

# 国际民航组织秘书处 对经济自由化的安全和保安方面的研究

(2005年6月1日向理事会提交)

## 1. 引言

1.1 本项研究来源于第五次世界范围航空运输会议(ATConf/5)的工作。尽管会议着力处理的问题主要涉及航空运输自由化的经济方面,但安全和保安方面也是贯穿会议审议和成果始终的一项主题。会议注意到过去二十年的全球化、自由化和私有化给航空运输行业带来了本质上的变化,其中某些变化对安全和保安的管理产生了影响。

1.2 有鉴于此,会议强调:安全和保安在管理变化中压倒一切的重要性;明确责任界限的必要性;国际民航组织在自由化的情况下,在制定全球安全和保安战略方面的领导作用;以及处理众多发展中国家在确保安全和保安方面资源有限问题的办法。由于认识到越来越普遍的多国经营环境已给主要以国家为基础的安全和保安管理体系提出了问题,会议呼吁国际民航组织就明确“界定国家在安全和保安监督方面的责任问题”进行研究,并对国际民航组织在这方面的现行规定提出可能的建议修订”。

1.3 作为联合国负责为民用航空制定国际标准的专门机构,这要求国际民航组织在制定航空安全及保安管理和监督的全球战略方面发挥领导作用,既要有权威性又要便利经济管理方面的改革。此项研究是本组织对此所做出的部分回应,以确保全球的安全和保安管理体系将继续具有适应各种变化及处理各种关注的的能力。

1.4 作为理事会核准(C-DEC169/11)的ATConf/5会议后续行动之一,秘书处于2004年3月开始此项研究工作。此任务是通过协调各局(航空运输局、空中航行局和律师局)对各种自由化安排以及国际民航组织有关的标准和建议措施(SARPs)及指导材料的审议来进行的,以期:a)查明可能受到影响的的安全和/或保安领域,和b)确定现行的国际民航组织规定中是否存在任何差距。

1.5 审议工作涉及了四个步骤,即:查清引发安全和/或保安问题的(实际的或潜在的)具体情况;分析这类情况如何对安全和/或保安管理产生影响;查明国际民航组织的现行SARPs和指导材料是否能够处理这类情况;并确定国际民航组织和/或各国需要采取哪些行动(如需要)。在审议过程中,通过信函与航空运输管理专家组(ATRP)和航空保安专家组(AVSECP),以及国际民航组织地区办事处成员进行了咨询,他们的意见十分有益。本文件介绍了研究结果。

## 2. 研究结果

### 2.1 经济自由化与安全和保安管理之间的相互关系

2.1.1 自由化对安全和保安的潜在影响及它们之间相互关系的问题由来已久。该问题在1994年和2003年召开的最近两次航空运输会议上都曾经是一项讨论议题。会议成果反映出这样一个共识,即自由化是每个国家都应根据自己的选择和速度去追求的一个总体目标。同时,会议还表明,无论管理安排上

的何种变化，安全和保安都必须保持其压倒一切的重要性。随着自由化的展开，就不断需要处理对其影响安全和保安的现有及潜在的关切。各国所面临的挑战是如何赢得经济自由化的益处而又不损害安全和保安。因此，自由化本身并不是问题，重要的是要随着自由化的展开，确保维护安全和保安。

2.1.2 人们普遍认为自由化政策（例如，市场准入、指定航空公司、运力、价格以及商业机会）能够为各国、行业以及消费者带来许多经济利益，例如运输量的增长（客运/货运量以及航空器飞行量）、多家航空承运人（包括低成本承运人）进入市场、服务选项的增加和价格竞争的加强、旅行和旅游业的发展、创造工作机会。另外，除了所获得的经济利益，许多自由化市场也同时维护了安全标准。然而，显而易见的是，航空运输活动的增长和业务和经营方式的演变所带来的复杂的商业安排，也给各国在安全/保安管理能力方面造成了额外的压力。这要求一个国家不仅要为本国航空器经营人，而且要为在其领空内运行的外国航空器经营人提供安全/保安监督。如果一个国家不具备必要的法律、管理、组织基础结构、人力以及财政资源来履行所要求的安全/保安管理职能，那么它将无法应对市场增长和自由化所带来的后果。

2.1.3 在这方面，许多国际民航组织的成员国已经在安全监督方面面临到问题。例如，由国际民航组织进行的关于附件 1——《人员执照的颁发》、附件 6——《航空器的运行》以及附件 8——《航空器适航性》的初步安全监督审计结果表明，在自 1999 年 3 月至 2004 年 7 月期间被审计的 181 个缔约国中，相当多的国家对遵守这些附件中的许多要求存在缺陷。另外，后续审计任务进一步显示，在许多情况下，初步审计中所查明的重大缺陷依然存在（A35-WP/67 号文件）。因此，各国在面对自由化和全球化所带来的市场增长之时，不仅应充分考虑其经济利益，还应充分考虑其对安全和保安管理的潜在影响，及各国达到这些要求的持续能力，从而确保民用航空持续安全、有保安和有序的发展。

## 2.2 可能对安全和/或保安管理产生影响的若干情况

2.2.1 为了确定国际民航组织的现行规定是否能够应对在不断变化的环境中对安全和保安的挑战，有必要首先找到在自由化、全球化的商业与经营环境中出现的哪些安排或做法可能对安全和保安产生影响。为此目的，对以下被认为对安全和保安有一定影响的领域中的各种情况进行了审议，即：地面服务、航空器租赁、航空公司代号共享、特许经营、航空承运人的所有权和控制权、市场准入、外包以及机场和空中航行服务提供人的商业化。

2.2.2 审议发现对安全和保安的关切主要来自于那些给航空器运行或运营人员造成较大冲击的商业安排和做法。可以将审议的各种情况归为两种基本类型。第一种情况是可能影响安全 / 保安管理（例如增加执照颁发和监督的压力），但不会对确定国家责任造成问题。此类情况涉及的大部分活动是在单个国家进行的，例如，涉及非传统性、新加入的经营人或服务提供人的运营；面临财务困境的航空公司、由于机场或空中航行服务提供者商业化或私有化造成的政府经营移交。

2.2.3 第二种情况涉及多个国家，根据基于国际民航组织的规定的现行管理系统，可能对安全/保安监督问责制/责任制的划分产生问题。这是导致此项研究的主要情况类型。下面的例子将说明可能产生此类情况的问题。

2.2.3.1 涉及在外国登记的航空器的运营。在过去的二十年中，航空经营人由于各种原因越来越多地使用在外国登记的航空器。航空器可以租赁或互换，并在登记国以外运行，有时还是长期的，这种情况日益普遍。有些情况下，一架在外国登记的航空器可以从一个国家被租赁或转租或包给另一个国家。

尽管此类安排从经济管理角度来讲是合法的，但由于登记国和经营人所在国不同，此类做法从安全角度出来看可能会造成问题。例如，这可以导致经营人可能要服从不同国家实施的标准和建议措施（SARPs）的情况。一个主要的安全关切是与在外国登记的航空器有关的“方便旗<sup>1</sup>”问题。当一架航空器很少或从不返回登记国时，在登记国与经营人所在国没有关于安全监督安排的情况下，该航空器的适航监督会成为一个问题。大概有两组在外国登记的航空器被认为是在使用方便旗运行：即那些这样做是为了财政目的，以及那些这样做是为了利用没有或经济或技术监督水平最低的系统。如果在所涉及的国家之间做出安排以确保适当监督，第一组航空器可能不会造成严重问题，例如根据公约第八十三条分条签署双边协议，该项条款允许各国全部或部分地转移公约规定的某些安全监督责任。但即使是这组航空器，现实状况也远远不能令人满意，执行了第八十三条分条并通报国际民航组织的双边协议很少（截至 2005 年 3 月，有 114 项有效安排，仅涉及 34 个国家），对全世界一些各种机型的监督责任仍很分散。造成主要安全问题的是第二组航空器，并有必要对这一问题加以处理<sup>2</sup>。

**2.2.3.2 涉及外籍飞行组的运营。**对于持有外国执照的飞行组也会发生监督分散问题。公约第三十二条第一款规定“从事国际航行的每一航空器驾驶员及飞行组其他成员，应具备有该航空器登记国颁发或核准的合格证书和执照”。因此，当由不同于登记国的国家运行航空器时，例如在干租的情况（即租赁没有机组的航空器）下，会对登记国验证外国机组的执照造成问题。当登记国对机组执照的规定和要求与最初颁发执照国的相应规定不同时，问题就会复杂化。在湿租（即租赁有机组的航空器）情况下，登记国与经营人所在国的法律和规章可能也会存在差异。在这种情况下，尽管出租人通常依然是正式的经营人，但承租人可能根据其航空经营人许可证（AOC）已经在运行相似型号的航空器。因此可能会发生这种情况，湿租的航空器以承租人的 AOC 运行，结果导致承租人国家变成了经营人所在国。在这种情况下，对运行机组进行适当监督可能会变得困难。如果运行涉及混合机组（例如，乘务组来自承租方的承运人，而驾驶舱机组来自外国出租方的承运人），那么此类情况将变得更为复杂。

**2.2.3.3 “海外”经营（即在指定国、登记国或经营人国之外飞行运行）。**在这种情况下，双边协定中的指定航空公司被授予所谓第七航权（即：从第二国载运往/来于第三国的运输业务，而无需与本国连接的航班），此类航空公司可以为往/来于第三国的航班而在第二国建立经营基地。当得到国内业务权或建立权时，航空承运人可以在授权国领土内进行经营。这种情况可能产生的问题是，应如何在经营人所在国和其经营基地所在国之间处理所要求的安全监督问题。

**2.2.3.4 涉及多方的经营以及使用他人品牌的经营，**例如代号共享和特许经营。代号共享已经成为跨国航空公司联盟安排中最主要的要素，并可以采取多种不同形式。尽管它通常被当作一种商业安排来对待，但由于某些代号共享安排的复杂性（例如，一个航班可以使用不同国家的几个承运人的代号），相对于其他管理当局，安全/保安当局可能会很难确定其参与程度。在这种情况下，安全/保安的责任制与问责制问题将有可能导致不确定性（参见第 269 号通告，《航空公司代号共享的影响》）。此外，由于此类安排允许一个经营人使用另一个承运人的名字或延用其公共形象（例如，在特许经营的情况下），因此，在服务/安全质量方面维护声誉的必要性就导致了一些有关安全/保安的管理行动。例如，一些国家要求与其国家航空公司有代号共享安排的外国航空公司达到相似的安全水平。这也可能会产生一个问

