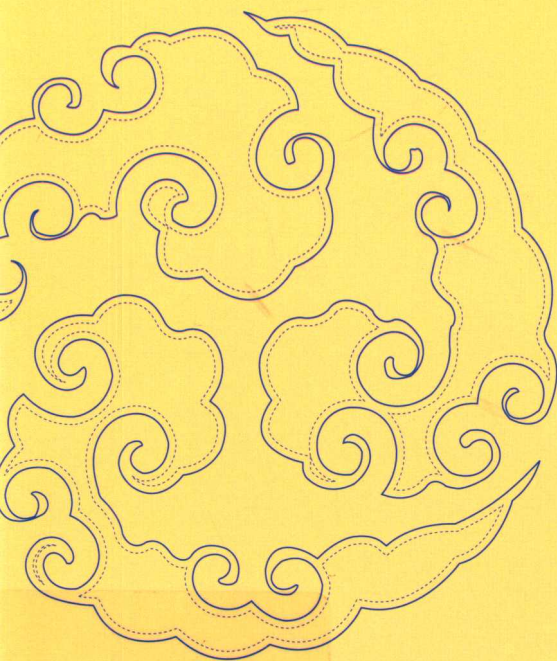


第3辑

航空法评论

HANGKONGFA PINGLUN

主编/杨惠 郝秀辉



5. 4-55

法律出版社
LAW PRESS • CHINA

航空法评论

(第3辑)

主 编:杨 惠 郝秀辉

法律出版社

图书在版编目(CIP)数据

航空法评论. 第3辑/杨惠,郝秀辉主编. —北京:

法律出版社,2013. 11

ISBN 978 - 7 - 5118 - 5537 - 4

I. ①航… II. ①杨…②郝… III. ①航空法—研究

—中国 IV. ①D922. 296. 4

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2013)第 247602 号

航空法评论(第3辑)

杨 惠 郝秀辉 主编

责任编辑 周丽君
装帧设计 李 瞻

© 法律出版社·中国

开本 720 毫米×960 毫米 1/16

版本 2013 年 11 月第 1 版

出版 法律出版社

总发行 中国法律图书有限公司

印刷 北京北苑印刷有限责任公司

印张 27 字数 474 千

印次 2013 年 11 月第 1 次印刷

编辑统筹 独立项目策划部

经销 新华书店

责任印制 张建伟

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

网址/www. lawpress. com. cn

销售热线/010 - 63939792/9779

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

重庆公司/023 - 65382816/2908

北京分公司/010 - 62534456

西安分公司/029 - 85388843

上海公司/021 - 62071010/1636

深圳公司/0755 - 83072995

书号:ISBN 978 - 7 - 5118 - 5537 - 4

定价:55.00 元

(如有缺页或倒装,中国法律图书有限公司负责退换)

卷首语

随着我国国民经济的发展,民航强国建设以及航空制造业、通用航空和国家空防安全建设都面临着新的发展机遇,国家航空事业的发展对航空法学研究提出了新的要求。《航空法评论》第3辑应时势发展之需,在传承前两辑航空器物权、机场法制、民航行政执法、航空保险、航空立法和域外航空法等专题栏目设置的基础上,新增了蒙特利尔公约实施、通用航空、航空旅客权益保障、航空事故调查和航空法案例研究5个专题栏目。

蒙特利尔公约自2003年生效、实施十年来,其相关责任制度已经在国际航空运输领域发挥了重大的作用,但有些制度历经多年的实践检验,也需要对其存在的问题进行检讨和反思,为此,本辑特别刊出蒙特利尔公约实施十周年纪念专题文章。

随着低空开放试点的扩大和低空空域管理改革进程的加快,中国通用航空即将迎来发展的春天。目前,通用航空领域的相关法律制度建设和发展政策研究正方兴未艾,亟须群策群力,共同研判。本辑通用航空栏目推出4篇相关文章,除了对中国通用航空法律、法规体系的宏观思考外,分别对通用航空的租赁政策、空防安全及应急救援法律机制的建构进行了探讨。

