

(譯本)

《統一國際航空運輸某些規則的公約》
8月7日第36/95/M號法令
國際航空運輸中產生的民事責任訴訟
“目的地點”的法院
初級法院的管轄權

摘要

一、1929年10月12日訂立的、並於後來在1995年9月28日在海牙修訂的《統一國際航空運輸某些規則的公約》（及相關的附加議定書及最後議定書），刊登於1995年12月11日前《澳門政府公報》第50期第I組別，目前在澳門生效，即使在1999年12月20日政權交接後亦然。

二、相比較8月7日第36/95/M號法令（它確定了澳門民用航空業務須服從的一般原則）而言，該公約性國際法規是“新法”，而且具有超法律價值。由於該公約第32條之內在精神，當涉及根據公約之規定提起的損害賠償訴訟時，公約第28條第1款（它規定：損害賠償訴訟必須在一個當事國的領土內，由原告選擇，向承運人住所地、主要營業地或者訂立合同的營業地的法院，或者向目的地點的法院提起）排除上述法令第27條（它規定：追究對本地區所造成損害之民事責任之司法訴訟，應向澳門有管轄權之法院提起）。

三、對於從澳門出發的澳門-里斯本之間的往返旅客航空運輸而言，即使回程航班的機票在該航班的出發日期及／或時間甚至航班號方面是‘open’票，根據公約第1條第2項（經1955年9月28日海牙的相關修訂議定書修訂）所定義的“國際運輸”的概念，該運輸的“目的地點”也應該是澳門而非里斯本。

四、因此，作為該公約第28條第1款所指的“目的地點”的法院，初級法院是具管轄權審理該公約規定的、上述運輸所生民事責任訴訟的法院之一。

2003年9月25日合議庭裁判書

第202/2001號案件

裁判書製作法官：陳廣勝

澳門特別行政區中級法院合議庭裁判

一、甲及乙，身份資料載於卷宗，在2000年7月4日在初級法院針對住所位於葡萄牙里斯本的丙公司，以簡易方式提起給付之訴，現針對在該訴訟中作出的司法批示的下述部分向本中級法院提起上訴：

“（...）

鑑於原告的訴因（即被告取消了1998年7月11日由澳門出發的澳門至里斯本的航班，並由此對其造成損害），我們不認為有關法院具有管轄權，我們看看：

根據1995年12月11日《澳門政府公報》上刊登的華沙公約第28條，對於航空運輸合同關係所產生的損害賠償訴訟具管轄權的是：

— 被視作承運人合法住所地的締約方具管轄權法院；

- 承運人主要營業地的締約方具管轄權法院；
- 目的地點的締約方具管轄權法院；
- 承運人訂立合同的營業地的締約方具管轄權法院。

在本案中，被告的職業住所在葡萄牙里斯本，在那裏經營其主要業務。

在訴訟提起之日，即法院管轄權確定之時刻（新《民事訴訟法典》第 13 條第 1 款），被告已在澳門不擁有營業地。

被取消的航班是在澳門出發，並以里斯本為目的地點。

依據上文所述及的依據，本席宣告本法院不具有管轄權，並相應地將被告從審級中開釋。

訴訟費用由原告承擔。

著通知並登記。

（...）”（參閱卷宗第 156 頁背頁至第 157 頁的內容及原文）。

為此效果，其上訴狀結論如下：

“（...）

1)本上訴乃是針對載於第 156 頁起的批示中宣告法院無管轄權審理理由現上訴人提起之訴訟這一部分。

2)在該訴訟中，上訴人／原告陳述並（因欠缺答辯而）得以證明：他們透過澳門羅德禮旅行社取得了被上訴人經營的 1998 年 7 月 11 日澳門 — 里斯本 — 澳門航班的兩張商務位往返機票。

3)該航班之後在出發當日被取消。

4)作為其後果，正如同樣已獲承認的那樣，上訴人在無航班替代被取消之航班的情況下，被迫在另一家航空公司取得了新機票，以便在當日可以旅行，並為此效果支付了澳門幣 14,580 元之附加金額，上訴人透過所提起的司法訴訟追討這一損失。

