

评国际航空责任赔偿的法理依据

梁艳艳

(中南财经政法大学法学院,湖北武汉 430073)

摘要:自从第一个规制国际航空责任赔偿的国际公约——《华沙公约》问世以来,关于国际航空责任赔偿的争议就没有平息过,最近发生的马航事件和2013年悬而未决的韩亚空难又把国际航空责任赔偿问题推向高潮。契约下的特殊侵权关系是国际航空责任赔偿的法律基础,同时,国际航空责任赔偿的制度应当追求损害赔偿功能与威慑功能的协调和统一、公平正义与效率的统一。国际航空运输人身损害赔偿归责制度,以及国际航空责任赔偿案件管辖的立法倾向由开始的偏向承运人,到逐步偏向消费者。文章通过对国际航空责任赔偿的法理依据的分析,认为国际公约应突出国际航空责任赔偿法的惩罚性功能。

关键词:国际法;航空赔偿;管辖

中图分类号:DF943

文献标志码:A

文章编号:1008-5831(2015)02-0134-07

一、国际航空责任赔偿的相关概念和基本理论

(一)国际航空责任赔偿的内涵和外延

在探讨国际航空责任赔偿问题前,需对“国际航空”的概念做必要的分析与阐释。目前理论上,对“国际航空”的概念没有明确界定,1929年《华沙公约》及其华沙体制没有纳入“国际航班”的概念,只有适用公约意义上的“国际运输”^①。1944年的《芝加哥公约》中第96条把“国际航班”定义为“经过一个以上国家领土之上的空气空间的航班”;1933年及1952年的《罗马公约》是关于“外国航空器对地(水)面第三人的损害赔偿的公约”,没有明确阐述“国际航空”的概念,但从公约第23条可看出,该公约以航空器的国籍作为判断标准。

在民法上,可赔偿性损害(Compensable Damages),又称“损害的可赔偿性”,指一切得到法律认可,可通过合法的途径和程序得到赔偿救济的损害^[1]。损害与赔偿是法律认可的因果关系,在事实上有害产生时,法律就会要求责任人承担相应的民事责任,比如某种侵权行为发生时所承担的民事责任。民法上的损害大体可分为财产损害和人身损害两类。

因此,国际航空责任赔偿可以界定为在国际航空运输活动中,赔偿责任人侵害受害人,造成受害人财产损害或人身损害的法律事实,法律要求以损害赔偿的责任方式救济受害人。国际航空责任赔偿的外延主要包括以下几方面^[2]:(1)国际航空运输事故赔偿问题;(2)航空器对地(水)面第三人损害赔偿的问题;(3)飞机空中碰撞的民事赔偿问题;(4)在国际航空中,产品责任导致的赔偿问题;(5)国际航空环境侵权引起的损害赔偿问题等;(6)国际航班延误赔偿问题。

乘客不幸在飞机上遭遇事故后一般可通过两种途径得到赔偿:一种是“商业保险”,即之前乘客本人购买的航空意外险;另一种是“责任赔偿”,即航空公司在事故发生后,依据国际法和国内法承担的赔偿。本文主要探讨的是第二种赔偿——“责任赔偿”。目前在华沙体制内,关于国际航空损害赔偿,九个国际法性质的法律文件中都有涵盖,其中《华沙公约》和《蒙特利尔公约》是核心,加上历次修订《华沙公约》的多边议定书,它们共同组成了国际航空统一的民事赔偿体系。

修回日期:2014-10-25

作者简介:梁艳艳(1980-),女,河南人,中南财经政法大学法学院博士研究生,主要从事国际法研究。

①依《华沙公约》第1条,公约意义上的国际运输指:“依当事各方约定,其出发地和目的地在两个缔约国境内,或者都在一个缔约国境内在另一国(即使该国不是缔约国)境内有一个约定经停地点的任何运输,不论该运输有无中断或转换。在一个缔约国境内的两地之间运输,在另一国没有经停地点者,为本公约目的,不当作国际运输。”

(二) 国际航空责任赔偿法律关系解析

航空器所载乘客的损害,虽在理论上被认为系合同责任和侵权责任的竞合,但应优先适用侵权行为法还是依据合同责任制度赔偿,各国法律规定的侧重点不同。在不同国家,航空承运人对乘客或托运人的损害赔偿可能是侵权责任,也可能是违约责任。《华沙公约》出台之时,已预测到“航空事故或事件既可能引起合同上的民事责任,也可能引起侵权行为责任,特别是在空难中有乘客人身伤亡时就更难以区分”^[3]。于是《华沙公约》24条规定了不论是依据违约责任起诉还是依据侵权责任起诉,都得一律适用该公约。1971年《危地马拉议定书》和1974年《蒙特利尔第4号议定书》,以及1999年蒙特利尔公约都有如此规定。

