



大会第 35 届会议

法律委员会报告的综述部分 以及 关于议程项目 7、8、33、34、35、36、37 和 38 的草案

(由法律委员会主席提交)

所附其报告的综述部分以及关于议程项目 7、8、33、34、35、36、37 和 38 的报告已经法律委员会批准。建议全体会议通过 36/1 和 37/1 号决议。

注：本文件去掉封面页后，应插入报告夹的适当位置。

法律委员会的报告

综述

1. 2004年9月30日至10月4日，法律委员会召开了三次会议。全体会议选举了H. Kjellin先生（瑞典）为委员会主席。
2. 在第一次会议上，委员会选举了S. H. Tan女士（新加坡）为第一副主席，J. Salazar先生（哥伦比亚）为第二副主席。
3. 委员会的三次会议以公开会议的形式召开。按照执行委员会的建议，大会同意在大会第35届会议期间，暂停法律委员会的会议记录。
4. 来自78个缔约国和7个观察员代表团的代表出席了委员会的一次或多次会议。
5. 委员会的秘书是法律局局长D. Wibaux先生。主要法律官员S. A. Espinola先生为副秘书长，高级法律官员J. V. Augustin先生为助理。协助秘书工作的还有法律官员B. Verhaegen先生、黄解放先生和A. Jakob先生。

议程和工作安排

6. 委员会审议了由全体会议交给它的以下议程项目7、8、33、34、35、36、37和38：
 - 项目7：理事会向大会提交2001年、2002年和2003年的年度报告
 - 项目8：2005年、2006年和2007年的方案预算
 - 项目33：移动设备（航空器设备）的国际利益
 - 项目34：1952年《罗马公约》现代化的进展报告
 - 项目35：对航空战争风险保险领域的援助
 - 项目36：关于制定通信、导航、监视/空中交通管理（CNS/ATM）系统，包括全球导航卫星系统（GNSS）法律框架的报告
 - 项目37：本组织在法律领域的工作计划
 - 项目38：有待合并或宣布失效的大会决议
- 6.1 委员会审议的文件和工作文件按议程项目列在报告的附录当中。
- 6.2 委员会对每个项目采取的行动，在以下段落中作了单独报告。材料是根据委员会审议的议程项目编号顺序编排的。

议程项目 7：理事会向大会提交 2001 年、2002 年和 2003 年的年度报告

7:1 委员会**注意到了**由全体会议交给它的理事会向大会提交 2001 年（Doc 9786 号文件）、2002 年（Doc 9814 号文件）和 2003 年（Doc 9826 号文件）的年度报告第 VI 章（根本法律和一般法律问题），以及 2004 年上半年的补篇（Doc 9826 号文件 — 补篇）。

议程项目 8：2005 年、2006 年和 2007 年的方案预算

8:1 委员会注意到了 WP/20, AD/2 号文件的第 IV 部分、第 1 号和第 2 号更正, 以及第 1 号增编中提出的方案预算。

议程项目 33：移动设备（航空器设备）的国际利益

33:1 委员会根据理事会提交的载有关于移动设备（航空器设备）的国际利益的进展报告 WP/16 号文件，并根据拉丁美洲航空和空域法律协会（ALADA）提交的 WP/117 号文件，审议了这一项目。

33:2 爱尔兰代表团对 Aviareto 和国际民航组织之间的契约谈判所取得的进展，以及国际登记处的实施表示满意，并指出其政府非常支持在其领土内建立登记处。爱尔兰正在准备必要的立法，以期在近期批准开普敦公约和议定书。

33:3 一个代表团忆及，该国已经成为公约和议定书的签约方，并鼓励其他国家效仿。另外五个代表团也鼓励各国批准公约和议定书。一个观察员组织通报了它与另外一个观察员组织一起，就这一项目联合制订了一个文件将提交法律委员会，但文件尚未分发。在该文件中，也鼓励各国批准公约和议定书。

