

Analysis on the Difference Between Flight Delays and Cancellations

Lan Cao

School of Law, Civil Aviation University of China, Tianjin, 300300, China

Abstract

Flight delays and flight cancellations are two concurrent manifestations of abnormal flights stipulated by the Aviation Law. Some scholars have distinguished between reasonable delay and unreasonable delay. During the period of reasonable delay, the air carrier shall not be liable for damages caused by delay, and the air carrier shall be liable for breach of contract for delay in performing flights that exceed a reasonable period. Defining the boundaries between flight cancellation and flight delay clearly helps to determine the responsibility of the two in practice, and provides a theoretical basis for solving problems related to flight delay and flight cancellation compensation in practice.

Keywords

flight delays; flight cancellations; liability

浅析航班延误和取消的区别

曹澜

中国民航大学法学院, 中国·天津 300300

摘要

航班延误和航班取消是航空法规定的两种并行存在的异常航班表现形式。有学者对航班延误作了合理延误和不合理延误的区分,在合理延误期间航空承运人不承担延误损害赔偿,对于超出合理期限的航班延误航空承运人要承担迟延履行违约责任。明确界定航班取消和航班延误的界限,有助于实践中确定二者的责任承担问题,为实践中解决航班延误和航班取消赔偿的有关问题提供理论依据。

关键词

航班延误; 航班取消; 赔偿责任

1 航班延误和航班取消的定义不同

《航班正常管理规定》根据延误时间起算点不同,将航班延误分成“航班延误”、“航班出港延误”、“机上延误”三大类。民航局2015年发布的《民航航班正常统计办法(征求意见稿)》(以下简称《征求意见稿》)中虽然没有明确给出“航班延误”的定义,但在办法中多次使用“延误”一词,根据民航内部用语习惯可以认为《征求意见稿》中的“不正常航班”就是“延误”。^[1] 欧盟的《关于航班拒载、取消或长时间延误时对旅客补偿和协助的一般规定》(以下简称《261 条例》)只规定了离港延误,并根据航班的飞行里程数来划分航空承运人预计不同的合理离港延误时间。其中小于等于1500公里的航班合理延误期间为两小时以内;所有行程超过1500公里的欧盟承运人运营的航班或者是其他所有航程大于1500公里小于等于3000公里的航班,合理延误时间为

三小时以内;除以上两种情况以外的航班,合理延误期限为四小时以内。由于欧盟的《261 条例》适用范围有限,所以其关于航班延误的界定有着明显的地理限制,而作为对航班延误的法律定义,这种定义方法显然不适合。有学者建议,《征求意见稿》中对航班延误的界定十分“准确、真实地反映了我国民航业现有的服务质量和管理水平”,因而可以根据《征求意见稿》的具体内容,将有关航班的标准制定可行的法律法规,确定标准的法律效力,进而明确航班延误的法律意义上的定义。^[1]

《航班正常管理规定》中对航班取消的定义是指停止预计延误和已延误的飞行计划。根据欧盟的《261 条例》中关于航班取消的定义是“没有实施预计的飞行计划,该计划可以是发生在始发地、经停地、目的地的任何一个地方”。^[2] 通过以上国内外关于“航班取消”的定义,航班取消是航空承运人基于某些原因而解除航空运输合同的行为。根据《航班

正常管理规定》的定义，航班取消的前提是预计发生或已发生航班延误的事实，由于延误将导致航空运输合同无法按照事先约定履行，航空承运人作为运输合同一方当事人单方宣布解除合同的行为。《航班正常管理规定》中关于航班取消的定义，与欧盟《261 条例》对航班取消的定义相对比而言，欧盟《261 条例》并没有前述的航班取消是由发生航班延误事实导致的这一前提条件的限制。然而实践中航班取消的原因并不单纯是航班延误，还有可能是航空公司由于客座率过低等经济效益原因而取消原计划航班，或者在飞行过程中，由于国家法律、行政法规、规章、命令等原因，不能依照原飞行计划在预计的经停地或目的地降落，而临时取消该次飞行计划。因此《航班正常管理规定》中对于航班取消的定义过于狭窄，对于航班取消的定义采取欧盟的《261 条例》则更为合理。因此对于航班取消的定义应参照欧盟《261 条例》进行规范更符合实际情况，即航班取消是指没有依照预计飞行计划完成飞行，包括没有完成始发地、经停地和目的地任一地点的飞行计划。

