

# 国际航空安保公约中的 非法干扰行为研究

张君周◎著



On the Acts of Unlawful  
Interference in  
International Aviation  
Security Conventions

中国检察出版社

# 国际航空安保公约中的 非法干扰行为研究

张君周○著



On the Acts of Unlawful  
Interference in  
International Aviation  
Security Conventions

中国检察出版社

## 图书在版编目 (CIP) 数据

国际航空安保公约中的非法干扰行为研究/张君周著.

—北京: 中国检察出版社, 2012. 8

ISBN 978 - 7 - 5102 - 0714 - 3

I. ①国… II. ①张… III. ①航空安全 - 公约 - 研究 - 世界 IV. ①D993. 4

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2012) 第 181713 号

## 国际航空安保公约中的非法干扰行为研究

张君周 著

---

出版发行: 中国检察出版社

社 址: 北京市石景山区鲁谷东街 5 号 (100040)

网 址: 中国检察出版社 (www. zgjccbs. com)

电 话: (010)68630384(编辑) 68650015(发行) 68636518(门市)

经 销: 新华书店

印 刷: 三河市西华印务有限公司

开 本: A5

印 张: 8. 875 印张

字 数: 242 千字

版 次: 2012 年 9 月第一版 2012 年 9 月第一次印刷

书 号: ISBN 978 - 7 - 5102 - 0714 - 3

定 价: 26. 00 元

---

检察版图书, 版权所有, 侵权必究  
如遇图书印装质量问题本社负责调换

## 序 言

《国际航空安保公约中的非法干扰行为研究》是张君周博士从事民用航空安保工作三年以来的研究成果，现经补充与完善后出版面世，值得祝贺。

保护民用航空免遭“非法干扰行为”是各国开展航空安保工作的根本目的。根据《国际民用航空公约》附件 17 的规定，“非法干扰行为”指的是危害民用航空安全的行为，主要包括非法劫持航空器、毁坏使用中的航空器、在航空器上或机场扣留人质等行为。近些年来，全球民航业进入了高速发展时期，此类行为的数量也随之有了大幅度攀升。特别是“9·11”恐怖袭击事件发生后，世界各国更是高度重视非法干扰行为的防范工作。为此，国际民航组织更新了相关国际航空安保公约的立法，制定了新的标准及措施。2010 年 9 月 10 日，在北京举办的国际民航组织航空安保外交大会上，《北京公约》、《北京议定书》得以通过，实现了对《蒙特利尔公约》和《海牙公约》的重大修订。新公约应时代所需，增加了大量新型的航空犯罪类别。附件 17 第 12 次修订，及时调整了“非法干扰行为”的概念，将公约新增的犯罪种类纳入其中。由此可见，作为航空安保领域的核心概念，“非法干扰行为”的内涵与外延随着客观形势的发展不断地丰富与变化。在此背景之下，需要将研究的目光流转于国际与国内、文本与实践之间，准确地把握此类行为的本质与特征。

从国内的现状来看，存在实践需求与理论研究脱节的状况。一方面，由于我国民航运输业发展迅猛，使得航空安保工作在短时间内面临着各种问题与挑战。例如，“非法干扰行为”的立法规制、

应对措施的设立以及加强国际合作等都是急需解决的问题。另一方面,国内对于“非法干扰行为”的研究并不充分。学术论文较少,而且多为实务部门人员的工作经验介绍或积累,缺乏理论方面的深入研究。在客观需求与研究欠缺矛盾的影响下,国内对于航空安保中“非法干扰行为”形成了多种观点,差异性较大。既有持广义说的观点,即将凡是危害航空安全或者扰乱航空正常秩序的行为,包括客舱内抽烟、打手机等常见违法行为都划归到非法干扰行为的范畴。也有持狭义说的观点,即认为非法干扰行为指的就是附件17(第八版)规定的六类行为。

