

学校编码: 10384

分类号_____密级_____

学 号: K1208006

UDC_____

厦 门 大 学

硕 士 学 位 论 文

不正常航空运输中承运人民事责任研究

The Research of Carrier's Civil Liability
under Irregular Flight

吴 昊

指导教师姓名: 郑晓剑 副教授

专业名称: 民 商 法 学

论文提交日期: 2016 年 10 月

论文答辩时间: 2016 年 月

学位授予日期: 2016 年 月

答辩委员会主席:_____

评 阅 人:_____

2016 年 10 月

厦门大学学位论文原创性声明

本人呈交的学位论文是本人在导师指导下，独立完成的研究成果。本人在论文写作中参考其他个人或集体已经发表的研究成果，均在文中以适当方式明确标明，并符合法律规范和《厦门大学研究生学术活动规范（试行）》。

另外，该学位论文为（ ）课题（组）的研究成果，获得（ ）课题（组）经费或实验室的资助，在（ ）实验室完成。（请在以上括号内填写课题或课题组负责人或实验室名称，未有此项声明内容的，可以不作特别声明。）

声明人（签名）：

年 月 日

厦门大学学位论文著作权使用声明

本人同意厦门大学根据《中华人民共和国学位条例暂行实施办法》等规定保留和使用此学位论文，并向主管部门或其指定机构送交学位论文（包括纸质版和电子版），允许学位论文进入厦门大学图书馆及其数据库被查阅、借阅。本人同意厦门大学将学位论文加入全国博士、硕士学位论文共建单位数据库进行检索，将学位论文的标题和摘要汇编出版，采用影印、缩印或者其它方式合理复制学位论文。

本学位论文属于：

1. 经厦门大学保密委员会审查核定的保密学位论文，
于 年 月 日解密，解密后适用上述授权。

2. 不保密，适用上述授权。

（请在以上相应括号内打“√”或填上相应内容。保密学位论文应是已经厦门大学保密委员会审定过的学位论文，未经厦门大学保密委员会审定的学位论文均为公开学位论文。此声明栏不填写的，默认为公开学位论文，均适用上述授权。）

声明人（签名）：

年 月 日

厦门大学博硕士学位论文摘要库

内容摘要

民航运输作为一种高投入、高风险、低收益的产业，已经成为大众化的出行方式。近年来民航运输中航班不正常情况多发，且伴随着《航班正常管理规定》的出台，民航局对承运人在航空不正常运输中的服务、保障能力提出严格要求。本文从不正常航空运输的内涵谈起，着重对我国不正常航空运输的类型、法律适用问题进行研究，指出当前存在的行业法律欠缺问题，然后通过对比美国、欧盟等发达国家及地区的不正常航班承运人民事责任进行比较提出完善对策。

针对论题，以阐述不正常航空运输中承运人民事责任为主线，从 2017 年起施行的《航班正常管理规定》存在哪些立法创新以及未明确的损害赔偿赔偿责任谈起，结合国内其他民航规章，通过比较研究美国、欧盟等发达国家及地区民航领域的“拒载补偿规则”、“告知规则”、“超售规则”、“停机坪延误规则”，分析我国民航业在航班延误、航班取消、超售拒载、机型变更和航班备降等不正常航空运输中存在的责任认定不清、责任大小性质不明，承运人告知和补救义务履行不到位，举证困难以及免责情形的法定依据不足等具体问题。

理清上述问题，提出了不正常航班违约金的标准设立，计划性与临时性取消的不同责任认定的原则，超售适用惩罚性赔偿和精神损害赔偿可能性的观点。并指出在我国应明确监管责任，建立起完善的统一补偿标准，强化航空承运人的告知义务，确立“特殊事件”的举证责任等各项促进旅客权益保护的具体化的建设意见，以解决我国现有不正常航空运输中承运人民事责任认定和法律制度上的漏洞，并希望对我国不正常航空运输中的相关立法、执法管理及研究工作有所助益，逐步化解民航旅客消费者维权难、保护性立法不足、维权无法可依的局面。

关键词：民用航空；不正常航班；承运人责任；

ABSTRACT

As a high in-put, high risk and low profit industry, civil aviation transportation has become a popular traveling mode. In recent years, with the frequent irregular flights and the launch of “Provisions of Regular Flight Management in Civil Aviation”, CAAC puts forward stricter requirements on carrier’s ability. The dissertation starts with the meanings of irregular flight, lay emphasis on the research of types of irregular flights and applicable laws and regulations in China. The problem of deficiency of current laws and regulations in civil aviation industry of China will be highlighted. A optimizing strategy will be brought out after compared with the carrier’s civil liability under irregular flight in such developed countries and regions as America and European Union.