<sup>1</sup> 方便旗是来自海运业的术语，意思是将一个国家的国民所拥有的商业船只在另一个国家登记，以便使其可以在两国及其他国家之间自由运行的一种情况。

<sup>2</sup> 目前，在公约第五十四条第十款范围内，结合采取统一战略解决与安全有关的缺陷的问题，空中航行委员会和理事会正分别对该问题加以处理。

题，即是否所有涉及代号共享经营航空公司的国家都应参与此类安全监督，以及每个国家应参与的程度如何。由代号共享引起的另外一个担心同潜在的转移保安威胁引发的保安影响有关，这可能是针对一家航空公司的，并牵连到其代号共享安排的一个或多个伙伴，而且还同主管当局随之施行的额外保安措施有关。由于一个航空公司伙伴/国家与另一个在技术和经营规章方面可能有极大的区别，这就产生了应如何在伙伴航空公司和国家之间处理安全/保安的问责制与责任制的问题。

**2.2.3.5 跨国的航空公司兼并/并购。**在允许这种做法的地方，有可能导致此类公司在不同国家经营或设立营业地，或者主要在其办公室登记和 / 或所有人所在地以外的国家经营。这种情况可能引发有关国家之间管理监督责任的归属问题（例如：兼并后具备两个主要营业地的航空公司），或在有关国家之间存在差异时，使用哪一国家标准的问题。

**2.2.3.6 将影响航空器运行的活动实行外包。**实例包括：航空公司将其地面服务外包、将其航空器送到其他国家修理和/维修、将某些飞行和/或机组管理承包给另外一家航空公司或公司。在每一种情况下，都出现了多国企业提供此类服务。有些国家还遇到了这种情况，AOC 申请人只有一个公司的框架，而提出的大部分经营活动都是由外国公司来进行/提供的（包括航空器以及飞行组）。这种情况给颁发 AOC 的国家以及外包活动的国家的执照颁发部门和安全监督当局带来了挑战，即如何确保这种做法或实体能够充分达到安全和保安的要求。

**2.2.3.7 尽管上述情况已经使每种查明安全/保安遵守情况或划分监督责任变得困难，但在处理许多或所有包含上述特点的复杂情况时，可能会出现更多问题。**正如上述所反映的，在越来越多的情况下需要与一连串的国家打交道，而每一个国家在航空运输经营中都有一份责任。对各国的挑战是，无论管理或商业安排采取何种形式，对于任何特定的航空器的运行，如何确保在明确指明的国家或其授权当局都必须在安全和保安监督责任方面有明确的联络点。

**2.2.4 伴随着自由化、全球化以及更广泛的地区经济一体化的趋势，许多国家采用了地区做法作为进行国际航空运输管理变革的一项有效措施。**并已经采取了以地区为基础的实质性步骤来加强安全管理。例如，欧中民用航空会议（ECAC）的方案不仅包含了对其成员国、还包含了对在欧洲运行的其他航空承运人的航空器的安全评估。欧盟已经建立了欧洲航空安全机构（EASA），其职能包括对航空产品的认证，并可能延伸到航空运行的批准和人员执照的颁发。在其他地区也正在采取相似的协调安全的做法（例如，非洲和马达加斯加民航当局（AAMAC）；拉丁美洲民航委员会（LACAC）的运行安全监督合作地区系统（SRVSOP）；加勒比地区航空安全监督系统（RASOS）；中美洲航空安全机构（ACSA）；以及太平洋航空安全组织（PASO））。尽管这些地区安排具有很多优势并能带来好处，这主要包括具有规模效益和在地区范围内促进统一性，但它们在授权落实国家责任的程度方面存在很大差别。这种情况可能会产生在更大范围内进行协调统一的问题（例如，对遵守情况的评估可能会因机构的不同而各异）。另外，此类地区安排明显地需要有透明度，从而使受到影响的所有各方，特别是第三方，确切地了解哪些职能已经授权给地区机构，而哪些仍留在各国。

## 2.3 国际民航组织的现行规定是否能够处理这些问题？

**2.3.1 《芝加哥公约》及其附件为各缔约国在相互信任和承认的基础上，建立和维护一个民用航空安全/保安系统提供了法律及运行框架。**从严格的法律观点出发，这一体制旨在保证国际民用航空以安全和保安的方式，独立于各缔约国可能遵循的航空运输政策和经济规章而运行。因此，无论经济安排变化

如何，遵守和监督安全/保安的责任仍然属于各缔约国。各国可以通过相关的国家法律和规章，以及双边航空运输协定中的规定，履行公约及其附件中规定的安全和保安监督义务。

2.3.2 在全球化和自由化的背景下，国际民航组织确保其为安全和保安制定的 SARPs 和指导材料仍保持有效并能够应对变革是非常重要的。出于研究之目的，针对所查明的各种情况，对公约及相关附件所包含的现行规定做了审议。审议发现就确立各国的责任而言，现行的 SARPs 和指导材料总体上是充分的。但是，仍可以做更多的工作来改进现行的 SARPs 和/或指导材料，以应对国际航空运输经营方式的演变所带来的新挑战。

2.3.3 更具体地讲，对于涉及有永久基地的服务提供人的情况（例如：地面服务代理公司、机场经营人和空中航行服务提供人），根据适用的附件中所规定的要求（例如：关于对机场经营人以及地面服务代理公司的认证和监督），上述公司所在国家须负责安全和保安监督这一点是明确的。

2.3.4 对于涉及航空器运行的那些情况，附件 6 和附件 8 阐述了有关安全方面的问题。关于航空器的运行，附件 6 中提到三重责任，它们分别被赋予登记国、经营人所在国以及航空器经营人。当所有三方均属同一国家时，这种情况下的责任逻辑关系是容易区分的。在此情况下，经营人对经营人所在国，同时也是其登记国负责。但是，下面所介绍的一些情况将更为复杂。

2.3.4.1 在租赁、代号共享或特许经营的情况下确定经营人（在附件 6 的范畴内）。根据附件 6 的规定，航空经营人负责根据经营人所在国所颁发的 AOC 进行商业经营。因此，无论该航空器的标志或航班号如何，代号共享或特许经营的航班是由实际实施航班飞行的经营人负责实施的。监督此类运行通常是由经营人所在国进行的。但是，如果经营人使用的是在经营人所在国之外的其他国家登记的航空器，如果在所涉及的国家之间没有例如公约第八十三条分条或双边协议等协议，则登记国有可能要求进行监督。应该注意的是，任何经营人，无论它是否是代号共享的合作伙伴，在从事国际运行时都要符合所适用的国际民航组织 SARPs 的要求。对于租赁情况而言，只能根据经营人所在国颁发的 AOC 来运行航空器。在干租的情况下（即不包括机组的租赁），承租人国家将一直是经营人所在国，并一直负责颁发 AOC。在湿租的情况下（即包括机组的租赁），通常根据出租人的 AOC 运行航空器，负责 AOC 的经营人所在国是出租人国家。但是，根据租赁的规定及情况，承租人国家也可以成为经营人所在国，并因此负责 AOC。此外，承租人国家必须确保根据承租人国家颁发的 AOC 中所适用的管理要求和条件，对持有出租人国家执照的飞行组进行培训，并证明该机组具备胜任能力。同时注意到，由于培训飞行组以符合承租人的任职要求可能存在困难，某些当局不会签署此类协议。关于租赁、包机以及互换协议的指导材料载于下列文件中：《运行检查、认证和持续监督程序的手册》（Doc 8335 号文件）、《适航性手册》（Doc 9760 号文件）以及《关于执行国际民用航空公约第八十三条分条的指导》（第 295 号通告）。

2.3.4.2 经营人所在国不同于登记国。附件 6 和附件 8 分别为航空器的运行安全和适航性制定了责任。根据附件 6 的要求，经营人负责保持飞行运行中有充分的组织、管理和监督。它还负责制定和保持适当的维修安排，以确保在其管理下的航空器符合所有适用的由登记国负责的适航性要求。因此，经营人所在国对由经营人进行的飞行运行安全负有最终责任，而登记国负责在其国家登记的每一架航空器的适航性。尽管在附件中对经营人所在国和登记国的各自责任做了清楚的界定，但实际情况可能是复杂的并导致责任的分散。例如，如果经营人的机队包括在不同国家登记的航空器，因此可以涉及许多登记国。一种另外的潜在复杂情况是，登记国可能不颁发自己的适航证，而验证由另一个国家颁发的证书。大多

数情况下，甚至在较为复杂的情况下，可以通过既定的规则和程序在经营人所在国与登记国之间分担责任。但是，这确实使安全监督的问责制变得更为复杂化，而且在没有正确执行规则的情况下，可能会成为现行制度中的一个潜在薄弱环节。

2.3.4.3 经营人所在国和登记国之间的责任分配在很大程度上是来自于公约，将航空器适航性和飞行组执照的责任指定给登记国，而只在第八十三条分条中承认经营人所在国的作用。因此，能够避免上面段落介绍的责任分散的潜在问题的方法非常有限。因此，通过执行第八十三条分条的方式，将某些职能从登记国转移到经营人所在国，为租赁、包机以及航空器互换提供了一个有效的解决方法，但该方法受到此类协议自愿性的限制。另一项可以考虑的行动是对附件 6 进行修订，要求在国际飞行时随机携带航空器籍以运行的 AOC 核证副本。这将有助于在例如停机坪检查等核查程序中确定对安全监督负责的国家。规定任何航空器在任何时间只能根据一个 AOC 运行的标准可以作为此项规定的补充。可以以指导材料的形式对登记国、经营人所在国以及经营人之间的关系加以进一步澄清。该指导材料应对所涉及的各方就关于公约及其附件以及各方相互之间的责任问题进行阐述。

