



法律委员会 — 第 33 届会议

(2008 年 4 月 21 日 — 5 月 2 日，蒙特利尔)

议程项目 3： 在非法干扰行为或一般风险情况下航空器对第三方造成损害的赔偿

介绍性说明

(由秘书处提交)

1. 引言

1.1 可以忆及，法律委员会第 31 届会议（2000 年 8 月 28 日至 9 月 8 日，蒙特利尔）在其工作方案中包括了“审议 1952 年 10 月 7 日在罗马签署的《关于外国航空器对地面（水面）上第三方造成损害的公约》的现代化事项”这一题目，并将其列为第 4 优先。秘书处根据对 2001 年发给各国的问卷的答复，进行了一项研究。2002 年 6 月 5 日，理事会同意成立一个秘书处研究小组，该小组举行了四次会议并且制定了《关于外国航空器对第三方造成损害的公约》草案。2002 年 3 月，M. B. Jennison 先生（美国）被任命为法律委员会关于此题目的报告员。2002 年 11 月 25 日，理事会将这一题目在法律委员会总体工作方案中的优先升为第 3 优先。这一项目是法律委员会第 32 届会议（2004 年 3 月 15 日至 21 日，蒙特利尔）审议的主要事项，会议得出的结论是，需要在罗马公约现代化方面做出更多的工作。2004 年 5 月 31 日，理事会在审议了法律委员会的报告之后，决定建立一个关于 1952 年罗马公约现代化的特别小组，以推进这项工作。

1.2 大会第 35 届会议（2004 年 9 月 28 日 — 10 月 8 日）还决定将这一项目升为第二优先。2005 年 11 月 29 日，理事会在法律委员会的总体工作方案中，将这一项目升为第一优先；2006 年 12 月 6 日，理事会将这一项目标题改为“在非法干扰行为或一般风险情况下航空器对第三方造成损害的赔偿”。

2. 理事会特别小组的工作

2.1 特别小组在 2005 年举行了两次会议，2006 年举行了三次会议，2007 年举行了一次会议。

2.2 小组在其第一次会议上，达成了某些一般性协议要点，其中包括：

- 1) 对受害人的保护至少应与 1999 年蒙特利尔公约规定的相等。
- 2) 应为包括航空承运人在内的航空运输系统提供充分的保护，特别是处理涉及多个受害人的大范围损害的“灾难性损失”的问题。
- 3) 任何坚持保护受害人和保护航空运输系统原则的体制，都必须以市场或其他机制所提供的保险覆盖为依据来建立。
- 4) 就目前处理的问题而言，恐怖主义袭击是对航空运输系统的主要威胁，特别是如其导致了灾难性的损失。
- 5) 在现有的赔偿制度范围内，无法调和既提供充足的对受害人的赔偿，又适当保护民用航空业这两项目标。
- 6) 一个补充性赔偿供资机制可以弥合对受害人进行保护的充足水平和适当保护民用航空业之间所存在的差距，并确保赔偿制度的持久性。

2.3 在其第三次会议上，小组商定了“关于核心问题的折衷一揽子意见”。小组具体同意将源于法律委员会第 32 届会议的公约草案分为两项公约，一项规范一般风险，一项规范与恐怖主义有关的风险。两个公约之间将无任何联系，各国应当有成为其中任一项公约或两项公约的缔约方之可能。关于补充赔偿机制的规定，将是与恐怖主义有关的风险公约的组成部分。

2.4 该小组随后编制了两个公约草案的案文，即：

- a) 《在非法干扰情况下航空器对第三方造成损害的赔偿的公约》（俗称“非法干扰赔偿公约”）；和
- b) 《航空器对第三方造成损害的赔偿的公约》（俗称“一般风险公约”）。

2.5 每个公约草案的主要条款摘要载于附录 A。公约草案案文分别载于附录 B 和 C。

2.6 小组在其第六次亦即最后一次会议结束时，同意向理事会通报，小组在政策和起草两份公约方面取得了重大进展。小组已完成了其工作，并按照分派的任务拟订了案文。特别是关于非法干扰赔偿公约，在对受害者保护和航空运输业的保护之间的平衡产生影响的核心问题上，小组通过了一揽子综合方案。这一揽子方案得到了最广泛的多数的支持，但同时亦认识到，该解决方案可能需要在对该事项将进行的讨论期间进行细化调整。最广泛的多数认为，该案文已足够成熟，可以提交给法律委员会审议。

3. 大会第 36 届会议的审议

3.1 在大会第 36 届会议的法律委员会上，主席在总结该项目的讨论情况时指出，除一个代表团外，所有发言的代表团都同意，特别工作组的工作产生了好成果，尽管也认识到某些问题仍然需要加以解决。大多数代表团都同意，这一工作已臻成熟，可以提交法律委员会；因此，得出的结论是，两个公约草案的情况都是如此。但有两个代表团对于一般风险案文的相对重要性以及是否也应提交给委员会有保留意见。

3.2 在审议议程项目 47（本组织在法律领域的工作方案）时，这一问题又再次浮现。主席就项目 47 作出结论时指出，绝大多数代表团均支持将两份草案案文送交法律委员会，并表示对优先问题似乎没有达成完全一致。她建议理事会根据可用的时间和资源，审慎审议分配给法律委员会审议的项目。

4. 理事会第 182 届会议的决定

4.1 理事会在其第 182 届会议第八次和第十二次会议期间，在秘书长提交的 C-WP/13031 号文件和德国提交的 C-WP/13087 号文件的基础上，对该事项进行了审议。除其他事项外，理事会：

- a) 同意于 2008 年 4 月 21 日至 5 月 2 日在蒙特利尔召开法律委员会第 33 届会议；
- b) 决定法律委员会应给予非法干扰赔偿公约草案和一般风险公约草案相同的优先地位；
- c) 要求法律委员会将德国在 C-WP/13087 号文件中提出的关切纳入考虑。委员会应该特别重视以最高效率保护受害者利益的可能途径，并确保经修改后的公约的可批准性以及供资机制的可运作性；和
- d) 批准了法律委员会第 33 届会议的临时议程。

