

# 美国航空产品责任惩罚性损害赔偿问题研究

王 瀚\*

**内容摘要:**惩罚性损害赔偿在英美法系国家的产品责任实践中较为普遍,但由于航空产品责任交织运输责任与产品责任,该制度在一系列航空产品责任案件中的适用情况较为混乱。华沙公约体系和《蒙特利尔公约》并不承认惩罚性赔偿,而调整产品责任的国际公约和大多数国家的国内立法明确规定惩罚性损害赔偿,因此,在发生航空产品责任事故时,诉因不同,受害人获得的赔偿也不尽相同。为提高航空活动的安全性,应考虑在航空运输责任领域例外性地规定惩罚性损害赔偿的条件与范围,这样既可充分有效地保护受害人权益,又可化解司法冲突和不公。

**关键词:**航空产品责任 运输责任 《蒙特利尔公约》 惩罚性损害赔偿

惩罚性损害赔偿(punitive damages),也称为示范性赔偿(exemplary damages)或报复性赔偿(vindictive damages)<sup>①</sup>,它是普通法系国家的一项重要制度<sup>②</sup>,是指侵权行为人故意实施某种不法行为,或实施恶意的莽撞行为时,以对行为人实施惩罚和追求一般抑制效果为目的,法院在判令行为人支付通常赔偿金的同时,还可以判令行为人支付高于受害人实际损失的赔偿金。它并非以补偿受害人的实际损失为目的,而是作为补偿性赔偿之外的一种附加判处制度,其目的在于“惩治和制止不法行为”,“它不仅宣示了法院对被告行为的不认可,而且意在制止行

---

\* 西北政法大学副校长,郑斌航空与空间法研究所所长、航空法治现代化协同创新中心主任、首席专家、陕西省三秦学者岗位特聘教授,博士生导师。

① 在美国,“punitive”,“vindictive”和“exemplary”的损害都是指惩罚性赔偿,或是指在侵权情况下赔偿数额超过了实际的损害。

② Morris & Clarence, *Punitive Damages in Personal Injury Cases*, 2 Ohio State Law Journal 216 (1960); Prosser, *Exemplary Damages in the Law of Torts*, 70 Harvard Law Review 517 (1957).

为人重犯这种行为,并且有可能进一步制止其他人效法这种行为。”<sup>①</sup>

惩罚性损害赔偿制度在以美国为代表的英美法系国家的产品责任损害赔偿实践中较为普遍,而在大陆法系国家产品责任立法、司法实践中很少被采纳或是被规定严苛的适用条件。近年来,随着英美法系和大陆法系产品责任立法的相互影响、融合、趋同,该制度在全球范围内得以广泛适用,但在一些特殊的产品侵权责任领域,该制度仍存在适用混乱的情况。下文将结合美国法院的实践,尝试探讨航空产品责任这一特殊领域中,惩罚性损害赔偿适用的必要性、适用条件以及该制度在华沙公约体系<sup>②</sup>和《蒙特利尔公约》<sup>③</sup>下的限制与突破等问题,以期更好地保护航空事故受害人的权益,减少司法冲突和判决结果不公现象。

## 一、惩罚性损害赔偿的功能及在产品责任领域适用的分野

### (一)惩罚性损害赔偿的性质争议与功能

惩罚性损害赔偿相对于补偿性损害赔偿而言,给予侵权行为人的威慑力较大,警戒程度较高。有学者认为惩罚性损害赔偿不具备补偿的特点而只有刑事惩罚<sup>④</sup>的特点或犯罪的性质<sup>⑤</sup>。换言之,惩罚性损害赔偿其本质并非填补性的,而是报复性(retributive)和遏制性(deterrent)的。就适用惩罚性损害赔偿的司法政策而言,它是私法体系执行对行为人恶行的处罚,其目的应在于填补刑事惩罚体系的漏洞,而非取代刑事惩罚<sup>⑥</sup>。惩罚性损害赔偿作为一种惩罚被告的方式,追加

① P. F. P. Higgins, *Elements of Torts in Australia* 45 (Butterworths 1970).

② 以《华沙公约》为核心的华沙公约体系(Warsaw System)包括8个法律文件:1929年《统一国际航空运输某些规则的公约》;1955年海牙《修订统一国际航空运输某些规则的议定书》;1961年瓜达拉哈拉《统一非缔约承运人承担国际航空运输的某些规则以补充华沙公约的公约》;1971年《经海牙议定书修订华沙公约的危地马拉议定书》以及1975年修订华沙公约的4个《蒙特利尔议定书》。

③ 该公约于2003年11月4日生效。中国是第94个缔约国,该公约于2005年7月31日对我国生效。截至2018年4月1日,该公约拥有中国、美国、欧盟、日本、加拿大等主要航空大国和地区在内的131个成员(130个主权国家和1个区域性组织),[https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99\\_EN.pdf](https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_EN.pdf), 2018年9月30日访问。

④ 刘静:《产品责任论》,中国政法大学出版社2000年版,第150-151页。

⑤ I. H. Ph. Diederiks-Verchoor, *An Introduction to Air Law* 191 (Kluwer Law International 2006).