5)但是，原審法官認為法院不是管轄權法院，因為華沙公約第 28 條第 1 款規定的任何銜接要素均不位於澳門。

6)然而，這一結論所基於的是錯誤的前提，沒有考慮在此事宜上生效的所有法律規定。

7)**首先**，為著具管轄權法院之效果，公約的上述規定要求存在著一個營業地，並且透過該場所在承運人與旅客之間已經訂立了一項運輸合同。

8)而上訴人取得被取消之航班機票的旅行社，恰恰是具備該銜接要素所要求的營業地。

9)的確，被上訴人並不因為不再飛往澳門這一事實而不再在澳門擁有第 28 條效果上的營業地，因為仍然有可能透過澳門的旅行社取得機票，在被上訴人經營的航線上旅行。

10)**因此，此等旅行社是航空公司訂立其運輸合同的中間性營業地**。

11)因此，在本訴訟提起之日，有關的營業地仍然繼續在澳門存在，透過此等營業地已經訂立了有關的運輸合同。在此情況下，**依據《華沙公約》第 28 條第 1 款，澳門特別行政區初級法院是提起本司法訴訟的具管轄權法院**。

12)**另一方面**，上訴人已經取得澳門至里斯本航班的往返機票，因此出發地點及目的地點均是澳門。

13)因為，**目的地點應被理解為旅行的終點**，而它正是澳門。

14)而在本上訴的批示中有相反的理解，認為‘被取消的航班的出發地點是澳門，目的地點是里斯本’，這意味著每一上訴人已經訂立了兩項運輸合同，即澳門 — 里斯本、里斯本 — 澳門。

15)這明顯與情況不符，**因為每一上訴人只是訂立了一份運輸合同，它以一張唯一的機票為憑證且對於一次往返旅行有效**。

16)況且，原則上一次往返旅行是一項獨一運輸合同的標的，該合同以一張唯一的機票為憑證且必須服從一項低於兩段旅程總價金的特殊價金。

17)綜上所述，由於被取消的航班的目的地點是澳門，依據華沙公約第 28 條第 1 款，**澳門特別行政區初級法院對本司法訴訟的提起具有管轄權**。

18)最後，8月7日第36/95/M號法令（它規定了澳門民用航空業務須遵守之原則）對華沙公約作了補充，尤其在提起承運人民事損害賠償訴訟的本地區管轄權方面。

19)依據該法規第27條第1款，‘追究對本地區所造成損害之民事責任之司法訴訟，應向澳門有管轄權之法院提起’（底線為我們所加）。

20)不僅被上訴人經營的航班的取消發生在澳門，而且上訴人所蒙受的損失以及支付一追加款項購買新的機票也同樣發生在澳門。

21)換言之，不僅產生合同民事責任的事實發生在澳門，而且所蒙受的損失也發生在澳門，因此同樣根據8月7日第36/95/M號法令第27條（被上訴的批示漠視了這一規定），澳門特別行政區法院在審理有關訴訟上具有管轄權。

22)因此，本上訴應被視作理由成立，並相應地廢止批示中認定法院無管轄權之部分，**同時依據《民事訴訟法典》第673條第2款，裁定由原審法院作出裁判**，判令針對被告的訴訟理由成立，以彰顯公正！

（...）”（參閱卷宗第172頁至第174頁背頁的內容及原文）。

二、被告／被上訴人提起針對性書狀，確認上述司法批示中現被原告爭執的部分，其結論如下：

“（...）

1)本上訴的標的是對下述問題進行嚴格及形式上的審理，即：原審法院對於上訴人提起的、狀告被上訴人的訴訟的審判管轄權。

2)被上訴人在法律上依據可適用的規範並以此事宜上存在的學說及司法見解為依據（附件1至附件4），認為上訴人上訴理由陳述書狀中的理由不成立。

3)的確，這首先是因為依據適用於本案問題的華沙公約第28條，據以訂立運輸合同的營業地的概念並不包括旅行社在內。

4)事實上，且正如澳門法律制度下的規定一樣，華沙公約第28條規定的營業地概念摒棄了人格理論，該概念被視作一種不具法律人格的、被適當組織起來的全部事實及法律，它應該是所有權法或有關航空承運人佔有的標的。

