

论国际航空运输责任体制的统一实施

张超汉*

内容提要 1999年《蒙特利尔公约》作为现代国际航空运输责任体制的基石,通过平衡旅客和承运人利益,从形式上实现了承运人责任的统一化。但受自身模糊性条款的制约以及欧盟消费者保护运动、航空产品责任诉讼的影响,《蒙特利尔公约》面临非统一实施困境。长此以往,将严重削弱其确定性与可预测性,进而威胁国际航空运输法治秩序。对此,建议国际民航组织等相关主体采取积极措施,增进非缔约国对《蒙特利尔公约》的理解,逐步扩大缔约国的范围,确立承运人与消费者利益动态平衡机制,构建国际航空运输责任全球判例库,制定公约解释指南以提供裁判指引。我国作为《蒙特利尔公约》的缔约国可通过澄清公约适用的逻辑思路,加强对域外经典判例的研究与参考,完善公约司法解释与案例指导制度等措施,坚决维护国际航空运输责任体制的统一实施。

关键词 涉外法治 蒙特利尔公约 国际航空运输责任体制 公约适用
DOI:10.14111/j.cnki.zgfx.2026.02.014

目次

- 一、引言
- 二、国际航空运输统一责任体制的历史演进与困境
- 三、国际航空运输责任体制非统一实施的原因解析
- 四、国际航空运输责任体制统一化目标的实践路径
- 五、结语

* 西北政法大学国际法学院教授。本文系2021年度国家社科基金一般项目“全球空间安全治理视域下临近空间飞行法律规制研究”(项目批准号:21BFX212)的阶段性成果。

一、引言

加强涉外法治建设既是以中国式现代化全面推进强国建设、民族复兴伟业的长远所需,也是推进高水平对外开放、应对外部风险挑战的当务之急。随着我国跃居全球第二大航空运输市场,涉及国际航空运输责任的纠纷日趋增多,对我国涉外法治提出更高要求。习近平总书记强调:“建设同高质量发展、高水平开放要求相适应的涉外法治体系和能力,为中国式现代化行稳致远营造有利法治条件和外部环境。”^①涉外司法作为涉外法治的核心环节,其能力水平不仅关乎个案公正,更直接影响我国法治形象的塑造。2023年《最高人民法院关于审理涉外民商事案件适用国际条约和国际惯例若干问题的解释》明确表明我国人民法院必须坚持条约必须信守的国际法原则,为涉外审判提供了方向性指引。如何正确理解和适用国际条约与国际惯例,提高涉外司法审判效能、增强我国司法的国际公信力和影响力是当前国际法学界亟待研究的重大课题。

国际航空运输业作为高度依赖统一实体规则的行业,涉及始发地国、目的地国、经停地国等多个不同法域,其立法及司法不尽一致。传统冲突法在应对航空运输责任纠纷时常显不足,难以提供稳定有效的法律指引。相比之下,统一实体法能够为国际航空运输提供更具确定性和可预见性的法律框架,有利于促进全球航空运输业的协调与发展。1999年《蒙特利尔公约》作为华沙体制现代化和一体化的标志性成果,以严格责任与双梯度责任限额的制度设计,在承运人责任与旅客权益之间达成动态平衡,使国际航空运输规则由碎片化复归统一,在公平高效解决国际航空运输争议中发挥着重要作用。作为国际航空运输统一责任体制的集大成者,国内外学界在肯定《蒙特利尔公约》成就的同时,亦对其未来发展提出隐忧:第一,《蒙特利尔公约》关键性概念界定不明和模糊性条款正加剧各司法管辖区的裁判结果分化;第二,以欧盟第261/2004号条例为代表的消费者保护立法及司法实践正不断挑战《蒙特利尔公约》的排他性要求;第三,部分国家《产品责任法》《侵权责任法》等国内法规定的严格产品责任或惩罚性损害赔偿制度正不断架空《蒙特利尔公约》精心设计的统一责任制度。《蒙特利尔公约》能否抵御多重冲击,其所追求的统一价值和目标能否得到强化,抑或重蹈覆辙走向肢解值得进一步探析。本文通过回顾国际航空运输责任体制的历史沿革,系统梳理其在实践中面临的非统一实施困境及制约因素,并在此基础上提出完善建议,旨在为维护国际航空运输责任体制的统一实施提供理论参考和实践指引。

二、国际航空运输统一责任体制的历史演进与困境

国际航空运输责任体制统一化是国际社会持续追求的目标。然而,当前《蒙特利尔

^① 习近平:《加强涉外法治建设》(2023年11月27日),载《习近平谈治国理政》(第5卷),外文出版社2025年版,第272页。

公约》在适用过程中出现的文本解释分歧和司法实践差异,使得国际航空运输责任体制的统一实施面临新挑战。

(一) 国际航空运输统一责任体制的形成

自1913年法国和比利时开辟第一条定期国际航线,跨国航空法律冲突便随之显现,且在责任赔偿问题上尤为突出。各法域在归责原则、赔偿标准、免责事由等方面存在较大差异。在此背景下,航空公司面临不可预见的经营风险,尤其在事故发生后,其往往陷入跨国诉讼的泥潭,承受巨大的时间成本和经济负担。

为促进各国在民用航空领域的合作,国际社会于1925年在巴黎召开了第一届国际航空私法会议。该会议旨在制定统一的国际航空运输责任体制,减少甚至消除各国法律冲突。会议特别成立国际航空法专家技术委员会负责公约的起草工作。1929年,《统一国际航空运输某些规则的公约》(以下简称《华沙公约》)获得通过。《华沙公约》详细规定了“国际航空运输”的定义,统一了运输凭证、运输条件、运输责任、赔偿诉讼等事项。然而,二战后,随着航空运输业的迅猛发展,《华沙公约》已滞后于行业实践的发展。国际社会通过缔结议定书或制定新公约的方式对其加以修正,最终形成以《华沙公约》为核心的“华沙体制”。

华沙体制70年演进史,本质上是承运人与旅客、发达国家与发展中国家持续博弈的过程,而博弈的焦点是责任限额。20世纪初,航空运输业方兴未艾,一次空难带来的赔偿金足以压垮一家中小型航空公司。为此,《华沙公约》起草者特别引入责任限额与过错推定制度,以保护承运人利益。然而,以美国为代表的发达国家在执行公约的过程中发现“责任限额”过低,不能充分保障旅客的权益。例如,在“罗丝诉泛美航空案”中,受害者若依美国侵权法可获得约100万美元赔偿,但受制于《华沙公约》规定的限额,其仅能获得8300美元的赔偿。^②在此背景下,美国要求提高《华沙公约》的责任限额。1955年,国际民用航空组织(International Civil Aviation Organization, ICAO)召开外交大会对《华沙公约》进行修订,表决通过《海牙议定书》。根据《海牙议定书》第11条的规定,承运人责任限额由过去的12.5万法郎提高至25万法郎。遗憾的是,美国仍不满足该限额并拒绝批准以示抗议。由此产生一种现象,即批准国间适用议定书的最新标准,而美国与其他缔约国间仍适用《华沙公约》的限额,这标志着华沙体制开始走向瓦解。

同时,承运人与各国之间达成的民间协议也进一步加剧了华沙体制的衰落。1965年,美国单方面启动《华沙公约》退出程序,引发公约适用危机。在国际航空运输协会(International Air Transport Association, IATA)的斡旋下,各大航空公司以市场主体身份与美国民航委员会达成《蒙特利尔协议》。该协议规定,对于进出或经停美国的国际航班,旅客伤亡赔偿责任限额提高至75000美元。^③此举虽从形式上维持了国际公约的完整性,却开创了通过行业协议突破国际公约的先例。此后,多份旨在提高承运人责任限

^② See *Ross v. Pan American Airways*, 299 N.Y. 88, 85 N.E.2d 880 (N.Y. 1949).

