



论《国际航空安保公约》非法运输类犯罪及其与我国刑法之衔接

刘晓山

摘要: 使用航空器非法运输危险物质和非法运输逃犯是《北京公约》对传统《国际航空安保公约》修订时新增的两类非法运输类犯罪行为。我国作为《北京公约》的当事国应履行承担的公约义务,通过国内刑法的转化实现对此类犯罪的打击。基于我国刑法理论分析此类行为的犯罪构成是立法作出应对的基础,结合刑法相关罪名的比较是解决公约与我国刑法衔接问题的保证。

关键词: 国际航空安保公约;非法运输危险物质;非法运输逃犯;风险刑法

随着国际恐怖活动的日益猖獗,航空犯罪的行为方式和手段出现了超出传统《国际航空安保公约》的新变化。针对航空业面临的新威胁,国际民航组织对《国际航空安保公约》进行了修订。《北京公约》将包括使用航空器非法运输危险物质和非法运输逃犯的非法运输类行为明确规定为犯罪,并要求各公约当事国采取必要措施对于公约所列罪行给予严厉惩罚。我国作为当事国自应履行承担的公约义务。本文基于我国的刑事立法及刑法理论,探讨《国际航空安保公约》中非法运输类犯罪及与我国刑法衔接中的问题。

一、关于非法运输危险物质

《北京公约》第一条第一款第九项明确将使用航空器运输危险物质定性为犯罪。由于公约只对犯罪行为的罪状进行阐述,并不规定具体罪名和刑罚,而是通过各国刑事立法予以转化,因此有必要结合《北京公约》和我国刑事立法及刑法理论对该类行为的构成特征作出符合我国具体情况的分析。对于该犯罪行为,国内学者有的将其界定为非法运输危险物质罪,有的界定为使用航空器非法运输危险物质罪,还有的称其为运输、导致运输、便利运输生化核武器及危险材料罪。这些罪名是国内学者对公约规定的此类犯罪行为所作的概括,不能理解为公约规定的是一个具体的罪名,理解为我国刑法的类罪名更为适宜。

笔者认为应当将公约规定的这类行为概括为使用航空器非法运输危险物质罪,根据当前我国刑事立法、司法所遵循的犯罪构成理论,使用航空器非法运输危险物质罪具有如下构成特征^①:

第一,该类犯罪行为侵犯的客体为公共安全。值得思考的是能否进一步将客体限定为航空运输安全?从该规定的制定历程来看,对此类犯罪是否超越了“民用航空安全”这

^①注:当前我国犯罪构成理论有了新的发展,部分学者借鉴德日刑法理论提出了新的学说,但占据通说地位及指导我国刑事司法实务工作的仍为传统的犯罪构成四要件说。因此,本文仍遵循通说的犯罪构成理论对《北京公约》中非法运输类行为的犯罪构成进行分析。

一《国际航空安保公约》核心价值进而纳入公约的调整范围存在着激烈的争议。反对者认为公约应以行为可能危害飞行中航空器安全为限,而该类行为只是纯运输问题,不应纳入公约调整范围(张君周,2012:159)。支持者则认为此类运输行为本身会威胁到航空器的飞行安全,而且对此类运输行为进行定罪,符合联合国安理会第1540号决议确认的所有国家需要承担采取额外有效措施防止核武器、化学武器和生物武器及其运载工具扩散的义务(中国民用航空局政策法规司、中国民航科学技术研究院政策法规研究所,2012:108)。但反对者坚持对于公约的任何修改应限于民用航空安全的主题。经航空外交大会研讨后得出,使用航空器运输危险物质超越了狭义的运输安全问题,但因与民航安全密切相关,将其归入公约制定的犯罪之列也是合理的(张君周,2012:120)。由此可见,使用航空器运输危险物质虽并不必然会威胁到民用航空运输安全,但考虑到恐怖主义活动与危险物质的扩散存在密切联系,为了弥补航空运输领域在打击大规模杀伤性武器扩散方面存在的空白等多方面因素,《北京公约》最终将此类运输行为也定性为犯罪。因此,考虑到运输所导致的危险物质在公共区域的流转,以及运输行为对利用危险物质实施其他犯罪的帮助,必然会对公共安全造成危害,该类犯罪的客体不应限定为航空运输安全,而应界定为公共安全。此外,将该类犯罪侵犯的客体界定为公共安全,也有利于此类行为与我国刑法中相关危害公共安全犯罪的衔接。

