

美国航空器出租人的空难赔偿责任研究

——以美国法典44,112条为视角

王晓丽

中国民航大学法学院, 天津

收稿日期: 2024年10月29日; 录用日期: 2024年11月27日; 发布日期: 2024年12月5日

摘要

民用航空器租赁是全球航空产业运行的主要方式。作为航空器所有者和融资提供者的航空器出租人为以航空公司为主的承租人配置航空器提供了便利条件。美国作为航空器出租人的安全港, 具有比较完善的航空器出租人责任限制规定, 本文以美国法典44,112条为视角, 结合美国的司法实践, 考察其历史沿革及应用困境, 发现航空器出租人可能因为过失委托责任、替代责任以及产品责任等请求权基础而面临空难损害赔偿。航空器出租人要从航空器租赁协议和租赁过程中的适当监控这两方面积极应对。

关键词

航空器出租人, 美国法典, 空难赔偿责任

A Study on the Liability of American Aircraft Lessors for Air Accidents

—From the Perspective of Section 44,112 of the United States Code

Xiaoli Wang

School of Law, Civil Aviation University of China, Tianjin

Received: Oct. 29th, 2024; accepted: Nov. 27th, 2024; published: Dec. 5th, 2024

Abstract

Civil aircraft leasing is the main mode of operation of the global aviation industry. The aircraft lessor, as the owner and provider of financing, facilitates the configuration of the aircraft by the aircraft-dominated lessee. As a safe harbor for aircraft lessors, the United States has a relatively complete limitation of aircraft lessors' liability. This paper takes Article 44,112 of the United States Code

文章引用: 王晓丽. 美国航空器出租人的空难赔偿责任研究[J]. 争议解决, 2024, 10(12): 101-108.

DOI: 10.12677/ds.2024.1012481

as a perspective and combines it with the judicial practice in the United States to investigate its history and application difficulties and finds that aircraft lessors may face compensation for air disaster damages due to the basis of claims such as negligent commission liability, vicarious liability, and product liability. Aircraft lessors should actively respond to both aircraft leasing agreements and properly monitor them during the leasing process.

Keywords

Aircraft Lessor, United States Code, Air Accident Liability

Copyright © 2024 by author(s) and Hans Publishers Inc.

This work is licensed under the Creative Commons Attribution International License (CC BY 4.0).

<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



Open Access

1. 问题的提出

民用航空器通过租赁的方式运营是全世界航空产业的常见模式。航空器出租人作为航空器租赁交易中的航空器所有人与融资提供者,为航空公司购置航空器提供了有利条件,较大地减轻了承租人(航空公司为主)的资金压力。然而在美国的司法实践中,航空器出租人可能会因为对美国法典 44,112 条,即限制航空器出租人责任条款的理解与适用的不同,从而面临承担航空器空难赔偿责任的风险。下文将结合美国法院的实践,尝试探讨美国航空器出租人的责任限制条款的历史沿革、应用困境与突破等问题,以期更好的保护航空器出租人的权益,促进航空器租赁业的发展。

2. 美国 44112 条的历史沿革

1938 年美国国会颁布了《民用航空法》(The Civil Aeronautics Act),将当时由美国商务部承担的联邦民用航空责任移交给新成立的民用航空局,以集中对民用航空旅行的商业和安全监管。当时的联邦和州法律基于安全因素的考虑,在《统一航空法》对飞机所有人规定了绝对责任,无论飞机所有人是否疏忽大意;无论所有人是否因为抵押贷款的担保持有所有权;还是作为设备信托下的出租人。在这种情况下,飞机所有人或飞机出租人对飞机运营造成的损害承担广泛的责任,即使他们对飞机的运营没有控制权。

为了消除由此带来的购买新飞机的融资障碍,1948 年《民用航空法》修订增加 504 条,以“限制某些未拥有(not in possession of aircraft)飞机的人的责任”。该条款规定:根据附条件出售合同、设备信托、动产或公司抵押或其他类似性质的文书,对任何民用飞机享有担保权益或担保所有权的人,以及根据 30 天或 30 天以上善意租赁飞机的出租人,均不应因享有担保权益或所有权而承担责任;或因其作为如此租赁飞机的出租人或所有人的利益,因该飞机或该飞机的上升、下降、飞行或物体从其上掉落或坠落而在地球表面(无论是在陆地上还是在水面上)造成的任何人身伤亡或财产损失、损失负责,除非在该人身伤亡、损坏或损失时由出租人实际拥有或控制(actual possession or control)飞机。

