



涉外民商事

SHEWAI MINSHANGSHI ANLIXUAN

案例选



上海市凯荣律师事务所 编

上海人民出版社



涉外民商事

SHEWAI MINSHANGSHI ANLIXUAN

案例选

上海市凯萨律师事务所 编



上海人民出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

涉外民商事案例选/上海市凯荣律师事务所编.
上海: 上海人民出版社, 2010
ISBN 978 - 7 - 208 - 09603 - 5

I. ①涉... II. ①上... III. ①涉外案件—民事诉讼—
案例—汇编—中国 IV. ①D923.05

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2010) 第 206679 号

责任编辑 曹培雷 张晓玲

美术编辑 甘晓培

封面装帧 董一瑜

涉外民商事案例选

上海市凯荣律师事务所 编

世纪出版集团

上海人民出版社出版

(200001 上海福建中路 193 号 www.ewen.cc)

世纪出版集团发行中心发行

上海商务联西印刷有限公司印刷

开本 787 × 1092 1/16 印张 22.5 插页 2 字数 473,000

2010 年 11 月第 1 版 2010 年 11 月第 1 次印刷

ISBN 978 - 7 - 208 - 09603 - 5/D · 1797

定价 55.00 元

编 委 会

主 编	金玉来	叶 枫	
副 主 编	饶 毅	王颂平	
编写人员	陆礼征	周永琪	周 昊
	杨立正	卢 静	张 颖

序

中国的律师制度是伴随着改革开放政策而恢复和发展的,而最近这 20 年来,随着中国法治环境的健全和完善,律师也在国家法治建设中发挥着越来越重要的作用。但是不可否认的一点是,由于中国的律师制度恢复和发展的时间较短,因此,其与国际上已经具有上百年历史或者更长时间的发达国家的律师制度相比,客观上还是有相当的差距。特别是对于一些尖端的律师业务,比如跨国兼并收购、国际反垄断审查、国际资本市场业务、国际争端解决等核心业务主要由国际知名律师事务所控制,中国本土的律师和律师事务所更多的是从事一些辅助性和次要的工作,而无法起到主导地位。这其中固然有历史原因,但也说明了我们的不足,这是亟待改善的。

我很高兴看到,上海市凯荣律师事务所作为一个创建仅 12 年的专业化的律师事务所,在极短的时间内,以国际化视野,立足本土,代表众多国内外客户,成功地办理了一系列具有开拓性和代表性的典型案例,并将其汇编成册,也就是目前我们所看到的这本案例汇编。其中,既有空难危机的处理、国际银团贷款、跨国兼并收购等复杂的问题,也有涉外仲裁的承认与执行、国际贸易纠纷的解决、航空索赔案件的处理、海事海商案件的处理等非常实际的问题和案例。我们还可以看到,律师在某些案件中发挥的作用,甚至可以提升到国家外交层面的高度。这些精彩且非常专业的案例,不仅对相关法律从业人员具有借鉴作用,同时,由于相关案例的真实性和作者力求贴近日常生活的用词努力,因此,对于其他非法律专业人士来说,也非常具有可读性。

上海市政府最近提出了建设金融、航运、贸易和国际经济四个中心的口号,希望以此为契机,促进上海经济的进一步发展。我也很高兴看到,本书中相当多的案例,实际上都跟这四个中心的建设息息相关。无论是海事海商、航空运输,或者是贸易融资、兼并收购、风险投资等,上海市凯荣律师事务所都已经有了非常成功的案例。我衷心希望,上海市凯荣律师事务所能够坚持自己的特色,紧密结合上海市四个中心建设的需要,更好、更快地发展自己的业务,为上海市四个中心的建设做出自己的贡献!

上海市人大常委会法工委主任



2010 年 10 月 20 日 于上海

前 言

上海市凯荣律师事务所自 1998 年创立以来,不觉已走过 12 年春秋。在这 12 年中,我们致力于创建一个具有国际视野且立足本国市场的专业化、有特色的律师事务所,主要从事航空、海事海商、保险、资本市场、国际贸易以及纠纷解决等业务,并取得了长足的发展。本案例汇编,就是对我们这 12 年事务所发展历程的一个简要总结和回顾,包含了我们经手的一些具有典型性的案例以及我们的办案体会。