^③ 参见1966年《蒙特利尔协议》第1条第1款。

额的民间协议接踵而至,如1974年日本与欧洲12国的航空公司达成的“马耳他协议”、1992年日本航空公司发起的“日本倡议”、1995年IATA通过的《国际航空运输协会关于旅客责任的承运人间协议》和1996年通过的《关于实施国际航空运输协会承运人间协议的措施的协议》等。

为应对民间协议对华沙体制的冲击,ICAO先后推动两项重要改革:1971年通过《危地马拉议定书》将每位旅客责任限额提高至10万美元;1975年又制定四项《蒙特利尔议定书》,纳入国际货币基金组织特别提款权(Special Drawing Right, SDR)作为赔偿单位,并调整相应的责任限额。然而,这些措施终究未能改变华沙体制分裂的命运。截至1999年,国际航空承运人责任限额制度已呈现高度碎片化局面,其变种达44个之多。由此导致一个显著不公的现象:旅客在同一起事故中,因适用法律不同,获赔数额存在天壤之别。例如,旅客A乘坐航班由美国经停比利时飞往法国,旅客B从比利时乘坐该航班飞往法国,如果飞机在比利时—法国航段失事,那么旅客A、旅客B分别获得如下赔偿:由于旅客A所购航段出发地与目的地分别为美国和法国,其航程受《蒙特利尔协议》调整,故旅客A可获得最高75000美元的赔偿;由于旅客B所购航段出发地与目的地分别为比利时和法国,其航程受《海牙议定书》调整,故旅客B仅能获得约16600美元赔偿。

综上所述,华沙体制的结构性矛盾与制度性分裂,使其难以继续为国际航空运输提供统一、稳定、公平的法律框架,无法满足航空业发展与消费者权益保护的时代要求。

(二) 国际航空运输统一责任体制的变迁

1999年《蒙特利尔公约》获得通过,不仅在形式上实现承运人责任一体化,还对归责原则与责任限额问题作出了统一规定。需要强调的是,《蒙特利尔公约》对华沙体制的革新绝非是对既有规则的简单整合,而是通过一系列创新性要素和制度协调各方利益的结果。在立法理念上,《蒙特利尔公约》开篇强调消费者利益的重要性,^④将旅客的法律地位由华沙体制下的“运输合同当事人”升格为“应给予特殊保护的消费者”。赔偿标准也突破合同法项下的实际损失标准,^⑤代之以公平赔偿标准。同时,为避免过度加重承运人负担,《蒙特利尔公约》仍以“恢复性赔偿”而非“惩罚性赔偿”为原则,彰显其保障旅客权益与促进民航业发展的双重考量。在制度设计层面,第五管辖权从程序上矫正了旅客与承运人的不对等地位。相比之下,《华沙公约》下的诉讼管辖规则具有明显倾向承运人的特征。在其确立的管辖法院中,承运人住所地法院、承运人主营业地法院、签订合同的承运人营业机构所在地法院均与承运人直接相关。这导致航空公司在绝大多数诉讼中都能在其熟悉的法域应诉,而旅客则被迫通过陌生法域维权。为弥补这一缺陷,《蒙特利尔公约》基于对等原则增设“第五管辖权”,允许旅客在其主要且永久居

^④ 《蒙特利尔公约》序言规定:“认识到确保国际航空运输消费者利益的重要性,以及在恢复性赔偿原则的基础上提供公平赔偿的必要性。”

^⑤ 参见袁发强:《从契约到身份:航空旅客权益保护法律的演变》,载《江西社会科学》2015年第4期,第162页。

所地起诉,巧妙平衡了旅客和承运人的利益。^⑥

双梯度责任制度从实体上协调了旅客与承运人的利益分配。华沙体制确立了“责任限额+过错推定”的二元架构,但英美法系基于保护旅客权益的立场,主张“取消责任限额+严格责任”。为了调和旅客与承运人的利益冲突,《蒙特利尔公约》引入“双梯度责任”构想,采取动态分层调整模式。具体而言,第一层(10万SDR以下),保留责任限额但采取严格责任,以保障旅客利益;第二层(10万SDR以上部分),取消责任限额但采取过错推定责任,以兼顾承运人长远发展。此机制既能确保旅客高效便捷地获得赔偿,又能为承运人提供可预期的责任边界。此外,针对“华沙体制的固定限额在遭遇通货膨胀或金融动荡时无法及时修订”的弊端,《蒙特利尔公约》引入国际货币基金组织的SDR作为计价单位。由于其价值由一篮子货币加权平均值决定,较单一币种更具稳定性和确定性,可显著降低货币价值波动带来的影响。同时,《蒙特利尔公约》增设“限额复审制度”,每5年对责任限额复审一次,通货膨胀系数超过10%则进行修订。^⑦

由此,《蒙特利尔公约》逐渐由“承运人保护主义”向“消费者权益保护”过渡,通过创新性的制度设计实现了承运人与旅客利益的微妙平衡,推动了国际航空运输责任体制的统一化。

(三) 国际航空运输统一责任体制面临的困境

如前所述,《蒙特利尔公约》完成了对华沙体制的整合与革新,实现了国际航空运输责任“文本上”的现代化与统一化,标志着国际航空运输责任体制进入一个全新的发展阶段。但种种迹象表明,《蒙特利尔公约》似乎隐含着“规则统一而实践割裂”的困境,为未来国际航空运输统一法律秩序蒙上了阴影。这种困境主要表现在以下三个方面:

第一,国内或区域单边立法优先于《蒙特利尔公约》适用。其中,欧盟第261/2004号条例尤为典型。该条例在航班延误、取消及拒载问题上为承运人设定了远高于《蒙特利尔公约》的赔偿义务,严重破坏了承运人与旅客权利义务的平衡,侵蚀了《蒙特利尔公约》统一责任目标的基石。欧盟的单边立法具有多重考量:一方面,20世纪90年代正值国际消费者权益保护运动蓬勃发展之际,欧盟作为全球消费者保护的先行者,亟需统一协调成员国立法差异,以回应欧洲社会日益增长的航空旅客权益保障诉求。另一方面,欧盟试图通过这一高标准的监管规则,为全球航空旅客权益保护立法提供范本,并借助“布鲁塞尔效应”推动全球规则的渐进趋同,强化欧盟在全球治理格局中的话语权与影响力。^⑧这种单边立法虽然显著提升了航空旅客权益保护水平,但也不可避免地造成

^⑥ See Paul Stephen Dempsey & Michael Milde, *International Air Carrier Liability: The Montreal Convention of 1999*, McGill University Centre for Research in Air & Space Law, 2005, p.221.

^⑦ 最近一次限额修订为2024年,国际民航组织根据《蒙特利尔公约》第24条规定对责任限额进行审查,依据该公约第21条确定的经修改的旅客伤亡责任限额为15.1880万SDR,自2024年12月28日起生效。

^⑧ 参见[芬]阿努·布拉德福德:《布鲁塞尔效应:欧盟如何统治全球》,简军波、宋卫清译,上海人民出版社2024年版,第11页。“布鲁塞尔效应”指欧盟单方面监管全球市场的能力。欧盟第261/2004号条例已不限于约束欧盟航空公司,其适用范围已扩张至域外。

国际航空运输责任的碎片化,大幅增加了航空公司的合规运营成本,对统一国际航空运输秩序构成潜在威胁。

第二,法院同案不同判现象泛化。《蒙特利尔公约》虽以国家为义务主体,实则调整承运人与旅客之间的私法关系。缔约国法院对公约的解释与适用决定了《蒙特利尔公约》产生的最终效果。实际上,20世纪国际商事法律统一化运动主要聚焦立法层面的协调,较少涉及司法领域。很少有法官在解释《蒙特利尔公约》时考虑其国际统一法的特性。^⑨实践中,同一条款可能存在不同甚至相互冲突的解释,导致同案不同判的现象发生,助长旅客“择地行诉”的行为。

第三,当事人架空《蒙特利尔公约》适用的倾向初现端倪。为获得更高的损害赔偿额,受害人在索赔时更青睐依据国内法提起航空产品责任诉讼,而非依据《蒙特利尔公约》提起运输责任诉讼。这一现象在美国尤为常见。据统计,70%—80%的国际航空事故索赔案件,受害者会千方百计地将事故原因与航空产品设计或制造缺陷联系起来,进而选择在美国依据产品责任对航空器制造商提起诉讼。^⑩这种规避《蒙特利尔公约》适用的行为损害了公约的权威性,长此以往将破坏国际航空运输责任体制的统一性。

三、国际航空运输责任体制非统一实施的原因解析

国际统一实体法的达成及各国普遍批准代表着立法层面的协调统一,但实施效果的统一仍有赖于对公约的一致解释与普遍适用。因此,剖析国际航空运输责任体制统一实施的制约因素至关重要。鉴于《蒙特利尔公约》代表了国际航空运输责任体制现代化的核心成果,笔者从该公约切入,着重从内生缺陷与外部环境冲击两个方面分析。

(一) 任意性与模糊性规则的解释争议

《蒙特利尔公约》关键术语概念缺失、规则笼统模糊等固有缺陷显著增加了法律的不确定性,对统一适用带来挑战。事实上,这些文本上的缺陷,正是《蒙特利尔公约》为获得广泛认可而不得不付出的“代价”。在各国利益错综交织的背景下,唯有借助相对模糊和包容性的表述,才能在多方分歧中达成共识。正如一位密切参与公约起草的代表所言:“此次外交会议既令人着迷又痛苦,很多人可能无法认识到我们所面临的困难——各方利益与目标的冲突。这不仅存在于区域之间,而且还存在区域内部,甚至在一国内部。我们中的一些人充分认识到平衡不同利益需面临的不同困难。《蒙特利尔公约》并不完美,但它实现了所有人都想要的、都需要的公平。这正是各方利益妥协的结果。”^⑪具体来说,《蒙特利尔公约》涉及的解释争议主要体现在以下四个方面:

^⑨ 参见李巍:《〈联合国国际货物销售合同公约〉对于国际商事法统一适用的贡献——纪念〈联合国国际货物销售合同公约〉实施20周年》,载《国际经济法学刊》2008年第4期,第209-210页。

^⑩ 参见张超汉:《国际航空产品责任研究》,法律出版社2017年版,第11页。

^⑪ See Robert Lawson QC, *The Montreal Convention 1999 at 21: Has It Come of Age or Passed Its Sell-by Date*, Air and Space Law, Vol.45:265, p.268 (2020).

