



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

关于因涉及航空器的非法干扰行为而导致 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 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》以及在事件发生时生效的任何修正中定义的违法行为。
- 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。
- 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) “国际飞行”是指出发地点和目的地点处于两个国家领土之内的任何飞行，而不论飞行是否中断；或是指出发地点和目的地点处于一个国家领土之内，但在另一个国家领土内有一个经商定的经停地点的任何飞行。
- e) “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。
- f) “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。

- g) “人”是指任何自然人或法人，包括国家。
- h) “高级管理层”是指对做决策、对运营人具有约束力、对于如何管理或组织运营人的活动的整体或主要部分起重大权威作用的运营人的监事会成员、其董事会成员、或运营人的其他高级官员。
- i) “缔约国”是指本公约对其生效的国家。
- j) “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. 本公约适用于因非法干扰行为而导致飞行中的航空器进行国际飞行时在一缔约国领土内对第三方造成的损害。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。

2. 如果一个缔约国向公约保存人就此做出声明，本公约亦适用于因非法干扰行为而导致飞行中的航空器进行国际飞行之外的飞行时在该缔约国领土内对第三方造成的损害。

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. 运营人对本公约范围之内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. 对属于死亡、人身伤害和精神伤害的损害，应当予以赔偿。对精神伤害所致的损害，只有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直接由遭受行将发生的死亡或人身伤害的可能性造成的，则亦应当予以赔偿。

4. 对财产的损害应当予以赔偿¹。

5. 只要损害在其境内发生的国家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。

6. 因 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》界定的核事件造成的损害或者 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》界定的核损害，及由上述公约在事件发生时有效的修正或补充所界定的，均不产生本公约项下的任何赔偿责任。

7. 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。

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。

¹ 最后条款将需要明确关于财产损害索赔本公约与其他国际法律文书之间的关系。

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

1. 缔约国应当虑及第四条，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。如果运营人不能按逐次事件获得此种保险或担保，则可通过按总额保险履行这项义务。在此种保险或担保已由按照第十一条第 1 款 e) 项或第十八条第 3 款所做的决定涵盖的情况下，缔约国不得要求其运营人维持此种保险或担保。

2. 缔约国可以要求在该国运行或运行至该国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。为本款之目的，运营人已由按照第十一条第 1 款 e) 项或第十八条第 3 款所做的决定涵盖的证据应该构成充分的佐证。

第三章

补充赔偿机制²

第八条 补充赔偿机制的章程和目标

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：

- a) 根据第十八条第 1 款提供损害赔偿，根据第十八条第 3 款支付损害赔偿，并按照第二十五条提供财务援助；
- b) 根据第十九条第 1 款支付先行付款并根据第十九条第 2 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人格。

5. 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、缔结契约、收购和处置动产和不动产，并在各该国法院作为诉讼一方的能力。每一缔约国应当承

² 该机制的名称尚未确定。

认补充赔偿机制的主任为该机制的法人代表。

6. 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。

7. 补充赔偿机制应当免于法律和行政诉讼，但涉及根据第十七条获得的贷款或根据第十八条应付赔偿的诉讼除外。补充赔偿机制的主任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。补充赔偿机制的其他人员其执行公务的行为应当免于法律和行政诉讼。其他人员的豁免可由主任予以放弃。

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) 在适用了第十四条第 3 款所述的收缴金总限额的情况下，确定应向第十四条第 3 款所适用的期间内发生的所有事件的受害人支付的总金额；
- 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) 决定是否适用第二十五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；

- m) 决定是否按照第十七条第 4 款取得贷款，并为所取得的贷款提供担保；
- n) 视情代表补充赔偿机制与国际民用航空组织和其他国际机构缔结安排；和
- o) 审议缔约国或国际民用航空组织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) 如果已经达到第十四条第 3 款所述的收缴金总限额；或
- d) 如果主任根据第十一条第 1 款 d) 项或 e) 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。国际民用航空组织应当具有参加缔约方会议的权利，但无表决权。

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)、e)、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，并根据第十七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) 可以决定至缔约方会议下一次会议前，暂时采取第十九条项下的行动；和

- e) 应当决定至按照第十条第 2 款 d) 项召集缔约方会议下一次会议前，暂时采取第十八条第 3 款项下的行动；
- f) 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如下：

- a) 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 2 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。
- b) 缔约方会议可针对通用航空或通用航空的任何行业所规定的此种金额。

