

# 民用航空延误涉及的法律问题探究

赵 云

(香港大学 法律学院, 香港)

**摘要:** 有关航空延误问题, 至今尚未出现明晰的定义和详细的规则。这种不确定性在实践中给问题的妥善解决带来了困惑和耽搁。国际航空运输中延误问题是一个需要国际合作的重大问题。《华沙公约》走出了第一步, 让承运人承担责任, 并对其进行规管。在新的世纪里, 不断发展的国际航空产业要求为航空延误制定更详细的规则, 这一要求从某种程度上也促成《蒙特利尔公约》的顺利通过。文章将主要依据1929年《华沙公约》的有关规定展开具体的讨论, 为进一步改善因延误责任而产生的争端的最终解决提出建议。

**关键词:** 航空延误; 华沙公约; 蒙特利尔公约; 航班超售

中图分类号: DF934

文献标识码: A

文章编号: 1008-2204(2009)01-0043-09

## Research on Legal Issues in Delay in Civil Aviation

ZHAO Yun

(Faculty of Law, The University of Hong Kong, China)

**Abstract:** No clear definition and detailed rules have been provided for the issue of delay in civil aviation so far. Such indeterminacy has further confused or delayed the proper resolution in practice. The issue of delay in international air transportation is itself a serious problem requiring international co-ordination. Warsaw Convention took the first step to put the burden on the carrier and regulate its liability. When approaching the new century, increasing occurrence of international aviation brings forward the demand on more detailed rules on delay, which to a certain extent contribute to the new Montreal Convention. The Warsaw Convention shall remain as the basic document for the present discussion and the paper concludes by offering suggestions for further improvement in resolving disputes over liability resulting from delay in civil aviation.

**Key words:** delay in civil aviation; Warsaw Convention; Montreal Convention; overbooking

## 一、引言

自航空运输服务进入人们的日常生活以来, 随之产生的便利已众所周知。航空运输带来的效率更是其他运输方式所不能企及的。<sup>①</sup>有见于世界经济的迅速发展和全球化的趋势,<sup>[1]</sup>中国也越来越多地参与到更频繁的跨国界活动之中。这些活动为民用航空业的蓬勃发展提供了根本动力。<sup>②</sup>虽然经历了2001年9月11日发生的灾难性事件, 但工业的发展从未停步。得益于预期中世

界经济的全面加强, 民用航空经过了若干战略性调整后得以加快步伐, 在运输业的竞技场上东山再起。<sup>③</sup>

然而, 作为国民经济重要部门之一的民用航空业通常要面对各种各样的索偿要求<sup>④</sup>, 包括航班延误引起的索偿。许多因各种原因延误的案子被提交到法院解决。作为航空运输的宪章性文件——《统一国际航空运输某些规则的公约》(《华沙公约》)<sup>⑤</sup>, 就航空运输中可能出现的法律问题作出非常详尽的规定, 其中包括规管人员、行李和货物的国际运输中承运人的责任问题。在其规定的

各种责任之中,该公约为因延误归责于承运人的法律问题提供了基本架构。上述对承运人责任的统一明确规定<sup>⑥</sup>使承运人可合理预期其责任,并增强了进一步投资航空运营市场的信心。<sup>⑦</sup>但是,航空延误问题至今尚无明晰的定义和详细的规则。<sup>[2]</sup>这种不确定性在实践中给问题的妥善解决带来了困惑和耽搁。<sup>⑧</sup>华沙体系内后来制定的各项议定书虽然就该问题的讨论也有一定的联系<sup>⑨</sup>,但是考虑到这些文件获得的认同程度相对有限<sup>⑩</sup>,笔者的讨论将主要依据 1929 年《华沙公约》的有关规定展开。

## 二、航班延误及其成因

民用航空中几乎每天都会出现航班延误现象。受航班延误影响的旅客往往会向法院提出申诉要求赔偿,而许多申索请求也确实在国内法院得到了处理。但迄今为止,人们尚未对航班延误的确切含义有一个统一的理解。经过多次的讨论,《华沙公约》都未能最终解决“航班延误”的界定问题,这从一定程度上说明了定义这一用语的难度。甚至在这一用语使用 70 多年之后,旨在取代《华沙公约》的 1999 年《蒙特利尔公约》<sup>⑪</sup>也成功(或说是“不得不”)避免了将定义该词的任务提到其议程中。

从其字面意义看,航班延误即航班时刻表与其实际降落和起飞之间的时间差。这些时间差可能直接导致航班延误。但是,如果回溯到《华沙公约》第 17 条的规定,就会置疑延误是否可以由意外事故造成。如在 Chendrimada 诉 Air-India 一案中,法院就试图阐述在航空器上发生的一起持续 11 小时的扣留是否对承运人构成意外的事故。<sup>⑫</sup>进一步分析《公约》的其他条款,尤其是《公约》第 19 条,该条规定的“延误”,没有包含第 17 条有关延误的规定,这表明,《公约》对延误是否可以由意外事故造成持否定态度。实践中,如果乘客提出的人身损害赔偿是因长时间坐候延迟航班而造成,则并不属于意外。<sup>⑬</sup>但无论如何,应当将所有相关条文综合起来解读,从而对承运人的责任有一个全面的理解。<sup>[3]</sup>

为了能辨析引起航班延误的各种原因,有必要对延误进行细致的研究,因为不同的原因对应着承运人需要承担的不同法律后果。因此,在现

阶段,对航班延误的成因进行分类是必不可少的。

根据一般的实践,航班延误的成因可以归为五大类。这种分类或多或少基于导致延误的不同当事方。第一,航班延误可能由起飞、飞行或者降落期间的恶劣天气引起。第二,承运人方面的操作也可能引起航班延误。如某一航班之前一架飞机的晚点、机械故障或者承运人的问题都会直接导致该航班的延误。承运人方面的问题是导致航空运输延误的最主要原因之一。因此,在《华沙公约》中对于航班延误情况下承运人责任问题作出了一些规定。第三,航空交通管制也会导致延误的产生,如在某一段时间里在某一区域或禁区内对交通流量进行管制。一般来说,如果安排得当,这种情况能够尽可能减少。第四,机场方面的地勤、保安、食物供应、清洁和包装等问题可能引起延误。第五,乘客自己的行为也可以导致航班延误。如今,许多学者开始研究航空运输中违规乘客的课题,<sup>⑭</sup>这一课题除了涉及其他法律问题外,对于从乘客方面着手减少航班延误也十分有意义。