1. “事故”的认定标准

《蒙特利尔公约》第17条并未明确“事故”的概念,而是为各国留下解释空间。早在《华沙公约》期间,对该词的解释就存在多种方法:一是诉诸“外部法律文书中的定义”,包括但不限于《国际民用航空公约》附件13(航空器事故及事故征候调查指南)、^⑫ 欧盟关于调查和预防民用航空事故和事件的第996/2010号条例,^⑬ 甚至援引国内法中的定义。二是避免对“事故”下定义而是强调损害的存在,如法国法院认为当旅客在航空器内行走时骨折或由另一位旅客造成损害,便足以触发第17条的适用。三是自主解释。例如,美国联邦最高法院在“法航诉萨克斯案”中确立了“外部意外或不寻常事件”标准:只有因外部意外或不寻常事件造成的旅客伤害才构成事故,因飞机正常运行所产生的内部反应造成旅客伤害,不构成航空事故。^⑭ 该标准为其他司法管辖区提供了范本,一直延续至《蒙特利尔公约》生效实施时期。值得注意的是,各国在“法航诉萨克斯案”分析框架下仍存在诸多分歧,突出表现为两点:

第一,事故是否必然与“航空运输固有风险”有关。个别国家主张“事故”必须是由航空运输固有风险导致的。例如,在“波维诉澳洲航空案”中,原告以航班座位狭窄致使其久坐患上深静脉血栓为由要求赔偿,而法院认为,原告的病情是自身原因导致的,与航空器运行固有风险无关。^⑮ 不过,欧盟法院在“GN诉ZU案”中指出,“事故”无需与航空运输固有风险相关。在本案中,原告因放置在小桌板的热咖啡滑落而被烫伤。由于无法查明滑落的原因,一审法院与二审法院难以判定是否属于“航空运输固有风险”,遂请求欧盟法院进行解释。欧盟法院认为,“飞机上用于为旅客提供服务的物体对旅客造成身体伤害构成事故,不必审查是否与航空运输固有风险相关”。^⑯

第二,“异常性”标准如何界定。通常法院主要以旅客视角来判断。若事件对旅客是意料之外、不寻常的,则满足“异常性”标准。例如,在“摩尔诉英国航空公司案”中,原告从一个可移动楼梯下机时不慎摔倒,其认为是由于楼梯最后一级高度比上一级高出很多,致使其失去平衡。法院参考“法航诉萨克斯案”后提出问题:判断某一事件是否意外或不寻常,究竟以谁为基准?原告认为应基于旅客视角,而承运人认为应基于航空业视角。如果按照承运人的逻辑,楼梯高度差导致旅客损害不构成事故,因为这种差异放在整个航空业都很普遍。基于保护旅客利益角度,联邦第一巡回上诉法院最终明确反对以航空业视角判断“异常性”。^⑰ 然而,欧盟判例正逐渐由旅客主观视角转向航空业客观视角。在“YL诉阿尔滕莱茵航空公司案”中,原告以“承运人执飞的航班硬着陆造成其椎间盘损伤”为由索赔。法院认为,航空公司在飞行中遵守了航空管制要求、《飞

^⑫ 参见《国际民用航空公约》附件13(航空器事故及事故征候调查)第1章“事故”。事故指的是发生于上、下航空器之间的,与航空器运行有关的事件。

^⑬ 该条例第2条对“事故”的定义与《国际民用航空公约》附件13保持一致。

^⑭ See *Air France v. Saks*, 470 U.S. 392 (1985).

^⑮ See *Brian William Povey v. Qantas Airways Limited*, HCA 33 (2005).

^⑯ See *GN v. ZU*, Case C-532/18 CJEU (2019).

^⑰ See *Moore v. British Airways PLC*, Cite as 32 F. 4th 110 (1st Cir. 2022).

机操作手册》和有关技术要求,并考虑到飞机操作最佳做法,就不可能发生“意料之外、不可预见”的事故。^⑮ 法院最终判决承运人无须承担赔偿责任。由此可见,欧盟法院关于“事故”认定的新标准正冲击着长期以来形成的司法惯例,这种突破性解释若被欧盟各国法院采纳或其他司法管辖区法院效仿,则将进一步加剧航空承运人统一责任体制的碎片化趋势。

2. 先行付款制度

先行付款制度是《蒙特利尔公约》的创新成果。鉴于空难索赔程序复杂漫长,受害者或家属无法及时获得赔偿金,该公约增设了先行付款制度。然而,由于相关条文措辞模糊,各司法管辖区执行情况各异,实践中出现破坏《蒙特利尔公约》统一价值和目标的端倪。具体表现在以下六个方面:

一是先行付款的强制程度。先行付款虽被纳入《蒙特利尔公约》,但能否落实取决于各国国内法规定。尽管1999年蒙特利尔外交会议通过的第2号决议鼓励缔约国“根据国内法采取适当措施,促使承运人采取此类行动”,但实践中一些发展中国家尚未确立该制度。^⑯ 这可能导致“同一航线上,旅客因乘坐不同国籍承运人的航班在事故发生后被区别对待”的现象。

二是先行付款的适用情形。《蒙特利尔公约》规定先行付款适用于“因航空器事故造成旅客伤亡”的情形。但《蒙特利尔公约》并未澄清“航空器事故”与第17条规定的“事故”是否等同。从文本来看,立法者在“事故”前增加“航空器”一词,意在将先行付款的情形限定于与航空器运行直接相关的事故类型,否则不必使用新词。具体而言,“事故”一词范围广泛,包括在航空器运行及旅客上、下航空器的任何操作过程中发生的事故。^⑰ 而“航空器事故”包括航空器本身发生的事故,如飞机坠毁、爆炸、碰撞、紧急迫降等,也包括在航空器内发生的个别意外事件,如旅客被掉落的行李砸伤、被洗手间的门夹伤等。然而,也有学者主张,对该术语的解释应结合《蒙特利尔公约》所蕴含的“保护消费者权益”的宗旨与目的进行系统性理解。依据此解释路径,“航空器事故”应当作广义解释。在此背景下,有观点指出,若在实践中就某事件是否构成“航空器事故”存在争议,那么承运人无需先行付款。^⑱ 另外,如果“航空器事故”与“事故”的范围确实未能重合,那么部分旅客在部分事故情形下可能无法获得先行赔偿。

三是请求先行付款的主体。《蒙特利尔公约》将“有权索赔”的主体范围留给缔约国确定。实践中各国可能在多个问题上存在分歧,如对伤亡旅客具有经济依赖关系的多个适格主体,特别是与伤亡旅客有抚养、赡养关系的人,同时请求先行付款,承运人是否有义务向所有请求人先行付款? 支付的金额标准应否统一? 针对多位伤亡旅客的共同

^⑮ See *YL v. Altenrhein Luftfahrt GmbH*, Case C-70/20 CJEU (2021).

^⑯ See Robert Lawson QC, *supra* note 11, 275.

^⑰ 参见《蒙特利尔公约》第17条第1款。

^⑱ See Brian F. Havel & Gabriel S. Sanchez, *The Principles and Practice of International Aviation Law*, Cambridge University Press, 2014, p.298-299.

适格索赔人,其是否有权获得多笔赔偿金?另外,如何判断索赔主体具有“迫切的经济需求”?是否需要提供初步表面证据?

