

国際民間航空条約

～その生い立ちと概要について～ (前編)

中溪 正樹 *

はじめに

国際民間航空条約を批准している国の航空法を見ますと、我国の場合もそうですが、冒頭に「この法律は、国際民間航空条約の規定並びに同条約の附属書として採択された標準、方式及び手続に準拠して・・・」と言う記述に始まっています。

つまり、国際民間航空が一定の秩序に従い安全に行なわれるためには、どうしても国家間の申し合わせが必要であり、航空の発達過程で、いわば必然的に形成された合意が国際民間航空条約なのです。この存在によって、各国の航空法は基本的にはほぼ同じ内容になっているのです。国際社会において、このように世界憲法のようなものが存在し、守られていると言う事は、航空の特質からすれば当然とはいえ、大変にユニークな事です。

本稿は、国際民間航空条約（シカゴ条約とも呼ばれている）が生まれるに至る過程と、そこにはどのような事が定められているのかを紹介するものです。

航空の幕開けから第二次世界大戦まで

1903年12月17日にライト兄弟が動力機の初飛行に成功した幕開け以来、意外に早いペースで航空の時代が到来しました。そして間もなく、空を飛ぶ上でのルールの必要性、つまり皆が好き勝手に飛翔体を作り、好き勝手に飛ばしたのでは自己のみならず、他者の生命や財産の安全が確保できない、そうした認識が芽生えました。

1910年になって国際的なルールの制定が必要との合意に至り、そのための最初の会議がフランスで行われました。欧州18カ国の参加のもとに行われ、航空にかかわる基本事項の取り決めが行われました。これが国際的合意の嚆矢であるわけ

ですが、安全運航のための技術的内容はその後も引き継がれて行きました。

1914年に始まった第一次世界大戦では、航空は戦闘や物資輸送に供せられ、急速な発展を遂げました。そして、戦後の1919年にパリで平和会議が開催され、ここで、航空の民間利用を取り扱うため専門の航空委員会（Aeronautical Commission）が設けられました。更に国際航空会議が開催され、43箇条からなる条約が38カ国により結ばれました。この条約は民間航空の“技術”、“オペレーション”、および“組織”の側面に関するものであり、上述の1910年に行われた取決めをベースとしたものでした。

民間航空の発展を見守ると共に、各国にその発展を促す方策を提起するための国際委員会（ICAN：International Commission of Air Navigation）の設立が合意され、1922年、パリにこのICANの常設事務局が設けられました。これが後にICAO（International Civil Aviation Organization：国際民間航空機関）として引き継がれて行ったのです。

1930年代の航空は速度、航続距離、信頼性など技術的な面で着実な進歩を見たものの、先進国の一部の特権階級や“愛好者”の交通手段であり、まだまだ一般に利用されるには至りませんでした。

こうした歴史を経て1930年代後半に世界は第二次世界大戦へと突入しました。この中で、航空は機材面および運航環境面で飛躍的な発展を遂げ、大量の人員や物資を遠距離まで運ぶことが現実のものとなりました。そして、航空は大戦後の世界の経済復興や発展のために重要な役割を担うものであり、そのためには、世界規模の民間航空に係わる取り組みが必須であるとの合意に至りました。

*Nakatani Masaki
日本ビジネス航空協会 副会長

シカゴ会議^(注)

これを受け、戦争の帰趨^{きすう}が見えた 1944 年 11 月（日本が終戦を迎える約 9 ヶ月前）に、米国が英・仏など主要国の同意を得て招請国となり、シカゴ会議が国際民間航空会議として開催されました。

会議には当時の連合国および中立国の計 52 カ国が参加し（ソ連は参加しなかった）11 月 1 日から 37 日間におよぶ長丁場の末、12 月 7 日に参加国代表者が最終議定書（Convention on International Civil Aviation：一般には“シカゴ条約”と呼ばれている）に署名をし、閉会しました。

この会議の目的は、会議の冒頭に行なわれた米
国代表の挨拶、すなわち、「これまで空は侵略の
手段として使われてきました。しかし、今や空は
自由のためのハイウエーに変わりつつあります。こ
の会議はその空を、人々に奉仕するものに作り上
げる絶好の機会であります。」が平易にそれを現
しています。

