



大会 — 第 42 届会议

法律委员会

议程项目 28：本组织在法律领域的工作方案和《国际民航组织关于法律领域持续政策的综合声明》

本组织在法律领域的工作方案

（由国际民航组织理事会提交）

执行摘要	
本工作文件报告了秘书处在法律领域正在开展的工作及理事会正在处理的各种法律问题。文件还概述了自上届大会以来，法律委员会工作方案内各个项目的进展情况及针对这些项目所做的相关决定，包括对各个项目的优先次序排定。 行动：请大会根据第 4.3 段所述，审议本组织在法律领域的未来工作方案，并确定法律委员会的工作方案，包括对各个项目的优先次序排定。	
战略目标：	本工作文件涉及战略目标 — 国际民用航空公约及其他条约、法律和规章应对所有挑战，并支持国际民航组织《2026—2050 年战略计划》中的其他战略目标、高优先能动因素和辅助能动因素。
财务影响：	本文件提及的国际民航组织的活动预计将在国际民航组织 2026—2028 年业务计划的指导下，在 2026—2028 年经常预算和/或预算外捐助的可用资源范围内进行。
参考文件：	C-WP/15639 号工作文件 C-DEC 233/6 号决定 Doc 7669 号文件：《法律委员会 — 组织章程 — 公约草案核准程序 — 议事规则》

1. 引言

1.1 在大会每届常会上，均报告本组织正在法律领域开展的工作，并介绍继大会上一届会议之后针对法律委员会工作方案内各个项目做出的相关决定。

2. 法律事务和对外关系局（法律局）正在法律领域开展的活动

2.1 在理事会第 230 届会议于 2023 年 11 月做出决定，接受联合国争议法庭（UNDT）对有关工作人员的申诉的管辖权后，秘书处对其监管框架进行了审查，以协助从内部管理的国际民航组织申诉委员会到联合国争议法庭的过渡，该法庭的行政管理和运行属于联合国内部司法办公室（OAJ）的覆盖范围。为了遵守联合国争议法庭加入协议，有必要修订《国际民航组织服务守则》第十和第十一条以及《工作人员细则》的若干规定。预计联合国争议法庭将于 2025 年最后一个季度起审理国际民航组织的案件。本组织还表示打算让工作人员能够利用联合国工作人员法律援助办公室（OSLA）提供的支持机制。

3. 法律委员会的工作方案

3.1 根据法律委员会议事规则第 8 条，法律委员会经理事会批准，制定并保持一项总体工作方案，其中载有由委员会自己提议的题目；此外还将包括由大会或理事会提议的任何题目。

3.2 大会第 41 届会议确认了法律委员会的如下总体工作方案，所涉各题目按优先次序排列：审查国际民航组织《解决分歧规则》；无人（无人驾驶）航空器运行及将其融入民用航空的国际法律问题；各国履行《芝加哥公约》第十二条规定义务的过程和程序；引起国际航空界关注但现有航空法文书可能未予充分涵盖的行为或犯罪，包括网络威胁；推动对国际航空法律文书的批准；研究与为国际空中航行服务提供支持的全球卫星系统和服务相关的国际法律问题；审议关于利益冲突的指南；和实施《芝加哥公约》第二十一条。

4. 法律委员会第 39 届会议（2024 年 6 月 25 日至 28 日）

4.1 针对法律委员会第 38 届会议开幕时工作方案内现行有效的各个项目，进行了下列审议并做出了如下决定：

4.1.1 针对题为审查国际民航组织《解决分歧规则》的项目，委员会审议了国际民航组织《解决分歧规则》审查工作组（WG-RRSD）的最后报告。委员会建议理事会审议经修订的国际民航组织《解决分歧规则》以及可能由程序指示加以处理的相关主题非详尽清单。有鉴于审查工作组已经完成工作，委员会决定在其工作方案中将此项目列为最低优先。

4.1.2 针对题为无人（无人驾驶）航空器运行及其融入民用航空的国际法律问题的项目，委员会注意到秘书处无人驾驶航空器相关法律问题研究小组（SSG-LIPA）的工作取得了进展。多个代表团对 SSG-LIPA 的工作表示赞赏，许多代表团愿意分享各自国家在制定无人驾驶航空器国家法规方面的经验，在某些情况下包括民事责任和保险框架。委员会将此项目列为第三优先。