随着航空运输的迅猛发展,在航空旅客权益保护领域也出现了不少新情况和新问题,正值全国人大常委会审议通过《消费者权益保护法》修正案之际,本辑结合民航法务,就如何对航空旅客“黑名单”、航班延误赔偿、空难赔偿金等问题借助修正

法案予以厘清,对航空旅客权益保障的维度和经度进行了深入探索。

“伊春空难”调查报告公布后,引发了学界和实务界对空难事故调查机制的反思和调查报告属性及作用的新思考。本辑刊发3篇相关研究论文,意为抛砖引玉,引导学者对我国航空事故调查法律制度深入研究的关注。

法律的生命在于实践。本辑特设航空法案例研究栏目,推出4篇航空法案研究文章,意在通过航空法案的实践,反观航空法律实践的现实需求,实现法律对社会行为的规范和价值引领,推动航空法学理论和法律制度的完善。

编 者

2013年9月1日

于中国民航大学航空法律与政策研究基地

目 录

卷首语	1
-----	---

【《蒙特利尔公约》实施周年纪念专题】

关于 1999 年《蒙特利尔公约》航空运输责任立法的评论与分析	王 瀚	1
民用航空侵权的法律适用及《蒙特利尔公约》对中国的影响	林燕平	27
对《蒙特利尔公约》第 17 条的评述	林 灵	39

【通航政策法规专题】

中国通用航空租赁发展政策建议研究	吴桐水 罗先飞	61
论我国通用航空空防安全法律体系建构的路径选择	贺元骅 魏林红	68
完善我国通用航空法律法规体系的思考	王凤珍	76
建构论视阈下的通用航空应急救援法律机制	高乐鑫 庞怡娜	82

【航空旅客权益保障专题】

航空旅客的权益、法益与权利之维	王立志	91
论欧盟关于航空旅客运送迟延规定之争议	罗俊玮	102
航空旅客“黑名单”的合法性研究	许凌洁	122
我国航空运输旅客死亡赔偿案的若干问题浅析	高 峰 万 力	129

【航空器物权专题】

中国民用航空器留置权法律体系构建比较分析	蔡 斌	136
飞机托管的法律问题	刘钧棒	151

民用航空器优先权法律制度研究

邓瑜 156

【机场法制专题】

机场特许经营法律制度的理论与实务

——以上海机场特许经营实践为基础的研究

顾长浩 167

关于我国民用机场法律地位的探析

韩姣 217

【民航行政执法专题】

民航行政执法绩效监测论纲

李琦 226

论客舱执法中的权力配置与冲突应对

张君周 240

浅析民用航空行政执法中的行政作为不充分与“监管不力”

霜叶 250

【航空事故调查专题】

论航空事故调查报告对空难损害赔偿的影响

——从2010年“8·24”伊春空难谈起

郝秀辉 264

我国民航事故调查机制缺陷探析

——由伊春空难事故调查引发的思考

高杜忆阳 275

空难事故调查报告在刑事诉讼中的证据属性问题研究

王志权 282

【航空保险专题】

保险权益转让真的“保险”吗?