2.3.4.4 登记国或经营人所在国之外的国家监督和检查。公约第十六条规定，在避免不合理延误的条件下，各国有权对其他缔约国的航空器在降落或离开时进行检查，检查公约规定的各种证件和其他文件，其中包括飞行组的执照和适航证。但是，通过执行第十六条的规定所能够达到的效果尚存在一些实际的局限性，其原因主要是有效的适航证并不一定意味着该航空器适航这一事实，以及公约或附件中没有关于携带 AOC 副本的规定。对于后一种原因，在上述第 2.3.4.3 段中提出了要强制携带的建议。至于前一种原因，由故障或其它事情造成暂时丧失适航性的情况主要是根据运行规章来处理，要求航空器在运行前处于适航状态（例如，附件 8 第 I 部分，第 3.5 段或附件 6 第 I 部分，第 8.1.1a 段），而不采取暂停或撤销适航证的做法。但是，附件 8 第 I 部分的第 3.6.2 段使一缔约国的有关当局有权扣留另一个缔约国登记的受损航空器，条件是立即通知该登记国，并提供所有必要信息以使登记国能够确定该航空器的适航性。将于 2007 年 12 月 13 日起适用的附件 8 第 100 次修订，对这种情况下相关国家的责任做了澄清，要求登记国在批准转场飞行至能够进行必要维修的机场时，要考虑扣留该航空器的缔约国提出的限制条件。

2.3.5 关于人员方面，公约第三十二条及附件 1 和附件 6 第 I 部分的规定，总体上足以处理涉及飞行组成员的各种情况。执照的鉴定或换发以及保持执照有效性的责任属于登记国，而保持机组能力的责任则属于经营人所在国。虽然根据附件 1 保持执照的有效性，以及根据附件 6 保持机组能力从技术上是独立的，但附件 6 的熟练程度检查被作为保持飞行员有效执照的一项措施，附件 1 中也有一个关于这方面的注释。经济自由化的一个特别的安全问题是不断增加使用对飞行组执照的认证。安全监督审计显示出关于原始执照的可追溯性（尤其是原始证件所附带的限制和约束条件），以及延长原始执照的权利（尤其是型号等级）等某些认证问题。飞行组的执照颁发和培训专家组对这些问题进行了审议，并以此作为对飞行组执照颁发的 SARPs 全面修订的一部分。专家组已经对附件 1 和指导材料提出了一些修改，并将在 2005 年第 2 季度提交给空中航行委员会。

2.3.6 关于保安方面，附件 17 ——《航空保安》以及相关的指导材料总的来说被认为足以处理大多数现有情况（例如：对地面服务人员、通过代号共享转移保安威胁、机场安全检查分包方面的关切）。各国负责确保其领土内的航空运输活动的保安，包括制定并实施国家民用航空保安方案。附件 17 中的 SARPs 包含航空保安要求的许多具体方面，如：国内运行的保安措施、威胁评估、机场保安方案、经营人保安方案、人员的背景调查和挑选、培训和效绩标准、安检人员的认证、质量控制方案以及各国间的

合作。为协助各国执行附件 17 制定了指导材料，包括：《保护民用航空免遭非法干扰行为的保安手册》（Doc 8973 号文件——限制发行）以及定期更新的航空保安配套培训资料（ASTPs）。此外，国际民航组织世界范围的航空保安培训中心（ASTCs）网络为各国以及行业利害关系各方在航空保安方面提供了大量的各种培训课程以及讲习班。

2.3.7 关于地区或超国家机构，尽管没有阻止各缔约国做出安排，将某些安全/保安管理委托给其他实体，包括各国自主的或私营实体、或国际或超国家的组织，或委托其履行此类职能，但它们应该充分了解公约及其附件所赋予的责任仍然属于各有关国家。在考虑做出上述安排时，有关国家应该采取预防措施，保证履行那些职能的各个实体的必要问责制。同时，各国将哪些具体责任委托给此类地区或超国家实体也需要有透明度。

### 3. 结论

3.1 从上述结果中，可以得出以下结论：

- a) 经济自由化以及经营和运行做法的发展已经对安全和保安管理产生了影响，有必要对该问题加以妥善处理。在这个不断演变的环境中，应充分考虑其对安全和保安的影响，从而制定出更加一致的政策。当运行或安排涉及来自不同国家的多方时，或当航空器以登记国和/或经营人所在国之外的其他地点为基地和运行时，对于查明责任划分可能会出现潜在的问题。这些情况值得各国注意。
- b) 国际民航组织关于各国对航空安全和保安的责任的各种现行规定和指导材料，总体上足以处理自由化所产生的各种情况（例如在此项研究中所审议的那些情况）。但是，可以开展更多的工作来改善现行的 SARPs 和/或指导材料，使之适应经营方式（例如在第 2.3 段所查明的哪些方面）的演变。尤其是要强烈鼓励各国使用第八十三条分条，它提供了一个有用的方法以避免涉及将航空器转移到国外的复杂情况。同时，应更加注意改进执行和实施相关的 SARPs 和指导材料。在这方面，在世界范围基础上处理所查明的安全和保安监督缺陷时，可能需要考虑此研究中查明的问题。
- c) 安全和保安在国际航空运输的经营和发展中必须继续保持首要位置，任何时候经济方面的考虑都不得对其有所削弱。国际民航组织应继续密切跟踪行业和管理方面的发展，并采取适当行动确保全球航空安全和保安管理体制，在处理航空运输业的演变和日益复杂化，往往是多国经营的做法方面，继续保持有效。
- d) 所有各方、各政府以及服务提供者，都需要认识到明确理解其各自的安全和保安遵守情况及监督责任的重要性。无论经济管理安排发生任何变化，各国必须承担为确保安全和保安监督管理方面的主要责任。在这方面，此项研究结果将有助于提高各国的认识、以便制定和实施适当的预防或纠正措施。可以以适当的方式对研究结果（例如那些值得密切注意的情况）进行编制，通过函件和/或国际民航组织网站，以及讲习班等会议方式将其发给各国。

## 附录 A

### 若干具体情况及国际民航组织的 有关规定和指导材料

各国应予注意的情况	评注和文件索引
<p><b>涉及一个国家的情况</b></p> <p>属于本节的情况可能影响到安全/保安的管理，但不会造成国家责任如何确定的问题。</p>	
<p><b>航空运输活动水平的提高</b>，如航空器、航空公司和其他服务提供者以及（空中和地面）运行人员等的数量增加；以及航空运输量（包括航空器的活动和旅客/货物量）的增长。这可能对一个国家的安全和/或保安管理能力造成压力。在某些情况下，它甚至会超出国家的管理监督能力。</p> <p><b>挑战：</b>安全/保安管理当局怎样才能保持一个有效的安全和保安管理制度？</p>	<p>《芝加哥公约》及其附件要求每一缔约国对其航空经营人实行安全和保安监督，同时对在本国空域内运行的外国经营人进行监视。一国必须（在法律、管理和基本组织结构、合格的人员和财务资源诸方面）充分进行配置，以应对航空活动水平的提高。</p> <p>《芝加哥公约》（Doc 7300 号文件） 附件 1——《人员执照的颁发》 附件 6——《航空器的运行》 附件 8——《航空器适航性》 附件 17——《保安》 (另见附篇 B)</p>
<p><b>新加入的经营人或非传统的服务提供者</b>（如非航空企业组建的新近入市的航空公司、第三方地面服务代理公司等），开始进入或希望进入市场开展业务竞争。现在有些担心这类实体，特别是那些缺乏本领域既有经验的实体，可能不具备必要的安全文化，或者缺乏合格的或经过适当培训的人员来开展航空业务。</p> <p><b>挑战：</b>怎样才能确保这类公司及其人员符合安全/保安合格审定或颁发许可的要求；以及怎样在颁发了许可之后对其行为保持持续的管理监视和监督。</p>	<p>这类公司如属服务提供者，则其基地所在国，如属航空公司，则其登记国/经营人所在国，应当根据各适用的附件所规定的要求（如有关对航空经营人、机场经营人和地面代理公司进行合格审定和监视的要求），负责实行安全和保安监督。</p> <p>《芝加哥公约》（Doc 7300 号文件） 附件 1——《人员执照的颁发》 附件 6——《航空器的运行》 附件 8——《航空器适航性》 附件 17——航空保安》</p>

各国应予以注意的情况	评注和文件索引
<p>面临财务困境的航空公司经常采取各种节流/减员措施。这类措施如果影响到航空器的运行或有关人员（如裁员和将某些经营活动外包等），就有可能对其运行的安全和保安标准造成潜在的不利影响。</p> <p><b>挑战：</b>怎样才能确保这类承运人的安全/保安标准不致因为节流/减员措施而受到影响。</p>	<p>每一国家必须对在其领土内运行的航空承运人的安全运行保持有效的监视，并确保航空安全和保安不致因为经济的或商业的考虑而受到减损。</p> <p>《芝加哥公约》（Doc 7300 号文件） 附件 1 —— 《人员执照的颁发》 附件 6 —— 《航空器的运行》 附件 8 —— 《航空器适航性》 附件 17 —— 《航空保安》</p>
<p>政府将经营活动移交给自主性实体或私营部门，这是机场和空中航行服务提供者商业化和私有化的结果。随着所有权和控制权的变化，这类实体通常更加注重商业效益，并可能为了实现这种目标采取某些节流措施（如减员等），而这对运行安全和保安标准可能造成不利影响。</p> <p><b>挑战：</b>怎样才能确保这类实体的质量控制，及其安全和保安标准的维护和监督。</p>	<p>尽管这类实体的所有权和管理权发生变化，但国家对其经营情况负有安全、保安和经济监督的终极责任。国际民航组织建议，在设立自主性机构或实体时，国家作为批准这类机构的条件，应该要求其恪守《芝加哥公约》及其附件中规定的国家的全部相关义务，而且国家应该进行审计，以确保其得到遵守。</p> <p>附件 1 —— 《人员执照的颁发》 附件 6 —— 《航空器的运行》 Doc 9082 号文件：《国际民航组织关于机场和空中航行服务收费的政策》 Doc 9562 号文件：《机场经济手册》 Doc 9161 号文件：《空中航行服务经济手册》 Circ 284 号通告：《提供机场和空中航行服务的私有化》</p>
<p><b>涉及不同国家的情况</b></p> <p>属于本节的某些情况可能会引起有关国家之间如何进行安全/保安监督的问责和责任划分问题。</p>	
<p>由于市场准入和航空承运人所有权和控制权的自由化而出现的“海外”经营（即在母国以外经营航班的情况）。</p>	
<p>例 1：航空公司使用根据双边协定授予的第七种自由的航权，在授权国境内建立运行基地，提供来往于第三国的航班。</p> <p>例 2：航空公司使用根据双边协定授予的第九种自由的航权（独立的他国国内载运权），在授权国境内经营航班。</p>	<p>各国可以通过在相关的双边航空运输协定中规定适当的安全/保安条款，或者通过其他相互同意的安排，来处理这种情况。</p> <p>航空公司航空经营人许可证颁发国（即经营人所在国）负有切实对包括经营人在国外的运行实行安全监督的责任。运行基地所在国则负有对外国经营人的</p>