4.1.3 针对题为各国履行《芝加哥公约》第十二条项下义务的流程和程序的项目，委员会注意到第十二条工作队（A12 TF）取得的进展，包括成立分组来研究第十二条的范围和相关法律问题（范围问题分组 — SSG），并考虑开发一项基于网络的工具，供各国交流与第十二条有关的信息（工具问题分组 — TSG）。委员会还注意到，于 2023 年 5 月完成了一项旨在更好地了解第十二条实施状况、挑战和各国需求的法律调查。委员会将此项目列为第一优先，并期望第十二条工作队最好在法律委员会下届会议之前完成其工作。

4.1.4 委员会获悉就题为引起国际航空界关注而现有航空法文书可能未充分涵盖的行为或肇事行为，包括网络威胁的项目所开展工作的最新情况。关于继续开展工作以确定现有国际航空法框架是否足以应对针对民航的网络攻击，委员会注意到，将进行一项法律调查，以收集信息，了解各国将国际航空法文书相关规定纳入国内立法的实施情况。委员会将此项目列为第五优先。

4.1.5 针对题为促进国际航空法律文书的批准的项目，委员会注意到秘书处正在推广六项重要的国际航空法律条约*，在国际民航组织大会第 41 届会议上成功举办了第二次国际民航组织条约活动，2023 年 2 月在阿曼举办了第二届民用航空法律顾问论坛（CALAF），以及举办了其他旨在促进批准国际航空法律条约的活动，如大韩民国于 2022 年 4 月和 2024 年 4 月举办的两次国际民航组织法律研讨会。委员会还注意到，2024 年 5 月发出了一封国家级信件，以纪念 2014 年《蒙特利尔议定书》通过十周年。委员会鉴于这个项目强有力地支持了秘书处促进批准国际航空法律条约的工作，以及各国在其所属地区举办条约批准讲习班、法律研讨会和国际航空法律课程的努力，将此列为第四优先。

4.1.6 针对题为关于支持国际空中航行服务的全球卫星系统和服务相关国际法律问题的研究的项目，委员会注意到在大会第 41 届会议期间，秘书处介绍了本组织自 30 多年前首次将这一项目列入其工作方案以来就该主题开展工作的历史情况，这些工作最终导致通过了具体大会决议†。委员会考虑了获广泛支持的一项建议，即对该项目的以往工作进行审查，以及秘书处表示愿意考虑各国就进一步开展工作提出的具体建议，决定保留这个项目，将其列为第六优先。

4.1.7 针对题为审议关于利益冲突的指南的项目，委员会注意到经更新的国际民航组织关于利益冲突的规定汇编（《国际民航组织关于民用航空利益冲突的指南》）预计将于 2025 年完成。考虑到现有的指导材料，以及在相当长的一段时间内委员会无需就这一主题开展实质性工作这一事实，委员会决定将这个项目从其总体工作方案中删除。

4.1.8 针对题为实施《芝加哥公约》第二十一条的项目，委员会注意到，理事会于 2022 年 3 月根据芝加哥公约第二十一条实施问题工作队（A21 TF）的建议批准了附件 7 —《航空器国籍和登记标志》第 7 次修订。该次修订包括航空器注销证书范本。鉴于预计不会就这个项目开展进一步工作，委员会决定将其从工作方案中删除。

* 即：1999 年《蒙特利尔公约》、2010 年《北京公约》和《北京议定书》、2014 年《蒙特利尔议定书》和 2016 年关于修订《芝加哥公约》第五十条第一款和第五十六条的议定书。

† 大会 A32-19 号决议《国家对于全球导航卫星系统服务的权利和义务宪章》、A32-20 号决议《研究和拟订规范全球导航卫星系统实施的适当的长期法律框架》、和 A40-28 号决议附录 F《推进通信、导航和监视/空中交通管理（CNS/ATM）系统的法律和体制方面的实用做法》。

4.1.9 委员会决定在其总体工作方案中增加一个列为第二优先的新项目，即审查国际炸药技术委员会在《关于在可塑炸药中添加识别剂以便侦测的公约》下的作用，这是因为考虑到理事会于 2024 年 3 月确定，鉴于技术的发展和能够更有效地侦测未加识别剂的可塑炸药的方法，需要重新评估国际炸药技术委员会的作用，并决定要求法律委员会考虑在其工作方案中增加一个关于此题目的项目。委员会注意到通过小组委员会或报告员、法律委员会特别会议以及结合国际民航组织的其他会议或大型正式会议来推进该项目工作的选项，并注意到秘书处将采取最灵活、最便捷的解决办法。