运营人应当收取该项金额并将其缴纳给补充赔偿机制³。

第十三条 确定收缴金额度的基础⁴

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；
- 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；和
- d) 就通用航空而言，考虑到这一行业中存在的多样化，收取收缴金的费用相对于此种收缴金的金额而言不得过高。

2. 在确定收缴金额度时，缔约方会议应该采用不会在缔约国之间和按国籍在运营人、旅客和货物的发货人和收货人之间造成歧视的方式。

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

- a) 第十八条第 2 款规定的最高赔偿限额；
- b) 适用第十八条第 3 款时对储备金的需要；

³ 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。

⁴ 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。

- 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) 行政管理的花费和开支，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) 根据第十七条第 4 款的额外赔偿资金的可获性。

第十四条 收缴金的期限和额度

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 2 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. 按照第 1 款确定的收缴金额度，应当确保可用的资金在四年内至少达到第十八条第 2 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。

3. 补充赔偿机制在任何连续两个日历年期间内收取的收缴金总额，不得超过根据本公约第十八条第 2 款的最高赔偿额的三倍。

4. 运营人针对一缔约国收取的收缴金，不可用来为公约对该缔约国生效前发生的事件提供赔偿。

第十五条 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. 运营人不收取收缴金或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。

第十六条 缔约国的义务

1. 每一缔约国应当采取适当措施，包括在必要时实施相关制裁，确保经营人履行收取收缴金并将其向补充赔偿机制缴纳的义务。

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；
- b) 缔约方大会可能决定的关于通用航空飞行的信息；及
- c) 实施这种飞行的运营人身份。

根据第二条第 2 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，缔约方大会可能决定的关于通用航空飞行的信息，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 2 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。

第十七条 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

第十八条 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。如果损害是由飞行中的航空器在进行国际飞行之外的飞行时造成的，只有在该缔约国已根据第二条第 2 款做出声明的情况下，才必须提供赔偿。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。

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 3 款所做的付款和根据第二十四条第 2 款对追回金额的分配，应当属于最高赔偿额以外的金额。

3. 如果并以缔约方会议确定并在所确定的期限内为限，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，无论是总体而言还是在发生了对运营人造成影响的事件之后相对于该特定运营人而言，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，向受影响的一个或多个运营人支付根据第三条和第四

条其应承担责任的损害赔偿，而且此种支付应当撤销受影响的一个或多个运营人的此种赔偿责任。缔约方会议可以决定收取费用，由受影响的一个或多个运营人按期缴费，应当成为补充赔偿机制采取本款所述行动的条件。

第十九条 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内，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。

第二十一条 法院费用和其他费用

第四条和第十八条第 2 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。

第二十二条 减少的赔偿

如果应予赔偿的损害总额超过第四条和第十八条规定的可用金额，应当先将总额优先用于按比例赔偿就死亡、身体伤害和精神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。

第二十三条 额外的赔偿

1. 如果损害总额超过了根据第四条和第十八条第 2 款适用的限额，受损害人可以根据本条，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，则其高级管理层有意或放任的作为或不作为促成了事件，并且知道很可能造成损害，而且：

- a) 是属于运营人管理责任和实际控制范围内的；
- b) 是除非法干扰行为外造成事件的首要原因的。

3. 关于保安的有关领域，若一个运营人，或运营人是法人的，则其高级管理层，证明已经建立了一个制度确保有关的监管要求得到遵守并且针对该事件运用了该制度，则将被视为并非放任。

4. 若一个缔约国向保存人做出下列声明，针对在其境内造成损害的事件，在有关的保安领域，若一个运营人证明已经建立了一个促进和审查遵守统一适用的分部标准的制度，则除非该缔约国航空当局在事件之前做出了该运营人未满足该缔约方制定的所有适用的保安规定的发现，否则该运营人将被确定认为并非放任。

5. 若运营人的雇员或代理实施了非法干扰的行为，若运营人证明高级管理层已经建立了一个确保从保安角度对这些官员和代理进行有效遴选、并对后来有关雇员和代理的信息及时作出反应的制度，并且该针对该雇员或代理运用了制度，则该运营人不负赔偿责任。

