



国际民用航空组织

工 作 文 件

LC/33-WP/3-4
1/4/08

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

关于航空器对第三方造成损害的赔偿的公约 (一般风险公约) 草案

报告员的报告

报告员关于《航空器对第三方造成损害的 赔偿的公约》（一般风险公约）草案的报告

(由Aníbal H. Mutti (阿根廷) 提交)

1. 引言

1.1 虽然导致起草作为本报告主题的公约草案的背景情况业已在国际民航组织秘书处的报告(LC/33-WP/3-1) 中有充分阐述, 但应忆及, 该主题被列入法律委员会议程始于2000年, 更具体地说, 始于2000年8月28日至9月8日召开的委员会第三十一届会议。当时, 瑞典代表提出了一项提案, 要求将审议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》(罗马公约) 现代化问题列入法律委员会工作方案。提出这一提案的理由根据是需要审查增加赔偿的数量限额和环境损害问题。提案得到赞同, 该问题被列入工作方案。

1.2 有鉴于此, 2001年中期, 本组织秘书长向所有成员国发出了一个调查问卷, 旨在了解1952年在罗马签署的文书和修订罗马公约的1978年蒙特利尔议定书因为批准国家数量小而被认为是不可接受的原因。虽然只有55个国家对上述调查问卷做了回答, 该数字相当于几乎30%的本组织成员国。回复调查问卷所表达的意见大都支持审查这些国际文书, 几乎所有国家都认为其中载有的责任限额, 鉴于当代的社会经济现实, 是不足以潜在的航空器事故受害者提供合理赔偿的。值得指出的是, 当时“9·11”恐怖事件还没发生。

1.3 我们在这里将不详述该恐怖事件对航空的影响。然而, 我们正在概述的工作的进展也受到了影响, 因为这种影响, 本委员会召集会议讨论两个草案, 而不是一个草案。如何将原来的草案拆分为两个不同的独立草案这一点将由Michael Jennison博士解释, Michael Jennison博士是法律委员会上届会议关于这一问题的报告员, 他这一次将论述通称为非法干扰公约的《在非法干扰情况下航空器对第三方造成损害的赔偿公约》。然而, 我们不能忘记提及这一点, 即尽管两个公约草案有明显的类似性, 但每项公约草案所涉及的风险的法律性质是非常不同的, 因此, 需要一个不同的有关责任的解决办法。

1.4 航空法作为法学的一个独立分支产生, 旨在特别分析和应付源于航空风险的冲突。航空风险基于一个经常不大被人注意的事实: 人生来就不会飞。因此, 航空活动的发展必定完全立足于技术。这种技术已经取得巨大进展, 并且由于国际民航组织的不断努力, 它已成功地使世界上所有国家的努力汇集起来, 航空器已成为最安全的运输工具。

1.5 然而, 必须牢记, 只要人为差错存在, 只要机器或航空支持系统会失灵, 事故的可能性便总会存在。因为这一原因, 自从航空一开始出现, 法律就致力于为由这一新的活动产生的冲突提供尽可能最佳的解决办法。法律的这一新分支面临的初始挑战之一, 是解决航空活动之外的地面上的第三方利益和航空运营人的利益之间的冲突。

1.6 简要概述一下历史背景, 有助于我们了解让我们聚在一起的问题: 该问题已在1925年于巴黎召开的国际私法问题第一次会议上涉及, 并且由于国际航空法专家技术委员会 (CITEJA) 的工作, 产生了1933年的不成功的罗马公约。此后便是在国际民航组织主持下通过的1952年罗马公约。罗马公约现代化问题使我们现在聚会在这里。然而, 1952年在罗马签署的公约的作者们只涉及了一种风险, 即由航空技术事实产生的风险, 且他们所提供的解决办法针对的也是问题的那一方面。那些作者们从未想像到除了源于航空技术事实的风险外, 还会出现另一种风险, 由航空用户自己故意制造的风险。因此, 他们没有规定能够为此种行为合理提供法律解决办法的司法做

法。1952年罗马公约的失败经常被人们提及。然而，尽管批准公约的国家数量相对低，但公约影响了国际民航组织大部分成员国的国内立法，达到了本组织的目标之一，从而形成了航空立法的一个基本特征：国际一致性。这种一致性明显地促进了航空运输业，使国际航空公司能够构建其运营系统，从而使它们能够依靠大多数成员国的法律要求都遵循一个类似的模式的这种确定性，自然地遵守它们运营地国家的法律要求。