观点的差异不仅直接影响了实践中具体工作的开展,而且也影响了民航的部门立法与规范性文件制定,使得“非法干扰行为”在不同文件中有着不同的界定。上述情况既不利于政府的行业监管,也不利于航空安保工作的正常开展。从国际层面而言,认识上的冲突与模糊也会影响国际合作以及向国际民航组织提交非法干扰事件的相关报告。

可见,系统、全面地研究“非法干扰行为”具有很强的现实意义和理论价值。张君周博士将国际航空安保公约中的“非法干扰行为”作为研究课题,恰恰契合了当前的实际需求。

张君周博士经过博士学习以及博士后研究,已经具备了扎实的理论研究基础与条件。《国际航空安保公约中的非法干扰行为研究》一书是她结合工作积累和学术研究,对“非法干扰行为”进行的一次系统梳理和思考。首先解读了“非法干扰行为”的内涵及特征。然后,从国际航空安保公约的视角下,选择了“国际公约法律体系”与“国际标准和措施体系”两条主线分析“非法干扰行为”。文章还吸收了《北京公约》、《北京议定书》以及正在修订的《东京公约》等国际公约的最新发展成果,探讨新型的行为种类以及立法体制的完善。在此基础上,结合我国现状,对国内立法及标准、措施建设进行了介绍与分析,提出了相应的改进意见。总之,该书的付梓出版只是系统研究“非法干扰行为”问题的良好开端,对于该领域更深入地理论研究和完善会有所裨益,对于航

空安保实践也有着明显的提高和推动作用，其意义和作用不可小视。

毋庸讳言，文中尚存不足或错误之处，需要修正与完善，但是，瑕不掩瑜，这是成长中的烦恼，无伤大雅，依然是国际航空法百花园中的一枝奇葩。我深愿广大读者和同仁欣赏和分享这一尚有几分稚嫩的成果。对文中有需要补充或进一步探讨的地方，坦言直陈，使作者和读者百尺竿头，更进一步。

作为合作导师，欣然泼墨，是为序。

周忠海 教授

2012年6月12日

# 目 录

|                                         |    |
|-----------------------------------------|----|
| 序 言 .....                               | 1  |
| 第一章 非法干扰行为认识的演变、现状及内涵 .....             | 1  |
| 第一节 国际社会对非法干扰行为的认识演变 .....              | 1  |
| 一、初始时期：从政治斗争手段到危害全球利益的认<br>识转变 .....    | 2  |
| 二、发展时期：国际民航组织对“非法干扰行为”的<br>重点防范 .....   | 4  |
| 三、完善时期：全球防范非法干扰行为体系的形成 .....            | 6  |
| 第二节 我国关于非法干扰行为的认识现状 .....               | 7  |
| 一、国内“非法干扰行为”的观点争议 .....                 | 7  |
| 二、“非法干扰行为”认识差异的原因分析 .....               | 9  |
| 第三节 非法干扰行为的基本内涵分析 .....                 | 13 |
| 一、附件 17 中“非法干扰行为”定义及最新修订 .....          | 14 |
| 二、其他国际文件对“非法干扰行为”的界定 .....              | 16 |
| 三、“非法干扰行为”的定义与特征分析 .....                | 18 |
| 第二章 非法干扰行为的国际公约法律体系分析 .....             |    |
| ——以三大国际航空安保公约为基础 .....                  | 22 |
| 第一节 国际航空安保公约中非法干扰行为的种类发展 .....          | 23 |
| 一、《东京公约》：对非法干扰行为种类的概括性规定 .....          | 23 |
| 二、《海牙公约》：对劫持航空器犯罪的规定 .....              | 25 |
| 三、《蒙特利尔公约》及其议定书：明确非法干扰行<br>为的基本类型 ..... | 29 |