本书尽量以平实的语言,概括各个案例的要点及相关法律问题,并做简要分析,以便读者可以对案件事实及相关法律问题有大概了解,并据此起到借鉴作用。其中,案例事实及相关材料取自本所实际经办案例;文字编撰工作主要由卢静、陆礼征、周永琪、周昊、杨立政、张颖负责,由饶毅、王颂平审核,并由金玉来最终复核定稿。本书自构思至成文仅历时 1 个多月,极为仓促。本书能如期付诸出版,首先要感谢以卢静为首的编辑人员的辛苦和努力。此外,也要感谢上海人民出版社的曹培雷编辑,她的认真校对和严谨审核,最大程度避免了本书文字排版等各个方面的错误。

当然,我也想借这个机会,衷心感谢本所中外客户长期以来对我所的支持和信任,包括本书中所提及的各个客户。我们的客户,有自 1998 年律师事务所创建以来就一直使用我们服务的,也有刚刚有事情委托我所的;有历史悠久名声显赫的跨国公司,也有刚刚设立或者事业刚起步的新公司;有委托我们做各种复杂交易结构设计的(比如融资性结构安排、跨国兼并和收购等),也有委托我们协助处理各种纠纷解决的。涉及面广且差异性极大。但是,共同的是他们对我们的信任和支持。正是在客户的信任和支持下,才有了上海市凯荣律师事务所今天的发展和成绩,才有了本书的付诸出版。本书的出版,也是对本所与客户长期友好合作关系的一个概括和总结。

本书的出版,也恰逢本所创建 12 周年纪念日之日。我衷心希望,本书的出版发行,不仅是对本所过去成绩的一种总结和回顾,更可以成为本所今后发展的崭新起点和坚实基础。

由于时间仓促,水平有限,本书存在谬误在所难免。如果任何谬误,衷心希望读者能够不吝予以指正。

上海市凯荣律师事务所



主任律师

2010 年 10 月 20 日

目录

CONTENT

诉讼/仲裁类

航空篇	003
《标准地面操作协议》不再是飞机维修公司的保护伞	003
外国航空公司坠机导致地面人员伤亡应适用哪国法律	010
旅客身体状况不适合飞行航空公司如何处理	013
国际航空运输中托运行李遗失、运输迟延如何赔偿	017
国际条约与国内法的选择适用问题	021
护照有效期不足,航空公司有权拒载	024
地面代理因错误交付货物应当赔偿航空公司损失	028
贸易篇	033
勿将商业风险与情势变更混为一谈	033
谨防海运欺诈	037
信用证与合同的关系问题	042
替别人付款引起的风波	045
须提防表见代理的风险	049
为核销外汇而支付剩余款项的性质认定	053
保险篇	057
浅议海上货物运输保险理赔时的注意事项	057
12 级台风是否必然构成不可抗力免责	062
不合格产品造成他方货损时生产者的赔偿责任	066
诉讼还需选择正确的诉因	069
保险代位求偿之诉中保险人诉权及检验报告效力问题	073
被保险人未经如实告知义务的责任	077

FOB、CIF 贸易术语下的货损索赔权	082
港区停泊船舶遭遇风浪的海上货损免责问题	087
海商法中的关于“火灾”的界定	091
收货人是否履行了减损的义务	095
巧用管辖权异议赢战机	099
保险理赔诉讼时效如何起算	102
代位求偿权的行使方式	106
承运人管货过失造成货损的代位追索	111
货代篇	115
14 万美元失而复得的故事	115
代理关系中承担责任的主体	119
承运人运输精密设备的严格义务及责任认定	123
海上货物运输合同货物损失责任人的确认	126
货运代理中委托关系的认定	130
挂靠经营的责任承担方式	134
须注意目的港代理无单放货风险的防范	138
目的港无人提货的责任承担	141
“保证”有期限 索赔需尽早	144
财产保全的“杠杆效应”	147
无辜卷入买卖合同纠纷的上诉人	150
货损赔偿中海事责任限制的打破	154
货运代理人对无船承运人是否负有资格审查义务	159
FCR 的性质	164
承运人因管货过失造成损失应负赔偿责任	167
诉前扣船保证案件的顺利解决	170
利用套约试图逃避货运代理费用的委托人	173
诉讼时效应从知道权利被侵害时起算	177
空运中的“无单放货”是否需要承担责任	180
货运代理关系的认定	184
认清货运代理关系中的委托人	189
原告主体不适格造成败诉的结果	192
实际托运人身份的法律认定	196
承运人倒签提单所引起的问题	206

