



国际航空法会议

(2009年4月20日至5月2日，蒙特利尔)

关于两项公约草案的提案

(由乌拉圭提交)

1. 《关于因涉及航空器的非法干扰行为而导致对第三方造成损害的赔偿的公约》草案

1.1 最后条款

1.1.1 条款. 签署

1.1.1.1 本公约在蒙特利尔国际民用航空组织总部开放签署，直至（日期）。

1.1.2 条款. 批准

1.1.2.1 本公约须经批准。批准书应当交存国际民用航空组织秘书长。

1.1.3 条款. 加入

1.1.3.1 本公约应当向任何国家开放加入。加入书应当交存国际民用航空组织秘书长。

1.1.4 条款. 生效

1.1.4.1 本公约应当于第三十五份批准书或加入书交存之日后第三十天起生效。

1.1.4.2 对于在第三十五份批准书或加入书交存后批准或加入本公约之国家，本公约应当于其批准书或加入书交存日后第三十天起对其生效。

1.2 提案的根据

1.2.1 拟议的条文使任何国家，不论本组织成员与否，均能够加入本公约，如果上述国家认为这样做是适当的或有利的。

1.2.2 公约生效必需的批准书或加入书的数量与1969年《维也纳条约法公约》第八十四条规定的数量恰好相同。《维也纳公约》是一项得到广泛批准和加入的国际法文书；实质上，它是对习惯国际法的编纂。

1.2.3 那些赞成规定批准书或加入书数量较少以便使一项公约生效者，其理由通常是1948年日内瓦《关于国际承认对航空器的权利的公约》的先例，该公约只要求两份批准书即开始生效。那些引用上述公约作为先例者，并没有虑及1948年存在的独立国家数量远远低于目前存在的独立国家数量。

1.2.4 自二十世纪中叶以来，国际政治的现实发生了根本的变化，当时只有个别一些国家实现了独立。而如今，1944年《芝加哥公约》拥有199个缔约国。

1.2.5 所研究的公约草案包含约束航空公司和各国的标准，并且最终将影响到用户。基本的常识将要求虑及比上述《日内瓦公约》规定的更多国家的意愿，以及比2001年开普敦《移动设备国际利益公约》规定的少得可怜的数量更多国家的意愿。

2. 《关于航空器对第三方造成损害的赔偿的公约》草案

2.1 第一章 —— 原则

2.1.1 第一条 —— 定义

2.1.1.1 我们建议删除f)款“人”以及g)款“缔约国”的定义。

2.1.2 提案的依据

2.1.2.1 1969年《维也纳条约法公约》第三十一条解释之通则指出：

- a) 一、条约应依其用语[……]所具有之通常意义，善意解释之；和
- b) 四、倘经确定当事国有此原意，条约用语应使其具有特殊意义。

2.1.3 第二条 —— 范围

2.1.3.1 3. 本公约也应当适用于发生在专属经济区、公海上或其上空（如为航空器）的航空器对在一缔约国登记的航空器或船舶造成的损害。

2.1.3.2 4. 同样，本公约应当适用于航空器对一缔约国享有管辖权的、被永久性地固定在专属经济区或大陆架底土上的钻井平台和其他装置造成的损害。

2.1.4 提案的依据

2.1.4.1 我们建议不使用含义不甚分明的“领土”一词。

2.2 第二章 —— 运营人的责任及相关事项

2.2.1 第七条 —— 法院费用和其他费用[笔译说明：乌拉圭建议的措词“*Costas y costos*”在译成英文时不变]

2.2.1.1 法院可以根据自己的法律，下令支付[全部或部分]法院费用，或法院费用和其他费用。如果下令支付的损害赔偿，不包括法院费用和其他费用，其金额未超过运营人在造成损害的事发之日起6个月内，或若晚于这一期限届满的则在诉讼开始前，以书面向起诉人允诺的金额的，则不得适用本规定。

2.2.2 提案的依据

2.2.2.1 法院费用即是诉讼费用；其他费用则是庭外费用，诸如律师费。“原告”是“起诉人”。公约草案所指的“上述规定”，实际上就是第六条（涉及两个或两个以上运营人或其他人的事件）。实际上，不适用的是“本规定”，即第七条。