第二十四条 运营人的追索权

1. 运营人对实施了非法干扰行为的任何人均有追索权。这种索赔在受损害人对于一个事件造成的所有索赔完毕之前一律不得加以执行。

2. 本公约中任何内容不妨碍负有赔偿责任的运营人是否对任何其他人有追索权的问题，条件是任何此种索赔在第三条第 1 款和第二十三条第 1 款下所做出的所有索赔完毕之前一律不得加以执行。

3. 但是这种追索权只提供到可以合理地得到保险涵盖的程度。对于事件中所涉航空器具有产权或持有航空器作为抵押的所有人、出租人或出资人、或针对航空器或组成部分的核准的设计程度缴纳收缴金的制造商，将不提供追索权。一个运营人在任何情况下对于第二十三条下该运营人被确定具有的赔偿责任金额均不具有追索权。

第二十四条之二 补充赔偿机制的追索权

1. 补充赔偿机制对实施了非法干扰行为的任何人均有追索权。这种索赔在受损害人对于一个事件造成的所有索赔完毕之前一律不得执行。

2. 以本条第 1 款为准，补充赔偿机制应当享有对运营人以第二十三条规定的条件为准的赔偿追索权，但条件是这种索赔在根据第三条第 1 款和第二十三条第 1 款提出的所有索赔完成之前，一律不得加以执行。

3. 补充赔偿机制对于其有意或放任的作为或不作为促成了事件、并且知道很可能造成损害的运营人也具有追索权。对于事件中所涉航空器具有产权或持有航空器作为抵押的所有人、出租人或出资

人、或针对航空器或组成部分的核准的设计程度缴纳收缴金的制造商，没有追索权。但是这种追索权只提供到可以合理地得到保险涵盖的程度。补充赔偿机制将不寻求这种追索至会引起适用第 18 条第 3 款的程度。

4. 根据本条第 2 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十八条第 2 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

第二十五条 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，或除非缔约方会议另行同意，非缔约国以缔约方会议可接受的形式同意就引起此种损害的事件受本公约规定的约束，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十八条第 2 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。

第七章

救助的实施及相关规定

第二十六条 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 1 款不得适用于对故意实施了非法干扰行为的个人的诉讼。

第二十七条 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。

第二十八条 限额的复审

1. 以本条第 2 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，应当是构成第二十七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。

第二十九条 法院

1. 以本条第 2 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 1 款和第 2 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 3 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。

第三十一条 判决的承认与执行

1. 以本条的规定为准，根据第二十九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) 申请执行的人没有执行判决的权利的；或
- f) 申请承认或执行的缔约国已经在事件发生之前向保存人通知拒绝的理由。

4. 如果所判给的损害赔偿，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，也可以拒绝承认和执行判决。

5. 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。

第三十二条 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。

第三十三条 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，或者没有按第三十条第 3 款进行通知的，则依照第十八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。

第三十四条 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

第三十五条 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。

[最后条款待定]

— 完 —



国际民用航空组织

工 作 文 件

LC/33-WP/3-24

1/5/08

法律委员会 — 第33届会议

(2008年4月21日 — 5月2日，蒙特利尔)

关于议程项目3：在发生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

附录B 关于因涉及航空器的非法干扰行为而导致 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~~ 以及在事件发生时生效的任何修正 ~~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) “国际飞行”是指出发地点和目的地点处于两个国家领土之内的任何飞行，而不论飞行是否中断；或是指出发地点和目的地点处于一个国家领土之内，但在另一个国家领土内有一个经商定的经停地点的任何飞行。
- e) “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。

h) “高级管理层”是指对做决策、对运营人具有约束力、对于如何管理或组织运营人的活动的整体或主要部分起重大权威作用的运营人的监事会成员、其董事会成员、或运营人的其他高级官员。

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而导致飞行中的航空器进行国际飞行时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。

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，~~本公约亦适用于因非法干扰行为而导致飞行中的航空器进行国际飞行时的飞行时在该缔约国领土内发生的此种对第三方造成的损害。

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~~本公约范围之内~~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。

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. ~~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，则环境损害对属于死亡、人身伤害和精神伤害的损害，应当予以赔偿。对精神伤害所致的损害，只有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直接由遭受行将发生的死亡或人身伤害的可能性造成的，则亦应当予以赔偿。~~

4. 对财产的损害应当予以赔偿¹。

5. 只要损害在其境内发生的国家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。

6. 因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》界定的核事件造成的损害或者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》界定的核损害，及由上述公约在事件发生时有效的修正或补充所界定的，均不产生本公约项下的任何赔偿责任。

7. 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。]

