

【航空文化研究】

航空旅客运输延误法律问题研究

许珂¹, 李明雨²

(1. 中国铁建电气化局集团有限公司 法律合规部, 北京 100043;

2. 大连海事大学 法学院, 辽宁 大连 116026)

摘要:随着航空运输消费群体日渐扩大,航空运输企业运营能力呈现不足,加上航空运输管理与协调能力的欠缺、政策熔断等原因,航班运输延误愈加普遍,但救济效果却差强人意。如何定义法律背景下的航空运输合同、厘清航空延误的法理概念,是解决延误问题和提供私法救济的前提。针对不同原因与多样种类的航空运输延误,建立界定延误是否合理的学理逻辑思维链条,探讨承运人负担民事责任的请求权基础及赔偿方式、限额问题,对促进我国民用航空运输业稳步健康发展具有重要意义。

关键词:航空旅客运输;航班运输延误;航班运输延误保险赔偿责任;航空运输延误赔偿

中图分类号: D 922.296 **文献标识码:** A **DOI:**10.13486/j.cnki.1673-2618.2023.03.008

在当今学界,针对航空旅客运输延误并没有单行的法律进行准确的规定,更多是根据《民法典》中合同之债的内容,来框定航空运输承运人的具体权利义务。因此,通过限定研究范围的形式,着重界定航班运输延误在法理上的定义、分类、原因,同时论证旅客运输延误中航空运输承运人的民事责任,并分析承运人的违约责任与归责原则在不同类别航班运输延误中的具体界定,建立学理上关于航空旅客运输延误问题的分析逻辑链条,是可行的研究路径。

在航空旅客运输延误法律救济层面,《民法典》与《民用航空法》在航空旅客延误赔偿标准、赔偿形式、赔偿限额、赔偿计算方式等方面,亦有着“空白地带”。对此,我们应注重从比较法层面,考察我国与其他国家或地区关于航班运输延误后承运人的赔偿范围以及赔偿标准的立法,进而与我国立法相比较并提出可行性建议;并根据航空旅客运输合同的特殊性,发掘诸如保险价值

理论、应急解决机制等相应的保护消费者权益的特殊理念。

一、在航空法意义下的航空旅客运输合同与航班运输延误

航空旅客运输合同是指承运人(航空经营主体)与托运人(旅客)达成的有关运输权利义务关系的协议。根据其协议效力的约束,民航经营主体作为承运人,以飞机等航空器为特定运输工具,按照具体协议要求按时、安全将旅客运至旅行目的地,旅客则按规定的票价支付。航空运输分为国内航空运输和国际航空运输。

关于航班运输延误的定义,有以下几种情况。一是国际公约对于航班运输延误的界定。从国际立法来看,无论是 1929 年《华沙公约》还是 1999 年《蒙特利尔公约》,在实质上都未对航班运输延误做出具体的定义,仅仅是规定航班运输延误对旅客或者托运人造成损失,应当承担责

收稿日期:2023-03-04

第一作者简介:许珂(1991—),女,贵州玉屏人,助理经济师,法学硕士,主要从事民商法学研究。

E-mail: xuke@crceb.com

任,以及承运人在航班运输延误中的免责条款。笔者认为,可能因为航空运输的高风险性,各国习惯的不同,以及飞机在起降、巡航都应考虑各种天气的原因,所以国际公约并未对航班运输延误做出具体定义,而是留给各国国内法,各国根据国情以及实际情况来对航班运输延误做出具体的定义。

二是我国立法对于航班运输延误的规定。我国《民用航空法》的规定基本上采用了国际公约中的表述。我国虽然加入1999年《蒙特利尔公约》,但为了保证国内法的稳定性,并未对没有实质性变化的内容进行修改。因此,在我国国内法中也没有对于航空延误做出明确的定义。