4.2 理事会还决定，法律委员会第 33 届会议不仅限于对法律专家发出邀请，其他相关领域如财务和精算等的其他专家，均在邀请之列。

4.3 C-WP/13031 号文件和 C-WP/13087 号文件可在 ICAO-NET 网站（www.icao.int/icaonet）查阅；不能进入 ICAO-NET 网站的观察员，将通过电子邮件向他们提供副本。

5. 法律委员会的行动

5.1 请法律委员会审议附录 B 和 C 所载的公约草案。

附录 A

在非法干扰情况下航空器对第三方造成损害的赔偿的公约草案 主要条款摘要

1. 根据第二条第 1 款，该公约将适用于因非法干扰行为导致飞行中的航空器在一缔约国领土内对第三方造成的损害，如果该航空器运营人的主要营业地、或若无此种营业地则其永久居所地是在不论是否缔约国的另一国的。该条款确保不论运营人是否来自一缔约国，在任何缔约国发生的损害都能得到赔偿。在某些情况下，该公约还适用于在非缔约国发生的损害：当来自缔约国的运营人在非缔约国造成了损害的，有待设立的缔约方会议（COP）可以决定向该运营人提供财务援助（第二十六条）。

2. 虽然第 1 款中具有国际因素，但小组认为也应该对基本上属于国内事件的适用提供可能性。据此，第二条第 2 款规定，如一缔约国做此选择，当航空器运营人的主要营业地、或若无此种营业地则其永久居所地位于该缔约国，本公约亦适用于在该缔约国领土内发生的此种损害。小组注意到了因为国内飞行而可能需要对有待设立的补充赔偿机制（SCM）做出财务捐助。

3. 运营人承担严格赔偿责任。第三条第 1 款直截了当地规定，运营人对第三方遭受的损害应当承担赔偿责任，其唯一的条件为损害是由一架飞行中的航空器造成的。索赔人无需证明过失。但是，对于惩罚性、示范性或任何其他非补偿性的损害赔偿，一律不得予以追索。

4. 根据第四条，运营人的赔偿责任依据航空器的重量设有限制或上限，从最小的航空器 750 000 特别提款权，到最大的航空器 700 000 000（七亿）特别提款权。这些数额仍然被置于方括号中，表明现阶段这仅仅是为讨论目的而纳入文中的。只有在特殊情况下才可突破这一责任赔偿上限（见以下第 13 段）。

5. 小组在几次会议上都考虑了是否规定只有运营人应承担赔偿责任，而使航空运输业的其它各方免除赔偿责任，如所有人、出租人或融资人、制造商、空中航行服务提供者、机场、保安提供者和地面服务提供者。这一问题只是在最后一次会议上得到解决，小组采纳了一个与 1999 年蒙特利尔公约类似的排他性救助条款。《非法干扰赔偿公约》案文第二十七条规定，由于非法干扰行为造成的损害赔偿的诉讼只能针对运营人提起；不得针对任何其他人提出此类损害赔偿的要求。然而，该条款并不适用于针对故意犯下非法干扰行为的个人所提起的诉讼。

6. 在案文中纳入了一个条款，以提供一个国际机制，让在空中相撞事件中遭受损害的航空器上的第三方，可向另一承运人要求赔偿。根据 1999 年蒙特利尔公约，他们已经可以针对其承运人提起权利主张，但是，如果其承运人无过失，根据 1999 年蒙特利尔公约，这种赔偿将限制在 100 000 特别提款权以内。条文设想的是所涉运营人的连带责任。

7. 根据第八条的设想，将设立一个名为补充赔偿机制（SCM）的独立组织，其主要宗旨为向在一缔约国领土内遭受损害的人支付赔偿，和当来自缔约国的运营人在非缔约国造成了损害时提供财务援助（如以上第 1 段所述）。补充赔偿机制应当就损害总金额超出第四条规定的限额的部分支付赔偿（第十九条）。换言之，当运营人为损害负赔偿责任时，其所支付的金额以其上限额为限度，而补充赔偿机制则将支付上限水平以上和以外的额外赔偿。预计运营人将能够获得上限额度以下的保险。如果不能获得

保险，或只能在对航空运输的持续运营不利的条件下获得保险，补充赔偿机制则可以向运营人提供财务援助，以涵盖其在第三条和第四条下的赔偿责任。这就是特别小组所称的“下调”（第十九条第 3 款）。

8. 一般而言，关于补充赔偿机制可提供的最高赔偿金额，为讨论目的，目前将每一事件的最高赔偿额设为 30 亿特别提款权（SDRs）（第十九条第 2 款）。

9. 该机制由所有缔约国组成的决策机构缔约方会议（COP）和一个以一主任为首的秘书处组成。缔约方会议（COP），除其他外，将制定补充赔偿机制的规章、理赔准则、投资准则，确定向补充赔偿机制缴纳的会费，并在非缔约国发生事件的情况下，就应提供财务援助的情况做出决定等。第九条详列了缔约方会议的所有权力和职责。缔约方会议应每年召开一次会议，除非其另行决定。

10. 根据第十二条，补充赔偿机制的会费应当是针对从一缔约国机场离港的国际商业飞行所载的每位旅客和每 [吨] 货物强制征收的数额。如果一缔约国在第二条第 2 款项下做了适用于国内的声明，还应当针对该缔约国内两个机场之间离港的商业飞行所载的每位旅客和每 [吨] 货物也征收此类数额。运营人应当强制征收该数额并将其向补充赔偿机制缴纳。一般而言，该机制连续两年征收的会费总额不应超过 90 亿特别提款权（第 13 条）。

11. 第十五条的设想是，从该公约对每一缔约国生效时起，即依据来自该国的旅客和货物，向其收取初始会费，此外还依据宣布将国内飞行包括进去的声明所涵盖的飞行离港的旅客和货物，向其收取初始会费。还有，确定会费时确保能在四年内达到由该机制可支付的最高赔偿限额的一定百分比。

12. 运营人不缴纳会费的，补充赔偿机制的主任应当采取适当措施收缴所欠的金额（第十六条第 2 款）。每一缔约国应当确保向补充赔偿机制提供特定的统计数据和其他数据；对不履行的缔约国可以产生赔偿责任（第十七条）。

13. 如以上第 4 段所述，在特殊情况下，可以突破运营人的责任赔偿限额。如果损害总额超过了根据第四条运营人的赔偿责任限额，以及根据第十九条第 2 款该机制可支付的数额（即损害数额超过了第一和第二层），受损害人可以在第二十四条所列的情形下向运营人索取额外赔偿。为此，必须证明运营人或其高级管理层故意实施了非法干扰行为，或其作为或不作为促成了事件，而且：

- i) 是属于运营人管理责任和实际控制范围内的；
- ii) 是除非法干扰行为外造成事件的首要原因的；和
- iii) 是无视已知的、极可能的和行将发生的危险而加以施为的。

14. 根据第二十五条，若该机制已向索赔人付款，则也可以在第二十四条所列的条件下对运营人享有追索权。若任何其他人或其高级管理层故意实施了非法干扰行为，则该机制同样对该人享有追索权。

