

# 对我国航空承运人人身损害赔偿责任限额的思考

张笑怡

上海政法学院国际法学院

DOI:10.12238/ej.v4i1.645

**[摘要]** 航空承运人责任是国际航空制度中的重要组成部分,是空难事故发生后进行索赔的重要参考。《华沙公约》和《蒙特利尔公约》先后建构了国际航空运输承运人责任的框架,形成了承运人责任限额和归责原则的制度。其对我国民用航空法的相关规定产生了深远影响。实践中运用承运人责任制度并不能完全保障消费者权益,我国的航空承运人责任制度亟待改变。

**[关键词]** 航空承运人; 赔偿限额; 双梯度原则

**中图分类号:** G875.3 **文献标识码:** A

每一次航空事故灾难的发生都让民众深感生命之脆弱命运之无常。事故发生后可以发挥最大程度抚慰遇难者家属和伤者的是空难赔偿金。然而围绕赔偿数额,航空公司和消费者却往往会产生巨大的分歧,导致漫长繁复的诉讼,对双方而言都耗尽心力。赔偿数额是航空承运人责任的重点,空难发生后的一系列求偿事件使得承运人责任制度需要被重新审视。

## 1 国内适用承运人责任限额的典型实践

2004年11月21日,由包头飞往上海的MU5210航班在起飞后出现侧滑随即坠机,事故共造成机上47名旅客、6名机组人员以及两名地面人员丧生的不幸后果。空难发生后,在没有事故调查报告书的情况下,东方航空公司根据1993年国务院颁布的《国内航空运输旅客身体损害赔偿暂行规定》,向每位遇难者家属赔偿21.1万元<sup>①</sup>。东航进行赔偿所根据的《国内航空运输旅客身体损害赔偿暂行规定》,是1993年国务院制定的对于航空运输中造成旅客人身伤亡赔偿的规定,第六条规定最高赔偿金额为人民币七万元。2005年遇难者家属通过港澳人大代表和政协委员向全国人大上书希望修改过低的赔偿限额,在2006

年得到修改。《国内航空运输承运人赔偿责任限额规定》明确对每名旅客的赔偿责任限额为人民币40万元。这一规定至今仍然有效。

2010年,一架由哈尔滨市开往伊春市的飞机在着陆过程中失事,造成44人死亡52人受伤。伊春空难的受害者得到的赔偿是航空公司考虑到全国城镇居民人均可支配收入的累计增长幅度将四十万调整至近六十万,加上其他方面赔偿,最终每一名遇难旅客家属得到的赔偿为96万。然而即使遇难者家属得到超出了四十万限额的赔偿,并不改承运人责任赔偿基础依旧是限额赔偿的事实。在伊春空难中,一个问题引人深思,即在《民用航空法》第132条的规定下,由于承运人的故意或重大过失,其不享有限额赔偿的权利。在伊春空难发生后出具的事调查报告书中,明确指出造成空难的直接原因是机长及飞行组的严重失职。但这一条规定似乎并未起到它应有的作用。由于包头空难至今尚未公布事故调查报告书,无从确定承运人是否有故意或重大过失,但从包头空难和伊春空难受害者得到的不同赔偿的对比中,仍然可以看到航空运输中承运人人身损害赔偿责任的本质。

## 2 承运人责任限额制度的演变

在目前关于承运人责任的法律体系中,有两种并行的体制,一是1929年订立的《关于统一国际航空运输某些规则的公约》(以下简称《华沙公约》)及一系列议定书组成的华沙体制和在华沙体制的基础上进行更改而订立的《统一国际航空运输某些规则的公约》(以下简称《蒙特利尔公约》);二是各国关于航空运输的国内立法。除此之外,由国际航空运输协会组织通过的一些多边条约对于承运人责任的规定也被签约国接受,其中反映出的制度和思想被国际公约吸收。总的来说国际公约集中反映了航空立法的趋势,其中最突出的就是承运人责任限额的趋势变化和与之相关的归责原则的变化。

### 2.1 公约内承运人责任限额之最高额的变化

国际航空运输中的承运人损害赔偿制度深受海商法影响。航空运输沿袭了这一制度。在航运发展的初期,为了促进行业发展,避免航空公司因为飞机失事赔偿难以继,各国都对本国的航运业施行一定的保护措施。这种要求反映在国际公约中,1929年的《华沙公约》对于旅客、行李和货物运输的损害赔偿做了最高额限定。由于各国的经济发展水平不一,社会观念有差距,公约中规定的涉

