



国际民用航空组织

法律委员会 第35届会议

2013年5月6日至5月15日，蒙特利尔

报 告

由秘书长授权出版

2013

法律委员会第35届会议的报告

送文函

收件人: 理事会主席

发件人: 法律委员会主席

根据《法律委员会议事规则》第46条, 我谨荣幸地提交法律委员会第35届会议的报告。



Michael Jennison

2013年6月14日, 蒙特利尔

法律委员会 — 第35届会议

(2013年5月6日至15日，蒙特利尔)

目录

	页
地点和时间.....	1
开幕发言.....	1
议程和工作安排.....	1
会议	2
各国和国际组织的代表.....	2
会议纪录.....	2
 关于议程的报告	
项目 2: 引起国际航空界关注但现有航空法文书未予涵盖的行为或罪行.....	2-1
项目 3: 审议法律委员会总体工作方案的其他项目	3-1
项目 4: 审议法律委员会总体工作方案.....	4-1
项目 5: 选举委员会主席和副主席.....	5-1
项目 6: 法律委员会第 36 届会议的日期、地点和议程.....	6-1
项目 7: 关于本届会议所做工作的报告.....	7-1
附录 A: 议程	A-1
附录 B: 工作文件和其他文件清单.....	B-1
附录 C: 与会者名单	C-1
附录 D: 主席之友的报告(第十五条之二)	D-1
附录 E: 工作组的报告(第八十三条之二)	E-1
附录 F:机上保安员主席之友工作组的报告.....	F-1
附录 G: 法律委员会拟议的1963年《东京公约》议定书案文草案	G-1

1. 地点和时间

1.1 法律委员会第 35 届会议于 2013 年 5 月 6 日至 15 日在蒙特利尔举行。法律委员会代理主席 Michael Jennison 先生（美国）主持了本届会议。

2. 开幕发言

2.1 会议由法律委员会代理主席宣布开幕。理事会第一副主席 Dionisio Méndez Mayora 先生代表理事会、理事会主席和秘书长向所有代表和观察员表示欢迎。他回顾法律委员会是 1947 年在第一届大会设立的，在制定和编撰国际航空法方面具有足以自豪的历史。他强调指出，法律委员会曾为 22 个国际航空法文书的通过做好准备工作，特别是 1963 年 9 月在东京签署的《关于在航空器内所犯违法行为和某些其他行为的公约》（东京公约）。本届会议要讨论的东京公约是在国际民航组织主持下制定的国际文书中获得批准最多的文书，共有 185 个缔约国。

2.2 他指出，虽然东京公约几乎获得各国普遍接受，但这个文书已经历时 50 年，可能需要审查是否适当，特别是鉴于涉及航空器上不循规/扰乱性旅客的事件显著增加。他提醒说，要解决这个问题，理事会在 1997 年设立了秘书处关于不循规旅客的研究小组。根据该小组报告的工作，大会于 2001 年通过了第 A33-4 号决议：通过关于民用航空器上所犯某些罪行的国家立法（不循规/扰乱性旅客），提出了示范立法。根据该决议，编制了关于不循规/扰乱性旅客的指导材料（国际民航组织第 288 号通告），于 2002 年印发。

2.3 不过，鉴于不循规/扰乱性行为的事件不断增加，2001 年理事会决定恢复秘书处关于不循规旅客的研究小组。该小组确定了需要国际社会解决的一些法律问题，建议法律委员会设立一个小组委员会来拟订一份使东京公约现代化的案文草案。报告员拟定的报告，经特别小组委员会在 2012 年 5 月和 12 月开会审议后，建议以一份案文草案为基础，对东京公约的任何修订采用补充议定书的形式。

2.4 小组委员会拟订供法律委员会审议的案文草案包含了各种备选条文和方括号，因为还有些问题没有解决，主要是：经营国和着陆国管辖权，尽管这种管辖权应该是强制性或任择性还有待决定；案文没有包括一个犯罪清单，尽管对此已有提议。他对法律委员会的工作高度期许，深信法律委员会能够完成任务。如果认为委员会拟订的补充议定书足够成熟，下一步就是由理事会召开外交会议来最后确定并通过案文。

2.5 法律委员会代理主席感谢第一副主席清楚、完整和简洁的讲话。他宣布说，对于项目 3 经济自由化的安全方面和第八十三条分条的问题，他打算在本届会议的第二天讨论有关的秘书处文件 LC/35-WP/3-2，并任命一个小组处理该问题，由该小组在第二个星期向委员会提出报告。

2.6 他接着提到本届会议的主要目的，就是拟议修订 1963 年东京公约，因为不循规旅客在 50 年前还不是最重要的考虑。他认识到，鉴于 2010 年北京文书的发展，不循规行为的后果不像非法干扰行为那样严重，但指出这些行为更常发生，必须找出合理的解决办法，并要取得共识，注意到批准问题，因为作为基础的东京公约是获得广泛批准的。

3. 议程和工作安排

3.1 委员会通过了 LC/35-WP/1-1 号文件所列临时议程。已通过的本届会议的议程见本报告附录 A。

3.2 本报告附录 B 按照议程项目列出了委员会审议的工作文件。

3.3 委员会就每一议程项目采取的行动，在报告中单独报告。有关材料根据委员会审议议程项目的数字顺序排列。

4. 会议

4.1 委员会共召开 16 次会议，所有会议均为公开会议。

4.2 委员会秘书是国际民航组织法律事务和对外关系局（LEB）代理局长 J.V. Augustin 先生。副秘书长是高级对外关系和法律官员 B. Verhaegen 先生和高级法律官员黄解放博士。高级法律官员 A. Jakob 先生、A. Opolot 先生、C. Petras 先生和法律顾问 M. Weinstein 女士任助理秘书。国际民航组织的其他官员也为委员会提供了服务。

5. 各国和国际组织的代表

5.1 五十六个成员国和五个国际组织派出 152 名代表和观察员出席了法律委员会的本届会议。代表和观察员名单见本报告附录 C。

6. 会议纪录

6.1 委员会决定适用其议事规则第 45 条，无需编写第 34 届会议的会议记录。

议程项目2： 引起国际航空界关注但现有航空法文书未予涵盖的行为或罪行

2.1 报告员A. Piera先生概述了他的报告，该报告载于小组委员会第一次会议报告（LC/SC-MOT）的附录A。小组委员会主席陈秀花女士随后介绍了分别于2012年5月和12月举行的小组委员会两次会议的报告（LC/SC-MOT和LC/SC-MOT/2）。她指出，秘书处提交的LC/35-WP/2-1号文件概述了这两份报告，供讨论的案文草案随附于后。

2.2 继上述介绍后，主席宣布，他打算将讨论分成四段，即：管辖权、罪行、机上保安员（IFSOs）的豁免以及杂项事务，在代表团一般发言后进行。

2.3 所有代表团均感谢迄今所做的工作，并同意，小组委员会所提案文草案为讨论提供了非常好的基础。少数代表团告知，它们的国家制定了国内法以填补《东京公约》的空白，但支持后一文书的现代化，因为一致的国际机制是必要的。其他没有这种国内法的代表团认为，在对外国航空器上的外国罪犯没有管辖权的情况下，国际机制将有助于填补某些空白。

2.4 代表240家重要定期航空公司的观察员代表团告知，该代表团所掌握的数据显示，1963年以来，扰乱性行为的数量在不断地逐步增加，尤其在近五年内，目前，平均每1 200次飞行中发生1起此类行为。又考虑到最近的判例法对于航空器机长的豁免提出了质疑，该观察员确信，除了LC/35-WP/2-3号文件所提航空承运人制定运行措施外，还必须通过《东京公约》的现代化阻止此类反社会行为。关于此事项的法律方面，该代表团提及其在LC/35-WP/2-2号文件中所阐述的观点，同时提到，委员会要完成的工作，对于让《东京公约》现代化和建立强有力的健全机制来说是难得的契机。

2.5 多数国家认为，增加新的管辖权，特别是运营人所在国和着陆国管辖权，将会加强《东京公约》建立的机制。在这些国家中，很多国家会赞成通过强制性管辖权避免有罪不罚的可能性，其他国家则倾向于这种管辖权应该是任择性管辖权，其中一个国家提到，该国的数字事实上显示近年来不循规行为的数量有所减少。少数国家对于纳入这些管辖权表示疑虑，原因是对于阻止扰乱性行为的其他可能的非刑法渠道还没有进行充分的探讨。一个国家还提出，如要规定额外管辖权，需要解决并行管辖权事项的问题。

2.6 几个代表团还提到时间问题，这说明有必要确定，航空器在飞行状态中《东京公约》的适用性的权力原则必须与舱门关闭后航空器机长行使权限的原则保持一致。

2.7 关于纳入罪行清单的问题，几个代表团认为，这将加强东京机制的普遍性。其中有些代表团支持通用清单或限制性最严重罪行清单的想法，另一些代表团希望有更具体的清单。其他代表团反对罪行清单的想法。

2.8 很多代表团就机上保安员（IFSOs）的问题各抒己见，其中一些代表团对于在《东京公约》内提及机上保安员的可取性提出了质疑；它们指出，机上保安员的地位和权限问题最好是在双边层面上解决。另一方面，几个代表团主张，《东京公约》应该承认机上保安员，《国际民用航空公约》（1944年订于芝加哥）附件十七和《保护民用航空免遭非法干扰行为保安手册》（Doc 8973号文件）（以下简称国际民航组织保安手册）中已提及机上保安员，因为他们既不是机组人员也不是旅客，因此，他们相对于航空器机长的地位以及他们的豁免应该加以解决。

2.9 对追偿和金融制裁权作了进一步的讨论，因此，除了有必要考虑终止承运人与犯罪人的合同外，还提出了对与改航和让罪犯离开或交付罪犯相关的损害的赔偿问题。一些代表团表示有必要保留适当程序等公认的法律原则，以及防止针对不循规旅客任意采取行动。

2.10 很多代表团强调，《东京公约》已得到几乎全世界的承认，因此有必要找出一种既可增值加分，又不违反这一全球公认机制的精神和意图的解决办法。与此同时，各代表团普遍承认，五十年前通过《东京公约》时，不循规旅客问题尚未得到优先考虑。关于先前提到的非刑法措施，一代表团建议在承运人合同中纳入关于因旅客违反纪律所造成后果的条款。

2.11 提及就LC/35-WP/2-1号文件附录中的第三条提出的两项备选案文，主席请各代表团就：(1)是否赞成着陆国管辖权以及(2)此种管辖权应属规定性还是任择性表明看法。在此情况下，小组委员会主席解释说，两项备选案文的不同之处在于：备选案文1以规定性的方式扩大了着陆国和运营人所在国的管辖权，与此同时，提供了增列罪犯/受害人国籍国和惯常居住地国的管辖权的另一种选择。在备选案文2中，所有这些赞成管辖权的理由提出的方式，都可以使之成为任择性或是规定性。

2.12 在接下来的讨论中，许多代表团赞成着陆国的强制性司法管辖权。

2.13 一观察员代表团重申，在条约层面上规定扩大着陆国的管辖权，是确保不让不可接受行为逍遥法外的最佳做法。该代表团解释说，有关国家仍须决定嗣后是否进行起诉。就这一点发言的不少代表团赞同就规定性地扩展着陆国管辖权所表达的这种看法，其中几个代表团指出，不能让影响飞行安全的严重行为不受惩罚。这些代表团认为，备选案文1是阻止不循规行为的最佳办法，而鉴于一些国家的国家立法者已将管辖权限扩大到包括着陆国，备选案文2仅仅是现行办法。这一做法的支持者之一提出了两个新近的实例，这些涉及超过600名的旅客的实例给有关航空承运人带来了重大的经济后果，部分地获得了有关不循规旅客的赔偿。该代表团指出，着陆国有能力迅速确定事实和收集相关的证词。该代表团认为，如果对《东京公约》第三条作出修订，嗣后必须对第十三条第五款和第十六条作出修改。另一代表团赞同这一评估。一支持备选案文1的代表团指出，《1971年制止非法行为蒙特利尔公约》和其他文书已确立了着陆国的管辖权。

2.14 几个代表团不支持规定性着陆国管辖权，其中一个国家对这一措施是否与所认为的加强威慑相称深表怀疑。该代表团还提出了一旦规定着陆国管辖权的情况下哪种法律适用所犯罪行的问题。该代表团认为，合同责任可以起到有效威慑的作用。另一代表团赞成这一看法，该代表团认为，如果规定着陆国管辖权，那么，法律面前人人平等以及不得随意执法等一般法律原则就有可能受到影响。在这方面，该代表团指出，尽管某些行为在一个国家可能被视为可以接受，但在着陆国有可能完全不能接受。一个不赞成扩展管辖权的代表团建议不对《东京公约》第三条进行修正，或至多只在严重罪行或刑事犯罪的情况下考虑一种任择条款。根据另一代表团的经验，涉及国家航空承运人的不循规行为事故征候的数量在减少，因此，该代表团仅赞成任择性的新管辖权。在新文书内实行规定性着陆国管辖权的情况下，有必要解决并行管辖权的问题。

2.15 另一代表团认为，备选案文1从结构上背离了《东京公约》。该代表团认为，所提议的着陆国管辖权甚至会比《东京公约》中原来的登记国管辖权要来的更加宽泛，原因是前者还包括“行为”，并不局限于“罪行”。另一代表团赞同这一看法，该代表团认为，备选案文2与《东京公约》的结构一致，这一备选案文应该成为讨论的出发点。该代表团指出，鉴于罪犯的临时性质和容易取证，着陆国在解决这一问题方面具有关键的作用。其他三个代表团倾向于备选案文2，其中一代表团认为，着陆国同有关事故征候的联系可能非常脆弱，