第二,该类犯罪的客观方面表现为非法在航空器上运输、导致在航空器上运输或便利在航空器上运输公约规定的危险物质。这里的“非法”应理解为违反我国有关危险物质管理方面的法律法规且不符合免责事由,如果运输行为本身没有违反有关法律法规,则不能构成犯罪。正如公约中规定的:“但涉及当事国进行的活动,包括当事国授权的个人或法律实体进行的活动,则不构成3和4目下的罪行,只要运输这类物品或材料或其使用或所进行的活动符合其作为当事国适用的多边不扩散条约包括第七条提到的条约拥有的权利、责任和义务。”这里的“运输”首先是指在民用航空器上运输,不包括国家航空器;其次,“运输”从字面含义上是指将危险物质从一个地方运往另一个地方。结合起来应指运用民用航空器对公约规定的危险物质进行空间位置变化的活动,包括发生在一国境内和跨越一国国边境的运输行为。

除了在航空器上运输外,非法地和故意地“导致在航空器上运输”或“便利在航空器上运输”危险物质也被纳入《北京公约》的打击范围。“导致运输”和“便利运输”都没有直接实施使用航空器运输危险物质,是否将其定性为基本犯罪构成要件行为值得思考。《北京公约》中规定的使用航空器非法运输危险物质罪的部分犯罪行为方式已为我国多个相关运输类罪名所覆盖,而这些罪名基本犯罪构成中的构成要件行为均不包括导致运输和便利运输的行为方式。因此,从有利于衔接的角度来看,不宜将“导致在航空器上运输”或“便利在航空器上运输”危险物质定性为基本犯罪构成要件行为。而且对这类犯罪行为的打击,可通过我国相关刑法理论予以解决。具体而言,“导致运输”是指行为人本人并不直接实施运输危险物质的行为,而是通过将他人作为工具来利用,从而实现运输危险物质的情形。这正属于我国刑法理论中的间接正犯理论。虽然我国刑法并没有明文规定间接正犯的概念,但我国刑法理论中一直在使用这一概念,而且也为司法实务部门所认可(张明楷,2007:331)。通过间接正犯理论可以很好地解决导致在航空器上运输危险物质的刑事责任问题。“便利运输”是指行为人本人并不直接实施使用航空器运输危险物质的行为,但为实施运输危险物质创造便利条件的情形。“便利运输”从性质上讲主要是对实际运输危险物质行为的一种帮助。这种便利行为的实施并不以实际运输人知晓这种便利行为的存在为成立犯罪的必要。根据我国的共犯理论,实际运输者与便利运输者就使用航空器运输危险物质达成共识的构成共同犯罪,而实际运输者不知他人对自己使用航空器运输危险物质提供了便利的情况下,便利运输者独立构成运输危险物质罪的片面共犯,从而也能基于我国刑法理论很好解决便利运输行为人的刑事责任^①。

第三,该类犯罪的主体是一般主体,包括自然人和单位。根据《北京公约》规定,任何人如果非法地和故意地实施上述行为即构成犯罪,对于主体身份并无特殊要求。此外,根据《北京公约》第四条规定,

^①注:对于片面共犯理论,尤其是片面共犯的存在范围,我国刑法学界还存在不同观点,但多数学者认可片面帮助犯的存在。

单位如果实施运输危险物质犯罪,应构成单位犯罪,且实行双罚制,单位和个人均承担刑事责任。

第四,该类犯罪的主观方面应为故意。即行为人明知自己所运输的物品属于《北京公约》中所禁止使用航空器非法运输的危险物质,明知自己的行为会发生危害公共安全的危险或结果,并且希望或者放任这种危险或结果发生。此外,对于运输行为指向的危险物质的不同,在主观方面也存在一定的差异。

二、关于非法运输逃犯

对于非法运输逃犯,在《北京公约》的制定过程中备受争议,引发各当事国的多轮讨论,最终基本达成共识,得以在《航空安保公约》外交大会上通过。根据《北京公约》第一条第四款第四项规定,结合我国刑法理论,非法运输逃犯罪具有如下构成特征:

