



大会第38届会议

法律委员会

议程项目47：本组织在法律领域的工作方案

推动统一国际航空运输某些规则的公约 (1999年蒙特利尔公约)

(由阿拉伯联合酋长国、空难家属集团 (ACVFG) 和
国际航空运输协会 (IATA) 提交)

执行摘要

1999年蒙特利尔公约 (99蒙约) 建立了一个规范航空公司对国际航班旅客和货物托运人赔偿责任的现代、公平和有效的制度。虽然99蒙约预设为国际航空运输的普遍责任制度，但目前仅有103个 (54%) 的国际民航组织成员国是其当事国。1929的华沙公约及其各修正文书仍然有效。

这就造成了一个复杂的各种可适用责任制度的补丁网。因此，即便是来自已经是99蒙约当事国的旅客和货物，因所涉航程而异，仍有可能受先前制度的规定规范。

2010年9月，国际民航组织第37届大会第A37-24号决议敦促各国批准99蒙约。可惜的是，从那以后只有七 (7) 个国家批准或加入了该公约。2013年3月第六次航空运输会议 (ATConf/6) 的建议之一，也是敦促各国批准99蒙约。

由于普遍接受该公约的未来效益，应该再次敦请各国批准或是加入99蒙约。

行动：鉴于大会第A37-24号决议和实现规范航空公司对国际航班旅客和货物托运人赔偿责任的普遍制度之效益，本文件联署人请大会敦促所有尚未这样做的成员国，尽快成为99蒙约的当事国。

战略目标:	本工作文件涉及辅助实施战略 — 方案支助 — 法律服务和对外关系
财务影响:	不适用
参考文件:	Doc 9958号文件：《大会有效决议》（截至2010年10月8日） ATConf/6-WP/104号文件：关于议程项目1.1 (1.1.4) 的报告中的建议

1. 引言

1.1 1999年蒙特利尔公约（99蒙约）于2003年11月4日生效，从而确立了国际航空运输方面的一个现代责任制度。

1.2 虽然99蒙约预设为国际航空运输的普遍责任制度，但几近十年之后，仍仅有103个（54%的）成员国是其当事国¹（尽管这些国家涵盖了定期航班总量的绝大多数）。若干航空大国仍然停留在这项制度之外。1929年的华沙公约或其各项修正文书均从未取得普遍接受：

条约	生效	当事国数量
1944年芝加哥公约	1947	191
1929年华沙公约	1933	152
1955年海牙议定书	1963	137
1961年瓜达拉哈拉议定书	1964	86
1975年蒙特利尔第1号补充议定书	1996	50
1975年蒙特利尔第2号补充议定书	1996	51
1975年蒙特利尔第3号补充议定书	未生效	21
1975年蒙特利尔第4号补充议定书	1998	58

1.3 的确，先前的1929年华沙公约、1955年海牙议定书、1961年瓜达拉哈拉公约和1975年几项蒙特利尔补充议定书仍然有效，造成了一个复杂的各种可适用责任制度的补丁网。²

1.4 这就是说，在很多情况下，旅客、货运人和航空公司仍然无法享受99蒙约给予的巨大利益。

2. 背景

2.1 普遍采用99蒙约将给各方带来重大利益：

- i) 对于旅客——99蒙约取代了先前华沙公约和华沙/海牙责任制度硬性规定的航空公司对死亡或伤害少至12,000美元（见表1）的低责任限额。根据99蒙约，旅客无须证明过失或过错即有权要求上限为113,110特别提款权（2013年4月止约为\$170,000美元）的赔偿。要求赔偿金额超过这一上限的，对无过失的举证责任在于航空公司。99蒙约还提供了有利于消费者的其他规定，如给予旅客在选择范围更广的法辖区提出索赔的能力，以及航空公司对受害人预付赔偿金等。最后，国际民航组织每五（5）年审查一次责任限额，以确保99蒙约跟上发展和通胀的步伐。

¹ 见附录B。

² 造成混乱结果的尤其是，一些国家仅批准了1929年的原始华沙公约，但不包括其修正文书；而另一些国家则成为一个或多个修正文书的当事国，却没有批准原始公约。法院判例认为，一国参加一项修正文书但不是公约当事国的，该国并不因此成为未修正公约的当事国：见Chubb诉韩亚航空公司案，214 F 3rd 301, 308 2nd Cir 2000（案卷99-7617）—美国。

