



## 大会第37届会议

### 法律委员会关于综述部分和议程项目55、56、57、58、59、60、61和62的报告

(由法律委员会主席提交)

所附关于综述部分和议程项目 55、56、57、58、59、60、61 和 62 的报告已经法律委员会批准。建议全体会议通过 59/1、60/1 和 61/1 号决议。

注：去掉封面页后，将本文件插入报告夹的适当位置。



## 法律委员会给大会的报告

### 综述

1. 法律委员会于 2010 年 9 月 28 日至 10 月 8 日举行了三次会议。L. Mabaso 先生（南非）经全会选举为委员会主席。
2. 委员会第一次会议选出 S. Eid 先生（黎巴嫩）和 S. Clegg 先生（新西兰）分别为委员会第一和第二副主席。
3. 委员会的三次会议都是公开会议。
4. 105 个缔约国的代表和 9 个观察员代表团的代表参加了委员会的一次或多次会议。
5. 委员会的秘书是法律事务和对外关系局局长 D. Wibaux 先生。副局长 J. V. Augustin 先生担任他的副秘书。助理秘书有：高级对外关系和法律官员 B. Verhaegen 先生、法律官员黄解放先生、A. Jakob 先生和 M. Weinstein 女士。

### 议程和工作安排

6. 委员会审议了全会所分配的议程项目 55、56、57、58、59、60、61 和 62，如下：
  - 项目 55：理事会给大会的 2007 年、2008 年和 2009 年的年度报告
  - 项目 56：2011 年、2012 年和 2013 年的预算
  - 项目 57：移动设备（航空器设备）的国际利益
  - 项目 58：关于“因非法干扰行为或普通风险航空器对第三方造成损害的赔偿”项目的进展报告
  - 项目 59：为国际航空界所关注但又未被现行航空法律文书所涵盖的行为或肇事行为
  - 项目 60：本组织在法律领域的工作方案
  - 项目 61：国际民航组织关于法律领域持续政策的综合声明
  - 项目 62：需要法律委员会审议的其它问题
- 6.1 委员会审议的文件和工作文件，均按议程项目列于本报告的附录。
- 6.2 以下各段分别报告委员会对每个项目所采取的行动。材料的安排是按照委员会所审议议程项目的数字顺序。



**议程项目 55：理事会给大会的 2007 年、2008 年和 2009 年的年度报告**

55.1 委员会注意到由全体会议提交委员会的理事会给大会的 2007 年、2008 年和 2009 年的年度报告以及关于 2010 年前六个月的补充报告（Doc 9898、9916 和 9921 号文件及补篇）关于法制的一章。



**议程项目 56：2011 年、2012 年和 2013 年的预算**

56.1 委员会注意到 A37-WP/43 号文件中提出的本组织预算草案第 96 页所载的 2011 年、2012 年和 2013 年法律事务和对外关系事务预算。





### 议程项目 57：移动设备（航空器设备）的国际利益

57.1 对该项目的审议根据理事会提交的 A37-WP/44 号文件，其中提出了自大会第 36 届会议以来理事会作为监管机关对国际登记处所进行监管工作的进展报告。委员会特别提及：理事会 2008 年和 2010 年向开普敦文书各缔约方发布了关于其履行监管机关职责的两个报告；理事会 2009 年任命/再次任命了国际登记处监管机关（CESAIR）专家委员会的 12 名成员；理事会 2007 年、2008 年和 2009 年批准了国际登记处监管机关提出的登记处创新建议（作为对《国际登记处的规章和程序》的修订）；以及理事会决定再次任命登记官第二个五年任期，自 2011 年 3 月开始。秘书提交了工作文件第 2.4 段的更新文本，并指出截至 2010 年 9 月 1 日开普敦文书共有 33 个缔约方。

57.2 一个代表团表示坚决支持开普敦公约和议定书，指出该国政府在制定开普敦公约和议定书方面发挥了积极作用，并对国际登记处提供的登记和查询服务表示赞赏。但是，该代表团对两个事项表示关切。第一，该代表团认为必须以国际民航组织的所有正式语文提供国际登记处的登记和查询功能，以使参与方从中获得最大效用。第二，该代表团认为，虽然保险额已增加到 7000 万美元，但登记官仍然未能达到开普敦公约和议定书关于提供保险和财务担保的要求。该代表团认为，这个数字仍然远低于议定书的水平（估计为 2 亿美元）。该代表团希望不久将批准开普敦文书，但敦促大会注意到其关于保险和语文事项的立场。

