



国际航空法会议

(2009年4月20日至5月2日，蒙特利尔)

关于两个公约草案的意见

(由埃及提交)

1. 首先，埃及代表团愿指出，虽然公约的现代化在对飞行中的航空器事故受害人进行赔偿方面贯彻了公正和平等的理念，但是，在运营人对于第三方的赔偿责任和可用来免除其事故对于第三方的赔偿责任的理由方面，却未适用同样的原则。

2. 公约将运营人的赔偿责任扩展到对精神伤害的赔偿。但是，精神伤害难以证明，因为难以确定此种伤害是因事故引起的，还是由事发之前的其他原因造成的。

3. 公约以1970年的海牙公约的定义为基础，扩大了飞行中的航空器这个概念。我们提倡保留1952年罗马公约中的定义，以便限制运营人的赔偿责任。由于公约草案中的这一定义仅在当旅客由运营人负责时才适用于旅客，这一点就更是如此。这不符合公约对第三方进行赔偿的目标。因此，应将第一条(定义)b款修订为：“一架航空器自为起飞目的而运用动力时起，至落地滑行结束时止，被视为在飞行中。”

4. 虽然公约草案赋予运营人对实施了非法干扰行为者进行追偿的权利，但中止了在运营人和受害人之间解决了其所有索赔之前，对有利于运营人而对肇事者的判决的执行。解决此种索赔可能是一个漫长的诉讼过程，并可能导致丧失执行决定的权力，尤其是在法定时效较短的国家。

5. 对于运营人在不可抗力的情况下，或确定运营人及其雇员和下属已采取所有必要预防措施以防止损害的发生的情况下，而发生的事予以免责的权力，非法干扰赔偿公约未采用任何原则。

6. 我们认为，应该让国际航空运输协会(IATA)在补充赔偿机制的高级管理层发挥重要作用，因为国际航协是代表航空公司的实体，并负责协调和统一航空公司的立场与观点。应该请国际航协参加缔约方大会但无表决权。

7. 第二条第3款中的“专属经济区”应该加以定义。

8. 在制定监管环境事项的国际公约或机制之前，应该删除第三条第5款。

9. 建议在第九条第(o)款之前增加下述文字：“在不妨碍本公约的各项规定或不会对运营人造成任何新的财务义务或额外负担的情况下，”。

10. 第十二条所规定的对补充赔偿机制供款的强制性金额不应该由运营人收取，而应该由缔约国收取，因为缔约国才是公约的签字方和补充赔偿机制的成员。运营人的任何承诺或法律赔偿责任应该通过缔约国实施。

11. 公约第十五条第2款就不缴纳供款问题而在补充赔偿机制和运营人之间建立了一种直接的关系。这进一步削弱了各国在此种情况下，为收回应缴金额而针对运营人采取有利于补充赔偿机制主任的行动的地位。

12. 第二十六条第1款完全无视公正和平等的条件与规则，而这却是本公约压倒一切的原则；事实上，这一条款剥夺了运营人在能确定事故是因航空器、其发动机或其零部件经批准的设计之中的缺陷所致时，对于制造商的追偿权。

13. 第二条（范围）第2款中，“国际飞行”一词应该修改为“在进行国际飞行之外的飞行”，以便与第十八条第1款的概念一致。

14. 第五条第2款最后一部分应予修订，以赋予补充赔偿机制权利，根据其独立的法人资格针对运营人采取行动。这将保证不会在世界上任何法院由缔约国针对运营人采取行动。

15. 我们认为，第三十三条第1款关于在任何另一缔约国执行判决的规定，应预想为是在没有任何驳回判决的起诉的情况下。在通过了判决而且不再受理任何上诉的法院所在地的缔约国，判决应被视为最后判决。

16. 第三十五条的标题应该是“مدة السقوط”（失效期限）而不是“مدة التقادم”（时效期限）。这将确保如果受害人在三年期限结束之前采取了任何法律行动，这一期限不会构成对运营人的限制。

