

“十二五”国家重点规划出版图书



中国法学学术丛书

# 国际航空运输 责任法研究

Study on International Aviation  
Transportation Liability Law

王瀚 著



法律出版社  
LAW PRESS · CHINA



中国法学学术丛书

# 国际航空运输 责任法研究

Study on International Aviation  
Transportation Liability Law

王瀚 著



法律出版社  
LAW PRESS · CHINA

## 图书在版编目(CIP)数据

国际航空运输责任法研究 / 王瀚著. —北京: 法律出版社, 2011. 7

(中国法学学术丛书)

ISBN 978 - 7 - 5118 - 2042 - 6

I. ①国… II. ①王… III. ①国际航运—国际法—研究 IV. ①D993. 4

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2011)第 060403 号

中国法学学术丛书

国际航空运输责任法研究

王瀚著

责任编辑 刘文科  
装帧设计 李瞻

© 法律出版社·中国

开本 A5

印张 18.25 字数 417 千

版本 2012 年 8 月第 1 版

印次 2012 年 8 月第 1 次印刷

出版 法律出版社

编辑统筹 学术·对外出版分社

总发行 中国法律图书有限公司

经销 新华书店

印刷 北京北苑印刷有限责任公司

责任印制 陶松

法律出版社/北京市丰台区莲花池西里 7 号(100073)

电子邮件/info@lawpress.com.cn

销售热线/010-63939792/9779

网址/www.lawpress.com.cn

咨询电话/010-63939796

中国法律图书有限公司/北京市丰台区莲花池西里 7 号(100073)

全国各地中法图分、子公司电话:

第一法律书店/010-63939781/9782

西安分公司/029-85388843

重庆公司/023-65382816/2908

上海公司/021-62071010/1636

北京分公司/010-62534456

深圳公司/0755-83072995

书号:ISBN 978 - 7 - 5118 - 2042 - 6

定价:48.00 元

(如有缺页或倒装,中国法律图书有限公司负责退换)

## 出版说明

为繁荣中国法学理论的发展,秉承“为人民传播法律”的出版理念,我社历来重视法学学术图书的出版。特别是改革开放以来,更致力于出版最新的法学理论研究成果。幸赖学界鼎力襄助,三十年来已出版法学学术图书几百种。这些著作包括对法学基础理论的研究、对外国法律的介绍以及对中国法制建设中的问题的探讨。我们确信,只有繁荣法学学术研究,才能更好地建设中国法制现代化。这些著作过去以单行本印行,难见系统。故2008年起我社将其汇编为丛书,便于学界研究之用。

中国法学学术丛书不仅包括过去已经出版、重新修订的著作,也将更多地纳入最新的研究成果。进入二十一世纪后,对当下中国的法学问题的研究,已经成为学界普遍认同的研究主题。纳入中国法学学术丛书的著作,不仅将具有原创性和较高的理论品质,而且还将具有新颖性,包括新观点、新知识、新方法、新视角和新资料。我们希望这些著作可以繁荣和推动学科的发展,对法律理论和法律实践有所贡献。希望学界给我们批评、建议,帮助我们把这套丛书出好。

# 从破裂复归统一：迈向新世纪 的国际航空运输责任统一法

——1999 年《蒙特利尔公约》航空运输责任  
立法的评论与分析

(代序)\*

## 一、引言

2003 年 11 月 4 日,华沙国际航空运输责任体制一体化和现代化改革的重大成果——1999 年《统一国际航空运输某些规则的蒙特利尔公约》(简称 1999 年《蒙特利尔公约》)正式在国际航空运输领域生效和适用,这标志着当代国际航空运输责任法进入到了一个新的发展阶段,它必将对全球化背景下各国之间的航空运输活动和民航国际合作产生深远的影响和推动作用。