57.3 秘书通报说，作为监管机关的理事会所批准的文件（例如《规章和程序》）均用国际民航组织的所有正式语文出版；但由于面临技术上的挑战，国际登记处仍然只用英语开展业务。秘书还通报说，秘书处正在与登记官合同续延事宜特设小组就保险等事项进行磋商。该特设小组包括国际登记处监管机关（CESAIR）的一些成员。

57.4 另一个代表团 [其专家作为国际登记处监管机关（CESAIR）和特设小组的成员参与工作] 注意到保险数额受到保险市场可提供数额的影响。该代表团还注意到，鉴于国际登记处开始运行以来登记官尚没有被索赔，因此登记官可以通过降低保险免赔额来增加保险数额。

57.5 主席在对讨论进行总结时说，委员会注意到 A37-WP/44 号文件中的最新信息以及讨论发言期间提出的意见。



**议程项目 58：关于“因非法干扰行为或普通风险航空器对第三方造成损害的赔偿”项目的进展报告**

58.1 本项目审议的根据是：理事会提出的经修订的 A37-WP/31 号文件，以及加拿大、新加坡、南非和联合王国提出的 A37-WP/118 号文件。

58.2 经修订的 A37-WP/31 号文件向大会提出自大会上届会议以来本项目的工作进展报告。特别是，提供了 2009 年外交会议通过的两项公约的文本：

- a) 《关于因涉及航空器的非法干扰行为而导致对第三方造成损害的赔偿的公约》（通常称为“非法干扰赔偿公约”）（Doc 9920 号文件）；和
- b) 《关于航空器对第三方造成损害的赔偿的公约》（通常称为“一般风险公约”）（Doc 9919 号文件）。

58.3 该文件在其附录中着重指出每一公约中的最重要条款，提到两项公约迄今分别有 7 个和 9 个国家签字。该文件还提供信息，说明设立国际基金的筹备委员会正在进行的工作。该国际基金是外交会议通过的第 2 号决议设立的。工作文件除了请大会注意到该信息，还促请各国按照理事会第 190 届会议做出的决定批准两项公约。

58.4 一个代表团对促请各国批准两项公约表示质疑。该代表团认为，特别是“非法干扰赔偿公约”有相当多的缺点。它表示，预期的基金制度既不实际，也不可行，不能超过的限额的想法并没有增加对受害人的保护。鉴于迄今签署的国家数目很少，而公约生效所需的门槛很高，它怀疑两项公约最终能够生效。因此，该代表团不能赞同促请各国批准两项公约。另一个代表团表示支持这一意见。

58.5 由加拿大代表团代表其他共同提案国提出的 A37-WP/118 号文件向大会提交信息，说明设立国际民用航空赔偿基金的筹备委员会正在进行的工作。加拿大代表团表示，前面两个代表团提出的意见属于少数，它将致力于为所有困难问题找出实际可行的解决办法。该代表团指出，筹备委员会具备了超前意识，实际任务就是预先设想非法干扰赔偿公约缔约方会议必须做出的决定。为此目的，筹备委员会已经制定缔约方会议的议事规则，并正在积极处理更为复杂的国际基金条例问题，尤其是基金的结构。还正在努力，制订赔偿指导原则，关于基金初始会费的问题，投资指导原则和财务治理安排，以及关于在非当事国出事时进行援助的一般指导原则。该代表团还报告说，筹备委员会正在讨论重要意见，提出主要的法律备选办法，如果在公约生效前出现危机，可以迅速使公约的利益暂时生效。它最后请有关各国派相关专家以观察员身份参加筹备委员会的工作。

58.6 有几个代表团强调，必须支持筹备委员会的工作。它们表示，它们支持两份工作文件所载的拟议行动事项。其中一个代表团指出，它能够理解表示怀疑的代表团所提出的关注，但应忆及，应将《非法干扰赔偿公约》和基金视为解决了航空公司所面临严格和无限制赔偿责任问题以及所需的、现有保险无法支付的巨额赔偿。制定该公约和基金时，目的就是在受害人与航空公司的需要之间取得平衡。

58.7 主席在总结时指出，两份工作文件没有提出新的问题。对于一些国家提出的保留意见，主席表示，有必要超越在外交会议时提出的立场。因此，委员会注意到已经取得的进展，促请有具备相关专长之专家的各国参加筹备委员会的工作，早日使两项公约生效。

