

Private International Air Law



国际航空私法



唐明毅·著
陈宇



法律出版社
LAW PRESS CHINA

Private International Air Law



国际航空私法

唐明毅·著
陈宇



法律出版社
LAW PRESS CHINA

图书在版编目(CIP)数据

国际航空私法/唐明毅、陈宇著. —北京:法律出版社,
2004.4

ISBN 7-5036-4850-3

I. 国… II. 唐、陈… III. 航空法 IV. D993.4

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2004)第 021514 号

法律出版社·中国

责任编辑/王政君

装帧设计/李 瞻

出版/法律出版社

编辑/法学学术出版分社

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

开本/A5

印张/10.5 字数/266 千

版本/2004 年 11 月第 1 版

印次/2004 年 11 月第 1 次印刷

法律出版社/北京市丰台区莲花池西里法律出版社综合业务楼(100073)

电子邮件/info@lawpress.com.cn

电话/010-63939796

网址/www.lawpress.com.cn

传真/010-63939622

法学学术出版分社/北京市丰台区莲花池西里法律出版社综合业务楼(100073)

电子邮件/xueshu@lawpress.com.cn

读者热线/010-63939689

传真/010-63939701

中国法律图书有限公司/北京市丰台区莲花池西里法律出版社综合业务楼(100073)

传真/010-63939777

中法图第一法律书店/010-63939781/9782

客服热线/010-63939792

中法图北京分公司/010-62534456

网址/www.Chinalawbook.com

中法图上海公司/021-62071010/1636

电子邮件/service@Chinalawbook.com

中法图苏州公司/0512-65193110

中法图深圳公司/0755-83072995

中法图重庆公司/023-65382816/2908

中法图西安分公司/029-85388843

书号:ISBN 7-5036-4850-3/D·4568 定价:25.00 元

目 录

§ 1 导论:冲突与妥协——现代国际航空运输承运人责任制度发展轨迹

§ 1.1 航空法的国际性与华沙体系的诞生	(1)
§ 1.1.1 航空活动的国际性与航空法的国际性	(2)
§ 1.1.2 法律冲突的两种解决方法与航空国际私法的选择	(3)
§ 1.1.3 统一国际航空运输规则体系的孕育	(6)
§ 1.1.4 1929年《华沙公约》承运人责任规则	(8)
§ 1.2 从《海牙议定书》到《蒙特利尔议定书》	(11)
§ 1.2.1 1955年《海牙议定书》	(12)
§ 1.2.2 1961年《瓜达拉哈拉公约》	(15)
§ 1.2.3 1966年《蒙特利尔协议》	(16)
§ 1.2.4 1971年《危地马拉议定书》	(21)
§ 1.2.5 四个《蒙特利尔议定书》	(22)
§ 1.3 华沙体系分裂危机	(24)
§ 1.3.1 分歧与危机之所在	(24)
§ 1.3.2 背离华沙体系的做法	(26)
§ 1.4 贯穿华沙体系发展过程的几组矛盾	(29)
§ 1.4.1 承运人与客户之间的矛盾	(30)
§ 1.4.2 发达国家与发展中国家的矛盾	(32)
§ 1.4.3 两大法系之间的矛盾	(34)
§ 1.4.4 新的课题——战略联盟与科技发展	(37)

§ 1.5 华沙体系的现代化与一体化改革·····	(41)
§ 1.5.1 IATA 的努力与 IIA、MIA 两个协议 ·····	(42)
§ 1.5.2 现代化对于华沙体系统一性的破坏·····	(45)
§ 1.5.3 ICAO 的角色与使命 ·····	(46)
§ 1.5.4 关于承运人责任限制的两份社会经济学调查 报告·····	(47)
§ 1.5.5 ICAO 秘书处研究小组的两份报告 ·····	(50)
§ 1.5.6 ICAO 法律委员会第 30 次会议和 1999 年 外交会议·····	(53)
§ 1.5.7 1999 年《蒙特利尔公约》中的承运人责任 规则·····	(55)
§ 2 国际航空运输承运人责任构成	
§ 2.1 国际航空运输与华沙体系的适用范围·····	(58)
§ 2.1.1 以航空器运送人员、行李或货物而收取 报酬的国际运输·····	(60)
§ 2.1.2 根据当事人约定·····	(67)
§ 2.1.3 出发地点、目的地点与约定经停地点 ·····	(70)
§ 2.1.4 连续承运人与不可分割的运输·····	(73)
§ 2.2 旅客、行李与货物运输责任 ·····	(75)
§ 2.2.1 旅客运输责任构成·····	(75)
§ 2.2.2 托运行李与货物运输责任构成·····	(91)
§ 2.2.3 延误责任 ·····	(104)
§ 2.3 航空运输承运人责任的性质与特征 ·····	(111)
§ 2.3.1 违约责任还是侵权责任 ·····	(111)
§ 2.3.2 英美法上的诉因之争 ·····	(122)
§ 2.3.3 航空运输承运人责任特征 ·····	(127)
§ 3 归责原则——从一元归责到二元归责	
§ 3.1 推定过失责任原则 ·····	(130)

