

私人航班

vs. AOC

开展国际业务的中国航空公司的最佳选择

无论是私人航班或是不定期商务航班(AOC)，国际旅程管理的优势在不同的洲和国家之间各有不同的体现。本资料针对飞往欧洲、美洲、非洲和亚太地区的每种业务类型的差异和劣势进行比较，对于中国航空公司如何实现最佳运营有一定的借鉴意义。

运营私人航班或商务航班的区别可能十分巨大，结果取决于目的地是在哪里。尽管业界对于不定期商务航班(AOC)和私人航班的定义非常明确，但仍然存在弹性空间，尤其是对于使用自己的飞机开展AOC业务的航空公司而言，如果解决了合法性和安全性的问题，就能够提供各种灵活的选择。

要在全球合法、高效地开展航空业务，最重要的是考虑航班的需求，然后按照各自公司的实际需求优化业务类型。从各个方面可以实现成本的节省，同时确保运行的成功、方便和顺利。

开展AOC业务但同时承担自身运输任务的飞机能够更好地利用这种优势，而包机航班必须一直正常申报。因此，运营方提前了解具体法规和差异非常重要，这样才能够在运营国际航空业务时做出具有成本和时间效益的最明智决策



业务类型

航空业务

商务航空是航空业的一个专业领域，它主要是指公司为了助推业务开展而运营或使用飞机携带旅客/货物。

商务：公司出于商务目的运营或使用飞机携带旅客/货物，助推自身业务开展，也可将飞机用于整机包租。

企业：公司出于非商务目的运营或使用飞机携带旅客/货物，助推自身业务开展。

所有人自营：个人出于非商务目的运营或使用飞机携带旅客/货物，助推自身业务。

产权共享：代表共同持有飞机最低份额的多个所有人的实体运营或使用飞机。产权共享可作为非商务航空业

务；但是，该实体或管理公司旗下的AOC可能会将飞机运营作为商务航空业务申报

EASA认可下列业务类型：

- 商务航空运输(CAT)
- 复合式飞机的非商务航空业务(NCC)
- 非复合式飞机的非商务航空业务(NCO)
- 特种业务(SPO)

而FAA认可下列业务类型：

- FAR Part 91私人航空业务
- FAR Part 135不定期商务航空业务

开展跨国航空业务的部分常见情形

商务飞机私人所有人，计划开展于2230lt从日内瓦飞往东京的AOC业务。日内瓦于22.00lt关闭私人航班，但在22.00lt之后允许商务航班起飞。根据AOC和法规要求，该航班可以作为商务航班运营，享受日内瓦对商务航班延长运营时间的好处。但是，日本境内商务航班的落地许可需要耗费大量时间，并且需要提交很多资料。因此，这并不是最佳选项，尤其是在临时决定的情况下。

旅客已经安排的行程可能要被取消，或者飞机需要转到附近的机场，与作为私人航班延迟起飞所花的时间一样，但地面运输会增加成本。

如果能在确定时间安排之前了解所有可能的选项和法规，运营方就能够充分利用每一个航班。有时候这也能够节省增值税等直接成本，或者减少因重新安排或变更时间而增加的成本。

再 举个例子，假如提供包租航班，而这类乘客一般会使用自己的私人飞机飞往某些能够快速取得许可的（比如，澳大利亚）地点。如果包机，他们往往希望会同样方便，但由于航班的商务性质，这并不可能。如果乘客不知道这种区别，就可能会很失望。风险在于，倘若运营方未了解全部信息，最终导致为了满足乘客而非法运营。在目的地，海关官员会认出乘客，因为该乘客经常乘坐自己的私人飞机前往，但是现在发现他乘坐的是包机，因此运营方就要对非法运营承担责任，而且还要支付巨额罚款，从而给AOC持有人带来很大的麻烦。

这 两种情况都凸显了经验丰富的全球旅程支持合作伙伴的重要性，因为合作伙伴能帮助您决定哪种业务最能贴合您的个人需求，为您详细解释各种选择，从而让您以最高的效率、最具成本效率的合规方式轻松完成旅程。

1 飞往欧洲

正常情况下，非AOC私人飞机能够在欧盟境内自由飞行，没有许可方面的限制，也不需要大量文件资料。审批所需时间合理，通常比较短，主要问题仅在于主管部门的工作时间有限。