及人身损害最高限额很难同时满足所有的缔约国。这为《华沙公约》日后不断修改增添埋下伏笔。

《华沙公约》第二十二第一款规定:运送旅客时,承运人对每一旅客的责任以十二万五千法郎为限。……但是旅客可以根据他同承运人的特别协议,规定一个较高的责任限额。这一条款中可以看出,旅客与承运人可以通过特别协议突破这个责任限额从而取得较高的赔偿;若没有特别协议,即使实际损失高于公约中的限额也无法获得与损失等价的赔偿。在当时,十二万五千法郎折合约8300美元。对于航空业发达的国家比如美国来说,这一标准相对过低,与国内飞机失事时旅客可主张的侵权责任相比是杯水车薪。1955年,海牙议定书将限额提高到250,000金法郎,即16600美元<sup>①</sup>。但是美国对于结果仍不满意,为此于1965年宣布退出。而当时世界上约2/3的国际航空客、货运输的起运点、目的点和经停点均与美国有关,如果美国退出华沙公约,会导致华沙公约的存在毫无意义<sup>②</sup>。最终国际航协出面促成“蒙特利尔协议”:凡进出、经停美国的国际客运承运人,对旅客伤亡的责任限额为75,000美元(包括法律费)或58,000美元(不包括法律费),同时在此范围内承运人要承担严格责任<sup>③</sup>。之后1971年的《危地马拉城议定书》对于蒙特利尔协议规定的事项予以确认,提高了责任限额<sup>④</sup>,并具有了复审限额的雏形<sup>⑤</sup>。1975年在蒙特利尔通过四个附加议定书,用特别提款权取代损害赔偿的具体货币形式<sup>⑥</sup>。

华沙体制下有八个公约是部分国家对限额不满的折中结果。越来越多的国家开始背离该公约的核心规定,关于责任限额的规定变得混乱。究其原因,社会上对人身价值的觉醒使过低的责任限额无法弥补旅客的损失,奉行低限额的航空公司在市场中失去竞争力,航空公司为了留住客源而不得已放弃已

经无法从中受益的责任限额。同时,一些国家在实践中放弃了限额的使用,1992年日本在一起空难事件中放弃使用责任限额对受害者进行赔偿而改用“双梯度原则<sup>⑦</sup>”,根据不同的梯度使用不同的归责原则<sup>⑧</sup>。这一做法启发了《蒙特利尔公约》。《蒙特利尔公约》第二十一条即采用了“双梯度原则”,以十万特别提款权为界限。但是需要强调一点,具体可获得的赔偿依旧需要进行认定,并不是规定了十万特别提款权的额度则每一个案件都必须赔偿这个数额。所以,即使规定了两个不同的梯度,赔偿仍然需要以实际损失为基准。为了防止通货膨胀,公约规定了限额的复审制度<sup>⑨</sup>。2004年已经进行过一次复审,并将十万的特别提款权提高到113,000<sup>⑩</sup>。需要注意的是,在《华沙公约》中,如果承运人存在第25条(后经《海牙议定书》第13条<sup>⑪</sup>修正)规定的情形,其不受责任限额的保护。在《蒙特利尔公约》中,除两种免除情形外,在大部分情况下承运人实际承担的是超出113000特别提款权的无限制的责任。

从国际公约对于承运人责任限额的转变来看,整体态度是由低限额趋向高限额发展。转变的背后原因不难看出,限额是发达国家与发展中国家之间博弈的结果,发达国家人均收入相对高于发展中国家,自然要求在损害赔偿上获得更多的替代利益。由于赔偿是建立在补偿的基础之上,对人身价值的追求必然影响利益的量化。可以预见,随着人的生命愈发被置于至高无上的地位,损害赔偿的限额会越来越高,从而冲击限额存在的根基。《蒙特利尔公约》规定的双梯度原则中第一梯度规定了较华沙体制高的限额,第二梯度并没有规定限额,虽然无论有无梯度,赔偿都要以实际损失确定。这在双梯度原则中隐隐表现出了抛弃限额倾向。这会避免发达国家与发展中国家对于限额达不成统一协议的问题,减少实践中的应用混乱,有利于航空运

