
印度	由印度簽署的航空服務協定規定：外籍航空公司必須由指定國家之政府或國民擁有實質所有權及有效控制權。兩個例外中的一個是香港。某些雙邊協定則規定外籍航空公司資產之所有權與控制權必須在指定國家，以防止第三國運輸業者透過租賃協議而「間接」利用雙邊的權利。
以色列	在以色列營運的外籍航空公司必須由指定國家之政府或國民實質所有與有效控制，且該國必須為 ICAO 會員國。
日本	關於進入日本營運的外籍航空公司，日本航空法 (Air Law)僅提及「依照國際協定」，但似乎允許由第三國擁有最多 50%之所有權/控制權。雙邊協定採用標準條款且至今未有重要的例外案件出現。日本政府已檢討比利時 Sabena 航空公司案件（瑞士 SAir Group 持有主要股權）並決定不作處置。

<sup>43</sup> Peter van Fenema, "Ownership and Control: Report of the Think Tank, World Aviation Regulatory Monitor 2000", IATA, Government and Industry Affairs Department, September 2000.

國家或 國家集團	規定
馬來西亞	外籍航空公司通常必須由指定國實質所有與有效控制。例外情形有香港、澳門特別行政區，就北歐航空公司而言則有丹麥、挪威與瑞典，該等例外被允許係因為雙邊協定屬國際條約，其地位超越國內法。
模里西斯	在模里西斯營運的外籍航空公司，政府通常堅持所有權與控制權在締約對手國中。例外情形為香港特別行政區之國泰航空公司。
新加坡	並無關於經指定之外籍航空公司所有權與控制權之規定，該標準係訂於各空運服務協定中。與香港特別行政區及澳門特別行政區協定使用「主營業所」作為唯一標準，而與紐西蘭之協定則使用「主營業所與有效控制」。與寮國及緬甸的空運服務協定則允許對方航空公司之所有權與控制權由他國所有。
美國	美國運輸部 (DOT) 對於進入美國營運的外籍運輸業者的所有權與控制權相當具有彈性，尤其是對已簽署「開放天空」協定的地方。例如瑞士航空集團 (SAir Group) 控制 Sabena 航空公司超過 49% 的股份但未曾遭質疑。在 1991 年美國與英國簽署之備忘錄中註明，在歐盟登記成立且主事務所設於歐盟之航空公司，而英國之所有權少於 50%，並不會對該航空公司依據雙邊協定提供空運服務之權利造成阻礙 <sup>44</sup> 。

資料來源: IATA 問卷, 經 IATA 同意引用。

81. 值得注意的是為了準備將於 2003 年 3 月 24-29 日舉行之空運研討會，ICAO 最近發布一份更詳盡的問卷<sup>45</sup>，其 183 個會員國應於 2001 年八月底前答覆。此結果預期將可提供程度更高與更詳細的資料。

82. 在檢討期間，「實質所有權與有效控制」以外之標準也曾在複邊及多邊架構中考慮採用。1997 年，在審慎考量安全風險（例如：方便國旗之衍生）與其他涉及的問題後<sup>46</sup>，ICAO 空運法規小組 (ATRP) 於 ATRP/9-4 文件中建議雙邊協定採用放寬的所有權與控制權標準。此小組建議的完整內容如下：

「小組建議：

各會員國如欲於其雙邊與多邊航空服務協定中接受對航空運輸業者進入市場採用放寬之標準，可同意授權據備下述條件之指定航空運輸業者進入市場：

- (a) 其主事務所與永久所在地係於指定國之領域內者，及
- (b) 與指定國維持強固的關係。

<sup>44</sup> IATA 描述美國處理第三國所有權採用的方式：「有關外籍運輸業者是否訴諸國籍條款是一種權宜選擇，取決於政治、航空政治的考量與國家利益。隨著『開放天空』協定的增加，交換補償的方式顯然在逐漸消失中。」對 EU 則無類似的描述，因為指定仍維持為國家的職權。

<sup>45</sup> Attachment to State letter SC 5/2-01/50 June 2001，可向 WTO 秘書處索取。

<sup>46</sup> 參見文件 ATRP/WP/5，14 November 1996，page 2.

在評斷強固的關係之存在時，會員國應考量的因素有：指定之航空公司係自行成立，其大部分的營運金額與實體設施之投資係於指定國國內，在該國繳交所得稅與辦理航空器登記，以及雇用相當人數的該國國民擔任管理、技術與經營職位。

當一國基於國家安全、策略、經濟或商業理由，認為須就採用主事務所或永久所在地標準加設條件或例外規定時，應經適當的雙邊或多邊談判或諮商。」

83. 歐洲民航會議 (ECAC) 於 1998 成立所有權與控制權特別工作小組(OWNCO)也作了類似的努力，為會員國雙邊協定製作了範例條款。1999 年，ECAC<sup>47</sup>認以下條文：

「有關雙邊航空服務協定中航空公司與指定國間具有強固關係之範例條款草案：

各締約國對於指定之航空公司未符合下列情況時，得拒絕授與營運許可【得撤銷或中止該許可】，或對其營運加設認為必要之條件：

i) 於另一締約國之領域內成立並設有主事務所；以及

ii) 持有另一締約國航空主管當局所發給有效的航空營運人執照。」

84. 某些區域性協定也包含開放的指定條款（亦即由「一或多個會員國或其國民」控制），如表九。

表 9  
包含「利益共同體」條款之區域協定

加勒比海共同市場 (CARICOM) - 1996 (14 國)	東非與南非共同市場(COMESA) 1999 (21 國)	阿拉伯民航委員會(ACAC) 1999(16 國)
航空運輸業者必須為一個或多個會員國或其國民所有與控制。	航空運輸業者為一個或多個 COMESA 會員國或其國民實質所有與有效控制。	航空運輸業者為阿拉伯國家或其國民實質所有與有效控制，且於一阿拉伯國家登記並設立總部。

資料來源: ICAO.

