



大会 — 第 39 届会议

技术委员会和法律委员会

议程项目35：航空安全和空中航行标准化

议程项目47：需要法律委员会审议的其他问题

实施《芝加哥公约》第21条

（由法国提交）

执行摘要

本文件提请大会注意在实施《芝加哥公约》第21条的过程中所遇到的问题，其中涉及为变更登记需要提供的航空器所有权信息。改进该条的实施，将为航空器在各国之间的转移提供便利。这样将确保航空器在其寿命期间的可追踪性，从而有助于增进安全。

行动：请大会

- a) 要求各成员国采取必要的措施适用《芝加哥公约》第21条，以便能够提供有关其登记的航空器所有权信息；
- b) 请理事会就成员国第21条的适用问题开展一项研究；
- c) 请理事会将这一题目纳入国际民航组织法律委员会的工作方案；和
- d) 请理事会审议和改进实际流程，以支持第21条的适用。

|       |   |
|-------|---|
| 战略目标： | 本工作文件涉及安全战略目标。  |
| 财务影响： | 所建议行动的费用应是有限的，因此建议在拟议的国际民航组织2017年至2019年三年期经常方案预算的现有资源范围内开展这些行动。 |
| 参考文件： | Doc 7300号文件，《国际民用航空公约》<br>2010年9月24日签发的 AN 11/47 - 10/67号国家级信件  |

<sup>1</sup> 英文和法文文本由法国提交。

## 1. 引言

1.1 《芝加哥公约》第21条规定“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航组织……”。

1.2 在《公约》中，这一规定是有关航空器的国籍一章中的一部分，而该章又放在“空中航行”部分，其中阐述了旨在便利航空的原则，包括将航空器登记从一个国家变更至另一个国家。

## 2. 讨论

2.1 运营人日益借助于从专门从事航空器收购和租赁的大型国际集团手中租赁其所拥有的航空器，使变更登记变得越来越频繁。

2.2 然而，由于运营人的变更，将航空器登记从一个国家变更至另一个国家未必涉及所有人的变更。缺乏所有权信息可导致航空器登记过程的拖延，从而给运营人将该航空器纳入机队造成影响。

2.3 这种缺乏信息的状况源自这一事实，即若干国家未能遵守关于航空器所有权信息的《芝加哥公约》第21条，以及在作为缔约国的情况下，1948年6月19日签署的《关于国际承认航空器权利的日内瓦公约》。

2.4 首先，为此应加强当前的国际规则，要求批准这些公约（特别是《芝加哥公约》）的国家遵守公约条款，包括附录中所载的条款。

2.5 若干重要国家未能对航空器的所有权予以证实。某些国家证实存在着一个“持有人”或“运营人”，但此人并非“所有人”。其他国家更令人费解地证实一个并非所有人的“所有人”。还有一些国家干脆就不去证实“所有人”或“持有人”。最后，有些国家对发来的索取信息的请求不予回复。在很多国家，航空器登记簿不涵盖由其它管理服务部门负责处理的所有权。但是，这不应妨碍一个国家采取措施，以便能够对索取有关所有权信息的请求作出回复。

2.6 目前，当从一个登记簿中删除某架航空器，并在不变更所有人的情况下在法国进行登记时，原国家的航空主管当局（通过传真、电子邮件、电传等方式）向负责新的登记的国家航空主管当局发送一份取消登记的证明，其中标有所登记的航空器所有人。因此，可轻而易举地完成这项登记变更。在这一过程中，新国家的主管当局无需索取一份确定航空器所有权的文件，因为前一个国家应已完成了这项核实。所以，在已知所有人的情况下，按照上述国际公约转移航空器的程序就变得极为简单了。在少数对航空器登记簿上填写的航空器所有人名称进行确认的国家，事实就是如此。

2.7 在一个国家进行了航空器登记，（通常）会使该国有责任对所涉航空器的适航性进行监控。

2.8 2010年，国际民航组织理事会要求所有成员国按照《芝加哥公约》第21条，通过电子方式提供其航空器登记数据（见2010年9月24日签发的AN 11/47 - 10/67号国家级信件）。数据库的内容与所提供的数据似乎始终无法保持一致，因而削弱了各国提供该数据的积极性。

2.9 强烈建议采取行动，以改进《芝加哥公约》的实施。

- 完 -