



大会第36届会议

法律委员会关于其报告综述部分和 关于议程项目7、8、45、46、47和48的报告

(由法律委员会主席提交)

所附关于其报告综述部分和关于议程项目7、8、45、46、47和48的材料已经全体会议批准。建议全体会议通过48/1号决议。

注：去掉封面页后，将本文件插入报告夹的适当位置。

法律委员会的报告

综述

1. 2007年9月18日至28日，法律委员会共举行了三次会议。全体会议选举了陈秀花女士（新加坡）为委员会的主席。
2. 委员会在第一次会议上选举了 S.M. Gaiya 先生（尼日利亚）和 A.H. Mutti 先生（阿根廷）分别为第一副主席和第二副主席。
3. 委员会所举行的三次会议均为公开会议。根据执行委员会的建议，大会曾同意在大会第 36 届会议期间暂停法律委员会的会议记录。
4. 79 个缔约国和 6 个观察员代表团出席了一次或一次以上委员会的会议。
5. 委员会的秘书为法律局局长 D. Wibaux 先生，副秘书长为特等法律干事 S.A. Espínola 先生。助理秘书为：高级法律干事 J.V. Augustin 先生、法律干事 B. Verhaegen 先生、黄解放先生和 A. Jakob 先生，以及法律顾问 M. Weinstein 夫人。

议程和工作安排

6. 由全体会议交给委员会的议程项目 7、8、45、46、47 和 48 的审议情况如下：

议程项目 7： 理事会向大会提交的 2004 年、2005 年和 2006 年的年度报告

议程项目 8： 2008 年、2009 年和 2010 年的方案预算

议程项目 45： 关于在非法干扰行为或一般风险情况下航空器对第三方造成损害的赔偿的进展报告

议程项目 46： 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

议程项目 47： 本组织在法律领域的工作方案

议程项目 48： 有待整合或宣布失效的大会决议

- 6.1 委员会所审议的文件和工作文件，按议程项目分别载于本报告的附录。

6.2 下文各段分别报告了委员会就每一项目采取的行动。材料的编排根据的是委员会所审议议程项目的数字顺序。

议程项目 7：理事会向大会提交的 2004 年、2005 年和 2006 年的年度报告

7.1 供委员会审议的有向大会提交的 2004 年（Doc 9851 号文件）、2005 年（Doc 9862 号文件）和 2006 年（Doc 9876 号文件）的理事会年度报告第 6 章（根本法律和一般法律问题），以及由全体会议向委员会提交的 2007 年上半年的补篇（Doc 9876 号文件——补篇）。

7.2 一代表团提及补充文件（Doc 9876 号文件），并表示支持 2001 年《移动设备国际利益公约》及其关于航空器设备特定问题的议定书（2006 年 3 月 1 日生效）。该国已签署该公约和议定书，并正在与各省一道致力于确保适当实施这些开普敦文书。该代表团满意地注意到国际民航组织理事会承担了国际登记处监管机关的角色，其同样感到高兴的是，登记官对于需要一种方便用户的制度一事作出了积极的回应，这一制度确实为实施努力提供了便利。该代表团还感到高兴的是，用国际民航组织的各种语文提供了登记处的条例和程序。

7.3 但该代表团还希望就两个事项表达代表团的关切。首先，该代表团认为，登记处也应像上述条例和程序一样能够使用国际民航组织的各种语文，从而有助于进入登记处查阅。其次，该代表团认为，尽管登记长已将登记处的承保范围增加到 3 500 万美元，但仍无法满足开普敦公约和议定书的承保范围和财务保证的要求。该代表团的意见是，这一数额仍远远达不到议定书估计的 2 亿美元数额，因此，它责成所有各国遵守法规的规定。该代表团在表示坚定支持实施开普敦文书的同时，从而也希望看到在语文和保险方面都采取认真的行动。

