

香港交易及結算所有限公司及香港聯合交易所有限公司對本公告的內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示，概不對因本公告全部或任何部分內容而產生或因倚賴該等內容而引致的任何損失承擔任何責任。

國泰航空有限公司
(於香港註冊成立的有限公司)
(股份代號：293)

就向空運牌照局作出的申請提出反對

附上的國泰航空有限公司（「國泰航空」）及港龍航空有限公司（「港龍航空」）的聲明，乃在香港空運牌照局公佈捷星香港航空有限公司（「捷星香港」）申請經營編定航空服務的詳情以後而作出。

本公告乃國泰航空根據《證券及期貨條例》第 XIVA 部發出。

投資者在買賣國泰航空股票時務必審慎行事。

於本公告所載日期，國泰航空的在任董事如下：

常務董事： 白紀圖（主席）、包偉霆、朱國樑、馬天偉及史樂山；
非常務董事： 蔡劍江、樊澄、何禮泰、喬浩華、邵世昌、施銘倫、王昌順
及趙曉航；及
獨立非常務董事： 利蘊蓮、蘇澤光、董建成及王冬勝。

承董事局命
國泰航空有限公司
公司秘書
傅溢鴻

香港，二零一三年九月五日

國泰航空有限公司聲明

二零一三年九月五日

批准捷星香港之牌照申請將違反香港《基本法》及削弱香港經濟

批准捷星香港在本港營運的牌照申請將違反香港《基本法》第 134 條，原因是捷星香港並不符合法例規定航空牌照申請人必須以香港作為主要營業地點。該申請已於香港特別行政區政府憲報刊出，而國泰航空確認已就有關申請正式提交反對書。

根據捷星航空及其母公司澳洲航空早前在澳洲作出的公開聲明中清楚指出，捷星香港是澳洲捷星航空以特許經營方式於香港營運的航空公司，由澳洲母公司捷星航空及澳洲航空管理及控制，這正表明捷星香港的主要營業地點為澳洲而非香港。

另外，捷星香港個別股東之香港居民身份及其持股量，或聘用香港居民作為公司管理人員，都並非《基本法》就主要營業地點定義的先決條件或管理控制權在香港的要求。事實上，不論任何行業，特許經營業務一般都會由本地要員負責營運，但並不表示其業務決策不是由海外總部控制。以捷星香港為例，其管理控制權顯然歸於在澳洲的總部。

我們具備了充分的法律理據，指出捷星香港並不符合香港《基本法》規定航空牌照申請人必須以香港為主要營業地點。

批准捷星香港的牌照申請不單會違反《基本法》，有關決定更會開創一個危險的先例，把香港努力談判得來的航權拱手相讓予由外航控制的特許經營航空公司手中。

國際航空服務是依據政府間的雙邊協議形式運作，當中的平等及相對價值互換原則是這些協議的重要元素。通過協議決定的航權則是每個政府之寶貴經濟資產，我們必須確保航權能用得其所，為香港整體及經濟帶來最佳裨益。將香港航權拱手相讓予一間由澳洲航空控制的特許經營航空公司，而澳洲航空在澳洲政府與香港的航權磋商中有一定的影響力，當中的利益衝突顯然易見，對香港不利。

事實上，捷星亦曾公開承認捷星香港是一間由外航控制、用特許經營模式在本港營運的航空公司。捷星企圖藉此在無須給予香港對等利益的情況下奪取本港航權，這做法並不符合香港的最佳利益。

國泰航空重申，我們必須善用香港航權，支持真正紮根香港的航空業界以至本港整體經濟之發展。這一點在現時機場容量緊絀的情況下，尤其重要。

另一方面，允許捷星香港這樣營運模式的航空公司獲得香港航權將嚴重削弱香港與外國政府在擴大航權方面的磋商能力；同時會讓香港門戶大開，招引其他國家或鄰近競爭樞紐的航空公司仿效，對港府提出同樣的要求。這將損害本港航空業及窒礙其為香港經濟繼續作出龐大的貢獻。

國泰航空不反對競爭。事實上公司每天均與本地以至世界各地的航空公司在業務上激烈競爭，當中包括 107 間於香港服務的本地及外國航空公司，其中 17 間自稱為廉航。另外，國泰航空亦支持所有能為本地消費者提供更多選擇之舉措，包括符合以香港為主要營業地點在港開業的廉航；然而，有關舉措必須符合香港法律及以香港經濟的最佳利益為依歸。捷星香港的建議模式並未能符合以上兩個重要要求。

事實上，這並非只是於香港成立航空公司的簡單議題。此事件的核心問題是：「為何香港容許一間外國航空公司破壞《基本法》的法規及精神，讓它借助其在香港成立的航空公司來奪取屬於香港的寶貴航權，及令香港與澳洲在航權磋商方面引發明顯利益衝突？」我們認為此舉將削弱香港的經濟及整體競爭力，而這亦正是我們對該牌照申請提出反對的理據。

港龍航空有限公司聲明

二零一三年九月五日

捷星香港之牌照申請並不符合香港《基本法》要求 批准申請會為香港經濟及航空樞紐地位帶來負面影響

(香港) 港龍航空已就捷星香港申請香港航空牌照提出正式反對書。我們的反對論點基於以下立場：

1. 捷星香港的申請不符合香港《基本法》第 134 條, 航空牌照申請人必須以香港作為主要營業地點這一規定。捷星香港的管理及控制權顯然歸於其位於澳洲的捷星航空和澳洲航空公司所擁有，其主要營業地點為澳洲而非香港。
2. 由於香港國際機場容量緊絀，因此在分配有限的升降時段予航班時，有關當局必須謹慎考慮香港的經濟以及整體利益。就可知的捷星業務營運模式，我們並不認為將僅餘的升降時段分配予捷星香港能為香港帶來最大的裨益。即使興建第三條機場跑道的建議獲得通過，該跑道最快亦只能於 2023 年後才可投入服務，未能即時解決機場容量緊絀的問題，這一點尤其關鍵。

我們並不反對競爭。事實上我們每天均與香港本地以至來自世界各地的航空公司在業務上劇烈競爭，而成績亦是有目共睹。然而這並不是競爭與否的問題。有關申請顯然會為香港經濟帶來負面影響，這是一個重要的法律及公眾利益議題，將牌照發給一間由外航控制的航空公司亦將開創一個負面先例，窒礙香港航空業的健康發展。所以，批准捷星香港之牌照申請並不符合香港經濟的最佳利益，同時亦與香港《基本法》背道而馳。