---

\* 原文发表于《北京理工大学学报》(社会科学版)2011 年第 4、5 期。

华沙责任体制<sup>〔1〕</sup>在国际航空运输实践中适用和运行了 70 余年,它对调整和规范各国间的航空运输活动,推动国际民用航空事业的迅猛发展发挥了巨大的作用。华沙公约的缔约国曾一度达到 140 多个,包括了世界上的各主要国家,国际航空旅客运输和货物运输的绝大部分都曾是在华沙责任体制下进行的,可以说整个 20 世纪的国际航空运输是在华沙责任体制的法律框架里运行的,华沙规则曾被赞誉为是国际私法领域在程序法和实体法采用国际统一法规则的成功范例。<sup>〔2〕</sup>然而,华沙体制是一个涉及到各国公共利益和国际航空运输经营者和消费者利益的复杂的法律体系,它是在各国之间政治冲突和经济利益的矛盾交织在一起的背景下创制的,是用以平衡和协调各国航空经济权益以及航空运输承运人与航空运输消费者(旅客与货物托运人)之间利益的妥协性产物。因此,华沙体制在 70 余年的风雨历程中一直受到国际社会政治经济矛盾和各国利益冲突的深刻影响和制约,华沙公约的缔约国和航空业的各种利益集团围绕航空运输承运人的责任限额和归责原则两大核心问题长期存在着立场分歧和矛盾冲突,也因此形成了华沙责任体制下的发达国家与发展中国家之间、大陆法系与英美法系之间、航空运输承运人与乘客和托运人之间的多重矛盾与冲突,华沙体制内部的这些矛盾与斗争成为影响和推动华沙责任体制自身不断演变和革新的力量。在半个多世纪里华沙规则屡遭修订,而囿于各国利益的冲突和立场分歧却未能形成妥协一致的统一立法结果,其内部修订文件的不协

---

〔1〕 在国际航空私法领域属于华沙责任体制的国际法律文件包括:1929 年《统一国际航空运输某些规则的公约》;1955 年海牙《修订统一国际航空运输某些规则的议定书》;1961 年瓜达拉哈拉《统一非缔约承运人承担国际航空运输的某些规则以补充华沙公约的公约》;1971 年《经海牙议定书修订华沙公约的马拉议定书》以及修订华沙公约的四个 1975 年《蒙特利尔议定书》。

〔2〕 参见赵维田:“论国际航空运输的责任限制”,载《江海学刊》1985 年第 4 期。

调、规则的不统一及其实践中涌现出来的责任限额多元化和有关国家背离华沙体制的单边行动都给华沙体制的稳定运行和统一实施带来了严重的威胁！为了改变华沙体制存在的缺陷，使当代的国际航空运输复归到统一的法律体系之中，自上个世纪 70 年代开始，国际社会一直坚持不懈的努力着华沙责任体制一体化和现代化的改革，在国际民航组织的直接运筹和推动下终于诞生了国际航空运输的新规则——1999 年《蒙特利尔公约》。

应当看到，1999 年《蒙特利尔公约》是对华沙责任体制的继承和发展。一方面，华沙体制是现代国际航空运输责任法的雏形，是国际法体系内关于国际航空运输责任立法的智慧结晶，华沙体制内许多关于国际航空运输的法律规则和法律规范被 1999 年《蒙特利尔公约》所合理的保留和吸收，国际航空运输责任新规则是华沙体制不断发展、不断演化和不断革新的自然结果，在半个多世纪里，各国在执行和实施华沙责任规则的实践中所形成和积累的起来的判例规则和法律方法仍然会对执行和适用《蒙特利尔公约》新规则产生积极的影响和作用；另一方面，尽管 1999 年《蒙特利尔公约》将逐步代替华沙体制在国际航空运输领域中的作用，但是由于国际统一私法规则适用的复杂性所决定，在今后一个时期内 1999 年《蒙特利尔公约》在适用范围上尚不能马上涵盖华沙公约的全部缔约国，事实上会在国际航空运输实践中形成 1999 年《蒙特利尔公约》规则与华沙体制规则一并运行适用的复杂情况。在这种过渡期内，新旧国际航空运输责任体制和法律规则的衔接和适用是一个很有必要值得从国际航空私法理论进行深入探讨和研究的课题，也是一个需要在国际航空运输实践中认真应对的问题。因此，运用比较的方法系统的对比研究 1999 年《蒙特利尔公约》与华沙责任规则之间的关系及其对华沙责任规则的新发展，对于准确地把握当代国际航空运输责任法得以形成、发展和演变的规律，科学地理解国际统一航空运输责任规则