85. EU 單一航空市場進一步地在其第三個包裹方案中，以「共同體所有權與控制權」取代「國家所有權與控制權」（Council Regulation No. 2407/92<sup>48</sup> 航空運輸業者之發照）。

<sup>47</sup> 代表航空公司各類工會之國際運輸聯盟(ITF)與 ICAO ATRP 及 ECAC OWNCO 的倡議均有關聯。他們對該二倡議的最後結果均表反對，其理由是其預防措施並不足以防止空運方便國旗之出現。(ITF News No. 5/99 and ITF Civil Aviation Review, 1999, page 15).



86. 這些區域性的指定條款當然僅對在該區域集團內之國際飛航有效。集團以外地區之飛航則適用相關雙邊協定所包含之指定條款。這些協定也可能包含「利益共同體條款」，不過此種情形相當少見。此種情形是否改變，端視歐洲法庭 (ECJ) 審理中的執委會與八個會員國在歐盟對外空運政策職權案之判決結果而定。

87. 五個 APEC 經濟體的新複邊協定，對指定條款以及外國所有權與有效控制權限制之規定也有大幅度的自由化。簽署國已刪除運輸業者必須同時由指定國實質所有與有效控制的標準條款。取而代之的是，第 3 條 (指定與授權) 述及「有效控制權」、「公司登記」與「主事務所」在指定國。然而，規範外國所有權比例之基本國內法令條件仍未改變，仍由各國分別訂之。不過，各國仍可依據國內法制定及/或維持所有權與控制權的比例。例如，美國對其他四個簽約國的航空公司要求提交股權報告 (equity reporting)，以偵查被指定的外國運輸業者所增加的美國所有權。這是為了確保無「方便國籍」或規避美國安全與勞工標準之可能性<sup>49</sup>。相關條款僅約束協定之簽署國，並不影響與非簽署國現行的雙邊協定。

88. 由歐洲航空公司協會 (AEA) 預擬之越大西洋共同航空協定 (TCAA) 草案亦引用自由化的指定條款。例如，1999 年 9 月 AEA 的一份通報 (「朝向越大西洋共同航空協定」) 建議「允許航空公司進入 TCAA 市場從事空運業務，但此等航空公司半數以上所有權或控制權必須為締約國之國民或政府擁有。」

## 伍、 費率

89. 由表 A2 (附錄) 可知費率條款已有重大變動，從非常詳盡演變成幾乎完全由運輸業者自由訂價，其主要意圖在於避免反競爭措施；費率政策亦由競爭主管當局密切審視中。

90. 本節將討論開放天空協定與複邊協定中費率條款之變化，以及未來 IATA 費率會議扮演之角色<sup>50</sup>。

### 一、 費率定義

91. 就一般用語，費率被理解為運輸業者就載運旅客、行李或貨物 (郵件除外) 所收取之價格及規範其可使用之條件與在某些國家使用。此用語亦指運輸業者或其代理人向適當主管當局提報含價格與條件之文件 (以電子或書面方式)。國際費率係用於兩國或多國間之運送 (可能包含國際航程中之國內段)；國內費率係用於單一國家內二點或多點間之運送。通常「票價」一語用於旅客運輸，「運價」則指貨物運輸之費率。然而各國間有不同的定義，反映主管當局之管制方式。管制項目龐雜的政府傾向於使用廣義的費率定義，但某些政府則傾向使用較狹義之定義。

<sup>48</sup> Council Regulation No. 2407/92, 23 July 1992, in the *Official Journal* L240, 24 August 1992.

<sup>49</sup> 2001 年 1 月，運輸部依其本身條件發布「提報理由命令」：「修正參與國運輸業者之美國許可證，規定於美國股東之受益持股增加 20% 或以上時，應於此變更後 30 日內通知 DOT。」 (DOT Order 2001-1-13, issued 16 January 2001)

<sup>50</sup> 參考 S/C/W59 文件段落 86 - 91 及 S/C/W/129 文件段落 19(c)，可由 WTO 秘書處獲得。

92. 費率包括佣金，亦即航空公司支付予中介者之費用，例如旅行社、貨物承攬業/集散業者。這些一般而言並非國際協定中的主題，且向政府主管當局提報的費率表中通常也不會單獨註明。佣金也可以反映出提供予使用者的任何明顯利益，並且可改變購買該項運輸的人所支付之實際價格，所以，依某些國家的法律，佣金必須列入費率表申報。

93. 費率的使用條件或規則係規範其適用性不可或缺的部分。關於旅客費率，其使用條件包括旅客自行攜帶而無需額外收費的行李件數及/或重量（超重行李收費）、改變旅程的權利或類似的便利、出發前一定期間付款之要求、於目的地最少應停留之天數，以及限制更改航線及/或與不同費率混合使用。一般而言，航空公司採用以上使用條件使低票價對營收的影響最小化。

