

论蒙特利尔公约的适用问题*

董念清** 张起淮***

本文发表于《中国国际法年刊》(2011), 世界知识出版社 2012 年 5 月出版

公约的适用问题是国际法上一个重要的理论问题。1999 年在加拿大蒙特利尔外交会议上通过的《蒙特利尔公约》^①, “取代了已适用 70 多年的《华沙公约》及修正其的系列公约、议定书, 从而使规范国际航空运输的法律制度走向统一、完整, 展现在我们面前的是一个全新的法律制度。这部公约的生效, 在对航空承运人产生影响的同时, 也将直接影响到国际航空运输中旅客的切身利益”^②。《蒙特利尔公约》的适用不仅直接关系到公约所调整法律关系的范围, 还涉及到一国法院的管辖权。一旦确定适用公约, 就可以根据公约的规定确定旅客可以在哪一国家的法院起诉, 或者说是哪国的法院具有管辖权。因而, “明确公约的适用范围, 对于正确理解公约的具体规定, 正确适用公约所确立的相关规则, 妥善处理航空运输过程中发生的纠纷, 具有十分重要的意义”^③。

一、问题的提出

2008 年 3 月 11 日, 原告马美兰之子在芒果网为原告全家五口人预定了被告泰国国际航空大众有限公司(以下简称泰航)北京至泰国旅游的往返电子机票, 时间为: 2008 年 3 月 29 日, 北京—曼谷; 4 月 4 日, 曼谷—北京。3 月 29 日, 原告全家五口人乘坐被告 TG675 航班飞往曼谷。飞机起飞四个小时左右, 原告带外孙女去洗手间时因飞机在没有预警的情况下出现紧急事故摔倒在飞机过道中, 导致原告右脚踝处骨折, 不得不在泰国曼谷住院手术治

* 关于《蒙特利尔公约》的适用问题, 笔者曾在《蒙特利尔公约适用条件分析》(发表于《中国民用航空》2005 年第 8 期)一文中做过初步分析。再早之前, 在《试析华沙公约意义上的国际航空运输》(发表于《中国航空法学研究》2001 年第 4 期)中作了较为深入的讨论。但现在看来, 这一问题并未解决, 尤其是涉及到本文所讲案例的情形, 因此, 实有进一步探讨的必要。

** 中国民航管理干部学院法学教授, 航空法研究中心主任, 中国国际法学会理事。

*** 北京蓝鹏律师事务所主任律师, 中国政法大学航空与空间法研究中心研究员, 中国国际经济贸易仲裁委员会仲裁员。

^① 全称为《统一国际航空运输某些规则的公约》, 2003 年 11 月 4 日正式生效, 从 2005 年 7 月 31 日起对我国正式生效。目前有 103 个国家批准了该公约, 见国际民航组织网站

(http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_EN.pdf), 2012 年 1 月 10 日访问。

^② 董念清. 蒙特利尔公约适用条件分析. 中国民用航空. 2005(8).

^③ 中国民航总局政策法规司. 1999 年统一国际航空运输某些规则的公约精解(内部发行). 1999: 23.

疗。原告全家被迫滞留曼谷，直到原告马美兰手术结束经医生同意后于4月4日乘机返回北京。被告在事故发生后承担了当时的医疗费、机票费、住宿费、部分交通费。事故发生后，泰航承认原告受伤是因为飞机出现代号 TCAS RA 的事故导致飞机急速拉高造成的。原告后来在北京进行了二次手术。因就后续赔偿问题与被告协商未果，原告依据《蒙特利尔公约》及我国相关法律规定，向北京市东城区人民法院起诉，要求被告赔偿医疗费等费用。东城区人民法院指出：“我国是《蒙特利尔公约》的签署国，但被告所属的国家为泰国，泰国并非《蒙特利尔公约》的签署国。原告不能证明其向被告订飞机票时双方存在关于适用《蒙特利尔公约》的相关约定，故本案不能适用《蒙特利尔公约》。……故依据《中华人民共和国民事诉讼法》第一百零八条第（四）项的规定，裁定驳回原告的起诉。”^①

本案提出了一个重要的国际法问题，即条约对第三国私人的效力和条约的适用问题。具体而言，在泰国没有签署《蒙特利尔公约》的情况下，能否以《蒙特利尔公约》的规定约束泰航所从事的中泰之间的航空运输行为？法院可否以泰国没有签署《蒙特利尔公约》而拒绝适用该公约？进而论之，条约对第三国私人的效力如何认定？

二、条约对第三国私人效力的理论分析

就国际条约的效力而言，有两个方面，一是条约对当事国的效力，一是条约对第三国的效力。对当事国来说，“一个合法缔结的条约，在其有效期内，当事国有依约善意履行的义务。这在国际法上称为条约必须信守原则或条约神圣原则，是条约法上的一个最重要的基本原则”。^② 一般而言，条约仅对各当事国有拘束力，而对作为非缔约国的第三国是不发生效力的，这被称为“条约相对效力原则”^③。1969年《维也纳条约法公约》也明确承认了这两个原则^④。条约的适用是条约的实施。它指缔约国按法定程序把条约具体应用于现实生活，使条约条款得以实现的活动。条约的适用涉及适用的时间范围、空间范围以及在国内执行等问题。^⑤ 既然条约对第三国不发生效力，自然该条约的规定第三国没有遵守的义务，除非存在《维也纳条约法公约》第三十五条和第三十六条所规定的情况^⑥。

^① 见北京市东城区人民法院（2009）东民初字第06008号民事裁定书。

^② 李浩培. 条约法概论. 北京: 法律出版社, 1987: 329.

