

**空運牌照局**  
**捷星香港航空有限公司牌照申請的公開研訊**

\*\*\*\*\*

**空運牌照局決定的摘要**

\*\*\*\*\*

背景

捷星香港航空有限公司（「捷星香港」）於 2013 年 6 月向空運牌照局（「牌照局」）遞交牌照申請擬營辦編定航班服務。就捷星香港的申請，國泰航空有限公司、港龍航空有限公司、香港航空有限公司及香港快運航空有限公司（下稱「反對者」）提出反對，在反對的理據中，反對者認為捷星香港的主要營業地不在香港，因此不符合資格獲批牌照。

法例要求

2. 按《基本法》第一百三十四條（二）的規定，運作編定航班服務所須的牌照只可批給在香港註冊並以香港為主要營業地的航空公司，而牌照局是根據《空運（航空服務牌照）規例》（第 448 章，附屬法例 A）（「規例」）成立的獨立法定機構，負責考慮營辦編定航班服務的牌照申請。在批給牌照時，牌照局必須信納申請人符合規例的有關係款並在香港註冊及以香港為主要營業地。

展開公開研訊的程序

3. 牌照局按規例有關係款和牌照局程序指引處理捷星香港的申請，為推展處理此個案，牌照局於 2014 年 3 月與捷星香港及反對者進程序會議，以商討並確立各方同意的程序處理有關的反對和申述。在捷星香港及反對者的要求下，牌照局於 2014 年 5 月同意舉行初步研訊去決定雙方同意的首要處理事項。牌照局於 2014 年 9 月進行初步研訊去考慮雙方就首要處理事項提交的書面陳述，牌照局隨後於 11 月決定安排於 2015 年 1 月進行公開研訊去決定捷星香港是否以香港為主要營業地。此外，經各方商議及同意，捷星香港及反對者遞交了結案陳述並於 2015 年 2 月完成其結案陳詞。

適用的法律原則

4. 《基本法》條文並未有就「主要營業地」一詞作解釋或定義，捷星香港或反對者亦沒有提出任何證據就起草有關係文時關乎這用詞的討論。就此，牌照局

參考了雙方在公開研訊中向牌照局呈上於其他司法管轄範疇與「主要營業地」有關的適用準則。

#### 確認符合主要營業地要求的適用準則

5. 參照有關「主要營業地」的案例，牌照局制定了適用準則以確認航空公司是否符合其主要營業地在香港的要求，其重點如下：

- (a) 在決定申請人的主要營業地是否在香港，所得結論並不只局限於在哪裡進行日常的運作。
- (b) 航空公司的日常運作儘管在香港進行，唯符合主要營業地的要求，其運作不得受其他地方的高級管理人員、股東或有關聯人士的控制。
- (c) 有關航空公司必須獨立控制和管理自己的業務，不受其他地方的指示或決定所影響。
- (d) 公司的「神經中樞」(nerve centre) 必須在香港。就「神經中樞」而言，牌照局著眼於航空公司的主要業務運作在何處以及由誰作決策。有關決策不只局限於那些日常運作而且關乎那些相關和最關鍵的航空公司業務。
- (e) 航空公司的核心業務是提供客運和貨運的航空服務以賺取盈利，至於航空公司可否決定營辦哪些航線和網絡以及可以決定服務的定價，是牌照局考慮的其中兩項重要因素，而這些問題的決策必須獨立地在香港控制和作出。
- (f) 提供客運服務的航空公司運作模式多完化，可大致分為全套服務的航空公司及低成本航空公司兩種。即使是低成本航空公司，航空公司可以以自己的品牌運作、營辦一個特許品牌或以其他合約安排營辦航空服務，當中涉及航空公司及合作伙伴之間存有不同程度的依賴和控制。換句話說，運作全套服務的航空公司或低成本航空公司純屬一個商業決定，與牌照局考慮航空公司是否符合主要營業地要求並不相關。重點在於航空公司的業務是怎樣獨立地在香港控制和管理，而在所提供的不同文件列明的運作模式及其實際操作情況（在此申請中並不相關）可能影響某些因素在評估時所佔的比重。

6. 航空公司的運作包含其他重要事項、特點和特徵，它們對航空公司的業務亦至關重要。在應用有關測試去確定公司的獨立控制和管理時，應同時考慮有關

因素。這些相關因素通常適用於所有的公司，它們包括：

- (a) 股東大會的投票權；
- (b) 董事會的投票權；
- (c) 在哪地方舉行這些會議；
- (d) 高級管理人員（例如：董事會主席或首席執行官）的權力；
- (e) 財務管理；
- (f) 取得的保險；
- (g) 公司的權力所在地，即股東和董事作決策的所在地；及
- (h) 日常運作是否受到來自其他地方的決定或指示所影響。

7. 此外，在航空公司運作的範疇中，還有其他的特別情況，雖然不屬於上述情況或相關的案例所覆蓋，它們對航空公司的業務仍為重要。其中，航空公司在哪裡進行下述運作的決策對考慮主要營業地均相當有關：

- (a) 購置和賣出飛機的決定；
- (b) 航空公司所採納的飛行網絡或路線；
- (c) 提供航空服務所釐定的價格；
- (d) 高級管理人員的任命、指令及終止聘任；及
- (e) 航空公司的業務是否被限制，以致它沒有能力決定與誰或如何營辦航空服務。