的法律含义和适用方法,为我国民航实务部门和司法机关运用1999年《蒙特利尔公约》规则提供完整的和系统的国际航空私法理论,对提高运用国际航空运输责任新规则的能力,公平公正的解决国际航空运输实践中发生的各种纠纷和争议以及促进和推动我国的民航法治改革都是非常必要的。

## 二、国际社会重构国际航空运输责任体制的原因分析

由于华沙体制规定了较低赔偿限额以及其内部八个修订文件在航空运输责任制度的许多方面事实上存在着冲突或者具体规则的不一致性,加之华沙体制内各项修订文件批准生效国家的构成十分复杂,各有关国家对批准华沙体系各个修订文件存在着不同的立场分歧,使华沙体系各项修订议定书的效力状况产生很大的差异,特别是在华沙体制赔偿责任限额问题上,包括华沙体系内部文件、缔约国相关国内法、航空承运人之间的特别协议等,涌现出四十四种责任规则和赔偿限额,导致华沙体制事实上处在一种非常混乱的状态,华沙体系的一致性和完整性遭到了严重破坏。<sup>〔1〕</sup>华沙体制的这种危险情势使得许多国家背离华沙责任制度约束的情况不断加剧。

华沙体制的混乱主要表现在:第一,华沙体系以1929年华沙公约为基础,结合历次修订华沙公约的各项议定书共八个文件在国际航空运输责任制度方面构成了一个十分复杂的国际条约群,各个文件在航空运输责任制度具体规则上的表述和规定存在不少差异和不协调,而各国对华沙体系不同文件批准和接受的情况相同;第二,在执行华沙规则的事件中,一些航空大国力主突破华沙责任限额的限制,通过国内法实践创设新的责任标准,背离华沙规则的约束。如美国突破华沙规则限制的做法很有典型,其一

---

〔1〕 参见韦杰—庞罗沙密:《关于华沙体系一体化和现代化的报告》,国际民航组织法律委员会第30次会议文件;LC/30-WP/4附件A。

是通过国内法院在具体个案上扩大解释华沙公约第 25 条规定,判定承运人实施有意的不良行为,以此借助公约在第 25 条情形下承运人不得援引免责或者限制责任的规定抛开华沙责任限制规则的适用,达到突破华沙限额的目的;其次是美国在进出和经停美国的国际航空运输中强行创制和实行高赔偿限额的 1966 年《蒙特利尔协议》,直接背离华沙规则的适用;第三,不少国家主张和强调在航空承运人责任上实行无限制责任,取消华沙限额的规定,或者主张突破华沙限额,实行高赔偿责任标准,以加大承运人责任,提高对乘客的法律保护。如早在 1976 年欧洲的“马耳他集团”就将 8 万特别提款权或 10 万特别提款权赔偿限额作为审批航空运输企业的条件,以此强调航空承运人的赔偿责任能力,1985 年意大利宪法法院甚至认为 1955 年《海牙议定书》第 22 条第 1 款的规定违反其宪法,主张对华沙限额进行违宪审查,<sup>[1]</sup>1992 年日本航空公司在航空运输条件上实行 10 万特别提款权规定,<sup>[2]</sup>1995 年《澳大利亚民用航空(承运人责任法)》则将国际航班旅客赔偿标准提高到 26 万特别提款权,欧洲共同体自 20 世纪 90 年代开始就倡导对国际航空运输责任制度进行改革,1994 年欧洲民航会议(ECAC)将旅客航空运输的赔偿限额提高到 25 万特别提款权并督促航空承运人在责任限制问题上通过达成特别协议提高赔偿限额<sup>3]</sup>。可见华沙体制过低的赔偿限额和保守的责任制度无法适应现代国际航空运输事业的发展需要,遭到不少国家反对,华沙规则的约束力在实践中事实上被消弱,这种状况到了 20 世纪 90 年代更加突出。国际民航组织法律局局长卢德

---

[1] 参见唐明毅等著:《国际航空私法》,法律出版社 2004 年版,第 26 页。

[2] A Mercer, The Montreal Protocols and the Japanese Initiative: Can the Warsaw System Suevive? *Air and Space Law*, Vol. XIX, 1994, pp. 301 - 316.

[3] ECAC Recommendation 16/1.

