

货代综合辅导:航空运输中承运人责任 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/293/2021_2022__E8_B4_A7_E4_BB_A3_E7_BB_BC_E5_c67_293631.htm

航空运输是以航空器作为运输工具，实现旅客、行李、货物、邮件在区域间的位置转移的活动。按照《华沙公约》对航空运输所下的定义，航空运输是指以航空器作为运输工具，运送人员、行李或者货物而收取报酬的或以航空器履行的免费的运输方式的统称。它是基于承运人与旅客或货主之间所签订的航空运输合同而产生的法律行为，在这一合同的基础上，承运人与空运服务的相对人之间产生了一系列相应的权利义务关系，承运人责任就是承运人基于航空运输合同而对空运服务相对人所担负的侵权损害赔偿赔偿责任。

一、承运人责任的提出与铁路、公路等其他运输方式相比较，航空运输是风险较大的一种运输方式。这是由于在飞行过程中，航空器往往会受到天气、机械或电子设备的故障、驾驶员操作的失误及航空器本身所存在的产品设计、制造上的缺陷等不可预知的原因的影响，导致无法避免的飞行事故的发生，造成机毁人亡的严重后果，从而使得航空运输服务的相对人的人身和财产受到极大的损害。对于向承运人支付了相应的对价，并且在整个运输过程中处于相对弱势地位的旅客和货主来说，让他们承担这种损失是不符合法律所追求的公平、正义的价值要求的。因此，作为受害人，旅客和货主的利益应该得到法律的保护，他们的损失也应该得到相应的补偿。而承运人民事责任制度的设立，根本的目的就在于维持航空运输合同主体间的利益关系的平衡，它通过赔偿损失这一财产责任形式，使被破坏了

的承运人与旅客、货主之间的利益关系得到恢复，使其重新回复到平衡的状态。二、承运人责任的法律规定 有关承运人的损害赔偿 responsibility，是由1929年10月12日在波兰的华沙签署的《华沙公约》（全称为《统一国际航空运输某些规则的公约》）确立下来的。目前，已加入该公约的有130个国家和地区，我国也于1958年7月20日加入。《华沙公约》最重要的贡献在于，它统一了国际航空运输的规则和条件，为解决国际航空运输过程中产生的侵权损害赔偿问题，提供了国际统一的标准和条件，该公约是国际私法领域制定国际统一规则的最成功的范例，对承运人损害赔偿的规定是该公约最主要的实体性法律成果，公约明确规定了承运人应对因其行为所造成的旅客、货主的人身、财产损害承担赔偿责任。公约第十七条规定：“一、对于因旅客死亡或者身体伤害而产生的损失，只要造成死亡或者伤害的事故是在航空器上或者在上、下航空器的任何操作过程中发生的，承运人就应当承担责任。”“二、对于因托运行李毁灭、遗失或者损坏而产生的损失，只要造成毁灭、遗失或者损坏的事件是在航空器上或者在托运行李处于承运人掌管之下的任何期间内发生的，承运人就应当承担责任。”公约第十八条规定：“对于因货物毁灭、遗失或者损坏而产生的损失，只要造成损失的事件是在航空运输期间发生的，承运人就应当承担责任。”由于《华沙公约》在国际民用航空运输方面的权威性和影响力，各国在其国内的民用航空法律规定中都沿用了公约的规定，作出了符合本国实际情况的承运人赔偿责任。例如，我国民用航空法在第一百二十四条规定：“因发生在民用航空器上或者在旅客上、下民用航空器过程中的事件，造成旅客人身伤

