



## 大会 — 第 41 届会议

### 法律委员会

议程项目 41：本组织在法律领域的工作方案

#### 遥控驾驶航空器（RPAS）运行的民事责任

（由多米尼加共和国在阿鲁巴、伯利兹、智利、哥伦比亚、哥斯达黎加、厄瓜多尔、萨尔瓦多、危地马拉、洪都拉斯、牙买加、墨西哥、尼加拉瓜、巴拿马、巴拉圭、乌拉圭和委内瑞拉玻利瓦尔共和国以及拉丁美洲民航委员会成员国的支持下提交）

#### 执行摘要

鉴于以娱乐、航空作业（例如摄影和录制）、航空制图、农业和农产品、货物运输、紧急医疗单位以及向偏远地区运送药品和其他商业活动为目的业务的增长，本工作文件评估了国际航空界是否有必要建立一个国际司法制度，为各国提供一份有效法律文书，以确定针对遥控驾驶航空器系统运行造成的伤害或损害的民事责任。

**行动：**请法律委员会：

- a) 要求国际民航组织理事会将遥控驾驶航空器系统运行的民事责任问题纳入国际民航组织法律委员会的工作方案，供其审议和可能拟订一份国际航空法文书。

战略目标：	本工作文件涉及方案支助、法律服务和对外关系的战略目标
财务影响：	不适用
参考文件：	本组织在法律领域的工作方案

<sup>1</sup> 西班牙文版本由多米尼加共和国提供。

## 1. 背景

1.1 通过批准 1944 年《国际民用航空公约》（芝加哥公约），各缔约国承诺遵守其中的所有规定，以及随后由国际民航组织理事会通过并纳入《公约》附件的各项标准。作为国际公法中最重要的标准制定条约，《公约》自成立以来的主要目标就是在公平和机会均等的基础上保障民用航空安全有序发展。

1.2 《芝加哥公约》第八条规定：“任何无人驾驶而能飞行的航空器，未经一缔约国特许并遵照此项特许的条件，不得无人驾驶地在该国领土上空飞行。各缔约国承允对此项无人驾驶的航空器在向民用航空器开放的地区内的飞行一定加以管制，以免危及民用航空器。”

1.3 2015 年 3 月，国际民航组织（ICAO）举行了一次关于遥控驾驶航空器的研讨会，并发布了 Doc 10019 号文件——《遥控驾驶航空器系统手册》，为成员国安全地将遥控驾驶航空器系统融入非隔离空域以及机场提供了技术和操作指南。

1.4 国际民航组织将遥控驾驶航空器系统（RPAS）定义为从遥控站操控的无人驾驶航空器。

1.5 在 2021 年 3 月举行的第 222 届会议上，国际民航组织理事会通过了一系列与安全有关的标准和建议措施（SARP），其中最重要的是与附件 8——《航空器适航性》有关，并涉及遥控驾驶航空器和直升机以及操控它们的遥控站（RPS）的合格审定要求。新规定于 2021 年 7 月 12 日生效，并将于 2021 年 11 月 26 日开始适用。

## 2. 引言

2.1 遥控驾驶航空器系统正在推动技术创新的发展，每天越来越多地用于许多不同的目的：娱乐、地质、考古、林业、搜索失踪人员、医疗保健、消防和救援。各国使用遥控驾驶航空器系统打击其边境沿线的非法移民和毒品贩运，这些系统正在用于迅速多样化的商业用途，如货物运输、农产食品、航空摄影和制图等。

2.2 遥控驾驶航空器系统为各国提供了经济推动力，因为它们正如最初设计的那样推动了技术创新。这种新型载体的用户获得了宝贵的培训，从而提高了业界的生产力。

2.3 遥控驾驶航空器业务的增加对保持国家空域安全提出了挑战。这促使各国制定新的标准并更新现有标准，以确保在管制和非管制的国家空域遵守基本的运行规则。然而，由于这是一项正在进行的工作，因此很少或根本没有注意到这类活动引起民事责任的可能性，以及此类航空器对人员或财产造成损害的潜在补救措施。