^③ 李浩培. 条约法概论. 北京: 法律出版社, 1987: 475.

^④ 《维也纳条约法公约》第二十六条：凡有效之条约对其各当事国有拘束力，必须由各该国善意履行。第三十四条：条约非经第三国同意，不为该国创设义务或权利。

^⑤ 梁西. 国际法. 武汉: 武汉大学出版社, 2002: 421.

^⑥ 《维也纳条约法公约》第三十五条：如条约当事国有意以条约之一项规定作为确立一项义务之方法，且该项义务经一第三国以书面明示接受，则该第三国即因此项规定而负有义务。第三十六条：一、如条约当事国有意以条约之一项规定对一第三国或其所属一组国家或所有国家给予一项权利，而该第三国对此表示同意，则该第三国即因此项规定而享有该项权利。该第三国倘无相反之表示，应推定其表示同意，但条约另有规定者不在此限。二、依第一项行使权利之国家应遵守条约所规定或依照条约所确定之条件行使该项

上述关于条约效力的传统理论,完全是就条约对缔约国及非缔约国的效力问题所进行的讨论。但是,如果以条约对第三国不发生效力,从而推导出条约对第三国私人也不发生效力的结论,未免过于匆忙和草率。笔者认为,对于条约对第三国私人的效力问题,需要具体问题具体分析,而不能一概而论。

从理论上说,有学者研究指出,随着国际交往范围的扩大和程度的加深,条约已越来越多地调整私人关系并指向私人的利益。国际条约为私人创设规范或为私人创设权利或以其他方式影响私人利益,使得国家之间所缔结的条约主要对私人产生效力。通过国籍和所在地这两类主要的联结因素,条约不仅包括对具有缔约国国籍的私人的效力,也包括对位于缔约国的私人的效力。在通常情况下,某一条约对私人产生作用或影响,是因为这一私人是某一缔约国的自然人或法人,基于属人原则,国家所承认的条约规则进一步适用于私人。某一条约对位于某一缔约国境内的私人产生作用或影响,也是基于属地原则,国家所承认的条约规则进一步适用于私人。在国际经济领域,有时会更注重参与国际经济交往的当事人的实际存在,而不是他们的国籍,这体现了国家对经济利益的关心。^①

从国际条约的立法实践来看,条约对私人的效力,大体有两种类型:第一,对具有缔约国国籍的私人的效力。第二,对位于或在缔约国有“商业存在”的第三国私人的效力。对具有缔约国国籍的私人的效力,在条约的理解和适用上一般不存在问题。对位于或在缔约国有“商业存在”的第三国的私人的效力,在条约的理解和适用上经常出现问题,这就是无论是第三国的私人(当事人),还是法院的法官,首先考虑的是该当事人的国籍国是否是条约的当事国。如果该当事人的国籍国不是条约的当事国,就认为条约对该当事人没有约束力,不能适用该条约。事实是,有些国际条约已经不再完全依据国籍因素来确定条约的适用和效力问题,而是以当事人的所在地或从事的商业行为为联结点,根本不考虑当事人的国籍以及其国籍国是否批准了条约。如《联合国国际货物销售合同公约》第一条规定:“本公约适用于营业地在不同国家的当事人之间所订立的货物销售合同:(一)如果这些国家是缔约国;或(二)如果国际私法规则导致适用某一缔约国的法律。”根据该条第一项,公约适用于营业地在不同国家的当事人之间订立的合同,营业地所在的国家必须是公约的缔约国,而没有规定当事人的国籍国是公约的缔约国。

对位于或在缔约国有“商业存在”的第三国的私人的效力,国际海上运输公约和国际航

权利。

^① 车丕照. 论国际条约对私人的效力. 见 <http://www.law-walker.net/detail.asp?id=3818>. 2012年1月10日访问。

空运输公约做了最好的注解。例如,《1974年海上旅客及其行李运输雅典公约》^① 第二条第一款规定的公约适用范围是:“本公约适用于下列条件下的任何国际运输:(1)船舶悬挂本公约某一当事国的国旗或在其国内登记,或(2)运输合同在本公约某一当事国内订立,或(3)按照运输合同,起运地或到达地位于本公约某一当事国内。”上引《雅典公约》的第一款第二项是要求在当事国有商业行为(订立合同),第三项是只要起运地或目的地有一个位于当事国境内,就是国际海上旅客运输,就适用公约,根本不涉及船舶的国籍或承运人的国籍。再比如,《联合国1978年海上货物运输公约》第二条规定:“本公约的各项规定适用于两个不同国家间的所有海上运输合同,如果:(a)海上运输合同所规定的装货港位于一个缔约国内,或(b)海上运输合同所规定的卸货港位于一个缔约国内,或(c)海上运输合同所规定的备选卸货港之一为实际卸货港,并且该港位于一个缔约国内,或(d)提单或证明海上运输合同的其他单证是在一个缔约国内签发的,或(e)提单或证明海上运输合同的其他单证规定,本公约各项规定或实行本公约的任何国家的立法应约束该合同。”同样,根据公约前三项的规定,是否适用公约的前提条件是装货港或卸货港有其中一个位于缔约国内。另外,《国际货物买卖时效期限公约》也规定:“本公约仅在订立合同时,国际货物买卖合同当事各方在缔约国有营业所的情况下适用。”这里公约是否适用强调的是合同当事各方在缔约国有营业所,而并不要求其国籍所属国是公约的缔约国。总之,在国际海上运输条约中,通过出发地(装货港)、目的地(卸货港)等联结因素,将条约所设立的规则的效力传递给私人。这是运输的性质使然,实际上也是属地原则的体现。