4.1.10 国际航空运输协会向委员会提交了一项提案，建议增加一个关于国际航空运输和数据保护法的项目，并指出国际航空运输和数据保护法之间的相互作用引发了法律上的不一致，值得就此进一步开展研究和合作。该提案还建议成立一个多学科工作组来审查这个议题和制定指导材料。虽然一些代表团支持这项提案，但另一些代表团则认为，数据保护属于国家或地区职权范围，表示不确定法律委员会是否是处理这个议题的最合适论坛。这些代表团建议，理事会应决定国际民航组织内部的哪个论坛最适于处理这个项目。

4.2 法律委员会审议了对项目作出的进一步更新，就此请委员会参见附录 A。附录 B 中列出了涉及法律利益的其他专题的信息。

4.3 鉴于上述各项考虑，委员会一致批准确立以下工作方案：各国履行《芝加哥公约》第十二条项下义务的流程和程序；审查国际炸药技术委员会在《关于在可塑炸药中添加识别剂以便侦测的公约》下的作用；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；促进国际航空法律文书的批准；引起国际航空界关注而现有航空法文书可能未充分涵盖的行为或肇事行为，包括网络威胁；关于支持国际空中航行服务的全球卫星系统和服务相关国际法律问题的研究；国际航空运输和数据保护法[‡]；和审查国际民航组织《解决分歧规则》。

—————

[‡] 法律委员会请理事会决定是否将该项目纳入委员会的总体工作方案。理事会随后批准了包括这个项目在内的工作方案（C-DEC 233/6 号决定）。

附录 A

法律委员会工作方案的项目情况

1. 各国履行《芝加哥公约》第十二条项下义务的流程和程序

1.1 秘书处工作队于 2021 年成立，负责研究《芝加哥公约》第十二条关于各国制定和实施航空器飞行和运转的规则和规章义务的履行情况（A12 TF）。第十二条工作队决定成立小组，以审查第十二条的范围和相关法律问题，并考虑制定工具来交流航空法监管合规和执法信息，同时开展法律调查，为今后的工作提供信息，并审查可能出现的问题。这项调查旨在更好地了解各国关于第十二条的实施状况、挑战和需求，已于 2023 年 5 月完成。秘书处针对 94 个国家对调查问卷的答复进行了评估，并对报告给第十二条工作队的结果进行了分析。这些调查结果将支持第十二条工作队针对相关问题继续开展研究。

1.2 向法律委员会第 39 届会议报告了这一项目的进展。报告着重指出，第十二条工作队成立了分组来研究第十二条的范围和相关法律问题（范围问题分组 — SSG），并考虑开发一个基于网络的工具，供各国交流与第十二条有关的信息（工具问题分组 — TSG）。委员会还了解了法律调查的情况。

1.3 第十二条工作队第四次会议于 2024 年 11 月 25 日在伦敦举行。来自 13 个国家和两个国际组织的 25 名专家出席了会议。¹第十二条工作队审议了范围问题分组和工具问题分组的报告以及关于第十二条实施情况的调查结果。专家们讨论了与第十二条范围相关的法律问题，并对促进及时交流该条相关信息的基于网络的工具可能涉及的内容进行了审议。

1.4 理事会在 2025 年 7 月举行的第 235 届会议第十四次会议上，强调了加快《芝加哥公约》第十二条相关工作进展的重要性。

2. 审查国际炸药技术委员会在《关于在可塑炸药中添加识别剂以便侦测的公约》下的作用

2.1 在将该项目列入委员会工作方案后，法律委员会主席于 2025 年 5 月 7 日任命了一名报告员，负责审查 1991 年 3 月 1 日在蒙特利尔签订的《关于在可塑炸药中添加识别剂以便侦测的公约》（《MEX 公约》）所设国际炸药技术委员会的作用。报告员将研究重新界定国际炸药技术委员会的作用和职能的可能解决方案，包括对《MEX 公约》作出修正，或者是否应在国际炸药技术委员会已经完成其最初任务的基础上予以终止。这项任务将于 2025 年 8 月 31 日前完成。如果研究得出结论认为需要对《MEX 公约》进行修正，报告员将提交一份文书草案供法律委员会审议。

¹ 澳大利亚、巴西、加拿大、中国、芬兰、法国、加纳、荷兰王国、新西兰、阿曼、新加坡、联合王国、美国、国际航空运输协会和航空公司驾驶员协会国际联合会。

3. 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

3.1 2021 年 2 月成立的秘书处无人驾驶航空器相关法律问题研究小组（SSG-LIPA）继续开展工作，在 2023 年举行了多次分组会议。赔偿责任和安保问题分组审议了相关国际文书对无人驾驶航空器运行的适用，并与全球承保人和再承保人讨论了各项潜在问题。《芝加哥公约》分组继续审议了《公约》中与无人驾驶航空器运行有关的某些重要方面的解释和适用问题，例如关于航空器机上携带适航证以及在公海上空运行的要求。各国继续广泛支持需要就适用于无人（无人驾驶）航空器运行的国际法律框架达成共同谅解。