威格—韦伯分析到“自从第三号《蒙特利尔议定书》产生以来特别是在过去的十多年中,很多国家、区域性国际组织和航空承运人都在采取单边行动,或者提出建议,已弥补已经认识到的不足,特别就旅客伤亡中所适用的较低的责任限额问题。90年代我们目睹了很多旨在提高航空运输伤亡旅客在《华沙公约》及其修订文件中的地位的各种努力。触发这些努力的动机在于一种已经为世界上很多地方已经接受的认识,即旅客作为航空事故的受害者,在现有法律框架下没有获得足够的赔偿,另外已经制定的《华沙公约》的一些修订文件批准生效的步伐太慢,特别是第三、四号《蒙特利尔议定书》,这也是诱因之一”。〔1〕

从以上可以看出,华沙体系内部的矛盾和不相协调已很难通过体系内部的努力得到缓冲或调和,在华沙体制发展和演变进程中,各国在华沙体制上的矛盾和冲突集中体现在航空运输承运人赔偿责任的限额和航空运输承运人责任的归责原则两大问题上,形成了三对矛盾关系。〔2〕

其一是发达国家和发展中国家之间的矛盾,或者说是航空大国与航空业后起国家之间的矛盾,也是在华沙体制内部斗争中形成的高赔偿限额的国家和地区与低赔偿限额的国家和地区之间的矛盾。由于发达国家和发展中国家经济发展的不平衡导致在华沙责任限制问题上的矛盾日益突出。在发达国家主张中极端的看法是主张废弃责任限制,认为航空承运人应当对旅客运输造成的实际损失负责,而不受赔偿责任的限制。更多的发达国家则是主张突破华沙体制的责任限额,确定比华沙责任限额更高的赔偿幅度。例如美国政府和公众一向在突破华沙责任限制上坚持

---

〔1〕 Ludwig Weber and Aire Jakob, Reforming the Warsaw System, *Air and Space Law*, Vol. XXI, number 4/5 1996, p175.

〔2〕 参见唐明毅等著:《国际航空私法》,法律出版社2004年版,第30~37页。

强硬的立场。<sup>〔1〕</sup>而发展中国家则认为过高的赔偿责任限额对发展本国航空业不利,主张从自身的经济发展水平和财政能力以及航空承运人经济赔偿的实际承受能力来考虑责任限额问题,并且基于对航空事业保护的考虑坚持维护国际航空运输的限制责任制度。但是经过几十年的发展,航空业后起的国家的航空运输不断得到发展,绝大多数发展中国家对华沙责任限额也表示出进行适度调整的愿望,以便增强在国际航空运输市场的竞争力。所以,进入到 20 世纪 90 年代,发达国家和发展中国家围绕赔偿责任限额的斗争和矛盾已经不在于航空承运人责任限制的存废问题,而是强调采用赔偿限额的幅度和合理性。为了给华沙体制改革提供较充分的分析材料和统计数据,1994 年国际民航组织理事会采用社会经济学的分析方法在各国之间开展对航空承运人责任限制满意度和提高赔偿限额的看法,此项计划由国际民航组织秘书处和国际航空运输协会(IATA)联合实施,所调查的问题包括旅客运输赔偿限额、行李赔偿责任限额和货物赔偿责任限额三类问题,并向国际民航组织提出了一项《航空承运人责任限制的社会经济学分析》的研究报告。<sup>〔2〕</sup>根据该项报告统计,关于航空旅客运输赔偿限额有 72 个国家做出答复,其中有 52 个国家对华沙责任限额表示不满,占做出答复国家的 72%,而这在这些国家登记的航空公司所完成的国际定期旅客运输量和旅客公里量到 1994 年已经占到全球总数的 80%。在行李赔偿责任限额问题上有 41 个国家表示不满,在货物赔偿责任限额问题上有 35 个国家表示不满。值得强调的是国际航空运输协会主持的对航空运输承运人调查显示,在 53 个做出答复的航空承运人中有 38 个航空承运人对本国现行的赔偿限额表示不满,占到参加答复航空承运

---

〔1〕 See Andress F. Lowenfeld, *Aviation Law*, (M. Bender) 1981, pp. 244 - 246.

