

A Study of the Jurisdiction of International Air Transportation in the background of E-commerce

Yupeng Dong

Ningbo Institute of Technology, Zhejiang University, Ningbo, China
yupengdong@126.com

Abstract: The paper focuses on the evolvement from “the system of Warsaw Convention” to the Montreal Convention. After comparing the developed countries’ opinions about the scope of the jurisdiction of international air transportation, the author considers that the law system of international air transportation now time is just in interim. The judicatory practices of different countries will greatly influence the jurisdiction system of Montreal Convention. At the same time, due to the development of internet, the stipulations of jurisdiction of international air transportation will be more flexible. As to the attitude of our country, we should sustain the application of new-styled-jurisdictions. But the key point is the protection of the passengers and shippers of international air transportation.

Keywords: The Warsaw Convention; The Montreal Convention; The Fifth Jurisdiction; Electronic Ticket

电子商务背景下的国际航空运输管辖权问题研究

董玉鹏

浙江大学宁波理工学院, 宁波, 中国, 315100
yupengdong@126.com

摘 要: 本文通过分析“华沙公约体系”到《蒙特利尔公约》中国际航空运输管辖权制度的演化, 认为当前世界范围内国际航空运输管辖权制度处于一个新老体系交接的过渡时期。各国相关的国内立法和司法判决势必对《蒙特利尔公约》中管辖权制度的发展产生更加深远的影响; 同时, 国际航空运输管辖权制度将会因为互联网等非法律因素的作用, 变得更加灵活多样。目前, 我们应该在国际航空运输纠纷的司法实践中明确支持新型管辖权在我国适用; 在电子客票全面普及的背景下, 关于国际航空运输管辖权的国内立法应该与国际航空运输大国对《蒙特利尔公约》管辖权制度的解释观点保持一致; 但是在具体的司法操作层面应该逐渐向保护国际航空运输消费者和托运人利益方面倾斜。

关键词: 华沙公约体系; 蒙特利尔公约; 第五管辖权; 电子客票

1 引言

规范国际航空运输的国际性规则源于 20 世纪 20 年代, 当时各国政府“为了建立统一的法律规则, 保护承运人免受潜在的损害赔偿负担威胁”,^[1] 在 1929 年制定了《统一国际航空运输某些规则的公约》(以下简称《华沙公约》), 并在其后的六十多年中逐渐完善, 使其逐渐成为一个制度体系。《华沙公约》几乎规制了所有的国际航空客运、行李运输和货物运输行为, 并且由于其合理性, 使得公约成员国在国内航空运输中也通过国内立法等种种其他方式对其加以适用。直到 20 世纪九十年代, 由于航空工业规模、技术

水平的迅猛发展和社会法律环境的变化, 原有的“华沙公约体系”已经不能够满足国际航空运输业的发展。由此, 《蒙特利尔公约》在 2003 年 11 月 4 日生效, 彻底取代了 1929 年《华沙公约》及相关的议定书, 它与以往调整国际航空运输的国际性法律文件一个主要的不同是新型管辖权的引入。最初《华沙公约》确立管辖权时, 并没有考虑到诉因是否是由于承运人在那个国家的活动, 《蒙特利尔公约》的规定使得乘飞机进行跨国旅行而受到伤害的原告在一定条件下也可以在其住所地提起诉讼。《蒙特利尔公约》生效后, 关于国际航空运输管辖权问题变得更加复杂的是目前互联网用户和电子商务交易的越来越频繁, 电子机票的

全面推广也颠覆了以往国际航空运输管辖权的判断标准。《蒙特利尔公约》在很大程度上吸收了《华沙公约》的指导思想、结构和特色，建立了和《华沙公约》一样的国际航空运输综合法律体系，缔约国必须使该公约成为它们国家国内法的一部分并加以适用。尤其是有关管辖权制度的规定，《蒙特利尔公约》可以说是在“华沙公约体系”的基础上完成了一个质的飞跃。

2 管辖权制度在国际航空运输公约中的演变

《华沙公约》第二十八条第一款规定：“有关赔偿的诉讼，应该按原告的意愿，在一个缔约国的领土内，向承运人住所地或其总管理处所在地或签订契约的机构所在地法院提出，或向目的地法院提出。”这一规定的宽范围表明它是一个超前于当时时代的条约。虽然《华沙公约》在1929年制定，总体上是为了保护承运人的利益和国际航空运输业的发展，但是也给了乘客以自由选择管辖法院的强求损害赔偿的权利。然而有两点需要注意：第一，既然选择管辖法院的权利在于原告，似乎这个条款是以乘客利益为导向的。第二，该条中四分之三的管辖法院都和承运人的营业地有关。这两点看上去有些矛盾：乘客/原告拥有选择管辖法院的权利，但是没有一个地方是跟乘客密切相关的。例如，如果一个暂住国外的A国公民在B国购买了一张飞往A国的B国航空公司的往返机票，B国航空公司作为承运人有可能在A国被提起诉讼。然而，《华沙公约》第二十八条将会阻止诉讼在A国的发生。