**议程项目59：为国际航空界所关注但又未被现行航空法律文书所涵盖的行为或肇事行为**

59.1 秘书就2010年8月30日至9月10日在中国北京举行的航空保安外交会议做了口头报告。七十六个国家和四个国际组织参加了该次会议。会议通过了“制止与国际民用航空有关的非法行为的公约”（北京公约）和《制止非法劫持航空器公约》的补充议定书（北京议定书）。这些条约，除其他外，将使用民用航空器作为武器，和使用危险材料攻击航空器或其他地面目标定为犯罪行为。非法运输生物、化学和核武器及其相关材料已被定为应受惩罚的行为。此外，还专门覆盖了条约范围内的犯罪行为的指挥者和组织者的刑事责任。规定了威胁施行条约范围内的犯罪行为，如果情况表明该威胁是可信的话，也会引起刑事责任。这两项条约各自都需要二十二个国家批准方可生效。截止2010年10月1日，已有二十个国家签署了公约，二十一个国家签署了议定书。

59.2 在由阿根廷、澳大利亚、加拿大、中国、捷克共和国、法国、墨西哥、尼日利亚、南非、乌干达、联合王国和美利坚合众国提出的A37-WP/290号文件的附录中，提出了一份大会决议草案，敦促国际民航组织所有成员国签署，并批准北京公约和北京议定书。

59.3 一个代表团强调有必要扩大和加强将针对国际民用航空的非法行为定为刑事罪的法律框架，但同时对所有北京条约并不是协商一致通过的，而是表决通过的表示遗憾，这得到了三个代表团的支持。特别是所谓的“军事排除条款”引起了各国之间的分歧，可能会影响对这些文书的接受。会上强调，应允许国家对这一条款提出保留。

59.4 在会上发言的多数代表团表达了这样一种观点，即，这两项新条约扩大并强化了全球民用航空反恐框架。普遍通过这些条约将大大推进在预防与民用航空相关的非法行为方面的合作。

59.5 一个观察员提及其在外交会议上的发言，其大意是：各项北京条约所规定的刑事罪均不是为了包含航空公司及其雇员在正常业务过程中的合法行为。

59.6 主席在总结时强调存在一种广泛的共识，即为了处理新的和正在出现的威胁，关于航空保安的法律框架需要加强。新的条约并没有禁止一个国家在签署、批准或加入时对某一特定条款提出保留。随后，委员会同意将以下决议建议大会通过：

**决议59/1：促进2010年北京公约和北京议定书**

忆及在本组织主持下制定和通过的关于批准文书的第A36-26号决议附录C；

认识到为应对新的和正在出现的威胁而扩大和加强全球航空保安体系的重要性；

大会：

1. 敦促所有国家支持并鼓励普遍采用《制止与国际民用航空有关的非法行为的公约》（2010年北京公约）和《制止非法劫持航空器公约的补充议定书》（2010年北京议定书）；

2. 敦促所有国家尽快签署和批准2010年北京公约和北京议定书；和
3. 指示秘书长，如成员国有此要求，在批准程序方面酌情提供协助。

## 议程项目60：本组织在法律领域的工作方案

60.1 委员会在以下文件的基础上审议了本项目：由理事会提交的A37-WP/33，由阿根廷、巴西、加拿大、德国、日本、尼日利亚、新加坡、南非、坦桑尼亚和美利坚合众国提交的A37-WP/77及增编1、2和3，由美利坚合众国提交的A37-WP/80，由哥伦比亚提交的A37-WP/229，由大韩民国提交的A37-WP/233，和由空难受害者亲属团体、飞行安全基金会和拉美航空航天法协会（ALADA）提交的A37-WP/281第一号修订稿和第一号更正。

60.2 A37-WP/33号文件向大会介绍了秘书处在法律领域正在进行的工作并综述关于理事会自上届大会以来在法律委员会工作方案的相关项目方面的发展动态和有关决定，包括确定各项目的轻重缓急次序的情况。一个代表团和一位观察员欢迎秘书处关于不守秩序乘客问题研究小组重新开始工作，并特别提到有必要解决涉及着陆国家在不守秩序乘客犯下严重罪行方面的管辖权问题。