5)因此，僅在承運人擁有一種有組織的存在，並在當地有自我穩定的架構支援並透過此等架構訂立運輸合同的情況下，要件方告具備。在這一部分，依據華沙公約第28條，它們構成管轄權之法律聯繫。

6)如果不是這樣，華沙公約第28條的精神就會變質，而該條款的意圖恰恰是在國際層面上，以統一、強制及專門的方式，對於受華沙公約約束的國際航空運輸合同所產生的航空承運人的民事損害賠償訴訟，限制法院在審理此類訴訟方面的國際管轄權，否則，由於IATA旅行社的組織方式，承運人就可能在世界上出具機票的任何地方被起訴，即使在該地未展開任何商業運營活動亦然。

7)另一方面，華沙公約第28條規定的“目的地點”不應該是澳門，而是里斯本。

8)事實上，被上訴人從未營運過任何澳門 — 里斯本 — 澳門的環繞航班。

9)在事發當日，被上訴人所營銷及運營的是下述兩個不同的航班，即：里斯本 — 澳門（TP300號航班）及澳門 — 里斯本（TP303號航班）。

10)對於具體的事實，上訴人沒有陳述也沒有提供證據（而這是其與訟責任）證明，與被上訴人訂立的運輸合同中包含有當事人雙方的下述確定及肯定意圖，即：被上訴人負有準確的、決定性的及不可撤銷之法律義務將上訴人運返澳門。

11)事實上，儘管上訴人已經購買了澳門 — 里斯本 — 澳門的往返機票，但是在本案中的事實是：此等機票是在返程票是‘open’的狀態下出具的，換言之，沒有對返程航班的認別以及被上訴人對作出這一運輸的確認。在此情況下，合同中只有澳門 — 里斯本的航班部分被視作完整，就這一航班，上訴人已經獲確認預訂於1998年7月11日17點45分從澳門出發，1998年7月12日6點10分抵達里斯本，而里斯本應被視作是華沙公約第28條效果上的目的地點。

12)的確，在返程機票是‘open’的往返機票中，返程運輸絕對是一項嗣後及在不同時間訂立的新合同的標的，它服從於可能制約法律行為實現的、對法律行為機會及其他情況（例如有無座位、適用之票款等等）的更新性評價。

13)除了有必要須在往返旅程之合同訂立的法律行為機會（它們是不同的法律行為機會）評價方面考慮不同的時刻外，上訴人為返程預先在價金帳目中存儲的金額可被單獨返還這一事實（參閱起訴狀附有的第 2 號文件），也證明澳門只是上訴人可能的最終目的地點。在此情況下，出具返程‘open’機票不過是意味著一項對雙方不具約束力的純意向性協議，不足以構成債之淵源。

14)另一方面，正如所見及所說明的那樣，在機票沒有絕對的及必要的創設作用的情況下，推論獨一機票等同於獨一合同是不正當的。

15)因此，一張獨一機票可以作為數項承運合同之憑證。

16)在此意義上，所購買的原始機票後面的返程‘open’聯票，證明的是已經就旅客返回居住地之意思作出了一項新的法律行為的意思表示，同時在這一意思未明示前，最終的目的地點應僅僅與去程之目的地點（在本案中為里斯本）的行程吻合。

17)下述事實還強化了上訴人與被上訴人之間沒有訂立澳門 — 里斯本 — 澳門之獨一合同這一見解：上訴人沒有在這裏證明他們向被上訴人支付的票款是往返程的總票款，因為上訴人僅僅泛泛地陳述了事實，猶如這是一項永遠可被適用的程序。而事實並非如此，因為只有往返程的總票款才強制要求在購買機票之時接受回程的固定日期，而這並未發生在上訴人身上。