|                                           |     |
|-------------------------------------------|-----|
| 四、三大公约中的非法行为种类与附件 17 中非法干<br>扰行为的比较 ..... | 35  |
| 第二节 国际航空安保公约管辖规定对于非法干扰行为<br>的适用 .....     | 38  |
| 一、先决问题：国际犯罪与非法干扰行为的关联 .....               | 38  |
| 二、公约的管辖规定及对非法干扰行为的适用 .....                | 43  |
| 第三节 国际航空安保公约对非法干扰行为的严惩规定 .....            | 60  |
| 一、危害民用航空安全行为的“严惩原则”确立 .....               | 60  |
| 二、罪犯引渡的“去政治化” .....                       | 62  |
| 三、处置航空犯罪的刑事程序与协助措施 .....                  | 65  |
| 第三章 国际航空安保公约现代化对非法干扰行为的影响 .....           | 72  |
| 第一节 新形势下国际航空安保公约面临的挑战 .....               | 72  |
| 一、民航运输成为恐怖袭击选择的重要对象 .....                 | 73  |
| 二、恐怖袭击增加了维护民航安全的难度 .....                  | 75  |
| 第二节 新形势下三大国际航空安保公约存在的不足<br>之处 .....       | 78  |
| 一、难以涵盖新类型的非法干扰行为 .....                    | 78  |
| 二、实施非法干扰行为的主体范围有限 .....                   | 82  |
| 三、原有公约未能满足当前国际反恐需要 .....                  | 83  |
| 第三节 国际航空安保公约修订工作的启动与开展 .....              | 84  |
| 一、“9·11”恐怖袭击事件引发对国际航空安保公约<br>体系的思考 .....  | 84  |
| 二、《北京公约》与《北京议定书》的通过 .....                 | 87  |
| 第四节 新公约对非法干扰行为的冲击之一：法律体系<br>的更新 .....     | 90  |
| 一、公约纳入新型航空犯罪威胁 .....                      | 91  |
| 二、公约对“威胁实施航空犯罪”行为的禁止 .....                | 98  |
| 三、将“法人”新增为航空犯罪的主体 .....                   | 103 |
| 四、明确“共同犯罪形态”的规定 .....                     | 105 |
| 五、新增三类航空犯罪的管辖理由 .....                     | 111 |

|                                        |     |
|----------------------------------------|-----|
| 六、明确排除“政治犯不引渡”原则的适用 .....              | 114 |
| 第五节 新公约对非法干扰行为的影响之二：突破                 |     |
| “民航安全”主旨 .....                         | 118 |
| 一、“非法运输危险物质”犯罪 .....                   | 118 |
| 二、“非法藏匿、运输逃犯”犯罪 .....                  | 127 |
| 第四章 应对非法干扰行为的国际标准措施体系分析                |     |
| ——以《国际民用航空公约》附件 17 为视角 .....           | 139 |
| 第一节 应对非法干扰行为的国际标准和措施的设立 .....          | 140 |
| 一、纳入国际公约附件的航空安保标准和措施 .....             | 140 |
| 二、“非法干扰行为”的标准和措施的修订 .....              | 141 |
| 第二节 非法干扰行为国际标准和措施的法律效力 .....           | 146 |
| 一、国际标准和措施具有规范性 .....                   | 146 |
| 二、国际标准和措施的实施取决于国内立法的转化 .....           | 148 |
| 三、利用国际安保审计加强国际标准和措施的运行 .....           | 148 |
| 第三节 建立非法干扰行为的国际合作机制 .....              | 150 |
| 一、附件 17 有关国际合作的基本要求 .....              | 151 |
| 二、应对非法干扰行为的信息沟通 .....                  | 153 |
| 三、双边、多边航空安保协议 .....                    | 156 |
| 第五章 我国非法干扰行为的概况及相关立法规制 .....           | 161 |
| 第一节 国内非法干扰行为的概况 .....                  | 161 |
| 一、新中国成立以来典型非法干扰行为——劫持航空<br>器犯罪分析 ..... | 162 |
| 二、近期国内非法干扰行为的发展状况 .....                | 173 |
| 第二节 国家法律对公约中非法干扰行为规定的转化 .....          | 178 |
| 一、《民用航空法》对国际公约中的非法干扰行为的<br>转化 .....    | 179 |
| 二、《刑法》规定涵盖了主要类别的非法干扰行为 .....           | 182 |
| 三、适用《治安管理处罚法》的非法干扰行为 .....             | 186 |
| 第三节 民航安保法规规章对国际标准措施的采纳 .....           | 187 |
| 一、民航安保法规规章对非法干扰行为的规定 .....             | 187 |