60.3 A37-WP/77号文件建议通过一项决议，敦促所有国家尽快批准1999年蒙特利尔公约，并指示国际民航组织秘书长在如果一个国家有此要求的情况下，酌情在批准过程方面提供协助。美利坚合众国代表团在发言中回顾了公约中对于旅行中公众的好处，并强调鉴于目前互相共存的法律制度的混乱的修修补补工作，有必要努力争取普遍接受该项公约。

60.4 空难受害者亲属团体在代表A37-WP/281的共同提交者发言时，也同样强调了有必要进一步促进对1999年蒙特利尔公约的批准，并指出，对于同一事故的受害者赔偿适用条款竟然会不同，这是不可接受的。

60.5 在审议这两份工作文件时，许多代表团，其中包括一个代表欧洲联盟国家及其他欧洲民用航空会议成员国的代表团以及一位观察员，表示支持应加大力度敦促各国批准1999年蒙特利尔公约的意见。有几个代表团认为是寻求普遍适用的时候了。几个代表团认为，目前的状况不能令人满意，因为有时会难以确定，在一种情况下应适用哪一种赔偿制度。一个代表团表示关于蒙特利尔公约已经有了一项决议，对此有一个代表团指出，拟议的决议在范围上稍有扩大，因为它鼓励普遍通过。随后，委员会同意请大会通过以下拟议决议：

### 决议 60/1：促进《1999 年蒙特利尔公约》

回顾大会 A36-26 号决议附录 C 关于批准由本组织主持制定并通过的各项文书；

认识到关于航空公司对国际航班旅客和托运人的赔偿制度获得普遍接受的重要性；

认识到需要一个公平、公正和方便的制度，以便充分赔偿损失；

大会：

1 敦促所有国家支持并鼓励普遍采用 1999 年 5 月 28 日订于蒙特利尔的《统一国际航空运输某些规则的公约》（1999 年蒙特利尔公约）；

2. 敦促尚未采取行动的所有国家，尽快成为《1999 年蒙特利尔公约》的缔约国；和

3. 指示秘书长，如果有国家提出请求，视情况就批准过程提供协助。

60.6 A37-WP/80 号文件载有一项建议，在法律委员会工作方案中增加一项议题“审议关于利益冲突的指南”。在审议该项建议时，美国代表团表示，在整个部门应使各项规则保持合理的一致，以便在民用航空当局与其所监督的活动之间，做出并保持明确的区分是可取的。举出的一个例子是，在一个国家，也许民用航空总局局长有必要完全将任何形式的财政利益，从该行业撤资，而在另外一个国家，民用航空总局局长也许可以保留其作为航空公司飞行员的职位，由于缺乏这方面的指南就使这类事项留给差别很大的国家法律来规范。该代表团建议审议在三个各不相同的领域的利益冲突情况：1) 在被管理的实体中的财务利益；2) 个人从政府职位转向行业职位，以及从后者转向前者；和 3) 指定或借调人员代表民航局履行监督职能的做法。因此法律委员会应当进一步研究这一问题，并如有必要酌情制定建议供国际民航组织在必要时颁布指导材料。

60.7 两个代表团认为，国际民航组织现有指导材料已经足够，无需法律委员会采取进一步的行动。其中一个代表团请委员会参阅安全监督审计手册 A 部分 (Doc9735) 的现有材料。还进一步指出，Doc8335 号文件第 3 部分，《运行检查、认证和持续监督程序手册》，也载有一些指导材料。另一个代表团虽然不反对该项建议寻求实现的目标，建议该事项应首先在空中航行委员会审议。就此议题发言的许多代表团认为，所建议的内容有一定道理。其中有一些代表团认为，应将该项研究限于制订可能的指导材料，因为，此事不大容易在国际民航组织标准和措施 (SARPs) 或一项公约中处理。其中一个代表团建议，发一份调查问卷征求关于有待研究的内容的意见。

60.8 在结束关于这一点的讨论时，主席指出，会上表示了对开展这项研究的强烈支持。随后，委员会同意在法律委员会工作方案中，加上“审议关于利益冲突问题的指南”的项目。

60.9 一个代表团口头提出了一项建议，即，制定一项立法范本以协助各国实施要增加到工作方案的安全和保安标准和措施 (SARPs)。一个代表团支持这项建议，几个代表团认为该建议有一定道理。一个代表团建议在研究与实施国家安全方案相关的法律事项这个较大的范围内审议这项建议。一些代表团对某些国家在实施标准和措施 (SARPs) 的立法方面仍有困难表示理解，但同时指出，该项建议没有预先提出，并表示，他们因此无法在此阶段审议这一问题。