(三) 国际航空责任赔偿的责任人和受偿人

1. 国际航空责任赔偿的责任人

国际航空责任赔偿涉及的责任主体从范围上看,包括国际航空运输企业(航空器经营人、航空器所有人)及其相关的其他企业或个人(保险人、担保人),甚至也可能涉及政府或国家,主要是国际航空运输承运人。国际航空责任赔偿责任主体发展态势由一元向多元发展,从一般承运人向航空器制造人、机场塔台的管制人员甚至民航主管当局转移^[4]。可见,国际航空责任赔偿的责任人有不断扩大的趋势,是任何公约在制定时都无法预期的。

《蒙特利尔公约》也并未禁止旅客及其他享有权利之人向航空器制造人主张权利,同时公约也未作进一步的详细规定,那么是否能向航空器制造人主张权利便由国内法做主。就国际航空司法实践看,世界上最大的民用航空器制造国——美国对此持肯定态度。而且麦克唐纳·道格拉斯公司也因为自己所生产的DC-10型客机所存在的质量问题,数次成为被告^[5]。

由于航空器制造人不是国际航空运输活动的当事人,它对于旅客伤亡所承担的责任也不是合同责任,而是产品责任。航空器制造人自然不能根据公约主张抗辩及责任限额保护。目前,国际航空旅客运输航空器的制造完全由美国波音公司及欧盟的空中客车公司所垄断,那么在今后相当长的一段时间内,美国和欧盟将充当主要航空器制造人而经常被诉讼^[6]。

近日,位于芝加哥的瑞贝克律师事务所代表214航班上来自美国、中国、韩国的83名乘客,向美国伊利诺伊州巡回法院提出首起诉讼,状告美国飞机制造商波音公司。瑞贝克律师事务所指出,波音公司的某些制造缺陷“加重了乘客的伤势,并对他们的逃生形成阻碍”。比如安装在飞机内的逃生滑梯阻滞了乘客快速疏散,安全带也存在问题,“救援人员不得不将刀具递给某些乘客,让他们切断安全带脱离险境”。

依照美国法律,空难涉及的责任方均需作出赔偿,即便客机制造商只有1%的责任。瑞贝克律师事务所表示,他们将把所有的责任方无一例外地引入司法程序,包括近期将向韩亚航空以及飞机零件生产商提出赔偿诉讼。

2. 国际航空责任赔偿的受偿人

大家惯常性的思维认为国际航空责任赔偿的受偿人就是旅客,但实际上,飞机上除了旅客还有其他人员(如机组人员),飞机之外受害的第三人以及受害人的近亲属等。机组人员与航空承运人具有法律上的劳动关系,他们因履行职责、执行工作任务而受到的伤害属于工伤。

根据合同相对性原理,受偿人还包括相对于当事人之外的人为“第三人”。航空事故中地面受害的第三人是指“与航空运输合同无关的、因飞行中的民用航空器或者从飞行中的航空器上落下的人或者物造成损害的受害人”。航空承运人依法应当承担航空器对第三人造成损害责任。航空器对第三人损害主要有^[7]:(1)航空器对地面(包括水面)第三人造成损害的责任;(2)航空器碰撞造成损害的责任。地面第三人损害责任属于侵权范畴,责任的确定和范围同承运人对旅客和其他有合同关系的人之间的问题有所不同。

二、国际航空责任赔偿的法理依据

(一) 国际航空责任赔偿的法律基础——契约下的特殊侵权关系

有学者“断言契约已经死亡,但是现代社会以契约为基础的平等、意思自治并没有改变,只要某些民事主体存在经济强弱差别,就会导致弱势群体的出现”^[8]。在国际航空责任赔偿案件中,受害人相对于航空公司一方常常是弱者,那么对于受害者的保护就只能依赖于法律制度的完善和健全。航空旅客运输合同是旅客和承运人之间订立的关于运输权利义务的协议。航空旅客运输合同是格式合同,具有对象的广泛性、合同条款的不可协商性、当事人法律地位的不平等性等特点。

国际航空承运人对乘客的最大义务就是安全运送义务,承运人在与乘客订立运输合同时当然约定有乘客免受损害的条款。众所周知,在多数情况下,受害人精神上受到的折磨远远大于身体上受到的痛苦。随着社会经济和科技的发展,任何国家的乘客都有让自己的身体和精神免受损害的权利。但是,由于目前公约在精神损害问题上规定的模糊性,导致各国法律在实践中大相径庭。

