



国际航空法会议

(2009年4月20日至5月2日，蒙特利尔)

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

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”是指因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经约定的经停地的任何飞行。
- 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，则该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) “高级管理层”是指有权对如何管理或组织运营人全部或主要活动做出对运营人有约束力的决定并对决定的做出起重要作用的运营人的监事会成员、其董事会成员或运营人的其他高级人员。
- i) “缔约国”是指本公约对其生效的国家。
- j) “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. 本公约适用于因非法干扰行为而导致飞行中的航空器进行国际飞行时在一缔约国领土内对第三方造成的损害。本公约也应当根据第二十七条适用于发生在非缔约国的此种损害。
2. 如果一个缔约国向公约保存人做出声明，本公约亦适用于因非法干扰行为而导致飞行中的航空器进行国际飞行以外的飞行时在该缔约国领土内对第三方造成的损害。
3. 为本公约的目的，在专属经济区和公海上或其上空的船舶或航空器，应当视为其登记国领土的一部分。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，应当被视为对这类平台或装置享有管辖权的国家领土的一部分。

第二章

运营人的责任及相关事项

第三条 运营人的责任

1. 对于本公约范围内的损害，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，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赔偿的关系。

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。

第四条 运营人责任的限额

运营人对每一航空器和事件的责任不得超过：

- [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。]

第五条 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对其适用的责任限额的数额负责。

第六条 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。

第七条 保险

1. 在虑及第四条的情况下，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。如果运营人不能按单次事件得到此种保险或担保，则可以通过累计限额投保来履行这项义务。缔约国不得要求其运营人为已按照第十一条第1款e)项或第十八条第3款所做的决定涵盖的情况取得此种保险或担保。

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。为本款之目的，证明运营人已由按照第十一条第1款e)项或第十八条第3款所做的决定涵盖的证据应该构成充分的佐证。

第三章

补充赔偿机制²

第八条 补充赔偿机制的章程和目标

1. 本公约设立一个定名为补充赔偿机制的组织。补充赔偿机制由缔约国组成的缔约方大会和以主任为首的秘书处组成。

2. 补充赔偿机制的宗旨如下：

- a) 根据第十八条第1款提供损害赔偿，根据第十八条第3款支付损害赔偿，并按照第二十七条提供财务援助；
- b) 根据第十九条第1款支付先行付款并根据第十九条第2款在事件之后采取合理措施，以减少或减轻事件造成的损害；和
- c) 履行直接符合这些宗旨的其他职能。

3. 补充赔偿机制的所在地应当与国际民用航空组织在同一地点。

4. 补充赔偿机制应当具有国际法人资格。

5. 补充赔偿机制应当被每一缔约国承认为法人，且根据各缔约国的法律，能享有权利、承担义务、

² 该机制的名称尚未确定。

缔结契约、取得和处置动产和不动产，并在各缔约国法院作为诉讼的一方。每一缔约国应当承认补充赔偿机制的主任为该机制的法定代表。

6. 补充赔偿机制应当享有免税及其他与东道国协定的特权。补充赔偿机制的资金 [及由基金产生的任何收益] 应当在所有缔约国免于征税。

7. 补充赔偿机制应当免于法律和行政诉讼，但涉及根据第十七条获得的贷款或根据第十八条应付赔偿的诉讼除外。补充赔偿机制的主任应当免于法律和行政诉讼。主任享有的豁免可由缔约方大会予以放弃。补充赔偿机制的其他人员执行公务的行为应当免于法律和行政诉讼。其他人员的豁免可由主任予以放弃。

第九条 缔约方大会

缔约方大会将：

- a) 确定大会的程序规则并在每次会议上选举其官员；
- b) 制定补充赔偿机制的规章和赔偿指引；
- c) 任命主任并确定其聘用条件，以及在未向主任授予该项授权的情况下，确定补充赔偿机制其他雇员的聘用条件；
- d) 在第十一条赋予的权力以外，向主任授予为履行补充赔偿机制的职责而可能必要的或适当的权力和授权，并随时取消或修改给予的授权；
- e) 决定初次供款的缴交期限和金额，并确定缔约方大会下一次会议之前每年需向补充赔偿机制缴纳的供款；
- f) 在适用了第十四条第3款所述的供款总限额的情况下，确定向第十四条第3款所适用的期间内发生的所有事件的受害人支付的总金额；
- g) 任命审计员；
- h) 对预算进行表决，确定补充赔偿机制的财务安排，包括投资指引，审查支出和批准补充赔偿机制的帐目，并对审计员的报告和主任就其报告提出的意见进行审议；
- i) 审查主任的报告，包括关于赔偿请求的报告，并对其报告采取适当的行动，并就主任向大会提交的任何有关事项做出决定；
- j) 决定是否应用第二十七条，并确定此种援助的最高金额及根据需要为此确定进一步的条件；
- k) 确定准许哪些非缔约国和哪些政府间组织和非政府国际组织在无表决权的情况下参加缔约方大会和附属机构的会议；