在这种情况下，迫使该国行使管辖权和应对将要实施程序的后果，而不是仅仅让该国可以这样做，便是不可取的。

2.16 一代表团表示支持关于规定性地将管辖权的基础扩大到着陆国的备选案文1，同时强调：这将弥补《东京公约》中的管辖权空白；由于能够立即接触到罪犯，从而有助于对罪犯提出起诉，该公约的效果将得到普遍加强。另一代表团在支持上述发言的同时，还提到一些代表团对支持规定性着陆国管辖权表示缄默，特别是对于某一着陆国作出较罪犯的国籍国所作惩罚更严重处罚的情况。最后一个代表团认为，在国籍国要求引渡其被控犯有不循规行为的国民时，应对着陆国管辖权实行例外。该代表团认为，虽然有些代表团表示了相反的观点，但它与当前草拟的《东京公约》第十六条第二款不存在差异。三个代表团同意，应该对这一提案作进一步的探讨，以使一些国家能够消除其对规定性着陆国管辖权的保留。一代表团指出，《东京公约》第十三条第五款事实上要求拘押国向登记国和国籍国以及任何其他有关国家作出通报，该代表团还认为可以与受影响的国家共同行使管辖权，由双方决定在特定情况下由谁行使管辖权。

2.17 另一代表团在告知该国国内法中列有着陆国管辖权的同时，强调规定性着陆国管辖权的重要性，同时还认为，鉴于登记国是国际航空法中的一项根本原则，登记国是《东京公约》中的首要管辖权。登记国管辖权对于制止不循规行为至关重要，登记国管辖权不应被视为是填补“管辖权”空白，而应被视为填补“执法”空白。该代表团还认为，如果着陆国管辖权仍然是一种任择性管辖权，那么，没有行使着陆国管辖权的国家可能会继续这样做，而其他国家要求一种规定性条款以便在其立法中实施这种管辖权。该代表团提醒不要将规定性管辖权与一个国家起诉被指称罪犯的酌处权混为一谈。

2.18 两个代表团要求秘书处澄清何种情况构成规定性和任择性管辖权以及检察官酌处权的范围。秘书处澄清说，规定性管辖权要求国家制定规定其有权行使管辖权的立法，而任择性管辖权给予国家是否制定行使管辖权的立法的酌处权。不论是否是规定性，拥有着陆国管辖权的国家始终可以选择不起诉任何具体的案件。

2.19 一代表团指出，该代表团可以支持两项备选案文中的任一案文，但着陆国管辖权必须是规定性的，否则，《东京公约》现代化的有效性就会受到破坏。就秘书处的上述澄清，该代表团强调了规定性管辖权与起诉酌处权之间的区别。另一代表团认为，应该放弃“规定性”和“任择性”的术语，以期消除在管辖权上的分歧，同时应该强调赋予某一国家司法机关审议涉及不循规旅客的案件的权力。

2.20 一观察员代表团提及其所提交的LC/35-WP/2-4号文件，支持规定性着陆国管辖权。

2.21 一些代表团，包括目前本国立法中拥有着陆国管辖权的国家，支持载有任择性着陆国管辖权的备选案文2，除其他外，所引述的理由是，这会被更多的国家接受，因而会增加获得批准的可能性。一支持备选案文2的代表团指出，很多国家实施着陆国管辖权在经济上可能并不可行，此点应作进一步的研究。该代表团还认为不会出现管辖权空白，任择性管辖权不会导致着陆国无视不循规行为，不对其进行处罚。另一代表团认为，目前形式的《东京公约》中不存在管辖权空白。

2.22 在其他两个代表团的支持下，一代表团指出，必须保留《东京公约》的结构，对《公约》所作相应修改的数量有可能随着管辖权基础的扩大而增加。

2.23 主席对讨论作了总结，注意到在着陆国管辖权问题上的压倒性共识。少数反对修改《东京公约》第三条的代表团指出，它们可以接受备选案文2中的任择性着陆国管辖权。主席指出，一些国家支持、一个国家反对第2:16段所提在国籍国要求引渡其被指称犯有不循规行为的国民的情况下，给予着陆国管辖权例外的提案，需要对这一提案作进一步的研究。因此，着陆国管辖权将作为没有方括号的规范性管辖权包括在提案草案中。主席指出，对《议定书》草案第三条下的两项任择性起草做法提出的意见很少。但有一种意见认为，任何一种做法都应该尊重第三条的结构并与之保持一致，因此，他将指示起草小组在进一步研究此问题时考虑这一点。

2.24 委员会随后审议了**运营人所在国管辖权**。很多代表团支持在目前世界上租赁航空器数量日增的情况下将运营人所在国作为规范性管辖权，而上述情况1963年时并不存在，LC/35-WP/2-2号文件中提供的数据突出说明了这一点。一代表团提及出于法律和经济原因在欧盟国家对航空器进行登记的实例，而运营人所在国对于特别是旅客来说几乎闻所未闻，这种情况可能影响运营人所在国管辖权的法律确定性和反映当代现实。一代表团强调，如果运营人所在国管辖权获得接受，那么，要么《东京公约》第十六条需要于嗣后进行调整，要么增加一项条款，根据该项条款，登记国将依照《芝加哥公约》第八十三条之二将一部分权力转让给运营人所在国。一观察员代表团支持规范性运营人所在国管辖权，并重申LC/35-WP/2-2号文件第2.7至2.11段中所引述的几点。

2.25 几个代表团可以同意规范性或者任择性运营人所在国管辖权。在提醒不要采取运营人所在国管辖权的代表团中，一代表团推迟对着陆国管辖权提出意见，提到的问题涉及：运营人所在国要列入国际法律文书、其对民法所确定的关系的影响以及拥有大量租赁公司的民法国家可能产生的后续问题。另一代表团指出，让各国实施运营人所在国管辖权的规定性义务是一种侵扰性措施，只有在其他渠道用尽之后才应该采用。尽管如此，该代表团可以接受备选案文2中的任择性运营人所在国管辖权，或者，也可以接受《东京公约》反映通过所有权或通过租赁来经营航空器的可能性，而这并不一定需要扩大管辖权。

2.26 在进一步讨论了运营人所在国管辖权后，很多代表团认为，法律框架应该反映业界做法的发展情况。因此，《东京公约》应该作出修正，以规定性的方式确立这一管辖权。其他代表团认为，应该在任择基础上确立这种管辖权。一些代表团认为，运营人所在国管辖权问题没有着陆国那样明显。讨论中没有任何情况能表明，确立此种管辖权是解决不循规旅客问题所需要的。它们认为，为处理未被证明是由于没有管辖权而造成的事项而对法律体系作出更改，是不相称的。此外，扩大管辖权不一定会导致起诉不循规旅客数量的增加。一代表团告诫说，第三条第三款并不禁止根据本国法确立其他管辖权。确立任择基础上的任何新条款有可能被错误地解释为缩小该款的效果。

2.27 主席总结了讨论情况，指出，各代表团总体上支持在议定书草案中纳入关于运营人所在国管辖权的条款。多数代表团认为应该在任择基础上确立这一管辖权。因此，应该在不使用方括号的情况下提出有关这一管辖权的条款。与此同时，委员会的报告将提及一些代表团对这一问题提出了保留意见。

2.28 委员会随后审议了**关于管辖权的其他理由**，包括领土管辖权、受害人或被指称犯罪者国籍国的管辖权，以及被指称犯罪者的惯常居住地国。

2.29 关于领土管辖权，一代表团指出，议定书草案中应明确提及领土管辖权。其他代表团认为，就不循规旅客而言，应该强调的是登记国、着陆国和运营人所在国。关于一般性的领土管辖权，没有迹象说明

具体实践中存在任何问题。

2.30 一些代表团支持受害人或被指称犯罪者国籍国的任择性管辖权。一代表团重申，第三条第三款涵盖了所有任择性管辖权。因此，不需要进一步提及任择性管辖权。

2.31 少数就这些问题发言的代表团认为，主席提议而委员会同意将关于国籍国管辖权的条款放在方括号中，并提交起草委员会作进一步的拟订。关于领土管辖权和惯常居住地国管辖权，各代表团同意由于没有人表示支持，因此毋需提及。

2.32 在这方面，主席宣布，起草委员会由以下国家组成：澳大利亚、巴西、加拿大、刚果、法国、牙买加、日本、黎巴嫩、尼日利亚、大韩民国、新加坡、阿拉伯联合酋长国和美国。国际航空运输协会和国际航空航天承保人联合会国际航空航天承保人联合会（IUAI）受邀请作为观察员。澳大利亚一名代表担任委员会主席。

2.33 一代表团提及，《东京公约》第四条仅提及刑事管辖权，而议定书草案提及刑事处罚。

2.34 就多重可能管辖权而言，并确保不同法律系统之间的适当协调，该代表团建议在议定书草案中增列下列第三条之二：

“如果根据第三条行使管辖权的缔约国被告知或获悉一个或更多其他成员国正在对相同的行为进行调查、起诉或司法程序，这些缔约国之间应该酌情进行协商，以期协调行动。”

2.35 几个代表团支持增加上述条款，指出，这样做有可能减轻有关重叠管辖权的某些关切。一代表团提议用“鼓励”取代“酌情”，以便给各国提供某种灵活性。这些代表团指出，所涵盖的大多数罪行的性质不那么严重，而且不会涉及繁琐的引渡程序。

2.36 由于对这一条款草案没有反对意见，主席决定将其提交起草委员会，以期必要时编制更精炼的案文。

2.37 委员会随后讨论了议定书草案有可能涵盖的罪行。小组委员会主席解释说，小组委员会最初审议罪行清单的目的，是为扩大着陆国和运营人所在国的管辖权提供共同点。经进一步审议后，小组委员会发现很难议定这一清单的内容。最后，小组委员会决定不列入罪行清单，但经大多数同意提议增加以下《东京公约》第十五条之二：

“一. 各缔约国应确保旅客在飞行中的航空器上犯有以下行为时，应受到适当的刑事或行政惩罚：

- (一) 对机组成员实施人身攻击或威胁实施此种攻击；
- (二) 拒绝遵守机长或以机长名义为第六条第一款(一)项或(二)项所规定之目的发出的合法指令。

二. 本公约的任何条款均不影响缔约国根据本国法律为惩处旅客在机上所犯其他不循规或扰乱性行为而实行适当惩罚的权利。”

小组委员会多数成员认为，上文第(一)和(二)项是对行为而不是罪行清单的说明。

2.38 一代表团支持小组委员会主席的上述发言；该代表团指出，第十五条之二的目的是作为希望和不希望有罪行清单的人之间的一种折衷。该代表团指出，由于文化含义的不同，各国之间的行为标准各异。第十五条之二可用以表明，对机组成员实施的某些不敬行为在国际上是不能容忍的。起草第十五条之二的方式是为了避免与其他公约的条款相重叠。这一看法得到了一些代表团的认可，它们指出，对于航空器或机上人员的安全具有不良影响的行为应该受到惩罚。

2.39 另一代表团反对任何将《东京公约》变成另一项刑事化文书的努力；该代表团指出，第十五条之二实际上是一项罪行清单。《东京公约》经受了五十年的考验，并已纳入许多国家的法律。不应该因为关切不循规行为问题而轻率地更改《东京公约》。可以通过指导材料，例如国际民航组织第288号通告，提供对于在航空器上所犯不可接受行为的说明。该代表团进一步指出，第十五条之二的内容至少部分地与国际民用航空主持通过的现有公约的条款重叠。例如，第(一)项中的人身攻击可能与《关于制止危害民用航空安全的非法行为的公约》（1971年蒙特利尔公约）第一条第一款第一项以及《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）第一条第一款第一项重叠。如果通过将罪行清单纳入议定书类修订《东京公约》，那么，还需要纳入若干保障条款，例如排除将《公约》适用于军事活动的条款。该代表团得到了一些代表团的支持。

2.40 一代表团对于拟议的《东京公约》议定书草案第十五条之二的必要性提出保留意见。该代表团指出，该代表团赞同先前提出的同样的关切；也就是说，第十五条之二所述罪行与《蒙特利尔公约》、《2010年北京公约》和《关于制止非法劫持航空器的公约的补充议定书》（《2010年北京》）所适用的罪行相互重叠。该代表团注意到，先前发言的很多代表团指出，第十五条之二所述行为已在其国家立法中被定为罪行，同时并认为，第十五条之二显然要解决的不循规旅客问题，是国家在罪行发生时国家未能行使管辖权的问题，而不是国家没有将特定的犯罪刑事化的问题。

2.41 另一代表团指出了拟议的第十五条之二的三个缺点。第一，该代表团指出，《东京公约》是文书体系的一部分，这一体系包括《1971年蒙特利尔公约》、《2010年北京公约》和《2010年北京议定书》，这些公约均涉及第十五条之二所述行为。第二，该代表团指出，由于根据国家法刑事犯罪的内容各异，第十五条之二将无法实现国际统一性。第三，该代表团指出，由于没有包罗无遗的清单，有罪行被漏掉是不可避免的；因此，最好是不要包括这种清单。

