

# 《东京公约》下机长职权行为合理性之认定

## ——基于“不循规/扰乱性乘客”案件的研究

罗千紫

(中国政法大学 法学院,北京 100088)

**摘要:**近年来,“不循规/扰乱性乘客”问题已经成为国际民用航空安全频繁面临的威胁。根据《东京公约》,机长有权对这类乘客或采取合理措施,或在任何国家要求其离机,或将其移送给缔约国主管当局。公约第十条免除了相关航空器经营人在乘客因遭受这些措施而提起的任何诉讼中的责任和赔偿义务。在引用该豁免条款时,航空经营人必须证明机长的职权行为有“合理理由”支持。国际民用航空界对“合理理由”尚无权威定义或统一标准。各主要缔约国之间存在“客观合理标准”与“主观合理标准”之争。“客观合理标准”从具体空中安保情势出发,对机长设置了相对合理的职权行为标准,其潜在不足则可由“比例原则”加以弥补,以实现民用航空整体安全与个别利益的平衡。

**关键词:**不循规/扰乱性乘客;机长职权;豁免条款;合理理由;比例原则

**中图分类号:**DF934 **文献标志码:**A **文章编号:**1672-8580(2015)04-0062-11

### 一、问题由来

从国际民用航空的角度而言,“不循规/扰乱性乘客”(unruly or disruptive passenger)这一术语是指,“不遵守航空器上的行为守则或不服从机组成员指示,因而干扰航空器上的良好秩序与纪律的乘客”<sup>①</sup>。<sup>[1]</sup>

如今,随着空中旅行方式的普及化,发生在飞行中的“不循规/扰乱性乘客”事件亦愈发频繁。据国际民航组织于 2007 年至 2013 年间搜集的数据,平均每 1708 架次航班上就有 1 起不循规乘客事件。在 2012 年,每七起该类事件中,就有一起导致了地面警察或安保部门的出动。近百分之四十的被调查航空公司表示,他们所经营的航班在过去的 12 个月中曾因不循规乘客事件中途改变航向,每次降落耗费高达 6000 至 20000 美元<sup>②</sup>。这其中不乏中国籍乘客的身影。

---

作者简介:罗千紫(E-mail:violetlaw91@163.com)

2012年9月,苏黎世飞往北京的LX196航班上,两名中国籍男性乘客互殴,并殴打乘务长,导致航班返航;同月,在川航塞班飞上海的国际航班上,再次发生多名乘客殴斗事件;2013年2月,由北京飞往荷兰的KL898航班上,在北京首都机场起飞前、机舱关闭后,6名中国乘客拒绝系安全带、不服从航班飞行纪律甚至辱骂机组人员<sup>③</sup>。

尽管这一现象由多重因素所致,缺乏有效的法律管束也许是其中最不可忽视的一环。在航空安保法律方面,国际民航组织长期关注的重点是如何预防、制止和起诉危害国际民用航空安全的劫持、破坏和恐怖袭击行为。而对于发生在国际航班上的、较为轻微的不循规或扰乱行为,主要由五十多年前订立的《关于航空器内犯罪和犯有某些其他行为的公约》(以下简称《东京公约》)中的部分条款加以调整<sup>④</sup>。该公约第6条、第8条和第9条赋予机长如下职权:他可以决定对涉嫌有不循规或扰乱行为的乘客或采取合理措施(reasonable measures),或要求其离开飞机(disembarkation),或将其移送给落地国(delivery)。为保证决策的权威性,公约第10条免除了采取措施的机长以及航空器经营人在乘客因遭受这些措施而提起的任何诉讼中的责任和赔偿义务。

然而,在真实的飞行环境中,机长身处驾驶舱内,对客舱情况的了解多来自机组成员的报告,其所作判断极可能与客舱内的真实情况相悖。在美国,乘客因被逐下飞机而向航空公司提起侵权损害赔偿诉讼的案件屡见不鲜<sup>⑤</sup>。2003年和2004年,两架跨国航班的机长分别依据《东京公约》的上述授权,要求机上涉嫌有不循规行为的乘客下机。两起事件中的乘客分别向美国法院和以色列法院提起诉讼。判决中,两国法官对公约条文做出不同解读,反映了公约对机长职权的规定存在过大解释空间、各国实践对此缺乏一致理解这一紧迫问题<sup>⑥</sup>。