四是先行付款的期限。《蒙特利尔公约》在付款期限上使用“不迟延”一笔带过。此期限究竟是1天、10天、1个月抑或更长时间由缔约国自行确定。欧盟将这一期限界定为“旅客身份确定后15日内”^②。但实践中也有国家如澳大利亚将该期限的解释权赋予法院。^③这是因为重特大事故责任主体很难在短时间内认定,仓促付款可能出现错付、多付、不当支付等结果发生,后续还牵涉错付、多付款项追回等一系列问题。

五是先行付款的最低金额。承运人先行支付的金额由国内法规定。由于各国经济水平差异,数额也不尽相同。例如,欧盟第889/2002号条例针对旅客死亡情形,要求承运人赔偿不少于16000SDR。^④《俄罗斯联邦航空法》则要求不少于2亿卢布(约6000美元)。^⑤通常情况下,航空承运人基于成本收益考量,倾向于在最低额度内支付赔偿。因此,先行付款最低金额的设定直接影响受害者及其家属能否获得及时、足额的经济支持。各国最低金额标准的差异,可能导致同一航班上的旅客获得不同数额甚至相差悬殊的赔付。这显然背离了国际航空运输公约所追求的统一与公平价值。

六是先行给付款的扣除与责任认定。《蒙特利尔公约》第28条明确承运人先行付款不构成对责任的承认。如果认定承运人应承担责任,则可以从损害赔偿金中抵消。“可以”一词说明,最终是否抵消取决于承运人的选择。在不扣除的情形下,先行给付款可以被视为一种对受害者家属的慰问。然而,如果认定承运人不承担责任,那么先行给付款应否返还?《蒙特利尔公约》未对这一问题作出明确说明。目前仅欧盟条例明确作出规定:只有构成《蒙特利尔公约》第20条免责条件或受益人不符合资格的情形下,才可以收回预付款。其他司法管辖区的立场有待在实践中进一步观察。

3. 强制责任保险制度

《蒙特利尔公约》虽纳入强制责任保险制度,但将投保主体、保险范围、充分性认定等具体问题交由国内法自主规定,可能会导致以下分歧:

一是投保主体的认定。虽然《蒙特利尔公约》文本清晰规定投保人包括“缔约国承运人”与“经营航空运输至该国内的承运人”,但是以何种标准判断承运人国籍并非易事,特别是在航空公司跨国并购浪潮下,一家航空公司可能由多个不同国籍的法人持股。对此,理论上四类判断标准:成立地标准、住所地标准、实际联系标准、实际控制标准。^⑥不同标准将影响承运人的实际义务。此外,对第二类投保人,如何认定“经营航空运输”也存在诸多疑问。例如,它是否包含在该国经停的承运人?是否包含偶然、因意外而在该国降停的承运人?是否排除技术性经停?是否涵盖包机运输等不定期航班?

^② See Council Regulation (EC) No 2027/97, art. 5.

^③ See Civil Aviation (Carriers' Liability) Act 1959 (Cth) s 28 (Austl.).

^④ See Council Regulation (EC) No 889/2002, art. 1 (10).

^⑤ See Heiko Van Schyndel, *Aviation Code of the Russian Federation*, Eleven International Publishing, 2015, p.53.

^⑥ 参见李双元:《国际私法(冲突法篇)》,武汉大学出版社2016年版,第306-316页。

二是保险范围的界定。《蒙特利尔公约》在投保范围上使用“本公约中的责任”措辞。依据《维也纳条约法公约》规定的条约解释方法,^{②7}可以推导出“本公约中的责任”指旅客伤亡责任、行李损失责任、货物损失责任以及延误责任。^{②8}然而,缔约国对此立法并不完全一致。欧盟立法规定强制责任保险范围覆盖旅客伤亡、行李损坏、货物损失,排除了延误责任。^{②9}美国立法规定强制责任保险仅限于旅客伤亡和货物损失,排除了行李损坏与延误损失。^{③0}加拿大仅要求承运人对旅客伤亡投保,排除了行李损坏、货物损失、延误责任。^{③1}需要注意的是,第三人责任保险不应包含在内,因为《蒙特利尔公约》仅调整旅客与承运人之间的法律关系。第三人保险应由《关于外国航空器对地(水)面上第三者造成损害的公约》(以下简称《罗马公约》)予以调整。

三是保险充分性标准。保险“充分性”认定标准在实践中存在两种可能:一是以责任限额为基准,只要能够被保险覆盖即可认定充分性。二是由缔约国国内法确定。著名航空保险专家马格(Margo)教授认为,保险的充分性程度取决于当地司法管辖区的法律体系、责任类型、受害人损伤评估。在一个国家被认定是“充分保险”,在其他国家或地区有可能是不必要的。^{③2}

4. “两年期间”的法律性质

《蒙特利尔公约》第35条规定将国际航空运输责任赔偿诉讼的时效期间规定为两年,^{③3}但并未进一步澄清该期间的法律性质属于可变期间抑或不变期间。当前各司法管辖区法院在“期间的法律性质”问题上存在三类观点:一是诉讼时效说。诉讼时效是权利人请求法院保护其民事权利的法定期限,属于可变期间,本身可以中止、中断,一旦届满将导致当事人丧失胜诉权。二是除斥期间。除斥期间是法律规定或当事人约定的权利存续期间,属于不变期间,不能中止、中断或延长。三是先决条件。这是英美法系的特有概念,指诉讼前必须满足法定条件或程序,否则将被法院驳回起诉。从法律效果看,先决条件与除斥期间实际一致。^{③4}

英美法系普遍将“两年期间”界定为先决条件,这一司法立场可追溯至《华沙公约》生效期间并延续至今。然而,以法国为代表的大陆法系国家倾向于将“两年期间”认定

^{②7} 参见《维也纳条约法公约》第31、32条。

^{②8} 《蒙特利尔公约》第17-19条分别规定了承运人对旅客伤亡、行李损失、货物损失、延误的责任。第20条规定了承运人的免责情形。第21、22条分别规定了旅客伤亡责任,延误、行李与货物的责任限额,恰好与第17-19条对应,由此可推导出《蒙特利尔公约》中的责任为:旅客伤亡、行李损失、货物损失、延误责任。

^{②9} See Council Regulation 785/2004, arts. 6-7.

^{③0} See Code of Federal Regulations, Title 14, § 205.1, 205.5 (2024).

^{③1} See Canadian Transportation Agency, *Discussion Paper on Air Liability Insurance Provisions*, at <https://otc-cta.gc.ca/eng/discussion-paper-air-liability-insurance-provisions#toc-2> (Last visited on August 7, 2025).

^{③2} See George Leloudas, Paul S. Dempsey, Laurent Chassot, *The Montreal Convention: A Commentary*, Edward Elgar Publishing, 2023, p.596.

^{③3} 《蒙特利尔公约》第35条第1款规定:“自航空器到达目的地之日、应当到达目的地之日或者运输终止之日起两年期间内未提起诉讼的,丧失对损害赔偿的权利。”

^{③4} 参见梁赞戈:《对蒙特利尔公约中诉讼时效规则国内适用的再思考》,载《法学前沿》2023年第1期,第168页。

为诉讼时效。这一司法取向源于对承运人与旅客利益的审慎考虑。具体而言,如果诉讼期间绝对不变或过于短暂,可能导致航空事故受害者在损害尚未完全显现或伤情尚未稳定时就丧失救济渠道。^{③⑤}值得注意的是,我国司法实践也采取这一立场。在“日本财保上海分公司等与罗宾逊深圳分公司等保险人代位求偿权纠纷上诉案”中,深圳市中级人民法院认定“两年期间”应适用我国法律时效的规定,同时指出适用法院地诉讼时效中止、中断规则更利于实现《蒙特利尔公约》保护航空消费者的立约目的。^{③⑥}

(二) 欧盟条例对《蒙特利尔公约》的偏离

2004年,欧盟颁布第261/2004号条例(以下简称“条例”),专门就“航班拒载、取消或延误情形下旅客索赔和获得帮助”作出规定。^{③⑦}不过,该条例对承运人施加的义务远超一般合同法的规定,^{③⑧}背离了《蒙特利尔公约》的宗旨,其主要体现在以下三个方面:

1. 扩大承运人义务范围

与《蒙特利尔公约》相比,欧盟条例扩大了承运人的责任范围,新增航班拒载、取消及延误情形下对旅客的协助关怀义务与赔偿义务。其中,协助关怀义务适用于上述三种情形,要求承运人为旅客办理退票、重新安排航班、报销相关交通费用,在等待时间内为旅客免费提供食宿及两次通讯机会。^{③⑨}赔偿义务仅适用于拒载与取消情形,要求承运人根据航班里程支付对应的固定赔偿金额。^{④⑩}这两项义务因与《蒙特利尔公约》的排他性规定相冲突而广受争议。

《蒙特利尔公约》在延误损失赔偿问题上具有排他适用属性。该公约第29条在旅客、行李和货物运输损害索赔上,具有排除国内法和其他任何规则适用的效果。这一规定得到世界主要司法管辖区法院的严格遵循。然而,欧盟法院却背道而驰,在司法实践中不断强化条例适用。在“斯特金诉康多尔航空有限公司案”中,欧盟法院认为:条例调整旅客共同遭受的“时间损失”,该损失是一种对所有旅客造成的不便。^{④⑪}而《蒙特利尔公约》“因延误引起的损失”是一种具有个体差异的“财产损失”。因此,条例与公约调整的是两类不同的损失,二者并不冲突。另外,公约仅排除在诉讼程序中诉诸其他规范,并未排除在诉讼外的救济程序中诉诸其他规范。详言之,标准化与即时协助措施在性质上属于行政救济,满足条件自动适用,无须证明承运人过错、损害与延误之间的因果关系等内容。由此可见,条例规定的标准化措施非但不违背公约,反而形成对公约的有益补充。^{④⑫}法院的解释曲解了公约的排他性。标准化与即时协助措施实际上在公约的赔

^{③⑤} See Georgette Miller, *Liability in International Air Transport*, Kluwer Debenter, 1977, p.327.