非 诉 类

出口船舶建造中的担保问题	211
大宗商品融资的结构性解决方案	219
签订飞机采购协议时须注意的几个问题	225
外商投资有限责任公司股权转让中的几个问题	230
企业解散和清算程序中的几个问题	235
空难事故赔偿中的几个问题	240
如何妥善处理航空意外事件	243
外国仲裁裁决在中国的承认和执行	246
用人单位解除劳动合同的条件	251

附录 判决书/裁决书

1. 卢森堡航空、安联保险等 8 家保险公司诉厦门太古飞机工程有限公司服务合同 纠纷案	261
2. 诗董橡胶股份有限公司与三角轮胎股份有限公司国际贸易买卖合同纠纷案	280
3. 艾米可资源有限公司诉皇家太阳联合保险公司上海分公司海上货物运输保险合 同纠纷案	311
4. 常州市兰陵色织有限公司诉上海平帆货运代理有限公司、LEADER GROUP INTERNATIONAL. CO., LTD. 海上货物运输合同无单放货纠纷案	335



诉讼/仲裁类

航 空 篇

《标准地面操作协议》不再是 飞机维修公司的保护伞

——卢森堡航空、安联保险等 8 家保险公司诉厦门太古
飞机工程有限公司服务合同纠纷案

原 告:卢森堡航空公司

安联保险等 8 家保险公司

代理人:金玉来、饶 毅、王颂平等

被 告:厦门太古飞机工程有限公司

国际航空运输协会(“IATA”)起草的《标准地面服务协议》(“SGHA” AHM810)为众多的航空公司与地面服务公司制定地面服务协议时所采用。然而,该协议关于责任和赔偿的规定却常被包括飞机维修公司在内的地面服务公司所滥用,以逃避本应承担的赔偿责任。但上海市凯荣律师事务所(以下简称“本所”)最近处理的一个案件,法院却就此作出了不利于地面服务公司的解释。这将对今后类似案件的判决产生重大的影响。

背景情况

为了保证全世界众多航空公司与地面服务公司之间达成的地面服务协议中条款的一致性,减少因有关条款差异太大而可能给航空公司、地面服务公司以及他们的保险公司带来不利的影响,国际航空运输协会起草了《标准地面操作协议》,供航空公司与地面服务公司选择适用。尽管该版本并不是强制使用的规则,但是由于国际航空运输协会的影响,其仍为众多的航空公司与地面服务公司制定地面服务协议时采用。国际航空运输协会一般每五年会审查该标准协议,目前通常使用的是三个版本,即 1998 年版、2004 年版和 2008 年版。这三个版本的第 8.1 条都规定,“除第 8.5 条另有规定的情况外,对于由服务公司在履行本协议过程中的作为

或不作为所导致的如下结果：(1)航空公司承运或将承运的人员的延误、人身伤害或死亡；(2)航空公司的任何雇员的人身伤害或死亡；(3)航空公司承运或将承运的行李、货物或邮件的损害、延误或丢失；及(4)航空公司所有的、运营的或者以航空公司名义运营的财产的损害或丢失及其他任何间接损失或损坏；航空公司不得向服务公司提出索赔，而应赔偿服务公司（根据下面的规定），使服务公司免受各种索赔和诉讼的法律责任，包括索赔和诉讼的成本及费用，除非服务公司故意造成损坏、死亡、延误、人身伤害或损失，或者服务公司明知可能造成损坏、死亡、延误、人身伤害或损失而轻率行事。”

由于要证明地面服务公司存在故意非常困难，而各国法院对于何谓“明知可能导致损害而轻率行事”也存在不同理解，因此，尽管实践中经常发生因服务公司过错给航空公司造成损害的情况，但是基于第 8.1 条的规定，航空公司通常都不愿意对地面服务公司提起诉讼，以避免因败诉而要承担对地面服务公司律师费及诉讼费用的补偿责任。这使得许多地面服务公司逃避了本应承担的赔偿责任，在实践中也引起了极大争议，但是国际航空运输协会并未在之后的修订中对该条规定的原则作出根本性的改变（2004 年版本和 2008 年版本仅仅在第 8.5 条就服务公司疏忽造成的航空公司飞机损害作出了规定，且赔偿有限额）。

