



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》

推广《国际民用航空公约五种语言和六种语言正式文本的议定书》

（由中国提交）

执行摘要

本工作文件简要回顾了《国际民用航空公约》阿拉伯文、中文正式文本修正案议定书的历史沿革与批准进展，指出阿拉伯文、中文作为联合国及本组织工作语文在《芝加哥公约》作为作准文本的重要意义。为进一步推进阿拉伯文、中文正式文本的生效，建议大会敦促尚未批准相关议定书的缔约国尽快完成批准程序，并请秘书长加大支持与宣传力度。

行动：请大会：

- a) 呼吁所有成员国支持和鼓励普遍采纳国际民航组织大会于 1995 年通过的《修订国际民用航空公约（阿拉伯文正式文本最后条款）的议定书》（Doc 9664 号文件）和 1998 年通过的《修订国际民用航空公约（中文正式文本最后条款）的议定书》（Doc 9722 号文件）；
- b) 呼吁未批准国尽快批准《国际民用航空公约五种语言正式文本的议定书》（Doc 9663 号文件）和《国际民用航空公约六种语言正式文本的议定书》（Doc 9721 号文件）；以及
- c) 指示秘书长，如果有成员国提出请求，视情况就批准过程提供协助。

战略目标：	本工作文件涉及国际民用航空公约和其他条约、法律和法规应对所有挑战的战略目标。
财务影响：	本文件中提及的各项活动预计将按照国际民航组织 2026—2028 年业务计划的指导，使用 2026—2028 年经常预算和/或预算外捐助提供的可用资源开展。
参考文件：	Doc 7300/9 号文件：《国际民用航空公约》 Doc 9664 号文件：《修订国际民用航空公约（阿拉伯文正式文本最后条款）的议定书》 Doc 9663 号文件：《国际民用航空公约五种语言正式文本的议定书》 Doc 9722 号文件：《修订国际民用航空公约（中文正式文本最后条款）的议定书》 Doc 9721 号文件：《国际民用航空公约六种语言正式文本的议定书》

¹ 中文和英文版本由中国提供。

1. 引言

1.1 《国际民用航空公约》（1944 年，芝加哥 —《芝加哥公约》作为 1944 年签署的政府间多边条约，奠定了现代国际航空制度的法律基础。

1.2 《公约》的最后条款最初仅规定英文、法文和西班牙文三种语文同等作准。随后大会先后于 1977 年、1995 年和 1998 年通过了增列俄文、阿拉伯文和中文为正式文本的议定书。其中，增列俄文的议定书于 1999 年生效。1995 年 9 月 29 日，第 31 届大会通过将阿拉伯文列为《公约》正式文本的修正案议定书，1998 年 10 月 1 日，第 32 届大会通过将中文列为《公约》正式文本的修正案议定书，二者确认了阿拉伯文、中文应与其他四种语文在法律上享有同等效力。建议 ICAO 采取适当行动以推动相关议定书的批准。

2. 阿拉伯文、中文文本议定书及其批准进展

2.1 1944 年《公约》起初在（美国）芝加哥举行的国际民用航空会议上，仅以英文文本订立并开放供签署。然而，该公约最后一段规定，以英文、法文和西班牙文拟定的公约文本应开放供签署，每种文本具有同等效力，遂于 1968 年在布宜诺斯艾利斯通过了《国际民用航空公约三种语言正式文本的议定书》，以通过法文、西班牙文的正式文本。随后，为确立俄文、阿拉伯文和中文的正式文本作准，相继订立了三个最后条款修正案以及《国际民用航空公约四种语言正式文本的议定书》（Doc 9217 号文件）《国际民用航空公约五种语言正式文本的议定书》（Doc 9663 号文件）以及《国际民用航空公约六种语言正式文本的议定书》（Doc 9721 号文件）。

2.2 上述前两个议定书均已生效，后两者将在满足两个条件后的第 30 天生效。该两个条件为（1）至少有 12 个国家签署且无保留接受，或已接受该议定书；以及（2）《最后条款议定书》生效之后。第一个条件两项议定书均已满足；第二个条件尚未实现。因此，上述两项正式文本议定书的生效取决于两项公约最后条款议定书的生效。

