

## 与批准事项有关的大会决议

(截至 2022 年 10 月 7 日)

- A23-3:** 对把第八十三条分条纳入《芝加哥公约》的议定书的批准
- A26-3:** 《专门机构特权及豁免权公约》
- A27-1:** 对把第三条分条纳入《芝加哥公约》的议定书的批准
- A39-5:** 批准修订《国际民用航空公约》第五十条第一款的议定书
- A39-7:** 批准关于修订《国际民用航空公约》第五十六条的议定书
- A39-9:** 推动 1999 年蒙特利尔公约
- A39-10:** 推动 2010 年北京公约和北京议定书
- A41-4:** 国际民航组织关于法律领域持续政策的综合声明 — 附录 C: 国际民航组织国际文书的批准
- A41-18:** 国际民航组织关于航空安保持续政策的综合声明 — 附录 B: 制止非法干扰民用航空行为的国际航空法律文书、颁布国内立法和缔结相关协定
- A41-19:** 解决民用航空网络安全问题
- A41-27:** 国际民航组织关于航空运输领域持续政策的综合声明 — 附录 A: 国际航空运输的经济管理, 第 I 节 基本原则和长期愿景

**A23-3:** 对把第八十三条分条纳入《芝加哥公约》的议定书的批准

大会,

通过了以增加新的第八十三条分条对《芝加哥公约》进行修正的 A23-2 号决议,

敦促所有缔约国在其国家法律中进行任何必要的修改并尽快批准上述修正。

**A26-3:** 《专门机构特权及豁免权公约》

鉴于通过 A2-26 号决议, 大会接受了《专门机构特权及豁免权公约》;

鉴于通过 A2-27 号决议, 大会建议各缔约国应立即尽量给予国际民航组织该公约中规定的特权和豁免权;

鉴于一些缔约国尚未成为该公约缔约方；

鉴于 1984 年 11 月 30 日通过的联合国大会第 39/27 号决议重新提出早先在 1948 年 11 月 18 日第 239C (III) 号决议所提出的要求，要求尚未如此办理的会员国采取必要行动，对于其受雇于联合国的国民由联合国向他们支付的工资和报酬免除其国内所得税；

大会：

1. 敦促尚未成为缔约方的所有缔约国采取措施，成为《专门机构特权及豁免公约》的缔约方；
2. 敦促所有缔约国在其权力范围内采取措施，适用该公约的原则；
3. 要求秘书长提请所有缔约国注意本决议；和
4. 要求理事会向大会下届常会报告本决议的执行情况。

**A27-1： 对把第三条分条纳入《芝加哥公约》的议定书的批准**

鉴于 1984 年的大会第二十五届（特别）会议一致核准了《国际民用航空公约》把新的第三条分条纳入该《公约》的修正；

鉴于大会 A25-2 和 A26-2 号决议，以及 1988 年 7 月 14 日和 12 月 7 日的理事会决议，呼吁尚未批准的所有国家尽快批准把新的第三条分条纳入《公约》的议定书；

