

# 调整国际航空运输合同法律冲突的 国际条约及其若干问题研究

柳 芳

(武汉大学法学院,湖北 武汉 430072)

**作者简介** 柳 芳(1961-),女,江苏苏州人,武汉大学法学院国际法系博士生,从事国际私法研究。

**内容提要** 1929年在波兰华沙通过《统一航空运输某些规则的公约》时,参与国大多处于同一发展阶段,今天的情况已发生剧变,当事国已超过百个。因此,应加强对关于旅客伤亡、侵权责任等新的冲突规范的研究,同时也应通过国家间的集体合作,对目前的《华沙公约》与《海牙议定书》加紧进行改革。

**关键词** 国际航空运输合同 法律冲突 华沙公约

**中图分类号** DF 934 **文献标识码** A **文章编号** 1000-5374(1999)05-0088-05

在国际商业航空运输中,以统一的规则避免由国际航空运输合同导致的法律冲突,并以国际条约解决这类法律冲突,既是一种必然趋势,又是一个突出的特征。迄今,国家间解决国际航空运输合同法律冲突的国际条约主要有《华沙公约》、《海牙议定书》以及《瓜达拉哈拉公约》。

## 一、《华沙公约》

20世纪初,随着国家之间航空运输量的增长,由于各国在国际航空运输领域分别适用不同的国际私法规则,导致在这一领域出现严重的混乱。因此,1929年10月12日,在波兰华沙召开的国际航空私法国际会议上,各国通过了《统一国际航空运输某些规则的公约》,简称《华沙公约》。

《华沙公约》是调整国际航空运输合同所导致的法律冲突的综合统一的国际私法规则。其主要内容可分为以下三类:

### (一)统一的实体法规则

统一的实体法规则包含国际航空运输凭证规则与航空承运人损害赔偿规则。国际航空运输凭证规则规定了旅客客票、行李票、货物运单的性质、

须具备的分类列举项目、以及对违反该规则行为的处罚,部分地统一了国际航空运输合同的基本内容。航空承运人损害赔偿规则部分地统一了航空承运人的合同责任,它具有以下内容:

1. 承运人依过错原则承担损害赔偿;

2. 对承运人的过失予以推定,并将相应的举证责任转移给承运人;

3. 原则上,承运人承担限额损害赔偿。依黄金条款,承运人对每一旅客的损害赔偿金额以125,000金法郎为限,承运人对每公斤托运行李或托运行货物的损害赔偿金额以250金法郎为限,承运人对每位旅客自理行李的损害赔偿金额以5000金法郎为限;

4. 如损害系承运人故意行为所致,承运人应承担无限额损害赔偿。

### (二)统一的冲突规范

经《华沙公约》统一的冲突规范有五条:

1. 如承运人证实损害系受损害人的过错所致、或可归责于受损害人的过错,案件受理法院可依法院地法全部或部分免除承运人的损害赔偿,即过错所导致的损害赔偿责任的认定依法院地法;

2. 损害赔偿金是否可采用分期付款的方式支付,由案件受理法院依法地法予以认定,即损害赔偿金的分期支付依法地法;

3. 承运人相当于华沙公约规定的故意行为导致损害的行为,由案件受理法院依法地法予以认定,即相当于故意行为导致损害的行为的认定依法地法;

4. 损害赔偿诉讼中的程序问题应由案件受理法院的法律调整,即诉讼程序问题依法地法;

5. 诉讼时效的计算方法应由案件受理法院的法律确定,即诉讼时效的计算方法依法地法。

### (三)统一的司法管辖权原则

经《华沙公约》统一的司法管辖权原则有两重涵义,即损害赔偿诉讼必须在当事国境内提起;原告人可作出选择,向承运人住所地法院、承运人主营业所在地法院、订立国际航空运输合同的承运人营业地法院、运输目的地法院提起其损害赔偿诉讼。

因此,《华沙公约》的实质,是通过简化国际航空运输合同所导致的法律冲突问题,在一定程度上实现调整国际航空运输合同的法律规则的统一。

## 二、《海牙议定书》

制订《海牙议定书》的目的在于对《华沙公约》作出有限度的修正,以解决《华沙公约》条款在实际应用中的困难,并使《华沙公约》能与20世纪第二个5年中所出现的经济与政治发展同步。