33:4 另一个观察员组织认为，尽管经济上的考虑可能会在做出批准开普敦文书的决定时占上风，但公约和议定书有可能在拉丁美洲管辖权方面引起法律困难。公约和议定书的选择/放弃规定，将便利各国克服此类法律困难。

33:5 一个代表团忆及，该国积极参与了促成通过开普敦文书的工作和国际登记处筹备委员会正在进行的工作。该国协助组织了两个研讨会，第一个是通过与国际民航组织和 UNIDROIT 协商的关于当时公约和议定书草案的研讨会；第二个是关于公约和议定书的批准（由 UNIDROIT 与国际民航组织协商组织的）的研讨会。研讨会的材料可以提供给那些有需要的国家作为帮助。有两个代表团对能将此类材料提供给其它国家表示赞赏。

33:6 一个代表团忆及，该国考虑到发展中国家和发达国家都可以从中受益，因此于 1988 年提出了移动设备国际利益的概念，并根据条约法从此一直支持这一概念的实施。该国签署了公约和议定书，并且展开立法工作，以期实施开普敦的两份文书。该代表团注意到了国际民航组织和国际登记处筹备委员会在建立登记处方面的工作所取得的进展。该代表团进一步注意到，为使事情符合公约和议定书，尚有两个事项。理事会需做出正式决定以成为监督机构。而且为确保对国际登记处有信心，尚有待察看其，尤其在保险、赔偿责任和各国监督性参与方面，是否符合公约与议定书以及是否符合开普敦外交会议第 2 号决议。监管机构的体制作用不应被淡化。

33:7 一个代表团称赞了国际民航组织和 UNIDROIT 在开普敦文书方面所作的工作，并通报称该国已经采取必要步骤批准这些文书。这些文书也是各国和行业之间的合作成果，并将推动以较低的费用获得信贷，因而也将有助于国际民用航空更加安全和保安。代表团告知，如果其他国家愿意，该国愿意在批准公约和议定书方面向他们提供帮助。

33:8 在对讨论进行总结时，主席强调了开普敦文书的经济益处，对文书的大力支持，鼓励各国尽早批准这些文书，以及委员会对国际登记处在 2005 年 2 月运作之后将履行文书各项规则和原则的信心。他还注意到，有些国家愿意提供有助于其它国家的批准进程的信息。

33:9 作为讨论结果，委员会**注意到**在 33:1 段中提及的工作文件。

议程项目 34 : 1952 年《罗马公约》现代化的进展报告

34:1 根据理事会提交的 WP/18 号文件、土耳其提交的 WP/135 号文件、希腊提交的 WP/266 号文件和拉丁美洲航空和空域法协会 (ALADA) 提交的 WP/118 号文件, 对这一项目作了审议。

34:2 WP/18 号文件提供了自第 33 届会议以来, 关于 1952 年《罗马公约》现代化所做工作的进展报告, 供大会参考。它指出, 理事会对秘书处关于此题目的研究进行了审议, 并于 2002 年 6 月 5 日建立了一个秘书处研究小组, 协助秘书处今后的工作。秘书处在研究小组的帮助下, 编写了外国航空器对第三方造成损害的公约草案。这一公约草案得到了法律委员会第 32 届会议的审议。审议之后, 委员会认为在某些领域需要进一步的工作。2004 年 5 月 31 日, 理事会决定建立一个关于《罗马公约》现代化的特别小组, 以便推动这一工作。

34:3 WP/135 号文件指出, 在法律委员会第 32 届会议期间, 未能就公约草案的重要领域达成一致意见, 特别是对于航空承运人的赔偿责任范围和风险可保险性。WP/135 号文件概述了土耳其对于涉及公约草案的若干问题的立场, 并提出由于对某些关键问题没有达成一致意见, 因此国际民航组织秘书处可能认为有必要发放一份问卷, 其中包含公约不同的备选方案, 请各国提出意见, 尤其是关于新公约在某种范围之内的可供批准的意见。对问卷的答复将对新公约的可批准性为秘书处提供一份更好的数据, 并且如有必要, 可以制定新的案文草案。