可以看出,上引条约在条约的适用上有以下特点:第一,对于条约的缔约国(当事国),并不要求一定是合同双方当事人的国籍国。除当事人的国籍国外,更多地指向了可能与当事人的国籍无关的其他因素,如当事人营业地、运输的起运地、目的地、装货港、卸货港所在的国家,也就是说逐渐多元化。第二,只要上述某一地点所在的国家是条约的缔约国或当事国,就适用该条约,根本没有提及合同双方当事人的国籍国是条约的当事国。

综上所述,从主体角度而言,有些条约不仅对具有缔约国国籍的私人产生效力,而且对位于或在缔约国有“商业存在”的第三国的私人也产生效力。这在有关海上运输和航空运输的国际公约中体现的尤为明显和突出。需要特别强调的是,在讨论条约的效力及适用范围时,应考虑条约自身的性质和内容,不能简单地以某一国家是否签署或批准条约为依据,更应该查看条约的具体内容。如果简单地拘泥于理论上的观点,或仅仅从一般条约适用情况来“推

^① 简称1974年《雅典公约》,1987年4月28日生效,1994年8月30日起对我国生效。

论”某一公约的适用，是简单武断的表现，最后必将得出错误的结论。

三、《蒙特利尔公约》的适用分析

综观《蒙特利尔公约》的内容，其实质是规定了航空承运人与旅客、托运人之间的权利义务关系。该公约对成员国的约束主要体现在确立了当事国的司法管辖权^①，以及对法院在判决时的赔偿额的限制^②。

《蒙特利尔公约》第一条就是关于适用范围的规定，并且第一条的名称就是适用范围（scope of application）。公约关于适用范围的规定，应该说是完全继承了1929年《华沙公约》^③和修订其的1955年《海牙议定书》^④的规定。

（一）公约适用于两种情形的国际航空运输

适用《蒙特利尔公约》的前提条件是该航空运输必须是公约专门定义的“国际航空运输”。

《蒙特利尔公约》第一条对“国际运输”的定义是^⑤：

“一、本公约适用于所有以航空器运送人员、行李或者货物而收取报酬的国际运输。本公约同样适用于航空运输企业以航空器履行的免费运输。

二、就本公约而言，国际运输系指根据当事人的约定，不论在运输中有无间断或者转运，其出发地点和目的地点是在两个当事国的领土内，或者在一个当事国的领土内，而在另一国的领土内有一个约定的经停地点的任何运输，即使该国为非当事国。就本公约而言，在一个

^① 公约第三十三条：“一、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。二、对于因旅客死亡或者伤害而产生的损失，诉讼可以向本条第一款所述的法院之一提起，或者在这样一个当事国领土内提起，即在发生事故时旅客的主要且永久居所在该国领土内，并且承运人使用自己的航空器或者根据商务协议使用另一承运人的航空器经营到达该国领土或者从该国领土始发的旅客航空运输业务，并且在该国领土内该承运人通过其本人或者与其有商务协议的另一承运人租赁或者所有的处所从事其旅客航空运输经营。”一句话，对于航空运输中的损害赔偿，必须在一个当事国的领土内提起。

^② 公约第二十九条：“在旅客、行李和货物运输中，有关损害赔偿的诉讼，不论其根据如何，是根据本公约、根据合同、根据侵权，还是根据其他任何理由，只能依照本公约规定的条件和责任限额提起，但是不妨碍确定谁有权提起诉讼以及他们各自的权利。在任何此类诉讼中，均不得判给惩罚性、惩戒性或者其他非补偿性的损害赔偿。”

^③ 全称是《统一国际航空运输某些规则的公约》，1929年10月12日订于波兰华沙，1933年2月13日起生效。

^④ 全称是《修改一九二九年十月十二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》，1955年9月28日订于海牙，自1963年8月1日起生效。

^⑤ 第一条的英文原文是：1. This Convention applies to all international carriage of persons, baggage or cargo performed by aircraft for reward. It applies equally to gratuitous carriage by aircraft performed by an air transport undertaking. 2. For the purposes of this Convention, the expression "international carriage" means any carriage in which, according to the agreement between the parties, the place of departure and the place of destination, whether or not there be a break in the carriage or a transshipment, are situated either within the territories of two States Parties, or within the territory of a single State Party if there is an agreed stopping place within the territory of another State, even if that State is not a State Party. Carriage between two points within the territory of a single State Party without an agreed stopping place within the territory of another State is not international carriage for the purposes of this Convention.