§ 3.1.1	1929 年《华沙公约》的规定	(130)
§ 3.1.2	推定过失责任的确立	(131)
§ 3.1.3	推定过失责任原则在航空运输中的适用	(132)
§ 3.1.4	推定过失责任与“事实本身证明”	(135)
§ 3.2	严格责任原则与双梯度归责原则	(136)
§ 3.2.1	严格责任原则的理论基础	(136)
§ 3.2.2	严格责任在航空承运人责任中的适用与华沙 体系的发展	(138)
§ 3.2.3	1999 年《蒙特利尔公约》与双梯度归责原则	(141)
§ 3.2.4	关于双梯度归责原则的一些思考	(144)
§ 4	责任限额的正当性讨论及其发展	
§ 4.1	责任限制原则的正当性讨论	(146)
§ 4.1.1	海商法中的责任限额制度	(146)
§ 4.1.2	国际航空法的借鉴	(148)
§ 4.1.3	关于国际航空运输承运人责任限制正当性的 反思	(149)
§ 4.1.4	正当性理由之一——借鉴海商法中的全球 统一责任限制原则	(149)
§ 4.1.5	正当性理由之二——对于资金基础薄弱的 工业提供保护	(151)
§ 4.1.6	正当性理由之三——灾难性的风险 (catastrophic risks)不能仅仅由航空公司 单独承担	(154)
§ 4.1.7	正当性理由之四——引导承运人或者其他 经营者能够将自身责任风险投保保险	(157)
§ 4.1.8	正当性理由之五——提高潜在请求权人 (potential claimants)自行购买保险的 可能性	(158)

§ 4.1.9 正当性理由之六——作为与推定过失原则 相对应的一种责任限制体系	(161)
§ 4.1.10 正当性理由之七——通过迅速、快捷的 解决途径来避免诉讼	(166)
§ 4.1.11 正当性理由之八——推进赔偿限额问题上的 法律统一化进程	(171)
§ 4.2 责任限制的例外(1)——1929 年《华沙公约》 第 25 条的探讨	(173)
§ 4.2.1 《华沙公约》第 25 条的起草历史	(174)
§ 4.2.2 因果关系与损害赔偿数额	(176)
§ 4.2.3 违反第 25 条时承运人所不能援用条款	(178)
§ 4.2.4 英国法关于“有意或者不计后果的不良行为”的 理解	(181)
§ 4.2.5 有意或者不计后果的不良行为的例子	(189)
§ 4.3 责任限制的例外(2)——1955 年《华沙—海牙 公约》第 25 条的探讨	(191)
§ 4.3.1 1955 年《华沙—海牙公约》第 25 条的起草 过程	(191)
§ 4.3.2 知道很可能造成损害而不计后果地做	(193)
§ 4.3.3 故意造成损害(With intent to cause damage)	(202)
§ 4.4 责任限额社会经济学分析与 1999 年《蒙特利尔 公约》的选择	(204)
§ 4.4.1 关于对目前责任限额的满意程度	(205)
§ 4.4.2 关于适当的新限额	(206)
§ 4.4.3 提高旅客责任限额对保险费水平的潜在 影响	(207)
§ 4.4.4 达成新限额的机制	(209)
§ 4.4.5 克服华沙体系现行和潜在缺陷的方法	(210)
§ 4.4.6 1999 年《蒙特利尔公约》的选择	(211)