^{③⑥} 参见广东省深圳市中级人民法院(2021)粤03民终30373号民事判决书。

^{③⑦} See Council Regulation(EC) No 261/2004, art. 1.

^{③⑧} 参见前注⑤,袁发强文,第160页。

^{③⑨} See Council Regulation(EC) No 261/2004, art. 8-9.

^{④⑩} See Council Regulation(EC) No 261/2004, art. 7.

^{④⑪} See Christopher Sturgeon v. Condor Flugdienst GmbH, EU Cases G-402/07, G-432/07 [2009].

^{④⑫} See International Air Transport Association and European Low Fares Airline Association v. Department for Transport, Case C-344/04 CJEU (2006).

偿体系之外,对承运人施加了额外的补偿义务。然而,公约对补偿性救济享有排他管辖权,任何缔约国不得在公约之外另行设定补偿性救济义务。条例此举显然突破了这一限制,与公约的排他性要求相冲突。^{④③}

欧盟法院关于“斯特金诉康多尔航空有限公司案”的裁决进一步加剧了条例与公约的冲突。在该案中,原告因航班延误,比预计时间晚 25 小时到达目的地。其认为航班在延误 25 小时的情况下,实际属于被“取消”状态,承运人应承担赔偿责任。而航空公司坚持认为航班是延误而非取消。法院基于平等待遇原则指出,在航班延误 3 小时以上情形下,旅客遭受的时间损失,实际与航班取消遭受的损失相似,他们有权向承运人索赔。欧盟法院裁定将承运人的赔偿义务延伸至航班延误情形,扩张了承运人的责任范围。这一标准也在后续诸如“福克斯案”^{④④}与“尼克森案”^{④⑤}中得到确认与遵循,并逐步演变为一项判例法。

2. 限缩承运人抗辩空间

欧盟条例及司法实践在扩大承运人义务范围的同时,也不断压缩承运人抗辩空间,具体表现在以下两个方面:

第一,提高承运人免责门槛。《蒙特利尔公约》在承运人延误免责问题上采用“一切合理措施”标准,承运人只需证明“已采取一切合理措施”或“不可能采取合理措施”。^{④⑥}欧盟条例采用“非常情势”标准。承运人须证明:非常情势存在;非常情势与延误之间有因果关系;采取一切合理措施也无法避免。^{④⑦}相比来看,欧盟条例设置的免责条件远高于《蒙特利尔公约》。在“瓦伦廷·瓦尔曼诉意大利航空案”中,原告搭乘的航班因“航空器涡轮发动机缺陷”被取消,承运人以机械故障构成非常情势为由主张抗辩。法院认为,某一事件构成非常情势需满足两项要件:一是不属于承运人正常经营过程中固有的事件,二是超出承运人控制范围。航空器在各种飞行条件下飞行,难免出现零部件损坏,因此机械故障属于经营活动中固有的事件,承运人抗辩不能成立。^{④⑧}相比之下,如果承运人依据《蒙特利尔公约》提出抗辩,只要证明其已尽其所能对航空器进行修理,则可能获得免责。

第二,限缩承运人免责范围。欧盟法院对条例的解释表明,承运人抗辩仅能免除赔偿责任,但仍需提供标准化与即时协助措施。在“丹尼斯·麦克唐纳诉瑞安航空案”中,原告搭乘的航班因受火山灰影响而被取消。在滞留期间,航空公司并未提供任何膳食、住宿和交通协助。事后,原告提起诉讼,要求航空公司支付食宿交通费共 1130 欧元。都

^{④③} See Paul Stephen Dempsey & Johansson, *Montreal v. Brussels: The Conflict of Laws on the Issue of Delay in International Air Carriage*, *Air and Space Law*, Vol.35:207, p.208 (2010).

^{④④} See *Air France SA v. Heinz-Gerke Folkerts and Luz-Tereza Folkerts*, Case C-11/11 CJEU (2013).

^{④⑤} See *Emeka Nelson and others v. Deutsche Lufthansa AG*, Case C-581/10 CJEU (2012).

^{④⑥} 参见《蒙特利尔公约》第 19 条。

^{④⑦} 参见杨秀棋:《欧盟第 261/2004 号条例下“非常情势”抗辩的新近发展与启示》,载《法学前沿》2023 年第 1 期,第 190 页。

^{④⑧} See *Wallentin-Hermann v. Alitalia-Linee Aeree Italiane SpA*, Case C-549/07 CJEU (2008).

柏林地区法院提请欧盟法院就“特殊情形可否免除承运人的协助与关怀义务”进行解释。法院认为,协助与关怀义务并不旨在惩罚航空承运人的不当行为,而是为了减轻旅客遭遇的不便。如拒绝为旅客提供协助措施,就违背了消费者保护目的。因此,协助与关怀义务仍须继续履行。^④

3. 推动条例域外适用

秉持消费者至上理念,欧盟还积极推动条例的域外适用。依据该条例第3条,欧盟根据始发地和目的地确定条例的适用范围。^⑤具体包括两种情形:其一,始发地为欧盟成员国机场,旅客和承运人的国籍在所不问;其二,目的地为欧盟成员国机场,且承运人为欧盟成员国航空公司。由此可见,在第一种情形下,条例对非欧盟航空公司也具有约束力。

值得注意的是,欧盟法院试图通过判例进一步扩张条例的域外适用范围。在“美国联合航空公司案”中,原告订购了“布鲁塞尔—纽瓦克—圣何塞”的联程机票。根据代码共享协议,第一段航程由汉莎航空公司承运,第二段航程由美国联合航空公司(以下简称“美联航”)承运。原告在纽瓦克转机时遭遇航班延误,最终比预计晚223分钟到达目的地。其向布鲁塞尔法院提起诉讼,要求美联航依据条例承担赔偿责任。鉴于延误发生在第二航段,完全位于欧盟以外的第三国境内,欧盟法院被要求解释条例的适用范围。法院在回顾条例“旨在提升消费者保护水平”的目标后认为:应将第二段航程与第一段航程视为一个整体看待,因为第二段航班及其乘客仍与欧盟领土保持着密切联系。因此,如果旅客通过欧盟承运人购买全航段联程机票,从成员国境内机场出发、经由第三国机场并到达第三国另一机场,在第二段航班延误超3小时的情形下,即使该航段完全位于境外,其依旧有权请求第二段航班承运人赔偿时间损失。^⑥由此,条例的适用范围已扩张至“域外转机”与“非欧盟承运人”的情形。这一判例将迫使更多非欧盟航空公司接受欧盟规则。这无疑加剧了欧盟条例与《蒙特利尔公约》的冲突与竞争。

欧盟此举遭到了理论与实务界的广泛批判。有学者将其描述为“多重失败”^⑦“在实践中将导致重大问题”,甚至有评论员对欧盟法治提出严重担忧。^⑧实践中亦有其他司法管辖区颁布关于航班延迟、取消、机票超售的立法,但它们均强调《蒙特利尔公约》优先于国内立法。例如,美国交通运输部声明:如果国内航班延迟、取消、机票超售立法与《蒙特利尔公约》冲突,则不能被适用。^⑨相比之下,欧盟立法与司法正逐渐打破《蒙特利尔公约》所确立的旅客和承运人之间的平衡。

^④ See *McDonagh v. Ryanair Ltd.*, Case C-12/11 CJEU (2013).

^⑤ See Council Regulation(EC) No 261/2004, art. 3.

^⑥ See *Q, R, S v. United Airlines Inc.*, Case C-561/20 CJEU (2022).

^⑦ See Kinga Arnold & Pablo Mendes de Leon, *Regulation (EC) 261/2004 in the Light of the Recent Decision of the European Court of Justice: Time for a Change?*, *Air and Space Law*, Vol.35:91, p.110 (2010).

^⑧ See Ludger Giesberts & Guido Kleve, *Compensation for Passengers in the Event of Flight Delays*, *Air and Space Law*, Vol.35:293, p.303 (2010).

^⑨ See George N. Tompkins, *A Tribute to the Legacy of Henri Wassenbergh*, *Air and Space Law*, Vol.40:83, p.91 (2015).

