

- (注1) 本資料は、平成30年5月25日にNATOのホームページ (https://www.nato.int/nato_static_fl2014/assets/pdf/pdf_2016_08/20160804_1608-NATO-Policy-civil-military-aircraft.pdf) からダウンロードした「NATO POLICY FOR CIVIL/MILITARY AIRCRAFT OPERATING IN SUPPORT OF NATO OR NATO-LED MISSIONS AND OPERATIONS」を沖縄県が翻訳したものである。
- (注2) 本資料の日本語訳及び概要について、ホームページや書籍等への転載に関しては、沖縄県に対する許可申請等は不要とする。転載に当たっては、事実関係の確認等は転載者の責任において行うこと。
- (注3) 主要な項目として挙げた事項については、便宜上、該当箇所にマーカー処理をしている。

「民間及び軍用航空機の活動に関するNATO方針」の概要（沖縄県作成）

1 概要

「民間及び軍用航空機の活動に関するNATO方針」は、NATOによる又はNATO主導による任務や活動を支援する際、民間航空機及び軍用航空機の地位と航行に関するNATO方針を提供することを目的として策定されている。

2 主要な項目の要旨

航空機の航行に関して、派遣国の航空機は被派遣国（受入国）の規則及び方式に従うことが明記されている。

8. 他国の領域内で活動を行う際、特別に認められている許可（外交手続き）に反映されている通り、派遣国の国有航空機は被派遣国の規則及び方式に従うものとする。従って、NATOコールサインにおいて運用される国有航空機は、登録国の国外において、活動領域¹に対して主権を持つ国家の規則及び方式に従うものとする。NATO軍地位協定（NATO SOFA）においては、NATOの活動に従事している場合でも、NATO加盟国間で国有航空機が相互に領空を通過し着陸するといった多国籍での体制が確立されていないことには注意しなければならない。

（注）本文中の下線は、沖縄県が付したものである。

民間及び軍用航空機の活動に関するNATO方針 NATOによる又はNATO主導による任務や活動の支援

課題

1. 国際航空法は民間航空機を対象としており、通常「国有航空機」に指定されている軍用航空機を含む、国務に使用される航空機の地位と活動については適用範囲外となっている。NATOによる又はNATO主導による任務と活動において、参加国が航空任務を行う際には軍用航空機を主に用いている。しかしながら、要員や物資の輸送といった行動においては、民間航空機を用いる場合もある。加えて、NATOの活動を行う際に共有の公共資産を活用することもある。NATOによる又はNATO主導による任務の支援を行う際、これらの航空機は通常NATOのコールサインを使用している。上記を考慮すると、NATOによる又はNATO主導による任務や活動の支援を行う際には、民間航空機及び軍用航空機の地位と航行に関して、統合された方針ガイダンスを策定する必要がある。

目的

2. NATOによる又はNATO主導による任務や活動を支援する際、民間航空機及び軍用航空機の地位と航行に関するNATO方針を提供する。

適用範囲

3. 本文書はまず初めに、国際民間航空条約を想起するより先に、国有航空機及び関連する規則に関し、公海上を航行するような場合において「NATOによる又はNATO主導による任務及び活動の支援」が意味する状況を規定する。また、民間航空機に対する国有航空機の持つリスクを低減することを目的とした方式の概要を示す前に、国有航空機による航行の地位と遂行に関する差異の調査を行う。本文書内で関連項目として耐空性に言及しているが、これは特定の詳細について扱っているものではなく、NATOの活動を支援する民間及び国有航空機が適正な国家機関によって耐空性に対する認証を受けていることを想定している。

NATOによる又はNATO主導による任務や活動の支援を行う航行

4. 本方針の概況を示すにあたって、「NATOによる又はNATO主導による任務と活動の支援を行う航行」とは、北大西洋理事会（NAC）によって合意された通り、NATOによる又はNATO主導による任務の支援において使用され、NATOコールサインを持つ国有航空機及び民間航空機の航行の遂行として定義される。NATOの指定するコールサインとは、該当する協定や指定による法的枠組みに従って活動を行うこととなる参加国と民間航空機を指定するため、任務における活動地域に関連のある国内、地方及び国際航空機関との調整を通じて定義することができる。更に、当該航空機は登録された国の国籍を維持し、国際的な航行においては国籍の表示を行う。

参加航空機の地位

5. 191ある国際民間航空条約の締約国は、領空¹における完全かつ排他的な主権を自身が有していることを認め、「当該条約は民間航空機にのみ適用され、国有航空機は適用範囲外である」ことを明記している。また、国有航空機に関する一般的な定義である以下に合意している。「軍、税関及び警察に使用される航空機は、国有航空機とみなす。」しかしながら、締約国は「加盟国は、当該国の国有航空機に対する法規制を発行する際、民間航空機の航行における安全性に関する義務を負うことを保証する」と明記している。（後述 a の第 1 篇第 1 章第 1 条及び第 3 条参照）加盟国は民間航空機に関して条約の理念を堅持している一方、排他的国家的レベルで、国有航空機の活動を統制するための能力を維持する方針を固めている。
6. 国際民間航空条約の加盟国は、NATO及び提携国を含む認可国家ほぼ全てを代表していることから、同盟国が同条約に謳われている国有航空機の定義を支持することを想定している。従って、航法にかかわらず、現在国軍に登録されている航空機は国有航空機であり、今後もそうあるものである。また更に、登録国が指定することにより、民間航空機が国有航空機となる場合もある。