各国应注意的情况	评注和文件索引
<p><b>例 3:</b> 一家航空公司收购了另一个国家的航空公司, 而后者继续在第二国经营, 但使用的却是第一家航空公司的航空经营人许可证。</p> <p><b>挑战:</b> 当飞行运行基地所在国不是指定国或航空经营人许可证颁发国(经营人所在国)时, 指定国或经营人所在国与运行基地所在国将怎样实行必需的安全/保安监督?</p>	<p>经营活动进行监视和检查的责任, 以维护运行安全。</p> <p>《芝加哥公约》 (Doc 7300 号文件)            第十六条 (监视外国航空器条款)            附件 1——《人员执照的颁发》            附件 6——《航空器的运行》            附件 8——《航空器适航性》            附件 17——《航空保安》            (另见附篇 B)</p>
<p>在允许的情况下, 一国可以指定第三国的一家航空公司作为其指定的航空公司, 在其领土与其双边伙伴国之间的航线上经营航班。如果当事方没有制定和实施适当的管理安排, 则有可能出现监督上的松懈。</p> <p><b>挑战:</b> 当经营人不是指定国的航空公司, 指定国或经营人所在国应该怎样履行其对有关运行的安全和保安监督责任?</p>	<p>当事国应该(以双边协定或其他安排的形式)相互约定安全/保安监督责任的划分, 确保有关运行符合规定的安全/保安标准。</p> <p>《芝加哥公约》            《公约》第十六条            附件 1——《人员执照的颁发》            附件 6——《航空器的运行》            附件 8——《航空器适航性》            附件 17——《航空保安》            (另见附篇 B)</p>
<p>在准许授予“设立权”的地方, 航空公司可以在另一国设立子公司, 在后者领土内从事经营并往来于第三国。</p> <p><b>挑战:</b> 当飞行运行基地所在地不是航空公司主营业处注册国或所有人所在国的, 应该怎样进行安全监督? 有关国家各自的作用为何?</p>	<p>见有关“海外”经营的评注。</p> <p>《芝加哥公约》            第十六条            附件 1——《人员执照的颁发》            附件 6——《航空器的运行》            附件 8——《航空器适航性》            附件 17——《航空保安》            (另见附篇 B)</p>
<p>航空公司跨界合并可以导致合并后的航空公司在不同国家有一个以上的营业地(如原来两家航空公司的运行基地都保留了下来)。</p> <p><b>挑战:</b> 当事国之间应该怎样划分管理监督责任? 哪个国家应该是这类航空公司的主要营业地? 合并后的航空公司应该使用谁的航空经营人许可证? 如果安全/保安标准不同, 应该适用谁的?</p>	<p>经营人必须持有其主要营业地所在国颁发的有效航空经营人许可证。颁证国对经营人遵守附件 6 航空器运行要求负责。</p> <p>在给定的时间内, 航空器仅能凭据一个航空经营人许可证运行。仅能有一个登记国, 一个经营人所在国。所有经营人都必须符合国际民航组织各附件中所规定的最低标准。鼓励经营人尽实际可能适用和保持最高水平的标准。</p>

各国应予注意的情况	评注和文件索引
<b>航空器租赁</b>	
<p><b>涉及外籍航空器的运行：</b>航空经营人出于各种原因使用外籍航空器的情况日益增多。航空器可以进行租赁或以其他方式互换后在登记国以外的地方运行，有的时间还很长。航空器可以从一个国家出租、转租或包租给另一个国家。一个经营人的机队可以是由在不同国家登记的租来的航空器组成的。</p> <p>如果租用的航空器的安全监督在登记国和经营人所在国之间是分开的，而又未做出有效的和适当的监督安排，那就有可能发生问题。以下用实例说明。</p> <p><b>例 1：[第三国为运行基地的租赁]：</b>一架在 A 国登记的航空器干租给了 B 国，又转租给 C 国用以在 D 国运行。</p> <p><b>例 2：</b>同例 1 航空器被转租给 C 国，但其维修工作则在第四国进行。</p> <p><b>例 3：[方便旗]：</b>航空器在一个没有或几乎没有经济和技术监督的国家登记而在其他国家使用，极少回到登记国。</p> <p>上述实例可以造成严重问题，如果有关方面不能正当履行各自的安全监督责任，或者它们之间未能做出确保正当监督的安排的话。使用“方便旗”乃是一大隐患。</p> <p><b>挑战：</b>有关各国在上述情况下应该怎么办才能确保有效的和充分的监督？</p>	<p>航空器的基地和运行地国不是其登记国的，该航空器的安全监督责任由登记国（负责其适航性）和经营人所在国（负责其运行）共同承担。《公约》、附件 6 和附件 8（以及 Doc 8335 号文件等指导材料），确定了航空器运行安全和航空器适航性的分别责任。</p> <p>登记国对在本国登记的每一架航空器的适航性及其飞行组的执照负责（第三十二条）。经营人所在国则对经营人实施的飞行运行的安全负有终极监督责任。</p> <p>根据附件 6 的规定，经营人负有对飞行运行保持充分的组织、控制和监督的责任。经营人还有责任订立和维护适当的维修安排，以确保由其控制的航空器符合属于登记国责任的所有适用的适航性要求。</p> <p>更具体而言，经营人的维修大纲必须经登记国批准（附件 6 第 I 部分第 8.3.1 段）。维修管理手册必须是登记国能够接受的（附件 6 第 I 部分第 8.2.1 段），并须编入登记国和经营人所在国所要求的材料（附件 6 第 I 部分第 8.2.4 段）。</p> <p>飞行运行一般由经营人所在国进行监督，但由登记国负责制定性能规定（附件 6 第 I 部分第 5.1.1 段）和飞行手册 - 性能数据（附件 6 第 I 部分第 11.1 段及附件 8 第 2.2.1.1 段）。最低设备清单（MEL）由经营人所在国批准，但必须符合登记国制定的适航性要求（附件 6 第 I 部分第 6.1.2 段）。</p> <p>《公约》第八十三条分条允许登记国因租用、包用和互换航空器而将部分职能转移给经营人所在国。这为协助各国处理基地和运行地在国外的航空器的安全监督问题，提供了一个有用的办法。</p>
<b>由外国颁发执照的飞行机组</b>	
<p>航空承运人雇用由不同国家颁照的飞行机组成员的情况日益增多。有些驾驶员是通过人事中介机构雇用的（这类机构保持有待聘的持照驾驶员名册）。</p>	<p>执照的认证或换发及其有效性的保持之责任归于登记国（《公约》第 32 条第一款）。飞行机组人员合格状况的保持之责任归于经营人所在国。经营人必须</p>

各国应予以注意的情况	评注和文件索引
<p>如果航空经营人租用在外国登记的航空器，<b>例如干租的情况</b>，可能会发生登记国对外国机组执照的认证问题。如果登记国有关机组执照的规则和要求与执照原发国的相关规定之间存在差异，这个问题更会复杂化。</p> <p>如果属于<b>湿租的情况</b>，登记国的法律规章与经营人所在国之间也有可能存在差异。在这种情况下，虽然出租人通常仍然是正式的经营人，但承租人可能已经根据它自己的航空经营人许可证在从事类似机型航空器的运行。若如此，可能发生的情况是，湿租的航空器凭据承租人的航空经营人许可证运行，故而承租人所在国也就变成了经营人所在国。</p> <p>如果运行中使用混合机组，如<b>潮租</b>(如客舱乘务组来自承租人一方，而驾驶舱机组来自外国出租人一方)，情况则会更加复杂。在这种情况下，对运行人员进行适当的监视就会变得困难起来。</p> <p><b>挑战：</b>怎样确保上述情况所涉各国履行其各自对飞行机组执照应负的责任。</p>	<p>制定并保持一份由经营人所在国批准的地面和飞行训练大纲，以保证所有飞行机组成员对于所担负的工作接受了充分的训练。(附件 6 第 I 部分第 9.3.1 段)。</p> <p>《公约》第三十二条 附件 1 附件 6 (另见附篇 B)</p>
<b>航空公司代号共享/特许经营</b>	
<p>代号共享安排可以采取各种形式，涉及多个伙伴关系 (如双边伙伴国的第三和第四种自由的航权承运人，和第三方国家的第五种自由的航权承运人等)。有时代号共享是航空公司为往返于其没有业务权的地点而为之的。特许经营安排，则允许被特许人航空公司使用另一国的特许人航空公司的名称或者以它的公开面貌示人。这种联盟诚然可以使航空运行的经济特征“多国化”，但也会增加各国实行安全/保安监督的复杂性。</p> <p>涉及不同国家多个伙伴方的代号共享，其中的每一方都可能负有一定的责任：</p> <p>a) 在航空公司方面有：</p> <p>— 实际从事飞行运行的航空公司；和</p>	<p>各国应该明确了解自己对航空器运行的监督责任，其中包括根据各种商业合作安排如代号共享或特许经营等产生的责任。</p> <p>任何经营人凡从事国际运行的，不论其是否是代号共享的伙伴方，均应满足国际民航组织标准和和建议措施中适用的各项要求。</p> <p>根据附件 6 的规定，航空经营人负责按照经营人所在国颁发的航空经营人许可证从事商业航空运行。因此，代号共享或特许经营飞行是在实际从事飞行运行的经营人的责任之下进行的，而不论使用什么航空器标志或航班号码。(附件 6 第 I 部分第 2 章和第 4.2.1 段)。</p> <p>对这种运行的监督通常由经营人所在国进行。但</p>

