

世界航空运输大会：自由化的挑战和机遇

蒙特利尔，2003年3月24日至29日

议题 2： 审议自由化的重要管理事项

2.2： 市场准入

国际航空运输中的航空器租赁

(由秘书处提交)

内容摘要

本文件介绍了航空器租赁对于利用市场准入的不断增长的重要性，讲述了各国对于这一做法的管理方式，指出了潜在的安全问题及应对这些问题的手段，并就这一事项提议了管理安排。

大会的行动载于7.1段。

参考文件

1999年5月14日 EC 2/82, LE 4/55- 99 号国家级信件
第295号通告：关于实施国际民用航空公约第八十三条分条的指南

1. 前言

1.1 过去十年中，国际航空运输中航空器租赁的做法一直在不断增长，即航空承运人从另一承运人或其他实体租用（而不是购买）航空器用以提供商业航空运输。租赁一般采用“干”租（租用航空器而不带机组）和“湿”租（租用航空器并带机组）的形式。如果租用的航空器是在将其用于国际商业服务的经营人所在国以外的国家注册，租赁就可能产生潜在的安全和经济问题。因此，从安全和经济的双重角度讲，各国日益重视对租赁航空器的管理，尤其是在使用市场准入的范畴内。本文件回顾这些发展情况和关注事项，并提议一项管理安排供缔约国在可能时自行决定在其航空服务协定中引用。

2. 国际民航组织以前的工作

2.1 为应对某些问题并回应各国为处理租赁航空器的经济和安全问题提供协助的请求，国际民航组织准备了一项关于航空器租赁的研究，它审议了航空器租赁的经济、管理和安全影响，并制定了

一些广为接受的原则以协助各国就这一日益增长的做法制定透明和有效的政策。这一研究于1999年5月散发给各缔约国，并附上了实施关于航空器租赁、包用和互换的芝加哥公约第八十三条分条的指导材料（1999年5月14日 EC 2/82, LE 4/55- 99/54号国家级信件）。

2.2 第八十三条分条是对芝加哥公约的一项修订，于1997年6月20日生效。修订规定将租赁航空器的注册国根据公约所应承担的某些责任转移给经营人所在国。截止2002年6月，批准第八十三条分条的国家增加至133个。十七个国家按照这一条款缔结了24个协定。绝大部分协定是涉及租赁公司或金融实体作为出租人的航空器干租的情况。国际民航组织关于实施第八十三条分条的初步指导材料已根据自1997年第八十三条分条适用以来所积累的经验加以审议和强化，并将于2003年年初以实施国际民用航空公约第八十三条分条指南的国际民航组织通告（第295号通告）公布。

3. 最新发展情况

3.1 租赁航空器的使用继续为空运企业提供国际航班发挥重要作用。在过去五年中，使用租赁航空器的国际定期空运企业的数量增加了百分之20。在2001年，全世界532家运行中的国际定期空运企业中的百分之84使用了租赁航空器，这些空运企业正在服役的所有运输类中航空器的百分之45以上是租赁的。关于经营国际定期航班的空运企业租赁航空器的来源，1996年至2001年间，从其他空运企业租赁的航空器的数量增加了百分之33，从租赁公司租赁的增加了百分之43，从其他渠道（这一类别包括诸如银行等渠道）租赁的增加了百分之44。因此，越来越多地使用租赁航空器的趋势一直在继续，尤其反映出租赁相对于购买的经济性和灵活性。在自由化环境中，航空器的租赁方便了新承运人进入市场。

3.2 关于在双边和其他层面上的管理回应，在国际民航组织进行航空器租赁的研究时（1999年），有41个双边航空服务协定（涉及38个国家）包含航空器租赁条款。自那以来，又缔结了25个包含租赁规定的双边协定（涉及28个国家，其中22个未包括在以前的38个之中）。在双边航空服务协定以外首次包含租赁规定的是亚太经济合作组织（APEC）的五个成员在2001年5月签署的一项“天空开放”的多边协定。这一协定中的租赁规定扩大了其空运企业可以向任何签字国空运企业提供租赁航空器的国家的潜在数量，包括不是本协定缔约方的APEC的其他成员。在地区一级，欧洲联盟（EU）有两项理事会条例（1991年12月16日第3991/91号和1992年7月23日第2407/92号）和一项决议（1995年6月19日）处理共同体航空承运人使用租赁航空器事宜；欧洲民航大会（ECAC）为其成员制定了关于航空器租赁的建议（1997年7月2-3日 ECAC/21-1）。

4. 论述

4.1 如1999年国际民航组织的研究所表明的，如果租赁航空器在将其用于国际商业航班的经营人所在国以外的国家注册，就会产生潜在的安全问题。批准干租或湿租时应清楚地确定协定各缔约方在其各自的职权范围内所承担的安全标准方面的责任范围。

