



## 法律委员会 — 第37届会议

(2018年9月4日至7日，蒙特利尔)

### 议程项目2：审议法律委员会总体工作方案

#### 实施《芝加哥公约》第二十一条

(由法国、瑞士、乌克兰、意大利、匈牙利、波兰和芬兰提交)

##### 1. 背景

1.1. 《国际民用航空公约》（《芝加哥公约》）第二十一条的宗旨是促进缔约国之间就有关航空器的登记、所有权和控制权的相关信息进行交流。第二十一条旨在通过对缔约国规定两项明确的义务来实现这一宗旨：

- a) 首先，“各缔约国承允，如经要求，应将关于在该国登记的某一特定航空器的登记及所有权情况提供给任何另一缔约国或国际民用航空组织”；和
- b) 此外，“各缔约国应按照国家法律制定和执行的规章，向该组织报告有关在该国登记的经常从事国际空中航行的航空器所有权和控制权的可提供的有关资料。如经要求，国际民用航空组织应将所得到的资料提供给其他缔约国。”

1.2. 根据本条第一款的规定，每个国家都应能够迅速回应其他国家的要求，特别是关于由该国取消登记的航空器所有人的识别。

1.3. 与此同时，《芝加哥公约》第十九条规定，航空器的登记应根据国家法律和法规进行。因此，在航空器登记的情况下，应由每个成员国界定“所有权”的含义。

1.4. 随着时间的推移，由于对“所有权”之概念缺乏共同的理解，在1944年建立的这一框架内实施第二十一条引起了法国等一些国家的关切。当成员国在将航空器登记从某一国家转移到另一国家的过程中交换所有权信息时，缺乏共同的定义和理解就便会产生歧义。

1.5. 由于自1944年以来整个国际航空器工业和特别是运营人的实践做法业已演进，这一问题现正变得日益重要。在大多数情况下，当时的“所有人”和“运营人”是单独的一个人。七十多年后，运营人趋向使用越来越多的租赁航空器，这些航空器由专门从事航空器购置和租赁的大型国际集团所有。然而，所有权信息的缺失可导致航空器登记的延迟，从而对运营人将该航空器纳入其机队产生经济后果，包括延误和额外的财务成本，进而可能会影响整个行业。

## 2. 相关工作

2.1 根据大会在其2016年第39届会议期间的决定，国际民航组织法律委员会的工作方案中增加了“实施芝加哥公约第二十一条”一项。大会在法律委员会审议由法国提交并得到所有发言代表团支持的A39-WP/159号工作文件后，根据其一致建议做出了该决定。

2.2 据此，秘书长在2017年6月29日的LM2/22-17/87号国家信件中发布了一项关于实施《芝加哥公约》第二十一条的在线调查，59个成员国参加了该调查。该调查的总体目标是了解成员国如何实施第二十一条，包括各国通过航空器登记系统（ARS）向国际民航组织报告所遇到的各项挑战。国际民航组织设立了这一基于网络的系统，以协助成员国履行第二十一条规定的义务。这一系统应在今后由目前正在制定的新登记平台（航空器登记网络 — ARN）予以取代。

2.3 该调查显示，由于每个国际民航组织成员国的航空器登记内容不同，许多国家面临困难。调查更加具体地指出，“控制权”的定义与大多数国家中“所有权”的定义不同，而“所有权”和“控制权”是各国在其管辖范围内广泛使用的航空器登记标准。此外，该调查显示，成员国对航空器登记系统数据库有效性和充分性评估持不同看法。

2.4 最后，参与其中的成员国同意一项建议，即各国可受益于国际民航组织制定的有关取消航空器登记的规则、指导材料或建议。

2.5 与此同时，欧洲民用航空会议（ECAC）发起了一项调查，以更好地了解其所有44个成员国的情况：结果同样表明欧洲各国在实施第二十一条方面存在若干差异，因此，许多困难主要源自航空器的持有人、所有人和运营人之间的混淆。因此，欧洲各国和其他国家的一项建议是针对所有国际民航组织成员国制定强制性的标准取消登记证书。