行李或货物的延误与乘客运输的延误有着不同的成因。有些学者根据主体的不同划分延误的成因,以呈现航空延误复杂的情况。<sup>[4]</sup>行李或货物的延误可能由装载或运送错误、没有预订货舱等原因引起,而这些情况并不会发生于乘客运输。然而,仍可以将这些次要的成因归入之前提到的第四类成因。因此,这一分类法仍适用于下文对于由航班延误而引起的法律问题的论述。

## 三、延误引起的法律问题

### (一) 机票的效力

机票通常是承运人和乘客之间的标准合同,其中界定了双方的权利和义务。一旦承运人或其代理人交付了机票,合同就订立了。合同双方应当遵守相关的合同条款。然而,作为标准合同,机票并不包含普通合同的所有内容。机票不过是航空运输正式合同的原始证据,而正式合同应包含详细的规章制度、承运人条件、声明、通知及其他相关信息。<sup>⑮</sup>机票虽然不是正式合同,但仍应至少包含起飞的日期和时间。

在严格意义上,不论延误时间是长还是短,航班延误本身已构成违约。然而,这样解释将会大

大加重承运人的责任。因此,应当正确地适用合同法。首先,应当考察造成延误的原因,以及应当为延误承担责任的主要当事方。其次,将合理的延误当作违约是不合情理的。应当为承运人航班的起飞和降落所需时间作出合理的考虑,而这样做也已经成为航空运输的实践。再次,应当规定免责条款,免除承运人的责任,如承运人应当提供证据证明他们已经采取了合理措施避免延误。一旦这类证据得到采信,承运人就应当免于承担延误的责任。如前所述,标准合同可以包含免责声明,这类声明应当不违背《华沙公约》或者其他适用的法律规则中相关条文<sup>⑯</sup>的规定。<sup>⑰</sup>

在 Freedman 诉 Northwest Airlines, Inc. 一案中,原告提起因延误所致的损害赔偿之诉。被告则援引列印在原告机票上的细则,该细则规定,在出现延误的情况下,惟一的救济方法是换乘其他航班/其他交通工具或者是退还未使用的机票款。法院在本案中探讨了合同中免责条款的效力。法院虽然并未提及《华沙公约》,但推论道,机票上的细则并不能排除原告就违反合同及过失向法院提起诉讼的权利。<sup>⑯</sup>

## (二)消费者的权利

乘客或收货人如今已被恰当地划分归属于消费者。<sup>⑰</sup>在国际实践中,消费者应当受到特别的保护已经是一个公认的原则。<sup>⑱</sup>这一原则也同样适用于笔者所讨论的情况。在不对承运人增加过多负担的情况下,消费者应当至少拥有知情权。一旦发生了延误,消费者应当尽速获得通知。消费者也应当及时得知新的航班时间表。在延误的情况下,承运人应当竭尽所能安排尽可能早的代替航班,避免发生更多的延误。承运人也应当按消费者的需要作出安排,包括在必要时提供饮食和住宿。根据产生延误的原因的不同,承运人应当承担不同比例的费用。概言之,消费者应当支付延误期间非因承运人而引起的费用。即无论如何,承运人应当提供尽可能多的帮助和便利。

## (三)责任

如上所述,在延误的情况下,承运人违反了合同,责任也随之产生。《华沙公约》规定,承运人对旅客、行李或货物在航空运输过程中因延误而造成的损失应负责任。<sup>⑲</sup>由于这一规定过于简略,在施行的过程中出现了各种问题。

首先,人们认识到并非所有的延误都会带来

责任。由于航空延误缺乏法律上的确定含义,对这一用语应当按照其字面含义来理解。但是,这一字面定义的适用将会给承运人带来不合理的责任。因此,航空延误这一用语亟需一个恰当的定义。构成民用航空中的延误需要具备什么条件?关于这一条件的共识是只有当延误达至不合理的期间时才构成责任。承运人只要恰当履行其义务,就不需承担责任。<sup>⑳</sup>(P301)国际航空运输协会(IATA)是一个遍及全球的国际航空承运人的私有组织,该组织也制定了要求承运人尽最大努力迅速运送乘客及其行李的规则。<sup>㉑</sup>然而,“合理性”应该按照何种标准来界定?这一问题并无成规可循。对于“合理性”的解释主要靠法官的自由裁量。不过,要证明合理性必须考虑如航距、运送方式、气候条件、季节、是否有其他运送方式等因素。<sup>㉒</sup>考虑到上述因素,恰如其分地界定航空运输中的延误的确存在着巨大的难度。根据国际上正在开展的有关“航空延误”的讨论可以预见,要为延误下一个明晰的定义还需要一段时间。

其次,延误应该发生于对乘客、行李以及货物的航空运输过程中。《华沙公约》的规则适用于航空运输领域。单纯由延误而产生的责任应当按照个案的不同而归民法或者有关普通法规则管辖。<sup>㉓</sup>(P71)因此,正确理解公约中所指的航空运输的“期间”是至关重要的。在缺乏清晰指引的情况下,假设这一期间与第 17 条和第 18 条中定义的期间是相同的;这两个条文与旅客因死亡、受伤或身体上的任何其他损害而产生的损失和行李或货物的损失相关。因此,航空客运的期间应当从登上航空器时起算,包括乘坐航空器的过程,直到乘客从航空器上下来为止;<sup>㉔</sup>行李和货物的航空运输期间则应该是行李或者货物保管下的期间,不论是在航空站内、在航空器上或在航空站外降落的任何地点。<sup>㉕</sup>这种理解只是一种不得已时为之的最后救济,因此,有人建议,应当尽快明确在延误的情况下航空运输期间的概念。