2.3 然而，阿拉伯文和中文文本最后条款议定书的批准进展却长期滞后。根据国际民航组织法律事务与对外关系局统计显示，截至目前，《修订国际民用航空公约（阿拉伯文正式文本最后条款）的议定书》（Doc 9664 号文件）仅有 70 个成员国批准，距离 122 份生效标准仍需 52 个成员国；《修订国际民用航空公约（中文正式文本最后条款）的议定书》（Doc 9722 号文件）仅有 56 个成员国批准，距离 124 份生效标准仍需 68 个成员国，均存在显著缺口。

2.4 “国际民航组织关于法律领域持续政策的综合声明”中明确指出，“关切地注意到上述各项修正议定书，尤其是 2016 年通过的修订第五十条第一款和第五十六条的修正议定书以及（分别于 1995 年和 1998 年通过的关于阿拉伯文和中文文本的）最后条款的批准进程一直十分缓慢”。多年来，大会高度重视推动该公约批准工作的进展，累计通过了 11 项与批准事项相关的决议²，并多次对上述声明进行编辑性修订。最近一次是在第 41 届大会上通过的 A41-4 号决议，在附录 C 中增列了关于《芝加哥公约》阿拉伯文和中文文本修订议定书的通过日期，显示出大会对此两份议定书的高度关注。

² “与批准事项有关的大会决议”，[国际民航组织条约集](#)。

2.5 理事会在提交本届大会的工作文件 A42-WP/8 中，再次对阿拉伯文和中文文本议定书批准之迟缓表示关切，重申敦促各缔约国加快批准。并且，理事会在第 235 届会议期间也提及了《芝加哥公约》阿拉伯文和中文文本事宜。

3. 推动批准阿拉伯文、中文正式文本的意义

3.1 国际民航组织是联合国专门机构。联合国大会 2018 年 12 月 22 日第 73/270 号决议特别指出“联合国六种正式语文地位平等至关重要性”以及“联合国活动中使用多种语文的重要性”，对此“请秘书长继续努力，根据大会第 71/328 号决议，确保六种正式语文充分平等。”与之对应的，《公约》有六种工作语言。早在 1992 和 1995 年，国际民航组织即在第 29 届大会 A29-21 号决议、第 31 届大会 A31-16 号决议中，要求理事会和秘书长采取必要措施，分别加强阿拉伯文、中文在国际民用航空组织的逐步使用并密切监督这些措施的实施，使阿拉伯文、中文在国际民用航空组织的使用达到该组织其他语言的同等水平。然而，即便阿拉伯文、中文至今已在大会、理事会、技术援助、培训等环节被广泛使用，《公约》只有英文、法文、西班牙文和俄文取得了作准文本地位。

3.2 增设阿拉伯文、中文文本作为作准文本，有助于提升条约条文对相关国家和地区的可及性、准确性与适用性，也为各国航空管理机构、法律顾问及司法人员提供一致、规范的法律语言依据。并且，这将进一步落实联合国多语文政策，完善本组织全球治理语言体系，推动成员国之间对条约义务的平等理解和执行。

3.3 考虑到批准进程存在的困难，本组织可进一步提供法律技术协助，例如提供相关解释说明、设立专题问答机制、组织区域性讲习班，促进缔约国充分了解这些议定书的背景、内容与意义。此外，借鉴其他语文修正案议定书的批准路径与经验，亦可为当前工作提供有效范式。

3.4 各缔约国应从条约体系完整性和语言平等出发，推动国内法律程序进程，加快完成这些项修正案议定书的批准，进一步巩固国际航空规则的统一性和可执行性。

4. 结论

4.1 《芝加哥公约》阿拉伯文、中文正式文本议定书的批准不仅是对多语文体系的强化，也是提升条约普遍适用性和成员国语言平等权利的重要举措。大会可借本届会议契机，再次重申对这些项修正案议定书的支持，并在法律、技术、宣传等多个层面推动其普遍批准与早日生效。