

一、研究背景及目的

随着全球化进程的加速，航空运输作为人类社会发展的主要支撑，其地位日益凸显。然而，伴随着航空运输的蓬勃发展，航空纠纷也逐渐增多，尤其是旅客损害赔偿问题备受关注。本文旨在探讨国际航空法中的旅客损害赔偿制度，特别关注责任期间的界定。

首先，我们需要明确的是，国际航空旅客运输主要受到《华沙公约》与《蒙特利尔公约》的规范。这些公约构建了一套完整的旅客损害赔偿制度，涵盖了责任期间、损害构成、赔偿主体、归责原则以及赔偿标准等诸多方面。而其中，责任期间的确定无疑是旅客损害赔偿的前提和基础。那么，何为责任期间？简言之，就是承运人需要承担赔偿责任的时间段。在航空运输中，这一期间通常包括旅客在航空器上或者上、下航空器的过程中。这一点在《华沙公约》第 17 条以及我国《民用航空法》第 124 条中均有明确阐述。

明确“上”、“下”两个节点的重要性不言而喻。从字面意义上理解，“上”即指旅客开始登机，踏入机舱的那一刻起，承运人的责任便开始；而“下”则是指旅客离开机舱，踏下飞机梯子的那一刻，承运人的责任终止。

然而，在实际操作中，这两个节点的界定并非总是那么清晰，例如旅客在通过舷梯、廊桥或者乘坐摆渡车穿越停机坪的过程中遭遇损害，这又是否符合“上、下航空器的过程中”？因此，讨论对“上、下航空器”的定义以此明晰损害赔偿的责任期间具有其重要意义。

二、“上、下航空器过程中”国际主流认定标准

1、位置决定说

《华沙公约》第十七条：“对于旅客因死亡、受伤或身体上的任何其他损害而产生的损失，如果造成这种损失的事故是发生在航空器上或上、下航空器过程中，承运人应负责任。”将应付责任的范畴规定为旅客人身损害发生的通过某一路程过程中，那么识别此路程起点、终点的具体位置以确定责任期间实际上最为贴近本条直接语义。并且在提交给 1929 年华沙会议讨论的公约草案中，也曾借鉴海商法用于划清责任范围上“门到门”标准，即“从……进入始发地机场起，到离开抵达地机场止”。这些表述实质上都将具体区域作为判断标准的关键，而

各国法院判例中以位置作为确定责任期间的核心亦符合逻辑。在 *Maché v. Air France*¹一案中，原告在乘坐法航航班下机后，由乘务员引路步行穿越停机坪，在走进候机楼时，不慎掉进地下管道坑口而受伤。法院最终裁决认为，原告受伤的位置已无航空风险，不属于“下机过程的任何一个阶段”，因此法航无需承担赔偿责任，公约仅适用于会遭受航空风险的区域，而致伤的位置已经远离了航空风险区域。而在 *MacDonald v. Air Canada*²一案中，原告主张其在候机大厅被行李车撞倒，而法院则以原告在候机厅等待他人时不属于能够发生航空固有风险的地方判断当时并不处于责任期间。上述两个案例法院在裁判时均“航空运输固有风险”来判断是否符合位置标准，这种方法实质上将承运人义务作为判定关键，换言之，承运人具有向旅客提供航空运输服务的义务，如果旅客受到损害时处于与这一义务有关的区域，那么就可以纳入承运人的责任期间。

位置决定说该方法以事故发生地点是否存在航空运输固有风险为判定依据，来确定是否属于航空运输责任期间。航空运输固有风险特指实际驾驶航空器所产生的危险。若事故发生在存在这种风险的地点，即视为发生在“航空器上”或“上、下航空器的过程中”，航空公司则需承担相应的赔偿责任。相反，如果事故发生地点并无航空运输固有风险，那么航空公司就无需承担赔偿责任。换言之，决定旅客所受伤害是否发生在登机过程的关键，就是看旅客所受伤害是否发生在航空特有的风险区域。³