¹ 最后条款将需要明确关于财产损害索赔本公约与其他国际法律文书之间的关系。

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

1. 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。如果运营人不能按逐次事件获得此种保险或担保，则可通过按总额保险履行这项义务。在此种保险或担保已由按照第十一条第1款e)项或第十八条第3款所做的决定涵盖的情况下，缔约国不得要求其运营人维持此种保险或担保。

2. 缔约国可以要求经营航空运输在该国运行或运行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。为本款之目的，运营人已由按照第十一条第1款e)项或第十八条第3款所做的决定涵盖的证据应该构成充分的佐证。

第三章

补充赔偿机制²

第八条 补充赔偿机制的章程和目标

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：

- 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三款支付损害赔偿，并

² 该机制的名称尚未确定。

按照第二十六~~五~~条提供财务援助；

b) 根据第二~~十~~九条第~~一~~1款支付先行付款并根据第二~~十~~九条第~~二~~2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~~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~~人格。

5. 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、~~缔结契约、收购和处置动产和不动产，~~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。

5.6. 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。

6.7. 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~~七条获得的贷款或根据第十~~九~~八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。补充赔偿机制的其他人员其执行公务的行为应当免于法律和行政诉讼。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；

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。~~

- f) 在适用了第十二条第三款所述的收缴金总限额的情况下，确定应向第十二条第三款所适用的期间内发生的所有事件的受害人支付的总金额；
- 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) 决定是否按照第十七条第4款取得贷款，并为所取得的贷款提供担保；
- n) 视情代表补充赔偿机制与国际民用航空组织和其他国际机构缔结安排；和
- o) 审议缔约国或国际民用航空组织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) 如果已经达到第十二条第三款所述的收缴金总限额；或
- d) 如果主任根据第十一条第一款d) 项或e) 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。国际民用航空组织应当具有参加缔约方会议的权利，但无表决权。

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)、e)、j)、和l) 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) 应当决定至按照第十条第2款d) 项召集缔约方会议下一次会议前，暂时采取第十八条第3款项下的行动；

f) 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如下：

a) 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2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。

b) 缔约方会议可针对通用航空或通用航空的任何行业所规定的此种金额。

运营人应当收取该强制性项金额并将其缴纳给补充赔偿机制³。⁴

第十三条 ~~收取收缴金的总限额~~

³ 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。

~~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。~~

~~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**⁵⁴

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；和
- d) 就通用航空而言，考虑到这一行业中存在的多样化，收取收缴金的费用相对于此种收缴金的金额而言不得过高。

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该采用不会在缔约国及其之间和按国籍在运营人、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，并惠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之间造成歧视的方式。~~

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

- a) 第十九八条第二2款规定的最高赔偿限额；
- b) 适用第十九八条第三3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) 根据第十八七条第4款的额外赔偿资金的可获性。

第十五四条 初始收缴金的期限和预先供资额度

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二2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. 按照第1款确定的收缴金额度的确定，应当确保可用的资金在四年内至少达到第十九八条第二2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

⁵⁴ 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。

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。

3. 补充赔偿机制在任何连续两个日历年期间内收取的收缴金总额，不得超过根据本公约第十八条第2款的最高赔偿额的三倍。

4. 运营人针对一缔约国收取的收缴金，不可用来为公约对该缔约国生效前发生的事件提供赔偿。

第十六~~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，应当按章规定收取利息。

2. 运营人 不收取收缴金或 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~~六~~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~~ 采取 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~~ 确保经营人履行收取收缴金并将其向补充赔偿机制缴纳的 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) 缔约方大会可能决定的关于通用航空飞行的信息；及

c) 实施这种飞行的运营人身份。

根据第二条第 ~~二~~ 2 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，缔约方大会可能决定的关于通用航空飞行的信息， 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~~ 2 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~~七~~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。投资仅可在缔约国进行。
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~~。如果损害是由飞行中的航空器在进行国际飞行之外的飞行时造成的，只有在该缔约国已根据第二条第2款做出声明的情况下，才必须提供赔偿。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。
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3款给予的财务援助3款所做的付款和根据第二十五4条第2款对追回金额的分配，应当属于最高赔偿额以外的金额。
3. 如果并以缔约方会议确定并在所确定的期限内为限，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~~无论是总体而言还是在发生了对运营人造成影响的事件之后相对于该特定运营人而言，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，向受影响的一个或多个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，而且此种支付应当撤销受影响的一个或多个运营人的此种赔偿责任。缔约方会议可以决定收取费用，由受影响的一个或多个运营人按期缴费，应当成为获得这种决定所给予的保护补充赔偿机制采取本款所述行动的条件。

