



国际航空法会议

(2009年4月20日至5月2日，蒙特利尔)

航空器因非法干扰行为或一般性风险而对第三方造成损害的赔偿

(由沙特阿拉伯王国提出)

1. 引言

1.1 虽然 1952 年《罗马公约》规定了航空公司的有限赔偿责任，但是该公约没有获得许多国家批准。该公约以及 1999 年《蒙特利尔公约》对于民用航空业以及航空事件的受害人都相当公正，具有透明度，没有在航空公司之间采取歧视的态度。在这方面，提议的公约刚好相反，因为对于因涉及航空器的非法干扰行为而导致对第三方造成的损害，运营人的赔偿责任可以无限大，最高赔偿额是有弹性的（无限赔偿责任）。对于公约目前的规定，需要大力修改其中的一些条款，以使受害人的利益与航空世界的利益之间取得适当的平衡，确保有许多国家参加，批准和执行公约，特别是因为目前的金融危机和全球整个金融局势已经影响到许多航空承运人，对他们的业务和业绩产生不利影响。

2. 讨论和分析

2.1 1999 年，由于旅客受到的损害以及航空事故造成的损害，国际社会提高了付给旅客的特别赔偿，并签署了《统一国际航空运输某些规则的蒙特利尔公约》。在此之后，大家的注意力转移到如何公正对待地面的受害人问题，这些人或他们的财产因空中事故而遭受损害。这项工作根据 1952 年《罗马公约》的修正案进行，安排对于这种情况的赔偿，规定了非常低的限额，与损害程度并不相衬。因此，为了维护受害人的权利已经商定了一套基础和原则。

2.2 国际民航组织的法律委员会第 33 届会议通过了以下两个文本：

- a) 关于航空器对第三方造成损害的赔偿的公约草案；和
- b) 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。

2.3 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的一些条款需要重新措辞。而且，该草案规定设立一个赔偿受害人的基金，给航空公司增加了新的负担。除此之外，这种想法目前的内容含有许多缺陷。该公约的整个内容没有在受害人的利益与航空业界的利益之间取得适当平衡，因为基金的筹资办法（补充赔偿机制）在当前情况下很难顺利而公正地实现基金的愿望。

* 阿拉伯文本由沙特阿拉伯提供。

3. 补充赔偿机制

3.1 补充赔偿机制的主要目的是对在缔约国领土上受到损害的人支付赔偿，并且如果缔约国的运营人在非缔约国的领土上造成损害，对运营人提供财务援助，超出赔偿总额的部分由补充赔偿机制支付赔偿。换句话说，如果航空器的运营人有责任赔偿损害，他将支付规定的最高数额，补充赔偿机制将支付超出最高赔偿额以外的数额。运营人一般将会就他应该支付的最高数额取得保险。如果无法取得保险，或者保险的费用太高影响到航空运输的继续经营，补充赔偿机制可以提供财务援助给运营人以便承担赔偿责任。这就是特别小组所说的分阶段实行的保证过程。

3.2 补充赔偿机制规定的费用是对从一个缔约国机场离港的国际商业飞行所载的每位旅客和每吨货物收取的强制性金额。

3.3 公约草案没有考虑到筹集资金是否充足的问题。而且，根据现在提议的筹集资金办法，在估计费用和风险程度以及产生风险的可能性方面也不可能公正和具有透明度。筹集资金办法没有包括私营航空公司实施的通用航空，也没有包括空载哩数和试飞。这个办法当然没有公正地对待所有航空器运营人，将会对补充赔偿机制产生不利影响。

4. 结论

4.1 最高赔偿限额必须明白而固定，完全透明而没有歧视地适用于所有航空公司，同时适当考虑到每一个承运人的业务程度。

4.2 航空公司必须受到保护，免于遭到过分夸大和不公正的索赔，这种索赔将会影响到他们的经营业绩，也必然会影响到空中交通实施领域的各个参与实体。

4.3 为了避免赔偿责任的范围超出有关人员和财产而毫无控制地扩大或遭到滥用，过分增加运营人的赔偿责任，我们建议对于第一和第二项公约的第三条第 2 款增加规定如下：

- 如果所受损害并非造成损害的事件的直接后果，则无权按照本公约要求赔偿。而且，赔偿的权利不应该包括位于事件范围之外的间接方面，这些间接方面可能声称受到心理伤害或受到事件间接后果造成的其它形式的损害而要求赔偿。

5. 需要采取的行动

5.1 请国际民航组织按照本文件所述重新审议公约的一些条款。