



LC/SC-NET

国际民用航空组织

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

(2007年7月3日至6日，蒙特利尔)

报告

目录

第一部分:	序言.....	1-1
第二部分:	小组委员会的讨论.....	2-1
第三部分:	小组委员会的结论.....	3-1
附录 1:	与会者名单.....	A1-1
附录 2:	文件清单.....	A2-1
附录 3:	报告员的报告.....	A3-1
附录 4:	经 1988 年《机场议定书》修正的 1971 年《蒙特利尔公约》 附带法律委员会特别小组委员会拟议的修正	A4-1
附录 5:	1970 年《海牙公约》附带法律委员会特别小组委员会拟议的修正.....	A5-1

— — — — —

第一部分

序言

1. 国际民航组织大会第 33 届会议采取的行动

1.1 大会第 A33-1 号决议指示理事会和秘书长紧急行动,以处理对民用航空新的和正在出现的威胁,尤其是要对国际民航组织现有各航空保安公约的充分性进行审查。法律委员会根据这项决议,在其总体工作方案第 2 项“国际航空界关切但现行航空法律文书未予涵盖的行为或肇事行为”项下,审议了这项议题。

2. 国际民航组织其他机构采取的行动

2.1 理事会根据上述决议和 2002 年 2 月召开的航空保安部长级高级别会议的建议,于 2002 年 6 月批准了国际民航组织的航空保安行动计划,其中包括项目 12。根据这一项目,国际民航组织秘书处完成了一项关于应对新的和正在出现的威胁的法律措施的研究,并将其以第 A35-WP/88 号工作文件的形式,提交给了大会第 35 届会议。这项研究得出的初步结论是,虽然现有的五项航空保安公约已被各国广泛接受为打击针对民用航空的非法干扰的有用的法律文书,但应在若干方面对其进行更新,以便应对将航空器用作武器,或实施化学、生物和放射性攻击等新的和正在出现的威胁。此外,各现有文书的重点放在主要是在航空器内或机场内具体实施犯罪行为的人,而对组织和指挥犯罪者的问题未作具体规定。

2.2 2004 年 12 月 15 日,理事会在其第 173 届会议第十二次会议上获悉将向国际民航组织缔约国发出一份问卷,借以确定对各项现行航空保安公约进行审查并做出可能修正的必要性。该项问卷及研究于 2005 年 3 月 24 日发给了各缔约国。做了答复的多数国家认为,有必要修正现行国际航空法律文书,或者通过新的法律文件,以涵盖新的和正在出现的对民用航空的威胁。

2.3 2005 年 11 月,理事会在其第 176 届会议上同意设立一个秘书处研究组,以协助秘书处制定一项涵盖对民用航空新的和正在出现的威胁的国际法律文书。该研究组于 2006 年 6 月、2006 年 10 月和 2007 年 2 月召开了三次会议。2006 年 12 月 5 日,理事会在其第 179 届会议第十六次会议上,审议了秘书处航空保安公约研究组的相关进展报告,并注意到秘书长将向理事会第 180 届会议提交有关该研究组工作的最后报告。研究组的最后报告于 2007 年 3 月提交给了理事会第 180 届会议。

3. 理事会关于特别小组委员会的行动

3.1 理事会根据研究组的建议,于 2007 年 3 月 7 日在其第 180 届会议第十次会议上,决定于 2007 年 7 月在蒙特利尔召集法律委员会特别小组委员会。

4. 设立小组委员会

4.1 法律委员会主席、御用大律师 G. 卢桑先生（加拿大）根据法律委员会会议事规则第 12 b)条，设立了特别小组委员会，并决定任命下述国家的法律专家出任小组委员会成员：阿根廷、澳大利亚、巴西、中国、芬兰、法国、德国、日本、黎巴嫩、墨西哥、俄罗斯联邦、塞内加尔、新加坡、南非、瑞士、阿拉伯联合酋长国、联合王国和美国。上述各国（除阿根廷和墨西哥外）均派员出席了小组委员会。

4.2 此外，根据议事规则第 13 b)条，下列国家的代表为小组委员会当然成员：加拿大（法律委员会主席），意大利（第一副主席），印度（第二副主席）和尼日利亚（第三副主席）；约旦（第四副主席）和埃及（前任主席）作为当然成员，因故未能出席。

4.3 法律委员会主席根据议事规则第 17 条，任命朱莉·艾特威尔女士（澳大利亚）为报告员。

4.4 小组委员会与会者名单见于本报告附录 1。

5. 小组委员会的职权范围

5.1 小组委员会经理事会同意的职权范围如下：“根据大会第 A33-1 号决议（关于滥用民用航空器作为杀伤性武器和涉及民用航空的其他恐怖主义行为的宣言）和理事会第 180 届会议期间的指导，为处理对民用航空新的和正在出现的威胁制定一个或多个文书草案，且该等草案必须符合并仅考虑 C-WP/12851 号文件附录 B 中秘书处航空保安公约研究组的结论的第 1 段。”

5.2 关于不循规旅客和运输违禁材料问题，理事会日渐形成的共识是，不循规旅客的问题应该结合国际航协的要求，在国际民航组织另一个论坛上予以考虑。另一方面，这种问题与对民用航空实施重大攻击，如 2001 年 9 月 11 日的攻击，在性质上是不同的。特别小组委员会应该处理的是这类重大攻击及其威胁的问题。

5.3 至于在航空器内运载违禁材料，如生物或核武器等，理事会也正在形成一个共识，即：可以考虑通过一项公约将其确定为犯罪，但条件是其范围仅限于那些可能危及飞行中航空器安全的行为。

6. 小组委员会会议

6.1 小组委员会于 2007 年 7 月 3 日至 6 日在蒙特利尔举行了会议。

6.2 御用大律师 G. 卢桑先生（加拿大）以法律委员会主席身份宣布会议开幕，并请法律局局长 D. 韦伯先生向会议致辞。

6.3 法律局局长强调了国际民航组织在通过关于航空保安的五项国际法律文书方面的领导作用，特别是 1970 年 12 月 16 日在海牙签署的《关于制止非法劫持航空器的公约》（《海牙公约》），它第一次在一项国际条约中引入了不引渡则起诉的义务这一重要原则。局长在概述导致小组委员会会议的背景时强调指出，第 A33-1 号决议是国际民航组织大会第 33 届会议作为对 2001 年 9 月 11 日在美国发生的骇人听闻的恐怖主义行为的回应而通过的。他强调了小组委员会任务的重要性，尤其是有鉴于上述行为，

以及较近以来对民用航空的攻击或图谋攻击，如 2006 年 8 月被控进行已久的炸毁若干架飞跃北大西洋的航空器阴谋和 2004 年 8 月在俄罗斯联邦据称被自杀性爆炸者击落两架航空器等。局长感谢报告员朱莉·艾特威尔女士（澳大利亚）在极短时间内编写了报告，并在其中作为起点，建议了《海牙公约》和《蒙特利尔公约》议定书草案。

6.4 小组委员会第一天会议上，一致选举 T. 奥森先生（T. Olson，法国）为主席，V. 普隆萨米先生（V. Poonosamy，阿拉伯联合酋长国）为副主席。

6.5 会议秘书为法律局局长韦伯先生，法律官员黄解放先生则任其副手。助理秘书为法律顾问 M. 维恩斯坦女士（M. Weinstein）和顾问 A. 萨朗女士（A. Saran）；本组织其他官员也为小组委员会提供了服务。

7. 文件

7.1 提交给小组委员会的文件清单见于本报告附录 2。

第二部分

小组委员会的讨论

8. 报告员的报告

8.1 法律委员会报告员 J. 艾特威尔女士（澳大利亚）提交了她的报告，其全文构成小组委员会本次报告的组成部分（见本报告附录 3）。该报告讨论了各项现行的航空保安文书，包括其宗旨、确定为犯罪的行为及缺点。具体而论，下述行为是现行文书未予涵盖的：将民用航空器用作武器；使用民用航空器非法散播生物、化学和核物质；使用这类物质攻击民用航空。提出了两项议定书草案，分别修正《海牙公约》和 1971 年 9 月 23 日在蒙特利尔签署的《关于制止危害民用航空安全的非法行为的公约》（《蒙特利尔公约》），以便将上述三项主要犯罪涵盖进去。拟议议定书的重点，并不象《海牙公约》和《蒙特利尔公约》主要是对“飞行中”或“使用中”的航空器的保护，而是侧重于保护“使用中”的航空器以内和以外的人员、财产和环境。拟议议定书中的一个关键要素，是增加了犯罪的指挥者和组织者及犯罪的其他协助者，包括那些与一人或多人商定实施，或威胁实施，或企图实施文书中规定的某项主要犯罪的人。拟议议定书的另一个关键要素，是列入了额外的管辖理由，包括犯罪是由一国国民实施或针对一国国民实施时该国的管辖权。此外，拟议的议定书中还吸收了近来联合国反恐文书中若干常见的规定，如“公平待遇”条款，规定一国有义务保证被羁押者受到公平待遇，包括享有根据一国法律，包括国际法和国际人权法的相关规定，人所正常享有的一切权利和保障。还增加了“军事除外条款”，明示规定有关文书并不规范武装冲突期间武装部队的活动和一国军事部队在履行公务时进行的活动。

8.2 小组委员会全体成员祝贺报告员提出了极好的报告，并提供了条文草案，从而为进一步审议奠定了思想基础。小组委员会赞赏报告员在设立小组委员会后的极短时间内完成了任务。

9. 一般意见

9.1 小组委员会成员普遍认为，鉴于 2001 年 9 月 11 日的事件和自 1997 年以来联合国反恐文书的各项发展，为处理对民用航空新的和正在出现的威胁而制定一个或多个法律文书，是必要的。

9.2 大多数成员同意报告员的结论，认为处理对民用航空新的和正在出现的威胁最恰当的文书形式，是采取《海牙公约》议定书和《蒙特利尔公约》议定书的形式。两项议定书的制定，既建筑在每项公约的成就之上，又对其做了补充，填补了秘书处研究组查明的空白。这两项公约均已广为批准，从而为将其他联合国反恐文书项下制定的新近条款增加进来，提供了适当的框架。成员们还指出了《制止危及海上航行安全非法行为公约 2005 年议定书》（《海上航行安全议定书》）的先例，该议定书对 1988 年 3 月 10 日在罗马签署的《制止危及海上航行安全非法行为公约》（《海上航行安全公约》）做了修正，覆盖了海上航行方面新的和正在出现的威胁。几位成员表达了将海牙和蒙特利尔两公约及对其的任何修正整合为一个全面的文书的愿望。

10. 为修正《蒙特利尔公约》拟议的议定书

10.1 小组委员会审议了报告员提出的《蒙特利尔公约》议定书草案（报告员的报告附篇 A）。重点讨论了各项新的主要犯罪，威胁实施犯罪，实施犯罪的其他形式，军事除外条款和其他规定。

10.2 第一条第 1 款(f)、(g)和(h)项中新的主要犯罪

10.2.1 报告员建议在《蒙特利尔公约》第一条第一款增加三项新的主要犯罪，如下：

- “(f) 利用使用中的航空器造成死亡、严重人身伤害，或对财产或环境造成严重破坏；或
- (g) 从使用中的航空器内释放任何有毒化学、爆炸、放射性、生物或核材料，造成死亡、严重人身伤害，或对财产或环境造成严重破坏；或
- (h) 对一使用中的航空器或在一使用中的航空器内使用任何有毒化学、爆炸、放射性、生物或核材料，造成死亡、严重人身伤害，或对财产或环境造成严重破坏。”

10.2.2 使用中——在所有三项犯罪中，都采用了“使用中”航空器的概念。一位成员询问说，一架“使用中”但不是“飞行中”的航空器如何能够对环境造成破坏，并质疑延展可能发生犯罪的期间，即按《蒙特利尔公约》第二条第二款“使用中”的定义，延至着陆后 24 小时，这是否适当。报告员解释说，“使用中”的概念在这里是有用的，因为在飞行以外既可以对航空器造成损害也可以由航空器造成损害，例如对地面设施造成损害等。关于 24 小时的时间框架，这是通过《蒙特利尔公约》时谈判达成的结果。在此基础上，小组委员会同意保留“使用中”的概念。

10.2.3 故意 —— 一些成员建议在 (f)、(g)和(h)项“造成死亡、严重人身伤害，或...严重破坏”一语前加上“故意”两字，以强调犯罪人导致上述后果的故意。报告员解释说，《蒙特利尔公约》第一条第一款帽子部分已有“故意”一语。她认为，这一用语已经充分包含了(f)、(g)和(h)项中“造成死亡、严重人身伤害，或...严重破坏”的故意要件。

10.2.4 “其方式可能”造成死亡、严重人身伤害，或...严重破坏 —— 一些成员建议说，(f)、(g)和(h)项项下的行为，如果其实施具有造成死亡、伤害或破坏的故意，即应予以处罚，而不问有无死亡、伤害和破坏的实际后果。基于这一理由，一些成员建议使用“其方式可能造成死亡...”；其他成员则赞成使用“以造成死亡...的方式”。第一个提法得到了广泛支持，小组委员会决定将这一提法加入 (f)、(g)和(h)项。两位成员对这一提法表示了保留，主张采用报告员原拟的文字。

10.2.5 电子装置 —— 一位成员建议在第一条第 1 款(h)项中提及‘电子装置’，以便处理可能对航空器运行系统或对航空器以外的财产、人员或环境造成损害的情况。这种装置可以在航空器内或航空器外用以造成此种损害。一些成员认为，利用电子装置造成破坏，这已经包含在《蒙特利尔公约》第一条第一款(c)和(d)项的广泛措词中。建议增加电子装置的成员澄清说，这不同于《蒙特利尔公约》第一条第一款(d)项中所涵盖的对空中航行设施的破坏。后来主席请这位成员早些时候提交新的(h)项的书面条文。这位成员在与其他成员协商后，提出了一项新的建议，即不提出新的(h)项，而是对(d)项做以下修改：

“(d) 损毁或损坏空中航行设施或航空器运行所需的其他系统，或干扰其运行，如果任何此种行为可能危及飞行中航空器的安全的；”

这项案文得到了广泛支持并为小组委员会采纳。

10.2.6 一位成员要求在记录中反映，其对第一条第1款(d)项拟议修正的目标的理解，是要针对使用电子装置对机载系统造成干扰或破坏的情况。

10.2.7 提议修正(d)项的成员还建议相应删除议定书草案第二条中“空中航行设施”的定义。小组委员会决定保留该项定义。

10.2.8 释放(releases)/排放(discharges)——几位成员对第一条第1款(g)项中使用“releases”而不用“discharges”提出质疑，因为后者是《海上航行安全议定书》和1997年《制止恐怖主义爆炸的国际公约》(《恐怖主义爆炸公约》)所用的用语。报告员指出，在航空范围内使用“释放”似乎较好，而若干成员则觉得就炸药而言用“排放”更好。由于对哪个用语更好莫衷一是，小组委员会同意将“释放”和“排放”置入方括号中。

10.2.9 潜在致命材料或类似物质——小组委员会审议(g)项和(h)项时，就是否应将“有毒化学、爆炸、放射性、生物或核材料”的提法扩展到包括其他潜在致命材料，进行了辩论。经指出，一些无毒化学品如腐蚀性和可燃性材料，也可以对航空器造成损害。就此问题，审议了两项备选措词：一个是联合国安全理事会第1373(2001)号决议中使用的“其他潜在致命材料”；另一个则是《恐怖主义爆炸公约》第一条第三款(b)项中所用的“类似物质”。小组委员会经讨论后，决定在第一条第1款(g)项和(h)项中“核材料”后插入[或其他潜在致命材料][或类似物质]。

10.2.10 关于(g)项和(h)项中提及的材料定义，一些成员指出，对拟议议定书第二条项下的定义可能需要做出一些调整。例如，(f)款的提法是“重大损害”(substantial damage)，而第一条第1款(f)项、(g)项和(h)项中用的却是“严重破坏”(serious damage)。其他成员则指出，这些定义反映了拟议议定书第二条的脚注中所引用的各现行文书的现状，小组委员会要么照用，要么不用；改写定义可能造成不同国际文书间的不统一。小组委员会的秘书提到，《恐怖主义爆炸公约》中并无“毒性化学品”、“生物剂”或“放射性材料”等材料的定义，尽管该公约使用了这些用语。在此基础上，一些成员建议删除所有的定义，但严格属于民用航空范畴的除外，具体而言，仅保留《蒙特利尔公约》第二条第一款和第二款中的各项现有定义，以及议定书草案第二条(c)款中拟议的定义。小组委员会经进一步讨论后，决定将第二条(d)至(h)款置入方括号中，其谅解是这些定义是可以删除的，除非未来的文书将故意和非法运输这些定义中提及的材料确定为犯罪。

10.2.11 人的死亡——小组委员会根据一位成员提出的意见，审议了是否应该通过一项定义将第一条第1款(f)项、(g)项和(h)项中的“死亡”一词，明确澄清为仅指人的死亡。经过讨论，小组委员会认定没有必要做出定义，但应在其报告中说明“死亡”一词纯粹是指人的死亡。

10.2.12 环境——一些成员表示了“环境”一语太笼统的意见。例如，就(h)项而论，当航空器内发生使用生物、化学和核物质的攻击事件时，其对航空器外的环境造成损害的前景并不十分明朗。小组委员会经过辩论后，决定将第一条第1款(h)项中的“或环境”一语置入方括号中，以便进一步审查其有

用与否。一位成员还询问说，就(f)项而言，航空器本身如何能够造成对环境的破坏。对这个问题，普遍认为(f)项内应该保留“或环境”一语，以涵盖因航空器遭到非法控制而可能产生的任何可能的环境灾难。

10.2.13 **重大 (substantial) / 严重 (serious)** —— 一些成员询问可否用“重大”一词取代“严重”一词，描述对财产和环境的破坏，以便反映 2005 年《制止核恐怖主义行为国际公约》（《核恐怖主义公约》）采用的语言。小组委员会决定保留“严重”的提法。

10.2.14 **犯罪的排列顺序** —— 小组委员会注意到一位成员建议将《蒙特利尔公约》第一条第一款(e)项的位置调整为第一款的最后一项，理由是其在各项主要犯罪中，可能导致灾难的情况最轻。

10.3 威胁实施犯罪

10.3.1 报告员建议了下述案文（第一条第 2 款，在《蒙特利尔公约》第一条新增第 1 款之三）：

“一个人也构成犯罪，如果该人威胁实施第 1 款中的任何罪行，或威胁实施第 1 款之二中的某一罪行，但条件是，一缔约国可允许根据威胁的可信度进行辩护。”

10.3.2 报告员向小组委员会说明时指出，这条规定较之《核恐怖主义公约》第二条第 2 款(a)项的类似条文，是更好的一种提法。拟议的规定没有把表明“威胁的可信度”的举证责任给予指控方，而是规定可以基于威胁的可信度进行辩护。希望以此减轻指控方证明威胁可信度时面临的困难。虽然成员们理解这一理由，但很多成员指出，反向举证责任可能会引起国内刑法方面的困难。

10.3.3 讨论中出现了三项提案。第一项是多数赞成的，主张全盘采用《核恐怖主义公约》中“在显示威胁确实可信的情况下，威胁...”的提法。第二项提案是在第 1 款之三中包含两种写法，让各国从中选择一项，可以将举证责任归于指控方，或者允许被告显示其威胁是不可信的。第三项提案则是删除有关威胁的可信度的提法，让各国根据本国国内法自行对其做出处理。

10.3.4 很多成员不同意第三项提案，因为他们认为威胁的可信度是犯罪要件之一。他们认为，界定犯罪的国际文书应该处理比较严重的犯罪。为此目的，仅对“可信的”威胁，亦即可能危及民用航空正常运行的威胁，才应将其确定为犯罪。因此，小组委员会同意将第 1 款之三目前的写法，改为采用《核恐怖主义公约》第二条第二款第（一）项的条文，并将“可信度”的语言置入方括号中，如下：

“第 1 款之三：一个人也构成犯罪，如果该人 [在显示威胁确实可信的情况下，] 威胁实施第 1 款中的任何罪行，或威胁实施第 1 款之二中的某一罪行。”

10.4 犯罪的指挥者和组织者

10.4.1 小组委员会强调了惩罚组织或指挥他人实施《蒙特利尔公约》及其拟议议定书中确定的某一犯罪之人的必要性。为此，小组委员会同意报告员就此提出的案文（报告员的报告附篇 A 第一条第 3 款，在《蒙特利尔公约》第一条第二款中增加一个（b）项，并决定将“故意”一词（在方括号中）加入第 2 款帽子部分，其条文如下：

“任何人也构成犯罪，如果该人 [故意]：

(a)...