2.42 一代表团指出，由于拟议修订的《东京公约》将对罪行和在航空器上所犯某些其他行为的管辖权扩大到着陆国和运营人所在国，扩大这种管辖权是否适用于第一条所述犯罪或者第十五条之二或这两者的所述罪行，需要加以解决。第二，该代表团强调，尽管第十五条之二要求对某些行为处以适当的刑事或行政处罚，但并非所有国家在此事项上都采取所谓的“行政处罚”；因此，需要对预期的行政处罚的类型作出澄清。第三，该代表团指出，“对机组成员实施人身攻击或威胁实施此种攻击”已被包括在《2010年北京公约》所适用的罪行中，因此，第十五条之二的通过，会造成在修订后的《东京公约》与《北京公约》在这些罪行上的重叠。最后，该代表团提及第十五条之二第一款第二项的制定问题，并认为，为了给纳入这一案文提出理由，应该说明危及航空器安全的要求。该代表团提议以下修订案文：

- a) 拒绝遵循第六条第一款(a)或(b)项规定的机长或代表机长发出的合法指示，并有可能危及航空器安全的。（强调部分是后加的）

2.43 主席强调了美利坚合众国所制定的民事（行政）处罚机制。他还指出他所认为的国际民航组织指导材料中行政处罚的“未充分使用”问题，但同时又对修订后的《东京公约》是否是促进民事处罚的使用的适当途径提出了质疑。

2.44 一代表团指出，尽管支持文书应列入罪行清单的国家一般都试图在这些罪行方面做到统一和对等待遇，所有为回应主席要求而发言的代表团提供的资料显示，由于各国国家法律中规定这些罪行，拟议的第十五条之二所列行为的刑罪化在很大程度上已经得到了统一。该代表团表示理解那些不想将修订后的《东京公约》变成一项“刑罪化公约”的立场。因此，该代表团提出了具有下列内容的折衷提案：

a) 改写第十五条之二，措辞大致是：

“鼓励各缔约国确保犯有第一条[第一款][第一款(b)项]所述罪行或行为的人，特别是危及航空器或航空器上个人或财产的安全的人受到适当的刑事或行政惩罚。”

b) 法律委员会建议外交会议召开时，通过一项决议呼吁国际民航组织更新第288号通报，必要时，由例如参加外交会议的各国所成立的特设小组给予支助，以便纳入航空器上通常发生、且各缔约国应该考虑根据本国法律定为罪行的不循规行为清单。

2.45 在答复时，一代表团对于在全体会议上讨论具体的案文草案表示疑虑，并提议成立一“主席之友”小组讨论此事。该代表团还认为，拟议的第十五条之二中提及行政处罚涉及到各国的法律制度的多元化。该代表团还认为，拟议的议定书的目的是处理不循规旅客，并不是所有的不循规旅客行为都达到了威胁航空器安全的程度，因此，以前提出的修订案文无法实现《议定书》的目的。

2.46 主席认为，要推动进一步的讨论，就应该集中关注是否应该改变文书草案的特点，以解决某些行动或行为的刑罪化的问题。

2.47 其他代表团提出不同的意见，一些代表团大体上赞成纳入第十五条之二（或类似的内容），少数代表团反对纳入，还有其他代表团赞成将案文改写为上文[第2.43段]建议的措辞，甚至从议定书草案中删除，然后纳入对国际民航组织第288号通报的修订。尤其是，不只有一个代表团发言提出，第十五条之二的案文应予改变，使之适用于航空器上的“人”，而不仅仅是“旅客”。

2.48 主席在总结时认为，关于是否改变文书草案的特点以解决某些行动或行为（例如，通过纳入第十五条之二或类似内容）刑罪化的根本问题，各代表团对于如何选择没有达成共识。他认为，这或许是最适当的结果，因为文书的根本特点的问题本身并非法律问题，而是政治问题；他还建议，为此，应将第十五条之二的案文提交最终的外交会议作出决定。

2.49 委员会同意成立一个小组来审议如何改进第十五条之二，但不审议第十五条之二是否应该列入议定书草案案文的根本问题，该小组由以下代表团组成：阿根廷、中国、哥伦比亚、厄瓜多尔、法国、牙买加、日本、新加坡和国际航空运输协会，牙买加担任主席。

2.50 结束了关于公约第十五条之二的讨论后，主席接着要求就机上保安员问题进行一轮一般性发言。几个代表团对此问题的发言各不相同。一个代表团建议，要列入机上保安员问题，需要另外一个新的文书。

另外三个代表团提出，机上保安员是现代出现的问题，如果委员会拟订的修订后的《东京公约》没有提到机上保安员问题，就不能合理地认为该文书已经“现代化”。

2.51 几个代表团趁机提出有关机上保安员的具体问题的看法：例如，两个代表团表示，机上保安员只能根据机长（PIC）的要求和授权才能采取行动。另一个代表团的看法完全相反，认为机上保安员的权限是辅助、而不是服从机长的权限，或与机长的权限冲突。有鉴于此，该代表团断言，机上保安员由政府指派负责就航空器上的事件采取执法行动，需要一定程度的自主，必要时要应对只是干扰良好秩序和纪律但有可能逐步升级到非法干扰行为的情况，因此需要具有单独采取行动的权限（就是说不需要机长的要求或授权）。

2.52 一些代表团认为没有必要在《东京公约》纳入关于机上保安员的条款，其理由是，他们的活动、包括他们的个人和权限以及豁免，均在各国间的双边或多边安排中作了规定。一代表团提议由一项单独的国际文书而不是《东京公约》来规范有关机上保安员的事项。在一其他代表团的支持下，另一代表团提议将机上保安员问题纳入法律委员会工作方案，以便以有区别的方式独立于《东京公约》之外审议这一问题。

2.53 几个代表团指出，它们与其他国家建立了双边安排，或者制定了有关机上保安员的国内法律。一些代表团指出，它们在实施机上保安员方案时，并没有遇到任何可能需要在诸如《东京公约》等国际文书中制定进一步条款的困难。

2.54 几个代表团可以支持在议定书草案中纳入关于机上保安员的条款，但条件是这些条款符合附件十七，并仅限于适用非法干扰行为，而不包括维持航空器上良好秩序和纪律的义务。一些代表团认为有必要进一步审议机上保安员的作用，而一些代表团指出，这种作用在其国家内是有限的，只适用于在劫持和恐怖主义等最严重情况进行干预。有代表团对扩大机上保安员的作用以处理轻微案件有可能使存在机上保安员的情况被暴露，从而影响其部署的秘密或不公开性表示关切。几个代表团在多数代表团愿意接受纳入关于机上保安员的条款，或者它们必须作出抉择的情况下，可以接受纳入有关机上保安员的条款，这些代表团赞成LC/35-WP/2-1号文件附录中所提第四条的备选案文2所载案文。尽管一些代表团认为有必要界定非法干扰行为，但其他代表团认为非法干扰行为已在附件十七中作了充分的界定。

2.55 支持在《东京公约》中纳入机上保安员条款的代表团认为，机上保安员不能适当归类为旅客或机组人员。这些代表团指出，由于其培训和接战规则，由于他们是毋需接受适用于机组人员的指挥链的政府雇员，机上保安员具有不同于旅客或机组人员的特殊身份。另一代表团澄清说，在《东京公约》中纳入机上保安员并不意味着他们拥有绝对的豁免，因为要求他们必须合理行事。

2.56 主席提议，一般性发言结束后，本项目的讨论将继续进行，各代表团发言的顺序是：机上保安员的地位和职责范围、机上保安员的豁免和定义。主席指出，在《东京公约》是否应该承认机上保安员的问题上，尚未形成共识，主席同时表示，几个代表团反对这样做，而其他代表团可以接受，这取决于该条款如何制定。与此同时，相当多的代表团可以支持纳入机上保安员条款，理由是这将是对于现状的一种承认，这是更新《东京公约》的一部分，十分重要。此外，明显多数的代表团表示希望审议备选案文2中的案文。主席又指出，在几个代表团向委员会提交的信息中，很多国家具体列出了机上保安员的责任及其根据双边及有时候根据多边安排采取的行动。因此，他提议，讨论职责范围问题的方式可以是确定是否不要让机上保安员协助维持航空器上的良好秩序和纪律。

2.57 一代表团题提到，该代表团很难同意主席所说的在《东京公约》中承认机上保安员问题上存在意见优势，提议要求进行表决，以便最终确定在是否纳入机上保安员问题上的多数意见。

2.58 主席认为很多代表团表示支持进一步审议这一事项，确定意见现状的适当办法是继续讨论这些问题。

2.59 一代表团再次要求澄清将要赋予机上保安员的职责和责任，以及他们履行职责和责任的框架。在回答这一问题时，一代表团解释说，各国均可自行决定其所希望的职责和责任的范围，不论这是要求对于在航空器上所犯任何罪行作出反应的宽广的范围，或是仅有限地适用于某些行为或罪行的狭窄的范围。该代表团还解释说，实施这些责任的框架可以设定在三个不同层面上，即：在国内法中，双边或多边安排中，以及《东京公约》等国际文书中。该代表团表示它倾向于在国际文书中规定最宽广的责任范围，以便让不同国家拥有灵活性，选择能够适用于进入该国的机上保安员的最理想范围。

2.60 应一代表团的请求，小组委员会主席通知委员会，小组委员会在其最后一次会议上指出，近年来使用机上保安员的情况有所增加，小组委员会同时认为，应该考虑将机上保安员纳入《东京公约》。但是，小组委员会没有采取行动，但共识认为应将这一问题以会议报告第8.5.6段中所述方括号中的两种备选案文的形式，提交法律委员会。

2.61 一个代表团指出，在通过东京公约时未曾预见到机上保安员问题。因此，机上保安员被视为乘客，他未经机长授权的行动没有得到充分的保护。所以，该代表团表示，它赞成给予机上保安员必要的承认和保护。主席指出，每个国家必须自己决定是否需要机上保安员方案以及机上保安员的职责范围；委员会的第一个问题是：是否和、或到什么程度让修订的东京公约来处理机上保安员的职责和责任。

2.62 在随后的讨论中，大多数发言的代表团支持在议定书草案中处理机上保安员的职责和责任；可是，对于机上保安员的的作用有不同意见。例如，一个代表团提议，机上保安员的职责和责任应该包括维持航空器上的良好秩序和纪律；第二个代表团建议，应该缩小机上保安员的职责和责任，使机上保安员的干预行动只限于阻止将会危及飞行安全的行为；第三个代表团要进一步缩小机上保安员的的作用，认为机上保安员的目的是防止芝加哥公约第十七条定义的“非法干扰行为”。鉴于不再有人发言，主席提出讨论的初步摘要，其中他建议，主要的意见是，如果要使东京公约现代化，必须承认机上保安员是航空器上特别一类行动方，而且大多数国家赞成按照第十七号附件限制机上保安员的使用。

2.63 关于机上保安员的“豁免”，一个代表团促请委员会不要只注意“豁免”本身，而要注意“保护”。该代表团认为，机上保安员的行为只要在其职责范围内，就应该受到与驾驶员、机组人员和旅客一样的保护；就是说，应付对航空器安全的严重威胁。该代表团还强调，修订的东京公约必须承认机上保安员是航空器上单独一类行动方。这个立场普遍获得随后发言的一小批代表团的赞同。

2.64 委员会注意到一个建议，即“保护”一词可能优于“豁免”，因为后者可能给人错误的印象。

2.65 关于以下的问题有各种不同意见：机上保安员的主要作用是对东京公约第一条第一款(备选方案1)所述行为采取合理的措施，或是按照LC/35-WP/2-1第四条草案的规定保护航空器免于非法干扰民用航空行为(备选方案2)，就是说可能要修订1963年东京公约第六条，增加新的第3款规定。一些代表团重申支持备

选方案2，即承认机上保安员在遇到非法干扰行为时可以采取合理措施。它们还认为，这个备选方案也应该适用于公约第十条，而且第六和第十条应该平行解读，一起修订。一个代表团建议，机上保安员的职责应该扩大范围，在泛指意义上包含受到有意非法行为危害的航空器安全。别的代表团认为机上保安员的的责任应该限于回应非法干扰行为。

2.66 有人指出，机上保安员和非法干扰行为的定义已经载于芝加哥公约第十七号附件，把机上保安员的的责任与非法干扰行为联系起来。委员会还注意到，国际民航组织其他文件以及《国际民用航空词汇》第I和II卷（Doc 9713号文件）和《国际民航组织保安手册》（Doc 8973号文件）也提到非法干扰行为。不过，一些代表团认为，“非法干扰行为”一词必须加以定义，因为第十七号附件的定义不符合飞行中航空器上的机上保安员的概念。

2.67 关于给予机上保安员的保护，各方意见分歧，一些代表团赞成保护，另一些代表团认为机上保安员的待遇应该与任何人一样对其行为承担责任，并应该坚持法治。有人指出，如果采取前者，可能需要面对这样的问题：如果机上保安员没有责任，相关航空公司可能要承担责任。一个代表团认为，由于航空跨越许多文化和国界，可能需要从这个角度看待机上保安员的行为。

2.68 在讨论过程中，一个代表团提出飞行中“复飞”的问题，请委员会加以解决，同时解决关于机上保安员的法律地位及其职责和责任的可能定义。在这方面，要求主席设立一个特别工作组，澄清这些未曾界定的领域。另一个代表团提议，委员会审议将第六和第十条一起解读的方式，而且由于北京公约按照海牙公约原来的定义重新界定了“机上”一词，现在可能必须在委员会工作中引进“机上”的概念。该代表团还指出，东京公约第六条第二款规定，任何机组成员或旅客在他有理由认为必须立即采取此项行动以保证航空器或所载人员或财产的安全时，未经机长授权，同样可以采取合理的预防措施；他因此提议，可能必须澄清“合理”一词在根据公约适用时的民法和刑法含义。