この会議では二つの事柄が議論されました。1
つには、「航空機の管理システムを確立し、その
運航の安全確保、および航空機の技術的問題に関
する国家間の協力」、すなわち、技術的部分を条
約によって制度化する事であり、2 つには、航空
運送の経済的部分、例えば、航空機が国際運送の
ために飛行できる路線や、その路線に航空会社が
投入できる輸送力に関するものでした。

前者については、それまでの約 40 年にわたる
航空運送の歴史の中で、国際法の一般原則にもな
っていたもので、大きな意見の対立を見ることな
くまとめ、後に ICAO ANNEXES として具現化
しました。

後者については、「国際協定を作り、これに則
り路線を特定する事なしに、国際運送を自由に行
なえんとする」、いわゆるオープン・スカイ政策
を標榜する米国と、「国際協定によって、航空会
社の乗り入れ地点を特定し、輸送力を路線ごと
に割り当てる」、との立場をとる英国の主張に 2 分
され、（米国による市場支配を懸念する事もあり）
画一的な結論を得る事は出来ませんでした。

そこで、米国案を手直した「国際航空運送協
定」と、それとは別に上空通過と技術着陸だけを
認める「国際航空業務通過協定」を定め、どちら
に加入するかは各国に委ねる事にしました。

更に、「国際航空業務通過協定」が選択された
場合、別途「2 国間協定」が必要になるため、そ
のための標準案が作成されました。これは、標準
案が採択される事で航空協定の形式と内容を世界
的に統一することが目的でした。

このようにして「国際航空の一般原則」、「航空
機と航空機の安全」、「航空技術に関する協力」、
「国際機関に関する事項」、そして会議で作成され
た諸協定が最終議定書として上程され署名されま
した。

条約の署名と同時に、具体的に事を進めるため
の常設機関である ICAO の設立が決められ、加盟
国による条約批准の完了を待って、1947 年 4 月
に ICAO として正式に発足しました。同時に、
1922 年に設立された ICAN は解散し、ICAO に
合流しました。

また、理想を求め、米国が提唱した「国際航空
運送協定」は実際には英・仏が選択しなかったた
めに、後日これは有名無実なものとなり、「2 国
間協定」が主流となりました。その主なものとし
て 1946 年に米・英間で結ばれたものが「パミュ
ーダ協定」として知られています。

以上のように、航空運送の経済的部分に関する
意見の対立で異例の長丁場となり、「嵐のシカゴ
会議」とも言われながら、国際航空の確固たる基
礎を築いた功績により、今日ではシカゴ会議は
「最も成功した国際会議」として評価されていま
す。

（注）参考文献：“蘇れ、日本の翼” 坂本昭雄

以下に条約内容のあらましを Chapter 順を追っ
て紹介します。

Preamble（序文）

議定書の序文の中で、署名国全員が得た結論を
以下のように述べています。

“ 国際航空の将来的発展は世界の国々や人々の間の友好をはぐくみ、それを維持する上で大変に有効であるが、

- ・一方その乱用は全般の秩序への脅威ともなり得ることから、
- ・そして世界の国々や人々間の摩擦を避け、協力関係を推進することに世界平和が拠って立つことから、
- ・国際民間航空が安全で秩序ある発展を遂げる為に、
- ・そして国際航空運送サービスが機会均等の原則に則り、健全で且つ経済的に行なわれるために、

必要な、原則と取決めに署名国は合意するものである。”

Chapter I General Principles and Application of The Convention (一般原則と条約の適用範囲) : of Part I AIR NAVIGATION

先ずこの Chapter (章) の article 1 (条) で、条約を批准した国 (以下締結国) はその領土上の空間において主権を有することを認知しています。

そして、本条約は民間航空機を対象として適用するものであり、締結国の航空機が他国の領土の上空を飛行し、あるいは着陸する場合には、当該国との特別協定、あるいはその他の方法による許可を受け、その定めに従わなければならないとしています。

また、本条約の目的に適しない民間航空機の使用を禁じています (本条約は 1984 年 5 月 10 日付けで、そうした場合の締結国の対応、特に武力行使の禁止にかかわり、修正されています) 。