(b) 组织或指挥他人实施本条第 1 款、第 1 款之二、第 1 款之三或第 2 款 (a) 项的某一罪行；”

10.4.2 将“故意”一词置入方括号中，是因为有些成员认为有必要明示规定故意要件，而其他成员则认为，第一条第 1 款各主要犯罪中提到的故意要件，将默示适用于第 2 款的犯罪。

10.4.3 一位成员问是否有必要具体提及为犯罪提供资助的人。主席澄清说，1999 年《制止向恐怖主义提供资助的国际公约》（《恐怖主义供资公约》）已经涵盖了这一问题。如果涵盖不足，下文中讨论的关于协助犯罪和未完成犯罪的规定可以进一步加以涵盖。

10.5 协助犯罪和未完成犯罪

10.5.1 小组委员会注意到，协助犯罪和未完成犯罪构成了拟议议定书的一个关键要素，因为它将《蒙特利尔公约》扩大到不仅包括实际实施主要犯罪的犯罪人，而且为各国罪化和惩罚参与策划这类犯罪的犯罪人，提供了国际法律工具。这类犯罪人将因参与主要犯罪而被追究同等的责任。

10.5.2 报告员建议的案文（第一条第 3 款，修正《蒙特利尔公约》第一条第二款）如下：

“2. 任何人实施以下行为也构成犯罪：

- (a) 企图实施本条第 1 款或第 1 款之二所述的任何罪行；或
- (b) 组织或指挥他人实施本条第 1 款、第 1 款之二、第 1 款之三或第 2 款(a) 项确定的某一罪行；或
- (c) 是实施本条第 1 款、第 1 款之二、第 1 款之三或第 2 款(a) 项所述罪行的某一人的共犯；或
- (d) 以任何其他方式协助以共同目的行事的团伙实施本条第 1 款、第 1 款之二、第 1 款之三或第 2 款(a) 项所述的一种或多种犯罪，而这种协助是故意的，而且是：
 - (i) 旨在促进团伙的总的犯罪活动或目的，而此种活动或目的涉及实施本条第 1 款、第 1 款之二、第 1 款之三或第 2 款(a) 项所述的某一罪行的；或是
 - (ii) 明知该团伙实施本条第 1 款、第 1 款之二、第 1 款之三或第 2 款(a) 项所述某一罪行的意图的；或
- (e) 与一个或多个其他人商定实施本条第 1 款、第 1 款之二、第 1 款之三或第 2 款(a) 项所述的某一罪行，不管所商定的犯罪本身是否得到实施。”

10.5.3 小组委员会指出，分别涵盖企图和共犯行为的(a)项和(c)项已经包括在《蒙特利尔公约》中。因此，报告员建议的案文得到采纳。至于(b)、(d)和(e)三项，则属于新的规定，是以联合国各公约中的类似条文为基础的。由于(b)项的内容已经商定，小组委员会重点讨论了(d)项和(e)项。

10.5.4 小组委员会多数成员支持(e)项的目标，即：将某一主要犯罪的准备行为确定为犯罪，而不要求具有已遂或未遂的行为。关于这条规定的关切，产生于民法辖区没有普通法的‘共谋’罪。花了一定时间讨论是否可以通过以《恐怖主义爆炸公约》第二条第三款(c)项为基础的(d)项达到目的，因为可以将其视为无须依据于某一完成的行为，因为其重点是“以任何其他方式”协助了某一主要犯罪。若干成员和来自联合国毒品和犯罪问题办事处（UNODC）的观察员表示，根据他们的经验，在大多数法辖区都不是这种情况。虽然(d)项并不取决于因果关系，但确实要求实际实施了某一主要犯罪。

10.5.5 小组委员会支持采用一种能与所有法律体系接轨的替代性条文，这将建立一个以2000年《联合国打击跨国有组织犯罪公约》（《跨国有组织犯罪公约》）第五条第一款(a)项(i)和(ii)为基础的任择性制度。这一条包含两个替代性规定，一个是基于普通法辖区的共谋罪，另一个则体现民法辖区“参与团伙犯罪”（‘association de malfaiteurs’）的概念。基于这一谅解，主席在秘书处和几位这方面的专家协助下，在《跨国有组织犯罪公约》和报告员的(d)、(e)两项条文的基础上，拟定了一个经修订的条文。新条文将(d)、(e)两项挪入新的第3款，经副主席领导的非正式工作组进一步微调后，被小组委员会采纳，其案文如下：

- “3. 每一缔约国应当将下述两者之一或两者确定为犯罪，而不论是否实际实施或企图实施本条第1款、第1款之二和第1款之三确定的任何犯罪：
- a. 与一个或多个其他人商定实施本条第1款、第1款之二、第1款之三或第2款(a)项所述的某一罪行；如国内法有此规定，则须涉及参与者之一为促进该项协定而采取的行为；或
 - b. 以任何其他方式协助以共同目的行事的团伙实施本条第1款、第1款之二、第1款之三或第2款(a)项所述的一种或多种犯罪，而且是故意的并：
 - (i) 旨在促进团伙的总的犯罪活动或目的，而此种活动或目的涉及实施本条第1款、第1款之二、第1款之三或第2款(a)项所述的某一罪行；或
 - (ii) 明知该团伙实施本条第1款、第1款之二、第1款之三或第2款(a)项所述某一罪行的意图。”

10.6 空中航行设施

10.6.1 小组委员会审议并同意了报告员的建议，在议定书草案第二条中加入“空中航行设施”的定义，这将在《蒙特利尔公约》第二条中增加一个新的(c)项，如下：

“空中航行设施”包括航空器航行所必需的信号、数据、信息或系统；”

10.6.2 小组委员会建议就此项定义征求空中航行委员（航委会）的意见。

10.7 军事除外条款

10.7.1 小组委员会讨论了拟议议定书第三条第 2 款，其将通过增加第四条之二修正《蒙特利尔公约》，条文如下：

“第四条之二

1. 本公约的任何规定均不影响国际法特别是《联合国宪章》的宗旨和原则以及国际人道主义法规定的国家和个人的其他权利、义务和责任。
2. 武装冲突中武装部队的活动，按照国际人道主义法所理解的意义，由国际人道主义法予以规范，不受本公约管辖；一国军事部队为执行公务而进行的活动，由国际法其他规则予以规范的，亦不受本公约管辖。”

10.7.2 主席向小组委员会解释说，第四条之二的草案是按联合国近来的反恐公约，如《核恐怖主义公约》中俗称军事除外条款的现行规定逐字移植而来。在国际民航组织内，广泛的谅解一直是，将某些行为确定为犯罪的航空保安文书不适用于军事活动。因此，这条规定应被视为是宣示性的，即：将过去默示存在的东西明示编纂成文。

10.7.3 主席的说法得到了除一人外全体成员的支持。该成员尚可接受**武装冲突期间**对武装部队活动予以豁免，因为这符合《芝加哥公约》第八十九条的规定，但不能接受**即使在平时**的全盘军事豁免，因为这种豁免将构成对《海牙公约》和《蒙特利尔公约》序言中规定的原则，以及《芝加哥公约》的各项原则和规定，尤其是第四十四条的违反。此外，这还将构成对若干联合国和国际民航组织决议的违反，尤其是国际民航组织大会第 A35-9 号决议，其谴责了所有非法干扰民用航空的行为，**而不论在何地由何人出于何种理由实施了这种行为**。列入这种军事除外条款仅以其他公约中已经存在同样条款为由，是没有道理的。否则，武装部队人员犯有非法劫持民用航空器罪的，或利用为第三国服役的航空器作为大规模杀伤性武器的，就可以免于刑事起诉。这一豁免遭到滥用的潜力是不容忽视的。最后，该成员建议修改案文，使军事豁免仅限于武装冲突期间武装部队的活动。否则，只能对该条文作出保留。

10.7.4 经决定，保留了报告员建议的第四条之二，并在报告中反映了不同意见。这一决定做出后，同一位成员重申了前述立场，并详述了两点补充意见。第一点涉及到“国际人道主义法”的规则与民用航空规章接轨时可能遭遇的困难。或许有必要对此做出进一步研究，因为本小组委员会成员根本不熟悉国际人道主义法。第二点涉及到目前正由理事会特别小组审议的、在发生非法干扰情况下航空器对第三方造成损害的赔偿的公约草案。如果将军事除外条款列入《海牙公约》和《蒙特利尔公约》，就可能引起是否应将同一条款列入上述公约草案的问题。这是今后工作中应该研究和进一步探讨的。

10.8 管辖

10.8.1 报告员向会议提交的案文（第四条，修正《蒙特利尔公约》第五条）如下：

“第五条

1. 属于下述情况的，每一缔约国均应当采取必要措施，以确立其对犯罪的管辖：
 - (a) 犯罪是在该国领土内实施的；
 - (b) 犯罪是针对在该国登记的一航空器或在此一航空器内实施的；
 - (c) 在里面发生犯罪行为的航空器在该国领土上降落时，嫌犯仍在该航空器内的；
 - (d) 犯罪是针对租用时不带机组的航空器或是在航空器内发生，而租机人的主要营业地，或如租机人没有此种营业地则其永久居所，是在该国的；
 - (e) 罪行是由该国国民实施的。
2. 在下述情况下，一缔约国也可以对任何此种犯罪确立其管辖：
 - (a) 犯罪是针对该国国民实施的；
 - (b) 犯罪是由其惯常居所在该国境内的无国籍人实施的；
3. 在批准、接受、核准或加入本议定书时，每一缔约国应当通知保存人本国根据其国内法，依照本条第 2 款规定已经确立的管辖。如有任何变更，有关缔约国应当立即通知保存人。
4. 如果被指控的嫌犯在某一缔约国领土内，而该缔约国不依据第八条将其引渡给本条第 1 款或第 2 款所述的任何国家，该缔约国也应当采取必要措施，确立其对第一条第 1 款、第 1 款之三和第一条第 2 款所述之罪的管辖，只要该款涉及那些罪行。
5. 如果被指控的罪犯在某一缔约国领土内，而该缔约国不依据第八条将其引渡给本条第 1 (a) 或 (e) 款，或第 2 款规定的国家，该缔约国也应当采取必要措施，确立其对第 1 条第 1 款之二和第 1 款之三及第 1 条第 2 款所述的罪行的管辖，只要该款涉及那些罪行。
6. 本公约不排除依照国内法行使任何刑事管辖权。

10.8.2 报告员解释说，她的条文草案第 1 款(e)项中增加了一项额外的强制性管辖理由，并在第 2 款(a)和(b)项中列入了两项任择性理由。新增部分为小组委员会采纳。一位成员提到《海上航行安全公约》第 6 条第 2 款(c)项，其中规定，当“犯罪的意图是迫使该国从事或不从事某种行为”时，一缔约国也可以对公约中规定的任何罪行确定管辖权。经指出，报告员的条文草案中没有包括类似的规定。作为回应，报告员解释说，没有这条规定，是因为理事会交与的任务要求小组委员会考虑将某些行为确定为犯罪，且并不问动机。该成员再次发言说，这个问题可以从不同的角度考虑，因为这是一个涉及犯罪目的和标的而非单纯动机的管辖权问题。

10.8.3 一位成员提到一种可能性，即：在缔约国之间发生管辖权冲突或一缔约国拒绝履行其义务的情况时，扩大保存人的职责。另一位成员建议在未来的文书中明确规定管辖权的优先。其他成员则认为，缔约国之间的争议可以根据现行公约第十六条加以解决，没有必要扩大保存人的职责，或是设定刑法上管辖权的优先。

10.8.4 主席根据讨论的情况总结说，尽管提出的许多问题都可以留待进一步讨论，但小组委员会不应就管辖权条款的现有结构和争议解决机制做大的变动。小组委员会同意这一总结，并决定暂时保留上述第5条条文的实质内容，只在文字上将第4款和第5款中提到“他”的地方，改为“该人”，以体现性别中性；另将第5款中的“国家”改为“任何一个国家”。小组委员会还建议将《蒙特利尔公约》第六条第四款（拟议的议定书第5条已对其做了修正）“已经确立管辖权的”一语，改为“以其他理由享有管辖权的”。

10.9 公平待遇

10.9.1 小组委员会注意到，报告员案文第6条（建议在《蒙特利尔公约》中增加第七条之二），反映了近来各联合国公约中的类似条款，以便确保对人权和法制的尊重。报告员向小组委员会进一步阐述说，鉴于拟议的主要犯罪和其他犯罪的性质及管辖理由的扩展，列入这条规定是适当的。报告员建议的第七条之二的条文得到了小组委员会的采纳。

10.10 明示排除政治罪例外

10.10.1 报告员介绍其第七条第2款和第3款的案文（建议在《蒙特利尔公约》中分别增加第八条之二和第八条之三）时指出，就引渡犯罪嫌疑人而言，可以说目前的条文并不允许缔约国援用政治罪例外拒绝引渡要求。但是，为了与近来联合国各公约中的类似条款保持一致，最好能在第八条之二明示做出这一规定。报告员还说，在第八条之三中相应列入“保障条款”，也将与近来联合国公约类似条款相一致。一位成员建议将第八条之三与《蒙特利尔公约》第五条第四款和第五款（拟议议定书第四条已对其做了修正）相互衔接，以确保援用第八条之三拒绝引渡犯罪嫌疑人的缔约国，不被免除其将案件起诉的义务。其他成员则认为《蒙特利尔公约》第七条的措词足够广泛，可以覆盖这种情况。小组委员会接受了第八条之二和第八条之三的案文。

10.11 相应修改和编辑性修改

10.11.1 小组委员会还建议对《蒙特利尔公约》做出一些相应修改和编辑性修改。本报告附录4提出了经修正的《蒙特利尔公约》除最后条款外的综合条文草案，其中吸收了小组委员会提出的全部修改意见。

10.12 特别危险物品和逃犯的纯运输问题

10.12.1 小组委员会根据澳大利亚提交的WP/3号文件，讨论了禁止故意和非法空运特别危险物品和逃犯的提案。该工作文件指出，国际法律框架有关在民用航空器内非法运输生物、化学和核武器及其他危险材料方面，存在空白。另外，在利用民用航空器协助犯有保安相关重罪的逃犯逃避审判方面，也存在着空白。鉴于恐怖主义与这种类型的非法运输之间关系密切，国际民航组织有责任确保民用航空不被用于任何不符合1944年《国际民用航空公约》（《芝加哥公约》）宗旨的目的。该文件确定了填补

法律空白的两项选择：一个选择是遵循《海上航行安全议定书》的做法；另一个则是将这一事项与《芝加哥公约》附件 18 挂钩。

10.12.2 主席和几位成员对工作文件的作者表示感谢，但提醒说，严格地讲，纯运输问题并不属于理事会规定的职权范围，即：通过一项公约将其确定为犯罪是可以考虑的，但条件是其范围必须以可能危害飞行中航空器安全的行为为限。至于非法运输逃犯的问题，理事会给予的任务中则根本没有提及。

10.12.3 几位成员支持 WP/3 号文件中的建议。他们认为，未经授权运输某些危险物品，这本身就会给飞行中的航空器造成危险，因此，这个问题是属于小组委员会任务内的。将这类行为确定为犯罪，是国际民航组织的历史责任，否则，民用航空的安全和完整性将受到影响。针对一项关于核材料及其他致死性材料的非法运输问题已经包含在某些有关军控的国际公约中的发言，这些成员表示说，有关军控的现有文书不含国际合作及引渡条款。通过国际民航组织的一项文书来处理这个问题，将加强执法过程的这个关键部分。

10.12.4 若干成员表示了严重保留和/或拒绝过早对纯运输问题采取立场，认为鉴于它在技术、法律和政治上的复杂性，还需要进一步研究和讨论。除提出该问题已超出小组委员会任务的论点外，他们还提到对工作进展和文书的最终可接受性可能的不利影响。并进一步质疑覆盖面上是否存在任何空白，因为运输在起飞前和着陆后都以其他方式包括在内了。另外还指出了一些其他的问题，包括如何限定航空领域的纯运输犯罪，以区别于《海上航行安全议定书》项下确定的航海领域的这种犯罪，而其是以一项进出口许可证制度为基础的；如何实施执法和处罚制度；以及如何避免与其他公约涵盖的类似犯罪发生重叠等。关于故意和非法空运逃犯的问题，这些成员表达了比其对非法运输某些危险品的看法更为强烈的怀疑。小组委员会最初并不反对拟议的犯罪的一些成员提醒说，还有一些重大的责任和政策问题需要解决，如航空公司在确定谁符合“逃犯”条件方面的潜在责任。

10.12.5 主席在总结关于禁止故意和非法空运特别危险物品的讨论时指出，小组委员会在此议题上陷入分歧，虽然大多数成员承认这一问题的严重性，但很多成员认为对其进行探讨的方式不应导致减缓小组委员会的工作进度。因此，这一问题将报回理事会进一步审议。如果理事会确定应该进一步探讨这个问题，届时可以决定将其直接交给法律委员会，或是发回小组委员会深入研究。之后，支持将此事项纳入《蒙特利尔公约》的成员即可负责提出条文草案。同样，故意和非法运输逃犯的问题，也将报回理事会进一步审议。小组委员会同意了这一行动方针。

10.13 其他问题

10.13.1 一位成员提议在《蒙特利尔公约》第三条中将缔约国“没收财产”列为一项严重处罚。其他成员则强调缔约国根据本国国内法确定什么构成严重处罚的重要性。后决定在报告中说明没收财产在某些法律制度下构成一项严重处罚。

10.13.2 一位成员建议说，鉴于《海牙公约》和《蒙特利尔公约》中各项犯罪的严重性质，不应该适用诉讼时效。主席指出类似公约均未提及诉讼时效，而是留给各国按本国法律加以确定。

