



大会 — 第 40 届会议

法律委员会

议程项目 40：需法律委员会审议的其他议题

关于推动《统一国际航空运输某些规则的公约》（《1999 年蒙特利尔公约》）的进展

（由国际航空运输协会（IATA）提交）

执行摘要

1999 年《蒙特利尔公约》（MC99）标志着对于国际航空运输期间承运人责任引入了一种现代、公平和有效的制度。它为乘客、托运人、承运人和国家带来了显著好处。国际航空运输协会（IATA）一直大力倡导《蒙特利尔公约》，支持国际民航组织（ICAO）直接向各国宣传《蒙特利尔公约》的实际益处，并参加各种区域论坛。

目前，有 136 个缔约方加入了《蒙特利尔公约》，覆盖各国之间 98% 以上的运输量。自 2016 年第 39 届大会（A39）以来，又有 14 个国家成为缔约方，包括印度尼西亚、斯里兰卡、俄罗斯、泰国和越南等几个主要航空市场。

鉴于《蒙特利尔公约》已覆盖几乎所有的国际空运量，IATA 正将其宣传重点放在批准其他多边航空法律文书上。尽管如此，我们鼓励 ICAO 继续支持尚未批准的 58 个国家成为缔约方，使它们获得《公约》带来的好处，从而使单一的普遍责任制度成为现实。

最后，本文提供了相关数据来证明，当政府和行业共同制定有效且平衡的监管以实现明确目标时，它们可以取得怎样的成果。

行动：鉴于上述益处并根据国际民航组织大会 A39-9 号决议，IATA 恳请大会：

- a) 注意到自 2016 年第 39 届大会以来在缔约方数量方面取得的重大进展；和
- b) 请求 ICAO 提供必要支持，使所有剩余成员国能够尽早批准《蒙特利尔公约》。

战略目标:	本工作文件涉及的战略目标：经济发展。
财务影响:	不适用。
参考文件:	Doc 10075 号文件：《大会有效决议》（截至 2016 年 10 月 6 日）（A39-9）。

¹ 中文、阿拉伯文、英文、法文、俄文和西班牙文版本由 IATA 提供。

1. 引言

1.1 2003 年 11 月 4 日生效的《1999 年蒙特利尔公约》建立了与国际航空运输有关的现代责任制度。《公约》列出了在乘客死亡、受伤、延误或行李和货物发生延误、损坏或遗失的情况下，与承运人责任相关的规则。

1.2 《公约》旨在建立普遍责任制度，取代早先的《1929 年华沙公约》及其修订议定书（统称“华沙体系”）。目前《蒙特利尔公约》有 136 个缔约方（135 个国家加上作为一个经济体的欧盟），覆盖 98% 以上的航空运输量。

1.3 在过去 20 年中，IATA 一直支持 ICAO 倡导各国通过国家、区域和全球层面的活动成为《蒙特利尔公约》的缔约方。通过与成员承运人和伙伴协会合作，IATA 与政府和其他利益相关者举办了众多会议和研讨会，介绍《公约》的益处。在区域层面，IATA 与各民用航空委员会接触沟通，而在全球范围内，IATA 邀请总干事参与各种演讲和会议，促进这一重要航空法律文书的批准。

1.4 自 2016 年第 39 届国际民航组织大会以来，上述努力已促使 14 个国家成为《蒙特利尔公约》缔约方（如表 1 所示），其中包括几个重要的航空市场，如印度尼西亚、俄罗斯、斯里兰卡、泰国和越南。IATA 对表中列出的所有国家表示赞赏。

1.5 鉴于《蒙特利尔公约》已覆盖几乎所有的国际空运量，IATA 已经结束了促进批准《蒙特利尔公约》的宣传行动，集中精力推动其他航空法律文书。然而，仍有 58 个国家尚未加入《蒙特利尔公约》并从中受益，导致没有能够按照设立《蒙特利尔公约》时设想的那样实施单一、普遍的责任制度。其余这些国家的批准将确保所有乘客和托运人在任何行程下都受到《蒙特利尔公约》的保护。

2. 背景

2.1 只有当所有 ICAO 缔约国成为《蒙特利尔公约》的缔约方时，《蒙特利尔公约》的益处才会最大化。其主要好处如下：

2.2 对乘客而言 — 《蒙特利尔公约》取代了华沙制度下最高仅为 12 000 美元的死伤赔偿责任限制。《蒙特利尔公约》允许在没有过失或没有过失证据的情况下索赔高达 113 100 特别提款权（截至 2019 年 5 月约合 157 000 美元）。此外可以要求超过这一数额的损害赔偿，而且证明承运人没有疏忽的责任落在承运人身上。《蒙特利尔公约》还引入了对消费者友好的条款，例如允许乘客从范围更广的司法管辖区内进行选择并提出索赔，可以要求承运人向受害者支付预付赔偿金。最后，国际民航组织每五（5）年审查一次责任限额，以确保《蒙特利尔公约》将通货膨胀的因素考虑在内。

2.3 对托运人而言 — 航空货运连接起世界贸易，按价值计算占到全球贸易的 35%。诸如医疗用品、零部件和新鲜农产品等高价值、时间敏感型货物均使用航空货运。在华沙制度下，纸质航空货运单必须与货物一起运输，承运人才能享受责任限额。《蒙特利尔公约》允许使用电子运输单据，这样可以更快、更准确、更安全地运送货物。省去大量印刷文件也会带来环境效益。

2.4 对承运人而言 — 虽然大多数航空市场已经是《蒙特利尔公约》的缔约方，但仍有 58 个国家亟待批准。这意味着目前存在的仍是一张不完整的责任制度版图。这对于确定在事故或事件中适用哪种制度时造成了不必要的混乱，并使索赔处理变得复杂。只有当所有国家加入《公约》时，才能解决这个问题。

表 1 — 第 39 届大会以来与《蒙特利尔公约》相关的存款行为清单

国家	存款日期	存款类型
斯里兰卡	2018 年 11 月 19 日	加入
尼泊尔	2018 年 10 月 16 日	加入
越南	2018 年 9 月 27 日	加入
突尼斯	2018 年 9 月 21 日	加入
加纳	2018 年 6 月 4 日	批准
尼日尔	2018 年 1 月 31 日	批准
乌干达	2017 年 11 月 28 日	批准
苏丹	2017 年 8 月 18 日	批准
泰国	2017 年 8 月 3 日	加入
乍得	2017 年 7 月 12 日	加入
俄罗斯联邦	2017 年 6 月 22 日	加入
印度尼西亚	2017 年 3 月 20 日	加入
毛里求斯	2017 年 2 月 2 日	批准
斯威士兰	2016 年 11 月 23 日	批准

2.5 《蒙特利尔公约》是良好监管做法的优秀范例。业界积极参与到了意见征询及公约文本的起草过程中，目的是为了实现在明确的监管目标。这向人们展示了国家和行业共同努力可以取得的成果。

2.6 根据 IATA 经济数据，自 2011 年以来，《蒙特利尔公约》所覆盖的全球客运比例已从 86% 上升至 98%。现在，每年有额外 3.9 亿名乘客得到了更好的保护。此外，双边贸易额中已有超过 6 000 亿美元的货运可以使用电子运输单据，如电子航空货运单。电子运输单据的使用加快了运输速度。因此，《蒙特利尔公约》对于各国而言是一项无成本支出的消费者保护和贸易便利化措施。