根据《华沙公约》第 19 条的规定,延误和损失之间存在着直接联系。延误只是损失的直接成因,损失则是索赔的基础。过错责任适用于延误的情况。<sup>㉖</sup>该过错赔偿责任制度极为重要,因为它提供了公法上的保护并加强了航空安全。<sup>㉗</sup>只要出现不合理的延误,承运人就应当承担责任。根据 1925 年有关公约的会议记录<sup>㉘</sup>,委员会曾提出

了应该采用何种责任制度的问题:严格责任还是过失责任。一般的看法是,尽管严格理论的适用有一定的市场,但是,对于承运人对乘客和货物承担责任这一问题,必须承认过失理论的合理性。<sup>⑧</sup>

有鉴于此,只要承运人证明延误不是由引航疏忽、操作航空器或航行的疏忽引起,或者证明承运人及其代理人已经采取一切必要措施避免延误或者要采取此种措施是不可能的,就不必承担责任。<sup>⑨</sup>分析《华沙公约》的会议记录,可以得出一个结论,即制定《华沙公约》第 20 条的原意是要免除那些已采取一切在当时看起来合理有效地避免损失的措施的承运人的责任,这些措施不包括那些不可能采取的措施。<sup>[9]</sup>因此,在实践中,承运人必须知道导致意外发生的所有事实和详情,能够确认事故的起因或者所有可能的诱因,并进一步识别和证明他已经采取了一切合理的措施尽可能避免意外。<sup>⑩</sup>法院在具体处理案件中,有时将“一切必要的措施”等同于“一切合理的措施”,<sup>⑪</sup>或者将其解释为《华沙公约》中所指的注意义务 (due care)作为承运人的抗辩理由。<sup>⑫</sup>承运人应当在提供服务的过程中承担注意义务的责任;但从公平正义的角度出发,乘客也应该承担那些可能不包括在注意义务范畴内的风险。<sup>[10]</sup>在 Obuzor 诉 Sabena Belgium World Airlines 一案中,法院认为延迟布鲁塞尔至拉各斯航班起飞的做法并不合理,因为这一延迟将会对那些按时到达布鲁塞尔登机的乘客造成不合理的延误。<sup>⑬</sup>在另一案例中,法院认为因炸弹恐吓而延长乘客在飞机上等待起飞时间的做法并没有违反《华沙公约》规定的承运人所需承担的责任。<sup>⑭</sup>所有这类抗辩都应由承运人通过提交必要的证据来作出。<sup>⑮</sup>

这一抗辩在当前尤为关键,因为机场自“9·11”事件后加强了他们的安全保卫措施。由机场方面进行的复杂的安全保卫措施<sup>[11]</sup>造成的延误不应由承运人承担责任。<sup>⑯</sup>然而,如果这类措施是经承运人特别要求作出的,那么承运人仍有可能需要承担因此产生的责任。

不过,在实践中,这样也许会带来分析上的困难。以 El Al Israel Airlines, Inc. 诉 Tseng 一案为例,该案中搜身程序成为争议的焦点。<sup>⑰</sup>在该案中,当一名警卫认为一位乘客具有高度的安全风险时,航空公司根据制定的登机前安全保卫程序的规定,对一位乘客进行了搜身。<sup>⑱</sup>美国第二巡回

法院认为,这一搜身行为是一种国际旅行的例行检查,因此不属于意外或者不寻常的事件。之所以可能出现不当搜身行为,归根结底是为了努力寻找不法分子。即便被搜查的乘客提出人身伤害的申诉或者该乘客其实并非安全威胁,安全检查如果按照习惯和程序来执行,就不属于意外或者不寻常。<sup>⑲</sup>

至于易腐食品 (perishable foodstuffs), 情况则较为复杂。以前,承运人只要提出货物属于易腐食品,就有可能获准不必承担易腐食物在运送过程中发生损失或者毁坏的责任。<sup>⑳</sup>不过,如果托运人采取空运这一快捷方式运送易腐食物,但是送达时间却大大超出运输应到达的合理期间,那么按照《华沙公约》的规定,如果托运人蒙受的货物损失超过了一般情况下可能发生的损失,承运人仍应承担责任。<sup>[6](P95)</sup>只有在以下四种情况下承运人才可以免责:货物本身的缺陷、质量或者自然属性;承运人或者其受雇人、代理人以外的人包装货物的,货物包装不良;战争或者武装冲突;政府有关部门实施的与货物入境、出境或者过境有关的行为。<sup>[5](P310)</sup>

#### (四) 法律救济

在发生延误的情况下,可以请求经济赔偿。多数国家采用这种方式作为唯一的和最终的救济方式。《华沙公约》同样采用了这一实践。不过,要将这类赔偿的限额标准化殊非易事。如何以数字对延误进行量化?《华沙公约》考虑了不同的因素,为这类诉讼规定了最大限额。<sup>⑳</sup>如果承运人故意引起延误,该赔偿限额将不予以适用。<sup>⑳</sup>各国可以为其国内和国际的运输分别设定不同限额。

然而,延误的情况下会产生不同种类的损害。问题的关键在于,何种损害在现有的法律制度下可以索偿。《华沙公约》明晰地规定,由延误引起的损害可以索偿,确切地说,即损害是由延误直接造成的。不过,关于延误引起间接损害的索偿请求也常常被提交到法院解决,如预期的合同和利益的损失和身体创伤等。<sup>[12]</sup>《华沙公约》并未规定是否可以获得惩罚性赔偿,也没有在 1929 年华沙会议上提出这一议题。<sup>⑳</sup>在司法实践中,这类申索通常会被拒绝。<sup>⑳</sup>大多数学者认为,只能判处补偿性损害赔偿;对于延误而言,不存在惩罚性或者预期性损害赔偿。<sup>⑳</sup>

## (五)发展动向

《华沙公约》为延误的责任问题奠定了最重要的法律基础。进入 20 世纪末,要求将《华沙公约》现代化的呼声四起,<sup>⑩</sup>并最终促成了 1999 年《蒙特利尔公约》的通过<sup>⑪</sup>。因此,尽管《华沙公约》在措辞上有着不明确的地方,但是该公约在当时就已经将延误纳入规管框架之中,已经是一个巨大的成功。