- 以上、Article 1 ; Sovereignty, Article 2 ; Territory, Article 3 ; Civil and state aircraft, Article 4 ; Misuse of civil aviation -

Chapter II Flight over Territory of Contracting States (締結国の領土における飛行) : of Part I AIR NAVIGATION

先ず定期国際航空以外の場合については ;

- ・条約を締結した国は、他の締結国の航空機が飛来して、ノンストップでその領土上空を通過すること、あるいは貨物や郵便物の積み込み、取り卸しを目的としない場合に限りその領土内に着陸すること (国内移動を含む) を事前の許可を得ること無く、行なう権利があることを認める、としています。
 - ・また、他の締結国の航空機で有償または貸切りで貨客や郵便物の積み込み、取り卸しに従事する場合も、article 7 (カボタージュ) の規定に従うこと、およびそうした行為が行なわれる締結国は、規則、条件あるいは制限を課する権限を有することを前提に、貨客や郵便物の積み込み、取り卸しを行なう権利を有するとしています。
- 以上、Article 5 ; Right of non-scheduled flight -

そして、定期国際航空については、当該締結国の特別な許可、あるいはその他の認可を受け、その定める条件に従わない限り、飛来する、あるいは領土上空を通過することは出来ないとしています。ここで、特別な許可とは「二国間協定」を意図し、その他の認可とは、「国際航空運送協定」を意図したものと考えられます。

- 以上、Article 6 ; Scheduled air service -

各締結国は、他の締結国の航空機が、自国の領土内で、有償で貨客や郵便物の積み込み、自国領土内の他の地点に向かう事を拒否する権利を有するとしています。ただし、例外認可条件を設け、これを満たすものとして許可を下す場合はその限りではない、としています。この場合の例外認可条件は、全ての締結国に対し等しいものでなければならない、特定の国同士の特典条件合意は認められないとしています (我国の航空法 130 条がこの条件に相当します) 。

- 以上、Article 7 ; Cabotage -

飛行および離着陸が行なわれる場所について、各締結国は、軍事上の必要または公共の安全のため、一定の区域の上空の飛行を一律に禁止する、あるいは制限する事ができるとしています。また、他の締結国の航空機は、税関およびその他の検査を受ける関係上、締結国の規制が要求するときは、指定する空港から入国し、かつ出国しなければならないとしています（空港の指定について我国の航空法 126 条の第 5 項で定められています）。

また、航空機の貨客に係る、入出国管理・通関・検疫に関する締結国の法令は、入国、出国に際し、または当該機が同領土内にある間、遵守されなければならないとしています。

- 以上、Article 9 ; Prohibited areas, Article 10 ; Landing at customs airport, Article 13 ; entry and clearance regulations -

航空に適用される法規については、締結国に出入りする、あるいは領土内を飛行する全ての航空機は、その国籍の如何に係らず、当該国のものが適用され、それに従わなくてはならないとしています。

一方、当該国もこれが実態として守られるよう、その法規をできる限り各国共通なものとする手立てを尽くさなければならず、その観点で本条約を常時反映するものである事を要求しています。つまり、本条約は各締結国の航空法の憲法、あるいはむしろ雛型となるものであり、実質的にはどの国の航空法規も本質的内容は同じである事が要求されている訳です。

- 以上、Article 11 ; Applicability of air regulation, Article 12 ; Rule of the air -

空港の使用料金、その他、無線および気象の施設を含む全ての航空保安施設等の使用料金については、締結国が定める航空路や空港を使用する限り、自国の航空機を含め、全ての締結国に均等なものとして公開する事を求めています。こうした料金はあくまでも必要な費用に係り課せられるものであり、航空機や貨客の入出国や上空通過の権利に係る課徴金であってはならないことが明記

されています。

さらに、

- ・定期国際航空業務に従事しない航空機に関しては、類似の運航に従事する自国の同級の航空機が支払う料金より高額であってはならない事、
- ・定期国際航空業務に従事する航空機に関しては、類似する自国の定期国際航空業務に従事する航空機が支払う料金より高額であってはならない事、を求めています。

こうした料金について、関係国から抗議があった場合、国際民間航空機関（以下 ICAO）理事会はこれを検討し、その結果の報告を公開し、それに基づく勧告を必要な国、または国々に行なうものとしています。