⑥ 黄居正:《蒙特利尔公约的第一个十年:国际航空运送人责任统一规范的新面向》,《东吴法律学报》2010年第4期,第167页。

对原告的经济赔偿,已在英美法国家得到广泛认可<sup>①</sup>。在这些国家,实施惩罚性赔偿的目的大体可归纳为三种:(1)削弱侵权行为人的经济基础,防止其重新作恶,同时防止社会上的其他人模仿侵权行为人的行为;(2)鼓励受害人对不守法的侵权行为提起诉讼,激发他们同不法行为作斗争的积极性;(3)对原告(受害人)造成的财产损失或受到侵害的精神损害进行高额的经济补偿。

## (二)欧美国家产品责任领域适用惩罚性损害赔偿的分歧与趋势

在产品责任案件中,是否设置惩罚性损害赔偿,不同法系国家有不同的做法。美国是普通法系国家承认惩罚性损害赔偿制度的代表性国家。目前,美国大多数州都采纳了这一制度。美国的一些联邦法案如《谢尔曼法案》、《克莱顿法案》、《联邦消费者信用保护法》、《联邦职业安全与健康法》等都对惩罚性损害赔偿作了规定。美国《侵权行为法重述》也对惩罚性损害赔偿制度作了规定。《侵权行为法第二次重述》第908条第1款规定,“惩罚性损害赔偿是在补偿性赔偿或名义上的赔偿之外,为惩罚该赔偿交付方的恶劣行为并阻遏他与相似者在将来实施类似行为而给予的赔偿。”第2款规定,“惩罚性损害赔偿可以针对因被告的邪恶动机或他莽撞地无视他人的权利而具有恶劣的行为作出。在评估惩罚性损害赔偿的数额时,事实裁定人可以适当考虑被告行为的性质、被告所造成或意欲造成的原告所受损害的性质与范围以及被告的财产数额。”尤其在产品责任案件中,大多数陪审团更愿意给原告判决惩罚性损害赔偿以惩戒制造商,且许多州的法院对陪审团认定的惩罚数额不加限制。有些法院即使在补偿性赔偿已经很显著的情况下,仍支持惩罚性赔偿额<sup>②</sup>。例如,美国阿拉巴马州法院1991年11月判决巴克斯特医疗保健公司赔偿受害人布伦达·图尔(因作隆胸术致填充物硅胶渗入胸部,引起肉芽瘤)217.5万美元,其中惩罚性损害赔偿为200万美元<sup>③</sup>。又如,1981年格林萧诉福特汽车公司(Grimshaw v. Ford Motor Co.)案<sup>④</sup>中,陪审团认定,被告蓄意销售处于危险状态的汽车,判处其赔偿1.25亿美元的巨额惩罚性赔偿金。

大陆法系国家在产品责任立法、司法实践中很少有像美国那样的惩罚性损害赔偿制度,对此制度通常不予采纳。不仅如此,不少国家的法律或本地区的区域性公约还就有关人身损害最高赔偿限额作了明确规定。这主要是因为大陆法系

<sup>①</sup> 目前,承认惩罚性损害赔偿的普通法系国家包括美国、英国、加拿大、澳大利亚、新西兰等,但上述各国对于惩罚性损害赔偿的适用目的与范围则有不同解释。See J. G. Fleming, *The Law of Torts* 241-242 (The Law Book Company Ltd. 1992).

<sup>②</sup> Ian Awford, *Punitive Damages in Aviation Products Liability Cases*, 10 *Air Law* 7 (1985).

<sup>③</sup> 参见刘静:《产品责任论》,中国政法大学出版社2000年版,第151页。

<sup>④</sup> *Grimshaw v. Ford Motor Co.*, 119 Cal. App. 301751, 174 Cal. Rptr. 348 (1981).

国家严格区分公法与私法,强调公法与私法具有不同职能的缘故,如行政法、刑法等公法的任务是惩罚犯罪和不法行为,维护社会公共利益;私法的任务是协调私人之间的利益纷争,对受害人所受的损害给予补偿和救济,维护个体之间的利益平衡,私法责任(即民事责任)具有完全的补偿性,不具有惩罚性。惩罚性损害赔偿制度因具有“惩罚、惩戒、遏制”功能,其实质上是一种公法责任而非私法责任,将其作为民事责任纳入私法体系,与公法、私法的严格区分观念及私法的基本原则不相符<sup>①</sup>。例如,在德国法中,一般会拒绝适用惩罚性赔偿,因其认为民法是平等主体之间的法律,一方不能够惩罚另一方。如联邦德国《产品责任法》第 10 条就规定:(1)如果人身损害是由于一项产品或有同样缺陷的数种产品产生,赔偿义务人在不超过 1.6 亿马克之最高额度内承担责任;(2)对多数受害人应负的赔偿额,超过第 1 款规定的最高额时,每一笔赔偿额应在其总额不超过最高额度内按比例减少。

从德国立法规定我们不难看出,虽然对赔偿额作了限制,但是其立法设定的最高额度较高,其实施效果与美国规定的惩罚性损害赔偿制度并无两样。如德国一样,通过规定较高的赔偿额足以对不法制造商进行惩戒和对受害者给予保护,不失为保护消费者免受缺陷产品威胁的有效手段。但是,近年来,有的大陆法系立法和实践也慢慢开始接受惩罚性损害赔偿。例如,中国 2010 年《侵权责任法》第 47 条、2014 年修订的《消费者权益保护法》第 55 条都明确规定适用惩罚性损害赔偿的条件及范围等,这也足以显见产品缺陷侵权对社会的危害性和该制度所发挥的价值优势以及实施的必要性。

## 二、航空产品责任领域适用惩罚性损害赔偿的必要性及其价值

航空器通常在万米高空高速运转,加之航空产品科技含量高,事故具有突发性,事故原因调查和取证难等特点,一旦发生重特大航空事故<sup>②</sup>,往往面临两种惨局:一为几乎全部旅客失去宝贵生命(包括航空公司的机组人员)或货物毁损;二为价值几亿的高昂的航空器毁损,没有修复的可能性。由此,当航空器在设计、制造、装配等任何一个细微环节出现问题而发生产品责任事故时,作为航空运输消费者的旅客或托运人和作为航空器使用人或所有人的航空公司或融资租赁公司