1.7 最后和在逐个考虑构成我们现在讨论的公约草案的不同条款之前，值得指出的是，自从有了1999年在蒙特利尔签署的新的《统一国际航空运输某些规则的公约》以来，国际航空法已经适应了航空的当前情况，在其一个中心概念方面产生了根本变化：由航空活动引起的损害赔偿赔偿责任从概念上已不同于基于值得注意的国际航空法专家技术委员会的工作确立的赔偿责任，这种损害赔偿责任的构成实际上是所有国际法律文书和大多数参照它的国家法律文书的基础。然而，航空赔偿责任具有两个主要方面：针对旅客和运输的物件的赔偿责任和针对与该活动无关的第三方的赔偿责任。1999年蒙特利尔公约涉及前一概念。现在要由我们来确定指导原则，以便这一新的草案也涵盖后一概念。因此，我们要承担的新任务不仅包括努力提出一项可合理地被大多数成员国批准的公约案文，而且还包括向这些成员国提供法律指导原则，使它们在国际上和国内建立一种法律制度，以便公平合理地处理航空器对第三方造成的损害，最好地协调航空发展与航空活动以外各方的利益。

2. 对公约草案的分析

2.1 我受托概括介绍一下通常称作一般风险公约草案的《关于航空器对第三方造成损害的赔偿的公约》草案。因为这是一个旨在使1952年罗马公约现代化的草案，所以将指出罗马公约和1978年在蒙特利尔对其所做的修订之间的差别并提出供法律委员会研究。

2.2 在开始对草案进行分析之前，值得指出的是，我们拟在法律委员会本届会议期间讨论的这两项文书是以相同进度起草的，因此，其一般标准、结构、程序条款和其他正式条款几乎是相同的。因此，就一般风险公约条款所谈的情况，经适当变通后也可适用于非法干扰赔偿公约。

2.3 定义（第一条）

2.3.1 由于制定法律方法的原因，所有定义均归入第一条。

2.3.2 b) 款相对于其对应的1952年罗马公约的第一条第2款，扩大了“飞行中”航空器的概念。因此，公约的范围也已扩大，现扩大至航空器从完成登机或装货后其所有外部舱门关闭时起，至其任一外部舱门为下机或卸货目的开启时止所造成的损害。这一扩大是成员国对实行中的定义没有涵盖某些情况提出的一些评论意见的结果，但从根本上说，是由于公约草案也包括碰撞情况这一事实。

2.3.3 c) 款中“运营人”的概念与罗马公约中使用的概念相类似，只是措词有些小的调整。然而，关于罗马公约第二条第3款中规定的对登记所有人的推定没有保留。第十二条第2款中规定的关于非法使用者的区别也没有保留。然而，保留了罗马公约所载的作为一个促成“运营人”状况的因素的“控制权”原则。

2.3.4 “缔约国”概念采用了1978年蒙特利尔议定书的标准，弃用了批准或加入的概念，并且依靠公约生效的情况，没有提及这一条件的成因。

2.3.5 最后，第三方的重要性是根本的，因为第三方和运营人一起是由协定管束的法律关系的主体，“第三方”概念源于广泛角度的考虑，不仅包括地面（水面）上的第三方，也包括与之可能已发生碰撞的飞行中或地面上的另一航空器的旅客或机组成员，以及可能已遭受损害的任何其他人，但造成损害的航空器的运营人、旅客或货物的发货人或收货人除外。该概念还包括机场的人和机场的所有人、管理人或运营人。

2.4 范围（第二条）

2.4.1 也是出于立法技术的原因，将公约的范围移到了草案的开始部分，而罗马公约的公约范围条款则几乎放在了末尾。

2.4.2 公约草案第二条第1款载有一个与非法干扰赔偿公约草案的重要区别：非法干扰公约草案还包括由非缔约国的航空器造成的损害。

2.4.3 我们手头的草案弃用了作为造成损害的人和缔约国之间一个联系因素的登记的标准；公约草案限制自己仅可在运营人在一缔约国拥有其主要营业地，或若无此种营业地则其永久居所地在一缔约国时适用。这种提及主要营业地和永久居所地的方法是1978年蒙特利尔议定书采用的，最初在罗马公约中没有这种提及。但是，1978年蒙特利尔议定书保留了登记的标准。然而，为不把航空器登记作为一个联系因素，草案考虑到了公约将主要适用于航空运输。为此一原因，上述联系因素将以承运人的主要营业地为中心。然而，对通用航空来说，联系因素是运营人的永久居所地。