34:4 希腊提交的 WP/226 号文件指出, 公约草案的第一条 (h) 款也应该参考《联合国海洋法公约》(1982) 第 101 条。

34:5 在 WP/118 号文件中, ALADA 向大会介绍了它对 1952 年《罗马公约》现代化的持续工作的立场, 对特别是关于公约草案当中的赔偿责任制度和保险问题表示关注。它认为这一问题会与第三方的利益不符。

34:6 一些代表团表示支持 1952 年《罗马公约》现代化的持续进程, 并相信理事会建立的特别小组将能够解决悬而未决的问题。这些代表团还强调了完成这一工作的迫切性。

34:7 一个代表团认为鼓励保险公司审议其关于战争险涵盖范围的立场, 同时顾及国际民航组织和航空业对责任赔偿和保安问题所做的工作是非常重要的。这些公司的审议将促进《罗马公约》的现代化。

34:8 另一个代表团表示新公约的案文除有关非法干预行为的风险之外, 需要解决与战争行为有关的风险的赔偿责任问题。

34:9 另一个代表团表示希望拓宽工作的范围, 以便结合航空公司之外正经历困难保险形势的其他各方。

34:10 一个代表团强调具备一项涵盖与安全相关的风险以及非法干扰所引起赔偿责任的全球文件至关重要, 即使这样会引起不同问题, 并且可能需要不同的解决方法。在处理由飞行中的航空器所引起

的第三方赔偿时，具备一个全面的制度至关重要。该代表团指出所做工作的成果必须公正、有效和符合实际，对遇难者必须有足够的赔偿，但也应该结合航空公司的需要，从而不妨碍国际运行，并且赔偿责任制度不能脱离国际保险市场的现实。

34:11 一个代表团反对 WP/266 号文件的提案，认为没有必要参考《联合国海洋法公约》（1982）第 101 条款，这样参考可能会阻止不是该公约缔约方的国家批准未来的国际民航组织文书。

34:12 另一个代表团指出，新的公约应该在航空公司和第三方的利益之间建立一种平衡，并且应该结合考虑国内航班。

34:13 一个观察员认为，尽管由于航空公司面临的困难，获得了修订《罗马公约》的契机，但其他与航空相关的各方在获得第三方责任赔偿保险方面遇到了困难。修订《罗马公约》是这些问题长期解决方法的一个部分。它敦促国际民航组织全力推动这一工作。

34:14 在总结关于这一议程项目的讨论时，主席指出，所发表的意见涉及一些具体意见。对于《罗马公约》的现代化进程存在有力的支持，并且一些代表团强调了这方面的迫切需要。同时，一些代表团表示相信理事会建立的特别小组将尽快为悬而未决的问题找到迅速和令人满意的解决方法。

议程项目 35：对航空战争险保险领域的援助

35:1 根据理事会提交的 WP/17 号文件、国际航空保险商联合会 (IUAI) 提交的 WP/126 号文件、欧洲共同体 (EC) 提交的 WP/87 号文件、国际航空运输协会 (IATA) 提交的 WP/97 号文件和联合王国提交的 WP/280 号文件，对这一议程项目作了审议。

35:2 WP/17 号文件介绍了根据大会 A33-20 号决议所采取行动的情况报告，具体是制定一个国际应急机制，通过一个在开始的几年中由多个政府支持的、非营利性特殊目的的保险实体，提供不可撤消的航空战争险第三方赔偿责任保险计划（全球计划“Globaltime”）。Globaltime 建立和运作的一个条件是，需有占 ICAO 会费率 51% 的缔约国宣布其参与 Globaltime 的意向，迄今为止尚未达到 51% 的启动界线。该计划的另一个条件是，国际民航组织理事会认定商业保险市场情况进一步恶化。在实现这两个条件的前提之前，全球计划仍处于应变状态。一些代表团对关于 Globaltime 所做的工作表示了赞赏，一个代表团强调了它对市场的调节作用。但是，得到承认的是，Globaltime 提供的只是一个短、中期解决方法，没有吸引足够的参与。为此，对 Globaltime 能否鼓励商业市场参与者，取消此类从经营角度看不具备充分吸引力的保险范围，一个代表团表示了担心。