18)上訴人認為 8 月 7 日第 36/95/M 號法令第 27 條第 1 款應該是華沙公約之補充的論點，其理由也不應成立。

19)的確，與上訴人所闡述的推理相反，華沙公約首先弘揚的是其第 28 條的可適用性之排他性原則以及強制性原則。

20)因此，並且由於華沙公約在澳門的適用後於 8 月 7 日第 36/95/M 號法令且部分抵觸該法令第 27 條第 1 款規定的制度，被上訴人認為在本案（即受華沙公約約束的澳門／里斯本 — 經停曼谷 — 旅客航空運輸合同所生民事責任之司法訴訟）中，具國際管轄權法院的確定必須由華沙公約第 28 條調整，並排除對 8 月 7 日第 36/95/M 號法令第 27 條第 1 款的適用，否則就違反了國際法中‘條約必須遵守’的規則。此外，這還是因為屬於澳門國內法律制度的該規範在華沙公約1995 年 12 月在澳門生效後，已被默示廢止。

因此：

本上訴應被裁定理由不成立，相應地確認原審法院宣告無管轄權審判這一爭訟的裁判部分，並具有此產生的一切法律效果。

以此彰顯正義。

（...）”（參閱卷宗第 193 頁至第 196 頁之內容）。

三、上訴上呈至本法院，初步檢閱及法定檢閱已畢，應予裁判。

四、為此效果，必須記住原告在提起引致本上訴之訴訟時，在起訴狀中提出的以下內容：

“（...）

澳門初級法院

法官閣下：

I.甲及

II.乙，（...）

現針對‘丙公司’（住所位於里斯本機場大廈 25 號）

提起

簡易給付之訴

內容及理由如下：

I.事實

1)

原告在澳門居住。

2)

1998年7月，基於職業理由及健康原因，必須前往里斯本。

3)

由於上述原因，已經為7月13日安排好了多項承諾。

4)

但是，考慮到所作出的承諾的性質以及澳門-里斯本旅行中必然造成的體力消耗，原告期望在7月12日一定到達里斯本。

5)

因此，在羅德禮旅行社購買了兩張澳門 — 里斯本的商務位往返機票，1998年7月11日17點45分從澳門出發，1998年7月12日6點10分抵達里斯本。

6)

上述 TP303 號航班由現被告丙公司經營。

7)

在此謹插一句話：在被告經營兩個城市間的航班期間，路線為里斯本-澳門-里斯本的航班每星期兩班。

8)

其中澳門 — 里斯本的航班由被告使用里斯本 — 澳門的同一架飛機營運，在抵達澳門的同一天再次出發前往里斯本。

9)

在本案中，原告購買了機票的7月11日之航班，是由被告前一日從里斯本出發、並預定於11日當日抵達澳門的飛機承運的。

10)

還必須強調的是：在經營澳門 — 里斯本航線的短暫期間內，被告飛往澳門的航班多次延誤起飛，這就意味著它（第二日）從澳門起飛前往里斯本的航班也要延誤。

11)

同樣還出現過飛行途中在經停地延誤，並迫使旅客在那裏滯留的情況。

12)

請注意：被告的航班的這些延誤幾乎總是長時間的，很多時候旅客由被告支付費用入住酒店並在酒店裏面滯留很多小時、過夜，有時第二日也是如此。

13)

由於對乘客造成的不便及絕望，此等航班的多種情況已經成為澳門媒體的報導對象。這一事實證明了被告在經營澳門及里斯本航班方面的惡劣服務品質。

14)

最後，澳門居民在收到被告於1998年10月關閉澳門／里斯本航線時的反應方式，就顯示了這一點。澳門一份報紙當時的報導是：‘丙公司航線的大部分使用者的長期噩夢終於結束了’（附文第1號文件之《今日澳門》剪報）

15)

1998年7月11日（原告之出發日）一早，原告便從廣播中得知被告經營的、預計於該日抵達的里斯本 — 澳門航班已被取消。

16)

