



2016年·华东政法大学博士精品文库

国际航空旅客运输承运人责任研究

郑 派 著



法律出版社
LAW PRESS · CHINA



2016年·华东政法大学博士精品文库

国际航空旅客运输承运人责任研究

郑 派 著



法律出版社
LAW PRESS · CHINA

图书在版编目(CIP)数据

国际航空旅客运输承运人责任研究/郑派著.
—北京:法律出版社,2016.6
ISBN 978-7-5118-9714-5

I. ①国… II. ①郑… III. ①国际运输—
航空运输—旅客运输—承运人责任—
航空法—研究 IV. ①D993.4

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2016)第 154946 号

©法律出版社·中国

责任编辑/刘琳

装帧设计/凌点工作室

出版/法律出版社

编辑统筹/法律教育出版分社

总发行/中国法律图书有限公司

经销/新华书店

印刷/北京玺诚印务有限公司

责任印制/沙磊

开本/A5

印张/9.875 字数/260千

版本/2016年6月第1版

印次/2016年6月第1次印刷

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 978-7-5118-9714-5

定价:26.00元

(如有缺页或倒装,中国法律图书有限公司负责退换)

华东政法大学博士精品文库

编 委 会

主 任

叶 青

副主任

应培礼 顾功耘 刘晓红 林燕萍 唐 波

委 员

(以姓名拼音为序)

陈金钊	程金华	丁绍宽	董保华	杜志淳
范玉吉	高富平	龚汝富	何 敏	何益忠
黄武双	李秀清	刘宁元	刘宪权	马长山
屈文生	孙万怀	童之伟	王 戎	王月明
吴 弘	杨正鸣	易益典	张明军	赵劲松

总 序

我们组织“华政博士精品文库”丛书,每年遴选若干优秀博士学位论文出版,以期助推博士生学术发展,鼓励博士生精心治学。我们希望“华政博士精品文库”能够像一川清流,如一缕烛光,展现新时期学术青年的深思与创造,为我国的法学研究和法治实践事业注入自己的理想与力量!可以说,文库的每一本著作都满含着博士们的追求、志向与期望。这种志气和期望,体现着青年学子对我们国家法治建设的期许和信心,是博士们品德修养和科研底蕴的展现。他们将这种底蕴和情怀幻化为一种博大的向往,包含着对法治和真理的不懈追求,并将其内化为一种既定的生活方式。正如彼得·德恩里科所说:“每个人都有一个博大的襟怀:通过法治来构建并维系一个和谐社会,通过彼此努力和共同参与来解决社会冲突。这不仅是我们的襟怀,也是我们寻求的生活方式”。

——摘自《2014年·华东政法大学
博士精品文库》总序

序 言

航空法是为了适应人类航空活动的需要而产生和发展的。20 世纪初,随着航空器的发明,国际社会于 1919 年 3 月 22 日开通了第一条国际民用航线(巴黎至布鲁塞尔)。1919 年 10 月 3 日,有 26 个国家参与签订了世界上第一个国际航空条约《关于管理空中航行的公约》,标志着航空法的正式形成。

航空法是一个相对年轻而又充满活力的法学领域,随着航空技术的进步和人类航空活动的深入,航空法也得以迅速发展。在过去的一个多世纪中,从活塞引擎技术的应用至喷气引擎技术的革新,从首条国际航线的开辟至全球航线网络的建立,从载人航空技术的普及至无人航空技术的兴起,航空业取得了举世瞩目的发展,航空法也随之迅速发展和变化。

如今,涉及航空法领域的多边国际公约已近六十项,双边航空运输服务协议与“开放天空”协议的缔结更是有增无减。其涵盖的内容,已逐渐由传统公法领域向众多私法领域延伸,甚至涉及航空器

私营融资人的国际利益问题。作为传统国际公法的一项分支,航空法已经越来越多地与其他法学领域交汇融合、彼此影响、互相补充,也越来越多地涉及国际私法、民商法、消费者权益保护法、劳动法、竞争法、行政法、刑法和环境法等领域中的诸多跨学科问题。当前,作为航空运输大国与世界空运市场的重要参与者,中国正在大力发展航空制造业与航空运输业,其中涉及的国际法与国内法疑难问题层出不穷,与之相应的航空法研究理应及时跟进、积极应对。

