



国际航空法会议

(2009年4月20日至5月2日，蒙特利尔)

关于航空器对第三方造成损害的 赔偿的公约草案起草委员会的报告

(由起草委员会主席提交)

1. 起草委员会在前五次会议中审议了全体委员会就 DCCD Doc No.4 号文件中所载的关于航空器对第三方造成损害的赔偿的公约草案向它提交的问题。
2. 经审议后，起草委员会对案文作出了一些修改。修改内容载于本报告内的案文。为便于参考，报告内还附有列出对 DCCD Doc No.4 号文件作出修改之处的文本。

— — — — —

关于航空器对第三方造成损害的 赔偿的公约草案

第一章

原则

第一条 定义

为本公约的目的：

- (a) “非法干扰行为”是指1970年12月16日在海牙签订的《关于制止非法劫持航空器的公约》或1971年9月23日在蒙特利尔签订的《关于制止危害民用航空安全的非法行为的公约》以及在事件发生时任何有效的修正中被界定为罪行的行为。
- (b) “事件”是指不是由于非法干扰行为而导致飞行中的航空器造成损害。
- (c) 一架航空器在完成登机或装货后其所有外部舱门均已关闭时起、至其任何此种舱门为下机或卸货目的开启时止期间的任何时段均被视为在“飞行中”。
- (d) “国际飞行”是指飞行出发地和拟前往目的地是处于两个不同国家的领土的任何飞行，不论飞行是否中断；或是指飞行出发地和拟前往目的地是处于一个国家领土之内，但在另一个国家领土内有一个拟停留地的任何飞行。
- (e) “最大质量”是指航空器的最大审定起飞质量，它不包括使用时助升气体的作用。
- (f) “运营人”是指使用航空器的人，但如果航空器的航行控制权仍直接或间接地保留在给予航空器使用权的人的手中，则其人应当被视为运营人。当一个人自己使用或其受雇人或代理人在受雇期间使用航空器时，不论其是否在授权范围内，该人应当被视为正在使用航空器。运营人不因另一人做出非法干扰行为而丧失其作为运营人的身份。
- (g) “人”是指任何自然人或法人，包括国家。
- (h) “缔约国”是指本公约对其生效的国家。
- (i) “第三方”是指运营人、旅客或货物的托运人或收货人以外的人；在发生撞机的情况下，“第三方”亦指对方航空器的运营人、所有人和机组人员，以及对方航空器上的旅客或货物的托运人或收货人。

第二条 范围

1. 本公约适用于不是因非法干扰行为导致从事国际飞行的飞行中的航空器在一缔约国领土内对第

三方造成的损害。

2. 如果一个缔约国向公约保存人做出声明，本公约亦适用于不是从事国际飞行的飞行中的航空器在该缔约国领土内发生的不是非法干扰行为导致的损害。

3. 为本公约的目的：

(a) 对在公海上或其上空和专属经济区的船舶或航空器造成损害应当视为在其登记国领土造成的损害，如果航空器运营人的主要营业地在登记国之外的国家领土，对航空器的损害应视为在其有主要营业地的国家领土内造成；和

(b) 对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，依照国际法包括1982年12月10日在蒙特哥湾制订的《联合国海洋法公约》的规定，应当被视为在对这类平台或装置享有管辖权的国家领土内造成。

备选案文1

4. 本公约不适用于国家航空器造成的损害。用于军事、海关和警察服务的航空器应当视为国家航空器。

备选案文2

4. 本公约不适用于国家就其主权职能和职责为非商业目的直接运行的航空器造成的损害。

第二章

运营人的责任及相关事项

第三条 运营人的责任

1. 对第三方遭受的损害，只要是由一架飞行中的航空器造成的，运营人就应当承担赔偿责任。

2. 如果所受损害并非造成损害的事件的直接后果，或者如果损害单纯因为航空器按现行空中交通规则通过空域所致，则无权按照本公约要求赔偿。

3. 对属于死亡、身体伤害和精神伤害的损害，应当予以赔偿。对精神伤害所致的损害，只有当这种损害是某种可以辨认的精神疾病造成，而该精神疾病是因身体伤害或直接面临可能即将死亡或发生身体伤害的情况造成的，则应当予以赔偿。