〔2〕 See ICAO 文件第 AT - WP/1769。

人的72%,无论是对华沙公约缔约国的调查还是国际航空运输协会对航空运输承运人的调查,有不少主张提高国际航空运输赔偿限额的意见来自于发展中国家。从这些统计分析不难得出这样一个结论,即构成华沙体制核心内容的责任限制制度已经逐步丧失其创设当初的存在条件,华沙体制规定的赔偿责任限额反映的是公约制定当时的各主要国家的经济发展水平,而且并未充分考虑到在限额内由于通货膨胀因素影响而带来的承运人实际赔偿能力和赔偿支付结果的减少和下降。特别是,华沙公约统一规则最初目的之一是在航空业处于幼稚时期对航空承运人提供足够的支持和保护。考察国际航空运输责任法的发展历史可以看出,固定的赔偿责任限额除了有益于给航空诉讼索赔提供更为透明的和可遇见性的赔偿责任标准而便于原告诉讼以外,在很大程度上是为了限制原告的诉讼请求,减轻承运人的赔偿负担,给航空承运人提供法律保护。但是经过半个多世纪的发展,航空运输业不但积累了足够的财力,提高了支付赔偿的能力,而且航空科技的迅猛发展和航空运输技术的不断提高客观上使航空运输的避险能力和经验已今非昔比,特别是航空承运人自身转移赔偿风险的能力也不断得到改善。一般来说,航空承运人转移风险和获得保护的方法是多方面的。首先是航空承运人可以利用航空保险业的兴起和发展转移航空运输中的可能发生的各种损失和风险,大大减轻巨额赔偿给航空承运人带来的财政压力;其次航空承运人支付的赔偿也可以通过提高票价的方法转移给航空运输的使用人(乘客或货物的托运人等);再次在国际航空运输责任体制中建立和稳定航空运输责任限制制度是一种更为直接、更为有效的转嫁责任风险的方式,因为当旅客遭受的实际损失超出赔偿限额时,在责任限制的法律约束下超出部分的损失将由旅客自己承受,因此,在赔偿责任限制制度的调整下,乘客的全部损失是由航空承运人和航空服务的使用人来共同分担的。应当认识到,当

航空运输承运人承担责任的能力和条件发生明显变化了，继续维系过低的赔偿限额制度不仅不利于航空运输事业的发展，相反还会降低和削弱航空运输承运人在航空运输市场上的竞争力，因为赔偿限额的高低常常是航空运输服务的使用者挑选航空运输服务提供者的很重要的衡量因素，能够承诺和支付更高赔偿限额的航空公司往往在航空运输的竞争中居于优势地位，增强其竞争力，这也正是一些国家的航空承运人背离华沙规则采取单边行动，通过达成特别协议提高赔偿限额的目标之一。

其次是大陆法系国家和英美法系国家在华沙体制责任限制问题上的矛盾。1929年《华沙公约》本身就是两大法系法律制度影响和触动的结果，该公约的创制主要参照了深受英美法律制度影响的1921年海牙规则，而航空运输责任规则的草拟和制定又主要是在法国为代表的大陆法系国家主持下完成的，在立法技术和具体规则的制定上同时融会了两大法系法律制度的痕迹，主要反映在华沙责任限制制度许多例外的表述上公约法文文本的法律条款的概念和用语常常在英美法中难以找到与之相对应的很贴切的用词，以致于华沙规则在司法实践中不同国家的法院基于某利益的考虑利用不同法系法律之间存在的差异对同一条款或用语的解释常常发生分歧和冲突，给各国按照本国法律意图随意解释华沙规则留下了不少缺口和空间，带给华沙规则的统一实施许多不利的影响。例如在华沙公约的关键性条款第25条的草拟上，英国代表所坚持的“willful misconduct”、法国代表主张的“dol”和德国代表所坚持的“faute lourde”三个法律用语竟无法通过妥协采用一个统一的术语来表达，公约的官方文本法文本采用“dol”的表达，同时容许各国从本国法律寻找与“dol”最接近的表述方式和法律规则，英文本中采用“willfull misconduct”的表述，但是法国法律中的“dol”英国法律中的“willful misconduct”在法律含义中存在很大差别，在法国法中“dol”常常包含影响合同效力

