关于大韩航空公司收购韩亚航空株式会社股权案的附加限制性条件承诺方案

**2022年12月2日**

根据《中华人民共和国反垄断法》和《经营者集中审查暂行规定》，大韩航空公司和韩亚航空株式会社谨此就大韩航空公司拟收购韩亚航空股权案事宜向国家市场监督管理总局（以下简称“**市场监管总局**”）提交以下附加限制性条件承诺方案。

**第一部分 定 义**

就本承诺方案而言，以下术语定义如下：

**大韩航空：**即大韩航空公司，其注册地址为韩国首尔江西区天空路260号。在本承诺方案中，大韩航空包括其关联公司，即（1）真航空（注册地址为韩国首尔江西区登村洞空港大路453号）；及（2）大韩机场株式会社（注册地址为韩国首尔江西区阳川路13号）。

**韩亚航空：**即韩亚航空株式会社，其注册地址为韩国首尔江西区梧亭路443-83号。在本承诺方案中，韩亚航空包括其关联公司，即（1）釜山航空株式会社（注册地址为韩国釜山江西区物流中心1路57号）；（2）首尔航空株式会社（注册地址为韩国首尔江西区天空路176号）；及（3）韩亚机场株式会社（注册地址为韩国首尔江西区（空港洞）天空路170-1号）。

**交易双方：**大韩航空和韩亚航空。

**本交易：**大韩航空收购韩亚航空股权案。

**集中后实体：**集中日后的交易双方和实体合并完成后的大韩航空。

**集中日：**本交易完成交割的日期，实体合并预计会在本交易完成交割两年后实现。

**国际航空运输协会航季：**国际航空运输协会夏航季或国际航空运输协会冬航季。国际航空运输协会夏航季自每年三月份最后一个周日开始到当年十月份最后一个周日前的周六结束。国际航空运输协会冬航季自每年十月份最后一个周日开始到下一年三月份最后一个周日前的周六结束。

**市场进入：**某一航空公司在相关城市对航线上开始提供直飞航班或提高现有的直飞航班的频率。

**新进入者：**首个在某一国际航空运输协会航季期间计划进行市场进入的大韩航空或韩亚航空以外的航空公司。新进入者为目前未在相关航线开展业务的航空公司、或目前在相关航线上开展业务并有意在相关航线上增加班次的航空公司。

**航空客运：**通过飞机来有偿运送乘客。

**相关城市对航线：**除另有说明外，在本承诺方案中的相关城市对航线是指首尔—张家界、釜山—青岛、首尔—西安、釜山—北京、首尔—深圳、首尔—广州、首尔—北京、首尔—长沙、首尔—上海、首尔—大连、首尔—天津、首尔—杭州、首尔—南京、釜山—上海、首尔—延吉城市对航线。

**航班时刻归还航线：**在本承诺方案中的航班时刻归还航线是指首尔—张家界、首尔—西安、首尔—深圳、釜山—北京、釜山—青岛、首尔—北京、首尔—上海、首尔—长沙、首尔—天津城市对航线。

**航权归还航线：**在本承诺方案中的航权归还航线是指首尔—西安、首尔—张家界、首尔—深圳、釜山—北京城市对航线。

**天合联盟航空公司联盟：**由墨西哥国际航空、法国航空、达美航空和大韩航空于2000年6月22日创立的航空联盟发展而来的国际航空公司联盟。

**航班时刻：**航班时刻协调人所赋予的使航空公司开展航空运输服务中，能在指定日期和指定时间段用于抵离特定机场所必须的且交易双方和集中后实体所拥有或控制的（不限于相关城市对航线）范围内的相关基础设施的权利。航班时刻以每5分钟为一个区间而设定。