4. 对财产的损失应当予以赔偿¹。

5. 只要损害发生地国的法律规定了对环境损害的赔偿，则环境损害应当予以赔偿。

6. 因1960年7月29日签订的《关于核能领域第三方责任的巴黎公约》界定的核事件造成的损害或者

¹ 最后条款将需要明确本公约与其他国际法律文书之间关于财产损害索赔的关系。]

1963年5月21日签订的《关于核损害的民事责任的维也纳公约》界定的核损害，包括上述公约在事件发生时有效的任何修正或补充，均不产生本公约项下的任何责任。

7. 对于惩罚性、惩戒性或者任何其他非补偿性的损害赔偿，一律不得予以追讨。
8. 根据本公约条款应负赔偿责任的人如损害是武装冲突或国内动乱直接的结果则不承担赔偿责任。

第四条 运营人责任的限额

1. 根据第三条产生的运营人对每一事件的责任不得超过基于所涉航空器质量的以下限额：
 - (a) 对最大质量为500公斤或以下的航空器，750 000特别提款权；
 - (b) 对最大质量超过500公斤但不超过1 000公斤的航空器，1 500 000特别提款权；
 - (c) 对最大质量超过1 000公斤但不超过2 700公斤的航空器，3 000 000特别提款权；
 - (d) 对最大质量超过2 700 公斤但不超过6 000 公斤的航空器，7 000 000特别提款权；
 - (e) 对最大质量超过6 000公斤但不超过12 000公斤的航空器，18 000 000特别提款权；
 - (f) 对最大质量超过12 000公斤但不超过25 000公斤的航空器，80 000 000特别提款权；
 - (g) 对最大质量超过25 000公斤但不超过50 000公斤的航空器，150 000 000特别提款权；
 - (h) 对最大质量超过50 000公斤但不超过200 000公斤的航空器，300 000 000特别提款权；
 - (i) 对最大质量超过200 000公斤但不超过500 000公斤的航空器，500 000 000特别提款权；
 - (j) 对最大质量超过500 000公斤的航空器，700 000 000特别提款权。
2. 如果事件涉及同一运营人运行的两架或多架航空器，则应使用适用于最大质量航空器的责任限额。
3. 本条第1款项下的限额应仅适用于如果运营人证明此种损害：
 - (a) 不是因其或其受雇人或代理人的过失或其他不当作为或不作为造成的；或
 - (b) 完全是因另一人的过失或其他不当作为或不作为造成的。

第五条 赔偿的优先次序

备选案文1

如果应予赔偿的损害总额超过第四条规定可用的金额，应当首先将总额优先按比例就：首先为死亡，其次为身体受伤和第三为精神伤害提出的赔偿要求。如总额尚有剩余，则剩余部分应就其他损害的赔偿要求按比例支付。

备选案文2

如果应予赔偿的损害总额超过第四条规定可用的金额，应当首先将总额优先按比例赔偿就死亡、身体伤害和精神伤害提出的赔偿要求。如总额尚有剩余，则剩余部分应就其他损害的赔偿要求按比例进行支付。

第六条 涉及两个或两个以上运营人或其他人的事件

1. 当两架或两架以上航空器涉及一个造成本公约适用的损害的事件时，这些航空器的运营人应当对第三方所受的任何损害负连带责任。
2. 如果两个或两个以上运营人有此责任，其相互间的追索权应当根据其各自的责任限额和造成的损害加以确定。
3. 运营人一概不需对超过其适用的责任限额的数额负责。

第七条 法院费用和其他费用

1. 法院可以根据自己的法律，判予索赔者产生的全部或部分法院费用和其他诉讼费用，包括利息。
2. 如果所判予的损害赔偿，不包括法院费用和其他诉讼费用，其金额未超过运营人在造成损害的事件发生之日起6个月内，或若晚于这一期限届满则在诉讼开始前，以书面向索赔者允诺的金额，则不得适用第1款的规定。