35:3 WP/126 号文件阐述了 2001 年 9 月 11 日以后的航空保险范围和市场变化，解释了可保险性和积累的概念，重点在现行政策的排除以及一些航空保险商提出的新的全面排除。WP/87 号文件概述了欧洲对制定所有入境飞行、境内飞行、出境飞行或飞越欧洲共同体国家的经营人，将于 2005 年 4 月 30 日起执行最低保险要求的新规则。WP/97 号文件指出了其打算排除由于敌对的使用含有放射性尘埃的炸弹、电磁脉冲装置或生物化学材料而引起的第三方责任的所有要求，敦促各国授权政府保证，并开始起草一个对战争和恐怖主义造成损失的赔偿责任制度的限制。

35:4 WP/280 号文件向大会建议解决战争险商业保险市场的不稳定性问题，这已经威胁到航空公司和其他有关服务提供者的持续经营。特别建议法律委员会应尽快进行与《罗马公约》现代化的有关工作，并应考虑在必要情况下，通过两个手段推进这一领域的工作：一个针对战争和恐怖主义带来的新风险，另一个即“传统的”第三方险。此建议得到了一些代表团的支持。许多代表团提到也必须认识航空业所有其他因素的令人担心的情况，而不仅仅是航空公司方面。一个代表团进一步建议，选择办法不应该局限于一个或两个手段。另一个代表团指出，尽管责任赔偿改革的范围可以涉及“正常的”风险和与恐怖主义相关风险的两方面，但后者应该紧急对待，甚至可能应该优先安排。

35:5 继续讨论这一题目时，一个代表团表示原则支持 WP/280 号文件中所提目标，然而同时对提出的方法有些犹豫，主要是关于两个手段的方法。它认为，这一问题应该由 1952 年《罗马公约》现代化的特别小组审议，同时考虑应该尽快建立不仅包含传统的、同时包含恐怖主义风险的全面制度。另一个代表团对此表示了支持，该代表团怀疑分开解决这一问题会加速解决悬而未决的问题，并对保险商宣布的全面排除“新的”风险做法表示担心。此外，该代表团指出 1999 年的《蒙特利尔公约》已经包含了旅客赔偿责任。一些代表团随后做了发言，以便提醒注意这一问题需要全球解决方法，其中包括正在解决政府和航空业相关困难的发展中国家和欠发达国家。

35:6 在总结这一项目时，主席注意到 WP/280 号文件中的建议得到了一些代表团的支持，但是有些代表团坚持认为，应当保留所有可能的选择供特别小组审议。他从讨论中得出，认为法律委员会希望重申国际民航组织应该迅速进行《罗马公约》的现代化工作，以便解决这一问题，同时将最佳方法细节交给负责这一项目的特别小组审议。

议程项目 36：关于建立包括 GNSS 在内的 CNS/ATM 系统法律框架的报告

36:1 对于这一项目的审议基于秘书处提交的 WP/75 号文件，欧洲民航会议 41 个成员国提交的 WP/125 号文件，拉丁美洲民航委员会 21 个成员国提交的 WP/179 号文件，国际航空运输协会提交的 WP/215 号文件和美国提交的 WP/216 号文件。

36:2 委员会注意到在上述工作文件中表达的不同意见，有的提议考虑制定一项国际公约，有的提议采纳一个合同性框架，以此作为迈向国际法这一全球文书长远目标的一步，有的提议在召开大会的下一届常会之前暂停关于制定新的“长期法律框架”的工作。在牢记法律委员会总体工作计划第一项的重要性的基础上，并本着达成共识的目的，主席在经过广泛磋商之后，向委员会提出下列决议草案：

