

律师在法航“协和空难”理赔中的工作实践 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/483/2021_2022__E5_BE_8B_E5_B8_88_E5_9C_A8_E6_c122_483958.htm 相关链接：4月10日

，英国航空公司及法国航空公司宣布，他们将于今年10月底终止协和式超音速飞机的一切客运业务。从1976年到2000年，协和式超音速飞机在其运行当中从未发生过重大伤亡事故。2000年7月，协和客机不幸首次遭遇空难，造成113人死亡。英、法两航空公司在事发后当即暂停了协和客机的运行，并对其各自所拥有的协和客机进行了彻底的检修。16个月后，英、法两航空公司决定恢复协和客机的运行，其后协和式超音速飞机开始在技术上屡出问题。2002年底，英航的一架协和客机在抵近纽约时，其机尾舵轴部分发生部件脱落；今年年初，法航协和客机因发动机发生故障，不得已在加拿大东海岸哈利法克斯紧急降落。最近，协和式超音速飞机的制造商空中客车提出，协和式超音速飞机在近几年内需要进一步的进行维修。另外，由于全球经济的整体下滑，这两家航空公司协和客机的订座率连续下降，在营利上受到很大的影响。再则，协和式超音速飞机的保养和维修费用也是非常大，以英航为例，在2000年协和空难后，其所拥有的七架协和式超音速飞机在检修上就花费了1700万美元。虽然协和式超音速飞机运行执照的有效期限一直到2009年，但是，在目前不能保障协和客机订座率的情况下，加上高额的保养和维修支出，英、法两航空公司在不得已之下，决定提前结束协和式超音速飞机的客运使命。2000年7月25日，法国航空公司一架由巴黎飞往纽约、载有百余名德国旅客和两位丹麦旅客的

协和客机在巴黎机场刚起飞不久，即在空中起火并坠毁。机上113名乘客及机组人员全部遇难丧生，无一幸存，至今仍未完全查清导致事故发生的缘由。律师在处理“协和空难”中所采取的步骤

2000年协和空难的理赔在事发后一年内就已经完成，该理赔事宜没有通过诉讼程序进行裁决，而是由法国航空公司及其他有关当事人与受难家属们协议解决的。但是，无论是进行诉讼，还是谈判协商；无论是作为受难家属的代理律师，还是作为航空公司的代理律师，以下几个方面的问题应当逐一考虑：

- 1、“协和空难”是否属于华沙公约体系的调整范畴？华沙公约体系是调整国际航空旅客、货物运输关系的国际公约的总称。首先，法国航空公司这架遇难的协和客机所载运的乘客是从巴黎飞往纽约。在该航线，纽约无论是作为其乘客的航程终点，还是作为约定的经停地，都决定了其国际航线的性质。因此，该案属于华沙公约体系的适用范畴。其次，虽然法国加入了修订《华沙公约》的《海牙议定书》等其他华沙公约体系的文件，但是美国只加入了《华沙公约》。因此，1929年《华沙公约》是该案的适用法律。
- 2、华沙公约体系对国际航空运输承运人的赔偿责任规定有最高限额 依照《华沙公约》的规定，国际航空运输承运人，对发生在其所营运的航务过程中的旅客人身伤亡事故，承担无过错责任；但由于旅客自身缘故所导致的人身伤亡除外。就协和空难而言，只要在规定期限内，死难者家属就该死难者在事故发生时乘坐该飞机的事实，通知作为航空运输承运人的法国航空公司，他们无须举证证明法航是否对该空难有过错，即可向法航提出对其所承受的损失给予相应的经济赔偿。但是，《华沙公约》规定了航空承运人赔偿责任的

最高限额，即承运人对乘客的人身伤亡以125000金法郎为限。(按美国民用航空委员会1974年通过的71 - 1 - 16号令的规定，即折合为1万美元) 3、华沙公约体系不限制航空运输承运人自愿提高其赔偿责任限额 航空运输承运人的赔偿责任限额一直是各国民航界就华沙公约体系争论的核心问题之一。1999年于蒙特利尔新签订的《统一国际航空运输某些规则公约》(简称《蒙特利尔公约》)，在这一问题上做出了质和量的修改。但是，该公约尚未正式生效。目前，航空运输承运人的赔偿责任限额，依据不同案件所适用公约的不同，或适用1929的《华沙公约》规定的限额(承运人对乘客的人身伤亡责任为1万美元)，或适用1955年《海牙议定书》规定的限额(承运人对乘客的人身伤亡责任为两万美元)。而这两个公约中所规定的赔偿责任限额对大多数国家来说已经不足以弥补受害人实际遭受的经济损失。为了旅客利益，许多从事国际运输的航空公司联合采取行动，放弃华沙公约体系中对他们的赔偿责任的限额，并对在一定的赔偿金额之内的索赔要求，自愿放弃华沙公约体系中所赋予航空承运人的抗辩权。因而，《国际航空运输协会关于旅客责任的承运人间协议》于1995年产生，并随之于1996年产生了《实施国际航空运输协会承运人间协议的措施的协议》。但是，这两个协议均属航空公司间达成的协议，并不是多边条约，因此，他们不具有法律的普遍规范性。另外，在欧洲注册的航空运输承运人，适用欧盟于1997年10月9日颁发的关于航空旅客运输责任的欧盟第2027/97号条例。依此条例第5条的规定，从事欧盟各国间航空运输的承运人，对其旅客的人身伤亡，承担高达10万特别提款权(约为17万美元)的赔偿责任；并且，在航空事故发生

