

飞机退租文件交付问题分析

魏 驭

(中国国际航空股份有限公司机务工程部 北京 101312)

摘要: 飞机退租是指,在经营性飞机租赁合同到期时,航空公司(承租人)按照合同的要求,将飞机退还给租赁公司(出租人)。在飞机退租过程中,文件交付是其中的重要环节,本文将对飞机退租过程中的文件交付的问题进行分析,并提出相应的解决方案。

关键词: 飞机退租;文件交付;问题分析;解决方案

一、引言

随着全球经济的不断发展和市场需求的增加,航空业在过去几十年中得到了迅猛的发展。作为航空业发展的重要支撑,飞机租赁行业也逐渐兴起。飞机租赁的方式主要分为融资租赁和经营性租赁两种。其中,经营性租赁以其独有的特点,为航空公司根据市场需求灵活调整运力提供了一种有效手段。

经营性租赁飞机指的是,航空公司(承租人)在一定期限内拥有飞机使用权,到期后需要将飞机退租还给租赁公司(出租人)的一种租赁形式。飞机退租时除了需要将飞机实物退还,还要将飞机文件资料一并交付,文件交付是飞机退租过程中的重要环节。

二、飞机文件的重要性及退租文件交付要求

(一) 飞机文件的重要性

飞机的文件是飞机资产的一部分,所有的飞机从生产线上开始,就需要满足适航要求。在生产线上满足初始适航的要求,在运营的生命周期里除了要满足初始适航的要求,同时还要满足持续适航的要求,只有满足适航要求的飞机才是有价值的飞机。飞机的适航性只能从文件中得到证明,因此飞机退租前充分的文件准备,是退租顺利完成的必要条件。

(二) 退租交付文件组成

租赁合同中对于退租时交付的文件要求,通常由以下六个部分组成:

1. 证书(Certificates),包括现行有效的三证(适航证、国籍证和电台证)、飞机引进交付时的出口适航证、型号合格证及数据单、阻燃证等,以及飞机退出时的出口适航证和取消注册证;

2. 状态清单(Summary Status),包括适航指令和服务通告(AD和SB)符合性清单、MPD项目清单、结构修理清单、部件清单、重大修理和重大改装清单;

3. 工单及支持文件(DFP,Support Documents),包括执行文件(DFP)和完成记录,是对第2大项“状态清单”中各项的完成状态的证明支持文件。例如,航空公司有自己对应的EO完成记录来证明AD和SB清单中相应的完成状态;MPD项目的完成工卡可以证明项目的完成时间及完成状态;结构修理工卡可以证明结构修理清单中对应结构修理的合法性和完成状态;时寿件(LLP)、时控

件(HT)和视情更换件(OC/CM)部件的证书和拆换记录,可以证明部件的来历及装机使用的合法性和有效性;

4. 构型文件(Configuration Documents),指的是飞机的客舱布局图(LOPA)和应急设备图(EEL)等,通常要求与新飞机交付时保持一致;

5. 制造厂交付文件(Manufacturer Delivery Files),指的是新飞机交付时,飞机制造商提供的装机清册、AD和SB符合性清单、改装清单等资料;

6. 修理报告(Shop Visit Reports),主要是指发动机、APU和起落架的进厂修理报告,以及附件的记录。发动机、APU和起落架通常是离翼进厂大修,出厂后修理厂都会提供修理报告。同时这些重要部件都涉及LLP,文件记录需要满足可追溯至初始状态(BTB),需要重点关注。

飞机的文件就相当于每架飞机的档案,记录了飞机从出厂开始到目前为止的基础履历和重要信息。按照适航规定,大部分资料需要保留到飞机出售或者永久性退役后一年才能够全部销毁,可以想象如果一架飞机运营了20年之后退租,那么退租交付时的文件资料可以装满整个货舱。

三、退租文件交付问题的分析

(一) 完整性问题

1. 发动机修理报告中DFP的缺失。航空公司在送修发动机时,只要求出厂时提供修理报告即可,而在实际退租飞机时,因为租赁合同上通常有明确注明,租赁公司的顾问会坚持索要DFP。等到退租时,航空公司再向修理厂索要若干年前的DFP,提供起来是较为困难的。

2. 起落架LLP的追溯性不满足要求。由于航空公司的起落架的更换通常是采取交换件的形式进行的,而在当初交换起落架时没有对资料进行BTB的验收,因此现在再追溯到以前的修理厂得到这些资料,通常非常困难。

(二) 准确性问题

1. 装机清单上与实际装机件号不符。在梳理装机清单时,会发现有些OC/CM件在清单中的信息与实际的件号不符,通常是执行换件时,件号信息未能完成更新,导致文实不符的情况。

2. LOPA 图未更新。如果飞机客舱构型没有变化的话, LOPA 图可以从原厂交付文件就可以找到, 如果是根据 STC 改装的话, 也会有新的 LOPA 图, 但航空公司有些飞机进行了客舱构型的改变, 与原始构型产生偏差, 由于航空公司是根据自己的方案更改, 而主机厂是不负责更新 LOPA 图的, 那么 LOPA 图就是不准确的。

(三) 类型不满足要求

1. 阻燃证。退租要求通常是 FAA 或者 EASA 标准, 由于我们在飞机使用过程中, 座椅套, 窗帘, 地毯等设备, 如果有损坏的话, 从成本考虑, 往往换上的是国产的部件, 而这些国产的部件往往只有 CAAC 的阻燃证, 退租时是不符合要求的。

