



国际民用航空组织

工作文件

A35-WP/97¹
LE/8
17/08/04

大会第 35 届会议

法律委员会

议程项目 35: 航空战争风险保险

战争险的排除

(由国际航空运输协会 (IATA) 提交)

信息文件

摘要

航空保险界正式确认其打算排除由于敌对性的使用含有放射性尘埃的炸弹、电磁脉冲装置或生物化学材料而引起的对机身、零备件、旅客和第三方责任的所有要求。预计这种排除将使航空公司违反其国家的管理要求，更重要的是，在由于市场衰退而缺乏足够保险的情况下，航空公司可以决定由于财务上不能支持而不再继续经营。本文件敦促各国授权政府保证对由于针对国家的恐怖主义行为而造成的机身、零备件、旅客和第三方的损失予以担保。它进一步要求开始起草一个对战争和恐怖主义造成损失的责任限制制度。

1. 背景

1.1 航空保险界正式确认其打算排除由下列大规模破坏性武器引起的对机身、零备件、旅客和第三方责任提出的所有要求：

- a) 任何敌对性的使用放射性污染物和物质（如含有放射性尘埃的炸弹）；
- b) 任何敌对性的使用电磁脉冲装置；和
- c) 在战争、侵略、外部敌人的行为、敌对行为（无论是宣战或不宣战）、内战、叛乱、革命等行动中使用有毒的或致病的化学或生物物质。

1.2 新的排除将包括在定名为 AVN48C 的经修订的标准的战争、劫持和其他危险排除条款的 b)(ii) 至 (iv) 中。当这些条款作为文件公布时，它将对所有航空保险单有效并在 12 个月后予以更新，但在任何时候提前 7 天通知退出现行的战争险。初步迹象表明，上面提到的三种险一旦退出，保险业将不再予以恢复。

¹ 所有语文版本由 IATA 提供。

1.3 所有航空保险单也都排除敌对性的引爆原子或氢裂变和/或熔化物质装置的爆炸或其他类似反应所引起的损失、损坏或责任。这一排除是在觉察到大国之间的战争引起的核破坏威胁的冷战时代制定的。在 9/11 之后，威胁不是来自核破坏，而是来自具有有限打击能力的核恐怖。除上面提到的其他大规模破坏性武器以外，业界及其顾客需要在以国家为目标的核恐怖行为中得到保护。

1.4 很清楚，保险并没有准备承受可能发生的累积损失的风险，如在机场使用 1.1 和 1.3 中提到的任何攻击手段的事件，因此预计的前景是非常现实的。这些排除将使航空公司违反其登记国以及经营所到国的管理要求。

2. 管理制度的遵守

2.1 迹象表明，大多数国家的管理当局将要求航空承运人为保持经营执照的目的，应持有承担其责任的足够的保险。另外，《1999 年蒙特利尔公约》并没有指明航空公司可以不承担责任的任何旅客责任险，也没有对责任进行限制。国家有义务（第五十条）“…要求承运人根据（本）公约持有承担其责任的足够的保险”。另外，新的欧洲共同体规则 785/2004 要求航空承运人和航空器运营人遵守最低限度的保险要求，以覆盖在战争和恐怖风险中的旅客责任险和第三方责任险。

2.2 放下管理要求不说，从法人管理的前途来讲，没有现行的保险，在发生 1.1 和 1.3 所指的事件中，航空公司将面临财政崩溃，也可能因此决定抑制其经营，其含义是，在市场衰退的情况下航空公司的经营可能会大大削减。

3. IATA 的态度

3.1 IATA 的态度是，恐怖主义行动的目标是针对国家的，航空公司和航空运输基础设施只不过是其替代物，因此在所有恐怖主义行为中，政府应提供必要的保险和/或赔偿保证，而不管保险市场是否能提供这种保险。

3.2 IATA 及其会员航空公司以及保险商和经纪人社区早已把这个问题告知了政府，现在该是政府对那个将会严重危及国际民用航空的发展和财政承受力的问题采取行动的时候了。

4. 大会行动

4.1 鉴于目前形势的不确定性，IATA 请大会：

- a) 敦促各国授权政府保证对上面提到的排除所关注的由于针对国家的恐怖主义行为对机身、零备件、旅客和第三方造成的损失单独的和/或集体的提供保险；和
- b) 指示国际民航组织理事会作为紧急事项，对所关注的战争和恐怖主义造成的损失起草一个责任限制制度，可以通过法律委员会正在进行的对罗马公约现代化的讨论来实现或如更便捷的话，通过单独的快道公约来达到。