《蒙特利尔公约》并不是为了直接解决《华沙公约》中关于延误的问题而制定的。但是,该公约的一些新规定确实涉及到航空延误的问题,其中最重要的是规定了新的责任原则。这一变动与消费者这一用语的独特使用直接相关,而消费者的含义包括了与承运人有合同关系的更大群体。<sup>⑫</sup>这一措辞的使用也标志着从倾向保护承运人利益这一基本立场转向消费者保护这一现代大趋势。

在这样的指引下,公约的条款经过修改,在尝试平衡双方利益的同时,为消费者提供了更好的保护。<sup>⑬</sup>有关延误,公约在两个方面作出规定。第一,关于延误引起的责任的规定被保留了下来,同时对承运人的免责也作出了明晰的规定。<sup>⑭</sup>与《华沙公约》相比,这是一个进步。在华沙体系中,只能从相关的条款中作出推论,使这些条款适用于延误的情形。但在《蒙特利尔公约》中,延误的责任和可能的免责在同一条款中已经作出了明确的规定,不需要推论。这样,就为延误产生的责任提供了一个完备的法律基础。第二,延误被设定为承运人的一种损害赔偿责任。在处理责任额度的问题时,《蒙特利尔公约》对延误引起的经济赔偿限额也作出了清楚的规定。<sup>⑮</sup>这有别于《华沙公约》基于乘客、行李和货物的区分而设定所有赔偿限额的做法。《蒙特利尔公约》中横向和纵向地作出区分更适用于民用航空中消费者受到损害时的复杂情况。此外,新公约明确规定,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。<sup>⑯</sup>这些规定参考国际经济和航空产业的发展,也相应地提高了责任额度。

考虑到“9·11”事件后民用航空面对的困境,航空产业亟需提升消费者的信心。《蒙特利尔公约》为消费者提供了更好的保护,这也许为航空产业的复苏提供了推动力。但是,长远地看,航空产业是否会很快接受《蒙特利尔公约》仍然不确定,因为在该框架下,承运人要承担更重的责任。不

过,《蒙特利尔公约》至少体现了起草前和起草过程中多数人的意见。公约是否适用则应留待各个国家,尤其是航空产业和其他利益群体来评论。

## 四、因航班超售而产生的延误

### (一) 对航班超售的理解

航班超售是导致延误的一个常见原因。简言之,航班超售即订位数超过了承运人的可以容纳的限度(班机上实际的座位数)。这是如何发生的呢?承运人理应知道其航班可容纳的最大限量,并向顾客提供实际的座位数。但实践中却恰恰相反。承运人通常允许航班超售。<sup>⑰</sup>因为有很多顾客订了位也确认了机票,但由于各种原因最终没有登机。他们可以稍后转乘其他航班而不须支付任何罚款。为了有效地使用并达到最大经济利益,承运人会在考虑以往经验、淡季旺季、航班目的地、飞行时长和其他相关因素的前提下,为航班超售设定一个可能的数额。这一措施在某种程度上为承运人提供了实现其自身利益的机会。

此外,恶劣气候条件也可能导致航班超售。航班因恶劣天气被取消的乘客可能需要搭乘下一航班,从而为下一航班带来问题。航班超售对于确认了航班却被拒绝登机的乘客来说是非常恼人的。人们提出各种方法来解决这个问题,但无法使这一现象消失,因为它是民用航空的实践。解决问题的方法是找到适合的赔偿,并尽力满足怒气冲冲的旅客的要求。

### (二) 航班超售的责任

这方面的许多诉讼都被提交到了法院解决,其中有两个案件尤其受到了广泛的关注。1989 年 9 月,Hendriken 一名要飞往哥本哈根会见客户的律师在出示已经确认的机票时因为航班超售而被拒绝登机,之后他要求赔偿因此产生的费用。丹麦的法官确认了他的权利,并判令承运人支付因乘搭另一航班而产生的合理的额外费用。这一案件判决的依据是违约。<sup>⑱</sup>

十年以后,美国发生了一起类似的诉讼。原告 Minas 订了一张从纽约到新德里的往返机票。在从新德里返回时,她因为航班超售而被拒绝登机,于是只好滞留当地 45 天,并因此错过了律师资格考试。她要求赔偿错过律师资格考试和其配偶留下来陪伴她而产生的损失,并请求判给因滞

留而产生的补偿性和惩罚性赔偿。法官根据《华沙公约》的规则,驳回其要求惩罚性赔偿的请求。<sup>④</sup>

上述两个案件的法官在判决时采用了不同的规则。但是,应当适用《华沙公约》还是国内法的激烈讨论持续了很久。<sup>⑤</sup>由于《华沙公约》本身并没有明确规定诉讼的依据。<sup>⑥</sup>学者作出推论,认为第 24 条“不论其根据如何,一切有关责任的诉讼”的明确规定说明起草者的意图是《华沙公约》不排除基于国内法提出诉讼。<sup>⑦</sup>事实上也引起了之后的《蒙特利尔临时协定》(Montreal Interim Agreement)中有关赋予国际航空运输本质上属于合同性质的准法律责任体系的讨论。<sup>⑧</sup>通法系国家,为了查明《华沙公约》本身是否创设了诉讼依据,法院可能需要对该公约进行研究。<sup>⑨</sup>即使意外事件在《华沙公约》的范围内发生,原告通常会依据《公约》和国内法的规定就同一项人身损害请求赔偿。<sup>⑩</sup>超售与当前关于承运人意图的讨论密切相关。从航班超售的实践中不难推断,承运人知道或者应当可以预见可能的后果。<sup>⑪</sup>航班超售的存在是承运方的故意行为。这样一来,不能履约应当归咎于承运人的故意行为或者疏忽。因此,《华沙公约》中任何限制在这里都不适用。

尽管有学者认为应该适用国内法,但更多学者认为应该适用《华沙公约》提起有关诉讼。公约中关于承运人责任的规则经过专门的考量,应当适用于一切国际航空运输的情形。<sup>⑫</sup>国际立法的发展进一步明确了这一问题:1975 年《蒙特利尔第四号议定书》是华沙体系的重要组成部分,它明确规定,根据《华沙公约》乘客不得依国内法就人身伤害、货物延误或行李损毁提起诉讼。<sup>⑬</sup>在国际运输中,即便在乘客不能依据《华沙公约》的规定确定责任的情况下,《公约》也提供了专门的救济方式。<sup>[14]</sup>这一观点进一步被纳入了 1999 年《蒙特利尔公约》中。<sup>⑭</sup>