后，承运人应当当即向受伤旅客或死亡旅客的家属预先赔付一定赔偿款项。法国航空公司是在欧盟国注册的航空运输承运人，而其遇难的飞机当时执行的是欧盟国法国与非欧盟国美国之间的行程。至于欧盟的该项条例是否适用于欧盟国与非欧盟国之间的航空运输的问题，尚无定论。尽管如此，法国航空公司在事发后随即启动理赔程序，并及时组织向各遇难者的家属分别预先支付了数额约为2万美元的赔偿金。律师在这里的工作是，遇难者家属的律师要保证遇难者的家属及时领取到该预付赔偿金：律师要准备证明遇难者家属与遇难者之间的家庭关系文件，并与申请预付金的律师函及其受委托代理的文件一并寄到航空公司；而航空公司方面，其代理律师要保证预付赔偿金的切实到位：在收到申请预付赔偿金的信函后，要核对申请人与死难旅客的关系，核实后通知航空公司发放预付金。

4、如果遇难者方要求索赔的数额高于华沙公约体系中规定的赔偿责任限额该如何处理？首先，必须注意的是，华沙公约体系中规定的赔偿责任限额只适用于国际航空运输承运人(包括实际承运人)，及其受雇人和代理人(在其受雇或代理范围内行使职责的)。但是，如果飞机事故的发生是由于航空承运人或其受雇人、代理人的过错责任，包括飞行员、飞机机组的过错责任，航空承运人及其受雇人和代理人则不能适用华沙公约体系中对承运人的赔偿责任限额的规定，而应当赔偿遇难旅客因该飞机事故所承受的全部实际经济损失。在这种情况下，华沙公约体系中的推定过错原则不再适用，作为原告的遇难者方必须举证证明被告方的过错责任。从另一方面来看，一起飞机事故的发生一般涉及到方面很多，除机组因素外，还包括机场空管部门和保

障部门的因素，也可能是飞机自身或其零部件的问题等等因素。如果空难是由于飞机自身或其零部件的问题而导致的，该飞机的制造商或其零部件提供商则应当承担责任。如果空难是因为机场空管部门的过错而导致的，机场空管部门则应当承担责任。然而，无论是飞机的制造商或其零部件提供商也好，还是机场空管部门也罢，他们都不在华沙公约体系的适用范畴之内，华沙公约体系中对承运人的赔偿责任限额对他们也不适用。但是，应当注意的是，华沙公约体系中的推定过错原则在这里也不再适用。换言之，如果作为原告的受难者方能够提出充分的证据证明：飞机的制造商或其零部件提供商、或机场空管部门等等对空难的发生负有责任，受难者方向被告方所提出赔偿的数额则不受华沙公约体系中对承运人的赔偿责任限额的限制。一起空难的发生所涉及到的方面有许多，而各方各面又都涉及到行业专业性技术问题。这就要求办理空难的律师(无论是代理受难家属的律师，还是代理航空公司的律师)要具有极强的行业专业性，否则，他们或是无法搜集和准确利用证据，或是无法辨识证据的有效性而据以抗辩。就“协和空难”理赔的一些法律问题探讨协和空难的理赔工作最终于2001年6月结束。经法国航空公司及其他有关当事人与受难者家属们达成协议，法国航空公司及其他有关当事人同意以高出华沙公约体系中规定的赔偿责任限额的赔偿款，分别对所有受难者家属进行了赔偿。德国某报道称，这种高额赔偿金受到了“美国因素”的影响。那么，什么是“美国因素”呢？在处理协和空难赔偿过程中，法国航空公司受到“美国因素”的影响了吗？1、什么是“美国因素”？法航遇难的协和客机在事发时，执行的是由巴黎飞往