3.2 2024 年，无人驾驶航空器相关法律问题研究小组与遥控驾驶航空器系统专家组和国际民航组织先进空中出行研究组（AAM SG）协调，继续就这一主题开展工作。无人驾驶航空器相关法律问题研究小组第三次会议于 2024 年 9 月 5 日至 6 日在蒙特利尔举行。赔偿责任和安保问题分组认为有必要深入审查每一项国际航空安保文书对无人驾驶航空器运行的适用性。《芝加哥公约》分组审议了《公约》某些重要方面对无人驾驶航空器运行的相关性和适用性，包括但不限于在小型无人航空器系统（UAS），特别是在公海国际空域运行方面，适用第三十一条和附件 2 的规定；相对于电子单证，第二十九条规定的对航空器机上携带文件的要求；以及附件 7 对登记标志的要求。特别是关于无人驾驶航空器在公海上空运行，无人驾驶航空器相关法律问题研究小组赞同秘书处的提议，即在传统型号认证程序之外，为小型无人航空器系统制定新的适航证颁发标准，并商定进一步关注制定临时措施，以在短期内解决这些运行方面的安全和法律问题。无人驾驶航空器相关法律问题研究小组第四次会议定于 2025 年 6 月 3 日至 4 日在蒙特利尔举行。

4. 促进国际航空法律文书的批准

4.1 此项目内容载于 A42-WP/55 号工作文件中。

5. 引起国际航空界关注而现有航空法文书可能未充分涵盖的行为或肇事行为，包括网络威胁

5.1 提交给 2022 年举行的法律委员会第 38 届会议的“关于国际航空法文书针对民用航空的网络威胁的适用性研究”得出结论认为，2010 年 9 月 10 日在北京签订的《制止与国际民用航空有关的非法行为的公约》和《制止非法劫持航空器公约的补充议定书》包含了对旧文书的重要改进，从而为各国将针对民用航空的网络攻击作为犯罪处理提供了充分的依据。在此背景下，大会在《解决民用航空网络安全问题》的 A41-19 号决议中，呼吁各国批准 2010 年于北京签订的两项文书，以此作为应对针对民用航空网络攻击的手段。

5.2 为纪念 2014 年 4 月 4 日在蒙特利尔签订的《关于修订〈关于在航空器内的犯罪和犯有某些其它行为的公约〉的议定书》（2014 年《蒙特利尔议定书》）签订十周年，发布了一份国家级信件，提请各国注意这一重大事项，并强调乘客在航空器上不循规和扰乱性行为问题的严重程度仍为历史新高，鼓励各国紧急批准 2014 年《蒙特利尔议定书》。

5.3 在 A42-WP/55 号工作文件中报告的促进和宣传活动中，又有 11 个国家成为《北京公约》的缔约国，又有 12 个国家成为 2010 年《北京议定书》和 2014 年《蒙特利尔议定书》的缔约国。

5.4 2025 年第二季度将启动一项关于各国在国家网络安全法律框架中实施国际航空法文书情况的法律调查。调查将征求各国对于将国际航空法文书中关于网络攻击的相关规定纳入其国内立法的相关意见，以评估其实施情况，并确定需要在国际一级加以解决的任何差距或挑战。这项调查支持国际民航组织网络安全战略的实施，该战略要求对法律规定进行分析。调查问卷还将包括处理全球导航卫星系统欺骗和干扰等新出现的威胁的立法办法。

6. 关于支持国际空中航行服务的全球卫星系统和服务相关国际法律问题的研究

6.1 秘书处正在考虑是否有可能向民航组织所有成员国和选定的国际组织发出一份调查问卷，以评估它们在这一专题方面的需要。

7. 国际航空运输和数据保护法

7.1 理事会赞同法律委员会将该项目列入其总体工作方案的决定（C-DEC 233/6 号决定）。正在成立一个秘书处研究小组（SSG-DPL），其成员将包括简化手续专家组（FALP），负责研究国际航空运输与数据保护法之间的相互作用，并提出促进成员国之间在这一领域加强理解和提高认识的方法。人们认识到，这一问题超出了航空运输部门的范畴，且制定数据保护法律和政策仍属各国的责任。秘书处研究小组的职权范围已经确定，并已向选定的国家和组织发出了一份国家级信件（LE 4/80-IND/25/2 号国家级信件），要求提名专家。秘书处研究小组第一次会议将于 2025 年 6 月 5 日至 6 日在蒙特利尔举行。

