



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

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3:157段至3:218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

3:157 委员会随后审议了LC/33-WP/3-22号文件，其中载有起草委员会就非法干扰赔偿公约三项目前仍然进行磋商的第二十四条、第二十五条和第二十七条的案文提出的报告。

3:158 关于**公约文书的标题**，起草委员会主席即联合王国代表指出，这项更改是由于各国明确表示希望公约的标题能更准确地反映出航空器造成的损害是由于非法干扰的行为造成的结果。

3:159 委员会未经讨论通过了载于**第一条 a)款和 b)款**的定义。关于**d)款**中为“国际飞行”新增定义，主席回顾指出，委员会已决定强调飞行的性质，而不注重航空承运人的国籍。主席作出解释，指出该款案文已联系到关于范围的条文（第二条）。

3:160 关于拟议的定义，一个代表团指出，在第十二条（补充赔偿机制的收缴金）中提到了“国际商业飞行”。这个代表团提出了有关用语不同的问题。另一个代表团提出了使用芝加哥公约中所用的“国际飞行”的定义，供委员会审议。关于这项建议，主席指出，起草委员会已经对1999年蒙特利尔公约所用的用语感到兴趣。在注意到上述各项评论的情况下，**d)款**获得通过。

3:161 关于**第二条（范围）**，委员会注意到，当没有作出符合**第2款**的选择加入的声明的缔约国涉及国内飞行的事件时，由于本条文没有作出可能适用本公约的规定，因此无意间造成了一种不调和的情况。委员会同意在审议新的第二十五条（在非缔约国发生事件时的援助）（原来的第二十六条）时处理这项问题。

3:162 关于**第三条第1款**的各项修正案，主席指出，这些修正案都是为了突显一项事实，即损害主要是由非法干扰行为造成的；目前此点已在经修改的范围条款（第二条）中得到强调。关于**第三条第3款**，主席指出，本文案设法处理的情况是确在发生事故当地并且恐惧丧失生命的人。关于**第4款**，主席指出，本公约与1999年蒙特利尔公约等其他航空法文书的相互关系以及发生空中相撞事件时对货物发货人可能造成的意外收获都是复杂的问题，这可能最后只能在最后条款中加以处理。主席对**第5款**和**第6款**的案文也作了解释。

3:163 委员会根据一个代表团的提案，同意在第1行“如果”之前加“只有”两字，使第三条第5款的案文更加严谨。委员会还同意将“遭受死亡或人身伤害”改为“可能立即死亡或人身伤害”。考虑到本公约可能适用于非缔约国的情况，委员会还同意将本条第5款中的“缔约国”改为“国家”。法国代表团将就法文文本与秘书处联系。

3:164 **第四条（运营人的赔偿责任）、第五条（涉及两个或两个以上运营人或其他人的事件）和第六条（先行付款）**未经讨论获得通过。

3:165 关于**第七条（保险）**，委员会注意到了在两种情况中均应适当提到第十一条第11款e)项的规定。

3:166 委员会随后通过了**第八条（补充赔偿机制的组成和目标）**，理解是，即对阿拉伯文文本将作必要的修改。关于本条**第5款**和**第6款**，主席请一个代表团提出工作文件，以便将其评论列入记录。

3:167 **第九条**（缔约方会议）、**第十条**（缔约方会议举行会议）和**第十一条**（秘书处和主任）未经讨论获得通过。

3:168 在审议**第十二条**（补充赔偿机制的收缴金）的**b)款**时，对于根据本款如何和以何种程度收取通用航空的收缴金的意见各不相同。若干代表团表示案文中只引用“通用航空”即可，无需进一步加以分类，而其他一些代表团则认为需要分类，以免将业余驾驶员、航空俱乐部等实体包括在内，因为它们并不为酬金或雇佣进行航空运输。主席对各国表示的看法作出评论，他建议将这个问题留给缔约方会议处理，由其审议应该征收收缴金的通用航空的人员范围和收缴数额。鉴于通用航空所涉的业务种类繁多，委员会同意将“为业务目的”改为“或其中任何部门”。委员会**根据这项修正，通过了本款案文**。