三是学术界对于航班运输延误的界定。如前所述,由于国际公约仅规定承运人应就延误造成的旅客损失承担责任,并未对延误的具体含义做出规定,我国《民用航空法》对航班运输延误也没有做出相关规定。我国民航实践中以航班时刻表作为评价航班运输延误的标准,一般认定超过航班时刻表公布的离站时间和到达时间15分钟以上的航班属于航班运输延误。

在航空旅客运输中,航班运输延误的原因主要有:第一,航空经营主体自身的原因造成航班运输延误。根据2014年《中国民航行业发展统计公报》,这主要指由于包括航空物资保障、机组人员、飞机调配、机务维护等航空经营主体本身的原因造成的航班延误。第二,非航空经营主体自身原因造成的航班运输延误。主要包括气象原因(大雾、雷雨、风暴、冰冻等恶劣天气)、交通管制(段线禁航、航行保障、流量管制等)、战争、旅客自身的原因(突发疾病、及时送医)以及机械故障等。无论是由于航空经营主体自身的原因还是非航空经营主体自身的原因,航空经营主体都应当从保护旅客的合法权益出发,以最快速度告知旅客航班运输延误的真正原因,并尽其最大努力排除相关事故。然而,在现实情况中,许多航空经营主体为了免除其自身的责任,并不告知旅客航班延误的真正原因。在旅客无法得知外界具体情况的背景下,航空经营主体通常以航空管制等非自身原因来逃避相应的责任。这样不仅侵犯了旅客相应的权利,同时还有损航空经营主体自身的声誉。^[1]

在航空旅客运输中,一般将航班运输延误分为合理延误与不合理延误。航空经营主体自身原因造成的航班运输延误称为不合理延误,而合理延误是非航空经营主体自身原因造成的,一般是航空经营主体无法预料、无法及时避免的,故其在主观上并不存在过错,无须担责。然而,仅仅按照航班运输延误的原因来区分合理延误与不合理延误,不具有说服力。因为根据国际公约与国内法规定,如果发生航班运输延误,承运人如果采取一切必要措施来避免因航班运输延误所造成的损失,承运人是可以免责的。因此,我们需要进一步分析二者区分的标准。

依据《蒙特利尔公约》的规定,承运人采取一切可被合理要求执行的措施后,避免在航班运输延误之后对旅客造成损失,承运人可不承担相应的责任。国内时效最新的《民用航空法》依旧采用了《华沙公约》中“一切必要的措施”的表述,而在《蒙特利尔公约》中采取的是“一切可合理要求的措施”。笔者认为,《蒙特利尔公约》其已正式生效,取代了之前的《华沙公约》。但是,有关“一切可合理要求的措施”的表述并未对之前的表述做出有效的修改,两者之间并无实质性的差异。

虽然国际公约的规定与国内法的规定存在差异,但是在航空运输中,航空旅客经营主体如果能够予以证明其本人或者其经营人、代理人、受雇人为了尽可能避免航空运输延误,已经采取了“一切必要的措施”,或者客观上无所可能采取这种避免延误的措施,承运人可以因此而免责。“一切必要措施”更多是从承运人的主观方面进行考量,其源自英美法系中的“谨慎处理”(due diligence)原则,所以,承运人是否采取“一切必要措施”是区分合理与不合理延误的关键主观因素。^{[2][234]}在法学理论中,“一切必要措施”是个比较宽泛的概念。因此,对于“一切必要措施”的规定都会因地域、国家的不同,产生一些不同的观点。

通常认为,“一切必要措施”是期许一个谨慎的行为人在遇到某种情况下应当尽最大努力,采取妥善、谨慎、积极的措施。在具体案件中,就需要法官根据具体案情,合理运用其自由裁量权,运用法律解释、法律逻辑等技巧来具体情况具体分析。关于“一切必要措施”,国际上有两点较为

