



法律委员会 — 第 35 届会议

(2013 年 5 月 6 日至 15 日，蒙特利尔)

议程项目 7：关于本届会议所做工作的报告

法律委员会第 35 届会议期间工作报告草案

1. 所附法律委员会报告草案的第 2:72 至 2:89 段与议程项目 2 有关。

—————

2:72 主席宣布关于机上保安员主席之友工作组组成如下：加拿大、智利、哥伦比亚、法国、牙买加、日本、黎巴嫩、墨西哥、俄罗斯联邦、新加坡、南非和美国，由法国担任主席。该工作组的任务是详细界定机上保安员的作用和职能。

2:73 重新起草第十五条之二主席之友工作组的主席提交了小组的报告，它附在本报告附录D当中。该小组提出了两项建议以期努力实现协调：第一，为报告中陈述之理由重新起草第十五条之二；第二，如果/当召开外交会议通过一项决议时，呼吁国际民航组织更新288号通告，列入通常在航空器上发生的违规行为列表，以此鼓励各国依照本国法律采取刑事或行政诉讼。关于第一项建议，工作组主席强调工作组重新起草第十五条之二的背后动机，即防止草案段落中的犯罪与其他航空保安文书发生重叠；在赞成犯罪行为列表和不赞成犯罪行为列表国家之间达成妥协；段落起首用宽容性语言取代强制性语言，以便鼓励各国尤其针对1（a）和1（b）段落中提到的犯罪和行为启动刑事或行政诉讼。主席表示，工作组决定第1条（a）保留使用“机组成员”而不是“任何人”，以保持与民用航空保安影响的联系。关于第二项建议，小组决定不对288号通告的六个拟议犯罪进行分类，而是根据各国国内法规分类。

2:74 法律委员会主席要求就小组修改第十五条之二的的影响和重新起草发表意见。一个代表团反对将第十五条之二第（1）段列入《东京公约》，并支持删除第（2）款的方括号，以保留国家依照本国法律，采取适当惩罚/措施来惩罚航空器上所犯不循规或扰乱性行为的自由裁量权。一个代表团指出，它大体上支持重新起草，但对第1款起首部分“鼓励”的表述是否属条约通常使用的术语表示质疑，并建议“可能”一词会更合适。另一个代表团建议，第1款（b）“航空器机长”之后应插入“机组”，以澄清谁发出指令。理解到，工作组重新重新起草的第十五条之二文本将交由起草小组审议，并将考虑到上述起草建议。

2:75 第二项建议没有反对意见，一个代表团建议关于破坏和平与宁静/干扰机上任何人的语言须强化，以避免涉及例如有人为了离开自己座位而扰乱他人睡眠的情况。在回答一个代表团寻求澄清第二项建议中包含的程序时，主席经与秘书协商，确认委员会将建议国际民航组织理事会在外交会议上应该通过一项决议，呼吁国际民航组织更新288号通告。

2:76 一个代表团在另一个代表团的支持下希望重新讨论管辖权问题，它对委员会迄今仍在方括号中保留某些一直尚未达成共识规定的做法表示深为关切，例如机上保安员和第十五条之二的规定，而其他条款中缺乏明确共识的方括号都已被删除，比如强制性着陆国家和运营人所在国管辖权。该代表团要求将强制管辖权放回方括号和重新引入任择管辖权，也放在方括号中。表示支持的代表团进一步强调了任择管辖权的重要性，以便使各国在出台和实施这些司法管辖权时具有灵活性，能够更好地使新文书得以成功并得到广泛批准。该代表团强调，将两个选项放在方括号中是程序问题及法律委员会工作连贯性的问题。

2:77 主席对上述关注的问题做了回应，并指出如同关键性的强制着陆国和运营人所在国管辖的情况一样，支持一个方向有一种优势，他已经决定删除方括号来推进这项工作，并藉以向理事会表明委员会已经取得进展。主席进一步指出，会议进程中再重新讨论实质性问题为时已晚，他倾向不要重开讨论或将其放回方括号当中。提出建议的代表团表示它并非希望重启讨论，而只是希望记录在案，即它不能同意将强制着陆国和运营人所在国管辖提交外交会议，强制和任择管辖权的条文草案应放在方括号中提交，以便提高会议谈判成功的可能性。