2.69 主席指出，机上保安员和“机上”这一术语之间的相互关联，可在委员会讨论所有定义时进行审议。关于成立特别工作组就定义和“机上”作出澄清的要求，主席担心这一小组可能没有足够时间完成这项工作和向委员会提出供审议的报告。

2.70 应几个代表团的的要求，即成立一特别工作组努力澄清定义不明的方面，通过大多数票决定成立这一小组。

2.71 主席在**总结**时指出，由于在所讨论的问题上没有共识，他在以下问题上不得不依赖多数意见：

- a) 现状反映了应将机上保安员列入单独而特殊的一组；
- b) 机上保安员的定义应该尽可能接近《芝加哥公约》附件十七中的定义；
- c) 机上保安员的定义应该缩小到非法干扰行为；
- d) 机上保安员应该参与航空器和机上旅客的安全；
- e) 机上保安员所应付的应该是对机上良好秩序和纪律的威胁；和

f) 机上保安员至少应该享有给予机上旅客的同样保护。

2:72 主席宣布关于机上保安员主席之友工作组组成如下：阿根廷、加拿大、智利、中国、哥伦比亚、法国、牙买加、日本、黎巴嫩、墨西哥、俄罗斯联邦、新加坡、南非、阿拉伯联合酋长国和美国，由法国担任主席。该工作组的任务是详细界定机上保安员的作用和职能。

2:73 重新起草第十五条之二主席之友工作组的主席提交了小组的报告，它附在本报告附录D当中。该小组提出了两项建议以期努力实现协调：第一，为报告中陈述之理由重新起草第十五条之二；第二，如果/当召开外交会议通过一项决议时，呼吁国际民航组织更新288号通告，列入通常在航空器上发生的违规行为列表，以此鼓励各国依照本国法律采取刑事或行政诉讼。关于第一项建议，工作组主席强调工作组重新起草第十五条之二的背后动机，即防止草案段落中的罪行与其他航空保安文书发生重叠；在赞成罪行行为列表和不赞成罪行行为列表国家之间达成妥协；段落起首用宽容性语言取代强制性语言，以便鼓励各国尤其针对1(a)和(b)段落中提到的罪行和行为启动刑事或行政诉讼。主席表示，工作组决定第1条(a)保留使用“机组成员”而不是“任何人”，以保持与民用航空保安影响的联系。关于第二项建议，小组决定不对288号通告的六个拟议罪行进行分类，而是根据各国国内法规分类。

2:74 法律委员会主席要求就小组修改第十五条之二的的影响和重新起草发表意见。一个代表团反对将第十五条之二第(1)段列入《东京公约》，并支持删除第(2)款的方括号，以保留国家依照本国法律，采取适当惩罚/措施来惩罚航空器上所犯不循规或扰乱性行为的自由裁量权。一个代表团指出，它大体上支持重新起草，但对第1款起首部分“鼓励”的表述是否属条约通常使用的术语表示质疑，并建议“可能”一词会更合适。另一个代表团建议，第1款(b)“航空器机长”之后应插入“机组”，以澄清谁发出指令。理解到，工作组重新重新起草的第十五条之二文本将交由起草小组审议，并将考虑到上述起草建议。

2:75 第二项建议没有反对意见，一个代表团建议关于破坏和平与宁静/干扰机上任何人的语言须强化，以避免涉及例如有人为了离开自己座位而扰乱他人睡眠的情况。在回答一个代表团寻求澄清第二项建议中包含的程序时，主席经与秘书协商，确认委员会将建议国际民航组织理事会在外交会议上应该通过一项决议，呼吁国际民航组织更新288号通告。

2:76 一个代表团在另一个代表团的支持下希望重新讨论管辖权问题，它对委员会迄今仍在方括号中保留某些一直尚未达成共识规定的做法表示深为关切，例如机上保安员和第十五条之二的规定，而其他条款中缺乏明确共识的方括号都已被删除，比如强制性着陆国家和运营人所在国管辖权。该代表团要求将强制管辖权放回方括号和重新引入任择管辖权，也放在方括号中。表示支持的代表团进一步强调了任择管辖权的重要性，以便使各国在出台和实施这些司法管辖权时具有灵活性，能够更好地使新文书得以成功并得到广泛批准。该代表团强调，将两个选项放在方括号中是程序问题及法律委员会工作连贯性的问题。

2:77 主席对上述关注的问题做了回应，并指出如同关键性的强制着陆国和运营人所在国管辖的情况一样，支持一个方向有一种优势，他已经决定删除方括号来推进这项工作，并藉以向理事会表明委员会已经取得进展。主席进一步指出，会议进程中再重新讨论实质性问题为时已晚，他倾向不要重开讨论或将其放回方括号当中。提出建议的代表团表示它并非希望重启讨论，而只是希望记录在案，即它不能同意将强制着陆国和运营人所在国管辖提交外交会议，强制和任择管辖权的条文草案应放在方括号中提交，以便提高会议谈判成功的可能性。

2:78 主席要求小组委员会主席介绍协议草案**第七条关于第十八条之二包含的归还和索取**的议题。在向委员会提及LC/SC-MOT/2报告第8.6段时，主席指出，小组委员会一些成员认为，草案第十八条之二对不循规行为是一种威慑，而另一些成员则认为《东京公约》不是解决这个问题的合适场所，而这样的规定其实会侵犯乘客的权利，比如根据“公约”第十五条继续旅行的权利。主席指出，草案的第十八条之二第（1）是一个自行酌定规定，即“不排除”运营人索取损害赔偿，这是一个国家必须允许这种行动的自然司法管辖法律。第（2）款有点强制性，即依照国家法律终止承运合同时，此类人员下机或移交之后，该人因终止承运合同所蒙受的任何损失，运营人不予负责。

2:79 代表团对草案第十八条之二第（1）款产生意见分歧。支持将其列入的代表团其中的一个代表团，在谈及1999年《蒙特利尔公约》第37条时，建议增加“根据第（2）款所载的国家法律所载的规定”措辞。另一个代表团在支持前面发言的代表团时说道，鉴于未明确禁止的行为在拉丁美洲大陆法系国家被允许，它其实可以接受第（1）款的强制性语言。另一个代表团极力支持第（1）款，以确保运营人对付不循规乘客行动成功的最佳可能性，同时避免承运合同中的追索权条文被法院滥用推翻。这个代表团与其他几个代表团共同强调国际法律文书这种追索权的重要性，以使其分量更重。一些代表团则表示支持第（1）款，因为它已很公正和公平。

2:80 一名观察员在另一名观察员的支持下，援引LC/35-WP/2-2第5.1至5.4表述的原因，认为虽然运营人承运合同中包含对不循规乘客追索的权利，但因为国内法律和合同解释之间的差异，这种权利并不总是行之有效。

2:81 反对列入第十八条之二第（1）款的代表团当中，一个代表团认为，该段落是一个“寻找问题的解决方案”，因为它并未看到不能通过他方法，即最好是通过承运合同，成功解决具体问题的明确证据。几个代表团赞同此观点，有些代表团进一步强调，这个问题最好由各国国内法妥善处理。考虑这一理由时，在LC/SC-MOT/2期间支持列入这项规定的一个代表团指出，它可以接受将其删除。一个代表团指出，鉴于在任何情况下其法院根据被告人开脱罪责制裁损害赔偿，因此第十八条之二对于其司法管辖权之目的是不必要的。

2:82 主席在总结时指出，鉴于对于第十八条之二第（1）款的意见平分秋色，因此指示将其保留在方括号中。

2:83 委员会随后审议了第十八条之二第2款有关终止承运合同的草案。

2:84 许多代表团指出，他们赞成纳入给予运营人有权终止承运合同的条款，其中两个代表团表示该条款可通过使用“可能”一词作为选项。支持列入的一个代表团指出，由于严重罪行进行计划外着陆时应终止承运合同。一个观察员代表团表示，除非国家法律规定相反，否则航空承运人应自动解除运送不循规乘客至其下一个目的地的义务，它要求这一基于条约的规定，以防止在被拒绝登机情况下要求索赔。另一位观察员说，航空公司不应该对遵守其公法义务负民事责任。

2:85 另有一些代表团表示他们不同意把这项条文纳入《东京公约》。他们认为这是一个合同法和合同自由的问题，最好放在合同或承运条件中加以解决。其中一个代表团表示，《东京公约》现在已经不存在按照承运合同的条款而终止承运合同的阻碍。一个代表团指出，大多数情况下一个不循规乘客将被制服并运送至预定目的地，它认为偏航航空器降落的国家不应该负担安排有关人员继续旅行的费用。就后一点而言，

它解释说决定航空器是否偏航的最终权利属于机长。

2:86 在总结这个问题时，主席指出，鉴于反对纳入条文者远远多于支持者。因此**决定**取消第十八条之二第2款的草案。

2:87 委员会随后将注意力转向LC/35-WP/2-1附录第二条“飞行中”的定义。在这方面，法律小组委员会主席回忆说，目前的《东京公约》包含了这个术语的两个不同定义（一个在第1条第3款，另一个在第5条第2款），拟议的定义利用取自《东京公约》第5条第2款更为广泛的表达方式。

2:88 在随后的讨论中，一个代表团观察到根据这三个文本，“本章”的措辞需要被替换，以确保定义适用于整个“公约”。其他发言呼应这一观点，并决定将此事交给起草委员会，对此理解是，不反对将此定义列入。

2:89 至于“运营人所在国”和“登记国”定义的建议，一些国家表示不需要定义，其中两个提到《东京公约》并未对这些表达方式做出定义，亦未遇到问题。其他代表团则认为包含这些定义是有益的，特别是因为它涉及到“运营人所在国”。根据所发表的意见，委员会**同意**在方括号中保留这两个术语拟议的定义。

2:90 机上保安员主席之友工作组主席介绍了该小组的报告，报告内载有关于在《东京公约》内纳入机上保安员条款的理由，以及有关**第一号讨论稿**（作为**附录F**随附于后）中所提涉及机上保安员的作用和职能、法律保护和定义的起草建议。

2:91 小组主席通知委员会，小组就《东京公约》纳入机上保安员以便将其确定为特殊类别的旅客，享有与机组人员和旅客同样的保护，与此同时，在根据《东京公约》第六条和第十条采取预防性安全措施方面达成了广泛的一致意见。此外，该小组理解，不同国家在根据有关国家间的双边或多边安排或协定实施其机上保安员方案时采取了不同的办法和做法。但是，对于机上保安员的定义，该小组所持意见各异，主张具体说明部署机上保安员的目的的**可取性**的人和主张列入“非法干扰”的定义的人各占一半。一些代表团赞成提及附件17，其他代表团则赞成各国间的双边和多边协定或安排，而其他代表团认为根本不需要定义。

2:92 委员会主席肯定该小组提出的报告非常有帮助，同时指出，由于该小组在内部构成上差异很大，全体会议上有可能会出现小组内存在的同样的舆论气氛。鉴于这种评估，以及没有足够时间征求所有代表团对于报告各项结论的立场，主席提议，各代表团仅就对于报告是否准确反映了该小组的舆论气氛上的意见发言。

2:93 关于该小组就**机上保安员的作用**所提议的案文，一代表团在另一代表团的**支持下**提议，由于存在两种明确的备选案文，而各代表团可以通过举手表明其对任何一种备选案文的倾向性或支持。委员会绝大多数代表团支持备选案文2，即：在《东京公约》第六条第二款中的“机组人员”和“或旅客”等词之间增加“机上保安员”等词。主席在答复一些代表团提出的问题时澄清说，在对某一备选案文表示倾向性时，各代表团仅仅**笼统**而不是具体地表明它们能够支持哪种立场。他还指出，由于没有时间，未能对小组的报告进行详细的讨论。因此，各国仍可自由地提出问题，并向外交会议提出关于替代性案文拟定的建议。

2:94 关于对机上保安员的**法律保护**的条款，委员会接受小组所提在《东京公约》第十条中的“任何旅客”和“航空器的所有人或运营人”等词之间增加“任何机上保安员”等词的建议。一代表团重申其不支持

对第十条进行任何修订的立场，原因是所有当事方，包括机上保安员，只要采取合理的措施，就会受到充分的保护。

2:95 委员会在注意到存在多种意见以及小组主席所作一些国家可以支持一种以上备选案文的澄清的同时，**同意**通过并向起草小组转交该小组关于列入《东京公约》第一条的**机上保安员的定义**的意见和建议。主席又澄清说，起草委员会的审议不会包括不被大多数代表团赞成的第三款（b）的备选案文B，尽管如下文第2:101段所述，这点后来有了改变。

2:96 一观察员在一代表团的支持下，请委员会考虑其所提修订第十条的起草建议，以便参照某一法院的决定表明机长仅仅依赖客舱机组的报告可能还不够的情况，澄清将要适用于机长**豁免的范围**。该观察员指出，这可能造成运作上的不明确性，原因是机长不能离开驾驶舱和对客舱内的情势做进一步的评估。该观察员认为，法院今后有可能将各国在这一提案上的不作为解释为默示接受该法院所提及的解释。