60.10 委员会进一步审议了由哥伦比亚提交的 A37-WP/229 号文件。该工作文件载有一项建议，将由于野生动物袭击而造成损失的情况下，规范机场经营者、航空当局和其他有关方面的责任划分的标准统一起来。就此议题发言的多数代表团认为，不存在需要处理的法律空白，因为，1999 年蒙特利尔公约和第三方赔偿责任文书，如 2009 年一般风险公约，都规定了追索行动的可能性。此外，保险市场也为这类风险提供了足够的保护。

60.11 委员会赞赏地注意到了 A37-WP/233 号文件中所载的、大韩民国主动提出在 2012 年主办一次地区法律研讨会，讨论亚太地区所关心的法律事项。

60.12 委员会确认了 A37-WP/33 号文件第 3.4 段中所列出的法律委员会工作方案，但需加上处理利益冲突问题的新项目。



### 议程项目 61：国际民航组织关于法律领域持续政策的综合声明

61.1 法律委员会根据理事会提交的经修改的 A37-WP/3 号文件，以及委内瑞拉玻利瓦尔共和国提交的 A37-WP/243 号文件，审议了本项目。

61.2 经修改的 A37-WP/3 号文件包含了一份在编辑上经更新的决议，以取代 A36-26 号决议中的现行综合声明。委员会秘书指出，根据有关这项工作的原则，该文件只解决编辑上的问题，并不涉及政策事项。正如一个代表团所指出的那样，委员会的理解是，有必要在以“敦促各缔约国”的措辞开始的附录 C 第 8 条中，插入最近通过的关于航空保安的北京文书的短名称。

61.3 A37-WP/243 号文件包含了对综合声明附录 E 所载《关于在民用航空器上所犯某些违法行为的示范立法》的一项修订提案。该提案要求在示范立法的第 1、2 和 3 节中增加一个注解，提及委内瑞拉现行国家法律，对轻微违法行为和违法行为加以区分。该提案还要求在第 4 节中，插入关于管辖权的补充文字。主席说该建议未获支持，但指出委内瑞拉有权根据既定程序将该事项提交其他论坛讨论。

61.4 委员会随后同意了建议全会通过以下拟议的决议。

#### 61/1 号决议：国际民航组织关于法律领域持续政策的综合声明

鉴于认为整合关于本组织法律领域政策的大会决议是适宜的，以便通过使其文本更加容易获取、更易理解和更合乎逻辑而便利其执行和实际运用；

大会：

1. 决定附于本决议的附录构成国际民航组织关于法律领域持续政策的综合声明，这些政策是大会第 37 届会议闭幕时存在的最新政策；
2. 决定在每届常会上继续通过国际民航组织关于法律领域持续政策的综合声明；和
3. 宣布本决议取代 A36-26 号决议。

## 附录 A

### 一般政策

鉴于国际民用航空能够极大地有助于增进和保持世界各国之间和人民之间的友谊和了解，但其滥用却可能成为对普遍安全的威胁；

鉴于避免摩擦，促进世界和平赖以维系的国家之间和人民之间的合作是适宜的；

大会:

重申法律在避免和解决世界各国之间和人民之间的冲突和争议以及特别是在本组织实现其宗旨和目标方面的重要作用。

## 附录 B

### 国际航空法公约草案核准程序

大会决议如下:

以下内容构成核准公约草案的程序:

1. 法律委员会认为可以作为定稿发给各国的任何公约草案应当连同有关该草案的报告一并提交理事会。
2. 理事会可以采取其认为适当的行动,其中包括向缔约国及其确定的其他国家和国际组织发送该草案。
3. 在发送公约草案时,理事会可以加注评论,并给予各国和各组织不少于四个月的时间向本组织提交评论意见的机会。
4. 应当通过可能与大会某一届会议同时召开的会议的方式,对公约草案进行审议,以便核准。会议开幕之日在按上述第 2 和第 3 段规定发送草案之日期后不得少于六个月。理事会可邀请其认为适合的任何非缔约国参加会议,并决定这种参加是否附带表决权。理事会还可以邀请国际组织派代表以观察员身份出席会议。

## 附录 C

### 国际民航组织国际文书的批准

大会:

忆及其关于批准修正《芝加哥公约》各项议定书和本组织主持制定和通过的航空私法及其他文书的 A36 -26 号决议附录 C;

