

有关 1999 年《蒙特利尔公约》的几个问题

董念清

本文发表于《中国民用航空》2005 年第 8 期

1999 年在加拿大蒙特利尔外交会议上通过的《统一国际航空运输某些规则的公约》(以下简称 1999 年《蒙特利尔公约》),从 2005 年 7 月 31 日起对我国正式生效。该公约取代了已适用 70 多年的《华沙公约》及修正其的系列公约、议定书,从而使规范国际航空运输的法律制度走向统一、完整,展现在我们面前的是一个全新的法律制度。这部公约的生效,在对航空公司产生影响的同时,也将直接影响到国际航空运输中旅客的切身利益。目前人们关注的问题不仅仅是公约的意义或影响,更想了解的是公约对于赔偿责任是如何规定的?在发生人身伤亡和延误的情况下,航空公司如何承担责任?承担责任的条件是什么?旅客究竟能否得到赔偿?能够得到多少赔偿?因此,本文无意论述公约的意义或影响,只想就人们关注的上述问题做一分析,敬请指正。

一、公约仅适用于国际运输中发生的损害赔偿

任何一部法律,都有其适用范围,1999 年《蒙特利尔公约》也不例外。根据公约规定,公约适用于所有以航空器运送人员、行李或者货物而收取报酬的国际运输。“国际运输”系指根据当事人的约定,不论在运输中有无间断或者转运,其出发地点和目的地点是在两个当事国的领土内,或者在一个当事国的领土内,而在另一国的领土内有一个约定的经停地点的任何运输,即使该国为非当事国。就本公约而言,在一个当事国的领土内两个地点之间的运输,而在另一国的领土内没有约定的经停地点的,不是国际运输。

很明显,公约的适用范围是国际运输。对于中国国内的运输中发生的损害赔偿,因不是国际运输,不能依据该公约的规定进行赔偿,只能依据中国国内法的规定进行。

二、赔偿数额或赔偿限额不等于赔偿标准

(一) 对于旅客死亡或者身体伤害的赔偿

1929 年《华沙公约》对于旅客在航空运输中受到的伤害,设定了一个最高限额,即 125,000 金法郎(1975 年《蒙特利尔第一号附加议定书》修改为 8300 特别提款权,约合 10,000 美元)。不同于 1929 年《华沙公约》的是,1999 年《蒙特利尔公约》并没有设定一个最高限额,

而是以 10 万特别提款权（在本公约签署当日，1 特别提款权合人民币 11.16310 元）为界，分两种情形予以规定，并且每一种情形都有严格的限制条件。

1. 不超过 10 万特别提款权的索赔

对于每名旅客在 10 万特别提款权以下的索赔，航空公司一般情况下不能免除或者限制其责任。但是，经航空公司证明，有下列情形之一的，相应全部或者部分免除承运人的责任。

（1）损失是由索赔人（如旅客本人、旅客的权利继承人、托运人、收货人以及他们各自的代理人、受雇人）或者索赔人从其取得权利的人的过失或者其他不当作为、不作为造成或者促成的；（2）旅客以外的其他人就旅客死亡或者伤害提出赔偿请求的，经承运人证明，损失是旅客本人的过失或者其他不当作为、不作为造成或者促成的。

2. 超过 10 万特别提款权的索赔

对于每名旅客在 10 万特别提款权以上部分的索赔，航空公司的承担也是有条件的，即如果航空公司证明有下列情形之一的，则不承担责任：一是损失不是由于航空公司或者其受雇人、代理人的过失或者其他不当作为、不作为造成的；二是损失完全是由第三人的过失或者其他不当作为、不作为造成的。换句话说，如果航空公司证明不了上述任一情形，航空公司除了承担 10 万特别提款权的赔偿外，高出 10 万特别提款权的部分，航空公司还应该承担。

特别需要说明的是，并不是一发生损害，航空公司就应承担 10 万特别提款权的赔偿责任。索赔人实际能得到多少赔偿，应由索赔人举证证明其受到的实际损失。如果索赔人证明的实际损失小于 10 万特别提款权，航空公司承担的数额也就在 10 万特别提款权以下。换句话说，在 10 万特别提款权以下，实际赔偿多少，要看旅客的实际损失。索赔人索赔的数额高出 10 万特别提款权的部分，同样需要索赔人证明是实际损失。