基础的理解:一是航空运输主体(承运人)要确保飞机本身的适航,确保机体、设备、属具等在设计、性能、结构、强度等方面能够抵御飞行航次当中通常出现的并且能合理预见的风险,以及机组人员合格;二是在航空运输主体(承运人)导致的或非由承运人导致的延误,承运人也要承担相应的及时通知、事后辅助等附随义务,对旅客做出相应的安排。^[3]航空经营主体在可预知的情况下,如果发生无法避免、不能克服的延误情形,航空经营主体只要采取了以上最基本的措施,我们就可以判断承运人尽到“谨慎处理”原则,采取了“一切必要措施”,即使导致延误的原因仍无法避免,承运人可以因此免除相应的责任。^[4]由于合理延误给旅客带来的不便,承运人虽然能免除责任,但其仍有义务做到及时告知延误原因、为旅客安排食宿、安排改签或退票等,这是国际惯例。

综上,笔者针对如何界定延误的分类,设计了一条具有可行性的分析逻辑链条,认为“区分界定合理延误与不合理延误的首要因素”及“如何界定合理与不合理延误”的关键在于:客观上,判断延误产生的原因是否是航空经营主体自身造成的;同时要看航空经营主体是否是“一个达到谨慎处理的承运人”,其是否在发生航班运输延误之后,主观上避免损失的发生,行为上积极采取了“一切必要措施”避免损失的发生,同时需要对“一切必要措施”进行合理的法律评价与法律解释。

二、航班运输延误的承运人民事责任分析

(一)航班运输延误的承运人归责原则

航班运输延误承运人赔偿责任的归责原则一直采用《华沙公约》中确定的过错推定原则。之后国际民航组织制定了《蒙特利尔公约》,《蒙特利尔公约》正式颁布后取代了《华沙公约》,但是航班运输延误承运人的赔偿责任归责原则依然沿用了《华沙公约》的过错推定原则。我国《民用航空法》第126条中的规定与《蒙特利尔公约》相类似,实际上沿用了国际上通用的过错推定责任原则。这与我国《民法典》关于合同违约的严格责任原则不同,但因我国《民用航空法》是特别法,在赔偿责任归责原则上我们应该采用特别法

即《民用航空法》的规定。

根据法律规定,只要旅客因延误产生损失,就可以推定承运人具有过错,承运人应当承担赔偿责任,除非承运人能够证明其为避免损失的发生采取了“一切必要的措施”,承运人才能够免除赔偿责任。采取过错推定原则最重要的因素是为了让承运人来承担举证责任。因为航空旅客运输不同于一般的运输,旅客与航空经营主体在相关知识与专业领域的差异性、不对等性极大,如果让旅客承担举证责任,负责收集能够证明承运人存在过错的相关证据,这是极其困难的。因此,采取过错推定,举证责任由承运人承担是非常符合双方利益平衡的。

(二)承运人在合理延误与不合理延误下的赔偿责任

根据国际公约和国内法律法规相关规定,承运人在合理延误的情况下,可以不负责任。然而,这仅仅是说承运人对延误造成旅客损失不承担相应的责任,但发生延误之后,还需要承担一些其他义务。根据《民法典》相关规定,承运人如果违约,其应对违约责任承担民事责任,并且还应该继续履行合同并采取相应的补救措施,以及负担依据合同产生的某些附随义务。因此,即使是在合理延误情况下,承运人也应当尽到基本义务,为旅客提供食宿、交通以及通信费用,在合理的范围内保证旅客的人身财产安全。

在航班发生不合理延误的情况下,由于不合理延误通常是因为航空经营主体自身的原因造成延误。因此,航空经营主体自身主观上对于延误是存在过错的,基于航空旅客运输合同构成的法律关系,承运人发生航班不合理延误时应承担违约、赔偿责任。^{[5]214}并且在不合理延误的情况下,对旅客造成人身权、财产权、所有权上的损害,旅客还可要求承运人承担侵权责任。除此之外,承运人不仅需要承担违约侵权责任,同样也应当承担相应的其他责任。与合理延误的情况一样,承运人依然需要对旅客进行告知、履行协助义务。