In view of the thesis, I will take carrier’s civil liability of irregular flight as a main clue. I will begin with new regulations and undefined damage liabilities according to “ Provisions of Regular Flight Management in Civil Aviation” effective from the year of 2017. Then combine with other regulations of CAAC ,to compare the USA and European Union’s rules on compensation for denied boarding, passenger noticing, oversales and delay on parking apron. I will analyze China civil aviation’s undefined liability and the nature of unclear responsibility on flight delay, flight cancellation, denied boarding due to oversales, change of aircraft and alternative flight. The issues of deficiency of legislation based on unsatisfied passenger noticing & remedial actions, difficulty in collecting evidences and liability exemption will be discussed as well.

After that, I will bright up a few personal views on compensation standard of irregular flights, rules on liability definition for advanced flight cancellation and temporary flight cancellation, penalty compensation due to oversales and possibility of compensation for mental damages. To avoid the loopholes of carrier’s civil liability identification and current laws, I will put forward proposals to define liability monitoring, set up a standard compensation rule, strengthen carrier’s obligation on passenger noticing and liability of proof offering on special issues. The above detailed proposals will urge carriers to protect passengers’ rights and benefits. I hope all above proposals are useful for legalization on irregular flights, law enforcing management and research work. I

wish they can also help to solve issues of difficulty in protecting passengers' benefits, lack of protective legislation and short of laws and regulations on passengers' rights.

Key Words: Civil Aviation; Irregular Flight; Carrier's Liability;

厦门大学博硕士论文摘要库

目 录

| | |
|---|----|
| 引 言 | 1 |
| 第一章 不正常航空运输的内涵 | 2 |
| 第一节 不正常航班的一般定义 | 2 |
| 第二节 不正常航空运输情况多发的原因 | 4 |
| 第二章 我国不正常航空运输中承运人民事责任的立法现状与不足 | 6 |
| 第一节 我国不正常航空运输中承运人民事责任的立法现状 | 6 |
| 一、我国现行民航法律法规体系 | 6 |
| 二、涉及不正常航空运输几大类型承运人民事责任的立法现状 | 7 |
| 第二节 我国不正常航空运输中承运人民事责任的立法不足 | 11 |
| 一、我国不正常航空运输中承运人免责事由与免责情形的立法欠缺 | 11 |
| 二、我国不正常航空运输中承运人告知和补救义务尚待完善 | 14 |
| 三、我国因承运人自身原因导致航班不正常补偿机制的立法欠缺 | 15 |
| 四、我国不正常航空运输中承运人适用欺诈与惩罚性赔偿可能性分析 | 18 |
| 五、我国不正常航空运输中旅客主张精神损害赔偿的可能性分析 | 19 |
| 第三章 不正常航空运输承运人民事责任的比较法考察 | 21 |
| 第一节 欧盟航空承运人不正常航班民事责任体系论要 | 21 |
| 第二节 美国航空承运人不正常航班民事责任体系论要 | 23 |
| 第三节 我国与欧盟及美国在不正常航空运输承运人民事责任中的比较研究 | 25 |
| 一、不正常航空运输中违反承运人“告知规则”责任之比较 | 25 |
| 二、因承运人自身原因导致航班不正常承担违约补偿责任之比较 | 27 |
| 三、不正常航空运输中违反“超售规则”承运人责任之比较 | 29 |
| 第四章 我国不正常航空运输中承运人民事责任的完善 | 31 |

| | |
|----------------------------|----|
| 第一节 建立起完善的统一补偿标准及补偿机制..... | 31 |
| 第二节 强化航空承运人的告知义务 | 32 |
| 第三节 强化承运人举证义务..... | 34 |
| 结 语 | 36 |
| 参考文献..... | 38 |
| 致 谢 | 40 |

