

# “過量預定”：一種不履行空中客運合同的特殊方式

*José Tomás Baganha* \*

## 一、引言

大部分因商務、旅遊或其他原因而利用航空運輸的乘客，可能都不太清楚本身所選擇的服務是建基於一種先約合同的關係（*relação contratual prévia*），而這種關係又衍生出航空公司與作為其服務受益人的乘客之間的相互權利和義務。

即使不完全如此，乘客（尤其非經常乘飛機者）在面對一些突發事件時，對本身的權利和義務所知甚少，如班機取消、班機提早起飛、班機延遲起飛而導致乘搭飛機的目的落空，又或碰上“過量預定”的情況。

發生上述情況時，相信通過空運公司或其若干優秀員工的努力，或能減少財物方面的損害，然而該等情況承引致的往往是無法彌補的情緒上的打擊，對此一般都無濟於事。

這些突如其來和意料之外的情況，往往令人無法及時獲得律師在適當的時間和地點提供有用意見（當他們從未因相同原因而成為不同受害者時）。

上述的不規則情事會令很多飛機乘客大失所望，其中值得強調的是一般稱為“過量預定”<sup>1</sup>的情況，因為，這種情況的發生相當頻密，而且有可能發生在任何空運公司。因此，有必要指出空運合同的特點、闡述導致這種情況發生的種種原因、比較履行合同所產生的權利和義務，最後，要陳述若干區域性（歐盟）或國家性的司法管轄權對該等問題的處理方法。

---

\* 法律專家，一九九〇年取得布魯塞爾歐洲研究學院歐洲法律學士學位，現任澳門民用航空局（AACM）副主席。本文僅代表作者的個人意見，與其在民航局擔任的職務無關。

1. “Jane’s 宇航詞典”（1986）所下的定義：“出售某航班機票的數目高於該飛機的座位數量的做法，藉此彌補乘客不出現及個人或代理對同一航程作重複預定所引致的損失”。  
本文主要論述的是，空運公司或獲授權的旅遊代理銷售數量超過一架用作一既定航班的飛機載客量的機票，以及這種做法在法律上所引起的後果。

“overbooking”一詞普遍用於全球的商事航空活動，不僅因這詞難以準確翻譯出來，亦因為其本身的含義甚廣。

二月四日第 295/91 號共同體委員會規章的法文本，就被拒登機補償問題採用了“*vol surservé*”作為相應於“過量預定航班”的用詞（第二條 d 項）。該規章的葡文本，採用“*vôo sobrerreservado*”。

## 二、空中客運合同

### 2.1 質和特點

原則上，國際空中客（貨）運<sup>2</sup>是受一九五五年《華沙公約》和《海牙議定書》<sup>3</sup>的劃一規範所約制。這兩份國際文書未有規定的事宜則除外，該等事宜受國內法例所約束。此外，假如上述的國際法律文件不適用，在不違背國內法規範的情況下，國際航空運輸協會（IATA）<sup>4</sup>的共同條款可作補充性適用。

空中客運合同可定義如下：一家空中運輸企業（或一家具特定條件的普通空運公司）承諾利用一架專為相關目的而設的航空器，無論有否中途站，循空路將一人及其行李從某地“轉移”至另一地點，一般會收取回報<sup>5</sup>。

讓我們扼要地看看合同的法律性質和主要特點。

按我們的觀點，作為一份主要是通過共識而達成的合同，立約各方簡單的意願表示足以令合同在法律上有效。正如《華沙公約》明確作出的結論<sup>6</sup>，持有一種適當的運輸憑證（機票）並非合同存在與否的決定性因素。

---

2 本文的主旨僅為探討在（定期）國際空中客運方面的過量預定問題。基於方法論及作為一篇推廣性質文章的固有限制，其餘的問題只有留待日後再作討論，例如一些實際發生在國內空運、非定期客運（包機）貨運等領域的相似問題。