在华沙体制的众多公约中只有1971年的《危地马拉议定书》明确了损害范畴,包括精神损害^②。1999年

^②虽然1971年《危地马拉议定书》至今尚未生效,但它却是国际航空条约中首次承认精神损害属于“华沙体制”所规定的损害范畴之列。

的《蒙特利尔公约》规定：“航空公司应赔偿因旅客死亡或身体伤害而导致的损失。”但这种损失是否涵盖精神损失，《蒙特利尔公约》没有明确说明。这也是公约的一个缺憾，给各国的司法实践带来了困惑。

美国通过现实中的判例，把航空事故中承运人的责任作了扩大性的解释。判例中把受害人的精神损失纳入承运人应赔偿的范围中。中国最高人民法院相关司法解释中规定，因人的生命和健康权的损害所造成的精神损害，属于受赔偿之列^[9]。如“陆红诉美联航案”中，原告陆红的精神伤害便是由身体被损害造成的，最终陆红胜诉。

许多国家法律规定，精神损害赔偿的诉求只能在侵权诉讼中提出。《华沙公约》对具体诉因没有具体规定，那么此问题的解决就只能依据各国国内法的规定。关于违约责任和侵权责任竞合，1989年6月最高人民法院下发的《全国沿海地区涉外、涉港澳经济审判工作座谈会纪要》有明确的规定^③，可见中国的法律允许责任竞合的发生；同时也规定受害人可以选择提出哪种请求权，但该纪要不允许受害人同时提出两种请求权。

中国《合同法》第122条^④在中国法律文本中首次规定了发生责任竞合时由当事人选择的制度^[10]。目前也有学者认为“在依据通常观念可预期到，将会引发非财产损害的特定合同场合，应允许受害人提出非财产损害的赔偿诉讼，即赞同‘非财产损害’可以是违约损害赔偿的组成要件”^[11]。

从目前各国的实践中可以看出，在国际航空责任赔偿中纳入精神损害赔偿已是趋势。正如有专家谈到“现代社会下的身份关系往往体现为经济强者的支配权，形式上经济强者与经济弱者应当是平等的，但是经济强者是利益的主要获得者，经济强者应当承担更多的社会责任，为了更强化经济强者的社会责任，这种社会责任应当是法律上的义务”^[12]。

(二) 国际航空责任赔偿的效力基础：损害赔偿功能与威慑功能的协调和统一

在现代社会，民法的功能常有损害赔偿功能与威慑功能两种，而威慑功能一般通过惩罚性的条款体现，在国际航空责任赔偿中最有代表性的威慑功能就是“惩罚性赔偿”。随着国际商务和度假旅行量的不断增长，人们日益频繁地接触到外国损害赔偿法。在国际上，几乎所有侵权责任法上的“大事件”都是在美国提起诉讼的，或者受害人至少威胁说要美国起诉。这正如审理损害赔偿诉讼的英国大法官丹宁(Lord Denning)所说的，“正如飞蛾扑火一样，诉讼当事人纷纷奔向美国”。

美国是惩罚性损害赔偿的诞生地。20世纪80年代，美国法官在对大韩航空公司KE007航班空难案的审理中发现，承运人都存在“有意的不良行为”，或“明知自己的行为或不行为将导致损害，而仍不顾后果地行为或不行为”。死亡旅客的家属向法院提出请求，要求承运人承担惩罚性赔偿责任，法院予以支持^⑤。

1996年Zicherman v. Korean Air Lines(116 S. Ct. 629(1996))诉大韩航空公司案中，美国最高法院法官也作出了支持惩罚性赔偿的判决。这个判决一经作出便引起了广泛的争议，大家普遍认为美国法院的判决曲解了《华沙公约》的立法精神，会导致公约的进一步分裂。

为了避免美国法院采取惩罚性的赔偿，1999年《蒙特利尔公约》第29条^⑥特别作出规定，排除任何“惩罚性”赔偿，明确把赔偿限制于“补偿性”。当承运人承担第二梯度责任时，如何确定补偿性赔偿的具体数额便显得十分重要。《华沙公约》及《蒙特利尔公约》均规定，可以以某一缔约国的国内法为准据法来确定赔偿标准及数额。多数学者都主张“余生收入计算法”。即旅客死亡的情况下，可以根据该国人均预期寿命、退休年龄以及该旅客生前收入等因素来计算具体的赔偿数额。而在旅客受伤的情况下，则根据旅客的伤势及对工作、生活的影响程度来确定赔偿数额。这乃是一个极不公平的补偿，就像盗窃案中仅仅判决窃贼赔偿损失，就等于强加给所有权人一个他不会心甘情愿答应的买卖合同。为了使作为获得稀缺物品场所的市场(每个人的生命和健康都是唯一和稀缺的)不被随意破坏，带有威慑性的制裁必须超过受害者的损失。