的欺诈行为,而英国法的“willful misconduct”却不具备同一含义。<sup>[1]</sup>在华沙公约创制过程中,英美法系国家之间在“willful misconduct”概念的含义上并不存在多大差异,而同样做为大陆法系国家的德国所坚持的“faute lourde”的概念与法国主张的“dol”的概念却存在解释和语义上的区别和分歧,为明确“dol”的含义,法国通过立法将“dol”的过错状态专门定义为“faute inexcusable”一词。<sup>[2]</sup>此外,在航空承运人责任免除的抗辩事由和例外规定上,华沙公约第20条的拟定同样存在英美法与大陆法的立场分歧。英国代表主张采用普通法的概念“应有勤勉”(due diligence),因为这一术语已经在国际海事法律中得到了很好的适用。<sup>[3]</sup>而法国主导的国际航空法专家技术委员会(CITEJA)则主张在公约草案中使用“合理措施”(reasonable measures)的概念,最终文本第20条采用的是“一切必要措施”(all necessary measures)的规则和表述,但这仍然与英国法上的“应有勤勉”(due diligence)的法律含义有所差别。在以往实践中,英国对两种文本存在差异的处理采用的原则是遵循法文文本的解释,以免对华沙规则在国内法院执行时受法律歧义影响而导致华沙规则被排除适用。为此,英国在1961年航空运输法草案中明确规定,如果在《华沙—海牙公约》的英文文本和法文文本存在分歧时,法文文本应当得到优先适用。<sup>[4]</sup>

最后是航空运输服务供应者(航空运输承运人)与航空运输使用者(航空运输旅客和货主)之间在航空运输责任限制问题上

---

[1] See H. Drion, *Limitation of Limitation in International Air Law*, Martinus Nijhoff, Hague, 1954, p. 195.

[2] See Mankiewicz, *The Judicial of Uniform Private Law Conventions-The Warsaw Convention's days in court*, (1972) ICLQ 718 at 722-4.

[3] See Miller, *Liability On international Air Transport*, Deventer, 1977, pp. 66-69.

[4] Section I (2) of the Carriage by Air Act 1961.

的矛盾。在国际航空运输责任制度上航空运输承运人与旅客或货物托运人之间同样在赔偿责任限额和规则原则两个华沙体制最核心的问题上存在冲突和立场分歧。一般而言,推定过错责任原则实行举证责任倒置,在民事责任构成上加重了承运人的责任,对航空运输的乘客有利,而赔偿责任限额事实上对航空诉讼的原告限制了诉讼请求,对航空运输承运人有利,华沙公约在构建国际航空运输责任体制时同时采纳了推定过错原则和赔偿责任限制规则,以此平衡航空运输承运人和航空运输使用人之间的利益冲突和矛盾。瑞典著名航空法专家古德曼(W. Guldemann)就曾精辟地指出:“在华沙规则中,给予承运人以责任限制,因为可以相应的获得它的交换物——推定过失规则”〔1〕荷兰航空法学者德里昂也对华沙体制的责任限制评论到“限制责任是针对《华沙公约》加重了承运人责任(即采纳了推定过错)补偿物或交换物存在的”〔2〕但是这种利益的平衡是处在变化中的,在不同的历史时期可能其平衡的重心会因为受到诸多因素的影响发生偏移。在华沙公约创制的初期,华沙公约的立法政策更偏向于航空承运人一方,目的在于保护正处在幼稚发展时期的民用航空工业,从华沙体制实施的实际效果来看,偏低的责任限额与推定过错责任原则之间并不是绝对的平衡。从“二战”以后国际航空运输的实践来看,固定的赔偿责任限额是十分脆弱的,它受到影响和冲击的因素很多,很容易受到国际社会不同层面的批评和抨击。一方面,伴随国际航空科技的迅猛发达和国际航空运输技术的不断提高,航空活动的安全系数更加牢靠,航空承运人克服或

---

〔1〕 See W. Guldemann, *Air Carriages Liability in Respect of Passengers-From Warsaw 1929 via The Hague 1955 Guatemala City 1971*, *Recueil Des cours*, 1972, Vol. 2, p. 463.

〔2〕 See H. Drion, *limitation of liability in International Air Transport*, Martinus Nijhoff, Hague 1954, p. 100.