7.4 另一代表团支持上述代表团。该代表团进一步强调有必要协助发展中国家，使其能够更方便地进入登记处查阅。该代表团还询问国际民航组织是否参与了拟订开普敦公约的其他议定书，即：铁路车辆和空间资产议定书。秘书解释说，虽然开普敦文书是在国际民航组织和国际统一私法协会共同主持下拟订和通过，但上述其他各项议定书则是在国际统一私法协会的主持下拟订的，国际民航组织没有参与。他还通报说，另一外交会议最近通过了关于铁路车辆的议定书。

7.5 主席在总结讨论情况时说，委员会注意到 2004 年、2005 年和 2006 年年度报告（包括其补篇）第 6 章，并将在报告中转达上述关切。

议程项目 8：2008 年、2009 年和 2010 年的方案预算

8.1 供委员会审议的有 A36-WP/23 号文件中提出的 2008 年、2009 年和 2010 年方案预算一法治。一代表团回顾，国际民航组织理事会同意在成本回收的基础上担任根据开普敦公约和议定书所设立的国际登记监管机关，随后，该代表团就这方面没有说明国际民航组织的预期费用和收入一事提出了询问。涉及到透明度的原则。

8.2 副秘书长解释说，经常预算中通常不包括这类信息，但单有一项会计，会在监管机关的定期报告中向加入了开普敦文书的国家予以提供。该代表团接着表示意见说，此类事项关系到国际民航组织的缔约国，在不要求改变现行预算草案的情况下，今后的预算对于这方面的预期费用和收入如能作出说明，将是有益的。

8.3 主席在总结讨论情况时说，委员会注意到方案预算，并将在报告中转达上述评论。

**议程项目45：关于在非法干扰行为或一般风险情况下
航空器对第三方造成损害的赔偿的进展报告**

45.1 本项目在理事会提交的 A36-WP/11 号文件、新加坡和瑞典提交的 A36-WP/233 号文件和国际航空运输协会（IATA）提交的 A36-WP/74 号文件的基础上进行了审议。

45.2 A36-WP/11 号文件提出了关于大会第 35 届会议以来，在关于在非法干扰行为或一般风险情况下航空器对第三方造成损害的赔偿方面的工作的进展报告，供大会参考。该文件指出，理事会在 2004 年设立的特别工作组共举行了六次会议，编制了两个公约草案的案文，即：

- a) 在非法干扰情况下航空器对第三方造成损害的赔偿的公约（俗称“非法干扰赔偿公约”）；和
- b) 航空器对第三方造成损害的赔偿的公约（俗称“一般风险公约”）。

45.3 该文件强调了各项公约草案的最重要的条款，并在特别工作组第六次会议上得出结论认为，广泛的一致意见是特别工作组完成了它的工作，工作组并决定建议理事会召开一次法律委员会会议进一步拟订两项公约草案的案文。

45.4 A36-WP/233 号文件强调了理事会特别工作组的重大发展，特别是在非法干扰赔偿公约草案方面。文件强调，就 1999 年《蒙特利尔公约》的赔偿制度而言已出现标新立异，在单项索赔要求方面不会再有限额，对航空器的赔偿责任将实行全球性的限制。文件提供了关于根据公约将要建立的补充赔偿机制的资料，以及公约将规定涉及整个航空运输业界统一做法的情况。文件指出，这些重大发展在特别工作组得到了绝大多数人的支持，绝大多数人还同意，公约草案已臻成熟，可以提交法律委员会审议。文件最后邀请大会，除其他外，要求理事会将关于对第三方赔偿、特别是发生非法干扰情况下对第三方的赔偿的公约草案列入法律委员会下一次会议议程，并尽早于 2008 年召开下一次会议，以进一步推动这方面的工作。