3:169 关于**第十三条**（确定收缴金额度的基础）（原来的第十四条），鉴于早先对第十二条作出的决定，委员会**同意在 d) 款**增加“考虑到这个行业内存在的各种不同情况”的案文。

3:170 起草委员会主席介绍了对**第十四条**（原第十五条）（收缴金）所做的两项主要修改。首先，**第3款**对先前草案第十三条中所载收缴金的收取总额规定了限度。第二，**第4款**的案文是从原第14条第2款中移出的，以强调缔约国将不会为在其成为补充赔偿机制的成员之前所发生的恐怖主义事件支付赔偿。同时还指出，第1款最后一行中“（缔约）国”一字（英文本一译注）有拼写错误。一个代表团认为这一条的标题太模糊而且范围太大，并建议采用“收缴金的期限和额度”作为替代措词。这项意见得到另一个代表团的支持。委员会**批准了第十四条**，但须修改标题并做上述编辑更正。

3:171 **批准了第十五条**（原第十六条）（收缴金的收取），但须修订**第2款**的法文案文，用“collecte”替代“perçoit”。

3:172 在审议**第十六条**（原第十七条）（缔约国的义务）**第2款a) 项**时，一个代表团表示，在通用航空如何向补充赔偿机制缴纳收缴金方面不清楚。这项意见得到另一个代表团的支持。为此，表示支持的该代表团提议插入下述新的**b)项**：“缔约方会议可决定的关于通用航空飞行的此种信息”。起草委员会主席认为，通用航空活动也需要在国内运输业务的范畴内加以反映，因此，主席提议将“缔约方会议可决定的关于通用航空飞行的此种信息”插入第2款倒数第二行“缔约国”之后（英文版，中文版为插入第2款倒数第二行“.....旅客人数和货物数量，”之后一译注）。委员会在做了上述两项修改之后**通过了第十六条**。

3:173 委员会**通过了第十七条**（原第十八条）（补充赔偿机制的资金），未发表意见。

3:174 起草委员会主席解释，对**第十八条**（原第十九条）（赔偿）**第1款**的修改与对第二条（范围）**第1款**和**第2款**的修订一致，内容分别为本公约自动适用于前往一个缔约国的所有国际飞行和对国内飞行所做的选择进入的规定。起草委员会主席澄清，根据主席之友第3小组在第4号说帖中的提议，**第2款**中“财务支持”一词已由“付款”取代，以更准确地反映下拉式设施对支付损害本身的应用。一个代表团对**第3款**第5行（英文版，中文版为第3行一译注）中“对运营人造成影响的事件”的模糊性表示了关切，因为这可被理解为系指仅涉及一个特定运营人的事件。这项关切得到了另外两个代表团的支持。表示支持的一个代表团澄清，所采用的“无论是总体而言”和“如果并以缔约方会议确定.....为限”这些用词已经充分地说明，这种情形也可包括未对运营人直接造成影响的事件。据此，委员会**批准了第十八条**。

3:175 委员会批准了第十九条（原第二十条）（先行付款及其他措施）、第二十条（原第二十一条）（受害人的作为或不作为）、第二十一条（原第二十二条）（法院费用和其他费用）和第二十二条（原第二十三条）（减少的赔偿），未发表意见。

3:176 主席推迟了对第二十三条（原第二十四条）（额外的赔偿）、第二十四条（原第二十五条）（追索权）、第二十五条（原第二十六条）（在非缔约国发生事件时的援助）和第二十六条（原第二十七条）（排他性救助）的讨论。