11. 为修正《海牙公约》拟议的议定书

11.1 报告员在介绍《海牙公约》议定书草案（报告员的报告附篇 B）时向小组委员会报告说，对第一条拟议的重大修改之一如下：

“任何人如果以武力或以任何其他恐吓方式，非法和故意劫持或控制使用中的航空器，即构成犯罪。”

11.2 她进一步解释说，《海牙公约》第一条帽子部分“在飞行中的航空器内”一语被删掉了，而使用了“使用中”的航空器的提法。她认为这一修改是必要的，以便使《海牙公约》与使用“使用中”这一概念的《蒙特利尔公约》吻合起来，并将罪犯非法对一航空器实行控制但其本人并不在该航空器内等情况囊括进来。这一拟议的修改被小组委员会采纳。当一位成员问及是否有必要在《海牙公约》中保留“飞行中”的定义时，经指出，“使用中”的定义依赖于“飞行中”的定义，而且需要保持与使用后一提法的其他航空保安公约的一致性。

11.3 一位成员建议删除“以武力或以任何其他恐吓方式”一语，其他成员则认为这样一删将会扩大犯罪的范围，导致盗窃航空器或无照驾驶航空器也可能被囊括进来的后果，而这并不是《海牙公约》起草人的原意。这些成员认为最好保留《海牙公约》第一条(a)款原来的写法，即：“以武力或武力威胁，或以任何其他恐吓方式”。这一观点为小组委员会采纳。

11.4 另一位成员指出了未来通过技术手段，如通过遥控电子装置非法控制航空器的可能性，而其本人并不在航空器内。因此建议在“以武力”后面加上“通过技术装置”，以便将这类犯罪囊括进来。第三位成员则建议使用“束缚”一词（constraint），而不用“通过技术装置”。第四位成员接受“束缚”的概念，但建议核实一下，看它在语义上是否恰当。小组委员会决定将“束缚”放在方括号内，并将第一条第（1）款措词如下：

“任何人如果以武力、[束缚]或以武力、束缚相威胁，或以任何其他恐吓方式，非法和故意劫持或控制使用中的航空器，即构成犯罪。”

11.5 关于对《海牙公约》拟议的其他修正，其谅解是关于对《蒙特利尔公约》拟议修正的类同意见，也适用于《海牙公约》，因此没有必要加以重复。但一位成员希望重申其关于军事除外条款的全部意见（参见 10.7.3 段和 10.7.4 段）。

11.6 小组委员会还建议对《海牙公约》做出相应修改和编辑性修改。本报告附录 5 提出了经修正的《海牙公约》除最后条款外的综合条文草案，其中吸收了小组委员会提出的全部修改意见。

12. 其他事项

12.1 俄罗斯联邦代表团就其一位代表未能获得来加拿大出席本次会议的签证表示遗憾。加拿大代表团表示将对这件事进行调查。

第三部分

小组委员会的结论

13. 小组委员会商定的条文草案

13.1 作为本报告第二部分所述讨论的成果，在本报告附录 4 和附录 5 中提出了小组委员会商定的条文草案。

14. 今后的会议

14.1 关于小组委员会下一次会议，这要取决于理事会关于纯运输问题的决定。为规划目的，暂定于 2007 年 12 月 17 日那一周举行第二次会议。如果理事会确定本报告所述纯运输问题可以直接交与法律委员会，则可建议将附录 4 和附录 5 中的条文草案提交法律委员会第 33 届会议审议。

14.2 小组委员会向主席表示了感谢。

附录 1

与会者名单

成员

澳大利亚	Atwell, J.-A. M. Leonard, K. L. Clegg, S.
巴西	Da Silva Pinto, R.
加拿大	Lauzon, G., Q.C. Chambers, S. Hanson, C. Jones, K. Morrill, K. Zigayer, M.
中国	Qi, Y. Zhang, Q. Liu, H.
芬兰	Tupamäki, M.
法国	Olson, T. Crozat, A. Navarri, M.-L.
德国	Lintl, E.
印度	Zaidi, N.
意大利	Ceccarelli, S. Gueli, E. Sala, E.
日本	Araki, T. Ito, M. Kawaguchi, Y. Ota, M. Watanabe, S.

黎巴嫩	Eid, S.
尼日利亚	Gaiya, S. M.
俄罗斯联邦	Sinenko, A. Y. Chertok, V. B. Belyakov, A. V. Sveshnikov, A. N. Mnishko, V. V. Kuznetsova, N. V. Pasko, A. Shiyan, D.
塞内加尔	Sourand, M.
新加坡	Tan, S. H.
南非	Mashinini, J. Mabaso, L.
瑞士	Cadrian, A. Noël, L.
阿拉伯联合酋长国	Poonoosamy, V.
联合王国	Keith, S.
美国	Keller, A. N. Levy, J. E. Giovanniello, A. Klang, J.

观察员

联合国毒品和犯罪问题办事处	De Feo, M.
---------------	------------

附录 2

文件清单

LC/SC-NET-O/B	会议第一天议事日程
LC/SC-NET-WP/1	介绍性说明
LC/SC-NET-WP/2	报告员关于为制止危害民用航空安全的非法行为而制定新的法律 文书的报告
LC/SC-NET-WP/3	禁止特别危险物品和逃犯的故意和非法航空运输的提案

附录 3



国际民用航空组织
工 作 文 件

LC/SC-NET-WP/2
7/06/07

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

(2007 年 7 月 3 日至 6 日，蒙特利尔)

报告员关于
为制止危害民用航空安全的非法行为
而制定新的法律文书的报告

(朱莉·艾特威尔女士)

**报告员关于
为制止危害民用航空安全的非法干扰行为
而制定新的法律文书的报告**

	段落号码
1. 历史背景.....	4-8
2. 新文书的制定及其背景	
A. 新文书的制定	9-11
B. 1963 年《东京公约》的背景	12-15
C. 1970 年《海牙公约》的背景	16-19
D. 1971 年《蒙特利尔公约》和 1988 年《机场议定书》的背景	20-26
E. 联合国反恐怖主义文书的背景	27-32
3. 各公约的条文	
A. 文书的形式	33-34
B. 适用范围	35-40
C. 定义	41-42
D. 主要犯罪	43-52
E. 协助犯罪和未完成犯罪	53-57
F. 管辖	58-67
G. 公平待遇	68-69
H. 除外条款和保障条款	70-73
4. 结论	74

— 需要法律小组委员会审议的项目

附篇 A 《关于制止危害民用航空安全的非法干扰行为的公约》2007 年议定书草案

附篇 B 《关于制止非法劫持航空器的公约》2007 年议定书草案

报告员关于 为制止危害民用航空安全的非法干扰行为 而制定新的法律文书的报告

1. 国际民航组织理事会在听取了关于是否有必要修正航空保安的现行国际航空法律文书的调查结果之后，于 2005 年 11 月其第 176 届会议期间，同意设立一个秘书处研究组，以协助秘书处为处理对民用航空新的和正在出现的威胁而制定一项国际法律文书。秘书处研究组举行了 3 次会议，并于 2007 年 3 月第 180 届会议期间向理事会提交了一份报告。

2. 律委员会主席、御用大律师 G. 卢桑先生根据国际民航组织法律委员会议事规则第 17 条，通过 2007 年 4 月 2 日的信件任命本报告的作者为报告员。根据主席的指示，本报告的目的，是在理事会确定的参数范围内，草拟处理对民用航空新的和正在出现的威胁的一项或多项文书草案的条文。

3. 本报告是为法律委员会特别小组委员会 2007 年 7 月 3 日至 6 日在蒙特利尔的会议进行审议而编写的。国际民航组织理事会在批准召开新的法律委员会会议时商定，小组委员会的目的，是根据大会第 A33-1 号决议¹和理事会第 180 届会议期间的指导，为处理对民用航空新的和正在出现的威胁制定一个或多个文书草案。上述文书必须符合且仅考虑 C-WP/12851 号文件附录 B 中秘书处航空保安公约研究组的结论的第 1 段。

1. 历史背景

4. 大会第 33 届会议在第 A33-1 号决议中，指示理事会和秘书长采取紧急行动，以处理对民用航空新的和正在出现的威胁，特别是对现行航空保安公约的充分性进行审查。根据上述决议和 2002 年 2 月举行的航空保安部长级高级别会议的建议，理事会于 2002 年 6 月批准了国际民航组织的航空保安行动计划，其中包括项目 12—法律问题。项目 12 规定要对现行航空保安法律文书进行审查，以查明其适用范围在涉及新的和正在出现的威胁方面存在的空白和不足之处。本文件分析了现有航空保安公约对新的和正在出现的威胁的涵盖情况，并确定了这些公约中存在的空白和不足之处。研究的侧重点，是针对民用航空的非法干扰的刑罚方面。²

5. 研究得出的初步结论是，虽然现有的五项航空保安公约已为广大国家所接受，成为打击针对民用航空的非法干扰的有用的法律文书，但仍需在若干方面对其进行更新，以应对新的和正在出现的威胁。某些威胁，如使用航空器作为武器，自杀性攻击，电子和基于电脑的攻击，化学、生物和放射性攻击等，均未对其给予充分的涵盖。此外，现行文书的侧重点是在航空器内或机场实际施行应处罚行为的人，而对犯罪行为的组织者和指挥者的处理问题未做具体规定。³

6. 2004 年 12 月 15 日，理事会在其第 173 届会议第十二次会议上被告知，将向国际民航组织各缔约国发出一份问卷，以便确定审查和可能修正现有航空保安公约的必要性。该问卷及研究报告于 2005 年 3 月 24 日发给了各缔约国，以确定审查和可能修正现有航空保安公约的必要性。共收到了五十七份

¹ 关于滥用民用航空器作为杀伤性武器和涉及民用航空的其他恐怖主义行为的宣言。

² A35-WP/88 号文件：“国际民航组织航空保安行动计划项目 12：法律”。

³ 对修正关于航空保安的现有国际法文书的必要性的调查报告 C-WP/12531 号文件第 1.1 段，2005 年 11 月 4 日。

答复。⁴答复了问卷的大多数国家一致认为，对电子和基于电脑的攻击，化学和生物性攻击，以及滥用核材料或其他放射性材料等威胁，现有国际航空法律文书中并未给予充分的涵盖，而其应该由国际航空法律文书进行处理，而且有必要修正现有的国际航空法律文书。⁵

7. 理事会于 2005 年 11 月在其第 176 届会议上，同意设立一个秘书处研究组，以协助秘书处拟定一项涵盖对民用航空新的和正在出现的威胁的国际法律文书。该研究组分别于 2006 年 6 月、2006 年 10 月和 2007 年 2 月召开了三次会议。2006 年 12 月 5 日，理事会在其第 179 届会议第 16 次会议上，审议了关于秘书处航空保安公约研究组的一份进展报告，并注意到秘书长将向理事会第 180 届会议提交有关该研究组工作的最后报告。2007 年 3 月，研究组的最后报告提交给了理事会第 180 届会议。⁶

8. 理事会同意将由法律委员会主席设立的特别小组委员会的职权范围如下：“根据大会第 A33-1 号决议（关于滥用民用航空器作为杀伤性武器和涉及民用航空的其他恐怖主义行为的宣言）和理事会第 180 届会议期间的指导，为处理对民用航空新的和正在出现的威胁制定一项或多项文书草案，其须符合并仅考虑 C-WP/12851 号文件附录 B 中秘书处航空保安公约研究组的结论的第 1 段。”

2. 新文书的制定及其背景

A. 新文书的制定

9. 研究组既查明了现行国际航空保安文书未予涵盖但应依据国际法确定为犯罪的行为，又确定了应按协助犯罪入罪的行为。这些行为包括：

- (a) 使用民用航空器作为武器；
- (b) 使用民用航空器非法传播生物、化学和核物质；和
- (c) 使用生物、化学和核物质对民用航空进行攻击。

另经确定，“空中航行设施”一词是应结合技术进步予以澄清的一个问题，以确保《蒙特利尔公约》中的现有罪行充分包含了对用于空中航行的信号、数据和其他无形系统的干扰。研究组还确定，凡威胁实施以上任一罪行及现有罪行的，也应确定为犯罪。

10. 研究组在审查现行航空保安文书时逐渐明确意识到，吸收最近联合国反恐文书中的补充规定，包括政治罪例外、公平待遇和不歧视等条款，并明示确认各该公约不规范武装冲突期间武装部队的活动等，亦可为有用之举。同时，由于所查明的现有国际航空保安文书未予涵盖的行为的性质使然，还需要考虑增加管辖理由，以便将其列入任何新的航空保安文书。

11. 下文中，审视了每项现有相关航空保安文书的背景，包括制定每项文书的致成因素，其适用范围，所列犯罪，各文书的一般缺点及其未能充分涵盖研究组查明的航空保安威胁的原因。同时，还考究了联合国相关反恐文书的背景，以确定该等文书的适用范围，并结合研究组所查明的犯罪，确定了亦应收入新航空保安文书的相关条款。

⁴ 国际民航组织理事会第 176 届会议决定摘要：C-DEC 176/12 号文件第 7 段，2005 年 11 月 30 日。

⁵ 见 C-WP/12531 号文件附录 B，2005 年 11 月 4 日。

⁶ C-WP/12851 号文件：关于秘书处航空保安公约研究组的最后报告，2007 年 2 月 20 日。

B. 1963 年《东京公约》的背景

12. 《东京公约》为制止在航空器内的非法行为采取了初步措施，⁷并规定了当犯罪是在不属于任一国领土上空发生或犯罪发生地无法准确确定时用以确定适用刑法的办法。《东京公约》要求航空器登记国必须对在航空器内实施的犯罪确立管辖，并承认登记国对影响航空器内的安全、良好秩序和纪律的犯罪享有管辖权。⁸此外，除某些情况外，非登记国的缔约国不得对飞行中的航空器进行干预以对航空器内的犯罪行使其刑事管辖权。⁹

13. 《东京公约》之前，由于没有相关的条约，各国在处理日渐增多的劫机事件方面，因现有罪名对其涵盖不足，加之各种法律制度之间在行使管辖权的能力上的差异，以及引渡嫌犯的能力有限，而遭遇到了困难。该公约并未规定具体的犯罪，而是倚重国家法典中确定的罪名。该公约亦适用于可能或确实危害了航空器的安全或机上人员或财产，或是危害了航空器内的良好秩序和纪律的行为。虽然该公约力图在第十一条中具体涵盖非法劫持航空器，但并不是所有形式的非法劫持航空器都已涵盖在内，而且也未规定应做出何种具体反应，而只是说国家有义务“采取一切适当措施，恢复或维护合法机长对航空器的控制。”¹⁰

14. 虽然要求缔约各国接受航空器机长因其有理由认为某人实施了符合航空器登记国刑法的严重犯罪而将其移交给它的人，但并不要求该国起诉或引渡该人。对于不予起诉或启动引渡程序的情况，公约规定得协助该人与其本国联系，释放该人并确保其能自由地继续旅行前往其选择的目的地。¹¹对国家切实处理所犯的罪行没有规定任何义务，这被视为《东京公约》的一项重大缺失，尤其是对于劫机罪。¹²

15. 《东京公约》未能为处理研究组查明的行为提供充分的框架。对具体犯罪不做规定和依靠国家法律确定罪行，这导致对所查明的行为没有形成多边一致的罪名。此外，由于没有具体规定实施此种犯罪的威胁也是犯罪，因此只能依靠国家刑法来确定是否将此种威胁入罪。《东京公约》没有充分规定各国切实处理犯罪即起诉和引渡嫌犯的义务，这也意味着《东京公约》并不是处理研究组所查明问题的适当机制。

C. 1970 年《海牙公约》的背景

16. 《海牙公约》基本上是对 1960 年代末劫机事件数量的增加而制定的，因为如此，必须界定劫机行为并承认其为国际犯罪¹³，同时为处理这种犯罪提供一个适当的法律框架。《海牙公约》对有关航空保安的国际法做出了几项重大贡献。该公约涵盖了国内和国际飞行两个方面。¹⁴对劫持航空器做了

⁷ Matte, N.M.:论航空法 (1981) ICASL, 353 页。

⁸ 1963 年《关于在航空器内的犯罪和犯有某些其它行为的公约》（《东京公约》）第二条。

⁹ 1963 年《东京公约》第四条。

¹⁰ 1963 年《东京公约》第十一条。

¹¹ 《东京公约》第十三条第 2 款、第 3 款和第十五条。

¹² Horlick, GN:“空中劫机法的发展”，哈佛国际法刊物（1971 年）第 12 期第 37 页上指出：“但对劫机来说最为重要的，是明显缺乏行使管辖权的任何义务。十分显然，如果各国对其不感兴趣的案件不予起诉，公约就会失去其有效性。”

¹³ Diedericks-Verschoor, I.H.:航空法导论(1991)Kluwer 第 199 页。另见 Bantekas, I. 和 Nash, C.:国际刑法(2003) Cavendish 出版公司，第 23 页。

¹⁴ 1970 年《海牙公约》第三条第三款。例如，航空器在 A 国登记并被租赁至 B 国在 B 国境内从事国内飞行的，《海牙公约》将予适用。

具体定义，并将威胁进行此种行为增列为犯罪，尽管其仅限于在飞行中的航空器内做出的威胁。¹⁵还要求各缔约国对此种犯罪处以重刑。¹⁶

17. 《海牙公约》的另一项重要发展，是各国据以确定管辖权的制度。公约第四条第一款规定了多重和共有管辖权制度。要求缔约国凡符合下述条件的，即：犯罪是在该国登记的航空器内发生的；航空器在该国领土着陆后嫌犯还在该航空器内的；和犯罪是在租机人的主要营业地或永久居所所在国发生的；均得确立管辖。这个问题曾是广泛辩论的主题，引出了各种有关强制性管辖和任择性管辖的提案。¹⁷虽然管辖理由看似共有的，但就非法劫持航空器的犯罪实际而言，着陆国更可能享有优先，因为嫌犯将人在该国领土内，可以即行将其逮捕。

18. 《海牙公约》最重要的特点之一，是通过规定有效建立了普遍管辖权，即：如果缔约国不予引渡，则必须采取措施，对人在该国的嫌犯确立其管辖。¹⁸这条规定，加上某些其他要求¹⁹，其目的在于确保各国对在境内的嫌犯进行起诉或者引渡。这些规定引发了广泛的辩论，特别是出于政治动机劫机的问题和各国在这种情况下进行起诉的自由裁量权。虽然意图上是要在不起诉嫌犯的情况下，排斥将政治动机作为不引渡的理由，²⁰但公约中并未明确规定该项犯罪不是一项“政治罪”。²¹

19. 虽然《海牙公约》包含了几项关键性的概念，解决了《东京公约》的某些缺失，但其适用范围仅限于非法劫持航空器的具体犯罪和与该项犯罪有关的暴力行为。增加一项具体的政治罪条款，并伴之以保障条款，这将解决《海牙公约》的缺点之一，特别是鉴于劫持航空器的久远历史及其与政治动机的联系。²²增加包括以该国国民为强制性理由的扩大了管辖理由，以及列入两项任择性管辖理由，也将改善该公约的有效性。虽然《海牙公约》包括了协助犯罪，但协助罪唯有在飞行中的航空器内提供协助的，才属于该公约的范围。²³另外增加犯罪的组织者或指挥者，或者实施犯罪的协助者的罪名，亦将扩