<sup>①</sup> 参见全国人大常委会法制工作委员会民法室编:《中华人民共和国侵权责任法:条文说明、立法理由及相关规定》,北京大学出版社 2010 年版,第 198 页。

<sup>②</sup> 中国民航部门在实际业务上现仍使用“航空事故”的称谓,并且按照航空器上的人员伤亡情况和航空器的损坏程度,将航空事故分为三类,依次是:特别重大事故;重大事故;一般事故。

所遭受的人身、财产等方面的损失将比任何其他产品责任的危害要大得多,尤其是给旅客及其家属造成的伤害将是终身的、难以恢复的。因此,航空器及其每一个零部件在设计、制造、组装以及民航主管当局在颁发适航证时必须严把质量关口,绝不容许有任何闪失和马虎。

鉴于许多因产品质量瑕疵造成人身和财产损失的航空事故的血的教训和惨痛代价,笔者认为,不管是承认惩罚性损害赔偿制度的英美法系国家,还是拒绝适用惩罚性损害赔偿制度的大陆法系国家,在国际航空产品侵权责任领域适用惩罚性损害赔偿制度尤为必要和恰当。该制度在这一特殊的、具有灾难性后果的侵权领域适用具有天然的土壤和必要性,对航空器制造商提高产品质量和关注产品安全、履行注意义务具有很强的警示作用,对防止产品责任事故的发生也具有一定的抑制效果。对此,英国著名航空法学者伊恩·沃福德(Ian Awford)教授直言,“在英国法上,惩罚性损害赔偿的作用事实上在所有情况下是不存在的,除非在一些特别的航空诉讼案件当中。”<sup>①</sup>伊恩·沃福德(Ian Awford)教授一语道破了该制度在航空责任领域中适用的必要性。该制度必将在航空产品责任领域发挥应有的制度价值:

第一,它可以有效遏制生产有质量缺陷的航空产品,促使生产者、设计者等各流通环节的责任主体以注重产品质量、提高产品安全性为工作宗旨。只有使相关主体承担巨额的惩罚性损害赔偿,加大违法者的生产成本,使其像一柄达摩克利斯之剑高悬于生产者的头上,才能迫使其不断改进生产工艺,不断进行技术革新,严格管理,提高产品质量,确保人身财产安全。

第二,它可以激励广大航空事故受害人积极行使产品侵权诉讼权,保护自己的合法权益,从而在一定程度上剥夺生产者的隐性侵权利润。通过国内法规定高额的惩罚性赔偿金,对制造商、销售者、进口商等产生威慑作用,可以使其违法行为有所收敛。例如,在2004年中国发生的包头空难案中,由于中国较低的损害赔偿不足以满足受害人的索赔请求,随后受害人家属利用美国产品责任法中规定的巨额惩罚性损害赔偿制度向加利福尼亚州洛杉矶郡高等法院起诉飞机发动机制造商(美国通用电气公司)和飞机总制造商(加拿大庞巴迪公司)。

第三,它可以在一定程度上抚平受害人的创伤,制裁制造商的不法行为,实现法律的公平与正义价值。设立惩罚性损害赔偿制度,不仅可以使受害人得到与其损害相当的补偿,而且可以得到实际损失之外的赔偿,使受害人在心理上和经济上达到平衡与慰藉,从而切实保护航空事故受害人的利益。同时,它也是各国产

---

<sup>①</sup> Ian Awford, *Punitive Damages in Aviation Products Liability Cases*, 10 Air Law 2 (1985).

品责任立法日益国际化、趋同化发展和保护相对弱势一方消费者权益的客观需求。

### 三、航空产品责任领域适用惩罚性损害赔偿的要件与实证分析

根据英美法系国家航空产品责任的立法及司法实践,可知在航空产品责任诉讼实践中适用惩罚性损害赔偿须满足四个条件:

第一,在主观条件上,侵权人是故意、恶意、毫不关心他人权利或具有重大过失,即明知是缺陷产品仍然生产或者销售,放任不良结果的发生。美国1982年《产品责任法》规定,如果有明确的证据证明损害是由于行为人毫不顾及受害人的安全造成的,行为人应负惩罚性赔偿责任。在里奇诉塞斯纳飞机公司(Ridge v. Cessna Aircraft Co.)案<sup>①</sup>中,针对一起直升机坠毁伤亡事故,原告对制造商提起了故意和重大过失的诉讼。然而,法院裁定原告并不能获得惩罚性损害赔偿,因为制造商的行为和意识没有达到不顾其他人安全的严重程度。又如,在泰勒诉穆尼飞机公司(Taylor v. Mooney Aircraft Corp.)案<sup>②</sup>中,空难受害人财产的代理人以飞机飞行控制系统的抽空泵动力源失效为由,对航空器制造商提起了死亡诉讼。该案法院并未判决受害人从制造商处获得惩罚性损害赔偿,其理由是,制造商完全符合所有可适用的法规,包括含有所有提示飞行员当动力不充足时警示仪器的规则,并认为近30年来,抽空泵一直适用于航空业,并被大多数飞机制造商适用,FAA已认可了飞机的总体设计,并且也签发了失事飞机的适航认证。

第二,在客观条件上,要有具体的、严重的损害事实,这种损害事实不是一般的损害事实,而应当是造成严重损害的事实,即造成飞行员、乘客或地面第三人等死亡或者健康受到严重损害。这种损害事实仅限于他人严重的人身健康损害,而不包括财产损害,即使财产损害再大也不能课以惩罚性赔偿。例如,1984年在美国新泽西州法院审理的哈珀诉塞斯纳飞机公司(Harper v. Cessna Aircraft Corp.)案中,原告指控被告制造的塞斯纳飞机的座椅存在设计缺陷,在起飞行时座椅滑动,造成一名飞行员死亡和多名乘客严重的身体伤害(serious injuries),陪审团决定给予被告4亿美元的惩罚性损害赔偿,但是,被告制造商不服,提起了上诉<sup>③</sup>,最

---

① Ridge v. Cessna Aircraft Co., 117 F. 3d 126, 132 (4th Cir. 1997), applying Virginia Law.