4.2 从经济角度来讲，如果出租人既不是航空承运人也不受航空承运人控制，各国会或者批准租赁或对其不予管制。换句话说，当出租人是租赁公司、银行或其他实体时所达成的财务或长期经营租赁协议，在国际航空运输中一般是允许的。从双边角度来讲，各国一般允许缔约双方空运企业之间进行航空器租赁，而限制或不允许从第三国的空运企业租赁，尤其是湿租。对于涉及不是有关协定或安排

的缔约方空运企业的租赁，各国或者要求此类空运企业拥有必要的业务权，或者在此类空运企业没有此种权利时禁止租赁。

4.3 虽然将这些规定纳入双边协定的具体方式各不相同，但一般是针对使用租赁航空器的两个基本问题：经济和安全。经济问题反映了一项具体关注事项，即从有关协定或安排的非缔约国空运企业租赁的航空器不得用于行使出租方空运企业无权行使的业务权。对于安全的关注更具普遍意义，即租赁航空器不得损害安全。

4.4 有某些情况下（比如长期干租），那些使用在经营人经营国际商业航班的指定/授权国以外注册的租赁航空器的经营人，其潜在的安全问题已通过根据第八十三条分条缔结的协定得到改进，如上述2.2段所述。但是，对于这种协定不合适的情况，各国或者要求达到最低安全标准或者在个案的基础上相互商定各自对于租赁航空器的安全责任。

5. 结论

5.1 请大会得出下述结论：

- a) 租赁（湿租和干租）给航空承运人带来可观的利益，可使航班得以扩展和更为灵活，并为新空运企业的建立提供机会。但是，也产生了需要解决的经济和安全管理问题；和
- b) 各国应在必要时审议对于使用租赁航空器经营前往和来自其领土的国际航班的管理对策，并应通过在其航空服务安排中纳入相应的规定或者根据芝加哥公约第八十三条分条缔结协定来确保遵守最低安全标准的明确的责任。在这方面，可使用国际民航组织在第295号公告中的指南。

6. 建议的管理安排

6.1 1999年，国际民航组织关于航空器租赁的研究得出的结论是，虽然从经济管理的角度就诸如使用干租航空器等事宜有某些广为接受的原则，但是，为试图在这一迅速变化的领域为航空服务协定制订一种单一方式或样板条款，就批准或不批准航空器的租赁，当时并没有完全一致的意见。此外，研究还指出，从安全的角度讲，不同的租赁安排所展示的复杂和千变万化的情况以及为获得使用按照第八十三条分条所签订的协定的经验都不利于制定一项满足由租赁航空器导致的所有安全形势所需要的单一和统一的世界性政策。

6.2 自这项研究以来，双边条款一直在演变，有些国家对于其处理航空器租赁的条款使用标准语言，这产生了一定的统一性。此外，使用按照第八十三条分条的规定签署的协定方面也已积累了一些经验。鉴于走向自由化的趋势和这一最新的经验，国际民航组织似乎值得制定一项关于租赁的管理安排供各国选用。这一管理安排可采用在航空服务协定中插入一个样板租赁条款的形式。

6.3 考虑到现行协定和做法中对于使用租赁航空器的安全和经济问题的不同方式，以及租赁安排的千差万别，拟议的样板使用与许多航空服务协定中出现的现有安全条款相关的一般安全条款，并就处理租赁航空器使用的经济问题提供了两种条款供选择。安全条款将租赁航空器的运行在安全要求方

面与指定空运企业根据相关协定运行的其他航空器的安全要求置于同一基础之上，但是，如果没有安全条款，这一规定则不适用，缔约各方应考虑根据芝加哥公约第八十三条分条就转移相关安全责任缔结一项协议。此外，应注意到国际民航组织已制订了一条关于航空安全的样板条款供各国在需要时在其航空服务协定中使用（见2001年9月14日 AN 6/42 -01/84 号国家级信件）。经济条款反映了处理从非协定缔约方空运企业租赁的航空器的两种基本方式：要求已经获得业务权或禁止在空运企业未获得业务权时租赁。两种选择方案都承认（省略），从经济的角度而言，各国一般允许由非空运企业实体出租航空器。

6.4 以下的管理安排采取了样板条款草案的形式，建议大会考虑由缔约国自行决定在双边、地区或多边航空服务协定中采用。这一规定也已纳入航空服务协定样板中（见 AT Conf/5-WP/17）。

航空器的租赁

1. 如租赁航空器的运行未达到第_____条（安全）所规定的安全标准和程序，缔约一方禁止使用租赁航空器运行本协定所规定的航班。

2. 第一选择

根据上述第1款，缔约任一方的指定空运企业可使用从其他空运企业租赁的航空器提供本协定所规定的航班，但参加这一安排的所有空运企业须持有适当的授权和达到适用于此种安排的要求。

或

第二选择

根据上述第1款，缔约任一方的指定空运企业可使用租赁航空器提供本协定所规定的航班，但不得使出租方空运企业行使其未拥有的业务权。

7. 大会的行动

7.1 请大会：

- a) 审议和通过5.1段中的结论；和
- b) 建议通过6.4段中关于航空器租赁的样板条款。