## 二、案情简介

### (一)Eid诉阿拉斯加航空公司<sup>⑦</sup>

2003年9月29日,在一架阿拉斯加航空公司经营的、由加拿大温哥华飞往美国拉斯维加斯的航班上,一名空乘人员给驾驶舱打去电话,称她对头等舱失去了控制。接到电话的机长未询问任何问题便改变航向,将飞机降落于美国境内的雷诺机场。根据数位空乘人员提供的信息,机长要求涉事的8名埃及籍、1名巴西籍乘客下机,并要求地面主管当局以干扰机组成员的罪名起诉他们。

雷诺当地警察和美国运输安全局官员经调查后认为,涉事乘客并无破坏或威胁飞行安全的举动,遂建议机长允许他们继续飞行,不料遭到机长强烈拒绝。该名机长不仅给美国西部航空公司去电,要求对方也不要搭载这批旅客,还将他们的信息报送给美国联邦调查局下属的联合反恐特别工作组。最终,9名乘客在当地警察和美国运输安全局的协助下登上了美国西部航空公司的航班,但是他们已经错过了原定与合作商的会面,损失了潜在的商业机会。在到达拉斯维加斯后,他们还受到了联邦调查局官员长时间的讯问调查。

事后,9名乘客就他们被逐下飞机一事向美国内华达州地区法院提起诉讼,要求阿拉斯加航空公司按照《华沙公约》<sup>⑧</sup>承担因航班延误导致的损失赔偿责任,以及一系列美国国内法下的侵权责任(包括诽谤和故意中伤导致的精神损害赔偿)。被告阿拉斯加航空公司辩称,

机长行为符合《东京公约》第 10 条之要件,航空公司不会为安全原因引发的延误买单。上诉法院做出了有利于乘客一方的判决。

本案判决是世界范围内第一次对《东京公约》下机长行为合理性之判断标准做出的司法解读,在美国国内乃至国际民航领域都引发了激烈讨论。由于担心未来航空公司在处理类似问题不能做出快速有效的反应,美国航空运输协会与国际航空运输协会均以“法庭之友”<sup>⑧</sup>身份参与了案件审理,并表达了他们的不满。两家组织认为,“判决的成立将大大降低机长职权行为的果断性,而作为对机上安全负主要责任的人,他的犹疑不决在一些情境下将导致不可逆转的悲剧”<sup>⑨</sup>。

## (二) Zikry 诉加拿大航空公司<sup>⑩</sup>

与 Eid 案不同,以色列国内法院就类似案件做出了对航空公司一方有利的判决。

2004 年 8 月 25 日,在一架由以色列特拉维夫飞往加拿大多伦多的加拿大航空公司班机上,机组成员开始怀疑一名叫 Zikry 的旅客在卫生间内吸烟。Zikry 诉称,机组成员在其他乘客面前对他进行与事实不符的议论,并向他提出查看护照的无理要求。飞机降落在多伦多后,根据机组成员的汇报,机长要求地面警察将 Zikry 带走。地面警察在认定 Zikry 不具有安全威胁后,将他放走。Zikry 本来是要在多伦多换乘前往蒙特利尔的航班,加拿大航空公司却将他剩余航段的机票作废。当他重新购买了一张加拿大航空公司飞往蒙特利尔的航班机票时,他再次在所有乘客面前被赶下飞机,并于数日后接到了加拿大航空公司将其列入禁飞名单的通知。

Zikry 认为,加拿大航空公司针对他个人的言论具有诽谤性,因而违反了《以色列诽谤禁止法》<sup>⑪</sup>。加拿大航空公司则辩称,航空公司做出上述行为是出于安全考虑,根据《以色列航空犯罪和管辖法》<sup>⑫</sup>以及《东京公约》,其行为应当被免责。

法院认为,机组成员对 Zikry 的怀疑是有依据的,加拿大航空公司对 Zikry 采取的禁飞措施也是完全合适的,因此判决 Zikry 败诉。

## 三、合理性标准之争

通过对上述两起案件的考察,不难发现,在决定是否对“不循规/扰乱性乘客”做出处理时,机长个人对机上安全形势的判断往往是最重要的,也可能是唯一的依据。然而,乘客作为消费者,其应得的尊重也是民用航空必须优先考虑的事项。如何让机长的个人判断不损害乘客利益,又不以牺牲安全利益为代价,考验了立法者和司法者在二者之间做出平衡的能力。从法律层面来说,这种平衡体现为对机长职权行为作出恰当的规制。