② Taylor v. Mooney Aircraft Corp., 2006 WL 3386642, 7 (E. E. Pa. 21 November 2006).

③ Ian Awford, *Punitive Damages in Aviation Products Liability Cases*, 10 Air Law 7 (1985).

后,被上诉法院驳回。又如在1971年加利福尼亚州法院审理的罗斯丁诉莱康明(Rosendin v. Avco-Lycoming)案中,该事故中的一名乘客受到严重的身体伤害,陪审团决定判处被告承担10.5亿美元的惩罚性赔偿。<sup>①</sup>

第三,在因果关系上,上述主观故意行为与损害事实之间应存在直接的因果关系,即被侵权人的死亡或健康严重受损是因为侵权人故意或恶意生产或者销售缺陷产品造成的。受害人不仅要证明损害的发生,而且还要证明该损害是由行为人的不良行为所致。在1983年佛罗里达州地区法院审理的派珀飞机公司诉库尔特(Piper Aircraft Co. v. Coulter)案<sup>②</sup>中,佛罗里达州、田纳西州、威斯康星州以及阿拉斯加州一致认为惩罚性赔偿可以对负有严格责任的航空器制造商进行评估。该案法院认为,即使制造商主观上不存在疏忽,也可以裁决给予被告惩罚性损害赔偿,其根据在于严格责任以过错为前提,将这种严格责任的结果加之被告具有的“足够的恶劣行为”(sufficiently egregious conduct)足以支持判给惩罚性赔偿。该案中,原告声称派珀航空器制造商已知道飞机的门闩有缺陷,知道在其投入使用之后会发生危险,并且制造商在后来的模型中改变了门闩的设计。派珀航空器制造商同时又被指控认为没有警示飞机具有潜在的缺陷门闩,并且制造商故意破坏了所有与飞机缺陷问题有关的文件。

第四,必须依附于一般的补偿性赔偿,即惩罚性损害赔偿不能单独存在,它不是独立的请求权,必须依附和存在于一般的补偿性损害赔偿基础之上,两者之间在损害赔偿上必须具有一定的“合理关系”<sup>③</sup>(reasonable relativity)。例如,在皮斯诉比奇飞机公司(Pease v. Beech Aircraft Corporation)案<sup>④</sup>中,上诉法院在充分考虑陪审团的决议后,判决飞机公司在此航空器产品缺陷责任事故中赔偿死亡的四个人4.5亿美元补偿性损害赔偿的基础上,又对制造商课以17.25亿美元的惩罚性损害赔偿。

另外,根据英美法系国家法院审判实践的特点,陪审团是否对被告给予惩罚性损害赔偿以及在多大额度内给予赔偿的决议往往对法院最终的判决结果产生很大的影响,甚至有可能直接左右法官的判决意见和倾向。当然,在大陆法系国家中,陪审团也的作用也不容小视。

<sup>①</sup> Ian Awford, *Punitive Damages in Aviation Products Liability Cases*, 10 Air Law 7 (1985).

<sup>②</sup> Piper Aircraft Co. v. Coulter 17 Avi 18, 163 (Fla. Dist. Ct. App 1983).

<sup>③</sup> Ian Awford, *Punitive Damages in Aviation Products Liability Cases*, 10 Air Law 7 (1985).

<sup>④</sup> Pease v. Beech Aircraft Corporation 38 Cal. App. 3d 450., 113 Cal. Rptr. 416 (1974).

惩罚性损害赔偿在有陪审团参与的航空产品责任诉讼实践中往往出现两个非常重要的、关乎当事人切身利益的适用问题,值得我们进一步思考:

其一是给予惩罚性损害赔偿的合理性问题。即航空产品责任诉讼常常在法律和技术专家之间围绕尖端和复杂的产品设计和制造缺陷问题展开不同意见的辩论,但整个案件的最终问题却是由根本不懂航空和工程技术的陪审团来作出决定或者至少受到他们的直接影响。他们一般既不可能轻易理解被告提出的事实和证据,也不可能在复杂案情中理解和分析问题的本质,因此,把惩罚性损害赔偿武器的权利放在以证据为裁判前提却又不了解证据事实的这些“门外汉”陪审团的手中行使,其结果很有可能是不公平的。<sup>①</sup>

其二是给予多大额度的惩罚性损害赔偿。即在陪审团的决议意见下,使法院最终判决原告获得惩罚性损害赔偿,但这种结果也是被告所不情愿接受的。尽管没有人否认对空难事故受害人的同情或怜悯,但是这种金钱赔偿决不能消除受害人所受到的身体或精神上的伤害,一般的补偿性赔偿也仅仅是法律寻求恢复受害人伤痛的一种方式。由此,在审判实践中,很可能会产生原告律师利用陪审团对处于弱势地位的受害人或其家属的怜悯情绪,从而使陪审团最终作出惩罚性损害赔偿决议的数额比补偿性赔偿的数额高出过多,产生过度赔偿的情况,从而对民事法律救济体系产生不利的影