## 二、 費率的發展

94. 費率通常係指擬議的費率，容許業者據以個別或整體擬定特定的票價及其使用條件，唯須向相關政府單位申請核准。雙邊的費率條款有三種主要形式：雙重核准制；啟程國核准制與雙重批駁制。在這三種體制下，多半由在特定航線營運的航空公司將該航線所概括的兩城市的費率，提報該二城市所在國主管當局核准。如費率必須經兩國政府核准才生效，則稱為協議之費率或雙重核准制。在啟程國體制下，各國控管由其領域啟程之客貨（由兩國之航空公司運送）之票價與運費。最自由的安排是雙重批駁制，其費率除非經雙方當事國在一極短的特定期間內予以批駁，否則即自動生效。最後一種程序可見諸於所有的開放天空協定及其他自由化協定。

95. 還有另一種費率發展程序是透過國際空運協會各類的運務會議協調各別市場的票價與運費。透過 IATA 的程序所發展之費率則依據所適用的雙邊規定，向適當的國家航空主管當局申請（詳會議排程圖解 2）。

## 三、 費率類型與特徵

96. 與其他如鐵路與水路等國際運輸型態相比，國際空運已發展出各種費率。如上所述，此反映各國管制的意圖。舉例來說，航空公司在需求較低的航線、班機或時段，配置較多的折扣價座位，相反地，航空公司也儘可能讓更多的旅客使用一般經濟艙票價或更高票面價搭乘，同時刺激自行斟酌的旅行。

97. 某些國家已開始大幅減少費率申報的要求。例如，美國配合 1980 年代初期國內解除管制政策，廢除所有包機費率與國內定期費率之申請，亦已片面取消國際定期貨運費率申請的要求，並大幅降低必須申請的國際客運費率項目與類型。

### (一) 主要的票價類型

98. 全額或正常經濟艙票價是允許旅客在票價混合、退還票款、改變行程與航線方面有最大彈性的最低票價；頭等艙票價與商務艙/中間等級票價比全額或正常經濟艙票價高；優惠、折扣或限制票價則比全額或一般經濟艙票價低，同時亦有更多限制。

### (二) 貨運運費

99. 貨運運費之分類比客運票價少，主要的是包括：特定貨品運費、複合型態運費、一般貨運運費與貨櫃運費（貨盤櫃（ULD）<sup>51</sup>折扣運費與全類型貨運費率）。某種等級運費係指就某些商品依一般貨運運費予以打折或附加收費，例如報紙或在運送期間須為特殊處理之貨品諸如家畜類或某些危險物品等。

### (三) 包機運費

100. 包機運費係指該包機或租用航空器運能之全部或一部時之費率，包機票價係指向旅客收取之價格。包機票價具有類似定期服務票價的某些特性，但通常價格較低、限制更多。票價區別則基於所購買服務類型的便利與關係。例如，包裹型票價即為包括給與旅客某些便利<sup>52</sup>之單一價格。

### (四) IATA 費率協調

101. 當討論雙邊協定之費率與費率條款時，瞭解 IATA 之角色是重要的。IATA 為代表定期航空公司之世界性非政府組織，於 1945 成立，其任務是「提升安全的、規則性的與經濟的空運，提供空運業者間合作之方法，並與 ICAO 及其他國際組織以及地區性航空公司組織合作」<sup>53</sup>。其會員資格係開放給任何經政府核准之定期航空公司，且該航空公司之本國必須具有加入 ICAO 資格。

102. 以下圖解係引述自第 9626 號文件，強調國際費率結構之協調面。所有地理區域係以三個主要地理區域（詳見下段清單）以及這些主要區域之內及之間的次級區域來代表。會議必須每兩年至少舉行一次，不過實際上是每年舉行。

103. IATA 費率協調會議被分成三個主要地理區域及次級區域。次級區域存在於三個主要區域之內或之間。區域 1 包含北美與南美洲大陸以及鄰近島嶼(格陵蘭、百慕達、西印度群島與加勒比海群島、夏威夷群島包括 Midway 與 Palmyra)。區域 2 包含歐洲全部(包括部分俄羅斯聯邦)與鄰近島嶼(包括冰島與亞速群島(the Azores))、非洲全部與鄰近島嶼(包括亞森欣島(Ascension Island))，以及伊朗以西的西亞部分，包括伊朗伊斯蘭共和國。區域 3 包含區域 2 以

---

<sup>51</sup> 「貨盤櫃」係指一被特別設計成適合一或更多種航空器種類之貨櫃。

<sup>52</sup> See Doc 9626, page 4.1-3.

<sup>53</sup> See Doc 9626.