各国应予以注意的情况	评注和文件索引
<p>— 其航班号码被用于代号共享飞行的航空公司</p> <p>b) 在国家方面有:</p> <p>— 其航空公司为实际经营人的国家(经营人所在国);</p> <p>— 其航空公司为代号共享安排伙伴方的国家(包括双边伙伴方国家和第三方国家);</p> <p>— 若飞行使用的是从外国租用的航空器, 则该航空器办理登记的国家(登记国); 可能还有:</p> <p>— 作为飞行始发地和经营人基地的第七种自由的航权国。</p> <p><b>挑战:</b></p> <p>a) 如何确定所涉航空公司和国家各自的责任;</p> <p>b) 怎样确定管理当局过问或监督与本国许可的承运人实行代号共享的外国航空公司运行活动的程度; 和</p> <p>c) 怎样处理对代号共享存在不同的管理要求的情况。</p>	<p>是, 如果经营人使用的是在经营人所在国以外其他国家登记的航空器, 而有关国家之间又未达成诸如第八十三条分条规定的协议或双边协定的, 则可能必须由登记国实行监督。</p> <p>《芝加哥公约》 第十六条 第八十三条分条 附件 1 - 《人员执照的颁发》 附件 6 - 《航空器的运行》 附件 8 - 《航空器适航性》 附件 17 - 《航空保安》 (另见附篇 B)</p>
<b>对影响航空器运行的活动实行外包</b>	
<p>实例包括: 航空公司将地面服务外包; 将航空器送到外国修理和/或维护; 将某些飞行运行和/或机组管理承包给另外一家航空公司或运输公司等。在有些情况下, 经营人可能仅有公司的空架子, 绝大多数实际运行活动(包括航空器和飞行机组)都是由外国公司实施/提供的。</p> <p><b>挑战:</b> 航空经营人许可证颁发国和外包活动接受国这两方面的颁照和安全监督当局, 怎样才能确保这类行为或实体正当满足安全和保全要求。</p>	<p>登记国和经营人所在国负责确保对标准和建议措施的遵守。经营人所在国必须确保经其颁发执照的经营人遵守附件 6 的各项规定。</p> <p>登记国或经营人所在国以外的其他国家应该对外国经营人的运行实行适当的监视和检查。《公约》第十六条规定, 各缔约国有权在无不合理延误的情况下对其他缔约国的航空器在降落或离开时进行检查, 并查验本公约规定的证件和其他文件, 其中包括飞行组执照和适航证。国际民航组织最近通过对附件 6 的一项修订意见, 要求每架航空器上携带其据以运行的航空经营人许可证经确认之真实副本。</p>

各国应予以注意的情况	评注和文件索引
<p><b>航空保安</b></p> <p>向（本国或外国的）第三方提供者外包地面服务，以及将飞行组的管理承包给外国经营人或实体，这引起了一些关注（如对地面服务人员和飞行组的保安审查等）。</p> <p>将某些航空保安活动，如机场安检工作，外包给私有实体，这也引起了一定的关注，担心私有经营人能否满足国家和国际的各项要求，是否具有经过背景调查、保安审查和适当训练的合格人员。</p> <p>另一项关注是由于代号共享保安威胁可能发生转移，即对一家航空公司可能存在的威胁，经由代号共享安排蔓延至其一个或多个伙伴方。代号共享安排伙伴航空公司所在国之间可能存在不同的航空保安安排（例如，一个国家可能要求将它的规定适用于从另一个国家或国家共同体始发并由其本国承运人的外国伙伴方从事运行的所有航班）。有些代号共享安排涉及多个伙伴方情况复杂，使得有关当局难以确定自己相对于其他当局，应在多大程度上进行干预。</p>	<p>每一国家负责确保本国领土内航空运输活动的保安，包括根据附件 17——《保安》中的标准和建议措施，制定和执行国家民用航空保安方案。</p> <p>附件 17 包含了航空保安要求的许多具体方面，如国内运行的保安措施(标准 2.1.3)，威胁评估(标准 3.1.4)，机场保安方案(标准 3.2.1)，经营人保安方案(标准 3.3.1)，人员背景调查和选择(标准 3.4.1)，培训和行为标准(标准 3.4.2)，安检人员的资格认证(标准 3.4.3)，质量控制方案 (标准 3.4.4) 以及国家之间的合作(标准 2.3.2)。</p> <p>为协助各国执行附件 17 而编制的指导材料包括：Doc 8973 号文件——限制发行：《保护民用航空免遭非法干扰行为保安手册》；和定期更新的航空保安配套培训资料 (ASTPs)。此外，国际民航组织世界范围航空保安培训中心网络 (ASTCs) 更为各国和航空业界利害关系方提供航空保安领域内形式多样的培训课程和讲习班。</p>
<p><b>涉及地区组织的情况</b></p>	
<p>在一些地区，国家以地区为基础采取了行动，以加强安全管理(包括授予某个超国家组织特定的管理职能，如航空产品的合格审定，航空运行的审批和人员执照颁发等)。这类地区安排有很多优点，可以带来利益，主要包括规模经济和促进本地区统一化的效益，但与此同时，它们在经授权执行国家责任的程度上，却存在着巨大的差异。</p> <p><b>挑战：</b>如何在更大范围内实现协调一致（如处理好一个地区组织对遵守情况的评价不同于另一个地区组织的情况）；怎样确保这类地区安排的透明度，以便受影响的所有方面，尤其是第三方，确切知道哪些职能已经授予了地区组织，哪些职能仍然由国家行使。</p>	<p>缔约国做出安排，将某些安全/保安管理的职责或这类职责的实际履行委托给包括超国家组织在内的其他实体，虽然这样做并无阻碍，但应该充分认识到，《公约》及其各附件所施加的责任仍然归于有关国家。各国应该慎重行事，确保为履行这类职能的实体制定必要的问责办法，并为有关安排提供所需的透明度。</p>

附篇 B

登记国和经营人所在国的责任概述

文件索引	登记国的责任	经营人所在国的责任
《国际民用航空公约》		
第三条分条	<p>一、各缔约国承认，每个国家必须避免对飞行中的民用航空器使用武器，如果拦截，必须不危及航空器内人员的生命和航空器的安全。此项规定不应被解释为以任何方式修改《联合国宪章》所规定的各国的权利和义务。</p>	
	<p>二、各缔约国承认，每个国家在行使其主权时，对未经许可而在其领土上空飞行的民用航空器，或有合理根据断定该航空器正被用于与本公约宗旨不相符的目的时，有权要求该航空器在指定机场降落；也可向该航空器发出任何其他指令，以终止此种违反行为。为此目的，各缔约国可采取符合国际法的有关规则，包括本公约的有关规定，特别是符合本条第一款的任何适当手段。每一缔约国同意公布其关于拦截民用航空器的现行规章。</p>	
	<p>三、每一民用航空器应服从按照本条第二款发出的命令。为此目的，每一缔约国应在其国家法律或规章中制定一切必要的条款，规定在该国登记的、或在在该国有主要营业地或永久居所的经营人所经营的任何民用航空器必须服从此种命令。每一缔约国应使任何违反此种适用的法律或规章的行为受到严厉惩罚，并根据其法律或规章将案件提交其主管当局。</p>	
	<p>四、每一缔约国应采取适当措施，禁止将在该国登记的、或在在该国有主要营业地或永久居所的经营人所经营的任何民用航空器蓄意用于与本公约的宗旨不相符的任何目的。此项规定不应影响本条第一款或损害本条第二款和第三款的规定。</p>	

文件索引	登记国的责任	经营人所在国的责任
第十二条	<p>空中规则</p> <p>各缔约国承允采取措施以保证在其领土上空飞行或在其领土内运转的每一航空器及每一具有其国籍标志的航空器，不论在何地，应遵守当地关于航空器飞行和运转的现行规则和规章。各缔约国承允使这方面的本国规章，在最大可能范围内，与根据本公约随时制定的规章相一致。在公海上空，有效的规则应为根据本公约制定的规则。各缔约国承允保证对违反适用规章的一切人员起诉。</p>	
第十七条	<p>航空器的国籍</p> <p>航空器具有其登记的国家的国籍。</p>	
第十八条	<p>双重登记</p> <p>航空器在一个以上国家登记不得认为有效，但其登记可由一国转移至另一国。</p>	
第十九条	<p>管理登记的国家法律</p> <p>航空器在任何缔约国登记或转移登记，应按该国的法律和规章办理。</p>	
第二十条	<p>标志的展示</p> <p>从事国际空中航行的每一航空器应载有适当的国籍标志和登记标志。</p>	
第二十一条	<p>登记的报告</p> <p>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用航空组织。此外，各缔约国应按照国家民用航空组织制定的规章，向该组织报告有关在该国登记的经常从事国际空中航行的航空器所有权和控制权的可提供的有关资料。如经要求，国际民用航空组织应将所得到的资料提供给其他缔约国。</p>	
第二十九条	<p>航空器必备文件</p> <p>缔约国的每一航空器在从事国际航行时，应按照国家民用航空组织规定的条件携带下列文件：</p> <p>一、航空器登记证；</p>	

文件索引	登记国的责任	经营人所在国的责任
	<p>二、航空器适航证；</p> <p>三、每一机组成员的适当的执照；</p> <p>四、航空器航行记录簿；</p> <p>五、航空器无线电台执照，如该航空器装有无线电设备；</p> <p>六、列有旅客姓名及其登机地与目的地的清单，如该航空器载有旅客；</p> <p>七、货物舱单和详细的申报单，如该航空器载有货物。</p>	
<p><b>第三十条</b></p>	<p><b>航空器无线电设备</b></p> <p>一、各缔约国航空器在其他缔约国领土内或在其领土上空时，只有在该航空器登记国主管当局已颁发了设置及使用无线电发射设备的执照的情况下，才可以携带此项设备。在该航空器飞经的缔约国领土内使用无线电发射设备，应遵守该国制定的规章。</p> <p>二、无线电发射设备只准飞行组成员中持有航空器登记国主管当局为此颁发的专门执照的人员使用。</p>	
<p><b>第三十一条</b></p>	<p><b>适航证</b></p> <p>凡从事国际航行的每一航空器，应备有该航空器登记国颁发或核准的适航证。</p>	
<p><b>第三十二条</b></p>	<p><b>人员执照</b></p> <p>一、从事国际航行的每一航空器驾驶员及飞行组其他成员，应备有该航空器登记国颁发或核准的合格证书和执照。</p> <p>二、就本国领土上空飞行而言，各缔约国对其任何国民持有的由另一缔约国颁发的合格证书和执照，保留拒绝承认的权利。</p>	
<p><b>第三十三条</b></p>	<p><b>承认证书和执照</b></p> <p>登记航空器的缔约国颁发或核准的适航证和合格证书及执照，其他缔约国应承认其有效。但颁发或核准此项证书或执照的要求，须等于或高于根据本公约随时制定的最低标准。</p>	