### (一)《东京公约》对机长职权行为的规制

首先,根据《东京公约》第 1 条第 1 款,机长可针对两类不循规或扰乱行为采取措施:一类是违反刑法的犯罪行为;一类是虽然不构成犯罪,但危害或可能危害航空器或其所载人员或财产的安全、或危害航空器上的良好秩序和纪律的行为。此外,《东京公约》第 5 条对机长行使职权的时间范围和空间范围做出了规定。

其次,根据《东京公约》第 6 条,第 8 条和第 9 条:

(1)当机长有合理理由认为(when he has reasonable grounds to believe)任何人在航空器上

已经犯下或行将犯下上述第一种或第二种行为时,为保护航空器或机内人员或财产的安全,或维持机上的良好秩序和纪律,或使机长能够根据本章的规定将此人移交主管当局或使此人离开航空器,机长可对此人采取合理措施(reasonable measures),包括必要的管束措施;

(2)当机长有合理理由认为(when he has reasonable grounds to believe)任何人在航空器内已经犯下或行将犯下上述第二种行为时,为保护航空器或机内人员或财产的安全,或维持机上的良好秩序和纪律,或使机长能够根据本章的规定将此人移交主管当局或使此人离开航空器,机长可令此人在任何国家——不论其是否为《东京公约》缔约国——的领土上离开航空器(disembarkation);

(3)当机长有合理理由认为(when he has reasonable grounds to believe)任何人在航空器内犯下了他认为按照航空器登记国刑法是严重的罪行时,他可将此人移送(delivery)给航空器降落的任何缔约国的主管当局。

最后,尽管航空器机长为管束某一人所采取“必要的”、“合理”措施之后可能需要接受法律的检验,公约第10条免除了采取这些措施的机长以及航空器经营人在因遭受这些措施而提起的任何诉讼中的责任和赔偿义务<sup>[3]</sup>。这包括免于刑事、行政和民事责任<sup>[4]</sup>。但是,这种免责不能阻止因航空器机长的行动而意外受伤的另一旅客(第三方)向航空器经营人寻求救济<sup>[5]</sup>。此外,这种免除责任、豁免或所谓的“免责条款”仅适用于措施合理之情形<sup>[5]</sup>。

综上,机长行使职权必须在主观上满足“有理由认为”这一条件,并且在客观上满足“措施合理”这一要求<sup>[6]</sup>。

## (二)司法裁判者对《东京公约》的不同理解

航空公司能否成功引用《东京公约》第10条免责,取决于机长行为是否符合公约所规定的各项要件。

首先,司法裁量并不探究行为人当时的判断是否符合真实情况,而只审查这种判断有无“合理理由(reasonable grounds)”支持。1963年东京航空法外交会议文件即指出,“为行使公约赋予的权力,机长只需要证明他有这么做的合理根据,而不需要证明不法行为已经或者行将被犯下”<sup>[7]</sup>。例如,在Zikry一案中,法院要解决的问题不是Zikry是否真的曾在卫生间吸烟,也不是Zikry当时的行为是否真的会对机上安全造成破坏。只要机长于行为作出时,有合理理由认定Zikry的行为已经构成或行将构成不循规或扰乱行为,他要求Zikry离机的决定就在公约授权范围内。同样,在Eid案中,乘务员的描述是否属实并非法院审查的重点。

其次,在认定何谓“合理理由”时,两起案件的法官采取了不同的判断标准,引发了截然不同的判决结论。

### 1. 客观合理标准

1963年通过的《东京公约》是在美国主导下制定的。“合理理由(reasonable grounds)”这一术语进入公约条文,体现了条约对英美法上“理性人(reasonable person)标准”的采纳。基于此,Eid案法官认为:在双方提交的证据基础上,理性的陪审团成员可观察出,机长的做法明显缺乏合理根据。在飞行过程中,机长所接到的情况描述仅仅是一句“我对头等舱失去了控制”。他没有查看客舱情况,也没有进一步询问任何问题,便决定紧急降落。在一个理性人看来,他完

全可以多做一些调查。而且,来自一名机长的专家意见表明,航空器的正、副驾驶员完全可透过驾驶舱门上的窗户查看客舱内的情况,整个过程需要不超过5秒钟。法院进一步指出,即便认为机长决定降落是情势所迫,当飞机降落在雷诺机场后,机长的行为仍然缺乏合理根据。本案中,机长在要求原告们下机并将其移交给警察前,没有对事件做出进一步调查。鉴于当时飞机已经安全落地,机上安全不存在任何威胁因素,一个理性的机长至少应该听取乘客方对事件的陈述。