- l) 建立任何有必要协助其履行职责的机构，包括在适当情况下设立一个由缔约国代表组成的执行委员会，并规定此机构的权限；
- m) 决定是否按照第十七条第4款取得贷款，并为所取得的贷款提供担保；
- n) 在适当情况下代表补充赔偿机制与国际民用航空组织和其他国际机构达成安排；和
- o) 审议缔约国或国际民用航空组织向其提交的任何与本公约有关的事项。

第十条 缔约方大会的会议

1. 缔约方大会应当每年举行一次会议，除非缔约方大会决定按另一间隔期举行其下一次会议。主任应当在适当的时间和地点召集会议。

2. 在下列情况下，主任应当召集缔约方大会的特别会议：

- a) 不少于总数五分之一的缔约国的要求下；
- b) 如果航空器造成属于本公约范围的损害，而且损害可能会超过公约第四条规定的适用责任限额，且超出部分达到补充赔偿机制可用资金的50%以上的；
- c) 如果供款已经达到第十四条第3款所述的总限额；或
- d) 如果主任根据第十一条第1款d)项或e)项已经行使了其权力。

3. 所有缔约国都具有参加缔约方大会会议的同等权利，每一缔约国享有一票表决权。国际民用航空组织应当具有参加缔约方大会的权利，但无表决权。

4. 缔约国的多数构成缔约方大会举行会议所要求的法定人数。缔约方大会的决定由投票多数通过。第九条第a)、b)、c)、d)、e)、j)、和l)项项下的决定由三分之二多数票通过。

第十一条 秘书处和主任

1. 补充赔偿机制设主任领导的秘书处。主任应当雇用人员、监督秘书处并指导补充赔偿机制的日常活动。此外，主任：

- a) 应当向缔约方大会报告补充赔偿机制的运作情况，并提交其账目和预算；
- b) 应当收取根据本公约应缴的全部供款，根据投资指引对补充赔偿机制的资金进行管理和投资，保存资金账目，并根据第十七条协助对账目和资金进行审计；
- c) 应当根据赔偿指引处理赔偿请求、并就每项赔偿请求的处理情况为缔约方大会编写报告；
- d) 可以决定在缔约方大会下一次会议前，暂时采取第十九条项下的行动；

- e) 应当决定在按照第十条第2款d)项召开缔约方大会下一次会议前,暂时采取第十八条第3款项下的行动;和
- f) 应当决定缔约方大会交予的任何其他事项。

2. 主任和秘书处的其他人员在履行其职责时,不得寻求或接受补充赔偿机制以外任何当局的指示。各缔约国承允充分尊重有关人员职责的国际性,不谋求对其任一国民在履行其职责时施加影响。

第十二条 补充赔偿机制的供款

补充赔偿机制的供款应为:

- a) 针对从一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。如果一缔约国在第二条第2款项下做出了声明,还应当就该缔约国境内两个机场之间离港的商业飞行所载的每位旅客和每 [吨] 货物收取此种金额。
- b) 缔约方大会针对通用航空或通用航空的任何类别所规定的此种金额。

运营人应当收取该等金额并将其缴纳给补充赔偿机制³。

第十三条 确定供款额的基础⁴

1. 供款应当依据以下原则予以确定:

- a) 应该高效率地实现补充赔偿机制的宗旨;
- b) 不应该扭曲航空运输业内的竞争;
- c) 航空运输业相对于其他交通运输业的竞争力不应受到不利的影响;和
- d) 就通用航空而言,考虑到这一行业中存在的多样化,收取供款的成本相对于此种供款的金额而言不得过高。

2. 缔约方大会应该采用不会对缔约国、运营人、旅客、货物托运人和货物收货人的国籍有歧视的方式确定供款额。

3. 以根据第十一条第1款a)项制定的预算为基础确定供款额时,应当顾及:

- a) 第十八条第2款规定的最高赔偿限额;
- b) 为适用第十八条第3款时对储备金的需要;