§ 4.5 中国国内航空运输承运人赔偿限额改革	(213)
§ 4.5.1 中国国内航空运输承运人赔偿限额现状	(213)
§ 4.5.2 提高国内旅客运输赔偿限额的必要性和 可能性	(214)
§ 4.5.3 国内旅客运输赔偿限额的改革建议	(218)
§ 5 承运人责任抗辩事由	
§ 5.1 一切必要措施/不可能抗辩(all necessary measures/impossibility defence)	(220)
§ 5.1.1 1929 年《华沙公约》第 20 条的起草背景与 历次修订	(221)
§ 5.1.2 一切必要措施的含义	(222)
§ 5.1.3 关于潜在危险的警告(warning)与风险的 性质(the nature of the risk)	(225)
§ 5.1.4 标准承运人惯例(standard carrier practice) ...	(228)
§ 5.1.5 结构缺陷(Defective construction)与不可 抗力(force majeure).....	(229)
§ 5.1.6 其他需要考虑的问题	(230)
§ 5.1.7 不可能(impossible)	(233)
§ 5.1.8 关于 1929 年《华沙公约》第 20 条第 2 款	(235)
§ 5.2 共同过失抗辩(the defense of contributory negligence)	(237)
§ 5.2.1 关于共同过失抗辩	(237)
§ 5.2.2 第 21 条起草背景和变革建议.....	(239)
§ 5.2.3 共同过失抗辩的适用	(240)
§ 5.2.4 数额的扣除	(241)
§ 5.3 1999 年《蒙特利尔公约》的规定	(242)
§ 5.3.1 原有抗辩事由的修订	(242)
§ 5.3.2 关于货物运输新的抗辩事由	(243)

§ 6 损害赔偿范围、惩罚性赔偿与精神损害赔偿

§ 6.1 损害赔偿范围	(244)
§ 6.1.1 旅客伤亡赔偿计算	(244)
§ 6.1.2 行李与货物运输责任赔偿计算	(249)
§ 6.1.3 延误责任赔偿问题	(250)
§ 6.2 关于精神损害赔偿	(251)
§ 6.2.1 关于精神损害与赔偿	(251)
§ 6.2.2 《华沙公约》中涉及的精神损害赔偿问题	(252)
§ 6.2.3 美国 Floyd 案的最终判决及其发展	(254)
§ 6.2.4 1999 年《蒙特利尔公约》的修订	(256)
§ 6.3 关于惩罚性赔偿	(258)
§ 6.3.1 《华沙公约》禁止惩罚性赔偿	(258)
§ 6.3.2 关于美国最高法院 Zicherman 案的判决	(260)
§ 6.3.3 1999 年《蒙特利尔公约》的规定	(262)

§ 7 航空运输票证 (263)

§ 7.1 客票、行李票与航空货运单	(263)
§ 7.1.1 客票与行李票	(263)
§ 7.1.2 客票的出具	(264)
§ 7.1.3 客票的内容	(267)
§ 7.1.4 行李票	(269)
§ 7.1.5 航空货运单	(271)
§ 7.2 运输票证的证据价值	(274)
§ 7.2.1 客票的证据价值	(274)
§ 7.2.2 航空货运单填写内容准确性与证据属性	(275)
§ 7.3 运输票证的阙如、不符合规定或者遗失	(276)
§ 7.3.1 票证阙如、不合格或者遗失的后果	(276)
§ 7.3.2 代码共享与连续承运人情况下的同意	(277)
§ 7.3.3 海牙声明的遗漏	(280)
§ 7.4 航空货运单的可转让性	(281)

§ 7.4.1 航空货运单的属性	(281)
§ 7.4.2 可转让性与物权凭证——英国法的情况	(282)
§ 7.4.3 中国航空运输实践做法与航空货运单的性质	(285)
§ 8 法律适用与诉讼管辖	
§ 8.1 华沙体系与国内法的关系	(290)
§ 8.1.1 航空国际统一实体规则的确立	(290)
§ 8.1.2 关于公约的解释	(291)
§ 8.1.3 公约规则的排他性适用(exclusivity of the Convention regime)	(292)
§ 8.1.4 关于“国际航空运输之外”提起的诉讼	(296)
§ 8.2 非公约管辖事项与准据法	(297)
§ 8.2.1 非公约管辖事项	(297)
§ 8.2.2 国际航空运输合同法律选择的障碍	(298)
§ 8.2.3 最密切联系原则的适用	(300)
§ 8.2.4 “政府利益分析说”和“法律选择五点考虑”	(301)
§ 8.2.5 强制性规则的适用	(303)
§ 8.3 法院管辖与第五管辖权问题	(304)
§ 8.3.1 《华沙公约》第 28 条的排他性适用	(304)
§ 8.3.2 承运人住所地(the domicile of the carrier)	(305)
§ 8.3.3 承运人主要营业地	(307)
§ 8.3.4 签订合同的承运人机构所在地	(307)
§ 8.3.5 目的地	(308)
§ 8.3.2 1999 年《蒙特利尔公约》的第五管辖权	(309)
附表	
附表 1: 对 ICAO 关于承运人责任的调查作出答复的国家 及其对现行责任限额的满意程度	(313)
附表 2: 航空承运人对本国现行责任限额的满意程度	(316)