在进一步研究航班超售现象后,笔者支持后一种观点。尽管承运人预见到可能的后果,航班超售的做法在当前的实践中还是被普遍采纳,已经成为业界的习惯性做法;而且乘客一方的情形也不应被忽视,由于乘客本身的原因延误了航班,却不需要承担任何责任。为了平衡双方的利益,一方面应该允许航班超售现象的存在,另一方面则促请承运人为由航班超售引起的延误作出更妥

善的安排。

### (三) 如何解决航班超售问题

如上所述,不应禁绝航班超售。导致航班超售产生最主要的原因来自于那些订了票又不登机的乘客。为了解决航班超售的问题,承运人和乘客双方都必须作出共同的努力。

不可否认,所有已经确认机票的乘客都有权在因为航班超售而被拒绝登机的情况下请求赔偿。其实,不同国家或地区都已经根据延误航班的飞行距离和延误的时间制定了赔偿的相关规则和标准。如欧共体在 1991 年 2 月 4 日颁布了一项规则,规定欧共体的乘客在航班超售的情况下,除了可以获得因延误造成的损害赔偿之外,还有权获得由航空承运人由于航班超售而作出的某一数额的额外补偿。<sup>⑮</sup>规则还规定了赔偿的统一标准。<sup>⑯</sup>一旦乘客受了赔偿,乘客就应被视作放弃了诉讼权利。因此,这些关于赔偿的规则和标准应被视为承运人的要约,乘客有权决定是否接受。一旦乘客拒绝接受,只要相关的延误属于《华沙公约》管辖的范围,他就保留了依据《公约》向法院提起赔偿之诉的权利。

现在,许多承运人采用的最普遍的做法是尽力帮助出于各种原因需要及时到达目的地、不能延迟登机的乘客,并找出愿意在某些条件下(如给予一定酬金并尽早安排下一航班)自愿接受延误的乘客。此外,承运人可以决定登机的优先次序。

在承运人为上述延误作出赔偿的同时,乘客也可以从自身采取相应行动来改善情况。乘客应尽可能提前将其飞行计划的变更告知承运人,并尽量避免就同一航程向几家不同的旅行社订票。不过,乘客不应就重复订票承担责任,帮助缓解航班超售的问题只是其道德上的义务。

## 五、结论

如今航空业已经走向全面的商业化,随之产生了各种各样的问题,亟待制定适合的规则来规范。国际航空运输中延误问题本身就是一个需要国际合作的重大问题。《华沙公约》走出了第一步,让承运人承担责任,并对其进行规管。在新的世纪里,不断发展的国际航空产业要求为航空延误制定更详细的规则,这一要求从某种程度上也促成了《蒙特利尔公约》的顺利通过。

由于民用航空运输是由各国内外承运人具体运营,所以国内法在规管中扮演着非常活跃的角色。欧盟、美国、中国和其他许多国家都已经制定了相关规则,规定航空延误的适合责任。因此,在诉讼过程中出现了准据法的问题。<sup>⑦</sup>根据《维也纳条约法公约》的规定<sup>⑧</sup>,这一问题已经得到了妥善解决。国际公约应得到优先适用。<sup>⑨</sup>然而,考虑到航空运输的合同本质,乘客可以自由选择适用何种规则。在意思表示真实的前提下,乘客有权选择适用国内规则而放弃诉诸公约。

由于民用航空在很大程度上受到各种因素的影响,航班延误现象很难彻底避免。很多情形下,乘客们对延误也已经见怪不怪,对在一段合理时间内的较小的延误表示理解。但是为了民用航空的顺利运营,应当尽力完善法律体系,从而妥善解决由延误引起的问题和争端。

### 注释:

① 人们认为,航空运输便捷且价格相宜,并能运载更多的乘客前往更多的目的地。参见 S.T. Collins & J.S. Hoff, *In Flight Incivility Today: The Unruly Passenger*, 12 *Air & Space Law* 23 (1998)。

② World Airline Passenger Traffic Growth Pick Up Through to 2001, <http://www.icao.org/icao/en/nr/pio9909.htm>。

③ One Year After 11 September Events ICAO Forecasts World Air Passenger Traffic Will Exceed 2000 Levels in 2003, <http://www.icao.int/icao/en/nr/pio200210.htm>。

④ B.I. Rodriguez, *Aviation Accident Law* 10 – 16 (1996)。

⑤ 《华沙公约》,华沙,1929年10月12日。ICAO Doc. 7838, 9201; (1933) 137 LNTS 11; 49 Stat. 3000; (1933) JAL 302; (1934) US-AvR 284。

⑥ 参见 Floyd v. Eastern Airlines, Inc., 872 F.2d 1467 (11th Cir, 1989); Asher, 70 F. Supp. 2d at 618。概述见 J.L. Neville, *The International Air Transportation Association's Attempt to Modify International Disaster Liability: An Admirable Effort with an Impossible Goal*, 27 *Georgia Journal of International & Comparative Law* 573 – 574 (1999); F. Lyall, *The Warsaw Convention: Cutting the Gordian Knot and the 1955 Intercarrier Agreement*, 22 *Syracuse Journal of International Law & Commerce* 68 – 69 (1996)。

⑦ A.F. Lowenfeld & A.I. Mendelsohn, *The United States and the Warsaw Convention*, 80 *Harvard Law Review* 498 (1967); S.M. Speiser & C.F. Krause, *Aviation Tort Law* 11.4, at 635 – 636 (1978 & Supp. 1999); A. Buff, *Reforming the Liability Provisions of the Warsaw Convention: Does the IATA Intercarrier Agreement Eliminate the Need to Amend the convention?*, 20 *Fordham International Law Journal* 1774 n. 42 (1997)。