**航权：**指航空公司从其所属国政府航空主管部门处所取得的可以在本国和他国之间从事航空运输服务的权利。

**代码共享：**代码共享是一种营销安排，一家航空公司（即行销航空公司）将其航班代码放置在另一家航空公司（即承运航空公司或共同承运合作伙伴）运营的航班上并出售该航班的机票。

**联运协议：**联运协议是一种航空公司之间进行联运的运输结算协议，这类通常参照国际航协的结算协议范本而定。

**特殊比例分摊协议：**特殊比例分摊协议是一种航空公司之间的双边结算协议，但其条款更多地由协议方进行协商所确定。航空公司签署特殊比例分摊协议通常是为了对航班安排进行补充，从而使签约航空公司共同受益。

**航空客运地面服务：**在客运飞机停在机场时向客运飞机提供的服务，包括（1）停机坪服务（如飞机物品装卸、地面指挥、飞机推出和拖离、保洁、卫生间给排水服务、除冰、机场运输、以及货物和行李转运等服务）；（2）旅客服务（如值机服务、基本的安全服务、进出港服务和登机协助等服务）；以及/或（3）行李服务（如飞机行李装卸、分拣区行李处理、分拣、起飞前准备以及将行李从分拣区运送至行李提取处等服务 ）。

**中国航空公司**：提供航空客运服务的一家或多家中国公司。

**飞行常旅客计划**: 航空公司为奖励客户忠诚度而提供的计划，相关飞行常旅客计划的会员可通过选乘制定该计划的航空公司以累积积分，所得积分可用于兑换免费的机票和其他产品或服务、以及享受机场休息室或优先预订等其他福利。

**韩国国土交通部：**大韩民国国土交通部。

**韩国公平交易委员会：**大韩民国公平交易委员会。

**监督受托人：**指符合《经营者集中审查暂行规定》第三十六条的规定，由交易双方和集中后实体委托并经市场监管总局评估确定，负责对交易双方和集中后实体实施限制性条件进行监督并向市场监管总局报告的自然人、法人或其他组织。

**审查决定：**市场监管总局附加限制性条件批准本交易的审查决定。

**生效日：**本交易完成交割的日期，即集中日。

**第二部分 承诺内容**

**一、航班时刻归还**

1. 关于航班时刻归还航线，交易双方和集中后实体承诺，在生效日后的十年之内，存在韩国或中国的新进入者且经该新进入者的请求，在满足以下条件时，应将交易双方和集中后实体所持有的航班时刻归还航线上的中国机场、首尔仁川机场或釜山金海机场的航班时刻归还给相关机场的航班时刻协调人。上述航线上可归还的最大航班时刻归还量，详见附录1：

（1）航班时刻归还航线上的新进入者在相关韩国或中国机场不持有运营该航线所需的特定时刻（“**期望的航班时刻**”）前后30分钟内的航班时刻。

（2）该新进入者已根据《国际航空运输协会世界航班时刻准则》中的协调活动日程表，在每个国际航空运输协会航季开始前，通过正常的航班时刻协调流程申请了期望的航班时刻，但最终未能获得期望的航班时刻前后30分钟内的航班时刻。

（3）在首尔仁川机场及釜山金海机场，交易双方和集中后实体持有该新进入者所期望的航班时刻前后30分钟内的航班时刻（如果交易双方和集中后实体并不持有新进入者所请求的航班时刻前后30分钟内的航班时刻，则交易双方和集中后实体将通过航班时刻协调人与新进入者进行协商，以便新进入者获得距离该期望时刻最近的航班时刻）。

（4）在航班时刻归还航线上的中国机场，交易双方和集中后实体在该航班时刻归还航线持有该新进入者所期望的用于该航线的航班时刻（如果交易双方和集中后实体并不持有新进入者所期望的航班时刻，交易双方和集中后实体将通过航班时刻协调人与新进入者进行协商，以便新进入者获得距离该期望时刻最近的航班时刻）。