從本地的情況來看，除澳門國際機場（AIM）與外港碼頭直升機場之間偶有的航空聯繫外，所有空中交通都是國際性的（參閱第三十四期《行政雜誌》第1098頁註6）。由於非定期空中客運的本地市場仍未佔有重要性，而貨運只關乎一些推定認識有關問題的專門企業，因此，本文選擇的專題原則上是大多數讀者所關心的。

3 總的來說，國際空中客貨運均受華沙公約（由1955年海牙議定書制定的文本）所管制。根據十一月十七日部長會議主席團第72 / 95號規範性批示（一九九五年十二月十一日第五十期《澳門政府公報》），上述公約及議定書的適用延伸至澳門。

儘管華沙公約包括的國家眾多，且對大部分的情況有所管制，但仍有若干情況不具備適用公約的前提。來如，某空中運輸的協議起點或終點位於一個並無追認亦無加入公約的國家，即使有中途站亦然，來如，布魯塞爾——巴黎——曼谷或航線相反的航班，因為，泰國並非公約的締約方。

欲知較詳盡資料，尤其有關民事責任的事宜，請參閱作者在第三十三期《行政雜誌》第758頁及續後頁數的論述。

4 IATA為國際航空運輸協會的縮寫。該協會是一個擁有逾二百會員的定期空運商組織，每年載運的乘客佔全球定期空中客運人數的95%以上。

5 Luís Tapia Salinas 的《航空法課程》第314頁——Bosch，巴塞羅那。

6 華沙公約第三條第二款：“機票的欠缺、不正當或遺失不影響合同的存在或效力……”。機票是一項重要的憑證，對空運公司而言，發出機票則構成一項義務。假如空運公司不按照華沙公約的規定履行該義務，則不能援引公約中對其有利的限制或排除責任的規定（第二十、二十一、二十二及二十六條）。

機票是紙製印刷品，通常是一本小冊，作為運輸合同的證明。機票可以由一張或多張“票證”組成，即指出旅程亦稱航程的某一段落（“leg”）的機票部分。一般而言，每段航程的票證會指明登機點、各中途站及目的地。

另一方面，賴以區別其他空運合同的是個人性質。因為，乘客身份的確定是合同存在的基礎，但不能與合同的客體<sup>7</sup>相混淆。基於這原因，合同不取決於是否執行運輸。乘客是“以人為目標”的(航運)合同的被動權利人，而合同標的是通過向空運公司繳付報酬，乘客從起點被轉移往終點。因此，乘客這一法律概念內不包括可能身處航空器中的下列人士：

- 機組人員；
- 通過工作合同與空運公司有聯繫而因公航行的人員；
- 經空運公司同意，未持有機票而身處航機中的人；
- 非法航行者，即在空運公司不知情或不容許的情況下，身處航空器中的人。

最後，幾乎在所有的情況下，空運合同都具有附加契約 (contrato de adesão) 的性質。事實上，運輸的一般條款已印明在機票上，而乘客購買運輸憑證即是完全接受可作任何更改的一般條款。一般來說，屬國際航空運輸協會會員的空運公司——大部分——均採用協會所訂的共同條款，以便達致適用上的統一性及效力。

## 2.2 運輸憑證（機票）

機票可定義為空運公司為履行一項合同而發出的文件，令乘客有資格按文件內訂定的條件，使用一空運工具從起點往終點。

機票的發出構成空運公司、其僱員或獲授權的旅遊代理的義務；以空運公司提供的文件作登記，附上乘客或其代表人所出示的資料，機票的發出便告完成。

基於空運合同的合意性，有需要說明機票所具有的下列特點：

- 是合同簽立的最重要的憑證，但並非是《華沙公約》(經修改的)第三條第二款所述的唯一憑證<sup>8</sup>；
- 構成意思合意表示的最直接效力，一般來說，所發出的機票和合同本身是合二為一的；
- 因實際執行運輸而需要機票時，機票便構成立約各方的相互義務；
- 不可轉讓。雖然《華沙公約》並無對機票的轉讓作出任何阻止性的規定，但國際航空運輸協會的共同條款則明文予以禁止<sup>9</sup>。