⑧ 为这种不确定性开脱的一种解释认为,是公约的起草者有意采用具灵活性的措辞,来适应此后国际航空旅运条件的变化。参见 Buonocore v. Trans World Airlines, Inc., 900 F.2d 8, 10 (2d Cir. 1990); Day V. Trans World Airlines, Inc., 528 F.2d 38 (2d

Cir. 1975); Martinez Hernandez v. Air France, 545 F.2d 284 (1st Cir. 1976)。

⑨ 1955年《海牙议定书》(全称为《修订1929年10月12日在华沙签订的〈统一有关国际航空运输某些规则的公约〉的议定书》,于1929年10月12日签订于华沙,见1955年9月28日的478 U.N.T.S. 371);1966年《蒙特利尔临时协议》(《关于〈华沙公约〉和〈海牙议定书〉中的责任限额》(1996年),Civil Aeronautics Board Agreement No. 18,900, approved by Exec. Order No. 23, 680, 31 Fed. Reg. 7,302 (1966));1971年《危地马拉议定书》(《修改经1955年9月28日海牙议定书修订的1929年10月12日华沙公约的议定书》);1961年《瓜达拉哈拉公约》(《统一非缔约承运人所办国际航空运输某些规则以补充华沙公约的公约》)和四份蒙特利尔议定书被加入《华沙公约》,从而构成了规管航空运输的完整体系。四份蒙特利尔附加议定书分别为:《修改经1955年9月28日在海牙签订的议定书修正的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第一号附加议定书》,1975年9月25日,见国际航空运输协会重印的《华沙体系主要文件》(Principal Instruments of the Warsaw System,以下简称《主要文件》)1981年第二版3 – 47页;《修改经1955年9月28日在海牙签订的议定书修正的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第二号附加议定书》,1975年9月25日,在《主要文件》中重印,见533页;《修改经1955年9月28日在海牙签订的议定书和1971年3月8日在危地马拉城签订的议定书修正的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第三号附加议定书》,1975年9月25日,在《主要文件》中重印,见54 – 57页;《修改经1955年9月28日在海牙签订的议定书修正的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第四号议定书》,1975年9月25日,在《主要文件》中重印,见2 – 47页。

⑩ 例如,美国由于一直不满《海牙议定书》规定的责任限额,所以并未接受该议定书。《危地马拉议定书》也存在同样的情况;该议定书需要30个国家的承认才能生效。详见 M.R. Pickelman, *Draft Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air: The Warsaw Convention Revisited for the Last Time*, 64 *Journal of Air Law & Commerce* 284 (1998); F. Ortino & G.R.E. Jurgens, *The IATA Agreements and the European Regulation: The Latest Attempts in the Pursuit of a Fair and Uniform Liability Regime for International Air Transportation*, 64 *Journal of Air Law & Commerce* 384 (1999); N.M. Matte, *The Warsaw System and the Hesitations of the U.S. Senate*, 8 *Annals of Air & Space Law* 158 (1983); R.H. Mankiewicz, *Warsaw Convention: The 1971 Protocol of Guatemala City*, 20 *American Journal of Comparative Law* 335 (1972)。

⑪ 《统一有关国际航空运输某些规则的公约》,1999年5月28日,《蒙特利尔公约》条文 ICAO DCW Doc. No. 57,见 24 *Air & Space Law*, 344-354 (1999)。

⑫ 802 F. Supp. 1089 (S.D.N.Y. 1992)。

⑬ Margrave v. British Airways, 643 F. Supp. 510, 512 (S.D.N.Y. 1986)。

⑭ R.I.R. Abeyratne, *Unruly Passengers Legal, Regulatory and Jurisdictional Issues*, 24 *Air & Space Law* 46-61 (1999); J.R. Karp, *Mile High Assaults: Air Carrier Liability under the Warsaw Convention*, 66

