

# 关于航空承运人的国际法规定

## ——华沙/海牙制度与危地马拉/蒙特利尔制度之比较

贺富永

(南京航空航天大学)

航空承运人的国际法规定,主要指的是关于航空承运人的法律责任问题,国际法上存在两种制度:即华沙/海牙制度和危地马拉/蒙特利尔制度。本文就这两种制度中关于承运人的责任问题进行比较。探究航空法中关于航空承运人的法律制度。以便进一步对我国航空运输业的发展作借鉴。

### 关于航空承运人责任的概述

1929年《华沙公约》就国际航空承运人的责任做了统一的规定。1955年《海牙议定书》修改《华沙公约》,并未对航空承运人的责任制度作实质性的变动,故称之为华沙/海牙制度。“因发生在航空器上或者旅客上、下航空器过程中的事件,造成旅客死亡、受伤或者其他身体伤害的,承运

人应当承担责任。”①说明在华沙/海牙制度关于承运人对旅客的责任采用的是客观责任原则或称之为无过失责任原则。在1971年《危地马拉议定书》(全称《修改经1955年9月28日在海牙签定的议定书修正的1929年10月12日在华沙签定的统一国际航空运输某些规则的公约的议定书》)及1975年《蒙特利尔第四号议定书》将华沙/海牙制度中关于承运人的对旅客的客观责任原则改为主观责任原则。但对承运人关于货物的责任问题,华沙/海牙制度采用的是主观责任制,危地马拉/蒙特利尔制度中关于承运人对货物的责任修改为客观责任制。危地马拉/蒙特利尔制度的形成是由于当时的国际航空运输管理体制发生了更大变化的一个标志。从1962年至1977年“是国际

航空运输领域中矛盾激化,斗争激烈的时期。”②总而言之,从华沙/海牙制度到危地马拉/蒙特利尔制度,是一大进步,同时又是国际航空大国之间既斗争又妥协的产物。从此我们可以看出:关于航空承运人的责任的表述,不能一概而论,由于航空运输不仅包括货物运输,还包括旅客运输,对于责任问题,也要分别对待。同时,在世界一体化不断加聚的今天,航空运输已经越来越多的受到人们的青睐。进一步深入研究对我国航空事业的发展是大有裨益。

### 关于航空承运人责任的比较

#### (一) 关于航空承运人对旅客责任范围的起止比较

华沙/海牙制度和危地马拉/蒙特利尔制度都规定了航空承运人的

### 从网上数据库中检索

数据库是发展历史最久、影响最广的电子信息源。随着因特网的发展,可通过因特网检索的数据库也越来越多。网上数据库是经过再处理的文献信息,检索功能强,信息量大而来源可靠。但是,一般的网上数据库都要进行注册,取得用户号和密码后才能进行检索并且要缴一定的费用。目前,常用的数据库有:

中国期刊网: <http://www.chinajournal.net.cn/>; 万方数据库: <http://www.chinainfo.gov.cn/>; 维普资讯: <http://www.cqvip.com/>; 高校学位论文库: [http://162.105.138.230/opac/treatise; dialog](http://162.105.138.230/opac/treatise/dialog) 数据库: <http://www.dialogselect.com/>; OCLC 信息检索系统: <http://newfirstsearch.oclc.org/>。

### 从组织机构中检索

从组织机构中检索也是我们获得信息的一个重要来源,从中我们可以获得该机构的出版物、会议信息、相关数据库以及有关的新闻、信息及相关链接等。

常见组织机构有:

美国国家空中交通管制协会(NATCA): <http://www.natca.org/>; 美国国家航空航天局(NASA): <http://nasa.gov/>; 欧洲航天局: <http://www.esrin.esa.it/>; 美国航空航天学会(AIAA) <http://www.aiaa.org/>; 美国联邦航空委员会(FAA): <http://www.tc.faa.gov/>; NASA Glenn 研究中心: <http://www.erau.edu/libraries/virtual/Aviation/Research/>。美国国家运输安全委员会: <http://www.ntsb.gov/>; 美国国家航空航天局 NASA 研究实验室: <http://www.gsfc.nasa.gov/hqpao/nasa-enters.html>; 美国国家航空航天局技术报告服务: <http://techreports.larc.nasa.gov/cgi-bin/ntrs>。

六、结语:

在当今信息爆炸的时代,我们要想在信息的茫茫沧海中准确而快速的查找所需信息。还需要在实践中不断探索,不断积累,及时更新和丰富现有的知识,才能跟上网络的快速发展。及时获取全新而新的知识。

责任范围是“因发生在航空器上或者旅客上、下航空器过程中的事件,造成旅客死亡或者人身伤害,承运人应当承担责任。”可见,两种制度对承运人对旅客责任的起止范围是相同的。而不是我们平时所认为的“轮档期间”。我国关于承运人对旅客的责任也采用这一范围原则。国务院1989年2月20日发布的《国内航空运输旅客身体伤害赔偿暂行规定》中第三条明确规定:“旅客在航空器内或在上下航空器过程中死亡或受伤,承运人应当承担赔偿责任。”从表面上看,我们认为似乎此制度对于承运人的责任问题采用的是客观责任原则。在1929年的《华沙公约》中与1955年的海牙制度中丝毫看不出承运人责任是主观责任制的影子。在1955年《海牙公约》中,也没有对旅客的责任问题做探究。因此,我们认为:对旅客造成损害的责任问题应是客观责任制。在1971年3月8日签订的《危地马拉议定书》中规定“因发生在航空器上或者在旅客上、下航空器过程中的事件造成旅客死亡或者人身伤害的,承运人应当承担责任;但是,旅客的死亡或伤害完全是由于旅客本人的健康状况造成的,承运人不承担责任。”③“旅客在运输中因延误造成的损失,承运人证明本人及其受雇人、代理人为了避免损失的发生,已经采取一切必要措施或者不可能采取此种措施的,不承担责任。”④足以说明,在危地马拉/蒙特利尔制度中。关于承运人对旅客的责任应是“过失”责任,即客观责任原则。显然,不能一概地认为,危地马拉/蒙特利尔制度是客观责任制。