Eid案所体现的合理性认定标准被批评者称之为一种“严格的近乎于判断过失侵权的标准”<sup>③</sup>。此种标准下,机长对机上乘客负有合理的照顾义务,如果机长做出决定时未尽到这些义务(比如调查义务),其决定便被认为是缺乏合理理由,航空公司也就不能被免责。

## 2. 主观合理标准

Zikry案的法官则认为,《东京公约》赋予了机长“广泛而充分的权利”,他的职权行为应当被给予较高程度的尊重。在司法裁量中,这种尊重体现为:司法裁判者不应以一种“事后聪明”的眼光对机长判断的合理性进行考察。这种标准被称为主观合理标准或高度尊重标准<sup>④</sup>。

法官发现,当Zikry频繁往返于座位和洗手间时,数位乘客和空姐留意到了空气中以及他身上的烟味。一位乘务员在洗手间的垃圾箱内发现了烟头,烟头的品牌与在Zikry行李中发现的盒装香烟品牌一致。法官认为,在当时的飞行环境下,这些可靠并明确的证据足够让一名机长做出对Zikry不利的判断。因此,法官认为,机长将Zikry移交给警察的行为,以及航空公司拒绝其再次登机、将其列入禁飞名单的行为,均是有合理根据的。

此外,Zikry案的法官还对机长及机组成员行使权力的手段行为是否合理进行了审查。法院注意到,加拿大航空公司对Zikry的搜查与移送均合理且专业,对他的禁飞决定并非永久而只是暂时性的,因此不存在任何不合理之处<sup>⑤</sup>。

## 3. “武断或任意”标准

尽管《东京公约》原文使用的是“合理”一词,在美国国内司法实践中,对“合理”的判定却产生了另一种极富影响力的“武断或任意标准(arbitrary or capricious standard)”。该标准以2008年发生的Cerqueira诉美国航空公司<sup>⑥</sup>一案为代表。该标准的出现源于对美国国内法49 U.S.C. S. §44902(b)的解读。与《东京公约》相关条文类似,该条款规定,如果美国国内航空承运人认为某乘客对安全存在威胁,承运人即有权拒绝载运该乘客。Cerqueira一案的法官根据普通法案例认为,上述条款假定了机长行为的合理性,从而赋予了作为航空公司代表的机长以广泛的自由裁量权。除非机长的行为被证明是武断任意或反复无常的,否则航空公司不承担任何责任。在此标准下,考虑到机长的行为是一种权宜之计,因此,他不负有对事件做出详尽调查的义务,他甚至可以完全相信其他承运人雇员(主要是机组成员)对事件所作的陈述。

可见,三种标准呈现出对机长职权规制“从严格到宽松”的变化。

# 四、国际法视角下的机长职权

即便是在地面上不会引发严重后果的轻微违法行为,也可能在空中造成灾难性的影响。自20世纪90年代起,国际民航界对不循规或扰乱行为的关注持续增长。2002年,国际民航组

织颁布了 288 号“关于不循规/扰乱性乘客法律问题的指导材料”,该材料针对特定的机上犯罪行为,为成员国提供了国内立法模型。2009 年,在国际航空运输协会的提议下,国际民航组织理事会决定专门设立一个秘书处研究小组(Secretariat Study Group),对“不循规/扰乱性乘客”问题进行研究<sup>⑦</sup>。基于初步研究成果,国际民航组织法律委员会设立了“东京公约现代化包括不循规旅客问题”特别小组委员会,该委员会于 2012 年 3 月专门召开会议,讨论与“不循规/扰乱性乘客”问题有关的现行国际法律制度。2014 年 4 月,由国际民航组织组织的国际航空法外交会议在蒙特利尔召开,会议审议并通过了《修订〈关于航空器内犯罪和犯有某些其他行为的公约〉的议定书》(以下简称《蒙特利尔议定书》),同时通过了《关于不循规/扰乱性旅客法律问题的指导材料》的决议。截止 2014 年 9 月 1 日,该议定书尚未生效。遗憾的是,包括最近通过的《蒙特利尔议定书》在内,上述法律文件无一就“有理由认为”规定了相应的示范定义或判断标准。笔者认为,对合理性之认定标准的解读分歧,本质上属于条约解释的范畴。那么,对这一问题的思考就应当遵从《维也纳条约法》<sup>⑧</sup>第 31、32 条提供的条约解释路径。