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》。《海牙议定书》增加了航空承运人损害赔偿限额,重写了华沙公约中那些已被司法审判实践证明涵义模糊的条款,并填补了华沙公约的某些空白。具体而言,海牙议定书使华沙公约发生了以下变更:

### (一)统一的实体法规则

1. 国际航空运输凭证规则重新拟订。新规则简化了对国际航空运输凭证的要求,使之更趋现代化;

2. 航空承运人对旅客身体伤亡的损害赔偿限额增至250,000金法郎;

3. 删除了“故意行为”所使用的法国国内法术语,代之以“故意行为”的具体定义;

4. 明确规定航空承运人损害赔偿限额同样适用于依其受雇范围行使职责的航空承运人的受雇人或代理人。

### (二)统一的冲突规范

1. 鉴于《海牙议定书》已就航空承运人的“故意行为”的定义作出具体规定,《华沙公约》原关于相当于故意行为导致损害的行为的认定依法地法的冲突规范被删除;

2. 在《华沙公约》第22条中新增一条冲突规范,即除损害赔偿限额的支付以外,航空承运人是否应承担原告人所发生的诉讼费用,应依案件受理法院的法院地法予以认定。换言之,航空承运人对诉讼费用的承担依法地法。

应指出的是,海牙议定书之所以未能取代《华沙公约》而采用了修正《华沙公约》的议定书形式,其目的是为了避免法律冲突。鉴于《华沙公约》已为其当事国以及其他国家广为接受,以一全新的公约取而代之并非燃眉之急。因此,为杜绝上述法律冲突,不宜以新的公约取代《华沙公约》,而应以一议定书对华沙公约作出修正。

## 三、《瓜达拉哈拉公约》

《华沙公约》以及《海牙议定书》从实体法规则、冲突规范、司法管辖权原则三个方面对涉及国际航空运输合同的部分问题作出的统一,尤其是对航空承运人损害赔偿规则作出的统一,减少了国际航空运输合同的法律冲突。但是,《华沙公约》与海牙议定书仅仅局限于调整缔约承运人与旅客或托运人之间的国际航空运输合同关系,并未涉及由非国际航空运输合同当事人作为实际承运人为缔约承运人履行国际航空运输合同的问题。为此,国际民航组织起草了一个专门的公约草案,于1961年9月在墨西哥的瓜达拉哈拉召开的外交会议上讨论通过。其正式名称为《统一非缔约承运人实施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》。

《瓜达拉哈拉公约》将《华沙公约》或《海牙议定书》上既已统一的规则扩大适用于实际承运人因实际履行国际航空运输合同而与旅客或托运人发生的关系,对经《华沙公约》和《海牙议定书》统一的有关冲突规范作出了补充,并再次对司法管辖权原则进行了相应的统一。

《瓜达拉哈拉公约》的主要内容是:

(一)明确界定了缔约承运人与实际承运人之间的关系,即委托代理关系;

(二)将《华沙公约》或《海牙议定书》中即经统一的实体法规则、冲突规范、司法管辖权原则分别适用

于因实际承运人实际履行国际航空运输合同所导致的以缔约承运人与实际承运人为一方、以旅客或托运人为另一方的国际航空运输合同法律关系,尤其是承运人损害赔偿争议;

(三)鉴于承运人损害赔偿争议可能既涉及实际承运人又涉及缔约承运人,以这两个承运人为被告人的诉讼程序以及程序的效力应由案件受理法院依法予以认定,即诉讼程序及其效力依法予以认定;

(四)以遵守《华沙公约》或《海牙议定书》所确立的司法管辖权原则为前提,将实际承运人惯常居所地或主营业所所在地享有司法管辖权的法院追加为承运人损害赔偿争议案件的受理法院。

《瓜达拉哈拉公约》以国际公约的方式对即经《华沙公约》和《海牙议定书》统一的实体法规则、冲突规范、以及司法管辖权原则作出了进一步完善。但是,《瓜达拉哈拉公约》的意义显然并未局限于扩大上述实体法规则、冲突规范以及司法管辖权原则的适用范围,其更深层的意义还在于通过明确“承运人”的定义及有关规则、原则、规定进而更清楚地界定了既有的实体法规则、冲突规范以及司法管辖权原则的适用范围,杜绝了潜在的涉及“承运人”及其相应的法律责任等一系列问题的法律冲突。