---

7. 假如必須載運者是未成年或無行為能力——而可以成為運輸合同的真正標的——保留本身的主體條件，因為，訂立運輸合同的具行為能力人是代表該未成年或無行為能力人作為的。Luís Tapia Salinas, 前引書第 315 及 316 頁。

8. 對賦予運輸合同正式地位的立法者或法例來說，機票是合同存在的根本要件及唯一憑證。Luís Tapia Salinas, 前引書第 317 頁。

9. 國際航空運輸協會一般條款第 3.1.4 條。

### 三、客運合同的內容

運輸合同的雙邊性引發出立約雙方的一連串權利和義務，現簡述如下：

#### 3.1 空運公司的義務

首項義務是發出機票。因為，絕大部分空運公司均以持有機票作為接受乘客登機從而執行運輸的不可或缺的條件。此外，機票必須按照國際或國內<sup>10</sup>法例發出，方能成為一種有效和正式的運輸憑證。空運公司應就填寫上的不規則情事或遺漏向乘客負責。

以乘客所繳的費用作為回報而執行運輸，是空運公司的基本義務，只有當發生已預先界定的例外情況，導致不可能執行運輸、或對運輸的執行構成嚴重的影響或危險時，才容許不執行運輸。

國際航空運輸協會的共同條款規定了因欠缺機票或不規則情事以外的其他原因可合理拒絕執行運輸的情況<sup>11</sup>：

- 以安全為理由；
- 為避免違反目的地國家或所飛越國家的法律；
- 因乘客的行為、年齡、身體或精神狀況而引致：需要特別服務（無人陪同的兒童、傷殘人士等等）；會傳染給其他乘客的疾病；對乘客本身構成危險（病人、孕婦等等）；
- 因乘客不遵守空運公司的指示。

空運公司的義務繁多，涉及甚廣，值得扼要指出的義務如下：採取必需的安全措施；倘無執行運輸或只執行一部分時，須償還全部或部分運輸費用；在專用作航班的航空器或類似的航空器內預留位置予乘客，為乘客提供必需的舒適環境；容許乘客攜帶手提行李以及運輸乘客在同機登記的行李，並負責行李的妥善保存及歸還行李<sup>12</sup>。

#### 3.2 乘客的義務

按協議的方式、地點及時間繳付運輸費用是乘客的主要義務，一般來說，是在發出有關的運輸憑證（機票）時履行。乘客的其他義務計有：遵守由空運公司訂立

---

10. 不遵守機票的任何正式要件，不會轉變為對空運公司的處罰——只會禁止其援用責任的限制或排除——因為，不論不正當情事為何，合同繼續受公約的規定所約束。

對於已加入海牙議定書的國家，機票應載有一通告（海牙通告），聲明：1）倘客運航程的最終目的地或終站位於一個與其起點國不同的國家，則適用華沙公約；2）華沙公約管制及限制空運公司因死亡、受傷及行李遺失而須負的責任。

假如上述通告並無以可辨認及清楚易見的方式附於機票上，海牙議定書禁止空運公司對本身責任作出限制。

11. 國際航空運輸協會一般空運條款第八條。

12. Luís Tapia Salinas 及 Enrique Mapelli 的《評航空法律詞典》第213頁及續後頁數，航空法、太空及商事航空伊比利亞美洲學會出版，馬德里，一九九一年。

或規定的一般指引；服從適用的法律規範和規章；適當地提前抵達機場或在規定的期限內取消機票，以及服從機長的指示；接受按照有關管制規定對行李的檢查；支付因行李超重而應繳的費用<sup>13</sup>。