2.4.4 同样，第2款通过引入也将该制度适用于国内航空运输飞行的可能性确立了一个重大不同。这就要求各国以向公约保存人做出声明的方式，通过将讨论中的公约纳入其各自的国内法律系统使其国内和国际立法标准化。将有关航空的国内立法标准化的重要性是产生于《芝加哥公约》，特别是其第六章的国际民用航空的一项原则。关于这一点在这里无需赘述。

2.4.5 第3款重复了罗马公约提供的解决办法，阐明公约的范围包括专属经济区，明确了被永久性地固定在专属经济区土壤上的钻井平台和其他装置的法律地位。

2.5 运营人的赔偿责任（第三条和第八条）

2.5.1 就运营人的赔偿责任而言，尽管有其相似性，但一般风险公约草案和非法干扰赔偿公约草案提出了针对拟处理的风险不同法律性质的完全不同的法律解决办法。因为Jennison博士将对非法干扰赔偿公约草案的标准做适当解释，所以我将我的分析局限于一般风险公约草案所载的标准。

2.5.2 关于责任归属的原因，已确定了一种混合方法，把严格赔偿责任和基于过失的赔偿责任结合起来，并把一个两梯级机制中的有限赔偿责任与无限赔偿责任结合起来，两梯级机制采用了《统一国际航空运输某些规则的公约》（1999年于蒙特利尔）中提出的制度。

2.5.3 该制度就对地面（水面）上第三方损害的赔偿责任范围而言并不是全新的。大家会记得，在1950年陶尔米纳会议上当讨论后来成为罗马公约的草案时，提出了一个类似的办法。在陶尔米纳会议上还提出了三个梯级：第一，严格和有限赔偿责任；第二，也是有限，但如果有过失，则有较大数额的赔偿责任；最后第三级，在故意造成损害的情况下，完全无限的赔偿责任。在1951年于墨西哥召开的国际民航组织法律委员会会议上，放弃了该解决办法，制定了1952年罗马会议用以工作的最后草案。

2.5.4 我们回到我们的草案，草案规定了当要求的损害赔偿没有超过以特别提款权确定的一定数额时采用的一种严格赔偿责任办法。需要牢记的是，该数额是为每一受伤害第三方确定的，没有像罗马公约那样的每一事件的总数额。据认为，该数额可合理地为每一第三方赔偿25万至50万特别提款权，该数额现暂时置于方括号中，待适当时候确定。

2.5.5 自从航空法开始制定以来，就一直在讨论支持把对地面（水面）上第三方损害的赔偿有有限责任和严格责任结合起来的理由，因此，我们在这里将不讨论它们。然而，引入无限的但是基于过失的赔偿责任的标准连同依靠要求责任豁免的当事方的举证责任，是一个避免了对罗马公约制度提出的大多数反对意见的解决办法。

2.5.6 草案规定，如果——“唯一条件是”——损害系由一飞行中的航空器造成，这便是导致产生运营人赔偿责任的一个因素。草案没有明确提及从航空器坠落的人或物件的情况，因为总的前提中业已涵盖了这一情况。然而，草案保持了对直接损害和间接损害的区分，排除了单纯因航空器通过造成的损害。在单另的一款中对此种损害做了叙述：第三条第3款。

2.5.7 因此，草案试图在一个一直是航空法中最具争议的问题中找到一种平衡，这个问题即航空活动之外的第三方的权利和航空利益的问题。在这里不必强调这些利益的重要性，但应该保护这些利益，使之免遭给运营人带来极为严格负担以致于威胁其存在的事件之危害。

2.5.8 区分这两个要素的标准不仅在于受害人遭受的损害的数量，而且还在于引入对运营人赔偿责任的豁免，运营人可通过证明自己没有过失，或损害运营人对之不应负责的第三方的过失，来获得此种数额的全部或部分赔偿豁免。由于将该制度纳入1999年蒙特利尔公约一直是大量分析研究主题，以至于在很多场合已对之进行了充分的讨论和辩论，所以，关于该问题我们在此将不再详述。