（三）航空器产品责任的现实冲击

重大航空器事故往往交织运输责任与产品责任,旅客可以自主选择向承运人或航空器制造商索赔。对此,《蒙特利尔公约》设计了一项“赔偿责任引导机制”:拟定承运人为首要赔付主体,无论是否涉及第三方责任均先由承运人赔付(将赔偿责任先行导向承运人);承运人履行赔偿义务后再向第三方追偿(由承运人导向第三方)。^{⑤⑤}该机制通过简化诉讼程序使旅客在短时间内获得赔偿,同时承运人也通过明确的责任限额和追偿权控制了经营风险。

然而,引导机制实施效果远未达到预期。近年来,旅客正逐渐背弃《蒙特利尔公约》提供的救济渠道,在利益驱使下转而提起产品责任诉讼,以寻求更高赔偿额。目前,航空运输责任诉讼与产品责任诉讼是否冲突尚未得以明确。司法实践表明,《蒙特利尔公约》的排他性规定并不与受害者对制造商提起的产品责任诉讼相冲突,其可以自由选择,甚至提起平行诉讼。例如,2004年包头空难发生后,32位罹难者家属不仅起诉承运人中国东方航空公司,还在美国加州高等法院以产品缺陷为由,要求飞机制造商加拿大庞巴迪公司、发动机制造商美国通用电气公司赔偿。^{⑤⑥}

相较于航空运输责任诉讼,产品责任诉讼对旅客索赔的优势体现在三个方面:

第一,索赔对象多元。在运输责任诉讼中,受害者仅能依据合同关系起诉承运人。而在产品责任诉讼中,索赔对象包括生产者、销售者甚至零部件制造者等多个主体。

第二,胜诉几率更大。在运输责任诉讼中,承运人可以对超过10万SDR的索赔额主张免责,只要证明损失不是由其或受雇人、代理人的过失、不当行为、不作为造成,或损失完全由第三人造成。而在产品责任诉讼中,各国国内侵权法一般采用严格责任,极大限制了生产者或销售者的抗辩权。此外,受害人在航空产品责任诉讼中的举证负担也相对较轻,极大提升了受害者的胜诉几率。以美国为例,只要受害人提供的证据能够证明航空产品“可能”存在缺陷就被认为完成举证。^{⑤⑦}

第三,获赔数额更高。实践中,一些国家倾向于在产品责任诉讼中支持惩罚性损害赔偿。此类赔偿是补偿受害者实际损失之外的一种附加性赔偿,数额远超实际损害,对受害者及其家属极具诱惑力。以“皮斯诉比奇飞机公司案”为例,美国法院在判决航空器制造商支付4.5亿美元赔偿的基础上,又追加17.25亿美元的惩罚性赔偿。^{⑤⑧}在“罗森丁案”中,原告不仅获得制造商支付的100多万美元人身损害赔偿,还获得1050万美元的惩罚性赔偿,创下美国历史上单个原告因人身伤害获得的最高赔偿纪录。^{⑤⑨}

在高额利益的驱使下,越来越多的索赔者选择提起产品责任诉讼。长此以往,《蒙特利尔公约》精心设计的赔偿引导机制将被束之高阁。更重要的是,承运人在产品责任

^{⑤⑤} 参见《蒙特利尔公约》第29、37条。

^{⑤⑥} 参见吕明合:《包头空难索赔案:东航向受害家属索取律师费》,载中国民用航空网, <https://www.ccaonline.cn/news/yq/193104.html>, 2025年8月10日访问。

^{⑤⑦} See *Greene v. B.F. Goodrich Avionics Sys., Inc.*, 409 F.3d 784 (6th Cir. 2005).

^{⑤⑧} See *Pease v. Beech Aircraft Corp.*, 38 Cal. App.3d 450 (1974).

^{⑤⑨} See *Grant P. DuBois, Punitive Damages: Bonanza or Disaster?*, *Litigation*, Vol.3:35, p.35 (1976).

诉讼中将丧失责任限额保护,特别是在法院判决巨额惩罚性赔偿的情形下,其实际支付的赔偿金远高于公约责任限额。由此一来,旅客与承运人的利益平衡将再次被打破,以此为基础的《蒙特利尔公约》也将难以真正实现统一责任的目标。

四、国际航空运输责任体制统一化目标的实践路径

习近平总书记指出,推动各方在国际关系中遵守国际法和公认的国际关系基本原则,用统一适用的规则来明是非、促和平、谋发展。^⑩从国际法层面,公约的统一适用离不开国际协调,这需要国际组织发挥联结作用,促进国际对话、沟通与合作。特别是 ICAO 作为联合国处理国际民航事务的专门机构,在强化《蒙特利尔公约》统一适用方面责无旁贷,应发挥引导各国司法实践与公约宗旨目标保持一致的积极作用。国内方面,各国在适用国际条约时应善意履行条约解释义务,避免选择性适用或采用双重标准,自觉维护国际法治的权威性和可预期性。我国作为国际航空运输责任体制下多项公约的缔约国,应确保公约在我国得到一致、准确的理解与适用。

(一) 国际航空运输责任体制统一实施的国际路径

1. 推动非缔约国签署与批准《蒙特利尔公约》

国际统一私法规则的生命力取决于国际社会的认可度与接受度,只有获得绝大多数成员批准,规则的统一目标才能真正从文本走向现实。激励更多非缔约国加入将有效拓展公约在全球的适用范围,为全球航空运输业创造更加公平、可预见的法律环境。一方面,ICAO 或相关国家可以通过定期举办国际民航条约周、工作坊、专题研讨会以及编制多语种宣传材料等方式,提升公约影响力。另一方面,建立《蒙特利尔公约》批准进展常态化监测机制。ICAO 曾在第 39 届大会上将推广《蒙特利尔公约》列入专项议程并附列未批准国家名单。^⑪这种透明化措施在国际社会形成有效的舆论压力。数据显示,截至第 40 届大会审议时,未批准公约国家的数量已减少 14 个。^⑫未来 ICAO 可进一步深化与 IATA 等组织的合作,持续更新未批准国家名单,形成更加系统的监督与激励机制。

此外,非缔约国的航空公司也应积极响应 ICAO 号召,通过多手段游说本国政府批准《蒙特利尔公约》。这种民间力量“自下而上”的推动可与 ICAO 官方“自上而下”的协调机制形成互补,加快国际航空运输责任规则统一化进程。具言之,航空公司可重点阐述该公约对高效便捷化解纠纷、保障旅客与货物托运人利益、提升行业法律确定性的显著优势,强调批准《蒙特利尔公约》对本国航空运输业带来的可观收益。

^⑩ 参见习近平:《弘扬和平共处五项原则 建设合作共赢美好世界——在和平共处五项原则发表 60 周年纪念大会上的讲话》(2014 年 6 月 28 日),载《人民日报》2014 年 6 月 29 日,第 2 版。

^⑪ 参见国际民航组织:《大会第 39 届会议——推广统一国际航空运输某些规则的公约》,载国际民航组织官网, https://www.icao.int/Meetings/a39/Documents/WP/wp_120_zh.pdf, 2025 年 12 月 5 日访问。

^⑫ 参见国际民航组织:《大会第 40 届会议——关于推广〈统一国际航空运输某些规则的公约〉的进展》,载国际民航组织官网, https://www.icao.int/Meetings/a40/Documents/WP/wp_293_zh.pdf, 2025 年 12 月 5 日访问。第 39 届会议(2016 年)未批准公约国家数量为 72 个,第 40 届会议(2019 年)减少至 58 个。

2. 确立承运人与消费者利益动态平衡机制

当前,欧盟对航空旅客的过度保护不仅削弱了航空运输系统各方为旅客尽责服务的积极性,而且在实际效果上偏离制度初衷。因为承运人的额外开支最后将摊入票价,最终由旅客买单。^{⑥3}因此,纠正航空运输对消费者过度保护的倾向,维系承运人与消费者利益动态平衡势在必行。值得注意的是,ICAO 于 2015 年发布的《国际民航组织关于消费者保护的核心原则》^{⑥4}采取非规范性和非强制性的政策指导形式,为审查航空旅客保护既有制度和新制度提供了基本原则,被认为是一项促进航空旅客保护制度趋同的积极发展。^{⑥5}未来,ICAO 可进一步优化协调机制,邀请国家或区域组织内部航空法专家组建研究小组,持续追踪各司法管辖区关于航空消费者权益保护立法或相关判例,针对实践中的新问题及时补充或修订指导原则。同时,ICAO 也可借助多边对话平台,如国际民航组织大会、IATA 全球法律大会,设置专项议题探讨消费者保护与产业竞争力之间的关系,寻求二者的适度平衡。