文件索引	登记国的责任	经营人所在国的责任
第三十四条	<p><b>航行记录簿</b></p> <p>从事国际航行的每一航空器,应保持一航行记录簿,以根据本公约随时规定的格式,记载航空器、机组及每次航行的详情。</p>	
第三十七条	<p><b>国际标准及程序的采用</b></p> <p>各缔约国承允在关于航空器、人员、航路及各种辅助服务的规章、标准、程序及组织方面进行合作,凡采用统一办法而能便利、改进空中航行的事项,应尽力求得可行的最高程度的一致。</p>	
第三十八条	<p><b>背离国际标准和程序</b></p> <p>任何国家如认为对任何上述国际标准或程序,不能在一切方面遵行,或在任何国际标准或程序修改后,不能使其本国的规章或措施完全符合此项国际标准或程序,或该国认为有必要采用在某些方面不同于国际标准所规定的规章或措施时,应立即将其本国的措施和国际标准所规定的措施之间的差异,通知国际民用航空组织。任何国家如在国际标准修改之后,对其本国规章或措施不作相应修改,应于国际标准修正案通过后六十天内通知理事会,或表明它拟采取的行动。在上述任何情况下,理事会应立即将国际标准和该国相应措施间在一项或几项上存在的差异通知所有其他国家。</p>	
第三十九条	<p><b>证书及执照的签注</b></p> <p>一、任何航空器和航空器的部件,如有适航或性能方面的国际标准,而在发给证书时与此种标准在某个方面有所不符,应在其适航证上签注或加一附件,列出其不符各点的详情。</p> <p>二、任何持有执照的人员如不完全符合所持执照或证书等级的国际标准所规定的条件,应在其执照上签注或加一附件,列出其不符此项条件的详情。</p>	
第四十条	<p><b>签注证书和执照的效力</b></p> <p>备有此种经签注的证书或执照的航空器或人员,除非经所进入的领土所属国准许,不得</p>	

文件索引	登记国的责任	经营人所在国的责任
	参加国际航行。任何此种航空器或任何此项有经签注证书的航空器部件，能否在其原发证国以外的其他国家登记或使用，应由此项航空器或航空器部件所输入的国家自行决定。	
<b>第四十三条</b>		
<b>第八十三条分条</b>	<p><b>某些职能和义务的转移</b></p> <p>一、尽管有第十二条、第三十条、第三十一条和第三十二条第一款的规定，当在一缔约国登记的航空器由在另一缔约国有主要营业地或没有此种营业地而有永久居所的经营人根据租用、包用或互换航空器的协定或任何类似协议经营时，登记国可与该另一国达成协议，将第十二条、第三十条、第三十一条和第三十二条第一款所规定的登记国对该航空器的全部或部分职能和义务转移给另一国。登记国应被解除对已转移的职能和义务所承担的责任。</p> <p>二、在国家间关于转移的协定未按照第八十三条向理事会登记并公布之前，或协定的存在和范围未由协定当事国直接通知其他有关缔约国当局之前，转移对其他缔约国不具有效力。</p> <p>三、上述第一款和第二款的规定对第七十七条所述的情况同样适用。</p>	
<b>附件 6*，第 I 部分</b>		
<b>第 4 章 第 4.2 段</b>		<p><b>4.2 运行合格审定与监督</b></p> <p>4.2.1 空运经营人许可证</p> <p>4.2.1.1 经营人必须持有经营人所在国颁发的有效空运经营人许可证或等效文件，否则不得从事商业航空运输运行。</p> <p>4.2.1.2 空运经营人许可证或等效文件得授权经营人按照规定的条件与限制从事商业航空运输运行。</p> <p>4.2.1.3 营运人所在国颁发许可证或</p>

\* 秘书处注：各国负责任确保经营人遵守附件 6 的各项规定。

文件索引	登记国的责任	经营人所在国的责任
		<p>等效文件的必要依据是：该营运人证明具有与特定的运行性质和范围相符的完善的组织机构、飞行运行的控制和监督方法、完善的训练大纲以及地面服务和维修安排。</p> <p>注：附篇 F 包含有颁发空运经营人许可证的指南。</p> <p>4.2.1.4 空运经营人许可证或等效文件的持续有效性取决于在经营人所在国的监督下经营人能保持符合 4.2.1.3 的要求。</p> <p>4.2.1.5 空运经营人许可证或等效文件必须至少包括下列内容：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) 经营人的身份证明(姓名、所在地)；</li> <li>b) 颁发日期和有效期；</li> <li>c) 批准的运行类型的说明；</li> <li>d) 批准使用的航空器型号；和</li> <li>e) 批准的运行区域或航线。</li> </ul> <p>4.2.1.6 经营人所在国必须建立对经营人进行合格审定与持续监督的系统，以确保 4.2 中规定的所需运行标准得以保持。</p>
第 4.2.2 段		<p>4.2.2.2 经营人所在国必须制定相应的规定，要求经营人提供一份连同所有修正和/或修订的运行手册，以供评审、接受并在需要时进行批准。经营人必须将经营人所在国可能要求的强制性资料编入运行手册。</p> <p>注 1：运行手册的编制和内容要求见附录 2。</p> <p>注 2：运行手册中的具体条目需要经营人所在国按照 4.2.7、6.1.2、9.3.1、12.4 和 13.4.1 中的标准进行批准。</p>
第 4.2.7.1 段		<p>4.2.7.1 经营人所在国必须要求经营人对其运行中使用的每个机场制定机场运行最低标准，还必须批准其确定这种最低标准的方法。除非经机场所在国特别批准，否则经营人制定的最低标准不得低于机场所在国可能为该机场规定的最低标准。</p>

文件索引	登记国的责任	经营人所在国的责任
第 4.2.7.2 段		<p>4.2.7.2 经营人所在国必须要求，在确定适用于任何特定运行的机场运行最低标准时应充分考虑：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) 定翼飞机的型号、性能和操纵特性；</li> <li>b) 飞行组的组成及其能力和经验；</li> <li>c) 选用跑道的尺寸和特性；</li> <li>d) 可供使用的目视与非目视地面辅助设备的充足程度与性能；</li> <li>e) 定翼飞机上可用于进近着陆和中断进近过程中实施导航和/或控制航迹的设备；</li> <li>f) 进近和中断进近区内的障碍物以及仪表进近程序的越障海拔高度/相对高度；</li> <li>g) 测定和报告气象条件所用的方法；和</li> <li>h) 离场爬升区的障碍物和必要的越障裕度。</li> </ul> <p>注：确定机场运行最低标准的指南，载于《全天候运行手册》(Doc 9365)。</p>
第 4.2.7.3 段		<p>4.2.7.3 除非提供跑道视程资料，否则不批准第 II 类和第 III 类仪表进近和着陆运行。</p>
第 4.2.9.1 段		<p>4.2.9.1 经营人必须保存燃油和滑油的记录，以使经营人所在国能够确认经营人在每一次飞行中都遵守了 4.3.6 的要求。</p>
第 4.2.10.2 段		<p>4.2.10.2 飞行时间、飞行值勤期和休息时间 经营人必须制定相应的规定，以限制机组成员的飞行时间和飞行值勤期并为机组成员提供足够的休息时间。这些规定必须符合经营人所在国制定的规章或得到该国的批准，并编入其运行手册。</p>
第 4.3.6.3 段		<p>4.3.6.3 装备涡轮喷气发动机的定翼飞机 为符合 4.3.6.1 的要求，装载的燃油量和滑油量必须足以使定翼飞机：</p>

文件索引	登记国的责任	经营人所在国的责任
		<p>4.3.6.3.1 在要求具有目的地备降机场时，满足下列两条件之一：</p> <p>a) 飞至这次飞行所计划的机场，并在该机场作一次进近、一次中断进近，然后：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 飞至运行和空中交通服务飞行计划中规定的备降机场；并且</li> <li>2. 在标准气温条件下，在目的地备降机场上空 450 米 (1 500 英尺) 高度以等待速度飞行 30 分钟，然后进近和着陆；和</li> <li>3. 加上经营人为满足经营人所在国的要求而规定加装的附加燃油量，以便在发生意外情况时足以应付油耗的增加；或</li> </ol> <p>b) 经某一预定点飞至备降机场，此后在备降机场上空 450 米 (1 500 英尺) 飞行 30 分钟，再加上经营人为满足经营人所在国的要求而规定加装的附加燃油量，以便在发生意外情况时足以应付油耗的增加；但上述燃油量不得少于飞至这次飞行所计划的机场并在此后以正常的巡航耗油量飞行 2 小时所需的燃油量。</p>
第 4.7 段		<p><b>4.7 对双发涡轮定翼飞机延伸航程运行的附加要求</b></p> <p>4.7.1 对于双发涡轮定翼飞机，在航路上以单发巡航速度飞到可用航路备降机场的时间超过经营人所在国对该种运行所规定的门限时间要求时，除非经经营人所在国特殊批准，否则不得在该航路上运行，但符合 4.7.4 规定者除外。</p> <p>注 1: 关于上述门限时间值的指南见附篇 E。</p> <p>注 2: 在审批可达到 5.2.11 规定的运行时，有关可用的和合适的备降机场的指导材料载于附篇 E。</p> <p>4.7.2 在批准这种运行时，经营人所在国必须确保：</p>