总之，不论是 10 万特别提款权以下的索赔还是高于 10 万特别提款权部分的索赔，其前提条件是都需要索赔人证明是实际发生的损失。在不存在上述限制条件的情况下，航空公司按实际损失赔偿；如果存在上述限制条件，航空公司承担的赔偿数额还要低于索赔人证明的实际损失。因此，公约规定的赔偿数额不等于实际可以得到的赔偿额。

（二）因延误给旅客造成的损失赔偿

1999 年《蒙特利尔公约》的在延误方面的一个亮点是，具体规定了对于旅客延误的赔偿限额，即 4150 特别提款权。《华沙公约》和《海牙议定书》并没有专门规定旅客延误的赔偿限额。从法理上说，公约和议定书所规定的旅客责任限额也就是对于延误的限额。《危地马拉议定书》首次专门规定了旅客延误的责任限额，为 62,500 金法郎，后《蒙特利尔第三号附加议定书》将其改为 4150 特别提款权。可以说，1999 年《蒙特利尔公约》继承了《蒙

特利尔第三号附加议定书》的规定。

1999年《蒙特利尔公约》规定，旅客在航空运输中因延误引起的损失，航空公司应当承担责任。航空公司对每名旅客的责任以4150特别提款权为限。这里的4150特别提款权，也是最高限额，即旅客的实际损失如果小于该限额，则按实际损失赔偿；如果大于该限额，则超出的部分不予赔偿。根据公约的规定，旅客要想得到赔偿，应证明以下内容：（1）发生了延误；（2）因延误导致损失。

航空公司如果想限制或免除其责任，则应举证证明：（1）承运人证明本人及其受雇人和代理人为了避免损失的发生，已经采取一切可合理要求的措施或者不可能采取此种措施的，承运人不对因延误引起的损失承担责任。这里又可以细分为两个方面：一是已经采取一切可合理要求的措施，例如航空器在发生机械故障的情况下，航空公司采取了所能想到的办法维修，包括航空器制造商所介绍或推荐的维修措施，但还不能使航空器恢复到适航的情况下，则航空公司不对因延误引起的损失承担责任。二是不可能采取此种措施的，这就是航空公司无法控制的原因造成的延误，如天气条件、空中交通管制、军事活动等。或者（2）损失是由索赔人（如旅客本人、旅客的权利继承人、托运人、收货人以及他们各自的代理人、受雇人）或者索赔人从其取得权利的人的过失或者其他不当作为、不作为造成或者促成的；或者（3）旅客以外的其他人就旅客死亡或者伤害提出赔偿请求的，经承运人证明，损失是旅客本人的过失或者其他不当作为、不作为造成或者促成的。

通过以上的分析，我们可以看出，不管是旅客的身体伤害，还是由于延误给旅客引起的损失，公约规定的不是赔偿标准，而只是具体的数额或最高限额，具体是否赔偿，赔偿多少，还受到许多条件的限制。不是一发生身体伤害或者延误，航空公司就要赔偿10万特别提款权或4150特别提款权。

三、精神损害的赔偿问题

对于航空运输中发生的精神损害是否赔偿，一直是一个有争议的问题。1929年的《华沙公约》规定了三种损害，即死亡、受伤或者其他任何身体伤害。对于死亡和受伤，含义明确，没有任何不确定性。而对于“其他任何身体伤害”是否包括精神损害，一直争论不休。1999年《蒙特利尔公约》则分为两种情况，即“死亡和身体伤害”。那么，1999年《蒙特利尔公约》第17条规定的损害是否包括精神损害？

在1999年5月的蒙特利尔外交大会上，赞成精神损害的与反对精神损害的发生了激烈的交锋。会议的最后结果是，精神伤害不作为一个独立的可赔偿的伤害，可赔偿的精神伤害

应限制在可证明的有严重情感伤害的范围内，对那些由于震动等现象而产生的“飞行恐惧”这一类诉讼都不能赔偿。

笔者认为，1999年《蒙特利尔公约》关于旅客损害赔偿的规定是有缺陷的。尽管公约的原本文字排除精神损害赔偿，但这并不意味着不能获得精神损害赔偿。能否得到精神损害赔偿，完全取决于各国国内法的规定与法院的实践。