当事国的领土内两个地点之间的运输，而在另一国的领土内没有约定的经停地点的，不是国际运输。”

从上述公约规定可以看出，公约适用于“国际运输”。而确定这一“国际运输”的核心要素有三，一是当事人的约定，二是出发地点、目的地点和经停地点，三是当事国。出发地点、目的地点和经停地点是当事人自己约定或商定的，并且出发地点和目的地点要么是分别位于两个当事国的领土内，要么位于一个当事国的领土内，但在另一国领土内有一个约定的经停地点。概括来说，公约意义上的“国际航空运输”，包括以下两种情形：（1）根据当事人各方所订立的航空运输合同，运输的出发地点和目的地点分别是在两个不同的当事国的领土内。（2）或者运输的出发地和目的地虽都是位于同一个当事国的领土内，但在另一国的领土内有一个约定的经停地点（经停地点所在的国家是不是公约的当事国无关紧要）。“如果出发地和目的地是在同一个缔约国内，尽管经停地在一个非缔约国，该运输还是《华沙公约》意义上的国际运输。”^①除了这两种类型的航空运输是《蒙特利尔公约》意义上的国际运输之外，其他任何类型的运输都不是该公约意义上的国际运输，

“出发地点、目的地点是运输合同开始和结束的地方。公约的适用与双方当事人约定的出发地点和目的地点紧密相关，而与实际的出发地点和目的地点没有关系，因而即使在一个当事国的领域外发生了事先未能预见的经停，公约同样适用。”^②另外，旅客在经停地停留时间的长短与公约的适用没有关系，适用公约的前提条件是旅客与承运人事先有个约定，这就是旅客还是要回到出发地。旅客经停的原因和为什么选择在经停地间断其旅程的原因都与公约的适用不相关。

与海运相比较，在公约的适用范围上航空运输与海上运输具有一个共同点，即以运输合同开始、结束的地点作为确定公约是否适用的一个因素。只不过在具体的规定上有所不同。海上旅客运输是按照运输合同，只要起运地和目的地二者当中有一个位于缔约国境内就可以，而航空运输则是出发地和目的地均在两个不同的当事国，或者在一个当事国，而在另一国有一经停点。

（二）公约的当事国是指出发地点和目的地点所在的当事国

《蒙特利尔公约》所指的当事国，是指根据当事人的约定，其出发地点和目的地点所在的当事国，即出发地点和目的地点位于当事国的领土内，而不是指旅客、托运人或承运人的国籍国。换言之，承运人、旅客以及托运人的国籍国是不是公约的当事国与公约的适用没有

^① Lawrence B. Goldhirsch. *Warsaw Convention Annotated: A Legal Handbook*. The Netherlands: Kluwer Law International, 2000. 19.

^② Elmar Giemulla. *Montreal Convention Annotated [M]*. The Netherlands: Kluwer Law International BV, 2006. 4.

关系。公约考虑的着眼点是，在单程运输的情况下，出发地点和目的地点所在的国家是不是批准了公约，在往返运输的情况下，出发地点（即目的地点）所在的国家是否批准了公约。一句话，在公约的适用上，根本不考虑承运人、旅客等的国籍国是否批准了公约。承运人的国籍与公约的适用没有任何关系。

具体到本案，上诉人马美兰是在北京购买的北京——曼谷——北京的往返机票，而不是北京——曼谷的单程机票。第 03224 号公证书对此有详细明确的记录。对于往返机票，出发地就是目的地。换言之，当事人双方约定的出发地点和目的地点均为北京，泰国曼谷是双方当事人约定的经停地点。我国是 1999 年《蒙特利尔公约》的当事国，即使泰国不是 1999 年《蒙特利尔公约》的当事国，也符合上述“国际运输”的第二种情形。因此，泰国是否签署《蒙特利尔公约》，并不影响《蒙特利尔公约》对本案的适用。

（三）在公约的适用上对于单程运输和往返运输有不同的要求

对于上述第一种情形的“国际运输”，如若要适用《蒙特利尔公约》，则出发地点和目的地点所在的两个国家都必需批准了《蒙特利尔公约》，即两点所在的两个国家均为公约的当事国，否则就不能适用《蒙特利尔公约》。如果有一个国家不是公约的当事方，或者两个国家都不是公约的当事方，虽然该运输是一般意义上的国际运输，但它不是《蒙特利尔公约》所规定的国际运输。因此，这种仅仅是从一个国家的某地到另一国家的某地的单程运输，适用《蒙特利尔公约》的前提条件是出发地点和目的地点所在的两个国家都必需批准（加入或核准）了公约，是公约的当事国。

对于上述第二种情形的往返“国际运输”，与第一种运输不同的是，出发地点和目的地点都在一个当事国的领土内，即出发地就是目的地，而在另一国的领土内有一个约定的经停地点，不管该国是不是公约的当事国。在这种情形下，适用公约的前提条件是出发地和目的地所在的国家必须是公约的当事国。因出发地和目的地均在一个国家的领土内，所以只要求该国是公约的当事国即可，不像单程运输那样，出发地和目的地所在的两国都必须是公约的当事国。换句话说，即使经营该运输的航空公司是非当事国的，也要受《蒙特利尔公约》统一规则的约束。

总之，对于出发地点和目的地点分别位于不同国家的单程运输而言，适用《蒙特利尔公约》的前提条件是这两个国家都必须批准了《蒙特利尔公约》，而对于出发地点和目的地点是在一个当事国的领土内，在另一国的领土内有一个约定的经停地点的往返运输，只要出发地和目的地所在的国家是公约的当事国即可。约定的经停地点所在的国家是不是公约的当