8. 审查国际民航组织《解决分歧规则》

8.1 国际民航组织解决分歧规则审查工作组（WG-RRSD）在 2022 年继续取得重大进展，研究了与审查《规则》有关的各种问题，并与秘书处协调，审议了报告员编写的《规则》修订草案。

8.2 国际民航组织解决分歧规则审查工作组在 2023 年举行了两次会议。在 2023 年 9 月举行的第八次也是最后一次会议上，国际民航组织解决分歧规则审查工作组在结束其工作前通过了一份最后报告，其中载有一系列供法律委员会第 39 届会议审议的关于《解决分歧规则》（Doc 7782 号文件）的修订草案和建议。

8.3 在国际民航组织解决分歧规则审查工作组的工作完成后，根据法律委员会第 39 届会议的建议，理事会于 2024 年 11 月 4 日核准了对《解决分歧规则》的一系列修订（Doc 7782 号文件），以及一份非详尽清单，其中列出了在适用上述《规则》的情况下，关于程序事项的实践指示或准则中可能涉及的主题。

—————

附录 B

涉及法律利益的其他专题

1. 审查 1999 年《蒙特利尔公约》项下的责任限额

1.1 1999 年《蒙特利尔公约》规定了对所定责任限额的内置定期审查机制，该机制的作用是防止责任限额随着时间的推移而受通货膨胀的侵蚀。国际民航组织作为《公约》保存人，根据《公约》第二十四条在 2024 年对责任限额进行了第四次审查。这些限额用特别提款权（SDR）表示。根据特别提款权管理机构国际货币基金组织提供的数据，认定《公约》规定上调责任限额的门槛值已经达到。确定调整系数为 17.9%。当事各国已通过 2024 年 10 月发表的国家级信件知悉，经修订的限额自 2024 年 12 月 28 日起对《公约》全体当事国生效。

2. 移动设备（航空器设备）的国际利益

2.1 理事会作为国际登记处的监管机关，继续监督登记处的运作，以确保其按照 2001 年《移动设备国际利益公约》（《开普敦公约》）第十七条的规定有效运作。2023 年 6 月，理事会在其第 229 届会议上，根据 2001 年《移动设备国际利益公约关于航空器设备特定问题的议定书》（《航空器议定书》）第十七条第 5 款，批准了重新任命 Aviareto 有限公司为移动资产（航空器设备）国际登记处登记官，自 2026 年 3 月 1 日起，任期五年。2024 年 10 月，理事会批准了登记官关于增加国际登记处使用费的提议；此后，对国际登记处程序费用表附录做出相应修改，自 2025 年 1 月 1 日起生效。

2.2 理事会根据《开普敦公约》第十七条第 2 款 (j) 项的规定，于 2023 年 10 月以国家级信件的形式发布了国际登记处监管机关的第六次报告，报告期为 2020 年 1 月 1 日至 2022 年 12 月 31 日。2023 年 5 月，重新发布了国际民航组织 Doc 9793 号文件、Doc 9794 号文件和 Doc 9795 号文件（分别为《开普敦公约》、《航空器议定书》以及《开普敦公约》和《航空器议定书》的综合文本），其中载有保存机关——国际统一私法协会根据 1969 年《维也纳条约法公约》第七十九条第二款对阿拉伯文、法文和西班牙文文本的更正。

2.3 2024 年 2 月，理事会获悉，登记官已于 2023 年 12 月关闭了用于 COVID-19 恢复的可信通信设施（TCF），因为该系统在其运行的一年内没有任何活跃用户。

2.4 由于国际登记处监管机关专家委员会（CESAIR）成员的 3 年任期已于 2024 年 7 月 1 日结束，理事会任命了由巴西、喀麦隆、加拿大、中国、印度、爱尔兰、肯尼亚、阿曼、俄罗斯联邦、沙特阿拉伯、新加坡、阿拉伯联合酋长国、坦桑尼亚联合共和国和美国提名的 14 名成员。截至 2025 年 5 月 15 日，开普敦各文书共有 86 个当事方。

2.5 国际登记处监管机关专家委员会于 2025 年 3 月 4 日至 6 日在蒙特利尔国际民航组织总部举行了第十一次会议，期间审议了登记官 Aviareto 有限公司对《国际登记处的规章和程序》提出的修改（Doc 9864 号文件）。理事会将在第 235 届会议上审议经国际登记处监管机关专家委员会修订和建议的修改。