鉴于大会 A26-2 号决议注意到批准修正《芝加哥公约》的议定书的进展缓慢；

鉴于新的第三条分条体现了对于国际民用航空的安全发展至关重要的基本原则；和

鉴于该条尽早生效是适宜的；

大会：

紧急呼吁尚未批准的所有缔约国尽快批准把第三条分条纳入《芝加哥公约》的议定书。

**A39-5： 批准修订《国际民用航空公约》第五十条第一款的议定书**

鉴于大会决定修订《公约》第五十条第一款，就增加理事会成员数目一事作出规定；和

鉴于大会认为上述修订尽快生效是非常适宜的；

大会：

1. 建议所有缔约国以最紧急的方式批准对《公约》第五十条第一款的修订；和

2. 指示秘书长尽快提请缔约国注意本项决议。

**A39-7: 批准关于修订《国际民用航空公约》第五十六条的议定书**

鉴于大会决定修订《国际民用航空公约》第五十六条，就增加空中航行委员会成员数目一事作出规定；和

鉴于大会认为上述修订尽快生效是非常适宜的；

大会：

1. 建议所有缔约国以最紧急的方式批准对《国际民用航空公约》第五十六条的修订；和
2. 指示秘书长尽快提请缔约国注意本项决议。

**A39-9: 推动 1999 年蒙特利尔公约**

回顾其 A37-22 号决议附录 C 关于批准由本组织主持制定并通过的各项文书以及关于推动 1999 年蒙特利尔公约的 A38-20 号决议；

认识到关于航空公司对国际航班旅客和托运人的赔偿责任制度获得普遍接受的重要性；

认识到需要一个公平、公正和方便的制度，以便赔偿损失；

大会：

1. 敦促所有缔约国支持和鼓励普遍遵守 1999 年 5 月 28 日订于蒙特利尔的统一国际航空运输某些规则的公约（1999 年蒙特利尔公约）；
2. 敦促尚未这样做的所有缔约国尽快成为 1999 年蒙特利尔公约的当事国；和
3. 指示秘书长，如果有缔约国提出请求，视情况就批准过程提供协助。
4. 宣布本决议取代 A38-20 号决议。

**A39-10: 推动 2010 年北京公约和北京议定书**

忆及题为“推动 2010 年北京公约和北京议定书”的 A38-19 号决议；

忆及在本组织主持下制定和通过的关于批准文书的 A37-22 号决议附录 C；和

认识到为应对新的和正在出现的威胁而扩大和加强全球航空安保体系的重要性；

大会：

1. 敦促所有国家支持并鼓励普遍采用《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）和《制止非法劫持航空器公约的补充议定书》（2010年北京议定书）；
2. 敦促所有国家尽快签署和批准 2010 年北京公约和北京议定书；
3. 指示秘书长，如成员国有此要求，对其批准过程酌情提供协助；和
4. 宣布本决议取代 A38-19 号决议。

**A41-4： 国际民航组织关于法律领域持续政策的综合声明 — 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 A40-28 号决议附录 C；

关切地注意到上述各项修正议定书，尤其是 2016 年通过的修订第五十条第一款和第五十六条的修正议定书以及（分别于 1995 年和 1998 年通过的关于阿拉伯文和中文文本的）最后条款的批准进程一直十分缓慢；

还注意到虽然有相当多的国家是将第三条分条和第八十三条分条纳入《芝加哥公约》的议定书的缔约方，但仍有必要进一步推进批准这些议定书的进程；

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；

敦促迄今尚未这样做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，即分别于 1995 年和 1998 年通过的关于修正最后条款以便增加阿拉伯文和中文作为公约正式文本的几项修正，以及 2016 年通过的对第五十条第一款和第五十六条的那些修订；

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议定书的所有缔约国予以批准；

敦促迄今尚未这样做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》、2001 年《开普敦公约》和《航空器议定书》、2009 年的两项蒙特利尔公约、2010 年《北京公约》、《北京议定书》和 2014 年《蒙特利尔议定书》，和《芝加哥公约》的四种正式语文文本的议定书（1995 年）和六种正式语文文本的议定书（1998 年）；

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。

**A41-18: 国际民航组织关于航空安保持续政策的综合声明 — 附录 B: 制止非法干扰民用航空行为的国际航空法律文书、颁布国内立法和缔结相关协定**

a) 国际航空法律文书

鉴于保护民用航空免遭非法干扰行为已通过以下各项公约得到加强：《关于在航空器内所犯违法行为和某些其他行为的公约》（东京，1963 年）、《关于制止非法劫持航空器的公约》（海牙，1970 年）、《关于制止危害民用航空安全的非法行为的公约》（蒙特利尔，1971 年）、《制止在用于国际民用航空的机场发生的非法暴力行为以补充制止危害民用航空安全的非法行为的公约的议定书》（蒙特利尔，1988 年）、《关于在可塑炸药中添加识别剂以便侦测的公约》（蒙特利尔，1991 年）、《制止与国际民用航空有关的非法行为的公约》（北京，2010 年）、《制止非法劫持航空器公约的补充议定书》（北京，2010 年）和《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》（2014 年，蒙特利尔）及制止此类行为的各项双边协定；

大会：

1. 敦促尚未成为《关于在航空器内所犯违法行为和某些其他行为的公约》（东京，1963 年）、《关于制止非法劫持航空器的公约》（海牙，1970 年）、《关于制止危害民用航空安全的非法行为的公约》（蒙特利尔，1971 年）和《蒙特利尔公约 1988 年补充议定书》、《关于在可塑炸药中添加识别剂以便侦测的公约》（蒙特利尔，1991 年）、《制止与国际民用航空有关的非法行为的公约》（北京，2010 年）、《制止非法劫持航空器公约的补充议定书》（北京，2010 年）以及《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》（2014 年，蒙特利尔）<sup>1</sup> 的缔约方的成员国成为这些公约的缔约方；