郑派博士的著作《国际航空旅客运输承运人责任研究》选取了国际公法与国际私法密切联动的实践问题开展研究,并尝试对承运人责任认定中的疑难问题与新近挑战做出清晰有力的回应。作者以1929年《华沙公约》、1955年《海牙议定书》与1999年《蒙特利尔公约》等国际条约为基础,从国际航空运输承运人“损害赔偿责任”问题入手,重点探讨公约统一实体法规则与统一管辖权规则的适用特点,深入解析司法实践中的争议。该著作既注重考察国际法层面的条约关系与条约法问题,亦注重分析条约国内适用中的具体私法问题。

郑派博士的这一著作是在其博士论文的基础上进一步修改而成的,该论文获得了2015年华东政法大学优秀博士学位论文。本书文献充实、论述透彻,部分反映了航空法领域的研究前沿,具有理论和实践价值。本书亦有不足,尤其是对中国的实践问题论述较少。我期望郑派博士在将来的学术研究中予以弥补。

作为郑派博士的导师,我对他的研究成果甚为满意,深感欣慰。他在华东政法大学度过了六年的学习时光,打下了扎实的专业理论基础。其间,他对求知问学葆有始终如一的热情。他长于理性思考,具备出色的学习研究能力。早在研究生时期,他就对航空法领域产生了浓厚的兴趣。在博士生阶段,他进一步对航空法领域展开系统研究,并撰写和发表了多篇中英文学术论文。2013年,他专程前往航空法研究的一线机构——荷兰莱顿大学(Universiteit Leiden)航空法与空间法国际研究所(IIASL)学习深造,并以优异的成绩取得航空法与空间法硕士学位(LL. M.)。鉴于其在专业领域的出色表现,郑派博士受该研究所邀

请,于2015年和2016年两度担任国际航空法模拟法庭竞赛的半决赛评委。

现在,郑派博士已经成为华东政法大学国际法学院的一名青年教师。我衷心祝贺郑派博士的论文付梓出版,我也期待他再接再厉、继续开拓进取,为国际法的教学和科研积极探索,取得更好的成绩!

是为序。

王虎华

二〇一六年五月二十七日

目 录

导 论 / 1

- 一、研究主题 / 1
- 二、文献简述 / 6
- 三、本书结构 / 16

第一章 国际航空运输承运人责任规则体系的形成 / 19

第一节 《华沙公约》与其嗣后修正及补充 / 21

- 一、1929 年《华沙公约》的诞生与主旨 / 22
- 二、1955 年《海牙议定书》对《华沙公约》的修正 / 26
- 三、1961 年《瓜达拉哈拉公约》对《华沙公约》的补充 / 30
- 四、1971 年《危地马拉城议定书》修正《华沙公约》的失利 / 36
- 五、1975 年四项《蒙特利尔议定书》对《华沙公约》的修正 / 37

第二节 《华沙公约》受到的其他冲击与影响 / 39

- 一、1966 年《蒙特利尔协议》对《华沙公约》的背离 / 40
- 二、1976 年“马耳他协议”对责任限额的变更 / 43

2 目 录

三、1987 年《阿尔沃国际航空运输公约草案》的影响 / 44	
四、1988 年意大利国内法令对《华沙公约》的背离 / 45	
五、1992 年“日本倡议”对赔偿责任制的变更 / 46	
六、1995 年与 1996 年国际航协承运人间协议对《华沙公约》的变更 / 47	
七、1996 年美国航协承运人间协议对《华沙公约》的变更 / 50	
八、欧盟委员会区域统一立法动议与欧盟 2027/97 号法规的影响 / 51	
第三节 《蒙特利尔公约》与华沙—蒙特利尔体系 / 53	
一、1999 年《蒙特利尔公约》的制定与通过 / 53	
二、从华沙体系到华沙—蒙特利尔体系 / 59	
三、华沙—蒙特利尔体系的构成与现况 / 63	
第二章 国际航空运输承运人责任规则体系的适用 / 68	
第一节 华沙—蒙特利尔体系下公约规则的排他适用 / 69	
一、公约规则与非公约规则的共性与差异 / 70	
二、公约规则统一适用的起点: 公约诉由的排他性 / 73	
三、公约规则统一适用的基石: 责任规则的排他性 / 83	
四、公约规则统一适用的支柱: 责任规则的强制性 / 86	
五、公约规则与国内立法的联系 / 90	
第二节 华沙—蒙特利尔体系的适用范围与适用条件 / 94	
一、公约规则对一般国际航空运输的适用 / 94	
二、公约规则对特殊国际航空运输的适用 / 105	
三、公约规则的国内适用条件 / 107	
四、非公约规则对国际航空运输的适用 / 114	
五、华沙—蒙特利尔体系下的承运人和旅客 / 115	
第三节 华沙—蒙特利尔体系对欧盟共同体承运人的特殊适用 / 121	
一、欧盟 2027/97 号法规对国际航协规则的纳入 / 122	
二、欧盟 889/2002 号法规对《蒙特利尔公约》规则的纳入 / 123	
三、代码共享协议对非欧盟共同体承运人责任的影响 / 125	