第一,该罪的客体为航空安全和司法机关依法对航空犯罪进行刑事追诉及刑罚执行的正常活动。对于非法运输逃犯是否应纳入公约归罪范围存在的争议之一,是运输逃犯是否偏离了《国际航空安保公约》修订的“民用航空安全”主题。应该来讲,协助实施航空犯罪的罪犯逃避刑事追究使其逍遥法外必然会对航空安全造成潜在的威胁,因为这类罪犯人身危险性极大,很有可能会再次铤而走险继续实施危害航空安全的犯罪。因此,非法运输逃犯首先会对航空安全造成危害,这也是《北京公约》及《北京议定书》从严密法网加大对航空犯罪打击的角度明确此行为构成犯罪的理由之所在。此外,协助罪犯逃避调查、起诉或惩罚对司法机关的正常活动也造成了侵害。

该罪的行为对象是实施了航空犯罪的罪犯。逃犯罪行范围的确定是《北京公约》引入非法运输逃犯罪时争议最大的问题之一。根据公约最原始的案文,逃犯的罪行范围为附件2所列的各项条约确定的犯罪,而附件2所列的条约中除《国际航空安保公约》外,还有许多不属于航空犯罪的联合国反恐条约,从而明显扩大非法运输逃犯罪的打击范围,与《国际航空安保公约》保障民用航空运输安全的主旨及条约体系不符。因此,后期的修订中,对运输逃犯的案文进行了修改,将逃犯的罪行范围仅限于各种危害民用航空运输安全的航空犯罪,而将原始案文中与航空安保无关的公约中所列的犯罪排除在外。

第二,本罪的客观方面表现为非法地协助他人逃避调查、起诉或惩罚的行为。“非法”应理解为违反了我国相关法律法规,不具有任何合法的依据。“他人”是指实施了《北京公约》规定罪行的逃犯。“协助逃避调查、起诉或惩罚”是指为逃犯逃避调查、起诉或惩罚提供各种帮助。这里的“协助”是否需要限定为使用航空器运输方式的协助?从该犯罪最初的提出来看是有此意。2007年7月3—6日在蒙特利尔召开的法律委员会特别小组委员会会议上指出:“现行的航空安保公约体系在惩处利用民用航空器协助犯有安保相关重罪的逃犯逃避审批方面存在空白。”(中国民用航空局政策法规司、中国民航科学技术研究院政策法规研究所,2012:164)2008年召开的特别小组委员会第二次会议上,起草的《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》第一条第一款规定:“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或惩罚。”(张君周,2012:132)可见最初的讨论是围绕着使用航空器运输逃犯进行的。但对于这一条款的存废存在争议,国际民航组织第34届法律委员会会议成立了一个运输逃犯小组来处理该问题。该小组经协商一致后,认为可对该问题采取一种替代办法。一方面将逃犯的罪行范围缩窄为与航空安保有关的犯罪;另一方面不仅将使用航空器运输逃犯规定为犯罪,而且扩展到为实施公约规定犯罪的行为人提供任何协助用以逃避调查、起诉或惩罚均构成犯罪。这一改变最终为《北京公约》和《北京议定书》所采纳。

由此可见,该罪虽然最初是以非法运输逃犯罪的名称提出,但最终的内容已突破了该名称的字面含义,不再限于使用航空器运输逃犯这一种方式,还包括其他帮助实施航空犯罪的行为人逃避调查、起诉或惩罚的任何协助方式。

第三,本罪的主体与非法运输危险物质罪相同,为一般主体,包括自然人和单位。单位构成犯罪时实行双罚制,单位和个人均承担刑事责任。在对非法运输逃犯进行讨论时,有代表团提出应效仿《制止危及海上航行安全非法行为公约》规定有关家庭免责的原则(中国民用航空局政策法规司、中国民航科学技术

研究院政策法规研究所,2012:167)。由此引出近亲属能否成为本罪的主体?对于亲属窝藏、包庇罪犯的行为是否构成犯罪或是否应从宽处罚,从世界各国来看,各国刑法规定不一。有的国家,如日本、德国、奥地利等国规定亲属为罪犯的利益帮助罪犯得免其刑(李希慧,2009:339)。我国古代法律制度中也有“亲亲得相首匿”的规定,但我国现行刑法中对此并无规定。《北京公约》所规定的“每一当事国可宣布该国将按照其刑法关于家庭免责的原则适用于第一条第四款(四)项的规定。”并非强制性规定,一方面需以当事国刑法中明确规定了家庭免责的原则,另一方面对于是否将该原则适用于非法运输逃犯罪交由当事国决定。因为我国刑法中并无此原则,因此近亲属也能成为我国该类犯罪的主体。