2.4 每个国家对于航空和遥控驾驶航空器系统运营人的优先事项和需求方面都有自己的情况和要求。为了解决这些问题，多米尼加共和国颁布了一项关于小型遥控驾驶航空器注册和标记的条例（多米尼加航空条例 RAD 48），其中规定，重量不超过 55 磅（25 公斤）的遥控驾驶航空器必须在航空管理局 IDAC 的国家航空器登记处注册，并领取登记卡。该卡不是登记簿，而是清晰可辨的牌照，必须清晰地贴在设备外部及其遥控器上。管理小型遥控驾驶航空器系统运行的法规 RAD 107 也包含了对违规行为进行处罚的航空法规。

### 3. 讨论

3.1 将遥控驾驶航空器系统融入空域需要遵守国际民航组织的标准以及各国通过的国家标准。当局必须决定签发证书和执照的要求，以验证机组人员和航空器运行所需要的资格和规范。

3.2 各国需要努力确定运行要求，并查明潜在效益和结果，包括诸如安全违规和可能的处罚等负面结果，这是一个有待进一步分析的课题。本文件重点讨论遥控驾驶航空器系统运行的民事责任问题。

3.3 由于缺乏规范遥控驾驶航空器运营人责任的国际文书，每个国家都有权针对遥控驾驶航空器运营人对地面上受害的第三方制定民事救济规则。

3.4 然而，也存在误入管制空域的遥控驾驶航空器可能对飞行中的另一架航空器造成损害的风险。这种情况提出了以下问题：

1. 空难后补救的法律框架是什么？
2. 谈判时应该使用什么标准来评估民事责任？
3. 谈判时应该使用什么标准来评估刑事责任？

3.5 如果遥控驾驶航空器与另一架载有乘客或货物的航空器发生碰撞，乘客或货主将根据什么法律理由要求赔偿？虽然《统一国际航空运输某些规则的公约》（1999年蒙特利尔公约）不能作为案件的主要法律依据，但必须参考该公约。

《蒙特利尔公约》第十七条——《旅客死亡和伤害——行李损失》：

对于因旅客死亡或者身体伤害而产生的损失，只要造成死亡或者伤害的事故是在航空器上或者在上、下航空器的任何操作过程中发生的，承运人就应当承担赔偿责任。

就货物而言，《公约》第十八条规定：对于因货物毁灭、遗失或者损坏而产生的损失，只要造成损失的事件是在航空运输期间发生的，承运人就应当承担赔偿责任，除非承运人能够证明损失是由下列原因造成的：a) 货物的固有缺陷、质量或者瑕疵；b) 承运人或者其受雇人、代理人以外的人包装货物的，货物包装不良；c) 战争行为或者武装冲突；或；d) 公共当局实施的与货物入境、出境或者过境有关的行为。

3.6 目前，多米尼加共和国没有涵盖遥控驾驶航空器运行民事责任的具体法律制度。因此，如果此类运行确实对地面人员、飞行中的航空器造成损害或伤害或造成任何其他类型的损害，则必须适用一般法律规定。

3.7 《多明尼加民法典》第1382条规定了个人民事责任的基本原则如下：“任何人的任何行为对另一人造成损害，应承担过错人提供补救的义务。”

3.8 《民法典》第1384条规定，“一个人不仅要对他/她自己的行为造成的伤害负责，而且要对其他他人或事物造成的伤害承担责任”。

3.9 最高法院裁定，根据《民法典》第1384-I条规定，对负责无生命物体的个人而言，该物体本身的行为不是充分的理由。行为必须在某种程度上是自愿的，从而在物体和造成的损害之间建立因果关系。

3.10 换言之，为了确定遥控驾驶航空器运行的民事责任，必须同时具备三个要素：行为、损害以及行为与损害之间的直接因果关系。

#### 4. 结论

4.1 最后，我们敦促国际民航组织带头建立一个关于确定遥控驾驶航空器运行民事责任的国际法律框架。

—完—