



DCCD Doc No.9
26/3/09
第 1 号增编
(Addendum No. 1)
17/4/09
第 1 号修改稿
(Revision No. 1)
20/4/09

国际航空法会议

(2009 年 4 月 20 日至 5 月 2 日，蒙特利尔)

所收到的关于两个公约草案的补充意见

(由秘书处提交)

第 1 号增编

现收到俄罗斯联邦关于两个公约草案的意见，其内容收编在附录 I 当中。

附录 I

俄罗斯联邦

1. 关于第 1 号公约草案和第 2 号公约草案的一般性意见

1.1 我们提议扩展两个公约草案第一条相关条款中的“运营人”的定义，以便包含造成损害时，存在使用航空器的法律依据的必要性。

1.2 根据第 1 号公约草案第一条 c) 款和第 2 号公约草案第一条 b) 款当中的“飞行中”的航空器的定义，两项公约草案的范围均没有涵盖旅客上/下飞机时造成损害的情况。我们认为需要扩展“飞机中的航空器”的定义，以便涵盖旅客开始登机直到旅客完全离开航空器的时间。

1.3 公约草案第二条—范围中的语文，对于航空承运人—租赁航空器的运营人不甚明确。租赁航空器可能是在航空承运人的登记国以外的某个国家登记的。但是，两个公约草案均没有规定在公约范围内运营人如何归属（根据登记国、其主要营业地所在国、航空器登记国等等）。我们建议与颁发航空运营人许可证的国家（与航空器登记国没有联系）建立联系。

1.4 应删除两个公约草案第三条—运营人的责任第 3 款中，作为一种损害形式的精神伤害，因为对这类损害存在广泛的理解，并且难以确定（在成因和后果之间难以建立联系）的事实。这类损害的存在，增加了保险费不当增长的可能性。此外，对这类伤害的赔偿既没有包含在 1952 年 10 月 7 日的《关于外国航空器对地面（水面）上第三者造成损害的公约》（以下称《罗马公约》）当中，也没有包含在 1999 年 5 月 28 日的《统一国际航空运输某些规则的公约》当中。

1.5 我们建议删除公约草案第三条第 5 款，其中规定只要损害发生地国的法律规定了对环境损害的赔偿，则予以环境损害赔偿。鉴于不同国家制定的环境法律水平不尽相同，我们认为此类问题仅由单独国家的国内立法管辖是难以接受的。因此，应为公约所有缔约国制定一个单一的、统一的机制。换言之，应在这些公约中，或在一个单独的公约中对与环境损害赔偿有关的规则予以整齐划一。

1.6 由于第 1 号公约草案第七条和第 2 号公约草案第九条不仅适用于保险，而且适用于为涵盖运营人责任进行的担保，因此，我们提议或者将该条款的标题修改为“对运营人责任的涵盖”，或者增加一个新标题“以担保方式涵盖运营人的责任”。这样一个条款将涵盖签发担保的不同类型及最低要求。

1.7 在第 1 号公约草案第七条和第 2 号公约草案第九条当中，“充分的”一词实属主观，是用来限定责任保险的。鉴于这一概念的主观性以及围绕可提供给公约缔约国的保险类型和担保类型含混不清（国家、银行、保险公司、法人、自然人），以及签发担保的各项要求（文件的格式和内容），我们提议对与运营人进行充分的责任保险有关的所有问题进行监管。这应属于公约缔约国的权限，并且应按照如下扩展公约草案第七条和第九条：

“充分的保险是指根据登记国关于保险公司的立法，与授权对航空运营人进行充分的责任保险的一家公司签定的保险协议，保险协议的条款不限制本公约中规定的损害责任的范围以及造成损害的条件。”

1.8 我们认为应删除第1号公约草案第二十条和第2号公约草案第十条—受害人的作为或不作为当中所提及的过失类型，因为即使第三方的无辜行动超出运营人的控制，并且比更常见的情况不是这样，也无法由其予以防范。我们还认为应扩展人员名单，以便向《罗马公约》的情况那样，包含受害人的受雇人和代理人。

1.9 根据国家主权的原则，第1号公约草案第三十条和第2号公约草案第十五条—限额的复审，应规定修订只对没有登记其反对意见的那些国家生效。

1.10 此外，我们希望提请注意，在翻译若干俄文语句和用语时存在以下某些前后不一的情况。在第1号公约草案第十八条第3款中，“покрытие”一词应由“возмещение в связи с наступлением ответственности”替代。在第1号公约草案第二十一条和第2号公约草案第七条中，“покрыти”一词应由“возмещение”替代。在第1号公约草案第三十一条第2款中，“произошел инцидент”的用语应由“произошло событие”替代。在第2号公约草案第十六条第2款中，“событие”一词应由“причинение ущерба”替代。