原告知道他們本來將搭乘執行已被取消航班的同一架飛機前往里斯本。

17)

於是在11時左右來到被告在澳門的辦事處。

18)

在那裏且直到該時刻，才向他們確認前一日的里斯本 — 澳門航班已經確實被取消，因此且相應地，預計於當日執行的葡航澳門 — 里斯本航班也已經被取消。

19)

當時原告告知被告的職員，基於職業及健康原因，他們需要一定在當日前往里斯本，因此請求以最快的速度保證向他們提供一個替代航班。

20)

但是，**儘管早在前一日就知道了** 11 日飛往里斯本之航班已被迫取消，

21)

被告（透過其職員）仍不懂得就倘有之替代航班，尤其是相關的出發時間向原告提供任何具體指示，而只是告知原告它正在籌劃將旅客轉道台灣的可能性。

22)

面對這一情況，**原告在被告的澳門辦事處明示警告被告，如果在未來數小時內沒有找到一個可行的替代方案，則原告將被迫取消機票並求諸另一航空公司的航班，在此情況下將一定要求對所蒙受的所有損失予以損害賠償。**

23)

雖然離開了其辦公室，但是在後續幾個小時內，原告一直保持與被告的電話聯絡，尋求了解是否有且何時有替代航班。

24)

同時，原告還聯絡在那裏購買了葡航航班機票的羅德禮旅行社，請求他們尋找飛往里斯本的一個替代航班。

25)

該旅行社告知原告，在該日有多班從香港出發的航班，經停一個歐洲城市後在第二日（即 12 日）上午抵達里斯本。

26)

在所進行的多次聯絡中，原告明確向被告提出了轉道香港的可能性。

27)

約 16 時左右，原告再次致電被告在澳門的辦事處。

28)

但是，儘管原告堅持，（被告）**沒有向原告提供替代航班出發時間的任何指示**，只是向他們提及也許會將被取消航班的旅客轉道台灣。

29)

鑑於完全沒有就被告正在組織的替代航班的時間作出回答，**原告明確告知被告，他們不再期望葡航安排他們前往里斯本，且將購買另一公司的新機票經香港前往里斯本，同時保留要求葡航支付原告所承擔的、倘有之多出費用的權利。**

30)

原告確實透過羅德禮旅行社購買了兩張英航 7 月 11 日的香港 — 里斯本（途徑倫敦）的航班機票，**並為此支付了澳門幣 14,580 元的附加費用。**

31)

這一金額是所支付的被告經營的被取消航班的價金與購買的英航新機票價金的差價（見第 2 號及第 3 號文件之相關收據）。

32)

在新機票出具後，原告立即前往香港乘機，於 12 日早晨抵達里斯本。

II.原告所蒙受的損失及其損害賠償權

33)

作為被告所經營的澳門／里斯本航班之有效機票權利人，**原告有權在上述機票確定的日期及時間被運載。**

34)

但是，除該主要債務外，被告還負有多種次要債務，尤其是（且具體到本案而言）以盡可能最快的速度向原告介紹一個替代被取消之航班的航班。

35)

的確，‘在債之關係中，與主要、最初或典型責任同時存在的還有另外一些責任，比照而言，我們可以稱之為給付的次要(或偶發性)責任。在這一等級中，不僅包括主要給付的次要責任(它們用於準備履行或保證給付的完美執行)，還主要包括主要給付的替代性或補充性給付方面的責任...’ (Antunes Varela : 《Das Obrigações em Geral》, 第1卷, 第7版, 第124頁; 黑體為我們所加)。

36)

另外，依據澳門《民法典》第752條第2款，‘不論履行債務或行使債權，當事人均須以善意為之。’

37)

正如 Antunes Varela 教授指出，‘在葡萄牙法律中，善意原則是行為的次要責任的不盡源頭，不論在合同內，還是在合同外，抑或在所欠有的給付所直接指向的利益的實現方面，或者在債權人其他所有利益的保護方面，均是如此...’ (《Das Obrigações em Geral》, 第2卷, 第5版, 第14頁)。