附表 3:目前适用于部分国家国内航空运输的旅客责任 限额	(317)
---------------------------------------	-------

主要参考资料

(一)外文资料.....	(320)
(二)中文书目.....	(324)
后 记.....	(326)

§ 1 导论：冲突与妥协——现代 国际航空运输承运人 责任制度发展轨迹

§ 1.1 航空法的国际性与华沙体系的诞生

调整国际航空运输承运人责任的法律规则主要是由 1929 年《华沙公约》(全称为《统一国际航空运输某些规则的公约》)及嗣后历次修订所形成的华沙体系(Warsaw System)。1929 年制定的《华沙公约》被公认为是国际私法领域实行统一规则的一个成功范例,与其他国际公约相比具有非常突出的实践优势,因为《华沙公约》被世界上多数国家所接受,并且涵盖了国际旅客和货物航空运输领域^{〔1〕}。《华沙公约》的使命在于建立一个国际航空私法的完整体系,不论责任在何地造成,也不论索赔请求在何地提起,都能确保适用统一的法律^{〔2〕}。基于这个目标,华沙体系一直致力于统一关于航空承运人的国际法,并且不断替换各缔约国国内法中与华沙体系不相符的

〔1〕 Georgette Miller: Liability in International Air Transport-the Warsaw System in Municipal Courts, Kluwer, 1977, p. 2.

〔2〕 Robert P. Boyle: The Warsaw Convention-Past, Present and Future, 载于 Essays In Air Law, Martinus Nijhoff Publishers, 1982, p. 2.

法律〔3〕。

§ 1.1.1 航空活动的国际性与航空法的国际性

从人类实现航空梦想第一刻开始,航空事业就具有鲜明的国际性特征。航空活动的中介是空气空间,围绕地球的空气空间是一个立体存在,并没有具备一个有形的边界,而人类在空气中的航空活动可以不受海洋、高山的阻拦,这就体现出了航空活动的国际性〔4〕。航空事业国际性的特点带来了航空法的国际性,很多学者将航空法等同于国际航空法,在英文航空法著作中,不论是题为“Aviation Law”还是“International Aviation Law”,实际上所论述的体系与内容都十分接近,就航空运输私法领域而言,主要都是围绕《华沙公约》及其历次修订为核心而展开的〔5〕。

航空活动的国际性带来了国际法调整的必要性。在航空运输的实现过程中,不仅涉及了不同国家的主权管辖、航空器国籍等公法方面的问题,还涉及了不同国家的立法或者判例在责任认定、归责原则、赔偿数额及支付方式等方面的冲突问题。航空国际私法方面的法律冲突随着航空事业的不断发展而愈益突出,特别是伴随着航空技术和航空经营机制的不断创新,国际航空法律体系也在经历着考验与不断的自我更新。还在航空事业处于开始起步发展的阶段,许多国家的律师就指出在评估承运人的责任的时候,复杂性将不可避

〔3〕 Lawrence B. Goldhirsch: *The Warsaw Convention Annotated: A Legal handbook*, 2nd Ed., Kluwer Law International, 2000, p. 5.