这一判定标准明确界定了航空公司责任期间范围的同时，也使得其影响具有两面性，一方面保护旅客合法权益的同时，也确保了航空公司在其应负责任的领域内承担相应责任，实现风险与责任的合理分配；但另一方面，由于“风险区域”的范围较为固定，发生恐怖袭击等特殊情况时，这样较为单一的标准就展现出其局限性。美国著名的法官塞茨曾经对位置标准进行阐释：《华沙公约》诞生于航空业的起步时期，该公约的立法导向是尽量保护承运人，使之尽量避免航空运输固有风险带来的各种索赔，所以应当把承运人的责任期间建立在航空运输固有风险的基础之上；具体到旅客所处的场所来说，他离飞机越远，航空运输固有风险对他造成损害的可能性就越小，决定旅客受到的伤害是否发生在上下机的过程中的关键之处在于旅客受伤害时是否处于航空运输固有的风险区域。

¹ *Maché v. Air France* 1961 年塞纳法院初审，1963 年巴黎上诉法院判决，载《法国空间法杂志》1961.p.292；1963，p.275。1966 年法最高法院驳回，由鲁昂法院复审，载《法国航空与空间法杂志》，1966,P.32:1970,P.300。

² *MacDonald v. Air Canada CCH avi*, vol. 11, p. 18. 029, (1971)。

³ 赵维田：“国际航空承运人对旅客伤亡的责任范围”，载《中国国际法年刊》（1984）

2、三重标准说

2.1 三重标准说的定义及形成:

“三重标准说”由 Day V.TWA⁴案和 Evangelinos V. TWA⁵案确立，这两个案例均涉及恐怖分子袭击机场候机楼导致乘客受伤的情形。该模式突破了传统以位置要素为唯一判断标准的局限，引入了活动性质、位置要素和承运人控制三个维度进行综合考量。具体而言，活动性质关注旅客活动是否属登机性质，单纯的长时间候机并不被视为处于上机的活动。这一标准的引入，使得判定更加贴近旅客的实际行为，提高了判定的准确性；位置要素考察事故发生区域在何地点，此处位置要素并不等同于上述位置决定说中的标准，其覆盖范围更广，包括但不限于存在航空运输固有风险的场所。这意味着，除了机舱内，登机口、廊桥等承运人为旅客登机或下机而专门使用的区域也被纳入考量范围。

控制要素则判断旅客是否处于承运人指导、照料或控制之下，这一标准的加入，使得判定更加关注承运人与旅客之间的实际关系，而非仅仅依据物理位置。当三个要素同时满足，即可判断事故发生于承运人责任期间之内。根据三重标准说，当旅客正在移动到登机位置、并且位于航空公司专门为乘客登机使用的区域（如登机口、廊桥）时，且此时航空公司处于对乘客的控制之下，就可以认为乘客处于“上飞机的过程”中。而判定乘客已经完成“下飞机的过程”需要考虑乘客的活动是否是下机活动、是否已经移动到航空公司专属区域之外，并且是否摆脱了航空公司的控制。通常情况下，在飞机与航站楼相连接的廊桥出口处，航空公司往往不会设置工作人员检查离机乘客的机票，因此一般情况下，当乘客走出舱门时，可以认定乘客已经摆脱了航空公司的控制。

在代伊案中法官们指出：“在袭击发生时，原告们实际上已做完作为登机先决条件的全部活动，列队于第4号登机口门前准备登机……这时环球航空公司的旅客已集中在指定给环球航空专门的地理区域，遵循该公司人员指导，相当于已和环球881航班联结成一个群体……而环球公司承担了对这个群体的控制”。此案中法官判断在环球航空公司在乘客排队准备登机时实质已经进入到了其在运输合同中的义务履行，已经开始承担照管乘客的责任。由此可见，“控制”是三重标准说即代伊模式最为关键的判断要素。

⁴ Day v. TWA CCH avi, vol. 13, p.17, 647 (1975); p. 18. 144 (1976) .

⁵ Evengelinos v. TWA, CCH avi, vol. 17. p. 17, 534 (1977) .