第四,本罪的主观方面表现为故意。要求明知协助逃避调查、起诉或惩罚的对象犯有《北京公约》规定罪行的行为,或此人因此项罪行被执法当局通缉以提起刑事起诉或因此项罪行已被判刑。

三、刑法困境与应对

第一,《北京公约》中非法运输危险物质入刑的合理性。《北京公约》较之传统《国际航空安保公约》的一大特点体现在加大对将航空器作为工具的危险犯的打击力度。只要实施非法在航空器上运输、导致在航空器上运输或便利在航空器上运输公约规定的危险物质之行为,不论是否造成某种具体的危害结果或是否具有造成某种危害结果的现实危险,均被视为公约中规定的犯罪。《北京公约》的这一变化,体现了对国际航空安保领域风险的应对。航空科学技术的不断发展,在带给人们巨大便利的同时,也给社会安全带来了巨大的风险。面对世界性风险所带来的严重社会问题,刑法需作出与时俱进的调整,风险刑法理论应运而生。目前,该理论仍是我国刑法学界讨论的一个热点问题,赞同和批判的观点参半。赞同者立足于社会防卫的角度,强化刑法的预防功能,主张部分犯罪成立标准的前移,以改变我国刑法立法中结果本位的倾向;反对者则忧虑风险刑法理论对于刑法谦抑主义的动摇,继而导致对人权的恣意侵犯。本文认为对风险刑法理论自应审慎对待,但也不应忽视其鲜明的时代性和所具有的合理性。一方面从国外刑法立法看,“为应对风险社会所带来的新问题,刑法立法普遍采取刑罚处罚前置化的方法,加大了对社会公共安全的刑法保护力度。”(利子平,2011:27)另一方面我国刑法也呈现出应对风险社会的总体趋势。正如高铭喧所总结的:“我国刑法立法轨迹体现了惩治犯罪、保障社会安全的旨趣;为应对风险社会的不安全因素,不断创设新的犯罪种类;将犯罪标准前移,将危险犯改为行为犯、将实害犯改为危险犯的特征。”(高铭喧,2011:5)《刑法修正案(八)》中危险驾驶罪的增设、生产、销售假药罪从具体危险犯向抽象危险犯的修改即为我国刑法立法对于风险刑法理论认同的回应。

基于上述分析,《北京公约》中对于非法运输危险物质的行为,在犯罪构成中只需非法运输行为的客观存在,无需行为造成危害结果或具有造成某种危害结果的现实危险,属于刑法中的抽象危险犯。由于我国刑法已有抽象危险犯的立法先例,且航空犯罪中所蕴含的极大风险及对公共安全的巨大危害,在我国刑法中明确规定使用航空器非法运输危险物质的抽象危险犯实属必要。

第二,独立设罪抑或纳入现有罪名。国际公约规定的犯罪行为在与国内刑法衔接时常会面临一个问题,究竟是设立一个新的罪名作为刑法现有规定的特别法还是纳入现有罪名的调整范围之内?具体到《北京公约》中的非法运输类犯罪行为,本文认为应针对各种行为方式结合刑法已有规定逐一分析,能纳入刑法现有罪名的应尽量纳入,或对现有罪名进行修订后纳入,不能纳入现有罪名的再通过设立新罪名的方式解决刑事责任追究问题。以使用航空器非法运输危险物质罪为例,并不适合在刑法中单独设立一个罪名。理由在于:一方面从个罪设立看,犯罪构成中客观方面可以存在多种行为方式的选择,但这些行为方式的主观方面应具有同一性,才能设立为一个罪名,而《北京公约》中使用航空器非法运输危险物质罪的多种行为方式在主观方面上存在一定的区别,并不符合个罪犯罪构成的设立要求;另一方面除《北京公约》将使用航空器非法运输危险物质规定为犯罪外,《制止危及海上航行安全非法行为公约》同样也将使用船舶非法运输同类危险物质的行为规定为犯罪,如果在刑法中专门规定一个使用航空器非法运输危险物质罪,是否也应另行规定一个使用船舶非法运输危险物质罪?显然这不是正确的选择。而且,我国刑法中现有的运输危险物质的犯罪对于运输工具并未作限定,可以实现对这两类非法运输犯罪