经济学是一门讲究稀缺资源有效投入的科学。当行为人再投入的注意成本超出了其所增加的可避免

③该纪要指出：“一个法律事实或法律行为有时可能同时产生两个法律关系，最常见的是债权债务关系与物权关系的并存，或者被告的行为同时构成破坏合同和民事侵害。原告可以选择两者之中有利于自己的一种诉因提起诉讼，有管辖权的受诉法院不应以存在其他诉因为由拒绝受理，但当事人不得就同一法律事实或法律行为，分别以不同的诉因提起两个诉讼。”

④中国《合同法》第122条规定：“因当事人一方的违约行为，侵害对方人身、财产权益的，受损害方有权选择依照该法要求其承担违约责任或者依照其他法律要求其承担侵权责任。”

⑤1983年底，联合国的一个独立调查小组根据已有的证据进行调查，提出飞机严重偏离航向的原因可能是在阿拉斯加州安克拉治起飞时副机长错误输入坐标导致飞机偏航；另外一个可能原因是飞机起飞后机长忘记将HDC(磁航向)模式更改为INS模式(惯性导航系统)，但这是标准的飞行程序，经验丰富的机长理不会出现如此低级的失误，所以调查人员认为出现第二种原因的可能性比较小。苏联解体后，俄罗斯公开承认拥有007航班的飞行记录器，并于1992年将其归还给韩国，国际民航组织经过新一轮的独立调查后在1993年提出最终报告，确实是上述的第二种原因导致007号航班偏航进入苏联领空。可见承运人具有明显的过错。

⑥《蒙特利尔公约》第29条规定：“在旅客、行李和货物运输中，有关损害赔偿的诉讼，不论其根据如何，是根据本公约、根据合同、根据侵权，还是根据其他任何理由，只能依据本公约规定的条件和责任限额提起，但是不妨碍确定谁有权以及他们各自的权利。在任何此类诉讼中，均不得判给惩罚性、惩戒性或者其他非补偿性的损害赔偿。”

损害值时,就不再投入更多的注意成本。如果为了避免损害所付出的成本超过了所避免的损害本身的价值,那就浪费了有限的社会资源。比如,如果有可能会造成 100 欧元的损失,而损害者只需花 80 欧元就可以避免这一损害,那么损害者有充分理由采取措施。如果成本为 80 欧元的保障措施不能把损害发生的可能性降至零,而是只减少了 50%,那么可避免损害的期待值就只有 50 欧元,则加害者就不会采取注意措施——从经济学角度也不应该采取^[13]。

英国新近发展趋势在于开始扩大惩罚性损害赔偿机制的适用范围。1997 年,英国法律委员会就在相关报告中表明支持这一机制。欧盟对惩罚性损害赔偿的态度不仅模糊,而且明显相互矛盾。一方面,在《关于非合同债务关系法律冲突规定(罗马 II)的建议稿》(以下简称《罗马 II》)第 24 条中,欧盟委员会批评道:所有在补偿既有损害之外的惩罚性赔偿都是违反共同法律中的公共秩序的;另一方面,欧洲法院却乐此不疲地强调,成员国义务采取“具有比例性和威慑性的”有效制裁手段,惩罚违反共同体法律的行为。欧盟委员会最终在其对《罗马 II》的建议稿修订案中不再歧视“威慑思想”,将公共秩序保留条款仅适用于过度的惩罚性损害赔偿。

惩罚性赔偿适用于民事侵权行为是英美法的普遍做法,中国理论界也普遍认可。但是所有侵权行为都可以适用惩罚性赔偿,亦是只有部分侵权行为适用惩罚性赔偿?学界颇有争论。在中国,有学者主张惩罚性赔偿只适用于故意侵权,不适用过失侵权^[14];也有学者认为“惩罚性赔偿应当适用所有侵权行为,不论是侵害人身权、财产权、知识产权还是其他民事权利或利益,也不论是故意或过失的侵权行为”^[15]。比如经营者纠正其产品存在缺陷的成本可能高于其所承担的赔偿金额,或者其获利远远超过其可能承担的赔偿责任。

韩亚空难和马航事件虽然事故原因还在调查中,但已有的证据表明,承运人有操作的过失。笔者认为,在航空事故中应介入惩罚性赔偿制度,促使承运人在航空运输中投入更多的注意成本以避免损害的出现。

(三) 国际航空责任赔偿的价值基础:公平正义与效率的统一

法律作为一种社会规则,是人类交往的产物,它也必然对社会交往有着特殊的价值。法律可以使交往有序化、合理化、合法化。观念、原理、原则、概念、标准、规则等都是法的理性的表现形式,而法的组织、设施、人员及其活动则是法的强力的外在表现形式^[16]。国际航空中的侵害是现代经济和社会发展进程中,人们享受高效的社会文明所付出的客观代价。国际航空责任赔偿制度在构建之时,所应追求的最高价值目标应是公平正义与效率的价值统一。