第八条 先行付款

如果损害发生地国的法律有此要求，运营人应当不加拖延地向根据本公约可能有权要求赔偿的自然人先行付款，以应其迫切的经济需要。此种先行付款不构成对责任的承认，并可从运营人随后作为损害赔偿金支付的任何数额中抵销。

第九条 保险

备选案文1

1. 虑及第四条，缔约国应当要求其运营人就其在本公约中的责任进行充分的保险或担保。如这种保险和担保无法对运营人的每一事件提供，运营人可以累计投保的方式满足这项义务。

备选案文2

1. 虑及第四条，缔约国应当要求其运营人就其在本公约中的责任进行充分的保险或担保。
2. 缔约国可以要求在该国运行或运行至该国的运营人提供其进行了充分的保险或担保的证据。在这样做时，缔约国应当对其他缔约国的运营人采用与对其本国运营人相同的标准。

第三章

免责和追索

第十条 免责

如果运营人证明损害是由索赔人或索赔人从其取得权利的人的过失或其他不当作为造成或促成的，则应当在此种过失或其他不当作为和不作为造成或促成损害的范围内，免除运营人对该索赔人的全部或部分责任。

第十一条 追索权

以第十三条为准，本公约任何条款均不妨碍依照本公约规定应对损害负赔偿责任的人对任何人有无追索权的问题。

第四章

救助的实施及相关规定

第十二条 排他性救助

1. 对运营人或其受雇人、代理人就飞行中的航空器对第三方造成损害所采取的任何要求赔偿的诉讼行为，不论是根据本公约、侵权或是其他理由，只能依照本公约规定的条件提起，但是不妨碍谁有权提起诉讼及其各自权利的问题。

2. 不论是根据本公约、侵权或是其他理由，对于根据其他理由向其追讨或要求赔偿第三条第6、7和8款所述损害的任何其他人，第三条第6、7和8款应当对其适用。

第十三条 责任的排除

航空器的所有人，或保留了所有权或持有其担保权益的航空器出租人或融资人，或其受雇人或代理人，凡不是运营人的，无论根据本公约或是任何缔约国有关第三方损害的法律，一律不对损害承担赔偿责任。

第十四条 特别提款权的换算

本公约用以表示各项金额的特别提款权，是指国际货币基金组织定义的特别提款权。在进行司法程序时，各项金额与各国家货币的换算，应当按照判决当日用特别提款权表示的该项货币的价值计算。用国家货币表示的价值，应当按照国际货币基金组织在其业务和交易中采用的计价方法计算。缔约国不是国际货币基金组织成员的，用其国家货币表示的价值，应当按照该国确定的办法计算，使该缔约国国家货币表示的金额在实际价值上与第四条中的金额尽可能相同。

第十五条 限额的复审

1. 在符合本条第2款的条件下，第四条中规定的数额应当由保存人参考相当于上一次修订以来,或者就本公约生效之日以来的累积通货膨胀率的通货膨胀因素，对限额进行复审。用以确定通货膨胀因素的通货膨胀率，应当是构成第十四条所指特别提款权的货币的发行国消费者价格指数年涨跌率的加权平均数。

2. 如果前款所述的复审结果表明通货膨胀因素已经超过百分之十，保存人应当将责任限额的修订通知缔约方大会。除非多数缔约国登记了反对意见，否则任何此种修订均应当在缔约方大会举行会议六个月后生效。保存人应当将任何修订的生效立即通知所有缔约国。

第十六条 法院

1. 除本条第2款的规定外，根据本公约规定要求赔偿的诉讼只能向损害发生领土的缔约国[或该航空器运营人在该国有主要营业地的国家]法院提起。

2. 如果损害发生在一个以上的缔约国，根据本公约规定要求赔偿的诉讼，只可以向事件发生时航空器所在或即将离开其领土的缔约国法院提起。

3. 在不妨碍本条第1款和第2款的情况下，可以在任何缔约国申请其法律允许的临时措施，包括保全措施。

第十七条 判决的承认与执行

1. 在符合本条规定的情况下，根据第十六条有管辖权的法院在审判或缺席审判后做出的判决，凡在该法院所在地的缔约国具有执行效力的，只要是履行了任何另一缔约国要求的手续，在该另一缔约国同样具有执行效力。