2.6 同时，国际民航组织决定就这一问题组建一个工作队。该工作队于蒙特利尔举行了两次会议，一次是2017年9月27日至29日，第二次是2018年4月10日至11日，由 Susanna Metsälampi 女士（芬兰）担任主席。

## 3. 建议

3.1 工作队开展之工作得出的结论是，应在系统中增加透明度和一致性，以减轻或消除任何存有歧意之处。

3.2 从这个角度来看，取消登记范本和标准化证书可以成为提高清晰度的有用工具。实际上，在大多数情况下，取消某一航空器登记的国家确向未来的登记国发送其本国的取消登记证书或取消登记通知。法国提出了该种模式供讨论。

3.3 尽管这样一份文件本身可能不足以帮助国际民航组织成员国以一致的方式实施和解释“芝加哥公约”第二十一条，但它可以通过提供一种方法带来益处，在短期和临时的基础上改善登记国之间航空器的转移，直至永久解决实施第二十一条方面遇到的困难。

3.4 在工作队的上一次会议上，有人认为该范本可以作为指导予以发布，例如：与空中航行局（ANB）成立的跨境移交工作队（XBT-TF）目前正在制定的跨境移交手册相结合。

3.5 在其于2018年4月30日至5月3日在蒙特利尔举行的上次会议上，随即提出了第二十一条工作队制定的航空器取消登记证书范本，供跨境移交工作队审议（见附录）。

3.6 还决定设立第二十一条分组，以便根据成员国的技术和运行需求以及关于所有权的讨论，协助国际民航组织设计航空器登记网络的规范及其议事规则。

#### 4. 建议法律委员会采取的行动

- a) 推进实施《芝加哥公约》第二十一条更高透明度和一致性的必要性；
- b) 密切跟踪航空器登记网络的开发，作为可能的长期解决方案，帮助成员国履行《芝加哥公约》第二十一条规定之义务；
- c) 至少作为一项临时解决方案，对发送给跨境转移工作队的取消登记证书范本草案进行审议。

-----



附录

取消登记证书范本

..... (国家) 民用航空当局

取消登记证书

(根据《国际民用航空公约》第十八条和第二十一条)

兹证明以下航空器已从..... (国家) 民用航空器登记簿中移除且其登记和国籍标识已被取消。

国籍和登记标识: .....

制造商: .....

型号: .....

序列号: .....

移除日期: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

移除原因: 航空器将出口至..... (国家)

如果可能, 请填写以下三项 (“法定所有人”、“登记持有人”、“登记运营人”)。

上一登记法定所有人<sup>1</sup>: .....

上一登记法定所有人地址<sup>1</sup>: .....

上一登记持有人<sup>2</sup>: .....

上一登记持有人地址<sup>2</sup>: .....

上一登记运营人<sup>3</sup>: .....

上一登记运营人地址<sup>3</sup>: .....

备注: (我们的记录显示该航空器不存在未公布的抵押贷款记录或扣押。)

航空器登记部门

(航空器登记官员)

日期: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

民用航空局

航空器登记部门

地址、电话、传真、电子邮箱、网站

— 完 —

<sup>1</sup> “法定所有人”：根据1948年6月19日《日内瓦公约》，持有文件的个人、组织或企业，该文件通常是确立其作为法定所有人地位的航空器所有权证明。

<sup>2</sup> “持有人”：拥有航空器法定保管和控制权的个人、组织或企业。持有人可租用和/或运行该航空器。如果持有人并非租用该航空器，则为法定所有人。

<sup>3</sup> “运营人”：从事或拟从事航空器运营的个人、组织或企业。运营人可租用该航空器。如果运营人并非租用该航空器，则为法定所有人。