3:177 委员会批准了第二十七条（原第二十八条）（特别提款权的换算）和第二十八条（原第二十九条）（限额的复审），未发表意见。

3:178 关于第二十九条（原第三十条）（法院），一个代表团对损害发生在非缔约国时的能力问题表示了关切，并建议增加一些内容，表示可按照第二十五条（原第二十六条）在非缔约国的法院提起诉讼。主席建议，第二十五条本身就允许缔约方会议对非缔约国施行适当的规则。这一代表团建议，将第二十九条标题的法文案文改为“*juridiction compétente*”，以与1999年蒙特利尔公约的第三十三条一致。这项建议得到另一个代表团的支持。委员会批准了第二十九条，但须修改法文案文的标题。

3:179 批准了第三十条（原第三十一条）（补充赔偿机制的介入）、第三十一条（原第三十二条）（判决的承认与执行）、第三十二条（原第三十三条）（关于判决的承认和执行的地区和多边协议）、第三十三条（原第三十四条）（诉讼时效）、第三十四条（原第三十五条）（责任人死亡）和第三十五条（原第三十六条）（国家航空器），未发表意见。

3:180 接受删除第三十七条，因为核损害的概念现已在第三条第6款下涵盖。

3:181 由日本提交的第5号说帖提出了对第八条第6款的修改案文，和新增的第7款，分别处理补充赔偿机制及其资金的豁免和主任及其他人员的豁免。这一代表团强调，在本公约草案中包括此种豁免以与其他公约一致是重要的，并要求在下次讨论这一事项时对此加以考虑。

3:182 一位观察员希望在本报告中指出，业界鼓励缔约国对第3层级（参见报告员报告的第2.3.1段）表示支持。在这一范畴内，会议提出，这可作为一项声明包括在本公约的序言中。

3:183 一个代表团想重申这样一种观点，即旅客，由于他们是非法干扰行为的受害者，不应被剥夺向补充赔偿机制索取赔偿的权利。同样，另一个代表团认为，考虑本公约与1999年蒙特利尔公约之间的相互关系是适当的。

3:184 随后委员会审议了由瑞典代表提交的第8号说帖，其中载有一项折衷一揽子方案，包括处理“额外的赔偿”（原第二十四条）、“追索权”（原第二十五条）和“排他性救助”（原第二十七条）的各条款。法律委员会主席评述了这项提案背后的意图，表示此举是为了尽可能扩大委员会中的协商一致，以期使各方皆大欢喜。

3:185 瑞典代表解释，这项提案确认了第2梯级以上限额不可突破的原则，以及追索权和确定赔偿责任的原则。关于第二十四条（额外的赔偿）第2款，该名代表解释，“故意或疏忽”一词现在体现

了提案的原意。关于第3款，该名代表指出，小组不可能就如何进一步说明这些概念达成一致。这项提案以运营人遵守相关管理要求的有利假设为前提，向认真的运营人提供了保护。考虑到用于评估和解释疏忽表现的标准因不同司法体系而各异，因此，提案中载有一项选择，由各国在许多航空公司间分享的共同适用的行业标准方面采用一条绝对（客观）的标准，例如国际航空运输协会的运行安全审计标准（IOSA）计划。

3:186 就“代理人”和“服务人员”而言，这名代表指出，意见仍有分歧。提案建议，如果这些人员犯下了非法干扰行为则将其包括在内，并要求运营人具备一套体系，确保对人员的选择进行适当管制（保安背景调查）。如果在雇用之后关于雇员保安风险的新情况浮出水面，运营人进而有责任立即作出回应。瑞典代表告知会议，提案中载有“高级管理层”的定义，其中包括对有关运营人的整体运营具有决策权的人员。