#### 四、涉及《华沙公约》、《海牙议定书》和《瓜达拉哈拉公约》的若干问题

统一实体法规则、冲突规范以及司法管辖权原则的《华沙公约》、《海牙议定书》、《瓜达拉哈拉公约》均采用了国际条约形式。但是,国际条约调整的是国家之间、国际组织之间、国家与国际组织之间的关系。这三个条约中调整承运人与旅客或托运人之间国际航空运输合同关系的统一的实体法规则并不能直接对承运人、旅客或托运人发生效力,这三个条约中调整上述合同关系争议的统一的冲突规范以及司法管辖权原则在绝大多数国家亦不得直接为案件受理法院所援引或遵循。因此,《华沙公约》、《海牙议定书》和《瓜达拉哈拉公约》必须转换为其当事国的国内法后方能实现其“统一”的目的,并最终作为其当事国的国内法调整国际航空运输合同法律关系。

鉴于国际条约的主体是国家,《华沙公约》、《海牙议定书》以及《瓜达拉哈拉公约》所使用的具有最终法律效力法文文本亦不应国际航空运输合同的当事人及案件受理法院具有约束力。除已以本国立法实施上述条约的法语国家外,这三个条约只能在

被其有关当事国译为本国文字并以本国法形式颁布后方具有国内法的效力。

涉及合同私法的一般原则因大陆法系、普通法系以及国家而异,没有国家会仅仅出于满足国际航空运输合同的目的修改其法律。因为《华沙公约》不可能并且亦未涉及合同私法的一般原则,所以它仅统一了国际航空运输的“某些”规则。《海牙议定书》与《瓜达拉哈拉公约》的情形亦同。

目前,《华沙公约》、《海牙议定书》和《瓜达拉哈拉公约》涉及的一个颇具争议的问题,是对于《华沙公约》第24条所确立的关于依《华沙公约》第17条,即就旅客伤亡案件提起的索赔诉讼索赔人资格、以及赔偿范围由案件受理法院确定的法律予以确定的原则的理解。修正《华沙公约》的海牙议定书完整地保留了这一原则。补充《华沙公约》的《瓜达拉哈拉公约》又将这一原则的适用范围扩及以缔约承运人与实际承运人为一方、以旅客或托运人为另一方的国际航空运输合同关系。

《华沙公约》第24条第2款规定:在第17条调整的案件中(即旅客伤亡案件),前款规定(即第24条第1款,该款规定:无论以何为理由,索赔诉讼只能依公约规定的条件与限制提起)仍应予以适用,但不应对谁为享有诉权的人以及享有诉权的人各自的权利等问题发生不利影响。

在1928年《华沙公约》的草案中,上述规定为公约第27条。其原文为:如权利享有人死亡,无论以何为理由,损害赔偿诉讼可由依死者本国法享有诉权的人提起,或在无法确定死者本国法时,由死者生前最后住所地法享有诉权的人提起。但经过讨论,上述冲突规范被公约起草人删去。相应的问题被留给国际私法的一般原则以及各国的国内立法予以解决。这样,就出现了《华沙公约》第24条第(2)款上述含糊的措辞。

从上述立法过程中,人们曾得出这样的结论:公约起草人并未将旅客死亡案件所涉及的诉权问题仅仅视为一个程序法问题,否则,他们本可将案件受理法院的法院地法作为准据法。恰恰相反,上述诉权问题被公约起草人作为一个实体法问题予以考虑。但是,如何理解该条所确立的上述原则,即索赔人的资格以及赔偿范围问题究竟是依案件受理法院的实体法还是该院所适用的冲突规范予以认定,却导致了至今仍无结果的争议。