“A/35XXX 决议草案**推进通信、导航、监督/空中交通管理 (CNS/ATM) 的
法律和机构方面的实用做法**

鉴于在全球范围内实施通信、导航、监督/空中交通管理 (CNS/ATM)，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 次航行会议初次提出和 2003 年第 11 次航行会议得到热烈批准以来已取得实质性进展；

鉴于 CNS/ATM 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 权利和义务的宪章）、ICAO 相关指南（特别包括 ICAO 关于 CNS/ATM 系统实施和运行政策的声明）、地区航行计划，以及 ICAO 和运行卫星导航星座缔约国之间交换的信函已使迄今为止的技术得以实施；

鉴于 ICAO 在 ICAO 大会、理事会、法律委员会、法律和技术专家小组以及研究小组中为研究 CNS/ATM 的法律和机构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，解决可能阻碍在该地区实施 CNS/ATM 的法律或机构问题，并确保这些机制同《芝加哥公约》保持一致；

大会：

1. 重申实施 CNS/ATM 同《芝加哥公约》完全一致的共识，并且无需因此对《芝加哥公约》进行修订；
2. 请缔约国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

机构问题，并确保这些机制同《芝加哥公约》保持一致；

3. 鼓励 ICAO、地区组织和工业界在执行 CNS/ATM 方面促进技术援助；

4. 请缔约国考虑开发包括多边和第三方在内的额外资金资源，以协助缔约国和地区组织实施 CNS/ATM；

5. 指示秘书长尤其根据欧洲民航会议成员国所建议的结构和模式，跟踪监督并酌情协助制定自愿性的合同框架；并且

6. 请成员国向理事会通报各地区的做法；和

7. 指示理事会（根据《芝加哥公约》第五十四条、五十五条和八十三条）将这些地区的做法记录在案，审查其价值，并尽早予以公布。”

36:3 多数代表团欢迎主席的提议，并支持主席提出的决议草案当中的内容。

36:4 经过进一步讨论，主席提议增加以下内容作为决议草案行动条款的第一段：“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）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。”会上表明任何地区做法不得取代 ICAO 在法律委员会总体工作计划第一项下进行的工作。委员会接受了这一建议。

36:5 委员会讨论了在第 2 段中“地区组织”之前是否应增加“适当的”一词。但由于未能达成一致意见，所以没有加入该词。委员会还决定在第 2 段末尾增加“和国际公法”一词，以表明可能会适用空间法文书或其他国际法律文书。

36:6 一个代表团提出疑问，决议第 4 段是否会造成对原意的误解，即：对航空承运人可能会收取一定费用，而航空承运人可能从缔约国那里得到资金支持。该代表团建议增加一句话，表明任何收费均应根据 ICAO 规则收取。主席解释说，在草案第 2 段中已提到适用 ICAO 的规则。经过进一步讨论，决定对第 4 段修订如下：“请缔约国、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”

36:7 关于第 5 段，委员会决定删去“自愿性”一词，在“合同框架”后增加“各方可加入的”一词。在一些地区组织要求之下，在本段的末尾增加了“其他地区民航委员会和根据国际法”。

36:8 众多代表团对 WP/179 号文件中的建议表示支持。这些代表团虽然对主席提出的决议草案表示接受，但继续强调需要在 ICAO 主导下制订一个具有约束力的国际文书，以此作为长期手段。

36:9 委员会决定建议大会通过以下决议：

法律委员会草拟并建议大会通过的决议

第 36/1 号决议

推进通信、导航、监督/空中交通管理 (CNS/ATM) 的法律和机构方面的实用做法

鉴于在全球范围内实施通信、导航、监督/空中交通管理 (CNS/ATM)，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和 2003 年第 11 次空中航行会议得到热烈批准以来已取得实质性进展；

鉴于 CNS/ATM 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）、ICAO 的相关指南（特别包括 ICAO 关于 CNS/ATM 系统实施和运行政策的声明）、地区航行计划，以及 ICAO 和运行卫星导航星座的缔约国之间交换的信函已使迄今为止的技术得以实施；