38)

被告沒有得以在有效的時間內給出解決所存在的問題的辦法。

39)

因為，儘管在前一日就了解有關事件，但是在11日16時前仍不懂得確認是否有替代航班，也不懂得告知原告其起飛的時間及地點及相關的抵達里斯本的時間與地點。

40)

而原告主動獲得了一班飛往里斯本的航班，比被告本人所做的更早。

41)

因此，按照與原告訂立的運輸合同的規定，被告的行為屬於違反它必須服從的責任。

42)

因此，依據《民法典》第790條第2款，原告有權解除相關合同，而且也確實這樣做了。

43)

因為：‘解除可以基於對一項主要之債的違反，也可以基於對一項次要之債或甚至對行為的次要責任之違反’ (Antunes Verela, 前引書, 第107頁)。

44)

此外，原告在7月11日上午已經明示警告被告，如果被告不儘快介紹替代被取消之航班的航班，他們將被迫搭乘另一架飛機。

45)

事實是：被告未能就倘有之替代航班，在合理的時間內向原告提供持續不斷的及準確的資訊。

46)

因此，依據《民法典》第797條第1款b項之規定，原告有權解除與被告訂立的合同。

47)

應注意：如果考慮到原告作為澳門居民完全了解有時發生在被告所經營的澳門／里斯本航班中的有關問題及不正常的現象（對此上文已有詳述），那麼原告的行為就更為正當。

48)

在絕對必須在該11日前往里斯本的情況下，鑑於被告之前的所作所為，不能要求原告繼續等候對替代航班起飛時間的確認。

49)

事實上，由於被告之不履行，原告蒙受了損失，因此依據《民法典》第790條第2款，有權

獲得損害賠償。

50)

尤其是正如原告所指出，他們被迫購買英航的新機票，並因此支付了澳門幣 14,580 元的追加款項（再次參閱第 2 號及第 3 號文件）。

51)

價金差額主要是由於新機票是在起飛前短短幾小時內購買，正如所知，這幾乎意味著要支付更高的票款。

52)

原告透過 **1998 年 8 月 14 日** 的信函（其副本作為第 4 號文件附入），要求被告償還該款項。

53)

但是，儘管又多次催告，被告一直拒絕向原告支付任何款項。

54)

因此，依據《民法典》第 794 條第 1 款，被告有支付自該日起以法定利率 9.5% 計的遲延利息之債，至今日（2000 年 7 月 4 日）總計**澳門幣 2,622 元**。

55)

因此，原告是被告**澳門幣 17,202 元**之債權人，此金額還應另加現予請求的、以上述利率計得的、現直至完全及確定支付止的將到期利息。

56)

此外，由於被告拒絕支付原告所蒙受的損失，強迫原告訴諸司法來滿足其擁有的權利，並引致了新的損害。

57)

直至今日，此等損害總計**澳門幣 11,000 元**，相當於原告應付的且由其代理人收取的酬金（**澳門幣 1 萬元**）及發生的費用 — 例如複印費、郵寄費、一般行政支出等 — （**澳門幣 1,000 元**）。

58)

肯定的是，此等負擔由被告負責，被告應該向原告支付上述款項，另加從其被傳喚之日起至完全及確實付款止的將到期利息。

59)

此外還有原告**在未來**為實現其債權而需要支出的所有費用（不論是在本訴訟進行過程中，還是在可能的執行之訴進行過程中），尤其是律師費及酬金，此等費用只能在判決的執行階段才能清算。

60)

的確，本訴訟完全是因為被告一方不履行與原告訂立的承運合同、拒絕對所造成的損失予以損害賠償造成的。

61)

根據《民法典》第 787 條之規定，‘債務人因過錯而不履行債務，即須對債權人因此而遭受之損失負責。’

62)

因此，該條款對於被告之不履行規定的罰則是：負有對原告被造成的所有損失予以損害賠償之債。

63)

在原告因這一不履行而蒙受的損害中，恰恰包括訴諸司法而產生的支出，尤其是應付給其代理人的酬金及與本訴訟之提起及組成卷宗有關的費用。

64)