³ 为收取和缴纳供款的目的,需要考虑“运营人”一词是否充分涵盖了“承运人”的概念。

⁴ 最后条款可能对生效的最低标准加以明确规定,以确保有足够的旅客人数和货物量维持补充赔偿机制的财务可存续性。

- c) 损害赔偿的请求、旨在减少或减轻损害赔偿的措施和本公约项下的财务援助；
- d) 行政管理的费用和开支，包括因召开缔约方大会而产生的费用和开支；
- e) 补充赔偿机制的收入；和
- f) 根据第十七条第4款获得额外赔偿资金的情况。

第十四条 供款的期限和数额

1. 缔约方大会在其第一次会议上应当决定，从本公约对一缔约国生效时起，对从该缔约国离港的旅客和货物需收取的供款的期限和数额。如果一缔约国做出第二条第2款项下的声明，则从该项声明生效时起，应当对声明范围内的离港飞行的旅客和货物缴付初次供款。期限和数额对所有缔约国须一律相等。

2. 供款的数额应当按照第1款确定，以确保可用的资金在四年内至少达到第十八条第2款规定的赔偿限额的 [25%] [100%]。如果可用的资金被认为足以在可预见的未来支付有可能的赔偿或财务援助，并已至少达到该项限额的 [50%] [100%]，缔约方大会可以决定到下一次缔约方大会举行会议之前，不必进一步缴纳供款，但是对本公约后来对其生效的国家的离港旅客和货物，则供款的期限和数额均得予以适用。

3. 补充赔偿机制在任何连续两个日历年期间内收取的供款总额，不得超过根据本公约第十八条第2款的最高赔偿额的三倍。

4. 运营人针对一缔约国收取的供款，不可用来为公约对该缔约国生效前发生的事件提供赔偿。

第十五条 供款的收取

1. 缔约方大会应当在规章中设立一个透明的、问责的和有成本效益的机制以支持供款的收取和缴纳。在设立该机制时，缔约方大会应当尽力避免施加不必要的负担。对拖欠的供款，应当按规章规定收取利息。

2. 如运营人不收取供款或不向补充赔偿机制缴纳其所收取的供款，主任应当对此运营人采取适当的措施，以便收回应缴的金额。每一缔约国应当确保收回应缴金额的诉讼可以在其管辖范围内进行，不论债务实际上在哪一缔约国产生。

第十六条 缔约国的职责

1. 每一缔约国应当采取适当措施，包括实施其认为必要的制裁，以确保运营人履行收取供款及向补充赔偿机制缴纳供款的义务。

2. 每一缔约国应当确保向补充赔偿机制提供以下资料：

- a) 从该缔约国离港的国际商业飞行的旅客人数和货物数量；
- b) 缔约方大会可能决定的关于通用航空飞行的资料；及
- c) 实施上述飞行的运营人身份。

根据第二条第2款做出了声明的缔约国，应当确保提供关于该缔约国境内两个机场之间离港的商业飞行的旅客人数和货物数量的资料，及缔约方大会可能决定的关于通用航空飞行的资料，以及进行这种飞行的运营人身份的详细资料。在每一情况下，这些数据均构成其中所述事实的表面证据。

3. 当一缔约国不履行其在本条第2款项下的义务而给补充赔偿机制造成损失时，该缔约国应当对此种损失负责。缔约方大会应当根据主任的建议，决定该缔约国是否应当赔偿这种损失。

第十七条 补充赔偿机制的资金

1. 补充赔偿机制的资金仅可用于第八条第2款规定的目的。
2. 补充赔偿机制在管理和保全其资金方面应当力求谨慎。应当按照投资指引来保全资金。投资仅在缔约国进行。
3. 补充赔偿机制资金账目应当予以保存。补充赔偿机制的审计员应当审查账目并向缔约方大会报告账目情况。
4. 补充赔偿机制因收取的供款不足而不能满足有效的赔偿请求时，可以从金融机构取得贷款来支付赔偿，并可为此类贷款提供担保。

第四章

补充赔偿机制的赔偿

第十八条 赔偿

1. 补充赔偿机制应当按照与适用于运营人责任的相同条件，向在一缔约国领土内遭受损害的人提供赔偿。如果损害是由飞行中的航空器在进行国际飞行之外的飞行时造成的，只有在该缔约国已根据第二条第2款做出声明的情况下，才应当提供赔偿。赔偿只限于支付损害总额超出第四条规定限额的那部分。
2. 补充赔偿机制对每一事件的最高赔偿额为 [3 000 000 000] 特别提款权。根据第3款所作的付款和根据第二十四条第2款对追回金额的分配，应当属于最高赔偿额以外的金额。
3. 如果缔约方大会确定，并以其所确定的期限为限，针对本公约范围内的损害的保险在金额或所保的风险方面无法获得全部或部分承保，或仅能以与航空运输持续进行不符的费用获得保险，无论是一般而言还是在发生了对运营人造成影响的事件之后对该特定运营人而言，补充赔偿机制应当就未来造成