## 四、客運合同的效力

客運合同可以發生非常不同的效力，要視乎履行或不履行有關合同的情況而定，而這些情況從空運公司或乘客的角度來看，可以是全部的或部分的。

假如雙方均恰當和適時地履行合同規定的相互義務，從而使雙方獲得預期的結果，而得以完全執行的合同自然亦告終結，我們稱為履行。

相反，假如因乘客本身的行為阻止空運公司執行合同（例如，不在預先規定的時間到達機場），則出現乘客一方不履行合同的情況。這種情況引致的後果是合乎邏輯和理所當然的：乘客喪失所有權利。假如不履行的情況不可歸責於空運公司時，乘客不獲發還已支付的費用；假如對空運公司造成損失及損害，更可能要向空運公司作出損害賠償。正如上文承述，不履行可分為部分及全部。在第一種情況中，僅完成既訂合約中運輸航程的一部分，或運輸已按既訂合約的條件完成，但因航行中發生的事實造成被載運的乘客身體受到傷害或已登記的行李受到損害等。第二種情況中，發生不履行的原因一般是導致乘客死亡的意外<sup>14</sup>或因本文的主要論題“過量預定”而令運輸作廢或取消。

在過量預定的情況中，假如一名乘客按照有關規定報到，包括已支付費用和確認預定，欲登上航班時間和目的地均已訂約的飛機，但乘客因其機位被不正常地售出而被拒登機。按正確的法律邏輯，上述情況應被視為不履行合同，後果是償還票價並對或有的損失及損害作出賠償。

“過量預定”普遍和經常的發生，直接嚴重地影響到空運公司執行已協定的主要運輸義務，並打擊公眾對國際航空運輸系統的服務質素的信心。以下我們將看到一些有關過量預定的情況，以及其中誰是受惠者或受害者，並提出若干有用的指引。

## 五、“過量預定”——一種不受歡迎的做法

今天，“過量預定”已經常用於全世界的酒店業和陸地運輸行業，除了按英語中對其定義的初步詮釋外，有需要確定這種做法的準確意義，找出發生的原因和列舉其後果。這種情況的發生是因為空運公司或獲授權的代理售出某航班的機票數目高於航空器的載客量，而乘客是在行使登機權利時方知悉有關情況<sup>15</sup>。

---

13. Luis Tapia Salinas 及 Enrique Mapelli 的《評航空法律詞典》第213頁及續後頁數，航空法、太空及商事航空伊比利亞美洲學會出版，馬德里，一九九一年。

14. 同上。

15. 我們所說的並非普通的過量預定，而是已支付費用的機票和空運公司已透過慣用的方式確認某一具體航班的機位預定。

Luis Tapia Salinas，前引書第328及329頁。

“過量預定”有各種截然不同的起因，我們可列舉一些較常見者：

- a) 處理預定及確認機位的電腦系統出現錯誤或故障；
- b) 旅遊代理或其他航空公司未諮詢空運公司而在機票上註上確認預定（OK）的代碼，或沒有將已完成的出售及確認預定通知空運公司；
- c) 因機械故障，或與機隊的使用計劃出現困難有關的其他緣故，而改用一架載客量較少的航空器來取代原先撥給某航班使用的航空器；
- d) 按照季節、航線及交通量，空運公司刻意採用抵補乘客不足的做法，避免航空器客位過剩而造成商業上的利用不足，即使乘客已確認有關的預定。

前三種情況的“過量預定”屬偶發性，是因內部組織或機票銷售網有欠妥善所致。可以說，這些情況的共通點是發生了違背或超出空運公司意願的事實。

相反，從最後列出的情況中，我們看到的是一項旨在盡量利用機隊可運用載客量的政策的缺失。

## 5.1 對空運公司和乘客的好處

事實上，很多空運公司均採取“過量預定”的政策。這政策是以一個時間週期內各航班運輸的統計數據為依據，數據中記錄了每一航班已確認機位與報到登記的乘客的平均數之間的變化。假如不容許有這種做法，會造成航空器載客量的極大浪費，且由於運作成本的增加，會導致價格顯著上漲。

可以成為理由的是，如普遍出售不可退還的機票( bilhetes não-reembolsáveis )，可以改善已確認預定的乘客登機不足的情況，大大減少可能出現的“虛假乘客”的數目；另一方面，亦不會出現加價的效果，因為機票已按航空器的載客量悉數售出。