随着喷气式客机的引入,美国的民用航空业发生了重大变化。1958 年,国会通过了《联邦航空法》,成立了联邦航空局,取代了民用航空局的职责。《联邦航空法》第五编保留了《民用航空法》第一编的规定,上述 504 条的责任限制条款被编入《美国法典》第 49 卷第 1404 条。1959 年,国会再次关注根据州法律规定的所有人责任,并担心这种规定会阻碍飞机的供应,因此提出了对 1404 条的修正案,使责任限制条款对发动机、螺旋桨以及飞机的融资人和租赁人适用。

1994 年,作为联邦航空管理局重组的一部分,国会对 1404 条进行了修订和重组。该条款重新修订为

《美国法典》第 49 卷第 44,112 条，其中规定。

(一) 定义。在本节中。

(1) “出租人”是指租赁民用飞机、飞机发动机或螺旋桨至少 30 天的人；

(2) “所有人”是指拥有民用飞机、飞机发动机或螺旋桨的人；

(3) “担保权人”是指根据附条件销售合同、设备信托合同、动产或公司抵押或类似文书对民用飞机、飞机发动机或螺旋桨享有担保权益或担保物权的人。

(二) 责任。只有当民用飞机、飞机发动机或螺旋桨由出租人、所有人或担保权人实际占有或控制，并且人身伤害、死亡或财产损失或损害是由于以下原因而发生，出租人、所有者或担保权人才应对人身伤害或死亡或陆地或水面上的财产损失或损坏承担责任。

(1) 飞机、发动机或螺旋桨；

(2) 飞机、发动机或螺旋桨的飞行或物体坠落。

美国国会航空器经营租赁蓬勃发展的时期颁布了修订后的法规，这对航空业的发展具有重大的意义。在第一节中，国会规定了三个明确、不同的角色：出租人、所有人和担保权人。在第二节中，则将对财产损害和人身伤害的责任限制在“实际占有或控制”飞机或飞机发动机的出租人、所有人和担保权人。由此，所有类型的出租人都包括在本条提供的责任保护内。从 44,112 条的立法沿革来看，国会为航空器出租人提供了责任限制条款，那么这种责任限制条款在实践中是否可以发挥其保护出租人免于承担空难赔偿责任的作用呢？我们需要进一步考察美国的司法实践。

3. 美国法典 44,112 条与州法的冲突与选择

在美国的司法实践中，44,112 条的应用困境常常使航空器出租人面临空难赔偿责任。一方面，索赔方运用州法的过失委托责任、替代责任和产品责任等请求权基础，向出租人进行索赔；另一方面，部分州法院对 44,112 条中的出租人“实际占有或控制”以及“损害发生于地面或者水面”这两个条件进行不同的解释，排除了 44,112 条的适用。

(一) 索赔人向出租人追索责任的请求权基础

1) 过失委托责任

过失委托理论，是原告在试图让商用飞机出租人对租赁飞机的运营造成的伤害承担责任时经常依赖的责任。这一原则基于普通法中的委托概念，本质上是对出租人知道或应该知道承租人没有能力安全操作航空器的一种指控^[1]。通常，如果出租人知道或应该知道受托人不称职、缺乏经验、鲁莽或有危险倾向，则出租人将根据过失委托原则承担责任。有两个开创性案例与确定出租人是否应根据该原则承担责任有关。