17. 第三十五条第3款应该修订为：“应将日历年用作计算的基础，自造成损害的事件发生之日起算。”

18. 公约草案第四条中包括了对每一事故的受害人最高赔偿限额的确定。赔偿限额根据航空器的重量从750 000至700 000 000特别提款权不等。这些与罗马公约所用文字一致。我们认为，两个草案第四条括号中所示的限额完全足够。因此，我们建议去掉括号并保留所示金额。在此应特别提及根据一般风险公约草案第四条的规定所设立的机制，将赔偿金额与通货膨胀挂钩。此种机制应该在非法干扰赔偿公约中加以采用。我们重申赞同两个公约草案第四条所示的限额。

19. 根据非法干扰赔偿公约第二十七条，公约的范围可扩大到公约的非缔约国。为了使公约适用于在非缔约国发生事故的情况，这一条要求运营人的主要营业地或永久居所是在一缔约国境内。同时，该条还规定补充赔偿机制将有对非缔约国的受害人进行赔偿或不赔偿的选择权力。

20. 此外，这一条还要求非缔约国考虑公约对运营人提供的保护；这就意味着该国同意公约的条款。这可能回避了此种同意应采取什么形式的问题；是要求该国立即批准公约（这不太可能），还是由该国政府首脑承诺遵守公约的规定。但是，政府首脑可能没有权力做出此种声明。这于是就难以将公约适用于非缔约国。因此，我们建议，由缔约国承诺在与非缔约国缔结的双边或多边航空运输协定中，包括一个须遵守非法干扰赔偿公约各项规定的条款。这可被看作是非缔约国采取的先期步骤，并将鼓励各国遵守公约，推动其适用过程。此外，应拟定标准以确定何时对非缔约国的受害人进行赔偿。

21. 根据1952年的罗马公约，有管辖权的法院是事故发生地的国家的法院。但是，一般风险公约的现行草案却提议增加航空器运营人主要营业地的国家的法院，如第十六条第1款括号中的文字所示。我们认为，虽然1999年的蒙特利尔公约扩展了可用管辖权，而且蒙特利尔公约被认为是可予遵循的上好范本，但是，其中所涉及的损害的性质不同于一般风险公约所处理的损害的性质。根据这一公约，事故是在一个国家的领土上发生的，对管辖权的任何扩展将拖延对受害人进行赔偿的过程，并且使之难以确定在每个国家的最高赔偿限额。因此，我们建议删除括号中的文字，将管辖权保持在损害发生地缔约国的法院，如1952年罗马公约所规定的那样。

22. 第十二条（补充赔偿机制的供款）规定，将针对每位旅客收取金额。埃及认为，这是一种正确的做法，因为这能确保航空公司之间是平等的。但是，对于货物而言，“吨”一词仍然放在括号里。我们认为，由于下述原因，对货物采取这种做法就不是平等的：

- a) 有些货物重量轻但价值高，所占用的机载空间大。针对此种物品所收取的供款金额会低。另一方面，有些物品重量大但价值低。这将会导致补充赔偿机制金额的大量损失；
- b) 有载运旅客、行李和货物的航空器，还有全货航空器和仅载运邮件的航空器。有些大型航空器载运货物的比例小，而小型航空器载运货物的比例大。因此，难以采用现在置于括号中的以“吨”为标准的做法；
- c) 由于这一原因，建议采用一项标准，以每一航空器上为货物提供的空间大小为基础，然后规定一个衡量单位，使之与供款金额挂钩。对于全货飞行，供款可按每航空器起降架次为依据收取，无论国际或国内；
- d) 对于客货混装飞行，可计算为货物分配的可用空间，其中三分之一可设想用于货物，其余用于旅客行李；和
- e) 这项提案可增加供款，同时将实现平等，并更易于确定和收取每种机型的供款。唯一的要求将是计算国际和国内飞行的航空器起降架次的比例，以确定供款的金额，而不考虑货物的数量或性质。