——试论飞机租赁中保险权益转让的作用

金喆 289

从担保条款到除外条款

——以美国航空保险适航性条款发展为中心

陈炫宇 299

【航空立法专题】

关于西安航权开放及其国际直接通航的立法思考

张超汉 314

中外民用航空危险品运输立法概览及启示

王雅菲 324

【域外航空法专题】

航空承运人航班延误责任在欧盟法的发展与实践

——以欧盟法院判决为解读文本

董念清 332

欧盟民航业碳排放交易指令的实证性研究及其影响分析

王朝梁 346

美欧航空联盟反垄断政策差异比较研究

张宝佳 李 琦 359

【航空法案研究专题】

论洛克比空难案所涉及之国际法问题

赵国材 367

美国飞行员 Cooper 隐瞒病史骗取飞行执照案

王爱国 杨 惠 387

一起民航企业劳动纠纷案引发的思考

杨学兵 401

美国民航法案例研究

Chien - tsung Lu Shumei Bao Yanli Qiao 406

《航空法评论》征稿启事

423

论欧盟关于航空旅客运送迟延规定之争议

罗俊玮*

前言

我国台湾地区“民用航空法”第91条第2项规定:“乘客因航空器运送人之运送迟到而致损害者,航空器运送人应负赔偿之责。但航空器运送人能证明其迟到系因不可抗力之事由所致者,除另有交易习惯者外,以乘客因迟到而增加支出之必要费用为限。”该规定关于迟到之定义、时间计算、运送人应否负告知义务、损害估计等,均未明确定义。就国际性航空运送之纠纷,若以台湾地区“法律”为准据法处理或将产生相当之困难。现行国际公约主要有《华沙公约》^①及《蒙特利尔公约》:^②《华沙公约》于1929年制定,其后并经多次修订;《蒙特利尔公约》则于1999年制定。于欧盟,为因应航班迟延或取消之问题日益增多,遂于2005年实施关于航班拒载、取消或迟延时对旅客补偿和协助之第261/2004号规则,就相关问题加以规范。然此规则于实施近八年后有許多之争议,本文即就此加以论述。

* 罗俊玮,男,汉族,1967年生,台湾苗栗人,法学硕士,商学博士。中正大学法学院法律学系副教授。研究方向:保险法、海上运送法、空运法、海洋法、民法。

① The Convention for The Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air at Warsaw, 12 October 1929.

② Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air Montreal, 28 May 1999.

一、国际航空公约

(一)《华沙公约》

《华沙公约》于1933年2月13日生效,冀望统一国际航空运送私法借以避免法律冲突问题,^①即就跨境航空运送之法律规定维持统一及相同之效力,^②并使经营者或消费者得于统一之法律关系中获益。然因《蒙特利尔公约》之制定,且各国法律相继修正,《华沙公约》欲解决法律冲突之目的将难以达成。^③《华沙公约》就运送人为推定过失责任,其规定旅客因死亡、受伤或其他人身伤害而遭受损失,如所生损失事故发生在航空器上,或于上、下机过程^④任何阶段所致;或任何已登记之行李、货物在运送期间因毁灭、遗失或损坏而受损失,均推定运送人有过失,运送人按第19条之规定应负赔偿责任。^⑤然《华沙公约》第19条规定并未明确,其乃因造成迟延、毁损或灭失之原因众多,非全可归责于运送人,故要求其对此所致之损失均应负责似强人所难。且就迟延应以多久时间经过后始加以认定,公约亦难获适当解答。故有人认为本条规定所指之迟延,应系具重要性之事实所致者,且须因航空运送所引发,而系因迟延直接所引致之损害,并于合理期间经过后,始得将之认定为迟延由运送人负赔偿责任。^⑥

《华沙公约》第20条^⑦规定,运送人如证明本身与代理人为避免损失发生,已采

① Andreas F. Lowenfeld & Allan I. Mendelsohn, *The United States and the Warsaw Convention*, 80 Harv. L. Rev. 498-499 (1967).

Edward Charles Devivo, *The Warsaw Convention Judicial Tolling of the Death Knell?*, 49 (1) Journal of Air Law and Commerce, 76-77 (1983).

② Paul Stephen Dempsey & Michael Milde, *International Air Carrier Liability: The Montreal Convention of 1999* 11 (2005).

③ 陈长文:“有关国际航空运送人责任的国际司法的统一——华沙公约”,载《东吴法声》1974年第11期,第41~47页;何念儒:“国际航空运送人责任之统一——1999年蒙特利尔公约”,辅仁大学法律研究所2000年硕士学位论文,第11页。

④ 何念儒:“国际航空运送人责任之统一——1999年蒙特利尔公约”,辅仁大学法律研究所2000年硕士学位论文,第64~65页。

⑤ The carrier is liable for damage occasioned by delay in the carriage by air of passengers, luggage or goods.

⑥ Diederiks - Verschoor, *An Introduction to Air Law* 82 (2001).