15. 最后，程序性条款载于第七章中。一般而言，要求赔偿的诉讼通常只能向单一法院，即损害发生地的缔约国法院提起（第三十条第 1 款）。此外，一个法院做出的判决，凡在该法院所在地的缔约国具有执行力的，在任何其他缔约国得同样具有执行力，尽管在某些特定情况下可以拒绝承认和执行某一判决（第三十二条）。

航空器对第三方造成损害的赔偿的公约草案 主要条款摘要

16. 本公约适用于不是因非法干扰行为导致飞行中的航空器在一缔约国领土内对第三方造成的损害，如果该航空器运营人的主要营业地、或若无此种营业地则其永久居所地是在不论是否缔约国的另一国的。与上述的非法干扰赔偿公约相同，该公约也有针对国内飞行选择加入的条款（见第二条）。

17. 根据第三条，运营人负有严格赔偿责任，但以特定的门槛为限，目前暂定为 250 000 至 500 000 特别提款权（SDRs）。超出此范围的，除非运营人证明此种损害不是因其疏忽造成，或者该损害完全是因另一人的疏忽造成的，否则须对全部损害负赔偿责任。换言之，对运营人的赔偿责任没有封顶。这一两个梯级的制度与 1999 年蒙特利尔公约中的制度相类似。

18. 由于运营人可能对所造成的损害负责全额赔偿，因此，补充赔偿机制在此情况下不运作。

19. 该公约与非法干扰赔偿公约相似，规定了关于空中相撞的条款（第四条）。

20. 根据第十条之二，航空器的所有人、出租人或保留了航空器所有权或持有其担保权益的融资人，或其雇员或代理人，凡不是运营人的，无论根据本公约或是任何缔约国的法律，一律不对损害承担赔偿责任。目前将该条款置于方括号中，这是因为小组未能就是否将其纳入公约采取最后立场。

程序性条款与另一公约草案中的相似。特别是，要求赔偿的诉讼通常只能向损害发生地的缔约国法院提起。

—————

附录 B

关于在发生非法干扰情况下 航空器对第三方造成损害的赔偿的公约草案

第一章

原则

第一条 定义

为本公约的目的：

- a) “非法干扰行为”是指 1970 年 12 月 16 日在海牙签订的《关于制止非法劫持航空器的公约》或者 1971 年 9 月 23 日在蒙特利尔签订的《关于制止危害民用航空安全的非法行为的公约》，或其在有关缔约国间生效的任何修正或议定书中定义的违法行为。
- b) “事件”是指因非法干扰行为而导致飞行中的航空器造成损害的事件。
- c) 一架航空器从完成登机或装货后其所有外部舱门均已关闭时起、至其任一此种舱门为下机或卸货目的开启时止，其间的任何时候均被视为在“飞行中”。
- d) “最大质量”是指航空器的最大审定离港质量，它不包括使用时助升气体的作用。
- e) “运营人”是指造成损害时正在使用航空器的人，但如果航空器的航行控制权仍直接或间接地保留在航空器原始使用权人的手中，则应当视该人为运营人。当一个人自己使用或其雇员或代理人在受雇期间使用航空器时，不论其是否在授权范围内，均应当视其为正在使用航空器。运营人不因另一人犯下非法干扰行为的事实而丧失其作为运营人的地位。
- f) “人”是指任何自然人或法人，包括国家。
- g) “缔约国”是指本公约对其生效的国家。
- h) “第三方”是指运营人、旅客或货物的发货人或收货人以外的人；在发生撞机的情况下，“第三方”亦指对方航空器的运营人、所有人和机组人员，以及对方航空器上的旅客或货物的发货人或收货人。

第二条 范围¹

1. 本公约适用于因非法干扰行为导致飞行中的航空器在一缔约国领土内对第三方造成的损害，如果该航空器运营人的主要营业地、或若无此种营业地则其永久居所地是在不论是否缔约国的另一国的。本公约也应当根据第二十六条适用于发生在非缔约国的此种损害。

¹ 如果国际民航组织修改了相关的定义，则可能需要进一步考虑运营人与某一特定国家之间的关联因素。

2. 如果一个缔约国向公约保存人就此做出声明，当航空器运营人的主要营业地、或若无此种营业地则其永久居所地位于该缔约国，本公约亦适用于在该缔约国领土内发生的此种损害。

3. 为本公约的目的，在包括专属经济区在内的公海或其上空的船舶或航空器，应当视为其登记国领土的一部分。被永久性地固定在专属经济区或大陆架土壤上的钻井平台和其他装置，应当被视为对这类平台或装置享有管辖权的国家领土的一部分。

第二章

运营人的赔偿责任及相关事项

第三条 运营人的赔偿责任

1. 运营人对第三方遭受的损害应当承担赔偿责任，其唯一的条件为损害是由一架飞行中的航空器造成的。

2. 如果所受损害并非造成损害的事件的直接后果，则无权按照本公约要求赔偿。

3. 如果和只要损害在其境内发生的缔约国的法律规定了对环境损害的赔偿，则环境损害应当予以赔偿。

4. 对于惩罚性、示范性或任何其他非补偿性的损害赔偿，一律不得予以追索。

5. 对属于死亡、人身伤害或对财产的损害的损害，应当予以赔偿。对精神伤害所致的损害，如果这种损害是某种可以辨认的精神疾病造成而其又是因人身伤害或害怕遭受死亡或人身伤害的合理恐惧造成的，则亦应当予以赔偿。

第四条 运营人责任的限额

运营人对每一架航空器和每一事件的赔偿责任不得超过：

- [a) 对最大质量为 500 公斤或以下的航空器，750 000 特别提款权；
- b) 对最大质量超过 500 公斤但不超过 1 000 公斤的航空器，1 500 000 特别提款权；
- c) 对最大质量超过 1 000 公斤但不超过 2 700 公斤的航空器，3 000 000 特别提款权；
- d) 对最大质量超过 2 700 公斤但不超过 6 000 公斤的航空器，7 000 000 特别提款权；
- e) 对最大质量超过 6 000 公斤但不超过 12 000 公斤的航空器，18 000 000 特别提款权；
- f) 对最大质量超过 12 000 公斤但不超过 25 000 公斤的航空器，80 000 000 特别提款权；

- g) 对最大质量超过 25 000 公斤但不超过 50 000 公斤的航空器，150 000 000 特别提款权；
- h) 对最大质量超过 50 000 公斤但不超过 200 000 公斤的航空器，300 000 000 特别提款权；
- i) 对最大质量超过 200 000 公斤但不超过 500 000 公斤的航空器，500 000 000 特别提款权；
- j) 对最大质量超过 500 000 公斤的航空器，700 000 000 特别提款权。]

