**ＸＸ与中国东方航空股份有限公司航空旅客运输合同纠纷民事裁定书**

北京市第四中级人民法院

民事裁定书

（2018）京04民辖终6号

上诉人（原审原告）：ＸＸ，男，1984年4月18日出生，满族，住北京市海淀区。

被上诉人（原审被告）：中国东方航空股份有限公司，住所地上海市浦东新区国际机场机场大道66号。

法定代表人：刘绍勇，董事长。

委托诉讼代理人：高峰，国浩律师（北京）事务所律师。

委托诉讼代理人：武勇，国浩律师（北京）事务所律师。

上诉人ＸＸ因与被上诉人中国东方航空股份有限公司（以下简称东航）航空旅客运输合同纠纷一案，不服北京铁路运输法院（2018）京7101民初593号民事裁定，向本院提起上诉。本院于2018年7月19日立案后，依法组成合议庭，开庭进行了审理。上诉人ＸＸ、被上诉人东航的委托诉讼代理人武勇到庭参加了诉讼。本案现已审理终结。

ＸＸ上诉称，自己与东航多次通话录音中，东航表示西安是运输中转地，并称在西安的中转时间为9小时。假设一审法院“北京不属于运输目的地”的认定正确，则形成运输没有目的地的荒谬结论。一审法院基于错误的事实认定和运输没有目的地的荒谬结论，作出移送被告住所地法院的错误裁定，违反了国际条约的规定。正确的裁定应该是按国际条约由原告在目的地、住所地等有管辖权中的法院中选择。移送被告住所地法院侵犯了国际条约赋予原告诉讼法院的选择权。一审法院混淆了“一个运输合同”和“一项不可分割的运输”的不同概念。蒙特利尔公条约第三条规定：订立多个运输合同的形式并不改变“一项不可分割的运输”的性质。东航承认，经西安中转到北京的连续行程运输，理应在连续行程上提供延误时的退改签服务（亦体现了在运输中两个合同的关联）。综上事实，北京是运输的目的地。一审法院认定事实错误。故请求二审法院：一、撤销北京铁路运输法院将本案移送上海市浦东新区法院的裁定；二、驳回被告侵犯原告诉讼法院选择权的申请；三、本案由原告选择的北京铁路运输法院审理。

东航答辩称：本案系航空旅客运输合同纠纷，根据《中华人民共和国民事诉讼法》第二十七条之规定，应由运输始发地、目的地或者被告住所地人民法院管辖。本案ＸＸ在不同渠道分别购买的MU750航班和MU2103航班属于两张客票，属于两个独立的法律关系。ＸＸ在一审开庭时明确表明，本案主要针对MU750航班的争议。该行程为悉尼经武汉至西安，北京并非运输合同的始发地和目的地，据此，北京的法院对本案没有管辖权；MU750航班和MU2103航班并非连续运输。《统一国际航空运输某些规则的公约》（以下简称《公约》）的中文本第三条对连续运输进行了定义，即“运输合同各方认为几个连续的承运人履行的运输是一项单一的业务活动的，无论其形式是以一个合同订立或者一系列合同订立，就本公约而言，应当视为一项不可分割的运输，并不仅因其中一个合同或者一系列合同完全在同一国领土内履行而丧失其国际性质”。根据蒙特利尔公约规定在国际运输是以多个合同订立时只有运输各方均认为是连续运输，才能将国际运输定义为连续运输。ＸＸ出具了东航官网《关于启用新版连续行程非自愿退改签规定的通知》（以下简称《通知》），认为MU750航班和MU2103航班属于连续航程。但东航认为，该通知表明，只有在适用客票退改签情况下，东航内部处理上可以视为连续航程，对客票执行连续航程退改签政策。该《通知》不构成东航在法律上确认管辖权时对是否是连续运输的自认。综上，本案所涉MU750航班和MU2103航班并非连续运输。ＸＸ无权以MU2103航班目的地为北京，即主张北京法院对本案有管辖权。东航认为，一审法院认定事实清楚，适用法律正确，请求二审法院依法驳回原告的上诉。