¹⁵ 1970年《海牙公约》第一条。

¹⁶ 1970年《海牙公约》第二条。

¹⁷ 有关辩论的概述，见 Rutgers, H.J.:关于航空器的刑法公约(1978) Utrecht, 第142页。另见联合国提案(S.A. Doc No 62 ICAO Doc 8979-LC/165-2), 瑞士提案(S.A. Doc No 58 ICAO Doc 8979-LC/165-2), 西班牙提案(S.A. Doc No 61 ICAO Doc 8979-LC/165-2)和奥地利提案(S.A. Doc No 42 ICAO Doc 8979-LC/165-2)。

¹⁸ 1970年《海牙公约》第四条第二款。

¹⁹ 见1970年《海牙公约》第七条和第八条。

²⁰ 1970年《海牙公约》第七条。一位代表表示说：“国家通常对政治罪和刑事罪加以区分，而这种区分可被用以阻止嫌犯的引渡。但同一区分也可以影响到起诉的方式，甚至有时会导致不起诉。”他对第七条的理解是，应该确保嫌犯所在国进行起诉的最大可能性，而且起诉的决定，应完全基于与涉及任何其他普通刑事犯罪时所援引的相同的考虑。ICAO Doc 8979-LC 165-1, 第135页。另一位代表也表示：“公约应发出的信息是，劫机无论出于何种动机，均被普遍视为一种严重罪行，而不单纯是一种政治罪。”ICAO Doc 8979-165-1, 第9页。

²¹ 1981年7月20日渥太华峰会关于恐怖主义的声明针对一项具体案件，表达了各国政府首脑的信念，即：在1981年3月发生的劫持巴基斯坦国际航空公司飞机的事件中，阿富汗巴布拉克·卡尔迈勒政权作为《海牙公约》的缔约方，在事件发生过程中和其后给予劫机者庇护的行为，均始终公然违背了其在公约项下之国际义务，构成了对航空安全的严重威胁。该项声明主张中止往返于阿富汗的全部航班，以执行波恩宣言。1978年的波恩宣言是早先为了确保各国不拒绝引渡或起诉劫机者的一项努力。实现这一目标的方式，是所有成员一致同意停止飞往和飞出有关国家的全部航班。

²² 有关《海牙公约》签订之前和之后的劫机原因和不同劫机阶段的更为广泛的讨论，见 Harrison J:“航空恐怖主义变幻的面孔”，Gunaratna, R. ed.:恐怖主义变幻的面孔(2004) 东部大学出版社，第83-101页，和 Dempsey, PS:“航空保安：反恐战争中法律的作用”，哥伦比亚跨国法律期刊第41期(2003) 第649页。

²³ Bantekas, I和 Nash S.:国际刑法(2003)，Cavendish Publishing Ltd, 第24页。另见 Shubber, S.:“1970年《海牙公约》下的航空器劫持案—一个新的制度？”国际法和比较法季刊第22期(1973) 第704—705页。

大《海牙公约》的范围和适用，从而确保航空器内和地面的协助犯罪一律归属公约管辖。

D. 1971 年《蒙特利尔公约》和 1988 年《机场议定书》的背景

20. 即使是在《海牙公约》缔结前，《蒙特利尔公约》的必要性就已日益明显，即：在航空器内以及对机场地面设施实施的暴力行为日渐增多，²⁴要求制定一项不仅将飞行中而且在地面上所犯的行为确定为犯罪的公约。制定该公约的特点，是就公约第一条和具体犯罪的确定进行了广泛的辩论。具体而言，第一条是否应仅涵盖故意实施的行为，这可以通过在第一条开始处加上“故意”一词来表示；以及公约将要涵盖的行为是否应仅限于危害空中航行安全的行为。有些成员认为，公约应仅涵盖嫌犯故意危害空中航行安全的行为，而其他人则认为，公约应涵盖对空中航行安全造成了实际危险的行为，而不论嫌犯是否故意为之。

21. 在就此问题进行的广泛辩论中，一位代表指出，辩论中已经出现了若干原则，委员会可以此作为决策的基础；具体而言，“故意”一词是否应仅适用于损毁或损坏的行为，而不适用于危害飞行中航空器的意图。”²⁵行为本身是否应有故意的问题被诉诸表决，其后这条原则被接受。第二部分，即行为的意图是否应是危害飞行中航空器的安全的问题也被诉诸表决，但该项原则未被采纳。²⁶

22. 引起重大辩论的另一个问题，是对“空中航行安全”的解释，有些成员认为这仅涉及飞行中航空器的安全，而其他人则认为它还应包括在地面上有旅客上、下机的航空器，或可包括任何在运行使用中的航空器。²⁷经辩论产生了“使用中”的航空器的定义，即一项关于在使用中的航空器内放置可能摧毁该航空器的装置或物质的犯罪中的用语。²⁸这项犯罪和“使用中”的定义，²⁹确保将在航空器被视为飞行中之前在该航空器内放置装置和物质划入了公约的范围。

23. 因此，《蒙特利尔公约》仅限于影响“使用中”或“飞行中”航空器的安全的犯罪。这一局限在一定程度上由 1988 年《制止在为国际民用航空服务的机场上的非法暴力行为的议定书》做了处理，其中具体规定了针对机场内的人，以及损毁或损坏机场设施或不在使用中的航空器、而此种行为危害或可能危害该机场安全的犯罪。³⁰

24. 《蒙特利尔公约》的另一个局限是，它没有将威胁实施公约中的犯罪确定为犯罪，而《海牙公约》则不同，它具体确定威胁非法劫持航空器为犯罪，尽管这仅限于在飞行中航空器内的人。由于制定《蒙特利尔公约》的时间限制以及将《海牙公约》与《蒙特利尔公约》紧密衔接的愿望，同意了将《海

²⁴ 见 Matte, NM.:论航空法(1981) ICASL, 第 367 页。另见 Dempsey, PS:“航空保安: 反恐战争中法律的作用”, 哥伦比亚跨国法律期刊第 41 期(2003) 第 669 页。

²⁵ 1970 年 10 月 5 日星期一第九次会议, 见于 Doc 8936-LC/164-1 号文件, 法律委员会第十八届会议, 伦敦, 1970 年 9 月 29 日至 10 月 22 日, 会议记录第 1 卷第 64 页。

²⁶ 1970 年 10 月 6 日星期二第十次会议, 见于 Doc 8936-LC/164-1 号文件, 法律委员会第十八届会议, 伦敦, 1970 年 9 月 29 日至 10 月 22 日, 会议记录第 1 卷第 68 页。

²⁷ 见 1970 年 10 月 2 日星期五第七次会议和 1970 年 10 月 5 日星期一第九次会议的辩论情况, Doc 8936-LC/164-1, 法律委员会第十八次会议, 伦敦, 1970 年 9 月 29 日至 10 月 22 日, 会议记录第 1 卷。

²⁸ 1971 年《蒙特利尔公约》第一条第一款丙项。

²⁹ 1971 年《蒙特利尔公约》第二条。

³⁰ 议定书第二条(《蒙特利尔公约》第一条(之一))。

牙公约》第四条至第十四条移植到《蒙特利尔公约》的建议。³¹因此，凡在《海牙公约》范围内，针对列入关于所犯行为不是政治罪的具体条款、相关保障条款和管辖理由所表示的意见，亦适用于《蒙特利尔公约》。

25. 虽然《蒙特利尔公约》扩大了犯罪的范围，增加了针对航空器内的人的犯罪，但该项犯罪受限于所犯行为可能危害航空器的安全的要求。³²《蒙特利尔公约》反映了各国当时关注的重点在于具体针对“飞行中”或“使用中”的航空器的安全的犯罪。利用航空器作为在空中和地面造成潜在危害的手段而不一定危害航空器的安全的行为，这在制定公约的当时还是一种不大可能的威胁。尽管《蒙特利尔公约》中所述犯罪的某些要件很可能可以适用于这类行为，但所述的犯罪并未反映出这类行为的严重性，也不能具体将为此种目的使用航空器确定为犯罪。

26. 因此，有必要修正《蒙特利尔公约》，以便在国际上将这种行为确定为犯罪。虽然这种行为可能对航空安全的影响居于次位，而其首要目的是通过使用航空器造成广泛的死亡和毁灭。既然如此，上述犯罪与《蒙特利尔公约》中现有的罪行具有很大的不同，因为其并不以可能危害飞行中航空器安全的行为为条件。这是《蒙特利尔公约》基础的一个根本性转变，但为了在国际上将这种行为确定为犯罪并处以刑罚，这是必要的。

E. 联合国反恐怖主义文书的背景

27. 以下分析现有的联合国反恐怖主义文书，重点从一些较为晚近的文书中找出某些规定及其被收入文书的原由。有几项联合国文书是处理各种非法行为的，其中包括已经在国际法中确定为犯罪的某些具体情况下的暴力行为。这些公约以在每项文书中重申‘起诉或引渡’、交换信息和相互提供司法协助等原则，通过在各各国之间建立国际合作框架，来制止国际恐怖主义。³³一项关键的原则，就是当嫌犯按《海牙公约》和《蒙特利尔公约》所定在一国领土内被逮捕后，必须对其进行起诉或引渡。

28. 为了确保‘起诉或引渡’模式高效发挥作用，对于可能被国家法律另外定性为“政治罪”而免于引渡的行为，必须确保文书本身明确规定免于此种例外。虽然《海牙公约》和《蒙特利尔公约》间接地试图防止这种例外发生，³⁴但没有明确规定说各该公约中所列之罪不是“政治罪”。³⁵结合这样一条规定，多项文书还规定，被要求国没有义务引渡，如果它有重大理由认为所提要求的目的，是基于人的种

³¹ 见 1971 年 9 月 9 日星期二全体委员会第一次会议，ICAO Doc 9081-LC/170-1, 国际航空法会议，蒙特利尔，1971 年 9 月，会议记录第 1 卷。

³² 有意思的是，在法律委员会的初稿中，对这项犯罪并未做如此限定（CUI Doc 第 4 号，DOC 9081-LC/170-2, 国际航空法会议，蒙特利尔，1971 年 9 月，文件第 2 卷）。一些代表团认识到了这一点。一位代表说：“这一款标志着对所有其他犯罪的脱离，因为它的目的，是要通过国际协议将保护扩大到国际民用航空中原本未予保护的那一部分，即旅客。”另一位代表表示：“...看来，所有公约都有一个空白：当航空器的安全没有也受到危害时，没有确立危害机上人的生命的犯罪。”1971 年 9 月 9 日星期四全体委员会第二次会议，ICAO Doc 9081-LC/170-1。

³³ Bantekas, I. 和 Nash, C.: 国际刑法(2003) Cavendish 出版公司，第 25 页。另见 Murphy JF: “多边主义的将来和打击国际恐怖主义的努力”，哥伦比亚跨国法律期刊第 25 期（1996）第 35 页。

³⁴ 1970 年《海牙公约》和 1971 年《蒙特利尔公约》各第七条。

³⁵ 明确规定公约中所列之罪不是“政治罪”的有以下公约：1997 年《恐怖主义爆炸公约》第十一条；1999 年《恐怖主义供资公约》第十四条；2005 年《核恐怖主义公约》第十五条和《制止危及海上航行安全非法行为公约》（2005 年海上航行安全公约）第十一条之一。

族、宗教、国籍、族裔、政见或性别而起诉或处罚的。³⁶多项文书还规定羁押国应根据国际法，包括国际人权法，保障公平待遇。³⁷

29. 联合国反恐文书中还有一项共同条款，即：豁免武装冲突期间武装部队的活动和国家官方的军事活动。³⁸

30. 最后，确保嫌犯没有“安全港”的一个关键方面，是联合国反恐文书为缔约国规定了一系列可供援用的管辖理由。在这些文书中，管辖理由一般分为强制性理由和任择性理由。属于前者的，各国在特定情况下必须采取措施确立其管辖（如《海牙公约》和《蒙特利尔公约》中所见）。多项文书还规定了任择性管辖理由，各国可以据此确立其管辖。

31. 关于强制性管辖理由，当实施犯罪的人是该国国民的，根据各项联合国文书均可确立管辖。³⁹在《海牙公约》和《蒙特利尔公约》中增加这条管辖理由，将有助于扩大撒网，为将嫌犯绳之以法提供更大的机会。任择性管辖理由，即：‘实施犯罪的对象是(...)国民的’⁴⁰，‘犯罪是由无国籍人实施的’，⁴¹则将在其根据案情选择介入时，为各国行使管辖权提供了更大的机会。

32. 鉴于新型犯罪的背景情况，增加这些管辖理由所带来的灵活性就格外重要了。具体而言，增加新的管辖理由将对两项公约做出关键性的贡献，尤其是涉及到‘组织和指挥’和‘协助’一项犯罪的新的罪行，为将那些通常可能不在航空器内的嫌犯绳之以法提供了更多机会。

3. 各公约的条文

A. 文书的形式

33. 作者认为，为了有效地处理研究组查明的问题，文书最适当的形式，就是制定一项《海牙公约》的议定书和一项《蒙特利尔公约》的议定书。两项议定书的制定，可以在每项公约的成就的基础上，同时对两项公约做出补充，以填补研究组查明的空白。两项公约都影响深远，是将最近在其他联合国反恐文书背景下发展形成的条款加以吸收的适当框架。用一个单一文书修正两项公约的做法会比较复杂，特别是牵扯到每项文书之间相互关系的事项。

³⁶ 这条要求见于以下公约：1997年《恐怖主义爆炸公约》第十二条；1979年《人质公约》第九条第一款；《恐怖主义供资公约》第十五条；2005年《核恐怖主义公约》第十六条和2005年海上航行安全公约第十一条之三。

³⁷ 这条要求见于以下公约：1979年《人质公约》第八条第二款；《恐怖主义爆炸公约》第十四条；1999年《恐怖主义供资公约》第十七条；《核恐怖主义公约》第十二条和2005年海上航行安全公约第十条第二款。

³⁸ 这条要求见于以下公约：1997年《恐怖主义爆炸公约》第十九条；2005年《核恐怖主义公约》第四条；和2005年海上航行安全公约第二条之一。

³⁹ 这条管辖理由见于以下公约：1997年《恐怖主义爆炸公约》第六条第一款；1999年《恐怖主义供资公约》第七条第一款；2005年《核恐怖主义公约》第九条第一款；1988年海上航行安全公约第六条第一款；1980年《核材料实物保护公约》第八条第一款；1979年《人质公约》第五条第一款。

⁴⁰ 这条管辖理由见于以下公约：1979年《人质公约》第五条第一款第四项；1988年海上航行安全公约第六条第二款第二项；1997年《恐怖主义爆炸公约》第六条第二款第一项；1999年《恐怖主义供资公约》第七条第二款第一项；2005年《核恐怖主义公约》第九条第二款第一项。

⁴¹ 这条管辖理由见于以下公约：1979年《人质公约》第五条第一款第二项；1988年海上航行安全公约第六条第二款第一项；1997年《恐怖主义爆炸公约》第六条第二款第三项；1999年《恐怖主义供资公约》第七条第二款第四项；2005年《核恐怖主义公约》第九条第二款第三项。

需要小组委员会审议的项目

34. 《蒙特利尔公约》已经有了一个补充议定书，即 1988 年《制止在为国际民用航空服务的机场上的非法暴力行为的议定书》（‘机场议定书’）。并非所有《蒙特利尔公约》的缔约国都是《机场议定书》的缔约方。但是，对《蒙特利尔公约》议定书草案，建议其适用于经《机场议定书》更新的《蒙特利尔公约》。小组委员会似可为议定书草案考虑并建议一个适当的机制，以使其能适用于是《蒙特利尔公约》缔约方但不是《机场议定书》缔约方而又希望成为拟议的议定书缔约方的国家。

B. 适用范围

蒙特利尔议定书

35. 由于拟议犯罪的性质，拟议议定书的范围和适用必然不同于现有的公约。《蒙特利尔公约》对‘使用中’的航空器的适用，仅限于‘摧毁在使用中的航空器’或‘在使用中的航空器内放置装置或物质’。议定书将公约的适用扩大到三项新的主要犯罪，而其中每一项都指向‘使用中’的航空器。议定书中罪行的侧重点与公约不同，它不是主要针对‘使用中’或‘飞行中’航空器的保护，而是趋向于保护使用中的航空器之内和之外的人员、财产和环境。这是公约重点的一个根本转变，以惩处因使用航空器造成死亡、重伤、财产损失或环境破坏而直接导致影响航空保安的行为，而不是影响‘使用中’或‘飞行中’航空器的安全的行为。

36. 议定书还改变了公约的适用，以确保缔约国无法以所控为‘政治罪’的理由拒绝引渡。如果缔约国不提交起诉的情况，则无法以‘政治罪’为由拒绝引渡。议定书同时限制了公约对应当由国际人道主义法管辖的武装冲突期间武装部队的活动和应当由国际法其他规则管辖的军事部队活动的适用。

海牙议定书

37. 虽然在拟议的海牙议定书中没有新的主要犯罪，但通过修改第一条犯罪条款的条文而在一定程度上改变了它的适用范围。《海牙公约》的拟定，是基于一个包含若干要件的单一犯罪条款，包括‘非法劫持航空器’和‘对航空器非法进行控制’。但是，上述行为只有是飞行中航空器内的人实施的，才构成犯罪。议定书第一条对犯罪条款条文的修改，导致扩大了公约的适用，将上述行为确定为犯罪，而不论其是否是由‘飞行中’航空器内的人实施的，但条件是实施这种行为的人是针对‘使用中’的航空器实施的。同理，威胁劫持或对航空器进行控制的犯罪，也不再限于飞行中航空器内的人实施的上述行为。

38. 增加一个‘政治罪’条款和一个排斥武装部队和军事部队活动的条款，同样改变了《海牙公约》的适用，详见关于《蒙特利尔公约》的讨论。

需要小组委员会审议的项目

蒙特利尔议定书

39. 公约中新的主要犯罪的适用及其与现有犯罪的相互关系。

海牙议定书

40. 经修改第一条犯罪条款的条文后公约的适用，以适用于那些当航空器在‘使用中’而不是‘飞行中’实施的行为。

C. 定义

蒙特利尔议定书

41. 蒙特利尔议定书对公约第二条增加了几项定义。除‘空中航行设施’外，其中每项定义都是第一条新犯罪条款的结果。这些犯罪是指某些材料的使用，而其含义已在现有的多边公约中做了界定。⁴² 应该指出，对《生物武器公约》中‘生物材料’的定义做了更改，不再排除可能用于其他正当目的的一定数量的生物材料。在定义中对材料数量不设限的理由，是要确保将在‘使用中’的航空器内使用少量此种材料以造成死亡、严重人身伤害或对财产或环境造成严重破坏的情况，确定为犯罪。尽管定义是广泛的，但犯罪本身仅限于非法且故意使用或释放此种材料，以造成死亡、重伤或严重的财产或环境损害。列入‘空中航行设施’的定义，是为了确保‘空中航行设施’的定义能够跟上新技术的发展，而使该项用语不局限于制定公约时已经存在的航空器航行所必需的设施。