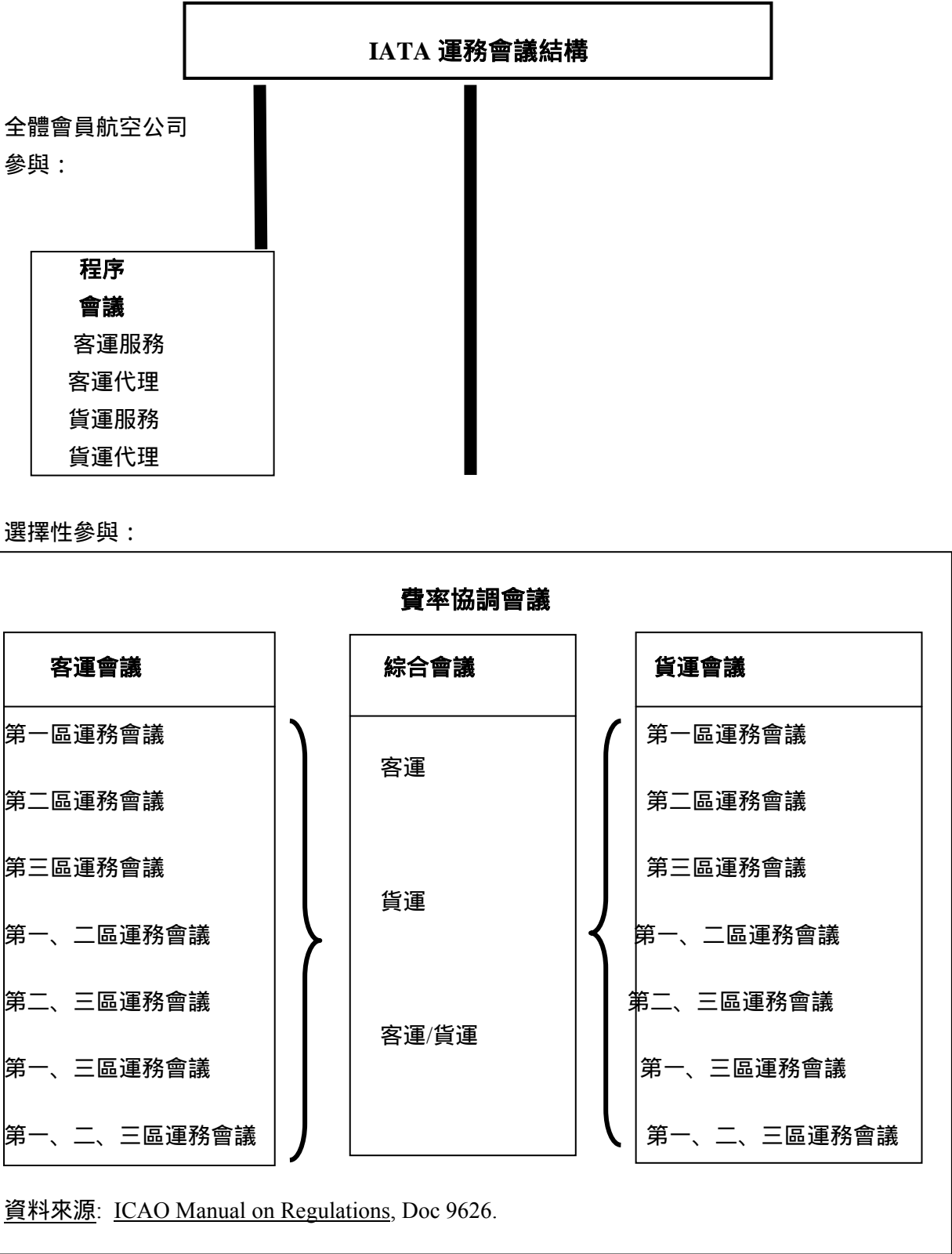
外之亞洲全部與鄰近島嶼、東印度群島全部、澳洲、紐西蘭與鄰近島嶼，以及區域 1 以外之太平洋島嶼<sup>54</sup>。

104. 透過 IATA 會議系統建立的聯運航線票價通常係以全額票價為基礎，便利航空聯盟或合作協定以外的航空公司間互動的彈性。聯運使旅客得以一種貨幣購買一張機票而搭乘不同的航空公司，並提供從啟程地至目的地間的行李轉運。聯運票價同時建立個別航段與總和航段的價格。然而，各運輸業者建立不同票價結構或機票使用條件彈性之能力並因而未改變或減低。

---

<sup>54</sup> Doc 9626.

圖解 2  
IATA 會議結構



(五) 費率自由化

105. 雖然費率仍是任何雙邊協定之重要要素，但似乎已傾向於取消核准或批駁程序之詳細條款。表 12 顯示從嚴格的國家管制轉向更以市場為基礎的架構。

表 12  
雙邊協定費率條款之演變

費率條款類型	1975 - 1986		1986 - 1995	
	數目	百分比	數目	百分比
無費率條款	4	1%	6	1%
雙重許可制	395	99%	310	42%
限制性批駁制	0	0%	421	57%
總計	399	100%	737	100%

資料來源: Aero Accords Treaties Database (in "Freer Skies", Airline Business, July 2000)

106. 截至 1996 年費率條款的發展趨勢是取消國家對國際航線訂價之管制。美國與其他國家簽署之標準「後 1977 協定」則有當事國可相互批駁票價之規定。在開放天空協定(1992 年後)中，航空公司得自訂票價，若當事國間對該票價有不同意見時，仍可透過諮商方式解決。類似條款也包含在以開放天空理念為基礎的其他複邊與雙邊協定。簡而言之，航空公司被允許有更多的訂價自由。

陸、 運能

107. 運能係指供給量的計算方式。用於航空服務之管理上時，運能可以航空器、旅客座位數及/或重量或空間單位（延噸或立方呎）計之；亦可以特定服務之頻率計之。在其他情況下(例如統計上之比較)，空運之運能也得以混合指標表示，例如延座-公里與延噸-公里。政府單位對運能的看法通常比運輸業者更寬廣。因此，運能得管理涉及極廣的國家利益層面，超越空運的經濟性。

108. 運能在維持航線獲利性方面扮演著重要的角色<sup>55</sup>。表 A2 (附錄) ICAO 對運能之分類整合為四大類型，然後再細分為十一種個別要素。該表亦顯示一普遍的轉變，運能條款原本在雙邊協定中規定詳盡，已轉變成更自由的方式，允許運輸業者透過選擇使用之航空器及隨後依營運需求變更航空器自行決定運能。

---

<sup>55</sup> 詳 document S/C/W/59, paragraphs 83 - 85.