2:97 一代表团在另一代表团的支持下指出，该代表团认为，该国的法院在接受并适用第六条和第十条所指明的合理标准方面没有任何困难。

2:98 主席注意到，小组委员会明确认为没有必要改变《东京公约》关于机长豁免的第六条或第十条的措辞，以及该观察员的意见没有得到至少两个国家的支持。因此，主席**裁定**，关于这一事项的起草提案不再继续推进。

2:99 主席随后宣布，委员会需要审议的有两个主要项目：(i) 审议起草委员会的报告；和 (ii) 审议议定书草案是否已经成熟，能够向理事会提出关于召集外交会议的建议。

2:100 委员会复会时，一代表团就以前的讨论提出一项程序性问题，当时委员会审议了“主席之友”工作组报告所提议的关于机上保安员的作用和职责的案文（建议A）。具体而言，该代表团就主席所采用的程序提出了质疑。依照该程序，主席要求通过举手表决来衡量对于报告中所载关于机上保安员的替代性条款的支持度，而不让代表有机会在全体会议重新就此事项进行讨论。该代表团指出，该代表团不希望重新讨论该事项，而是希望确保其关切在会议记录中得到反映。

2:101 主席表示，他将考虑该代表团提出的程序问题，并咨询秘书处；在短暂休会后，他宣布裁决。就是说，主席承认，委员会处理飞行运行中心建议A的方式与审议议程项目2下的其他实质性问题的方式不一致，因为该事项是用举手方式决定，而对于两个实际上是新的备选案文没有进行实质性讨论。为解决这个问题，他提议用处理建议B和C的同样方式处理建议A。就是说，委员会将接受飞行运行中心的建议，把新拟订的互相竞争的提议继续放在议定书草案的方框里，在报告中反映出飞行运行中心的报告表示的对两个互相竞争的案文的意见，列入会议报告的附录，由全体会议举手决定。

2:102 对于主席提出的关于程序问题的解决办法，没有人反对，但一个代表团表示赞同程序问题并接受主席提出的修订总结。

2:103 主席宣布，委员会随后将审议**起草委员会的报告**（LC/35-WP/2-6）

2:104 起草委员会主席介绍了起草委员会的报告，并作出了一些编辑改动。

2:105 起草委员会主席还指出，一些在起草委员会的国家表示，他们对目前拟议的议定书草案感到关切。

2:106 委员会主席赞扬起草委员会的工作和秘书处的支持，提议就起草的问题逐条逐款审查议定书草案的案文。主席敦促代表集中注意全体会议给起草委员会的指示是否贯彻在拟议的议定书草案中。

2:107 主席接着请大家评论议定书草案第一条，注意到没有人要求发言，宣布第一条**通过**。

2:108 主席接着请大家评论议定书草案第二条。有一个代表团促请在起草委员会各国表示的关切提供更多信息，另一个代表团指出，议定书草案第二条使用“State of registration”，而《芝加哥公约》使用“State of registry”，他想知道《芝加哥公约》的用法是否比较妥当[中文译本都是“登记国”。]

2:109 主席接着请大家评论议定书草案第二条第三款(a)项。此时，一些代表团质疑议定书草案的条款采用其他现有协定是否适当，这些协定包括2010年《北京公约》关于“在飞行中”的定义和“东京公约”中关于“强迫降落”的用语。主席指出，这些代表团关切的都是实质性问题，可以在以后的外交会议上解决。又有三个代表团指出，起草委员会报告的法文、中文和阿拉伯文译本中和/或的翻译问题，将分别就三个译文向秘书处提出编辑意见。

2:110 一个代表团指出，议定书草案第二条第3款(b)项中“依照双边或多边协定或安排在一架航空器上部署的”这句话可能有问题，因为可以解释为国家间的双边或多边协定或安排比修订的《东京公约》的规定优先适用。主席认为，该代表团提出的问题具有半起草性和半实质性，因此提议提交以后的任何外交会议解决。

2:111 最后，一个代表团提议，议定书草案第二条第3款(b)项中“经营人所在国政府或登记国政府”一句应该修订为“经营人所在国政府和/或登记国政府”，放在方框内，因为要与第17号附件一致，需要两方同意在航空器上布置机上保安员。主席再次指出，该代表团提出的问题是实质性的，因此应该由以后的任何外交会议来解决。

2:112 委员会在不附带意见的情况下**同意**起草委员会在**第二条第三项的c)和d)目**中分别关于“运营人所在国”和“登记国”的定义的提案。

2:113 委员会随后开始审议议定书草案关于管辖权的**第三条**。一代表团援引与第三条第一款和第一条之二起首部分保持一致的必要性，就第三条第一款之二提出了起草修正的建议，即：凡第一款之二的a)、b)和c)项中出现“罪行或行为”等词语时，均将其删除，并以“罪行和行为”取代。该提议没有得到另一代表团的支持，因此，未再继续。

2:114 三个代表团发言郑重提出其对第三条规定的着陆国和运营人所在国的规定性管辖权问题的保留意见。主席要求各位代表耐心等待，不要重复前已述及并会正式记录在委员会报告中的立场。可在召开外交会议时提出这些事项。他提醒各位代表注意，管辖权是议定书草案中的一个重要的部分，因此，将高度重视确保与这种条款相关的案文不会列在方括号中加以推动。他向所有代表团保证，处理这一问题的报告将重点说明委员会审议的结果和就每种立场所表明的主流意见。

2:115 一代表团提及，由于该国多民族的具体情况，该国难于接受第二款之二关于基于国籍的管辖权相关的条款。主席指出，这种情况不应该成为主要的问题，原因是，在各条约中，对拥有准主权实体的国家的待遇是一致的。委员会在不做任何改动的情况下接受了议定书草案的第三条。

2:116 关于议定书草案的**第四条**，一代表团指出，第三条之二中关于拥有并行管辖权的国家间进行协调的提案是一项新的提案，尚未反映在小组委员会的报告中，也没有在委员会中进行充分审议。该代表团提议将其置于方括号内，因为各代表团还没有足够的时间就此进行协商。在另一代表团的帮助下，该代表团表示，如果通过使用“可”而不是“应该”的词语，以非规定性的方式体现该条款，那么，它可以支持保留该项条款。赞成较宽容的案文的代表团认为，规定性词语会使得协商变成强制性，因此会侵害国家的主权，或者限制那些必须迅速行动以实行处罚，然后让罪犯继续其旅程的国家。一代表团指出，与议定书草案第四条相类似的措辞在其他条约中出现过，例如《2000年联合国打击跨国有组织犯罪公约》。

2:117 在其他代表团的帮助下，起草委员会主席解释说，纳入“酌情”的词语目的是消除一些代表团对该条款的指令性表述的关切。主席指出，简单地删除“酌情”的词语并将“应该”置于方括号内，可能会产生限制国家酌处权的意外效果。委员会接受第四条，但在“酌情”的词语之前，将“可能”和“应该”等词语分别列入方括号中。

2:118 一个代表团提到必须前后一致，要求把第三条之二中的“罪行和行为”放在方框内，与议定书草案的其他相关条款一致。该提议没有得到任何其他代表团支持，因此没有讨论下去。

2:119 在审议议定书草案**第五条**时，一个代表团问起，完全删除公约第五条第二款会不会影响公约的其他条款。起草委员会主席承认这个看法有道理，建议进一步研究这样删除的后果。委员会接受第五条保留不变，要求在报告中强调必须进一步审议删除该款造成的没有想到的后果，特别是与公约第三章有关的字句。

2:120 议定书草案**第六条**只载列主席之友工作组提出的关于机上保安员的作用和职责的两条备选案文中的一条，主席提醒委员会，先前曾经决定，要同时包括两个备选案文，因此指示秘书处把删掉的备选案文重新列入。

2:121 委员会接着审议第六条中第六条第二款的案文。起草委员会主席请委员会注意插入第一句第1行的“机上保安员”几个字，同时指出，虽然这样做是向起草委员会提议，但不是由全体会议决定，没有得到全体一致支持。

2:122 一个支持加入这几个字的代表团表示，机长不仅应该能够要求而且能够授权机上保安员限制不循规旅客。

2:123 一个代表团得到好几个代表团的帮助，要求删除第一句中这几个字，因为这就会就委员会曾经研究过的加强机上保安员作用的问题引起实质性政策问题。委员会接受议定书第六条，但只在第六条第二款的第二句加入“机上保安员”几个字。

2:124 委员会接受议定书草案**第七、八、九和十条**，没有改动。一个代表团重申，对于关于归还的第九条，必须申明政策立场，即该条不会束缚国家的法庭。

2:125 经过以上讨论之后，委员会**同意**了本报告**附录G**所载的议定书草案的案文。

2:126 主席随后请委员会评估草案是否可以按照大会A7-6号决议所载的核准公约草案程序“可以作为定稿发给各国”。

2:127 委员会以协商一致的方式同意，案文已足够成熟，并得出结论认为，案文已经准备就绪，可以作为最后草案呈送理事会，以便提交给各国，及C-WP/14034号文件第2.1.6段最终提交给外交会议。对此发言的代表团指出，委员会已对无争议的事项作出决定，而对那些尚未实现共识的有限内容成功缩小差距并提出明确的备选条文。这些代表团认为其余悬而未决的政策事项应由外交会议处理。

2:128 进一步确认，委员会的工作已成功地使问题得到更好理解，委员会呼吁通过地区法律研讨会推动加深理解所涉及的问题，以便促进没有参加本届委员会会议的国家参与。

议程项目 3：审议法律委员会总体工作方案的其他项目

3:1 秘书处介绍了LC/35-WP/3-2号文件（修改稿），其中对《芝加哥公约》第八十三条之二的现况以及为其实施所提供的协助提出了报告，其中特别包括国际民航组织为协助各国实施这项规定编制了指导材料、显示根据国际民航组织普遍保安监督审计计划（USOAP）在第八十三条之二的缔约国中有68%的缔约国尚未修订其基本航空立法、法规和程序以便作出该条规定的责任和义务的转变、在国际民航组织登记的第八十三条之二的协定数量低以及国际民航组织理事会将这个项目的优先次序提高到法律委员会总体工作方案的第三位。请委员会审议这份工作文件并核可三项结论：第一，宪政制度原则上要求高级别部门授权签署第八十三条之二的协定的国家应考虑签订总括式协定的可能性，以便授权较低级别部门签署这种协定；第二，第八十三条之二的执行协定必须向国际民航组织登记，此类协定的任何缔约国都可根据第八十三条之二第二款的规定，以直接通告的方式将任何协定正式通告第三国；和第三，鉴于国际民航组织逐步建立其航空器登记系统（ARS）和航空运营人许可证（AOC）制度，这应当证明有利于为特定的航空器分别准确查明其登记国和运营人所在国，应考虑是否可能利用这些系统与航空协定和安排数据库发（DAGMAR）之间的电子界面。

3:2 主席提议设立一个人数不多的小组来处理经济自由化的安全方面问题及第八十三条之二，其任务是审议这份工作文件及其结论。这个小组将在全会和起草小组不举行会议时开会，并在本届会期的第二个星期向委员会提出报告。主席任命小组成员如下：加拿大、法国、牙买加、荷兰、尼日利亚、新加坡、南非、美国和国际航空运输协会；J.Thachet先生（加拿大）担任主席。主席强调指出，这不是一个限制成员人数的小组，因此，他邀请其他代表团和观察员也加入这个小组。

3:3 工作组主席随后提交了工作组的报告，见附录E。该报告得出结论认为第八十三条之二或国际民航组织在其295号通告提出的协定草案本身没有任何法律问题，但由于一些成员国缺乏理解第八十三条之二的适用性和租赁性质，在实施第八十三条之二可能会出现由此产生的法律问题。报告提出以下建议：

- i) 秘书处审查国际民航组织第295号通告，以确定是否需要修改以解决一些关键问题，比如这些协定的自愿性质；各种航空器租赁和/或交换协定是否牵连第八十三条之二；航空器从一个国家短期转让另一个国家的协定是否涉及（或需要）转交登记国根据第八十三条之二的责任；每个国家签订第八十三条之二的法律影响；
- ii) 由适当的国际民航组织秘书处和法律委员会具有专业知识处理第八十三条之二的代表成立一个专责小组，协助修订国际民航组织第295号通告，就第八十三条之二之适用性更好地对成员国进行教育；
- iii) 登记问题：
 - a) 不涉及转让登记国责任的协定登记，可通过对成员国进行第八十三条之二之适用性以及向国际民航组织登记这些协定的目的和效果教育加以解决；
 - b) 对于延误登记，国际民航组织可以根据可用资源考虑开发一个基于Web的登记簿，成员国可以输入信息，自己通过电子方式上传协定，而不是将协定发送国际民航组织完成登记过程；

- iv) 举行地区会议时，国际民航组织考虑将第八十三条之二纳入作为一个议程项目，向成员国宣传这些协定的相关性。

3:4 介绍之后，主席请代表提问，但没人提问，主席因此请委员会表示是否反对工作组在其报告中提出的建议。对于建议 i)，无异议，委员会因此认为通过。随后讨论建议 ii) 时，一个代表团建议法律委员会编制第八十三条之二协定的示范条款，以协助各国实施。主席指出，国际民航组织第 295 号通告载有协定的示范条款，需要更新协定的示范条款是秘书处根据 i) 建议审查的组成部分。第二个代表团问及第八十三条之二的协定是否要求是“条约”协定。主席指出，第八十三条之二简称“协定”一词，这样的安排是国家之间交换权利和义务，如何完成则涉及到国内法。委员会通过了建议 ii)。