- Journal of Air Law and Commerce 1551-1568 (Fall 2001); IATA Guidelines for Handling Disruptive/Unruly Passengers, 1998, <http://www.iata.org>。
- ⑯ 详见《华沙公约》第 11 条。
- ⑰ 有些国家的民法准许承运人通过订立合同免除人身伤亡的责任。H. Drion, Limitation of Liabilities in International Air Law 1-11 (1954)。
- ⑱ Austin, 75 F. 3d 1541-1542。上诉法院认为, 机票上限制赔偿责任的条款显然有悖于议会赋予政府的权利, 这些条款不能成为政府受偿权的障碍。作为航空公司协议的一部分, 推行议会方针的联邦运输规则尤其如此。
- ⑲ 638 N.Y.S. 2d 906 (N.Y. Albany City Ct. 1996)。
- ⑳ 638 N.Y.S. 2d 906 (N.Y. Albany City Ct. 1996), 第 907-908 页。
- ㉑ 如澳大利亚竞争与消费者委员会(Australian Competition and Consumer Commission, 简称 ACCC)规定, 全球消费者(global consumer)指的是从位于其他国家(虽然对消费者而言可能并不明显)的贸易商处获取自用或家用的商品或服务的消费者。ACCC, the Global Enforcement of Challenge Enforcement of Consumer Protection Laws in a Global Marketplace, Discussion Paper, Australian Government Publishing Service, Canberra, 1997, at 3, <http://www.accc.gov.au>。
- ㉒ United Nations General Assembly Protection, Res. N. 39/258, 1985. D.J. Harland, The United Nations Guidelines for Consumer Protection, 11 Journal of Consumer Policy 245-266 (1987)。
- ㉓ 参见《华沙公约》第 18 条。
- ㉔ IATA General Conditions (Passengers) [1971] German Journal of Air & Space Law (ZLW) 214-232。
- ㉕ Air Travellers Fly-Rights (CAB) (1973)。
- ㉖ 参见《华沙公约》第 17 条。
- ㉗ 参见《华沙公约》第 18 条第 2 款。
- ㉘ 关于过错责任赔偿制度的一般讨论, 详见 N.M. Maltee, The Warsaw System and the Hesitations of the U.S. Senate, 8 Annals of Air & Space Law 164 (1983)。
- ㉙ G. Miller, Liability in International Air Transport: The Warsaw System in Municipal Courts 63 (1977)。
- ㉚ 参见《华沙公约》第 20 条。
- ㉛ G. Miller, Liability in International Air Transport 58-62 (1977)。
- ㉜ Manufacturers Hanover Trust Co. v. Alitalia Airlines, 429 F. Supp. 964 (S.D.N.Y. 1977), Affirmed, 573 F.2d 1292 (2d Cir. 1977), cert. Denied, 435 U.S. 971 (1978); Rugami v. K.L.M. Royal Dutch Airlines, 4 Av. Cas. (CCH) 17, 257 (N.Y.C. Ct. 1954); Am. Amelting & Ref. Co. v. Phil. Air Lines, Inc., 4 Av. Cas. (CCH) 17, 413 (N.Y. Ct. 1954); Peralta v. Continental Airlines, Inc., 1999 WL 193393 (N.D. Cal. 1999)。最后一案的判决认为, 承运人已经采取了一切必要的措施帮助原告以及避免损失, 因此, 原告不能因延误而获得赔偿。
- ㉝ 详见《华沙公约》第 20 条第(1)款; 该条文规定:(1)承运人如果证明自己和他的代理人为了避免损失的发生, 已经采取一切必要的措施, 或不可能采取这种措施时, 就不负责任;(2)在运输货物和行李时, 如果承运人证明损失的发生是由于驾驶上、航空器的操作上或领航上的过失, 而在其他一切方面承运人和他的代理人已经采取一切必要的措施以避免损失时, 就不负责任。Dunn v. Trans World Airlines, 589 F.2d 411 (9th Cir. 1978)。
- ㉞ No. 98 CIV 0024 (JSM), 1999 WL 223162 (S.D.N.Y. 1999)。
- ㉟ Margrave v. British Airways, 643 F. Supp. 512 (S.D.N.Y. 1986)。
- ㉟ Verdesca v. American Airlines, Inc., 2000 WL 1538704, at 10 (N.D.Tex., 2000)。
- ㉟ 进一步的探讨, 见 N.Y. Mineta, 美国国家民用航空评估委员会主席, National Civil Aviation Review Commission Report, Avoiding Aviation Gridlock and Reducing the Accident Rate: A Consensus for Change, 1997 年 12 月 11 日, 载于 <<http://www.faa.gov/ncarc/reports/people.htm>>; 又见 C. Drew, The Fate of Flight 800: Safety Stalled, 纽约时报(New York Times), 1996 年 8 月 13 日, A1 版。
- ㉟ El Al Israel Airlines, LTD v. Tseng Yuan Tsui, 525 U.S., 155 (1999)。该案另一重要的意义在于它认为入侵式安全保卫搜身可以被解释为《华沙公约》中规定的意外。
- ㉟ Tseng, 122 F. 3d, at 103。
- ㉟ Zuliana de Aviacion v. Herrera, 763 So. 2d 499 (Fla. App. Ct. 2000)。
- ㉟ 1955 年《海牙议定书》第 23 条以及《蒙特利尔第四号议定书》。
- ㉟ 参见《华沙公约》第 22 条。
- ㉟ 有时, 第 25 条被解释为《华沙公约》关于补偿性损害赔偿限额的一个例外。Harpalani v. Air India, Inc., 634 F. Supp. 799 (N.D.Ill. 1986)。
- ㉟ In re Air Disaster at Lockerbie, Scotland, 928 F.2d 1270 (2d Cir. 1991), cert. denied, 502 U.S. 920 (1991); Floyd v. E. Airlines, Inc., 872 F.2d 1483 (11th Cir. 1989), reversed on other ground, 499 U.S. 530 (1991); 1983 年 9 月 1 日的 In re Korean Air Lines Disaster, 932 F.2d 1490 (D.C. Cir. 1991), cert. denied, 502 (U.S. 994 (1991); Zicherman v. Korean Air Lines Co., 516 U.S. 225 (1996); Pescatore v. Pan Am. World Airways, Inc., 97 F.3d 14 (2d Cir. 1996)。
- ㉟ Transports d' Armorique v. La Langouste and Cie. Parisienne de Garantie, Cour de Cassation, 1974。
- ㉟ J.C. Batra, Modernization of the Warsaw System Montreal 1999, 65 Journal of Air Law and Commerce 430 (2000)。不过, 有人认为, 《华沙公约》中所有不尽人意之处都在于设定了限额。详见 B. Cheng, A New-Look Warsaw Convention on the Eve of the Twenty-First Century, 22 Annals of Air & Space Law 46-47 (1997)。
- ㉟ ICAO Doc. C-WP/10381, 5/3/96。
- ㉟ L. Weber, The Modernization and Consolidation of the Warsaw System on Air Carrier Liability: The Montreal Convention of 1999, in M. Benko & W. Kroll (Eds.), Air and Space Law in the 21st Century, Liber Amicorum K.H. Bockstiegel, 247-255 (2001); see also J.C. Batra, Modernization of the Warsaw System Montreal 1999, 65 Journal of Air Law & Commerce 429 (2000)。
- ㉟ El Al Israel Airlines, Ltd. v. Tseng, 525 U.S. 170 (1999)。
- ㉟ 详见《蒙特利尔公约》第 19 条。
- ㉟ 《蒙特利尔公约》第 22 条。
- ㉟ 《蒙特利尔公约》第 29 条。
- ㉟ Compensation for Flight Delays and Overbookings <http://www.air-safe.com/complain/bumping.htm>。
- ㉟ [http://www.caacjournal.com/GB/news\\_view.php?subj\\_id=253](http://www.caacjournal.com/GB/news_view.php?subj_id=253)。

④8 Minas v. Biman Bangladesh Airlines, 1999 WL 447445 (S. D. N. Y. June 30, 1999)。

④9 Krys v. Lufthansa German Airlines, 119 F.3d 1518 n.8 (11th Cir. 1997); Abramson v. Japan Airlines, 739 F.2d 134 (3d Cir. 1984); Beaudet v. British Airways, PLC, 853 F. Supp. 1072 (N. D. Ill. 1994); Fisherman v. Delta Airlines, Inc., 132 F.3d 142 (2d Cir. 1998); Potter v. Delta Airlines, Inc., 98 F.3d 885 (5th Cir. 1996)。