航行

7. 上記を考慮し、国際民間航空機関（ICAO）加盟国である同盟国は、民間航空の安全性を保つことを目的として、当該国の領域¹及び公空における国有航空機の活動を統制するための国家的法規群と方式を整備してきた。
8. 他国の領域内で活動を行う際、特別に認められている許可（外交手続き）に反映されている通り、派遣国の国有航空機は被派遣国の規則及び方式に従うものとする。従って、NATOコールサインにおいて運用される国有航空機は、登録国の国外において、活動領域¹に対して主権を持つ国家の規則及び方式に従うものとする。NATO軍地位協定（NATO SOFA）においては、NATOの活動に従事している場合でも、NATO加盟国間で国有航空機が相互に領空を通過し着陸するといった多国籍での体制が確立されていないことには注意しなければならない。
9. ヨーロッパにおける航行の規格については後述の参照 f によって定義されているが、この f はオペレーショナル・エア・トラフィック（OAT）に定義されるICAO標準・勧告方式（SARPs）を完全には満たしていない。また、一般に知られるICAO準拠の規則はジェネラル・エア・トラフィック（GAT）である。オペレーショナル・エア・トラフィック（OAT）又はジェネラル・エア・トラフィック（GAT）規則のいずれかに従って航行が行われることとなるが、国有航空機は依然として当該国の国有航空機とされる。これは、NATOコールサインの下に活動する全ての国有航空機にも有効である。

10. しかしながら、同盟国は、民間航空の安全性に関して責任を持つための要件を満たすことを目的とし、公空内でNATOコールサインの下に活動する国有航空機に対して、共通した統一基本理念群を採用しなければならない。国際航行に豊富な経験を持つ同盟国によって採用された規則と優良事例を十分に考慮し、民間航空の安全性を保証するために、公空内でNATOコールサインの下に活動する国有航空機は適切に以下の理念に従うものとする。

- a. 公空への出入りを禁止することはできない。しかし、最大限実行可能な限り、ICAO回章330/AN189に示されている通り、ICAOの発行した標準・勧告方式に従って航行を行わなければならない。
- b. シカゴ条約第3 a条及び3 b条を侵害することなく、航行の通知のみを行うような例外的な状況も起こる場合がある。しかしながら、この通知を排除することが活動における要請上避けることができない場合には²、航法上の安全を最優先とする。
- c. 活動エリアにおいて、航空交通業務を管轄する当局が存在しない、或いはその働きを停止している場合は、以下の通りとする。
 - ▶ レーダー監視の範囲内、かつ海上、陸上又は航空機搭載のレーダー機器が管制下にある状態で活動すること
 - ▶ 参加国の管理する航空機同士、及び当該航空機とその他の航空機が十分な離隔距離を取れるように、航空機搭載のレーダーが装備されていること
 - ▶ 有視界気象状態（VMC）で活動すること

耐空性

11. NATOによる又はNATO主導による任務や活動に参加する全ての航空機は、耐空性において適正な国内管轄当局による承認を受けていることを想定している。加えて、2013年にNATO加盟国は、NATO耐空性実行委員会（NAE）への規定であるNATO耐空性方針（後述 g 参照）に合意している。NAEは、NATOによる及びNATO主導による任務や活動という状況において、NATO及び提携国の供給による全ての航空製品、部品及び機器の耐空性を保証する堅固な枠組みを確立するための調整・監督を目的として設立されている。NATO耐空性方針は、国による既存の耐空性に関する方針及び/又は規制に代わる、或いは干渉するものではない。

(注)

- 1 条約の解釈上、国家の領域は、当該国（第2条）の主権、保護又は委任下にある土地とその近傍の領海とみなすものとする。
- 2 運用における要請には、装備一式や戦略方式などを含む。

参照

- (a) 国際民間航空条約（シカゴ条約）
- (b) 国際民間航空条約附属書2及び11

- (c) 国際民間航空機関（ICAO）文書9554、民間航空機の航行に対して潜在的危険性を持つ軍事行動に関する安全方策マニュアル
- (d) 国際民間航空機関（ICAO）文書9443、民間航空機の妨害に関するマニュアル
- (e) 米国国防総省（DOD）指令4540.01、米国軍用航空機及びミサイル／発射体による公空の使用
- (f) 欧州民間航空会議（ECAC）の管轄する範囲（EUROAT）の管制空域にあって、計器飛行方式を取るオペレーショナル・エア・トラフィック（OAT）の統一ルールのための欧州航空航法安全機構（EUROCONTROL）による規程
- (g) NATO C-M（2013）0035
- (h) NATO軍地位協定（北大西洋条約当事国間の軍隊の地位に関する協定）、1951年ロンドンで調印

お問い合わせは下記までご連絡ください。

（担当者名：略）

航空宇宙開発課 課長

防衛投資部

NATO国際スタッフ

ブリュッセル

Tel: (略)

E-Mail: (略)