第三章 国际航空旅客运输中的人身伤亡赔偿责任 / 128

第一节 国际航空旅客运输中的事故界定 / 129

- 一、华沙—蒙特利尔体系下的事故界定 / 130
- 二、重要解释实践中事故的具体界定 / 135
- 三、“有意不当作为”与事故界定 / 140
- 四、事故界定中的争议问题 / 141

第二节 旅客人身伤亡损害赔偿的责任期间 / 142

- 一、“在航空器上”的含义 / 143
- 二、“上下(登离)航空器的任何作业过程”的含义 / 144
- 三、重要解释实践中赔偿责任期间的认定 / 146

第三节 旅客人身伤亡损害赔偿的范围与性质 / 152

- 一、华沙—蒙特利尔体系下准予赔偿的人身伤亡损害 / 153
- 二、华沙—蒙特利尔体系下准予赔偿的精神损害 / 155
- 三、惩罚性损害及非补偿性损害的排除 / 161

第四节 旅客人身伤亡损害赔偿的责任界定 / 161

- 一、《华沙公约》项下的责任界定 / 162
- 二、《蒙特利尔公约》项下的责任界定 / 167
- 三、承运人对第三方的追偿权 / 173

第四章 国际航空旅客运输中的行李灭损赔偿责任 / 176

第一节 国际航空旅客运输中的行李灭损 / 177

- 一、行李运输与货物运输的区别 / 177
- 二、托运行李与非托运行李 / 178
- 三、行李灭损赔偿的责任期间 / 179
- 四、行李灭损赔偿的性质与范围 / 182

第二节 华沙—蒙特利尔体系下行李灭损赔偿的责任界定 / 182

- 一、责任界定中的行李凭证 / 183
- 二、托运行李灭损赔偿的责任界定 / 184

4 目 录

三、非托运行李灭损赔偿的责任界定 / 186

四、行李权利人的异议通知要求 / 187

第五章 国际航空旅客运输中的延误赔偿责任 / 189

第一节 国际航空旅客运输中的延误损害 / 190

一、国际航班延误的界定 / 191

二、国际航班延误的成因 / 195

三、延误损害赔偿的责任期间 / 197

四、延误损害赔偿的性质与范围 / 201

第二节 华沙—蒙特利尔体系下延误损害赔偿的责任界定 / 203

一、《华沙公约》项下的延误赔偿责任 / 204

二、《蒙特利尔公约》项下的延误赔偿责任 / 208

三、延误赔偿责任规则的排他适用 / 211

第三节 欧盟 261/2004 号法规对延误责任的规定与实践 / 214

一、欧盟 261/2004 号法规的适用范围与条件 / 214

二、欧盟 261/2004 号法规项下的延误责任 / 219

三、欧盟司法实践对延误责任规则的变动 / 223

四、欧盟法规与公约延误责任规则的适用冲突 / 226

第六章 支配承运人责任诉讼的统一管辖权规则与实践 / 230

第一节 华沙—蒙特利尔体系下的传统管辖权 / 231

一、承运人住所地法院的确定 / 231

二、承运人主营业地法院的确定 / 232

三、订立合同之承运人营业地法院的确定 / 233

四、目的地法院的确定 / 235

五、法院所在地“范围”的确定 / 236

第二节 《蒙特利尔公约》增设的“第五管辖权” / 241

一、“第五管辖权”的提出与主旨 / 241

二、“第五管辖权”的争议因素 / 243	
三、“第五管辖权”的适用条件 / 244	
四、“第五管辖权”的实际作用 / 252	
五、“第五管辖权”与国内法院的确立 / 253	
第三节 《蒙特利尔公约》引入的“第六(七)管辖权” / 257	
一、《瓜达拉哈拉公约》与附加管辖权 / 257	
二、“第六(七)管辖权”的适用条件 / 258	
三、“第六(七)管辖权”的实际作用 / 260	
第四节 统一管辖权规则与赔偿责任引导问题 / 262	
一、管辖权规则的排他适用与强制适用 / 262	
二、约文解释中的赔偿责任引导理念 / 265	
三、适用实践中的赔偿责任引导效果 / 268	
结 语 / 273	
参考文献 / 278	
后 记 / 295	