第五条 涉及两个或两个以上运营人或其他人的事件

1. 当两架或两架以上航空器涉及一个造成本公约适用的损害的事件时，这些航空器的运营人应当对第三方所受的任何损害负连带赔偿责任。
2. 如果两个或两个以上运营人有此责任，其相互间的追索权应当根据其各自的责任限额和造成的损害加以确定。
3. 运营人赔偿责任有限额的，对超过责任限额的数额概不负责。

第六条 先行付款

如果损害发生地国的法律如此要求，运营人应当不加拖延地向根据本公约可能有权要求赔偿的自然人先行付款，以满足其迫切的经济需要。此种先行付款不构成对责任的承认，并可从运营人随后作为损害赔偿金支付的任何数额中扣抵。

第七条 保险

缔约国应当虑及第四条和第十九条，要求其运营人就其在本公约中的责任取得充分的保险或担保。缔约国可以要求经营航空运输至该国内的运营人提供其进行了充分的保险或担保的证据。在这样做时，缔约国应当对其他缔约国的运营人采用与其本国运营人相同的标准。

第三章

补充赔偿机制²

第八条 补充赔偿机制

1. 本公约设立一个定名为补充赔偿机制的组织。补充赔偿机制由缔约国组成的缔约方会议和以主任为首的秘书处组成。
2. 补充赔偿机制的宗旨如下：

² 该机制的名称尚未确定。

- a) 根据第十九条第一款提供损害赔偿并根据第十九条第二款和第二十六条提供财务援助；
- b) 根据第二十条第一款支付先行付款并根据第二十条第二款在事件之后采取合理措施，以最大限度地减少或减轻事件造成的损害；和
- c) 履行直接符合这些宗旨的其他职能。

3. 补充赔偿机制的所在地应当 [与国际民用航空组织在同一地点]。

4. 补充赔偿机制应当具有国际法律行为能力。补充赔偿机制应当得到每一缔约国的承认，其在各该国均为法人，具有依法享有权利、承担义务并在各该国法院作为诉讼一方的能力。每一缔约国应当承认补充赔偿机制的主任为该机制的法人代表。

5. 补充赔偿机制应当享有免税及其他与东道国协定的特权。补充赔偿机制的资金[及由此产生的任何收益]应当在所有缔约国免于征税。

6. 补充赔偿机制应当免于法律和行政诉讼，但涉及根据第十八条获得的贷款或根据第十九条应付赔偿的诉讼除外。补充赔偿机制的主任和其他人员应当免于法律和行政诉讼。主任享有的豁免可由缔约方会议予以放弃。其他人员的豁免可由主任予以放弃。³

第九条 缔约方会议

缔约方会议应当：

- a) 确定自己的议事规则并在每次会议上选举其官员；
- b) 制定补充赔偿机制的规章和理赔准则；
- c) 任命主任并确定其聘用条件，以及在未向主任授予该项授权的情况下，确定补充赔偿机制其他雇员的聘用条件；
- d) 在第十一条赋予的权力以外，向主任授予为履行补充赔偿机制的职责而可能必要的或适当的权力和授权，并随时取消或修改给予的授权；
- e) 决定初始收缴金的缴交期限和金额，并确定缔约方会议下一次会议之前每年须向补充赔偿机制缴纳的收缴金；
- f) 在适用了第十三条所述的收缴金总限额的情况下，确定应向第十三条所适用的期间内发生的所有事件的受害人支付的总金额；

³ 国际货币基金组织和国际开发协会协定，以及设立多边投资担保机构的公约给予执行主任、高管和雇员以下豁免：

- i) 其执行公务的行为享有司法豁免；
- ii) 因不是本地国民，享有与有关缔约国给予其他缔约国同级代表、官员和雇员相同的免于移民限制、外国人登记要求和国民服务义务的豁免，以及换汇限制方面相同的便利；和
- iii) 享有与有关缔约国给予其他缔约国同级代表、官员和雇员相同的旅行便利待遇。

- g) 任命审计员；
- h) 对预算进行表决，确定补充赔偿机制的财务安排，包括投资准则，审查支出和批准补充赔偿机制的帐目，并对审计员的报告和主任就此提出的意见进行审议；
- i) 审查主任的报告，包括关于赔偿要求的报告，并对其采取适当的行动，并就主任提交的任何事项做出决定；
- j) 决定是否适用第二十六条并确定此种援助的最高金额及根据需要为此确定进一步的条件；
- k) 确定准许哪些非缔约国和哪些政府间和非政府国际组织在无表决权的情况下参加缔约方会议和附属机构的会议；
- l) 建立任何必要的机构以协助其履行职责，包括酌情设立一个由缔约国代表组成的执行委员会，并规定此机构的权限；和
- m) 审议缔约国向其提交的任何与本公约有关的事项。

第十条 缔约方会议举行会议

1. 缔约方会议应当每年举行一次会议，除非缔约方会议决定按另一间隔期举行其下一次会议。主任应当在适当的时间和地点召集会议。
2. 在下列情况下，主任应当召集缔约方会议的特别会议：
 - a) 应不少于总数五分之一的缔约国的要求；
 - b) 如果航空器造成属于本公约范围的损害，而且损害可能超过公约第四条规定的适用责任限额、达到补充赔偿机制现有资金的 50%以上的；或
 - c) 如果已经达到第十三条所述的收缴金总限额；或
 - d) 如果主任根据第十一条第 1d) 项已经行使了其授权。
3. 所有缔约国都具有参加缔约方会议的同等与会权利，每一缔约国享有一票表决权。
4. 缔约国的多数构成缔约方会议举行会议所要求的法定人数。缔约方会议的决定由投票多数通过。第九条第 a)、b)、c)、d)、j)、和 l) 项项下的决定由三分之二多数票通过。

第十一条 秘书处和主任

1. 补充赔偿机制设主任领导的秘书处。主任应当雇用人员、监督秘书处并指导补充赔偿机制的日常活动。此外，主任：

- a) 应当向缔约方会议报告补充赔偿机制的运行情况，并提交其账目和预算；
- b) 应当收取根据本公约应缴的全部收缴金，根据投资准则对补充赔偿机制的资金进行管理和投资，保持资金账目，并根据第十八条协助对账目和资金进行审计；
- c) 应当根据理赔准则处理赔偿要求、并就每项索赔要求的处理情况为缔约方会议编制报告；
- d) 可以酌情决定至缔约方会议下一次会议前，暂时采取第十九条第三款和第二十条项下的行动；和
- e) 应当决定缔约方会议交予的任何其他事项。

2. 主任和秘书处的其他人员在履行其职责时，不得寻求或接受补充赔偿机制以外任何当局的指示。各缔约国承允充分尊重有关人员职责的国际性，不谋求对其任一国民在履行其职责时施加影响。