关切地注意到上述各项修正议定书,尤其是将第三条分条和第八十三条分条纳入《芝加哥公约》的修正议定书以及最后条款(关于阿拉伯文和中文文本)的批准进程一直十分缓慢;

认识到这些修正对国际民用航空,特别是对《芝加哥公约》的活力的重要意义以及随之而来加速这些尚未生效的修正生效的迫切需要;

认识到加速本组织主持制定和通过的航空法文书的批准和生效的必要性；

意识到只有普遍参加这些修正议定书及其他文书，才能保证和增进其所体现的国际规则的统一化带来的利益；

敦促迄今尚未采取行动的所有缔约国尽快批准尚未生效的对《芝加哥公约》的上述修正 [即关于修正最后条款以便增加阿拉伯文和中文作为公约正式文本的几项修正]；

敦促尚未批准关于在《芝加哥公约》中纳入第三条分条和第八十三条分条并修订第五十条第一款（1990 年）和第五十六条（1989 年）的议定书的所有缔约国予以批准；

敦促迄今尚未采取行动的所有缔约国尽快批准其他国际航空法文书，特别是 1999 年《蒙特利尔公约》、2001 年开普敦各项文书、2009 年 5 月 2 日的两项蒙特利尔公约、2010 年《北京公约》和《北京议定书》。

敦促已批准有关文书的国家向秘书长提供其在批准和执行此类文书过程中使用的并可作为样本协助同一过程中其他国家的文字和文件的副本；和

指示秘书长与各国进行合作，采取本组织可采取的一切可行措施，应要求向在批准和实施航空法文书过程中遇到困难的国家提供援助，包括组织和参加讲习班或研讨会，以促进国际航空法文书的批准进程。

## 附录 D

### 航空法的讲授

大会，考虑到航空法的专业讲授对于本组织和各国不容置疑的重要性和培养对这一重要主题的知识适宜性，

请理事会采取所有可能的行动，在那些尚未进行航空法讲授的国家推广该项工作，

敦促各国采取有利上述目标实现的适当措施；和

要求各缔约国和感兴趣的各方向阿萨德·柯台特研究生和博士后研究金基金提供捐助。

## 附录 E

### 通过关于在民用航空器上所犯某些违法行为 (不循规/扰乱性旅客) 的国家立法

大会:

认识到依据《国际民用航空公约》序言和第四十四条, 本组织的宗旨和目标之一是促进国际航空运输的规划和发展, 以便满足世界人民对于安全、正常、高效和经济的航空运输的需要;

注意到所报道的涉及民用航空器上涉及不循规/扰乱性旅客的事件数量越来越多, 也越来越严重;

考虑到这些事件对于航空器及这些航空器上旅客和机组安全的影响;

念及现有国际法以及许多国家的国内法律和规章不能充分有效地处理这一问题;

认识到飞行中的航空器的特殊环境及与之有关的内在危险, 以及需要通过适当的国家法律措施, 从而使各国能够对构成航空器上的不循规/扰乱性行为的犯罪行为 and 违法行为进行起诉;

鼓励通过国内法律规定, 以使各国能够在适当情况下行使管辖权, 对在其他国家登记的航空器上发生的犯罪行为和构成不循规/扰乱性行为的违法行为进行起诉;

因此:

敦促所有缔约国尽快制定有效地处理不循规/扰乱性旅客问题的国内法律和规章, 其中应尽可能纳入以下所规定的条款; 和

要求所有缔约国把其有合理理由认为犯有所颁布的国内法律和规章所规定的而且按照这些法律和规章其具有管辖权的任何违法行为的所有人员送交其主管当局, 以便考虑提出起诉。

### 关于在民用航空器上所犯某些违法行为的示范立法

#### 第 1 节: 在民用航空器上针对机组人员实施的攻击和其他干扰行为

任何人在民用航空器上犯有任何下列行为均构成违法:

- 1) 针对机组人员实施无论身体上还是言语上的攻击、恐吓或威胁, 而且此类行为干扰了机组人员履行职责或降低了机组人员履行这些职责的能力的;
- 2) 拒绝遵循机长或机组人员代表机长为确保航空器或机上任何人员或财产的安全或为维护机上良好的秩序和纪律而发出的合法指示的。

