

## 关于各国批准六份关键条约的详细信息

(截至 2023 年 12 月 1 日)

有关航空法条约的批准/加入状态信息以及相关成套行政材料，可在国际民航组织网站的条约集上查阅，网址为：[www.icao.int/treaty](http://www.icao.int/treaty)。

### 2016 年关于修订芝加哥公约第五十条第一款的议定书

关于修订《国际民用航空公约》【第五十条第一款】的议定书（Doc 10077 号文件）（未生效）

关于修订第五十条第一款的议定书规定将理事会成员数目从三十六个增至四十个。鉴于国际民用航空组织成员数目增加、国际航空运输扩展及其对于许多国家国民经济的重要性日益提高，扩大理事会成员名额将确保缔约国代表性能有更好的平衡。

该议定书必须有 128 份批准书方能生效。大会通过 A39-5 号决议建议所有国家以最紧急的方式批准这一议定书。已有 89 个国家批准了该议定书。

### 2016 年关于修订芝加哥公约第五十六条的议定书

关于修订《国际民用航空公约》【第五十六条】的议定书（Doc 10076 号文件）（未生效）

关于修订第五十六条的议定书规定将空中航行委员会（ANC）的委员名额从十九名增至二十一名。鉴于国际民用航空组织成员数目增加，扩大空中航行委员会的委员名额将确保委员会能够利用缔约国的各种业务技能和知识而汲取专长和经验。

该议定书必须有 128 份批准书方能生效。大会通过 A39-7 号决议建议所有国家，以最紧急的方式批准这一议定书。已有 89 个国家批准了该议定书。

### 1999 年蒙特利尔公约

《统一国际航空运输某些规则的公约》（Doc 9740 号文件）

1999 年蒙特利尔公约对根据 1929 年《华沙公约》及其各项修正文书（即所谓的“华沙体系”）所建立的国际法律制度进行现代化和一体化，并在一体化和统一的框架内规定了航空器为取酬而履行国际旅客、行李和货物运输的相关规则。这些规则规范了航空承运人在旅客死亡、受伤或延误以及行李和货物损坏、延误或丢失等情况下的责任。

该公约重新确立了关于此种国际运输相关规则所迫切需要的统一性和可预见性。公约保留了数十年来成功地帮助国际航空运输界的核心条款，同时实现了几个关键领域所需要的现代化。通过推行现代的两级赔偿责任制度，以及便利对经证明的损失迅速赔偿而不必诉诸旷日持久的诉讼，公约保护了旅客的利益。另一方面，通过使用电子化生成和简化的运输凭证（客票、航空货运单），承运人实现了巨大的运营节约以及更高效的风险管理能力。该公约通过允许使用电子运输凭证促进了更简单、更快、更准确和更安全的货物运输凭证，同时通过无纸化交易提供了一些环境效益。该公约规定承运人的强制保险和预付款要求（如果国家法律要求），保证旅客和托运人得到救济，并对事故受害者及其家属及时支持。

在旅客意外死亡或受伤方面，公约建立了两级赔偿责任制度。对于每名旅客不超过 128 821 特别提款权（SDR）经证实的损失，承运人无论有无过错、均应承担严格责任，只有在旅客或索赔人有促成过失的情况下，承运人才能部分或完全免责。对于超过 128 821 特别提款权经证实的损失，航空公司的责任以推定过错为基础，无预先确定的责任限额。对于这种损失，如果承运人证明损失不是由于其过失或者其他不当作为或者不作为造成的，承运人不承担责任。严格责任制度也适用于因托运行李遗失或毁灭而造成的损失。关于货物的毁灭或遗失，公约建立了严格的责任制度，但航空承运人仍然可以利用某些抗辩理由。

货物索赔的责任限额定为每公斤 22 特别提款权，行李遗失或毁灭和旅客延误的责任限额分别定为每位旅客 1 288 特别提款权和 4 346 特别提款权。根据第 24 条，保存人自公约生效之日起的第五年年末开始，每隔五年对责任限额进行一次审查。于 2019 年进行了第三次此类审查，上述金额反映了该次审查的结果。