然而，事實上並非所有機票均為“不可退還”的。或許一種不可接受的空運方面的社會及經濟的不合理性，往往比強迫不利用航空器的可運用載客量較為重要，儘管乘客已完全付費以及通過繳付適當的價格希望登機。

基於上述以及其他的原因，航空公司並非不懂理應杜絕“過量預定”的道理，但亦知道乘客亦可因“過量預定”而得到好處。因為，如他們不登機，其邏輯結果是不會像破壞合同那樣喪失得到交通運輸的權利。此外，一個極大的好處是當一些人（通常為數不少）未能預先計劃旅程和確定日期及時間時，可受惠於航空器的載客量過剩。

## 六、不履行客運合同

### 6.1 因不履行合同而應負的責任

導致不履行客運合同的原因各異，可以是無理拒絕為一名乘客辦理某特定航班的登機手續（“check in”），亦可以是乘客欲搭乘的航班被取消等。然而，不履行與協定規則有直接關係，因此，必須瞭解有關的運輸合同。

例如，一張無確定回程時間（“open return”）的機票，只賦予乘客在回程時取得尚有機位的首班航班的一個機位的權利，對於欲在某一特定時段內回程，並無任何保證。同樣，國際航空運輸協會共同條款賦予不執行運輸的權利，特別是基於安全理由或因乘客無持有有效的機票（第八條及第三條第1. 2. 款）。

另一方面，根據上述的運輸條款，機票上應有欲搭乘航班的票證和無使用航班的票證，且機票不得由未經許可的實體（空運公司、航空公司或旅行社）加以修改，亦不得損毀。

這些條款的主要目的是防止發出和使用跨境機票（“cross-border tickets”）<sup>16</sup>。

可歸責於空運公司的原因而引致的不履行合同，其民事責任的承擔不屬《華沙公約》的適用範圍。因此，提起有關的司法訴訟必須以適用於合同的一般法律作為依據<sup>17</sup>。

因此，在某些情況中，能正確地將各種事實定性對界定適用法律是重要的。因為，履行運輸合同的遲緩屬於《華沙公約》的適用範圍<sup>18</sup>，而不履行合同則屬於民事責任的一般制度。

至於適用的《華沙公約》方面，空運公司可受惠於有限責任、責任限制或免責條款，甚或乘客的分攤責任等。

因“過量預定航班”引致被拒登機的情況說明了這個具爭議性的問題。

---

16. 在下述情況中，因違反旅遊代理慣常做法而被視為已出售的機票有：通常基於與匯率差別有關的原因，由A國經B國飛往C國的機票較直接往返B、C國的便宜，為獲取益處，在A國發出一張機票，推定其可在各段航程使用；事實上，機票是售予一名B國乘客，該票中往返A、B國的票證已被撕去。

在類似情況且在乘客知悉是違反可適用法例的情況下出售機票，構成刑事不法行為。

《航空法》卷一，第七部分第192頁——Shawcross & Beaumont。

17. 不能忽略的是，在某些國家，來如英國，因空運合同產生的民事責任問題受特別法律管制（“Carriage by Air Act”，1961）。在歐盟成員國中，即使是國內的特別法亦要服從於聯盟的共同法。基於取得重要法律資料的困難，我們無法深入探討共同法和國內法在“過量預定”問題上的關係，例如在有關事宜方面擁有本身法例作出規範的國家如英國、法國或西班牙等。可參閱註24。

18. 華沙公約第十九條：“空運公司對於因乘客、行李及貨物的空中運輸遲緩所引致的損害負上責任”。

這一規定——正如有關責任事宜的其他核心問題（第十七及十八條）——建基於空運公司的過錯推定。空運公司須負起責任是因為聲明異議者（或司法訴訟中的原告）能證明損害是因遲緩而引致。因此，利害關係人有舉證責任的事宜為：