输的健康有序发展。

## 2.2 公约内承运人责任之归责原则的变化

航空运输承运人责任诞生之初,航空运输业处于萌芽状态,政府为了保护扶持航运的发展,减轻承运人在事故发生之后因承担责任而发展受到阻碍,实践中采取规定赔偿限额,在此基础上归责原则采用过错推定原则。一方面,过错推定原则是在承运人责任限额的背景下形成的。出于保护当时弱小产业的心理,《华沙公约》规定了承运人的赔偿责任限额,在一定程度上倾向于减少承运人的责任。为了维护制度的稳定性,使受害者在承运人已经享受到限额提供的好处的情况下能够相应获得适当的补偿,在归责方面采取了过错推定原则<sup>⑫</sup>:即首先推定承运人有过错,只要承运人的行为与损害结果间存在因果关系,承运人就应该承担责任;除非他能证明自己具有法定的免责事由。这种归责原则保护了处于劣势方的乘客群体。事实上,受制于当时的科学技术,承运人极少情况下可以证明自己是无过错的,但是在立法精神上还是保护了承运人<sup>⑬</sup>。另一方面,归责原则受到侵权责任法发展的影响<sup>⑭</sup>。侵权责任法整体是从过错责任主导到过错责任与无过错责任并存转变继而在一些专业领域采用严格责任的方向,根本原因是受到生产力发展的制约。航空运输进入大众视野之时,实践中高危行业并不多见,使用过错责任符合大部分侵权事件的要求,无需其他的归责原则发挥作用。而航空运输逐渐在出行方式中取得重要地位之时,法律理应注意到这种运输的特殊性。由于航空运输工具自身的特性,在空中飞行时,航空器相对处于孤立无援的地位,因此要求航空运输工具在飞行过程中必须非常注重机体的安全性及工作人员的技术水平和职业操守;并且航行过程中一旦发生意外,航空器自身体积外加重力因素会对地面财产和机上人员的生命健康安全造成重大威

胁。承运人从运输行为中获得利益,就需要保证自己的行为是安全的,应该为这种行为造成的任何后果负责。无过错责任原则逐渐显露头角。

在美国意欲退出《华沙公约》时,国际航协订立“蒙特利尔协议”希望换得美国留在公约内。1966年“蒙特利尔协议”对于承运人责任的归责原则是严格责任。1971《危地马拉城议定书》将严格责任确定下来<sup>④</sup>。1992年日本发生空难事故后,对本国的航空法进行了修订,在双梯度原则中规定不同的梯度采用不同的归责原则:附加责任限额的严格责任和不附加责任限额的过错责任制<sup>⑤</sup>。《蒙特利尔公约》采纳了上述意见,进而修改了华沙体制的核心内容。

《蒙特利尔公约》第二十一条中规定,第一梯度承运人承担严格责任,一般不存在免责事由。同时公约第二十条规定了减免承运人责任的情形<sup>⑥</sup>。可见,严格责任并不是完全免责,在承运人证明损害是由受害人自己造成的情况下,承运人仍可主张减免责任。第二梯度承运人承担过错推定责任。但是此过错推定不同于华沙体制中的过错推定。《华沙公约》第二十条<sup>⑦</sup>规定,除了受害人自己的过失外,“一切必要的措施”是承运人减免责任的前提;《蒙特利尔公约》保留了受害人过失,但免责事由相比之前范围有所扩大。无论第一梯度或是第二梯度,举证责任全部落在承运人一方。双梯度原则采取严格责任和过错推定责任的做法,既考虑到部分经济发展水平高的国家重视人身赔偿的需求,也兼顾经济发展尚处于前进阶段的国家的利益,实为两全之策。

### 3 我国航空运输承运人责任的演进与完善

我国既是《华沙公约》的签署国,也是1999年《蒙特利尔公约》的签署国,我国目前关于航空运输承运人责任制度的建构大多来自于已生效的国际公约,公约通过间接适用即将公约规定纳

入国内法,成为国内法的一部分。目前关于航空运输损害赔偿的规定包括国内法和国际公约两部分,详细区分了国内航空运输和国际航空运输。《民用航空法》、《国内航空运输承运人赔偿责任限额规定》、《民法典》中关于合同与侵权的规定是国内航空运输损害赔偿有关的法律。

