



法律委员会 — 第 34 届会议

(2009 年 9 月 9 日至 17 日，蒙特利尔)

议程项目 2：审议为处理新的和正在出现的威胁而制定
一项或多项文书的特别小组委员会的报告

蒙特利尔公约议定书草案：运输犯罪

(由澳大利亚提交)

1. 引言

1.1 国际民航组织法律委员会 2009 年审议对《制止危害民用航空安全的非法行为的公约》（《蒙特利尔公约》）的拟议修正，为各国对利用民用航空器非法运输大规模杀伤性武器和非法运输恐怖主义逃犯方面加强国际法律框架，提供了一个机会。

1.2 我们负有在这一领域采取行动的共同责任。安全理事会在其第 1540 号决议中确认：“核武器、化学武器和生物武器及其运载工具的扩散，构成了对国际和平与安全的威胁”，并承认“所有国家都必须紧急采取额外的有效措施，防止核武器、化学武器和生物武器及其运载工具的扩散”。安全理事会还认识到，在国际恐怖主义与核武器、化学武器和生物武器及其运载系统的非法运送方面存在密切的关系。安理会强调，在应对国际安全的这一威胁上，有必要加强各项努力之间的协调（1456、1373 号决议）。

2. 犯罪条文草案

2.1 拟议的运输犯罪（蒙特利尔公约议定书草案第一条（1）（i）和（j），将有助于满足安全理事会的协调要求，其方法是要求各当事国将以下故意的和非法的行为确定为犯罪：

- a) 在民用航空器上运输生物、化学和核武器及其有关材料；和
- b) 在民用航空器内运输逃犯，而当事人的意图是，这将协助逃犯逃避联合国任一项反恐公约项下某一严重犯罪的控告。

2.2 新的犯罪将追究个人的刑事责任，并将以行为（即运输的行为）和知情及故意要件为基础。这些要件必须由控方证明。这意味着，这项犯罪将不包括涉及对客运货物内容或旅客身份的轻率，也将不适用于无意中以被禁方式运输物品或人员的承运人。

2.3 一些现行国际文书虽然论及这些运输活动的要件,但有关犯罪通常都联系到协助恐怖主义行为的某项具体故意,或联系到损害或安全风险的发生。现行法律框架对此没有全面覆盖。此外,规范危险物品运输的航空安全程序也不全面(因为运输犯罪所包括的物品并非全部可以归类为空运危险品),而其对应确定为犯罪的行为的严重性,也未给予承认。

2.4 运输的定义

2.4.1 法律委员会为处理新的和正在出现的威胁而制定一项或多项文书的特别小组委员会,讨论了航空环境下“运输”的可能定义。小组委员会认为,与其采用一项具体的定义,更好的办法是将行为描述为“在航空器上运输、导致运输或便利运输”,以确保这些罪名涵盖了有关行为的全部范围。

2.5 武器的定义

2.5.1 拟议运输材料犯罪中描述的各种武器的定义,反映了各相关武器公约中使用的定义。这能够保证不同法律制度间的统一性。

2.6 除外条款

2.6.1 议定书草案第四条之三提出的附加规定,其目的在于澄清本文书与现行各武器公约之间如何进行互动。第一项要素旨在确保运输材料犯罪保留了生物武器公约、化学武器公约和不扩散条约当事国的各项权利和义务。第二项要素旨在确保与核有关的犯罪和不扩散条约当事方的权利及义务的平行性。

2.7 保障协定

2.7.1 运输犯罪目前草案的基础是《制止危及海上航行安全非法行为公约》(2005年SUA议定书)中的运输材料犯罪。《2005年SUA议定书》将运输核材料且明知是故意用于不属于国际原子能机构全面保障协定保障下的核活动,确定为犯罪。

2.7.2 在法律小组委员会2008年2月的会议上,经指出,国际原子能机构全面保障协定并不适用于每一个国家。一些不是《不扩散核武器条约》(《核不扩散条约》)当事国的国家,与国际原子能机构签署了其他的保障协定。因此,建议将“国际原子能机构全面保障协定”改为“与国际原子能机构的保障协定”。拟议的替代文字将允许那些成为议定书当事国但不是核不扩散条约当事国的各方,能在签署了与国际原子能机构的保障协定后,运输核材料。

2.8 运输逃犯

2.8.1 虽然许多国家已将运输逃犯犯罪中描述的行为确定为犯罪(例如,“事后协从”),但不清楚的是,各当事国是否将这些行为视为符合联合国各反恐公约范围的“协同”犯罪,即引渡和司法互助条款应对其适用的犯罪。例如,在某些法律制度下,有人可能在最初的罪行发生6个月后故意协助逃犯潜逃,而并不被视为传统上所理解的与该犯罪行为有必要联系的“协同”关系。这项新的规定将确保不同的法律体系之间一体覆盖,并明确合作机制的适用性。这与《制止向恐怖主义提供资助的国际公约》的做法是一致的,也将符合安全理事会第1373号决议所规定的义务,即:“采取必要步骤防止恐怖主义行为的实施”和“确保将参与支持恐怖主义行为的人一律绳之以法”。

2.8.2 在这项拟议的犯罪中，并不要求被运输之人已经在主要罪名下被定罪。为了符合运输逃犯罪要件，当事人必须是明知某人因联合国反恐公约中某项罪行而被通缉并协助该人逃避当局。这一协助行为本身就是犯罪行为。它不以逃犯最终被起诉为条件。可能需要证明的有：（a）被指控者运输了逃犯；（b）已对逃犯发布了拘捕令（或同等效力的文书），即：该人为在逃犯；（c）被指控人知道这一在逃状态；和（d）被指控者故意协助逃犯逃避刑事司法制度。

2.8.3 适可对第一条做出如下改动，以便更加明确这一点：

一、任何人如果非法地和故意地从事下述行为，即构成犯罪：

.....

(j) 在航空器上运输、导致运输或便利运输另一人，并明知该人所犯的行为构成了附件所列的各项条约确定的犯罪，并意图协助该人逃避刑事起诉。其目的是协助该人因其行为构成了附件所列的各项条约（联合国各反恐条约）所确定的犯罪，而逃避刑事起诉或惩罚。

2.9 执行

2.9.1 运输犯罪的目的，不是要在航空环境内为执法行动建立一个新的国际法基础。它将要做的是确保所有当事国都将这类行为确定为犯罪，具有商定一致的立法管辖的基础，并使引渡和相互司法协助等国际法律合作机制得以实行。

2.9.2 执法管辖权的实行，将以芝加哥公约确定的现行国际航空法为依据。如此一来，这些建议便反映了联合国反腐败公约和联合国打击跨国有组织犯罪公约等联合国执法条约中的现行做法。上述公约在设立了将某些行为确定为犯罪的共同义务的同时，并不改变有关执法管辖权的正常规则，也不建议对蒙特利尔公约做出修改。

3. 结论

3.1 航空运输是客、货运输的一种主要形式，拟议运输犯罪的目的，是为了应对民用航空可被用来威胁国际和平与安全的两种极其明显的方式。近年来，海事环境的法律框架已经得到改善，因此，也必须在民用航空的范围内做出变更，以消除航空运输遭到滥用的脆弱性。澳大利亚特呈上为运输犯罪拟议的条文，供 2009 年法律委员会审议。