這是一些原告確實有權要求予以損害賠償的損害，因為法律所指的**損失**‘不僅包括以所失利益形式出現的損害...它根據債權人具體遭受的損害而確定’（Antunes Verela，前引書，第 2 卷，第 5 版，第 92 頁）。

65)

總而言之，由於被告不履行依據合同必須予以履行者，原告除**有權像所做的那樣解除合同**外，**還有權要求因該不履行而造成的損害金額**（同樣參閱《民事訴訟法典》第 1 條）。

66)

此外，在民事訴訟法中生效著這樣一項基本原則，即：**有必要訴諸法院時不應對有理的一方造成損害**（參閱 Manuel Andrade：《Noções Elementares de Processo Civil》，1979 年，第 390 頁起及續後數頁）。

67)

而如果原告不能被賠償所有已經及將要支付的訴諸司法的費用，那麼這一‘損害’就是不可避免的。

68)

原告沒有忽視要求訴訟代理之權利及其傳統功能 — 司法訴訟代理費對勝訴一方構成一項損害賠償。

69)

但是，**由於法律規定在計算有過錯之債務人應付的損害賠償時考慮債權人所具體遭受的損害**，因此決不妨礙原告請求支付確實花費在司法訴訟代理方面的金額，並很自然地放棄其要求訴訟代理的權利。

70)

最後，貴法院本身的司法見解也已經多次承認了受損害的債權人就訴諸司法產生之損害要求損害賠償的權利（作為單純的例子，可參閱澳門普通管轄法院第 1 庭第 193/96 號案件 1997 年 6 月 6 日審理之判決）。

因此並依據其他法律規定，本訴訟應以下述事項獲證明為由被裁定理由成立，並相應地判令被告向原告支付：

a)因被告經營的航班取消而使原告必須承擔的機票價金差額**澳門幣 14,580 元**，並應另加已到期的遲延利息（直至今日 2000 年 7 月 4 日總計**澳門幣 2,622 元**）以及至完全及確切支付止到期的利息；

b)律師費及酬金**澳門幣 11,000 元**，另加自傳喚其至完全及確切支付止的遲延利息；

c)原告在未來為實現其債權而需要支出的所有費用（不論是在本訴訟進行過程中，還是在可能的執行之訴進行過程中），尤其是律師費及酬金，此等費用只能在判決的執行階段才能清算。

最後被告應被判令**支付訴訟費用**。

(...)”

（參閱卷宗第 2 頁至第 9 頁之內容及原文）。

五、正如我們在本中級法院第 215/2001 號（民事上訴）案的 2002 年 5 月 2 日判例中那樣，首先必須指出 **José Alberto dos Reis** 教授的下述學說，即：“當事人向法院提出某問題時，必在每一步驟訴諸各種理由或理據支持其觀點；重要的是法院對所提出的問題作出裁判；法院無需審議據以支持當事人訴求的全部依據或理由。”（載於《Código de Processo Civil anotado》，第 5 卷 — 第 658 至 720 條，重印本，科英布拉出版，1984 年，第 143 頁。）

在法律層面上，本上訴的解決辦法只是體現為要知道初級法院是否是審理原告提出之訴訟的具管轄權的法院，同時肯定的是：一方面，本案適用 1929 年 10 月 12 日訂立的、並於後來在 1995 年 9 月 28 日在海牙修訂的《統一國際航空運輸某些規則的公約》（以下簡稱公約）（及相關的附加議定書及最後議定書），它刊登於 1995 年 12 月 11 日前《澳門政府公報》第 50 期第 I 組別，目前在澳門生效，即使在 1999 年 12 月 20 日政權交接後亦然 — 參閱國際法事務辦公室在卷宗第 325 頁提供的報告書；另一方面，相比較 8 月 7 日第 36/95/M 號法令（它確定了澳門民用航空業務須服從的一般原則）而言，這一公約是“新法”。由於該公約性國際法規第 32 條之內在精神（它規定：運輸合同的任何條款和在損失發生以前達成的所有特別協議，其當事人藉以違反本