(三)航班运输延误的承运人免责事由

约定免责事由仅需注意承运人订立格式合同的合理性即可。对于当事人约定的免责条款,各国法律都对其出现的合理性予以肯定。旅客

运输合同一般由承运人提前拟定,旅客无法单独与承运人协商,甚至有的旅客并没有仔细阅读合同相关条款,就直接接受。消费者应当在出现航班运输延误情形之后,及时审查格式合同条款当中关于约定免责事由的规定,当出现不合理条款时及时向承运人提出维权主张。

根据我国《民法典》规定,航空旅客运输承运人法定免责事由主要包括不可抗力、债权人的过错等。在航空旅客运输合同中,不可抗力是造成航班运输延误的主要原因。^[6]¹⁵⁷在航空旅客运输中,不可抗力包括自然灾害、政府行为、战争、游行及罢工。但是,发生不可抗力导致航班运输延误,并不能完全免除承运人的责任。如因天气原因或者空中管制发生延误,应当尽量合理安排旅客餐食和住宿或者为旅客退票或改签,并采取一切必要的措施避免损失的发生。

在考量免除和减轻债务人的责任时,债权人的过错往往是一个重要事由。我国法律与国际公约中都规定,在运输过程中,旅客损失的产生是由旅客自身的原因或者旅客的故意行为造成的,承运人可以相应地减少其所承担的责任。

三、航班运输延误承运人赔偿责任的立法现状

(一)航班运输延误承运人赔偿责任的国外立法

一是国际公约的相关规定。《蒙特利尔公约》对航班运输延误、航班运输延误承运人责任、免责事由及赔偿限额都有详细的规定。根据《蒙特利尔公约》,因发生延误对旅客造成损失的,承运人应当承担赔偿责任;承运人在发生不同种类延误后,主观上避免损失的发生,从而积极采取“一切必要措施”,并且造成延误的原因是旅客自身或者旅客的故意行为造成的,承运人应相应免除责任或者减少责任的承担。而在具体赔偿标准和限额方面,承运人对旅客因延误原因造成的损失赔偿限额以“4150特别提款权”为最高额度,同时承运人的经营人、代理人、受雇人对延误的发生有过错的也以此限额为限。承运人对旅客因延误造成的损失享有赔偿责任限制,而在运输过程中,对造成旅客伤亡承担无限责任。^[7]²¹⁷

虽然《蒙特利尔公约》对航班运输延误的赔

偿有准确的规定,但它规定了航班运输延误对旅客造成的损失仅为实际损失时,承运人才承担相应的赔偿责任。这显然是不合理的。同时,《蒙特利尔公约》中的赔偿限额相对于发达国家来说明显较低。

二是欧盟的相关立法。欧盟对于航班运输延误的部门规章条例为《欧共同体关于航班拒载、取消或延误时对旅客赔偿和帮助的一般规定》261/2004 条例。该条例详细界定了“航班运输延误”,说明了延误发生时航空经营主体应及时告知并为旅客提供附随服务,即发生航班运输延误在 2 到 4 个小时之间,承运人有义务为旅客提供食宿、交通以及通信方面的便利;航班运输延误在 5 个小时以上,承运人应当对旅客以现金的方式予以赔偿。不过该条例明确说明航空经营主体(承运人)在延误中承担无过错责任,其条例在欧盟国家仅仅是一种指导性意见,各国在其基础上制定了对航班运输延误的规定。例如,法航把“航班运输延误”界定在 14 分钟,即迟到 14 分钟以上的航班称为“一般延误”,如果航班运输延误超过 4 小时可界定为“严重的航班运输延误”。对于一般延误而言,法航并未做出相关规定。如果发生严重的航班运输延误,法航会为旅客提供免费的交通工具、行李速递、食品、住宿及其他相关服务,旅客要求改签航班的,法航会协助旅客尽快安排其他航空经营主体航班,旅客无须另购机票。^[8]