厦门大学博硕士论文摘要库

CONTENTS

| | |
|---|-----------|
| Preface | 1 |
| Chapter1 The Meanings of Irregular Flight | 2 |
| Subchapter1 The General Definition of Irregular Flight | 2 |
| Subchapter2 The Causes of Frequent Irregular Flights | 4 |
| Chapter2 Current Status and Limitations of Chinese Legislation of Carrier's Civil Liability under Irregular Flight | 6 |
| Subchapter1 Current Status of Chinese Legislation of Carrier's Civil Liability under Irregular Flight | 6 |
| Section1 The Current System of Chinese Civil Aviation Laws and Regulations | 6 |
| Section2 The Current Status of Chinese Legislation of Carrier's Civil Liability Concerning Different Types of Irregular Flights | 7 |
| Subchapter2 Limitations of Chinese Legislation of Carrier's Civil Liability under Irregular Flight | 11 |
| Section1 The Deficiency of Laws and Regulations for Carrier's Civil Liability Exemption under Irregular Flight in China | 11 |
| Section2 The Deficiency of Laws and Regulations for Carrier's Obligation to Disclose and Remedy under Irregular Flight in China .. | 14 |
| Section3 The Deficiency of Laws and Regulations for the Mechanism of Reimbursement Caused by Carrier's Self-Reasons under Irregular Flight in China | 15 |
| Section4 The Analysis of Complying with Fraud and Vindictive Damages of Carrier's Liability under Irregular Flight in China | 18 |
| Section5 The Analysis of Complying with Spiritual Damages Compensation under Irregular Flight in China | 19 |
| Chapter3 The Research of Comparative Laws and Regulations of Carrier's Civil Liability under Irregular Flight | 21 |
| Subchapter1 The Abstract of Civil Liability System of Carrier under Irregular Flight in European Union | 21 |

| | |
|--|-----------|
| Subchapter2 The Abstract of Civil Liability System of Carrier under Irregular Flight in America | 23 |
| Subchapter3 The Research of Comparative Laws and Regulations of China, European Union and America in Carrier’s Civil Liability under Irregular Flight | 25 |
| Section1 The Comparison of Violating Disclosing Liability of Carrier under Irregular Flight | 25 |
| Section2 The Comparison of Reimbursement Liability Caused by Carrier’s Self-Reasons under Irregular Flight | 27 |
| Section3 The Comparison of Violating Carrier’s Liability of Oversale Rules under Irregular Flight | 29 |
| Chapter4 The Optimization of Carrier’s Civil Liability under Irregular Flight in China | 31 |
| Subchapter1 The Establishment of Optimized Reimbursement Standard and Mechanism | 31 |
| Subchapter2 To Strengthen Carrier’s Obligation of Disclosure | 32 |
| Subchapter3 To Strengthen Carrier’s Obligation of Burden of Proof under Irregular Flight | 34 |
| Conclusion | 36 |
| Bibliography | 38 |
| Acknowledgements | 40 |

厦门大学博硕士学位论文摘要库

引 言

交通部《航班正常管理规定》对航班延误时间及主体责任和权益保障做出规范。这部民航规章将于 2017 年初正式生效，可以说它是随着航班正常运行、延误处理、投诉反馈、信息报告、监督服务、法律权责等方面的诉求不断增加而产生的。

尽管如此，一部民航规章的出台不可能如旱日丽天般迅速解决不正常航班服务过程中多年来积压的问题。特别是近年来民航业补偿不透明、操作不规范、信息通知不到位等问题不断为旅客所诟病，而我国《民用航空法》中航班延误及取消的处置原则、免责事由及举证责任的划分、承运人信息告知的程度、超售的赔付标准等立法内容陈旧，与国外发达国家的立法差距甚远，这一现状也决定了国内民航业不正常航空运输中出现法律纠纷时将无法可依，欠缺完备的规则以及有效的维权渠道。