3:187 关于第二十五条（运营人的追索权），瑞典代表确认，第1款保持了针对非法干扰行为肇事者的追索主张。该条第3款限制了第2款中所载的总体原则，对此，该名代表认为，一方面保护运营人的财务立场，而另一方面又允许不加限制地通过追索行动对其他较小的业界参与方进行追究，这是不公平的。由于目标还是要在发生非法干扰行为之后保护整个航空业，因此，他认为，仅允许在其他实体可通过保险合理地涵盖此种索赔的限度内采取追索行动则可视作充分。该名代表进一步解释，根据经批准的对收缴金的策划情况，提案未规定针对融资人或出租人等非运营方的追索权，也未规定针对制造商的此种权利。提案还确认，有责任支付额外赔偿的运营人不享有追索权。

3:188 瑞典代表解释，第二十五条已分成两个独立的条款，以区分运营人的追索权和补充赔偿机制的追索权。关于后者，新的第二十五条之二第1款、第2款和第3款的大部分，其实质内容借鉴了对于运营人追索权的提案。关于第3款，该名代表解释，针对除运营人之外的实体的追索权以其有意或疏忽表现为条件。该名代表进一步解释，认为第3款最后一句是必要的，以便规定如果可能引起下拉式机制的应用，则补充赔偿机制不能采取追索行动。鉴于补充赔偿机制每一事件责任赔偿的限额远远超出经营人，而其目的在于避免出现一种局面，即不能提供保险覆盖不是由于非法干扰行为本身而是由于补充赔偿机制针对多个实体的追索行动，因此认为这样做是适当的。

3:189 关于第二十七条（排他性救助），瑞典代表指出，提案保留的条款与LC/33-WP/3-1号文件附录B中所载的案文一致。但是，该名代表提出，外交会议应该特别注意第2款。在结束对折衷一揽子方案的介绍时，该名代表表示，他认为其中所载的各项方案是今后工作的合理基础。

3:190 主席代表委员会感谢瑞典代表及其小组所作出的巨大努力，发言的所有代表团和观察员表示均有同感。

3:191 在随后的讨论中，许多代表团表示，虽然认识到提案未获全体一致支持，但已取得重大进展，并认为提案是一个合理的基础，可提交给外交会议以便开展今后的工作。

3:192 在处理某些规定的实质内容时，这些代表团之一对第二十五条第5款中所提出的对恐怖分子渗入一家航空公司的情况下的解决办法表示了赞同意见。同时，这个代表团认为明智的做法是将其留给国内法处理如何行使追索权。关于第4款，这个代表团表示希望更多的侧重于各国的国内法而不是某

家特定航空公司的保安运行的具体细节。这个代表团认为“高级管理层”的拟议定义范围过窄。鉴于这些代表团中的另一个代表团的意见，该方案在有关的利益之间达成了一种平衡。这个代表团指出，象第二十五条第3款和第二十五条之二所引入的保险问题一样，对“代理人”和“雇员”的要素需要做进一步的反思。

3:193 在承认折衷方案背后的良好用意的同时，一个代表团指出，该提案没有处理它所提出的各项关切。这个代表团指出，结合实质上无法突破限额的管道引导的赔偿责任的特点，不正当地剥夺了受害人的赔偿。这个代表团认为，除非修改第二十四条，否则保留第二十七条是不能接受的。同时，一名观察员表示了对免责规定的关切，指出这些实体将会被不当地免除任何赔偿责任，即便它们对补充赔偿机制没有任何贡献。这名观察员进一步认为必须以更严格的方式处理运营人在甄选和监督工作人员方面的组织职责。

3:194 一个代表团得到了另一个代表团的支持，指出该提案继续严重背离了基本的民事侵权法的原则，并表示了与早些时候提到的有关第二十四条和第二十七条的类似关切。如同其他两个代表团一样，这个代表团认为可突破性的门槛过高，并忆及了它在LC/33-WP/3-5号文件和LC/33-WP/3-6号文件当中的评论。它提出应牢记公约寻求实现的基本原则，就是对受害人开展公平和公正的赔偿。关于新做法的支持者提倡的“改变思维”，该代表团指出，委员会在发生损害之后处理了赔偿责任公约。尽管如此，这个代表团认为第8号临时草稿所载的提案是今后开展进一步讨论的一个可行的基础。