### (一) 公约上下文

首先,公约上下文反映出,《东京公约》既重视机长职权,又关注乘客权益。

从涉及机长职权行为的条文来看,公约允许机长在乘客“可能”有不循规或扰乱行为时对其采取合理措施,或要求其离机,这表明公约并不要求机长的判断是唯一的或正确的结论。至于该行为是否会对安全造成危害,公约亦使用了“可能”一词,表明公约并不要求机长的判断与实际情况相符。在“移送”条款下,公约更是允许机长从常识出发,判断该不循规或扰乱行为是否构成严重罪行。由此可见,条约赋予了机长广泛的特权,条约的订立者意在让机长的职权行为享受较高程度的尊重<sup>⑨</sup>。

从公约上下文来看,在乘客被要求离机或被移送给地面国后,是否追究其法律责任,由地面国有权部门而非机长最终决定。可见,公约通过赋予地面国调查权和追诉权,保障了乘客的个体利益不受机长错误判断的侵犯。

### (二) 公约目的及宗旨

其次,作为反映“条约之准备工作及缔约之情况”的 1963 年东京航空法外交会议文件,其内容表明:《东京公约》的目的是在机长职权和乘客权益之间取得平衡,为达到这种平衡,公约特意设置了“合理理由”这一条件,以实现对接机长职权的规制。

会议上,荷兰代表团提出,因为民用航空的安全和个人自由的保障是必须被一并考虑的两个目的,所以“合理”一词被纳入公约。针对国际民航组织关于删去“合理”一词的提议,荷兰代表团表示反对,因为这种提议仅仅考虑了保护航空安全这一个目的,它将允许机长采取那些有利于安全但违反乘客利益的措施。英国代表团的威尔伯福斯勋爵在 1962 年国际民航组织于罗马举行的预备会议上提醒法律委员会道:“公约的第二个目的充分保护了作为机长职权行为之对象的机上乘客。”瑞士代表团指出,“有合理理由认为”一词出现在公约的好几处地方,意在为机长的职权行为设立限制<sup>⑩</sup>。

### (三) 当事国原意

如前所述,美国是《东京公约》的主要缔约国,也是主导公约文本采用“合理理由”一词的国

家。在东京航空法外交会议上,美国代表团提出:在美国法律的普遍概念下,“合理理由”意味着机长必须有坚实的基础来支持他的看法,如果证明一个人是否已经犯下或行将犯下特定行为的事实并不充分,机长将无权采取行动。换句话说,机长不能任意武断或反复无常地行事。在公约订立时,“有合理理由认为”这一短语就广泛见于美国联邦法律中。例如,麻醉管理局工作人员有权“在有理由认为违反联邦麻醉品管制法的行为已经发生或正在发生时,无须逮捕令即可实施逮捕行为”<sup>19</sup>。此外,美国联邦最高法院曾判决:从一个可靠的信息提供者那里获得的消息可被视为上述法律中的“合理理由”<sup>20</sup>。

希腊代表团提出,公约的用语是为了确保机长不会任意武断地行事。英国代表团解释道,如果机长恶意行事,他将因超越职权而不再受到保护。意大利代表团认为,如果机长没有任意武断地行事,他将被免责。德国代表团对此的理解是,如果一个飞行员有意滥用他的权力,或者他在运用权力的过程中犯有严重的过失,他的行为就不具有合理理由。

公约纪要还表明,公约起草者对关于删除免责条款的建议表示了反对,因为对责任的预期会让机组成员不能完全行使公约赋予他们的权力。例如,起草者拒绝了一项关于机长行使职权时必须严格遵守公约条文的提议,因为,“对公约的限制性解释会减少公约对机长的保护,导致机长在他必须有所行动时犹豫,甚至无所作为。”<sup>21</sup>

#### (四) 缔约国及国际组织态度

《东京公约》订立于 20 世纪 60 年代,而当今世界航空安全的总体情势已经发生巨大变化。因此,在研究公约订立时的立法资料外,有必要考察近年来主要缔约国和国际组织在此问题上的表态。