8. 倘若一間香港的航空公司的設立及其運作安排，令該公司在授權協議或其他服務合約終止時對能否繼續運作其業務失去自主性，這表明它不能獨立控制和管理自己的航空業務。

9. 此外，航空公司的運作不應受制於任何條款，禁止該公司與其他航空公司（包括其股東營辦的航空公司）在市場上公平競爭。

#### 牌照局對捷星香港主要營業地的觀點

10. 在考慮所有有關資料包括捷星香港及反對者在研訊中的陳述及證據後，牌照局的觀點如下：

- (a) 捷星香港根據有關股東協議條款下並不能獨立於兩名非本地股東自主作決策；
- (b) 股東協議清楚界定捷星香港的業務，在有關條款的約束下，捷星香港須與

捷星集團簽署一份商業服務協議以提供航空服務，捷星香港的業務實與捷星集團（即協議的授權人（Licensor））緊密聯繫；

- (c) 所有捷星香港擬營辦的航線網絡的最終決定須經由飛行委員會（Flying Committee）議定，該委員會由中國東方航空（「東航」）集團兩名代表、捷星集團一名代表及捷星香港一名代表組成。兩名非本地股東（即東航集團及捷星集團）在飛行委員會所作的議定佔大多數的決定權；
- (d) 按股東協議規定，捷星香港不能營辦策略性敏感路線（Strategically Sensitive Routes）及限制路線（Restricted Routes）。此外，來往香港和中國大陸的航線須交由飛行委員會而非捷星香港處理和決定。這些存在於股東協議的特別路線種類及營辦航線的限制，表明捷星香港不能自行決定能否營辦那些對公司可帶來盈利的航線；
- (e) 捷星香港改變飛行參數（Flying Parameters）的申請若未能透過飛行委員會解決，將會交由東航、捷星集團和捷星香港的常務人員（意即首席執行官或同等職位人員）作解決及最終決定；
- (f) 飛行委員會不僅具有確保捷星香港有帶來盈利的運作的目的，亦兼顧其他兩位航空公司股東的利益，因為飛行委員會負責檢討和決定航線網絡規劃安排以確保在與東航成員和捷星集團成員的運作連繫上，捷星香港有帶來盈利的運作；
- (g) 至於航線網絡決定，捷星香港的角色只在於提供建議和指引，所有航線網絡的決定在最終審批前須經由 JET（意即一個由捷星集團首席執行官，其直屬人員、及由捷星集團決定各有關捷星航空的首席執行官所組成的組織）討論和核實；
- (h) 捷星香港董事局主席可經由信德提名，但主席的任命和有關批准須經董事會特別批准（Board Extraordinary Approval）確認，而該批准必須包括東航和捷星集團所提名的各一名董事贊成。換句話說，主席的任免將須要兩位非本地股東提名的董事批准。因此，信德提名主席的權利受到嚴重限制；
- (i) 捷星香港的執行委員會（「執行委員會」）的法定人數是三名成員，須包括一名來自信德，一名來自東航及一名來自捷星集團的成員。這已限制信德在執行委員會決定的實際控制權，更遑論在執行委員會授權範圍（Executive Committee Authority Matrix）中列明那些須經執行委員會

一致同意的事項。這表明信德在執行委員會決定的控制權，是受制於東航和捷星集團成員的同意；

- (j) 股東批准 (Shareholder Approval) 須經由超過 80% 出席並有權投票的股東投票贊成通過的決定。換句話說，除非有關議案有兩位非本地股東的支持，否則並不能通過任何股東批准的議案；
- (k) 捷星香港首席執行官的任免 (及上述有關主席的任免安排) 須經由董事會特別批准。在股東協議下，捷星集團有權提名任命捷星香港的首席執行官，而捷星香港首席執行官須向捷星集團和捷星香港董事會雙方匯報，這對於捷星香港首席執行官能否以捷星香港利益的考慮獨立行事存有疑問；
- (l) 股東協議使捷星香港必須緊密調整其業務與捷星網絡集團 (Jetstar Network Group) 的業務協調，並須持續進行有關協調，以確保盈利並達成商業服務協議中整體捷星航空品牌的協調；
- (m) 有關的商業服務協議不單涉及軟件和品牌的使用授權，在商業服務協議下，捷星香港運作成為一間獲授權使用捷星航空品牌的航空公司時，實際上將營辦航線網絡、定價及相關的航班事宜的權力交予捷星集團；
- (n) 捷星香港使用捷星集團的品牌，在股東協議下捷星香港不可改變其業務去運作其他商業模式 (business model)。就此，捷星集團的同意及其意願繼續提供服務及有關授權，對捷星香港的業務至關重要；
- (o) 根據商業服務協議，爭議調解須經由 JET (如上述(g) 段所述) 機制處理。捷星集團首席執行官必須考慮到整個集團內所有成員的利益；
- (p) 在商業服務協議下，定價機制實際上是由協議的授權人決定，包括決定所有收費、附加費及相關收費項目；
- (q) 在股東協議下，捷星香港並沒有自主權營辦或向其他航空公司另外取得授權營辦其他廉價航空服務；及
- (r) 儘管捷星香港的日常運作在香港進行，亦由公司的首席執行官在香港管理，但上述的情況清晰說明，這並不足以確立捷星香港符合以香港為主要營業地的要求。

## 結論

11. 因此，在考慮上述情況後，牌照局決定捷星香港的主要營業地並不在香港，並拒絕其牌照申請。

12. 就此個案適用的法律原則、所考慮的證據及牌照局結論的詳情，請參閱書面決定的全文。若此摘要與書面決定全文的解釋有所出入，一切以書面決定全文為準。

空運牌照局秘書處

2015年6月25日