45.5 A36-WP/74 号文件仅涉及非法干扰赔偿公约。文件主张，案文必须包括对于运营人赔偿责任的不可分割的上限，同时应：豁免和/或保护非运营人；规定公约中设有上限的赔偿责任和求助于补充赔偿机制资金的办法应该是唯一的补救措施，以便确保索赔要求的最终结案；将赔偿诉讼限制在必须在实际损害发生地的法域内进行；将运营人对赔偿损害的支付和资金限制为年度性的总金额；以及，述及补充赔偿机制资金运用的基本规则，包括在没有保险或保险办法已经用尽时的放弃。

45.6 很多代表团和一名观察员支持 A35-WP/233 号文件所提召开一次法律委员会会议，进一步推动特别工作组公约草案工作的提议，指出案文已十分成熟；有些代表团提到，应在保护受害人和保护业界之间做出权衡。其中少数代表团指出，案文草案中一些细节还没有得到解决，但确信经进一步审议后会得到解决。其他一些代表团认为，目前的案文，特别是关于非法干扰赔偿公约草案的案文在法律委员会上一次会议的审议后，已经有了很大的改进。

45.7 一名观察员在提及一般风险案文时谈到，有必要对运营人的赔偿责任范围做出调整，并就第

一阶段赔偿责任的数额做出一项决定。关于另一公约草案，该观察员不赞成对赔偿责任做不可分割的上限的规定；该观察员指出，发生非法行为时，应该可以超越上限或使之失效。

45.8 一代表团表示看法认为，很多国家无法批准目前的非法干扰赔偿公约草案。首先，对受害人的保护会变得不佳，而对航空公司的保会会变成主要的保护。其次，筹资制度不可行，筹资模式不公平也不透明，原因是这种模式无法将会费与损害风险挂钩；通用航空、私人公司进行的公务飞行以及空飞或试飞无法包括在筹资制度之内，尽管通用航空有可能从公约提供的保护中受惠。此外，对于拥有可靠保安业绩证书的航空公司，草案给与了过多的豁免。该代表团也不赞赏唯一补救的规定，因为除了有意犯下非法干扰行为的情况外，都可以将索赔要求加诸运营人。该代表团提议暂时搁置关于一般风险问题的公约草案的工作，以便将国际民航组织的努力和资源集中于其他任务。

45.9 关于非法干扰赔偿案文的草案，一代表团提及，在如何能更好计算赔偿数额以便对各地区集团公平对待的问题上，有必要采取一致的立场。

45.10 另一代表团指出，发生非法干扰情况时，运营人和机场不应负责任：国家应该负责任。关于一般风险的案文，“一般风险”的术语需要有更好的定义，以便将由于运营人的过失造成的损害与自然现象、例如飓风造成的损害区别开来。

45.11 一代表团认为，今后的工作应集中在非法干扰赔偿公约上，这是因为，该代表团对能否推进关于一般风险案文的工作有保留，为此提到，有证据显示对于后者的要求并不多。该代表团还建议，公约应采用标准的形式，以便让各国拥有仅仅同意非法干扰赔偿公约中的某些组成部分的灵活性。此外，在法律委员会内，该案文应该与委员会将在“议程项目 46：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”项下审议的草案的同一次会议上加以审议。应对委员会会议的适当地点问题加以考虑，以激发国际社会对于国际民航组织这方面工作的普遍兴趣。

45.12 一代表团对由于难于确定人类生命的价值、因而也难于确定赔偿责任上限的适当数额表示了关切。

45.13 一代表团强调了恐怖主义的持续威胁。该代表团指出国家有责任通过努力建立一种能够为航空业界带来稳定和确保对其国内和国外的公民作出公平赔偿的健全法律框架。所有受害人，包括航空公司，都应受到保护。该代表团目前还不认为一般风险案文是必要和可取的。