2.5.9 需要提出，运营人在第一梯级可要求全部或部分免除责任的唯一责任免除是草案第八条中规定的所谓的“受害人的过失”。也就是说，根据罗马公约，这一梯级的严格责任不是绝对的。实际上，草案第八条规定，如果运营人证明损害全部或部分地系由索赔人的作为或不作为所造成，无论是否是有意或肆意还是在明知可能造成损害的情况下而为之，应全部或部分地免除运营人的责任，只要此种作为或不作为造成或促成了损害。

2.5.10 然而，没有类似于罗马公约第五条规定的对于由武装冲突或内乱直接引起的损害免责的免责原因规定。关于这一点，应该指出的是，这一原因与草案旨在规定的严格责任不是很协调。这便达到草案的一个主要目标：使索赔能够指向单一个人，即运营人，它通常可较好地行使其追索权。

2.5.11 由于与上述原因相类似的原因，草案也没有包括罗马公约也将其规定为免责的一个原因的情况，即一个人本应负有责任，但由于公共当局的行为被剥夺了使用航空器的权利的情况。考虑到此种情况在具体情况下可能具有的特殊性，适用一般标准被认为是处理这一问题的最佳解决办法。

2.5.12 虽然草案考虑了环境损害问题，但是把确定索赔的法律依据留给了国内立法去解决。同样，运营人的赔偿责任被局限于赔偿性损害赔偿，明文排除了惩罚性损害赔偿、惩戒性损害赔偿或不同于所指明的那些损害赔偿性质的任何其他损害赔偿。

2.5.13 最后，关于该条应该指出的是，第三方遭受的可赔偿损害的范围包括人和物所受的损害。精神伤害引起的损害只有在损害系由因肉体伤害或直接源于事件的死亡或肉体伤害的合理恐惧引起的某种可辨认的精神疾病造成的情况下，才应是可获得赔偿的。

2.6 涉及两个或两个以上运营人或其他人的事件（第四条）

2.6.1 草案通过双重规则规定了航空器相撞情况。与罗马公约中的情况相反，我们提出的草案，正如我们看到的那样，把下列各方列为公约对之适用的第三方：对方航空器的运营人、所有人和机组成员，以及对方航空器上的旅客和货物的发货人或收货人。而罗马公约第二十四条则明文禁止公约适用于飞行中的一航空器对另一航空器上的人或货物造成的损害。

2.6.2 和罗马公约中的情况相类似，草案第四条也包括由相撞造成的地面（水面）上的损害，规定了有关航空器运营人之间的共同和连带责任，并规范了其相互间的追索权。每一运营人对于第三方和为运营人相互间追索权目的的赔偿责任视其可能有的责任限额而定。

2.7 法院费用和其他费用（第五条）

2.7.1 关于原告产生的法院费用和其他诉讼费用的裁定问题，草案依照关于分配裁定额的当地法律做出了规定。然而，为鼓励庭外解决，草案对裁定额规定了一个限额，如果原告书面收到的允诺赔偿金额超过通过诉讼得到的金额，则诉讼便是不必要的。

2.7.2 应该指出，虽然草案提及“承运人”，显然意指的是“运营人”。

2.8 先行付费（第六条）

2.8.1 在一些国家，法律要求先行付款。有鉴于此，草案在类似于1999年蒙特利尔公约第二十八条的一条款中规定了先行付款。

2.8.2 然而，与1999年蒙特利尔公约的规定不同，此种付款未被局限于旅客的死亡或损伤，确切地说，而是扩大到损害发生地国家法律涵盖的所有人。

2.9 保险（第七条）

2.9.1 担保问题是规范航空器对地面（水面）上第三方造成损害的制度的的一部分，它一直是，并继续是最重要的问题之一。

2.9.2 无疑，建立一个确保使受害人所受损害得到赔偿的制度是困难的；如果要在国际规模上这样做甚至更困难。

2.9.3 我们应该忆及一个重要的问题：1933年罗马公约的失败一直被认为就是这一问题造成的。罗马公约的失败推动了1938年布鲁塞尔议定书的制定。罗马公约提供的解决办法也证明是不能令人满意的，尽管经1978年蒙特利尔议定书充分修订的该公约第三章中建立了广泛而复杂的机制。