3:5 主席接下来要求委员会表示是否反对建议 iii) 和 iv)，鉴于无人反对，宣布它们通过。一个代表团接着发言，根据资源可用性及其可行性及在有限时间内策划此类活动，建议秘书处提供在即将到来的第 38 届大会上第八十三条之二的方案。第二个代表团要求，建议 iv) 假设已经预定安排一个地区会议，要求秘书处在地区层次安排法律研讨会。秘书邀请与会代表呼吁各国举办地区会议，并指出，法律事务和对外关系局缺乏足够预算为这些活动供资。主席发言并称赞法律事务和对外关系局支持波兰民航局出资在华沙举行的最近一次会议。最后，一个代表团要求对工作组的建议进行修订，纳入制定一个转移第八十三条之二授权的示范条款草案，以便用于双边航空运输/航空服务协定。主席指出，秘书处根据建议 i) 审查国际民航组织第 295 号通告时将审议这一建议。

3:6 接下来，秘书介绍了 LC/35-WP/3-1 号文件，它描述了法律委员会总体工作方案项目最近取得的进展。委员会对此并无意见。

议程项目 4： 审议法律委员会总体工作方案

4.1 继介绍 LC/35-WP/4-1 号文件之后，一个代表团询问是否应当保留委员会工作方案中的所有项目。该代表团指出，与国际民航组织工作有关的其他项目，如各国对标准和建议措施的实施、各国对条约的实施、以及各国对尤其是安全和保安领域的标准和建议措施的遵循，未包含在工作方案中，而举例来说，工作方案中关于移动设备国际利益的第 4 个项目，目前并未开展工作。该代表团进一步表示，重新调整工作方案中其余项目的优先顺序是恰当的。

4.2 主席向各位代表简略介绍了 LC/35-WP/4-1 号文件所述的工作方案的现状。

4.3 主席作简要介绍后，讨论主要集中于项目 4（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）和地区多国机制的法律框架），一个代表团提议将其从工作方案中删除（或至少降低其优先顺序），其依据是，该项目已列入工作方案中 20 年了，而自 2004 年以来却没有任何活动。随后，几个代表团发言反对将项目 4 从工作方案中删除，一个代表团指出，在此项目上缺乏进展，主要是由于最先将其纳入方案中得到许多非洲国家支持所附带的条件是，国际 GNSS 制度将包括“技术援助”，而此种援助尚未兑现。一个代表团也反对从工作方案中删除项目 4，并补充说，由于缺乏进展而将其删除，只会使进展更加困难。其他代表团支持从工作方案中删除项目 4，其中一个代表团指出，将来有可能取得更多进展时，可以恢复该项目。

4.4 除了讨论关于删除/重新调整项目 4 的优先顺序的提议以外，各代表团还提出了关于重新调整工作方案中其他各项目的优先顺序的各种提议，但这些提议未获得明确的协商一致，而关于给予项目 7（审议关于利益冲突的指导）更高的优先顺序的提议除外，该提议得到广泛支持。

4.5 然后，主席对议程项目 4 的讨论作了总结，他指出，由于对从工作方案中删除项目 4 没有明确的协商一致，该项目将按照其现有的优先顺序保留在工作方案中。他进一步提议，根据讨论情况，工作方案项目 7 将提升其优先顺序为项目 5，而项目 5 和 6 则相应地降低其优先顺序。

议程项目 5：选举委员会主席和副主席

5.1 在本届会议结束时，在选举委员会主席和副主席之前，委员会注意到，在第34届会议和本届会议期间，以前选出的主席均缺席，没有主持过委员会任何会议。因此，有人提出非正式提案，建议修订法律委员会议事规则（Doc 7669-LC/139/5），规定当主席辞职或未能完成任期时，第一副主席应成为主席，其他副主席均应按序升级，而第四位副主席的职位保持空缺。

5.2 此事的讨论由委员会第三副主席陈秀花女士（新加坡）主持，M. Jennison 先生由于可能发生利益冲突而自行回避。陈秀花女士指出，如果拟议的修正案得到通过，她将由第三副主席提升为第二副主席，这也可被认为有利益冲突。尽管作出这项宣告，委员会仍决定陈秀花女士可以主持会议。

5.3 在讨论拟议的修正案的内容之前，有人提出一些如何将这个项目列入议程的程序问题。有一个看法认为，在此阶段由委员会本身在已经拟定最后议程之后提出新的议程项目可能不符合议事规则的规定，因为第11条c)款规定议程增列项目需要得到理事会的核准。另一种可能的解读是，委员会总体上应自行决定程序，因此，在其章程的约束下并依照第47条的具体规定，它可根据它认为必要和适当的情况修订规则。

5.4 作为一种替代修订议事规则的办法，两个代表团联合提出一项动议，指出鉴于M. Jennison 先生事实上主持了法律委员会第34届会议和第35届会议，委员会应通过一项决定，承认他是这两届会议法律上的主席。这项提案获得许多代表团的支持，并获得委员会的一致同意。大家决定，法律委员会的记录应指明，他是法律委员会包含第34届会议和第35届会议整个任期的主席。

5.5 若干代表团提到，鉴于前述讨论，在适当的时候需要修订委员会的议事规则。在LC/35-WP/5-1号文件的基础上，并根据议事规则第6条，委员会开始选举其主席和第一、第二、第三和第四副主席。

5.6 由黎巴嫩代表团提名并得到加拿大代表团附议，Terri Olson先生（法国）当选为主席。上述代表团还提名并附议了四名副主席。所有人员以鼓掌方式选出。

5.7 因此，下列候选人：陈秀花女士（新加坡）当选为第一副主席、A. PIERA先生（阿拉伯联合酋长国）当选为第二副主席、N. LUONGO先生（阿根廷）当选为第三副主席、H. Hitula女士（纳米比亚）当选为第四副主席。

5.8 委员会对Jennison先生的工作及他向委员会提供的指导深表赞赏。

议程项目6：法律委员会第36届会议的日期、地点和议程

6.1 委员会在秘书处提交的LC/35-WP/6-1号文件的基础上审议了这一项目。根据主席建议，委员会决定应由理事会确定第36届会议的日期、地点和议程。

议程项目7：关于本届会议所做工作的报告

7:1 委员会审查并批准了本届会议前七天所做工作的报告，并做了一些修改。对于本届会议最后一天（2013年5月15日，星期五）讨论的项目，委员会同意授权主席代表委员会批准该部分的报告。

7:2 几个代表团对主席指导委员会工作的领导作用、智慧和奉献精神表示感谢，它产生出有益的结论和为进一步开展工作的坚实文本。其他代表团表示赞同这些观点，同时还提到主席在委员会第34届会议期间所做的出色工作。一些代表团表示希望主席以当然委员身份继续协助法律委员会今后的工作。

7:3 主席感谢各代表团对他的赞扬，并希望在国际民航组织大会和未来的外交会议上与所有代表团再次见面。

附录 A

议程

项目 1: 通过议程

注：《法律委员会议事规则》（Doc 7669-LC/139/5 号文件）第 11 条 a) 款规定：“委员会应在其第一次会议上确定届会的最后议程。”

项目 2: 引起国际航空界关注但现有航空法文书未予涵盖的行为或罪行

注：这是法律委员会拟审议的主要项目；委员会将根据《东京公约》现代化包括不循规旅客问题特别小组委员会拟定的案文研究这一项目。

项目 3: 审议法律委员会总体工作方案的其他项目

注：委员会将审议其总体工作方案中关于其他项目的报告。

- 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；
- 经济自由化的安全方面和第八十三条之二；
- 审议建立一个在通信、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）以及区域性多国机制方面的法律框架；
- 移动设备（航空器设备）的国际利益；
- 审议批准国际航空法律文书的问题；
- 审议关于利益冲突的指南。

项目 4: 审议法律委员会总体工作方案

注：委员会将确定其总体工作方案，并标明项目的优先安排，以便提交供理事会批准。

项目 5: 选举委员会主席和副主席

注：《法律委员会议事规则》第 6 条规定：“委员会应在每隔一次届会结束时，从各国代表当中选举一名主席及第一、第二、第三和第四副主席。这些官员自其当选的届会休会之时起就任，直到正式选举出其继任者的届会结束为止。他们没有资格再次当选下一任期的同一职位。”

项目 6: 法律委员会第 36 届会议的日期、地点和议程

注：委员会将根据第 35 届会议作出的各项决定，审议其下次届会的日期、地点和临时议程。

项目 7: 关于本届会议所做工作的报告

附录 B**工作文件和其他文件清单**

工作文件	标题
议程项目 1	
LC/35-WP/1-1	临时议程
LC/35-WP/1-2	文件和工作安排的注意事项
议程项目 2	
LC/35-WP/2-1	介绍性说明
LC/35-WP/2-2	国际航空运输协会（IATA）对于LC/35 WP/2-1号文件和不循规旅客法律方面问题的意见
LC/35-WP/2-3	国际航空运输协会（IATA）对于不循规旅客问题实际意义的意见
LC/35-WP/2-4	国际航空保险商联合会（IUAI）对于LC/35 WP/2-1号文件和不循规旅客法律方面问题的意见
LC/35-WP/2-5	阿拉伯联合酋长国对于修订《东京公约》议定书（草案）的意见
LC/35-WP/2-6	起草委员会的报告
议程项目 3	
LC/35-WP/3-1	审议法律委员会总体工作方案的其他项目
LC/35-WP/3-2	经济自由化的安全方面和第八十三条分条
议程项目 4	
LC/35-WP/4-1	审议法律委员会总体工作方案
议程项目 5	
LC/35-WP/5-1	关于选举的注意事项
议程项目 6	
LC/35-WP/6-1	法律委员会第36届会议的日期、地点和议程

议程项目 7

LC/35-WP/7	法律委员会第35届会议所做工作报告的草案会议的组织
LC/35-WP/7-1	法律委员会第35届会议所做工作报告的草案 议程项目 2 – 2:1至 2:22段
LC/35-WP/7-2	法律委员会第35届会议所做工作报告的草案 议程项目 2 – 2:23至 2:71段
LC/35-WP/7-3	法律委员会第35届会议所做工作报告的草案 议程项目 2 – 2:72至 2:89段
LC/35-WP/7-4	法律委员会第35届会议所做工作报告的草案 议程项目 2 – 2:90至 2:125段
LC/35-WP/7-5	法律委员会第35届会议所做工作报告的草案 议程项目 3 – 3:1至 3:6段
LC/35-WP/7-6	法律委员会第35届会议所做工作报告的草案 议程项目 4 – 4:1至 4:5段
LC/35-WP/7-7	法律委员会第35届会议所做工作报告的草案 议程项目 5 – 5:1至 5:5段
LC/35-WP/7-8	法律委员会第35届会议所做工作报告的草案 附录A
LC/35-WP/7-9	法律委员会第35届会议所做工作报告的草案 附录B
LC/35-WP/7-10	法律委员会第35届会议所做工作报告的草案 附录C
LC/35-WP/7-11	法律委员会第35届会议所做工作报告的草案 附录D
LC/35-WP/7-12	法律委员会第35届会议所做工作报告的草案 附录E
LC/35-WP/7-13	法律委员会第35届会议所做工作报告的草案 附录F

LC/35-WP/7-14 法律委员会第35届会议所做工作报告的草案
附录G

其他文件

LC/SC-MOT 法律委员会关于《东京公约》现代化以涵盖不循规旅客问题特别小组委员会
- 第一次会议

LC/SC-MOT-2 法律委员会关于《东京公约》现代化以涵盖不循规旅客问题特别小组委员会
- 第二次会议

附录 C

与会者名单

国家

阿根廷

Luongo, N.
Vallarino, C. M.

澳大利亚

Reid, J.

比利时

Deckers, F.

巴西

Arbigaus, D. F.
Botelho de Queiroz, J.R.P.
Da Fonseca Filho Cleso, J.
Torres Nogueira, F.

喀麦隆

Afouba Ngayihi, M. S.
Zambo Zambo, D.
Zoa Etoundi, E.

加拿大

Thachet, J.
Lalonde, S.
Zigayer, M.
Forsythe, C.

智利

Espinoza, C.
Mena, A. E.

中国

Chim Ho, B.
Ding, C.
Guo, R.
Liu, H.
Sa Da Bandeira, M.
Wang, R.
Zhao, J.

哥伦比亚

Bejarano Ramon, C. A.
Rivera Florez, E. B.

刚果

Makaya Batchi, R. M. F.

科特迪瓦

Coulibaly, S.

古巴

Castillo de la Paz, J. F.
Pérez, A. M.

刚果民主共和国

Kanyanga Tshimanga, A.

丹麦	Nissem, M.
厄瓜多尔	Montes de Oca, B. P. Simball Mosquera, X.
芬兰	Metsalampi, S. Tupamaki, M.
法国	Olson, T. De La Guéronnière, A. Gonnet, K. Mezi, É. Orus, S. Risse, E.
德国	Schwierczinski, U.
希腊	Andritsou, I.
危地马拉	Rosales Slaverria Hector, A.
海地	Théramène, B.
伊朗伊斯兰共和国	Shahbazilar, H.
印度尼西亚	Afrianto, D. Kresna Budhi, K. Maulani, N. Mayrianti, C. Ramon Adrianus Adityo, V. Ricardo, R. Rosita, Y.
意大利	Bardaro, A.
牙买加	Gordon, M.
日本	Sugiyama, H. Nishio, S. Sakamoto, K. Furuhata, M. Takata, S. Uchita, T. Fukushiro, T. Hagio, M. Koda, T.
约旦	Abual Arja, I.

