



## 大会 — 第41届会议

### 执行委员会

议程项目28：拟由执行委员会审议的其他高级别政策问题

#### 第八十三条分条的挑战

(由阿拉伯联合酋长国提交)

#### 执行摘要

多年来，第八十三条分条已被证明是有效的，并在世界范围内被许多国家采用，使它们能够最大限度地使用执照持有人，而在COVID-19疫情和不可避免的衰退之后，这已成为世界范围内的一个巨大挑战。为了维持航空业，有必要使航空器和航空机组更加灵活地从一个国家转移到另一个国家，以最大限度地利用世界范围内可用的资产。

阿联酋认为没有必要将登记国与执照持有人联系起来，这意味着遵循该标准的国家将有资格接受任何执照持有人运行其航空器，而不必通过世界各地现有的冗长流程和程序，这给民航当局增加了巨大的行政负担。

行动：请大会：

- a) 借此机会重新检视《国际民用航空公约》(芝加哥，1944年)(《芝加哥公约》)第八十三条分条，因为它不能满足市场要求；
- b) 重新研究第八十三条分条的驱动因素，并重新研究正确的前进方向；和
- c) 重新检视第八十三条分条的实施流程，简化实施过程中的行政部分。

战略目标：	本工作文件涉及战略目标1(安全)
财务影响：	无财务影响
参考文件：	Doc 7300号文件《国际民用航空公约》— 第八十三条分条

## 1. 引言

1.1 《芝加哥公约》对民用航空器的国际运行进行监管，该协议建立了一个机制，使各国能够接受外国航空器，根据要求，这些航空器需在一个 ICAO 缔约国登记，这是其他国家接受航空器的前提条件。

1.2 根据缔约国所了解的情况，一些航空器的运行公司不在同一登记国，但根据第八十三条分条在其他国家注册，这本身是一种可以接受的、有时出于各种原因而采纳的行为。

## 2. 讨论

2.1 结果，民航系统受到一些政治事件的影响，在这些事件中，已经根据第八十三条分条与其他对应方签署谅解备忘录的缔约国对其他缔约国采取某些措施，包括裁处一些飞机的登记，这给在其他缔约国运行那些航空器带来了巨大挑战，并给运营人及其缔约国带来了巨大法律责任。

2.2 阿联酋认为，在目前的治理框架下无法实施此类运行，因为它与上述协议相矛盾，且没有为该运行流程提供任何法律保障。

2.3 该问题面临的其他挑战与试飞要求有关，涉及到由登记国之外的缔约国的持证人员开展的重大维护作业和季节性运行。尽管国际民航组织缔约国发放执照的做法已经标准化，但标准和建议措施 (SARPs) 不允许执照持有人运行在其它国家登记的航空器，这使得试飞和季节性运行的过程变得复杂，因为每次运行都需要登记国进行人员执照验证。

## 3. 结论

国际民航组织应修改第八十三条分条，以最可行的方式制定一种机制，将登记国的职能和义务转移到运营人国，这有助于在不同类型的运行(国内、国际)中更灵活地利用执照，以克服挑战，扩大干租运行的范围，并解决与试飞和季节性运行相关的问题。