公約規則的，無論是選擇所適用的法律還是變更有關管轄權的規則，均屬無效），當涉及根據公約之規定提起的損害賠償訴訟時，根據新法撤銷舊法這一法律註釋學上的原則，公約第 28 條第 1 款（它規定：損害賠償訴訟必須在一個當事國的領土內，由原告選擇，向承運人住所地、主要營業地或者訂立合同的營業地的法院，或者向目的地點的法院提起）排除上述法令第 27 條（它規定：追究對本地區所造成損害之民事責任之司法訴訟，應向澳門有管轄權之法院提起）。

原告／現上訴人認為，對於他們狀告被告／被上訴人的訴訟，澳門法院具審理訴訟的管轄權，因其主要認為：根據公約第 28 條第 1 款，澳門恰恰是承運人／被告擁有營業地的地方（在本案中為“羅德禮旅行社”），有關旅客航空運輸的合同是透過該營業地完成的，此外澳門還是承運的“目的地點”；而被告則主張澳門法院不具管轄權，因其主要認為該“羅德禮旅行社”不是被告擁有的一間營業地，且本案中的“目的地點”是里斯本而非澳門。

如何裁判？

對於我們而言，且尤其考慮到原告在其起訴狀中所作出的陳述（即：他們購買了當時由被告營運的“澳門 — 里斯本航班”的兩張往返機票），我們認為本案中的“透過付酬以航空器作出的國際旅客運輸”的“目的地點”應該是澳門而非里斯本（註：雖然澳門同樣是該運輸的“出發地點”），我們的這一結論在公約第 1 條第 2 項（經 1955 年 9 月 28 日海牙的相關修訂議定書修訂）定義的“國際運輸”概念中有法律依據，其規定如下（根據相關的葡文譯本）：

“就本公約而言，國際運輸是指根據當事人的約定，不論在運輸中有無間斷或者轉運，其出發地點和目的地點是在兩個當事國的領土內，或者在一個當事國的領土內，而在另一國的領土內有一個約定的經停地點的任何運輸，即使該國為非當事國。就本公約而言，在一個當事國的領土內兩個地點之間的運輸，而在另一國的領土內沒有約定的經停地點的，不是國際運輸。”

因此，初級法院是以公約第 28 條第 1 款所指的“目的地點”的法院之名義，對有關爭訟予以審理的具管轄權之法院之一。根本不能說如果返程機票是一張“open”機票，則結論就是相反的。這是因為我們認為，即使在機票是“open”機票的情況下，眾所周知所“開放”的也只是有關承運的航班的起飛日期及／或時間（甚至是其航班號），而決不是運輸的“目的地點”，同時肯定的是，在依據公約第 28 條第 1 款規定的“目的地點”而確定管轄權法院方面，具有利害關係的是運輸的目的地點，而非有關航班的起飛日期或時間又或者該航班的號碼。

因此，探討羅德禮旅行社是否納入公約第 28 條第 1 款效果上的“營業地”的概念已不重要。

因此，被上訴之批示中宣告澳門初級法院在審理原告之訴訟方面無管轄權、並判令原告支付訴訟費用的部分必須予以廢止。如果不存在障礙，應作出另一項審理訴訟之裁判以取而代之（尤其參閱澳門《民事訴訟法典》第 673 條之規定）（但這不意味著本訴訟最終按照原告／現上訴人的意願必須被裁定理由成立）。

六、綜上所述，合議庭裁判廢止被上訴的批示中宣告澳門初級法院在審理原告提起之訴訟方面無管轄權、並判令原告支付訴訟費用的部分。因此，如果不存在對此的其他妨礙理由，應由原審法院作出一項新的裁判，對原告當時提起的訴訟予以審理。

本上訴的訴訟費用由最終敗訴方承擔。

陳廣勝（裁判書製作法官）— João A. G. Gil de Oliveira（趙約翰）— 賴健雄