在 1999 年的 *White v. Inbound Aviation* 一案^[2]中，航空器出租人将航空器租赁给一名飞行时间为 75 小时的新手飞行员，该航空器在高海拔机场起飞时坠毁，飞行员的父母在加利福尼亚法院以疏忽委托为由向出租人进行索赔。被告辩称该飞行员具备联邦航空局(FAA)所颁发的驾驶员执照，该执照证明该飞行员具备无限制驾驶航空器的能力，被告不存在疏忽。案件的争议焦点是，出租人在知道或者应该知道该飞行员没有高海拔飞行经验时将航空器租赁给飞行员是否属于疏忽，因为飞行员在租借该航空器前没有高海拔飞行的经验。最终法院认为，飞行员经过联邦航空局的认证只是一个最低标准，并不能作为被告对疏忽委托索赔的绝对抗辩。

同样地，在 2000 年的 *Layug v. AAR parts trading Inc* 一案^[3]中，一架从马尼拉飞往达沃国际机场的航班在降落时坠入山谷，机上乘客全部遇难，失事飞机为美国 AAR 公司租给菲律宾航空公司的波音 737-200 飞机。虽然由菲律宾总统任命的委员会在经调查后确定坠机原因是飞行员操作失误，但代表乘客家

属的原告 Layug 于 2000 年 8 月在美国伊利诺伊州法院(AAR 公司总部所在地)以疏忽委托(negligent entrustment)为由向 AAR 公司提起诉讼。

原告主张,出租人不应该将飞机租给初创且资金不充足的菲律宾航空公司,即被告疏忽地将飞机托付给一家无法安全操作和维护飞机的公司。而被告则坚持美国联邦法典第 49 章 44,112 条的免责规定应当优先于州法律下的“疏忽委托”而适用,即在飞机出租人并不实际占有或控制飞机的情况下不对飞机所造成的人身伤亡或财产损失负责。最终,本案以出租人向原告支付价值 1.65 亿美元的赔偿金而结案。

因此,在疏忽委托定义的高度主观性和事实性的背景下,飞机出租人在疏忽委托下的责任风险似乎是难以回避的。在这种情况下,出租人该采取哪些合理措施来确保其不会因疏忽委托而承担责任?为了走出这样的困境,如 Layug 案中的 AAR 公司一样,飞机出租人可能会寄希望于《美国联邦法典》第 49 章第 44,112 条下对出租人的免责规定。

2) 替代责任

替代责任,是指行为人就第三人实施的侵权行为对受害人承担的侵权责任[4]。替代责任经常被用于航空事故损害赔偿领域,美国许多州除了适用过失委托责任诉由外,还将替代责任适用于航空器出租人。然而,应当将过失委托与替代过失区分开来,前者侧重于出租人被指控的独立过失,而后者侧重于经营者的过失。

在 2005 年的 Coleman v. Windham Aviation 一案[5]中,出租人 Windham 航空公司将飞机出租给了承租人,由于承租人驾驶飞机降落时自己对跑到宽度对预判失误,撞上了另一架飞机赛斯纳 180 飞机。致使赛斯纳 180 飞机的两名驾驶员重伤。案件事实清楚,是由承租人的疏忽大意造成最终的损害结果,法院认为:根据康涅狄格州州法的规定,发生航空事故后,航空器出租人是致害物的所有人,且出租即授权给承租人使用,那么因承租人疏忽造成的损害赔偿,将由出租人承担替代责任。与之类似的案例判定出租人承担替代责任的案例还有,在 Hays v. Morgan 案件[6]中,密西西比州的法院依据《密西西比法典》认定出租人承担替代责任。再如 Hoebee v. Howe 一案[7]中,新罕布什尔州法院,认为出于安全目的,航空器所有人或航空器出租人,即使它们无法控制航空器的操作,也应当对航空器的运行造成的损害承担替代责任。

3) 产品责任

在美国,目前的产品责任法律体系基于四类法律理论,根据州法律,原告可以提起产品责任诉讼:违反明示或暗示的保证、疏忽、严格的侵权责任,以及故意虚假陈述或欺诈[1]。此外,在因缺陷产品造成损害的情况下,个人通常提起侵权诉讼或违反保证的诉讼,而过失制度通常适用于惩罚性赔偿的索赔。尽管如此,侵权行为使第三方尽管与制造商没有合同关系,但仍能获得赔偿,从而为第三方提供了可取的优势。另一方面,根据双方之间的合同关系,违反保修的诉讼通常只适用于产品的购买者。