## 柒、 結論

109. 雙邊協定仍然是國際空運管理系統之磐石。雙邊體制內建的彈性近年來亦容許產生實質的自由化，尤其是 1993-2000 年期間。透過複邊與區域性協定之發展，自由化進一步加速，可能建構出近乎國內市場的共同市場。複邊或區域性協定的條款平均而言比雙邊協定條款更為自由，比被 ICAO 摘納大部份並作為範本的百慕達協定更簡單。

110. 區域性體制之形成讓某些評論者想像為「邁向自由化的過渡現象」。經整合的區域市場彼此間將締訂協定，長期而言，則可創造更廣的複邊甚至多邊架構。歐洲越大西洋共同航空協定的提案正是設想此一情景。

111. 整體而言，航空服務協定的結構與本質與海運或陸運的協定相當。所有權條款也與海運及貨運共通，許多其他特點亦如此(規則性與偶發性服務之區別、許可/指定、在特定航線營運類型之授權、運能的共用、排除第三方之參與，以及在某些情況下費率之申請與核准)<sup>56</sup>。除 GATS 的涵蓋範圍外，這些協定唯一真正的不同在於其地理延伸。以陸運之區域特性而言，陸運協定數量遠少於現行的 3,000 多份航空服務協定。海運方面因近二十年來在大部分地區的自由化，貨運共用運能協議可能更為稀少了。

112. 雙邊協定的簡化、開放天空協定的締結，以及朝向整合區域性市場之趨勢，將持續縮小現存法制上的差異。ICAO 為其 2003 年空運會議草擬一份樣版雙邊 ASA 之意圖，更證明了此一趨勢。

---

<sup>56</sup>詳歐洲運輸部長會議，CEMT/CM(97)21, 20 March 1997, "道路運輸雙邊協定之架構"。海運並無類似的概要。不過相關的資訊已送交 OECD 並被納入 1995-1996 對 NGMTS 海事問卷調查之答覆中。

附錄

表 A1

1944 年 12 月 7 日於芝加哥簽署之國際航空服務過境協定之會員名單  
(截至 2000 年 10 月 4 日之狀況)

生效日:	本協定於 1945 年 1 月 30 日生效
狀況:	118 個締約國
本名單資料來源為該協定之存放處—美國政府	

國家	接受通知之存放日期
阿富汗	1945.05.17
阿爾巴尼亞	1997.10.21
阿爾及利亞	1964.04.16
安地卡及巴布達	1988.11.16
阿根廷	1946.06.04
亞美尼亞	1996.05.29
澳大利亞	1945.08.28
奧地利	1958.12.10
亞塞拜然	2000.03.03
巴哈馬	1975.05.27
巴林	1971.10.12
孟加拉	1979.02.09
巴貝多	1970.07.10
比利時	1945.07.19
貝南	1963.04.23
玻利維亞	1947.04.04
波士尼亞赫塞哥維納	1995.03.03
汶萊	1984.12.04
保加利亞	1970.09.21
布吉納法索	1992.09.25
蒲隆地	1968.01.19
喀麥隆	1960.03.30
智利	1974.04.24



國家	接受通知之存放日期
中國 (僅含香港)	1997.06.03
哥斯大黎加	1958.05.01
象牙海岸	1961.03.20
克羅埃西亞	1992.05.09
古巴	1947.06.20
塞浦路斯	1961.10.12
捷克	1993.04.03
北韓	1995.02.08
丹麥	1948.12.01
厄瓜多	1983.07.28
埃及	1947.03.13
薩爾瓦多	1945.06.01
愛沙尼亞	1995.08.16
衣索比亞	1945.03.22
斐濟	1973.02.14
芬蘭	1957.04.09
法國	1948.06.24
加彭	1970.01.15
德國	1956.05.09
希臘	1945.09.21
瓜地馬拉	1947.04.28
幾內亞	1998.11.05
蓋亞那	1986.04.28
宏都拉斯	1945.11.13
匈牙利	1973.01.15
冰島	1947.03.21
印度	1945.05.02
伊朗	1950.04.19
伊拉克	1945.06.15
愛爾蘭	1957.11.15
以色列	1954.06.16
義大利	1984.06.27
牙買加	1963.10.18
日本	1953.10.20
約旦	1947.03.18
科威特	1960.05.18

國家	接受通知之存放日期
拉脫維亞	1997.05.21
黎巴嫩	1974.06.05
賴索托	1975.10.02
賴比瑞亞	1945.03.19
盧森堡	1948.04.28
馬達加斯加	1962.05.14
馬拉威	1975.03.27
馬來西亞	1945.05.31
馬利	1970.05.27
馬爾他	1965.06.04
茅利塔尼亞	1979.05.11
模里西斯	1971.09.13
墨西哥	1946.06.25
摩納哥	1996.01.03
摩洛哥	1957.08.26
諾魯	1975.08.25
尼泊爾	1965.11.23
荷蘭	1945.01.12
紐西蘭	1945.04.19
尼加拉瓜	1945.12.28
尼日	1962.03.16
奈及利亞	1961.01.25
挪威	1945.01.30
阿曼	1973.02.23
巴基斯坦	1947.08.15
帛琉	1995.11.03
巴拿馬	1982.10.08
巴拉圭	1945.07.22
菲律賓	1946.03.22
波蘭	1945.04.06
葡萄牙	1959.09.01
南韓	1960.06.22
摩爾多瓦	1994.11.21
盧安達	1964.07.06
塞內加爾	1961.03.08