2. 呼吁尚未成为上述航空法律文书缔约方的成员国甚至在批准、接受、核准或加入之前，实行这些文书的原则，并要求制造可塑炸药的国家尽快实施给此类炸药进行标注的工作；和

3. 要求秘书长继续提醒成员国成为《东京公约》、《海牙公约》、《蒙特利尔公约》和《北京公约》、《蒙特利尔公约》的 1988 年补充议定书、《关于制止非法劫持航空器的公约》的 2010 年补充议定书、《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 2014 年议定书和《关于在可塑炸药中添加识别剂以便侦测的公约》缔约方的重要性，并提供在成为这些文书缔约方中遭遇任何困难的成员国所要求的援助。

---

<sup>1</sup> 各项航空安保法律文书成员国的名单可从 [www.icao.int](http://www.icao.int) 网站国际民航组织条约汇编项下查阅。

b) 颁布国家立法和缔结适当协定

鉴于由成员国颁布对此类行为进行严惩的国家刑法可极大地促进制止非法干扰民用航空的行为；

大会：

1. 呼吁各成员国特别注意对犯有策划、赞助、供资或便利非法干扰民用航空行为的人员采取充分措施；特别是要在其立法中纳入严厉惩罚此类人员的规定；和

2. 呼吁各成员国对犯有非法干扰民用航空行为的人员采取有关引渡或起诉的充分措施，如在法律或条约中采纳可达此目的的有关条款，和缔结适当协议，以规定引渡对国际民用航空进行犯罪性攻击的人员。

**A41-19： 解决民用航空网络安全问题**

鉴于国际航空系统是高度复杂和综合的系统，由对民航运行的安全和安保至关重要的系统组成；

注意到航空领域越来越依赖信息、数据和系统的可用性、完整性和保密性；

考虑到民航的网络威胁正在快速持续地演变，并且如同在现实领域，航空继续成为网络领域犯罪份子的目标，并且网络威胁可以演变，影响到全世界范围的关键民用航空系统；

认识到不是所有影响民用航空安全的网络安全事件都是非法和/或故意的；

认识到网络安全挑战和解决方案的多面性和多学科特点，并注意到网络风险可同时影响到广泛的航空领域并迅速扩散；

重申《国际民用航空公约》（芝加哥公约）规定的义务来确保民用航空的安全、安保和持续性；

考虑到《制止与国际民用航空有关的非法行为的公约》《北京公约》和《制止非法劫持航空器公约补充议定书》《北京议定书》将改进全球法律工具将国际民航网络攻击作为犯罪应对，因此各国广泛批准这些文书将确保这些攻击无论发生在世界何处，都会受到震慑和惩罚；

重申解决民航关键系统、数据和信息的网络安全和网络复原力不受网络威胁和危险的重要性和紧迫性，包括民用和军用航空之间的共用接口；

考虑到需要协同工作从而努力制定有效和协调的全球框架来应对航空网络安全，和支助全球航空系统网络安全和网络复原力，应对可能会带来民用航空安全和/或安保危险的网络安全威胁；