第二十九条 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内，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和精神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，则其高级管理层有意或放任的作为或不作为促成了事件，并且知道很可能会造成损害，而且：

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. ~~为第三款b) iii) 的目的，具体到有关的关于保安的有关领域，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。~~若一个运营人，或运营人是法人的，则其高级管理层，证明已经建立了一个制度确保有关的监管要求得到遵守并且针对该事件运用了该制度，则将被视为并非放任。

4. 若一个缔约国向保存人做出下列声明，针对在其境内造成损害的事件，在有关的保安领域，若一个运营人证明已经建立了一个促进和审查遵守统一适用的分部标准的制度，则除非该缔约国航空当局在事件之前做出了该运营人未满足该缔约方制定的所有适用的保安规定的发现，否则该运营人将被确定认为并非放任。

5. 若运营人的雇员或代理实施了非法干扰的行为，若运营人证明高级管理层已经建立了一个确保从保安角度对这些官员和代理进行有效遴选、并对后来有关雇员和代理的信息及时作出反应的制度，并且该针对该雇员或代理运用了制度，则该运营人不负赔偿责任。

第二十五四条 运营人的追索权

1. 运营人对实施了非法干扰行为的任何人均有追索权。这种索赔在受损害人对于一个事件造成的所有索赔完毕之前一律不得加以执行。

2. 本公约中任何内容不妨碍负有赔偿责任的运营人是否对任何其他人有追索权的问题，条件是任何此种索赔在第三条第1款和第二十三条第1款下所做出的所有索赔完毕之前一律不得加以执行。

3. 但是这种追索权只提供到可以合理地得到保险涵盖的程度。对于事件中所涉航空器具有产权或持有航空器作为抵押的所有人、出租人或出资人、或针对航空器或组成部分的核准的设计程度缴纳收缴金的制造商，将不提供追索权。一个运营人在任何情况下对于第二十三条下该运营人被确定具有的赔偿责任金额均不具有追索权。

第二十四条之二 补充赔偿机制的追索权

1. ~~以第三款为准，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~~，~~的任何人均有追索权。这种索赔在受损害人对于一个事件造成的所有索赔完毕之前一律不得执行。

2. ~~以第二十四条规定的条件~~

2. 以本条第1款为准，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。~~以第二十三条规定的条~~

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。~~

件为准的赔偿追索权，但条件是这种索赔在根据第三条第1款和第二十三条第1款提出的所有索赔完成之前，一律不得加以执行。

3. 补充赔偿机制对于其有意或放任的作为或不作为促成了事件、并且知道很可能会造成损害的运营人也具有追索权。对于事件中所涉航空器具有产权或持有航空器作为抵押的所有人、出租人或出资人、或针对航空器或组成部分的核准的设计程度缴纳收缴金的制造商，没有追索权。但是这种追索权只提供到可以合理地得到保险涵盖的程度。补充赔偿机制将不寻求这种追索至会引起适用第18条第3款的程度。

3.4. 根据本条第2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2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~~五~~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，或除非缔约方会议另行同意，非缔约国以缔约方会议可接受的形式同意就引起此种损害的事件受本公约规定的约束，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~~八~~条第2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。

第七章

救助的实施及相关规定

第二十七~~六~~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。不得向任何其他人员要求赔偿此种损害。

2. 第~~一~~1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~~七~~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~~八~~条 限额的复审

1. 以本条第二~~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~~七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~~二~~十~~九~~条 法院

1. 以本条第二~~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~~一~~款和第二~~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~~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~~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~~二~~条 判决的承认与执行

1. 以本条的规定为准，根据第三~~二~~十~~九~~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) 申请执行的人没有执行判决的权利的；或
- f) 申请承认或执行的缔约国已经在事件发生之前向保存人通知拒绝的理由。

4. 如果所判给的损害赔偿，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~~
~~申请执行的人没有，也可以拒绝承认和执行判决的权利的。~~

~~4. 5.~~ 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~~二~~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~~三~~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~~二~~条第三~~三~~款进行通知的，则依照第十~~九~~八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~~四~~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

第三十六五条 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》¹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》²，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]

— 完 —