在国际航空责任赔偿中有四种制度应体现公平正义与效率统一的价值追求:一是“先行付款制度”;二是“事实自证制度”;三是“国际航空运输人身损害赔偿归责制度”;四是“国际航空责任赔偿案件的管辖权制度”。

1. 先行付款制度

先行付款制度体现公平正义与效率的统一,绝不是要求让受害人家属签署带有条件的合同才先行给付。《蒙特利尔公约》第 28 条规定了“先行付款”^⑦,即承运人在以下三个条件同时满足的情况下应先行赔付一定数额给受害人:(1)因航空事故受到伤害或死亡;(2)承运人的国内法有“先行付款”的规定;(3)被先行付款的人必须在法律上享有索赔的权利。

航空事故发生后,“先行给付”对缓解受害人与其家属的经济困难,并在一定程度上缓解受害人及其家属的精神压力方面有一定的帮助。此处的先行给付,笔者认为应有期限要求,如规定事故发生后的多少天内。《欧共同体条例 2027/97》^⑧的预付款义务规定得更为精确,其中规定“毫不拖延,不论在何事件中,在确定自然人有权获得赔偿后不超过 15 天,航空承运人必须预付款,以满足受害人现时的经济需要”。《蒙特利尔公约》的规定缺乏时间的限制,这就导致了在实践中受害人迟迟得不到预付款,在忍受着失去亲人的沉重痛苦的同时又遭受着经济上的压力。

韩亚航空公司事故发生后数天,韩亚航空虽提出先向航班上的所有乘客(除 3 名死亡乘客)给付 1 万美元的预付款,但据一位乘客的父亲透露,若要领取这 1 万美元,必须同意航空公司的 8 项条件,其中一条是“不准对航空公司提起诉讼”,可见这严重违背了《蒙特利尔公约》的规定。马航事件后,美国瑞贝克律师事务所的律师^⑨提醒受害者家属,在签收慰问金(慰问金相当于先行付款)收据时千万不要签署一些涉及管辖权和有关诉讼条件的附加条款,律师认为受害者家属一旦签署可能丧失国际理赔的权利。

另外,公约规定先行付款的条件要求中,还需同时要求承运人所在国的国内法有相关的规定。笔者认为应取消这一条件要求,不应再给这一制度过多的限制,近代启蒙思想家卢梭在阐述立法体系时明确指出,

^⑦《蒙特利尔公约》第 28 条规定:“因航空器事故造成旅客死亡或者伤害的,承运人应当在其国内法有如此要求的情况下,向有权索赔的自然人不迟延地先行付款,以应其迫切经济需要。此种先行付款不构成对责任的承认,并可从承运人随后作为损害赔偿金支付的任何数额中抵销。”

^⑧1997 年 10 月 9 日,欧共同体通过了《欧共同体条例 2027/97》,规定了发生意外事故时航空承运人的赔偿责任。

^⑨目前美国瑞贝克律师事务所代理韩亚航空空难案件,代表 100 余位中国、韩国和美国乘客,在芝加哥郡法院提起诉讼,诉讼要求波音等赔偿总金额 10 亿美元。

“如果我们探讨,应该成为一切立法体系最终目的的全体最大的幸福究竟是什么,我们便会发现它可以归结为两大主要的目标:自由和平等”^[17]。

在航空事故中受害人哪还有精力再去查询承运人国内法的规定,何况在很多国家的国内法又很难查到相关的规定^⑩。由于“先行付款”制度根据公约的规定,不会以此事实认定承运人责任的存在,更不会对承运人造成双重赔偿额的惩罚,并且在现实中最终都会把风险转移给保险公司,笔者认为对于此制度的规定不应有太多的限制。这样将无法保护受害人的利益,也无法保证公平正义与效率的统一。

2. 事实自证制度

“事实自证规制”是指“对过失必须具有合理的证据。但是凡经证明某件物体处于被告或其雇员的控制之下,只要谨慎控制在正常情况下不致发生事故,则在被告无法对事故原因作出说明时,该事故是由缺乏照料引起的”^[18]。美国绝大多数法庭对“事实自证规则”持认同意见,美国法律界主流意见也认同事实自证规则。

在国际航空责任赔偿中较适合适用事实自证规则。飞机一旦失事,常常是灾难性的损失,很难断定事故的原因。比如,离我们最近的马航事件,虽多国一起搜索黑匣子和失事原因,但至今未果。自20世纪中期以来,在航空事故的诉讼中,“事实自证规则”多被美国法院适用,特别是飞机失事和失踪等事实不明的空难事件。比如1964年的Cox v. Northwest Air Lines案,DC-10型客机坠入太平洋,失事原因未果,伊利诺斯州联邦地区法院按“事实自证规则”判决被告有过失,这一规则在上诉程序中也经美国第七巡回上诉法院维持^[19]。

