



## 世界范围航空运输会议 (ATCONF)

### 第六次会议

2013年3月18日至22日，蒙特利尔

议程项目 1: 对趋势和发展情况的全球概览

议程项目 1.1: 业界和监管方面的发展情况

### 不同国家互换航空器的双重监督模式

(由属于拉丁美洲民用航空委员会(LACAC)成员的22个成员国<sup>2</sup>提交)

#### 执行摘要

这份工作文件提供了《国际民用航空公约》第八十三条之二的替代模式，以便允许不同国家的航空公司之间互换航空器。这个模式已经成为拉丁美洲民用航空委员会成员国的重要工具，然而在民用航空理事机构仍没有一个可供参考的先例。

行动: 请会议:

- a) 审议本工作文件所载的信息和背景情况;
- b) 核可第3段提出的结论; 和
- c) 通过第4段的建议。

参考文件: 第六次世界范围航空运输会议的参考材料见: [www.icao.int/meetings/atconf6](http://www.icao.int/meetings/atconf6)。

## 1. 引言

1.1 根据拉丁美洲民用航空委员会 (LACAC) 的战略计划分析了各国航空政策，发现在与合作协定有关的政策方面倾向于将标准、准则和/或程序包括在内，其中有些国家对这些协定显示较高程度的公开性，而另一些国家则对这些协定的适用给予更多限制。

<sup>1</sup> 西班牙文本由拉丁美洲民用航空委员会 (LACAC) 提出。

<sup>2</sup> 阿根廷、阿鲁巴、伯利兹、玻利维亚、巴西、智利、哥伦比亚、哥斯达黎加、古巴、多米尼加共和国、厄瓜多尔、萨尔瓦多、危地马拉、洪都拉斯、牙买加、墨西哥、尼加拉瓜、巴拿马、巴拉圭、秘鲁、乌拉圭和委内瑞拉。

1.2 上世纪九十年代，拉丁美洲随同国际趋势，明显出现了开放航空运输权利的情况，其使用的模式也更加符合承运人之间采用的全球联盟的方式。在这更加自由化的航空市场中，代码共享协定成为寻求竞争力的承运人绝不可少的工具。

1.3 租赁航空器的作法一直都在增多。在自由化的监管环境中，使用租赁航空器的作法意味着航空器的租赁使新的航空承运人易于进入市场和/或使航空器得到最大程度的使用。

1.4 一般而言，各国都有用于代码共享协定的条款范本或采用国际民航组织《航空运输协定范本》（TASA）模式的建议。不过，在涉及互换航空器时，大多数国家没有任何可用的条款范本，甚或不采用这种方式。

1.5 目前认为，即使有具体规定或监管条文为所有国家制定这方面的框架，以及即使它们对处理此事拥有行政标准，但由于根据《国际民用航空公约》（芝加哥公约）第八十三条之二对转移责任所涉的各种困难，各国仍然不允许互换航空器。

1.6 《芝加哥公约》明确规定了登记国和经营人所在国对安全应该承担的责任。不过，当不同国家的相异承运人非常短期地互换航空器时，就很难适用这项规定。

1.7 考虑到互换航空器是承运人的一种必要安排，能够提高效率，尤其能使航空器得到更充分地利用或补充机队的暂时不足，因此，制定了第八十三条之二的替代模式。这项模式维持了经营人所在国和登记国的责任，从而确保了安全，但由于允许以小时为单位互换航空器，因而没有增加承运人的成本。

1.8 地区内目前有与其他国家适用这项协定的国家（巴西、智利、哥伦比亚、厄瓜多尔和秘鲁），以便互换航空器，该协定标题为“航空当局之间就互换航空器合同进行双重安全监督的合作协定备忘录”。目前可认为这些协定的实施和适用已经获得成功，因为至今已经进行了 25 000 次航空器互换，而没有发生任何有碍安全的状况。

## 2. 模式的说明

2.1 这项协定的制定和推展在于航空当局意欲采取措施推动、促进和简化航空器和航空公司的运行以及一个国家的航空人员在另一个国家空域的行动，以期开展两国的活动和航空关系。此外，为旅客、货物和/或邮件的国际航空运输，还需要进行协调，有效控制和监督在每一航空当局的相应管辖范围内运行的各自政府授权的航空公司的航空器。

2.2 双方航空公司进行技术和运行合作会共同得利，因为这会使它们的航空器得到最大程度的使用，大幅提高效率。这就是在这项文书内确保登记国和经营人所在国落实其责任的框架中列入履行航空器互换合同所需各项基本原则的原因。

2.3 由于通过持续监测加强安全的这种做法符合双方利益，一个国家的航空当局认识到另一个国家参与其中的价值，并在无损作为登记国承担的责任特别是依照《芝加哥公约》附件 1、6 和 8 承担的责任的情况下，接受另一个国家在其领土和其空域对在其国家登记的航空器进行视察和长期监督的作法。

2.4 该协定的范围广泛，并适用于列入《运行规范》以及相互颁发和验证许可证及允许航空人员通关的国家登记的航空器。这项协定也概括了依照两个国家的法规和立法使这些文书继续生效的所有措施。

2.5 总之，参与这项协定的每一国家承担的责任如下：

a) 登记国的航空当局：

- 1) 依照国内立法，按照要求颁发和/或验证许可证及允许航空人员通关，落实对登记的航空器承担的职责；
- 2) 在缔结互换租约合同（以小时计的租约）时，对其他国家核准的航空公司使用在其国家登记的航空器的情况下，维持全面控制与其适航性有关的所有规定；
- 3) 接受其他国家的航空当局希望进行的所有监督措施，即使这意味着将进行双重监督，即在航空器由其他国家的航空公司运行时，根据航空器的登记监督其适航性；和
- 4) 落实经营人所在国对其国家航空公司承担的所有责任，而不论航空器在何处登记。

b) 经营人所在国的航空当局：

- 1) 依照国内立法，按照要求颁发和/或验证许可证及允许航空人员通关；
- 2) 对在其他国家登记而在本国航空公司运行的航空器进行视察和长期监督；
- 3) 在认为必要时进行视察，以便核实适航性证书得到颁发时所具有的条件得到长期维持；
- 4) 确保承运人将它的维护责任列入一般维护手册（MGM）；
- 5) 确保根据维护方案承担的责任和制定程序的工作均载入一般维护手册；
- 6) 依照持续监测计划检查维护登记册；
- 7) 核实承运人进行了适航分析，并将其报告提交登记国；
- 8) 核实进行航空器修改或修理的程序均载于承运人的一般维护手册，并长期得到实施；
- 9) 核实线路维护安排构成维修的主要基础，并依照一般维护手册中的程序，得到正确采用；和
- 10) 落实经营人所在国对其国家航空公司承担的所有责任，而不论航空器在何处登记。

### 3. 结论

3.1 这个模式维持登记国和经营人所在国根据《芝加哥公约》承担的责任没有改变。

3.2 这个模式考虑到各国进行合作的重要性，以加强对在一国登记而由另一国航空公司运行的航空器的监督，从而确保这些航空器在互换过程期间的安全。

3.3 这个模式不会增加承运人的成本，因为这种作法能使它们的航空器得到有效运用，并使它们能够补充自己机队航空器的暂时不足，使它们能够信守商业承诺。

#### 4. 建议

4.1 国际民航组织应审议本文件所载的信息和背景情况，以便分析促进这种不同国家的航空公司互换航空器的替代模式的好处。

—完—