

国际航空事故人身损害赔偿问题研究

◆程永凌

(中国民航大学, 天津 300000)

【摘要】随着航空安全技术的进步,航空运输安全技术不断增多,但如果飞机失事的话,且社会影响远高于其他运输方式,则飞机失事往往会导致灾难性后果,因此,对航空事故的人身损害赔偿问题也受到了广泛的关注。作为国际航空运输领域统一实体法的华沙体系和《蒙特利尔公约》,在协调旅客和承运人的关系,解决两者之间的利益冲突方面发挥着重要作用。本文结合与航空事故赔偿有关的概念和原则,分析了我国飞机失事国际实物赔偿制度的法律问题,针对我国相关体系中可能存在的问题展开研究,并借鉴实际经验,进而提出相应的建议,以促进我国国际航空运输业的健康发展。

【关键词】国际航空事故;人身损害赔偿;归责原则;责任限额

航空事故与人类航空旅行密切相关,自飞机发明以来,航空事故就开始出现,但人们对航空危险的规避和处理能力也在不断提高,但受多种因素的影响,导致各种问题对航空安全造成了一定的威胁,进而因各种因素影响出现航空事故。除了空难带来的精神损害外,人们还需要补偿他们所遭受的损失。如何确定承运人的责任,如何赔偿旅客的损失,是国际运输中的一个重要问题。到了21世纪,航运业在国民经济当中起到了重要的作用,并且各个国家也加强了对航空事故问题的处理,通过了解航空事故可能存在的各个因素,进而提出相关赔偿问题。目前,我国已成为仅次于美国的民航第二大国,但《中华人民共和国民用航空法》中关于国际航空适应化的规定(规定了飞行事故的赔偿)被推迟,并与国际协议相抵触,使得该领域一些争议的解决较被动。因此,本文针对其中课程存在的问题展开了论述,并提出相关措施,以期能够为人们提供借鉴。

一、关于国际航空事故人身损害赔偿的相关理论分析

(一)相关概述

国际航空客运中,航空供应商能否赔偿旅客损失,国际航空责任规则能否与国际航空运输中的“事故”直接相关,这是确定航空事故的必要条件。关于将重大航空事故列为航空事故没有争论,关键是要为国际航空事故选择相应的标准,并且能够具有一定的合理性、稳定性,“事故”的隐含意义是由法院在实践中解释的。

美国法院将“事故”定义为意外、不寻常或与他或她的真实性别相关的健康状况的突然变化,这是其他成员国普遍接受的定义。必须清楚的是,“事故”是乘客受伤或死亡的原因,而不是乘客受伤或死亡。根据这个定义,乘客本身健康引起的与航班无关的事件,如心脏病、哮喘和胃溃疡,都不是意外。

(二)国际航空事故人身损害赔偿的当事人

国际航空事故中获得人身伤害赔偿权利的人主要是受害者本人和死者的近亲。死者的近亲有权获得赔偿,各国法律对近亲的范围有不同的规定。死者的父母、配偶和子女通常是近亲。死者的近亲可以从债务人那里收取费用,帮助受害者康复,安排葬礼,支付赡养费。

国际航空事故包括但不限于航空公司、航空公司雇员或代理人、飞机运营商、飞机产品制造商、航空公司保险公司等。从华沙体系的角度来看,根据《蒙特利尔公约》,国际航空事故中个人受伤的赔偿可以被称为航空公司的特别责任法。

二、国际航空事故人身损害赔偿的原则

(一)财产赔偿原则

财产赔偿原则是指以财产为损害赔偿的基本方法的补偿原则。在我国原《侵权行为责任法》中,狭义损害赔偿是指对被害人财产损失的补偿。财产补偿原则确立了统一的支付方式,但财产补偿在国际上较复杂,因为当事人的国家和制度不同。在二十世纪六七十年代美元危机期间,由华沙公约组织确立的法官赔偿制度受到了较大打击。随着国际金融危机的爆发和布雷顿森林体系的崩溃,《蒙特利尔公约》修改了《华沙公约》中规定的补偿货币单位,改为国际货币基金组织的“特别提款权”。

(二)全部赔偿原则

所谓全部赔偿原则,即侵权人意味着根据对受害人产生的实际损失的范围和规模全额赔偿,弥补受害人的所有损失,恢复到以前的状态,也就是原来的状态。作为国际航空事故中人身伤害补偿原则的综合补偿原则,不仅反映了违法行为法律的公允价值,而且完全保护被害人的正当权利和利益。

