



大会 — 第 39 届会议

法律委员会

议程项目47：需法律委员会考虑的其他问题

推广统一国际航空运输某些规则的公约(1999年《蒙特利尔公约》)

(由国际航空运输协会(IATA)提交)

执行摘要

1999年《蒙特利尔公约》(以下简称《蒙特利尔公约》)建立了一套现代化、公平及有效的制度来管理航空公司对国际航班上旅客和托运人的责任。认识到《蒙特利尔公约》对旅客、托运人及航空公司带来的巨大收益，国际民航组织第38届大会(A38)通过了A38-20号决议。这敦促其他国家正式批准《蒙特利尔公约》并呼吁那些已经签署了的国家去推广成为缔约国的好处。

国际航空运输协会(IATA)强烈支持《蒙特利尔公约》并一直提倡向各国展示其为所有利益相关方和促进其本身被尽快批准所带来的实际好处。自2013年第38届大会召开以来已取得良好进展，《蒙特利尔公约》的缔约方已经增加了17个国家。

但是，尽管《蒙特利尔公约》的初衷是建立一个全球通用的国际航空运输责任制度，仍只有120个(63%)的国际民航组织缔约国批准了该公约。1929年《华沙公约》及其各种修订文件也仍然有效，这拼凑出了一套异常复杂的赔偿制度体系。一些近期发生的航空事故和事故症候也体现了由此导致的不公及复杂性。

因为普遍接受《蒙特利尔公约》将带来的好处，再次敦促成员国应尽快批准《蒙特利尔公约》。

行动：鉴于A38-20号决议和一个普遍适用的管理航空公司对国际航班旅客和托运人责任机制的好处，国际航空运输协会(IATA)恳请大会：

- a) 注意到国际航空运输协会在支持国际民航组织，积极推动《蒙特利尔公约》的批准上所做出的努力
- b) 敦促尚未批准《蒙特利尔公约》的成员国加速批准进程

战略目标：	本工作文件涉及战略目标航空运输的经济发展
财务影响：	不适用
参考文件：	国际民航组织第38届大会A38-20号决议

1.英文、阿拉伯文、中文、法文、俄文和西班牙文的版本由IATA提供。

1. 引言

1.1 1999年《蒙特利尔公约》(以下简称《蒙特利尔公约》)于2003年11月4日生效,建立了一个现代化的国际空运赔偿制度。该公约规定了航空公司在旅客的人身伤亡或延误,行李和货物的延误、损伤和丢失方面的赔偿责任。

1.2 《蒙特利尔公约》的初衷是建立一个全球通用的国际航空运输责任制度,但在将近十三年后的今天,191个国际民航组织缔约国中只有120个(虽然绝大多数的定期航班流分布在这些国家)批准了该公约²。仍有一些航空业增长迅速的国家,尤其是亚洲国家,尚未批准《蒙特利尔公约》(见附录A)。

1.3 事实上,其前身1929年《华沙公约》,1955年《海牙议定书》,1961年《瓜达拉哈拉公约》和1975年《蒙特利尔附加议定书》仍然有效,它们共同拼凑了一套异常复杂的赔偿制度体系。

1.4 美捷公司(Metrojet)9268号航班西奈半岛坠毁事件(2015年10月)和亚洲航空(Air Asia)8501号航班爪哇海坠毁事件(2014年12月),无人幸还,损失惨重。这是最近两起典型的绝大多数死亡乘客按照明显赔偿标准更低的《华沙公约》(见表格1)来获赔的事故。《蒙特利尔公约》的普遍批准能结束这种不公的现象,为旅客、货主和航空公司提供更好的保障。

1.5 国际航空运输协会(IATA)在各种国家、地区和全球层面的活动中一直倡导各国批准《蒙特利尔公约》。在与会员航空公司和合作伙伴的工作交往中以及在各种政府当局和其他利益相关方召开的会议上阐述批准该公约的益处。在地区层面,国际航空运输协会联合了各区域民航委员会,在合适的会议场合提交相关信息文件。同样地,国际航空运输协会还联合了国际民航组织理事会成员,利用各种演讲和理事长参与的会议去推动这一重要公约的批准。

2. 背景

2.1 《蒙特利尔公约》的普遍通过将为各方带来极大益处:

2.1.1 乘客 — 《蒙特利尔公约》替换先前的《华沙公约》和华沙/海牙赔偿制度中武断地限定航空公司对死亡或受伤的赔偿上限仅为12000美元(见表1)的规定。根据《蒙特利尔公约》,乘客有权要求赔偿不超过113110个特别提款权(在2016年6月时约为16万美元)而无须证明疏忽和过失。如果乘客要求的损害赔偿超过该数字,则举证责任在于航空公司,表明其没有疏忽。《蒙特利尔公约》还包含其他有利于消费者的规定,如乘客索赔的司法管辖区选择更为广泛和由航空公司向受害者预付赔偿金等。此外,国际民航组织每五年审核赔偿限额,确保《蒙特利尔公约》跟上世界发展和通胀的步伐。