按本公约应予赔偿的损害的事件替根据第三条和第四条所需承担责任的受影响的一个或多个运营人支付损害赔偿。此种支付应当免除受影响的一个或多个运营人的此种赔偿责任。缔约方大会可以决定在限期内收取费用作为补充赔偿机制采取本款所述行动的条件,该费用由受影响的一个或多个运营人缴付。

第十九条 先行付款及其他措施

1. 在符合缔约方大会的决定及依照赔偿指引的情况下,补充赔偿机制可不加拖延地向根据本公约可能有权索赔的自然人先行付款,以应其迫切的经济需要。此种先行付款不构成对赔偿权利的承认,并可以从补充赔偿机制随后需支付的任何数额中抵销。

2. 在符合缔约方大会的决定及依照赔偿指引的情况下,补充赔偿机制亦可采取其他措施以减少或减轻事件所造成的损害。

第五章

关于赔偿和追索的特别规定

第二十条 受害人的作为或不作为

如果运营人或补充赔偿机制证明损害是由索赔人或索赔人从其取得权利的人的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,则应当在此种作为和不作为造成或促成损害的范围内,免除运营人或补充赔偿机制对该索赔人的全部或部分责任。

第二十一条 法院费用和其他费用

第四条和第十八条第2款规定的限额不妨碍法院按照其法律另外加判全部或者一部分法院费用及原告所产生的其他诉讼费用,包括利息。判给的赔偿金额,不含法院费用及其他诉讼费用,不超过运营人在造成损害的事情发生之日起六个月内或若起诉晚于这一期限在起诉之前已以书面向原告提出的金额的,不适用上述规定。

第二十二条 减少的赔偿

如果应予支付的损害赔偿总额超过第四条和第十八条规定的可用金额,总金额应当优先按比例用于赔偿就死亡、身体伤害和精神伤害提出的赔偿请求。可分配的金额尚有剩余的,则应当就其他损害赔偿请求,按比例进行支付。

第二十三条 额外的赔偿

1. 如果损害总额超过了根据第四条和第十八条第2款适用的限额,受损害人可以根据本条,就超过的部分向运营人索取赔偿。

2. 运营人应当承担这种额外的赔偿责任，但该责任只限于索取赔偿的人证明运营人，或如果运营人是法人，则其高级管理层的故意或者明知可能造成损失而轻率地作为或者不作为促成了事件，并且该作为或不作为：

- a) 是在运营人管理责任和实际控制的范围内；
- b) 是除非法干扰行为外造成事件的首要原因。

3. 在不损害第四款的情形下，若一个运营人，或如果运营人是法人，则其高级管理层，证明已经在有关的保安方面建立了一个能确保符合有关监管要求的制度并且针对该事件运用了该制度，则其将不被视为轻率。

4. 当一缔约国向公约保存人做出以下声明，即在有关的保安方面，一个运营人证明已经建立了一个能确保符合该缔约国在声明中指定的被普遍采用的标准的制度且该制度已经过审核，则该运营人在该缔约国境内造成损害的事件将被确定为并非轻率。 但如该运营人在该事件之前被缔约国有关当局发出未能满足该缔约国制定的所有适用的保安规定的结论，则此种制度的存在和此种审核的完成对是否为轻率不起决定性作用。

5. 在运营人的受雇人或代理人实施了非法干扰行为的情况下，若运营人证明其高级管理层已经建立了一个确保有效遴选受雇人和代理人的制度，而该制度[在保安方面][要求/能]针对受雇人和代理人的保安信息做出迅速反映，且该制度已应用于 [实施前述行为的] 该受雇人或代理人，则该运营人不需负赔偿责任。

第二十四条 运营人的追偿权

1. 负有赔偿责任的运营人对实施了非法干扰行为的任何人均有追偿权。这种索赔不能执行直至因一次事件而受损害的人的所有索赔得到最后解决及履行为止。

2. 本公约中任何内容不妨碍负有赔偿责任的运营人是否对任何其他人有追偿权的问题，但此种索赔不能执行直至第三条第1款和第二十三条第1款项下的所有索赔得到最后解决及履行为止。