2 航班延误和取消的责任不同

航班延误在合同履行中是一种迟延履行，即未按照合同的约定超期履行。因此构成航班延误这一迟延履行航空运输合同的行为需满足以下四个条件：（1）迟延履行要求双方存在有效的债务，在航空运输中，航空承运人与航空旅客之间存在航空公司要在合理期间内安全将旅客送至目的地的运输合同关系。（2）能够履行，航班延误不是航班取消，航班依旧可以继续执行原定飞行计划。（3）要求债务已届履行期限，在航空运输中，该运输合同的履行界限尚不明晰。有人认为航班时刻是合同的构成要件，航空运输合同已届履行期限即航班起飞、降落的时间以航空承运公布的航班时刻和客票上记载的航班时刻为准。然而在民航业内普遍认为航班时刻并不是合同约定的内容，首先航班时刻是由航空主管部门制定颁布的，是一种行政要求。再者现行的法律规范中对于客票的证明能力规定航空客票只是作为航空运输合同的初步证明，即客票所记载的内容并不是航空运输合同内容的一部分，并且我国《合同法》中运输合同一章对于运输合同内容的约定也并未提及要事先约定运输时间。但是《征求意见稿》指出正常航班指在计划离港时间后 10 分钟内（包含本数）离港，

不发生滑回及起飞后不发生航班返航、备降等特殊情况；不晚于计划到港时间后 10 分钟到港。当超过上述时间规定则构成航班延误。^[5]所以当航班没有根据旅客客票上记载的时刻表进行航空运输时，若在合理的 10 分钟内进行航空运输，则不构成航班延误。因此航班时刻只是作为航班延误的参照点，若超过 10 分钟的合理期间，则航空承运人满足了合同法上的迟延履行时间条件。（4）要求债务人尚未履行，在航班延误的情况下，航空承运人还没有依据航空运输合同进行其航空运输的活动。此时航空承运人要承担迟延履行航空运输合同的违约责任。对于航班延误航空承运人要承担如下义务：一是承运人的告知义务^[6]，告知分为事前告知和事后告知。事前告知义务要求航空承运人在自己制定的运输总条件中明确有关延误的服务内容，并且在旅客购票前进行相应的告知。事后的告知义务要求承运人在了解延误原因后将延误原因在航班状态发生变化的 30 分钟内通知旅客，若发生了机上延误时则要求承运人每 30 分钟向旅客告知航班延误原因以及预计的航班动态信息^[7]。二是承运人要为旅客提供相应的食宿服务。三是优先对需要特殊照顾的旅客提供相应服务的义务。四是承运人的协助义务，当发生延误后，承运人应当协助旅客为避免扩大损失而采取相应的改签、退票等措施。

虽然相关法律、行业标准中确定了航班延误时航空承运人应当承担的义务，但是考虑到航空运输存在的天气、交通管制等不可抗力原因时，导致航班延误无法避免，因而在某些情形下航空承运人对航班延误责任免责。航班延误的原因有天气原因、空中交通管制、机场原因、联检原因、油料原因、旅客原因、公共安全原因、离港系统原因、航班时刻安排原因、军事活动等一系列原因。其中天气原因、军事活动、空中交通管制、公共安全和联检原因是可以免责的，即免除航空承运人因航班延误应给付的经济赔偿的责任，但并不免除航空承运人因此应承担的其他义务。

航班取消则是航空承运人单方取消原计划的航班或已经在执行飞行任务的航班。对于航班的取消这一事实结果，可能是由于航空承运人行使《合同法》第 94 条规定的合同解除权造成的，也可能是承运人和旅客约定的合同解除，亦或是承运人的单方违约行为导致航班取消。首先，因不可抗力的原因导致合同目的无法实现是解除合同的法定条件。在航空运输中有时会因为天气原因、空管原因或军事活动等原因导

致原定的航班取消,或已经在执行飞行计划的航班中途被取消,此类基于不可抗力导致航班取消,航空承运人享有法定的解除权,因此承运人解除与旅客的运输合同不需要因此承担赔偿责任。根据《合同法》的规定,当存在由于一方违约致使合同的目的不能实现的情况时,合同当事人享有合同解除权。行使合同解除的权利应由合同当事人行使。《合同法》采用合同当事人的概念,从词义解释来看,可以行使合同解除权的人当然包括违约方。虽然有学者认为违约方不享有合同解除权,合同解除权是对非违约方的一种救济方式^[3],违约方不是受到损害的一方,作为权利救济方式,当然应该由非违约方行使。此外,如此规定可以避免违约方的机会主义,维护非违约方的合法权益^[4]。但大多数学者主张的是违约方和非违约方都是《合同法》94条中可以解除合同的主体。如果不赋予违约方享有合同解除的权利,就会出现由于违约方履约不能而导致违约,或者要求违约方继续履约将会花费高额的履行费用,此时继续履约不利于合同效率的实现。为了避免出现违约方的机会主义或产生道德风险,可以通过司法解释明确列举出在哪些情况下违约方才可以解除合同,或在司法实践中要求法官根据案件具体情况判断违约方是否可以享有合同解除权。在航空运输中,航班需要达到一定的客座率,航班的运营才可以保障航空公司不会亏损,因此在航班取消中会有因为航班客座率低,航空公司履约的经济成本过高,此时航空公司出于经济效益的考量,便会取消本次航班,此时航空承运人就是违约方解除合同。