#### 四、华沙公约体系和蒙特利尔公约下惩罚性损害赔偿的限制与实践突破

通常情况下,航空产品缺陷责任事故发生在航空器承担旅客、行李或货物运输地理位置的动态变化过程中,单纯的、静态的航空产品责任事故一般不会发生,同时,这类责任事故往往交织航空运输责任和产品质量责任,受到两类责任体制的调整。因而,在发生航空产品责任事故时,受害人是否可以获得惩罚性损害赔偿很可能会受到两种不同责任规则体系的约束和影响,即一类是统一性的国际航空运输责任规则体系(华沙公约体系和1999年《蒙特利尔公约》);另一类是国际、区域和各国国内有关产品责任的法律体系。由于这两类责任体系对惩罚性损害赔偿的规定和适用情况不同,因此,适用不同机制受害人所获得的赔偿结果也不相同,这也直接影响了受害人权益的保护和判决结果的一致性。

在调整国际航空运输承运人责任的华沙公约体系下,即使原告认为承运人存在有意的不良行为,要减损公约的赔偿限额以使其获得惩罚性损害赔偿,在美国相关巡回法院的实践中基本上都被予以限制和否定。

---

<sup>①</sup> Ian Awford, *Punitive Damages in Aviation Products Liability Cases*, 10 Air Law 9 (1985).



在美国,首先考虑这一问题的是受理弗洛伊德诉东方航空公司(Floyd v. Eastern Airlines)案<sup>①</sup>的第十一巡回法院。在该案中,法院认为,尽管华沙公约没有明确规定惩罚性损害赔偿的问题,但是,根据华沙公约的文本、结构以及立法历史可知,华沙公约仅规定补偿性损害赔偿可以得到实现。法院不折不扣依据(relied heavily upon)华沙公约第17条的规定,认为“承运人应该对在发生乘客伤亡情况下造成的损害或乘客遭受的其他身体上的伤害承担责任”。为了社会利益,法院认为惩罚性赔偿不应判罚作恶者,也不会支持受害人的请求。<sup>②</sup>

该案法院同时还认为,惩罚性损害赔偿与华沙公约所确立的补偿性赔偿的责任体制相冲突。这样一种赔偿将与华沙公约“提供一种全面和统一的由华沙公约所调整的航空公司的责任体制”的目的相冲突,违反了华沙公约自身在一些法院可以得到实现而在其他法院不能得以实现的统一性目标。因此,华沙公约优先本国法,排除了惩罚性损害赔偿的请求。<sup>③</sup>

另外,审理该案的法院还拒绝了原告认为华沙公约第25条<sup>④</sup>创立了一个请求惩罚性损害赔偿的独立诉因的争辩。华沙公约第25条规定,“如果承运人存在有意的不良行为的过失,那么,承运人就无权引用本公约关于责任限额的规定”。该条的意图仅仅是为了避开(remove)该公约第22条关于承运人的责任限额,而不是创立一个独立的诉讼权利。<sup>⑤</sup>

在华沙公约的诉讼案件中,惩罚性损害赔偿在纽芬兰甘德尔(Gander)发生的一起空难中也未被适用<sup>⑥</sup>。正如弗洛伊德案一样,受理甘德尔案的法院解释华沙

---

① Floyd v. E. Airlines, 872 F.2d 1462 (11th Cir. 1989), rev'd on other grounds, 499 U.S. 530, 113 L. Ed. 2d 569, 111 S. Ct. 1489 (1991), applying federal law.

② Floyd v. E. Airlines, 872 F.2d 1462, 1486 (11th Cir. 1989), rev'd on other grounds, 499 U.S. 530, 113 L. Ed. 2d 569, 111 S. Ct. 1489 (1991), applying federal law.

③ Floyd v. E. Airlines, 872 F.2d 1462, 1487-1489 (11th Cir. 1989), rev'd on other grounds, 499 U.S. 530, 113 L. Ed. 2d 569, 111 S. Ct. 1489 (1991), applying federal law.

④ 1929年华沙公约第25条规定:“(一)如果损失的发生是由于承运人的有意的不良行为,或由于承运人的过失,而根据受理法院的法律,这种过失被认为等于有意的不良行为,承运人就无权引用本公约关于免除或限制承运人责任的规定。(二)同样,如果上述情况造成的损失是承运人的代理人之一在执行他的职务范围内所造成的,承运人也无权引用这种规定。”

⑤ Floyd v. E. Airlines, 872 F.2d 1462, 1485-1489 (11th Cir. 1989), rev'd on other grounds, 499 U.S. 530, 113 L. Ed. 2d 569, 111 S. Ct. 1489 (1991), applying federal law.

⑥ In re Air Crash Disaster at Gander, Nfld., 684 F. Supp. 927 (W. D. Ky. 1987), applying federal law.

公约第17条限制了乘客的补偿性损害赔偿<sup>①</sup>。同样,在华盛顿特区法院审理的大韩空难案<sup>②</sup>中(*In re Korean Airlines Disaster*),惩罚性损害赔偿也未被法院支持。该案涉及1983年大韩航空公司007航班空难中死亡的137名乘客的集团诉讼。在为期三周的审判中,地区法院的法官错误地相信《华沙公约》诉讼下,惩罚性赔偿是可以支持的,并以故意的不法行为判定航空公司承担惩罚性的赔偿。陪审团也发现航空公司有故意的不良行为,裁定给予50亿美元的惩罚性赔偿。然而,在上诉中,华盛顿特区法院作出决定认为,华沙公约第17条的措辞描述了一种补偿性或事实上的损害责任,而惩罚性损害赔偿具有报复性(retributive)和威慑性(deterrent),撤销了这种强有力的惩罚性损害赔偿裁决。法院根据起草华沙公约的记录和注释,认为缔约当事国曾经考虑过惩罚性损害赔偿,并认为这种有意的不良行为的结果在华沙公约下并不创立获得惩罚性损害赔偿的权利<sup>③</sup>。