——遲緩；

——損害的發生；

——遲緩是造成損害的直接原因。

為適用這規定，“遲緩”意即乘客未能按“協議的時間”抵達目的地，該時間既可以是機票上所載的，亦可以是由空運公司所公布的或任何其他已協定的時間。有時候，空運公司試圖迴避因不遵守時間表而產生的責任，在合同的某處載明合同所述時間純屬指示性。我們認為，這類條款違反了公約第二十三條，該條文是禁止任何旨在令空運公司能迴避公約所載責任的規定。在某些司法管轄範圍如英國，是容許該類條款的。

## 6.2 運輸公司因“過量預定”而須負的責任

很明顯，今天的主流理解是，乘客在確認某航班的預定後仍被拒登機的情況，構成不履行運輸合同，並導致因此而引起的後果。然而，事實並非經常如此，該種事實情況在不同國家的法院中被定性為執行運輸的遲緩<sup>19</sup>。

可肯定的是，無論美國、英國或歐盟（在此僅舉出若干在民航管制方面較具重要性的來子）均無禁止“過量預定”，由此可以結論出，從這些管轄權所保護的利益來看，“過量預定”的政策並非完全不被接納。儘管程度有承不同，隸屬那些管轄權的空運公司會因“過量預定”而引起的損害性後果被懲罰，但沒有被正式禁止採用這種政策。

與此有關的是，那些制度一般會考慮到被拒登機的補償方式，亦因而接受“過量預定”是正當的做法，只要這種做法不對那些已購買某航班的機票並已確認預定的乘客帶來損害性的後果。

## 七、被拒登機的補償

早在一九七八年，恩里克·馬佩利<sup>20</sup>已認為在空運工業中存在有力的、各種各樣的原因，使這種揉合了對乘客有利和不利因素的極為特殊的情況變得可以接受。順理成章，他建議以實踐所得作為基礎，將“過量預定”制度化，從而建立一種權利之間的相互關係，避免運輸合同的破壞。

一般來說，可以斷言的是，所有空運公司都訂定各自的通用於“過量預定”情況的程序，不論這情況是由異常因素所引致，或由高於所能提供的載客量的超額預定政策所引致。然而，某些國家的政府制定規則，強制要求空運公司遵守。美國的規章條例可能是所有國家中較為完善的，對那些由空運公司引入的制度造成了較大的影響。假如某一航班“超額售票”，運輸公司必須查詢是否有乘客自願讓出有關預定以換取一項補償和預定以後的航班。補償可以是免費機票甚或金錢<sup>21</sup>。

---

例如，在英國航空公司的機票上可以見到：“本航空公司盡力提供座位予已完成的預定。然而，“預留”及“預定”等用語對其所指定的時間，以及對座位的可用性並不代表絕對的保證。”然而，英國的法例要求該類條款必須服從於“一九七七年不公平合同條款法令”所要求的合理性。（《航空法》卷一，第七部分第195頁）。

根據歐盟就援助及保障消費者，以及被拒登機賠償等事宜所制定的法例，筆者明顯地對該類條款在今天仍被容許存有疑問（參閱註24）。

當然，空運公司並不對任何遲緩負上責任，尤其當遲緩是由第三者的錯誤行為所引致。事實上，假如下列情況能得到證實，空運公司毋須負上責任：

- 已採取避免損害發生所需的一切措施（第二十條）；或
- 遲緩是因乘客本身的疏忽而引致（第二十一條）。

Lawrence B. Goldhirsch 的《華沙公約註釋》，Martinus Nijhoff Publisher，一九八八年。

19. Sassouni c. Olympic Airways (SDNY, 1991)

《航空法》卷一，第七部分第193頁。

20. Enrique Mapelli, “商法期刊”第149期，馬德里。

21. 聯邦規則法典 (C. F. R.) § 250. 5.