2. 根据本条对承认或执行判决的申请，一律不得对案件事实重新进行审理。

3. 如有下列情况，可以拒绝承认和执行判决：

(a) 判决的承认或执行明显违背被申请承认或执行的缔约国的公共政策；

- (b) 向被告送达诉讼通知的时间和方式使被告无法准备和提出辩护；
- (c) 判决所涉及的诉讼事由在相同当事方之间已经有了判决或仲裁裁决，而且根据被申请人承认或执行的缔约国的法律，该判决或仲裁裁决是终审的和终局的；
- (d) 判决是由于任一当事方的欺诈行为而获得的；或
- (e) 申请执行的人没有执行判决的权利。

4. 如果所判予的损害赔偿，包括惩戒性或惩罚性赔偿，不是对第三方实际遭受的损害的赔偿的，也可以在此范围内拒绝承认和执行判决。

5. 如果判决具有执行效力，按判决可追讨的任何原告发生的法院费用和其他支出，包括利息的支付也具有执行效力。

第十八条 关于判决的承认和执行的地区和多边协议

1. 缔约国可以就判决的承认和执行签订符合本公约目标的地区和多边协议，但此种协议不能导致对任何第三方或被告的保护水平低于本公约规定的水平。

2. 各缔约国应当通过公约保存人，相互通知他们在本公约生效日期之前或之后所签订的任何此种地区或多边协议。

3. 本公约第四章的规定不影响根据此种协议对任何判决的承认或执行。

第十九条 时效期限

1. 如果自造成损害的事件发生之日起两年内没有提起诉讼，则依照第三条获得赔偿的权利即行丧失。

2. 上述两年期限的计算方法应当根据审理案件的法院地的法律确定。

第二十条 责任人死亡

在责任人死亡的情况下，可向在法律上代表其遗产的人提起损害赔偿诉讼，但须以本公约的规定为限。

[最后条款待定]

关于航空器对第三方造成损害的 赔偿的公约草案

第一章

原则

第一条 定义

为本公约的目的：

- a) “非法干扰行为”是指1970年12月16日在海牙签订的《关于制止非法劫持航空器的公约》或1971年9月23日在蒙特利尔签订的《关于制止危害民用航空安全的非法行为的公约》以及在事件发生时任何有效的修正中被界定为罪行的行为。
- b) “事件”是指不是由于非法干扰行为而导致飞行中的航空器造成损害。
- c) 一架航空器在完成登机或装货后其所有外部舱门均已关闭时起、至其任何此种舱门为下机或卸货目的开启时止期间的任何时段均被视为在“飞行中”。
- d) “国际飞行”是指飞行出发地和拟前往目的地是处于两个不同国家的领土的任何飞行，不论飞行是否中断；或是指飞行出发地和拟前往目的地是处于一个国家领土之内，但在另一个国家领土内有一个拟经约定的经停留地的任何飞行。
- e) “最大质量”是指航空器的最大审定起飞质量，它不包括使用时助升气体的作用。
- f) “运营人”是指造成损害时正在使用航空器的人，但如果航空器的航行控制权仍直接或间接地保留在给予航空器使用权的人的手中，则其人应当被视为运营人。当一个人自己使用或其受雇人或代理人在受雇期间使用航空器时，不论其是否在授权范围内，其人应当被视为正在使用航空器。运营人不因另一人做出非法干扰行为而丧失其作为运营人的身份。
- g) “人”是指任何自然人或法人，包括国家。
- h) “缔约国”是指本公约对其生效的国家。
- i) “第三方”是指运营人、旅客或货物的托运人或收货人以外的人；在发生撞机的情况下，“第三方”亦指对方航空器的运营人、所有人和机组人员，以及对方航空器上的旅客或货物的托运人或收货人。

第二条 范围

1. 本公约适用于不是因非法干扰行为导致从事国际飞行的飞行中的航空器在一缔约国领土内对第

三方造成的损害。

2. 如果一个缔约国向公约保存人做出声明，本公约亦适用于不是从事国际飞行的飞行中的航空器在该缔约国领土内发生的不是非法干扰行为导致的损害。

3. 为本公约的目的：

(a) 对在专属经济区和公海上或其上空和专属经济区的船舶或航空器造成损害，应当视为在其登记国领土造成的损害，如果航空器运营人的主要营业地在登记国之外的国家领土，对航空器的损害应视为在其有主要营业地的国家领土内造成；和