---

|                                       |     |
|---------------------------------------|-----|
| 二、规范性文件对标准和措施的转化·····                 | 191 |
| 三、国家安保审计促进国际标准和措施的推行·····             | 195 |
| 余 论·····                              | 199 |
| 一、“非法干扰行为”内涵及类别的再论证——从国际组织实践角度·····   | 199 |
| 二、“非法干扰行为”、“国际犯罪”与“扰乱性行为”的辨析·····     | 200 |
| 三《东京公约》修订中有关“非法干扰行为”的内容···            | 203 |
| 参考文献·····                             | 206 |
| 附 录·····                              | 213 |
| 2010 年《北京公约》及 2010 年《北京议定书》(中英文)····· | 213 |
| 后 记·····                              | 268 |

## 第一章 非法干扰行为认识的演变、现状及内涵

“非法干扰行为”是民航安保<sup>①</sup>领域专业人员最熟知的概念，也是全球开展航空安保工作的主要对象。20世纪60年代，有关民航的违法犯罪事件骤增。1974年3月22日国际民航组织理事会根据《国际民用航空公约》第37条的规定，通过了关于民航安保的标准和建议措施并定为公约的附件17——《保安——保护国际民用航空免遭非法干扰行为》（以下简称“附件17”）。在2006年的第八版的附件17中，首次引入了“非法干扰行为”的概念。2009年的《关于因涉及航空器的非法干扰行为而导致对第三方造成损害的赔偿的公约》（以下简称《对第三方造成损害的赔偿的公约》）也对“非法干扰行为”进行了界定。目前，大量的国际民航组织决议、工作文件、工作手册等都涉及防范“非法干扰行为”的内容。那么，什么是“非法干扰行为”？对此，本书将从国内外对此问题的认识及主要观点进行分析，以国际公约及附件的规定为基础，明确非法干扰行为的基本内涵及特征。

### 第一节 国际社会对非法干扰行为的认识演变

从附件17等国际文件的规定来看，民用航空中的“非法干扰

---

<sup>①</sup> 安保为“安全保卫”（Security）的简称。目前，国际文件通常将其翻译为“保安”，国内则一般将其称为“安保”。本文采用的是国内的常用表达方式——“安保”。同时，为了避免认识上的混乱，转引国际文件的中文文本时，保留原文中“保安”的译法。

行为”主要是指劫持航空器、毁坏航空器、攻击机场及航空设施等，关系到航空运输正常运转，危及航空安全的行为。这些行为也是自航空运输出现违法犯罪活动以来的典型形态。由于航空器曾长期为国家所有，具有显著的军事性，因此在国际社会政治纠纷激烈时，劫机等干扰行为得到一些国家的“默许”和“纵容”，变成政治斗争的手段。随着民航运输成为大众出行的主要方式，“非法干扰行为”的危害性逐渐得到国际社会的认可。