第十二条 补充赔偿机制的收缴金

补充赔偿机制的收缴金应当是针对从一缔约国机场离港的国际商业飞行所载的每位旅客和每[吨]货物收取的强制性金额。如果一缔约国在第二条第二款项下做了声明，还应当针对该缔约国国内两个机场之间离场的商业飞行所载的每位旅客和每[吨]货物收取此种金额。运营人应当收取该强制性金额并将其缴纳给补充赔偿机制。⁴

第十三条 收取收缴金的总限额

补充赔偿机制在连续两年期间内收取的收缴金总额，不得超过根据本公约第十九条第二款的最高赔偿额的三倍。

第十四条 确定收缴金额度的基础⁵

1. 应当依据以下原则确定收缴金的额度：

- a) 补充赔偿机制的宗旨应该高效率地得以实现；
- b) 航空运输部门内部的竞争不应该发生扭曲；和
- c) 航空运输部门相对于其他交通运输部门的竞争力不应受到不利的影响。

2. 在确定收缴金额度时，缔约方会议应确保将其以统一和不歧视的方式适用于所有缔约国及其运营人、旅客和货物的发货人和收货人，而不论该国于何时成为缔约国，并虑及那些尚未成为缔约国的国家。针对一缔约国收取的收缴金，不可用来为本公约对该缔约国生效前发生的事件提供赔偿。

⁴ 为收取和缴纳收缴金的目的，需要考虑“运营人”一词是否充分涵盖了“承运人”的概念。

⁵ 最后条款可能对生效的门槛加以明确规定，以确保有足够的旅客人数和货物量维持补充赔偿机制的财务可持续性。

3. 在根据第十一条第 1 a) 项编制的预算的基础上确定收缴金额度时，应当虑及：

- a) 第十九条第二款规定的最高赔偿限额；
- b) 适用第十九条第三款时对储备金的需要；
- c) 要求赔偿的诉讼、旨在减少或减轻损害的措施和本公约项下的财务援助；
- d) 行政管理的费用和开支，包括因召开缔约方会议而产生的费用和开支；
- e) 补充赔偿机制的收入；和
- f) 根据第十八条第 4 款的额外赔偿资金的可获性。

第十五条 初始收缴金和预先供资

1. 缔约方会议在其第一次会议上应当决定，从本公约对一缔约国生效时起，对从该缔约国离港的旅客和货物收取收缴金的期限和额度。如果一缔约国做出第二条第二款项下的声明，则应当从该项声明生效时起，针对声明范围内的离场飞行旅客和货物缴付初始收缴金。期限和额度对所有缔约国一律相等。

2. 收缴金额度的确定，应当确保可用的资金在四年内至少达到第十九条第二款规定的赔偿限额的 [25%] [100%]。如果可用的资金被认为足以在可预见的未来支付可能的赔偿或财务援助，并已达到该项限额的至少 [50%] [100%]，缔约方会议可以决定到下一次缔约方会议举行会议之前，不必进一步缴纳收缴金，但是对本公约后来对其生效的国家的离场旅客和货物，则收缴金的期限和额度均得予以适用。

第十六条 收缴金的收取

1. 缔约方会议应当在规章中设立一个透明的、问责的和有成本效益的机制以支持收缴金的收取和缴纳。在设立该机制时，缔约方会议应当努力避免强加不必要的负担。对拖欠的收缴金，应当按规章规定收取利息。

2. 运营人不向补充赔偿机制缴纳其所收取的收缴金的，主任应当针对此运营人采取适当的措施，以便收回应缴的金额。每一缔约国应当确保可以在其辖区内采取收回应缴金额的行动，而不论应收债务实际上发生在哪个缔约国。

第十七条 缔约国的义务

1. 每一缔约国应当确保，在本公约项下产生的关于收取收缴金并将其向补充赔偿机制缴纳的一切义务均得到履行，并根据其法律采取一切适当措施，包括在认为必要时实施相关制裁，以便有效落实一切此种义务。

2. 每一缔约国应当确保向补充赔偿机制提供以下信息：

- a) 从该缔约国离港的国际商业飞行的旅客人数和货物数量；和
- b) 实施这种飞行的运营人身份。

根据第二条第二款做出了声明的缔约国，还应当确保提供关于该缔约国境内两个机场之间离场商业飞行的旅客人数和货物数量，以及实施这种飞行的运营人身份的详细资料。在每一情况下，这种数据均得构成其中所述事实的表面证据。

3. 当一缔约国不履行其在本条第二款项下的义务而给补充赔偿机制造成损失时，该缔约国应当对此种损失负责。缔约方会议应当根据主任的建议，决定该缔约国是否应当赔偿这种损失。

第十八条 补充赔偿机制的资金

- 1. 补充赔偿机制的资金仅可用于第八条第2款规定的目的。
- 2. 补充赔偿机制在管理和保全其资金方面应当力求谨慎。应当按照投资准则来保全资金。投资仅在缔约国进行。
- 3. 应当保持补充赔偿机制资金账目。补充赔偿机制的审计员应当审查账目并向缔约方会议报告账目情况。
- 4. 补充赔偿机制因收取的收缴金不足而不能满足有效的赔偿请求时，可以从金融机构取得贷款来支付赔偿，并可为此类贷款提供担保。

第四章

补充赔偿机制的赔偿

第十九条 赔偿

1. 补充赔偿机制应当按照与适用于运营人责任的相同条件，向在一缔约国领土内遭受损害的人提供赔偿，而不论该航空器运营人的主要营业地、或若无此种营业地则其永久居所地位于哪个缔约国。赔偿应当仅以损害总额超出公约第四条规定的限额的部分为限予以支付。当航空器运营人的主要营业地、或若无此种营业地则其永久居所地位于损害发生地缔约国时，只有在该缔约国已根据第二条第二款做出声明的情况下，才必须提供赔偿。

2. 补充赔偿机制对每一事件的最高赔偿额为 [3 000 000 000] 特别提款权。根据第三款给予的财务援助和根据第二十五条第二款对追回金额的分配，应当属于最高赔偿额以外的金额。

3. 如果在保险金额或所保的风险方面无法获得对本公约范围内的损害赔偿的全部或部分保险，或者仅有费用不利航空运输持续运行的保险，则缔约方会议可以决定，补充赔偿机制应当[在未来发生造成按本公约应予赔偿的损害的情况下，]向运营人提供财务援助，助其支付根据第三条和第四条其应承担责任的损害赔偿。缔约方会议可以决定收取费用，按期缴费，应当成为获得这种决定所给予的保护的条件。