曾参与《华沙公约》制订工作的德国代表团成员瑞斯法官认为,由《华沙公约》调整的任何损害赔偿

责任问题,除应由公约本身予以调整外,应适用法院地法。这种主张已对德国的案例法发生了极大影响。

前国际民航组织官员、曾参与制订海牙议定书工作的曼凯维兹认为,尽管《华沙公约》对旅客伤亡索赔诉讼索赔人资格以及赔偿范围未明确界定,然而,在旅客伤亡案件中,诸如应予以赔偿的损失类别、享有诉权的人之类的问题,属于华沙公约调整的范围。人们普遍认为,属于《华沙公约》调整范围之内的事宜,由案件受理法院的实体法予以调整。为统一国际私法而制订的公约,其主要目的是创立一种统一的制度以取代由各种冲突规范所指定的国内法。竞相适用于国际航空运输的国内法,无意义地重复排斥他国法律的适用,导致了准据法的不确定性。无论国际航空运输合同的签订地或拟履行地、不法行为的实施地于何处,有关当事人的法律地位如何等等,通过创立一种法律制度十分确定地界定有关当事人的有关权利,以确保法律的确定性。此外,上述观点还构成了依美国建议在危地马拉城议定书中对《华沙公约》第28条予以修改的基础。

杰米勒博士等认为,若由案件受理法院依法院地冲突规范与国际侵权法原则认定准据法,通过反致还有可能将一非《华沙公约》成员国的实体法确定为准据法。与普遍地适用案件受理法院的实体法相比较,这将无助于实现《华沙公约》最大限度地统一法律并使之具有确定性的宗旨。

加拿大麦吉尔大学航空法教授翰那帕尔则认为,在就涉及《华沙公约》的旅客伤亡案件依国内法解决诉权问题时,必须首先查明哪一国的法律应予以适用。因此,冲突规范的问题永远居于首位。翰那帕尔主张,各国应就适用《华沙公约》第24条第2款制定自成体系的冲突规范。因为这样的冲突规范具有确定、统一、容易适用等明显的优点。此外,它们还可杜绝另一类困难,即对于就被告人提起的诉讼的性质是合同争议还是侵权争议作出判断。

笔者认为,从《华沙公约》第24条第2款的立法意图看,现存的文件表明,关于诉权问题与赔偿范围问题应留给国际私法的一般原则以及各国的国内立法去予以解决。从该款规定本身的结构看,文中并未含一冲突规范。从诉权的性质看,许多国家的立法并未将之认定为程序法。从当年的法国、德国、英国以及美国的立法与司法审判实践看,关于诉权问题与赔偿范围问题均须经本国的冲突规范指引的有关国内法予以解决。与对任何法律的内涵的理解一样,对《华沙公约》第24条第2款的理解可从立法及司法

实践中有关国家法院在案例中作出的相关解释得出。因此,翰那帕尔教授的观点是可取的,即各国应就适用《华沙公约》第24条第2款规定、对旅客伤亡案件中的索赔人资格及赔偿问题制定自成体系的冲突规范。在德国案例形成自成体系的冲突规范前,瑞斯法官关于以法院地法认定索赔人资格以及赔偿范围问题的主张,的确曾对德国案例法发生过极大影响。

曼凯维兹称,英国、德国等的立法者已颁布专门的立法填补《华沙公约》隐含的空白,美国关于适用其国内法的建议已得到了危地马拉城议定书的认可。应该承认,曼凯维兹与杰米勒博士等关于适用冲突规范解决诉权与赔偿范围问题会导致实体法不确定性的观点符合事实,若简单地否认其积极意义,就不自觉地同时否认了既经《华沙公约》统一的五条冲突规范的积极意义。

近年来,《华沙公约》、《海牙议定书》和《瓜达拉哈拉公约》在执行中导致的新的颇引人注目的问题,是关于侵权责任的新的冲突规范的出现。以统一实体法避免冲突规范导致的不可预见的后果,解决因各国实体法规定的差异所引发的问题为宗旨,《华沙公约》中的航空承运人损害赔偿规则规定,对于旅客于上下飞机以及在飞机上的期间发生的身体伤亡,依推定过失责任原则,承运人以约1万美元为限承担损害赔偿。在《华沙公约》生效初期,尽管《华沙公约》并不调整与国际航空运输合同有关的所有法律问题,然而各国法院在审理有关旅客伤亡的索赔案件时很少遇到较大的麻烦。随着各国经济的发展、生活水平的提高、现代文明的进步、人权观点的加强,另一方面,通货膨胀的反复出现,承运人1万美元的损害赔偿限额已日益引起各国的严重关注与忧虑。1955年,美国对上述损害赔偿限额的谴责导致了海牙议定书的问世。虽然海牙议定书将上述损害赔偿限额翻了一番,但却始终未能平息由承运人过低的损害赔偿限额在一些发达国家引发的不满。