如前所述,国际航空运输协会作为 Eid 案的“法庭之友”,强烈反对在“合理理由”问题上采用过高的认定标准。在 2013 年第 35 届法律委员会会议上,国际航空运输协会提请委员会关注 Eid 案和 Zikry 案对公约的不同解读,并提议修改《东京公约》第 10 条,采纳 Zikry 案所体现的主观合理标准<sup>22</sup>。在 2014 年蒙特利尔国际民航组织外交会议上,阿拉伯联合酋长国与国际民航组织、国际航空公司飞行员协会、国际航空保险商联合会一道向大会提交了关于《东京公约》第 10 条的修改意见。意见表示,实践中,机长只能在驾驶舱门后判断情势,让他离开驾驶舱去做调查的可能性不大。考虑到这一特殊限制,司法审查应当给予机长的职权行为以较大程度的尊重。意见建议公约采纳 Zikry 案标准作为第 10 条之一<sup>23</sup>。

这份文件的附件列明了一些与会的主要航空国对“合理理由”的理解。其中,阿根廷、比利时、法国、马来西亚、泰国、荷兰、英国等国倾向于给机长的职权行为以较高程度的尊重,并表示,本国法院在判决中可能更支持 Zikry 案所提出的主观合理标准。哥伦比亚、巴西、德国、日本、委内瑞拉等国则认为,本国法院应该会更支持 Eid 案标准,并对航空器经营人提出较高的注意义务要求。

中国对国际公约的采纳是通过国内法转化实现的,当事人不能直接引用公约条文而应引用国内法来支持其诉求。根据《中华人民共和国民用航空法》第 46 条的规定,“飞行中,对于任何破坏民用航空器、扰乱民用航空器内秩序、危害民用航空器所载人员或者财产安全以及其他危及飞行安全的行为,在保证安全的前提下,机长有权采取必要的适当措施。”何谓“必要而

适当的步骤”,并无明确定义。参与蒙特利尔外交会议的中国代表发表意见称,由于我国司法中并无遵循先例的原则,而且鉴于目前尚无相关案例,很难说中国法院会如何解释“合理理由”。鉴于第 46 条规定,“飞行中,遇到特殊情况时,为保证民用航空器及其所载人员的安全,机长有权对民用航空器作出处置”,法院可能会更倾向于尊重机长的决定。

#### (五)评价和观点

笔者认为,Eid 案提出的标准更加忠实于《东京公约》原文。既然原文中“理由”一词前有“合理”之限定,那就意味着,公约不仅要求机长的职权行为是有理由支持的,还要求这些理由本身是合理的,包括来源、取得方式等方面的合理性。当然,Eid 案并非没有瑕疵。纯粹的客观理性标准忽略了机长与一般客观理性人的区别,即:机长处在一个受到限制的驾驶空间内,且他对整架飞机及其内部人员和货物的安全负有重大责任。一个普通人与一个机长对机上安全情况的认识,通常情况下是基于不同标准的判断的。例如,普通人可能并不确定,当飞机处于飞行状态时,机舱两侧的紧急安全门是否可能被打开<sup>[9]</sup>。在此意义上,严格遵从客观合理标准,恐怕难以完整体现《东京公约》的目的与宗旨。

因此,笔者认为,对合理性的认定必须考虑具体职权行为做出时的客观环境:

飞行中,机长不可能离开驾驶舱去对案件做出详细调查,他也缺乏时间和精力对所掌握的间接信息做出筛选、比对和衡量,以确定哪一个更为可信。因此,法院对发生在这种环境下的职权行为应当给予一定程度的尊重和理解。这种理解至少包括:机长可以相信来自机组成员对客舱内所发生事件的陈述,机长未对事件做出详尽调查不构成滥用职权,等等。

当飞机已经完成降落或不循规行为已被制止时,机长再行使职权就不能仅仅考虑安全利益。他必须充分尊重乘客的合法权益,并对它们提供尽可能周全的保护。例如,当不循规行为发生在乘客与机组成员之间时,机长至少要听取乘客一方的说法,并从其他乘客处搜集关于事件尽可能多的证词。当各方说法差异较大时,机长可以征询包括机上安全员、地面警察、机场安保力量在内的中立第三方的意见。