根据大多数州的法律,产品责任通常有三种类型:制造缺陷、设计缺陷和未警告责任。在这种情况下,产品责任法领域的一个重要的最新发展——相对于严格的侵权责任法律理论——是采用了《第三次侵权法重述:产品责任》,它涉及商业产品销售商和分销商对其产品造成的损害的责任。

飞机出租人在严格产品责任制度下的地位如上所述,美国的产品责任制度是基于严格责任原则。商用飞机出租人是否应承担严格责任的问题可能取决于这种出租人是否可以分别归类为融资出租人或商业运营出租人。虽然商业出租人可能要承担严格的产品责任,因为通过租赁或租赁产品,他们类似于将有缺陷的产品投入流通的产品卖方,但融资出租人在交易中更多地充当中间人,仅提供设备融资。因此,融资出租人,因为其实际上没有设计、制造或分销产品,也没有将飞机引入商业流,因此应免除严格的产品责任。这个观点在 Dudley 案中得到印证。

在 *Dudley v Business express.inc* 一案[8]中, 原告的头部撞在飞机门框上而受伤, 因此她以产品责任为由起诉运营商(*Business Express*)和出租人(*CCC* 公司)。新罕布什尔州法院认为, *CCC* 公司作为融资出租人, 不仅缺乏对飞机的管理控制权, 而且融资出租人不参与飞机的原始生产、销售或分销, 因此不能参与会导致缺陷的产品开发, 因而不承担产品责任。*Dudley* 案的有趣之处在于, 该案没有提及第 44,112 条在严格责任背景下的作用。

综合这些案件, 我们可以发现在美国审判实践历史中, 对 44,112 条的理解与适用存在不少分歧, 导致该条款的优先效力并未能够得到一致的认可。美国一些州的法院依然会根据州法律中的过失委托、替代责任或产品责任等法律规则对飞机出租人施以责任。这些判例会对整个租赁市场产生不利影响, 如降低了出租人参与租赁交易的积极性、增加了索赔人挑选法院的现象等。

(二) 州法院排除 44,112 条适用的情形

1) 认为出租人“实际占有或控制”航空器

1999 年的 *Retzler v. Pratt&Whitney Co* 一案[9]中, 被告 *AMR* 租赁公司将飞机租赁给了子公司西蒙斯航空(*Simmons Airlines*), 而涉事飞机的运营者美鹰航空(*American Eagle*)的又是西蒙斯航空的子公司, 因此, 伊利诺伊州法院认为 *AMR* 租赁公司通过企业关联关系“控制”了飞机, 并最终判定出租人无法根据第 44,112 条的规定获得免责。航空器出租人与承租人之间存在企业关联关系究竟是否属于出租人“实际控制”航空器的情形? 如何理解美国法典 44,112 条中的“实际占有或控制”? 或从以下案例中找到答案。

在 2010 年的 *Escobar v Nevada Helicopter Leasing LLC* 一案[10]中, 内华达租赁有限责任公司将一架 EC130. B4 直升机出租给毛伊岛直升机顾问公司, 以蓝色夏威夷直升机的名义进行运营。2011 年 11 月 10 日, 蓝色夏威夷直升机公司雇佣的飞行员内森·克莱恩驾驶该直升机在莫洛凯岛山区坠机去世。

2013 年 11 月 6 日, 克莱恩的遗孀 *Escobar* 作为原告对直升机的制造商和直升机的所有者/出租人提出了产品责任索赔。地区法院在回顾《美国法典》第 49 卷第 44,112 条的立法历史后指出, 除非飞机的所有者或出租人实际占有或控制该飞机, 否则不承担责任。因为内华达租赁公司没有“实际占有或控制”该直升机, 区法院裁定内华达租赁公司不承担赔偿责任。