(二)航班运输延误承运人赔偿责任的国内立法现状

一是《民法典》的相关规定。航空旅客运输合同属于《民法典》的调整范围内。《民法典》第 820 条规定,因发生不可抗力,承运人不当地免除其在合同中的义务,承运人应当采取一些补救措施。在不可抗力的客观原因消除之后,合同能够继续履行的,承运人应当履行合同中的运送义务。如果由于不可抗力造成合同无法继续履行的,承运人才当然免除其责任。

二是我国《民用航空法》的相关规定。《民用航空法》规定航空运输主体应对因延误而造成旅客损失的情况承担违约责任。关于赔偿限额,其规定民航主管部门制定国内航空经营主体的赔偿限额,由国务院审批实行;对于国际航空旅客

运输,为每名延误旅客提供 16 600 计算单位的最高赔偿限额。这是我国法律对于国内与国际航空旅客运输承运人赔偿责任限额的规定。2004 年民航总局出台了《航班延误经济补偿指导意见》,其中虽然有具体的赔偿方式以及赔偿数额,但仅仅是原则性规定^{[9]95},并不具有法律效力。该意见将具体的补偿标准和方案制定权利交给航空经营主体,航空经营主体内部当然不会制定出对己方不利的赔偿制度,旅客根本无法获得应有的赔偿。

三是航空经营主体内部的相关规定。当今航空运输业越来越发达,旅客运输量不断增加。航班运输延误事件也在持续增长,旅客与承运人的纠纷也愈来愈多。^[10]因此,不少航空经营主体规定了相关延误补偿规定。例如,深圳航空经营主体规定延误 4 小时(含)以上不超过 8 小时,补偿人民币 200 元或者等额积分;延误八小时(含)以上,补偿人民币 400 元或者等额积分。东方航空经营主体向旅客、东方万里行会员做出承诺:航班运输延误 4 小时(含)以上不足 8 小时,最低补偿标准 200 元;航班运输延误 8 小时(含)以上,最低补偿标准 400 元。^[11]这些规定都对旅客合法权益做到了相应的保障。

四、我国航空旅客运输延误相关法律制度的完善

(一)完善我国《民用航空法》

首先,我国应当在《民用航空法》中明确航班运输延误的定义。对于航班运输延误的定义需要我国法律来做出统一规定,使该规定具有法律约束力,这是解决由延误引起的纠纷的前提和基础。航班运输延误的定义得到具体的规定,有利于我国旅客保障自身的合法权益,不再是航空经营主体自己说了算,同时,也有助于保护航空经营主体的合法权益。这样不但有利于平衡双方的利益,还能实际上约束延误发生时当事双方的责任和行为。

其次,在《民用航空法》中明确航班运输延误时的赔偿标准。在发生航班运输延误时,旅客举证证明其实际损失的多少,应一一对应航空经营主体应予以相应的赔偿标准,从而在赔偿标准上做出详细规定。例如,航班延误 4 小时以上,承

运人应当赔偿多少;延误 8 小时以上,承运人应当如何承担相应的民事责任,这有利于保护旅客的合法权益。

最后,在保护旅客的权益时,也应当适当维护承运人的利益,《蒙特利尔公约》已经规定了承运人对航班运输延误造成旅客损失享有赔偿责任限制的权利,公约还规定了赔偿责任限额。我国已经加入了《蒙特利尔公约》,为了适应国际上的立法趋势与我国日益发展的民用航空运输业,适当维护承运人的利益,我国应当在《民用航空法》中详细规定国内航空旅客运输承运人的赔偿责任限额。