然而,通过分析惩罚性损害赔偿的性质,可以发现,该制度并非绝对不能适用于国际航空承运人损害赔偿诉讼之中。毕竟惩罚性损害赔偿的目的在于处罚完全忽视它人人身安全和健康的具有明显恶意和严重疏忽行为的加害人。在该公约体系下的一些早期判例实践中,确实也不乏存在承运人或指挥监督的机械师在驾驶或维修上有严重疏忽的情形<sup>④</sup>。我国在司法实践中,一些法院也以承运人有重大过失或恶意为由,有支持原告获得惩罚性损害赔偿的判例。例如,在纽约南部和东部地区法院对华沙公约体系下的惩罚性赔偿的意见就存在分歧。东部地区法院主审法官Platt在洛克比空难<sup>⑤</sup>中就认为惩罚性损害赔偿在华沙公约下不能得到支持;然而,南部地区法院的法官Sprizzo在卡拉奇空难<sup>⑥</sup>中却作出相反的裁

---

① *In re Air Crash Disaster at Gander, Nfld.*, 684 F. Supp. 927 (W. D. Ky. 1987), applying federal law. See also *Mertens v. Flying Tiger Lines*, 341 F. 2d 851, 858 (2d Cir. 1965), applying federal law. 在该案中,考虑到惩罚性损害赔偿很可能被包括在赔偿金中,华沙公约明显把这一问题留给缔约国的国内法来决定。

② *In re Korean Airlines Disaster*, 932 F. 2d 1475 (D. C. Cir. 1991), applying federal law.

③ *In re Korean Airlines Disaster*, 932 F. 2d 1475, 1485-1490 (D. C. Cir. 1991), applying federal law.

④ 关于国际航空承运人故意或重大过失在实务上的具体案例,参见黄居正:《航空承运人之“故意或重大过失”》,《台湾本土法学》2006年第80期,第235-240页。

⑤ *In re Air Disaster in Lockerbie, Scot.*, 733 F. Supp. 547 (E. D. N. Y. 1990), applying international law.

⑥ *In re Hijacking of Pan Am. World Airways, Inc. Aircraft at Karachi Int'l Airport, Pak.*, 729 F. Supp. 17 (S. D. N. Y. 1990), applying New York and international law.

决,他认为华沙公约第24条<sup>①</sup>并不妨碍原告以何种诉因提起诉讼,即使法院裁决华沙公约第17条在通常情况下会阻止惩罚性损害赔偿的适用,但是,它并不妨碍在华沙公约第25条规定的有意不良行为情况下获得惩罚性损害赔偿<sup>②</sup>。同时, Sprizzo法官总结认为应该用条约平实的语义来解释纠纷事实,在条约通常语义下,惩罚性损害赔偿是可以得到支持的<sup>③</sup>。

鉴于洛克比案和卡拉奇案在惩罚性损害赔偿适用上存在严重的分歧,两案被诉至第二巡回法院,上诉法院对此问题作出统一结论,认为在华沙公约责任体系下,即使存在有意的不良行为,也不能判处惩罚性损害赔偿。如果这样做的话,将与该公约限定承运人责任的目的相左。另外,法院认为华沙公约第17条仅对补偿性损害给予赔偿,在本公约的赔偿范围内,惩罚性赔偿由联邦法来规定。在存在有意不良行为的情况下,华沙公约第25条也不会授权判定惩罚性损害赔偿,因为它没有超越第17条的规定。<sup>④</sup>

为了从根本上终结对这一问题的长期困惑,联邦最高法院在艾拉以色列航空公司诉特森(*El Al Israel Airlines, Ltd. V. Tsui Ynanr Tseng*)案<sup>⑤</sup>中非常明确地(unequivocal)指出,华沙公约在损害赔偿上规定了排它性的诉因,没有任何条款表明可以适用惩罚性损害赔偿。事实上,该案也确定了惩罚性损害赔偿被排除在华沙公约损害赔偿体系之处。<sup>⑥</sup>

为了避免产生无尽的实践争议和实现国际航空私法的统一实施,2003年在全球范围内批准生效的对华沙公约体系进行现代化和一体化的、全新的1999年

① 1929年华沙公约第24条规定:“(一)如果遇到第十八、第十九两条所规定的情况,不论其根据如何,一切有关责任的诉讼只能按照本公约所列条件和限额提出;(二)如果遇到第十七条所规定的情况,也适用上述规定,但不妨碍确定谁有权提出诉讼以及他们各自的权利。”

② *In re Hijacking of Pan Am. World Airways, Inc. Aircraft at Karachi Int'l Airport, Pak.*, 729 F. Supp. 17, 20 (S. D. N. Y. 1990), applying New York and international law.

③ *In re Hijacking of Pan Am. World Airways, Inc. Aircraft at Karachi Int'l Airport, Pak.*, 729 F. Supp. 17, 20 (S. D. N. Y. 1990), applying New York and international law.

④ *In re Air Disaster at Lockerbie, Scot.*, 928 F. 2d. 1267, 1280-1287 (2d Cir. 1990), applying federal and international law.

⑤ *El Al Israel Airlines, Ltd. v. Tsui Yuan Tseng*, 525 U.S. 155, 142 L. Ed. 2d 576, 119 S. Ct. 662 (1999).

⑥ *Miller v. Cont'l Airlines, Inc.*, 260 F. Supp. 2d 931, 939-940 (N. D. Cal. 2003), applying California and federal law.