第二十条 先行付款及其他措施

1. 补充赔偿机制可以经缔约方会议决定并依照理赔准则，不加拖延地向根据本公约可能有权要求赔偿的自然人先行付款，以满足其迫切的经济需要。此种先行付款不构成对赔偿权利的承认，并可以从补充赔偿机制随后支付的任何数额中扣抵。

2. 补充赔偿机制还可以经缔约方会议决定并依照理赔准则，采取其他措施以最大限度地减少或减轻事件造成的损害。

第五章

关于赔偿和追索的特别规定

第二十一条 受害人的作为或不作为

如果运营人或补充赔偿机制证明损害是由索赔人或衍生其权利之人的作为或不作为造成或促成，而且是出于故意或放任并知道极有可能造成损害的，则应当在此种作为和不作为造成或促成损害的范围內，免除运营人或补充赔偿机制对该索赔人的全部或部分责任。

第二十二条 法院费用和其他费用

第四条和第十九条第二款规定的限额，不得妨碍法院根据其自己的法律额外判予全部或部分法院费用和原告产生的其他诉讼费用，包括利息。如果所判予的损害赔偿，不包括法院费用和其他诉讼费用，其金额未超过运营人在造成损害的事发之日起 6 个月内，或在诉讼开始前一如后者晚于这一期限，以书面向原告允诺的金额，则不得适用上述规定。

第二十三条 减少的赔偿

如果应予赔偿的损害总额超过第四条和第十九条规定的可用金额，应当先将总额优先用于按比例赔偿就死亡和身体伤害提出的赔偿要求。可派付的总额尚有剩余的，则应当在就其他损害的赔偿要求中按比例进行支付。

第二十四条 额外的赔偿

1. 如果损害总额超过了根据第四条和第十九条第二款适用的限额，受损害人可以根据本条第二款和第三款，就超过的部分向运营人索取赔偿。

2. 运营人应当承担这种额外的赔偿责任，如果索取赔偿的人证明运营人，或运营人是法人的，则其高级管理层：

- a) 故意实施了非法干扰行为；或

- b) 其作为或不作为促成了事件，而且：
 - i) 是属于运营人管理责任和实际控制范围内的；
 - ii) 是除非法干扰行为外造成事件的首要原因的；和
 - iii) 是无视已知的、极可能的和行将发生的危险而加以施为的。

3. 为第二款 b) iii) 的目的，具体到有关的保安领域，运营人已经采纳了适用的行业标准⁶，而且在事件发生时持有与之相关的有效评估证明的，则其高级管理层即应当被认定为没有无视危险。前述规定并不限制高级管理层可据以确定其并未无视这种危险的其他理由。

第二十五条 追索权

1. 以第二款为准，运营人或补充赔偿机制对任何人均不享有追索权，除非该人，或该人是法人的，则其高级管理层故意实施了非法干扰行为。
2. 以第二十四条规定的条件为准，补充赔偿机制应当享有对运营人的赔偿追索权，但条件是这种索赔在根据第三条第一款和第二十四条第一款提出的所有索赔完成之前，一律不得加以执行。
3. 根据本条第二款追回的任何金额，均应当首先用于为引起追索行为的事件所造成的损害中超出第十九条第二款规定的最高金额的部分提供赔偿。

第六章

在非缔约国发生事件时的援助

第二十六条 在非缔约国发生事件时的援助

当一个其主要营业地或若无此种营业地则其永久居所地是在一缔约国境内的运营人对发生在一非缔约国的损害负有赔偿责任时，缔约方会议可以在个案基础上决定由补充赔偿机制向该运营人提供财务援助。此种援助只有在该非缔约国倘若是一缔约国，则该项损害原本属于本公约范围内的情况下方能提供。此种财务援助不得超出第十九条第二款规定的最高赔偿金额。如果即使获得援助，负有赔偿责任的运营人的偿还能力仍然受到威胁，则只有在该运营人已做出充分安排保护其偿还能力时，方能向其提供此种援助。

⁶ 相关的现行行业标准是国际航空运输协会的运行安全审计标准。

第七章

救助的实施及相关规定

第二十七条 排他性救助

1. 以不妨碍何人享有起诉权及其各自享有何种权利的问题为前体，任何因非法干扰行为引起的损害赔偿诉讼，不论其理由，且不问是根据本公约、侵权或合同或其他理由，一律只能向运营人提起，而且必须以本公约规定的条件 and 责任限额为准。不得向任何其他人要求赔偿此种损害。

2. 第一款不得适用于对故意实施了非法干扰行为的个人的诉讼。

第二十八条 特别提款权的换算

本公约用以表示各项金额的特别提款权，是指国际货币基金组织定义的特别提款权。在进行司法程序时，各项金额与各国货币的换算，应当按照判决当日用特别提款权表示的该项货币的价值计算。用国家货币表示的价值，应当按照国际货币基金组织在其业务和交易中采用的计价方法计算。缔约国不是国际货币基金组织成员的，用其国家货币表示的价值，应当按照该国确定的办法计算，以便使该缔约国国家货币表示的金额在实际价值上与第四条中的金额尽可能相同。

第二十九条 限额的复审

1. 以本条第二款为准，第四条和第十九条中规定的数额应当由主任参考相当于上一次修订以来、或者就第一次而言本公约生效之日以来的累积通货膨胀率的通货膨胀因素，对限额进行复审。用以确定通货膨胀因素的通货膨胀率，应当是构成第二十八条所指特别提款权的货币的发行国消费物价指数年涨跌率的加权平均数。

2. 如果前款所述的复审结果表明通货膨胀因素已经超过百分之十，主任应当将责任限额的修订通知缔约方会议。除非多数缔约国登记了反对意见，否则任何此种修订均应当在缔约方会议举行会议六个月后生效。主任应当将任何修订的生效立即通知所有缔约国。

第三十条 法院

1. 以本条第二款为准，根据本公约规定要求赔偿的诉讼只能向损害发生地的缔约国法院提起。

2. 如果损害发生在一个以上的缔约国，根据本公约规定要求赔偿的诉讼，只可以向事件发生时航空器所在或即将离开其领土上空的缔约国法院提起。

3. 在不妨碍本条第一款和第二款的情况下，可以在任何缔约国申请执行其法律允许的临时措施，包括保全措施。

第三十一条 补充赔偿机制的介入

1. 每一缔约国应当确保补充赔偿机制有权介入在该国法院对运营人提起的诉讼。
2. 本条第三款规定的除外，如果补充赔偿机制不是诉讼一方，则它不受该项诉讼的任何判决或裁定的约束。
3. 如果在一缔约国对运营人提起诉讼，诉讼各方都有权将诉讼通知补充赔偿机制。如果此种通知是按审理案件的法院地法做出而且给予了补充赔偿机制介入诉讼的时间，则补充赔偿机制应当受诉讼的判决或裁定的约束，即使它没有介入。