2. 交易双方和集中后实体按照第1段承诺归还航班时刻，以新进入者承诺遵守以下内容为前提：

（1）以与其所获得的航班时刻数量相对应的航班班次运营直飞航班；

（2）从其获得相应的航班时刻起至少一年内，不在航班时刻归还航线以外的城市对航线上使用根据本段承诺所获得的航班时刻。但是，在交易双方和集中后实体因不持有新进入者所期望的航班时刻归还航线上的中国机场的航班时刻而是根据通过航班时刻协调人与新进入者所协商达成的约定，归还新进入者期望航班时刻外的其他航班时刻的情况下，新进入者可在《民航航班时刻管理办法》等相关规定允许的范围内，以运营该航班时刻归还航线为目的，将其从交易双方和集中后实体处所获得的航班时刻和新进入者自身所持有的航班时刻进行交换使用；

（3）从其获得相应的航班时刻起至少一年内不与其他航空公司交换根据第1段承诺所获得的航班时刻。

3. 新进入者根据上述第1段所获得的航班时刻因未遵守第2段承诺等事由被召回或撤销时应归还至相应机场的航班时刻池，而非自动返还给交易双方和集中后实体。

**二、航权归还**

4. 交易双方和集中后实体承诺，在生效日后的十年之内，经来自韩国的新进入者请求，交易双方和集中后实体应配合韩国国土交通部，以归还交易双方和集中后实体所持有的航权归还航线上的航权，最大航权归还量，详见附录2中的计算方法。但根据本段归还航权，以新进入者将根据本段获得的航权仅用于航权归还航线上为条件。

5. 第4段中所述的承诺在出现下述任一情形时将停止适用：

（1）在生效日后的十年内，交易双方和集中后实体终止在航权归还航线上运营，或减少运营航班频次且所减少的航班频次达到附录2中所确定的最大航权归还量且持续时间在一年以上的。

（2）交易双方和集中后实体的市场份额因为新进入者的市场进入降低到50%以下。

6. 根据中韩之间的航空协定，对于存在尚未分配航权的航权归还航线，其根据附录2中所确定的最大航权归还量应扣除新进入者在集中日后自行从韩国国土交通部所申请的航权数量。

**三、稳定供应**

7. 交易双方和集中后实体承诺：在生效日后的十年内，其在首尔—广州和首尔—大连城市对航线上的每年供应（以航班频次和座位数衡量）保持其2019年的水平，因市场变化或其他合理原因且经市场监管总局批准的调整除外。

**四、航空客运协议**

8. 交易双方和集中后实体承诺：在生效日后的十年内，交易双方和集中后实体无正当理由，不得拒绝以下任一请求：

(1) 相关城市对航线上的新进入者就在相关航线上签订联运协议的请求；

(2) 针对交易双方和中国航空公司在集中日时既存的涉及相关城市对航线的联运协议：

- 到期时需延期，中国航空公司提出续签请求；

- 因本次集中导致相关协议内容必须进行变更时，中国航空公司提出重签请求。

上述联运协议，（1）应适用于相关城市对航线上包括头等舱、商务舱和经济舱在内全部舱位的座位；（2）应适用《国际航空运输协会多边联运协议》中的有关规则及其他惯常商业管理和条件。

如果该新进入者终止在相关城市对航线上的运营，上述联运协议可被终止。

9. 交易双方和集中后实体承诺：在生效日后的十年内，无正当理由，不得拒绝以下任一请求：

（1） 相关城市对航线上的新进入者就在相关航线上签订特殊比例分摊协议的请求；

（2） 针对交易双方和中国航空公司在集中日时既存的涉及相关城市对航线的特殊比例分摊协议：

- 到期时需延期，中国航空公司提出续签请求;

- 因本次集中导致相关协议内容必须进行变更时，中国航空公司提出重签请求。

交易双方和集中后实体承诺，上述特殊比例分摊协议应与大韩航空与其他航空公司之间就附录3中所列举的航线所签订的特殊比例分摊协议的条件保持一致。如新进入者请求，上述特殊比例分摊协议应适用于商务舱和经济舱的座位。