蒙特利尔公约在其第29条<sup>①</sup>中第一次明确规定了在任何损害赔偿中,均不得判给责任人“惩罚性”、“惩戒性”等非补偿性损害赔偿。这是新公约在原有华沙公约责任体系下新增加的条款,该公约明确排除了适用惩罚性赔偿的可能性。也就是说,航空运输中的损害赔偿是补偿性、恢复性的,必须在“恢复性赔偿原则的基础上提供公平赔偿”<sup>②</sup>,这是公约序言中阐明的基本赔偿原则。不论受理案件的法院适用何种法律概念,也不论所判给的赔偿是明显惩罚性的还是暗含惩罚性的,只要在性质上是惩罚性的,都不允许。<sup>③</sup>在实践中,惯常适用惩罚性损害赔偿的美国法院,也在2008年适用蒙特利尔公约的判决中<sup>④</sup>,正式确认了这一解释原则对法院地的拘束力。该判决认为,蒙特利尔公约本身所提供的是有限的、排他的(exclusive)损害赔偿目的,专属法院不得借此解释扩充损害赔偿的范围和内容(如涵盖惩罚性的损害赔偿),以免破坏公约建立的国际航空运输承运人责任统一规则的目的。

至此,不论在华沙公约责任体系下,还是蒙特利尔公约责任体系,在侵权人存在故意的不良行为或其他恶意行为的情况下,受害人意欲获得惩罚性损害赔偿的诉求在国际运输统一责任体系下已不可能得到支持,从而结束了华沙公约责任体系解释不统一的时代。受害人要想获得超过实际损害的惩罚性损害赔偿,则只能以其他诉因(如航空缺陷产品的侵权责任),通过诉诸规定有该赔偿内容的国内侵权责任法来进行索赔,这也是目前国际空难受害人为突破国际运输公约有限责任额的最好途径和方法。受害人通过借助航空产品的制造商在不同国家(尤其是欧美航空器制造大国)有营业行为、侵权事故发生地和行为地不在同一国家或地点、受害人的不同国籍等连结点因素,利用美国或其他国家国内民事诉讼法“长臂

---

① 蒙特利尔公约第29条(索赔的根据)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,只能依照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提起诉讼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、惩戒性或者任何其他非补偿性的损害赔偿。”

② Montreal Convention of 1999, Preface.

③ 中国民用航空局政策法规司:《1999年统一国际航空运输某些规则的公约精解》,中国民用航空局政策法规司(内部发行)2005年版,第199页。

④ In re Air Crash at Lexington, Kentucky, 2008 U.S. Dist. LEXIS 11255, 8 (Ed. Ky. 2008).

管辖”<sup>①</sup>(long-arm jurisdiction)规则和“最密切联系原则”,通过受理案件所在地法院的国内法中关于惩罚性损害赔偿的规定实现自己的诉求,从而在国际航空责任事故索赔诉讼中,开辟了获得惩罚性损害赔偿的新途径。

## 五、中国有关航空产品责任惩罚性损害赔偿的立法及其思考

中国产品责任立法是否应设立惩罚性损害赔偿制度,学界存有不同观点。有学者认为不应规定惩罚性损害赔偿,因为侵权责任法是民事责任,损害赔偿以“填平”为原则,在损害之债中,偿大于失或者偿小于失,都是违反民法中的公平和平等原则的,必须偿与失相当才符合民事立法的要求。<sup>②</sup>也有学者认为应设置惩罚性损害赔偿,因为该制度除了意在补偿损失、价格转移、责任保险及危险控制外,还旨在剥夺生产者的隐性侵权利润,以鼓励受害人提起产品责任诉讼<sup>③</sup>。

从中国的立法现状来看,早期的立法,如1986年《民法通则》、2000年修订的《产品质量法》并没有明确规定惩罚性损害赔偿。但最新的立法,如2010年通过的《侵权责任法》已明确规定了惩罚性损害赔偿,该法第47条规定:“明知产品存在缺陷仍然生产、销售,造成他人死亡或者健康严重损害的,被侵权人有权请求相应的惩罚性赔偿。”另外,2014年最新修订的《消费者权益保护法》第55条也进一步确认了惩罚性损害赔偿在侵权法保护受害人时代的地位和价值。该条规定:“经营者提供商品或者服务有欺诈行为的,应当按照消费者的要求增加赔偿其受到的损失,增加赔偿的金额为消费者购买商品的价款或者接受服务的费用的3倍;增加赔偿的金额不足五百元的,为五百元。法律另有规定的,依照其规定。经营者明知商品或者服务存在缺陷,仍然向消费者提供,造成消费者或者其他受害人死亡或者健康严重损害的,受害人有权要求经营者依照本法第四十九条、第五十一条等法律规定赔偿损失,并有权要求所受损失2倍以下的惩罚性赔偿。”上述两部法律对惩罚性损害赔偿的规定,是中国立法在人本化价值趋向下的必然选择,有利于侵权人提高其注意义务,从而避免类似情形再次发生。

在中国现代民法所要求的“人的全面发展”的价值趋向,最新立法设立惩罚性损害赔偿制度,毫无疑问完全具有必要性和现实性。但是,通过细致对比发现,

---

① 长臂管辖是美国民事诉讼中的一个重要概念。其主要应用理论是当被告住所不在法院所在的州,但和该州有某种最低联系(minimum contacts),而且所提权利要求的产生和这种联系有关时,就该项权利要求而言,该州对于该被告具有对人管辖权(虽然他的住所不在该州),可以在州外对被告发出传票。