45.14 主席在总结本议程项目讨论情况时指出，除一个代表团外，所有发言的代表团都同意，特别工作组的工作产生了好成果，尽管也认识到某些问题仍然需要加以解决。大多数代表团都同意，这一工作已臻成熟，可以提交法律委员会；因此，得出的结论是，两个公约草案的情况都是如此。但有两个代表团对于一般风险的案文有保留，在委员会审议“议程项目 47：本组织在法律领域的工作方案”时，有可能就可否将该案文提交法律委员会作出进一步的表示。

议程项目 46：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

46.1 法律委员会根据理事会提交的 A36-WP/12 号文件审议了本项目，这份文件载有一份进展报告，说明为处理对民用航空新出现的威胁所进行的工作。通过对会员国进行的调查和秘书处、研究小组及法律委员会特别小组委员会的工作，已经认识到可对现行各项航空安全公约进行修改，以便涵盖某些新出现的威胁，例如将民用航空器作为武器使用、使用民用航空器非法散布生物、化学和核物质以及利用这类物质攻击民用航空等。此外，也认为必须将某些共同条款例如“军事排除条款”等纳入有关反恐主义的联合国最新公约，其中具体规定这些公约不适用于武装冲突时武装部队的活动以及国家军队在进行正规任务时进行的活动。小组委员会为这些目的提出了两份议定书草案。有些代表团在今年 7 月举行的小组委员会会议上提议纳入禁止故意和非法航空运输特别危险的物品和逃犯的条款。小组委员会决定对这项问题以及对是否需要再举行会议的问题寻求理事会的指导。

46.2 有一个代表团尽管对至今已经完成的工作表示赞赏，但希望重申该代表团在小组委员会中就军事排除条款表达的保留意见。该代表团也许能够接受武装冲突时对武装部队活动的豁免，这符合《芝加哥公约》第八十九条的规定，但它无法接受甚至在平时时期的全面军事豁免规定，因为它认为，这项豁免违反了《海牙公约》和《蒙特利尔公约》序言部分阐述的原则，也违反了《芝加哥公约》的原则和条款，特别是第四十四条的规定。此外，它认为，这项豁免也违反了联合国和国际民航组织的一些决议，特别是国际民航组织 A35-9 号决议，其中谴责无论何处、无论何人和无论出于何种原因针对民用航空的一切非法干扰行为。它也不认为相同的军事排除条款已经列入其他公约就可作为纳入这项条款的理由。它对这项条款可能造成的后果，即非法劫持民用航空器或使用第三国的航空器作为大规模杀伤人员武器的武装人员的罪行可能免除刑事起诉的情况表示关切。

46.3 同一代表团提到将“国际人道主义法”的条文纳入民用航空条例时可能遭遇的困难。由于小组委员会报告员没有论及纳入这种条文以及军事排除条款的后果，该代表团建议应由报告员或国际民航组织秘书处对这项问题进行研究。它还建议，法律委员会应请理事会要求小组委员会或法律委员会根据这项研究的结果再次审议军事排除条款。

46.4 有三个代表团表示支持但有一个代表团表示反对第 46.2 段和第 46.3 段内提出的保留和建议。有两个代表团强调各国需要前后一致地适用公约和大会关于对民用航空非法干扰行为通过的决议，以便起诉和严厉谴责实施、参与或支持干扰民用航空的罪行，包括针对航空器、机场设施和旅客的行为的人。

46.5 小组委员会副主席在回答一个代表团的询问时指出，小组委员会建议纳入军事排除条款时明确了解军事活动应由其他处理国家行动的国际条规的规范。小组委员会已经指出，有关这项问题的其他观点将反映在报告内，以期在未来的论坛中对这些观点加以辩论。副主席还指出，关于单纯运输某些禁运物质的问题，有些代表团认为这项问题超越了小组委员会的授权，因此，需要寻求理事会的进一步指导。另有一个代表团支持副主席的发言和 A36-WP/12 号文件的内容，同时鼓励迅速展开修订公约的工作，不再出现不当的延误。