文件索引	登记国的责任	经营人所在国的责任
		<p>a) 该定翼飞机型号的适航审定；</p> <p>b) 推力系统的可靠性；和</p> <p>c) 经营人的维修程序、运行措施、飞行签派程序和机组训练大纲；</p> <p>能够达到《附件 6》和《附件 8》中有关条款规定的总体安全水平。在进行这种评审时，必须考虑所飞的航路、预期的运行条件以及可用航路备降机场的位置。</p> <p>注 1: 有关遵守本款要求的指南载于附篇 E。</p> <p>注 2: 有关 4.7.2 预期的定翼飞机系统性能水平和可靠性的指南及 4.7.2 所要求的持续适航性的指南，见《适航性手册》(Doc 9760)。</p> <p>4.7.3 除非在可能到达航路备降场的时间段内，所需的航路备降机场可供使用，而且现有的资料表明这些机场的条件不低于为这种运行而批准的机场运行最低标准，否则不得开始按 4.7.1 实施飞行。</p> <p>4.7.4 <b>建议</b> 如经营人所在国的双发涡轮定翼飞机在 1986 年 3 月 25 日以前就已获得批准并在下述航路上运行，该航路上以单发巡航速度至可用航路备降场的飞行时间超过 4.7.1 确定的门限时间，则该经营人所在国应考虑允许在上述日期之后在该航路上继续实施这种运行。</p>
<b>第 5 章</b>		
<b>第 5.1.1 段</b>	5.1.1 每架定翼飞机的运行，必须遵循登记国按本章相应标准制定的全面而详细的性能规定。	
<b>第 5.2.4 段</b>	5.2.4 登记国必须采取合理而可行的预防措施，以确保在所有预期的运行条件 (包括未在本章各条款中包含的条件) 下，保持本章各条款预期达到的总体安全水平。	

文件索引	登记国的责任	经营人所在国的责任
<b>第 6 章</b>		
第 6.1.1 段	6.1.1 除为颁发适航证所必需的最低设备外，还必须根据所用定翼飞机和所进行飞行的条件来安装或携带下列各款所规定的仪表、设备和飞行文件。所规定的仪表和设备，包括其安装，必须由登记国批准或接受。	
第 6.1.2 段		6.1.2 经营人必须在运行手册中列入由经营人所在国批准的最低设备清单，以便在任何仪表、设备或系统失效时，机长能决定是否开始飞行或是否从一经停站继续飞行。在经营人所在国和登记国不是同一国时，经营人所在国必须确保最低设备清单不影响定翼飞机对登记国所适用的适航性要求的遵守。
第 6.13 段	定翼飞机必须携带噪声合格审定的证明文件。当此种文件或证明噪声合格审定载于登记国批准的另一文件的适当声明是以英文以外的语言发布时，则必须包括一份英文译文。	
第 6.16.3 段	6.16.3 根据 6.16.1 和 6.16.2 提供的客舱乘务组座椅必须按登记国对紧急撤离的要求位于靠近地板的出口和其他应急出口处。	
<b>第 7 章</b>		
第 7.2.2 段		7.2.2 在空域划定的部分或在有 RNP 类型的航路上飞行的飞机，除了 7.2.1 规定的要求之外，还必须： <ul style="list-style-type: none"> <li>a) 配备导航设备以使其按照规定的 RNP 类型飞行；和</li> <li>b) 由经营人所在国批准在此类空域飞行。</li> </ul>
第 7.2.3 段		7.2.3 在地区空中航行协议规定了最低导航性能规范的规定空域飞行的定翼飞

文件索引	登记国的责任	经营人所在国的责任
		<p>机，必须装备满足下列要求的导航设备：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) 能够持续向飞行组提供沿航迹任一点上定翼飞机保持或偏离所要求航迹的准确度的指示；和</li> <li>b) 已获得经营人所在国批准，可以实施有关最低导航性能规范的运行。</li> </ul>
第 7.2.4 段		<p>7.2.4 根据地区空中航行协议，在飞行高度层（FL）290 直至飞行高度层（FL）410（含）之间实施 300 米（1 000 英尺）缩小垂直间隔标准（RVSM）的规定空域飞行的飞机，必须：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) 装备具有下列功能的设备： <ul style="list-style-type: none"> <li>1) 向飞行机组指示所飞的高度层；</li> <li>2) 自动保持所选择的飞行高度层；</li> <li>3) 飞行高度与所选择的飞行高度层发生偏离时，能够向飞行机组发出警告；发出警告的门限值不得超过±90 米（300 英尺）；和</li> <li>4) 自动报告气压高度；和</li> </ul> </li> <li>b) 已获得经营人所在国的批准，可以在相关的空域实施运行。</li> </ul>
<b>第 8 章</b>		
第 8.1.1 段	<p>8.1.1 经营人必须保证，根据登记国认可的程序：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) 其营运的每架定翼飞机保持适航状态；</li> <li>b) 拟定飞行所需的运行设备和应急设备是可用的；</li> <li>c) 其营运的每架定翼飞机的适航证保持有效。</li> </ul>	
第 8.1.2 段	<p>8.1.2 任何定翼飞机只有经过按 8.7 获得批准的机构的维修和放行或等效系统的维修和放行（二者均须得到登记国的认可），经营人方可营运。</p>	

文件索引	登记国的责任	经营人所在国的责任
第 8.1.3 段	8.1.3 当登记国认可等效系统时, 签署维修放行单的人员必须按附件 1 持有执照。	
第 8.2.1 段	8.2.1 经营人必须按 11.2 的要求, 提供登记国认可的维修管理手册, 以供有关维修与运行人员参考和使用。	
第 8.2.4 段	8.2.4 经营人必须向经营人所在国和登记国提供一本经营人维修管理手册及其所有修正和/或修订, 并必须将经营人所在国或登记国可能要求的强制性材料编入该手册中。	8.2.4 经营人必须向经营人所在国和登记国提供一本经营人维修管理手册及其所有修正和/或修订, 并必须将经营人所在国或登记国可能要求的强制性材料编入该手册中。
第 8.3.1 段	8.3.1 经营人必须提供经登记国批准的, 包含 11.3 所要求资料的维修大纲, 以供有关维修和运行人员参考和使用。经营人维修方案的设计与应用必须遵循人的因素原理。	
第 8.5.1 段	8.5.1 最大审定起飞质量超过 5 700 千克的定翼飞机的经营人, 必须监控和评估与持续适航相关的维修和运行经历, 提供登记国要求的资料信息, 并通过附件 8 第 II 部分 4.2.3 f) 和 4.2.4 规定的系统进行报告。	
第 8.5.2 段	8.5.2 最大审定起飞质量超过 5 700 千克的定翼飞机的经营人, 必须获取并评估负责型号设计的机构所提供的持续适航信息和建议, 并按登记国认可的程序采取相应的必要措施。	
第 8.6 段	<p style="text-align: center;"><b>8.6 改装与修理</b></p> <p>所有改装与修理必须符合登记国认可的适航要求。必须建立相应的程序, 以确保保存了证实符合适航要求所需的数据。</p>	
第 8.7 段	<p><b>8.7 批准的维修机构</b></p> <p>8.7.1 批准书的颁发</p> <p>8.7.1.1 维修机构的申请人必须证明其符合 8.7 中有关维修机构的要求, 缔约国才能颁发维修机构的批准书。</p> <p>8.7.1.2 批准文件必须至少包含下列内容:</p> <p>a) 机构名称及地址;</p>	<p><b>8.7 批准的维修机构</b></p> <p>8.7.1 批准书的颁发</p> <p>8.7.1.1 维修机构的申请人必须证明其符合 8.7 中有关维修机构的要求, 缔约国才能颁发维修机构的批准书。</p> <p>8.7.1.2 批准文件必须至少包含下列内容:</p> <p>a) 机构名称及地址;</p>

文件索引	登记国的责任	经营人所在国的责任
	b) 颁发日期及有效期； c) 批准的条件。 8.7.1.3 维修机构必须始终符合 8.7 中有关维修机构的要求，颁发的批准书才能持续有效。	b) 颁发日期及有效期； c) 批准的条件。 8.7.1.3 维修机构必须始终符合 8.7 中有关维修机构的要求，颁发的批准书才能持续有效。
第 8.7.5.3 段	8.7.5.3 维修人员的胜任能力必须按照颁发批准书的缔约国认可的程序来确定并达到该国认可的水平。签署维修放行单的人员必须符合附件 1 的要求。	8.7.5.3 维修人员的胜任能力必须按照颁发批准书的缔约国认可的程序来确定并达到该国认可的水平。签署维修放行单的人员必须符合附件 1 的要求。
<b>第 9 章</b>		
第 9.1.2 段	9.1.2 通信员 飞行组中必须至少有一名成员持有登记国颁发或认可的有效执照，批准其操作所用类型的无线电发射设备。	
第 9.3.1 段		<b>9.3 飞行组员的训练大纲</b> 9.3.1 经营人必须制定并保持一份由经营人所在国批准的地面和飞行训练大纲，以保证所有飞行组成员对于所担负的工作接受了充分的训练。必须提供由经营人所在国规定的地面训练设施和飞行训练设施以及合格的教员。训练大纲必须包括飞行组成员所飞机型的地面与飞行训练、飞行组正确的配合训练以及由动力装置、机体或系统故障、失火或其他异常情况引起的各种类型的应急或非正常情况下的处置程序训练。训练大纲还必须包括与人的行为能力有关的知识与技能以及危险品运输方面的训练。对于每一名飞行组员的训练，特别是有关非正常与应急程序的训练，必须保证所有飞行组成员知道他们所担负的职责以及同其他机组成员间的职责关系。训练大纲必须按经营人所在国的要求定期执行，并必须包括一次考试以确定机组的胜任能力。
第 9.3.2 段		9.3.2 下列情况应被认为已满足针对特定机型进行定期飞行训练的要求：

文件索引	登记国的责任	经营人所在国的责任
		<p>a) 在经营人所在国认为可行的范围内, 使用该国为此目的而批准的定翼飞机模拟飞行训练器进行训练; 或</p> <p>b) 在适当时期内, 完成 9.4.4 所要求的该型定翼飞机的熟练性检查。</p>
第 9.4.3.4 段		<p>9.4.3.4 经营人必须保存满足经营人所在国要求的关于驾驶员资格和取得这种资格的方法方面的记录。</p>
第 9.4.4 段		<p>9.4.4 驾驶员熟练性检查</p> <p>经营人必须对驾驶员的驾驶技术和执行应急程序的能力进行检查, 以确定驾驶员能否胜任其工作。对于按仪表飞行规则进行的运行, 经营人必须保证驾驶员向经营人的飞行检查员或经营人所在国的代表演示其有能力遵守仪表飞行规则。此种检查在一年内进行两次, 具体时间不限。但如果两次检查内容类似并且相隔不超过 4 个月, 则不符合本规定的要求。</p>
第 9.6 段		<p>9.6 飞行时间、飞行值勤期和休息时间</p> <p>经营人所在国必须制定相应的规章, 规定适用于飞行组成员的飞行时间和飞行值勤期限限制。这些规章还必须规定飞行组成员有充足的休息时间, 并保证机组在一次飞行或连续飞行中产生的疲劳或因这些任务或其他任务在一段时间内累积的疲劳不会危及飞行的安全。</p>
第 11 章		
第 11.1 段	<p><b>11.1 飞行手册</b></p> <p>注: 飞行手册中包含了《附件 8》规定的信息。</p> <p>必须通过作出登记国强制要求的更改, 使飞行手册保持最新状态。</p>	
第 11.2 段	<p>根据 8.2 提供的经营人维修控制手册可以分为几个部分颁发, 其中必须包含下列信息:</p> <p>a) 8.1.1 所要求程序的说明, 在适用时</p>	