2:78 主席要求小组委员会主席介绍协议草案**第七条关于第十八条之二**包含的归还和索取的议题。在向委员会提及LC/SC-MOT/2报告第8.6段时，主席指出，小组委员会一些成员认为，草案第十八条之二对不循规行为是一种威慑，而另一些成员则认为《东京公约》不是解决这个问题的合适场所，而这样的规定其实会侵犯乘客的权利，比如根据“公约”第十五条继续旅行的权利。主席指出，草案的第十八条之二第（1）是一个自行酌定规定，即“不排除”运营人索取损害赔偿，这是一个国家必须允许这种行动的自然司法管辖法律。第（2）款有点强制性，即依照国家法律终止承运合同时，此类人员下机或移交之后，该人因终止承运合同所蒙受的任何损失，运营人不予负责。

2:79 代表团对草案第十八条之二第（1）款产生意见分歧。支持将其列入的代表团当中的一个代表团，在谈及1999年《蒙特利尔公约》第37条时，建议增加“根据第（2）款所载的国家法律所载的规定”措辞。另一个代表团在支持前面发言的代表团时说道，鉴于未明确禁止的行为在拉丁美洲大陆法系国家被允许，它其实可以接受第（1）款的强制性语言。另一个代表团极力支持第（1）款，以确保运营人对付不循规乘客行动成功的最佳可能性，同时避免承运合同中的追索权条文被法院滥用推翻。这个代表团与其他几个代表团共同强调国际法律文书这种追索权的重要性，以使其分量更重。一些代表团则表示支持第（1）款，因为它已很公正和公平。

2:80 一名观察员在另一名观察员的支持下，援引LC/35-WP/2-2第5.1至5.4表述的原因，认为虽然运营人承运合同中包含对不循规乘客追索的权利，但因为国内法律和合同解释之间的差异，这种权利并不总是行之有效。

2:81 反对列入第十八条之二第（1）款的代表团当中，一个代表团认为，该段落是一个“寻找问题的解决方案”，因为它并未看到不能通过他方法，即最好是通过承运合同，成功解决具体问题的明确证据。几个代表团赞同此观点，有些代表团进一步强调，这个问题最好由各国国内法妥善处理。考虑这一理由时，在LC/SC-MOT/2期间支持列入这项规定的代表团指出，它可以接受将其删除。一个代表团指出，鉴于在任何情况下其法院根据被告人开脱罪责制裁损害赔偿，因此第十八条之二对于其司法管辖权之目的是不必要的。

2:82 主席在总结时指出，鉴于对于第十八条之二第（1）款的意见平分秋色，因此指示将其保留在方括号中。

2:83 委员会随后审议了第十八条之二第2款有关终止承运合同的草案。

2:84 许多代表团指出，他们赞成纳入给予运营人有权终止承运合同的条款，其中两个代表团表示该条款可通过使用“可能”一词作为选项。支持列入的一个代表团指出，由于严重犯罪进行计划外着陆时应终止承运合同。一个观察员代表团表示，除非国家法律规定相反，否则航空承运人应自动解除运送不循规乘客至其下一个目的地的义务，它要求这一基于条约的规定，以防止在被拒绝登机情况下要求索赔。另一位观察员说，航空公司不应该对遵守其公法义务负民事责任。

2:85 另有一些代表团表示他们不同意把这项条文纳入《东京公约》。他们认为这是一个合同法 and 合同自由的问题，最好放在合同或承运条件中加以解决。其中一个代表团表示，《东京公约》现在已经不存在按照承运合同的条款而终止承运合同的阻碍。一个代表团指出，大多数情况下一个不循规乘客将被制服并运送至预定目的地，它认为偏航航空器降落的国家不应该负担安排有关人员继续旅行的费用。就后一点而言，它解释说决定航空器是否偏航的最终权利属于机长。

2:86 在总结这个问题时，主席指出，鉴于反对纳入条文者远远多于支持者。因此**决定**取消第十八条之二第2款的草案。

2:87 委员会随后将注意力转向LC/35-WP/2-1附录第二条“飞行中”的定义。在这方面，法律小组委员会主席回忆说，目前的《东京公约》包含了这个术语的两个不同定义（一个在第1条第3款，另一个在第5条第2款），拟议的定义利用取自《东京公约》第5条第2款更为广泛的表达方式。

2:88 在随后的讨论中，一个代表团观察到根据这三个文本，“本章”的措辞需要被替换，以确保定义适用于整个“公约”。其他发言呼应这一观点，并决定将此事交给起草委员会，对此理解是，不反对将此定义列入。

2:89 至于“运营人所在国”和“登记国”定义的建议，一些国家表示不需要定义，其中两个提到《东京公约》并未对这些表达方式做出定义，亦未遇到问题。其他代表团则认为包含这些定义是有益的，特别是因为它涉及到“运营人所在国”。根据所发表的意见，委员会**同意**在方括号中保留这两个术语拟议的定义。