#### 3.1 国内航空运输承运人责任的演进

我国最早对航空运输中旅客伤亡作出规定的是1951年《飞机旅客意外伤害强制保险条例》,通过强制旅客参加保险免除承运人责任,符合当时中国处于恢复发展阶段的现实。而后随着经济发展逐渐步入正轨,免除责任的制度被废除。1989年《国内航空旅客身体损害赔偿暂行规定》发布,承运人责任限额制度自此建立。第六条规定赔偿限额为两万元。此时中国已经加入《华沙公约》,规定赔偿限额是与公约接轨的行为。1993年国务院发布的《国内航空运输旅客身体损害赔偿暂行规定》将两万元提高到七万元。1995年颁布了《中华人民共和国民用航空法》,规定国内航空运输承运人的赔偿责任限额由国务院民用航空主管部门制定,即前述七万元。2006年中国民航总局发布了《国内航空运输承运人赔偿责任限额规定》,其中将赔偿限额由七万元提高到40万元。虽然此后《民用航空法》几经修订,40万元的责任限额一直沿用至今。《民用航空法》第132条规定了承运人无权援用赔偿限额的情况,但由于旅客往往无法证明承运人“故意或者明知可能造成损失而轻率地作为或者不作为”,尤其是在不能获得空难事故调查报告的情况下,旅客无法根据承运人无过错的“事实”获得相应赔偿,转而开始寻求民法中侵权法律规定的保护,而航空公司则坚持在《民用航空法》的限额规定下进行赔偿,这种错位使得诸多空难事故受害者不得不经历痛苦而持久的诉讼考验<sup>⑧</sup>。在《民法典》中虽然规定

了民用航空器经营者的侵权责任和例外情形<sup>⑨</sup>,但在空难发生后涉及到赔偿仍旧转向《民用航空法》,这些规定在空难事故发生后能否成为旅客索求赔偿的保障尚不可知。

在国际航空运输方面,我国加入的国际公约有1929年《华沙公约》和《蒙特利尔公约》,我国部分航空公司加入了1966年“蒙特利尔协议”以及一些由国际航协促成的协议,意味着我国目前在国际航空运输上全面采用《蒙特利尔公约》的规定,对承运人造成旅客死亡或身体损伤适用“双梯度原则”,相当于间接放弃了国际航空运输中的限额赔偿<sup>⑩</sup>。

在归责原则上《民用航空法》第124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;但是,旅客的人身伤亡完全是由于旅客本人的健康状况造成的,承运人不承担责任。”可见,在国内航空运输中,承运人责任采用严格责任,免责事由仅限于旅客过错,这一点与《蒙特利尔公约》的规定是符合的。

#### 3.2 完善我国航空运输赔偿责任的建议

##### 3.2.1 统一国际国内航空运输关于承运人责任的规定

目前我国关于承运人赔偿责任在涉及到国内和国际时做法并不统一。实际上,在《民用航空法》中,归责原则是一致的,只是在赔偿限额和举证责任上规定有所不同。在全球经济交叉融合、国际责任制度渐渐一体化的过程中,关于赔偿限额的区分意义不大。大部分航空公司并不仅仅进行某一航线的飞行,而是根据转机地或目的地的不同而区别国内业务与国际业务。对于同一性质的运输工作,是否跨越国家或是否存在不同国籍的人员乘坐,对于运输的本质并无影响,既然如此,在灾难发生后,对旅客进行损害赔偿的标准也不应有差别<sup>⑪</sup>。与《蒙特利尔公约》中第二梯度由承运人承担

过错推定责任从而可以不受11300特别提款权限制不同的是,第132条限额例外规定要求旅客自行证明,这无疑使这一条规定在实践中难以发挥作用。合并国内与国际两种规定本身是对司法资源的节约,在一些既涉及国内乘客又涉及国际乘客的事故中,不用区分不同乘客适用的规定不同,可统一予以赔偿,高效率地完成事故后续恢复,同时也显示我国对国内国际乘客一视同仁,符合航空大国形象。若国际国内航空承运人赔偿责任并轨,则赔偿限额例外的情形可以被包括在无限额责任的规定下,同样是完成国内标准与国际标准同一的目的。

### 3.2.2提高承运人责任赔偿限额

十万特别提款权和40万的限额即使抛开并不并轨的事实,在实践中通常也是无法满足受害者的要求的。如何提高以及怎样提高,在遵从我国参加的国际条约的基础上,还要符合本国国情,一味追求欧美国家高额赔偿的制度设计,并不符合赔偿制度背后的补偿精神,也会扰乱航空运输体系,同样致使受害者的权利得不到维护。鉴于此,可以确立双梯度原则与国际社会接轨。因为归责原则已经是严格责任,所以改变的焦点在于第一梯度与第二梯度的分界线怎样确定。国外很多发达国家都采用“余生收入法”计算每名旅客的赔偿数额,即以一定的工作年限为基数,考虑每名旅客的实际收入、收入增加的可能性以及通货膨胀的因素,再扣除该旅客如生存所必须支出的费用,从而计算出应当赔偿的数额<sup>①</sup>。这种方法的好处是个案中可以根据不同时期不同地点的经济发展情况确定赔偿额,避免制定统一限额的争议性,减少双梯度原则中对索赔进行分梯度调查的困难。可以把“余生收入法”作为赔偿的“第一梯度”,依据承运人在过错推定责任下是否能够证实自己不存在过错确定最终的赔偿,实际赔偿数额只会高于它而不会低于它,使旅客有更多可能获得足够的保障和赔偿。面对中