事国与能否适用《蒙特利尔公约》没有任何必然关系。凡属于公约所定义的“国际运输”，公约的规定自动具有强制约束力。

（四）公约适用的例外情形

有些航空运输虽然在一般意义上可以视作国际运输，但它们并不是《蒙特利尔公约》意义上的国际运输，例如，运输的出发地和目的地分别位于两个不同的非当事国领土内的航空运输；或者运输的出发地和目的地均在同一个非当事国领土内，且在其他国家（包括当事国和非当事国）领土内有约定经停地点的航空运输；或者运输的出发地和目的地在一个当事国（或非当事国）领土内的航空运输；运输的出发地和目的地均在同一国家领土内，且在其他国家并无任何约定地点的航空运输，等等，均是如此。此外，公约不适用于邮件运输^①。

在国际航空私法领域，《华沙公约》创始的这种以出发地点、目的地点和经停地点确定公约的适用范围的方法，在 1999 年《蒙特利尔公约》诞生之前的 70 年时间中，虽然其后的议定书、条约对其内容做了许多修改，但其适用范围的规定没有任何实质性的修订，1999 年《蒙特利尔公约》更是一脉相承，说明适用范围的规定符合航空运输实践，也满足了航空运输的需要。

综上所述，可以得出以下几点结论：第一，一个航空运输是否具有《蒙特利尔公约》意义上的国际性，其标准仅仅是航空运输合同中所规定的出发地点、目的地点和经停地点所处的地理位置，而与航空承运人、托运人、收货人、旅客、航空工作人员的国籍和住所，以及飞机的国籍，均无关系。第二，《蒙特利尔公约》中的当事国，是指出发地点和目的地点所在的已批准（或加入、接受、核准）了公约的国家，而不是承运人航空公司、旅客等的国籍国。第三，出发地点、目的地点和经停地点是由运输合同的双方当事人约定的，体现了当事人的意思自治。第四，在往返运输中，只要运输合同所确定的目的地所在国是公约的当事国，公约的适用就不成问题，运输合同双方当事人的国籍国是否批准公约不影响公约的适用。

四、国内外著名航空法学者律师关于公约适用的观点

Andreas F.Lowenfeld 和 Allan I.Mendelsohn 认为：“公约的适用完全取决于机票，而与旅客的住所（residence）和国籍（nationality）是不相关的。同样，一旦出票，公约的适用与哪家航空公司承运也没有关系，即使是这家航空公司属于公约的非成员国。”^②

^① 见公约第二条第三款的规定。

^② Lowenfeld & Mendelsohn, *The United States and the Warsaw Convention*, 80 Harv. L. Rev. 497,498 (1967).

LEE S. Kreindler 指出,“所有的航空器在一个且只能在一个国家登记,并且拥有登记国家的国籍,机身喷涂该国的国旗。在航空事故中,航空器的国籍与华沙公约根本不相关。在运输是华沙公约第一条所定义的国际运输时,将适用公约”。^①

LAWRENCE B. GOLDHIRSCH 认为:“国际运输必须是在两个缔约国的领土内,或者是从一个缔约国领土内出发的往返运输,而在另一个国家有一个经停地。旅客的国籍和住所与航空公司的国籍同样无关紧要。”^②

ELMAR GIEMULLA 认为:“不是地理—政治意义上的每一个‘国际运输’符合公约第一条所涵盖的‘国际运输’。旅客的居住地和国籍与公约的适用没有关系,承运人的国籍也是如此。公约第一条第二款规定了判断一个运输是不是公约第一条意义上的国际运输的标准。”^③

赵维田先生认为,判断是否“国际运输”的标准,不是看经营该运输的航空公司及所用飞机的所属国是否是华沙缔约国,也不管所载旅客或货物的国籍如何,这些因素与是否是“国际运输”无关。决定该运输的“国际性质”的标准完全要看该运输的“出发地”与“目的地”是否在华沙缔约国境内:凡出发地与目的地分别在两个缔约国经境内,或者两者在一个缔约国境内而在另一国(不问是否是缔约国)境内有一个“约定的经停地点”者,就是“国际运输”。即使经营该运输的航空公司是非缔约国的,也要受华沙公约统一规则的强制约束。^④

可以看出,上述学者律师的观点是一致的,即《华沙公约》的适用与承运人航空公司的国籍无关。

五、国外法院关于公约适用的司法实践

《蒙特利尔公约》关于公约适用范围的规定,基本上照搬了《华沙公约》及修订其的《海牙议定书》的规定,且有关法院的判决已就《华沙公约》的适用做出了经典解释,而学说研究对法院判例进行总结归纳,使公约的适用问题日益明晰。

1. Grein 诉 Imperial Airways, Ltd. (1937 年)^⑤

旅客格雷因(Grien)购买了一张往返程机票,从英国伦敦到比利时的安特卫普(Antwerp),帝国航空公司的飞机票分甲、乙、丙三联:甲联是从伦敦到安特卫普用的,注明给“出发地

^① Lee S. Kreindler, *Aviation Accident Law*. United States: Matthew Bender & Company, Inc., 2006. § 10.02 【5】, at 10-27.

^② Lawrence B. Goldhirsch, *Warsaw Convention Annotated: A Legal Handbook*. The Netherlands: Kluwer Law International, 2000. 14.

^③ ELMAR GIEMULLA, et al., eds., *WARSAW CONVENTION*, chpt. 1, at 4 (2000) (emphasis added).

^④ 赵维田. 国际航空法. 北京: 社会科学文献出版社, 2000.238.

^⑤ [1937] 1 K.B. 50, 1 Avi. 622.