3. 构建国际航空运输责任全球判例库

出于统一适用公约的目的,法官在解释《蒙特利尔公约》时可能需要参考域外判决。由于并非所有法官都具有航空法专业知识和行业背景,出于统一解释和适用公约的目的,其很可能在案件审理过程中参考域外判例。遗憾的是,域外司法管辖区的判决几乎不对外公开,即便公开也散见于报刊、网站等渠道。为加强涉及《蒙特利尔公约》解释的司法判例在全球范围内传播与共享、助力司法机关及时掌握全球最新审判动向,ICAO 与 IATA 可合作建立“统一国际航空运输责任判例库”。^{⑥6}在这一方面,可借鉴联合国国际贸易法委员会法规判例数据库(UNCITRAL CLOUT)的经验。数据库建设应注意以下问题:(1)在判例选择方面,应覆盖全球主要司法管辖区和不同法系。既要涵盖《蒙特利尔公约》的判例,也应纳入《华沙公约》期间的经典判例。(2)在判例编纂方面,可借鉴联合国国际贸易法委员会法规判例数据库的成熟经验,由 ICAO 指定国家通讯员作为联络人定期报送判例。(3)在判例审核方面,设立由航空法权威学者、法官、律师、仲裁员等组成的专家委员会,对入库判例进行评估把关。

4. 制定公约解释指南以提供裁判指引

协调缔约国司法实践分歧的一种路径是修订《蒙特利尔公约》,但受制于各国在条款的解释上不能迅速达成共识的事实,这一路径在短期内难以实现。另一种是由 ICAO

^{⑥3} 参见国际航协:《航空消费者保护条例应解决共同责任》,载国际航空运输协会官网, <https://www.iata.org/contentassets/99a50c0e200f4a648caa40cc786e27fd/2023-06-05-06-cn.pdf>, 2025 年 12 月 5 日访问。

^{⑥4} 参见《国际民航组织关于消费者保护的核心原则》,载国际民航组织官网, https://www.icao.int/sustainability/Documents/ConsumerProtection/CorePrinciples/ICAO-CorePrinciples_ZH.pdf, 2026 年 2 月 15 日访问。

^{⑥5} See Correia Vincent & Noura Rouissi, *Global, Regional and National Air Passenger Rights-Does the Patchwork Work?*, Air and Space Law, Vol.40:123, p.123 (2015).

^{⑥6} See João Ribeiro-Bidaoui, *The International Obligation of the Uniform and Autonomous Interpretation of Private Law Conventions: Consequences for Domestic Courts and International Organizations*, Netherlands International Law Review, Vol.67:139, p.156 (2020).

主导,结合公约的制定背景和各国实践制定解释指南,为法院解释公约提供指引。此路径能够在维持公约稳定性的同时,有效推动全球裁判的渐进式趋同,是当前更具可操作性的选择。解释指南应包含下列内容:

一是确立公约解释的基本要求。当前,一些国际立法在其文本中增添了解释性规定,以促进统一理解与适用。例如《联合国国际货物销售合同公约》第7条规定:“在解释本公约时,应考虑到本公约国际性质和促进其适用的统一以及在国际贸易上遵守诚信的需要。”又如《移动设备国际利益公约》第5条规定:“在解释本公约时,应当考虑公约序言中阐明的宗旨、公约的国际性质以及促进公约在适用上的统一性和可预见性需要。”指南可借鉴上述条款,列明公约解释所必需考量的因素,包括但不限于:国际性、统一适用、可预测性、强制与排他适用性等。

二是明确法院参考域外类案判决。《蒙特利尔公约》使用的概念通常是经各国妥协达成的中立概念,即便这些概念或术语是特定国家法律体系所独有,也不能直接与国内法中的相同概念对应。^{⑥7}各国法院在解释《蒙特利尔公约》时应参考域外相关判例,查明是否形成“协调、共同及一致”的解释。因为此类解释可能构成“嗣后惯例”,从而产生法律拘束力。

三是厘定公约关键术语的概念。为避免公约适用混乱,多份法律文书在开篇就对关键术语进行了界定。例如,《移动设备国际利益公约》《移动设备国际利益公约关于航空器设备特定问题的议定书》分别列出40个、16个关键术语的定义,《联合国全程或部分海上国际货物运输合同公约》界定的概念也多达30余个。鉴于此,ICAO可组织航空法权威专家在梳理相关理论与判例的基础上,厘清关键术语的范围和边界。应注意的是,定义应采用中性语言,尽量避免使用某国国内法、其他国际法律文书中的特定表述以及仅限从业人员熟知的行业惯用语,以避免法官受到干扰。

(二) 国际航空运输责任体制统一实施的国内路径

涉外司法是国家以法治方式参与国际事务和全球治理的重要实践,在推动构建公正合理透明的国际规则体系、提高我国在全球治理体系变革中的话语权和影响力方面发挥着不可替代的作用。《中共中央关于加强新时代审判工作的意见》强调,要加强国际条约和国际惯例准确适用工作。^{⑥8}我国作为《蒙特利尔公约》缔约国,应坚决维护公约的统一适用。

1. 统一对公约的理解与适用标准

我国法院在司法实践中对国际航空运输统一责任规则的理解与适用存在一定差异。具体来说,以下问题有待进一步明确和统一。

一是关于公约的适用条件。在“法国航空与苏经建、张晨玺航空运输人身损害责任纠纷案”中,原告苏经建之夫、张晨玺之父张佐从中非共和国班吉机场回国,在登机后前

^{⑥7} 参见段媛媛:《国际民商事条约“自治解释”与“国家主义解释”的反思与重构》,载《武大国际法评论》2024年第6期,第93页。

^{⑥8} 参见《中共中央关于加强新时代审判工作的意见》(2025年2月8日)。

往卫生间的过程中突发心脏病死亡。双方就损害赔偿问题诉至法院。法院依据原被告双方的国籍来确定法律适用。法院认为,我国和法国均为《蒙特利尔公约》缔约国,应优先适用《蒙特利尔公约》。^⑥然而,这一判决在法律适用问题上存有争议。实际上,无论是《华沙公约》还是《蒙特利尔公约》,均明确规定以“国际运输”作为适用条件,即始发地与目的地必须分别位于两个缔约国内。本案航班的始发地位于中非共和国境内,而该国仅加入了《华沙公约》。因此,本案的法律适用应更加细致地考虑我国和中非共和国共同加入的《华沙公约》。国际航空运输责任体制下的公约均以“国际运输”作为适用前提,即只要航班始发地和目的地分别位于两个缔约国内,就应当适用公约,而无需考虑原告或被告的国籍国。此外,具体适用哪一公约,也是以始发地和目的地所在国加入的公约文本为准。

二是关于公约的排他性适用。与 CISG 等其他国际统一私法规则不同,《蒙特利尔公约》具有显著的排他适用特征。在“王娟诉中国东方航空股份有限公司旅客运输合同纠纷上诉案”中,原告订购了中国东方航空公司“上海—罗马”航班客票,但因航班超售而被拒载。原告认为东航机票超售的行为构成欺诈,依据《中华人民共和国消费者权益保护法》要求被告承担三倍的损失。法院最终判决被告除赔偿实际损失外,还应额外赔偿 2500 元。^⑦笔者认为,原告搭乘的航班只要属于《蒙特利尔公约》规定的“国际运输”,其损害赔偿应优先适用公约。既然《蒙特利尔公约》已将任何惩罚性、非补偿性损害赔偿排除在外,那么具有惩罚色彩的 2500 元的额外赔偿值得探讨。又如,在“北京金开宇货运公司与海南航空货物运输合同纠纷案”中,法院认为如果国际条约与国内法存在冲突,则适用公约;如果二者并未发生冲突,则可适用国内法。法院最终以《中华人民共和国民用航空法》作为法律依据进行裁判。^⑧此判决值得商榷之处在于:能否以规定一致为由诉诸国内法,如何理解对公约的强制性与优先适用性要求。未来,我国应在司法实践中明确:《蒙特利尔公约》为国际航空运输责任纠纷创设了独立的诉因,具有排除其他任何国内法适用的效果。

三是关于公约的适用思路。我国法院适用国际航空运输责任统一规范的思路有两种:一种是直接适用,即只要争议事项属于公约管辖范围,就直接援引公约裁判;另一种是间接适用,即首先判断案件是否具有涉外因素,再依据冲突规范选择准据法或适用公约。例如,在“马华、法国航空公司旅客运输合同纠纷案”中,法院援引了《中华人民共和国涉外民事关系法律适用法》第 41 条。该条规定,当事人可以协议选择合同适用的法律,当事人没有选择的,适用最能体现该合同特征的一方当事人经常居所地法或其他与该合同有最密切联系的法律。但随后法院又考虑到航空运输当事方所在国为《蒙特利尔公约》缔约国,故应优先适用《蒙特利尔公约》。^⑨笔者认为,间接适用方式无法体

^⑥ 参见山西省高级人民法院(2015)晋民终 340 号民事判决书。

^⑦ 参见上海市第一中级人民法院(2015)沪一中民一(民)终 1946 号民事判决书。

^⑧ 参见海口海事法院(2022)琼 72 民初 267 号民事判决书。

^⑨ 参见广东省广州市中级人民法院(2019)粤 01 民终 20284 号民事判决书。

现《蒙特利尔公约》的排他性要求,我国应直接适用该公约,无须再通过国内法或冲突规范的指引确定准据法。因此,尽快澄清公约在我国的适用思路,有助于提升裁判结果的确信性与可预测性。