国目前进入老龄化社会的现实,以及科技和医疗行业的发展使得人类的寿命不断提高,可以考虑对预期寿命进行定时审查改变的方法。

同时,还可参考《民法典》中关于侵权责任编中对于侵权责任损害赔偿的规定,甚至包括精神损害赔偿。承运人赔偿责任虽然有自己特殊的法律规定,不应与侵权责任赔偿的最终结果有较大出入,否则很容易造成旅客抛弃航空领域的专门规定而投入侵权责任赔偿怀抱的结果。这将会使和承运人责任有关的航空法律法规在保护弱势方群体的目的上形同虚设,使原本明确的两方的适用范围变得模糊。或者在确定旅客赔偿金时,对承运人赔偿责任制度下确定的赔偿数额和民法侵权责任下确定的赔偿数额进行比较,酌情取二者中数额高者,对于保障遇难者家属和受伤旅客的权益不失为一种解决方法。

目前,航空事业的发展以及国际国内社会经济条件的变化,使得承运人赔偿责任的额度必定是处于不断变化之中,采用一种科学的计算模型则可以避免无谓的资源浪费。我国作为一个航空运输业发达的国家,在制定和修改法律规定上不仅应适度追随国际大势,更应该使保障经济社会运行的法律秩序符合国情。在航空法中,即意味着承运人的责任须起到震慑过错方的作用,同时也抚慰受害方,尽量做到公平公正而非“厚此薄彼”。“责任”的意义即在于此。

#### 注释:

<sup>①</sup>参见郭庆珠.论行政规范性文件制定不作为的法律救济[J].学术论坛,2010,33(2):146-150.

<sup>②</sup>参见《修改1929年10月12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》第10条。

<sup>③</sup>参见《关于统一国际航空运输某些规则的公约》第20条。

<sup>④</sup>参见《修改1955年9月28日在海牙签订的议定书和1971年3月8日在危地马拉城签订的议定书修正的1929年10月12日在华沙签订的统

一国际航空运输某些规则的公约的第三号附加议定书》第2条。

<sup>①</sup>《关于统一国际航空运输某些规则的公约》第22条第1款:承运人如果证明自己和他的代理人为了避免损失的发生,已经采取一切必要的措施,或不可能采取这种措施时,就不负责任。

<sup>②</sup>参见杨彩霞,曹蕾.国际航空旅客运输承运人责任制度刍论[J].北京航空航天大学学报(社会科学版),2011,24(002):25-29.

<sup>③</sup>参见董念清.民航航空难事故赔偿:制度检视与完善路径[J].法学杂志,2018(10):73-84.

<sup>④</sup>参见刘伟民.论中国航空运输责任赔偿制度的发展趋势[J].北京航空航天大学学报(社会科学版),2012,26(1):30-37.

<sup>⑤</sup>双梯度原则:即在100,000特别提款权限额以下采取严格责任制度,而在过错责任条件下,各国可以在国内法中规定较高限额甚至实行无限额制度。

<sup>⑥</sup>参见任秋娟.国际航空客运旅客伤亡承运人责任制度及对我国的影响[J].山东理工大学学报:社会科学版,2005,21(004):60-63.

<sup>⑦</sup>参见任秋娟.国际航空客运旅客伤亡承运人责任制度及对我国的影响[J].山东理工大学学报:社会科学版,2005,21(004):60-63.

<sup>⑧</sup>《中华人民共和国民法典》第一千二百三十八条:民用航空器造成他人损害的,民用航空器的经营者应当承担侵权责任;但是,能够证明损害是因受害人故意造成的,不承担责任。

<sup>⑨</sup>参见覃华平.1999年《蒙特利尔公约》关于航空承运人责任有关法律问题研究——兼论MH370的赔偿责任问题[J].中国政法大学学报,2014,000(005):71-81.