給予被拒登機乘客的賠償應相當於有關票證所指價目，上限為二百美元；然而，假如航空公司不能向乘客提供“作為替代的空運”，賠償則增至四百美元。

然而，假如自願者數目不足，空運公司必須根據避免對乘客存有歧視的準則，甄選出將被拒登機的乘客<sup>22</sup>。

在英國，空運公司採用了一種以歐洲航空公司協會（AEA）曾提出的建議為基礎，屬自願性質的制度。自一九八四年起，每名乘客的補償限額不低於十五英鎊及不高於一百五十英鎊，或按一九七九年一月生效的匯率折合其他貨幣幣值<sup>23</sup>。

自一九九一年四月八日起，歐盟亦實行了一種為補償被拒登機而訂的共同制度<sup>24</sup>。

籠統來說，規章適用於以下情況：當一名已確認預定的乘客被拒絕乘搭一班從某成員國機場起飛的定期航班，不論空運公司設立於哪一國家、乘客的國籍或航班目的地為何（第一條）。

首先要強調的特點是，而慮到根據規章第九條所定的較完整的損害賠償（自願不登機者除外），該規章訂定一個最低標準的共同制度，這制度並不妨礙將來可向國內管轄權提出的請求。

第二項特點是，現行制度適用於營運自共市成員國機場起飛的航班的任何空運公司（不論公司是否屬共市成員國），航班目的地是否位於某一成員國境內無關重要，亦無需而慮乘客的國籍。

談到在被拒登機的情況中須遵守的規則，乘客有權選擇：

- 悉數索回尚未完成的部分航程的機票價格；
- 在最佳時段重新啟程往最終目的地；
- 在乘客指定的日期重新啟程（第四條第一款）。

不論乘客的選擇如何，其仍有權獲得一項由空運公司在拒絕登機後立即支付的最低補償（第四條），金額相當於：

- 航程等於或低於3,500公里者，一百五十個歐洲貨幣單位；
- 航程3,500公里以上者，三百個歐洲貨幣單位。

除上述最低補償外，空運公司還必須無償向乘客提供一次至目的地的電話或圖文傳真的通訊費用，假如乘客被迫滯留一晚或多晚，空運公司亦須提供足夠的膳食和酒店住宿（第六條）。

在澳門，必須對由不屬空運公司意願的原因而導致的“過量預定”的情況作出登記。本文完成之日，澳門民用航空局正準備按上述原則，尤其靈感源自共市規章的原則，為該等情況訂定管制規章。

---

22. 《航空法》卷一，第七部分第195頁。

23. 同上。

24. 二月四日第295 / 91號委員會規章。

條約簽訂後，這規章成為共同法的重要淵源，其範規毋須經過國內機關而在成員國中直接約束其相對人。

共同規章的規定與國內體系的規定發生衝突時，以共同法適用於所有相對人——即成員國國民或其他在該國居住或從事經濟活動的人——的方式解決。

Jean-Victor Louis, 《L'Ordre Juridique Communautaire》第80頁及續後頁數，第四版，布魯塞爾。

## 結 語

至此，我們可以得出結論，由於無理拒絕一名已確認預定的乘客登機是空運公司不履行客運合同的方式之一，各國政府均在不同程度上強迫空運公司採取保障乘客權利的制度，從而亦保障有關的運輸合同。

事實上，空運工業是一種複雜的活動，需要多種不同的中介人提供服務，尤其在機票的銷售階段，空運公司對中介者行為的監管是很有限的。

此外，“過量預定”可以發生在更多不同的地方，尤其當乘客身在異地，必須以一種本身不使用，甚或完全不明白的語言進行溝通時。在這些情況中，對不履行合同的典型的法律解決方法——償還相當於機票價格和因損失及損害而引致的或有損害賠償的金錢——對那些失望的乘客並無多大意義。相反，在這些情況中，空運公司所提供的協助，對於解決困難和所引起的損害反而起到決定性的作用，不論是出於空運公司欲挽回提供服務的可靠形象，或是不願在未來流失大量的乘客。

“過量預定”的罰則愈加明確，乘客就愈認識到自己的權利，空運服務自然更為良好。