本院经审查认为，本案系ＸＸ以东航为被告提出的航空旅客运输合同纠纷。ＸＸ诉称的出港延误的东航MU750航班，在其提交的《航空运输电子客票行程单》（电子客票号码：7815929336390）中记载的出发地为奥克兰，经停地为悉尼，目的地为西安，系运输的出发地点和目的地点或者约定的经停地点之一不在中华人民共和国境内的国际旅客运输，属于具有涉外因素的涉外民事案件。依照《中华人民共和国民事诉讼法》第二百五十九条规定，应当适用《中华人民共和国民事诉讼法》第四编关于涉外民事诉讼程序的特别规定以及该法其他有关规定。《中华人民共和国民事诉讼法》第二百六十条规定，中华人民共和国缔结或者参加的国际条约同本法有不同规定的，适用国际条约的规定；但是，中华人民共和国声明保留的条款除外。《公约》是专门调整国际航空运输某些规则的公约，本案的出发地和目的地所属国均是该《公约》的成员国。因此，涉案航空旅客运输合同纠纷应适用该《公约》。《公约》第一条第三款规定，运输合同各方认为几个连续的承运人履行的运输是一项单一的业务活动的，无论其形式是以一个合同订立或者一系列合同订立，就本公约而言，应当视为一项不可分割的运输。《中华人民共和国民用航空法》（以下简称《民用航空法》）第一百零八条也规定，航空运输合同各方认为几个连续的航空运输承运人办理的运输是一项单一业务活动的，无论其形式是以一个合同订立或者数个合同订立，应当视为一项不可分割的运输。因此，是否是连续运输是以航空运输合同当事人各方的共同意思决定的，而不取决于合同的形式，只要合同当事人各方把整个航程当做一次营运，并从一开始就约定适用几个连续承运人，即可构成连续运输。

本案争议的东航的《通知》规定：“前张客票最后一个航班的到达城市和后张客票第一个航班的出发城市为同一城市，且这两个航班衔接时间小于24小时，则该行程可视为连续行程”。对这种特别情况视为连续行程的意思表示，只能认为是东航单方在“非自愿退改签”的情形下适用的意思表示。连续行程认定的意义，不仅是改变合同的目的地，同时还加重了承运人的责任。依据《公约》和《民用航空法》的相关规定，连续运输中的所有承运人，应当对旅客、托运人或收货人承担行李、货物损失的连带责任。一旦旅客、托运人或收货人向连续运输承运人中的某一承运人提起诉讼，无论损失是否因该承运人履行的运输区段的事件造成的，该承运人均应如数赔偿，然后该承运人可以向负有连带责任的其他承运人提出追偿请求。正是基于此，本院认为，承运人加重责任义务的承诺的意思表示，应当以当事人明示的范围为限，不宜对其做出扩大解释。故ＸＸ认为本案连续行程的认定标准，应当依据《通知》来确定的上诉理由，本院不予支持。一审法院在管辖权异议审查过程中认可了东航的主张，支持其异议请求，裁定将案件移送至上海市浦东新区人民法院处理，符合法律规定，不存在侵犯ＸＸ起诉选择权的问题。

依据《公约》第三十三条第一款之规定，损害赔偿诉讼必须在一个当事国的领土内，由原告选择，向承运人住所地、主要营业地或者订立合同的营业地的法院，或者向目的地点的法院提起。该条规定的目的地是指合同记载的目的地。在ＸＸ提交的《航空运输电子客票行程单》（电子客票号码：7815929336390）中记载了两段航程，第一段是由奥克兰到悉尼，由澳洲航空公司QF140航班承运，第二段是由悉尼到西安，由东航MU750航班承运。行程单中显示的始发地为奥克兰，目的地为西安。ＸＸ二审开庭时提交的电话录音，拟证明东航客服承认西安系行程的中转地非目的地。东航对该证据的真实性、关联性予以否认。ＸＸ提交的电话录音不足以证明自己与旅客运输合同的各方承运人之间存在约定目的地为北京的共同意思表示。故本院对该电话录音不予确认。对ＸＸ申请调取东航通话录音的申请，经审查，本院认为该申请属于《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国民事诉讼法〉的解释》第九十五条规定的情形，本院不予准许。关于本案旅客运输合同的目的地，应依据当事人的约定和相应的法律规定来判断。依照《航空运输电子客票行程单》（电子客票号码：7815929336390）的记载，北京不属于本案争诉合同的运输目的地。

同时，从ＸＸ递交的起诉状看，以承运人住所地确定管辖更为合理。ＸＸ诉称2015年2月及2017年1月，搭乘东航航班时，东航存在与MU750航班同样的违约行为，使自己未能达成上海和昆明的出行计划。故请求法院判令：东航对2017年1月的违约行为采取补救措施，由东航安排原告北京往返昆明机票一张。ＸＸ的诉讼请求将独立的三份运输合同合并为一诉诉至法院，仅以北京作为目的地的管辖连接点，有失妥当。综上，上诉人上诉理由不能成立，一审法院认定事实正确，但适用法律不当。关于此类案件的管辖，《公约》与《中华人民共和国民事诉讼法》的规定不同，应当适用公约。一审裁定适用法律虽有瑕疵，但裁判结果正确，本院在纠正后予以维持。

综上，依照《中华人民共和国民事诉讼法》第一百七十条第一款第一项、第一百七十一条、第一百七十五条，《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国民事诉讼法〉的解释》第三百三十四条规定，裁定如下：

驳回上诉，维持原裁定。

本裁定为终审裁定。

审判长 石东弘

审判员 张勤缘

审判员 王小虎

二〇一八年八月九日

书记员 王典



**在线查看此案例**