通过分析不正常航空运输的客观化概念和情形，对法律责任进行全方位的判断和确认，再比较目前国际上关于不正常航空运输责任形式多元化的立法规定，能够反观我国不正常航空运输责任体系法律基础、架构组成、保护职能和存在的漏洞，从而完善民航业内标准，强化不同市场主体间的责任，发挥民航监管职能，使得我国民航法律法规成为旅客维权的有效利器。

总之，本文所论证问题的核心意义就在于：一方面，对欧美航空承运人民事责任的法律法规进行前瞻性的研究，为我国民航服务业的发展开辟思路、划清权责、化解矛盾及冲突；另一方面，随着国内大多数航空公司国际化航线开辟进程的不断加快和旅客运输量的持续攀升，加深对欧盟和美国民航法律法规的研究，也能够提升我国航空承运人在全球化航空市场竞争中，应对不正常航空运输的法律风险防控能力。

第一章 不正常航空运输的内涵

第一节 不正常航班的一般定义

民航局2004年发布的《民航航班正常统计办法》第4条第1款对航班正常和航班不正常的情形做出了细致的划分，按照其规定，航班是否正常要以关舱门的时间为准，根据出港关舱门的时间和到港开舱门的时间进行双向判断，满足其中一个单向性的时间标准即达标。而不正常航班主要包括航班取消、航班延误等形态。

然而交通运输部出台的《航班正常管理规定》颠覆了以关舱门的时间为准的判定标准，航班是否正常要以挡/撤轮挡时间为准。同时，扩充了航班不正常的形态，将“航班出港延误”和“机上延误”都视同为航班不正常。按照其规定，“航班出港延误”是指航班实际出港撤轮挡时间晚于计划出港时间超过15分钟的情况。“机上延误”是指航班飞机关舱门后至起飞前或者降落后至开舱门前，旅客在航空器内等待超过机场的地面滑行时间的情况。

笔者认为，按照《民航航班正常统计办法》，原先“航班出港延误”并不一定被认定为延误，很显然交通部的立法观点认为不仅要落地准时，而且要出港起飞准时，根据出港撤轮挡的时间和到港挡轮挡的时间为主要参照标准，其中一项不符合要求，即判定为航班不正常，对航空运输承运人提出了更高的运行要求。且《航班正常管理规定》首次提出“机上延误”的定义，旅客在机上等候超过特定的滑行时间，因各个机场的运行条件不一，有的地面滑行时间为20分钟，有的为30分钟，因此出台灵活的滑行时间规定，根据各个场站的情况来制定标准，不一而足。

关于我国出台“机上延误”的相关规定，笔者分析，应该是借鉴2010年生效的美国联邦法规第14篇第4卷第2章第259部第5节“停机坪延误法案”中“关于加强对航空旅客的保护”的相关内容，^①该法案明确规定飞机长时间延误滞留在机场滑行跑道，使旅客无法下机，限制了旅客行动自由的情况下，航空公司要采取有力行动，缩减延误时间，完善机上服务，否则应

^①Electronic Code of Federal Regulations[EB/OL]. <http://www.ecfr.gov>, 2016-09-09.

承担相应的责任。比如主动进行旅客服务保障，每隔 30 分钟要告知旅客有下机等待的权利，停机坪延误处罚的上限等等。

可见，虽《航班正常管理规定》内容比较全面，在出港、到港、客舱服务环节体现时效性要求，彰显承运人的民事责任。但我们不禁要质疑，《航班正常管理规定》中规定的不正常航空运输的类型是否齐全？不正常航空运输以航班延误、航班取消为主要表现形态之外，是否存在其它不正常航空运输的类型？笔者认为，至少还存在以下三种法律上未明确规范的不正常航空运输类型。

其一，航班备降。其是指航空器在飞行过程中由于某种突发性的原因不能或者不宜飞往目的地，而选择降落备用机场降落。从结果上看，航班备降的情况多发。从航班运行状态中看，航班备降多是航班延误或者航班取消的过渡状态，备降后承运人宣布航班取消，或者等候风险事件消除之后继续复飞。除此之外，还应从原因上进行分析，多维度综合判断航班备降的法律性质。