飞机是目前较安全的交通工具,因此在适当操作飞机过程中是不会发生航空事故的,一旦发生了航空事故,大多数是因驾驶不当或有过失行为的结果。再如最近发生的马航事件,虽经多国调查但仍无法查明原因,笔者建议应该用“事实自证规则”处理这一航空事故,才能维护公平正义与效率的统一。

3. 国际航空运输人身损害赔偿归责制度

《统一国际航空运输某些规则的公约》(通称华沙公约),是规制使用航空器运载旅客、行李或货物的国际运输责任的国际公约。《华沙公约》历经数次修订和修正,起初美国没有批准加入该议定书。直至1998年第4号《蒙特利尔议定书》对《华沙公约》进行进一步修订后,美国方加入。《蒙特利尔国际航空运输公约》于2003年12月4日对美国生效,《蒙特利尔议定书》使得《华沙公约》规定的国际航空承运人责任体系更加巩固和现代化^[20]。

历史局限性必然导致《华沙公约》体现人类航空活动初期的思想。固然,当时《华沙公约》的指导思想是“保护幼稚的航空企业,使之免遭航空运输固有的风险所致巨额赔偿的潜在损害的打击”^[21]。在国际航空运输人身损害赔偿归责制度上,华沙体制的演变是由推定过失责任向严格责任制转变的态势,承运人的“过错”已逐渐死亡^[22]。华沙体制的立法倾向由开始的偏向承运人,到始于《危地马拉议定书》和《蒙特利尔三个附加议定书》始的逐步偏向消费者,这从另外的角度反映出了航空运输企业的逐步壮大。

大多数国家,一般将航空活动看作一种高度危险活动,把航空侵权行为归类为特别侵权行为,由此,中国台湾学者王泽鉴先生以危险责任原则来表述航空侵权责任。危险责任的主要思想之一是基于分配合理和正义、公平的理念对“不幸损害”的合理救助,有时并不是对不法行为的制裁。目前国际航空责任赔偿的归责原则呈现了“正在突破传统的‘补偿’/‘惩戒’的模式,逐步形成为一种以分配风险和损失、解决社会冲突为目标的责任分配机制”^[23]。在国际航空责任赔偿法中,“严格责任”或“危险责任”是主要的归责原则,适用于航空运输承运人责任、航空器对地(水)面第三人责任以及航空产品责任等类型,而过错责任原则仅适用于航空器空中碰撞责任、航空器产品检测人员责任和空管人员责任。国际航空责任赔偿的归责原则则是由严格责任(或危险责任)和过错责任组成的二元归责制度体系^⑪。

4. 国际航空责任赔偿案件的管辖权制度

1929年《华沙公约》28条规定了国际航空运输中有关赔偿诉讼的管辖权法院^⑫,1999年《蒙特利尔公约》在管辖权上又增加了第五管辖权,即发生事故时旅客的主要且永久居所所在国的领土。也就是说一旦发生国际航空运输的赔偿案件,原告可以选择五个地方的法院来进行诉讼。

^⑩如目前中国《民航法》还没有这样的规定。中国《民事诉讼法》第97条及《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国民事诉讼法〉若干问题的意见》第107条的先予执行制度并没有明确规定可以适用于航空运输领域。

^⑪1999年的《蒙特利尔公约》适用较为复杂的双梯度归责原则,对旅客人身伤亡在10万特别提款权内的赔偿适用无过错责任原则,超过部分适用推定过错责任(第17、21条);对行李、货物损害适用限额的无过错责任(第17、18、22条);对于延误损失仍然采用推定过错责任原则(第19条)。

^⑫1929年《华沙公约》28条规定:(1)有关赔偿的诉讼,应由原告选择,在一个缔约国的领土内,向承运人住所地或承运人主要营业地或签订合同的承运人机构所在地法院提出,或者向目的地点的法院提出。(2)诉讼程序应当根据案件受理法院地的法律规定办理。

韩亚航空 214 航班的始发地是中国上海,中途经停韩国首尔,目的地是美国旧金山,而中、美、韩均是《蒙特利尔公约》的缔约国,其中,韩亚航空作为承运人,其住所地和主要营业地都在韩国,目的地是美国,大多数受害者的主要且永久居所地在中国,所以就中国受害者而言可选择中、美、韩任一国家法院起诉。马航 MH370 航班上 239 人中包括 153 名中国大陆乘客,其始发地是马来西亚吉隆坡国际机场,目的地是北京首都机场,马来西亚也是《蒙特利尔公约》的缔约国,因此,马航受害者家属应依据《蒙特利尔公约》的规定要求赔偿,索赔的诉讼时效依据公约第 35 条^⑬的规定从 2014 年 3 月 8 日开始计算。