② 黄名述:《产品质量民法原理探析》,《现代法学》1993年第5期,第22页。

③ 刘静:《产品责任论》,中国政法大学出版社2000年版,第152页。

以上立法对惩罚性赔偿额的规定却不尽相同,有的立法明确规定了受害人获得惩罚性赔偿金的限额范围,如《消费者权益保护法》第 55 条规定了产品经营者对所受损失“赔一罚三”的赔偿额度。又如《食品安全法》第 96 条第 2 款规定了消费者可以向生产者或销售者要求支付价款 10 倍的赔偿金。而有的立法则未明确规定惩罚性赔偿金的数额,如《侵权责任法》第 47 条只是笼统地规定了被侵权人有请求“相应”的惩罚性赔偿的权利,对赔偿额度未划定具体赔偿标准。这里的“相应”,主要是指被侵权人要求的惩罚性赔偿金的数额应当与侵权人的恶意相当,应当与侵权人造成的损害后果相当,与对侵权人的威慑相当,具体赔偿数额由人民法院根据个案具体判定。

关于限额的设定问题,学界目前大体存在两种意见<sup>①</sup>:一种认为既然《侵权责任法》没有明确规定惩罚性赔偿的数额,那么,就属于法官自由裁量的范畴,可以由法官根据具体案件的实际情况自行判决;另一种观点则认为,《侵权责任法》不宜对具体审判问题规定得过于琐碎,惩罚性赔偿金的数额可以是造成受害人人身损害损失的 2~3 倍,具体限额由最高人民法院在将来出台的司法解释中规定更为恰当。对此,笔者倾向于第一种观点,认为惩罚性损害赔偿的数额,在实际审判过程中,可由法官依据案件的具体情况和最高于 2001 年出台的司法解释意见规定的各类考量和判断因素进行自由裁量和综合权衡,作出一个科学、合理的裁决。事无具细,实践中发生的不可预料的侵权行为和侵权类型形形色色,有时侵权的主体和对象不尽相同,有时发生的场合和地点也不尽相同,如果一味如《消费者权益保护法》第 55 条一样规定具体的赔偿标准,那么很可能导致不公平的结果,甚至有可能削弱这一制度“惩罚”、“威慑”和“遏止”的功能和价值。

根据世界上大多数国家的立法和司法实践,同时结合中国近年来的立法动态,笔者认为,中国在修订《民用航空法》和《产品质量法》以及未来在制定《民法典》时,应明确针对航空产品制造商或承运人等责任主体的侵权损害行为规定惩罚性损害赔偿制度,达到一般法与特别法内容协调一致,实现中国民事立法科学性、稳定性、体系性的价值目的,实现法制统一,以免实践中出现“同案不同判、同法不同解”的现象。<sup>②</sup>在世界航空制造业发展相对成熟的阶段,在航空产品责任以及运输责任领域规定惩罚性损害赔偿制度,完全具有经济上和道德上的合理性和必要性,它不仅可以对生产者进行经济上的惩罚,具有威慑作用,而且还可以在道德上对生产者的过错行为进行谴责和惩罚,从而补偿受害人的损失,这在实践上

<sup>①</sup> 参见肇晶:《剖析产品侵权案件的惩罚性赔偿规则——以〈侵权责任法〉为视角》,《北京政法职业学院学报》2011 年第 1 期,第 84 页。

<sup>②</sup> 王利明:《法治现代化需要一部“百科全书”》,《人民日报》2014 年 9 月 30 日,第 5 版。

较为可行,在心理上 also 得到普通大众的认可。

## 六、结语

鉴于航空产品责任事故的灾难性后果,航空产品责任损害赔偿除了包括具有私法性质的补偿性赔偿外,在司法实践中,还可考虑判决制造商承担具有公法性质的惩罚性赔偿,使相关责任主体在的补偿性损害赔偿之外,承担额外的经济负担,使其不敢、也不能疏于关注产品的安全性能,这样既可以提高航空活动的安全性,又可以有效保护受害人的权益。鉴于航空产品责任常常交织运输责任和产品质量责任,受害人既可以提起运输责任诉讼,也可以提起产品责任诉讼,但是两类责任体制对惩罚性赔偿的规定并不一致。调整运输责任的国际公约(包括华沙公约体系和蒙特利尔公约)和大多数国家(包括中国)的国内航空法并不承认惩罚性损害赔偿,而调整产品责任的国际公约和国内产品责任法却明确承认惩罚性损害赔偿(尤其是英美法系国家)。在发生航空产品责任事故时,受害人是否可以获得惩罚性损害赔偿受两种不同责任规则体系的约束和影响。诉因不同,受害人所获得的赔偿结果也不尽相同,有时往往会出现同案不同解的现象,直接影响到受害人权益的保护。近年来,在国内外司法实践中已明显出现了当事人以产品缺陷为由提起产品责任诉讼的诉讼泛滥倾向,现有运输责任体制备受“冷落”和“诟病”。因此,有必要在运输责任领域例外性地规定惩罚性损害赔偿制度,从而有效保障当事人的权益,化解司法冲突和不公现象。

### **Research on the Punitive Damages of American Aviation Product Liability**

**Abstract:** Punitive damages is more common in the practice of product liability damages in the Anglo-American countries represented by the United States. However, due to the liability of aviation products and the responsibility of products, the application of the system in a series of aviation product liability cases is rather confusing. The Warsaw Convention System and the Montreal Convention, which uniformly regulate the responsibility of international air transport carriers, do not recognize punitive damages, while international conventions regulating product liability and domestic legislation in most countries clearly stipulate punitive damages in the event of aviation product liability.

Thus, in the event of an accident, the compensation for the victim is totally different. In order to improve the safety of aviation activities, the conditions and scope of punitive damages should be exceptionally defined in the field of air transport responsibility, so that the rights and interests of victims can be fully and effectively protected, and judicial conflicts and the injustices can be resolved.

**Key words:** aviation product liability; transport liability; Montreal Convention; punitive damages

(责任编辑:乔雄兵)