亡的，承运人应当承担责任。”第一百二十五条对行李和货物也做了类似的规定：“因发生在民用航空器上或者在旅客上、下民用航空器过程中的事件，造成旅客随身携带物品毁灭、遗失或者损坏的，承运人应当承担责任。”“因发生在航空运输期间的事件，造成货物毁灭、遗失或者损坏的，承运人应当承担责任。”由于航空运输活动的具体特点，《华沙公约》在对承运人的责任问题上采取了限制责任的原则，即给承运人的赔偿责任限定了一个最高的数额，承运人只在这个范围内对旅客和货主承担赔偿责任。例如，《华沙公约》规定：“在旅客运输中，承运人对每名旅客的责任以12.5万法郎（约8300美元）为限。根据案件受理法院地的法律，可以用分期付款方式赔偿损失的，赔偿的本金总额不得超过此限额。但是，旅客可以通过其同承运人的特别协议，约定一个较高的责任限额。”“在托运行李和货物运输中，承运人对行李或者货物的责任以每公斤250法郎为限，除非旅客或托运人在交运包件时，特别声明在目的地点交付时的利益，并在必要时支付附加费。在后种情况下，承运人应当偿付到声明的金额，除非承运人证明声明的金额高于在目的地点交付时旅客或托运人的实际利益。”“关于旅客自己照管的物件，承运人对每名旅客的责任，以5000法郎为限。”继《华沙公约》之后的一系列航空运输公约，都承袭了对承运人的限制责任原则，它们与《华沙公约》的区别只在于顺应了社会经济条件的发展变化，将赔偿额做了适度的调整。对承运人的赔偿责任采取限制责任的原则是有其客观原因的。由于飞机本身价值昂贵，其在飞行中的风险也很大，因此，承运人在经营航空运输过程中的经营成本很高，一旦发生航空事故

，航空公司就面临着巨额的财产损失，如果对承运人实行无限制的赔偿责任，那么，高额的赔偿金就足以使众多的航空公司面临破产，从而无法维持经营，同时，这一规定，也必然妨碍到投资者对航空运输业的投资兴趣，不利于航空运输业的长远发展。而采取限制责任原则，则既有利于保护承运人的利益，保护承运人从事航空运输业的积极性，反过来，也有利于保护旅客和货主的长远利益。

三、承运人责任的归责原则

民事责任的归责原则最早的时候采取的是加害责任原则，追究违法行为人的损害责任不以主观上有无过错为必要条件，而仅以是否造成了损害后果为标准，“有损害就有责任”是当时承担民事责任的普遍准则，从实质上来讲，它属于客观归责原则，即强调损害的客观性。随着社会发展的需要，加害责任原则逐渐为过错责任原则所取代，“无过错即无责任”，过错责任原则成为了资本主义民法的基本原则。这是因为，资产阶级法制原则要求人们对自己的行为在主观上必须尽到注意的义务，违背这种义务就应当为自己的行为结果承担责任，而过错责任正好体现了资产阶级法制原则的精神。到了十九世纪以后，随着社会工业化程度的提高，因工业灾害、交通事故、环境污染、产品瑕疵造成的损害日益增加，采用过错责任的归责原则已无法判定加害人是否应该承担民事责任，因为很多损害的造成，加害人在主观上并无过错。在这种情形下，受害人的利益越来越无法通过法律得到保护。为了解决这一矛盾，无过错责任就被引入到了上述诸领域，不论加害人是否有过失，都要承担因此而产生的损害赔偿。在航空运输领域，《华沙公约》对承运人责任采取了传统的以过错为责任前提的归责原则，即对航空运输

造成的损害赔偿，仍然以承运人是否有过错作为承担责任的条件，但在具体归责的时候，采用了过错推定和举证责任倒置的办法。所谓过错推定，是指当受害人受到侵害时，由法律推定加害人有过错并承担民事责任，免除了原告的举证责任，从而实现了举证责任的倒置--由加害人证明自己没有过错。采用过错推定原则的原因在于，在某些特定的情况下，由于受害人所处的弱势地位，他很难就加害人的过失进行举证，为了保护受害人的利益，法律就推定加害人有过失，从而将举证责任倒置于加害人身上。法律对“过错推定”的规定是对现代工业事故等侵权受害人扩大法律救济的一种法律措施，对于事故的损害，只须证明事故发生的原因是在加害人操纵之下做出的，就足以推定加害人的过失责任，而加害人必须对其行为无故意或过失的事实以及其行为与损害之间无因果关系的事实负举证责任。《华沙公约》在其第十七条规定：“因发生在航空器上或者在旅客上、下航空器过程中的事件，造成旅客死亡、受伤或者其他任何身体伤害的，承运人应当承担责任。”“因发生在航空运输期间的事件，造成托运的行李或货物毁灭、遗失或损坏的承运人应当承担责任。但是，行李损失是由于行李的固有缺陷、质量或者瑕疵造成的，在此范围内承运人不承担责任。关于非托运行李，包括个人物件，承运人对因其过错或者其受雇人或者代理人的过错造成的损失承担责任。”公约第十八条规定：“一、对于因货物毁灭、遗失或者损坏而产生的损失，只要造成损失的事件是在航空运输期间发生的，承运人就应当承担责任。二、但是，承运人证明货物的毁灭、遗失或者损坏是由于下列一个或者几个原因造成的，在此范围内承运人不承担责