避免航空运营风险的能力得到了很大提高,航空运输保险机制的有效运行为航空承运人转移责任风险提供了有利的支持,航空业半个多世纪的商业经营也为航空运输承运人承担更加严格的责任奠定了非同以往的财力基础,在当代社会,航空运输已经走出了幼稚的成长时期而成为一种先进的成熟的商业行业,加之市场因素和通货膨胀的影响在赔偿责任实践中会降低承运人实际支付的赔偿金,所有这些都使得人们可以谴责过低的赔偿限额存在的不合理性。而另一方面,随着人民生活水平的不断提高,各国国内法在民事赔偿责任立法中出现了加重保护消费者利益,和实行严格责任制的立法改革,归责原则客观化和赔偿责任无限制已经成为当今侵权法发展的普遍趋势,国内法的立法理念势必会冲击现代国际社会的法律秩序,对现有的国际法律规则进行符合时代要求的重新调整和改革已经成为国际社会的呼声,在这种现状下华沙体制责任限制的不公平往往成为许多国家突破华沙责任限额或背离华沙规则的动因。在国际航空运输责任法的发展进程中,正是受以上各种因素的影响,要求提高航空承运人责任限额的呼声已经形成成为一种社会改革的愿望,华沙体制在运行的 70 余年里制定了八个修订文件也反映出华沙国际航空运输责任体制为顺应航空运输事业的发展趋势需要对其自身的缺陷进行改革,并且华沙体制变化的过程也显现出国际航空运输责任立法的重心已经从保护航空运输承运人利益转向加强保护航空运输消费者利益,华沙体制的改革不可避免地要受到当代国际航空运输责任立法价值取向的影响。

通过以上分析可以清楚的认识到的,华沙体制的演进与发展和华沙体制一体化和现代化的进程始终都交织着上述三种矛盾和利益的冲突,在一定意义上这些层面的矛盾和冲突成为推动国际航空运输责任体制不断发展和革新的力量。

### 三、华沙国际航空运输责任体制一体化和现代化的复归

#### （一）国际航空运输协会对改革华沙责任体制所做的努力

前已述及，华沙体制发展演变的历史进程表明当代国际航空运输责任制度明显地向着航空承运人严格责任和<sup>①</sup>提高赔偿限额两条主线发展，这可以通过华沙体系内历次修订《华沙公约》的法律文件寻找到佐证。华沙规则的改革实际上早在 20 世纪 50 年代就已经开始，华沙公约的第一个修订文件 1955 年《海牙议定书》把 1929 年《华沙公约》规定的航空旅客运输责任的赔偿在 12.5 万法郎提高了一倍，即 25 万金法郎，此后在美国倡导下产生的 1966 年《蒙特利尔协议》则将进出或经停美国的航班发生的旅客伤亡的赔偿标准提高到 75,000 美元（含诉讼费用）或者 54,000 美元（不含诉讼费用），同时规定航空承运人必须接受严格责任制度。1971 年《危地马拉议定书》进而把航空旅客赔偿限额提高到了 150 万金法郎（约合 10 万美元），并强调这是不可突破的赔偿限额，同时对航空运输承运人实行严格责任制，此外仍然容许生活水平较高的经济发达国家建立赔偿金补偿制度，以应对通货膨胀给责任限制制度带来的消极影响。1975 年《蒙特利尔第四号议定书》将航空货物运输的归责原则由推定过错责任原则修订为严格责任原则，对赔偿限额采用特别提款权的计算方式。虽然上述修订《华沙公约》的许多文件并未得到足够国家的批准生效，但是在赔偿责任限制和承运人归责原则两大华沙体制的主体问题已经明显的呈现出华沙体制的推定过错原则逐步将被严格责任制度所代替。特别是在提高赔偿责任限额问题上，华沙体制演变过程中事实上已经形成了两大对立的发达国家和发展中国家的利益集团，发达国家主张废弃责任限制，并对承运人实行严格责任，而发展中国家则主张维持和稳定责任限制，在责任构成上对承运人实行推定过错责任制度。尽管华沙公约最初规定的赔偿限额被后来的修订文件做出了大幅度的提高，但是受到通货膨胀