这些难以解决的问题导致了要求修改这一条款的建议。1971年的《危地马拉城议定书》对此进行了一定的修改，其第7条往《华沙公约》中添加了一个新的第二十八条第二款：对于旅客因死亡、身体损害、延误以及行李因毁灭、遗失、损坏或延误而产生的损失，责任诉讼可向本条第一款所列的法院之一提起，或者在旅客有住所或永久居所的缔约国内，向在法院辖区内承运人设有机构的该法院提起。这就是第五管辖权的规定。第五管辖权对于发达国家国有吸引力，因为它将使得发达国家的公民及永久居民可以在该国法院就《华沙公约》中的纠纷事项提起诉讼。除了方便的考虑，还有就是原告可以从适用发达国家的法律中受益。^[2]

1999年《蒙特利尔公约》在保留《华沙公约》原有结构的基础上统一整理了《华沙公约》和其之后的

六个修正案。它取代了七个不同的条约、议定书和修正案组成的所谓的“华沙公约体系”，放松了若干之前法律文件的要求，增加了责任限额，并且提供了一个每五年检查一次赔偿责任限额的机制。更加重要的是，该公约在《华沙公约》原有的四个管辖权的基础上添加了第五管辖权。《蒙特利尔公约》在第三十三条第二款将“第五管辖法院”定义为：“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。”简单来说，《蒙特利尔公约》允许原告在其“主要且永久”住所提起诉讼，只要“承运人提供空中运输服务”的地点及于那个国家。也就是说，《蒙特利尔公约》将其自身定位为乘客利益导向的公约，同时认可了保护乘客和承运人利益的重要性。

3 国际航空运输第五管辖权制度与美国“营业活动”管辖权的异同

《华沙公约》第二十八条清楚地表明条约制定者的意图是至少在某些案件中允许在机票购买地法院提起诉讼。同样清楚的是，立法者显然不愿意让在航空公司自身没有售票点的购票处提起诉讼。紧接着的一个问题就是，该条是否阻止在购票地进行诉讼，此时航空公司在那个国家有一个正常经营的售票地点，但是乘客却是从其他航空公司购买的有这个航空公司提供部分服务的联程票、或者是通过旅行社购买的这个航空公司的机票。进一步来说，几个相关的次要权力机构建议当被告航空公司在某一国至少有一个常规售票点或订票处时，基于代理的基本原理，那个国家享有司法管辖权也是合理的，虽然乘客在其他航空公司的办事机构或者旅行代理机构购买了被告航空公司的机票。我们的观点简单地表明，一个外国航空公司在某一国建立了常规售票及订票处，不能避免适用《华沙公约》第二十八条，如果它委托其他航空公司和代理机构偶尔作为它在那个国家的售票代理人直接和其国外办事就够进行联系的话。在承运人和售票机构所在地联系微弱的情况下，实际承运人在特定国家拥有实际

的办事机构看上去是必要的。^[3]

《华沙公约》背景下可以接受的管辖法院是承运人的住所地法院、主要营业地法院、缔约地法院以及乘客目的地法院。《蒙特利尔公约》加入了乘客永久居住地法院，只要被告“承运人在法院地进行服务运营”。《蒙特利尔公约》确立的管辖权不要求诉因和被告在原告住所地的营业活动直接相关。例如，如果一个A国居民在B国预订了B国航空公司的从B国到C国的机票，根据《蒙特利尔公约》第三十三条第二款，乘客可以在A国纽约提起诉讼，因为B国航空公司也经营B国到A国的国际运输航线。很难想象美国法院在这种情况下不会找出适用一般的“营业活动”管辖权的理由。尽管诉因不是由于被告在法院地的行为引起的，就像前面提及的 *Helicopteros* 案里的情况那样，但是承运人进行国际航空运输的行为是和 *Perkins* 案确立的“持续和系统的”行为原则像符合的。提供国际民用航空运输服务的真正特征在于服务的常规化运营。这一假定表明《蒙特利尔公约》第三十三条第二款不要求诉因必须是由于被告的在法院地的行为引起。^[4]正是基于此种考虑，《蒙特利尔公约》的第五管辖权和一般“营业活动”管辖权有着惊人的相似，代表了目前国际航空运输业所占比重较大的管辖权立法倾向。