3. 全球航空法活动

3.1 自国际民航组织第 41 届大会以来，法律局安排或参与了在亚太地区、欧洲/北大西洋和西部和中部非洲地区以及为非洲国家举办的旨在使航空专业人员具有支持其组织实施航空法的能力的研讨会和讲习班，来自成员国和国际组织的 200 多名与会者从中受益。这些活动以《芝加哥公约》、航空法条约和国际民航组织的规定为主要内容，根据大会 A41-4 号决议实施航空法的教学和传播。这些活动得到了国际民航组织地区办事处、国家（塞内加尔、新加坡）和国际组织的支持，其中包括国际航空运输协会（IATA）、西非经济和货币联盟（WAEMU）、联合国毒品和犯罪问题办公室（UNODC）和非洲民用航空委员会（AFCAC）。

3.2 2023 年，法律局与国际航空运输协会合作，举办了关于数据保护和国际航空运输的研讨会，强调了现有国家数据保护法的复杂性以及保护跨域传输个人数据的重要性。

3.3 2024 年 4 月，由法律事务和对外关系局（LEB）组织、韩国国土交通部主办的 2024 年国际民航组织法律研讨会在韩国首尔成功举行。研讨会上，来自 78 个国家的 750 多名与会者现场参加或直播参会，就影响民用航空的新问题和正在出现的问题交流知识和经验。研讨会还强调了国际民航组织在法律领域的工作、《芝加哥公约》和在国际民航组织主持下通过的主要航空法条约的重要性，并鼓励各国批准和实施相关的国际航空法文书。讨论的专题包括航空安全和安保、地区安全监督组织在为各国提供支助方面的职能、国际运输中的数据保护、2014 年《蒙特利尔议定书》在处理不循规和扰乱性行为方面的作用，以及更新《芝加哥公约》项下航空争端解决规则。研讨会在简化手续年和附件 9 —《简化手续》周年纪念日期间提供了一个机会，凸显了 75 年来航空运输简化手续方面的法律里程碑。

4. 国际航空法律课程

4.1 国际民航组织国际航空法律课程于 2017 年推出，目的是使成员国民用航空局、机场和空中航行服务提供商的人员（无论是否具备法律知识），以及负责民用航空政策、立法和执法的政府官员，能够支持其组织实施国际航空法。该课程自开办以来，由国际民航组织全球航空培训（GAT）办公室与法律事务和对外关系局协调开发，已在国际民航组织所有地区推出，有 1200 多人参加。该课程因在向学员提供国际航空法各方面（包括国际航空法条约）信息方面具有重要价值而受到赞誉。这一举措是对 A41-4 号决议附录 D 的响应，该决议呼吁促进各国的航空法律教学。该课程目前采用虚拟和面对面的形式以英文、法文和西班牙文授课。

4.2 2024 年 6 月开发并认证了一门关于航空责任和保险（ALIC）的新课程，2025 年迄今已完成三次授课。这门课程旨在提升航空专业人员处理工作中与风险和责任相关问题的能力，并了解如何通过保险来管理风险和责任。

5. 民航法律顾问论坛（CALAF）

5.1 第二届民航法律顾问论坛（CALAF）于 2023 年 2 月举行，由阿曼苏丹国主办、法律局协办。来自 60 多个国家和国际组织的 150 多名法律专家参加了会议。工业界、学术界和航空私法从业者也作了演讲。与会者听取了有关国际民航组织第 41 届大会关于法律和合规问题的主要决定、空难受害者家属赔偿框架、理事会争端解决机制以及 COVID-19 大流行应对和航空旅行恢复的简报。与会者还就加强民航法律顾问能力和效力的方法交换了意见。在论坛期间会外举行了下一代航空专业人员（“NGAP”）非正式会议，秘书长、国际民航组织理事会代表与阿曼学生进行了交流。

5.2 第三届民航法律顾问论坛（CALAF/3）由联合王国主办，于 2024 年 11 月在伦敦举行。来自 54 个国家和 6 个国际组织的 175 名法律专家参加了这次活动。论坛纪念《芝加哥公约》通过 80 周年，重点讨论了塑造国际航空业未来的法律和监管最佳做法，工业界、学术界和法律从业者提供了意见。主要议题包括可持续性和创新（包括人工智能）、空中航行条例的执行、航空安全合作机制以及在司法程序中使用安全信息。与会者还收到了关于航空运输简化手续的作用，以及关于航空器融资的 2001 年开普敦文书在支持民用航空发展方面的作用的一手资料。与会者还就如何加强民用航空法律顾问的能力和效力交换了意见，在此之前，各民航局长就法律职能对各民用航空局的重要性发表了高级别评论。下一代航空专业人员（NGAP）会议就该部门的就业机会以及各学术机构提供的航空法培训提供了见解。