- 以上、Article 15 ; Airport and similar charges -

Chapter III Nationality of Aircraft (航空機の国籍) : of Part I AIR NAVIGATION

航空機は登録国の法規に従い登録を受けた国の国籍を有し、その適正な国籍および登録の記号を掲げなければならない。また、同時に複数の国籍を有する事は出来ないが、国籍を変更する事はできるとしています。

各締結国は他の締結国または ICAO の要求がある場合、自国で登録された特定の航空機の登録、ならびに所有権に関する情報を提供しなければならないこと、また、各締結国は ICAO に対し、自国に登録され、国際航空に携わっている航空機の、所有や管理にかかわるデータを報告しなければならない事、ならびに ICAO はその情報を他の締結国の要請がある場合には開示するものである事を定めています。

- 以上、Article 17 ~ Article 21 -

Chapter IV Measures to Facilitate Air Navigation (航空を促進する手段) : of Part I AIR NAVIGATION

各締結国は、

- ・航空機が複数の締結国の領土間の運航を容易に

し、これを促進するために、
・また、とりわけ入出国管理、通関、検疫にかかわる法規上の手続きによって、航空機や乗員、貨客に不必要に手間どらせることの無い様、特別な規則を設けるなど、あらゆる実行可能な方策を講じる事に同意するものである事、としています。

- 以上、Article 22 ; Facilitation of formalities -

税関および入出国の手続きについては、各締結国は実行可能と認める限り、本条約に基き随時設定され、勧告される方式に従い定めるものであることとしています。

また、航空機およびそれに搭載される燃料・潤滑油・予備の部品および貯蔵物・装備品、は取り卸さない場合は勿論、あるいは取り卸しても保税処置をしている限り免税となります。また交換部品などの(別の航空機などによる)輸入に関しても免税措置がなされます。

- 以上、Article 23 ; Customs and immigration procedures, Article 24 ; customs duty -

各締結国は、その領土内で遭難した航空機に対して実行可能な限りにおいて救援措置をとらなければなりません。また、その国の当局の監督に従う事を条件に、当該機の所有者または登録国の当局が救援措置をとることに同意する事とされています。各締結国は捜索活動への従事に関しては、本条約に基いて随時勧告される方式(ICAO ANNEXES 12 Search and Rescue に定められる)に従い協力する事が求められています。

ある締結国の航空機が他の締結国の領土内で事故を起こした場合、それが死傷者を伴う場合や、重大な航空機、または施設の欠陥を示唆するものである場合には、事故が発生した国はその法律の許す範囲で、ICAO が勧告する方式(ICAO ANNEXES 13 Accident and Incident Investigation)に従い事故の調査を行うことが求められます。また、当該航空機の登録国は調査に立ち会う者を任命する機会を与えられなければならない、調査を行なう国は調査の所見や報告を登録国に随時伝達し

なければならないとされています。

- 以上、Article 25 ; Aircraft in distress, Article 26 ; Investigation of accident -

締結国には、実行可能な範囲において、本条約に基いて随時勧告される、または設定される標準および方式に従って、

- ・その領土内に空港・無線施設・気象施設・その他、の航空施設を設置すること、
- ・通信手続・符号・記号・信号・照明および他の、運航上の実施方式や規則にかかわる標準様式を採用し実施する事、
- ・航空地図、およびチャートの刊行を行う上で国際的措置に協力する事、

が求められます。本条約に基いて随時勧告されるまたは、設定される標準および方式とは以下を指します；

ICAO ANNEXES

- ・ 2. Rules of the Air、
- ・ 3. Meteorological Service for International Air Navigation、
- ・ 4. Aeronautical Charts、
- ・ 5. Units of Measurement to be used in Air Ground Operation、
- ・ 6. Operation of Aircraft
- ・ 9. Facilitation
- ・ 10. Aeronautical Telecommunications、
- ・ 11. Air Traffic services、
- ・ 14. Aerodromes

- 以上、Article 28 ; Air navigation facilities and standard systems -

Chapter V Conditions to be Fulfilled With Respect to Aircraft (航空機が備えるべき要件) : of Part I AIR NAVIGATION

