



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 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) 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) “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。
- 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。
- 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. 本公约适用于不是因非法干扰行为导致从事国际飞行的飞行中的航空器在一缔约国领土内对第三方造成的损害。

2. 如果一个缔约国向公约保存人就此做出声明，本公约亦适用于不是从事国际飞行的飞行中的航空器在该缔约国领土内发生的不是非法干扰行为导致的损害。

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. 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。

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。

6. 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。

第三条之二 运营人责任的限额

(1) 运营人对每一架航空器和每一事件的赔偿责任不得超过：

¹ 最后条款需要明确规定本公约与其他国际法律文书关于对财产损害的索赔的关系。

- [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。]

(2) 本条第 1 款项下的限额应仅适用于如果运营人证明此种损害：

- a) 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) 完全是因另一人的疏忽或其他过错行为或不作为造成的。

第三条之三 减少的赔偿

如果应予赔偿的损害总额超过第三条之二规定可用的金额，应当首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。如总额尚有剩余，则剩余部分应就其他损害的赔偿要求按比例进行支付。

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。

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[或该航空器运营人在该国有主要营业地的国家]的法院提起。

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) 申请执行的人没有执行判决的权利的；或
 - f) 在事件发生前，被申请承认或执行的缔约国已将拒绝的理由通知了公约保存人的。
4. 在所判给的损害赔偿，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情况下，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三年内没有提起诉讼，则依照第三条获得赔偿的权利即行丧失。
2. 上述三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 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。

[最后条款待定]

—完—

国际民用航空组织工 作 文 件LC/33-WP/3-251/5/08法律委员会 — 第33届会议(2008年4月21日 — 5月2日，蒙特利尔)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

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~~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) 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) “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。
- 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。

df) “人”是指任何自然人或法人，包括国家。

eg) “缔约国”是指本公约对其生效的国家。

fh) “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. 本公约适用于不是因非法干扰行为导致从事国际飞行的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，~~本公约亦适用于不是从事国际飞行的飞行中的航空器在该缔约国领土内发生的此种不是非法干扰行为导致的损害。

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。]~~

~~2.3. 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。~~

⁺ ~~—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. 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. ~~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~~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。

56. 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。

第三条之二 运营人责任的限额

(1) 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。]

(2) 本条第1款项下的限额应仅适用于如果运营人证明此种损害：

a) 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) 完全是因另一人的疏忽或其他过错行为或不作为造成的。

¹ 最后条款需要明确规定本公约与其他国际法律文书关于对财产损害的索赔的关系。

第三条之三 减少的赔偿

~~6. 对属于~~如果应予赔偿的损害总额超过第三条之二规定可用的金额，应当首先将总额优先用于按比例赔偿就死亡、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，则亦应当予以赔偿身体伤害和精神伤害提出的赔偿要求。如总额尚有剩余，则剩余部分应就其他损害的赔偿要求按比例进行支付。

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在该国运输行或运行至该国内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或该航空器运营人在该国有主要营业地的国家的法院提起。

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：

~~f~~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) 在事件发生前，被申请承认或执行的缔约国已将拒绝的理由通知了公约保存人的。

~~4. 在~~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~~
~~或f) 申请执行的人没有~~情况下，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两三年内没有提起诉讼，则依照第三条获得赔偿的权利即行丧失。
2. 上述两三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》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》~~，或其任何生~~界定的核损害，及由上述公约在事件发生时有效的修正或~~公约应当承担~~补充所界定的，~~均~~不产生本公约项下的任何赔偿责任。

[最后条款待定]

— 完 —