（三）限额赔偿原则

所谓限额赔偿原则，不是根据实际损失进行补偿的，而是补偿义务人只对受害人一定范围内的损失承担责任。在国际航空事故人身伤害补偿中全额补偿的情况，赔偿金额往往会较高，债务人承担不起赔偿负担，受害人权利利益得不到保护，也影响了航空业。华沙体系针对上述考虑因素实施了有限的补偿系统。但是，仅仅在全球范围内实施单一配额制是很难获得共识的，因此，《蒙特利尔公约》采取双梯度的归责制度，将有限补偿制度与无限制补偿制度巧妙结合，基本实现全部补偿原则与限定补偿原则的统一。

三、我国国际航空事故人身损害赔偿制度存在的问题

（一）相关法律法规内容规定滞后

我国的民用航空法以华沙体系为基础，自《蒙特利尔公约》在我国生效以来，我国法律中有关国际航空事故的规定被拖延。自1958年《华沙协定》加入《蒙特利尔协定》以来，美国《联邦航空法》仅作了两次调整。除了法律要求的人身伤害赔偿的延误外，承运人的赔偿责任在很大程度上取决于《蒙特利尔公约》的赔偿责任。承运人对与航空有关的损害赔偿要求的赔偿责任原则，主要是根据非法行为的赔偿责任法制定的，但法律并没有根据现行合同中适用的严格赔偿责任风险来确立。此外，在我国实施《中华人民共和国民用航空法》的几十年间，仅作出了五项修正，但是，在我国已加入的《蒙特利尔条约》最近的条款中，仍然存在分歧，以及关于立法积压的问题。作为第二大民航国，我国面临着运输法中的各个问题，无论是通过维护旅行者的利益还是航空公司的利益，需要改变民航法中的相关规定，以促进航空业的国际发展。

（二）损害赔偿限额不高

《中华人民共和国民用航空法》第128条中规定，我国的民航法律并不直接决定航空公司的责任限额，具体的补偿限额由国务院民航当局批准。自《蒙特利尔公约》签署生效以来，许多国家通过立法在本国法律中设定了赔偿限额。在加入《蒙特利尔公约》后，2006年2月，民航局（民航局）公布了164份关于国家航空公司责任限制的报告，以反映国际航空法的当前趋势，国际社会对《蒙特利尔公约》规定的补偿限制进行了大量研究，许多国家通过立法在本国法律中设定了赔偿限额。但是，我国尚未对相关航空公司责任限额立法进行修改，因此，我国航空业快速发展的现实要求和乘客的合法权益得不到有效保护。

（三）管辖权规定不详尽

虽然《蒙特利尔公约》于2005年在我国生效，但我国尚未将《蒙特利尔公约》规定的判例法纳入民航法。取而代之的是，华沙体系的管辖权条款继续适用，尚未就“第五管辖权原则”制定立法。但近年来，我国公民也声称有许

多国际飞机失事的遇难者。2013年，三名我国乘客在韩国的一次飞机失事中不幸遇难，根据相关规则，受害人以及他们的家人只能在旧金山以及首尔被起诉，对于无法在我国法院提起诉讼的受害者及其家属，他们的家人的死亡对其精神上会产生损伤。但我国航空法没有设立第五管辖权，这意味着受害者及其家属须前往韩国、美国起诉，这无疑给受害者及其家属带来了难题。

四、我国国际航空事故人身损害赔偿制度的完善

（一）合理借鉴双梯度责任制度经验

自原《侵权责任法》通过以来，无论该法律如何发展，始终以违约责任原则为基础，违约责任原则是违约责任法的基本原则。但由于空中交通活动的特殊性和复杂性，飞机失事后，经常需要从国家机场当局派出专家组现场调查事故，这比较耗时，在适用不当行为责任原则时，航空公司的疏忽为受害者及其家属提供了违反民法公平原则的证据。在签署以特定类型的航运为基础的《华沙公约》和《蒙特利尔公约》时，缔约国应同时承担虚假和严格的责任以及严格问责原则，形成双重梯度责任制度体系。双重梯度责任制度则是要求不仅需要保证承运人的相关利益，还需要保证受害人以及他们家人的利益，进而有效地确保国际航运发展的要求。

在海运方面发展良好的国家的飞行方面体现了双梯度责任制度，但我国法律继续遵循传统假设，即承运人责任原则是一种不当行为，这影响了我国民法和国际社会的发展。为了解决这一问题，需要按照《公约》立法的精神，建立一个双梯度责任制度。