### 一、初始时期：从政治斗争手段到危害全球利益的认知转变

20 世纪，各式各样的非法干扰行为逐渐出现，但是最初它的危害性并不完全为人们所理解。社会上一些人甚至将实施这种具有极大冒险性行为的人视为英雄，如劫机敲诈了 20 万美元跳伞逃走的库伯（Cooper），他的事迹甚至被编写成民歌传唱，一时间诱发了大量类似行为发生。有些国家基于意识形态的不同，默许甚至是鼓动劫机等行为的发生，他们给这些行为人为提供政治庇护，使他们免于刑事处罚。如 20 世纪 60 年代初在美国频发的“古巴”劫机事件，以及 60 年代末 70 年代初席卷全球的劫机浪潮中，大部分事件都带有政治性。“据国际刑警组织统计，劫机事件中包含有政治动机的占 64.6%，且多是利用国际关系现状中不同国家体制或对待国际纠纷的立场而实施。”<sup>①</sup>劫机事件被国与国之间的政治对抗所利用，当事国对劫机犯的包庇甚至是“奖励”成了刺激了劫机事件骤增的主要因素。1969 年、1970 年全球劫机数量达到高峰。“从区域分布上来说，已超出了东西欧之间，或美国—古巴之间，而发展成为遍及全球五大洲各区域的现象。以 1961 年 1 月到 1973 年 8 月这个时期为例，美国以外共发生劫机事件 270 起，分布于 60 个国家”。<sup>②</sup>这些劫

---

① [日] 栗林忠男：《航空犯罪与国际法》，袁晓利译，法律出版社 1988 年版，第 26 页。

② 赵维田：《论三个反劫机公约》，群众出版社 1985 年版，第 10 页。

机事件,伤害了大量的无辜旅客,给他们及其家人带来了巨大的伤害,也引起了世界人民的不满与愤慨。此外,从国际民航的健康发展来看,这种行为百害而无一利。对此,Michael Milde 教授曾敏锐地指出,对于犯罪人的掌声和“英雄”的欢呼不会维持太久,国际社会以及意识到在非法劫持航空器和破坏等行为中没有赢家——民航安全是最高利益。因为国际航空运输是国际经济与合作不可分割的部分,必须在共同的利益之下进行保护。<sup>①</sup>

实际上,对民航运输中的“非法干扰行为”的危害性,当时人们已经开始有所认识,但缺乏对行为本身的准确界定以及相应的国际法上的处置原则。这造成一种极不协调的局面,即一方面此类犯罪行为性质上极为恶劣,另一方面一些司法管辖区颇不积极、不在乎。面对上述情况,相关国际组织开始予以关注并着手推进相关工作。1963年9月,通过了《东京公约》,标志着处理航空违法犯罪的国际法律体系初步建立。1970年9月,针对巴勒斯坦人民阵线游击队劫持多架大型客机的事件,联合国安理会在第286号决议中指出:“安理会严重关切劫持飞机给无辜人民的生命造成的威胁,关切任何对国际旅行的干扰:一、呼吁有关方立即无例外地释放由劫持飞机及其他干扰国际旅行中被扣押的旅客与机组人员;二、号召各国采取一切可能的法律步骤以防止劫持飞机及任何对国际民用航空旅行的干扰。”<sup>②</sup>随后,《海牙公约》与《蒙特利尔公约》也很快得以制定并生效。三大航空安保公约的制定初步构成了国际航空安保公约法律体系,为各缔约国处置非法干扰行为提供了有力的支持。也就是说,对于非法干扰行为的认识,已经从早期

---

<sup>①</sup> Michael Milde, Law and Aviation Security, Air and Space Law; De Lege Ferenda, Essays in Honour of Henri A. Wassenbergh 93 (1992). 转引自 F. I. R. Abeyratne, “The Effects of Unlawful Interference with Civil Aviation on World Peace and the Social Order”, University of Denver Transportation Law Journal SPRING, 1995, p. 456.

<sup>②</sup> 赵维田:《论三个反劫机公约》,群众出版社1985年版,第13页。

的国家间的政治斗争手段，转变到将其认定为危害全球公共安全、应当受到严厉处罚的犯罪。

## 二、发展时期：国际民航组织对“非法干扰行为”的重点防范

前文提及，由于早期打击航空犯罪法律体系的缺乏以及各国对航空犯罪的消极态度，《东京公约》生效前后时期，劫机等航空犯罪事件呈井喷式发展。例如根据国际民航组织的统计，1968年至1972年劫机事件分别为29起、86起、77起、53起和58起<sup>①</sup>。破坏民用航空运输的非法干扰行为也逐渐扩展到炸毁航空器、破坏机场等多种类别。这些行为造成了严重的危害后果，特别是在1985—1990年的5年，非法干扰行为导致的死亡人数分别为473人、112人、166人、200人、278人<sup>②</sup>。