纽约的航线。纽约作为该航线的目的地，可以被看作是“美国因素”。在协和空难事故调查中，曾提到有一架美国大陆航空公司的DC-10，在该遇难协和客机起飞前使用了同一跑道起飞。这也可以被看作是“美国因素”。但是，这两点都不是德国某报道所谓的“美国因素”。事实上，该报所称的“美国因素”是指，在美国民航法律实践中，有不少司法案例记录，原告律师采取各种方式，避免适用《华沙公约》中所规定的赔偿责任限额，并为受害者争取到远远超出该责任限额的大额赔偿。美国法院因此而被公认为是航空事故受害者的慷慨保护者。也正是因为如此，许多人误以为：只要把民航事故人身伤害索赔案拿到美国法院起诉，就会得到巨额赔偿。那么，是不是因为该协和空难的受难家属也得到了巨额赔偿，德国某报则称之为受“美国因素”的影响呢？“美国因素”的背后有其“美国背景”。美国只加入了1929年的《华沙公约》。正是因为美国对华沙公约体系中的承运人赔偿责任限额一直不满，在美国加入《华沙公约》后，就未再加入其他任何一个修订书或补充公约。1929年《华沙公约》中的承运人赔偿责任限为1万美元之内，这一限额早就被视为不适应当前美国社会发展的经济需求了。在美国，除了保障最低生活水平的社会福利制度外，没有法定的社会保险制度。如果个人不自主购买人寿保险、健康保险的话，一旦遇上这样的空难事故，其家属则很难在经济上得到充分保障。如此一来，这些受难家属只能转向航空公司，向他们索取因空难导致的各项经济损失的赔偿。另外，在美国的司法实践中，丧偶损失费及精神受损费都可以算作经济损失向被告提出。再则，败诉方还须承担胜诉方的诉讼费。在美国法院的

判决书中，最终的赔偿总额还包括由败诉方所承担的胜诉方的诉讼费用。如果把受难家属所要求的包括丧偶赔偿费及精神损失等在内的全部经济损失以及由败诉方所承担的胜诉方的诉讼费用都算在一起的话，自然而然地就会加出个巨大赔偿款项。因此，这样的巨额索赔正是由于美国的这种社会背景造成的。

2、协和空难赔偿的处理受到“美国因素”的影响了吗？协和空难受害者的家属们最终得到了高出国际公约中所规定的赔偿责任限额的偿付。但是，这其中的原因却并不同于美国在这方面的实践。协和空难的理赔不是通过诉讼程序裁决的，而是由法国航空公司及其他有关当事人与受难者家属们协议解决的。在协和空难发生后，可能有人曾试图将该案拿到美国去起诉，但此举无非是想借舆论向法航等当事方施加压力。协和空难的确涉及到人身伤亡索赔问题，但这类问题并非一定要在法庭上通过诉讼解决。一般情况下，航空公司自己主动启动理赔程序，力争与受害者或其家属针对赔偿问题达成协议。只有在双方达不成协议的情况下，受害者或其家属才会就此到法院起诉。其次，即便有人将该案告到法院，虽然该案在某种程度上涉及到美国，该案也并非一定要在美国法院起诉。美国法院并不是唯一对此案具有诉讼管辖权的法院。依据《华沙公约》，对这起空难有诉讼管辖权的法院有三个选择：(1) 承运人法国航空公司的主要营业所在地法院，(2) 合同签订地法院，或(3) 目的地法院。在该案中，如果受难乘客的目的地是纽约，纽约法院则具有诉讼管辖权，受害者家属可以选择到纽约法院去起诉。但是，受害者家属还可以选择法国航空公司主要营业所在地法国巴黎法院。至于合同的签订地法院，由于该协和客机载运的乘客

多数是到纽约转乘豪华轮船游南美的，乘客又多数为德国人，其中很多人在德国通过当地的旅行公司订的一揽子旅游服务，但也不排除有乘客在其他地方订票的可能性。因此，承运合同的签订地可能是在德国也可能是在其他地方，这要以个案具体分析。总而言之，协和空难赔偿案并非一定在纽约开庭审理。若真将此案告到纽约法院，由于该案涉及法国航空公司，德国乘客，丹麦乘客等等，如果试图避免适用《华沙公约》中规定的责任限额，法院在这一问题上则将面临法律冲突问题，即在一个案子涉及到不同国家法律的情况下，法院应从中选择一个国家的法律来适用于该案的办理。由于协和空难一案中涉及到法国，德国，美国及丹麦，纽约法院是否确定适用美国法律来办理此案则不得而知。而不适用美国法律，也就不存在所谓的“美国因素”。另外，值得注意的是，只有在适用《华沙公约》的情况下，作为原告的受害者家属才不需要证明被告方的过错。如原告竭力避免《华沙公约》的适用，作为原告的受害者家属则负有举证责任。由于航空运输行业的专业技术性强，一般很难搜集到足够的证据来证明被告的过错。当然，咨询专业的民航律师是非常必要的。但是，目前协和空难的缘由尚未查清。这样的一起法律诉讼一般可以拖上几年甚至更长的时间，受害者家属不能够及时得到赔偿，这对他们来说是利少弊多。100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问

www.100test.com