6. 《芝加哥公约》签署 80 周年

6.1 为纪念《芝加哥公约》签署 80 周年，2024 年 12 月 5 日，国际民航组织在曾经召开 1944 年外交会议的芝加哥希尔顿酒店（原史蒂文斯酒店）同一个会议厅举行了一次理事会特别会议。理事会在此次会议上通过了一项决议，认可国际民航组织自 1944 年会议以来的八十年间作出的重大贡献，并庆祝民用航空对全球合作、和平与经济发展作出的重大贡献。2024 年，在国际民航组织成员国以及总部和地区办事处还举办了许多其他庆祝活动。

7. 解决分歧

7.1 巴西与美国（2016 年）

7.1.1 秘书处正在等待关于双方为解决这一问题而结束其谈判的讨论状况的信息。

7.2 卡塔尔与巴林、埃及、沙特阿拉伯和阿拉伯联合酋长国（2017 年）——申请（A）；卡塔尔与巴林、埃及和阿拉伯联合酋长国（2017 年）——申请（B）

7.2.1 没有对巴林和阿拉伯联合酋长国的申请（A）和申请（B）采取进一步的步骤，这两项申请仍然悬而未决。

7.3 澳大利亚和荷兰与俄罗斯联邦（2022 年）

7.3.1 澳大利亚和荷兰王国在 2022 年 3 月 14 日的普通照会中，根据《国际民用航空公约》（“《芝加哥公约》”）第八十四条、相关附件和《解决分歧规则》（Doc 7782/2 号文件）的条款，提交了一份联合申请及其相应的申诉状，以解决与俄罗斯联邦之间的分歧。这一分歧涉及“MH17 航班于 2014 年 7 月 17 日在乌克兰东部上空被山毛榉（Buk-TELAR）地对空导弹击落”之后“对《芝加哥公约》的解释和适用”，申请人主张“俄罗斯联邦应对其负有法律责任，并构成对《芝加哥公约》第三条分条的违约”。

7.3.2 2022 年 7 月 28 日，应诉人提交了一份初步反对意见书，质疑理事会对处理这一事项的管辖权。理事会在第 228 届会议第三次会议（2023 年 3 月 17 日）上裁决，不接受应诉人提交的初步反对意见，邀请各当事方继续寻求通过直接谈判解决这一问题，并为此指示理事会主席为双方之间的协商进行斡旋。在理事会作出裁决后，就该事项提交了以下诉状：应诉人的辩诉状（2023 年 4 月 24 日）；申请人的答辩状（2023 年 7 月 28 日）；应诉人的复辩状（2023 年 11 月 14 日）。

7.3.3 理事会在第 231 届会议第四次会议（2024 年 3 月 15 日）上决定，根据《解决分歧规则》第六条第 2 款对该问题进行预审。理事会在其第 232 届和第 233 届会议期间听取了各当事方的事实论点和法律论点，对此事项进行了预审。尽管俄罗斯联邦单方面决定终止参加理事会的审理程序，但理事会仍确认继续处理这一事项。尽管一再发出邀请，俄罗斯联邦仍缺席诉讼程序。

7.3.4 在第 234 届会议（2025 年 2 月 7 日）第一次会议上，理事会宣布预审阶段结束，并请各方根据《解决分歧规则》第十二条提出最后论点。

7.3.5 理事会在第 235 届会议期间开始审议这一事项，以期根据《解决分歧规则》第十五条就是案情作出裁决。理事会在第 235 届会议（2025 年 5 月 12 日）第三次会议上裁决，澳大利亚和荷兰对俄罗斯联邦提出的申诉在事实和法律上均有充分依据，因此 2014 年 7 月 17 日击落 MH17 航班构成俄罗斯联邦对《芝加哥公约》第三条分条规定义务的违约。理事会在第 235 届会议第四次会议（2025 年 5 月 21 日）上裁决，各当事方应立即进行真诚谈判，以便迅速解决俄罗斯联邦不遵守《芝加哥公约》第三条分条规定义务的充分赔偿问题，包括适当的赔偿形式，以及因不遵守规定而产生的其他法律后果。