46.6 主席在总结讨论时指出，委员会赞赏秘书处、研究小组和小组委员会的工作，支持应该展开下一阶段的工作。他还注意到某些代表团表示的严重关切，特别是对军事排除条款表示的关切，它应列入这份报告，并在理事会举行会议审议小组委员会的报告并决定小组委员会是否再举行会议时，供理事会审议。

议程项目 47：本组织在法律领域的工作方案

47.1 法律委员会根据下列文件审议了本项目：理事会提出的 A36-WP/8 号文件；印度提出的 A36-WP/134 号文件；欧洲民航会议成员国提出的 A36-WP/140 号文件；哥伦比亚提出的 A36-WP/230 号文件；沙特阿拉伯提出的 A36-WP/234 号文件和大韩民国提出的 A36-WP/256 号文件。

47.2 A36-WP/8 号文件概述了法律局的工作方案、理事会负责的法律事务、法律委员会的工作方案和 2008—2010 年期间举行的法律会议计划。工作文件根据优先序列出了法律委员会工作方案的议题，并提供了工作方案内每一项目工作现况的资料。

47.3 印度提出的 A36-WP/134 号文件提供了关于利用外层空间增强功能的系统，并告知委员会预期将于 2010 年运行的印度 GAGAN 卫星系统的发展情况。根据指示秘书长跟踪并酌情协助制定合同框架的 A35-3 号决议，该文件要求制定用于区域法律框架的准则。

47.4 欧洲空中航行安全组织（EUROCONTROL）代表欧洲民用航空会议（ECAC）成员国提出了 A36-WP/140 号工作文件，通知大会在实施决议 A35-3 方面作出的进展。观察员着重指出合同框架对处理区域一级 GNSS 的法律和体制问题的重要性，并指出在欧洲发展的模式是一种灵活、易于使用的工具，能符合各个其他地区的具体需要。委员会获悉，ECAC 的合同框架在欧洲已经得到承认，不久将提交国际民航组织供其检验或甚至鉴定。观察员指出，赔偿责任这一关键问题将在合同框架中作出规定。

47.5 哥伦比亚提出的 A36-WP/230 号文件提议将区域多国机制要素列入包括 GNSS 的 CNS/ATM 系统的法律框架，并就此修改工作方案项目 3 的文字。

47.6 沙特阿拉伯提出的 A36-WP/234 号文件指出，为了借贷双方的利益，请尚未批准《开普敦公约》及其议定书的国家批准这些文书。

47.7 大韩民国提出的 A36-WP/256 号文件载有一项大韩民国与国际民航组织法律局共同在 2009 年再主持一次区域法律研讨会的提议。拟议举行的区域研讨会将针对国际民航组织亚洲和太平洋办事处所辖各国。

47.8 关于工作方案项目 1：在非法干扰行为或一般风险情况下航空器对第三方造成损害的赔偿，有一个代表团回顾指出，以前在委员会就议程项目 45 进行的审议中，有两个代表团表示有关一般风险情况的公约草案受到关心的程度似乎不及非法干扰行为的公约草案受到关心的程度。该代表团询问是否此时必须审议工作方案内的此项议题，因为委员会已经设想将特别小组的全部工作成果，即两份决议草案送交法律委员会进行进一步审议。对于这一点，有一个代表团认为，如果认定需要制定这两份决议草案的优先次序，则还有进一步斟酌的余地。在这方面，另一个代表团指出，由于法律委员会的工作量可能繁重，并期望审议工作顺利取得成果，应由国际民航组织理事会作出法律委员会应该审议哪一份决议草案案文的政治决定。在随后的讨论中，若干代表团认为两份决议草案应在等同基础上送交法律委员会审议，并且两份草案应受到法律委员会的同等注意，不应划分一份草案优先于另一份草案的优先次序。主席就此点的讨论作出结论时指出，绝大多数代表团均支持将两份草案案文送交法律委员会，并表示对优