这些行为的危害性引起了世界各国的高度重视。国际民航组织多次在其文件中表达了对非法干扰行为的关注，如在其发布的A26-7决议中指出：“非法劫持航空器和其他针对民航安全非法行为，特别是有关恐怖行动的威胁，对国际民航运输的安全、效率和一致性都有着严重的负面影响，并且损害了世界人民对国际民航安全；民用航空非法干扰行为将继续对国际民航运输的安全和效率有着负面的影响，同时危害到航空运输中的航空器内的旅客及机组人员……”<sup>③</sup> F. I. R. Abeyratne 先生也撰文提出“针对国际民用航空的非法干扰行为，作为大家公认的对世界和平和安全造成威胁以及需要快速治疗的一个严重社会弊病，已经成为国际团体关注的最重

---

① 贺元骅：《航空安保原理》，中国民航出版社2009年版，第94—95页。

② 相关数据参见：中华人民共和国常驻国际民航组织理事会代表处：《国际民航信息》第2期（总第37期），2000年3月21日，附件1。

③ F. I. R. Abeyratne, “The Effects of Unlawful Interference with Civil Aviation on World Peace and the Social Order”, University of Denver Transportation Law Journal SPRING, 1995, p. 454.

要区域”<sup>①</sup>，“国际社会的关注主要是基于民航非法干扰行为损害了国际民航的安全（safety）和安保（security）这一事实”<sup>②</sup>。

1991年1月，国际民航组织秘书处对所有的缔约国发出了一封国家信件，告知他们：“国际民航组织已对国际民航面临的各种挑战进行了识别。非法干扰的课题也被列为第27届国际民航组织大会的工作规划中最为重要的内容”。<sup>③</sup>各缔约国对于该国际信件纷纷作出了反馈，指出要保持执行国际民航组织有关非法干扰行为措施的一致性，提高全世界的安保措施等建议<sup>④</sup>。

随后，1991年3月《在可塑炸药中添加识别剂以便探测的公约》<sup>⑤</sup>在蒙特利尔通过，进一步限制了利用可塑炸药实施非法干扰行为事件的发生。时任国际民航组织法律局局长 Michael Milde 先生谈到该公约时，特别强调了航空安保问题的重要性。“在1980年的时候，第23届ICAO大会采纳了一项有关法律局总体工作规划，被视为‘标志性’的决议：该决议决定只有意义重大且实践中非常重要，需要紧急国际行动的项目才能被纳入本规划中……这几年航空安保问题突出，受到极其高度的关注，这也反映出各成员国一致将非法干扰的安保视为首要问题。”<sup>⑥</sup>

正是在国际民航组织的大力倡导之下，各缔约国政府按照要求采取了相应的防范措施，在全球范围内提高了航空安保措施。

---

① F. I. R. Abeyratne, “The Effects of Unlawful Interference with Civil Aviation on World Peace and the Social Order”, University of Denver Transportation Law Journal SPRING, 1995, p. 450.

② F. I. R. Abeyratne, “The Effects of Unlawful Interference with Civil Aviation on World Peace and the Social Order”, University of Denver Transportation Law Journal SPRING, 1995, p. 454.

③ See: State Letter, ICAO Doc. EC 2/65 - 91/6 (Jan. 16, 1991) .

④ See ICAO: Doc. C - WP/9307 ( May 30, 1991) .

⑤ 通常也称为1991年《蒙特利尔公约》。

⑥ Michael Milde, Draft Convention on the Marking of Explosives, XV Annals Air & Space L. 155 - 56 (1990) .