案情简介

卢森堡航空公司（以下简称“卢森堡航空”）与厦门太古飞机工程有限公司（以下简称“厦门太古”）于 2000 年 8 月签订《地面操作协议》，约定由厦门太古为卢森堡航空提供飞机的地面维修服务。2006 年 1 月 25 日，卢森堡航空所属 LX-TCV 号波音 747-400F 型货机降落于上海浦东国际机场。厦门太古的工作人员发现飞机前起落架舱门无法打开。故障排除后，在对飞机进行测试时，太古工作人员违反操作规程，在起落架安全插销已经被移除的情况下，激活了飞机前起落架液压系统，导致飞机前起落架突然收起，飞机头倾倒，损坏严重。事故发生后，卢森堡航空将飞机交由波音公司修理，大部分费用得到了安联保险等 8 家保险公司的赔付。基于服务合同以及理赔后取得的代位求偿权，本所之后代表卢森堡航空和安联保险等 8 家保险公司在上海市高级人民法院起诉，要求厦门太古赔偿飞机维修费、停运费用等相关损失等约 1 400 万美元。

一审处理情况

本案涉及争议点较多，包括诉因应为服务合同纠纷或者保险合同纠纷、保险公司是否取得代位求偿权、地面服务公司是否可以被视为保险合同的附加被保险人、保险理赔金额是否可以

视为地面服务合同项下因违约而产生的损失等,但是最重要的一个焦点是厦门太古对卢森堡航空等原告遭受的经济损失是否享有国际航空运输协会《标准地面服务协议》主协议第 8.1 条规定的免责权利。

“明知可能导致损害而轻率行事”具有两种特性,首先必须有轻率行为,其次,采取行为时必须是明知损害的后果可能发生。就第二个要素,厦门太古认为,必须有证据证明实施了错误作为或不作为的行为人事实上明知其作为或不作为可能导致该损害,即所谓的主观性标准。厦门太古认为,在激活液压时,其员工并没有预见到可能会发生飞机前机身触地的结果,因此,其主观上不构成“明知”,不符合第 8.1 条规定的应该承担责任的情况。

本所代表卢森堡航空等原告向法院指出,厦门太古员工的行为已经构成了明知:首先,厦门太古员工自己已经承认其违反了飞机维护手册的规定,并且承认自己犯了一个大错误;其次,厦门太古员工自己在液压系统上粘贴了“不要操作”的警示纸条,说明其清楚知晓操作液压系统的风险,但却在之后又贸然激活液压系统。作为一个从业经验丰富的专业人员,厦门太古员工没有遵循维修手册的规定,轻率鲁莽地从事维修,按照客观标准(“应当知道”),无疑构成“明知可能造成损害而轻率行事”。即便按照主观标准,厦门太古员工违反维修手册,在有自己粘贴的警示标志的情况下,未考虑风险,轻率激活液压系统的行为,也足以证明其在事故发生时确实“明知可能造成损害而轻率行事”。

一审处理结果

法院在判决中认定,“明知可能造成损害”是指知道或者应当知道损害可能发生,而不必知道或者应当知道损害一定会发生。厦门太古员工作为一个从业多年的飞机维修师,对有关可能应当是知道的,且事发时也是知道的,但他还是在前起落架安全销已经移除的情况下,激活了液压系统。因此,厦门太古的行为已构成了主协议第 8.1 条“明知可能造成损害而轻率行事”。厦门太古对其行为造成的损害不能免责。法院最后判决厦门太古应对其违约所造成的损失约 1 400 万美元承担赔偿责任。

律师评析及后续处理情况

本案涉及众多复杂的法律问题,其中最关键的一个问题就是如何理解“明知可能造成损害而轻率行事”,也被称为“有意的不良行为”。上海市高级人民法院在本次判决中明确了应当适用“知道或者应当知道损害可能发生”来认定所谓的“明知可能造成损害”,这将对今后类似案件的处理产生重大影响,使得航空公司可以更容易以“应当知道”来追究地面服务公司的违约

责任。

目前,本案已经被上诉到最高人民法院。在最高人民法院的审理过程中,就“明知可能造成损害而轻率行事”的理解,本所代理律师再次强调了以下观点:

1. 国际上对“明知可能造成损害而轻率行事”这个措辞的解释并不统一:

(1) “明知可能造成损害而轻率行事”不仅仅在航空运输法律关系中使用,也经常用于海事海商法律关系中。海牙-维斯比规则(如经证明,损害系承运人故意造成,或明知可能造成损害而轻率地采取的行为或不行为所引起,则无论是承运人或船舶,都无权享有本款规定的责任限制的利益)、汉堡规则及我国的海商法(第 209 条规定,经证明,引起赔偿请求的损失是由于责任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的,责任人无权依照本章规定限制赔偿责任。)都有类似的措辞。

(2) 各国对如何理解这一措辞并不统一,对该措辞也没有所谓的权威解释。本案是一个地面操作代理服务合同纠纷,而非航空案件,因此,无论是海牙议定书还是其他规范航空运输的国际公约,都不能适用于本案,只能是作为一种参考。