机场”；乙联是返程从安特卫普到伦敦用的，注明给“目的地机场”，丙联旅客自己留存，“有效期 15 天”。格雷因乘坐的飞机在从安特卫普返回伦敦时在比利时失事，格雷因身亡。当时英国是《华沙公约》的缔约国，而比利时不是。

初审的英国高等法院主审法官发现，格雷因的机票包含两个航段，一个是从伦敦到安特卫普，一个是从安特卫普到伦敦，而格雷因就是在后一航段中死亡的。因比利时当时尚未加入《华沙公约》，因此不属《华沙公约》第一条意义上的“国际运输”，从而被告的责任不能限制在《华沙公约》规定的 125000 金法郎。被告上诉后，上诉法官对此意见分歧，主审法官格林纳就此作了精辟的阐述。他说：“该（华沙公约第一条）规则不是关于旅程的，也不是关于航班的规则，而是按照一个运输合同（遇第三款所指情况是几个相互联系合同）约定而进行运输的规则。”这就是说，在判断该合同所作运输是否国际运输时，应该注意：该合同（在第三款则为一连串合同）是一个整体；出发地和目的地指“该合同运输开始的地方和该合同运输终止的地方”。据此，这位上诉法官得出结论说：“它是一个前往安特卫普并返回的合同。”安特卫普不过是个约定的经停地点，按第一条第一款，格雷因案应适用《华沙公约》。

本案的重要意义有二，一是阐明了《华沙公约》所定义的国际运输的出发地和目的地是按照双方当事人合同的约定，即运输合同开始和结束的地方；二是对于往返运输，出发地也就是目的地，只要出发地和目的地所在的国家是缔约国，公约适用于该运输。本案是关于往返运输的权威解释。

2. GLENN et al. 诉 COMPANIA CUBANA DE AVIACION, S.A., et al.^①（1952 年）

本案中，Marjorie Jean Glenn、Robert Baltzell Glenn Jr. 以及他们的财产监护人 John R. Glenn 是原告，COMPANIA CUBANA DE AVIACION（一家古巴的航空公司）、Pan American World Airways（一家纽约的航空公司）和美国是被告。Marjorie Jean Glenn 和 Robert Baltzell Glenn Jr. 的父母是美国佛罗里达州的市民，他们搭乘 COMPANIA CUBANA DE AVIACION 的航班从佛罗里达州的迈阿密到古巴的哈瓦那，然后再返回迈阿密。不幸的是原告的父母乘坐的飞机与美国海军飞机发生碰撞，导致原告的父母死亡。古巴不是《华沙公约》的缔约国^②。

美国佛罗里达南部管区联邦地区法院法官 HOLLAND 指出，本案提出了两个需要法院考虑的问题，其中之一是，在古巴不是缔约国的情况下，被告 COMPANIA CUBANA DE AVIACION 是否可以援引《华沙公约》关于免除或限制其责任的规定？为此，HOLLAND 法官首先分析

^① 102 F. Supp.631,633 (S.D. Fla.1952).

^② 古巴 1964 年 7 月 21 日批准了《华沙公约》，自 1964 年 10 月 19 日起公约对古巴生效。见国际民航组织网站（http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/WC-HP_EN.pdf），2012 年 1 月 15 日访问。

了公约的适用问题。“公约并不关心国民的互惠待遇。它的目的是统一与国际航空运输有关的规则。公约中根本没有规定将国籍作为适用公约的条件，相反，公约的规定将会影响所有的诉讼当事人的权利。应该注意的是公约与旅客和承运人的国籍没有关联，公约将其适用性完全建立在运输的性质和特征上，正如公约第一章第一条所定义和限定的那样。公约设计的初衷是建立国际航空运输当事人权利和责任的国际标准，而且公约也被批准了的国家的法院所适用，如 Grein 诉 Imperial Airways 案。事实是，旅客和承运人任何一方的国籍在公约的适用上不在考虑之列。”^① 因此，HOLLAND 法官的结论是，被告承运人的古巴国籍与本案无关，公约的规定适用于本案。

如果说上述第一个案例对如何认定“往返运输”做出了权威解释的话，那么，本案则进一步明确了，对于往返运输，旅客和承运人任何一方的国籍在公约的适用上不在考虑之列。换言之，即便古巴没有签署并批准《华沙公约》，但美国是公约的缔约国，并且该运输是华沙公约所规定的“国际运输”，因此法院还是依据公约做出了判决。法院并没有以古巴是非缔约国，而认为不能适用《华沙公约》。

佛罗里达州南部管区联邦地区法院在上述判决中确立的这一原则，即承运人国籍与华沙公约的适用无关的原则，自做出到现在已有 60 年，迄今为止，不仅没有法院挑战这一原则，而且在相同案件中被法院不断引用。

3. Maria De La Lastra PETRIRE 诉 SPANTAX, S. A.^② (1985 年)

Maria De La Lastra PETRIRE 是 Carlos Conrado 的妻子及未成年孩子的母亲，也是上诉人。被告 SPANTAX 是西班牙的一家航空公司^③，被上诉人。Carlos Conrado 与 SPANTAX 的航空运输合同是从马德里到纽约，中间经停西班牙 Malaga，然后再从纽约返回马德里。机票是在马德里的被告办公室出的，机票分成两本，号码相连。第一本包含两联，第一联是从马德里到 Malaga，第二联是从 Malaga 到纽约。第二本仅有一联，是从纽约到马德里的。飞机在从 Malaga 机场起飞去纽约时坠毁，Carlos Conrado 死亡。

纽约东部管区联邦地区法院认为对此案不具有“诉讼标的管辖权”(subject matter jurisdiction)^④，因此驳回了原告的起诉。原告不服，上诉于美国第二巡回上诉法院。

^① 102 F. Supp.631,633 (S.D. Fla.1952).