〔4〕 关于航空法的国际性问题,详见赵维田著:《国际航空法》,社会科学文献出版社2000年版,第2—3页。

〔5〕 例如:Shawcross & Beaumont: *Air Law* (4th) 1977; Lee S. Kreindler: *Aviation Accident Law*; Matthew Bender, 1994; Trevor Philipson QC: *Carriage by Air*, Butterworths, London, 2001等著作并没有加入“international”的限定,而H. Drion: *Limitation of Liability in International Air Law*, Martinus Nijhoff, Hague, 1954; Georgette Miller: *Liability in International Air Transport-the Warsaw System in Municipal Courts*, Kluwer, 1977等著作则冠以“international”的限定,但是从论述内容来看,主要都是围绕华沙体系而展开。

免,不难设想这其中将会遇到许多棘手的法律冲突问题^[6]。这种困难表现在诸多方面,原因在于各国法律对于国际航空运输中将会涉及的诸多法律关系和法律要素的理解与规定存在很大的分歧,包括:民用航空运输范围的认定、承担责任的主体范围及不同主体性质、责任的认定、归责原则的冲突、除外事由的类别、赔偿数额的确定与支付等等。不仅存在上述这些实体性法律问题的冲突,还涉及了程序性冲突,例如在华沙体系发展早期在英美法系曾经引发是否创设新的诉因(cause of action)这个问题的讨论,从这个讨论中可以想见各国在处理航空运输责任方面程序性问题上的差异。

§ 1.1.2 法律冲突的两种解决方法与航空国际私法的选择

解决国际民事法律冲突的方法无非是两种途径:冲突法解决方法和实体法调整方法。采用冲突法解决方法是指通过制订国内或者国际的冲突规范来确定各种不同性质的涉外民事法律关系应适用何国的法律,从而解决民事法律冲突;实体法调整方法则是通过国家之间的双边或者多边国际条约的方式,制定统一的实体法,以直接规定涉外民事关系当事人的权利义务关系,避免或者消除法律冲突。

两种调整方法各有优劣。就冲突法解决方法而言,由于民事法律冲突实质上是民事法律适用上的冲突,而冲突规范恰恰是指定某种涉外民事法律关系应适用何种法律的规范,因此是解决民事法律冲突的有效方法。但是,这种解决方法也有不足之处,因为这种解决方法毕竟只是一种“间接调整”的方式,并没有明确指出当事人之间的权利义务,只是作了一种立法的选择,不问该管辖权国家中有无调

[6] Georgette Miller: Liability in International Air Transport-the Warsaw System in Municipal Courts, Kluwer, 1977, p. 7.

整该涉外民事法律关系的法律和具体内容^[7]。更进一步来看,对于普通当事人而言,在纠纷产生之前对于自身的权利和义务的了解并不是十分具体的,只有在诉诸法院之后才能知晓最终适用于自己的实体规则。而就实体法调整方法来看,其优点在于直接、明确地规定了当事人之间的权利义务关系,避免了冲突规范的适用,这不能不说是解决法律冲突方面的一个进步。但是,实体法调整方法也有其不足之处,主要在于实体法涉及了不同国家实体规则之间的冲突和妥协,为了达到统一实体法的目的,一些国家不得不修改本国既有的法律规则,这就使得实体法调整方法的适用范围比较有限。

法律冲突这两种解决方法及其优劣,在国际航空运输领域体现更为明显。在国际统一实体法出台之前,很显然国际航空运输中承运人责任规则只能适用冲突法来解决。随着国际航空运输事业的发展,冲突法的调整方法越来越显示出力不从心。设想在一项国际航空运输中,可能涉及的国家包括起飞地点、目的地点、经停地点等等;涉及的主体包括承运人、承运人的受雇人或代理人、旅客、托运人、收货人、实际承运人和缔约承运人、机场管理人员等等,这些主体可能分属于不同的国家;单就旅客而言,一架飞机中的旅客人数众多,随着洲际运输、新的运输方式和航空公司战略联盟的发展,很可能出现一架飞机上不同的旅客不仅国籍不同,而且登机地点和到达地点也都分别不同。从这个角度来看,单纯的一项航空事故就涉及了冲突规范中众多的系属公式,如:属人法、行为地法、旗国地法等等,而其中的每一项系属公式可能又会包含很多供选择的答案。国际航空法历史上著名的1974年的“巴黎空难案”,涉及了336名旅客、1123个原告(受害人的家属)、除美国外24个国家(英、法、日、爱尔兰等)和

[7] 这就会产生一些问题:被指定的国家没有相关的立法,或者被指定的国家虽然有相关立法但是无法适用于具体涉及的案件,或者适用这些规定会带来与法院所在地国家或者社会的重大利益、法律制度和道德准则严重抵触的后果。这些都是必须考虑的。参见李双元主编:《国际私法》,北京大学出版社1991年版,第7页。