2. 第1号公约草案

2.1 第1号公约草案第一条 f) 款应写做如下：

““运营人”是指合法拥有使其有权使用航空器的文件，在造成损害之时正在使用航空器用于飞行之目的的人。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（在此情况下，即航空器所有人），则该人应被视为运营人。

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。”

2.2 在第1号公约第七条中的措辞“их покрытие”应由“возмещение в связи с наступлением их ответственности”替代。

2.3 在第1号公约草案中，我们需要确保受害人对实施了非法干扰行为的人员提出严格责任的索赔。目前，根据《罗马公约》，非法取得航空器的人员也可以被视为绝对负责（第十二条第二款）。但是，根据拟议的第1号公约草案，在保持对实施非法干扰行为的人员予以追索的权利的同时，运营人是唯一具有无限度责任的人。此类免除恐怖份子绝对责任的作法似乎绝对没有任何理由。

2.4 补充赔偿机制

2.4.1 第 1 号公约草案规定设立一个专门基金—补充赔偿机制（以下称做“SCM”），该基金被公约缔约国承认为法人。根据公约的条款，补充赔偿机制享有广泛的特权，包括免税和免于法律及行政诉讼。

2.4.2 与此同时，第 1 号公约草案既没有制定购买和处置第 1 号公约缔约国领土内的各自基金的条件，也没有对投资累积基金的机制和安排进行监管。

2.4.3 基金的拟议配置没有虑及航空世界的具体情况。特别是在航空器进行没有商业配载的飞行时（航空器的调动、转场、培训和测试飞行）的那些情况下，换言之，机上没有商业配载时，对于适用哪些减除不甚明确。

2.4.4 根据第 1 号公约草案的规定，在建立可靠且透明的机制之后，方可引入设立补充赔偿机制基金的各项程序，以便查明各种渠道，搜集承运旅客/货物的实际数据、核实此类数据的手段以及向第 1 号公约缔约国提供的方式。因此，我们提议考虑对补充赔偿机制基金进行补充的备选办法（标准）。在对地面（水面）上的第三方造成的损害进行赔偿，而其动产和不动产已经得到其他类型的强制性/自愿保险涵盖时，第 1 号公约草案对拟采取哪些行动不甚明确。

2.4.5 关于补充赔偿机制及其机构的第 1 号公约草案第八条第 7 款，预计利用免于行政和法律诉讼的广泛豁免，可能会导致对授权的滥用，并且具有其他负面影响。我们认为应删除或修订关于豁免的规定，以便涵盖更广泛的情况。但是，应原则保持这种想法。

2.4.6 应扩展第 1 号公约草案第十一条，以便根据第三十条规定的限额的复审程序，包含主任的权限列表。

2.4.7 从可能的损害责任的角度来看，“运营人”和“承运人”的用语不是同义词。运营人对使用航空器进行飞行（运营）目的时造成的损害负责，而承运人则只对根据航空运输协议承运旅客和货物期间造成的损害负责。

2.4.8 第 1 号公约草案第十五条提及了缔约方大会为收取和缴纳供款而建立的一种机制进行管理的规章。这些规章在此前的条文中没有予以确定，根据第 1 号公约草案第九条确定的情况，其制定/发展不属于缔约方大会的职权范围。第 1 号公约草案第九条 b) 款规定，由缔约方大会制定补充赔偿机制的规章。因此，必需调整这些规定，或专门确定“补充赔偿机制规章”和“规章”的涵义。

2.4.9 第 1 号公约草案第二十三条包含一系列的条款和要求，这些内容不十分明确，或者可以用不同方式进行理解。例如，第 1 号公约草案第二十三条第 5 款包含了有效遴选航空承运人人员的一条规定。此类“有效”遴选的标准是非常难以确定的。

2.4.10 对于运营人伙伴实施的恐怖主义行为，并且在不归咎运营人的情况下，第 1 号公约草案第二十五条不应规定补充赔偿机制对运营人的追偿权。在这种情况下，承运人也是非法干扰行为的受害人。

2.4.11 需要按照第 2 号公约草案第十三条的措辞，在第二十八条之前增加“身份责任的免除”的条款，以此扩展第 1 号公约草案第七章。

“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的法律，一律不对损害承担赔偿责任”。

2.4.12 需要按照第 2 号公约草案第二十二条的措辞，在第三十七条之后增加关于“核损害”的条款，以此扩展第 1 号公约草案第八章，并删除第 1 号公约草案第三条第 6 款。

3. 第 2 号公约草案

3.1 对第 2 号公约草案第一条 e)款作如下修改：

“运营人”是指拥有使其有权使用航空器的法律文件，在造成损害之时正在使用航空器用于飞行之目的的人。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（在此情况下，即航空器所有人），则该人应被视为运营人。

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，该人应被视为正在使用航空器。”