4 《蒙特利尔公约》新型管辖权制度较以往管辖权制度的进步

笔者认为，第五管辖权在蒙特利尔公约中的引入是一个进步。一方面，第五管辖权制度规定的乘客和原告所在地的法院是最方便的法院。在乘客和原告住所地提起诉讼将使得他们得到更公正的判决和更充分的补偿。^[5]然而在大多数案件中，第五管辖权被《华沙公约》中规定的四个管辖权涵盖了。那四个管辖权间接允许乘客和原告在其住所地提起诉讼，因为其中一个管辖权一般来讲都能和乘客的住所地联系在一起。因此，第五管辖权只会导致少量的、《华沙公约》没有规定的法院地增加的情况。进一步来讲，第五管辖权不会使航空运输案件猛增。由于当前航空运输流程越来越复杂（比如航运联盟和代码共享制度），乘客的住所地在华沙公约体系下已经不太可能作为法院地了。只有一小部分人能够从第五管辖权制度的引入中获益。然而，剥夺这一小部分人在其住所地提起诉讼的权利同样也是不公平的。另一方面，第五管辖权

可以作为一个工具减轻乘客或原告的高额诉讼费用，在住所地提起诉讼可以使他们免于在旅行、住宿和诉讼费用上投入过多。还有，从法律和司法实践的角度来讲，没有其他地方比乘客可以预测赔偿结果的住所地更好了。第五管辖权是乘客和原告提起诉讼的最方便和最公平的地方。同样，乘客住所地法院将是最合适和最方便的法院，可以根据国内法判决原告所应获得的赔偿。第五管辖权的另外一个重要方面是它防止了挑选法院。虽然第五管辖权略微增加了原告选择法院的可能性，但是它阻止了非美国居民在美国进行挑选法院，因为外国人所在国的法院更加方便。第五管辖权的出现将使得美国法院对于非本国居民的案件利用不方便法院原则加以排除，美国法院不会成为非美国居民诉讼的胜地。^[6]

另外，笔者认为，那些刻意强调第五管辖权只保护在国外旅行的美国人（*Wandering American*）的有针对性的批评是错误的。在当今的全球旅行市场上，不仅仅是美国的问题。第五管辖权给每一个乘客都提供了一个在他们本国提起诉讼的权利，所有的旅行在外的人都能从第五管辖权制度中获益。^[7]第五管辖权的引入不仅不会带来旅行费用和票价的增加，相反，事实是相关的费用一直是在减少的。因为第五管辖权仅仅是在很少的情况下增加的管辖的法院。只有很少的人不从他们自己国家而是从外国买机票，这样的人有机会适用第五管辖权。也只有很少的人为了可以适用第五管辖权而在外国购买机票。因此，第五管辖权的引入不会造成运营成本及机票价格的增加。无疑，第五管辖权不仅使管辖法院的选择变得简单，而且为乘客和原告提供了更加适合和方便的管辖法院，他们可以在自己国家的法院提起诉讼，适用自己国家的法律获得正确的预期，因此可以预见，他们会得到更加公正的判决。

5 互联网环境下国际航空运输管辖权制度出现的新问题及建议

《蒙特利尔公约》的生效，反映了全球范围内对“营业活动”管辖权制度在国际航空运输领域的认可。然而进一步的困难是第五管辖权制度的实际适用问题。国际民商事管辖权是处理国际民商事案件的重要环节，它直接关系到诉讼当事人的合法利益能否得到切实有效的保护、某个主权国家法律中体现的政策和利益能否得到适当的实现、法院的判决能否最终得到

其他国家的承认和执行,在物理空间如此,在互联网虚拟空间同样如此。在传统的国际民商事管辖权理论中,尽管各国确定管辖权的标准不同,但都不会离开对人或物在物理空间的定位。随着互联网的发展和电子商务在国际航空运输领域的普遍应用,这种地域标准在以无形性和虚拟性为特征的虚拟空间中却不再有效,这就给《蒙特利尔公约》管辖权制度的适用带来了新的问题。国际航空运输协会(IATA)要求其会员在2007年年底之前全面采用电子机票(E-ticketing),这一要求带有强制性。国际航空运输业全面普及电子机票的主要目的是减少运营成本,它是普通纸质客票的一种电子替代产品,是一种不通过纸票方式来实现客票销售、旅客乘机以及相关服务的客票方式。电子机票将客票信息存储在计算机系统的电子客票数据库内,通过对数据库相关信息的全过程处理,实现传统纸制机票的功能(客票发放,管理,销售,使用,结算等)。与电话订票不同,乘客在进入航空公司网站购票时对航空公司服务器所在地并不知情。互联网协议制定的初衷就是忽略地理定位而不是强调记录它。电脑在互联网上有网址,但是它们是逻辑意义上的地址,而不是在真实空间的地理地址,跨界签订的网络合同产生的问题引人注目。一般来说,通过开设“主动”的网页,航空公司就等于是接受了在全世界范围内被诉的风险,而不论它在被诉地点是否有“实际的”或者“有形”的售票机构。虽然这看起来像是苛刻的结果,但是却和其他行业的互联网管辖权的总体确立标准类似,是企业在“网络世界”生存的必然要求。进一步讲,航空公司的网页实际上就是就是一个预订机票的售票机构。^[8]由于无法确定航空公司的服务器所在地,而且合同是在乘客进入航空公司的网站所在地缔结的,可以从逻辑上推出,当时乘客所在地就是合同缔结地。这和目前讨论的第五管辖权像吻合,并为公约指定了一个比较理想的方向。如果航空运输业一旦认识到它们使用互联网越广泛,它们就越可能在世界上的任何地方被诉,从而变得越容易接受第五管辖权条款(包括漫游的美国人及漫游的其他任何国家的人)。