2.9.4 然而，在实践中，担保制度已经调整，遵循了可被认为航空法特性不可或缺的一个原则：由航空活动产生的责任必须获得担保。这一做法已反映在实践中：各国要求其运营人和计划飞越其领土的运营人为其赔偿责任获得充分的担保——一般地说，即保险。

2.9.5 为此，已使现有草案中的担保制度尽可能简单化，以便不成为一个障碍；现已根据当前的做法使之简化。稍有改动的案文类似于1999年蒙特利尔公约第五十条确定的案文。

2.9.6 该制度局限于三个基本原则：各缔约国有义务要求其运营人为其在公约下承担的责任获得充分的保险或担保；各缔约国有权力要求在其领土上空运营的运营人提供其为上述责任获得充分保险或担保的证据；最后，限制所有缔约国要求其他缔约国的运营人获取比要求其自己各自运营人的更大的担保。该最后一点主要是为了，尽管不是完全为了防止要求外国运营人获得的担保数额超过要求本国运营人获得的担保数额。然而，它也扩大到可能被认为对本国和外国运营人区别对待的任何其他与担保有关的要求。

2.10 追索权（第九条和第十条之二）

2.10.1 草案第九条对负有损害赔偿责任的人的追索权做了规定。该条款确认罗马公约第十条的规定，类似于1999年蒙特利尔公约的第三十七条。

2.10.2 该条款可与关于不是运营人的航空器的所有人、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免责的第十条之二联系在一起。因为免除航空行业一个重要部门的公约规定责任的影响，本条被认为在最后纳入公约之前需要进一步考虑和分析。

2.11 排他性救助（第十条）

2.11.1 采用本条款旨在防止通过援引平行规则 逃避遵守公约规定的条件和责任限额。该条款规定，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提出的任何要求赔偿的诉讼，不论是根据本公约、侵权或其他理由，只能依照前述条件和责任限额提出。

2.12 特别提款权的换算（第十一条）

2.12.1 草案第十一条规定了将确定责任限额和以特别提款权表示的各项金额换算成提起损害赔偿诉讼的国家的国家货币的机制。该条款考虑到关于该国可能是国际货币基金组织成员或不是其成员的两种可能情况规定了换算方式。

2.12.2 该条款的措词类似于1999年蒙特利尔公约第二十三条的措词，尽管该款已大大简化。

2.13 限额的复审（第十二条）

2.13.1 草案还包括一个关于限额复审的条款，以便防止为限制运营人责任而规定的数额由于通货膨胀而变得不适当。

2.13.2 为此目的，规定保存人应参照自每次修订以来累积的通货膨胀率对规定的数额进行复审，如果通货膨胀因素超过百分之十，保存人应通知缔约国对责任限额的修订。

2.13.3 通货膨胀率的计量标准应是构成特别提款权的货币的发行国消费价格指数年涨跌率加权平均数。

2.13.4 除非多数缔约国登记了反对意见，修订应该在通知缔约国六个月后生效。

2.13.5 本条类似于1999年蒙特利尔公约第二十四条。

2.14 法院（第十三条）

2.14.1 根据罗马公约，本草案采用了单一法院制度，将损害发生地缔约国法院确定为根据本公约提起赔偿诉讼的地点。

2.14.2 确定单一法院，即损害发生地国家的法院，可避免再向不同法院提起任何诉讼，也可避免对关于相同事件的诉讼作出相互矛盾的判决，从而具有在法院判决和保护当事方权利方面一致性的好处。如果损害发生在一个以上缔约国，解决方法不变，而且草案规定，在此种情况下，诉讼只可向事件发生时航空器所在或即将离开其领空的缔约国法院提起。

2.14.3 然而，此种管辖权能的限定不适用于在任何缔约国依据其法律可采用的临时措施，包括保全措施；这有助于加强潜在受害人法律上的确定性。

2.15 判决的承认与执行（第十四条）

2.15.1 关于有管辖权的法院在审判或缺席审判后做出的判决的可强制执行性，纳入1978年蒙特利尔议定书修改内容的罗马公约所提供的解决办法被公约草案扩大了。草案规定，凡在作出判决的法院所在地缔约国可强制执行的判决，只要是履行了该缔约国要求的手续，在任何其他缔约国也是可强制执行的。