2.2 三重标准说的合理性与局限:

现代航空运输面临着不断扩大的固有风险,其中恐怖分子袭击航空站等恐怖行为的风险也日益凸显。华沙公约的制定者旨在建立一种能够包含所有航空风险的责任规则体制,但随着航空风险的意想不到的变化,这一体制需要不断调整和完善。恐怖袭击事件的发生也凸显了新风险往往会扩散到航空站内部,这需要重新审视责任规则的范围和适用性。而三重标准说对于华约第 17 条相对宽泛的解释,也可以更佳地防止事故发生,倒逼承运方工作人员在面对恐怖袭击等极端情况时采取更加严格有效的应对措施,达到减少损害的效果。

而无论是代伊案中对以上判断标准持质疑意见的部分法官,还是此模式形成后的许多法学家,亦对三重标准说的合理性提出了有力的质疑。反对意见主要集中于两点:(一)不公平的赔偿结果:机场遭到恐怖袭击时,往往伤亡者并不仅限于旅客,如果适用三重标准说,那么会造成受伤旅客得到公约保护,更加轻松地获得承运人赔偿,而其他伤亡者只能寻求本地救济;(二)不合理地加重了承运人的风险与负担。笔者认为,单纯就恐怖袭击这一情况而论,保护航空运输业消费者是华沙公约重要立法精神之一,在恐怖袭击这样的极端情况下,适当地扩大解释责任期间利于最大限度地保护处于更加劣势的旅客。如若将旅客排除在赔偿对象之外,那么他们只能根据当地法向机场要求赔偿,这样会使得更多的人需要承担苛刻的举证责任及诉讼负担。加之根据公约 37 条明确规定:本公约不影响依照本公约规定对损失承担责任的人是否有权向他人追偿,航空承运人可以在承担对旅客赔偿责任后按照公约所规定的赔偿责任引导机制向最终责任人追偿。

6

实际上,机场在面对恐怖袭击时也应当负有保护位于其管控范围内的旅客的义务,然而在争议的解决过程中旅客一方总是把矛头指向承运人。这一现象的原因在于,在过去很长一段时期里,各国的机场由于其国有的性质而得以庇护在国家豁免的保护伞之下,这就致使承运人往往成为唯一的可以对恐怖袭击所引起的旅客伤亡负责的主体⁷。对比旅客与航空公司,虽然后者拥有不言而喻的诉讼优势,但承运人依然难以与保护伞原则抗衡,对“上、下航空器过程中”这一术语的界定,依然是未来航空法学界与司法实践需要关注的重点。

⁶ 宋刚,耿绍杰. 探析 1999 年《蒙特利尔公约》“上、下航空器的过程中”的判定 [J]. 中国民航飞行学院学报, 2021, 32 (03): 15-18.

⁷ 张望平. 论国际航空旅客运输若干核心术语的识别 [J]. 甘肃社会科学, 2015, (05): 183-187. DOI:10.15891/j.cnki.cn62-1093/c.2015.05.039.

三、认定标准新走向

三重说标准作为几乎划时代的模式，对国际航空法学界具有重要意义。但司法实践中依然层出各种不同情况，“Fedelich 案”⁸同样是发生在航站楼内的人身损害，旅客在行李转盘处手腕骨折。对此，法院认为事故发生的地点不属于“下航空器的操作过程中”理由是该地点离航空器的距离过远，并且取得行李并非登机与离机所必要的行为。根据这个案件，要确定一个旅客是否在“上下航空器的操作过程中”，我们不能只看一个方面，而是要综合考虑多个因素。这些因素包括旅客在受伤时正在进行的活动的，他们是否正处于紧急登机的过程中，他们的行动受到了多大的限制，以及他们离航空器的实际物理距离有多远等等。只有综合考虑现实情况，我们才能更准确地判断旅客是否处于“上下航空器的操作过程中”。如果旅客在这个过程中受伤，那么《华沙公约》就可能适用；但如果旅客是在自由活动的状态下，比如在行李转盘处自由行走并自行选择路径时受伤，那么这就不属于“上下航空器的操作过程中”的伤害，《华沙公约》就不适用了。识别的问题无论是在理论上还是在实践中都存在争议，很难确定绝对的对与错，只有根据具体的情况来科学的应对才是最佳的解决路径。