但对于AOC商务航班，获取许可的限制条件更多。一般来说，TCO审批是强制性的，有效期为24个月。

要求PART TCO核准	不要求PART TCO核准
<ul style="list-style-type: none">• 所有非欧盟AOC持有人都希望开展商务航空业务（定期或不定期包租）。• 湿租 - 出租人是拥有境外AOC的TCO（欧盟法规第965/2012号）。• 商务航空运营方，签发的AOC /航班类型为"N"或"S"。• 与TCO共享代码• 运营技术落地• FM Part 135运营商	<ul style="list-style-type: none">• 所有飞越• 干租给欧盟运营商• FAA 14CFR Part 125运营商• FAA PART 91运营商，运营严格按照PART 91分类。• 运营线路替换• TCO AOC持有人，经EASA成员国认证。
(资料来源: Tarmac Aviation GmbH 2016 / 欧盟委员会第 452/2014号条例)	

除TCO外，必须提前申请多个国家的落地许可。

从有利的角度来看，飞往欧洲的AOC非定期商务航班在起飞之时出示AOC可获得增值税和矿物油税(MOT)豁免。

由于私人飞机在夜间受到更多限制，商务航班能够在机场获得更多运营时间，有些机场具有更多优势。

在欧洲，私人 and 商务航班的区别一般在于出示AOC和飞行计划申报(-N- / -G-)。

2 飞往美洲

在美国，商务航班运营商需要海关担保函和DOT审批，申请需要更长的时间，具体取决于文件要求和海关裁定。这些都是对商务航班的一般性审批，与旅程无关，因此海关和出入境对实时航班的安排都需要分开处理。

加拿大要求运营方的AOC有境外运营许可证(FOC)。

必须小心监控沿海航行权问题，因为在美国/加拿大飞行时，如果乘客数量增加，为满足AOC监管部门的要求，申报为商务航班的航班往往会遇到沿海航行权的问题。如果增加的乘客是公司员工或亲友，仍然存在这种问题。

南美洲的许多国家将商务航班与航线业务视为同一类别，因此要满足必须的审批，就需要更多时间准备相关文件。

飞往美国或加拿大的私人航班一般需要的文件较少，也允许境内搭乘更多旅客，但前提是他们是飞机所有人的客人，并且不产生任何收入。但是，私人航班要求需要美国有效签证，无论国籍是哪里，即使飞机运营方已注册签证豁免计划。

3 飞往 非洲

在 非洲撒哈拉以南地区，多数国家的主管部门对于私人航班和非定期商务航班并没有严格的区分。对于许可流程和运营要求而言，两种航班的流程和要求往往相同。在大部分国家，适用的费用、核准审批期限以及所有其他要求基本相同。

但是在有些国家，业务运作的方式可能引发主管部门的商业兴趣注意。比如，如果拟定的非定期航班显示出更

大的商业前景，而不仅仅是非定期航空业务，这可能会导致主管部门将其视同定期商务航空业务，从而征收相应的税费和实施相关的要求。

只要在申请中提及“包租”或“商务”字样，那么要获得许可证，相关部门就肯定会要求提供包机合同副本，并征收特许权费。

4 飞往 亚太

和 非洲一样，很多亚太地区国家的私人和商务航班在许可申请、准备时间和增值税方面并无区别。

但是，越来越多的国家开始按照欧洲和美洲的方式进行区分。日本、澳大利亚和新西兰对两类航班加以区分，商务飞机的商务航班落地许可的申请程序不同，比如要求提供包机细节和价格。包机价格和包机人名称等敏感信息也要提供，因此收集和提供所要求文件的整个处理时间要比运营方的预期更长。

运营跨国商务航班和飞越多个不同司法管辖区时要遵守所有的法规，则是更大的挑战。一趟旅程的出发地和目的地的法律要求可能不一样。要确保您的飞机和乘客严格遵守所有的法规要求，最好是提前做好全面的规划。

一个经验丰富的旅程支持合作伙伴可以确保您的航班运营完全符合法律规定，优化成本和节省规划时间，同时减少运营过程中可能出现的问题。请联络UAS...

UAS总部



美洲总部

1880 South Dairy, Ashford Rd.,
Suite 175, Houston,
TX 77077 4851 USA
电话: +1 281 724 5400
免费电话: 866-UAS TRIP
SITA: HOUWZ7X
AFTN: KHOUXAX
电子邮件: hou@uas.aero



非洲总部

4 Brian St. Coachman's Crossing
Office Park, Block D, 1st Floor, Lyme
Park, Bryanston, Johannesburg
电话: + 27 11 514 0755
SITA: JNBWZ7X
AFTN: KJBRXAAJ
电子邮件: jnb@uas.aero



亚太区总部

香港希慎道33号利园一期
19楼
电话: +852 3008 5748
SITA: HKGWZ7X
AFTN: KHONXAX
电子邮件: hkg@uas.aero



中东总部

UAS Building, DAFZA,
P.O.Box 54482, Dubai, UAE
电话: +971 4 299 6633
SITA: DXBWZ7X
AFTN: KDXBUASX
电子邮件: dxb@uas.aero