(b) 对的一部分。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，依照国际法包括1982年12月10日在蒙特哥湾制订的《联合国海洋法公约》的规定，应当被视为在对这类平台或装置享有管辖权的国家领土的一部分内造成。

备选案文1

4. 本公约不适用于国家航空器造成的损害。用于军事、海关和警察服务的航空器应当视为国家航空器。

备选案文2

4. 本公约不适用于国家就其主权职能和职责为非商业目的直接运行的航空器造成的损害。

第二章

运营人的责任及相关事项

第三条 运营人的责任

1. 对第三方遭受的损害，只要是由一架飞行中的航空器造成的，运营人就应当承担责任。

2. 如果所受损害并非造成损害的事件的直接后果，或者如果损害单纯因为航空器按现行空中交通规则通过空域所致，则无权按照本公约要求赔偿。

3. 对属于死亡、身体伤害和精神伤害的损害，应当予以赔偿。对精神伤害所致的损害，只有当这种损害是某种可以辨认的精神疾病造成，而该精神疾病是因身体伤害或直接面临可能即将死亡或发生身体伤害的情况造成的，则应当予以赔偿。

4. 对财产的伤害应当予以赔偿¹。

5. 只要损害发生地国的法律规定了对环境损害的赔偿，则环境损害应当予以赔偿。

¹最后条款将需要明确本公约与其他国际法律文书之间关于财产损害索赔的关系。

6. 因1960年7月29日签订的《关于核能领域第三方责任的巴黎公约》界定的核事件造成的损害或者1963年5月21日签订的《关于核损害的民事责任的维也纳公约》界定的核损害，包括上述公约在事件发生时有效的任何修正或补充，均不产生本公约项下的任何责任。

7. 对于惩罚性、惩戒性或者任何其他非补偿性的损害赔偿，一律不得予以追讨。

8. 根据本公约条款应负赔偿责任的人如损害是武装冲突或国内动乱直接的结果则不承担赔偿责任。

第四条 运营人责任的限额

(1) 根据第三条产生的运营人对每一事件的责任航空器和事件的责任不得超过基于所涉航空器质量的以下限额：

- (a) 对最大质量为500公斤或以下的航空器，750 000特别提款权；
- (b) 对最大质量超过500公斤但不超过1 000公斤的航空器，1 500 000特别提款权；
- (c) 对最大质量超过1 000公斤但不超过2 700公斤的航空器，3 000 000特别提款权；
- (d) 对最大质量超过2 700 公斤但不超过6 000 公斤的航空器，7 000 000特别提款权；
- (e) 对最大质量超过6 000公斤但不超过12 000公斤的航空器，18 000 000特别提款权；
- (f) 对最大质量超过12 000公斤但不超过25 000公斤的航空器，80 000 000特别提款权；
- (g) 对最大质量超过25 000公斤但不超过50 000公斤的航空器，150 000 000特别提款权；
- (h) 对最大质量超过50 000公斤但不超过200 000公斤的航空器，300 000 000特别提款权；
- (i) 对最大质量超过200 000公斤但不超过500 000公斤的航空器，500 000 000特别提款权；
- (j) 对最大质量超过500 000公斤的航空器，700 000 000特别提款权。}

2. 如果事件涉及同一运营人运行的两架或多架航空器，则应使用适用于最大质量航空器的责任限额。

(2) 本条第1款项下的限额应仅适用于如果运营人证明此种损害：

- (a) 不是因其或其受雇人或代理人的过失或其他不当作为或不作为造成的；或
- (b) 完全是因另一人的过失或其他不当作为或不作为造成的。

第五条 减少的赔偿的优先次序

备选案文1

如果应予赔偿的损害总额超过第四条规定可用的金额，应当首先将总额优先按比例就：首先为死亡，其次为身体受伤和第三为精神伤害提出的赔偿要求。如总额尚有剩余，则剩余部分应就其他损害的赔偿要求按比例支付。