此外,航班取消的产生是基于航空承运人和旅客双方合同约定的解除权,当约定的事由出现时,航空承运人便可以合法地行使合同的单方解除权,这是一种合法的行为。各航空公司的运输总条件是航空承运人与航空旅客签订的航空运输合同的合同条款之一。航空公司的运输总条件要求旅客在签订航空运输合同时事先进行阅读,并予以确认同意后方可继续进行购买客票。因此,航空运输总条件的内容是双方的合同约定内容。其中有关于航班取消的约定,即该种约定的合同解除权在航空承运人指定的运输总条件中有列出。南航的国内运输总条件的第9条第2款关于航班取消及变更以及厦航的国内运输总条件第4条第2款关于航班取消与变更的条款均列举了三种承运人可以在以下三种情形发生时不经事先通知旅客,便取消、变更航班飞行:一是因为为遵守相

关法律、政府规章、命令和其他规范性文件,二是为了保障飞行安全,三是由于其它不可预见的原因。虽然两个航空公司在各自国内运输总条件中关于约定的运输合同解除事由的表述有些许不同,但约定解除航空运输合同的条件是相同的。

如前所述,航班取消在某些情况下是由航空承运人的单方违约行为导致的航班取消。根据合同法学理论,前述两种行为下航空承运人解除合同,承担返还不当得利、赔偿损失等形式的民事责任,例如返还航空旅客的客票价款。然而在某些情况下,取消航班是航空承运人不履行合同的毁约行为,航空承运人作为违约方应承担的是违约责任。不履行合同的的行为包括不能履行,即此时航空承运人在客观上没有履行能力;或者通过明示的方式拒绝履约,如向旅客发送短信告知航班取消的事实。

虽然导致航班延误和航班取消的事实因素有重合,但是二者还是存在差别。航班延误实质上就是一种迟延履行违约行为,航空承运人要对航班的延误承担违约责任,并继续履行相应的义务。对于航班延误而言,天气原因、空管等不可抗力是航班延误的免责事由,即当航班延误是由上述不可抗力造成的时候,免除航空承运人对航班延误所应承担的经济补偿责任。航班取消包括合法的解除合同行为和违法的违约行为,在不同状态下的航班取消,航空承运人对其承担不同的责任。对于合法的解除航空运输合同的航班取消,航空承运人要承担的是返还不当得利、赔偿损失的民事责任。而由于不履行合同的违约行为导致的航班取消则是要承担民事违约责任。

3 明确区分航班延误和航班取消的实践意义

前文从几个方面分析了航班延误和航班取消的区别,二者产生的法律事实不同。航班延误是迟延履行航空运输合同,而航班取消则是由于履行不能航空承运人单方解除航空运输合同,从而导致二者的法律责任也是不同的,航班延误要求承运人承担迟延履行的违约责任,而航班取消时航空承运人要承担因解除合同对旅客造成的损失的赔偿责任。实践过程中区分是航班延误还是航班取消有利于确定航空承运人和旅客的权利义务关系,明确航空承运人赔偿的范围以及准确适用不同的免责事由。

参考文献

- [1] 杨慧、吴桐水.《关于国内客运航班延误的几个法律问题——兼及相关法律问题的完善》[J], 河北法学, 2015年第8期.
- [2] REGULATION (EC) No 261/2004, Article 2(l).
- [3] 曹诗权、朱广新.《合同法法定解除的事由探讨——兼论我国统一合同法的立法选构》[J], 中国法学, 1998年第4期.
- [4] 孙良国.《违约方的合同解除权及其界限》[J], 当代法学, 2016年第5期.
- [5] 郝秀辉.《中国航班延误赔偿责任司法认定的困境与实践》[J], 北方法学, 2016年第5期.
- [6] 杨帆.《关于航班延误问题的法律分析及对策研究》[J], 烟台职业学院学报, 2014年第3期.
- [7] 邢芳.《雾霾之下,谁应为航班延误埋单》[J], 法律与生活, 2017年第3期.