10. 交易双方和集中后实体承诺：在生效日后的十年内，有下列情形之一的，无正当理由，不得拒绝以下任一请求：

（1） 相关城市对航线上的新进入者就在相关航线上签订代码共享协议的请求；

（2） 针对交易双方和中国航空公司在集中日时既存的涉及相关城市对航线的代码共享协议：

- 到期时需延期，中国航空公司提出续签请求；

- 因本次集中导致相关协议内容必须进行变更时，中国航空公司提出重签请求。

**五、航空客运辅助服务**

11. 交易双方和集中后实体承诺，在生效日后的十年内，经中国新进入者请求，交易双方和集中后实体应在其提供航空客运地面服务的韩国境内机场依公平、合理和非歧视原则，在资源和能力允许的范围内向中国新进入者就相关城市对航线提供航空客运地面服务。同时，交易双方和集中后实体将确保在大韩航空和韩亚航空与中国航空公司在集中日时既存的航空客运地面服务协议到期续约时，合理定价。

12. 交易双方和集中后实体承诺，在生效日后的十年内，无正当理由，不得拒绝以下任一请求：

（1）相关城市对航线上的新进入者就在相关航线上签订飞行常旅客计划协议的请求；

（2）针对交易双方和中国航空公司在集中日时既存的涉及相关城市对航线的飞行常旅客计划协议：

- 到期时需延期，中国航空公司提出续签请求；

- 因本次集中导致相关协议内容必须进行变更时，中国航空公司提出重签请求。

对此，虽然大韩航空所属的天合联盟航空公司联盟中有限制成员航空公司与从属其他全球联盟的航空公司展开合作的规定，交易双方和集中后实体承诺仍将尽其商业上合理的最大努力，与从属其他国际航空联盟的中国航空公司展开合作。

13. 交易双方和集中后实体承诺，在生效日后的十年内，经中国新进入者请求，交易双方和集中后实体在资源和能力允许的范围内应与中国航空公司就使用交易双方和集中后实体在其提供航空客运地面服务的韩国境内机场运营的休息室的相关事宜达成协议，此类协议需与仁川国际机场公司和韩国机场公司及航空公司间有关休息室及设施租赁的相关协议的条款和条件保持一致。交易双方和集中后实体将尽其商业上合理的最大努力，以维持有关交易双方在其提供航空客运地面服务的韩国境内机场所运营的休息室在集中日时既存的协议。

**六、合规承诺**

14. 交易双方和集中后实体承诺：在生效日后，将继续遵守《中华人民共和国反垄断法》的相关规定以及公平、合理、无歧视的原则，除因对航空客运服务具有较大影响的燃油价格、利率、汇率等外部因素变化等正当理由，不会（1）超过正常成本以及合理利润范围提高相关城市对航线上的机票价格以及航空客运地面服务价格；（2）实施以提高市场份额为目的，排除、限制竞争的价格行为。前述合理利润范围是指，被市场所普遍认可且在相关主管部门批准的价格范围内，不会实质影响消费者旅行需求的水平。交易双方和集中后实体将以航空运输行业的高度公共性为责，始终把消费者便利放在首位。

15. 交易双方和集中后实体承诺：在生效日后，将继续遵守《中华人民共和国民用航空法》等相关规定，保证安全有序、守法经营。

16. 交易双方和集中后实体承诺：在本交易完成交割至大韩航空和韩亚航空实体合并完成前，韩亚航空将进行相关航空联盟的退出、变更，在此过程中，将依照相关法律、法规的规定，采取合理且必要的数据保护措施，构建相关的数据保护制度，以避免客户数据泄露。

**第三部分 报告**

17. 自生效日起，交易双方和集中后实体应每年向市场监管总局报告其承诺履行情况，直至相关承诺终止。

**第四部分 其他事项**

18. 交易双方和集中后实体将根据《经营者集中审查暂行规定》第三十七条委托监督受托人，被选定的监督受托人应根据《经营者集中审查暂行规定》监督交易双方和集中后实体对上述限制性条件的履行情况。

19. 上述限制性条件受所有适用的法律和法规的约束。市场监管总局有权根据《经营者集中审查暂行规定》监督检查交易双方和集中后实体履行第二部分中限制性承诺的情况。若交易双方和集中后实体违反上述承诺，市场监管总局有权根据《反垄断法》相关规定做出决定，交易双方和集中后实体应承担相应的法律责任。