⑦ Article 20

1. The carrier is not liable if he proves that he and his agents have taken all necessary measures to avoid the damage or that it was impossible for him or them to take such measures.

2. In the carriage of goods and luggage the carrier is not liable if he proves that the damage was occasioned by negligent pilotage or negligence in the handling of the aircraft or in navigation and that, in all other respects, he and his agents have taken all necessary measures to avoid the damage.

取一切必要措施(all necessary measures),或无法采取相关措施者,运送人不负责任。而于货物或行李之运送,如运送人证明损失发生系因驾驶、航空器操作或领航过失,运送人与代理人已采取一切必要措施避免损失时,其亦不负责任。按《华沙公约》第19条及第20条规定应综合观察,于第20条第2项规定运送人若已尽一切必要措施避免损失时,其无须负赔偿责任。换言之,其即需考虑所有一切导致迟延之相关原因及迟延之期间是否为合理。^①

然因迟延所致乘客之损失,运送人责任是否有所限制?如有所限制,则其范围为何?《华沙公约》对此均未置言。按《华沙公约》第22条^②规定,运送人对旅客伤亡之赔偿责任限额为十二万五千金法郎,托运行李和货物限额为每公斤二百五十金法郎,旅客自行携带行李之限额为五千金法郎,若运送人及其受雇人或代理人有意之不当行为^③,或未出具航空票证或其不符合相关规定,运送人则不得主张责任限制。如旅客与航空运送人另有协议,或托运行李与货物时已特别声明,亦得排除责任限制之规定。就此观察,似难就迟延所致乘客损失之责任限制获得结论。然若因迟延所致责任无任何限制,将其与第22条规定相较,则似有失轻重。又按《华

① Lee v. American Airlines, Inc., No. CIVA3:01 - CV - 1179 - P, 2004 WL 2624647, at 1 (N. D. Tex. Nov. 17, 2004).

② Article 22

1. In the carriage of passengers the liability of the carrier for each passenger is limited to the sum of 125,000 francs. Where, in accordance with the law of the Court seised of the case, damages may be awarded in the form of periodical payments, the equivalent capital value of the said payments shall not exceed 125,000 francs. Nevertheless, by special contract, the carrier and the passenger may agree to a higher limit of liability.

2. In the carriage of registered luggage and of goods, the liability of the carrier is limited to a sum of 250 francs per kilogram, unless the consignor has made, at the time when the package was handed over to the carrier, a special declaration of the value at delivery and has paid a supplementary sum if the case so requires. In that case the carrier will be liable to pay a sum not exceeding the declared sum, unless he proves that that sum is greater than the actual value to the consignor at delivery.

3. As regards objects of which the passenger takes charge himself the liability of the carrier is limited to 5000 francs per passenger.

4. The sums mentioned above shall be deemed to refer to the French franc consisting of 65 ? milligrams gold of millesimal fineness 900. These sums may be converted into any national currency in round figures.

③ Article 25

1. The carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of this Convention which exclude or limit his liability, if the damage is caused by his wilful misconduct or by such default on his part as, in accordance with the law of the Court seised of the case, is considered to be equivalent to wilful misconduct.

沙公约》第 21 条^①规定,如运送人证明损失发生系由受害人过失所致,法院可按本国法律规定免除,或减轻运送人之责任。但就本条观察,运送人似难以举证而免除迟延责任。

再而,《华沙公约》因对旅客伤亡之赔偿限额标准太低,及就运送人及其代理人有意之不当行为如何解释有相当争议。故于 1955 年国际民航组织(International Civil Aviation Organization, ICAO)即签订海牙议定书,将旅客伤亡责任限制提高为二十五万金法郎。^②并将有意之不当行为,更正为故意或知悉可能所生损害而为之行为。^③其并将责任限制之规定,适用于运送人之代理人或受雇人。^④但因《华沙公约》和《海牙议定书》未就旅客运送中迟延之赔偿责任有限制规定,故就旅客责任之限制规定,应适用于迟延之部分。

① Article 21

If the carrier proves that the damage was caused by or contributed to by the negligence of the injured person the Court may, in accordance with the provisions of its own law, exonerate the carrier wholly or partly from his liability.