国際航空を行なう締結国の全ての航空機には、本条約で定める要件に適合した、以下の書類の携行が求められます。

- ・登録証明書 - 当該航空機の登録国が発給した、あるいは有効と認めたもの。発給ある

いは有効と認められた要件が、本条約に従って
随時設定される最低標準と同等以上である
限り、他の締結国からも有効なものとして
認められます（ICAO ANNEX 7. Aircraft
Nationality and Registration Marks）。

- ・耐空証明書 - 当該航空機の登録国が発給した、あるいは有効と認められたもの。発給あるいは有効と認められた要件が、本条約に従って随時設定される最低標準と同等以上である限り、他の締結国からも有効なものとして認められます（ICAO ANNEX 8. Airworthiness of Aircraft）。
- ・各乗組員のライセンス - 操縦者、およびその他の乗組員の技能証明書（licenses of competency）および免状（certificate）で、当該航空機の登録国が発給した、あるいは有効と認められたもの。ただし、各締結国は自国の領土上空の飛行に関しては、他の締結国がその自国民に対し与えた技能証明書、および

免状を拒否する権利を留保しています
（ICAO ANNEX 1. Personal licensing）。

- ・航空日誌 - 航空機、乗組員、各飛行の細目を記入したもの。
- ・無線機を装備する時は、航空機局免許状 - 当該航空機の登録国が発給したもの。当該航空機の登録国が発給した特別の免状を所持した乗組員に限って使用する事ができる。
- ・旅客を運送する時は、その氏名、乗込み地および目的地を記載した書類。
- ・貨物を運送するときは、積荷目録および貨物の細目申告書（軍需品または軍用機材は運送してはならない）。その他、各締結国は公の秩序および安全上の理由がある場合、物品の輸送をその領域内および上空で運送する事を制限し、禁止する権利を留保しています。

- 以上、Article 29 ~ Article 35 -

国際民間航空条約

～その生い立ちと概要について～ (後編)

中溪 正樹 *

Chapter VI International Standards and Recommended Procedures (国際標準と勧告方式) : of Part I AIR NAVIGATION (航空)

各締結国は航空運送を容易にし、向上を図る上で統一が有用と考えられる事項については、実施可能な範囲で最大限の統一を図る事への協力が求められています。これに該当する事項は、例えば航空機、従事者、および航空路とそれらに付帯するサービスに係る、法規、標準、方式、組織等です。

このために ICAO は必要に応じて、随時、以下の各項に係る、国際標準 (international standards) や勧告する方式 (recommended practices) について設定、および改訂を行います。

- ・ 通信方式および航行援助施設(地上標識を含む)
- ・ 空港と着陸帯の特性
- ・ 飛行および航空管制に係るルール
- ・ 運航従事者および整備従事者のライセンス
- ・ 航空機の耐空性
- ・ 航空機の登録と識別
- ・ 気象情報の取得と情報の交換
- ・ 航空日誌
- ・ 航空地図およびチャート
- ・ 税関および入出国手続き
- ・ 航空機の遭難と事故調査
- ・ その他、航空の安全、正確性、および効率に係る事項で随時適当と認められるもの

- 以上、Article 37 ; Adoption international standards and procedures -

各締結国は自国の標準および手続きを、国際標準や手続きに合致させなければなりません。しかし、完全一致は不可能とする国、あるいは特定事項について異なる標準や手続きが必要な国は、速

やかにその差異について ICAO に通告しなければなりません。

国際標準の改正があった場合で、自国の規制または方式をそれに応じ改正しない国は、国際標準を採択の日から 60 日以内に ICAO 理事会に通告し、その事に関して自国がとろうとする措置を明示する事が求められます。理事会はこれを受けて、直ちに他の全ての締結国に通報する事になっています。

- 以上、Article 38 ; Departures from international standards and procedures -

航空機の耐空証明については、耐空性または性能において、発行時点の国際標準に何らかの点で合致しない場合、その差異の詳細が耐空証明に裏書される、または添付される事が求められます。

同様に、従事者の免許証についても、その等級において、発行時点の**国際標準に何らかの点**で合致しない場合、その差異の詳細が免状に裏書される、または添付される事が求められます。

