



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8：关于本届会议所做工作的报告

关于法律委员会在其第33届会议期间所做工作的报告草案

所附内容构成法律委员会报告草案内关于议程项目3的第3:91段至第3:115段。

—————

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

3:91 委员会恢复了其对**第19条第3款**的审议。主席忆及了委员会在早些时候对这一要点的讨论，讨论表明对于是否提供一个自动的和强制下调机制的问题存在意见分歧。

3:92 一个代表团支持在满足第3款规定标准的情况下的强制下调机制的概念。这个代表团请委员会结合这方面的情况审议第2号临时草稿，并说明尽管如此，必须对条文进行修订，以便处理一个特定运营人无法获得保险承保的情况。赞同自动下调特点的一名观察员认为，该代表团提出的提案有可取之处。这一意见得到了另外一名观察员的支持，他向委员会建议，在与911类似的那些事件中，当同一运营人的两架或更多航空器成为非法干扰行为对象的情况下，自动下调是必需的。在此类情况下，可以提供给该运营人的总体保险承保，可能在其他情况下会被耗尽，以致无法承担第一层的赔偿。

3:93 一个代表团完全支持自动下调机制，并提到它在这方面理应使各国改进此类情况下的承运人的处境，因为非法干扰行为主要是针对国家进行的。认识到针对同一运营人的多重非法干扰行为标志着需要予以处理的一个特定问题，一个代表团表示，将这一事项交给缔约方会议审议已经足矣。否则的话，实行并规定强制下调将与欧共体在保险方面的现行规定背道而驰，并使许多国家无法批准。至于有关运营人已经根据公约购买了所要求的全部保险的问题，这个代表团指出，在与第26条所述概念相类似的某些情况下提供某种财务援助，无论如何都是公正的。在注意到第2号临时草稿已经正确的确定了对某一具体运营人无法提供保险担保是一个明显问题时，主席指出，一些国家大概会通过一个事实找到一些安慰，即：它仍然处在缔约方会议处理下调问题的审议范围内，因为总会有某一个不甚注意的航空公司在实施保安措施方面名声不济。一个代表团认为，对这一事项需要作进一步的审议，特别是与影响同一运营人的事件有关的下调条件和幅度。根据这条意见，主席支持另外建立一个主席之友小组（第3小组），由法国代表团和日本代表团以及航空工作组、国际航协和伦敦市场保险中介商委员会的观察员组成。已经要求该小组以最迅速的方式完成其审议工作。

3:94 随后，委员会将注意力转向**第20条**（先行付款及其他措施）。一个代表团请委员会结合**第6条**（先行付款）审议现有的规定，并澄清避免对一个自然人可能双重付款的情况。关于这一要点，理事会特别小组主席说明了有关先行付款的主要义务原则上属于运营人；如果运营人完成了付款，便不再存在根据第20条付款的紧迫的经济需求。后一条规定的设立是为了处理将由补充赔偿机制付款的下调情况，这取决于缔约方会议的决定和各项赔偿准则。有人指出，尽管如此，可能仍然需要对这一要点做某些澄清。在这方面，一名观察员提及了赔偿准则已预见到了承保人和补充赔偿机制之间的联系，这会比较容易地查明所有双重付款。

3:95 关于拟由补充赔偿机制支付的先行付款和赔偿问题，一个代表团提议要澄清必须对此类付款免除货币限制或转账限制。注意到这一问题可能在某些司法管辖权内比较敏感，主席请这个代表团拟定一份临时草稿供委员会审议。在此基础上，委员会同意了**第6条**和**第20条**。

3:96 会议接受了**第21条**（受害人的作为或不作为），未作讨论。

3:97 委员会采纳了源自《蒙特利尔公约》第22条第6款的**第22条**（法院费用和其他费用）。

3:98 委员会继续审议工作并开始了其对**第23条**（减少的赔偿）的审议。关于这一条，委员会忆及

了其早些时候作为单独的损害标题，对“精神伤害”的题目进行的审议。尽管一名观察员重申了其反对对此类伤害认定的论点，但一些代表团则表示，鉴于早些时候的讨论，在公约认可的范围内，“精神伤害”必须得到涉及财产损害的优先安排范畴当中与“死亡和身体伤害”相同的重视。主席请起草委员会适当满足这一要点。此外，委员会同意在第23条第2行当中做出澄清，应提及“第4条和第19条第2款”。