② Article XI

Article 22 of the Convention shall be deleted and replaced by the following:—

“Article 22

1. In the carriage of persons the liability of the carrier for each passenger is limited to the sum of two hundred and fifty thousand francs. Where, in accordance with the law of the court seised of the case, damages may be awarded in the form of periodical payments, the equivalent capital value of the said payments shall not exceed two hundred and fifty thousand francs. Nevertheless, by special contract, the carrier and the passenger may agree to a higher limit of liability.”

③ Article XIII

In Article 25 of the Convention – paragraphs 1 and 2 shall be deleted and replaced by the following:—

“The limits of liability specified in Article 22 shall not apply if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier, his servants or agents, done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result; provided that, in the case of such act or omission of a servant or agent, it is also proved that he was acting within the scope of his employment.”

④ Article XIV

After Article 25 of the Convention, the following article shall be inserted:—

“Article 25 A

1. If an action is brought against a servant or agent of the carrier arising out of damage to which this Convention relates, such servant or agent, if he proves that he acted within the scope of his employment, shall be entitled to avail himself of the limits of liability which that carrier himself is entitled to invoke under Article 22.

2. The aggregate of the amounts recoverable from the carrier, his servants and agents, in that case, shall not exceed the said limits.

3. The provisions of paragraphs 1 and 2 of this article shall not apply if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the servant or agent done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result.”

(二)1999年《蒙特利尔公约》

《华沙公约》经数次修订仍无法化解各方疑虑,各国、国际组织与航空运送人仍实行各自之赔偿制度,故其已难发挥统一国际航空私法之作用,各界遂希望以新公约取而代之。国际民航组织遂于《华沙公约》等十一个国际航空运送公约之基础,于1999年制定蒙特利尔公约。《蒙特利尔公约》仅对缔约国产生拘束力,但其生效后并不代表《华沙公约》即自动废止。而按《蒙特利尔公约》第55条的规定,其优先于《华沙公约》适用,但若非所有国家皆批准加入,数公约于世上并存之局面仍将存在。

《蒙特利尔公约》亦如《华沙公约》就运送人采推定过失责任制度,运送人若得证明其与代理人为了避免损害已采一切必要措施,或不可能采此措施;或该损害系由受害人之过失引起或促成,运送人即可主张免责。对人身伤亡之损害赔偿,《蒙特利尔公约》并无金额限制,其系采双阶赔偿制度。就十万特别提款权(Special Drawing Rights, SDR)范围内之损害,运送人负绝对责任(strict liability)。超过十万特别提款权之损害,运送人除能证明该损害非因运送人及其受雇人或代理人之过失,或因其他不当行为或不行为,或仅由第三人之过失,或其他不当行为或不行为所致者,其即须对该损害负赔偿责任。

《蒙特利尔公约》第19条^①规定:“旅客、行李或货物在航空运送因迟延引起之损害,运送人应负赔偿责任。但运送人证明本人及其受雇人和代理人为避免损害发生,已采一切合理要求之措施,或不可能采此种措施,运送人则不对迟延所生之损害负责。”第22条^②规定,旅客运送中因迟延所生之损失,运送人对每名旅客之责

① Article 19—Delay

The carrier is liable for damage occasioned by delay in the carriage by air of passengers, baggage or cargo. Nevertheless, the carrier shall not be liable for damage occasioned by delay if it proves that it and its servants and agents took all measures that could reasonably be required to avoid the damage or that it was impossible for it or them to take such measures.

② Article 22—Limits of liability in relation to delay, baggage and cargo

1. In the case of damage caused by delay as specified in Article 19 in the carriage of persons, the liability of the carrier for each passenger is limited to 4,150 Special Drawing Rights.

2. In the carriage of baggage, the liability of the carrier in the case of destruction, loss, damage or delay is limited to 1000 Special Drawing Rights for each passenger unless the passenger has made, at the time when the checked baggage was handed over to the carrier, a special declaration of interest in delivery at destination and has paid a supplementary sum if the case so requires. In that case the carrier will be liable to pay a sum not exceeding the declared sum, unless it proves that the sum is greater than the passenger's actual interest in delivery at destination.