このように裏書された耐空証明や免許証を以って国際運航を行う場合には、その航空機が飛来する国(または国々)の許可を必要とします。

裏書された耐空証明を最初に発給した国以外の国における、このような航空機の登録や、使用、およびその部品の使用は、それらを輸入する国の判断に委ねられることとなります。

- 以上、Article 39 ; Endorsement of certificates and licenses, Article 40 ; Validity of endorsed certificates and licenses -

Chapter VII The Organization (機関) : of Part II THE INTERNATIONAL CIVIL ORGANIZATION (国際民間航空機関)

本条約によって国際民間航空条約機関(以下 ICAO)と呼称する機関を組織する事、およびこ

*Nakatani Masaki
日本ビジネス航空協会 副会長

これは総会、理事会、その他の必要な機関からなる事が定められています。

ICAO の目的は国際航空の以下の各項目に係る、原則の樹立、技術の発展、および計画や開発の推進にあるとしています；

- ・世界の民間航空の安全で、秩序ある発展を確保する。
- ・平和目的のために航空機の設計および運航の技術の発展を促す。
- ・国際航空のための航空路、空港、航行援助施設の開発を促す。
- ・安全で、正確で、効率的かつ経済的な航空運送に対する世界の人々の要望に応える。
- ・不当な競争に起因する経済的な損失を防止する。
- ・各締結国の権利を完全に確保する中で、各締結国の航空会社が公正な運航の機会をもてることを確保する。
- ・各締結国間の不平等を回避する。
- ・国際航空における飛行の安全向上を推進する。
- ・国際民間航空のあらゆる分野の発達を全般的に推進する。

ICAO は、各締結国の領域内で、任務遂行に必要な法律上の行為能力を享受しており、関係する国の憲法や法律と両立する限りにおいては、完全な法人格を付与されています。

- 以上、Article 43 ; Name and composition, Article 44 ; Objects, Article 44 ; Legal capacity -

Chapter VIII The Assembly (総会) : of Part II THE INTERNATIONAL CIVIL ORGANIZATION (国際民間航空機関)

この章では以下を定めています。

- ・総会の開催、および表決について - 定例総会は 3 年に 1 回とし、臨時総会は理事会が招集する、または 10 以上の締結国の要請がある場合に開催される。

- ・権限および任務について - 本条約の修正または改正の承認を含め、全ての決定にかかわる権限を有している。一部を理事会に委任する事ができる。

- 以上、Article 48 ; Meetings of assembly and voting, Article 49 ; powers and duties of assembly -

Chapter IX The Council (理事会) : of Part II THE INTERNATIONAL CIVIL ORGANIZATION (国際民間航空機関)

理事会は、航空運送において重要な国、地域を代表する国、航空用施設の設置に貢献度の高い国の中から総会で選ばれた、21 カ国で構成する常設機関で、任期は 3 年間となっています。理事会は議長 (President of Council) を選出します。

理事会には以下の義務的任務が課せられます；

- ・総会に年次報告を提出する。
- ・総会の指示、ならびに本条約で課せられる任務および義務を遂行する。
- ・理事会の組織、ならびに運用規則を決定する。
- ・航空委員会 (Air Navigation Commission) を設置し、その任務を定める。
- ・機関の会計を管理する。
- ・事務局長 (Secretary General) なる主席行政官を任命し、その他必要な職員の任務に関する規程を作成する。
- ・航空の進歩、ならびに国際航空業務の運営に必要な情報の要請、収集、審査、公開。
- ・本条約の違反、および理事会の決定事項や勧告の不履行を締結国に通告する。
- ・違反通告後の一定期間内に、当該締結国が適切な処置をとらない場合に、これを総会に報告する。

- ・本条約の Chapter V I に従い国際標準と勧告方式を採択し、付属書 - ANNEXES TO CONVENTION (いわゆる ICAO ANNEXES) として各締結国に周知する。
- ・付属書の改正にかかわる航空委員会の勧告を