然而 2019 年 2 月, 第九巡回上诉法院推翻了上述判决, 发回重审。第九巡回上诉法院认为, 内华达租赁公司是蓝色夏威夷控股有限责任公司全资子公司。大卫·切瓦利埃(*Chevalier*)同时拥有内华达州租赁公司和蓝色夏威夷公司约 89% 的股份。蓝色夏威夷的员工经常为内华达租赁公司执行与飞机相关的任务, 包括管理飞机租赁和决定飞机的固定最低租金, *Chevalier* 在蓝色夏威夷和内华达租赁公司都拥有取消航班的执行权。综合这些事实, 蓝色夏威夷的工作人员, 作为内华达租赁公司的代理人, 可能对飞机有实际控制权。本案中, 出租人在飞机坠毁时是否实际占有或控制飞机是一个重大事实问题, “内华达租赁公司是否‘实际占有或控制’这架飞机存在真正的争议”。

《联邦航空条例》(“*FAR*”)在 14 C. F. R. § 1.1 定义了术语“操作控制”。“操作控制”是指: 对航班的运营控制是指对航班的启动、执行或终止行使权力。2016 年 2 月 10 日发布的 *FAA* 咨询通知 91-37B 中不仅澄清了《联邦航空条例》中规定的“运营控制”定义, 而且还列举了众多因素用以确定一个实体是否实际行使了运营控制权。这些因素包括。

- 1、哪个实体决定分配机组人员和飞机; 接受航班请求; 以及启动、执行和终止航班?
- 2、飞行员作为直接雇员或代理人为哪个实体工作?
- 3、哪个实体在维护飞机, 在哪里维护?
- 4、出发前, 哪个实体确保航班、飞机和机组人员遵守规定?
- 5、哪个实体决定何时何地来完成维护, 哪个实体直接支付维护费用?

6、哪个实体决定天气和燃料需求，哪个实体直接支付燃料费用？

7、哪个实体直接支付机场费用、停车和机库费用、餐饮服务或租车费用？

美国法典 44,112 条的责任限制法规，要求操作控制必须是“实际的”，而不是理论上的。因此，内华达租赁公司要拥有运营控制权，就必须既是“实际”控制，也必须是在坠毁的航班上“行使”的。因此在本案中，内华达租赁公司在飞机坠毁时没有实际控制该飞机，根据美国法典 44,112 条，免于承担责任。

2018 年 10 月 5 日，特朗普总统签署了《美国联邦航空管理局(FAA)再授权法案》，该法案第 514 条修改了《美国法典》第 49 卷第 44,112 条的措辞，在“控制”之前加上“操作”作为前缀，旨在促使法院关注 FAA 规章对“操作控制”的解释，即针对飞行而言，对飞行的开始、进行及停止具有控制权，从而为 44,112 条划出更为精准的适用范围。

2) 缩小解释“在陆地或水中”

一般认为，空难发生时受害方的地理位置对空难赔偿责任的承担没有影响。但是在一些案件中，法院通过对“责任限制”条款的缩小解释来排除责任限制条款的适用。

在 *Storie v. Southfield Leasing* 一案^[11]中，一名乘客在其租赁的一架小型飞机坠毁事故中身亡，该乘客的代理人向出租人提出索赔。密歇根州上诉法院虽然认为《美国法典》1404 条优先于州法，但同时认为，该乘客的伤害并非发生在“地球表面”，而是发生在飞机内。因此，本案不属于 1404 条的适用范围，出租人应当承担赔偿责任。

无独有偶。在 2005 年 *Vreeland v. Ferrer* 一案^[12]中，一架飞机从佛罗里达州莱克的一个机场起飞后坠毁。飞行员唐纳德帕拉斯和乘客何塞·马丁内斯在坠机中丧生。弗里兰以诉讼管理人和马丁内斯遗产管理人的身份，对航空器所有者和出租人 Aerolease 公司提起诉讼。原告认为，Aerolease 公司作为飞机的所有者，对飞行员操作和检查飞机时的疏忽负有替代责任。Aerolease 公司辩称，美国法典第 49 卷第 44,112 条适用本案。