2. 对“明知可能造成损害而轻率行事”这一措辞的理解,属于法院自由裁量权范畴:

(1) 我国海商法、民用航空法中都有类似措辞,但是都没有明确定义。

(2) 由于相关国际条约及国内法律等对这个措辞没有明确或者有约束力的定义,因此,对于该措辞的理解应当是属于法院自由裁量权的范畴。法院有权按照法律规定和自己对法律的理解,结合协议具体规定,作出合理的解释。

3. 我国各级法院在审判实践中,已经对“明知可能造成损害而轻率行事”作出了明确的解释:

(1) 《最高人民法院关于审理铁路运输损害赔偿案件若干问题的解释》第 2 条规定:“《铁路法》第 17 条中的‘重大过失’是指铁路运输企业或其受雇人、代理人对承运的货物、包裹、行李明知可能造成损失而轻率地作为或者不作为。”该条非常明确地把“明知可能造成损害而轻率行事”作为“重大过失”理解。

(2) 在达飞轮船有限公司诉山东省东方国际贸易股份有限公司无正本提单放货纠纷案中((2002)鲁民四终字第 20 号),山东省高级人民法院认定,“关于达飞公司是否应享受单位责任限制。根据《中华人民共和国海商法》第 59 条第 1 款的规定:经证明,货物的灭失、损坏或者迟延交付是由于承运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的,承运人不得援用本法第 56 条或者第 57 条限制赔偿责任的规定。承运人达飞公司交付货物时未尽到合理谨慎的正本提单审查义务,导致未收回其签发给托运人的正本提单放货,应当认为达飞公司明知其审单不严而未收回正本提单放货可能给托运人造成损失,而轻率地将货物交付给记名收货人,未收回其签发的正本提单,货物的损失是由达飞公司明知可能造成损失而轻率作为造成的,达飞公司依法不享有限制赔偿责任。”山东省高院是以是否尽到合理审慎义务来衡量达飞公司是否构成明知,而并没有要求达飞公司实际知道损害结果可能发生。

(3) 在福建省平潭县全兴船务有限公司与中国人民财产保险股份有限公司汕头市分公司水路货物运输合同保险代位求偿纠纷上诉案((2005)闽民终字第 342 号)判决^①中,福建省高级人民法院维持了原审法院的认定,即“根据海商法第 209 条的规定,‘经证明,引起赔偿请求的损失是由于责任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的’,责任人则无权限制赔偿责任。就本案而言,857 轮最低安全配员为 13 名,但事故发生时,船上只有船员 6 名,加上货物积载不当,故从航行安全角度看,该轮在开航时即不适航,这表明吴先对本航次在主观上同时存在明知可能造成损失而轻率地作为和不作为地放任态度,而客观上确又因此造成了损失。所以,吴先依法不能享受海事赔偿责任限制”。法院是以被告未能遵守有关规章制度来界定其是否构成“明知”,而并不要求被告主观上明确知道损害可能发生。

(4) 在上诉人福建省泉州市丰泽船务有限公司与被上诉人南京兴安航运有限公司船舶碰撞损害赔偿纠纷案((2009)闽民终字第 655 号)中,福建省高级人民法院(以下简称“福建高院”)认定:本案中,兴安公司没有履行最低安全配员的法定义务,而碰撞事故的发生又与“兴安”轮船员不适任、配员严重不足有因果关系,根据《中华人民共和国海商法》第 209 条“经证明,引起赔偿请求的损失是由于责任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的,责任人无权依照本章规定限制赔偿责任”的规定,兴安公司作为责任人在本次船舶碰撞事故中无权享受海事赔偿责任限制。兴安公司称“兴安”轮在事故发生前 10 多天,该轮进行转让,公司对船员的更换情况不知情,该公司有权享受责任限制,福建高院认为,该理由不能成立,首先,兴安公司没有证据证明该轮进行转让;其次,即便该轮在事故发生 10 多天前进行转让,但在事故发生航次,尚未依法变更登记,在法律上兴安公司仍是“兴安”轮的责任人,有义务和责任掌控该轮的船员配备以及更换情况。如果兴安公司未能掌握“兴安”轮的配员和船员持证情况,则是兴安公司疏于船舶的安全监督管理和未能有效监控该轮的安全配员,也说明兴安公司漠视船舶的安全问题,是对碰撞事故发生的放任,仍属于《中华人民共和国海商法》第 209 条规定的情形,不能享受海事赔偿责任限制。一审法院以“兴安”轮船员进行更换,导致兴安公司未能掌握该轮的配员和船员持证情况,兴安公司未具有主观过错,认定该公司可依据《海商法》第 209 条的规定限制赔偿责任错误,应予纠正。丰泽公司关于兴安公司无权享受海事赔偿责任限制的上诉请求应予支持。福建高院进一步明确了:①如行为人违反有关规定,其违反行为与损害结果产生有因果关系,则应当推定行为人是明知损害结果可能产生而轻率行事;②即使责任主体主观上不清楚有关违反规定情况的存在,如果其未尽到谨慎义务,也推定其实际明知损害结果可能发生。后面一个推断已经比(2005)闽民终字第 342 号判决更进

