



国际民用航空组织

工 作 文 件

A39-WP/100

LE/4

18/7/16

大会 — 第 39 届会议

法律委员会

议程项目 45：本组织在法律领域的工作方案

推动 1999 年 5 月 28 日在蒙特利尔签订的
统一国际航空运输某些规则的公约(1999 年蒙特利尔公约)

(由美利坚合众国提交)

执行摘要

1999 年蒙特利尔公约建立了航空公司对国际航班上的旅客和托运人的赔偿责任制度, 现已在 119 个国家生效。该公约的普遍遵循将极大地有益于公众的旅行和货运, 并使得航空业更能确定关于它们责任的规则。本文件促请更加努力, 敦促尚未采取行动的所有成员国成为 1999 年公约的当事方。

行动: 请大会通过附录所附的决议。

战略目标:	本工作文件涉及战略目标 4—航空运输的经济发展
财务影响:	无
参考文件:	A37-22 号决议, 附录 C 和 A38-20 号决议, ICAO DOC 10022

1. 引言

1.1 1999 年蒙特利尔公约取代了以前华沙/海牙赔偿责任规定的航空公司较低的责任上限，使得以前不能在本国起诉的个人可以起诉。该公约规定，在旅客死亡或受伤的情况下，对已证实的损害在首笔 113,100 特别提款权(2016 年 7 月 18 日约为 157,077 美元/142,112 欧元)以内的数额对承运人施加严格赔偿责任制。超过上述数额的部分，航空公司必须对损害予以全数赔偿，除非航空公司证明它并无过失。若发生导致旅客死亡或受伤的航空器事故，公约还要求承运人先行付款，只要其国内法有这样付款的规定。

1.2 本公约还排除惩罚性或惩戒性损害赔偿，避免旅客获得不合理的高赔偿额。同时，该公约要求每五年对限额进行复审，以免赔偿额因通货膨胀而抑损。

2. 讨论

2.1 1999 年蒙特利尔公约旨在取代多年以来形成的关于航空公司对旅客和托运人责任的零散赔偿责任制度，包括 1929 年华沙公约及其修订和相关文书。普遍遵守 1999 年蒙特利尔公约将消除在具体事件中适用哪个赔偿责任制度方面存在的混乱。

2.2 虽然 1999 年蒙特利尔公约已在 119 个国家中生效，但还有 72 个成员国没有批准该公约。大会第 38 届会议通过了一项决议(A38-20 号决议)，敦促尚未采取行动的成员国成为 1999 年蒙特利尔公约的当事方。鉴于普遍遵循该公约带来的利益，应该再次敦促各成员国批准本文件。

附录

A38-xx

回顾其 A37-22 号决议附录 C 关于批准由本组织主持制定并通过的各项文书以及关于推动 1999 年蒙特利尔公约的 A38-20 号决议；

认识到关于航空公司对国际航班旅客和托运人的赔偿责任制度获得普遍接受的重要性；

认识到需要一个公平、公正和方便的制度，以便充分赔偿损失；

大会：

敦促所有缔约国支持并鼓励普遍遵循 1999 年 5 月 28 日订于蒙特利尔的统一国际航空运输某些规则的公约(1999 年蒙特利尔公约)；

敦促尚未采取行动的所有缔约国尽快成为 1999 年蒙特利尔公约的当事国；和

指示秘书长，如果有缔约国提出请求，视情况就批准过程提供协助。

—完—