^② 756 F. 2d 263.

^③ 西班牙 1929 年 10 月 12 日签署了《华沙公约》，自 1933 年 2 月 13 日起对西班牙生效。1934 年 10 月 29 日起对美国生效。

^④ subject matter jurisdiction: 沈达明先生翻译为“事物管辖”，系指按诉讼标的确定的管辖权。见沈达明著《比较民事诉讼法初论》，中信出版社 1991 年版，第 69 页。美国宪法规定联邦法院对数种类型的案件具有管辖权：那些根据联邦法律提起的案件，不论是宪法、制定法还是条约。……涉及外国公民或政府的案件。见杰弗里·C·哈泽德等著/张茂译《美国民事诉讼法导论》，中国政法大学出版社 1999 年版，第

上诉人承认，根据《华沙公约》第二十八条规定的前三个地点^①，她应该在在西班牙起诉被告。但是她坚持认为她有权在美国起诉，因为纽约是 Conrado 从马德里到纽约的机票上注明的目的地。在《华沙公约》的意义上，往返运输的“目的地”与出发地是相同的，对此上诉人不持异议。但是，上诉人认为，运输的“目的地”应根据机票合同来确定，而在本案中，从马德里到纽约的第一本机票是与本案相关的合同。

毫无疑问，“目的地”是根据相关的运输合同来确定的，但现在的问题是，如何确定相关的合同和相关的运输。地区法官指出，两本票是在同一时间和同一地点出的，这一出票行为是连续的，是为了一个往返运输的旅行，该旅行在纽约停留不超过五天，对于这一事实没有争议，因此，双方当事人签订了一个“单一的合同”。巡回上诉法院的法官认可了地区法院法官的看法，即在本案中存在一个单一的合同。上诉人也不能证明，Conrado 的目的是仅购买一张从马德里到纽约的单程票。巡回上诉法院认为，在涉及不同承运人的情况下，即便运输是以一个或几个合同体现的，在确定“目的地”时应该予以考虑的是，当事各方认为该运输是不是一个不可分割的单一的运输。在运输是由一家承运人履行的情况下，依据合同号是否相连来确定“目的地”是毫无意义的。本案中，事实表明存在一个各方当事人认可的不可分割的单一运输。出票这一客观事实，不仅使地区法官得出只有一个合同存在的结论，而且也支持这一结论，即在《华沙公约》的意义上，只有一个运输，该运输的目的地是马德里。

根据本案不容辩驳的事实，联邦第二巡回上诉法院同意地区法院没有管辖权的观点，因而维持了地区法院的判决。

本案的意义在于，当存在多个合同的情况下，如何确定运输合同的目的地。地区法院和联邦上诉法院都认为，不管存在几个合同，在当事各方都认为是一个不可分割的单一运输时，就只有一个合同，是一个运输行为，从而运输的目的地就是出发地，再一次阐明了往返运输的目的地就是出发地。虽然美国法院受理了此案，但地区法院和联邦巡回上诉法院都认为目的地是西班牙马德里，美国纽约只是一个经停地，不是目的地，因此根据《华沙公约》第二十八条，美国不是承运人住所地、主要营业地、订立合同地、目的地，所以美国法院没有管辖权。还要提到是，联邦巡回上诉法院在判决中引用了前引 GREIN 案和一些学者的论文。

4. Jose Cruz BARTOLOMEU, et al., 诉 CHINA AIRLINES, et al.^② (2002)

44 页。

^① Article 28: 1. An action for damages must be brought, at the option of the plaintiff, in the territory of one of the High Contracting Parties, either before the Court having jurisdiction where the carrier is ordinarily resident, or has his principal place of business, or has an establishment by which the contract has been made or before the Court having jurisdiction at the place of destination. 2. Questions of procedure shall be governed by the law of the Court seised of the case.

^② 53 Fed. Appx. 406, 2002WL 31829110 (C.A.9 (Cal.)).

原告是葡萄牙人，在里斯本一家旅行机构购买了去澳门的一揽子旅行（all-inclusive package）服务。该旅行服务包括从里斯本出发经停英国伦敦、中国香港和泰国曼谷再返回里斯本的国际航空运输、四星级酒店住宿以及地面运输等。从里斯本到伦敦再到曼谷由英国航空公司承运，从曼谷到香港由被告承运，英国航空公司再将原告从香港运回里斯本（经停伦敦）。1999年7月22日，被告在里斯本向原告出具了从曼谷到香港的机票。1999年8月22日，原告搭乘被告的642航班从曼谷到香港，飞机（MD-11型）在香港机场降落时机身起火，造成3人死亡，多人受伤。原告在美国加利福尼亚州高级法院（Superior Court）起诉被告和飞机制造商美国道格拉斯公司和波音公司等。被告以当事人为外国人为由，将本案提交加州北部管区联邦地区法院审理。原告认为，因为双方当事人均为外国人，所以联邦地区法院的涉外管辖权是不存在的，因此请求地区法院将案件发回。地区法院认为，根据《华沙公约》，原告针对被告的索赔诉讼不能在美国起诉。地区法院因此拒绝了原告的请求，原告向美国第九巡回上诉法院上诉。