3:195 根据另一个代表团的意见，该提案颇费周折地满足了所表示的各种关切。对第二十四条第5款的语文修订必须予以考虑。与早些时候提出的一个要点相似，这个代表团同时认为必须更充分地了解到涉及运营人中级管理层的情况。这个代表团指出，根据第一条g)款中的定义，应注意“人”的用语包含了“国家”。关于所要求的“改变思维”，这个代表团指出，其用意是避开赔偿责任公约的角度，而转向主要处理受害人赔偿方面的一个计划。

3:196 鉴于一名观察员的意见，拟议的折衷意见仅能令业界勉强接受。这名观察员对第二十四条的标准缺乏确定性和多样性表示了具体的关切，并将其留给有关国家确定运营人何时能够从安全庇护条款受益。该观察员指出，这标志着航空公司方面的一个巨大让步，需要得到进一步的反思。另外一名观察员认为，与第二十五条之二第3款有关的提案，比原来条文中的特点有较大逊色。

3:197 在总结当中主席指出，已经达成了共识，即：第8号临时草稿是一份可取的文件，可以送交外交会议。关于某些语文问题，主席不确定这些问题能否仍然由委员会处理。

3:198 主席请联合王国代表介绍了**第10号临时草稿**，其中包含了对涉及向非缔约国提供援助的关于恐怖主义风险的公约草案第二十五条的拟议修订。该代表忆及了根据委员会提供的政策指导，拟议修订的目的是当一架航空器在没有根据第二条第2款提供声明的某一缔约国进行国内飞行的过程中，对第三方造成的损害提供赔偿。她说明了在第二十五条引入这一概念，需要扩大公约第二条的范围。因此，在第二条当中引入了一个新的条款作为第3款b)项，符合在第二十五条当中作为第2款引入的新规定。她进一步说明，第二十五条第2款末尾处的方括号中的条文，就是为了与有关国家建立一种联系纽带，并且对第3条款文的拟议修改是新的第2款所导致的。

3:199 接下来的讨论意识到了拟议的修订正在使制定的系统变得复杂化，更重要的是，将可能选择性地对那些没有同意向系统提供捐助的各方提供保护。扩展公约以便得以提供此类保护将是不公平的，对此提出了强烈地且占多数的关切。表示了这些关切的代表团都呼吁保留原文。因此，委员会决定不批准第10号临时草稿中所载的对第二条和第二十五条的拟议修改。

3:200 委员会审议了附在LC/33-WP/3-23号文件中的起草委员会的报告。一个代表团要求澄清第一条a)款当中“有时经修改并生效的”的用语，因为在俄文版中该用语语义不明。例如，一个国家可能认为其核准后修订即生效，但事实并非如此，而是需要等到条约最后条款中所规定的一个特定时间段过后。起草委员会主席说明了“有时”的用语是一个“活动性的”参照，旨在自动跟踪所有修订。另一个代表团提出使用“根据届时的修订并生效的”的用语，委员会的接受了这一提案。同时，委员会责成秘书处调整不同的语文版本，同时虑及有关代表团的意见。

3:201 一个代表团提出在本公约中纳入“事件”的定义。尽管这一提案对审议有利，但经决定，这一问题应在外交会议上提出。

3:202 关于第三条，一个代表团提及条文的起草对环境损害不够充分。主席认为这一事项是一个实质问题，在目前阶段不应开展讨论。

3:203 随后，委员会审议了关于《一般风险公约》第三条和第十条之二的特别小组主席提交的第6号临时草稿。同意的是，删除第三条第2款，并接受临时草稿中提出的第三条之二和第三条之三。针对为什么以否定的含义拟定第三条之二第2款a)项和b)项的问题，对此说明的是，起草遵循了1999年《蒙特利尔公约》的条文。关于第十条之二，决定了删除方括号，并保留其中的条文。同时，委员会同意了在《非法干扰赔偿公约》第一条e)款后纳入“最大质量”的定义。