美国的12个州,提起211桩诉讼案件,最终尽管大部分赔偿问题是在以调解的方式解决,但是也足足花去三年半的时间^{〔8〕}。而该案中所涉及的航班,仅仅只是国际航空运输中普通的一次航班,试想如果在日益繁忙的国际航空运输中都是运用冲突规范解决这些问题,其难度可想而知。

冲突法解决方法的不足之处,正是实体法调整方法的优势所在。如果能够协调各国的实体规则,制定一套国际遵循的统一航空运输规则,显然不仅能够迅速解决国际航空运输纠纷,对于国际航空运输事业的发展而言也具有很大的推动作用^{〔9〕}。这也正是以实体规则为主的1929年《华沙公约》及其历次修订文本所组成的华沙体系价值与生命之所在。当然,前面已经提到,实体规则的出台和完善受到很多方面的限制,这一点在《华沙公约》及华沙体系的发展历程中也可以清楚地看到。其中不仅涉及了航空事业本身固有的承运人和客户之间的矛盾,还涉及不同经济发展水平的发达国家和发展中国家的矛盾,以及由于法律传统和法律技术不同所造成的普通法系和大陆法系之间的矛盾。这些矛盾交织在一起,一方面对于《华沙公约》所追求的国际航空规则一体化的发展方向起到阻碍的作用;另一方面,通过冲突与斗争,也促进了国际航空统一规则体系的不断丰富和发展。

需要指出的是《华沙公约》及华沙体系并没有完全取代冲突法的作用,国际公约也并不能涵盖航空承运人责任规则中的所有问题。很多由于有意或者无意形成的法律规则空白,需要国内法进行调整,也需要运用各国的法理和判例进行解释。所谓无意形成的空白自然容易理解,可以说航空法理论探讨中,最为集中的多数都是“有意”形

〔8〕 关于该案件的详细情况参见赵维田著:《国际航空法》,社会科学文献出版社2000年版,第198—201页。

〔9〕 这种推动作用之一表现为统一的规则促进航空运输企业战略联盟的发展,通过代码共享、连续运输等方式,实现不同国家甚至是不同领域的企业能够按照商业规则开展合作,而在没有统一规则出台之前,这种合作显然是难以想象的。

成的一些空白,例如关于“dol”、“wilful misconduct”、“reckless”等术语措辞的采用和解释,就是一些典型的例子。这些空白是不同矛盾交织的产物,也是不断调整冲突、相互妥协的结果。

§ 1.1.3 统一国际航空运输规则体系的孕育

现代国际航空运输很大程度上是受国际公约的调整,在英国和许多国家都通过立法赋予这些公约以法律效力。这些国际公约的本质目的是在于解决法律冲突问题,这种法律冲突问题随着 20 世纪 90 年代以来国际航空运输的不断发展而日益突出^[10]。

国际航空运输协会(IATA)^[11]的法律委员会在 20 世纪 20 年代曾经提出了国际运输的标准条件,但是这些条件并没有被广泛采纳,因为围绕这些条件的解释,不同法域之间出现尖锐的冲突。显然,人们所需要的是执行一套关于国际航空运输的统一规则。英国 Greene 法官在 Grein v. Imperial Airways Ltd^[12]案中突出强调了制定这样一部统一法典的意义:

“缺少它(指统一法典),关于国际航空运输合同法律适用这个巨大难题将时时困扰我们。除了航空运输,我们的法院对于普通运输合同下将会出现的类似问题比较熟悉,很显然我们在确定哪个或者哪些法律对合同具有约束力以及不同的法律是否能适用于航程的不同阶段等等这些问题的时候,将会遇到极大的困难。类似的问题在其他国家中也会出现,而且可以确定的是那些法院在决定各种各样案件所适用的法律时候,将采用与我们不同的规则。在航空运输中,这样的困惑将不断出现。不同法律被援引适用,其根据可能是一张在巴黎取到的飞往伦敦的机票或者是在伦敦取到的飞往巴黎的机票,也可能是根据承运人是法国的还是英国的公司,还有可能根据事

[10] McNair: Law of the Air (3rd ed., 1964) p. 4.

[11] J W S Branner: IATA and What it Does(1977).

[12] [1937] 1 KB 50 at 74—75.