1966年,美国曾一度宣布退出《华沙公约》。此举迫使国际航空运输协会的主要会员航空公司与美国政府签订了1966年蒙特利尔协议。该协议将承运人对旅客伤亡的损害赔偿限额增至75,000美元。1971年至1975年期间,国际民航组织又先后起草了危地马拉城议定书、蒙特利尔第三号附加议定书,试图将承运人对旅客伤亡的损害赔偿限额增至100,000特别提款权,以平息上述风波,但终因

美国的不满而未果,使《华沙公约》与《海牙议定书》中统一的实体法规则——航空承运人损害赔偿赔偿责任引发了下列问题:

(一)持续导致诉讼;

(二)承运人损害赔偿限额成了承运人与旅客之间庭外解决损害赔偿争议的底数成旅客索赔的目标;

(三)定期上调承运人损害赔偿限额,以抵消通货膨胀因素;

(四)一些国家,尤其是发达国家“另砌炉灶”,提高承运人损害赔偿限额。

被誉为航空法圣经的《肖克罗斯与勃蒙特航空法》的现作者指出:隐含于华沙体系发展背后的主要目的之一,是最大限度地减少由确定准据法导致的困难。该目的过去具有今天仍然具有极为重要的意义。各国确认国际航空运输领域准据法的法律制度各异,并且在某些情况下或不甚发达,或颇有争议,《华沙公约》关于这一问题的规则的失效将导致法治上的混乱。如无逻辑上一致的航空法规则予以弥补,由上述状况导致的不确定性,只能通过旷日持久、昂贵的诉讼予以解决。

由于上述由《华沙公约》与《海牙议定书》上航空承运人损害赔偿规则所引发的问题至今仍悬而未决,实践中,伤亡旅客的诉讼律师往往千方百计找出各种理由来论证《华沙公约》或《海牙议定书》不应

予以适用;至少,《华沙公约》或《海牙议定书》中的承运人损害赔偿限额不应予以适用,以给冲突规范留下充分的空间,这就给关于侵权责任的新冲突规范的出现创造了最佳的条件。

《华沙公约》的主要目的是尽可能地杜绝法律冲突与司法管辖权冲突,而不是就承运人的损害赔偿限额作出规定。

笔者认为,1929年通过《华沙公约》时,参与讨论的绝大多数国家几乎均处于同一经济发展阶段。因此,在这些国家之间进行实体法规则的统一并不十分困难。但是,今天的情况已发生了剧变。目前,《华沙公约》或《海牙议定书》的当事国均已超过100个。各国的生活水平、身体伤亡赔偿标准、法律制度、社会总体状况、公众要求、国家的愿望等均不一样。世界各地社会经济状况的多样性和生活费用的差异使任何固定形式的赔偿额均不适合得到全球性的认同。鉴于这一现状,上述问题的出现是必然的。解决上述问题的有效途径,从近期看,应加强对关于侵权责任的新的冲突规范、尤其是合理的冲突规范的研究,从长远看,应通过国家间的集体合作,对目前的《华沙公约》与《海牙议定书》加紧进行改革,最大限度地寻求《华沙公约》既往目的的再实现。

(责任编辑 车 英)

## Study on International Conventions Regulating Law Conflict of International Contract of Carriage by Air and Other Several Issues

Liu Fang

(Wuhan University Law School, Wuhan 430072, China)

**Author:** Liu Fang (1961-), female, Doctoral Wuhan University Law School, candidate, majoring in private international law.

**Abstract:** When the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air was signed in Warsaw on 12 October, 1929, majority of the contracting state parties were on the same developing level. However, at present, a big change happened. More than states are the contracting state parties to the Convention. Therefore, it is necessary to highlight the study of new conflict rules concerning death and injury of passengers and liability of torts, at the same time, to modernize and consolidate the Warsaw Convention and related instruments through collective state action.

**Keywords:** international carriage by air; law conflict; Warsaw Rules