在管辖权方面，公约规定，在发生旅客伤亡时，除在华沙体系下提供的现行四个管辖权以外，也可以在这样的国家的法院提起法律诉讼：即在发生事故时旅客的主要且永久居所所在该国领土内，并且航空承运人在该国有运营和商务活动。

由于许多国家尚未加入该条约，因此出现了国际航空运输法律责任制度七拼八凑，这意味着，即使旅客可能乘坐同一航班，将对不同旅客适用不同级别的赔偿。这可能会造成混乱并使索赔处理复杂化，从而不必要地对索赔人造成进一步的困扰。各国对该公约普遍通过则将确保不管在世界上任何地方出现索赔，都能更高效和统一地适用现代化规则进行赔偿。

尽管该公约有众多缔约方，但并没有得到普遍接受，至少有 55 个国际民航组织成员国未予以接受。大会通过 A39-9 号决议敦促所有尚未加入该公约的国家成为缔约方。共有 139 个国家是该公约的缔约方。

## 2010 年北京公约

### 《制止与国际民用航空有关的非法行为的公约》（Doc 9960 号文件）

《北京公约》对 1971 年 9 月 23 日订于蒙特利尔的《制止危害民用航空安全的非法行为公约》（1971 年蒙特利尔公约），以及 1988 年 2 月 24 日在蒙特利尔签订的《制止在国际民用航空使用的机场的非法暴力行为以补充 1971 年 9 月 23 日订于蒙特利尔的〈制止危害民用航空安全非法行为公约〉的议定书》（1988 年补充议定书）进行了现代化，并加以整合。该公约还通过加强全球反恐条约制度，促进实施 2006 年 9 月 8 日通过的联合国全球反恐战略。自 2001 年 9 月 11 日美国发生恐怖袭击和引入新技术以来，该条约加强了处理民用航空新的和正在出现的威胁的国际刑法框架。

《北京公约》将使用民用航空器旨在造成死亡、严重身体伤害或严重破坏；使用航空器释放或排放任何生物、化学或核（BCN）武器或类似物质，造成死亡、严重身体伤害或严重破坏；以及在航空器内或针对航空器使用任何生物、化学或核武器或类似物质等行为，予以刑事定罪。它还将非法运输任何生物、化学或核武器、相关材料、或其它危险材料等，予以刑事定罪。

根据本公约，对空中航行设施的网络攻击也构成罪行。考虑到该公约将加强处理针对国际民用航空进行网络攻击的全球法律框架，将其定为犯罪，各国的广泛批准将确保不论在世界任何地方发生此种攻击，都将予以威慑和惩处。

此外，该《公约》特别对犯罪的指挥者和组织者的刑事责任，以及那些明知是协助罪犯逃避调查、起诉或惩罚之人的责任，做了规定。当情况表明威胁可信时，任何威胁实施犯罪的人都可能被追究刑事责任。当情况显示做出的威胁可信时，任何人如果威胁实施犯罪，则可能承担刑事责任。在某些情况下，商定要协助犯罪，或已协助了犯罪，无论此种犯罪是否实际实施，可予以惩罚。如果适用的国家法律有所规定，法律实体亦可能要承担刑事责任。该《公约》还扩大了先前各项文书项下的管辖权之依据，要求每一当事国，在其国民实施了犯罪时，要确立管辖权，并使每一当事国，在犯罪之受害者是其国民时，能确立管辖权。它还申明了公平待遇和不歧视的原则。还有，该《公约》有一项条款规定，当事国不能仅以犯罪是政治性的为由，而拒绝引渡罪犯。

大会通过 A39-10 号决议敦促所有国家批准该文书；大会通过 A41-19 号决议敦促成员国批准该公约，以此作为处理针对民用航空进行网络攻击的应对手段。共有 47 个国家是该公约的缔约方。