3. In the carriage of cargo, the liability of the carrier in the case of destruction, loss, damage or delay is limited to a sum of 17 Special Drawing Rights per kilogram, unless the consignor has made, at the time when the

任以四千一百五十特别提款权为限。就行李运送所生之迟延,运送人之责任以每名旅客一千特别提款权为限。请求人证明损害系因运送人之故意或明知可能造成损害而疏忽作为或不作为致者,不适用此限额之规定。货物运送所生之迟延,运送人责任以每公斤十七特别提款权为限。纵货物损害系因故意或明知可能肇致损害而轻率作为或不作为所造成,运送人仍可主张责任限制。

《蒙特利尔公约》第19条第1项之内容与《华沙公约》第19条规定大致相同,该条第2项则有实质之变动,即将《华沙公约》规定采一切必要之措施以避免损失(taken all necessary measures to avoid the damage),更改为采一切可合理要求之措施以避免损失(took all measures that could reasonably be required to avoid the damage)之规定。两者差异,在于《蒙特利尔公约》规定较《华沙公约》为严格。^①《蒙特利尔公约》第22条特别规定损害赔偿之责任限制,于2009年12月30日,因通货膨胀原因,将责任限制由4150特别提款权提高为4694特别提款权。^②

package was handed over to the carrier, a special declaration of interest in delivery at destination and has paid a supplementary sum if the case so requires. In that case the carrier will be liable to pay a sum not exceeding the declared sum, unless it proves that the sum is greater than the consignor's actual interest in delivery at destination.

4. In the case of destruction, loss, damage or delay of part of the cargo, or of any object contained therein, the weight to be taken into consideration in determining the amount to which the carrier's liability is limited shall be only the total weight of the package or packages concerned. Nevertheless, when the destruction, loss, damage or delay of a part of the cargo, or of an object contained therein, affects the value of other packages covered by the same air waybill, or the same receipt or, if they were not issued, by the same record preserved by the other means referred to in paragraph 2 of Article 4, the total weight of such package or packages shall also be taken into consideration in determining the limit of liability.

5. The foregoing provisions of paragraphs 1 and 2 of this Article shall not apply if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier, its servants or agents, done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result; provided that, in the case of such act or omission of a servant or agent, it is also proved that such servant or agent was acting within the scope of its employment.

6. The limits prescribed in Article 21 and in this Article shall not prevent the court from awarding, in accordance with its own law, in addition, the whole or part of the court costs and of the other expenses of the litigation incurred by the plaintiff, including interest. The foregoing provision shall not apply if the amount of the damages awarded, excluding court costs and other expenses of the litigation, does not exceed the sum which the carrier has offered in writing to the plaintiff within a period of six months from the date of the occurrence causing the damage, or before the commencement of the action, if that is later.

① Dempsey & Milde, *supra* note 4177.

② Gov't of Hong Kong, Revision of Limits of Liability in Montreal Convention to Be Gazetted (Dec. 9, 2009), <http://www.info.gov.hk/gia/general/200912/09/P200912090258.htm> (last visited day Aug. 5 2013).

二、迟延规定之统一

前已述及,国际航空私法欲将相关法律制度统一^①,而《华沙公约》及《蒙特利尔公约》即以建立统一法律规定及效力^②为宗旨。《蒙特利尔公约》第29条即规定:“在旅客、行李和货物运送中,有关损害赔偿之诉讼,不论其根据为本公约、契约、侵权,抑或其他任何理由,仅能依照本公约规定之条件及责任限额提起,但不妨碍确定有权提起诉讼者及其各自之权利。在任何此类诉讼,均不得判给惩罚性、惩戒性或者任何其他非补偿性的损害赔偿。”故索赔人不得以国内契约或侵权法规定为由,而有异于《蒙特利尔公约》规定之主张。^③然值得注意的是,《蒙特利尔公约》虽有前述规定,于案例中仍有按国内法对此加以排除者。^④英国于 *Sidhu v. British Airways*^⑤案,认为《华沙公约》亦有如《蒙特利尔公约》之规定,排除依契约或侵权法规定之主张。于适用此等公约规定时,请求权人不得主张其他之损害赔偿方式,无论系按普通法或其他国家之法律。^⑥换言之,运送人无须就此于契约另行约定,因其已受国际公约之规范。美国法院于 *El Al Israel Airlines v. Tseng* 案亦采相同见解。^⑦法院认为请求权人不得按国内法之规定起诉而主张非公约规定之赔偿。现今,相关英美法院之见解大致相同。^⑧然大陆法系国家就此似未采相同见解,其乃基于就保护消费者之观点所为。