第二十五条 补充赔偿机制的追偿权

1. 补充赔偿机制对实施了非法干扰行为的任何人均有追偿权。这种索赔不能执行直至因一次事件而受损害的人的所有索赔得到最后解决及履行为止。

2. 在符合本条第1款规定的条件下，补充赔偿机制就赔偿对运营人有追偿权，而此追偿权需符合第二十三条规定的条件，但此种索赔不能执行直至第三条第1款和第二十三条第1 款项下的所有索赔得到解决及履行为止。

3. 任何依本条第2款追回的金额，应当优先赔偿给引起追索诉讼的事件所造成的损害中超出第十八条第2款规定的最高限额的部分。

第二十六条 追偿权的限制

1. 不得根据第二十四条第2款或第二十五条第2款对航空器的所有人、航空器的出租人或保留了航空器所有权或享有航空器担保权的融资人、或对航空器、其发动机或其零部件的制造商就航空器、其发动机或其零部件经批准的设计享有追偿权。
2. 第二十四条第2款和第二十五条第2款项下的追偿权不得对一次事件中不能合理地被保险覆盖的损失行使。
3. 运营人对其根据第二十三条应负责的任何额外的赔偿没有追偿权。
4. 补充赔偿机制不得寻求任何第二十五条、第2款项下的请求，若这种请求将导致第十八条第3款的适用。

第六章

在非缔约国发生事件时的援助

第二十七条 在非缔约国发生事件时的援助

当一个主要营业地或若无此种营业地则其永久居所是在一缔约国境内的运营人对发生在一非缔约国的损害负有赔偿责任时，缔约方大会可以就每个个案的情况决定由补充赔偿机制向该运营人提供财务援助。此种援助只能就以下情况提供，即在该非缔约国犹如缔约国时损害便会属于本公约的范围的，并且除非缔约方大会另行同意，该非缔约国以一个被缔约方大会接受的形式同意就引起该损害的事件受本公约的条文约束。此种财务援助不得超出第十八条第2款规定的最高赔偿金额。如果即使获得援助，负有赔偿责任的运营人的偿还能力仍然受到威胁，则只有在该运营人已做出充分安排保护其偿还能力时，方能向其提供此种援助。

第七章

救助的实施及相关规定

第二十八条 排他性救助

1. 在不妨碍确定谁有权提起诉讼以及他们各自权利的条件下，任何因非法干扰行为引起的损害赔偿诉讼，不论其根据如何，是根据本公约、根据侵权、根据合同还是根据其他任何理由，只能向运营人提起，而且必须以本公约规定的条件和责任限额为限。不得向任何其他人要求赔偿此种损害。
2. 第1款不适用于对故意实施了非法干扰行为的个人提起的诉讼。

第二十九条 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。

第三十条 限额的复审

1. 在符合本条第2款的条件下，第四条和第十八条中规定的数额应当由主任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，应当是构成第二十九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，主任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。主任应当将任何修订的生效立即通知所有缔约国。

第三十一条 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的缔约国法院提起。

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。

第三十二条 补充赔偿机制的介入

1. 每一缔约国应当确保补充赔偿机制有权介入在该国法院对运营人提起的诉讼。

2. 除本条第3款的规定外，如果补充赔偿机制不是诉讼一方，则它不受该项诉讼的任何判决或裁定的约束。

3. 如果在一缔约国对运营人提起诉讼，诉讼各方都有权将诉讼通知补充赔偿机制。如果此种通知是按审理案件的法院地法做出而且给予了补充赔偿机制介入诉讼的时间，则补充赔偿机制应当受诉讼的判决或裁定的约束，即使它没有介入。

第三十三条 判决的承认与执行

1. 在符合本条规定的情况下，根据第三十一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；
 - 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诉讼费用的支付也具有执行效力。

第三十四条 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. 本公约第七章的规定不影响根据此种协议对任何判决的承认或执行。

第三十五条 时效期限

1. 自造成损害的事件发生之日起三年内没有提起诉讼的，则依照第三条获得赔偿的权利即行丧失。
2. 自造成损害的事件发生之日起三年内没有提起诉讼，或者没有按第三十二条第3款进行通知的，则依照第十八条获得赔偿的权利即行丧失。

3. 此三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。

第三十六条 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。

第八章

公约的适用

第三十七条 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。

[最后条款待定]

—完—