3:204 航空工作组提议在第7号临时草稿中纳入以下新的条文：

第三条之四

“制造商赔偿责任的限额

根据适用的法律，一架航空器、或其发动机或零部件的制造商对第三方遭受由飞行中的航空器所造成的损害的任何赔偿责任，不得超出第三条之二规定的此类航空器的总体限额。”

3:205 这一提案得到了一些代表团的支持。其他代表团则不希望在目前阶段接受该条文。出于进一步研究之目的，经决定应注意到该条文。

3:206 关于第三条第4款，建议的是删除“缔约方”的措词，以便调整案文，使其符合《非法干扰赔偿公约》中的可比规定，但说明的是，后一项公约中的删除是必要的，以便涵盖在非缔约国发生事件情况下的援助。委员会决定了对第3款不作修订。委员会同意了一个代表团的建议，调整第6款以便符合《非法干扰赔偿公约》中的可比规定。

3:207 批准了第五条（法院费用和其他费用）、第六条（先行付款）、第七条（保险）以及第八条（受害人的作为或不作为），未作评论。

3:208 关于**第九条**（追索权），委员会同意了删除第一行中的方括号。

3:209 接受了**第十条**（排他性救助），未作评论。

3:210 关于**第十条之二**（身份责任的免除），委员会同意了小组关于第三条和第十条之二的建议，即：删除题目和条款当中的括号。一个代表团表示理解“出租人”是指财务出租人，而不是参与运行方面的出租人，如湿租或潮租航空器。

3:211 接受了**第十一条**（特别提款权的换算）和**第十二条**（限额的复审），未作评论。

3:212 关于**第十三条**（法院），同意了法文版本中的某些修改，以确保语文的准确性和一致性。关于**第1款**方括号中的措辞，起草委员会主席说明了法律委员会已经提出了对运营人主要业务所在地的一个法庭的额外要求。一名观察员忆及，法律委员会的用意是为了提供一个额外的司法权，即：运营人的总部，而不是运营人可能设有一个额外办事处的一个第三方的司法权。主席证实了法律委员会的用意是指运营人的总部。委员会决定了将方括号中的条文留给外交会议采取决定。接受了**第2款和第3款**，未作评论。

3:213 批准了**第十四条**（判决的承认与执行）和**第十五条**（关于判决的承认与执行的地区和多边协议），未作评论。

3:214 关于**第十六条**（诉讼实效），一个代表团认为，对“事件”一词应当进行定义。另外一个代表团支持了这一想法，指出该措词可能取自第二条第1款。已经注意到了这些建议，将由今后的外交会议审议。

3:215 批准了**第十七条**（责任人死亡）和**第十八条**（国家航空器），未作评论。

3:216 关于**第十九条**（核损害），起草委员会主席说明了已经做了调整使其符合其他公约草案，尽管替代的案文有所不同。关于“有时生效的”句子，委员会同意了对法文案文和俄文案文进行适当调整，使其具有“活动性”，并且这将使其符合第一条第a)款最后条款中经修订的条文。

3:217 重新回到**第二条第1款**，一个代表团指出，新的草案极大地拓宽了公约的适用范围。尽管在公约的其他情况下拓展是适当的，但这里的情况不同。合理的做法是，本公约将不仅适用于某个缔约国领土内的损害情况；运营人应当来自另外一个缔约方。这一关切得到了一名观察员和另外一个代表团的认同。主席指出，已经责成起草委员会对两项公约采用相同的政策。在任何情况下，目前的案文都有可取之处，因为各国可以为国内事故同时实施这一条文。一个国家可以具有一项单一的制度，并将同时得益于在所有国家执行各项判决，而不必只在运营人所属国。

3:218 批准了LC/33-WP/3-23号文件中经修改的《关于航空器对第三方造成损害的赔偿的公约》草案的条文。