(一)定义

运送迟延之定义,主要系从1929年《华沙公约》第19条^⑨规定加以讨论。其规定旅客、行李或货物在航空运送因迟延所生之损失,运送人应负赔偿责任。于实务中,航空运送迟延之原因相当复杂,需视具体情状为合理之判断。《华沙公约》对迟

① Paul Stephen Dempsey, *Public International Air Law* 2 (2008).

② Dempsey & Milde, *supra* note 4, 11.

③ *El Al Israel Airlines, Ltd. v. Tseng*, 525 U. S. 155, 176 (1999); *Sidhu v. British Airways, Plc.*, [1997] A. C. 430 (H. L.) 453 - 54 (appeal taken from Scot.).

④ *Ugaz v. Am. Airlines, Inc.*, 576 F. Supp. 2d 1354, 1360 - 61 (S. D. Fla. 2008); *Walton v. Mytravel Can. Holdings, Inc.*, 280 Sask. R. 1, paras. 31 - 32 (2006).

⑤ [1997] A. C. at 453 - 54.

⑥ *Id.* at 447 (Lord Hope).

⑦ *El Al Israel Airlines*, 525 U. S. at 156.

⑧ *Ehrlich v. Am. Airlines, Inc.*, 360 F.3d 366, 385 (2nd Cir., 2004); *King v. Am. Airlines, Inc.*, 284 F.3d 352, 356 - 57 (2d Cir. 2002); *In re Deep Vein Thrombosis & Air Travel Group Litig.* [2005] UKHL 72, [2006] 1 A. C. 495 (H. L.) 500 (appeal taken from Eng.); Dempsey & Milde, *supra* note 4, 14.

⑨ The carrier is liable for damage occasioned by delay in the carriage by air of passengers, luggage or goods.

延原因,其应于何处发生等未予规定,但从公约第 17~18 条规定看,迟延原因应是在旅客上下航空器时或航行期间发生。

按迟延系指航空运送人应将旅客、行李或货物运抵目的地之时间,与运送人实际将旅客、行李或货物运抵目的地之时间存有差异。即指应到达时,而仍未到达。然《华沙公约》未规定一定之时间范围,且于此时间范围内运送人应将旅客、行李或货物运抵目的地之规定。故当事人间的约定是重要参考,即其应受运送契约及所适用之准据法支配。^①

在 *Panalpina International Transport v. Bensil Underwear*^② 案中,法院即认为迟延系指违反契约约定运送之义务,但实际上运送人甚少于运送契约载明约定班机到达之时间。应注意者为运送契约未将班机到达时间加以载明,其非可解释为给予运送人就履行运送义务之完全自由,其仅为于契约未约定履行之时间。^③ 故未约定履行契约之时间,运送人亦应于合理期间履行其义务。

在《蒙特利尔公约》制定期间,各方对迟延之定义特别加以讨论。于第三十次之法律委员会对于迟延定义之建议为:“对旅客、行李或货物,于综合各项情况未能实时运送或未能于谨慎之运送人得合理期待之期间内运抵目的地”^④之情形。然于国际民航组织第一五二次会议所建立之现代化与统一华沙系统之特别小组会议(Special Group on the Modernization and Consolidation of the Warsaw System),则将此段文字删除。理由在于其并无法对各种迟延之情形予以涵括,借以适用于各种实际情形。按实务中迟延有各式各样之原因,难以为明确定义。《华沙公约》与《蒙特利尔公约》虽均强调航空运送人应对迟延所致之损失负责,但于此两公约并未就迟延明确定义。故对于迟延之意涵应就个案,随各国法院自行定义。《蒙特利尔公约》规定迟延系指在航空运送中,未能在约定时间或合理时间内将旅客、行李或货物运送达其目的地点。即迟延系于航空运送过程中发生者,非于航空运送中发生之迟延则不属之。