海牙议定书

42. 在海牙议定书第二条中增加的唯一一项定义是‘使用中’的定义，其与《蒙特利尔公约》中该用语的定义是一致的。由于公约第一条第一款经修改的犯罪条款中使用了‘使用中’一语，因此必须加上这项用语。虽然《海牙公约》中不再单独使用‘飞行中’一语，但‘使用中’的定义包含了‘飞行中’的航空器。

D. 主要犯罪

蒙特利尔议定书

43. 在《蒙特利尔公约》第一条第一款增加了描述某些非法行为的三项新的犯罪。第六项将使用使用中的航空器以造成死亡、严重人身伤害或对财产或环境造成严重破坏，确定为犯罪。⁴³ 虽然这项犯罪包含范围广泛的行为，但用‘使用中’一语，以及以非法和故意为条件，对其做了适当的限定。该项犯罪涵盖了从地勤人员开始为航空器进行飞行前准备时起至航空器着陆 24 小时后止使用航空器的行为。这将包括正在准备飞行的航空器被用作造成死亡、重伤、财产或环境破坏的手段的情况，如攻击机场航站楼等。

44. ‘以造成死亡、严重人身伤害或对财产或环境造成严重破坏’的提法，⁴⁴脱离了《蒙特利尔公

⁴² 1972 年《关于禁止发展、生产和储存细菌(生物)及毒素武器和销毁此种武器的公约》；1993 年《关于禁止发展、生产、储存和使用化学武器和销毁此种武器的公约》；1980 年《核材料实物保护公约》。

⁴³ ‘使用航空器’一语，其根据是 2005 年《制止危及海上航行安全非法行为公约》的用法，不过‘使用航空器’受‘使用中’一语限定，以确保仅有在定义部分中描述的某些航空器被包括进来。

⁴⁴ ‘造成死亡、严重人身伤害或对财产或环境造成严重破坏’的提法，是从 2005 年《核恐怖主义公约》第二条、1997 年《恐怖主义爆炸公约》第二条和 2005 年《制止危及海上航行安全非法行为公约》第三条之一借用而来。

约》第一条原用的提法。在现有罪项下，所要求的故意是‘危害飞行中航空器的安全’或‘使其丧失飞行能力’。拟议的犯罪的广泛条件由故意要件加以限定。在许多情况下，这种行为的后果可能扩大到使用中的航空器以外，因为它影响到空中和地面的人员、财产和环境。这并不意味着死亡、严重人身伤害或严重破坏是某一行为的必然结果，因为它可能没有得逞，而仅是说嫌犯具有非法和故意使用航空器以造成这种结果的企图。

45. 为公约拟议的第一条第一款第七项，拟将‘从使用中的航空器内释放’某些材料以造成死亡、严重人身伤害或对财产或环境造成严重破坏，确定为犯罪。⁴⁵这项犯罪包括从地勤人员开始为航空器进行飞行前准备时起至航空器着陆 24 小时后止，即航空器在‘使用中’的时段，从航空器内‘释放’某些材料。⁴⁶其目的在于涵盖诸如从航空器内释放材料以便对地面上其周围的航空器、航站楼或周边财产和其中的人员造成死亡、重伤、严重的财产或环境损害等情况。这种材料可以是在登机前或下机后以及在航空器‘飞行中’的期间释放的。

46. 为公约拟议的第一条第一款第八项，拟将‘针对或在使用中的航空器内使用’这种材料以造成死亡、重伤、严重的财产或环境损害，确定为犯罪。⁴⁷这项罪名的目的，在于涵盖从使用中航空器的外部针对航空器本身人为使用这种材料的行为。它还将包括人为的故意感染或携带这种材料至航空器内以便造成机上旅客死亡或重伤，而并不一定危及航空器本身的安全或不大可能损毁航空器的情况。同时，也包括使用中的航空器以外的人故意针对该航空器使用这种材料但未能损害或影响飞行中的航空器或机上人员的安全，但却在地面上造成了死亡、重伤、严重的财产或环境损害的行为。

47. 这项犯罪还包含‘使用中’的航空器，以便涵盖诸如在航空器飞行前准备期间对其使用这种材料，以便对地面上该航空器周边的人员和财产造成死亡、重伤、严重的财产或环境损害等情况。同时，还将包括有人进入并在航空器内使用这种材料，以便杀害或重伤后来登机的旅客的情况。所用材料本身可能并不一定危及航空器的安全或对航空器本身造成损害。这项罪名将填补蒙特利尔公约第一条第一款第三项现行犯罪条款中的空白。

48. 第一条第一款之三将有人威胁实施公约第一款或第一款之二中的任何罪行，确定为犯罪。⁴⁸在航空环境下威胁实施这种行为，在《海牙公约》中是得到承认的，其中包括将威胁劫持航空器或对其进行控制确定为犯罪。⁴⁹对这条规定的限制是，可以以威胁缺乏可信度为由进行辩护。在作者看来，这种提法比较好，因为它没有将‘威胁的可信度’确定为必须由检控方证明的一个要件，而是要求辩护方证明不存在可信的威胁。

⁴⁵ ‘释放’（‘release’）一词的使用，是基于 2005 年《核恐怖主义公约》第二条第一款第二项和 1997 年《恐怖主义爆炸公约》第一条第三款第二项的用法，并与 2005 年《制止危及海上航行安全非法行为公约》第三条之一(1)(a)(ii)在海事范围内使用的‘排放’（‘discharge’）同义。

⁴⁶ 对于材料本身的描述，是从 1997 年《恐怖主义爆炸公约》第一条、第二条和 2005 年《制止危及海上航行安全非法行为公约》第三条之一借用而来。如上所述，材料的定义见于公约第二条。

⁴⁷ 这段文字是基于 2005 年《海上航行安全公约》第三条之一和 1997 年《恐怖主义爆炸公约》第二条的用法。

⁴⁸ 增加一项将威胁实施公约第一款或第一款之二中的任何罪行确定为犯罪的条款，与 2005 年《核恐怖主义公约》和 2005 年《海上航行安全公约》是一致的。

⁴⁹ 这一条款的行文方式不同于 2005 年《核恐怖主义公约》和 2005 年《海上航行安全公约》的规定。

海牙议定书

49. 海牙议定书不包含任何新的主要犯罪。但对第一条第一款现有犯罪的条文做了改动。这条罪名原限于‘飞行中’的航空器。现将这条犯罪扩大适用于劫持‘使用中’的航空器或对其进行控制，其目的在于除对‘飞行中’的航空器外，还要涵盖航空器在飞行前准备期间和着陆后被劫持或被实施控制的情况。

50. 第一条第二款将有人威胁实施公约第一款中的任何犯罪，确定为犯罪。⁵⁰虽然《海牙公约》已将威胁劫持航空器或对其进行控制确定为犯罪，但却限于在飞行中的航空器内的人威胁劫持航空器或对其进行控制。将劫持航空器或对其进行控制确定为犯罪的条款，与关于主要行为的规定分离开来，并经扩大涵盖了威胁劫持‘使用中’的航空器或对其进行控制，而不论发出威胁的人是否在航空器内。

需要小组委员会审议的项目

蒙特利尔议定书

51. 为每项犯罪拟议的条文是否适当地涵盖了现有各公约没有包括的行为。

海牙议定书

52. 第一条第一款中犯罪条款的条文修改是否适当反映和更新了《海牙公约》。具体而言，对主要犯罪条款适用‘使用中’的用法是否合适，有鉴于为《蒙特利尔公约》拟议的犯罪也适用于‘使用中’的航空器，而且其在很多情况下要求航空器必须是通过使用武力而被非法控制或劫持，才是实施了这种行为。如果根据《蒙特利尔公约》利用使用中的航空器造成死亡和重伤是一项犯罪，而根据《海牙公约》劫持该航空器以实施这种犯罪因该航空器是在‘使用中’而不是在‘飞行中’所以不是犯罪，这就显得奇怪了。将有关威胁实施犯罪的条款进行分离，这是否适当反映了这项犯罪可以是在不在航空器内或不在飞行中的航空器内的人所为的可能性，以及以威胁的可信度为辩护理由是否适当。

E. 协助犯罪和未完成犯罪

蒙特利尔议定书

53. 《蒙特利尔公约》第一条第二款中还列入了新的协助犯罪，其中包括第二项，其将组织或指挥他人实施第一条第一款、第一款之二、第一款之三或第二款第一项的犯罪，确定为犯罪。这涵盖了组织或指挥他人实施现有的《蒙特利尔公约》中的犯罪，《机场议定书》中所补充的犯罪，蒙特利尔议定书中的任何新的主要犯罪，以及实施上述任何犯罪的图谋。加上这条罪名确保能够对协助他人实施主要行为的人进行起诉并同样追究其责任。这与新的犯罪特别有关，因为主犯在实施主要行为时可能灭亡。组织或指挥他人犯罪的罪名亦见于若干其他国际公约。⁵¹

⁵⁰ 为海牙议定书建议的提法与为蒙特利尔议定书建议的提法相同。如讨论蒙特利尔议定书时所述，这条规定的行文不同于2005年《核恐怖主义公约》和2005年《海上航行安全公约》的规定，其理由与讨论蒙特利尔议定书时的亦同。

⁵¹ 1997年《恐怖主义爆炸公约》第二条第三款第二项；2005年《海上航行安全公约》第三条之四第四项；1999年《恐怖主义集资公约》第二条第五款第二项；2005年《核恐怖主义公约》第二条第四款第二项。

54. 蒙特利尔议定书中包括的其他协助犯罪还有：人为协助一群按同一目的行为的人(a)实施一项主要犯罪，(b)威胁实施一项主要犯罪，或(c)图谋实施一项主要犯罪，而其目标是故意促进该项目的或其明知该群体实施这种犯罪的企图。这条规定的目的，在于确保对协助实施犯罪的人，将其作为主犯，而不仅仅是协助者和怂恿者就其行为追究其刑事责任。⁵²这条规定中的犯罪超出了纯粹的‘协助和怂恿’，而要求存在按同一计划或目的之行为，⁵³ 即：这项犯罪应被视为与主要犯罪一样严重。

55. 第一条第二款第五项还将商定实施一项犯罪确定为犯罪，而不论主要犯罪本身实际上是否实行。这项犯罪的实质是达成了实施犯罪的协议，而不论作为协议标的的犯罪是否实行。这项犯罪是普通法‘共谋’罪的一种形式，也是未完成犯罪的一部分，即：即使主要犯罪并未实行也应处罚的犯罪。‘共谋’罪在其他国际公约中的存在较为有限。⁵⁴

海牙议定书

56. 虽然《海牙公约》在其第一条中列入了图谋和协从两项犯罪，但拟议的海牙议定书则将公约第一条第三款中所载的主要犯罪与协助犯罪和未完成犯罪区分开来。同时在第三款中列入了新的犯罪，而增加这些犯罪的理由与《蒙特利尔公约》一样，在《海牙公约》的范围内同样适用。

需要小组委员会审议的项目

57. 两项公约第一条第三款中列入上述犯罪的理由及为此拟议的条文，以及这些犯罪与主要犯罪的关系是否合适。

F. 管辖

蒙特利尔议定书

58. 《蒙特利尔公约》第五条经修正后列入了额外的管辖理由。该条第一款增列的强制性管辖理由是：‘犯罪是由该国国民实施的’。第五条第二款则规定了两条任择性管辖理由：‘犯罪是针对该国国民实施的’和‘犯罪是由其惯常居所在该国领土内的无国籍人实施的’。

59. 犯罪由国民实施时要求确立管辖，这将确保对那些本来不对其国民行使治外法权的国家，要求其就本公约中的犯罪行使治外法权。列入这项管辖理由将意味着根据公约第八条第四款，为引渡目的，缔约各国将被要求将其国民在其他国家实施的这种犯罪当作在其领土内发生的犯罪一样对待。

⁵² 控方诉 *Dusko Tadic* 案上诉庭判决 (ICTY Case No. IT-94-1)(1995 年 10 月 2 日) 第 192 段指出：“...仅将犯罪行为的主要实施者作为犯罪人追究其刑事责任，这就忽略了所有以某种方式使犯罪人得以实际施行该项犯罪行为的共犯的作用。与此同时，视情况而定，仅将后者作为协从者或怂恿者追究其责任，则可能低量了其刑事责任的程度。”这条规定的条文见于几项国际公约，包括 1998 年《国际刑事法院罗马规约》第二十五条第三款第四项；2005 年《海上航行安全公约》第三条之四；1997 年《恐怖主义爆炸公约》第二条第三款第三项；和 2005 年《核恐怖主义公约》第二条第四款第三项。

⁵³ 有关‘协从和怂恿’与按同一目的或犯罪预谋行为之间的区别，其详细讨论见 *Tadic* 案上诉庭判决 (ICTY) 第 229 段。

⁵⁴ 1948 年《种族灭绝公约》第三条第二款；2000 年《跨国组织犯罪公约》第五条第一款第一项 (1)；2005 年《欧洲理事会防止恐怖主义公约》第八条。

60. 增列两条拟议的任择性管辖理由，则将其适用于拟议的新犯罪条款特别有利。如前所述，拟议的犯罪扩大了公约的范围，其重点不仅在于航空器内而且还在于航空器外的死亡、重伤和严重的财产和环境损害。任择性管辖理由给予缔约国更大的行使管辖权的机会，尤其是当犯罪是针对其国民实施的时候。

61. 公约经蒙特利尔议定书修正后列入第五条第三款，这是增列了任择性管辖理由的结果。它要求缔约各国将根据第二款的任择性管辖理由确立的任何管辖，以及缔约国就任择性管辖理由可能做出的任何变更，通知保管人。若干其他载有任择性管辖理由的国际公约中也包括了这项规定。⁵⁵

62. 蒙特利尔议定书还将公约修正为要求缔约各国采取措施，确立对第一条第一款第四项中的犯罪的管辖。对‘空中航行设施’的定义做出澄清，是因为技术的发展，使航空器可以依靠并不一定局限在任何一个国家领土内的、包括数据和信息系统在内的设施。目前，公约并不要求被控嫌犯在其境内而其又不引渡嫌犯的缔约国对这项犯罪确立管辖。技术不断变化的性质就意味着，这种犯罪的严重性可能要大得多，因此应被视为公约第五条中应予引渡的犯罪。

63. 还应指出，关于涉及第一条第一款之二和第一条第二款的犯罪，当嫌犯在一国领土内而该国不引渡嫌犯的，则不仅在决定不向犯罪实施地国引渡嫌犯的情况下产生确立管辖的要求，而且还扩展至其国民实施了犯罪的国家。《机场议定书》第三条目前规定，缔约国仅须对嫌犯在其领土内而其又未向犯罪实施地国引渡的犯罪确立管辖。

海牙议定书

64. 海牙议定书与蒙特利尔议定书一样，对《海牙公约》第四条做了修正，设立了两条额外的强制性管辖理由。第一条要求缔约国对是本国国民的被控嫌犯行使管辖权。第二条要求则是：‘犯罪是在该国领土内实施的’。虽然《海牙公约》并不排斥‘国民’实施的犯罪，但目前并不是强制性的。⁵⁶列入第一条新的管辖理由即意味着，根据公约第八条第四款，为引渡目的，缔约各国将被要求将其国民在其他国家实施的这种犯罪当作在其领土内发生的犯罪一样对待。

65. 列入‘犯罪是在该国领土内实施的’的管辖理由，则在公约第一条的犯罪范围扩大了背景下，其关联性更大。劫持‘使用中’而非‘飞行中’的航空器或对其进行控制，确保能够根据公约，将在飞机外部舱门关闭之前发生的这种行为确定为犯罪。因此，增加‘犯罪是在该国领土内实施的’这条强制性管辖理由，就很理想了。⁵⁷如关于拟议的蒙特利尔议定书的讨论所述，列入两项任择性管辖理由，则是为缔约各国行使管辖权提供额外的机会。鉴于第一条第一款中犯罪的范围已经扩大，这样一来将是有利的。

⁵⁵ 2005年《核恐怖主义公约》，1997年《恐怖主义爆炸公约》，1999年《恐怖主义供资公约》和2005年《海上航行安全公约》。

⁵⁶ 1970年《海牙公约》第四条第三款。

⁵⁷ 这条强制性管辖理由已经见于《蒙特利尔公约》第五条。

需要小组委员会审议的项目

蒙特利尔议定书

66. 关于列入一项额外的强制性管辖理由和列入任择性管辖理由的提案，以及如何将其相对适用于《蒙特利尔公约》和《机场议定书》中现有的犯罪以及拟议的各项新的犯罪。

海牙议定书

67. 关于列入两项额外的强制性管辖理由和列入任择性管辖理由的提案，并结合主要犯罪范围扩大，审议其拟议的运用。

G. 公平待遇

68. 海牙议定书和蒙特利尔议定书中都有一条规定，即：缔约各国保证被拘押的人受到公平待遇，包括根据该人所在地国的法律和包括国际人权法在内的适用的国际法规定中的全部权利和保障。这条规定原见于 1997 年《恐怖主义爆炸公约》，其目的在于确保在诉讼进行的所有阶段、给予所有被告以公平待遇。⁵⁸根据一些代表团关于在这条规定中列入原来版本中没有的国际法要素的建议，增加了以下文字：‘和包括国际人权在内的国际法的适用规定’公平待遇条款是确保将人权、基本自由和法治确认为打击恐怖主义努力的关键工具的广泛努力的一部分。⁵⁹这个条款已见于其他几项国际公约，⁶⁰更鉴于新的犯罪条款和两公约经议定书修正后适用范围扩大，将其吸收到拟议的两项议定书中去，是适当的。

需要小组委员会审议的项目

69. 有鉴于拟议的犯罪范围扩大及其性质，考虑将公平待遇条款列入《海牙公约》和《蒙特利尔公约》的范围。

H. 除外条款和保障条款

政治罪例外和保障条款

70. 海牙议定书和蒙特利尔议定书中都有一条规定，即：为引渡或相互司法协助目的，不得将其中任何一种犯罪视为政治罪或视为与政治罪相联系的犯罪或因政治动机激发的犯罪。这就明示规定了各国的义务：不得以所犯者为政治罪的理由，在引渡或互相给予司法协助上援用例外。因两公约中诸项犯罪的性质和严重性使然，政治动机不应成为缔约国拒绝引渡或相互提供司法协助的理由。《补充 1994 年消除国际恐怖主义措施宣言的宣言》⁶¹，鼓励各国对危害人身安全和保安或对其构成实在威胁的恐怖主

⁵⁸ 1996 年 12 月 17 日联大第 51/210 号决议 (A/52/37) 设立的特设委员会的报告附件四第 78 段和 83 段。

⁵⁹ 见 2006 年联合国毒品和犯罪问题办事处世界反恐文书的立法体现和实施指南中摘引的秘书长的评论，第 407 页。

⁶⁰ 2005 年《核恐怖主义公约》，2005 年《海上航行安全公约》和 1997 年《恐怖主义爆炸公约》。

⁶¹ 这项宣言是在设立制定了 1997 年《恐怖主义爆炸公约》的特设委员会的联大第 51/210 号决议 (1996) 的一个附件中增加的。

义犯罪而言，不将政治罪视为被排除在引渡协议的范围之外。类似规定亦见于其他公约。⁶²

71. 伴随政治罪条款的还有一个‘保障条款’，它对引渡或互相给予司法协助的义务允许一项例外。如果一个缔约国认为一项引渡请求或互相给予司法协助请求的提出，其目的是要基于种族、宗教、国籍、族裔、政见或性别而起诉某人的，则该国没有义务引渡该人或提供这种协助。这项条款之所以被加入《恐怖主义爆炸公约》，是因为一些代表团认为这条规定对确保公约不强加引渡义务是必要的，如果被请求国有充分理由认为该项引渡请求的目的是基于上述理由而起诉或处罚某人的话。⁶³