## 第 2 节：在民用航空器上实施攻击和其他危害安全或危及良好秩序和纪律的行为

- 1) 任何人在民用航空器上犯有对他人的人身暴力行为或性攻击或儿童性侵犯行为均构成违法。
- 2) 任何人在民用航空器上犯有任何下列行为的，如果此类行为可能危害航空器或机上任何人员的安全或如果此类行为危及航空器上的良好秩序和纪律的，均构成违法：
  - a) 对他人实施无论身体上还是言语上的攻击、恐吓或威胁的；
  - b) 故意造成财产损失或损毁的；
  - c) 饮用酒精饮料或使用药物导致中毒的。

## 第 3 节：在民用航空器上所犯的其他违法行为

任何人在民用航空器上犯有任何下列行为均构成违法行为：

- 1) 在盥洗室吸烟，或以可能危害航空器安全的方式在其他地方吸烟；
- 2) 损坏航空器上的烟雾探测器或任何其他安全装置；
- 3) 操作被禁止操作的便携式电子装置。

## 第 4 节：管辖权

1. (国名) 的管辖权应当扩大到本法第 1、第 2 或第 3 节下的任何违法行为，如果构成违法的行为发生在下列航空器上：

- 1) 在 (国名) 登记的任何民用航空器；或
- 2) 由主要经营地在 (国名) 的经营人，或若无主要经营地，其永久居住地在 (国名) 的经营人租用的带或不带机组的任何民用航空器；或
- 3) 处在 (国名) 领土或领空的任何民用航空器；或
- 4) 在 (国名) 以外的飞行中的任何其他民用航空器，如果：
  - a) 该航空器的下一个着陆点在 (国名)；和
  - b) 该航空器的机长向 (国名) 主管当局交出犯罪嫌疑人，并要求该当局起诉犯罪嫌疑人，并肯定机长或经营人没有也不会向任何其他国家提出类似要求的。

2. 本节中所用“飞行中”一词意指从起飞时使用动力的一刻起至着陆滑跑终止的一刻止。

## 附录 F

### 推进通信、导航、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

鉴于在全球范围内实施通信、导航、监视/空中交通管理（CNS/ATM）系统，其目的是对航空器航行安全提供至关重要的服务，自 1991 年第 10 次空中航行会议首次提出以来已取得实质性进展，并在 2003 年第 11 次空中航行会议上得到热烈批准；

鉴于 CNS/ATM 系统现有的法律框架，即《芝加哥公约》、其附件、大会决议（特别包括 GNSS 权利和义务宪章）、国际民航组织的相关指南（特别包括国际民航组织关于 CNS/ATM 系统实施和运行政策的声明）、地区航行计划，以及国际民航组织和运行卫星导航星座的国家之间交换的信函已使迄今为止在技术上得以实施；

鉴于国际民航组织在国际民航组织大会、理事会、法律委员会、法律及技术专家小组和研究小组中为研究 CNS/ATM 系统的法律和体制方面已投入了大量资源，建立了详细的记录档案，并就全球社会所面临的问题、挑战和关注达成了理解；和

鉴于需要考虑开展地区性做法，以制定措施，处理可能阻碍在该地区实施 CNS/ATM 的法律或体制方面的问题，并确保这些机制同《芝加哥公约》保持一致；

大会：

1. 认识到法律委员会总体工作计划第一项“审议建立包括全球导航卫星系统（GNSS）和地区多国组织在内的 CNS/ATM 系统法律框架”的重要性，及大会和理事会对此做出的决议或决定；
2. 重申无需为实施 CNS/ATM 系统修订《芝加哥公约》；
3. 请各缔约国还要考虑使用地区组织制定必要的机制，解决可能阻碍在该地区实施 CNS/ATM 的法律或体制方面的问题，并确保这些机制同《芝加哥公约》和国际公法保持一致；
4. 鼓励国际民航组织、各地区组织和工业界在实施 CNS/ATM 系统方面促进技术援助；
5. 请各缔约国、其他多边机构和私营金融机构考虑开发额外资金资源，以协助缔约国和地区小组实施 CNS/ATM；
6. 指示秘书长尤其根据欧洲民航会议成员国和其他地区民航委员会所提议的结构和模式以及基于国际法，跟踪并酌情协助制定各方可加入的合同框架；
7. 请各缔约国向理事会通报各地区的做法；和
8. 指示理事会（根据《芝加哥公约》第五十四、五十五和八十三条）将这些地区做法记录在案、评估其价值，并尽早予以公布。

议程项目 62：需要法律委员会审议的其它问

62.1 委员会注意到了 A37-WP/95 号文件（信息文件）

— 完 —