鉴于 ICAO 在 ICAO 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 系统的法律和机构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 的法律或机构方面的问题，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) 在内的 CNS/ATM) 系统法律框架”的重要性，及大会和理事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 的法律或机构方面的问题，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 ICAO、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**各缔约方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 37：本组织在法律领域的工作计划

37:1 委员会根据理事会提交的 WP/84 号文件、大韩民国提交的 WP/173 号文件、哥伦比亚提交的 WP/238 号文件、IATA 提交的 WP/71 号文件、理事会提交的 WP/62 号文件和加拿大与联合王国提交的 WP/279 号文件，对这一项目作了审议。

37:2 WP/84 号文件概述了 2005 年至 2007 年期间法律局的工作计划、理事会的法律事务、法律委员会的工作方案以及法律会议计划。工作文件按优先排序，列出了法律委员会工作方案的题目，并提供了工作方案单独项目的工作情况资料。

37:3 大韩民国提交的 WP/173 号文件包含了韩国提议在 2006 年举办一次地区法律研讨会，由大韩民国和国际民航组织法律局联合主办。拟议的地区研讨会将针对属于国际民航组织亚洲和太平洋办事处的国家。这一提议得到了委员会的注意。

37:4 哥伦比亚提交了 WP/238 号文件，其中提交了希望对航空活动所产生赔偿的判决实施方面，进一步研究关于“留滞”、“扣押”和其他“保全措施”的事项，供进一步审议。该代表团注意到了本组织面临的预算局限，并提到在单独研究之外，这一问题可以在《罗马公约》现代化的工作中进行。委员会注意到了这一提案。

37:5 IATA 提交了 WP/71 号文件。注意到国际民航组织通过制定关于不轨旅客的立法范本和指导材料，在该题目方面已经取得了重大进展。尽管如此，鉴于事故征候数量持续增长，它表示有必要通过国际民航组织，在全球层面作进一步的协调工作，这也应该包括由国际民航组织秘书处关于不轨旅客的研究小组，审议对现行公约和议定书做必要的修订。这一提案受到了委员会的注意。

37:6 两个代表团希望将战争险保险问题与处理《罗马公约》现代化的项目联系起来。关于不轨旅客的议题，其中一个代表团指出，关于本题目的未来工作也应该结合 WP/88 号文件（国际民航组织航空保安行动计划—项目 12：法律）中查明的差距。一个代表团建议将《罗马公约》的现代化，提高到工作方案优先排序的第一位。

37:7 在总结关于这一议程项目的讨论时，主席指出委员会已经注意到工作文件所包含的不同提案。根据关于议程项目 36 和通过的相关决议草案的以往讨论，建议将涉及审议制定 GNSS 法律框架的题目，保留作为工作方案的最高优先安排，但将《罗马公约》现代化的优先安排从第三位提高到第二位。由于对《罗马公约》现代化以往的审议包含对战争险保险问题的充分参考，因此认为没有必要正式修订这一项目关于工作方案的措辞。理解是，2005 年至 2007 年的法律会议计划，将在这一时期内根据需要做适当的审议，以便与工作方案和优先排序不同项目的工作进展相对称。

37:8 因此，制定了法律委员会的以下工作方案：

- 1) 考虑制定通信、导航和监视/空中交通管理（CNS/ATM）系统，包括全球导航卫星系统（GNSS）的法律框架；

- 2) 审议 1952 年 10 月 7 日在罗马签署的《外国航空器对地面（水面）上第三方造成损害的公约》的现代化问题；
- 3) 引起国际航空界关注的、而现有的航空法文书未加涵盖的行为或违法行为；
- 4) 移动设备（航空器设备）国际利益；
- 5) 审议批准国际航空法文书的问题；
- 6) 《联合国海洋法公约》 — 对于实施芝加哥公约、其附件以及其他国际航空法文书所产生的影响（如有）。