军事部队和武装部队例外

72. 海牙议定书和蒙特利尔议定书中都有一项例外，即：武装冲突期间武装部队的活动和军事部队在履行公职时进行的活动，由国际法其他规则规范的，则不受其两项公约管辖。这项例外是在 1997 年《恐怖主义爆炸公约》谈判期间确定的，其目的在于确保公约并无规范国家控制下的武装部队之意。各代表团坚持认为，武装部队的行为已经有国际人道主义法和国家责任法等其他部门法加以规范。此后，这项例外也被其他国际公约采纳，⁶⁴鉴于两议定书中拟议的犯罪的性质和范围，同样列入这项例外，似乎也是合适的。

需要小组委员会审议的项目

73. 考虑到其他国际公约将其列入的理由以及拟议的议定书中各项犯罪的范围和性质，将政治罪除外和相应的保障条款，以及军事部队和武装部队例外条款列入拟议的议定书，这是否合适。

4. 结论

74. 两项议定书的制定，一项属于《海牙公约》，一项属于《蒙特利尔公约》，通过将不仅影响到航空器而且影响到机上和机外人员和财产安全的行为，确定为犯罪，将更新这两项公约。列入公平待遇条款及相关的除外条款并伴之以保障条款，将更新较早以前制定的公约，使之与最近处理具体情况下的非法行为的联合国各公约保持一致。增加这两项议定书，对于继续维护和保持公众对民用航空的信心，将起到重要的作用。

⁶² 诸如 1988 年《联合国禁止非法贩运麻醉药品和精神药物公约》，1948 年《种族灭绝公约》和 1977 年《欧洲制止恐怖主义公约》。见 1996 年 12 月 17 日联大第 51/210 号决议 (A/52/37) 设立的特设委员会的报告附件四第 88 段。

⁶³ 该条文是从 1977 年《欧洲制止恐怖主义公约》第五条中采纳的，见 1996 年 12 月 17 日联大第 51/210 号决议 (A/52/37) 设立的特设委员会的报告附件四第 89 段。这项条款亦见于 2005 年《核恐怖主义公约》、2005 年《海上航行安全公约》和 1997 年《恐怖主义爆炸公约》。

⁶⁴ 2005 年《核恐怖主义公约》和 2005 年《海上航行安全公约》。

需要法律小组委员会审议的项目

实质项目

蒙特利尔议定书

1. 文书的形式和目标
2. 序言的内容和文书的目标
3. 议定书在是《蒙特利尔公约》缔约方但不是《机场议定书》缔约方而又希望成为拟议的议定书缔约方的国家之间如何适用。
4. 第一条第一款中各项犯罪的适用及其与现有犯罪的相互关系。
5. 在第一条第一款之三中列入允许以威胁的可信度作为辩护的理由与其适用，及其与主要犯罪的关系。
6. 在第一条第二款中列入协助犯罪的理由与其适用，及其与主要犯罪的关系。
7. 第一条第二款第五项中所列犯罪的理由与其适用，及其与主要犯罪的关系。
8. 第一条第一款中‘生物材料’定义的适用。
9. 在第四条之一中列入关于武装部队的例外。
10. 列入新的强制性管辖理由的效应及其对公约的影响，尤其是关于第八条中新的犯罪和引渡要求的。
11. 列入任择性管辖理由的影响，尤其是对第八条中新的犯罪和引渡要求的。
12. 由于澄清了‘空中航行设施’的定义而现在第五条适用的、对涉及空中航行设施的犯罪确立管辖的要求。
13. 在第七条之一中列入公平待遇义务。
14. 在第八条之一中列入政治罪例外和在第八条之三中列入相应的保障条款，特别是其对新的犯罪的影响。

海牙议定书

1. 文书的形式和目标
2. 文书的序言和目标
3. 第一条第一款范围扩大后的适用。
4. 第一条第二款中威胁犯罪条款与主要犯罪的分离，以及对基于‘威胁的可信度’的辩护的考虑。
5. 在第一条第三款中列入协助犯罪的理由与其适用，及其与主要犯罪的关系。
6. 第一条第三款第五项中所列犯罪的理由与其适用，及其与主要犯罪的关系。
7. 就其在第一条中的使用列入‘使用中’的定义。
8. 在第三条之一中列入关于武装部队的例外。
9. 列入两项新的强制性管辖理由的效应及其对公约的影响，尤其是关于第一条的犯罪范围扩大和第八条的引渡要求的。
10. 列入任择性管辖理由的影响，尤其是对第八条中新的犯罪和引渡要求的。

11. 在第七条之一中列入公平待遇义务。
12. 在第八条之一中列入政治罪例外和在第八条之三中列入相应的保障条款，特别是其对新的犯罪的影响。
13. 在第十条之一中列入提供相关信息的义务。

起草项目

蒙特利尔议定书

1. 第一条第一款的犯罪条文。
2. 列入第一款之三。
3. 第一条第二款第四项和第五项的犯罪条文。
4. 第二条中‘空中航行设施’的定义。
5. 因第一条第一款中拟议的新的犯罪条款而对第四条第二款、第三款和第四款的相应修正。
6. 是否应将第五条第四款和第五款合并。
7. 因公约第五条第一款和第二款扩大了管辖理由而对公约第六条第四款的相应修正。
8. 因第五条第一款第五项增加了管辖理由而对第八条第四款的相应修正。
9. 因第五条中的管辖理由而对公约第十二条的相应修正。

海牙议定书

1. 公约第一条第一款的条文修改。
2. 第一条第三款第四项和第五项的犯罪条文。
3. 对第二条的相应修正。
4. 在第三条第一款中增加‘使用中’的定义。
5. 因第一条修改条文而对第八条、第九条、第十条和第十一条的相应修正。

致谢

报告员谨向在本报告编写过程中给予了协助的秘书处和提供了意见的诸位国际刑法和航空法专家表达谢忱。并感谢澳大利亚司法部使本人得以履行自己的职责。

报告员关于为制止危害民用航空安全的非法行为而制定
新的法律文书的报告

附篇 A

《关于制止危害民用航空安全的非法行为的公约》
2007 年议定书草案

本议定书缔约各国

考虑到利用民用航空器的非法行为和危害民用航空器的非法行为危及空中和地面人员和财产的安全，损害世界人民对民用航空安全的信心，并威胁国际和国内安全；

认为需要通过一些规定，以补充 1971 年 9 月 23 日在蒙特利尔签署的《关于制止危害民用航空安全的非法行为的公约》和 1988 年 2 月 24 日在蒙特利尔签署的《制止在为国际民用航空服务的机场上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的非法行为的公约的议定书》的规定，以对付利用民用航空器的非法行为和危及国际民用航空安全的其他非法行为；

协议如下：

第一条

1. 将下列各项列入公约第一条第 1 款：

- (f) 利用使用中的航空器¹造成死亡、严重人身伤害，或对财产或环境造成严重破坏；²或
- (g) 从使用中的航空器³上释放任何有毒化学、爆炸、放射性、生物或核材料，造成死亡、严重人身伤害，或对财产或环境造成严重破坏；或
- (h) 对一使用中的航空器或在一使用中的航空器内⁴使用任何有毒化学、爆炸、放射性、生物或核材料，造成死亡、严重人身伤害，或对财产或环境造成严重破坏。

¹ 2005 年《海上航行安全公约》第三条之二使用了‘以……形式利用一船舶’的提法。

² 2005 年《核恐怖主义公约》第二条使用了‘死亡或人身受到严重伤害，或财产或环境受到重大损害’的提法。1997 年《恐怖主义爆炸公约》第二条使用了‘致人死亡或重伤，或对这类场所或系统造成巨大毁损，从而带来重大经济损失’的提法。2005 年《海上航行安全公约》第三条之二使用了‘死亡或严重损伤或损坏’的提法，并进一步将严重损伤或损坏定义为‘严重的身体损伤或对一个地方……的巨大毁坏，（同《恐怖主义爆炸公约》的提法一样）或对包括空气、土壤、水、动物区系或植物区系在内的环境的实质损害’这样的提法。

³ 2005 年《海上航行安全公约》第三条之二使用了‘从船上排放’的提法。

⁴ 2005 年《海上航行安全公约》第三条之二使用了‘对船舶或在船上使用’的提法。这将包括这样的情况：一名故意受生物材料感染的人登机对其他乘客造成死亡或重伤，而不一定危及飞行中的航空器的安全，或可能破坏《蒙特利尔公约》第 2 (c) 条所涉及的航空器。该犯罪也将包括地面人员谋求利用此种手段对机上人员造成死亡、严重伤害等的情况。

2. 增加下列案文作为第一条的新的第 1 款之三：

第 1 款之三：一个人也构成犯罪，如果该人威胁实施第 1 款中的任何罪行，或威胁实施第 1 款之二⁵中的某一罪行，但条件是，一缔约国可允许根据威胁的可信度进行辩护。

3. 公约第一条第 2 款修正为

2. 任何人实施以下行为也构成犯罪：

- (a) 企图实施本条第 1 款或第 1 款之二所述的任何罪行的；或
- (b) 组织或指挥他人实施本条第 1 款、第 1 款之二、第 1 款之三或第 2 款(a)项所述的罪行的；或
- (c) 是犯本条第 1 款、第 1 款之二、第 1 款之三或第 2 款(a)项所述罪行的某一人的共犯的；或
- (d) 以任何其他方式协助以共同目的行事的团伙实施本条第 1 款、第 1 款之二、第 1 款之三或第 2 款(a)项的一种或多种犯罪，而这种协助是故意的，或是：
 - (i) 旨在促进团伙的总的犯罪活动或目的，而此种活动或目的包括实施本条第 1 款、第 1 款之二、第 1 款之三或第 2 款(a)项所述的一种罪行的；或
 - (ii) 明知该团伙实施本条第 1 款、第 1 款之二、第 1 款之三或第 2 款(a)项所述的罪行的意图⁶的；或
- (e) 与一个或多个其他人商定实施本条第 1 款、第 1 款之二、第 1 款之三或第 2 款(a)项所述的一种罪行，不管所商定的犯罪本身是否得到实施。⁷

第二条

第二条增加下列定义。

- (c) “空中航行设施”包括航空器航行所必需的信号、数据、信息或系统；
- (d) “生物材料”指微生物或其他生物剂，或任何来源或任何生产方法产生的毒素；⁸

⁵ 这一提法改编自 2005 年《核恐怖主义公约》第 2 (2) 条和 2005 年《海上航行安全公约》第 3 条之二的提法。这一提法没有把“在显示威胁确实可信的情况下”作为犯罪的一个要素，起草者认为，最好做出一项犯罪规定，以提供一种关于威胁情况可信度的辩护理由。

⁶ 本案文是依据 2005 年《海上航行安全公约》第 3 条之四编写的。在 1997 年《恐怖主义爆炸公约》第 2 (3) (c) 条和 2005 年《核恐怖主义公约》第 2 (4) c 条中也可找到类似的规定。

⁷ 本案文是 2000 年《跨国有组织犯罪公约》第 5 (1) (a) (i) 条的简化版。

⁸ 取自 1972 年《禁止细菌（生物）及毒素武器的发展、生产及储积以及销毁这类武器的公约》第 1 (1) 条。应该指出，略去了第 1 (1) 条的最后部分，因为旨在涵盖在民用航空器内或对民用航空器使用可造成死亡、严重人身伤害或破坏

- (e) “有毒化学品”指通过其对生命过程的化学作用可造成人或动物死亡、临时伤残或长期伤害的任何化学品。这包括所有此种化学品，不论其来源或其生产方法，也不论它们是在工厂、军需品设施制造的，还是在其他地方制造的；⁹
- (f) “放射性材料”是指核材料和其他含有可自发蜕变(一个伴随有放射一种或多种致电离射线，如 α 粒子、 β 粒子、中子和 γ 射线的过程)核素的放射性物质，此种材料和物质，由于其放射或可裂变性质，可能致使死亡、人体受到严重伤害或财产或环境受到重大损害。¹⁰
- (g) “核材料”是指铀，但铀-238 同位素含量超过 80%者除外；铀-233；富集了同位素 235 或 233 的铀；非矿石或矿渣形式的铀，其中同位素的比例与自然界存在的天然铀同位素混合的比例相同；或任何含有一种或多种上述物质的材料；
- (h) “富集了同位素 235 或 233 的铀”是指含有同位素 235 或 233 或兼含二者的铀，而这些同位素的总丰度与同位素 238 的丰度比大于自然界中同位素 235 与同位素 238 的丰度比。¹¹

第三条

1. 对第四条的第(2)、(3)和(4)款做了修正，以提及“(a)、(b)、(c)、(e)、(f)、(g)和(h)项”。
2. 增加下列条文作为公约的第四条之二：
 1. 本公约的任何规定均不影响国际法特别是《联合国宪章》的宗旨和原则以及国际人道主义法规定的国家和个人的其他权利、义务和责任。
 2. 武装冲突中武装部队的活动，按照国际人道主义法所理解的意义，由国际人道主义法予以规范，不受本公约管辖；一国军事部队为执行公务而进行的活动，由国际法其他规则予以规范的，亦不受本公约管辖。¹²

的生物材料。在该情况下，此种材料的所需量可能也类似于为其他合法目的所需量。应该指出，该犯罪限于旨在造成死亡、严重伤害或破坏。

⁹ 1993 年《关于发展、生产、储存和使用化学武器及销毁此种武器的公约》第 11 (2) 条使用的定义。

¹⁰ 2005 年《制止核恐怖主义行为国际公约》第 1 (1) 条。

¹¹ 2005 年《制止核恐怖主义行为国际公约》第 1 (2) 条。

¹² 此案文与 2005 年《核恐怖主义公约》、2005 年《海上航行安全公约》和 1997 年《恐怖主义爆炸公约》相一致。案文置于第四条之后，因为这一规定涉及公约的适用。这与 2005 年《核恐怖主义公约》和 2005 年《海上航行安全公约》相一致。

第四条

公约第五条由下列条文取代：

1. 属于下述情况的，每一缔约国均应当采取必要的措施，以确立其对犯罪的管辖：

- (a) 犯罪在该国领土内实施的；
- (b) 犯罪是针对在该国登记的一航空器或在此一航空器内实施的；
- (c) 在里面发生犯罪行为的航空器在该国领土上降落时，嫌犯仍在该航空器内的；
- (d) 犯罪是针对租用时不带机组的航空器或是在航空器内发生，而租机人的主要营业地，或如租机人没有此种营业地则其永久居所，是在该国的；
- (e) 罪行是由该国国民实施的。¹³

2. 在下述情况下，一缔约国也可对任何此种犯罪确立其管辖：

- (a) 犯罪是针对该国国民实施的；¹⁴
- (b) 犯罪是由其惯常居所在该国境内的无国籍人实施的；¹⁵

3. 在批准、接受、核准或加入本议定书时，每一缔约国应通知保存人本国根据其国内法，依照本条第 2 款规定已经确立的管辖。如有任何变更，有关缔约国应当立即通知保存人。¹⁶

4. 如果被指控的嫌犯在某一缔约国领土内，而该缔约国不依据第八条将其引渡给本条第 1 款或第 2 款所述的任何国家，该缔约国也应当采取必要的措施，确立其对第一条第 1 款、第 1 款之三和第一条第 2 款所述之罪的管辖，只要各该款涉及那些罪行。

5. 如果被指控的罪犯在某一缔约国领土内，而该缔约国不依据第八条将其引渡给本条第 1 (a) 或 (e) 款，或第 2 款所述的国家，该缔约国也应当采取必要的措施，确立其对第 1 条第 1 款之二和第 1 款之三及第 1 条第 2 款所述的罪行的管辖，只要各该款涉及那些罪行。

6. 本公约不排除依照国内法行使的任何刑事管辖权。

¹³ 在下列文书中，这一管辖权根据是强制性的：1997 年《恐怖主义爆炸公约》、2005 年《核恐怖主义公约》、1980 年《核材料实物保护公约》、1999 年《恐怖主义供资公约》、1979 年《人质公约》、1988 年《海上航行安全公约》和《固定平台议定书》。

¹⁴ 在下列文书中，这一管辖权根据是任择性的：1997 年《恐怖主义爆炸公约》、2005 年《核恐怖主义公约》、1979 年《人质公约》、1988 年《海上航行安全公约》和《固定平台议定书》。

¹⁵ 在下列文书中，这一管辖权根据是任择性的：1997 年《恐怖主义爆炸公约》、2005 年《核恐怖主义公约》、1999 年《恐怖主义供资公约》、1979 年《人质公约》、1988 年《海上航行安全公约》和《固定平台议定书》。

¹⁶ 在存在任择性管辖权根据的情况下列入了这一规定。在下列文书中，本案文稍有变化：2005 年《核恐怖主义公约》、1997 年《恐怖主义爆炸公约》和 1999 年《恐怖主义供资公约》。

第五条

将公约第六条第 4 款修正为：

4. 当一国根据本条将某人羁押时，应当立即将该人被羁押的事实和应予羁押的情况通知已按照第 5 条第 1 款和第 2 款确立了管辖的国家，并在认为适当时，也立即通知任何其他有关国家。进行本条第 2 款所述初步调查的国家应当迅速将调查结果通知上述国家，并应当表明是否有意行使管辖权。

第六条

增加下列条文作为第七条之二：

应当保证被羁押，或对其采取任何其他措施或依据本公约正被起诉的任何人获得公平待遇，包括享有符合该人在其境内的国家的法律和包括国际人权法在内的适用的国际法规定的所有权利和保障。¹⁷

第七条

1. 将第八条第 4 款修正为“根据第五条第 1 (b)、(c)、(d) 和 (e) 款。”

2. 增加下列条文作为第八条之二：

为引渡或相互司法协助的目的，第一条中所述的任何犯罪均不得视为政治罪，与政治罪有关的犯罪，或政治动机激发的犯罪。因此，对于此种犯罪提出的引渡或司法互助请求，不得只以其涉及政治罪、与政治罪有关的犯罪或政治动机激发的犯罪为由而加以拒绝。

3. 增加下列条文作为公约第八条之三：

如被请求的缔约国有重大理由认为，要求为第一条所列罪行进行引渡或要求为此种罪行进行司法互助的目的是为了因某人的种族、宗教、国籍、族裔、政见或性别而对该人进行起诉或惩罚，或认为顺从这一请求将使该人的情况因任何上述原因受到损害，则本公约的任何规定均不得被解释为规定该国有引渡或提供司法互助的义务。¹⁸

¹⁷ 这一案文与 2005 年《核恐怖主义公约》、2005 年《海上航行安全公约》和 1997 年《恐怖主义爆炸公约》的案文一致。与 2005 年《核恐怖主义公约》和 2005 年《海上航行安全公约》相一致，将这一规定置于了引渡或起诉规定之后。

