

大会第 35 届会议

法律委员会

项目 34: 1952 年《罗马公约》现代化的进展报告

罗马公约的现代化

(由土耳其提交)

摘要

由于就公约草案中的关键要素缺乏协商一致意见，因此需要做进一步研究，包括向各国发放一份新的问卷，请其就具体事项发表意见。

大会的行动在第 5 段。

1. 引言

1.1 由于认识到在对地面造成损害的赔偿责任方面没有全球接受的机制，而同时又需要使现行法律框架现代化，国际民航组织建立了一个研究小组（SG），以审议 1952 年关于外国航空器对地面（水面）第三者造成损害的罗马公约，并使之现代化。土耳其一直在积极地参与制定一项新文书的努力。

1.2 研究小组工作的成果提交给了法律委员会第 32 届会议（LC/32）。但是，由于时间的限制，委员会未能最后完成关于新公约的工作。使罗马公约现代化的工作仍在继续进行，因此，土耳其希望大会第 35 届会议能够考虑以下一些额外看法和意见。

2. 关于进展报告的意见

2.1 在 LC/32 会议期间，未能就研究小组提交的现行草案案文的重要领域达成一致意见。争论和分歧的主要内容是航空承运人的赔偿责任范围和导致这种赔偿责任的风险的可保险性。

2.1.1 关于对地面第三方造成损害的基本风险，草案案文采用了类似 1999 年蒙特利尔公约所规定的赔偿责任制度；土耳其认为草案案文中所提议的结构总体而言是可接受的；但是，赔偿的水平应该高于蒙特利尔公约所决定的数额。

2.1.2 蒙特利尔公约规定第一级赔偿责任的限额为 100 000 特别提款权 (SDR)。限制国际航空承运人赔偿责任的目的,其依据是需要保护所有国家的航空运输业,而同时又要便利受害人迅速索赔且要制定一个统一的法律。

2.1.3 另一方面,罗马公约局限于对地面第三方造成的损害。地面第三方与旅客不同,他们与造成损害的航空运输没有法律关系。但是一个国家的航空运输业是国民经济的重要部分,并且在一般意义上而言,地面第三方,包括旅行公众,间接地从在其国家空域航行的每一次航空运输获得经济利益。因此,蒙特利尔公约以在航空运输的所有参与者之间分担内在风险为基础的理念就部分地适用于罗马公约。所以,土耳其认为,只有在将基本风险限额规定为至少 300 000 特别提款权的情况下,限制航空承运人的赔偿责任才是公平的。

2.1.4 公约草案中涉及因非法干扰行为造成损害的条款在 LC/32 会议上引起了许多讨论,各位代表的意见也大相径庭。关键问题是对于因非法干扰行为而产生的损害,承运人是否应被视为有赔偿责任,而且如果是,应有何种程度的责任。

2.1.5 非法干扰行为通常会比事故造成更广泛的损害,而且在后果方面,他们更难于预测;因此必须区别对待。关键问题是这样的行为是否应被视为属于国家责任。

2.1.6 土耳其认为,风险和赔偿责任应在经营人采取必要的保安措施这一国际承认的义务范畴内,在国家和经营人之间公平地分担并需有具体限额。

3. 由于就关键事项缺乏协商一致意见,并为了阐明上述不同的观点,国际民航组织秘书处或许认为有必要再发放一份问卷,其中包括不同的公约选项,请成员国发表意见,尤其是关于新公约在某套参数范围内的可批准性的意见。

4. 土耳其的意见是,问卷的结果将给国际民航组织秘书处提供更好的资料,说明新公约的可接受程度和可批准性,并且如有必要,应按照被大多数反馈意见所支持的意见准备新的草案案文。

5. 大会的行动

5.1 请大会

- a) 注意本文件中的意见和提案; 和
- b) 建议国际民航组织按照上述第 4 段的意见就罗马公约现代化继续开展工作。