④10 详见 Diederiks-Verschoor, 同注 30, 第 90 页。

④11 Zinn v. American Jet, S. A., No. CV 96-4251, 1991 WL 575191, 4 (C. D. Cal. October 10, 1996); Gensplit Fin. Corp. v. Pan American World Airways, 581 FSupp1242 (E. D. Wis. 1984)。

④12 Husserl v. Swiss Air Transp. Co., Ltd., 351 F. Supp. 704 n.1 (S. D. N. Y. 1972)。

④13 在 Sidhu v. British Airways, Plc. [1997] 1 All Eng. Rep. 193 (H. L.)一案中,被告根据《华沙公约》第 19 条提起诉讼,主张延误,并依据普通法主张违反合同中对其安全须尽合理注意的默示义务。

④14 F. B. Chapman, Exclusively and the Warsaw Convention: In re Air Disaster at Lockerbie, Scotland, 23 University of Miami Inter-American Law Review 498 (1991); L. F. Ras, Warsaw's Wingspan Over State Laws: Towards a Streamlined System of Recovery, 59 Journal of Air Law & Commerce 596 (1994); G. C. Sisk, Recovery for Emotional Distress Under the Warsaw Convention: The Elusive Search for the French Legal Meaning of Lesion Corporelle, 25 Texas International Law Journal 153 (1990)。

④15 在 Sidhu v. British Airways, Plc. 一案中,原告之一提出惟一诉讼理由是普通法中的疏忽(negligence);他的主张之一是承运人已知或者应当可以预见战争的发生。R. Cloeman, I Saw Her Duck: Does Article 17 of the Warsaw Convention Cover Injuries or Accidents?, 7 George Mason Law Review 228-229 (Fall 1998)。

④16 按照《华沙公约》的规定,决定相关运输是否国际运输要看四个因素:起飞地点;目的地;任何各方同意的中途停站以及缔约国。L. B. Goldhirsch, The Warsaw Convention Annotated: A Legal Handbook 14 (2000)。

④17 《蒙特利尔第四号议定书》第 8 条。

④18 《蒙特利尔公约》第 49 条。

④19 Council Regulation No. 295/91. B. J. L. Crans & E. M. H. Loozen, EC Aviation Scene. 16 Air Law, 1991, 6; 185-186。

④20 根据该规则,飞行距离在 3 500 公里以内会获得 150 欧元的补偿,更长的飞行距离则会得到 300 欧元的补偿。如果乘客获安排替代的运输方式,使其可以在迟于原定抵达时间不超过两小时(在长于 3 500 公里的飞行距离的情况下则为四小时)内到达目的地,则上述数额将减半。

④21 D. J. Bederman, Revivalist Canons and Treaty Interpretation, 41 University of California Los Angeles Law Review 970 (1994); J. K. Setear, An Iterative Perspective on Treaties: A Synthesis of International Relations Theory and International Law, 37 Harvard International Law Journal 139 (1996); M. Frankowska, The Vienna Convention on the Law of Treaties Before United States Courts, 28 Virginia Journal

of International Law 284 (1998); I. Brownlie, Principles of Public International Law 4 (4th Ed. 1980)。

④22 1155 U. N. T. S. 331, 1969 年 5 月 23 日(1980 年 1 月 27 日生效)。Chubb & Sons v. Asiana Airlines, 214 F.3d 301 (2d Cir. 2000); Air France v. Saks, 470 U. S. 397 (1985); M. F. Kowska, The Vienna Convention on the Law of Treaties Before United States Courts, 28 Virginia Journal of International Law 286 (1988)。

④23 《维也纳条约法公约》第 27 条规定,不得援引其国内法作为其违反国际条约的抗辩。

## 参考文献:

- [1] Walker W, Mellow S, Fox M. The Concept of Globalization [J]. Company and Securities Law Journal, 1996, (14): 59.
- [2] Cousins J. Warsaw Convention Air Carrier Liability for Passenger Injuries Sustained Within a Terminal [J]. Fordham Law Review, 1976, (45): 388.
- [3] Mankiewicz R H. The Liability Regime of the International Air Carrier: A Commentary on the Present Warsaw System [M]. Deventer, Boston: Kluwer, 1981. 91.
- [4] Schmid R. Which Are the Duties of an Air Carrier Who Does Not Execute an Air Carriage Contract as Agreed [J]. Air Law, 1990, (15): 102-104.
- [5] Diederiks-Verschoor I H Ph. The Liability for Delay in Air Transport [J]. Air & Space Law, 2001, 26(6).
- [6] Diederiks-Verschoor I H Ph. An Introduction to Air Law [M]. Holland: Kluwer, 2001.
- [7] Abeyratne R I R. Liability for Personal Injury and Death Under the Warsaw Convention and Its Relevance to Fault Liability in Tort Law [J]. Annals of Air & Space Law, 1996, (21): 4.
- [8] Ide J J. The History and Accomplishments of the International Technical Committee of Aerial Legal Experts (C. I. T. E. J. A.) [J]. Journal of Air Law & Commerce, 1932, (3): 32-36.
- [9] Rodriguez B I. Recent Developments in Aviation Liability Law [J]. Journal of Air Law & Commerce, 2000, (66): 30.
- [10] Orr G W. Fault as the Basis of Liability [J]. Journal of Air Law & Commerce, 1954, (21): 418-419.
- [11] Aviation Safety Committee on Aeronautics of the Association of the Bar of the City of New York. Report on Aviation Safety Committee on Aeronautics of the Association of the Bar of the City of New York [J]. Journal of Air Law & Commerce, 1999, (64): 817.
- [12] Petkoff G S. Recent Developments in Aviation Law [J]. Journal of Air Law & Commerce, 1997, (63): 110-114.
- [13] Whalen T J. The New Warsaw Convention: The Montreal Convention [J]. Air & Space Law, 2000, (25): 12-26.
- [14] Weigand T A. Accident, Exclusivity, and Passenger Disturbances Under the Warsaw Convention [J]. American University International Law Review, 2001, 16(4): 925-926.
- [15] Council Regulation No. 295/91. B. J. L. Crans & E. M. H. Loozen, EC Aviation Scene [J]. Air Law, 1991, 16: 185-186.