3:99 关于对第23条的进一步审议，一个代表团请委员会审议对LC/33-WP/3-16号文件附录中所载的一项修订提案。对此发表意见时，另一个代表团认为提案的要旨适合于海事法方面的情况。但是，这个代表团指出，该提案可能对公约的规定产生影响。虑及这后一项意见，主席指出，拟议的修订可能不适合航空方面的情况。在此基础上，委员会结束了其对第23条的审议。

3:100 随后，委员会将注意力转向第24条（额外的赔偿）。一个代表团表示了其对这一规定的关切，并建议委员会审议其在LC/33-WP/3-5号文件中提交的意见。这个代表团忆及其对条文草案的主要反对意见。这个代表团认为，该提案阻止了受害人从承运人那里接受额外的赔偿，即便承运人能够进行付款，同时既不必为第一层也不必为第二层使用其自己的资金。该案文草案与民事侵权的法律原则背道而驰，提出了制度方面的问题，并对航空承运人履行其道义责任和遵守保安措施没有提供任何实际有效的激励。该代表团指出，尽管基于错误的行为，但不可突破的限额不符合基本的法律原则。它请委员会审议其载于上述工作文件第4段的提案，其中提出在高级管理层没有遵守其监督职责或没有适当地选择其雇员或代理人的情况下，对赔偿责任的局限实行例外。

3:101 报告人指出，作为一个替代办法，赔偿责任的硬性限额被认为是对运营人接受严格的赔偿责任制至关重要的，注意到这一特点依然是一个有争议的因素。他向委员会提及了报告人的报告第3.15段和第4.6段所载的审议情况。他指出，如果赔偿责任的限额被轻易突破，则新的文书便会不再主要作为迅速开展对受害人进行赔偿的一个机制，而会引起对承运人行为主体的诉讼。

3:102 在随后的讨论中，有四个代表团指出，它们与前面发言的代表团持有相同的关切。

3:103 一个代表团认为，目前的草案合理地照顾到了受害人的核心利益，这一观点得到了其他一些代表团的支持。这个代表团对有关载于LC/33-WP/3-5号文件第4段所载的提案，以及补充赔偿机制的联合的若干“赔偿责任”的概念，表示了一些关切。另一个代表团回顾了公约的目的，就是风险管理和风险分担，同时确保对受害人的赔偿。它将硬性限额的特点看作是整个项目成功的基础。另外一个代表团则建议结合发生范例变化的情况，特别是在航空公司是无辜受害者的情况下，审议这些意见。这个代表团指出，在航空公司部分地促成了损害的罕见情况下，仍然有必要借助民事侵权法的各项原则；其中的任何偏差都必须是合理的，以便保持可批准性。该代表团忆及它已经提交了LC/33-WP/3-21号文件，其中建议对第24条和第27条进行逐条审议，并且其中包含了一项提案，以便扩大可以寻求额外赔偿的各种情况。

3:104 另一个代表团表示，只有在运营人一方不存在任何意图的情况下，才应当免除运营人的责任，并且高级管理层的概念应当包含代表运营人做出具有约束力决定的所有人员，这个概念得到了另一个代表团的支持。关于第2款的举证责任，有两个代表团认为应将其施加给运营人而不是受害人。一个代表团提出要对额外赔偿机制施加举证责任的意见供会议审议。