备选案文2

如果应予赔偿的损害总额超过第四条规定可用的金额，应当首先将总额优先按比例赔偿就死亡、身体伤害和精神伤害提出的赔偿要求。如总额尚有剩余，则剩余部分应就其他损害的赔偿要求按比例进行支付。

第六条 涉及两个或两个以上运营人或其他人的事件

1. 当两架或两架以上航空器涉及一个造成本公约适用的损害的事件时，这些航空器的运营人应当对第三方所受的任何损害负连带责任。
2. 如果两个或两个以上运营人有此责任，其相互间的追索权应当根据其各自的责任限额和造成的损害加以确定。
3. 运营人一概不需对超过其适用的责任限额的数额负责。

第七条 法院费用和其他费用

1. 法院可以根据自己的法律，判予索赔者原告产生的全部或部分法院费用和其他诉讼费用，包括利息。

2. 如果所判予的损害赔偿，不包括法院费用和其他诉讼费用，其金额未超过运营人在造成损害的事件发生之日起6个月内，或若晚于这一期限届满的则在诉讼开始前，以书面向索赔者原告允诺的金额，则不得适用上述第1款的规定。

第八条 先行付款

如果损害发生地国的法律有此要求，运营人应当不加拖延地向根据本公约可能有权要求赔偿的自然人先行付款，以应其迫切的经济需要。此种先行付款不构成对责任的承认，并可从运营人随后作为损害赔偿金支付的任何数额中抵销。

第九条 保险

备选案文1

1. 虑及第四条，缔约国应当要求其运营人就其在本公约中的责任进行充分的保险或担保。如这种保险和担保无法对运营人的每一事件提供，运营人可以累计投保的方式满足这项义务。

备选案文2

1. 虑及第四条，缔约国应当要求其运营人就其在本公约中的责任进行充分的保险或担保。

2. 缔约国可以要求在该国运行或运行至该国的运营人提供其进行了充分的保险或担保的证据。在这样做时，缔约国应当对其他缔约国的运营人采用与对其本国运营人相同的标准。

第三章

免责和追索和免责

第十条 受害人的作为或不作为免责

如果运营人证明损害是由索赔人或索赔人从其取得权利的人的过失或其他不当作为故意或者明知可能造成损失而轻率地作为或者不作为造成或促成的，则应当在此种过失或其他不当作为和不作为造成或促成损害的范围内，免除运营人对该索赔人的全部或部分责任。

第十一条 追索权

以第十三条为准，本公约任何条款均不妨碍依照本公约规定应对损害负赔偿责任的人对任何人有无追索权的问题。

第四章

救助的实施及相关规定

第十二条 排他性救助

1. 对运营人或其受雇人、代理人就飞行中的航空器对第三方造成损害所采取的任何要求赔偿的诉讼行为，不论是根据本公约、侵权或是其他理由，只能依照本公约规定的条件和责任限额提起，但是不妨碍谁有权提起诉讼及其各自权利的问题。

2. 不论是根据本公约、侵权或是其他理由，对于根据其他理由向其追讨或要求赔偿第三条第6、7和8款所述损害的任何其他人，第三条第6、7和8款应当对其适用。

第十三条 身份责任的免除排除

航空器的所有人，或保留了所有权或持有其担保权益的航空器出租人或融资人，或其受雇人或代理人，凡不是运营人的，无论根据本公约或是任何缔约国有关第三方损害的法律，一律不对损害承担赔偿责任。

第十四条 特别提款权的换算

本公约用以表示各项金额的特别提款权，是指国际货币基金组织定义的特别提款权。在进行司法程序时，各项金额与各国家货币的换算，应当按照判决当日用特别提款权表示的该项货币的价值计算。用国家货币表示的价值，应当按照国际货币基金组织在其业务和交易中采用的计价方法计算。缔约国不是国际货币基金组织成员的，用其国家货币表示的价值，应当按照该国确定的办法计算，使该缔约国国家货币表示的金额在实际价值上与第四条中的金额尽可能相同。