¹⁸ 本案文与 2005 年《核恐怖主义公约》、2005 年《海上航行安全公约》和 1997 年《恐怖主义爆炸公约》的案文一致。第八条之二和第八条之三都按顺序置于引渡条款之后。这与 2005 年《海上航行安全公约》一致。2005 年《核恐怖主义公约》和 1997 年《恐怖主义爆炸公约》都把这一条款置于司法互助条款之后。然而，在《蒙特利尔公约》中，这一条款出现在公约文本的较后面。因此，起草者认为，该案文应置于引渡条款之后。

第八条

将公约第十二条修正为：

任何缔约国如有理由认为将发生第一条所述的一种犯罪，应当根据其本国法律向其认为是第五条第 1 款和第 2 款中所指的国家，提供其所掌握的任何有关信息。

报告员关于为制止危害民用航空安全的非法行为而制定
新的法律文书的报告

附篇 B

《关于制止非法劫持航空器的公约》
2007 年议定书草案

本议定书缔约各国

考虑到劫持或控制航空器的非法行为危及人和财产的安全，严重影响航班的运营，损害世界人民对民用航空安全的信心，并威胁国际和国内安全：

认为需要通过一些规定，补充 1970 年 12 月 16 日在海牙签署的《关于制止非法劫持航空器的公约》的规定，以惩处劫持或控制航空器的非法行为：

协议如下：

第一条

1. 以下列条文取代第一条：

1. 任何人如果以武力或以任何其他恐吓方式，非法和故意劫持或控制使用中的航空器，即构成犯罪。¹

2. 增加下列条文作为第一条新的第 2 款：

2. 一个人也构成犯罪，如果该人威胁实施第 1 款中的任何罪行，但条件是，一缔约国可允许根据威胁的可信度进行辩护。²

¹ 第 1 款经修正重点放在劫持或控制航空器的犯罪上。已将威胁犯此种罪行置于单独一款中。还扩大了该犯罪的范围；以适用于‘使用中’的航空器，从而考虑到航空器在处于飞行中以前被劫持或被非法控制的那些情况。犯罪被摆在案文前面的这一开头款所限定，要求此一犯罪是非法和蓄意劫持，与《蒙特利尔公约》中的提法相一致。对犯罪做这样的表述也可确保‘威胁劫持航空器’的犯罪不仅限于航空器在“飞行中”时，也不仅限于航空器内的人在航空器刚一处在‘飞行中’时就进行威胁的行为。

² 将‘威胁犯……’的罪行从第 1 款分离出来扩大了公约的范围，并避免了《海牙公约》的缺陷，该公约只把做出威胁的人在做出威胁时处在飞行中航空器内的情况定为犯罪。本案文改编自 2005 年《核恐怖主义公约》第 2 (2) 条和 2005 年《海上航行安全公约》第三条之二。该提法没有把“在显示威胁确实可信的情况下”作为犯罪的一个因素，起草者认为，最好做出一项犯罪规定，以提供一种关于威胁情况可信度的辩护理由。

3. 增加下列条文作为第一条第 3 款：

3. 任何人实施以下行为也构成犯罪：

- (a) 企图实施本条第 1 款所述的任何罪行的；或
- (b) 组织或指挥他人实施本条第 1 款、第 2 款或第 3 (a) 款所述的罪行³的；或
- (c) 是实施本条第 1 款、第 2 款或第 3 (a) 款所述罪行的某一人的共犯的；或
- (d) 以任何其他方式协助以共同目的行事的团伙实施本条第 1 款、第 2 款或第 3 款(a)项所述的一种或多种犯罪，而这种协助是故意的，或是：
 - (i) 旨在促进团伙的总的犯罪活动或目的，而此种活动或目的包括实施本条第 1 款、第 2 款或第 3 款(a)项所述的罪行的；或
 - (ii) 明知该团伙实施本条第 1 款、第 2 款或第 3 (a) 款所述罪行的意图⁴的；或
- (e) 与一个或多个其他人商定实施本条第 1 款、第 2 款或第 3 款(a)项所述的一种罪行，不管所商定的犯罪本身是否得到实施。⁵

第二条

在公约英文本第二条中，用 ‘offences’ 取代 ‘offence’ 。

第三条

将公约第三条第 1 款修正为：

1. 为本公约目的，

- (a) 航空器从装载结束、机舱外部舱门均已关闭时开始，直至打开任一机门以便卸载时为止的任何时间，应当视为是在飞行中。航空器迫降时，在主管当局接管该航空器及其所载人员和财产前，应当视为仍在飞行中。
- (b) 从地面人员或机组对某一特定飞行的航空器开始进行飞行前的准备时起，直到降落后二十

³ 这种罪行可在 1997 年《恐怖主义爆炸公约》第二条、1999 年《恐怖主义供资公约》第二条、2005 年《海上航行安全公约》第三条之四和 2005 年《核恐怖主义公约》第二条找到。

⁴ 本案文是依据 2005 年《海上航行安全公约》第三条之四编写的。在 1997 年《恐怖主义爆炸公约》第 2 (3) (c) 条和 2005 年《核恐怖主义公约》第 2 (4) c 条中也可找到类似的规定。

⁵ 本案文是 2000 年《跨国有组织犯罪公约》第 5 (1) (a) (i) 条的简化版。

四小时止，该航空器应当视为是在使用中；在任何情况下，使用的期间均应当包括本条 (a) 项所定义的航空器是在飞行中的整个时段。

第四条

增加下列条文作为公约的第三条之二：

1. 本公约中的任何规定均不影响国际法特别是《联合国宪章》的宗旨和原则以及国际人道主义法规定的国家和个人的其他权利、义务和责任。
2. 武装冲突中武装部队的活动，按照国际人道主义法所理解的意义，由国际人道主义法予以规范，不受本公约管辖；一国军事部队为执行公务而进行的活动，由国际法其他规则予以规范的，亦不受本公约管辖。⁶

第五条

公约第四条由下列条文取代：

1. 属于下述情况的，每一缔约国均应当采取必要的措施，以确立其对嫌犯所犯的罪行和对旅客或机组所犯的其他暴力行为的管辖：
 - (a) 犯罪在该国领土内实施的；⁷
 - (b) 犯罪是在该国登记的航空器内发生的；
 - (c) 在里面发生犯罪行为的航空器在该国领土上降落时，嫌犯仍在该航空器内的；
 - (d) 犯罪是在租来时不带机组的航空器内发生的，而租机人的主要营业地，或如租机人没有此种营业地则其永久居所，是在该国的；
 - (e) 罪行是由该国国民所实施的；⁸
2. 属于下述情况的，一缔约国也可对任何此种犯罪确立其管辖：
 1. 犯罪是针对该国国民的；⁹

⁶ 此案文与 2005 年《核恐怖主义公约》、2005 年《海上航行安全公约》和 1997 年《恐怖主义爆炸公约》相一致。案文置于第三条之后，因为这一规定涉及公约的适用。这与 2005 年《核恐怖主义公约》和 2005 年《海上航行安全公约》相一致。

⁷ 这一管辖权根据见于《蒙特利尔公约》第五条，也应列在此处，以与扩大第 1 条中犯罪的范围相一致，扩大强制性管辖权根据。

⁸ 在下列文书中，这一管辖权根据是强制性的：1997 年《恐怖主义爆炸公约》、2005 年《核恐怖主义公约》、1980 年《核材料实物保护公约》、1999 年《恐怖主义供资公约》、1979 年《人质公约》、1988 年《海上航行安全公约》和《固定平台议定书》。

2. 犯罪是由其惯常居所在该国境内的无国籍人实施的；¹⁰

3. 在批准、接受、核准或加入本议定书时，每一缔约国应当通知保存人本国根据其国内法，依照本条第 2 款规定已经确立的管辖。如有任何变更，有关缔约国应当立即通知保存人。¹¹

4. 如果被指控的嫌犯在某一缔约国领土内，而该缔约国不依据第八条将其引渡给本条第 1 款或第 2 款所述的任何国家，该缔约国也应当采取必要的措施，确定其对第一条所述之罪的管辖。

5. 本公约不排除依照国内法行使的任何刑事管辖权。

第六条

将公约第六条第 4 款修正为：

4. 当一国根据本条将某人羁押时，应当立即将该人被羁押的事实和应予羁押的情况通知已按照第四条第 1 款和第 2 款确立了管辖的国家，并在认为适当时，也立即通知任何其他有关国家。进行本条第 2 款所述初步调查的国家应当迅速将调查结果通知上述国家，并应当表明是否有意行使管辖权。

第七条

增加下列条文作为第七条之二：

应当保证被羁押，或对其采取任何其他措施或依据本公约正被起诉的任何人获得公平待遇，包括享有符合该人在其境内的国家的法律和包括国际人权法在内的适用的国际法规定的所有权利和保障。¹²

第八条

1. 在英文本第八条第 (1) 款和第 (3) 款中，删去 ‘an’ 。
2. 在英文本第八条第 (1)、(2)、(3) 和 (4) 款中，用 ‘offences’ 取代 ‘offence’ 。
3. 在英文本第八条第 (4) 款中，在本款开头加上 “Each of” 。

⁹ 在下列文书中，这一管辖权根据是任择性的：1997 年《恐怖主义爆炸公约》、2005 年《核恐怖主义公约》、1979 年《人质公约》、1988 年《海上航行安全公约》和《固定平台议定书》。

¹⁰ 在下列文书中，这一管辖权根据是任择性的：1997 年《恐怖主义爆炸公约》、2005 年《核恐怖主义公约》、1999 年《恐怖主义供资公约》、1979 年《人质公约》、1988 年《海上航行安全公约》和《固定平台议定书》。

¹¹ 在存在任择性管辖权根据的情况下列入了这一规定。在下列文书中，本案文稍有变化：2005 年《核恐怖主义公约》、1997 年《恐怖主义爆炸公约》和 1999 年《恐怖主义供资公约》。

¹² 这一案文与 2005 年《核恐怖主义公约》、2005 年《海上航行安全公约》和 1997 年《恐怖主义爆炸公约》的案文一致。与 2005 年《核恐怖主义公约》和 2005 年《海上航行安全公约》相一致，将这一规定置于了引渡或起诉规定之后。

4. 在第八条第 4 款中，在“(b)、(c)、(d) 和 (e) 项”结尾，增加下列内容。

5. 增加下列条文作为第八条之二：

为引渡或相互司法协助的目的，第一条中所述的任何犯罪均不得视为政治罪，与政治罪有关的犯罪，或政治动机激发的犯罪。因此，对于此种犯罪提出的引渡或司法互助请求，不得只以其涉及政治罪、与政治犯罪有关的犯罪或政治动机激发的犯罪为由而加以拒绝。

6. 增加下列条文作为公约第八条之三：

如被请求的缔约国有重大理由认为，要求为第一条所列罪行进行引渡或要求为此种罪行进行司法互助的目的是为了因某人的种族、宗教、国籍、族裔、政见或性别而对该人进行起诉或惩罚，或认为顺从这一请求将使该人的情况因任何上述原因受到损害，则本公约的任何规定均不得被解释为规定该国有引渡或提供司法协助的义务。¹³

第九条

将第九条第 1 款修正为：

1. 当第一条第 1 款所指的任何行为已经发生或行将发生时，缔约各国应当采取一切适当措施以恢复或维护合法机长对航空器的控制。

第十条

在英文本第十条第 1 款中，用‘offences’取代‘offence’。

第十一条

增加下列条文作为公约第十条之二：

任何缔约国如有理由认为将发生第一条所述的一种犯罪，应当根据其本国法律向其认为是第四条第 1 款和第 2 款中确定的国家，提供其所掌握的任何有关信息。¹⁴

¹³ 本案文与 2005 年《核恐怖主义公约》、2005 年《海上航行安全公约》和 1997 年《恐怖主义爆炸公约》的案文一致。第八条之二和第八条之三都按顺序置于引渡条款之后。这与 2005 年《海上航行安全公约》一致。2005 年《核恐怖主义公约》和 1997 年《恐怖主义爆炸公约》都把这一条款置于司法协助条款之后。然而，在《海牙公约》中，这一条款出现在公约文本的较后面。因此，起草者认为，该案文应置于引渡条款之后。

¹⁴ 这一规定见于《蒙特利尔公约》第十二条，修正了《海牙公约》以要求各国提供其认为将发生犯罪的情报。

附录 4

经 1988 年《机场议定书》修正的 1971 年《蒙特利尔公约》
附带法律委员会特别小组委员会拟议的修正

本公约各缔约国

考虑到危害民用航空安全的非法行为危及人身和财产的安全，严重影响航班的运行，并损害世界人民对民用航空安全的信任；

考虑到发生这些行为是令人严重关切的事情；

考虑到为了防止这类行为，迫切需要规定适当的措施以惩罚罪犯；

协议如下：

第一条

一、任何人如果非法地和故意地从事下述行为，即构成犯罪：

- (a) 对飞行中的航空器内的人从事暴力行为，如该行为将会危及该航空器的安全；或
- (b) 破坏使用中的航空器或对该航空器造成损坏，使其不能飞行或将会危及其飞行安全；或
- (c) 用任何方法在使用中的航空器内放置或使别人放置一种将会破坏该航空器或对其造成损坏使其不能飞行或对其造成损坏而将会危及其飞行安全的装置或物质；或
- (d) 破坏或损坏空中航行设施或航空器运行所需的其他系统¹或妨碍其工作，如任何此种行为将会危及飞行中航空器的安全；或
- (e) 传送他或她明知是虚假的情报，从而危及飞行中的航空器的安全；或
- (f) 利用使用中的航空器的方式可能造成死亡、严重人身伤害，或对财产或环境造成严重破坏；或
- (g) 从使用中的航空器内[释放][排放]任何有毒化学、爆炸、放射性、生物或核材料，[或其他潜在致命材料][或类似物质]造成死亡、严重人身伤害，或对财产或环境造成严重破坏；或
- (h) 对一使用中的航空器或在一使用中的航空器内使用任何有毒化学、爆炸、放射性、生物或核材料，[或其他潜在致命材料][或类似物质]而其方式可能造成死亡、严重人身伤害，

¹ 秘书处注：这一修改可能影响到第四条第四款和第五款；例如，第四款现在可能需要提及(d)项，因为“或航空器运行所需的其他系统”与空中航行设施是不同的。

或对财产或环境造成严重破坏。

一之二 任何人也构成犯罪，如果他~~该人~~非法并故意使用任何装置、物质或武器：

- (a) 在为国际民用航空服务的机场对人实施暴力行为造成或可能造成重伤和死亡；或
- (b) 毁坏或严重损害为国际民用航空服务的机场的设施，或机场上非使用中的航空器，或扰乱机场服务，

且此种行为危害或可能危害该机场安全的。

一之三 任何人也构成犯罪，如果该人~~[在显示威胁确实可信的情况下]~~威胁实施公约第 1 款中的任何犯罪或第 1 款之二中的某一犯罪。

二、任何人也构成犯罪，如果他~~该人~~~~[故意]~~：

- (a) 企图实施本条第一款或第一款之二~~确定~~²提及的任何犯罪；或
- (b) 组织或指挥他人实施本条第 1 款、第 1 款之二、第 1 款之三或第 2 款(a)项的某一犯罪；
或
- (~~b~~c) 是犯有或企图犯任何此种实施本条第 1 款、第 1 款之二、第 1 款之三或第 2 款(a)项确定的某一犯罪的人的同犯。

三、每一缔约国应当将下述两者之一或两者确定为犯罪，而不论是否实际实施或企图实施本条第 1 款、第 1 款之二和第 1 款之三所述的任何犯罪：

- (a) 与一个或多个其他人商定实施本条第 1 款、第 1 款之二、第 1 款之三或第 2 款(a) 项所述的某一犯罪；如国内法有此规定，则须涉及参与者之一为促进该项协定而采取的行为；
或
- (b) 以任何其他方式协助以共同目的行事的团伙实施本条第 1 款、第 1 款之二、第 1 款之三或第 2 款(a) 项所述的一种或多种犯罪，而且是故意的并：
 - (i) 旨在促进团伙的总的犯罪活动或目的，而此种活动或目的涉及实施本条第 1 款、第 1 款之二、第 1 款之三或第 2 款(a) 项所述的某一犯罪的；或
 - (ii) 明知该团伙实施本条第 1 款、第 1 款之二、第 1 款之三或第 2 款(a) 项所述某一犯罪的意图的。

² 秘书处注：小组委员会指出，在使用报告员提议的“所载”和两公约原文中使用的“提及”一语上，应该保持两项议定书草案与两公约的一致性。若干联合国反恐公约使用了“经确定”的提法，而《海上航行安全公约和议定书》用的是“确定”。目前，附录 4 和附录 5 的综合条文草案采用“确定”，待进一步讨论。

第二条

为本公约目的：

- (a) 航空器从装载完毕、机仓外部各门均已关闭时起，直至打开任一机仓门以便卸载时为止，被认为是在飞行中；航空器强迫降落时，在主当局接管对该航空器及其所载人员和财产的责任前，应当被认为仍在飞行中。
- (b) 从地面人员或机组为某一特定飞行而对航空器进行飞行前的准备时起，直到降落后二十四小时止，该航空器被认为是在使用中；在任何情况下，使用的期间应当包括本条 a 款所规定的航空器是在飞行中的整个时间；
- (c) “空中航行设施”包括航空器航行所必需的信号、数据、信息或系统；
- (d) “生物材料”指微生物或其他生物剂，或任何来源或任何生产方法产生的毒素；
- (e) “有毒化学品”指通过其对生命过程的化学作用可造成人或动物死亡、临时伤残或长期伤害的任何化学品。这包括所有此种化学品，不论其来源或其生产方法，也不论它们是在工厂、军需品设施制造的，还是在其他地方制造的；
- (f) “放射性材料”是指核材料和其他含有可自发蜕变（一个伴随有放射一种或多种致电离射线，如 α 粒子、 β 粒子、中子和 γ 射线的过程）核素的放射性物质，此种材料和物质，由于其放射或可裂变性质，可能致使死亡、人体受到严重伤害或财产或环境受到重大损害。
- (g) “核材料”是指铀，但铀-238 同位素含量超过 80%者除外；铀-233；富集了同位素 235 或 233 的铀；非矿石或矿渣形式的铀，其中同位素的比例与自然界存在的天然铀同位素混合的比例相同；或任何含有一种或多种上述物质的材料；
- (h) “富集了同位素 235 或 233 的铀”是指含有同位素 235 或 233 或兼含二者的铀，而这些同位素的总丰度与同位素 238 的丰度比大于自然界中同位素 235 与同位素 238 的丰度比。]

第三条

各缔约国承诺对第一条所指确定的犯罪给予严厉惩罚。

第四条

一、本公约不适用于供军事、海关或警察用的航空器。

二、在第一条第一款 (a)、(b)、(c)、和 (e)、(f)、(g)和(h)各项所指情况下，不论航空器是从事国际飞行或国内飞行，本公约均应当适用，只要：

- (a) 航空器的实际或预定起飞或降落地点是在该航空器登记国领土以外；或

(b) 犯罪是在该航空器登记国以外的一国领土内实施的。

三、尽管有本条第二款的规定，在第一条第一款 (a)、(b)、(c)、和 (e)、(f)、(g)和(h)项所指情况下，如罪犯或被指称的罪犯是在该航空器登记国以外的一国领土内被发现，则本公约也应当适用。