初审法院认为，由于 Aerolease 公司在坠机时并不实际拥有或控制飞机，根据美国法典第 49 卷第 44,112 条的规定，该公司不承担责任。但是，佛罗里达州最高法院推翻了上述判决。该院抓住法令中“在陆地或水中”的措辞，认为第 44,112 条仅适用于“实际在地面或水中”的人或财产。由于原告(乘客)在飞机坠毁时在飞机内，而不是在飞机下面，法院认为第 44,112 条不适用，允许继续根据州法的危险工具原则进行索赔。法院认为，“在陆地或水上”或“在地球表面”等词可理解为明确规定责任限制仅适用于在地面或水中的人身或财产造成的死亡、伤害或损害。换言之，责任限制只适用于飞机飞行、上升或下降过程中处于飞机下方的个人和财产。根据这一解释，Aerolease 公司将不受第 44,112 条规定的保护，因为马丁内斯在坠机时既不在陆地上，也不在水中，他是飞机内的一名乘客。

为了废除相关司法判决，如上述 *Vreeland* 案中对“地面或水面”的解释而导致第 44,112 条优先效力的丧失，且进一步防止了其他州法院以这些法院的司法判例作为参考进一步扩大飞机出租人的责任风险。

《美国联邦航空管理局(FAA)再授权法案》第 514 条删除了“在陆地或水上”一词，消除了关于事故发生时受害方需要在何处才能适用责任保护的争议，体现出美国国会对保护飞机租赁活动意图的强化，可以在一定程度上降低飞机出租人的责任风险。

4. 美国航空器出租人责任立法与司法实践对我国的启示

基于国际航空运输所适用的 1929 年华沙公约或 1999 年蒙特利尔公约的索赔规则，航空承运人对乘客的损害赔偿责任要优先于航空器出租人。但是，由于航空公约明确不支持惩罚性赔偿，美国的一些州法允许原告在侵权索赔中获得惩罚性赔偿和精神损害赔偿，使得航空器出租人面临空难损害赔偿风险。

当前，国产大飞机 C919 正式载客运营以来，我国民航运输市场首次拥有了中国自主研发的喷气式干

线飞机,未来 C919 将会以更大的规模、更高的频次、更广的航线范围投入运行,国产大飞机走向全球势在必行。在我国飞机出租人走出国门、走向世界的背景之下,笔者将从航空器租赁协议和租赁过程中的适当监控这两方面入手为飞机出租人提出具体建议。

(一) 通过航空器租赁协议应对

在航空器租赁交易中,航空器出租人为了能够最大化地减少租赁交易期内可能面临的法律风险,确保出租人因受第三方索赔所致任何损失均能得到补偿,通常会在航空器租赁协议中设置赔偿条款、保险条款以及适航责任条款等。

1) 在航空器租赁协议中明确赔偿条款

在航空器租赁协议文本中明确由承租人承担空难赔偿责任。如果航空器出租人因被追索空难赔偿责任产生包括但不限于诉讼费、赔偿金、律师费、罚款等损失时,均由承租人承担。从本质上看,在航空器租赁协议中约定赔偿条款,对出租人来说,不仅是为了防范其财产可能受到损害的风险,更是要确保在空难赔偿索赔诉讼中所支付的费用能够得到赔偿。

2) 航空器租赁协议应明确相关保险条款,并确保充分投保航空责任险

出租人能否在赔偿条款之下实现其资产保护的目,理论上将取决于承租人的偿付能力或执行判决时的资产情况,而在实践中,则很大程度上取决于飞机保险。正如航空法专家邦克所说,航空交易的赔偿条款是以“直接的保险和风险分摊概念”为基础的,即承租人一方同意“通过赔偿条款承担责任并通过保险规避风险”[13]。在航空器租赁协议中,必须要求航空器承租人对航空器运营期间的所有损害投保责任保险,而且要列明航空器出租人是附加被保险人和机身险的受益人。更为重要的是,通过保单中的违反保证条款(breach of warranty),即使在航空公司违反保单义务保险公司拒绝向其提供保险的情况下,作为额外保险人的出租人依旧有权获得责任保险的保护。