2. 提升我国裁判文书的说理质量

裁判文书的释法说理质量不仅关系到裁判的可接受性,在涉外案件中更是直接关系到我国司法形象、司法公信力与影响力的塑造。《维也纳条约法公约》第31条第1款规定,条约解释应根据用语通常所具有的含义,结合上下文并参照条约的目的与宗旨,进行善意解释。然而,法官在司法实践中往往较少主动运用条约解释规则,更多采用模糊处理方式。例如,在“新时代国际运输服务有限公司上海分公司航空货物运输合同纠纷案”中,原告与被告签订包机运输合同,约定由被告安排航班将货物从上海运往芝加哥。被告未能及时履约给原告带来经济损失,双方就损害赔偿问题诉至法院。法院依据《蒙特利尔公约》第33条第1款认为其不享有管辖权遂驳回起诉,然而法院并未对此作出详细解释,特别是对“订立合同的营业地”这一关键用语。^{⑦③}事实上,若依据条约解释方法,应着重参考上下文,甚至需要运用体系解释方法,将其放在中美双边民用航空运输协定、航线运营等法律文件中解释。^{⑦④}又如,在“邵正荣等与卡塔尔航空集团公司航空运输人身损害责任纠纷案”中,谢某在乘坐中国上海飞往卡塔尔多哈的航班途中死亡,其家属就损害赔偿事宜起诉至法院。法官在审理中依据《蒙特利尔公约》第17条,以事故发生发生在航空器上直接认定被告承担责任,并未对构成“事故”的实质性条件进行分析。^{⑦⑤}

简言之,裁判文书的释法说理质量已成为展示我国法治形象的重要窗口,其影响已超越个案范畴。如法律适用涉及国际公约,法院应积极主动解释公约,为我国在国际规则解释与法治形象塑造方面提供更多契机。

3. 加强对域外经典判例的研究

华沙体制与《蒙特利尔公约》项下包含大量涉及条款解释的判例法。虽然这些外国判例法不具有法律约束力,但经典案例中的推理解释往往凝结着航空法学者与法官智慧的结晶,对于理解、解释公约具有重要参考价值。各国在司法裁判中也通常会参考他国判例法。如美国斯卡利亚(Scalia)大法官所言:“我们在解释公约时,给予其他缔约国判例相当大的分量……忠实于这一准则,我们之前对《华沙公约》的意见已经仔细参考了外国判例法。”^{⑦⑥}法官通过研究域外判例法能够了解外国法院的立场与思路,摆脱“内国法化倾向”,可以更好地促进公约的统一解释与适用。

当然,外国判例法良莠不齐,错误适用公约的判决反而阻碍公约统一适用。因此,对于外国判例法应保持慎重理性对待,特别注重案例筛选工作。具体而言,应精挑细选获得主流司法管辖区援引的经典判例、运用多种解释方法说理充分的判例。此外,还应建

^{⑦③} 参见上海市浦东新区人民法院(2015)浦民二(商)初字第S5130号民事裁定书。

^{⑦④} 参见张乃根:《试析条约解释规则在我国法院的适用》,载《国际法学刊》2023年第1期,第11-12页。

^{⑦⑤} 参见北京市朝阳区人民法院(2019)京0105民初74331号民事判决书。

^{⑦⑥} See Olympic Airways v. Husain, Individually, 540 U.S. 656 (2004).

立外国判例常态化研究机制,密切追踪适用《蒙特利尔公约》的最新判例,定期组织研讨会分享交流,还可邀请国外权威航空法学者、经验丰富的法官等开展讲座,加深对《蒙特利尔公约》核心术语和条款的理解。

4. 完善公约司法解释与案例指导制度

近年来,最高人民法院采取一系列措施为法院审理涉外案件提供指引与示范。例如,出台《关于审理涉外民商事案件适用国际条约和国际惯例若干问题的解释》,颁布“涉外民商事案件适用国际条约和国际惯例典型案例”“‘一带一路’建设典型案例”等。未来我国可从以下两方面继续完善:

一是对涉《蒙特利尔公约》典型案例进行专题汇编。目前最高人民法院各批次颁布的案例种类较为多元,既涉及国际航空运输责任案件,也涉及国际货物销售合同纠纷、国际海事纠纷等。这种分散化的编排模式不仅增加检索难度,还可能造成类案的遗漏。对此,法院可尝试将涉及同一公约的经典案例按照条款顺序编排整理,如“涉《蒙特利尔公约》适用典型案例”。一方面,有助于法官从整体和联系的视角理解公约;另一方面,也便于域外法院检索参考我国判决,便于 ICAO 考察我国司法实践。更重要的是,专项案例汇编能凸显我国法院对特定公约的解释方法论,提升我国在全球航空治理体系中的话语权和影响力。

二是制定《蒙特利尔公约》专项司法解释。案例指导制度虽具有灵活性,但也存在内生缺陷,如不具有法律约束力、重结论轻解释。对此,应充分发挥司法解释的功效,与案例指导形成互补。如《最高人民法院关于审理船舶油污损害赔偿纠纷案件若干问题的规定》就是以我国法律和实践为主,结合国际公约对审理船舶油污损害赔偿法律适用等方面作出的具体规定。最高人民法院可组织航空领域的专家学者承担对《蒙特利尔公约》的解释和研究工作,起草“关于审理国际民用航空运输纠纷案件若干问题的规定”。在内容上,司法解释除应包括关键术语概念界定、模糊条款解释外,还应着重澄清依《蒙特利尔公约》提起的航空运输诉讼与依国内法提起的产品责任诉讼的关系。因为随着我国 C919 大飞机的投入运营,不排除未来有受害旅客为了规避《蒙特利尔公约》的统一适用,直接在我国提起产品责任诉讼。

五、结 语

习近平总书记指出:“我们应该创造一个奉行法治、公平正义的未来。要提高国际法在全球治理中的地位和作用,确保国际规则有效遵守和实施,坚持民主、平等、正义,建设国际法治。”^⑦ 1999 年《蒙特利尔公约》作为国际私法领域罕见的、具有“强制”色彩的统一实体法,其适用关涉航空运输责任体制的一体性与统一性。域外立法、司法背

^⑦ 习近平:《携手构建合作共赢、公平合理的气候变化治理机制》(2015 年 11 月 30 日),载《习近平谈治国理政》(第 2 卷),外文出版社 2017 年版,第 529 页。

离《蒙特利尔公约》宗旨与目标的实践应引起我们警惕,导致这些现象产生的动因可归结为公约本身存在的模糊性条款与关键概念缺失、对消费者的过度保护、国内产品诉讼中的严格责任与惩罚性损害赔偿等。从总体上看,这些背离并未真正肢解公约的目标与价值,但如果不加以遏制和有效澄清,任由其发展,那么全球航空运输的法律秩序将遭受重创,全球民航业高效运转将难以为继。习近平总书记强调,法律的生命在于付诸实施,各国负责任维护国际法治权威,依法行使权利,善意履行义务。^{⑦8}我国作为《蒙特利尔公约》缔约国,应旗帜鲜明地维护公约的统一适用与权威性,推动国际民航组织完善公约解释机制,动态协调旅客与消费者的利益。此外,我国也应统一对公约的理解与适用标准,及时纠正背离公约的司法实践,在国际航空运输领域率先践行“遵守国际法治、确保国际规则平等统一适用”的全球治理倡议,彰显我国作为国际法治维护者和建设者的良好形象。

Abstract: As the cornerstone of the modern liability regime for international air transport, the *Montreal Convention 1999* aims to unify carriers' liability by balancing the interests of passengers and carriers. However, due to the vagueness of certain provisions, along with the impact of the EU consumer protection movement and aviation product liability litigation, the Convention faces challenges of inconsistent implementation. Over time, this will undermine its legal certainty and predictability, posing a threat to the international legal order of air transport. To this end, it is suggested that the International Civil Aviation Organization and other relevant entities take effective measures to enhance non-contracting states' understanding of the Convention, gradually increase the number of contracting states, establish a dynamic mechanism to balance the interests of carriers and consumers, build a global database of case law on air transport liability, and develop interpretive guidelines to assist judicial decision-making. As a signatory, China can contribute to the Convention's uniform implementation by clarifying its approach to applying the Convention, strengthening the study and reference of classic foreign case law, and improving its systems for judicial interpretation and case guidance.

(责任编辑:强梅梅)

^{⑦8} 参见习近平:《共同构建人类命运共同体》(2017年1月18日),载《习近平谈治国理政》(第2卷),外文出版社2017年版,第540页。