第三十二条 判决的承认与执行

1. 以本条的规定为准，根据第三十条有管辖权的法院在审判或缺席审判后做出的判决，凡在该法院所在地的缔约国具有执行效力的，只要是履行了该缔约国要求的手续，在任何其他缔约国同样具有执行效力。
2. 根据本条申请承认或执行的，一律不得对案件事实重新进行审理。
3. 如有下列情况，可以拒绝承认和执行判决：
 - [a) 判决的承认或执行显然违背被申请承认或执行的缔约国的公共政策的；
 - b) 向被告送达诉讼通知的时间和方式使被告无法准备和提出辩护的；
 - c) 其所涉及的诉讼事由在相同当事方之间已经有了判决或仲裁裁决，而且根据被申请承认或执行的缔约国的法律，该判决或仲裁裁决是终审的和终局的；
 - d) 判决是由于任一当事方的欺诈行为获得的；
 - e) 所判给的损害赔偿，包括示范性或惩罚性赔偿，不是对第三方实际遭受的损害的赔偿的；
或
 - f) 申请执行的人没有执行判决的权利的。]
4. 判决具有执行效力的，按判决可追讨的任何诉讼费用的支付也具有执行效力。

第三十三条 关于判决的承认和执行的地区和多边协议

1. 缔约国可以就判决的承认和执行签订符合本公约目标的地区和多边协议，但此种协议不能导致对任何第三方或被告的保护水平低于本公约规定的水平。
2. 各缔约国应当在本公约生效日期之前或之后，通过公约保存人，相互通知其所签订的任何此种地区或多边协议。

3. 本公约第七章的规定不影响根据此种协议对任何判决的承认或执行。

第三十四条 诉讼时效

1. 自造成损害的事件发生之日起三年内没有提起诉讼的，则依照第三条获得赔偿的权利即行丧失。
2. 自造成损害的事件发生之日起三年内没有提起诉讼，或者没有按第三十一条第三款进行通知的，则依照第十九条获得赔偿的权利即行丧失。
3. 此三年期间的计算方法应当根据审理案件的法院地法加以确定。

第三十五条 责任人死亡

在责任人死亡的情况下，应当向在法律上代表其遗产的人提起损害赔偿诉讼，并须以本公约的规定为准。

第八章

公约的适用

第三十六条 国家航空器

本公约不适用于国家航空器造成的损害。用于军事、海关和警察服务的航空器应当视为国家航空器。

第三十七条 核损害

因核事件造成损害而核装置的运营人按照 1960 年 7 月 29 日签订的《关于核能领域第三方责任的巴黎公约》或者 1963 年 5 月 21 日签订的《关于核损害的民事责任的维也纳公约》，或其任何生效的修正或增补应当承担责任的，则不产生本公约项下的任何赔偿责任。

[最后条款待定]

—————

附录 C

关于航空器对第三方造成损害的 赔偿的公约草案

第一章

原则

第一条 定义

为本公约的目的：

- a) “非法干扰行为”是指 1970 年 12 月 16 日在海牙签订的《关于制止非法劫持航空器的公约》或者 1971 年 9 月 23 日在蒙特利尔签订的《关于制止危害民用航空安全的非法行为的公约》，或其在有关缔约国间生效的任何修正或议定书中定义的违法行为。
- b) 一架航空器从完成登机或装货后其所有外部舱门均已关闭时起、至其任一此种舱门为下机或卸货目的开启时止，其间的任何时候均被视为在“飞行中”。
- c) “运营人”是指造成损害时正在使用航空器的人，但如果航空器的航行控制权仍直接或间接地保留在航空器原始使用权人的手中，则应当视该人为运营人。当一个人自己使用或其雇员或代理人在受雇期间使用航空器时，不论其是否在授权范围内，均应当视其为正在使用航空器。
- d) “人”是指任何自然人或法人，包括国家。
- e) “缔约国”是指本公约对其生效的国家。
- f) “第三方”是指运营人、旅客或货物的发货人或收货人以外的人；在发生撞机的情况下，“第三方”亦指对方航空器的运营人、所有人和机组人员，以及对方航空器上的旅客或货物的发货人或收货人。

第二条 范围¹

1. 本公约适用于不是因非法干扰行为导致飞行中的航空器在一缔约国领土内对第三方造成的损害，如果该航空器运营人的主要营业地、或若无此种营业地则其永久居所地是在不论是否缔约国的另一国的。
2. 如果一个缔约国向公约保存人就此做出声明，当航空器运营人的主要营业地、或若无此种营业地则其永久居所地位于该缔约国，本公约亦适用于在该缔约国领土内发生的此种损害。

¹ 如果国际民航组织修改了相关的定义，则可能需要进一步考虑运营人与某一特定国家之间的关联因素。

3. 为本公约的目的，在包括专属经济区在内的公海或其上空的船舶或航空器，应当视为其登记国领土的一部分。被永久性地固定在专属经济区或大陆架土壤上的钻井平台和其他装置，应当被视为对这类平台或装置享有管辖权的国家领土的一部分。

第二章

运营人的赔偿责任及相关事项

第三条 运营人的赔偿责任

1. 运营人对第三方遭受的损害应当承担赔偿责任，其唯一的条件是损害系由一架飞行中的航空器造成的。

2. 运营人对属于本条第一款项下产生的对每一此种第三方的损害超过 [250 000 – 500 000] 特别提款权的部分，不须承担赔偿责任，如果运营人证明：

- a) 此种损害不是因其或其雇员或代理人的疏忽或其他过错行为或不作为造成的；或
- b) 此种损害完全是因另一人的疏忽或其他过错行为或不作为造成的。

3. 如果所受损害并非造成损害的事件的直接后果，或者如果损害单纯因为航空器按现行空中交通规章通过空域所致，则无权按照本公约要求赔偿。

4. 如果和只要损害在其境内发生的缔约国的法律规定了对环境损害的赔偿，则环境损害应当予以赔偿。

5. 对于惩罚性、示范性或任何其他非补偿性的损害赔偿，一律不得予以追索。

6. 对属于死亡、人身伤害或对财产的损害的损害，应当予以赔偿。对精神伤害所致的损害，如果这种损害是某种可以辨认的精神疾病造成而其又是因人身伤害或害怕遭受死亡或人身伤害的合理恐惧造成的，则亦应当予以赔偿。