(二) 合理期间

合理期间系指包括旅客、行李和货物应处于运送人照管,及实际处于运送人照

① 刘铁铮:《国际私法论丛》,政大法学丛书(十三),1982年,第314页。

② (1981)1 Lloyd's Rep. 187, 189.

③ *Bart v. British West Indian Airways*(1967)1 Lloyd's Rep. 239.

④ “the failure to carry passengers or deliver baggage or cargo to their immediate or final destination within the time which it would be reasonable to expect from a diligent carrier to do so, having regard to all the relevant circumstances.” Int'l Civil Aviation Org. [ICAO], at 83, ICAO Doc. 9775 - DC/2 [hereinafter ICAO Doc.].

管之期间。在当事人未约定时间时,须视运送人所花费之时间是否超过旅客或托运人所期望,于通常情况完成该项航空运送所需之时间及为航行安全上所必需之时间,亦即就每次运送充分考虑各种情况后之时间。故《华沙公约》第19条之迟延,其判断系指有无超越旅客或托运人选择空运方式所合理期待之期限。

运送人或其受雇人、代理人已采一切必要措施,借以避免损失之发生,或不可能采此种措施,则不对于迟延负赔偿责任。即运送人或其受雇人、代理人已尽善良管理人之注意义务,即为合理迟延,运送人应不负损失赔偿责任。所谓一切必要措施,是指运送人不仅就飞机起飞前确保其适航,且应对航行中所生之情况迅速反应并采相关行为。迟延若因不可抗力所生,即属合理迟延。此等不可抗力之原因包括天气、飞机机械故障、机组员罢工、航空器之操作等,其非航空运送人所得决定者,如出现此等情况应认系合理迟延。

(三)时刻表

航班时刻表所载之时间非为判断迟延之标准,盖乃因航班时刻表并非运送契约。复航空运送人之航班时刻说明通常载有班机如生变动恕不通知等内容,^①故难以时刻表认定迟延之责任。然应注意的是,此约款并未排除运送人之迟延责任。《蒙特利尔公约》对于运送证券并未规定应记载运送之时间,故前揭约款应为有效之认定。时刻表仅能作为航空运送时间之参考,除运送人于运送契约中载明保证就时刻表所列时间为运送外,否则时刻表不得作为迟延与否之决定标准。^②

国际航空运输协会所草拟之旅客行李运送契约条款,其载明运送人应尽最大努力合理迅速运送旅客及行李,然就航班时刻表所显示之时间,非为航空运送契约之内容,运送人未遵守注明时间者不构成违反运送契约,其仅系运送时间之预期。

(四)国内及国际航班之区分

国内及国际航班迟延所适用之法律应有所区别,按国际航班迟延适用之法律应按运送契约约定适用之准据法或国际公约,国内航班迟延则适用国内法规定。此于1929年《华沙公约》、1955年《海牙议定书》、1971年《危地马拉议定书》及1999年《蒙特利尔公约》均有规范。

① 航空公司一般会于客票依统一运送约款于契约条款第9条记载:“运送人对乘客及行李当尽其所能予以适当迅速运送。时刻表或其他处所列时间并非保证时间,亦不属于本契约之一部分。运送人于必要时得不经事先通知,改由其他运送人或飞机代替,并得变更或取消客票所列停留地。时刻表之变更无须事先通知。运送人亦不负担换接班机之责任。”

② 何念儒:“国际航空运送人责任之统一——1999年蒙特利尔公约”,辅仁大学法律研究所2000年硕士学位论文,第78页。