審議し、必要な処置を執る。

- ・本条約に関して締結国が付託する問題を審議する。

また、理事会には以下の随意的任務が課せられます；

- ・地域の特性上、妥当であり、かつ経験上も望ましい場合には、地域ごとに運送小委員会を創設し、また、理事会が交渉できる国または航空会社の集団を定める。
- ・本条約に付加的な理事会の任務を、航空委員会に委任する。
- ・航空運送および航空に係る、国際的に重要な全ての問題について調査し、その結果を締結国に通知する。さらに各締結国間の情報交流を促進する。
- ・幹線ルートにおける国際航空運送や、国際的な所有権などの、国際運送の実施や ICAO に係わりのある事柄を研究し、それらに関する対処方針を総会に提起する。
- ・国際航空の発展を阻害する事態が見受けられる場合には、締結国の要請に基づいてこれを調査し、必要であればその結果を報告する。

- 以上、Article 50 ~ Article 55 -

Chapter X The Air Navigation Commission (航空委員会) : of Part II THE INTERNATIONAL CIVIL ORGANIZATION (国際民間航空機関)

航空委員会は、理事会が任命する 12 人の委員から構成され、次のような任務を課されています；

- ・本条約の付属書 (ANNEXES) の修正を審議し、採択するものを理事会に勧告する。
- ・必要に応じ専門部会を設置する (ここにはいかなる締結国も代表者を出す事ができる)。
- ・航空の進歩に必要、かつ有用と認められる全ての情報の収集、および締結国への周知に関して理事会に助言する。

委員は、あらかじめ締結国が指名する者の中から選ばれますが、航空の理論および実際について適切な資格および経験を有している事が条件となります。

- 以上、Article 56 および Article 57 -

Chapter XI Personnel (職員) : of Part II THE INTERNATIONAL CIVIL ORGANIZATION (国際民間航空機関)

この章では事務局長をはじめ、ICAO 職員の任命や身分について定められています (詳細略)。

- 以上、Article 58 ~ Article 60 -

Chapter XII Finance (会計) : of Part II THE INTERNATIONAL CIVIL ORGANIZATION (国際民間航空機関)

総会は年次予算を表決し、それに基いた経費を各締結国に割り当てます。年次決算は総会にて報告されます (詳細略)。

- 以上、Article 61 ~ Article 63 -

Chapter XIII Other International Arrangement (他の国際協定) : of Part II THE INTERNATIONAL CIVIL ORGANIZATION (国際民間航空機関)

この章では他の国際機構や協定との関係を規定しています (詳細略)。

- 以上、Article 64 ~ Article 66 -

Chapter XIV Information and Report (情報と報告) : of Part III INTERNATIONAL AIR TRANSPORT (国際航空運送)

各締結国には、その国の国際航空企業が理事会の要求に従って、輸送実績や、費用構造、収入および収入源を示す財務諸表を報告するよう取り

計らう事が求められています。

- 以上、Article 67 -

Chapter XV Airport and Other Air navigation Facilities (空港およびその他の航空施設) : of Part III INTERNATIONAL AIR TRANSPORT (国際航空輸送)

各締結国は、国際航空が自国の領域内で行なわれる場合、本条約の定めるところに従い航空路および空港を指定する事が出来ます。

理事会は、空港やその他の航空施設(無線および気象を含む)に問題がある場合、解決策につき勧告する事が出来ますが、当該国に財政上の問題がある場合には、要請に応じて一部または全部を負担することが出来るようになっていきます。更には、そうした施設の設置および維持管理を理事会が行なう事があります。本章ではそのような場合の資金の拠出、および回収を含む取り扱いの詳細について定めています。

- 以上、Article 68 ~ Article 76 -

Chapter XVI Joint Operations and Pooled Services (共同運航とサービス) : of Part III INTERNATIONAL AIR TRANSPORT (国際航空輸送)

本章では、複数の締結国が共同組織で運航やサービスを提供する場合の ICAO との係わりを定めています(詳細略)。

- 以上、Article 77 ~ Article 79 -

Chapter XVII Other Aeronautical Agreements and arrangements (他の航空協定や取決め) : of Part I V FINAL PROVISIONS (最終規定)

本章では、本条約の発効以前から存在する航空協定や航空取決めとの関係の整理や、他に何らかの新たな協定を結ぶ場合の取決め、などについて定めています(詳細略)。

- 以上、Article 80 ~ Article 83 -

Chapter XV III Dispute and Default (紛争および違約) : of Part I V FINAL PROVISIONS (最終規定)