导 论

一、研究主题

本著述为国际法学专业(学科)项下国际航空法领域的主题研究,以支配与调整国际航空运输中承运人“损害赔偿责任”(liability)的国际法规则、国内法规则及各国司法实践为研究对象。本书旨在对支配与调整国际航空旅客运输承运人损害赔偿责任的国际统一私法规则及其适用实践作出清晰阐释,明确承运人责任认定的依据、方式与特点。在此基础上,分析相关责任规则中存在的缺陷与问题,探讨承运人责任认定实践中存在的疑难、困惑与挑战。

1929年在波兰首府华沙通过的《统一关于国际航空运输某些规则的公约》(简称《华沙公约》),^[1]伴生于国际航空运输活动发展初期对国际统一私法秩序的需求,旨在推动与保护早期空运

[1] Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Warsaw, 12 Oct. 1929, ICAO Doc. 7838.

产业的同时,确保承运人为国际航空运输中的旅客与托运人等可能蒙受的“损害”(damage)提供公正与充分的赔偿。随着航空技术的持续进步、国际空运产业的迅猛发展与消费者权益保护意识的持续提升,《华沙公约》因其责任规则对承运人一方的倾斜保护和对赔偿责任限额的过低设定,在其生效后的几十年间与实践需求逐渐脱节,并由诸多内容不一、效力有别的嗣后文件所修正与变更。在其生效后七十多年的适用实践中,《华沙公约》已由 20 世纪初期简洁清晰的国际统一私法规则逐步走向离散与破碎。以责任制度、免责抗辩与责任限额为其主体内容的承运人责任规则一再变更,并最终由一系列缔约主体不同、内容分殊歧异的国际条约、^[2] 承运人间协议 (intercarrier agreement)^[3] 与国内或区域立法^[4] 等所形成的繁复网络所共同组成,此规则网络即支配与调整国际航空运输承运人损害赔偿责任的“华沙体系”(Warsaw System)。

面对华沙体系规则统一化日渐衰落之危机,各国于 1999 年在加拿

[2] 这些国际条约包括:1929 年《统一关于国际航空运输某些规则的公约》(简称《华沙公约》)、1955 年《修正 1929 年 10 月 12 日在波兰华沙签订的统一有关国际航空运输某些规则的公约的议定书》(简称《海牙议定书》)、1961 年《统一非缔约承运人履行的国际航空运输的某些规则以补充〈华沙公约〉的公约》(简称《瓜达拉哈拉公约》)、1971 年《修正经 1955 年 9 月 28 日订于海牙之议定书所修正的 1929 年 10 月 12 日订于华沙的统一有关国际航空运输某些规则的公约的议定书》(简称《危地马拉城议定书》)、修正《华沙公约》的 1975 年《一号附加议定书》、修正经《海牙议定书》修正后的《华沙公约》的 1975 年《二号附加议定书》、修正经《危地马拉城议定书》与《海牙议定书》共同修正后的《华沙公约》的 1975 年《三号附加议定书》以及修正经《海牙议定书》修正后的《华沙公约》的 1975 年《四号蒙特利尔议定书》。

[3] 如 1966 年《蒙特利尔协议》、1976 年“马耳他协议”、1992 年“日本倡议”、1995 年《国际航协关于旅客赔偿责任的承运人间协议》(简称《国际航协 IIA》)、1996 年《关于采取措施实施国际航协关于旅客赔偿责任的承运人间协议的协议》(简称《国际航协 MIA》)与 1996 年《执行国际航协承运人间协议以将其纳入运输与运价条件的规则》(简称《美国航协 IPA》)等。