## (二) 对货物运输的责任及免责事由之比较

1. 责任起止范围 1929年的《华沙条约》第十八条规定:“因发生在航空运输期间的事件,造成托运的行李或货物毁灭、遗失或损坏的承运人应当承担责任。”“前款所称航空运输,是指在机场内,航空器上或者机场降落落的任何地点,行李、货物处于承运人掌管下的全部期间。”“航空运输的期间,不包括机场外的任何陆路运

输、海上运输或河运过程;但是,此种运输是为了履行航空运输合同而装载、交付或者转运,在没有相反证据的情况下,任何损失应当视为在航空运输期间发生的损失。”⑤我们认为华沙/海牙制度中关于航空运输中承运人责任的起止期间,可分为两种情况,一种是在航空运输期间,此一般是指单一运输(即航空运输),另一种是发生多式联运之间,主运输方式为航空运输,此时,应认为是货物交由承运人实际控制之下,承运人有理由认为该货物不是在承运人控制下,那么航空承运人就应不负担损失。1955年《海牙公约》对此未做实质性的修改,也一脉秉承此规定。在危地马拉/蒙特利尔制度中,对承运人的责任起止也做了明确规定,“因发生在航空运输期间的事件,造成货物毁灭、遗失或者损坏的承运人应当承担责任,前款所指航空运输,是指在机场内航空器或者机场外降落任何地点,货物处于承运人掌管之下的全部期间。”⑥从此条规定来说,我们认为航空运输也属运输合同的一种形式,应符合其有关规定,即在危地马拉/蒙特利尔制度中关于承运人的责任起止,是指“货物在承运人掌管之下的全部期间。”我们认为,危地马拉/蒙特利尔制度比华沙/海牙制度的进步之处在于在承运人的责任起止之间,采用了“实际控制”的期间。

### 2. 免责事由之比较

(1) 不可抗力 华沙/海牙制度的举证责任在与承运人只要“承运人证明本人及其受雇人为了避免损失的发生,已经采取了一切必要措施,或者不可能采取此种措施,不承担责任。”⑦“在货物和行李运输中,承运人证明损失的发生是由于领航上、航空器的操作上或导航上的过失,而在其他一切方面,本人及其受雇人已经采取一切必要措施以避免损失的不承担责任。”说明两点:第一、在意外事件或不可抗力情况下,承运人不承担赔偿责任。第二、由于第三者过错造成的损失,航空承运人不承担责任。同时规定“承运人证明损失是由于受害人的过错造成或者促成的,法

院可以按照它的法律规定(法院地法、笔者注)免除或者减轻承运人的责任。”危地马拉/蒙特利尔制度中关于承运人责任的负责事由主要有第一、货物在运输途中因延误造成的损失、毁灭、遗失,承运人证明本人及其代理人,受雇人为了避免损失的发生,已经采取一切必要措施或者不可能采取此种措施的,不承担责任。“即出现了不可抗力或意外事件的情况下,应该也是其负责事由。虽然某些书中关于此点表述有歧义,但从条文本身及其立法背景来说,应该是此。第二、货物发生毁灭、损失或遗失是由于货物的属性或本身的缺陷;或者承运人或其受雇人以外的人包装不善;或者战争行为或武装冲突;或者当局采取的与货物入境、出境和过境有关的行动。由此可以看出,危地马拉/蒙特利尔制度比华沙/海牙制度在关于承运人责任的上更细致,更具体化了。符合了航空运输发展的规律。虽然此在实践中尚未正式生效,但许多国家的国内法都对此做了规定,其在全世界范围内的适用,已为期不远了。

(2) 责任限额之比较 华沙/海牙制度规定了承运人的责任限额是有限的,但是可以突破的。危地马拉/蒙特利尔制度规定了承运人的责任也是有限的,但是不可突破的。我们认为华沙/海牙制度在中存在的问题较少。比如忽视了航空保险在航空运输中的作用。既规定了责任限额的有限性,又规定了责任限额的可以突破。因此造成举证责任的困难。对于承运人和托运人及旅客各自的故意或过失迷惑不清。相对于此,危地马拉/蒙特利尔制度适应了航空运输业发展的要求,如引进了“保险”,同时自行决定建立一种“补充赔偿制度”等,都有重要意义。

注释:

①《华沙公约》第17条;②刘伟民 1992年4月《航空法纲要》中国民航干部管理学院;③《危地马拉议定书》第4条;④《危地马拉议定书》第6条;⑤《华沙公约》第十八条第3款;⑥《海牙公约》第5条;⑦《华沙公约》第20条。