本条約および付属書の解釈または適用に関して、複数の締結国間に意見の相違があり、当事者間の交渉で解決できない場合には、その関係国の要請に従い、理事会が解決を図ります。

解決のための理事会の決定に従うことに不服ある場合には、当該締結国は他の紛争当事者と協定する特別仲裁裁判所、または常設国際司法裁判所に提訴する事が出来ます(別途、仲裁手続きあり)。ある国際航空企業が本条約に従って運営されているかどうかについての理事会の決定は、提訴の結果が決定されるまでの間もそのまま有効ですが、その他の事項に係る理事会の決定については、提訴が決定した段階で効力が停止されます。特別仲裁裁判所、または常設国際司法裁判所の提訴に係わる判断が決定すると、これは最終的なものであり、拘束力を有します。

各締結国は、自国の領空を通過する締結国の航空企業が、上述の最終決定に違反していると理事会が決定した場合には、当該航空企業の運航を許可しない事となっており、また総会は違約国と認められた締結国の総会および理事会における投票権を停止します。

- 以上、Article 84 ~ Article 88 -

Chapter XIX War (戦争) : of Part IV FINAL PROVISIONS (最終規定)

本条約は、戦争または国家緊急事態宣言下では、関係締結国の行動に何ら制限を課するものではないとしています。

- 以上、Article 89 -

Chapter XX Annexes (付属書) : of Part IV FINAL PROVISIONS (最終規定)

理事会による付属書 (ICAO ANNEXES) の採択および改正に関し、理事会における決定には 3 分の 2 以上の投票が必要であるとされています。

理事会がそれを各締結国に送付した後、3 ヶ月後、あるいは理事会が別途定めた期間経過後に発効となりますが、締結国の過半数がこの期間内に不承認を理事会に届け出た場合は、この限りではないとされています。

理事会は、その効力の発生を全ての締結国に直ちに通告する事、と定められています。

- 以上、Article 90 -

Chapter XXI Ratification, Adherences, Amendments, and Denunciations (批准、加入、改正、条約の破棄) : of Part IV FINAL PROVISIONS (最終規定)

本条約の改正案は、総会の 3 分の 2 以上の投票によって承認された後、総会が定める数 (加盟国総数の 3 分の 2 以上) の国が批准した時点で、その国々の間で効力が発生します。

総会が改正の性質上正当と認める場合には、その採択を勧告する決議を行い、そこで指定された期間以内に批准をしない国は、この機関の加盟国およびこの条約の当事国の資格を失うものとしています。

本章ではその他、条約の批准、条約への加入、および破棄に係わる条件や手続きを定めています (詳細略)。

- 以上、Article 91 ~ Article 95 -

Chapter XXII Definitions (定義) : of Part IV FINAL PROVISIONS (最終規定)

Article 5 ; Right of non-scheduled flight で引用されている “ stop for non - traffic purposes ” とは「旅客、貨物または郵便物の積込・取り卸し目的、以外の目的による着陸を指すとしています (その他省略)。

- 以上、Article 96 -

おわりに

以上が国際民間航空条約、およびその決定のプロセスのあらましですが、国際航空の性格上、国の主権は尊重するが、その主権の行使については、本条約 (ICAO ANNEX を含む) において、かなり詳細に亘って、厳格に申し合わせが定められている事が解ります。

輸送力に係る国際協定、および地域的に止むを得ない事情がある場合を除いては、世界は単一のルールに従っており、これが今日の航空の発展を支えているわけです。

新航空法規解説

付・練習問題と解答集

発行：日本航空技術協会 A5 判 240 ページ

税込価格 2,520 (本体 2,400) 円

会員価格 2,217 円、送料 390 円

本書は航空従事者資格試験を受験する方のために編纂されたものですが、従来の内容に加え、改正された航空法および航空法施行規則をできるだけ引用し解説いたしました。特に注目することは、2000 年 11 月より新しく航空法の試験に入ってきた「人間の能力と限界」を 11 章に設け、ヒューマンファクターに関する解説を入れたことです。今一番新しい航空法関係の解説書として受験者には必携の書です。