认识到国际民航组织在航空网络安全和网络复原力方面跨越不同航空学科的领导力和工作；

认识到航空网络安全需要在全世界、地区和国家层面进行协调从而保证保护措施和风险管理体系的一致性和全面互相操作性；

认识到为民航网络安全建立清楚的国家治理和问责制的重要性，包括指定负责航空网络安全的国家主管当局与有关国家当局和机构协调，和

认可旨在协作和整体解决网络安全问题方面相关倡议、行动计划、出版物和其他媒体的价值。

大会：

1. 敦促成员国通过和批准将《制止与国际民用航空有关的非法行为的公约》《北京公约》和《制止非法劫持航空器公约补充议定书》《北京议定书》作为处理民航网络攻击的方法；
2. 呼吁各国和业界利害攸关方采取下述行动来应对针对民航的网络威胁：
  - a) 实施国际民航组织航空网络安全战略，并利用国际民航组织网络安全行动计划作为工具来支助实施航空网络安全战略；
  - b) 指定航空网络安全主管当局，并确定该当局和相关国家部门之间的互动；
  - c) 确定国家机构和业界利害攸关方在民航网络安全方面的责任；
  - d) 制定和实施强大的网络安全风险管理框架，吸取相应的安全和安保风险管理实践的经验，和采纳基于风险的方法来保护重要的民航系统、信息和数据免受网络威胁；
  - e) 制定政策和分配资源来确保，针对关键的航空系统：系统架构在设计上是安全的；系统受到保护并具有复原力；数据在存储和迁移时安全并可用；系统监测、事件检测和报告以及方法得以执行；制定并实践事件恢复计划；以及进行网络事件的法医分析；
  - f) 鼓励政府/业界针对航空网络安全战略、政策和规划以及信息共享进行协调，从而帮助确定需要解决的关键漏洞；
  - g) 鼓励民用/军方在确认、保护、监控共同漏洞以及民用和军事航空系统接口数据流动方面进行合作，并协作应对共同网络威胁和从网络事件中恢复；
  - h) 发展并参加国内和政府的政府/业界合作伙伴关系和机制从而对网络威胁、事件、趋势和减缓努力进行系统信息共享；
  - i) 设计并实施跨民用航空领域的强大网络安全文化；
  - j) 鼓励各国继续为国际民航组织在制定国际标准、战略和最佳做法时做出贡献，以支持推进航空网络安全和网络复原力；和
  - k) 根据平行、跨部门和功能性的方法，继续协作制定国际民航组织的网络安全框架，涵盖航空安全、航空安保、简化手续、空中航行、通信、监视、空中交通管理、航空器运行、适航性、以及其他相关学科。

3. 指示国际民航组织：

- a) 继续推动普遍通过和批准《制止与国际民用航空有关的非法行为的公约》（北京公约）和《制止非法劫持航空器公约的补充议定书》（北京议定书）；和
- b) 继续确保通过国际民航组织解决航空网络安全问题的新机制，以跨部门的方式考虑和协调网络安全和网络复原力问题。

**A41-27： 国际民航组织关于航空运输领域持续政策的综合声明 — 附录 A：国际航空运输的经济管理，第 I 节 基本原则和长期愿景**

鉴于《公约》中规定的主权、公平和均等的机会、不歧视、相互依存、统一与合作等项基本原则一直很好地服务于国际航空运输并将继续构成其未来发展的基础；

鉴于在可能的最大程度上实行多边主义使国际航空运输自由化，特别是在多边基础上交换商业权利包括业务权继续是本组织的目标；

鉴于在《公约》框架内，成员国有许多各不相同的管理目标和政策，但都有一个根本目的，即通过可靠而持续的参与参加国际航空运输系统；

鉴于有必要针对航空运输领域不断变化的监管和运行环境做出调整，并且本组织为此制定了政策指南，以促进对国际航空运输的监管，包括示范条款和航空运输协定模板；

鉴于 COVID-19 在复原力、可持续性或恢复方面对航空部门产生的巨大影响，需要不同政策和技术领域之间的互动，为该部门找到适当的解决方案；

鉴于大多数国际航空服务是由国家或地区性国家集团之间的双边或多边航空服务协定（ASAs）管辖的，这些协议对国际航空运输不可或缺，因其提供了一个可预测的框架，使航空承运人能够经营和维持未来的航空服务，因此，为应对危机而实行的任何限制都应保持在最低限度，并与航空服务协定的要求相一致；

鉴于有必要进一步促使人们了解在旅客和货物服务方面的市场准入自由化有关的挑战和益处；

鉴于正常而可靠的航空运输服务的提供对于包括依靠旅游业的各国尤其是发展中国家的经济发展具有根本的重要性；

鉴于本组织通过了旨在促进国际航空运输自由化的长期愿景，其中声明：“我们作为国际民航组织的成员国，决心积极促进国际航空运输的持续自由化，以便让所有利害攸关方和经济整体受益。我们应该根据需要确保尊重安全和安保的最高水平，以及所有国家及其利害攸关方公平和均等的机会的原则为指导”；

鉴于各成员国有义务遵守《公约》的规定，而且普遍遵循《国际航班过境协定(IASTA)》、《统一国际航空运输某些规则的公约》(1999年蒙特利尔公约)、《移动设备国际利益公约》(开普敦公约)及其关于航空器设备特定问题的议定书以及其他旨在规范国际航空运输的国际民航组织文件，可促进并有助于实现本组织的目标；

鉴于在制定国家或地区以及国际航空运输政策和规章时，应当充分注意消费者利益；和

鉴于航空运输监管专家组的讨论表明，由于无人航空器全球运行日益增多，因而广泛支持对无人航空器国际运行的经济和监管问题进行审查；

大会：

1. 敦促所有成员国在政策制定和监管做法中虑及并应用国际民航组织关于国际航空运输自由化的长期愿景；

2. 鼓励各成员国以适合不同需求和情况的步伐和方式寻求自由化，并适当虑及所有利害攸关方的利益、不断变化的商业环境和基础设施的要求，以及为确保所有国家持续有效地参与而制定的与安全保障措施有关的原则，包括特别虑及发展中国家利益和需求的原则；