此外,结合 Zirky 案,笔者认为,法院还应当考察机长具体职权行为本身是否符合“比例原则(proportionality)”。例如,乘客对乘务员进行言语攻击,而机长对该乘客采取了长达 5 个小时的、双手反绑的管束措施,明显是不符合比例原则的做法。在此问题上,国际航空运输协会相继出版了《关于预防和管理不循规乘客的指导》(2015)、《国际航空运输协会运行安全审计认证标准指南》和《国际航空运输协会旅客服务会议决议指南》,这些材料针对不同类型的情况列明了具体的处理方案,以供会员航空公司参照。例如,《关于预防和管理不循规乘客的指导》将空中安全威胁分为 4 个等级,从最轻一级开始依次为:“口头扰乱行为”,“身体暴力行为”,“威胁生命行为”和“试图或已经突破驾驶舱行为”。每一等级下,推荐有机组成员可采取的具体应对措施。因此,法院在适用“比例原则”时,可以考查职权行使的手段行为是否符合这些材料中的相关规定。

## 五、结 论

不得不承认,缺乏明确的法律规则使得航空公司明明可以引用豁免条款,却常常被迫到



法院应诉,并经历漫长的庭审程序,耗时耗力<sup>111</sup>。与此同时,由于《东京公约》各主要缔约国在“合理理由”的认定标准上存在巨大分歧,不同国家的法院很可能就相同或类似案件得出不同的判决结果,无疑又增加了跨国诉讼的风险。从良性方面来看,笔者认为,这也势必敦促各航空公司尽快采纳国际统一规则,提高机长和机组成员处理不循规或扰乱行为的能力,加强对国际民用航空法律、法规及政策的理解。

#### 注释:

①根据国际民航组织文件 Circular 288-2002:Guidance Material on the Legal Aspects of Unruly/Disruptive Passengers,发生在航空器上的不循规或扰乱行为包括但不限于:拒绝服从安全指令、与机组成员或旅客口角或肢体冲突、干扰机组成员履行职责、拒绝服从登机或离机指示、威胁航空器或机组成员及旅客安全、性侵害或性骚扰、非法消费麻醉品与卷烟、非法消费自带酒水、违规使用电子设备、破坏机上设施、踢撞座椅、干扰周边旅客等。

②国际民用航空组织,DCTC Doc No. 23号文件;The Views on Some Practical Aspects of the Issue of Unruly Passengers (Presented by the International Air Transport Association (IATA))。

③《法治周末》网站,<http://www.legalweekly.cn/index.php/Index/article/id/4825>(最后访问时间:2015年5月29日)。

④《关于航空器内犯罪和犯有某些其他行为的公约》(以下简称《东京公约》),1963年9月14日签署,1969年12月4日生效。对《东京公约》进行修订的《蒙特利尔议定书》于2014年4月在国际民航组织主持召开的国际航空法外交会议上审议通过,截止作者发稿时尚未生效。

⑤这些案例包括但不限于:Williams 诉环球航空公司,369 F.Supp.797;Cordero 诉墨西哥航空公司,681 F.2d 669;Zervigon 诉皮德蒙特航空公司,558 F.Supp.1305;Sedigh 诉达美航空公司,850 F.Supp.197;Newman 诉美国航空公司,176 F.3d 1128;Ruben 诉联合航空公司,96 Cal.App.4th 364;Dasrath 诉大陆航空公司,467 F.Supp.2d 431;Cerqueira 诉美国航空公司,520 F.3d 1。

⑥Eid v. Alaska Airlines Inc.,621 F.3d 858。

⑦《华沙公约》,全称《统一国际航空运输某些规则的公约》,1929年9月12日订于波兰华沙,1933年2月13日生效,后经多次修改。我国于1957年7月通知加入,1958年10月对我国生效。该公约的主要内容包括航空运输的业务范围,运输票证、承运人的责任、损害赔偿标准等,形成了国际航空运输上的“华沙体系”。

⑧根据布莱克法律词典较新的解释,“法律之友”(Amici Curiae)是指“非诉讼当事人,因为诉讼的主要事实涉及其重大利益,得请求法院或受法院的请求而于诉讼过程中提出书面意见者”。

⑨Brief of Amici Curiae Air Transport Association of America Inc. and International Air Transport Association in Support of Petitioner, No. 10-962。

⑩Zikry v. Canada Airlines Inc., Civil File No. 1716/05 A (Magis. Ct. Haifa, Nov. 9, 2006) (Isr.)。