國家	接受通知之存放日期
塞席爾	1979.10.16
新加坡	1966.08.22
斯洛伐克	1993.04.14
斯洛維尼亞	1992.06.12
索馬利亞	1964.06.10
南非	1945.11.30
西班牙	1945.07.30
斯里蘭卡	1945.05.31
史瓦濟蘭	1973.04.30
瑞典	1945.11.19
瑞士	1945.07.06
泰國	1947.03.06
前南斯拉夫之馬其頓共和國	1993.01.09
多哥	1948.06.24
千里達及托巴哥	1963.03.14
突尼西亞	1962.04.26
土耳其	1945.06.06
烏克蘭	1997.08.14
阿拉伯聯合大公國	1972.04.25
英國	1945.05.31
美國	1945.02.08
烏茲別克	1997.02.17
萬那杜	1988.01.14
委內瑞拉	1946.03.28
尚比亞	1965.10.13

**表 A2**  
**雙邊空運協定條款摘要**

章節 (ICAO Doc 9511)	ICAO 一般標準要素- Part A 與架構協定 說明 (ICAO Doc 9511) <sup>57</sup>	美國典型 後 1977 協定 <sup>58</sup>	美國模式的開 放天空協定 <sup>59</sup>	澳洲紐西蘭開放 天空協定 <sup>60</sup> (2000.11.20) (暫行生效)	澳洲紐西蘭單 一航空市場 <sup>61</sup>	APEC 之 五國複邊協定 (2001.5.1) <sup>62</sup>	相應的 GATS 條款
<b>1) 定義與適用性</b>							
ICAO 編號	在 ICAO 登記編號	Art. 17	Art. 16	Art. 20	---	---	
國家名稱	締約當事國	名稱；前言	名稱；前言	前言	前言	Art. 20	
協定日期	簽署日期	Art. 18	Art. 17	Art. 21	1996.9.19	Art. 20	
生效日	生效	Art. 18	Art. 17	Art. 21	Art. 1	Art. 20	
終止日	終止日	Art. 15	Art. 15	Art. 19	---	---	
通知期間	通知協定終止日與真正終止日間的期間	Art. 15	Art. 15	Art. 19	---	Art. 18 僅有取消	
修正日期與 ICAO 號碼	修正生效日期 與 ICAO 號碼	---	---	Art. 17	---	Art. 17	
協定範圍	協定包含之經營類型 (定期；不定期； 兼有定期與不定期)	附件 I 附件 II	附約 I 附約 II	前言 附約–第 1 與 2 節	Art. 2; Art. 7; Art. 14	Art. 2	
<b>2) 行政條款</b>							
指定	各締約國應指定其一家或多家航空公司使用 經協議之航權	Art. 3	Art. 3	Art. 2	Art. 8	Art. 3	XVI; XVII; XXVII;

<sup>57</sup> 可向 WTO 秘書處索取 Digest of Bilateral Air Transport Agreements。

<sup>58</sup> 可向 WTO 秘書處索取本文。

<sup>59</sup> 同上

<sup>60</sup> 同上

<sup>61</sup> 單一市場航空協定應與該協定之瞭解備忘錄併同參閱 (可向 WTO 秘書處索取)。

<sup>62</sup> 本協定應與本協定議定書併同參閱 (可向 WTO 秘書處索取)。

章節 (ICAO Doc 9511)	ICAO 一般標準要素- Part A 與架構協定 說明 (ICAO Doc 9511) <sup>57</sup>	美國典型 後 1977 協定 <sup>58</sup>	美國模式的開 放天空協定 <sup>59</sup>	澳洲紐西蘭開放 天空協定 <sup>60</sup> (2000.11.20) (暫行生效)	澳洲紐西蘭單 一航空市場 <sup>61</sup>	APEC 之 五國複邊協定 (2001.5.1) <sup>62</sup>	相應的 GATS 條款
使用者付費	就機場、空中航行設施收取使用費	Art. 10(1)	Art. 10.2	Art. 7.1	---	Art. 10	XXVIII cii
	使用者付費原則之適用	Art. 10(2)	Art. 10.1	Art. 7	---	Art. 10	
航空保安	承諾遵守東京, 海牙與蒙特婁公約及/或 國際 民航公約-第十七號附約	Art. 7 (1-7)	Art. 7.1	Art. 6	---	Art. 7	XIV
	涉及航空保安情況下之合作	Art. 7 (1-7)	Art. 7	Art. 6.2; Art. 6.6	---	Art. 7	
保留	若未符合某些條件, 得保留或拒絕授權或核 准營運。	Art. 4	Art. 4	Art. 2.7; Art. 2.8; Art. 2.9	---	Art. 7.6; Art. 7.7	XVI; XVII
航務	提供飛航與其他航務資訊之安排	---	---	---	---	---	
統計資料	統計資料交換以及在特定間隔時間統計資料 之交換程序	---	---	Art. 8	Art. 12	---	
取消	若未符合某些規定, 得取消、中止或限制營 運之授權或許可	Art. 4	Art. 4; Art. 7.6	Art. 2; Art. 6.8	---	Art.4; Art. 6.2	XVI; XVII
失事調查	失事或迫降之程序	Art. 7	Art. 7; Art. 7.5	Art. 6.6	---	Art. 7.5	
協商	航空主管當局或政府間之協商	Art. 7(7); Art. 13	Art. 7.6	Art. 16		Art.7.6; Art.6.2	XXIII
法律適用	國內法適用於航空器之操作、航行與進出	Art. 5	Art. 5	Art. 4	---	Art. 5	VI
	過境旅客簡化之管制程序	---	---	Art. 4.4		Art. 5.4	
不定期營運	協定中針對不定期營運之條款	附錄 II	附錄 II	---	Art. 10	---	XVI; XVII
爭端解決	協商及/或談判之程序	Art. 14(1)	Art. 14.	Art. 18	Art 17	Art. 14	XXIII
	將爭端提交特定或專案仲裁庭	Art. 14(2)	Art. 14.2	Art. 18	Art. 17	Art. 14.2	