中的部分行为方式的涵盖。

第三,对于非法运输任何爆炸性或放射性材料。我国刑法已对爆炸性或放射性物质的非法运输行为进行了规制,刑法第一百二十五条规定了非法制造、买卖、运输、邮寄、储存枪支、弹药、爆炸物罪和非法制造、买卖、运输、储存危险物质罪。从运输方式看,刑法并未作出限制,包括使用航空器运输方式。从运输对象看,前一个罪名涵盖了爆炸性材料,后一个罪名中的危险物质包括毒害性物质、放射性物质、传染性病原体等物质,能涵盖《北京公约》规定的放射性材料。刑法第一百二十五条能很好地解决在我国境内使用航空器非法运输任何爆炸性或放射性材料的刑事责任追究问题,对跨越我国国边境的此类运输行为,刑法也有对应罪名。刑法第一百五十一条规定了走私武器、弹药罪和走私核材料罪。走私行为包括使用航空器的运输行为,该罪中的“武器、弹药”主要指军用武器、弹药和爆炸物(王作富,2003:340),能涵盖爆炸性材料。走私核材料罪中的对象是核材料。根据《北京公约》第二条对“放射性材料”的解释,是指“核材料和其他含有可自发衰变核素的放射性物质……”由此可见“放射性材料”的范围大于核材料,走私核材料罪并不能完全涵盖跨越我国边境的使用航空器非法运输放射性材料的行为。对此,可通过将我国刑法中走私核材料罪修订为走私放射性材料罪,实现公约规定与我国刑法的衔接。

第四,对于使用航空器非法运输任何生物武器、化学武器和核武器。有观点认为这种行为同样能为我国刑法第一百二十五条和第一百五十一条规定的几个罪名所调整(张君周,2012:125)。本文认为,《北京公约》中的生物武器、化学武器和核武器的范围要大于我国刑法非法制造、买卖、运输、储存危险物质罪中危险物质的范围。根据公约第二条规定,生物武器除了包括微生物剂、其他生物剂或毒素外,还包括使用这类制剂或毒素而设计的武器、设备或运载工具;化学武器包括有毒化学品及其前体^①,释放有毒化学品毒性的弹药、装置以及用途直接与弹药、装置使用有关的任何设备;核武器除了放射性核物质外,还应包括核弹头和核爆炸装置。而非法制造、买卖、运输、储存危险物质罪中的危险物质是指毒害性物质、放射性物质、传染性病原体等物质,能够成为生、化、核武器的生产原料或组成部分,但并不能完全涵盖生、化、核武器。而且生、化、核武器的危害性要远大于一般的危险物质。基于此,可行的方法是在刑法第一百二十五条中增加一款非法制造、买卖、运输、储存生物武器、化学武器、核武器罪,并设置比前两款更重的法定刑。对于跨越我国国边境的此类运输行为,能纳入刑法第一百五十一条规定的走私武器、弹药罪的调整范围,但需要从立法上对该罪中的“武器”进行界定,明确包括生物武器、化学武器和核武器,以指导司法实务工作的开展。

第五,对于使用航空器非法运输任何原材料、特种裂变材料、或为加工、使用或生产特种裂变材料而专门设计或配制的设备或材料。《北京公约》和《国际原子能机构规约》对“原材料”及“特种裂变材料”进行了解释,我国作为国际原子能机构的成员国对此已在国内相关法律法规中予以体现。刑法中非法制造、买卖、运输、储存危险物质罪和走私核材料罪已包含《北京公约》中的原材料、特种裂变材料。但对于使用航空器运输为加工、使用或生产特种裂变材料而专门设计或配制的设备或材料的行为,无法纳入这两个罪名的调整范围。据此,可在刑法第一百二十五条中增加一款非法制造、买卖、运输、储存与特种裂变材料有关的设备、材料罪;在刑法第一百五十一条中增加走私与特种裂变材料有关的设备、材料罪,以实现公约与我国刑法的衔接。

第六,对于使用航空器非法运输未经合法授权的任何对设计、制造或运载生物武器、化学武器和核武器有重大辅助作用的设备、材料或软件或相关技术。我国刑法尚无相应罪名与之对接,只能通过增设新的罪名予以调整。可在刑法第一百二十五条中增加一款非法制造、买卖、运输、储存与生化核武器有关的设备、材料、软件、技术罪;在刑法第一百五十一条中增加走私与生化核武器有关的设备、材料、软件、技术罪,以此实现公约与我国刑法的衔接。