然而,在工作开展的同时,各国也逐渐认识到防范非法干扰行为存在两方面的障碍:一是应对针对航空安全的威胁,缺乏认可的国际法原则;二是关于航空安保的课题涉及的内容太大,任何组织难以独自应对。<sup>①</sup>

### 三、完善时期:全球防范非法干扰行为体系的形成

为了应对航空安保领域的繁重任务,国际民航组织发挥了重要作用,组织各缔约国制定、修订了大量的公约及工作文件。在其主导之下,逐渐建构了应对非法干扰行为的规则、标准和措施体系。

一方面,三大国际航空安保公约得到了进一步发展和完善。考虑到针对机场的袭击案件频频发生,1988年通过了《制止在用于国际民用航空的机场发生非法暴力行为以补充一九七一年九月二十三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》(以下简称《机场议定书》),用以处置机场内发生的非法干扰行为,如机场内劫持人质、破坏停机坪上的航空器等行为。1988年12月,震惊全球的“洛克比空难”<sup>②</sup>,向世人展示了恐怖主义以及爆炸使用的塑性炸药的巨大危害。随后,1991年《在可塑炸药中添加识别剂以便探测的公约》得以通过。该公约表达了对利用塑性炸药实施恐怖袭击的担忧,要求各缔约国在可塑炸药中添加识别剂,防止其被用于实施非法干扰行为。这两部文书的制定,使得航空安保领域形成了一个较为完善的法律体系,既包括了对飞行中

---

① F. I. R. Abeyratne, “The Effects of Unlawful Interference with Civil Aviation on World Peace and the Social Order”, University of Denver Transportation Law Journal SPRING, 1995, p. 458.

② 洛克比空难发生于1988年12月21日。当日,泛美航空103号班机执行法兰克福—伦敦—纽约—底特律航线。它成为恐怖袭击目标,飞机在苏格兰边境小镇洛克比(Lockerbie)上空爆炸,270人罹难。这次炸弹袭击被视为一次对美国象征的袭击,也是“9·11”袭击事件发生前最严重的恐怖活动。此次事件亦重挫了泛美航空的营运,该公司在空难发生的3年之后宣告破产。<http://zh.wikipedia.org/wiki/>,最后访问时间2012年3月11日。

和使用中的航空器的保护，也包括了机场的保护以及对于新型技术的限制。

另一方面，附件 17 确定了各国防止非法干扰行为的国际标准与措施。自 1974 年至 2011 年，附件 17 经历了 12 次修改，具体条款也从最初的四十条扩展到目前的一百多条。考虑到航空安保领域需要研究与完善的内容极其庞大，国际民航组织不仅设立了航空安保机构，而且还专门组成了非法干扰委员会（Committee on Unlawful Interference）研究和修改国际措施与标准。1990 年，非法干扰委员会举办了第 17 次会议，审议了爆炸物探测专家组的报告。此外，还负责国际民航组织的航空安保初始培训以及安保手册全面修改等其他事宜。为了充分发挥各国专家的作用，国际民航组织将各国推荐的专家组成了航空安保专家组（Aviation Security Panel）。专家组会议在每年的三月份召开，专家组秘书对上一年在缔约国内发生的所有非法干扰行为进行回顾与评价。同时，各国代表还将针对当前航空安保工作存在的热点问题探讨，共同商定如何提高与改进相关航空安保措施。从 20 世纪 80 年代至今，非法干扰委员会一直在航空安保专家组的协助下，针对通行管制、交运行李安保措施以及货物安保等重要方面提出了重要的建议，修订了国际标准与建议措施。在国际公约的法律体系以及国际标准与措施体系的共同推动下，全球性的非法干扰行为防范体系逐步形成并随着国际形势的发展不断完善。

## 第二节 我国关于非法干扰行为的认识现状

### 一、国内“非法干扰行为”的观点争议

无论是在政府的监管活动，还是在国内机场、航空公司的工作文件及实际运行中，“非法干扰行为”都是一个频繁出现的专业术语。然而，根据当前国内相关资料以及实地访谈，笔者发现长期以来国内对于非法干扰行为的认识差异很大，笔者将这些认识划分为