



法律委员会 — 第 36 届会议

(2015 年 11 月 30 日至 12 月 3 日，蒙特利尔)

议程项目 2：审议法律委员会总体工作方案

国家、民用航空器的定义及其对航空的影响

(由波兰、保加利亚、捷克共和国、塞浦路斯、希腊、立陶宛、罗马尼亚、斯洛伐克、斯洛文尼亚和匈牙利提交)

1. 适用《芝加哥公约》第三条第一款和第二款遇到的问题和困难

1.1 1993 年，国际民航组织秘书处关于民用、国家航空器的研究，阐述了适用第三条第一款和第二款遇到的问题和困难，该研究提出了以下方面的基本陈述：

- a) 适用的法律制度；
- b) 保险的承保范围；
- c) 民法或军法的适用；和
- d) 国际组织和根据《红十字会公约》使用的航空器。

该研究讨论了若干具体问题和两个案例。

1.2 缺少明确和普遍接受的国际规则，影响国际航空运行的秩序和安全。

1.3 虽然对第三条第二款确定航空器性质的基本标准没有任何质疑，但是，该研究的作者观察到，在用于特殊目的的航空器适当资格认定方面出现了困难和不确定性，尤其是：

- a) 当航空器不是用于军事、海关或警察部门，但被用于政府其他部门；
- b) 当原本的民用航空器及配备的民用机组人员被用于军事目的；
- c) 被全部或部分包租，用于承运军事、海关或警察部门的人员和、或货物的航空器，为收取报酬被部分用于承运人员或货物；和

- d) 原本可被当做国家航空器(可能配备军事机组人员)的航空器,为收取报酬被用于承运旅客、货物或邮件。

1.4 在审议了相关问题后,该研究提出了处理该事项的可能方式:

- a) 修订《公约》;
- b) 通过一项国际民航组织的正式诠释;和
- c) 对《公约》各附件及《空中航行服务程序 — 空中规则和空中交通服务》的文件进行可能修订。

1.5 总之,虑及适用第三条第二款的各种不确定性,秘书处的研究建议通过一项相关的诠释,并考虑修订国际民航组织的飞行计划示范表、《空中航行服务程序 — 空中规则和空中交通服务》和某些附件。

1.6 国际民航组织理事会注意到了秘书处的研究,并指示秘书将其发给各缔约国和相关组织征求意见(如有),并将该事项交给法律委员会,但不要求将该题目纳入法律委员会的工作计划。

1.7 在过去的十年里,民用、国家航空器以及民用、国家飞行的定义,偶然出现在了国际民航组织关于某些具体问题的其他文献当中,但没有试图对民用、国家航空器以及民用、国家飞行加以区分的问题提出解决办法。Doc 4444, ATM/501 号文件(2007 年第十五版),包含了关于适当航班标识的信息,其中包括 HEAD(有国家元首身份的航班),以及 STATE(从事军队、海关或警察部门飞行)。但是,对用于特殊飞行的航空器性质的确定规则仍然不够明确。

1.8 2012 年,根据航空运输委员会秘书介绍的研究情况,理事会也审议了关于国家航空器和国家飞行的定义。该研究只处理了“成本回收的关切”,但对一项普遍意见表示了赞同,即:目前没有必要拟定一项关于这些定义的更加详细的研究。

1.9 自秘书处于 1993 年进行研究开始,随后是国际民航组织偶尔出现的其他文献和文件,向缔约国提供了一个关于区分民用、国家航空器,尤其是区分民用、国家飞行时所遇到法律(和实际)问题的解决办法方面的基础宝贵指南。但是,一些重要的问题似乎仍然没有得到解答。

1.10 与须符合国内规章的国家航空制度相对照,有关民用、国家航空器或民用、国家飞行的定义,不仅在芝加哥体系内具有根本性的重要意义,而且在东京、海牙、蒙特利尔、北京的航空刑法体系(导致航空私法的公约分崩离析)背景中也具有某些相关性。

1.11 根据国际民航组织的各项目标,尤其是《芝加哥公约》关于促进国际空中航行飞行安全的第四十四条第四款,必须指出,就民用、国家航空器而言,或者就国际空中航行中的航空器或飞行可能存在的特殊(混合)性质而言,有三(3)个具体目标:

- a) 第一个目标涉及民用、国家航空器的定义;

- b) 第二个目标涉及为民用、国家或用于特殊目的的混合性质的航空器和飞行制定更加准确的资格认定的标准；和
- c) 第三个目标是确保相关规则得到国际航空业的认可，以确定每次飞行或系列飞行的航空器的性质(如果飞行计划的规则不够充分，谁能够做出此类决定、如何确定此类决定并通知有关各方)。

1.12 另外一组问题涉及确定所适用的民用、国家(军事)法律，以此来管理空中航行、空中交通规则、空中交通管制、航空器技术运行、事故调查、民事赔偿责任及保险。在国家立法和某些国家组织(包括北大西洋公约组织和欧洲联盟)中注意到了一种趋势，即在使用军用航空器承运非军事旅客时适用民用航空的规章和安全标准。对于双重(国家和民用)目的的飞行可以采用类似的处理办法。

2. 结论

2.1 解决所有这些问题将需要付出巨大的努力，以更新和完成国际民航组织秘书处或国际民航组织其他机构为通过适当文件开展的相关研究。在过去的研究中，曾提及通过修订《公约》、通过国际民航组织的正式诠释、修订附件以及国际民航组织其他文件等替代性行动。同时，我们还可以设想扩展国际民航组织理事会对共同(民用和军用)关切的某些问题的监管权力。鉴于上述目标的重要性以及国际民航组织对促进国际航空安全担负的责任，国际民航组织法律委员会可能愿意对前进的方式发表意见。

3. 法律委员会的行动

- 3.1 请国际民航组织法律委员会对不修订《公约》的情况下实现上述目标的可能性发表意见。