章節 (ICAO Doc 9511)	ICAO 一般標準要素- Part A 與架構協定 說明 (ICAO Doc 9511) <sup>57</sup>	美國典型 後 1977 協定 <sup>58</sup>	美國模式的開 放天空協定 <sup>59</sup>	澳洲紐西蘭開放 天空協定 <sup>60</sup> (2000.11.20) (暫行生效)	澳洲紐西蘭單 一航空市場 <sup>61</sup>	APEC 之 五國複邊協定 (2001.5.1) <sup>62</sup>	相應的 GATS 條款
證照承認	各締約當事國對適航證、資格證書與其他人員執照之效力互相承認	Art. 6	Art. 6	Art. 5	Art. 9	Art. 6	VII
全貨運經營	協定中對全貨運經營之特別條款	附錄 II	附錄 I - 第 1 節; 附錄 II -第 4 節	附錄 第 1 節	---	---	XVI; XVII
修正條款	協定之修正與修改程序	---	---	Art. 17	---	Art. 17	
關稅與稅	航空器上特定裝備與機上供應品免除關稅	Art. 9(1)	Art. 9(a)	Art. 9	---	Art. 9	XIV; XVII; XXIII (footnote 11)
	航空公司營收免稅	Art. 8(5)	Art. 8.5	---	---	---	
商業經營	A 設立辦事處與航空公司代表	Art. 8(1)	Art. 8.1	Arts. 12.1; Art. 12.4; Art. 13	---	Art. 8.1(a)	XVI; XVII; XI; XII 詳地勤服務章 節 S/C/W/163. Add.2; XVI; XVII 詳 CRS 章節, S/C/W/163; XII
	B 航空公司以當地或可兌換之貨幣銷售	Art. 8(4)	Art 8.6	Art. 12.7	---	Art. 8; Art. 8 1(b)	
	C 地勤服務安排	Art. 8(3)	Art. 8.3	Art. 12.10	---	Art. 8 1(b)	
	D 電腦訂位系統	---	附錄 III	---	---	Art. 11.6	
	E 航空公司之貨幣兌換與匯款	Art. 8(5)	Art. 8.5; Art. 8.6	Art. 12.7	---	Art. 81(c)	
	F 航空公司之其他商業指南	Art. 8	Art. 8	Art. 12	Art. 6	Art. 8	
多邊協定	為符合任何未來適用之多邊協定而修改協定	Art. 16	移除	---	---	---	
<b>3) 費率條款</b>							
適用範圍	費率條款適用於協議之服務	Art. 12	Art. 12	Art. 10	Art. 5(2)	Art. 12	XVI
	費率條款僅適用於締約當事國領土間之費率	Art. 12	Art. 8.3	Art. 10	Art. 5(2)	Art. 12	

章節 (ICAO Doc 9511)	ICAO 一般標準要素- Part A 與架構協定 說明 (ICAO Doc 9511) <sup>57</sup>	美國典型 後 1977 協定 <sup>58</sup>	美國模式的開 放天空協定 <sup>59</sup>	澳洲紐西蘭開放 天空協定 <sup>60</sup> (2000.11.20) (暫行生效)	澳洲紐西蘭單 一航空市場 <sup>61</sup>	APEC 之 五國複邊協定 (2001.5.1) <sup>62</sup>	相應的 GATS 條款
費率制定	A 費率之定義	Art. 1(f)	Art. 1.8	Art. 1(o)	---	Art. 1.7	XVI
	B 規範費率制定之相關因素	Art. 12	---	Art. 10	---	Art. 12	
	C 航空公司被賦予談判費率初始之責任	Art. 12(1)	Art. 12	Art. 10.1	Art. 5(2)	---	
	D 參考多邊費率機制或由航空公司階層協商	---	---	---	---	---	
	E 如初始的航空公司機制失敗，其次得費率 制定機制	Art. 12(3)	---	---	---	---	
	F 費率爭端之仲裁	Art 14	Art. 10.4	---	Art. 14	---	
費率控管程 序	A 提報費率時須同時述明理由	---	---	---	---	---	XVI
	B 雙重核准程序：	Art 12	---	---	---	---	
	B1 - 航空主管當局明言核准；	---	---	---	---	---	
	B2 - 未規定明言核准時之默許；及	---	---	---	---	---	
	B3 - 費率提報之申請期間 (規定：天數)	---	---	---	---	---	
	B4 主管當局採取行動之期間 (規定：天 數)	---	---	---	---	---	
	C 雙重批駁程序：	Art. 12	---	---	---	---	
	C1 - 除非經雙方主管機關批駁，費率即 可生效	---	---	---	---	---	
	C2 - 在此程序下費率通知或申請之要求	Art. 12(2)	---	---	---	---	
	D 啟程國核准程序：	---	---	---	---	---	
	D1 - 僅費率之啟程國得批駁之	---	---	---	---	---	
	D2 在此程序下對費率通知或申請之要求	---	---	---	---	---	