任：（1）货物的固有缺陷、质量或者瑕疵；（2）承运人或者其受雇人、代理人以外的人包装货物的，货物包装不良；（3）战争行为或者武装冲突；（4）公共当局实施的与货物入境、出境或者过境有关的行为。”这些规定表明，当发生旅客人身伤亡或行李、货物损毁、灭失时，法律首先推定承运人是有过错的，应当承担对旅客、货主的赔偿责任，但公约在第二十、二十一条又规定：“承运人证明本人及其受雇人为了避免损失的发生，已经采取一切必要措施，或者不可能采取此种措施的，不承担责任。”“在货物和行李运输中，承运人证明损失的发生是由于领航上、航空器的操作上或导航上的过失，而在其他一切方面本人及其受雇人已经采取一切必要措施以避免损失的，不承担责任。”“承运人证明损失是由于受害人的过错造成或者促成的，法院可以按照它的法律规定，免除或者减轻承运人的责任。”航空运输采用过错推定原则的原因在于，航空运输的风险很大，作为承运人，很难保证自己在运输过程不出现安全事故，而一旦发生航空事故，其结果往往是机毁人亡，在这种情况下，受害人已经失去了其对承运人的过错进行举证的可能，而采用过错推定的原则，由承运人承担举证的责任，则弥补了这一缺憾，对于旅客、货主的利益起到了保护的作用。承运人责任是航空运输活动中的一个重要法律问题，它既关系到承运人利益的实现，又关系到对航空运输服务相对人利益的保护，过错推定原则和限制责任原则在这一问题上的运用，既最大限度地保护了承运人的合法利益，又有效地实现了对航空运输服务相对人的法律救济，由此从根本上维护了航空运输活动当事人之间利益关系的平衡。因此，对承运人责任问题的研

究，对于保护航空运输活动当事人的利益，促进整个航空运输事业的发展，都有着重要的现实意义。航空运输采用过错推定原则的原因在于，航空运输的风险很大，作为承运人，很难保证自己在运输过程不出现安全事故，而一旦发生航空事故，其结果往往是机毁人亡，在这种情况下，受害人已经失去了其对承运人的过错进行举证的可能，而采用过错推定的原则，由承运人承担举证的责任，则弥补了这一缺憾，对于旅客、货主的利益起到了保护的作用。承运人责任是航空运输活动中的一个重要法律问题，它既关系到承运人利益的实现，又关系到对航空运输服务相对人利益的保护，过错推定原则和限制责任原则在这一问题上的运用，既最大限度地保护了承运人的合法利益，又有效地实现了对航空运输服务相对人的法律救济，由此从根本上维护了航空运输活动当事人之间利益关系的平衡。因此，对承运人责任问题的研究，对于保护航空运输活动当事人的利益，促进整个航空运输事业的发展，都有着重要的现实意义。航空运输采用过错推定原则的原因在于，航空运输的风险很大，作为承运人，很难保证自己在运输过程不出现安全事故，而一旦发生航空事故，其结果往往是机毁人亡，在这种情况下，受害人已经失去了其对承运人的过错进行举证的可能，而采用过错推定的原则，由承运人承担举证的责任，则弥补了这一缺憾，对于旅客、货主的利益起到了保护的作用。承运人责任是航空运输活动中的一个重要法律问题，它既关系到承运人利益的实现，又关系到对航空运输服务相对人利益的保护，过错推定原则和限制责任原则在这一问题上的运用，既最大限度地保护了承运人的合法利益，又有效地实现了对航空运输服务相对

人的法律救济，由此从根本上维护了航空运输活动当事人之间利益关系的平衡。因此，对承运人责任问题的研究，对于保护航空运输活动当事人的利益，促进整个航空运输事业的发展，都有着重要的现实意义。100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 www.100test.com