第七,对于非法运输逃犯。如前文所述,名称虽为非法运输逃犯,实为任何协助实施航空犯罪的罪

^①注:根据《北京公约》第二条,“前体”是指“在以无论何种方法生产一有毒化学品的任何阶段参与此一生产过程的任何化学反应物。其中包括二元或多元化学系统的任何关键组分。”

犯逃避调查、起诉或惩罚的行为。对于《北京公约》的此条规定能否与我国刑法的窝藏、包庇罪相衔接有两种不同观点。第一种观点认为,事前无通谋的非法运输逃犯行为能适用我国刑法的窝藏、包庇罪,因为窝藏、包庇罪在行为表现方式及行为对象上比公约规定的非法运输逃犯更为广泛。事前通谋的则构成被协助者所实施的航空犯罪的共犯(张君周,2012:134)。第二种观点在认可事前通谋以共同犯罪论处的同时,对于无通谋的非法运输逃犯行为则认为不构成窝藏、包庇罪。其理由为:一则我国刑法无逃犯的法律概念,二则刑法中的窝藏罪中帮助逃匿和提供隐藏处所是并列关系,而运输并不是提供隐藏的处所,因此事后的运输逃犯不满足窝藏罪的犯罪构成(中国民用航空局政策法规司、中国民航科学技术研究院政策法规研究所,2012:253)。笔者认为,第二种观点的理由不能成立。我国刑法窝藏、包庇罪的行为对象是犯罪的人,即实施了犯罪行为的人,包括已决犯和未决犯。《北京公约》中所指犯有航空犯罪,或因该罪被通缉以提起刑事起诉或被判刑,是能够为窝藏、包庇罪的行为对象所包含。而且窝藏罪行为方式有两种:一是为罪犯提供隐藏处所或财物,二是帮助罪犯逃匿(高铭暄、马克昌,2011:556)。其中帮助逃匿的方式有多种,也包括运输方式,并不需要提供隐藏处所与帮助逃匿同时具备。第一种观点指出了《北京公约》该规定与我国刑法窝藏、包庇罪的共同点,但忽视了根据《北京公约》单位能够构成非法运输逃犯罪,而我国刑法中窝藏、包庇罪只能由自然人构成。因此认为窝藏、包庇罪能完全涵盖公约此条规定的观点并不合理。比较合理的做法是比照刑法第三百四十九条包庇毒品犯罪分子罪,对协助实施航空犯罪的罪犯逃避调查、起诉或惩罚的行为单独设置罪名,作为窝藏、包庇罪的特别法。

参考文献:

- [1] 高铭暄(2011). 风险社会中刑事立法正当性理论研究. 法学论坛,4.
- [2] 高铭暄、马克昌(2011). 刑法学. 北京:北京大学出版社、高等教育出版社.
- [3] 李寿平(2014). 论21世纪航空安保国际法律规制面临的挑战和新发展——从马航MH370事件说起. 法学评论,4.
- [4] 李希慧(2009). 刑法各论. 武汉:武汉大学出版社.
- [5] 利子平(2011). 风险社会中传统刑法立法的困境与出路. 法学论坛,4.
- [6] 王作富(2003). 刑法分则实务研究. 北京:中国方正出版社.
- [7] 张君周(2012). 国际航空安保公约中的非法干扰行为研究. 北京:中国检察出版社.
- [8] 张君周(2012). 《北京公约》中的“非法运输危险物品”犯罪分析. 法学杂志,11.

Illegal Transportation Operation in *International Aviation Security Conventions* and It's Connection with Our Criminal Law

Liu Xiaoshan (Civil Aviation University of China)

Abstract: Engaging aircraft to transport dangerous substances and escaped convict in an illegal manner are two kinds of transportation crimes added by *Beijing Convention* when revising traditional *International Aviation Security Conventions*. As a party of *Beijing Convention*, China is obliged to fulfill its obligations under the convention by fighting against such crimes through transformation of domestic criminal law. Hence we do not only need to analyze the criminality of such operation based on the theory of Chinese criminal law to establish a foundation to make a legislative response, but also need to compare relevant accusations in light of criminal law so as to guarantee the connection between the Convention and our criminal law.

Key words: *International Aviation Security Conventions*; transport dangerous substances in an illegal manner; transport escaped convict in an illegal manner; risk criminal law

■作者地址: 刘晓山, 中国民航大学法学院, 航空法律与政策研究中心; 天津 300300. Email: shannancy@163.com.

■基金项目: 天津市哲学社会科学规划课题(TJFX13-011)

■责任编辑: 李媛