国 际 民 用 航 空 组 织

工 作 文 件

LC/40-WP/2-11[1]
11/09/26

法律委员会 — 第 40 届会议

（2026 年 10 月 26 日至 30 日，蒙特利尔）

议程项目 2：审议法律委员会总体工作方案

无人（无人驾驶）航空器运行及其融入民用航空的国际法律问题

（由拉丁美洲航空和空间法协会 — ALADA 提交的工作文件）

1. 引言

1.1 将遥控驾驶航空器系统（RPAS）纳入国际运行，意味着将一个在其发展之前形成的法律制度适用于一种新的运行模式。机上没有驾驶员，并不使这些航空器排除在国际航空法律体系之外，但当其用于国际货物运输时，这一特点会产生应予考虑的特殊性。

1.2 《国际民用航空公约》（芝加哥，1944 年 —《芝加哥公约》）第八条涉及能够在无驾驶员情况下飞行的航空器，并规定其在另一国领土上运行须获得特别许可。以此为基础，适用于 RPAS 的国际框架逐步发展，其目的在于实现 RPAS 融入国际民用航空，同时维护空中航行所遵循的基本原则。

1.3 本工作文件从这一角度审议 RPAS 国际货物运输问题，特别是《关于统一国际航空运输某些规则的公约》（蒙特利尔，1999 年 —《蒙特利尔公约》）的适用，以及这种运输方式在现有国际公约制度下可能产生的特殊性。

2. 分析

2.1 《芝加哥公约》第八条规定，能够在无驾驶员情况下飞行的航空器，未经有关缔约国特别许可并不按照该许可的条件，不得在该缔约国领土上无驾驶员飞行。因此，RPA 的国际运行受制于适用于空中航行的法律制度，以及拟使用其领空的国家的主管机关所行使的权限。

2.2 适用于此类运行的国际框架继续通过逐步纳入针对 RPAS 的具体规定而不断发展。2024 年，国际民航组织理事会通过了附件 6 的第 IV 部分，专门规定遥控驾驶航空器系统的国际运行；该框架在 2026 年继续发展演进。与此同时，秘书处关于无人驾驶航空器法律问题研究组（SSG-LIPA）继续审查国际法律文书在涉及无人驾驶航空器运行方面的适用和解释问题。

[1] 中文、阿拉伯文、英文、法文、俄文和西班牙文版本由拉丁美洲航空和空间法协会（ALADA）提供。

2.3 当一项 RPAS 国际运行涉及货物运输时，除空中航行本身所涉及的问题外，还应考虑确定适用于该运输的法律制度。LC/36-WP/2-4 审查了适用于 RPAS 运行的国际责任制度，特别是《蒙特利尔公约》，并考虑到该公约第一条并未根据国际运输是由机上有驾驶员的航空器实施，还是由遥控驾驶航空器实施，而作出区分。

2.4 这一方法使 RPAS 国际货物运输可以纳入《蒙特利尔公约》的制度范围。该公约除其他事项外，还载有关于运输凭证以及因货物毁灭、遗失、损坏或延误而产生的责任的规定。机上没有驾驶员这一事实本身，并不决定必须建立一个独立的法律制度。

2.5 在此基础上，拉丁美洲航空和空间法协会（ALADA）认为，有必要进一步确定能够考虑 RPAS 国际货物运输特殊性的标准，其中包括证据问题、货物保管概念的适用，以及服务提供的不同模式。

3. 结论

3.1 RPAS 实施的国际运行属于国际民用航空法律框架的范围。该框架承认无人驾驶航空器的特殊性质，并保留国家对于在其领空内实施的运行所享有的主管权。

3.2 当此类运行涉及国际货物运输时，《蒙特利尔公约》构成适用的法律制度。随着这种运输方式不断发展，有必要进一步审查其特殊性以及确保该公约得到适当适用所需的标准。

4. 提请委员会采取的措施

4.1 请法律委员会：

a) 注意本工作文件所述各项考虑；和

b) 考虑是否适宜在正在进行的工作框架内，进一步深入分析《1999 年蒙特利尔公约》对于利用 RPAS 进行国际货物运输的适用问题，以及能够适当处理这种运输方式特殊性的相关标准。

— 完 —