7.4 俄罗斯联邦与 37 个成员国（2023 年）

7.4.1 俄罗斯联邦通过 2023 年 10 月 10 日的信件，根据《芝加哥公约》第八十四条及其相关附件和《解决分歧规则》的条款，提交了一份解决分歧的申请和申诉状，将阿尔巴尼亚、奥地利、比利时、保加利亚、加拿大、克罗地亚、塞浦路斯、捷克、丹麦、爱沙尼亚、芬兰、法国、德国、希腊、匈牙利、冰岛、爱尔兰、意大利、拉脱维亚、立陶宛、卢森堡、马耳他、摩纳哥、黑山、荷兰、北马其顿、挪威、波兰、葡萄牙、罗马尼亚、斯洛伐克、斯洛文尼亚、西班牙、瑞典、瑞士、联合王国和美国（37 个成员国）列为应诉人。根据该申请和申诉状，自 2022 年 2 月 24 日以来，应诉人违反《芝加哥公约》第四条、第九条第二款、第十一条、第十五条、第二十二、第二十八、第三十七、第三十八、第四十四（第一款、第四款、第六款、第七款、第八款）、第八十二和第八十七条以及《芝加哥公约》附件的规定，对俄罗斯联邦实施了非法的单方面限制性措施。

7.4.2 所有 37 个应诉人在 2024 年 3 月 14 日至 2024 年 6 月 7 日期间均已提交初步反对意见书。随后就应诉人的初步反对意见书提交了以下诉状：申请人对初步反对意见书的答辩状（2024 年 12 月 27 日）；37 个应诉人对申请人答辩状的复辩状（在 2025 年 3 月 17 日至 2025 年 3 月 31 日期间）。理事会已请申请人适时就初步反对意见书提交最后诉状。在提交了所有相关诉状之后，理事会将对初步反对意见进行审议。

7.5 加拿大、瑞典、联合王国、乌克兰与伊朗（伊斯兰共和国）（2024 年）

7.5.1 2024 年 1 月 8 日，加拿大和联合王国代表加拿大、瑞典、乌克兰和联合王国政府（共同申请人）根据《芝加哥公约》第八十四条和《解决分歧规则》的条款，递交了一份解决分歧的申请和申诉状，将伊朗（伊斯兰共和国）列为应诉人。申请指出：“2020 年 1 月 8 日，伊朗伊斯兰革命卫队航空航天部队（IRGC-ASF）在从德黑兰伊玛目霍梅尼国际机场（IKA）起飞后不久向乌克兰国际航空公司 752 号航班（PS752）发射了两枚地对空导弹。对 PS752 航班使用这些武器导致航空器被摧毁，机上 176 名乘客和机组人员全部遇难，其中包括申请国国民和居民”。申请和申诉状还指出，“应诉人 2020 年 1 月 8 日对民用航空器（PS752 航班）使用武器，违反了《芝加哥公约》第三条分条禁止对飞行中的民用航空器使用武器的义务。”

7.5.2 2024 年 6 月 4 日，应诉人提交了初步反对意见书。理事会在第 234 届会议第五次会议（2025 年 3 月 17 日）上，裁定不接受应诉人提出的初步反对意见。

7.5.3 2025 年 4 月 17 日，本组织获悉，伊朗伊斯兰共和国政府已向国际法院（ICJ）针对理事会 2025 年 3 月 17 日就上述事项作出的裁定提起上诉。根据《国际民用航空公约》第八十六条，“理事会的裁决一经上诉，在上诉裁决以前应暂停有效”。因此，理事会于 2025 年 3 月 17 日作出的裁决自 2025 年 4 月 17 日起暂停有效，直至国际法院对上诉作出裁决。

7.6 委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）与阿根廷（2024 年）

7.6.1 2024 年 4 月 2 日，委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）根据《芝加哥公约》第八十四条及相关附件和《解决分歧规则》的规定，向本组织递交了一份解决分歧的申请及申诉状，其中将阿根廷列为应诉人。根据该申请及申诉状，阿根廷自 2022 年 6 月 8 日以来违背了《芝加哥公约》若干条款。申请人进一步指控，上述违反行为是在编号为 ESU 9217 和 9218 的不定期航班遭遇种种不便的背景下发生的，航班由 Empresa de Transporte Aereocargo del Sur S. A.（EMTRASUR）（南方航空运输公司 EMTRASUR）经营。

7.6.2 2024 年 7 月 22 日，应诉人提交了初步反对意见书。理事会在第 234 届会议第十次会议（2025 年 3 月 25 日）上裁决，接受应诉人提出的初步反对意见。理事会还邀请双方继续寻求通过谈判解决双方之间存在争端的任何未决事项。为此，邀请了理事会主席为协商进行斡旋。