由于中、美、韩、马都是《蒙特利尔公约》的缔约国,即不管当事人选择在哪一国进行诉讼,涉及到对航空承运人的赔偿部分,都应依据《蒙特利尔公约》的相关规定。但是,《蒙特利尔公约》并未规定具体的赔偿标准,即没有规定具体赔偿的项目和每个项目的计算方法。公约只是规定了赔偿的责任限额,但赔偿限额的规定并不一定导致自动赔偿这个数额,公约中的限额只是实践中的一个最高标尺,现实中最终赔偿的实际数额,常在公约规定的责任限额以下^[24]。

《蒙特利尔公约》规定若公约条款不能解决的问题则一般交给法院所在地的国内法。中、美、韩、马各国就损害赔偿的计算方法和赔偿额度都有很大的区别。美国的赔偿额度明显最高,据已有的实践记载,在美国起诉的受害人所得赔偿额都高达 150 万美元以上,有时甚至达到 700 万美元,所以航空事故的受害人常选择在美国诉讼。

目前,国际航空责任赔偿案件的管辖权制度,为突显公平正义再次把公平的天秤偏于受害人一方,但现实中诉讼也有其弊端。比如由于《蒙特利尔公约》增加了“第五管辖权”,即旅客可以选择在其主要且永久居所所在地法院诉讼,当发生航空事故时,航空承运人可能会被在多国起诉,承运人面临纷繁复杂的诉讼常会影响对航空事故本身的处理,严重影响国际航空责任赔偿案件的效率,也对航空公司的经营带来很多不利的影 响。目前,由于通过诉讼的方式解决国际案件纠纷的弊端已显露出来,许多学者都已文中论述,并建议采用和解或仲裁的方式解决争议。

三、对国际航空责任赔偿的法理依据的进一步思考

鉴于国际航空侵权的法律基础是特殊的侵权,受害人处于弱势地位。笔者认为特殊侵权中应纳入特殊的制度才能取得平衡,比如上文中谈到纳入“精神损害赔偿”和“惩罚性赔偿”。国际航空责任赔偿中,加害人与被害人风险信息的不称和经济地位的不称对法律保护的平等性提出了新的挑战,尽管存在两大法系的历史差别,但实践中为达到实质正义而对于法官能动性和法律确定性的需求,两大法系日渐融合,彼此趋近,并不存在差异^[25]。

法的价值对法的制定和法的实施具有指导作用,法的执行也离不开法的价值作为指导,所以研究国际航空责任赔偿,探讨其价值基础很有意义。国际航空责任赔偿的价值基础是公平正义与效率的统一,意大利著名的法哲学家诺尔贝多·波毕认为法律人的法律哲学是研究法律的概念、正义理论和法律科学的理论。布彻南宣称,正义应当成为国际法律体系的主要目标,而正义的核心内容则是保护人权,而生命权是人权的根本。斯查奇特归纳说,在国际法上,公平一词有五种用法^[26]:(1)公平是缓和绝对法律的严酷性的“个别的”正义的一项基础;(2)公平是对公允、合理以及善意的考量;(3)公平是某些与公允与合理有关的特殊法律推理原则的一项基础;(4)公平是分配以及分享资源与利益的标准;(5)公平是分配正义的一个广泛的同义词。

这一价值基础笔者认为类似于环境法中的“公平责任”,又叫“衡平责任”,指“在当事人双方对造成损害均不存在过错时,损害事实已经发生的情况下,把公平正义作为价值判断的标准,根据当事人双方的实际经济情况和可能,由双方当事人分担损失的一项原则”^[27]。责任限制制度与确保对受害人的充分赔偿的目标相冲突,甚至有人认为它是一项不公正的歧视制度,以牺牲其他方利益为代价来保护危险活动行业^[28]。但在国际航空责任赔偿中,能体现公平正义和效率统一的有四种制度,分别是“先行付款制度”、“事实自证制度”、“国际航空运输人身损害赔偿归责制度”、“国际航空责任赔偿案件的管辖权制度”。

通过上文对国际航空责任赔偿法理依据的分析,法律规范与社会事实存在因果关系,笔者认为当前规制国际航空责任赔偿的公约可以吸纳“事实自证制度”,不要给“先行付款制度”过多的限制,并且设定在一定条件下实现“精神损害赔偿”和“惩罚性赔偿”,以便体现国际航空责任赔偿法惩罚性的功能,使损害赔偿功能与威慑功能达到统一,维护作为弱者的受害人的权益。

参考文献:

- [1]王家福.民法债权[M].北京:法律出版社,1991:546.
- [2]王瀚.华沙国际航空运输责任体制法律问题研究[D].武汉大学,1998:4.