2.2.2.2 提案没有使用动词“*adjudicar*”[“判予”]。皇家学院字典（*Dictionary of the Real Academia*）对“*condenar a uno en costas*”[“下令支付法院费用”]作出了以下定义：“在民法当中，责令诉讼的一方支付所述方在诉讼中的对方所发生的费用”。

2.3 第三章 —— 追索和免责

2.3.1 第十条 —— 受害人的作为或不作为

2.3.1.1 如果运营人证明索赔人由其自己的作为或者不作为，或索赔人从其取得权利的人的作为或者不作为造成或促成了损害[……]

2.3.2 提案的依据

2.3.2.1 我们认为西班牙文版漏掉了我们提案中的黑体字的措词。提案的目的是使该标准恢复其含义，并且一目了然。

2.4 第四章 救助的实施及相关规定

2.4.1 第十七条 —— 判决的承认与执行

2.4.1.1 5. 如果判决具有执行效力，按判决可追讨的[任何]法院费用和其他费用的支付也具有执行效力。

2.4.2 提案的依据

2.4.2.1 我们建议增加“法院”及“和其他费用”的措辞，以便与我们对第七条建议的标准协调一致；其目的是为了包含索赔人承受的诉讼费以外的所有费用。

2.5 第五章 —— 公约的适用

2.5.1 第二十二條 —— 核损害

2.5.1.1 本公约不适用于核事件所造成的损害赔偿 responsibility，这些责任将继续由1960年《关于核能领域第三方责任的巴黎公约》、1963年《关于核损害的民事责任的维也纳公约》以及上述公约在事件发生时有效的任何修正或附件予以管辖。

2.5.2 提案的根据

2.5.2.1 我们建议不说“因核事件造成的损害，均不产生……任何责任”。而建议声明上述损害将继续由有关核损害的特定有效公约予以管辖。

2.6 最后条款

2.6.1 条款. 签署

2.6.1.1 本公约在蒙特利尔国际民用航空组织总部开放签署，直至（日期）。

2.6.2 条款. 批准

2.6.2.1 本公约须经批准。批准书应当交存国际民用航空组织秘书长。

2.6.3 条款. 加入

2.6.3.1 本公约应当向任何国家开放加入。加入书应当交存国际民用航空组织秘书长。

2.6.4 条款. 生效

2.6.4.1 本公约应当于第三十五份批准书或加入书交存之日后第三十天起生效。

2.6.4.2 对于在第三十五份批准书或加入书交存后批准或加入本公约之国家，本公约应当于其批准书或加入书交存日后第三十天起对其生效。

2.7 提案的根据

2.7.1 拟议的条文使任何国家，不论本组织成员与否，均能够加入本公约，如果上述国家认为这样做是适当的或有利的。

2.7.2 公约生效必需的批准书或加入书的数量与1969年《维也纳条约法公约》第八十四条规定的数量恰好相同。《维也纳公约》是一项得到广泛批准和加入的国际法文书；实质上，它是对习惯国际法的编纂。

2.7.3 那些赞成规定批准书或加入书数量较少以便使一项公约生效者，其理由通常是1948年日内瓦《关于国际承认对航空器的权利的公约》的先例，该公约只要求两份批准书即开始生效。那些引用上述公约作为先例者，并没有虑及1948年存在的独立国家数量远远低于目前存在的独立国家数量。

2.7.4 自二十世纪中叶以来，国际政治的现实发生了根本的变化，当时只有个别一些国家实现了独立。如今，1944年《芝加哥公约》拥有199个缔约国。

2.7.5 所研究的公约草案包含约束航空公司和各国的标准，并且最终将影响到地面上的用户和第三方。基本的常识将要求虑及比上述《日内瓦公约》规定的更多国家的意愿、比1952年罗马《关于外国航空器对地面上第三方造成损害的公约》规定的更多国家的意愿，以及比2001年开普敦《移动设备国际利益公约》规定的少得可怜的数量更多国家的意愿。