文件索引	登记国的责任	经营人所在国的责任
	<p>包括：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1) 经营人与批准的维修机构之间管理协议的说明；</li> <li>2) 当维修基于批准的维修机构以外的系统时，对维修程序及填写签署维修放行单的程序说明。</li> </ul> <p>b) 8.1.4 所要求人员的姓名及职务；</p> <p>c) 8.3.1 所要求维修大纲的参照；</p> <p>d) 完成和保存 8.4 要求的经营人维修记录所用方法的说明；</p> <p>e) 8.5.1 要求的监控、评估和报告维修与运行经历的程序说明；</p> <p>f) 遵守《附件 8》第 II 部分 4.2.5 和 4.2.8 中服务信息报告要求的程序说明；</p> <p>g) 8.5.2 要求的评估持续适航信息及执行任何相应措施的程序说明；</p> <p>h) 执行强制性持续适航信息所导致措施的程序说明；</p> <p>i) 对建立并保持分析与持续监控维修大纲的性能和效率的系统，以纠正维修方案中的任何缺陷的说明；</p> <p>j) 手册适用的航空器型别和型号的说明；</p> <p>k) 确保记录和纠正影响适航的不合使用情况的程序说明；和</p> <p>l) 通知登记国使用中发生的重大事件的程序说明。</p>	
<b>第 12 章</b>		
<b>第 12.1 段</b>		<p><b>12.1 应急职责的指派</b></p> <p>经营人必须按照定翼飞机座位数量或所载乘客人数规定出各机型所需客舱乘务组的最少人数，这一最少人数规定必须获得经营人所在国的批准，以确保在发生紧急情况或需要应急撤离的情况时，能够安全迅速地撤离定翼飞机并且能够履行必要的职责。经营人对于每一定翼飞机型号必须分配这些职责。</p>

文件索引	登记国的责任	经营人所在国的责任
第 12.4 段		<p style="text-align: center;"><b>12.4 训练</b></p> <p>经营人必须制定并保持一个由经营人所在国批准的训练大纲,所有人员在被指派担任客舱乘务组成员前必须按此大纲完成训练。客舱乘务组成员每年都要按复训大纲完成复训。这些大纲必须保证每个人:</p> <p>a) 在飞行中发生紧急情况或出现要求应急撤离的情况时能够胜任所担负的任务与职能;</p> <p>b) 熟练地使用按规定携带的各种应急和救生设备,如救生衣、救生筏、撤离滑梯、紧急出口、便携式灭火器、氧气设备和急救包等;</p> <p>c) 在 3 000 米(10 000 英尺)以上运行的定翼飞机上服务时,具有缺氧影响以及增压定翼飞机失压后所产生的生理现象等方面的知识;</p> <p>d) 了解在发生紧急情况时其他机组成员的分工和职责,以便更好地履行自己的职责;</p> <p>e) 知道在客舱里允许和不允许装载的危险品的种类,并已按附件 18 的要求完成危险品训练大纲;和</p> <p>f) 掌握与客舱安全职责相关的有关人的行为能力的知识,包括飞行组和客舱乘务组之间的配合。</p>
第 12.5 段		<p style="text-align: center;"><b>12.5 飞行时间、飞行值勤期和休息时间</b></p> <p>经营人所在国必须制定相应规章,规定适用于客舱乘务员的飞行时间、飞行值勤期与休息时间限制。</p>
附件 7		
第 6 章	<p><b>6. 国籍标志、共用标志和登记标志的登记</b></p> <p>每一缔约国或共用标志登记当局须保持一个现行有效的登记记录本,载明该国或共用标志登记当局所登记的每一航空器的登记证(见 7)上的内容。无人驾驶自由气球的登记</p>	

文件索引	登记国的责任	经营人所在国的责任
	须包括：日期、释放的时间和地点、气球的种类和操纵者的姓名。	
第 7.2 段	7.2 当登记证以非英语的其他语言颁发时，必须包含一份英语译文。	
<b>附件 8，第 II 部分（第 9 版）</b>		
<b>第 1 章</b>		
第 1.4.2 段	1.4.2 设计国之外的缔约国在颁发航空器型号合格证时，必须有满意的证据表明航空器型号符合相应适航要求的设计。	
<b>第 3 章</b>		
第 3.2.1 段	3.2.1 缔约国必须根据航空器符合相应适航要求设计的满意证据颁发适航证。	
第 3.2.2 段	3.2.2 缔约国不得颁发或认可要求按照《国际民用航空公约》第三十三条予以承认的适航证，除非该缔约国有满意的证据证明航空器通过符合相应适航要求从而符合本附件适用的标准。	
第 3.2.3 段	3.2.3 适航证必须按照登记国的法律更新或保持有效，但条件是登记国必须要求在适当的间隔（考虑到使用时间和服役类型）进行定期检查，或按照经国家批准的至少能产生等效结果的检查制度方法来确定航空器持续适航。	
第 3.2.4 段	<p>3.2.4 当持有一个缔约国颁发的有效适航证的航空器在另一个缔约国登记时，新的登记国在颁发本国的适航证时，可以认为原先的适航证为全部或部分的满意证据，证明航空器通过符合相应适航要求符合本附件的适用标准。</p> <p>注：有些缔约国通过颁发“出口适航证”或相同标题的文件为将航空器的登记从一国转至另一国提供便利。虽然对飞行目的无效，但出口国通过上述文件确认对航空器适航状况近期满意的审议。颁发“出口适航证”的指导材料载于《适航手册》（Doc 9760 号文件）。</p>	

文件索引	登记国的责任	经营人所在国的责任
第 3.3.2 段	3.3.2 适航证以英文以外的文字颁发时，应包括英文译文。	
第 3.4 段	<p><b>3.4 航空器的使用限制和资料</b></p> <p>每一航空器必须备有飞行手册、标牌或其他文件以说明经批准的各种限制规定，在此限制范围内航空器被认为处于相应的适航性要求所规定的适航状态；为了航空器的安全运行，每个航空器必须备有附加的指示说明和资料。</p>	
第 3.5 段	<p><b>3.5 适航性的暂时丧失</b></p> <p>只要未能使航空器保持在相应的适航性要求所规定的适航状态，便不得使航空器运行，直至其恢复适航状态为止。</p>	
第 3.6 段	<p><b>3.6 航空器的损伤</b></p> <p>3.6.1 当航空器受损伤时，登记国必须判断损伤的性质是否使航空器不再处于相应的适航性要求所规定的适航状态。</p>	
第 3.6.2 段	3.6.2 如果航空器是在另外一个缔约国的领土上遭受或证实损伤，则该国当局有权阻止航空器继续飞行，条件是他们必须立即通知登记国并告之所有细节以便作出如 3.6.1 条所述的判断。	
第 3.6.3 段	3.6.3 当登记国认为所遭受的损伤的性质使得航空器不再适航时，则必须禁止该航空器继续飞行直至恢复到适航状况；但在特殊的情况下登记国可以规定特别的限制条件，允许航空器在不载运付费旅客的情况下飞至一个将把航空器恢复适航的机场，而原来按 3.6.2 条之规定阻止其继续飞行的缔约国必须允许这样的飞行。	
第 3.6.4 段	3.6.4 当登记国认为所遭受的损伤的性质能使航空器仍然适航，则必须允许航空器继续飞行。	
<b>第 4 章</b>		
第 4.2.1 段	<b>4.2 持续适航性的确定</b>	

文件索引	登记国的责任	经营人所在国的责任
	<p>4.2.1 登记国必须制定或采取要求措施以确保在服役期间的航空器之持续的适航性，包括各项要求以确保航空器：</p> <p>a) 在改装、修理或安装更换部件后继续符合相应的适航性要求；和</p> <p>b) 保持适航状态并符合附件 6 以及适当时本附件第 IIIA 部分、第 IIIB 部分和第 IV 部分的维修要求。</p>	
第 4.2.2 段	4.2.2 航空器的持续适航性必须由登记国对照该航空器所实行的相应的适航性要求而确定。	
第 4.3.1 段	4.3.1 当一个缔约国第一次将非本国设计的某一型号航空器在本国登记并按照本部分 3.2.2 条颁发或认可适航证时，它必须通知设计国，它已经把该航空器在其国内登记。	
第 4.3.3 段	4.3.3 在自设计国收到强制的持续适航性信息时，登记国必须直接采取强制性信息或对其收到的信息进行评估以及采取适当的行动。	
第 4.3.4 段	4.3.4 任何将非本国设计的航空器登记在册，并按照本部分 3.2 条为其颁发或认可了适航证的缔约国，必须确保将本国作为登记国产生的关于该航空器的所有强制的持续适航性信息传送给设计国。	
第 4.3.5 段	4.3.5 登记国必须确保对于最大审定起飞质量超过 5 700 公斤的定翼飞机以及超过 3 180 公斤的直升机有一个制度，籍以把对航空器的持续适航性已造成或可能造成不利影响的故障、不工作或工作不正常、缺陷和其他事件的信息传送给负责该航空器型号设计的机构。	
第 4.3.8 段	4.3.8 对于最大审定起飞质量超过 5 700 公斤的定翼飞机以及超过 3 180 公斤的直升机，每一个缔约国必须建立需由营运人、型号设计负责机构和维修机构向其适航当局报告的使用维修信息的类型。同时，此类信息报告的程序也必须建立。	