^① 该案案情大致为:2003 年 12 月 8 日,被保险人汕头市储备粮有限公司(以下简称“储备粮公司”)与南京鲸运水路运输服务有限公司(以下简称“南京鲸运公司”)签订一份《航次租船合同》,约定被保险人承租“鸿盛 857”轮(以下简称“857 轮”)运输稻谷 906 吨,货物由货方负责保险。2003 年 12 月 14 日,全兴公司作为承运人为该批货物出具了一份《水路货物运单》,运单记载的船名为 857 轮。857 轮于 12 月 15 日由南京开往汕头,19 日在驶经汕头附近海域时沉没,货物全损。857 轮船籍港福州,登记的船舶所有人为吴先,船舶经营人为全兴公司,经营方式为“委托经营”,吴先被法院认为 857 轮的所有人和实际经营人。

一步。

(5) 从以上司法解释及各个高院的案子都可以看出,在中国,所谓的明知损害可能发生而轻率行事就是被理解为重大过失,并且其与“故意”完全不同。而如何认定重大过失,法院主要考虑:①行为人是否尽到谨慎义务,以及违反谨慎义务的程度;或者②行为人是否违反某些强制性要求,以及违反这些强制性规定与损害结果发生之间的因果关系。这也与通常对重大过失的理解是一致的。

4. 原审法院对该措辞的解读合乎法律规定:

(1) 从《标准地面服务协议》第 8.1 条本身的措辞来看

① “recklessly and with the knowledge that damage, death, delay, injury or loss would probably result.”包含了两个因素:a)行为时轻率(recklessly);b)行为人对损害结果具有一定的认知(knowledge)。

② 作为表达行为人精神状态的用语,“轻率(recklessly)”在法律上经常被使用,一般指的是行为人没有尽到注意义务、对结果漠不关心等情况。而违反规定或者强制性要求,都可以被认定为一种轻率的情况。

③ 对于“认知(knowledge)”一词是指“实际知道”,还是指“应当知道”,也就是所谓的主观标准或者客观标准。

④ 实际上,即使是上诉人提到的《海牙议定书》^①有关记录中也看不出条文指哪种意思。此外,从各国实践来看,主观标准和客观标准作为从法律上估计行为人精神状态的两种不同模式,具有相互渗透与融合的一面。对主观标准来说,从以往案例来看,除分析行为人意思外,都非常重视案件的实际而“客观”的事实。而客观标准,则常要考虑行为人本身所特有的一些因素。

(2) 从本案事实来看

① 根据厦门太古当时维修工程师杨宗祥先生在事故发生之后的《事故报告》的陈述,杨先生明确承认其当时没有遵循飞机维护手册,并且,杨先生在事故发生当时直接发送给卢森堡航空公司的电传中也确认其犯了一个大错误,过早地拔出了前起落架的安全销,最终造成了本起重大维修事故。

② 根据原告提供的事故照片,杨先生确认其在涉案飞机驾驶舱中前起落架液压系统面板上粘贴了一张警示纸条,明确显示为“不要操作”,以警告或提醒自己不要随意操作前起落架液压系统的按钮。

① 《海牙议定书》:1955年9月由国际民航组织理事会发起的航空法国际会议在荷兰的海牙举行讨论通过了《修改1929年10月12日在华沙签订的〈统一国际航空运输某些规则的公约〉的议定书》,通常称为《海牙议定书》。该议定书的主要内容包括:1. 对国际运输定义作了修改、删去了华沙公约定义中的一些过时的政治用语。2. 简化了运输凭证将客票、行李票、航空货运单上的项目由5项、8项、17项减少到3项。3. 删去了免责条款中由于驾驶、操作、领航上的过失可以对货物和行李损失免除责任的规定。提高了对旅客的赔偿限额。