我们可以看到,适用《蒙特利尔公约》的新型管辖权,必须满足以下三个条件:1、发生事故时旅客的

主要且永久居所在该国领土内;2、承运人使用自己的航空器或者根据商务协议使用另承运人的航空器经营到达该国领土内或者从该国领土始发的旅客航空运输业务;3、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运营。根据上述规定取得管辖权的法院不一定是指旅客住所地、航班起讫地或者营业场所所在地的法院,而是指符合上述三个条件的当事国领域内的任何一个法院。那么,如何确定这个法院,最终还取决于这个国家国内关于法院管辖权的程序法规定。^[9]我国关于国际航空运输管辖权的规定散见于《民事诉讼法》之中,对于第五管辖权具体实施的国内立法尚未有和国际公约相对应的进一步详细规定。

目前,我们应该在司法实践中明确支持第五管辖权在我国的适用;在电子客票全面普及的背景下,对于第五管辖权的国内立法和司法实践应该与国际航空运输大国对《蒙特利尔公约》管辖权制度的解释观点保持一致;但是今后总体的司法操作应该向保护国际航空运输消费者和托运人利益方面倾斜。具体来说,我国的立法和司法机关应该做到以下两点:第一,对于《蒙特利尔公约》的规定进行适当的宽泛性立法,在司法实践中通过灵活的司法解释尽可能为本国公民提供诉讼上的便利,对于他们在国内提起的国际航空运输纠纷适用《蒙特利尔公约》的有关规定的同时也可以借鉴美国等发达国家“营业地管辖权”等制度。第二,通过立法减少或防止国际管辖权的冲突和重复诉讼,借鉴英美系国家的诉讼行为中止的制度,以解决一事两诉造成的管辖权冲突。

References (参考文献)

- [1] Paul Stephen Dempsey, Pennies from Heaven: Breaking Through the Liability Ceilings of Warsaw[J], *Annals of Air and Space Law*, 1997,(22),P267-268.
- [2] Bin Cheng, A Fifth Jurisdiction Without Montreal Additional Protocol No.3, and Full Compensation Without the Supplemental Compensation Plan[J], *Air & Space Law*,1995,(20),P76-79.
- [3] Elmar Giemulla and Ronald Schmid,Council Regulation (EC) No. 2027/97 on Air Carrier Liability in the Event of Accidents and its implications for Air Carriers[J], *Air & Space Law*, 1998 (23), P98-101.
- [4] Gregory C. Walker,"Doing Business" in Montreal: the Effects of the Addition of "Fifth forum" Jurisdiction Under the Montreal Convention[J],*Penn St. Int'l L. Rev.*,2004(23) P125-146.
- [5] ICAO, International Conference on Air Law, Vol. II, Documents, 1999, Doc. 9775-DC/2, P102.
- [6] Allan I. Mendelsohn, The Warsaw Convention and Where We

- Are Today[J], *J. Air L. & Com.*1997(62),P1071-1080.
- [7] Alan H. Collier, The Road to Montreal: Developments in Airline Liability for International Flights & the Impact on Aviation Manufacturers in the U.S.[R], *Aircraft Builders Council, Law Report* ,1999.
- [8] Jukka Heinonen, The Warsaw Convention Jurisdiction and the Internet[J], *J. Air L. & Com.*2000(summer),P453-456.
- [9] Xie Xingquan, The Fifth Jurisdiction in 1999 Montreal Convention [J], *International Aviation*, 2002(6), P37-39(Ch).
解兴权,航空事故索赔人赔偿诉讼的新途径《1999年蒙特利尔公约》第五管辖权简介[J], 国际航空, 2002, (6), P37-39.