(二)完善我国航班运输延误保障机制

第一,建立合理的航班运输延误处理机制。当今航空运输业蓬勃发展,发生航班运输延误是无法避免的,那么建立合理的航班运输延误处理机制是必要的,尽力做到让旅客满意,减少旅客的损失。首先,需要建立航班运输延误原因公开化制度,确保旅客的知情权与选择权,合理安排行程以减少损失。航空经营主体应当做到将真实的延误原因告知旅客,有义务确保旅客对航班运输延误的知情,以缓解旅客因航班运输延误导致的负面情绪。其次,应当解决滞留机场旅客在航班运输延误之后的食宿、交通与通信问题,以良好的服务做到令旅客满意。当旅客需要改签或退票时,航空经营主体应当予以退票或者为旅客安排其他航空经营主体的航班。^[12]最后,应当建立良好的监督机制,在一定程度上遏制航班运输延误的频繁发生。^[13]因为,承运人以及旅客都是合同利益一方,需要一个无利益冲突的组织来监督航空经营主体处理航班运输延误的问题,并且拟定相关的评价标准与奖惩机制。^[14]笔者认为这个工作可由机场管理组织来实行监督,以确保各方利益均衡,确切地保护旅客的合法权益。

第二,完善航班运输延误保险制度。目前,在很多航空经营主体的网上购票平台,都会让旅客选择是否购买航班运输延误保险。保险的最主要作用在于分散相应的风险,分摊损失,以保障双方当事人的利益。航班运输延误险的保险目的是为了补偿因航班延误、取消而导致旅客额外支出的费用。航班延误险的推行,可以达到保险人和投保人共担延误风险、弥补延误旅客损失

的目的。^[15]例如,在网上购票之后,由于得知航班运输延误或取消,很多旅客会选择退票或者改签,而退票或者改签时航空经营主体都将收取相应的手续费,航班运输延误险旨在补偿旅客因此额外支出的费用。这样确实保障了旅客的合法权益,也节省了航空经营主体因发生航班运输延误之后对于旅客赔偿的问题所花费的时间。同时,避免了旅客与航空经营主体的正面冲突,由第三方保险公司介入,并且在航班运输延误之后,完全由保险公司对旅客进行理赔。

其实,航班运输延误险在许多发达国家早已发展得非常成熟,其运行机制也非常成熟,基本上每一家保险公司都设定了相关险种。在我国,航班运输延误保险的设定、销售运营,鉴定赔付机制尚不完善。这是由于我国对于航班运输延误定义不够明确,导致保险公司无法定义航班运输延误的标准。而且,有的保险公司可能因为不可抗力的因素而拒绝予以赔偿。同时,国家对于这类保险的宣传力度也不够。笔者认为,我国应当加大对航班运输延误险的宣传力度,让旅客具有购买航班运输延误险的意识。充分利用网络技术,各大相关网站可以通过电子客票系统等实时追踪投保人的航班相关信息,及时获取航班延误的真实情况及投保人的个人信息,并借助强大的业务平台,将理赔端口前移。当航班运输延误条件达到保险合同所载明的规定时,通过电话或短信确认后,及时将赔偿金额打到投保人的财务账号中,简化管理程序,加强客户的黏性,促进投保率的提高。与此同时,还需完善航班运输延误险相关规范,统一标准。国家可以出台一些法律规定,统一航班运输延误险的相关标准。例如,什么情况下可以申请理赔,什么情况下不能够申请理赔,这个标准必须明确,从而避免旅客因为标准模糊导致购买了航班运输延误险最终却无法获得相应的补偿。

航班运输延误险应当遵循《保险法》的基本原则,即损失补偿原则。也就是说,在发生航班运输延误的时候,旅客只能要求保险公司补偿其因航班运输延误造成的额外支出费用,即旅客因改签造成的额外费用、食宿费以及交通电信等额外费用。

航班运输延误险平衡了航空承运人与旅客

之间的利益,既保障了旅客的合法权益,也为航空经营主体减少了许多赔偿纠纷,维护了航空经营主体的声誉,同时也为航空经营主体与旅客分散了风险。因此,在我国推行完善航班运输延误险是非常有必要的。