- (ii) 对于货物托运人 —— 99 蒙约明确推动航空公司使用电子凭证，包括电子航空托运单（e-AWB）和其他运输单据。因此，由于航空货物供应链中消除了用纸，将取得重大效率增益，包括环境利益。99 蒙约是航空业电子货运行动的先决条件，其目的在于从航空货物供应中消除使用纸文件。据估计，电子货运每年将实现总额 49 亿美元的效益。托运人、转运人和监管人都将从更快捷、更准确的单据处理，生产率提高，保安加强，货运时间加速和通关守规更好中获益。
- (iii) 对于航空公司 —— 今天大多数国际航空公司都在运行大规模且日益全球化的航线网络。但若不能普遍批准 99 蒙约，一个责任制度的补丁网络将继续存在。例如，一个国际航班无论出发地和目的地为何地，它的旅客和货物都可能由不同的责任制度规范。

这就造成在确定某一具体事件或事故应受何种制度规范时的复杂性和混乱。国际航空运输获得足够的保险覆盖和理赔的过程，将会复杂得毫无必要。普遍接受 99 蒙约将在很大程度上消除这些问题。

2.2 普遍接受 99 蒙约将意味着，无论涉及那条航线或目的地，政府都可以切实保证对客、货索赔将适用一个现代和公平的责任制度。同理，由于 99 蒙约推动使用电子货运单据，普遍接受意味着政府可以确信其依赖货物空运连通性的业界利害攸关方，能够获得加速的货运时间，以及跟踪货物和在全球范围降低成本的能力。

表1 — 不同航空公司责任制度的相关限额

类型	华沙公约 (1929)	海牙议定书 (1955)	第2号补充议定书和蒙特利尔第4号议定书	蒙特利尔公约 (1999)
死亡或伤害	12,000美元	24,000美元	25,000美元	170,000美元 (第一道门限, 可要求更高金额)
货物	每公斤20美元	每公斤20美元	每公斤25美元	每公斤28美元
有无电子单据规定?	无	无	有 (仅蒙4号有)	有

注：本表采用2013年4月4日中间市价换算各限额和门限值的美元比值。各条约并未规定美元价值，这里用美元计算是为了便于参考和比较。

附录

99蒙约当事国的国际民航组织成员国名单

阿尔巴尼亚	法国	挪威
阿根廷	冈比亚	阿曼
亚美尼亚	格鲁吉亚	巴基斯坦
澳大利亚	德国	巴拿马
奥地利	希腊	巴拉圭
巴林	匈牙利	秘鲁
巴巴多斯	冰岛	波兰
比利时	印度	葡萄牙
伯利兹	爱尔兰	卡塔尔
贝宁	以色列	大韩民国
波斯尼亚和黑塞哥维那	意大利	摩尔多瓦共和国
博茨瓦纳	牙买加	罗马尼亚
巴西	日本	沙特阿拉伯
保加利亚	约旦	塞尔维亚
布基纳法索	肯尼亚	塞舌尔
喀麦隆	科威特	新加坡
加拿大	拉托维亚	斯洛伐克
佛得角	黎巴嫩	斯洛文尼亚
智利	立陶宛	南非
中国	卢森堡	西班牙
哥伦比亚	前南马其顿共和国	圣文森特和格林纳丁斯
刚果	马达加斯加	瑞典
库克群岛	马来西亚	瑞士
哥斯达黎加	马尔代夫	阿拉伯叙利亚共和国
克罗地亚	马里	坦桑尼亚联合共和国
古巴	马耳他	汤加
塞浦路斯	墨西哥	土耳其
捷克共和国	摩纳哥	乌克兰
丹麦	蒙古	阿拉伯联合酋长国
多米尼加共和国	黑山	联合王国
厄瓜多尔	摩洛哥	美国
埃及	纳米比亚	乌拉圭
萨尔瓦多	荷兰	瓦努阿图
爱沙尼亚	新西兰	
芬兰	尼日利亚	总计：103个成员国

欧洲联盟作为地区经济一体化组织也已成为99蒙约当事方。