科威特	Al-Awady Ibraheem, O. Al-Mansouri Youssef, A. Almutairi, M. Rashid Khamees, K. Eid, S.
黎巴嫩	
马来西亚	Yong Heng, L.
马里	Traore Coulibaly, A.
马耳他	Spagnol Clive, A.
墨西哥	Méndez Mayora, D. Valle Álvarez, D. M.
莫桑比克	Pinto, A.
纳米比亚	Hitula, H. Fikunawa, C.
荷兰	Cambridge, M. C. Muller, T. L.
尼日利亚	Muhammad, L. A. Ejembi, A. A. Gbem, A. Okoronkwo, P. I. Owolabi, A.
巴拉圭	Báez Argana, D. Meza Abdo, A. Recalde, R.
秘鲁	Camacho Bueno, L. Lazo Jorge, E.
韩国	Choi Dong, H. Kang Myong, I. Kang, S. Moon, D. Lee, J. Lee Jae, W.

俄罗斯联邦	Efimov, D. G. Gavrilov, I. K. Gruzdev, Y. N. Malikova, N. V. Novgorodov, A. A. Shiyan, D. V. Subbotin, D. V.
沙特阿拉伯	Alblawi, B. A. Almoghraby, A.
新加坡	Dawn, V. Kaur, R. Tan, S. H.
南非	Mabaso, L. Chiumya, J. Mamabolo, M. Mdlalose, B. Peege, T. Steenkamp, T. Thabethe, F.
斯威士兰	Litchfield, D. Nkonyane, S.
瑞典	Anderson, J.
瑞士	Candrian, A. Noel, L.
坦桑尼亚	Camulungu, V.
泰国	Sanguthai, C. Sathiracharocnsap, S.
土耳其	Turna Zeynep, B.
乌干达	Baliddawa Zephaniah, M. Kanyunyuzi Jane Frances, K. Okwalinga Joseph, J. Ruhesi, R.
阿拉伯联合酋长国	Al Maazmi Nadia, I. Piera, A.

美国	Burrows, T. Giovanniello, A. Cors, D. Jennison, M. McDonald, S. W. Tisi, A. Tourtellot, C. Weir, E.
乌拉圭	González Silva, M. A.
委内瑞拉	Blanco, D.
赞比亚	Kabaso, S. Mulenga, C. Kombe, M. C.
观察员	
非洲民用航空委员会(AFCAC)	Gaiya, S.
非洲和马达加斯加空中航行安全机构(ASECNA)	Fofana, M. Moussa, H. Sankara, M. B.
欧洲空中航行安全组织(EUROCONTROL)	Tanhouse, P.
国际航空运输协会(IATA)	Gill, M. Hocking, A.
国际航空保险联盟(IUAI)	Gates, S.

附录 D

主席之友（FC）的报告

审查法律委员会/35 议程 2 关于“对罪行制定共同的标准和做法”
第十五条之二议定书草案和国际民用航空组织 288 号通告

（2013 年 5 月 9 日）

阿根廷、中国、哥伦比亚、厄瓜多尔、法国、印度尼西亚、牙买加（主席）、日本、新加坡、乌干达和国际航空运输协会（IATA）。

主席之友的职责权限：

根据全体会议提出的各种修改建议，修改第十五条之二并于 2013 年 5 月 10 日星期五午餐前提交。不质疑是否保留第十五条之二与否。

讨论及理由

主席之友重申，其理解意图并非是为了制订新的罪行，亦不改变“公约”的性质。然而，这是为了鼓励各国对被强调的罪行编纂。经过一番讨论后，发现使用新加坡在全体会议上提出的建议为基础向前推动讨论很有意义，因为它最接近主席之友代表所需要确定的。

要注意的是，引用第十五条之二第 1 款（a）和（b）项的具体行为，是提醒国家关注其的一种手段，因为航空公司已经确定它们特别麻烦。

主席之友的建议和第十五条之二提出的草案是为了实现：

1. 防止列出的罪行与其他航空保安公约制订的罪行出现重叠。
2. 满足不希望在“公约”中列出罪行清单的国家以及愿意列出罪行清单国家的关注。
3. 使用“鼓励”一词（而不是强制性措辞），因为各国已经在本国立法中规定根据其刑法对所有罪行进行处罚，因此，适当的行动是鼓励各国开展刑事或行政诉讼，特别是在航空器上犯下的罪行或行为危及航空器或机上人身或财产。
4. 保留提及对机组人员的袭击，以突出对民用航空的安全影响。
5. 第 1 款（b）使用方括号，允许法律委员会确认机长的哪个合法指令会被涵盖（即是否只涵盖确保安全的合法指令，或涵盖旨在确保良好秩序和纪律的指令）。
6. 第 2 款前后使用方括号，因为这项规定保证了国家主权，但我们不确定这是否绝对必要，但我们希望确保各国认识到，上述行为不是要唯一解决的。

7. 第 2 款内使用方括号，公约中一般使用的处罚涉及到惩罚，但措施将允许其他制裁（“北京公约”中使用的）。

8. 我们删除原第 2 款“其他”一词，以便更加清晰。

9. 我们强烈试图将列出的六（6）项罪行/行为分类为适用于刑事诉讼和处罚（前 3 项）和适用于行政诉讼和处罚（后 3 项）纳入 288 号通告，但却未这样做，因为我们不希望告诉各国如何对其国内立法排序。此外，据我们了解，并非所有使用/适用行政诉讼和处罚。

主席之友还想补充一点，它想指出，重新起草第十五条之二及对 288 号通告建议的更新形成一套材料，以实现协调缔约国未解决不循规旅客问题的行动。

向法律委员会主席提出的建议：

(i) 重新起草第十五条之二：

“1. 鼓励各缔约国采取必要措施，对在航空器上犯下第一条第一款所指罪行或行为的人采取适当刑事或行政诉讼，特别是：

- (a) 对机组成员实施人身攻击或威胁实施此种攻击；
- (b) 拒绝遵守机长或以机长名义为[第六条第一款(一)项或(二)项所规定之目的]/[保护航空器或机上人员或财产安全之目的]发出的合法指令。

[2. 本公约的任何规定不影响各缔约国根据其本国立法为惩处在机上所犯不循规或扰乱性行为而实行适当[处罚]/[措施]的权利。

(ii) 更新 288 号通告

法律委员会建议在召开外交会议时，通过一项决议呼吁国际民航组织更新 288 号通告，必要时，由参加外交会议的国家 and 观察员组成的特设小组给予支助，纳入航空器上通常发生的不循规行为清单，且大力鼓励缔约国根据本国立法采取刑事或行政诉讼并采取适当的刑事或行政处罚。这份清单可能包括 288 号通告已经所列的罪行/行为及下述：

航空器上的任何故意行为以致于：

- 危及航空器的安全；
- 伤害或危及旅客或机组人员的生命或身心健康；
- 影响上述人员或航空器运营人的财产；
- 影响机上的良好秩序和纪律；
- 破坏和平或宁静或扰乱机上的任何人员；
- 造成延误或干扰运行。

—————

附录 E

审查“经济自由化的安全方面问题和第八十三条之二” 的 LC/35 WP/3-2 号文件工作组的报告

法律委员会第 35 届会议主席要求本工作组审查国际民航组织秘书处提交的题为“经济自由化的安全方面问题和第八十三条之二”的 LC/35-WP/3-2 号文件（修改稿），并编制一份报告，说明是否存在任何与第八十三条之二的协定的谈判及其与国际民航组织登记有关的法律问题。作为替代办法，也要求本工作组提出一些改善这些协定质量的建议。

第八十三条之二协定是一项工具，在涉及航空器的租赁或互换时，将通常属于登记国的某些职能和责任转移给经营人所在国。如果没有这些协定，安全监督将成为一件耗费巨大的复杂工作，因为登记国可能必须随航空器前往外国管辖地区，以确保航空器遵守各项安全规则。第八十三条之二明确指出，为了制定第八十三条之二协定，登记国和经营人所在国必须同意转移全部或部分登记国根据《公约》第十二条、第三十条、第三十一条和第三十二条第一款承担的法律责任，这些条款一般都与人员证书、适航证、航空器无线电设备及空中规则有关。因此，在航空器长期转移时这些协定至为有用。

首先，本工作组认为，第八十三条之二的用语或国际民航组织在 295 号通告提议的协定草案根本不涉及任何法律问题；不过，由于一些成员国对第八十三条之二的适用性缺乏了解和租赁的性质不同，在落实第八十三条之二时可能会出现相应的法律问题。国际民航组织秘书处在 LC/35-WP/3-2 号文件中也指出，大多数在国际民航组织登记的第八十三条之二协定都不是有效的第八十三条之二协定。这些协定大部分是租赁协定，两个国家同意落实各自职能中的某些部分，而不转移安全监督职能，但这不是制定第八十三条之二协定的真正用意。事实上，秘书处认为，这些协定大部分都是标准格式的租赁协定。

一个相关的问题是，当这些协定并不依照第八十三条之二的规定真正涉及转移登记国的法律责任时，而国家将这些协定作为“第八十三条之二协定”向国际民航组织登记的问题。这可能会产生一些意料之外的后果，因为已经批准第八十三条之二的第三国可能会认为这些协定涉及转移登记国的责任，因此，它们有义务根据第八十三条之二第二款承认这些责任，但它们实际上没有这项义务。对于已经缔结这种所谓第八十三条之二协定的国家而言，依照第八十三条之二登记这项不涉及转移登记国根据《公约》第十二条、第三十条、第三十一条和第三十二条第一款承担的责任的协定可以证明该国缺乏对第八十三条之二的适用性的了解，当协定在国际民航组织的登记册登记后，这种情况会一直存在。使这项问题更形恶化的是，国际民航组织已经明确指出，它没有法律权限或资源对这些协定或每年各国送交国际民航组织登记的数百份各种协定中的任何协定进行实质审查。事实上，国际民航组织已经指出，由于收到的协定数量庞大，有许多协定正等待登记。

工作组详细讨论了这些问题，愿向法律委员会主席提出下列建议：

1. 各种航空器租赁和/或交换安排都是航空承运人的有用工具，可用于满足上下起伏的运行需要，使它们能利用市场提供的机会和增加的需求，尽管在需求高峰期内部机队的能力不足。不过，各国似乎对第八十三条之二的适用性及其适用于这类交易的了解不够。工作组毫无疑问地认为，应向成员国提供有关第八十三条之二的适用性及第八十三条之二协定的性质的最新指导。作为第一步，秘书处可对国际

民航组织 295 号通告进行审查，以便决定是否需要对处理某些关键问题作出改变，例如，这些协定的自愿性质；这些不同的航空器租赁和/或交换协定何时涉及第八十三条之二；航空器从一国短期转移到另一国的协定是否涉及（或必须）转移登记国根据第八十三条之二承担的责任；签订第八十三条之二协定的每一个国家所涉的法律问题等。

2. 工作组建议，由国际民航组织秘书处人员和法律委员会具有处理第八十三条之二协定专长的代表组成一个工作队，协助修订国际民航组织 295 号通告和更好地教导成员国关于第八十三条之二协定的适用性。

3. 有两项问题与登记有关：（1）不涉及转移登记国责任的协定依照第八十三条之二作出了登记，和（2）登记工作的延宕。第一个问题的可能解决办法是教导成员国有关第八十三条之二的适用性以及向国际民航组织登记这些协定的效用。在这方面，工作队在 2 号中的建议可能有用。关于登记延宕问题，工作组建议，在拥有经费的情况下，国际民航组织可考虑建立一个基于网络的登记册，这样成员国就能自行电子输入资料和上传协定，而无需将协定送交国际民航组织完成登记手续。与建立基于网络的登记册有关的法律问题可由工作队进行审议。另一种可行的办法是依照第八十三条之二第二款的规定，同时直接通知其他国家。

4. 工作组的另一项建议是，当举行地区会议时，国际民航组织可考虑将第八十三条之二作为议程项目列入议程，并强调这些协定对成员国的重要性。这将加强所有成员国对这些协定的了解。

5. 工作组对用于短期租约的这些协定的效益表示怀疑，因为许多国家认为它们是正式公约，所以谈判这些协定涉及各种复杂问题，并且其落实也需大笔经费。因此，工作组建议，国际民航组织应继续鼓励各国在谈判这些协定时采取灵活办法，不要在每次缔结第八十三条之二协定时都作为条约进行谈判。尽管这取决于每一国家国内法律及其宪法的性质，但国际民航组织应促使各国了解对批准第八十三条之二协定的级别的灵活性所作的安排，例如总括式协定和进一步授权国家官员有权与相同国家就未来的协定进行谈判和签署，因为目前这种短期性质的租约已经日益普遍。

这份报告由下列人员编写：

Machteld Cambridge（荷兰代表）
Augustine Hocking（国际航空运输协会）
Michael Gill（国际航空运输协会）
Elizabeth Weir（美国代表）
Siew Huay Tan（陈秀花，新加坡代表）
Marva Gordon（牙买加代表）
Pollie Okoronkwo（尼日利亚代表）
Emilie Mezi（法国代表）
Levers Mabaso（南非代表）
Anastasia A Gbem（尼日利亚代表）
John Thachet — 主席（加拿大代表）