第三,建立航空经营主体大面积延误类突发事件应急决策机制。民航业的快速发展,促进了航空业主体业务量的增加,同时也面临着更多的突发事件,如疫情背景下的熔断机制延误,机场方面主要面临安全检查、航班起降异常等情况。航空经营主体面对的情况更加复杂一些,航空器在执行飞行任务过程的前期、中期、后期都有可能面临各种突发情况。航空经营主体突发事件往往发展迅速,如果处置及时,能避免造成更加严重的次生后果。近年来,国内外民航突发事件频发,如埃塞俄比亚航空 ET302 事件、四川航空 3U8633 右前挡风玻璃破裂事件等。虽然这些事件发生时情况紧急,但分析原因会发现,如果航空公具备完善的应急决策机制,能够将事件防控于事前,或在事件发生时进行及时的处置,就可以最大限度避免出现机毁人亡的严重后果。^[16]民航业地域跨度大,运行条件复杂且环境多变,工作难度高且通讯方式有限,容易诱发突发事件。此外,由于民航业参与单位众多,各环节衔接紧密,有极大概率发生连锁反应,造成严重人员伤亡和经济损失。一旦发生航空事故后,应急处置时间短,可采取的预案少,死亡率高,经济与财产损失惨重,社会影响大。突发事件产生的原因各不相同,在事件发生后,航空经营主体需要在规定的时间内分析处理现有的信息,对事态的发展状态进行研判,并做出科学的应急决策。

随着人民生活水平的提高,越来越多的人选择飞机作为出行的方式,民用航空业蓬勃发展,但是随之而来的是航班延误产生的纠纷也越来越多。遗憾的是,我国并没有相关规定对航空旅客运输承运人赔偿责任限制做出具体规定。在此背景下,分析航空旅客运输合同中承运人与旅客之间的权利义务关系、航班延误产生的原因,明晰航班延误分类的逻辑链条、承运人因航班延误造成旅客损失应承担的责任及承担责任时享有的赔偿责任限制的权利,并对承运人的责任、

旅客享有的权利及旅客能够采取何种救济方式等做出较为全面的梳理,这对完善航班延误相关法律、促进我国的民用航空运输业稳步健康发展具有重要意义。

参考文献:

- [1]张海波,徐强.航空运输延误责任归责原则及承运人延误责任保险探析[J].法制与社会,2021(23):52-53.
- [2]唐明毅,陈宇.国际航空私法[M].北京:法律出版社,2004.
- [3]朱世媛.论航空旅客运输延误问题及其法律救济[D].北京:北京交通大学,2012.
- [4]夏志阳.论航班延误[D].南京:南京大学,2011.
- [5]江平.民法各论[M].北京:中国法制出版社,2009.
- [6]刘有东.合同法精要与依据指引[M].北京:北京大学出版社,2011.
- [7]黄润秋.国际航空法研究[M].北京:中国法制出版社,2007.
- [8]陈俊侠.法航:航班延误若挽救不力,乘客可申诉索赔[N].新华每日电讯,2004-12-07(8).
- [9]郭莉.民用航空法概论[M].北京:航空工业出版社,2010.
- [10]王乾.我国航班延误的法律问题探究[J].知识经济,2010(16):40.
- [11]张楠,叶映橙.最新出炉!42家航空公司航班延误补偿标准一览(附清单)[EB/OL](2017-01-10)[2023-02-21].<http://finance.sina.com.cn/roll/2017-01-10/doc-ifxzkfvn1432813.shtml>.
- [12]雷丽星.航班延误的政策和立法探讨[J].北京航空航天大学学报(社会科学版),2005(2):54-57.
- [13]董念清.欧盟关于航班拒载取消延误时对旅客补偿的规定[J].中国民用航空,2004(7):33-35.
- [14]苗蕊.航空运输延误的判断依据及法律规制[D].南京:南京航空航天大学,2020.
- [15]许凌洁.我国航班延误险法律初探[J].法制与经济(上旬),2012(10):71-73.
- [16]袁泽昊.航空公司大面积延误类突发事件应急决策研究[D].广汉:中国民用航空飞行学院,2023.

(责任编辑:周新颜)