四、关于第九条所指确定的各国，在第一条第一款 (a)、(b)、(c)、和 (e)、(f)、(g)和(h)项所指确定的情况下，如本条第二款 (a) 项所指地点处于同一国家的领土内，而这一国家又是第九条所指国家之一，则本公约不应当适用，除非犯罪是在该国以外的一国领土内发生或罪犯或被指称的罪犯是在该国以外的一国领土内被发现。

五、在第一条第一款 (d) 项设想的情况下，只有在空中航行设施是用于国际航行时，本公约才适用。

六、本条第二、三、四和五款的规定，也适用于第一条第二款中设想的情况。

第四条之二

1. 本公约的任何规定均不影响国际法特别是《联合国宪章》的宗旨和原则以及国际人道主义法规定的国家和个人的其他权利、义务和责任。

2. 武装冲突中武装部队的活动，按照国际人道主义法所理解的意义，由国际人道主义法予以规范，不受本公约管辖；一国军事部队为执行公务而进行的活动，由国际法其他规则予以规范的，亦不受本公约管辖。

第五条

一、在下列情况下，每一缔约国应当采取必要措施，对犯罪实施管辖权：

- (a) 犯罪是在该国领土内实施的；
- (b) 犯罪是针对在该国登记的航空器，或在该航空器内实施的；
- (c) 在其内实施犯罪的航空器在该国降落时被指称的罪犯仍在该航空器内的；
- (d) 犯罪是针对租来时不带机组的航空器，或是在该航空器内实施的，而承租人的主要营业地，或如承租人没有这种营业地，则其永久居所，是在该国的；

(e) 罪行是由该国国民实施的。

二、在下述情况下，一缔约国也可对任何此种犯罪确立其管辖权：

- (a) 犯罪是针对该国国民实施的；
- (b) 犯罪是由其惯常居所在该国境内的无国籍人实施的。

三、在批准、接受、核准或加入本议定书³时，每一缔约国应当通知保存人本国根据其国内法，依照本条第 2 款规定已经确立的管辖。如有任何变更，有关缔约国应当立即通知保存人。

二四、如果被指控的嫌犯在一缔约国领土内，而该缔约国不依据第八条将其引渡给本条第 1 款或第 2 款所指确定的任何国家，每一缔约国也应当采取必要措施，确立其对第一条第 1 款(a)、(b)和(c)项、第 1 款之三和第一条第 2 款所指确定之罪的管辖，只要各该款涉及那些罪行。

二之五 如果被指控的罪犯在一缔约国领土内，而该缔约国不依据第八条将其引渡给本条第 1 款(a)或 (e) 项，或第 2 款所指确定的任何一个国家，每一缔约国也应当采取必要措施，确立其对第 1 条第 1 款之二和第 1 款之三及第 1 条第 2 款所指确定的罪行的管辖，只要各该款涉及那些罪行。

三六、本公约不排斥根据本国法行使任何刑事管辖权。

第六条

一、罪犯或被指称的罪犯所在的任一缔约国在判明情况有此需要时，应当将该人拘留或采取其他措施以保证该人留在境内。这种拘留和其他措施应当符合该国的法律规定，但是只有在为了提出刑事诉讼或引渡程序所必要的期间内，才可继续保持这些措施。

二、该国应当立即对事实进行初步调查。

三、对根据本条第一款予以拘留的任何人，应当向其提供协助，以便其立即与其本国最近的合格代表联系。

四、当一国根据本条将某人羁押时，应当立即将该人被羁押的事实和应予羁押的情况通知根据第五条第一款和第 2 款所指以其他理由享有管辖权的国家和被拘留人的国籍所属国，并在认为适当时，也立即通知任何其他有关国家。进行本条第 2 款所述初步调查的国家应当迅速将调查结果通知上述国家，并应当表明是否有意行使管辖权。

第七条

在其境内发现被指称的罪犯的缔约国，如不将此人引渡，则不论犯罪是否在其境内实施，应当无例外地将此案件提交其主管当局以便起诉。该当局应当按照本国法律，以对待任何严重性质的普通犯罪案件的同样方式作出决定。

第七条之二

应当保证被羁押，或对其采取任何其他措施或依据本公约正被起诉的任何人获得公平待遇，包括享有符合该人在其境内的国家的法律和包括国际人权法在内的适用的国际法规定的所有权利和保障。

³ 秘书处注：如果最终采纳附录 4 和附录 5 中两公约的综合条文，则需要修改“议定书”一语。或者，可以使用《海上航行安全议定书》的措词：“凡已经确立第二款所述管辖权的缔约国，均应当通知[保存人]。如果这种缔约国后来取消了管辖，亦应当通知[保存人]。”

第八条

一、前述犯罪应当看作是包括在缔约各国间现有引渡条约中的一种可引渡的犯罪。缔约各国承诺将此种犯罪作为一种可引渡的犯罪列入它们之间将要缔结的每一项引渡条约中。

二、如一缔约国规定只有在订有引渡条约的条件下才可以引渡，而当该缔约国接到未与其订有引渡条约的另一缔约国的引渡要求时，可以自行决定认为本公约是对该犯罪进行引渡的法律根据。引渡应当遵照被要求国法律规定的其他条件。

三、缔约各国如没有规定只有在订有引渡条约下才可引渡，则在遵照被要求国法律规定的条件下，应当承认上述犯罪是它们之间可引渡的犯罪。

四、为在缔约各国之间引渡的目的，每一犯罪应当看作不仅是发生在所发生的地点、而且也是发生在根据第五条第一款（b）、（c）、和（d）和（e）项要求实施其管辖权的国家领土上。

第八条之二

为引渡或相互司法协助的目的，第一条中所述的任何犯罪均不得视为政治罪，与政治罪有关的犯罪，或政治动机激发的犯罪。因此，对于此种犯罪提出的引渡或司法协助请求，不得只以其涉及政治罪、与政治犯罪有关的犯罪或政治动机激发的犯罪为由而加以拒绝。

第八条之三

如被请求的缔约国有重大理由认为，要求为第一条所列罪行进行引渡或要求为此种罪行进行司法协助的目的是为了因某人的种族、宗教、国籍、族裔、政见或性别而对该人进行起诉或惩罚，或认为顺从这一请求将使该人的情况因任何上述原因受到损害，则本公约的任何规定均不得被解释为规定该国有引渡或提供司法协助的义务。

第九条

如缔约各国成立航空运输联营组织或国际经营机构，而其使用的航空器需要进行联合登记或国际登记时，则这些缔约国应当通过适当方法在它们之间为每一航空器指定一个国家，该国为本公约的目的，应当行使管辖权并具有登记国的性质，并应当将此项指定通知国际民用航空组织，由该组织将上述通知转告本公约所有缔约国。

第十条

一、缔约各国应当根据国际法和本国法，努力采取一切可能的措施，以防止发生第一条所指确定的犯罪。

二、当由于发生了第一条所指确定的一种犯罪，使飞行延误或中断，航空器、旅客或机组所在的任何缔约国应当对旅客和机组继续其旅行尽速提供方便，并应当将航空器和所载货物不迟延地交还给合法的所有人。

第十一条

一、缔约各国对上述犯罪所提出的刑事诉讼，应当相互给予最大程度的协助。在任何情况下，都应当适用被要求国的法律。

二、本条第一款的规定，不应当影响因任何其他双边或多边条约在刑事问题上全部地或部分地规定或将规定相互协助而承担的义务。

第十二条

任何缔约国如有理由相信将要发生第一条所指确定的犯罪之一时，应当遵照其本国法向其认为是第五条第一款和第 2 款所指确定的国家，提供其所掌握的任何有关情况。

第十三条

每一缔约国应当遵照其本国法尽快地向国际民用航空组织理事会就下列各项报告它所掌握的任何有关情况：

- (a) 犯罪的情况；
- (b) 根据第十条第二款采取的行动；
- (c) 对罪犯或被称的罪犯所采取的措施，特别是任何引渡程序或其他法律程序的结果。

第十四条

一、如两个或多个缔约国之间对本公约的解释或适用发生争议而不能以谈判解决时，经其中一方的要求，应当交付仲裁。如果在要求仲裁之日起六个月内，当事国对仲裁的组成不能达成协议，任何一方可按照国际法院规约，要求将争端提交国际法院。

二、每个国家在签字、批准或加入本公约时，可以声明该国不受前款规定的约束。其他缔约国对于任何作出这种保留的缔约国，也不受前款规定的约束。

三、按照前款规定作出保留的任何缔约国，可以在任何时候通知保存国政府撤销这一保留。

附录 5

1970 年《海牙公约》附带法律委员会特别小组委员会拟议的修正

前言

本公约各缔约国

考虑到非法劫持或控制飞行中使用中的航空器的行为危及人和财产的安全，严重影响航班的经营，并损害世界人民对民用航空安全的信心；

考虑到发生这些行为是令人严重关切的事情；

考虑到为了防止这类行为，迫切需要规定适当的措施以惩罚罪犯；

协议如下：

第一条

凡在飞行中的航空器内的任何人：—

~~（甲）用武力或用武力威胁，或用任何其他恐吓方式，非法劫持或控制该航空器，或企图采取任何这种行为，或~~

~~（乙）是犯有或企图犯任何这种行为的人的从犯，即是犯了罪行（以下简称“犯罪”）。—~~

1. 任何人如果以武力、[束缚]或以武力、束缚相威胁，或以任何其他恐吓方式，非法和故意劫持或控制使用中的航空器，即构成犯罪。

2. 任何人也构成犯罪，如果该人 [在显示威胁确实可信的情况下] 威胁实施第 1 款中的某一罪行。

3. 任何人也构成犯罪，如果该人[故意]：

(a) 企图实施本条第 1 款确定的任何罪行；或

(b) 组织或指挥他人实施本条第 1 款、第 2 款或第 3 (a) 款确定的罪行；或

(c) 是实施本条第 1 款、第 2 款或第 3 (a) 款确定的罪行的某一人的共犯。

4. 每一缔约国应当将下述两者之一或两者确定为犯罪，而不论是否实际实施或企图实施本条第 1 款、第 2 款或第 3 款(a)项确定的某一犯罪：

(a) 与一个或多个其他人商定实施本条第 1 款、第 2 款或第 3 款(a)项确定的某一罪行；如国内法有此规定，则须涉及参与者之一为促进该项协定而采取的行为；或

(b) 以任何其他方式协助以共同目的行事的团伙实施本条第 1 款、第 2 款或第 3 款(a)项确定的一种或多种犯罪，而且是故意的并：

(i) 旨在促进团伙的总的犯罪活动或目的，而此种活动或目的涉及实施本条第 1 款、第 2 款或第 3 款(a)项确定的某一罪行；或

(ii) 明知该团伙实施本条第 1 款、第 2 款或第 3 款(a)项确定的某一罪行的意图。

第二条

每一缔约国承诺对犯罪给予严厉惩罚。

第三条

一、为本公约目的：

(a) 航空器从装载结束、机舱外部门均已关闭时开始，直至打开任一机门以便卸载时为止的任何时间，被认为是在飞行中。航空器强迫降落时，在主管当局接管该航空器及其所载人员和财产前，应当被认为仍在飞行中；

(b) 从地面人员或机组对某一特定飞行的航空器开始进行飞行前的准备时起，直到降落后二十四小时为止，该航空器被认为是在使用中；在任何情况下，使用的期间均应当包括本条 (a) 项所定义的航空器是在飞行中的整个时段。

二、本公约不适用于供军事、海关或警察用的航空器。

三、本公约仅适用于在里面发生犯罪的航空器的起飞地点或实际降落地点是在该航空器登记国领土以外，不论该航空器是从事国际飞行或国内飞行。

四、在第五条所指确定的情况下，如里面发生犯罪的航空器的起飞地点或实际降落地点是在同一个国家的领土内，而这一国家又是该条所指国家之一，则本公约不适用。

五、尽管有本条第三、第四款的规定，如罪犯或嫌疑犯在该航空器登记国以外的一国领土内被发现，则不论该航空器的起飞地点或实际降落地点在何处，第六、七、八条和第十条均应适用。

第三条之二：

1. 本公约中的任何规定均不影响国际法特别是《联合国宪章》的宗旨和原则以及国际人道主义法规定的国家和个人的其他权利、义务和责任。

2. 武装冲突中武装部队的活动，按照国际人道主义法所理解的意义，由国际人道主义法予以规范，不受本公约管辖；一国军事部队为执行公务而进行的活动，由国际法其他规则予以规范的，亦不受本公约管辖。

第四条

一、属于下述情况的，每一缔约国均应当采取必要的措施，以确立其对嫌犯所犯的罪行和对旅客或机组所犯的其他暴力行为的管辖：

(a) 犯罪在该国领土内实施的；

(b) 犯罪是[针对或]在该国登记的航空器内发生的；

(c) 在里面发生犯罪行为的航空器在该国领土上降落时，嫌犯仍在该航空器内的；

(d) 犯罪是[针对或]在租来时不带机组的航空器内发生的，而租机人的主要业务地点，或如租机人没有这种业务地点，则其永久居所，是在该国的；

(e) 罪行是由该国国民所实施的。

二、属于下述情况的，一缔约国也可对任何此种犯罪确立其管辖：

(a) 犯罪是针对该国国民的；

(b) 犯罪是由其惯常居所在该国境内的无国籍人实施的。

三、在批准、接受、核准或加入本议定书¹时，每一缔约国应当通知保存人本国根据其国内法，依照本条第 2 款规定已经确立的管辖。如有任何变更，有关缔约国应当立即通知保存人。

四、如果被指控的嫌犯在某一缔约国领土内，而该缔约国不依据第八条将其引渡给本条第 2 款所述确定的任何国家，每一缔约国也应当采取必要措施，确立其对第一条所述确定的犯罪的管辖。

五、本公约不排斥根据本国法行使刑事管辖权。

第五条

如缔约各国成立联营航空运输组织或国际经营机构，而其使用的航空器需进行联合登记或国际登记时，则这些缔约国应通过适当方法在它们之间对每一航空器指定一个作为行使管辖权的国家，该国具有本公约所指的登记国的性质，并应将此项指定通知国际民用航空组织，由该组织将上述通知转告本公约所有缔约国。

第六条

一、罪犯或指称的罪犯所在的缔约国如认为情况需要，应即对该人采取拘留或其他措施以保证该人仍在境内。采取拘留和其他措施必须符合该国法律规定，而且只有是在为了进行刑事追诉或引渡罪犯程

¹ 见附录 4 注 3。

序所必要的期间内，才能维持这些措施。

二、这一国家应立即进行初步调查，以弄清事实。

三、根据本条第一款予以拘留的人，在其立即与其本国最近的合格代表联系时，应予以协助。

四、当一国根据本条将某人羁押时，应当立即将该人被羁押的事实和应予羁押的情况通知航空器登记国、根据第四条第一款(丙)项所指和第二款以其他理由享有管辖权的国家；所指国家和被拘留人的本国并在认为适当时，也立即通知任何其他有关国家。进行本条第 2 款设想的初步调查的国家应当迅速将调查结果通知上述国家，并应当表明是否有意行使管辖权。

第七条

境内发现嫌疑犯的缔约国，不论犯罪是否在其境内发生，如不将此人引渡，应当无例外地将此案件提交给有关当局以便起诉。该当局应当将其视为违反本国法所规定的普通严重犯罪一样，予以判决。

第七条之二：

应当保证被羁押，或对其采取任何其他措施或依据本公约正被起诉的任何人获得公平待遇，包括享有符合该人在其境内的国家的法律和包括国际人权法在内的适用的国际法规定的所有权利和保障。

第八条

一、犯罪应当被认为是包括在缔约各国间现有引渡条约中的一种可引渡的犯罪。缔约各国承允将犯罪作为一种可引渡的犯罪列入他们之间将要缔结的每一项引渡条约中。

二、如一缔约国规定只有在订有引渡条约的条件下才可以引渡，当该缔约国接到未与其订有引渡条约的另一缔约国的引渡要求时，可以自行决定认为本公约是对犯罪进行引渡的法律根据。引渡应遵照被要求国法律规定的其他条件。

三、缔约各国如没有规定只有在订有引渡条约时才可引渡，则在遵照被要求法律规定的条件下，应承认犯罪是他们之间可引渡的犯罪。

四、在缔约各国间引渡的问题上，每一项犯罪均应当被认为不仅是发生在实施地点，而且也是发生在根据第四条第一款(b)、(c)、(d)和(e)项要求确立其管辖权的国家领土上。

第八条之二：

为引渡或相互司法协助的目的，第一条中所述的任何犯罪均不得视为政治罪，与政治罪有关的犯罪，或政治动机激发的犯罪。因此，对于此种犯罪提出的引渡或司法协助请求，不得只以其涉及政治罪、与政治罪有关的犯罪或政治动机激发的犯罪为由而加以拒绝。

第八条之三：

如被请求的缔约国有重大理由认为，要求为第一条所列罪行进行引渡或要求为此种罪行进行司法互助的目的是为了因某人的种族、宗教、国籍、族裔、政见或性别而对该人进行起诉或惩罚，或认为顺从这一请求将使该人的情况因任何上述原因受到损害，则本公约的任何规定均不得被解释为规定该国有引渡或提供司法互助的义务。

第九条

一、当第一条(甲)第一款所指确定的任何行为已经发生或行将发生时，缔约各国应当采取一切适当措施以恢复或维护合法机长对航空器的控制。

二、在前款情况下，航空器或其旅客或机组所在的任何缔约国应对旅客和机组尽快地继续其旅行给予方便，并应将航空器和所载货物不迟延地交还给合法的占有人。

第十条

一、缔约各国对第四条所指确定的犯罪和其他行为所提出的刑事诉讼应当相互给予最大程度的协助。在任何情况下，被要求国的法律都应予适用。

二、本条第一款的规定，不应当影响根据任何其他双边或多边协定对刑事问题上规定的或将要规定的相互协助所承担的全部或部分义务。

第十条之二：

任何缔约国如有理由认为将发生第一条所述的一种犯罪，应当根据其本国法律向其认为是第四条第 1 款和第 2 款中确定的国家，提供其所掌握的任何有关信息。

第十一条

每一缔约国应根据其本国法律尽快地向国际民用航空组织理事会就下列各点报告它所掌握的有关情况：

- (甲) 犯罪的情况；
- (乙) 根据第九条采取的行动；
- (丙) 对罪犯或嫌疑犯所采取的措施，特别是任何引渡诉讼或其他法律诉讼的结果。

第十二条

一、如两个或几个缔约国之间对本公约的解释或引用发生争端而不能以谈判解决时，经其中一方的要求，应交付仲裁。如果在要求仲裁之日起六个月内，当事国对仲裁的组织不能达成协议时，任何一方可按照国际法院的法规要求将争端提交国际法院。

二、每个国家在签字、批准或加入本公约时，可以声明该国不受前款规定的约束。其他缔约国对任何作出这种保留的缔约国，不受前款规定的约束。

三、按照前款规定作出保留的任何缔约国，可以在任何时候通知存档国政府撤消这一保留。

—完—