并得到下列人员支持：

Mitch Fox（国际民航组织空中航行局）

Henry Gourджи（国际民航组织普遍安全监督审计计划）

Christopher Petras（国际民航组织法律事务和对外关系局）

附录 F

机上保安员主席之友工作组的报告

负责处理机上保安员作用和职责问题的主席之友工作组于 2013 年 5 月 8 日和 11 日开会。来自 17 个成员国的代表参加了工作组的工作（阿根廷、加拿大、智利、中国、哥伦比亚、法国、牙买加、日本、墨西哥、黎巴嫩、墨西哥、俄罗斯联邦、南非、俄罗斯联邦、新加坡、阿联酋、美国）。工作组由法国召集开会。

理由

小组注意到以下几点：

1. 主张将机上保安员规定列入《东京公约》的代表团的愿望主要是，1 /明确提及机上保安员，因为他们构成了航空器机长、机组成员或旅客之外的一个特殊类别，和 2 /享有与机组成员或旅客的同样法律保护。
2. 在制定有机上保安员方案的国家当中，这些部门在航空器上开展的工作可能会根据这些国家的法律有所不同。
3. 根据双边或多边协定或安排决定部署机上保安员。

小组还注意到，一些国家还对于法律小组委员会讨论的两种备选条文表示关注，这将导致在《东京公约》第六条增加新的第三款。小组内部的讨论表明简单的解决方案可能是：

1. 统一机上保安员与机长的权力[（A）和（B）]，除非似乎难以给予机上保安员将一个人移交主管部门或使他/她下机的权威，例如第（c）项给予航空器机长的权威（见备选条文 1）；
2. 第 2 款中列出的人员中增加机上保安员（见备选条文 2）。

如果这些备选条文被保留，机上保安员的定义须根据如下进行调整：

1. 提及其据以运作的双边或多边协定，和
2. **如果有必要**，确定他们在航空器上干预的目的。如果认为这样的目的有必要，小组设想了三个备选条文：
 - 机上保安员保护航空器和及其乘客免遭非法干扰行为（见备选条文 A）；
 - 机上保安员保护航空器及其乘客免受《东京公约》第一条第一款（a）定义为罪行的任何行为，如果所有非法干扰均为犯罪行为（见备选条文 B）；
 - 机上保安员保护航空器或机上人身或财产的安全（见备选条文 C）。

如果第六条作了上述调整和增加机上保安员的适当定义，《东京公约》第六条则再无必要增加新的第三款。

起草建议

适用于机上保安员的新规定用**黑体**标出。

A — 机上保安员作用和职责的定义：第六条

1) 根据下面两个备选条文其中之一增加提及机上保安员：

备选条文 1

1. 航空器机长或**机上保安人员**，当**他或她**有合理理由认为某人在航空器上已经犯下或即将犯下第一条第一款所指罪行或行为时，可对此人采取合理的措施，包括必要的管束措施，以便

- (a) 保护航空器或机内人员或财产的安全；或
- (b) 维持机上的良好秩序和纪律；或
- (c) **使航空器机长能够根据本章的规定，将此人移交主管当局或使此人离开航空器。**

3. 航空器机长可以要求或授权机组其他成员提供协助，并可以请求或授权但不能强求旅客给予协助，来管束他有权管束的人。任何机组成员或旅客在有理由认为必须立即采取这种行动以保护航空器或所载人员或财产的安全时，在未经授权的情况下，也可采取合理的预防措施。

备选条文 2

1. 航空器机长有理由认为某人在航空器上已经犯下或即将犯下第一条第一款所指罪行或行为时，可对此人采取合理的措施，包括必要的管束措施，以便

- (a) 保护航空器或机内人员或财产的安全；或
- (b) 维持机上的良好秩序和纪律；或
- (c) 使他能够根据本章的规定，将此人移交主管当局或使此人离开航空器。

2. 航空器机长可以要求或授权机组其他成员提供协助，并可以请求或授权但不能强求旅客给予协助，来管束他有权管束的人。任何机组成员、**机上保安人员**或旅客在有理由认为必须立即采取这种行动以保护航空器或所载人员或财产的安全时，在未经授权的情况下，也可采取合理的预防措施。

2) 删除草案第 3 段（两个备选条文）。

意见

工作组所有成员一致认为，议定书草案是承认机上保安员的存在。

工作组对于如何以最合适的方式实现这一目标存在意见分歧。

大部分代表团表示倾向支持备选条文 2，因为他们认为这个备选条文符合国际民航组织关于机上保安员隶属航空器机长权力之下的现行规则和条例，并应始终按照他/她的指示行事。他们赞同这样的观点，即这条备选条文样更符合附件 17。

然而，其他代表团认为协议草案应向前迈进一步，并向机上保安员提供大部分提供给机长的权力。因此，他们表示倾向支持备选条文 1。

B — 机上保安员的法律保护：第十条

对于根据本公约所采取的行动，无论是航空器机长、任何其他机组成员、任何旅客、任何机上保安员、航空器所有人或经营人，或本次飞行是为他而进行的人，在因对此人采取这些行动而受到的待遇提起的诉讼中，概不负责。

意见

工作组内普遍同意这一措辞与第六条所选择的任一备选条文（1 或 2）相符。因此，小组建议任何情况下均可采用。

C — 机上保安员定义：第一条

三个备选条文之一之后增加机上保安员定义：

1. 本公约应适用于：

(a) 违反刑法；

(b) 不论是否属于罪行，可能危及航空器或所载人员或财产安全或危及机上良好秩序和纪律的行为。

2. 除第三章另有规定，本公约应适用于某人在缔约国登记、且在飞行中或在公海表面或任何国家领土之外的任何其他地区的任何航空器上犯下的罪行或行为。

3. 为本公约的目的，~~航空器从其开动马力起飞到着陆冲程完毕这一时间，都应被认为是在飞行中：~~

(a) 一架航空器在完成登机后其所有外部舱门均已关闭时起，直至其任何此种舱门为下机目的开启时止，其间的任何时间均被视为在飞行中。在迫降情况下直至主管当局接管对该航空器及其所载人员和财产的责任时止，本章的规定应继续适用；[和]

(b) “机上保安员”是经经营人所在国政府或登记国政府专门挑选、培训和授权并依照双边或多边协定或安排在航空器上部署的[政府雇员][人][。]，目的是

(备选条文 A) 保护该航空器及其乘员免遭非法干扰行为*。

(备选条文 B) 保护该航空器及其乘员免遭第一条第一款所指罪行或行为。

(备选条文 C) 保护该航空器或所载人员或财产的安全。

4. 本公约不适用于供军事、海关或警察服务使用的航空器。

意见

工作组成员对于备选条文 A、备选条文 B 或备选条文 C 的倾向性表达出相等的兴趣。有几个代表团青睐备选条文 B。

大多数表示赞成备选条文 A 的代表团认为，如果被采纳，应该对“非法干扰”做出定义。这将采用提及《芝加哥公约》附件 17 的形式。一个代表团建议，如果机上保安员的作用是保护航空器和所载人员免遭非法干扰，如果明确他/她是“根据协议或安排规定的权力”行事，则可以避免制定一个定义。另一个代表团认为如果采用这样的备选条文，则不需要任何定义。

一个代表团指出，如果第六条备选条文 1 被采纳，第一条无论选择任何备选条文都会缺乏一致性，因为这三个备选条文都未曾提及机上保安员如何保护良好的秩序和纪律。

一些代表团认为可能不需要定义机上保安员进行干预的目的，因为有关协议或安排已对这种干预的范围做了界定。因此，他们建议探索抛弃所有三个备选条文的可能性，只需保持“起首部分”作为机上保安员作用的定义，删去“其目的是”。

两个代表团认为，第六条提及协定或安排会更适合。

附录G

法律委员会拟议的1963年《东京公约》议定书案文草案

第一条

本议定书补充 1963 年 9 月 14 日于东京签署的《关于在航空器上犯罪和某些其他行为的公约》（以下称为“公约”），在本议定书的缔约方之间，公约和本议定书应作为一个单一的文书予以诠释和理解。

第二条

1. 应用以下内容取代公约第一条第三款：

“3. 为本公约的目的：

(a) 一架航空器在完成登机后其所有外部舱门均已关闭时起，直至其任何此种舱门为下机目的开启时止，其间的任何时间均被视为在飞行中；在航空器遭迫降时，直至主管当局接管对该航空器及其所载人员和财产的责任时止，航空器应当被视为仍在飞行[。][；]

[(b) “机上保安员”是经营人所在国政府或登记国政府专门挑选、培训和授权并依照双边或多边协定或安排在航空器上部署的[政府雇员][人]。][，目的是保护该航空器及其乘员免遭非法干扰行为。][，目的是保护该航空器或所载人员或财产的安全。]]

[(c) “经营人所在国”是指经营人主要营业地所在国家，如无这种主要营业地，则经营人永久居所所在国即为经营人所在国[。][； 和]

[(d) “登记国”是指航空器登记注册的国家。]]

第三条

应用以下内容取代公约第三条：

“1. 登记国有权对机上下的罪行或行为行使管辖权：

1 之二. 下列国家也有权对机上犯下的罪行和行为行使管辖权：

- a) 作为降落地国，某项犯罪或行为是在该国领土内降落的航空器上所犯，且嫌犯仍在机上；
- b) 作为经营人所在国，某项罪行或行为是在不带机组租给承租人的航空器上所犯，该承租人的主要营业地在该国，假如该承租人没有此种营业地，其永久居所所在该国[。][； 和]

c) [由或针对该国国民犯下的罪行或行为。]

2. 各缔约国应采取必要措施，作为登记国对在该国登记的航空器上犯下的罪行[和行为]确立其管辖权。

2之二. 各缔约国还应采取必要措施，对以下情况下在航空器上犯下的罪行[和行为]确立其管辖权：

- a) 作为降落地国，某项罪行[或行为]是在该国领土内降落的航空器上所犯，且嫌犯仍在机上；和
- b) 作为经营人所在国，某项罪行[或行为]是在不带机组租给承租人的航空器上所犯，该承租人的主要业务地点在该国，假如该承租人没有此种业务地点，其永久居住地在该国。

[2之三. 各缔约国还可采取必要措施，对由或针对该国国民在航空器上犯下罪行[和行为]时，对航空器上犯下的罪行[或行为]确立其管辖权。]

3. 本公约不排斥根据本国法律行使刑事管辖权。”

第四条

在公约中应加入以下内容，作为第三条之二：

“如果根据第三条行使管辖权的缔约国被告知或获悉一个或多个缔约国正在对相同的罪行或行为进行调查、起诉或司法程序，该缔约国[可]/[应]酌情与其他缔约国进行协商，以期协调其行动。”

第五条

公约第五条第二款应予删除。

[第六条

应用以下内容取代公约第六条第二款：

备选条文 1

[“1. 航空器机长或机上保安员，在他或她有理由认为某人在航空器上已经犯下或行将犯下第一条第一款所指罪行或行为时，可对此人采取合理的措施，包括必要的管束措施，以便：

- a) 保护航空器或机内人员或财产的安全；或
- b) 维持机上的良好秩序和纪律；或

c) 使航空器机长能够根据本章的规定，将此人移交主管当局或使此人离开航空器。

2. 机长可以要求或授权机组其他成员提供协助，并可以请求或授权但不能强求旅客给予协助，来管束他有权管束的人。任何机组成员或旅客在有理由认为必须立即采取这种行动以保护航空器或所载人员或财产的安全时，在未经授权的情况下，也可采取合理的预防措施。”]

备选条文 2

[“1. 机长在有理由认为某人在航空器上已经犯下或行将犯下第一条第一款所指罪行或行为时，可对此人采取合理的措施，包括必要的管束措施，以便：

- a) 保护航空器或机内人员或财产的安全；或
- b) 维持机上的良好秩序和纪律；或
- c) 使他能够根据本章的规定，将此人移交主管当局或使此人离开航空器。

2. 机长可以要求或授权机组其他成员提供协助，并可以请求或授权但不能强求旅客给予协助，来管束他有权管束的人。任何机组成员、机上保安员或旅客在有理由认为必须立即采取这种行动以保护航空器或所载人员或财产的安全时，在未经授权的情况下，也可采取合理的预防措施。”]

[第七条

应用以下内容取代公约第十条：

“对于根据本公约所采取的行动，无论是航空器机长、任何其他机组成员、任何旅客、任何机上保安员、航空器所有人或经营人，或本次飞行是为他而进行的人，在因对此人采取这些行动而受到的待遇提起的诉讼中，概不负责。”]

[第八条

在公约中应加入以下内容，作为第十五条之二。

“1. 鼓励各缔约国采取必要措施，对在航空器上犯下第一条第一款所指罪行或行为的人采取适当刑事或行政程序，特别是：

- a) 对机组成员实施人身攻击或威胁实施此种攻击；
- b) 拒绝遵守机长或以机长名义为保护航空器或机上人员或财产之目的发出的合法指令。

“2. 本公约的任何规定不影响各缔约国为惩处机上所犯不循规和扰乱性行为而在其本国立法制定[或维持]适当措施的权利。”]

第九条

应用以下内容取代公约第十六条第一款：

“1. 为在各缔约国之间引渡的目的，在航空器上所犯罪行均应被视为不仅是发生在其所发生的地点，而且也发生在根据第三条第二款和第二款之二要求确立其管辖权[和根据第三条第二款之三已确立其管辖权的缔约国领土内。]”

[第十条

在公约中应加入以下内容，作为第十八条之二。

“在航空器机长分别根据第八条或第九条的规定使某人下机或移交某人时，不排除航空器经营人向此人索取航空器经营人因此类使人下机或移交所招致的任何损失。””]

—完—