⑪Israeli Defamation (Prohibition) Law (1965)。

⑫Air Law (Offences and Jurisdiction) (1971),该法是以色列对《东京公约》的国内法转化。

⑬Alejandro Piera,《特别小组委员会报告员关于编制使1963年〈关于航空器内犯罪和犯有某些其他行为的公约〉现代化的案文的报告》,第9页,第12页。

- ⑭国际民航组织,Doc. 8565-LC/152-2号文件。
- ⑮国际民航组织,LC/35-WP/2-2号文件,第6.14段。
- ⑯Cerqueira v. American Airlines Inc., 520 F.3d。
- ⑰国际民航组织,LC/34-WP/2-4号文件。
- ⑱《维也纳条约法公约》于1969年5月23日签订于维也纳,1980年1月27日生效。
- ⑲Narcotics Control Act of 1956, Pub. L. No. 84-728, §104, 70 Stat.567570。
- ⑳Henry v. United States, 361 U.S. 98102。
- ㉑国际民航组织,DCTC Doc No.15(28/2/14)号文件,第2.11段,第3.1段。

### 参考文献:

- [1] The views of the international air transport association (IATA) on the modernization of the Tokyo convention 1963 and the problem of unruly and disruptive passengers[EB/OL].(2012-12-03)[2015-05-01].<http://www.icao.int/secretarial/legal/LC-SC-MOT2/Working%20Papers/LC-SC-MOT-2%20%20WP-5.IATA.pdf>.
- [2] 郑派.论2014年《蒙特利尔议定书》对1963年《东京公约》的修订[J].北京理工大学学报(社会科学版), 2015,(3):105-114.
- [3] Gerald F.FitzGerald.Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft:The Tokyo Convention of 1963[J].Canadian Yearbook of International Law,1964,(2):191-204.
- [4] Robert F.Klimek.International Law -Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft-The Tokyo Convention[J].DePaul Law Review,1971,(20):485-524.
- [5] Christian Giesecke.Unruly Passengers and Respective Passenger Rights[J].German Journal of Air and Space Law,2002,(51):546-556.
- [6] Robert P.Boyle,Roy Pulsifer.The Tokyo Convention on Offenses And Certain Other Acts Committed On Board Aircraft[J].Journal of Air Law and Commerce,1964,(30):305-354.
- [7] Moshe Leshem.Court Analyzes the Elements of Air Carriers Immunity Under the Tokyo Convention 1963: Zikry v. Air Canada[J].Air & Space Law,2007,(7):220-224.
- [8] Aaron B.Swerdlow.Modern Approaches to the Powers of the Aircraft Commander Under Article 6 of the Tokyo Convention[J].Issues in Aviation Law and Policy,2010,(10):105-144.
- [9] Jordan Campbell.Get off My Plane:The Need for Extreme Deference to Captains and Crews on International Flights under the Tokyo Convention Of 1963[J].Journal of Air Law and Commerce,2012,(77):367-402.
- [10] 黄晓嘉.南航再现私开机舱安全门,乘客被公安拘留10天[N].新快报,2015-02-12.
- [11] William V.O'Connor,Jr.,Ellen N. Adler,Joanna L.Simon.Unruly Passengers Beware:ICAO Delivers Montreal Protocol 2014 to Enhance Enforcement Measures Against Unruly Passengers[EB/OL].(2014-04-29)[2015-05-01].<http://www.mofo.com/~media/Files/ClientAlert/140429ICAODeliversMontrealProtocol2014.pdf>.

责任编辑:万东升

# The Reasonableness of an Aircraft Commander's Actions Powered by the Tokyo Convention 1963

## ——A case study on unruly/disruptive passengers

LUO Qianzi

(School of Law, China University of Political Science and Law, Beijing 100088, China)

**Abstract:** The issue of “unruly/disruptive passenger” has been frequently threatening the security of international civil aviation in the past decades. To handle this issue effectively, an aircraft commander under the Tokyo Convention 1963 is empowered to take reasonable measures, or to make a disembarkation decision, or to make a delivery decision against the unruly or disruptive passenger (s) so suspected. Article 10 of the Convention exempts the aircraft commander as well as the aircraft operator from any liabilities they may face with in a later litigation. The Convention also provides that the defendant, in order to invoke above-mentioned “exemption clause” as a successful defense, has to prove to the court that such aircraft commander’s decision is reasonably grounded. The lack of leading authority has led to a clash among different jurisdictions in the sense that three different kinds of standards have been developed by courts in their reading of the term “reasonable grounds”. Compared with the subjective reasonable standard, objective reasonable standard balances the power of aircraft commander and the interest of individual passenger in a more operational way. The adoption of subjective reasonable standard can be perfected by the principle of proportionality.

**Key words:** unruly/disruptive passenger; aircraft commander’s power; exemption clause; reasonable grounds; principle of proportionality