第十五条 限额的复审

1. 在符合本条第2款的条件下，第四条中规定的数额应当由保存人参考相当于上一次修订以来，或者就本公约生效之日以来的累积通货膨胀率的通货膨胀因素，对限额进行复审。用以确定通货膨胀因素的通货膨胀率，应当是构成第十四条所指特别提款权的货币的发行国消费者价格指数年涨跌率的加权平均数。

2. 如果前款所述的复审结果表明通货膨胀因素已经超过百分之十，保存人应当将责任限额的修订通知缔约方大会。除非多数缔约国登记了反对意见，否则任何此种修订均应当在缔约方大会举行会议六个月后生效。保存人应当将任何修订的生效立即通知所有缔约国。

第十六条 法院

1. 除本条第2款的规定外，根据本公约规定要求赔偿的诉讼只能向损害发生地领土的缔约国[或该航空器运营人在该国有主要营业地的国家]法院提起。

2. 如果损害发生在一个以上的缔约国，根据本公约规定要求赔偿的诉讼，只可以向事件发生时航空器所在或即将离开其领土上空领土的缔约国法院提起。

3. 在不妨碍本条第1款和第2款的情况下，可以在任何缔约国申请其法律允许的临时措施，包括保全措施。

第十七条 判决的承认与执行

1. 在符合本条规定的情况下，根据第十六条有管辖权的法院在审判或缺席审判后做出的判决，凡在该法院所在地的缔约国具有执行效力的，只要是履行了任何另一缔约国要求的手续，在该另一缔约国同样具有执行效力。

2. 根据本条对承认或执行判决的申请，一律不得对案件事实重新进行审理。
3. 如有下列情况，可以拒绝承认和执行判决：
 - (a) 判决的承认或执行明显违背被申请承认或执行的缔约国的公共政策；
 - (b) 向被告送达诉讼通知的时间和方式使被告无法准备和提出辩护；
 - (c) 判决所涉及的诉讼事由在相同当事方之间已经有了判决或仲裁裁决，而且根据被申请承认或执行的缔约国的法律，该判决或仲裁裁决是终审的和终局的；
 - (d) 判决是由于任一当事方的欺诈行为而获得的；~~或~~
 - (e) 申请执行的人没有执行判决的权利，~~或~~
 - (f) ~~被申请承认或执行的缔约国已经在事件发生之前通知公约保存人拒绝的理由。~~
4. 如果所判予的损害赔偿，包括惩戒性或惩罚性赔偿，不是对第三方实际遭受的损害的赔偿的，也可以在此范围内拒绝承认和执行判决。
5. 如果判决具有执行效力，按判决可追讨的任何~~原告发生的诉讼费用~~~~法院费用和其他支出~~，~~包括利息~~的支付也具有执行效力。

第十八条 关于判决的承认和执行的地区和多边协议

1. 缔约国可以就判决的承认和执行签订符合本公约目标的地区和多边协议，但此种协议不能导致对任何第三方或被告的保护水平低于本公约规定的水平。
2. 各缔约国应当通过公约保存人，相互通知他们在本公约生效日期之前或之后所签订的任何此种地区或多边协议。
3. 本公约第四章的规定不影响根据此种协议对任何判决的承认或执行。

第十九条 时效期限

1. 如果自造成损害的事件发生之日起~~三~~~~两~~年内没有提起诉讼，则依照第三条获得赔偿的权利即行丧失。
2. 上述~~三~~~~两~~年期限的计算方法应当根据审理案件的法院地的法律确定。

第二十条 责任人死亡

在责任人死亡的情况下，可向在法律上代表其遗产的人提起损害赔偿诉讼，但须以本公约的规定为限。

第五章

公约的适用

~~第二十一条 国家航空器~~

~~本公约不适用于国家航空器造成的损害。用于军事、海关和警察服务的航空器应当视为国家航空器。~~

~~第二十二条 核损害~~

~~因1960年7月29日签订的《关于核能领域第三方责任的巴黎公约》界定的核事件造成的损害或者1963年5月21日签订的《关于核损害的民事责任的维也纳公约》界定的核损害，包括上述公约在事件发生时有效的任何修正或补充，均不产生本公约项下的任何责任。~~

[最后条款待定]

—完—