其二，机型变更。其又区分为几种情形：一是大机型改为小机型，旅客所持客票的物理舱位等级不变；二是大机型改小后，物理舱位布局与舱位等级发生变化，旅客所持头等、商务舱客票变更为经济舱的；三是小机型改为大机型，旅客纯获利益的情形；四是大机型改为小机型或者是几个航班合并以后，造成座位总数的发生变化，导致航班座位溢出，部分旅客被拒载的情况；五是中途换飞机，导致机型变更。因此下文将着重论述机型变更中是否涉及履行航空运输合同中要约的实质性变更，若其对于旅客的服务和体验标准有重大影响，是对旅客实际权益的重要损害，则可以认定它为航班不正常运输状态。

其三，机票超售。其是营销技巧中的一种，英文称“oversale”。在航空运输中，特指承运人预售机票并在出票日给予确认的座位数超过了乘客旅行日当天该航班所能提供的实际最大承载座位数。按照概率，就可能出现一名乃至多名乘客手持身份证件至机场柜台办理值机时，因航班超售溢出而无法上机，导致旅客行程延误。承运人为应对到达航班预计离站时间旅客却事先没有通知取消定座的“no-show”现象，提升航班客座率，采取了超出航班所开放最大销售舱位数，多销售座位票的经营模式。关于超售，实践中适用

的补偿标准不明，容易与航班延误、航班取消的承运人民事责任混为一谈，未免存在张冠李戴和权责不相匹配的法律适用难题，立法上留有一定的空白。

第二节 不正常航空运输情况多发的原因

对不正常航空运输的定义和类型作出了清晰的划分，我们不妨再进一步了解航空运输的运行体系及其内在存在的联系。

首先，我国空域资源实行严格管制。空军享有空域的绝对领导权，民航局只能在军方划定的区间内利用空域资源，更要随时接受调剂。中国大约 75% 的领空被空军管制，剩余可利用的民航空域只有不到 25% 的比例且面临着被部队随时征用的可能。空军使用的区域和时间因保密性的要求带有极大的不确定性，承运人只能告知旅客飞行计划受军事活动影响，没有能力预测更无法透露进一步信息。^①

其次，我国空域飞行航路拥堵，极易遭受流量控制。我国的旅客出行人数和飞机运力增长的幅度近年来增长迅速，但航路狭窄，飞行只能按照既定的航线图顺道而飞，不允许存在偏离现象，因此可以将我国飞行机队的总数看作是供给，旅客吞吐量看作是需求，当供和求同时快速增长的时候，有限的机场资源和航路资源承载不了，航路拥堵带来的流量控制就成为必然。

再次，飞机上下客运行保障环节多，易引发延误。截关时间30分钟内，承运人需要打印舱单、制作飞机平衡图、上货及行李、催促登机、报备申请飞行等等。下客或者飞机过站经停环节，承运人及其地面服务代理人需要消耗大量的准备时间进行常规维护，平均每架次飞机利用率要达到10小时/天，专门留出相当数量的飞机作为备份运力成本高。

最后，航空公司与机场市场化的分工不利于航班准点率的提升。我国民航的管理体制是机场作为主要的地面服务代理人负责地面保障工作，航空公司作为承运人负责客、货、邮的运输业务。由于这样的分工机制，使机场垄断了航空公司的地面服务业务。^②也就是说，旅客在乘坐民航班机过程中，诸

^①网易新闻. 航班晚点不能全怪航空公司[EB/OL].

<http://news.163.com/special/00012Q9L/flight201008012.html>, 2016-07-08.

^②沙永全. 航空公司服务质量问题的成因分析[J]. 世界标准化与质量管理, 2005, (7).

Degree papers are in the "[Xiamen University Electronic Theses and Dissertations Database](#)". Full texts are available in the following ways:

1. If your library is a CALIS member libraries, please log on <http://etd.calis.edu.cn/> and submit requests online, or consult the interlibrary loan department in your library.
2. For users of non-CALIS member libraries, please mail to etd@xmu.edu.cn for delivery details.

厦门大学博硕士论文摘要库