<sup>⑩</sup>参见霍俊青.关于国际航空承运人对旅客损害赔偿责任限额发展趋势的研究[D].中国政法大学.

<sup>⑪</sup>参见《修改1929年10月12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》第10条。

<sup>⑫</sup>参见唐明毅.新国际航空旅客运输责任制度及影响[J].政治与法律,2003(2):66-74.

<sup>⑬</sup>参见《统一国际航空运输某些规则的公约》第24条。

<sup>⑭</sup>《修订经海牙议定书修订的〈统一国际航

空运输某些规则的公约>的议定书》第4条。

④参见《修订经海牙议定书修订的〈统一国际航空运输某些规则的公约〉的议定书》第8条。

⑤参见《修订经海牙议定书修订的〈统一国际航空运输某些规则的公约〉的议定书》第14条。

⑤参见黄力华.从9.11恐怖袭击事件看航空旅客运输承运人责任[J].法学,2002,(10):67-74.

⑤《统一国际航空运输某些规则的公约》第21条:一、对于根据第十七条第一款所产生的每名旅客不超过113,000特别提款权的损害赔偿,承运人不得免除或者限制其责任。二、对于根据第十七条第一款所产生的损害赔偿每名旅客超过113,000特别提款权的部分,承运人证明有下列情形的,不应当承担赔偿责任:(一)损失不是由于承运人或者其受雇人、代理人的过失或者其他不当作为、不作为造成的;或者(二)损失完全是由第三人的过失或者其他不当作为、不作为造成的。《修改1929年10月12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》第13条:

⑥在本公约第二十五条内删去一、二款,改用下文:“如经证明造成损失系出于承运人、受雇人或代理人故意造成损失或明知可能造成损失而漠不关心的行为或不行为,则不适用第二十一条规定的责任限额;如系受雇人或代理人有上述行为或不行为,还必须证明他是在执行其受雇职务范围内行事。”

⑥《统一国际航空运输某些规则的公约》第20条:经承运人证明,损失是由索赔人或者索赔人从其取得权利的人的过失或者其他不当作为、不作为造成或者促成的,应当根据造成或者促成此种损失的过失或者其他不当作为、不作为的程度,相应全部或者部分免除承运人对索赔人的责任。……本条适用于本公约中的所有责任条款,包括第二十一条第一款。

### [参考文献]

[1]任秋娟.国际航空客运旅客伤亡承运人责任制度及对我国的影响[J].山东理工大学学报(社会科学版),2005,21(4):60-63.

[2]王瀚.21世纪国际航空私法的新发展(上)——关于1999年《蒙特利尔公约》航空责任运输立法的评论与分析[J].北京理工大学学报(社会科学版),2011,13(4):76-84.

[3]韩冰.国际航空旅客运输承运人责任制度研究[D].上海:华东政法大学博士学位论文,2008.

[4]唐明毅.新国际航空旅客运输责任制度及其影响[J].政治与法律,2003,(2):66-74.

[5]杨彩霞,方远.中国通用航空民事损害赔偿制度研究[J].北京航空航天大学学报(社会科学版),2018,31(5):69-77+109.

[6]翟业虎.论国际航空事故赔偿的法

律适用[J].法学杂志,2014,35(7):91-96.

[7]赵劲松.包头空难案的法律问题透视[J].中国审判,2013,(1):32-33.

[8]陈秋兰,张文静.对包头空难赔偿相关法律问题的思考[J].中国司法,2005,(11):105-106.

[9]麻昌华.21世纪侵权行为法的革命[J].法商研究,2002,19(6):80-90.

[10]覃华平.1999年《蒙特利尔公约》关于航空承运人责任有关法律问题研究——兼论MH370的赔偿责任问题[J].中国政法大学学报,2014,(005):73.

[11]杨彩霞,曹蕾.国际航空旅客运输承运人责任制度刍论[J].北京航空航天大学学报(社会科学版),2011,24(2):93.

[12]刘伟民.论中国航空运输责任赔偿制度的发展趋势[J].北京航空航天大学学报(社会科学版),2012,26(1):17.

[13]董念清.民航空难事故赔偿:制度检视与完善路径[J].法学杂志,2018,(10):54.

[14]黄力华.从9.11恐怖袭击事件看航空旅客运输承运人责任[J].法学,2002,(010):99.

[15]肖永平,孙玉超.国际航空货物运输承运人归责原则的嬗变[J].北京航空航天大学学报(社会科学版),2010,23(1):30-36+53.