首先，虽然在公约中没有明确规定精神损害的问题，但公约“以中文、英文、阿拉伯文、法文、俄文和西班牙文写成，各种文本同等作准”。实际上，法文与英文在精神损害的解释上是不一致的。在1999年的会议上，一些欧洲国家的代表提出，在他们国家的法院中，“身体伤害”一词仍可能涵盖对精神伤害的赔偿，法文本“*lesion corporelle*”一词本来就包括精神伤害，不使用法文的国家，包括英美法院仍有可能依据过去的判例或者其国内法将身体伤害延伸到精神伤害。换句话说，如果航空事故的遇难者在那些允许精神损害的公约当事国提起诉讼，尽管公约的原本文字排除精神损害赔偿，受害人还是能够得到赔偿。

其次，能否得到精神损害赔偿，取决于各国国内法的规定与法院的实践。在英美法系的损害赔偿法中，20世纪70年代之前，依“非财产损害的同时造成了物理损害为要件”的原则，侵害人格权所造成的精神损害，仅仅被看作是由身体损害而造成的精神痛苦或神经打击，以此为中心项目，逐步归纳出人身损害赔偿的若干种类型，其评定赔偿数额按分类进行计算。若是因伤害身体并直接引起精神痛苦者，就构成赔偿的理由，受害人除对伤害部分可以请求赔偿外，还可以对因此产生的精神损害行使赔偿请求权。进入70年代以后，随着社会生活的需要和判例的发展，英美法对侵犯权利人的身体所造成的精神损害赔偿，改变了以前“人身损害”这个中心项目，确立了“人格损害”为新的中心项目，各类人格侵害的精神损害赔偿获得了相对独立，对故意施加的单纯精神上的损害行为，审判实践已突破以前“从未判给原告纯粹精神上的损害赔偿”的做法，开始有了受害人可直接求偿精神赔偿金的“类型化”案例。

德国通过颁行单行法和修改民法典等方法，扩大人格权的保护范围，比如在《航空法》中，都规定了受害人可诉精神损害赔偿的权利。

在司法实践中，许多国家的法院基本上支持精神损害赔偿。在美国大多数州里，原告即使没有遭受到生理的损害，也可以要求因遭受心理的创伤而获得赔偿。近年来，已有大量的判决支持未遭受身体伤害的原告。在航空运输中，美国的法院肯定了由身体伤害直接引起的精神伤害属于身体伤害一部分的看法，认为“任何其他身体伤害”包括肉体创伤、由肉体创伤而引起的反常与病痛以及因精神受刺激而引起的身体生理病症。

韩国和日本的做法是，航空公司不但在事故发生后立即给旅客赔偿，而且还应该赔偿给近亲属“悼念钱”。“悼念钱”是对近亲属伤痛的一种补偿，这种伤痛随时间增加而增加。韩国和日本计算死亡造成的损失时包括收入损失、葬礼费、财产损失和悼念钱。这里所说的悼念钱也是精神损害赔偿的一种，是除了身体伤害赔偿以外受害人或者其近亲属可以得到的精神伤害赔偿。

中国的法院在因航空运输给旅客造成死亡和身体伤害的情况下，也判给精神抚慰金。如1998年5月，原告陆某乘坐被告美联航的UA 801班机，由美国夏威夷经日本飞往香港。该机在日本东京成田机场起飞时，飞机左翼引擎发生故障，机上乘客紧急撤离。陆某在紧急撤离过程中受伤，经该院摄片诊断为右踝骨折。法院判决被告美联航赔偿原告护理费人民币7000元、误工费人民币105877.50元、伤残补偿费人民币18.6万元、精神抚慰金人民币5万元。

因此，虽然公约的原本文字排除精神损害赔偿，但能否得到精神损害赔偿，取决于各国国内法的规定与法院的实践。