3. 敦促成员国避免采取可能影响国际航空运输有序、可持续和协调发展的单边和域外措施，并确保国内政策和立法在未适当考虑国际航空运输特殊性的情况下不适用于国际航空运输；

4. 敦促尚未成为《国际航班过境协定》、《1999年蒙特利尔公约》、《开普敦公约》及其议定书和其他旨在规范国际航空运输的国际民航组织文件缔约方的成员国对此事给予紧急考虑；

5. 敦促所有成员国按照《公约》第八十三条和《在国际民航组织登记航空协定和协议的规则》，在国际民航组织登记有关国际民用航空的所有协定和协议，从而提高透明度；

6. 敦促各成员国让理事会随时充分了解航空运输协定或安排在执行过程中产生的严重问题，以及在自由化进程中所取得的任何重大进展；

7. 鼓励各国确保国家航空运输规章体现并补充国际民航组织的关键优先事项；

8. 敦促各成员国在航空服务协定框架内交换市场准入权时适当考虑到航空货运服务的特点，并给予适当的权利和运营灵活性，以便推动航空货运服务的发展，包括可实现电子商务的航空货运服务；

9. 敦促各成员国在处理涉及起落时段分配和夜航限制等问题时，适当考虑其他国家的需要和关注，并且尽一切努力，以透明和非歧视的做法，通过相关各方之间的协商解决问题，同时尊重并遵循国际民航组织有关管控机场航空器噪声的“平衡做法”原则；

10. 敦促各成员国和有关利害攸关方在政策制定以及监管和运行做法方面虑及并实行国际民航组织关于消费者保护的高级别、不具约束力、非规定性的核心原则，包括在影响航空的大规模混乱的情况下，并就其在实施过程中取得的经验或遇到的问题向国际民航组织做出及时通报；

11. 要求理事会强烈支持就应用国际民航组织消费者保护核心原则交换意见和最佳做法，因为，考虑到各国根据各自的社会、政治和经济特点需要灵活性，这一努力有助于鼓励各国或地区制度的兼容性；

12. 鼓励各成员国继续利用国际民航组织航空服务谈判设施并从中受益，这些设施推动并改进了航空运输谈判和协商的效率；

13. 要求理事会继续构建对于自由化的益处和挑战以及开放市场准入的障碍的更好的理解，从而得以进一步考虑在适当时机制定多边做法；

14. 要求理事会鉴于航空货运服务在 COVID-19 大流行期间发挥的关键作用和对这项服务急剧增加的全球需求，审查是否有必要考虑制定一份专门的国际协定以便利航空货运服务进一步自由化；

15. 要求理事会深入评估无人航空器系统的国际运行经济监管规章指南的必要性，并协调在成员国之间收集和分享关于无人航空器经济监管问题的信息和最佳做法；

16. 要求理事会推广对国际民航组织经济和财政措施指南关键原则的使用和遵守，这些应在认为必要时更新；

17. 要求理事会在本组织内各个委员会、专家组和工作机构之间建立适当的互动关系，以确保其各自的政策领域在各自的工作中得到适当处理；

18. 要求理事会继续加强与各成员国和业界之间的对话和信息交流，同时虑及《国际民航组织关于国际航空运输自由化的长期愿景》以及各国的经验和成就，包括在双边、地区和多边各级签订的现有自由化协定，以及现有的多边航空法律条约的可适用性和相关性，以及第六次世界航空运输会议（ATConf/6）的各项建议；

19. 要求理事会继续与地区和次地区机构合作审查和制定包括自由化安排在内的合作措施和这些措施的结果，以便确定是否应在适当的时候向成员国建议在更广泛的基础上应用类似的或其他的措施；

20. 要求理事会制定指导方针，以便为各国提供临时应对国际危机的灵活性，同时保护航空服务协定的完好性，在危机时期促进交通的继续，并确保危机后回复“正常”，尤其虑及从 COVID-19 大流行病中吸取的经验教训，该大流行病对国际航空系统造成了史无前例的冲击；和

21. 要求理事会继续对成员国在国际航空运输监管方面的政策和做法开展比较和分析研究，包括对航空服务协定条款的比较和分析研究，并与成员国分享此类信息。