（二）提高损害赔偿限额

《国内航空运输承运人赔偿责任限额规定》规定航空运输企业的赔偿限额为40万元。在随后的十年中，国际航空公司的责任限额也发生了大幅改变，但我国尚未颁布关于航空公司责任限额的法律，航空业的实际法律要求不适用于快速发展的航空业，但是，不能维护我国游客的合法利益。随后加入《蒙特利尔公约》的国家将根据“侵权行为复活原则”，即根据受害者的月收入、受害者的年龄和受害者的财产，确定事故后的赔偿金额，但我国的损害赔偿仅为40万元，这与《国际公约》的规定存在一定的偏离。因此，针对这一问题，应不断总结相关经验，并且从双梯度责任原则出发，通过及时调整受害人的赔偿金额的方式来解决。实施双梯度责任原则不仅有助于航空公司和乘客的利益，也有助于加快航空业的进一步发展。

（三）借鉴第五管辖权相关原则

在美国国际飞机失事的法律实践中，第五管辖权的原则发挥着重要作用。首先，第五管辖原则允许受害者及其家属在他们经常居住的法院起诉，使他们更容易在受害者及其

家属之间做出选择,在最近的法院提起诉讼,减少不必要的审判数量。其次,国际法规则试图“阻止原告选择法院”,第五条管辖权原则扩大了被告选择法院的权利。最后,第五管辖权原则不仅仅是美国公民的专属权利,根据第五管辖区域的扩展解释,与此案有关其他国家公民则可以在该地区进行诉讼,并且在美国的法律当中,还存在部分原告在美国法院当中提出一定的索赔,但是美国法院提出不方便原则,进而将索赔问题进行驳回。但我国已经是航空大国,民航法的制定必须符合我国的发展状况。此外,近年来,我国司法体制的改革和一大批高素质法官的涌现,允许我国应用第五管辖原则来处理我国的国际航空事故。采用第五管辖权原则不仅最大限度地保护了我国公民的权利,而且最大限度地保障我国承运人的利益。

五、结束语

全球经济的快速增长、日益密切的互动和日益增加的旅行,使航运成为越来越多人的固定选择。航空旅行的安全性和舒适性得到了提高,但安全事故也随之增多。国际航空事故后的人身损害赔偿是最常讨论的话题之一。我国与一些发达国家在人身损害赔偿责任限制、承运人责任原则和管辖权方面存在一定差异,导致我国人民在发生国际航空事故时只能前往其他国家进行诉讼。根据《蒙特利尔公约》规定的经验,《公约》判例法比较和汇聚了国外航空先进的理念,并且为了提高民航规则的适应能力,更好地保护航空消费者的合法权益,通过完善民法的方式,进而有效促进航空事业的发展。

参考文献:

- [1]侯旭.论航空事故损害赔偿的过失责任[D].天津:中国民航大学,2018.
- [2]舒璟.论国际航空事故中人身损害赔偿的法律依据[D].桂林:广西师范大学,2017.
- [3]庞文豪.国际航空事故中旅客人身损害赔偿法律问题研究[D].石家庄:河北经贸大学,2017.
- [4]张宗师.航空事故的法律概念及其界定标准研究[J].法制与社会,2016(24):13-14.
- [5]许凯.论国际航空事故人身损害赔偿的法律适用——以韩亚航空事故为例[J].西南民族大学学报(人文社科版),2016,37(06):94-97.
- [6]陈芋竹.浅谈国际航空事故赔偿问题——以马航MH370事件为例[J].法制博览,2016(11):44.
- [7]梁艳艳.评国际航空责任赔偿的法理依据[J].重庆大学学报(社会科学版),2015,21(02):134-140.
- [8]张新宝,赖成宇.定期金给付方式在我国人身损害赔偿中的适用[J].法学评论,2021,39(06):1-15.
- [9]杨帅.探究城乡融合背景下我国人身损害赔偿标准[J].法制与社会,2021(20):55-57.
- [10]谭家强.和解协议的可撤销研究——以人身损害赔偿和解协议为例[J].法制与社会,2021(17):21-22.
- [11]杨英娜.人身损害赔偿制度的法经济学分析[J].法制博览,2018(27):135-136.

作者简介:

程永凌(2002—),男,汉族,安徽合肥人,大学本科,研究方向:法学。