



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

第 7 项) 确定航空器的地位 — 民用航空器或国家航空器

(由美国提交)

1. 引言

1.1 由于这个项目得到一些理事会成员国的支持，美国因此并不反对将其列入法律委员会的工作方案。然而，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、匈牙利提出的 LC/36-WP/2-6 号工作文件“国家/民用航空器的定义及其对航空的影响”，推断委员会将支持“三个目标”，并请委员会考虑如何实现这些目标。其目标不只是呼吁制定一个协商一致的“国家航空器”定义。它们扩大至对国家航空器“制定更加准确的资格认定的标准”及“国际航空界关于确定每次飞行或系列飞行(突出强调)的航空器的地位的规则”。

2. 讨论

2.1 我们不支持这些目标。至少，委员会应在考虑是否或如何试图达到目标之前，考虑是否拥护这些目标。

2.2 我们也提出告诫，反对通过国际民航组织来管理国家航空器的任何努力，因为《芝加哥公约》“不适用于国家航空器。”(第三条第一款)

2.3 此外，考虑到过去的经验，委员会就“国家航空器”达成一项共识定义是极其不太可能的，更不用说产生指导来实际改变成员国在这方面的做法。法律和对外事务局(LEB)在 1994 年所做的很好的研究(载于 A37-WP/80 号文件)经受住了时间考验。即使投入大量人力重复这项研究，也不太可能实质性地增加事实和结论的编撰，或显著改变其建议。法律委员会在其第 29 届会议(国际民航组织 Doc 9630 号文件)，没有采取任何行动，开展任何新的研究之后很可能会产生同样结果。

2.4 最后，法律和对外事务局在支持本组织认为更重要的几个工作方案项目方面已经捉襟见肘。

3. 结论

3.1 请委员会建议“确定航空器的地位 — 民用航空器或国家航空器”的项目继续保持其目前的重要程度。

— 完 —