3:105 有一观察员象一些代表团一样，认为第24条是整个公约的基石，并且指出，关于这一点的

结果将决定该文书能否得到业界的支持。该观察员指出，就赔偿而言，受害人可能比通常的民事侵权制度得到更多的以保险形式和补充赔偿机制形式的赔偿金。此外，由于对航空公司施加了严格的赔偿责任，因此确保了迅速做出赔偿。关于道义责任这一点，有人称，各航空公司有免遭非法干扰行为的各种激励因素，并且它们对待它们在保安要求方面的责任非常认真。这条评论得到了一个代表团的支持，该代表团指出，航空保安事项不仅由附件17来严格管理，还通过业界最佳作法来严格管理。

3:106 两个代表团认为赔偿责任的限额是必要的。它们认为，目前的草案试图在运营人的利益和受害人的利益方面实现一种平衡，同时又确保不会过分加重运营人的负担。

3:107 对于背离传统的民事侵权法的原则的问题，最初持有类似关切的一个代表团指出，它对目前第24条的案文中隐含的原则和想法有了更好的理解。一旦领会了这些原则，便必然认识到公约不再代表着传统的民事侵权的法律制度。这个代表团愿意接受这一新的结构，并注意到了其他代表团从不同角度所表示的关切。因此，委员会必须找到一个共同的想法，因为不然的话，该项目将会失败。这个代表团请委员会超越将拟议的内容看作仅仅是另外一个民事侵权法律制度的看法，而转向侧重于在特殊事件情况下分担风险和费用的看法。尽管如此，必须处理有关第24条第2款和第3款的某些细节，因为突破限额所需的行为水平和某些条件仍然过于狭窄。这个代表团请委员会在此基础上对这些条款开展建设性的讨论。另外一个代表团以类似的方式表示，第24条的创新哲理背后所隐含的理念说明了对这些新的解决办法进行审议的理由。

3:108 没有批准删除第24条的提案。相反，委员会决定对其予以保留，并开始进行了讨论。

3:109 在随后的讨论过程中，一个代表团提出用“补充赔偿机制”替代第2款中出现的“索取赔偿的人”的用语，另外一个代表团则提出将第2款规定的举证责任从受害人转为运营人。对这两项提案，委员会都没有批准。

3:110 一个代表团要求澄清第3款中提及的“适用的行业标准”的法律价值。一个观察员说明了国际航协的工作是检查其成员航空公司是否遵循了适用的法律标准，不论那些标准是否是国际民航组织制定的，如同国家法律和规章一样，这些全都体现在用来审计其成员航空公司的所谓国际航协标准当中。如果一家航空公司遵循了此类标准，则在发生某项非法行为时，便不会被认定有重大疏忽，尽管可能存在航空公司声明非重大疏忽的其他理由。

3:111 一个代表团在提及对突破赔偿责任限额表示的关切时认为，几乎不存在此类可能性。唯一的情况就是承运人是该行为的肇事者。关于承运人利用行业标准这一论据，以避免突破限额的问题，该代表团认为这是一个实际的解决办法，因为这被看作是业界最佳做法，并且出于第2款b)项的目的，因此通常受到这样的考虑。

3:112 一个代表团提出，如果按照委员会的决定保留第24条，则应当做以下修改：应在第2款的“高级管理层”中加入“雇员或代理人”，并且应当用“疏忽和已知极可能造成损害”来替代第2款b)项iii)中的“无视已知的、极可能的和行将发生的危险”的用语。

3:113 关于第一项提案，两个代表团表示了支持。其中之一说明由于增加了包括保安领域在内的外包服务的做法，各航空公司可能丧失对外包活动的控制。但是，四个代表团和一个观察员则表示不同

意这一提案，同时说明这将搅乱制定该制度的初衷，并且采用可能突破赔偿责任限额的任何措辞，都有可能开启航空公司破产之门，引发严重的社会后果。这一提案因此被否决。

3:114 关于对第2款b)项iii)的拟议修改，同时虑及这一规定与第3款的联系，其中提及了在过去的讨论中“适用的行业标准”曾经引起了关切，经决定，将在下次会议上继续审议这一问题。

3:115 随后，主席请瑞典介绍第1号临时草稿，其中载有关于保险的第7条经修改条文的“主席之友第2小组”的报告。拟议的经修改的案文未经讨论得到了批准。