四、国际主流认定标准对中国实践的借鉴意义

中国是 1999 年《蒙特利尔公约》的缔约国之一，如果一起纠纷案件涉及该公约意义下的国际航空运输并且诉诸至我国法院，那么我国法院有义务适用该公约。而关于国际航空旅客运输承运人的责任期间，无论《华沙公约》、《蒙特利尔公约》还是我国《民用航空法》，都要求承运人对发生在民用航空器上或在旅客上、下飞机过程中导致旅客人身伤亡的事件承担责任。上、下机过程的定义在法律文件中并不明确，对此术语的识别很大程度上依靠法院进行个案分析。根据国外法院多年的实践，从旅客所处的物理位置来看，当事故发生时，旅客在登机桥、候机楼内或者飞机偏离正常航线时都有可能被认定为处于上下机过程中。位置标准和三重标准都可以作为法院判定上下机过程的依据，我国法院在此问题上的争议相对较少，但这并不意味着将来不会出现类似问题。因此，对于我国的司法实践，可以借鉴国外法院在上下机过程认定方面的经验。

⁸ Fedelich v. Am. Airlines, 724F. Supp. 2d 274 (D.P.R.2010).

虽然公约没有明确定义何为“上、下航空器的过程中”，且我国也不是判例法系国家，国际主流判定方法对我国法院法官没有强制约束效力，但是它们可以为我国法院法官起到重要的参考作用。而我国法院法官科学借鉴国际经验进行责任期间亦有助于我国航空法司法实践与国际接轨，在最终判决作出之后当事人申请强制执行时，更容易使判决得到其他国家的承认与执行。

五、结论

《华沙公约》创建了超前的规则体系，就的性质来说，其作为一部“统一法公约”，具有框架性特征，出世便负有为世界航空科技、市场迅速变化发展所带来问题提供解决路径方向的使命，但正由于天然的公约性质，华沙公约主旨在于尽力适用统一实体法，我们无法要求其在起草时就详细解决实践阶段的技术问题。将技术问题交给以后的法官们来处理，其本身也符合国际航空运输发展规律，如果《华沙公约》的立法者们将全部技术性问题都包揽下来，也许我们现在看到的是一个短命的公约。⁹

责任期间国际主流的两种判断方法：位置决定说强调以位置为核心，判断是否存在航空运输固有风险来确定责任范围；而三重标准说则偏重考虑“控制”这一维度，对责任期间进行综合判断，而其依然也是当今的主流判断方法。这些标准在国际航空法实践中发挥着重要作用，但也存在一定的争议和局限性。在未来的研究和实践中，需要进一步关注责任期间的界定问题，特别是在面对新的风险和挑战时，如恐怖袭击等极端情况。通过不断总结经验，完善法律规定，加强国际合作，可以更好地保护旅客权益，实现责任的合理分配，达到保护并兼顾承运人与旅客双方利益的目的，推动航空法领域的持续发展和进步，以期华约精神的延续。

⁹ 黄力华：《国际航空运输法律制度研究》，法律出版社，p41-42

参考文献

- [1] 赵维田:《国际航空法》, 社会科学文献出版社, 2000 年版。
- [2] 黄力华:《国际航空运输法律制度研究》, 法律出版社, 2007 年版。
- [3] 黄力华:《民用航空法学》, 四川大学出版社, 2000 年版。
- [4] 杨惠、郝秀辉:《航空法学原理与实例》, 法律出版社, 2017 年版。
- [5] 宋刚,耿绍杰. 探析 1999 年《蒙特利尔公约》“上、下航空器的过程中”的判定 [J]. 中国民航飞行学院学报, 2021, 32 (03): 15-18.
- [6] 张望平. 论国际航空旅客运输若干核心术语的识别 [J]. 甘肃社会科学, 2015, (05): 183-187. DOI:10.15891/j.cnki.cn62-1093/c.2015.05.039.
- [7] 董玉鹏. 国际航空运输法律适用研究[D]. 复旦大学, 2008.
- [8] 唐明毅. 新国际航空旅客运输责任制度及其影响 [J]. 政治与法律, 2003, (02): 66-74.