2. 部件证书。由于合同和运行体系的要求, 飞机退租时需要同时满足 FAA 和 CAAC 或者 EASA 和 CAAC 的要求, 这就意味着我们退租飞机上安装上的部件原则上需要满足双证要求, 由于飞机长时间在国内运营, 从成本考虑, 在运营过程中必然有大量部件装上的部件只有 CAAC 证, 而无 FAA 或 EASA 证, 退租时是不满足要求的。

(四) 原厂交付文件缺失

1. 飞机引进时原厂交付的 AD 和 SB 清单, HT 和 OC/CM 清单、LLP 清单, 结构修理清单、STC 清单, 称重报告等需要跟退租时清单接合在一起, 才是完整的。同时对于航空公司来说, 通常是发动机原始制造厂家文件, SB 报告, 制造厂修理/改装报告无法再找到, 这些文件去寻找飞机制造厂也得不到帮助。

2. 卫生证缺失。卫生证只是在 FAA 进行“N”字头注册的飞机上需要, 对于在 CAAC 进行“B”字头注册的飞机则没有要求, 而航空公司早期接飞机, 由于管理不完善, 导致卫生证未留存。如果退租飞机出口到美国, 或需要“N”字头临时注册, 则卫生证的取得必不可少。同时二手飞机的厨房, 厕所, 地板等区域较为破损和陈旧, 重新取证的程序非常严格。

四、解决退租文件交付问题的建议

飞机退租交付的文件繁多且复杂, 以上分析的常见的工作上的问题是整个体系中的冰山一角, 航空公司在退租文件交付时在为了避免类似的问题或者其他问题的出现, 应当通过系统性的思维来应对, 以下是一些建议:

(一) 退租文件要求的一致性

首先需要从源头做起, 确保一致性, 即航空公司的每架经营性租赁飞机的退租文件的要求都是一致的。这样后续的管理使用同一个标准即可满足每架飞机退租文件的要求, 避免不同合同的要求存在差异, 给管理带来难度。

一致性的落实, 可以通过建立飞机租赁合同示范文本来实现, 将合同中的条款固化, 保证无论从哪家租赁公司租赁飞机, 退租交付的文件要求都是一致的。

(二) 飞机文件管理的标准化

在一致性的基础上, 将合同中的退租文件要求, 转化成日常的工作标准和流程, 通过现有的飞机维修管理体系, 来完成日积月累的飞机文件管理工作, 解决文件完整性和类别不满足的问题。

例如, 对于租赁飞机发动机的进厂送修, 在工作流程中要求出厂的修理报告中需要包含 DFP; 对于起落架送修中进行交换件的情况, 在工作流程中明确需进行文件的 BTB 的验收; 对于退租要求为 FAA 或者 EASA 标准, 而租赁期内运营时使用 CAAC 证件或者批准的情况, 在工作流程中设置在租赁到期前十八个月时, 结合定检计划进行退租预检, 安排部件更换。

(三) 飞机文件管理的数字化

对标准化的工作流程, 进行数字化的升级, 建设一个飞机文件管理数字化系统, 包含统一的数据库, 用于存储和管理相关数据, 将不同的工作流程整合到一个集成的平台上。平台可以展示可视化的实时飞机数据状态和文件的索引查询功能, 使得文件信息获取的速度和准确性得到极大提升, 解决文件准确性和原厂交付文件缺失的问题。

例如, 在数字化平台启动部件更换的工作流程, 完成部件跟换后, 部件证书和相关信息由系统自动上传存储, 同时将件号更新到飞机的部件清单中; 如果启动了对于客舱布局进行 STC 改装的工作流程, 平台同时会提醒 LOPA 图需要更新; 对于飞机引进时原厂交付的文件, 进行及时分类存储和上传扫描, 避免文件缺失的情况。

(四) 续租时合同条款的优化

在飞机续租时, 降低退租文件交付要求。在飞机续租的情况下, 通常可以与租赁公司谈判, 将退租文件交付要求降低, 减少交退租交付工作量并缩短周期。

例如, 对于 AD 和 SB 的文件仅提供状态清单, 不提供执行工卡和记录文件; 对于 A 检和 C 检工作包仅提供退租前最后一次的, 不提供历次的; 对于发动机、起落架和 APU 的修理报告只提供最近一次的, 不提供历次的; 对于部件证书和阻燃证的要求, 满足 CAAC 标准即可。

总而言之, 通过退租文件管理的一致性、标准化、数字化以及续租优化等措施, 可以有效解决退租文件交付中的问题, 确保完整性、准确性和及时性。

五、结论

文件交付是飞机退租过程中的一个重要的环节。本文介绍了退租文件的合同要求, 总结退租文件交付过程中存在的问题, 并提出了相应的解决方案。希望通过本文的分析和建议, 能够提供一定的参考和借鉴。

参考文献

- [1]李洽. 国内外飞机租赁业务发展现状及转型策略[D]. 对外经济贸易大学, 2015.
- [2]秦涛. 经营租赁飞机退租决策分析[D]. 北京交通大学, 2021.
- [3]周慧文. 南方航空飞机租赁存在问题及解决对策[J]. 经贸实践, 2017(02): 125.
- [4]段达. 基于数据化的飞机退租文件标准化研究[D]. 中国民航大学, 2017.