20. 若大韩航空将其在韩亚航空中的股权转让给与大韩航空没有关联关系的第三方，或本交易终止或因任何其他原因失去效力，上述限制性条件将不再有效。

21. 本承诺方案自生效日起十年内有效，十年期限届满后将自动终止。

22. 自生效日起，若相关市场竞争状况发生重大改变，或交易双方和集中后实体情况发生重大变更时，交易双方和集中后实体可向市场监管总局申请解除、变更或替换其中的一个或多个限制性条件。

**第五部分 效力**

23. 本限制性条件自生效日起生效。

**附录1：首尔—张家界、首尔—西安、首尔—深圳、釜山—北京和釜山—青岛、首尔—北京、首尔—上海、首尔—长沙、首尔—天津城市对航线上最大航班时刻归还量**

1. 首尔—张家界、首尔—西安和釜山—青岛城市对航线上的最大航班时刻归还量为市场份额未超过50%的一方在2019年在相应城市对航线上持有的航班时刻数量。

例如，在首尔—西安城市对航线上，大韩航空在2019年夏航季和冬航季的航班时刻数量【保密信息】个，韩亚航空在2019年夏航季和冬航季的航班时刻数量【保密信息】个，由于大韩航空和韩亚航空2019年在这条航线上的市场份额分别为[60-65]%和[30-35]%，该航线上最大航班时刻归还量则为韩亚航空在该航线上的全部时刻，因为韩亚航空的市场份额低于50%。

1. 首尔—深圳、首尔—北京、首尔—上海、首尔—长沙、首尔—天津、釜山—北京城市对航线上的最大航班时刻归还量分别为，首尔—深圳、首尔—北京、首尔—上海城市对航线上每条航线每周7对航班时刻；首尔—长沙城市对航线上每周4对航班时刻；首尔—天津城市对航线上每周3对航班时刻；釜山—北京城市对航线上每周6对航班时刻。
2. 上述最大航班时刻归还量包括按照韩国公平交易委员会就本交易相关限制性措施在各航线上归还的最大航班时刻数量。

**附录2：首尔—张家界、首尔—西安、首尔—深圳、釜山—北京城市对航线上最大航权归还量**

1. 首尔—张家界、首尔—西安、首尔—深圳、釜山—北京城市对航线上的最大航权归还量按下列方式计算。航权归还后，交易双方（按照2019年运送旅客的数量计算）在首尔—张家界、首尔—西安、首尔—深圳、釜山—北京城市对航线上的市场份额可降至低于50%。

（1）如果在相关航线上交易双方任一一方按照2019年运送旅客数量计算的市场份额均低于50%，但交易双方合计市场份额高于50%，航权的最大归还量应与交易双方在该航线上的航权超出50%的部分保持一致。

例如，在首尔—深圳城市对航线上，大韩航空与韩亚航空的市场份额分别为[30-35]%和[30-35]%，即交易双方任一一方的市场份额均低于50%，但交易双方市场份额合计高于50%。在这种情况下，最大航权归还量应与和交易双方合计市场份额超出50%的部分（即[15-20]%）等同的航权数量相对应。

（2）如果在相关航线上交易双方中有一方按照2019年运送旅客数量计算的市场份额高于50%，该航线上最大航权归还量应为市场份额未超过50%的一方在相关航线上的航权。

例如，在首尔—张家界城市对航线上，大韩航空在2019年的航权数量为【保密信息】个，而首尔航空在2019年的航权数量为【保密信息】个。由于大韩航空和首尔航空2019年在这条航线上的市场份额分别为[40-45]%和[55-60]%，该航线上最大航权归还量则为大韩航空在该航线上的全部航权，因为大韩航空的市场份额低于50%。

**附录3：可涉及特殊比例分摊协议的航线**

**【保密信息】**

**\***上表列举了交易双方在与新进入者签订特殊比例分摊协议时已在运营以及之后拟运营的定期航空客运航线，上述航线不包括交易双方已经停止运营的相关航线。