^⑬自航空器到达目的地之日、应当到达目的地之日或者运输终止之日起两年期间内未提起诉讼的,丧失对损害赔偿的权利。

- [3] 赵维田. 国际航空法[M]. 北京: 社会科学文献出版社, 2000: 255.
- [4] 王瀚. 华沙国际航空运输责任体制法律问题研究[D]. 武汉大学, 1998: 77.
- [5] 赵维田. 国际航空法[M]. 北京: 社会科学文献出版社, 2000: 388.
- [6] 黄力华. 国际航空运输法律适用研究[M]. 北京: 法律出版社, 2007: 262.
- [7] 刘颖. 航空运输人身损害赔偿法律问题的研究[D]. 北京交通大学, 2010: 15.
- [8] 阳雪雅. 连带责任研究[M]. 北京: 人民出版社, 2011: 88.
- [9] 王德辉. 《蒙特利尔公约》下的赔偿责任体系及相关问题[J]. 太平洋学报, 2006(5): 33-42.
- [10] 孙南申. 涉外民商事案件诉讼管辖权中的法律问题[J]. 人民司法, 2002(7): 20-21.
- [11] 韩世远. 违约损害赔偿研究[D]. 北京: 中国社会科学院研究生院, 1997: 25.
- [12] 阳雪雅. 连带责任研究[M]. 北京: 人民出版社, 2011: 89.
- [13] 格哈德·瓦格纳. 损害赔偿法的未来——商业化、惩罚性赔偿、集体性损害[M]. 王程芳, 译. 北京: 中国法制出版社出版, 2012: 34.
- [14] 梁慧星. 民商法论丛[M]. 北京: 法律出版社, 2002: 638.
- [15] 王利明. 惩罚性赔偿研究[J]. 中国社会科学, 2000(4): 112-122, 206-207.
- [16] 严存生. 法的“一体”和“多元”[M]. 北京: 商务印书馆, 2008: 83.
- [17] 卢梭. 社会契约论[M]. 何兆武, 译. 北京: 商务印书馆, 1980: 69.
- [18] 赵维田. 国际航空法[M]. 北京: 社会科学文献出版社, 2000: 254.
- [19] 叶乃峰. 国际航空侵权责任研究[D]. 西南政法大学, 2007: 72.
- [20] 黄卉. 航空法律前沿问题研究[M]. 北京: 法律出版社, 2010: 260.
- [21] 赵维田. 国际航空承运人对旅客伤亡的责任范围[C]. 中国国际法年刊, 1984: 133.
- [22] 胡雪梅. “过错”的死亡——中英侵权法宏观比较研究及思考[M]. 北京: 中国政法大学出版社, 2004: 238.
- [23] 王卫国. 过错责任原则——第三次勃兴[M]. 北京: 中国法制出版社, 2000: 279.
- [24] 唐明毅. 新国际航空旅客运输责任制度及其影响[J]. 政治与法律, 2003(2): 66-74.
- [25] FRIEDRICH K. Juenger, American and european conflicts [J]. Law, American Journal of Comparative Law, 1982, 30 (1): 125-129.
- [26] SCHACHTER O, International law in theory and practice[M]. Martinus Nijhoff Publishers, 1991: 55-56.
- [27] 蔡守秋, 常纪文. 国际环境法学[M]. 北京: 法律出版社, 2004: 121.
- [28] GAUCI G. Limitation of liability in maritime Law: an Anachronism[M]. Maritime Policy, 1995: 19.

A Review of the International Aviation Legal Basis for the Liability for Compensation

LIANG Yanyan

(School of Law, Zhongnan University of Economics and Law, Wuhan 430073, P. R. China)

Abstract: Disputes concerning international aviation are existing since the first international aviation regulations of the International Convention for compensation – Warsaw Convention appeared, and they have achieved the peak of compensation for International aviation because the Malaysia Airlines incident and the pending Asiana crash happened in 2013. Special infringement relationships under the contract are the legal basis under the international aviation compensation, at the same time, the system of compensation for international aviation should pursue the unity and coordination in the relationship between damages function and deterrent function, and the unity of fairness and efficiency. In the personal injury compensation system of International Air Transport Liability and legislative tendencies of compensation cases, the jurisdiction of the International Air trends gradually from the carriers to the consumer. Through the analysis of the legal basis for international aviation liability compensation, punitive function of the international aviation liability compensation in international convention should be highlighted.

Key words: international law; aviation compensation; jurisdiction

(责任编辑 胡志平)