



A36-WP/301
LE/15
22/9/07

大会第36届会议

法律委员会

关于议程项目48的报告案文草案

所附关于议程项目48的材料供法律委员会审议。

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/xx 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。