37:9 委员会随后审议了 WP/62 号和 WP/279 号文件。

37:10 WP/62 号文件忆及，在对《关于在可塑炸药中添加识别剂以便侦测的公约》技术附件提出修订时，ICAO 在不同会议上关于该公约第 IV 条适用性的讨论。主要问题是一旦此类修订案生效，不再符合修订案要求的现有炸药是否应当销毁或按照第 IV 条以其它方式加以处理。WP/62 号文件提出一份大会决议草案，敦促缔约国执行第 IV 条，以使所有该类炸药符合《公约》第 IV 条第（2）和第（3）款的规定。

37:11 WP/279 号文件提出对 WP/62 号文件所附决议草案的拟议修订。这一工作文件中的主要提议是将决议的实施仅限制于关于提高 DMNB 识别剂浓度的一项特定修订。

37:12 鉴于时间限制，主席提议并经委员会同意，设立一个非正式工作组并邀请感兴趣的代表团加入工作组，工作组主席由联合王国代表团担任。

37:13 联合王国代表团向委员会报告，加拿大、法国、日本、联合王国和美国的代表团参加了非正式工作组的讨论。作为一项妥协，小组建议除非有缔约国通知所有其它缔约国和理事会表示不同意实施，决议草案将主要适用于关于 DMNB 的拟议修正案，但同时也适用于今后对技术附件的修订。

37:14 委员会批准非正式工作组的建议，并同意向大会建议通过以下决议：

法律委员会拟定并建议大会通过的决议

决议 37/1

《关于在可塑炸药中添加识别剂以便侦测的公约》第 IV 条的适用

认识到《关于在可塑炸药中添加识别剂以便侦测的公约》对于防止针对民用航空的非法行为的重要性；

意识到国际炸药技术委员会目前为修订公约的技术附件所作的提议，目的在于按质量将 2, 3 — 二甲基 — 2, 3 — 二硝甲丁烷 (DMNB) 识别剂的规定最低浓度从 0.1% 提出高到 1.0%；

铭记尤其是在对技术附件进行修订之后，需要为炸药的侦测系统保持一个统一的机制；和

注意到经理事会批准的法律委员会的建议，即公约第 IV 条**经必要修改后**应适用于未按照经修订的技术附件添加识别剂的炸药；

大会：

督促加入公约的国际民航组织缔约国按下述方式在其相互关系中适用公约第 IV 条：

1. 在生产时符合技术附件第 2 部分的要求，因为上述对技术附件的修订，即将识别剂 DMNB 最低浓度按质量从 0.1% 提高到 1.0%，而不再符合第 2 部分要求的炸药，应当自该修订生效后遵守第 IV 条第 (2) 和第 (3) 款的规定。

2. 因此，自对技术附件第 2 部分的该修订生效后，未对修订表示反对的各缔约国应当采取必要措施以确保：

- a) 对前款所述在其领土内的所有库存炸药，如不是由其行使军事或警察职能的当局所持有，在自本修订生效之日起三年之内，予以销毁或用于不违背本公约目标之目的，或者添加识别剂或者使之永久失效；和
- b) 对前款 (a) 所述由其行使军事或警察职能的当局所持有，而不构成经正式批准的军事装置不可分开部分的所有库存炸药，在自本修订生效之日起十五年之内，予以销毁或用于不违背本公约目标之目的，或者添加识别剂或者使之永久失效。

3. 以上款项应适用于任何撤消其对修订的反对意见的缔约国，时间则自其表示同意接受约束之日开始。

4. 除非任何缔约国通知其它所有缔约国和理事会它不同意此种适用，上述款项，经必要修改，应适用于今后对技术附件的任何修订。此种通知应在《公约》第七条第 3 款所示 90 天期内做出。

议程项目 38：有待合并或宣布失效的大会决议

38:1 委员会在 WP/33 号文件附录 D 的基础上审议了这一项目，其中建议对第 V 部分（法律事项）的决议，一律不宣布失效。

38:2 会议秘书解释说，这一议程项目是标准的。除 WP/33 号文件之外，没有关于这一议题的其它工作文件，原因是经过认真审查后发现，没有法律方面的决议有待合并或宣布失效。

38:3 委员会**注意到了**这一情况。

— 完 —