[4] 如 1997 年的欧盟 2027/97 号法规、2002 年的欧盟 889/2002 号法规和 2004 年的欧盟 261/2004 号法规等。

大蒙特利尔通过了《统一国际航空运输某些规则的公约》(简称《蒙特利尔公约》)。^[5]《蒙特利尔公约》旨在吸纳华沙体系项下以往公约规则及其他业界共识的基础上,再次建立与当前国际空运实践相适应的“现代化”的新规则,“取代”华沙体系并结束其支离破碎的残局,重新于国际法层面实现承运人责任规则的国际统一化。尽管其产生的积极作用毋庸置疑,《蒙特利尔公约》生效十年以来的实践效果却并未取得预想中的圆满成功,而华沙体系直至今日亦未被《蒙特利尔公约》完全取代。^[6]当前,华沙体系下的责任规则与《蒙特利尔公约》项下的责任规则并存调整国际航空运输中承运人的损害赔偿责任认定问题,二者构成“华沙—蒙特利尔体系”(Warsaw - Montréal System),亦即国际航空运输承运人责任规则体系。

在此背景下,本书旨在探讨与解决的问题是:针对某一国际航空旅客运输活动,由何种国际法规则或国内法规则在何种范围内支配与调整其中的承运人损害赔偿责任问题,以及适用此规则之法律后果是什么。围绕这一问题,本书既注重从事实层面考察与分析相关责任规则适用的方式、特点与其实践效果,亦注重从价值层面判断与反思相关责任规则在理念设计上与适用实践中具备的优势与缺陷。就国际航空旅客运输中承运人损害赔偿责任的认定问题,必需对下述五项互相联结

[5] Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, Montréal, 28 May 1999, ICAO Doc. 9740.

[6] See George N. Tompkins, Jr., The Flight of the 1999 Montreal Convention—On Course? —Stalled? —Encountering Turbulence? —The Course Ahead, *Air and Space Law*, Vol. 40 (2), 2015, pp. 83 - 92; Jochem Croon, “If You Do Not Know Where You Are Going, You Will End Up Somewhere Else”: Update on the Continuing Discussion on Technical Problems and Passenger Rights, *Air and Space Law*, Vol. 40 (4/5), 2015, pp. 331 - 340.

的因素逐一展开分析,再综合判断:^[7]首先,承运人责任规则的确定,即针对旅客的人身伤亡损害赔偿问题、旅客的行李灭失损害赔偿问题与旅客及其行李的延误损害赔偿问题,在不同情形下应当由何种责任规则于何种范围内适用;其次,承运人责任期间的确定,即针对国际航空旅客运输中发生的“事故”(accident)与“事件”(occurrence or event),明确此事故与事件需于何种时空范围内发生,承运人才应对此事故与事件所引起的损害后果承担赔偿责任;再次,国际航空旅客运输中损害性质的确定,即在承运人应予承担赔偿责任之情形下,依照对其适用的责任规则,明确何种性质的损害应当予以赔偿,何种性质的损害不应予以赔偿甚至禁止予以赔偿;复次,承运人损害赔偿责任内容与数额的确定,即依照对其适用的责任限额与免责抗辩,承运人所应承担的损害赔偿金数额的具体认定;最后,索赔人准予起诉之国内法院的确定,即根据有关公约确立的强制且排他适用于索赔人与承运人的统一管辖权规则,认定何种国内法院针对指向承运人的损害赔偿责任诉请有权管辖。^[8]

本书的特点在于,从华沙体系与1999年《蒙特利尔公约》适用实践中的共性出发,以联系的视角研究实践背后的问题与法理。一方面,

[7] 国际航空法学者 Georgette Miller 同样采取了类似的分析逻辑,重点关注于承运人损害赔偿责任认定中的三项考量因素:(1)是否发生了触发公约规则予以适用的事故,(2)是否存在因事故引起的准予赔偿的损害,以及(3)事故是否于承运人的责任期间内发生。See Georgette Miller, *Liability in International Air Transportation: The Warsaw System in Municipal Courts*, The Netherlands: Kluwer, 1977, pp. 109 - 142.

[8] 统一管辖权规则是华沙—蒙特利尔体系下公约规则中十分独特的部分。以国际私法视角观之,管辖权的确立问题先于法律适用问题并应先于国际公约的适用问题进行分析,但鉴于本书以国际公法视角下的国际航空统一私法公约的适用特点为重心组织论述,而非以国内法视角下内国法院(案件受理地法院)的法律适用程序作为论述重心,统一管辖权规则在本书中便作为公约规则的一个特殊部分围绕其适用特点予以探讨,置于公约责任规则的论述之后。特此说明。