上诉法院指出，对于在两个缔约国之间的国际航空运输中造成的人身损害，《华沙公约》提供了排他的救济方式。被告是一家从事国际航空运输的承运人，航班从缔约国葡萄牙出发，在返回葡萄牙之前要经停伦敦、香港和曼谷。根据公约第二十八条第一款，美国不是：（1）被告的住所地；（2）被告的主要营业地；（3）运输合同的签订地；（4）目的地。因此，不能在美国起诉被告。美国法院对此案没有管辖权。上诉法院维持了地区法院的决定，即美国法院对此案没有管辖权。

本案中，地区法院和联邦上诉法院都认为运输是国际运输，应适用《华沙公约》。即对于国际航空运输中造成的人身伤害，《华沙公约》提供了排他的救济。但是，美国虽然是《华沙公约》的缔约国，却不在公约第二十八条规定的起诉地点之内，所以法院无权审理。在有些情况下，即便该运输是公约意义上的国际运输，但受理案件的法院是否有管辖权，还要根据第二十八条关于管辖权的规定确定，本案正好说明了这一点。

5. Marjan RAZI 诉 CHINA AIRLINES^①（2004）

原告是美国加利福尼亚州的市民（citizen），被告是台湾的一家航空公司，其主要营业地在台湾的台北。机票显示，原告于2002年9月25日购买了被告的机票，出发地和目的地都是在洛杉矶的洛杉矶国际机场（LAX airport），经停台北、香港和泰国曼谷。原告诉称，2002年10月10日，他在乘坐被告的CI006航班从台北去美国加州洛杉矶，被被告提供的非常热的热茶烫伤，要求判决被告承担补偿性赔偿和惩罚性赔偿。被告认为，根据《华沙公

^① 2004 WL 1001083(C.D.Cal).

约》，原告无权要求获得惩罚性赔偿。被告请求法院就原告提出的惩罚性赔偿进行简易判决^①。

地区法院分析指出，《华沙公约》是规范航空承运人对所有国际旅客、行李和货物运输责任的综合性国际条约。在签署《华沙公约》时，缔约国相信，对承运人责任予以限制，使承运人事先预知到他们承担的金钱赔偿的范围，从而获得必需的资金和足够的保险，以促进刚刚诞生的商业航空的发展。美国于1934年成为公约的签约国，1934年10月29日起公约对美国生效。法院指出，被告提供的不可争辩的证据表明，当原告所声称的事件发生时，原告是在这样一个航班上，该航班的出发地和目的地均为美国洛杉矶，中间经停台北、香港和曼谷。因此，该运输是《华沙公约》第一条第二款定义的国际运输，《华沙公约》的规定适用于本案。

法庭在考查了相关案例后指出，在《华沙公约》规范的人身损害赔偿中，已经建立的原则是《华沙公约》并不支持惩罚性赔偿，旅客不能获得惩罚性赔偿。因此，作为一个法律问题，法庭认为在本案中不能支持原告针对被告寻求惩罚性赔偿的请求。法庭同意了被告进行部分简易判决的请求。

从本案地区法院法官的分析可以看出，在《华沙公约》对于本案的适用上，法官首先考虑的是公约对美国生效的时间，然后根据华沙公约第一条第二款关于“国际运输”的定义，以及航班的出发地和目的地，确定《华沙公约》适用于本案。在全部法院的判决中，只字未提被告的国籍所属国是否批准了《华沙公约》。一句话，在往返运输中，只要出发地和目的地所在地的国家批准了公约，公约的适用就不成问题。

六、结语

条约对当事国有效，第三国自然没有遵守的义务，但这并不能绝对地理解为条约的规定在任何情况下都不能约束第三国的私人。条约对第三国私人的义务并不等于是第三国政府的义务。北京市东城区法院的逻辑推理是，首先确定涉讼当事人的国籍，然后再查看其国籍国是否是条约的当事国，如果是，则适用，反之，则不适用。根本不去查阅条约自身的规定。这种推理，实在是过于机械和简单，最终的结果自然是得出错误的结论。实际上，这种做法并不是个案，在我国法院具有一定的代表性，尤其是我国法院在审理涉外诉讼适用国际条约时，这种想当然的做法并不少见。一般而言，国际公法条约，如果一国没有批准，对该国没有约束力，当然更谈不上对该国私人的效力。但这一结论在国际私法条约领域却并不是普遍

^① 简易判决是法院对某一事项提交到陪审团之前所作出的决定。简易判决是根据案件是非曲直所作的决定。诉讼的双方当事人都可以提议要求简易判决。动议主张不存在实质性事实争议，而只有法律上的争议。法律问题随后由法院加以判决，而不是把该事项提交给陪审团。见〔美〕彼得·G·伦斯特洛姆编《美国法律词典》，中国政法大学出版社1998年版，第267页。

适用的。其他国际私法条约笔者不敢妄言，但在国际航空私法条约上，至少是在 1929 年《华沙公约》、1955 年《海牙议定书》、1999 年《蒙特利尔公约》这三个国际航空私法条约中，在某些情形下公约对第三国的私人是有约束力的，即便其国籍国不是公约的当事国。这种对第三国私人的效力，一方面是属地原则的体现，但另一方面，笔者认为更多的是体现了当事人的意思自治。因为条约中明确规定是“根据当事人的约定”，是当事人约定的出发地点和目的地点在两个不同的当事国，或出发地点和目的地点均在同一个当事国，而在领一国家有一个约定的经停地点。一句话，国际条约的适用，应具体问题具体分析。