## 2010 年北京议定书

### 《制止非法劫持航空器公约的补充议定书》（Doc 9959 号文件）

《北京议定书》补充了 1970 年 12 月 16 日订于海牙的《制止非法劫持航空器公约》（1970 年海牙公约）。该《议定书》扩展了《海牙公约》的范围，涵盖了对航空器不同形式的劫持，例如通过包括网络攻击等技术手段在内。该议定书还通过加强全球反恐条约制度，促进实施 2006 年 9 月 8 日通过的联合国全球反恐战略。自 2001 年 9 月 11 日美国发生恐怖袭击和引入新技术以来，该议定书加强了处理民用航空新的和正在出现的威胁的国际刑法框架。

此外，该议定书特别对犯罪的指挥者和组织者的刑事责任，以及那些明知是协助罪犯逃避调查、起诉或惩罚之人的责任，做了规定。当情况显示做出的威胁可信时，任何人如果威胁实施犯罪，则可能承担刑事责任。在某些情况下，商定要协助犯罪，或已协助了犯罪，无论此种犯罪是否实际实施，可予以惩罚。如果适用的国家法律有所规定，法律实体亦可能要承担刑事责任。

该《议定书》还扩大了先前各项文书项下的管辖权之依据，要求每一当事国，在其国民实施了犯罪时，要确立管辖权，并使每一当事国在犯罪之受害者是其国民时，能确立管辖权。它还申明了公平待遇和不歧视的原则。还有，该《议定书》有一项条款规定，当事国不能仅以犯罪是政治性的为由，而拒绝引渡罪犯。

大会通过 A39-10 号决议敦促所有国家批准该文书；大会通过 A41-19 号决议敦促成员国批准该议定书，以此作为处理针对民用航空进行网络攻击的应对手段。共有 47 个国家是该议定书的缔约方。

## 2014 年蒙特利尔议定书

关于修订《关于在航空器内的犯罪和犯有某些其它行为的公约》的议定书 (Doc 10034 号文件)

2014 年蒙特利尔议定书对 1963 年 9 月 14 日在东京签订的《关于在航空器内的犯罪和犯有某些其它行为的公约》(1963 年东京公约) 进行修订。该议定书承认在某些条件下降落地国和经营人所在国对航空器上的犯罪和行为行使管辖权, 扩大了管辖权的范围。如果议定书中规定的标准得到满足, 则对犯罪的此类管辖权则确立为强制性。通过在强制性基础上扩大管辖范围, 它加强了各国的能力以遏制航空器上不循规和扰乱行为的严重程度升级和频率。该议定书还承认许多国家希望相互协助遏制不循规和扰乱性行为、并恢复航空器机上的良好秩序和纪律。

认识到, 航空器机上的不守规矩和扰乱性行为会破坏良好的秩序和纪律, 对航空器、机组人员和旅客的安全和安保构成威胁。当航空器改道让不循规和扰乱秩序的旅客下机时, 会导致代价高昂的航空旅行中断。

该议定书还包含涉及国家间协调、正当程序和公平待遇以及根据国家法律寻求补偿的权利等问题的条款。

自 COVID-19 大流行开始以来, 许多国家和许多航空公司报告表示, 与不遵守公共卫生措施、包括佩戴口罩等相关不循规和扰乱性事件案例显著增加。这种行为会危害航空器机上的健康、安全和良好秩序。批准该议定书对于消除任何管辖权漏洞变得越来越重要, 从而使除登记国之外的国家能够确立管辖权, 以便更好地应对不循规和扰乱性的旅客事件。

为了支持条约规定的适用, 大会 A41-4 号决议附录 E 和国际民航组织 Doc 10117 号文件载有涵盖了行为和犯罪立法以及行政惩处制度要素的规定与指导, 这些将协助各国为防止和处理不循规和扰乱性旅客事件, 实施适当的法律措施。

大会通过 A41-4 号决议附录 C 和 A41-18 号决议附录 B 敦促所有尚未批准该议定书的国家予以批准。共有 46 个国家是该议定书的缔约方。