2.15.2 这样做旨在尽可能确保根据公约作出的判决的有效性。

2.15.3 然而，根据本条款，在除了作出该判决的法院以外的法院寻求对该判决的承认或其执行的能力并未授权对该判决已是其最终结果的案件事实重新进行审理。这就避免了使用规避法律上确定性的执行机制，而确保法律上的确定性正是与法院有关的各项规定的目的。

2.15.4 我们正在讨论的可强制执行性的原则不是绝对的，所以草案规定了可拒绝承认和执行的几种情况。罗马公约实际上以这样或那样的方式规定了所有这些情况，总的来讲，它们没有遭到专家们的批评。

2.15.5 所考虑的第一种情况是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。罗马公约第二十条第7款设想了这种情况。

2.15.6 当由于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而违反了自卫权的时候，也可以拒绝承认和执行一项判决。此条款纳入了罗马条约第二十条，第4款，a)项和b)项中所规定的保护。

2.15.7 草案还规定，如果一项判决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，可以拒承认和执行该判决。

2.15.8 一项判决是由欺诈行为获得的和没有执行判决的权利，也被规定为可拒绝执行该判决的理由。

2.15.9 最后，还包括的一种情况是，一项判决判定的损害赔偿，包括惩戒性或惩罚性赔偿，不是对第三方实际遭受的损害的赔偿，在此种情况下，也可以拒绝承认和执行该项判决。

2.15.10 根据罗马公约规定的原则，草案规定，判决是可强制执行的，按判决可追讨的任何诉讼费用的支付也是可强制执行的。

2.16 关于判决的承认与执行的地区和多边协议（第十五条）

2.16.1 草案力求鼓励在公约对第三方或被告提供的保护水平不受影响的前提下，就判决的承认和执行签订地区和多边协议。

2.16.2 草案规定了一个机制，一旦签订了此种协议，便要及时通告缔约国协议的存在。

2.17 诉讼时效（第十六条）

2.17.1 维持了两年的提起诉讼的限期，但采用了1999年蒙特利尔议定书第三十五条所载的办法，只是作了相应的修改。

2.17.2 值得注意的是，由于事件种类的复杂性，非法干扰赔偿公约草案中提起诉讼的限期是三年，而不是两年。

2.18 责任人死亡（第十七条）

2.18.1 在责任人死亡的情况下，草案将消极法律行为能力赋予了法律上代表其遗产的人，从而使损害赔偿诉讼在这种情况下有可能进行下去。

2.19 国家航空器（第十八条）

2.19.1 国家航空器被排除在本公约范围之外，从而维持了罗马公约第二十六条所规定的原则。国家航空器的概念取自《国际民用航空公约》

2.20 核损害（第十九条）

2.20.1 最后，如损害由核事件引起，而核装置的运营人应对此种损害承担责任的情况下，本公约参照了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。

3. 结论

3.1 最后，我愿强调几个我认为应该强调的问题。本委员会正在研究的草案旨在确定一种公平的办法，要确保航空利益和第三方利益的平衡，还要符合各成员国不同的法律制度，以便在对待航空器事故受害人方面取得国际一级，甚至国家一级的一致。

3.2 为此，参与草案制定工作的工作小组时时都在考虑到必须对可能发生的航空器事件的受害人提供适当的保护。它牢牢记住这样一点，即一般说来这些受害人都是与航空活动无关的第三方，同时它也没有忘记，航空活动也必须得到保护。

3.3 有鉴于此，同时考虑到阻碍1952年在罗马和1978年在蒙特利尔签署的文书获得批准的意见，目标是制定出一个可得到各成员国接受的，无复杂的，因而难以执行之规定的案文。

3.4 你们会注意到，本草案几乎没有多少括弧，这表明工作小组所达成的高度一致。

3.5 本草案被认为是由参加国际民航组织第36届大会的绝大多数国家充分考虑制定出来的。像任何其他人类努力的成果一样，本案文还可以完善，本委员会在本届会议期间最后推出的草案也将是可以进一步完善的。然而，这决不能阻止我们齐心协力地制定出一项尽可能最高水准的文件，从而完成将我们召集在一起的理事会的使命。

— 完 —