



大会 — 第 39 届会议

技术委员会

议程项目 35: 航空安全和空中航行标准化

航空器跨境转让的安全监督责任

(由美利坚合众国提交)

执行摘要

航空器租赁在航空器和进行的运行类型、以及湿租或干租等租赁各方等方面，其性质均已有所变化。目前的租赁安排通常涉及高度精密的航空器和包括跨国运行的大规模国际运行，承租人和出租人两者的所有权组成也各色各样。

行动: 请大会:

- a) 认识到全球航空器租赁运行的快速变化使得所有参与方的安全监督义务更加复杂;
- b) 确认所有参与方、国际民航组织成员国和航空业出于湿租和干租的租赁航空器的安全运行的必要性而遵守既定国际要求的责任;
- c) 支持国际民航组织秘书处建立一个工作组的行动，由来自具代表性的监管主管当局和航空器租赁业派员参加工作，他们必须在以下学科中至少具备一项技术和/或法律专长: 适航性、运行、和人员执照颁发等;
- d) 该工作组应就下列问题进行处理并提供建议:
  - 1) 查明监管当局和航空业两者的国际民航组织义务与要求;
  - 2) 查明有损航空器租赁安排安全监督有效性和效率的近期和较长期问题;
  - 3) 向业界就处理此种问题建议遵守公约的最佳做法和可能的缓解策略;
  - 4) 与其安全伙伴一起加强和制定便利跨境进程的工具和机制; 和
  - 5) 就跨境进程制定一套结合目前倡议并进一步予以发展的增强信息系统。

战略目标:	本工作文件涉及安全的战略目标。
财务影响:	本工作文件没有任何重大的财务影响。
参考文件:	附件 6 — 《航空器的运行》 Doc 8335 号文件: 《运行检查、合格审定和持续监视程序手册》 Doc 7300 号文件: 《国际民用航空公约》

## 1. 引言

1.1 航空器租赁的性质在航空器和进行的运行类型、以及湿租或干租的租赁各方等方面均发生变化。目前的租赁安排通常涉及从事大规模国际运行、包括跨国运行等的高度精密航空器，而承租人(承租航空器的一方)和出租人(出租航空器的一方)两者的所有权组成也各色各样。

1.2 此种运作可能导致使国家监管者提供有效安全监督能力勉为其难的运行和业务安排，并可能引起监管重叠或重复，从而造成实际资产价值损失。本文件将探讨在《国际民用航空公约》(Doc 7300 号文件)(以下简称为芝加哥公约)之下的义务以及各方应遵守的国际民航组织标准，以确保安全并就安全措施提供有效监督。

1.3 本文件建议大会支持国际民航组织秘书处采取行动，建立一个由法律和技术专家组成的工作组，查明由国际民航组织针对航空器租赁而定义的基本安全义务、影响租赁航空器的问题，并就租赁航空器(湿租或干租)的有效安全监督建议行动，以确保在目前租赁协定到期时，这些航空器能继续保持安全并得以转让给其他实体。

## 2. 讨论

2.1 芝加哥公约和相关的标准和建议措施(SARPs)就租赁航空器(湿租<sup>1</sup>或干租<sup>2</sup>)的安全运行和该运行的有效监督定义了总体责任。

2.2 登记国 — 接受航空器登记的国家，也就是该航空器的国籍。公约就登记国直接涉及总体航空系统的安全强加了义务。公约允许各国一起组建联合航空运输运行组织或国际运行机构，并集结其航空服务。在这些安排之下运行航空器的国家须就承担登记国的义务共同负责。

2.3 运营人所在国 — 运营人主要业务地点所在国家，如无这种主要业务所在地，则运营人永久地址所在国即为运营人所在国。运营人所在国负责核发航空运营人许可证或同等证照，以便进行商业航空器运行，详情见附件 6 — 《航空器的运行》。此种责任涉及了对该国所有航空器运营人的航空器运行相关活动进行管制和监督。在公约之下，运营人所在国还负有其他责任。

2.4 航空器租赁 — 将航空器控制权进行转让但不直接购买的各种安排。除非在所涉国家之间做出适当安排，否则租赁可能为航空器登记国、或运营人所在国、或以上两国均造成复杂的法律、安全、执法和实际问题。之所以出现这些问题是因为究竟何方应对航空器的安全运行和适航性负责可能存在疑问，到底哪个国家的监管规章适用也不明确。责任的判定是取决于租赁和其他安排的实际问题。对租赁的哪一方应对运行控制和适航性负责作出判定，将能进而阐明哪个国家对于租赁航空器的运行有监督责任。在一些情况下，登记国或运营人所在国的监督责任可能出现重叠。不管是什么样的租赁安排，最重要的是必须明确哪个国家必须对运行负起安全监督责任。

---

<sup>1</sup> 湿租：在出租人的航空运营人证书之下运行的航空器租赁。通常是带有机组人员的航空器租赁，在承租人的商业控制之下运行，使用承租人航空公司代码和业务权。[《运行检查、合格审定和持续监视程序手册》(国际民航组织 Doc 8335 号文件)第 1.4 段]

<sup>2</sup> 干租：在承租人航空运营人证书之下运行的航空器租赁。此种航空器租赁通常不带机组人员，在承租人的托管和运行及商业控制之下运行，使用承租人的航空公司代码和业务权。(国际民航组织 Doc 8335 号文件，第 1.3 段)

2.5 航空器承租人 — 承租航空器的一方。航空器租赁应明确，承租人就使用航空器标的物必须在业务考虑、监管义务、航空器运行/维修活动等方面满足的规定和条件，也包括了例如租赁到期时交还航空器的规定和条件。该协定还应提及租赁各方及相关监管当局之间必须建立的任何特殊安排、业界最佳做法和授权，以便提供适当的监督、持续一致性和保持租赁资产的商业价值。

2.6 航空器出租人 — 出租航空器的一方。航空器租赁应明确，出租人就使用航空器标的物所要求必须在业务考虑、监管义务、航空器运行/维修活动等方面加以满足的规定和条件，也包括了例如租赁到期时交还航空器的规定和条件。该协定还应提及租赁各方及相关监管当局之间必须建立的任何特殊安排、业界最佳做法和授权，以便提供适当的监督、持续一致性和保持租赁资产的商业价值。

2.7 芝加哥公约第 83 条分条 — 这项修订提出了就具体列举的租赁或转移海外航空器，其登记国将安全监督义务自愿转让给运营人所在国的规定。在第 83 条分条之下进行转让的主要好处是第三国必须加以承认。第 83 条分条将运营人所在国的概念在公约中首次推出。各方并未很好地加以理解、也未广泛地使用第 83 条分条，但这是处理租赁航空器安全相关问题的另一项工具。国际民航组织正在进行其下一个法律和技术工作组的工作，修订第 83 条分条的指导，并对登记航空协定的进程进行更新和改革。

### 3. 结论

3.1 不论是从绝对数量、或在所有从事国际航空的航空器所占比例来看，商业航空器的跨境转让在可预见的未来肯定增加。跨境转让安排也肯定会反映借方和运营人的财务和运行的需要而越加复杂。

3.2 国际民航组织、成员国和业界必须密切合作，确保监管措施与时俱进，不光只是提高效率和经济性，还需确保航空界保持并提高其出色和令人艳羡的安全记录。