先问题似乎没有达成完全一致。她建议理事会根据可用的时间和资源，审慎审议分配给法律委员会审议的项目。

47.9 在讨论法律委员会总体工作方案项目 3 时，有若干代表团支持按 A36-WP/230 号文件内的建议列入区域多国机制。这些代表团认为，就区域机构参与通信、导航、监视/空中交通管理（CNS/ATM）系统的实施制定明确的规则和指导原则是最重要的事项。有一个代表团也强调需要制定明确的全球框架。美国代表团重申美国政府已经再次表示愿意将全球定位系统（GPS）供民用航空使用。该代表团进一步指出，美国政府已经采用不对不同的使用者作出甄选的政策，并且新一代的硬件甚至没有包括甄选的功能。另一个代表团回顾了 A35-3 号决议第 4 段和第 5 段的内容，强调向发展中国家提供技术和财务援助的重要性。

47.10 委员会同意修改法律委员会总体工作方案项目 3，以便在审议法律框架时，列入区域多国机制。委员会指出，根据它的理解，一旦欧洲民航会议成员国制定了区域法律框架的模式后，这一模式可通过国际民航组织发送给成员国，并且有兴趣的国家可利用这项资料作为指导材料，在适当的情况下，制定其各自区域法律框架。

47.11 关于项目 4，委员会注意到 A36-WP/234 号文件。

47.12 据此，法律委员会的工作方案制定如下：

- 1) 在非法干扰行为或一般风险情况下航空器对第三方造成损害的赔偿；
- 2) 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肇事行为；
- 3) 审议制定通信、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）和区域多国机制的法律框架；
- 4) 移动设备（航空器设备）的国际利益；
- 5) 审议批准国际航空法律文书的问题；和
- 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律文书所产生的影响（如有）。

47.13 委员会还赞赏地注意到在 A36-WP/256 号文件中指出拟议举行的区域法律研讨会。

议程项目 48：有待整合或宣布失效的大会决议

48.1 法律委员会以 A36-WP/6 号和 A36-WP/28 号文件为基础审议了这一项目。秘书提请委员会注意，全会在就议程项目 9：有待整合或宣布失效的大会决议以及将其交给执行委员会和各职能委员会审议这一项目采取行动时，将 A36-WP/28 号文件的附录 D 交给法律委员会，在议程项目 48 项下予以审议。A36-WP/28 号文件的目的是将某些不再有效的大会决议宣布为已经失效。在附录 D 中，建议对 Doc 9848 号文件（《大会有效决议》）第 V 部分 — 法律事项的现有决议，一律不宣布失效。经过更新的国际民航组织关于法律领域持续政策的综合声明另行载于 A36-WP/6 号工作文件之中。按照大会以往采用的原则，整合主要属于编辑性质，不涉及对决议所载政策的修改。建议第 V 部分的三项决议应保持单独存在，不应纳入拟议的综合声明之中，这三项决议分别是：第 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；第 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；和第 A33-20 号决议：对在航空战争险保险领域提供援助采取协调一致的做法。

48.2 一个代表团建议指出，从实际角度出发并为了参考方便起见，综合声明的序言部分应该包含对没有纳入的这三项决议的交叉提及。主席解释指出，Doc 9848 号文件的后续文件将会列有单独的一部分，专门处理法律事项，并将包含综合声明以及没有纳入到综合声明之中的法律领域的各项决议。因此，她建议指出，没有必要在综合声明中纳入对这些决议的提及。

48.3 委员会随后商定，关于 A36-WP/28 号文件附录 D，在法律领域的决议一律不宣布失效。委员会随后决定向全会建议通过下面的拟议决议：

第 48/1 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 36 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 A7-6、A10-40、A16-36、A27-3、A31-15、A33-4 和 A35-3 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 A31-15 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 [即纳入关于阿拉伯文和中文文本的最后条款的几项修正]；

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》和 2001 年开普敦各项文书；

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

的适宜性，

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。