3) 在航空器租赁协议中列明适航责任条款

美国多数司法管辖区的实践表明,在航空器不适航情形下,保险人可以据此免除自身的保险责任[14]。航空器的投入运营,需要确保符合初始适航和持续适航的要求[15]。有关航空器的适航责任由谁承担,各国规定不同。例如,在美国,航空器出租人会因为过失委托责任的适用而面临空难赔偿,当航空器出现不适航的情况,航空器出租人难逃过失委托责任。但是在英国,航空器的适航责任是可以通过双方之间的租赁合同进行约定的,通常随着航空器的交付而转移给承租人。航空器承租人拥有运营控制权,同时承担租赁航空器的适航义务。如果合同约定“交付时航空器应当具有适航性”,则航空器交付前,出租人应为航空器的不适航承担责任,承租人可以航空器不适航为由拒绝接收和支付[16]。可见,在航空器租赁协议中明确适航责任的承担者,维修保养要求等内容,对于航空器的持续适航具有重要意义,同时也可以在一定程度上排除航空器出租人的过失。

(二) 通过对航空器运行的适当监控应对

1) 航空器出租人关注承租人运营状况

航空器租赁必然涉及航空器占有的移转,出租人作为航空器的所有人应当预见到航空器交由他人运营,有产生空难危险的可能性,因此出租人有审查承租人的运营能力、驾驶资格的义务,以确保承租人有足够的资质和能力驾驶租赁的航空器。

2) 航空器出租人对航空器的适航状况持续监控

航空器是否持续处于适航状态,是影响航空安全的重要因素。在租赁实践中,出租人和承租人之间的飞机租赁协议会包含一项条款,只要向承租人发出合理通知,出租人或其融资方有权对飞机进行检查或采取措施以确保飞机安全[17]。此种检查或采取措施区别于实际控制航空器,是审慎的出租人注意义务的体现,一旦发现航空器有致害风险,航空器出租人有权要求承运人立即停飞或采取其他必要措施保障

飞行安全。在这种情况下，航空器出租人一般可以免于被追索空难赔偿。

5. 结语

关于航空器出租人空难赔偿责任问题，从美国的立法和司法实践中可以看出，责任限制条款与州法中的过失委托责任、替代责任以及产品责任等请求权基础产生了碰撞，本文以美国法典 44,112 条为视角，进行航空器出租人赔偿责任研究。同时，航空器出租人必须从航空器租赁协议和租赁过程中的适当监控这两方面入手，对空难损害赔偿风险予以积极地应对。

参考文献

- [1] Kosenina, A.U. (2014) Liability of Aircraft Lessors Is the Residual Amount of Protective Coating Sufficient to Shield Lessors from Growing into an Alternative Source for Plaintiff's Damage Recovery.
- [2] Casetext (1999) White v. Inbound Aviation.
- [3] Layug, V. (2003) 2003WL25744436. AAR Parts Trading, Inc.
- [4] 张民安. 侵权法上的替代责任[M]. 北京: 北京大学出版社, 2010: 6.
- [5] Coleman, V. (2006) 2006 WL3004071. Windham Aviation Inc.
- [6] Morgan, O.G. (1955) Spectacles. *British Medical Journal*, **2**, 326-326. <https://doi.org/10.1136/bmj.2.4934.326>
- [7] Hoebee, V. (1953) How, 98N. H.168.
- [8] Casetext (1994) Dudley v. Business Exp, Inc.
- [9] Retzler, V. (1999) Pratt & Whitney Co.723 N.E. 2d 345.(Ill.App.Ct.1999).
- [10] Casetext (2020) Escobar v. Nevada Helicopter Leasing LLC.
- [11] Casetext (1979) Storie v. Southfield Leasing, Inc.
- [12] Casetext (2011) Vreeland v. Ferrer, 71So.3d70.
- [13] Bunker, D.H. (2005) International Aircraft Financing. Montreal: International Air Transport Association, 162.
- [14] 郝秀辉, 张弛. 航空器不适航的除外免责与保险事故的因果关系之证成[J]. 保险研究, 2023(11): 119-127.
- [15] 郝秀辉. 航空器出租人对国际空难损害的赔偿责任[J]. 北京航空航天大学学报(社会科学版), 2021, 34(5): 92-101.
- [16] 陈诗麒. 国际民用航空器适航责任研究[D]: [硕士学位论文]. 上海: 华东政法大学, 2014.
- [17] 郝秀辉. 航空器出租人对国际空难损害的赔偿责任[J]. 北京航空航天大学学报(社会科学版), 2021, 34(5): 92-101.