第四条 涉及两个或两个以上运营人或其他人的事件

1. 当两架或两架以上航空器涉及一个造成本公约适用的损害的事件时，这些航空器的运营人应当对第三方所受的任何损害负连带赔偿责任。

2. 如果两个或两个以上运营人有责任，其相互间的追索权应当根据其各自的责任限额和造成的损害加以确定。

3. 运营人赔偿责任有限额的，对超过责任限额的数额概不负责。

第五条 法院费用和其他费用

法院可以根据自己的法律，判予原告产生的全部或部分法院费用和其他诉讼费用，包括利息。如果所判予的损害赔偿，不包括法院费用和其他诉讼费用，其金额未超过运营人在造成损害的事发之日起 6 个月内，或若晚于这一期限届满的则在诉讼开始前，以书面向原告允诺的金额，则不得适用上述规定。

第六条 先行付款

如果损害发生地国的法律如此要求，运营人应当不加拖延地向根据本公约可能有权要求赔偿的自然人先行付款，以满足其迫切的经济需要。此种先行付款不构成对责任的承认，并可从运营人随后作为损害赔偿金支付的任何数额中扣抵。

第七条 保险

缔约国应当虑及第三条，要求其运营人就其在本公约中的责任取得充分的保险或担保。缔约国可以要求经营航空运输至该国内的运营人提供其进行了充分的保险或担保的证据。在这样做时，缔约国应当对其他缔约国的运营人采用与对其本国运营人相同的标准。

第三章

追索和免责

第八条 受害人的作为或不作为

如果运营人证明损害是由索赔人或衍生其权利之人的作为或不作为造成或促成，而且系故意或肆意而为且明知可能造成损害的，则应当在此种作为或不作为造成或促成损害的范围内，免除运营人对该索赔人的全部或部分责任。

第九条 追索权

[以第十条之二为准，] 本公约任何条款均不妨碍依照本公约规定应对损害负赔偿责任的人对任何人有无追索权的问题。

第四章

救助的实施及相关规定

第十条 排他性救助

对运营人或其雇员、代理人就飞行中的航空器对第三方造成损害所采取的任何要求赔偿的诉讼行为，不论是根据本公约、侵权或是其他理由，只能依照本公约规定的条件和责任限额提起，但是不妨碍谁有权提起诉讼及其各自权利的问题。

[第十条之二 身份责任的免除]

[航空器的所有人、出租人或保留了航空器所有权或持有其担保权益的融资人，或其雇员或代理人，凡不是运营人的，无论根据本公约或是任何缔约国的法律，一律不对损害承担赔偿责任。]

第十一条 特别提款权的换算

本公约用以表示各项金额的特别提款权，是指国际货币基金组织定义的特别提款权。在进行司法程序时，各项金额与各国货币的换算，应当按照判决当日用特别提款权表示的该项货币的价值计算。用国家货币表示的价值，应当按照国际货币基金组织在其业务和交易中采用的计价方法计算。缔约国不是国际货币基金组织成员的，用其国家货币表示的价值，应当按照该国确定的办法计算，以便使该缔约国国家货币表示的金额在实际价值上与第三条中的金额尽可能相同。

第十二条 限额的复审

1. 以本条第二款为准，第三条中规定的数额应当由主任参考相当于上一次修订以来、或者就第一次而言本公约生效之日以来的累积通货膨胀率的通货膨胀因素，对限额进行复审。用以确定通货膨胀因素的通货膨胀率，应当是构成第十一条所指特别提款权的货币的发行国消费物价指数年涨跌率的加权平均数。

2. 如果前款所述的复审结果表明通货膨胀因素已经超过百分之十，主任应当将责任限额的修订通知各缔约国。除非多数缔约国登记了反对意见，否则任何此种修订均应当在通知各缔约国六个月后生效。主任应当将任何修订的生效立即通知所有缔约国。

第十三条 法院

1. 以本条第二款为准，根据本公约规定要求赔偿的诉讼只能向损害发生地的缔约国法院提起。

2. 如果损害发生在一个以上的缔约国，根据本公约规定要求赔偿的诉讼，只可以向事件发生时航空器所在或即将离开其领土上空的缔约国法院提起。

3. 在不妨碍本条第一款和第二款的情况下，可以在任何缔约国申请执行其法律允许的临时措施，包括保全措施。

第十四条 判决的承认与执行

1. 以本条的规定为准，根据第十三条有管辖权的法院在审判或缺席审判后做出的判决，凡在该法院所在地的缔约国具有执行效力的，只要是履行了该缔约国要求的手续，在任何其他缔约国同样具有执行效力。

2. 根据本条申请承认或执行的，一律不得对案件事实重新进行审理。

3. 如有下列情况，可以拒绝承认和执行判决：

- [a) 判决的承认或执行显然违背被申请承认或执行的缔约国的公共政策的；
- b) 向被告送达诉讼通知的时间和方式使被告无法准备和提出辩护的；
- c) 其所涉及的诉讼事由在相同当事方之间已经有了判决或仲裁裁决，而且根据被申请承认或执行的缔约国的法律，该判决或仲裁裁决是终审的和终局的；
- d) 判决是由于任一当事方的欺诈行为获得的；
- e) 所判给的损害赔偿，包括示范性或惩罚性赔偿，不是对第三方实际遭受的损害的赔偿的；或
- f) 申请执行的人没有执行判决的权利的。]

4. 判决具有执行效力的，按判决可追讨的任何诉讼费用的支付也具有执行效力。

第十五条 关于判决的承认与执行的地区和多边协议

1. 缔约国可以就判决的承认和执行签订符合本公约目标的地区和多边协议，但此种协议不能导致对任何第三方或被告的保护水平低于本公约规定的水平。
2. 各缔约国应当在本公约生效日期之前或之后，通过公约保存人，相互通知其所签订的任何此种地区或多边协议。
3. 本公约第四章的规定不影响根据此种协议对任何判决的承认或执行

第十六条 诉讼时效

1. 如果自造成损害的事件发生之日起两年内没有提起诉讼，则依照第三条获得赔偿的权利即行丧失。
2. 上述两年期间的计算方法应当根据审理案件的法院的法律加以确定。

第十七条 责任人死亡

在责任人死亡的情况下，损害赔偿诉讼应当向在法律上代表其遗产的人提起并由本公约的规定加以规范。

第五章

公约的适用

第十八条 国家航空器

本公约不适用于国家航空器造成的损害。用于军事、海关和警察服务的航空器应当视为国家航空器。

第十九条 核损害

因核事件造成损害而核装置的运营人按照 1960 年 7 月 29 日签订的《关于核能领域第三方责任的巴黎公约》或者 1963 年 5 月 21 日签订的《关于核损害的民事责任的维也纳公约》，或其任何生效的修正或公约应当承担责任的，则不产生本公约项下的任何赔偿责任。

[最后条款待定]

— — — — —