章節 (ICAO Doc 9511)	ICAO 一般標準要素- Part A 與架構協定 說明 (ICAO Doc 9511) <sup>57</sup>	美國典型 後 1977 協定 <sup>58</sup>	美國模式的開 放天空協定 <sup>59</sup>	澳洲紐西蘭開放 天空協協定 <sup>60</sup> (2000.11.20) (暫行生效)	澳洲紐西蘭單 一航空市場 <sup>61</sup>	APEC 之 五國複邊協定 (2001.5.1) <sup>62</sup>	相應的 GATS 條款
	E 定價區帶程序： -僅批駁在規定之定價區帶以外者	---	---	---	---	---	
	F 現行費率之續用：	---	---	---	---	---	
	F1 - 在某些情況下可續用原費率	---	---	---	---	---	
	F2 - 續用之時限 (規定：天數).	---	---	---	---	---	
	G 費率實施條款	---	Art. 12.3	---	---	---	
	H 不定期費率之安排	Art. 12	Art. 12.2	---	---	---	
4) 運能條款							
運能條款之 類型	適用之運能體制分類  ICAO 編碼 0 = 無運能條款； 1 = 事先決定； 2 = 百慕達一號; 3 = 自由決定； 4 = 其他 (運 能體制類型無法歸類或不同類型之混合)	附錄 I 第 3 節	Art. 10 (3 – 自由決定)	Art. 5 (3 --自由決定)	Art. 5(1) (3 -自由決定)	3 -自由決定	XVI
重要要素	A 規範運能一般原則之聲明	---	Art. 11.1	Art. 5	Art. 5(5)	Art. 2	XVI
	B 二締約國間就航線運能之特定計算公 式或區分方式	附錄 I 第 1 節	---	---	---	---	
	C 規範進出第三國航線運能之原則聲明	附錄 I 第 3 節	附錄 II 第 3 節	附錄 第 3 節	Art. 5(1)	---	
	D 進出第三國航線運能之特定計算公式 或區分方式	---	---	---	---	---	
	E 明言排除單方控管運能之原則	---	---	---	---	---	
	F 影響運能之航空公司間協議	---	Art. 8.6; Art. 8.7	附件 第 2 , 3 節	---	---	



章節 (ICAO Doc 9511)	ICAO 一般標準要素- Part A 與架構協定 說明 (ICAO Doc 9511) <sup>57</sup>	美國典型 後 1977 協定 <sup>58</sup>	美國模式的開 放天空協定 <sup>59</sup>	澳洲紐西蘭開放 天空協定 <sup>60</sup> (2000.11.20) (暫行生效)	澳洲紐西蘭單 一航空市場 <sup>61</sup>	APEC 之 五國複邊協定 (2001.5.1) <sup>62</sup>	相應的 GATS 條款
	G 運能、班次須向主管當局申請核准之要求	---	---	---	---	---	
	H 不定期運能之安排	附件 II	---	---	---	---	
	I 全貨機定期服務運能安排	---	---	附件 第 1 節	---	---	
	J 改變機型大小	---	附件 I 第 3 節	附件第 3 節	---	Art. 2.4	
	K 定期航線運能之移轉 交叉參考 Part B 之頁碼，或能找到本協定 之航線交換	---	附件 I 第 2, 3 節	附件 第 1, 2, 3 節	---	---	
<b>5) 權利授與</b>							
被授與之權利	A 為非營運目的而授與之飛越與技術性停留	Art. 2(1)a; Art. 2(1)b	Art. 2	附件 第 1, 2, 3 節	---	Art. 2.a; Art. 2.b	XVI
	B 為在締約當事國領土間提供定期服務而授 與之航權	附件 I 之 Art. 2	附件 I	附件 第 1, 2, 3 節	Art. 2	Art. 2	
	C 特別授與之不定期客運航權	附件 II 之 Art. 2(1)c	附件 II	---	Art. 7	Art. 2	
	C1 特別授與之不定期貨運航權	---	附件 II	---	Art. 7	Art. 2(c)(ii)	
	D 特別授與之全貨機定期服務航權	附件 II 之 Art. 2(1)c	附件 I	附件 第 1 節	Art. 2	Art. 2 (c)(ii)	
	D1 特別授與之全貨機不定期服務航權	---	附件 II	---	Art. 2	Art. 1(c)(ii)	

**表 A3**  
**歐盟的自由化：**  
**共同航空區域之發展**

開始日期 -	1988 年 1 月 1 日	1990 年 11 月 1 日	1993 年 1 月 1 日
<b>票價核准</b>	折扣票價自動核准		所有票價自由訂價
	全額票價雙重核准	全額票價適用雙重批駁制	會員國及/或歐洲共同市場得介入干預過當的經濟票價與價格傾銷
<b>市場進入</b>	國與國間的航線得多家指定	在運量較高的城市之間航線允許多家指定	所有歐盟國家間的航線允許自由進入
	第五自由 <sup>1</sup>	第五自由 <sup>1</sup>	境內營運權 (在另一國家經營國內航線) 完全開放
			自 1997 年 4 月起，如國內線航段係與業者本國航線併線者，其境內營運權運能至多可達 50%。
		對指定為公共服務的義務航線與某些新航線予以保護	發展更完備的公共服務義務與一些新地區航線之保護
<b>運輸業者之發照</b>	未規定		有完全的自由成立航空公司： 1. 如所有權在歐盟； 2. 如財務健全； 3. 如符合安全要求。

<sup>1</sup> 參見圖解 1, 航空服務協定之航權。

資料來源: AEA, 1993.