2.1.2 货物托运人 — 世界贸易总额35%的货物是通过航空运输的。其中包括高价值、具时效性的货物,如医疗用品、零部件和生鲜品。根据《华沙公约》,为了航空公司凭依赔偿责任限额,纸质的空运提单必须随着货物一并运输。但是,《蒙特利尔公约》特别为电子单据的使用提供了便利,包括电子空运提单(e-AWB)。因此,将纸质文件从航空货运供应链中去除后,效率有了显著提升,包括获得了环境效益。电子化文件的使用还为贸易便利化提供了助力,使货主、货运代理人和监管当局都受益于更快更精准的文件处理、显著提高的生产效率、安全保障性、更快的出货时间和更好的海关合规性。

²见http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_EN.pdf

2.1.3 航空公司 — 很多国际航空公司的航线网络覆盖广泛且日益全球化。然而，没有《蒙特利尔公约》的统一认可，各种各样的赔偿制度仍然存在。例如，对于一个航班的始发地和目的地，乘客和货物可能面对不同的赔偿制度。正如 1.4 所述，这对确定应由哪个制度管辖特定的事件或事故造成了复杂性和混乱，为处理国际航空运输的索赔过程带来不必要的复杂性。《蒙特利尔公约》的普遍适用将消除这样的问题。

表1—不同航空公司赔偿制度的相关限制

类别	华沙公约(1929)	海牙议定书(1955)	附加议定书2&蒙特利尔议定书4	蒙特利尔公约(1999)
死亡或受伤	12,000美元	24,000美元	25,000美元	160,000美元 (第一界限，更多金额也可赔偿)
货物	每千克20美元	每千克20美元	每千克25美元	每千克28美元
是否包含电子化文件条款	否	否	是 (仅限MP4)	是

注：本表按2016年6月22日市场中间价将各个限额和起步价转换成美元进行比较。条约并不指定美元价值—换算成美元是为了方便参考/比较。

3. 行动

3.1 鉴于 A38-20 号决议和上述关于建立一个管理航空公司对国际航班旅客和托运人的通用赔偿制度的好处，国际航空运输协会 (IATA) 恳请大会：

- a) 注意到国际航空运输协会 (IATA) 在支持国际民航组织 (ICAO)，积极推动《蒙特利尔公约》的批准上所做出的努力
- b) 敦促尚未批准《蒙特利尔公约》的成员加速批准进程

附录A

还未批准《蒙特利尔公约》的国际民航组织缔约国名单

- | | | |
|----------------|--------------|-------------|
| 1 阿富汗 | 25 伊朗伊斯兰共和国 | 49 圣马力诺 |
| 2 阿尔及利亚 | 26 伊拉克 | 50 圣多美和普林西比 |
| 3 安道尔 | 27 基里巴斯共和国 | 51 塞内加尔 |
| 4 安哥拉 | 28 吉尔吉斯斯坦 | 52 所罗门群岛 |
| 5 安提瓜和巴布达 | 29 老挝人民民主共和国 | 53 索马里 |
| 6 巴哈马 | 30 莱索托 | 54 南苏丹 |
| 7 孟加拉国 | 31 利比里亚 | 55 斯里兰卡 |
| 8 白俄罗斯 | 32 利比亚 | 56 苏丹 |
| 9 不丹 | 33 马拉维 | 57 苏里南 |
| 10 文莱达鲁萨兰国 | 34 马绍尔群岛 | 58 斯威士兰 |
| 11 布隆迪 | 35 毛里塔尼亚伊 | 59 塔吉克斯坦 |
| 12 柬埔寨 | 36 毛里求斯 | 60 泰国 |
| 13 中非共和国 | 37 密克罗尼西亚联邦 | 61 东帝汶 |
| 14 乍得 | 38 缅甸 | 62 多哥 |
| 15 科摩罗 | 39 瑙鲁 | 63 特立尼达和多巴哥 |
| 16 朝鲜民主主义人民共和国 | 40 尼泊尔 | 64 突尼斯 |
| 17 吉布提 | 41 尼加拉瓜 | 65 土库曼斯坦 |
| 18 厄立特里亚 | 42 尼日尔 | 66 乌干达 |
| 19 加纳 | 43 帕劳 | 67 乌兹别克斯坦 |
| 20 格林纳达 | 44 巴布亚新几内亚 | 68 委内瑞拉 |
| 21 几内亚 | 45 俄罗斯联邦 | 69 越南 |
| 22 几内亚比绍 | 46 圣基茨和尼维斯 | 70 也门 |
| 23 海地 | 47 圣卢西亚 | 71 赞比亚 |
| 24 印度尼西亚 | 48 萨摩亚 | 72 津巴布韦 |