

## 韩亚空难索赔官司怎么打

中国社科院国际法所 李庆明

韩亚空难已经过去二十多天，责任人韩亚航空仍没有向旅客及其家属提供明确的赔偿方案，客观上造成了受害人的二次伤害。依据《蒙特利尔公约》，韩亚航空有义务先行赔偿受害人13.11万特别提款权(约17.58万美元，折合人民币约120万元)。如果购买了航空意外险，保险公司还应支付至少20万元的赔偿。

针对韩亚航空的行为，旅客及其家属可以选择在美国法院对韩亚航空提起诉讼，有权要求韩亚航空赔偿人身损害、行李损失和精神损害。如果能够证明韩亚航空存在过错，赔偿额则可能高达数百万美元。随着美国国家运输安全委员会对航空事故调查的深入，韩亚空难的责任主体有可能继续扩大，卷进去的责任方还可能包括飞机制造商波音公司、零件制造商、旧金山国际机场、参与救援的消防局等等。

当然，中国旅客在美国诉讼也面临着一些困难和障碍。为了更好地主张和维护自己的合法权益，旅客及其家属应寻求涉外航运专业律师的帮助。

依据《蒙特利尔公约》，韩亚航空有义务先行赔偿受害人约人民币120万元

在很长一段时间内，调整或规范航空运输关系的国际条约中最重要的规则是华沙公约体系。随着航空技术以及航空事业的不断发展，华沙公约体系中的某些规定不再那么符合时代情况，也不能很好地适应现实的发展。因此，为了使华沙公约及其相关文件现代化和一体化，国际民航组织起草定稿了《蒙特利尔公约》(全称是《统一国际航空运输某些规则的公约》)。目前，中国、美国和韩国均是《华沙公约》和《蒙特利尔公约》的成员国。依据《蒙特利尔公约》第55条规定，该公约生效时，如果缔约双方均为公约缔约国，则公约效力优先于华沙体系的所有法律；如果两国并非都是公约的缔约国，华沙体系相关的法律仍然有效。因此，就韩亚空难索赔而言，应该适用《蒙特利尔公约》。

与《华沙公约》相比，《蒙特利尔公约》建立了更加公平赔偿的规范体系。其第21条通过两步递进形式引进了无限制责任的概念：第一步是不管有无过错，承运人必须对旅客的人身伤亡承担10万特别提款权的损害赔偿，承运人不得免除或者限制其责任。第二步是如果旅客的人身伤亡是由承运人的过错造成的，则承运人承担无限制责任，除非承运人能证明损失不是由于承运人或者其受雇人、代理人的过失或者其他不当行为、不作为造成的，损失完全是由第三人的过失或者其他不适当作为、不作为造成的。

依据公约每隔5年审议一次的规定，国际民航组织于2009年对赔偿限额进行了复审，从2009年12月31日起，公约规定的10万特别提款权提高至11.31万特别提款权(约17.58万美元，折合人民币约120万元)。

《蒙特利尔公约》第28条还规定了承运人的先行付款义务，即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。因此，韩亚航空有义务在17.58万美元的额度范围内先行赔偿受害人。

另外，在航空运输中，一般都有航空意外险，赔偿额度一般是20万元以上。因此，韩亚航空有义务先行赔付遇难旅客约人民币120万元，并配合保险公司支付20万元以上的意外险。

旅客就其人身伤亡起诉，最好选择在美国起诉韩亚航空

《蒙特利尔公约》除了赋予国际航空运输权利请求人更多实体上的权利外，还规定了有权管辖的法院。根据《蒙特利尔公约》第33条规定，原告可以选择向韩亚航空住所地、主要营业地

或者订立合同的营业地的法院，或者向目的地点的法院，或者在其主要和永久居所所在国的法院提起诉讼。因此，旅客有权依据《蒙特利尔公约》在中国、美国和韩国法院起诉。

但是，《蒙特利尔公约》并未规定具体的赔偿标准。依据国际法和中美韩三国的国内法，在《蒙特利尔公约》未规定的事项上，应适用法院所在地的国内法。无论是依据运输合同还是依据侵权责任来提起诉讼，中国、美国和韩国都有相关的国内法来调整。然而，众所周知，各国关于损害赔偿的计算方法、标准和额度都有很大的不同，美国的赔偿标准明显要高于中国和韩国。在航空事故中，根据现有实践，在承运人存在过错的情形下，旅客伤亡的赔偿额一般都在 150 万美元以上，甚至高达 700 万美元以上。因此，旅客应选择在美国法院提起诉讼。

旅客也有权要求韩亚航空赔偿行李损失和精神损害

在这次韩亚空难中，三名中国旅客遇难，多名旅客受伤，所有旅客的行李和精神也都遭到不同程度的损害。同时，由于空难，导致了延误，旅客之后的行程和安排都受到不同程度的不利影响。对此，旅客也都可以向韩亚航空索赔。

对于航班延误、航空事故造成的行李损失，《蒙特利尔公约》也都要求承运人承担赔偿责任。对航空运输中旅客的精神损害赔偿问题，《蒙特利尔公约》并没有作出明确规定，但也没有禁止。如果在美国提起诉讼，那么是很可能支持精神损害赔偿的。美国是一个联邦制国家，并没有就精神损害赔偿问题进行全国统一的立法。虽然韩亚空难引起的索赔由联邦法院管辖，但法院会参照之前的判例以及各州的立法。一般而言，如果旅客能证明自己身体受到伤害，那么法院肯定会要求承运人赔偿旅客的精神损害。有时美国法院甚至会采取宽泛的方法，即要求承运人赔偿航空事故发生时在航班上的旅客的精神损害，而不论该旅客身体是否受伤。

在我国国际航空运输损害赔偿实践中，我国司法机关曾经支持过受害人的精神损害赔偿请求。在 2001 年的陆红诉美国联合航空公司国际航空旅客运输损害赔偿纠纷案中，上海市静安区人民法院作出判决，支持了精神损害赔偿，认为由于美联航的行为给陆红造成了一定的身体与精神上的痛苦，陆红请求美联航赔偿精神抚慰金，亦应允许。如果现在处理类似的案件，按照我国法院的推理和逻辑，适用《蒙特利尔公约》时也会支持精神损害赔偿请求。

随着美国对韩亚空难调查的进展，可能追加波音公司、旧金山机场等潜在被告的责任

随着美国国家运输安全委员会对航空事故调查深入，韩亚空难的责任主体有可能继续扩大，卷进去的责任方可能不仅仅是韩亚航空，还可能包括飞机制造商波音公司、零件制造商、旧金山国际机场、参与救援的消防局等等。

此前，位于芝加哥的瑞贝克国际律师事务所(RibbeckLawCharteredInternational)代表韩亚航空 214 航班上来自美国、中国、韩国的 83 名旅客，向美国著名飞机制造商波音公司提起诉讼。瑞贝克律师事务所指出，波音公司的某些制造缺陷“加重了旅客的伤势，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旅客快速疏散，安全带也存在问题，“救援人员不得不将刀具递给某些旅客，让他们切断安全带脱离险境”。

此外，旧金山消防局救援人员所驾驶的消防车碾压一名中国旅客，导致该旅客遇难身亡。对此，还可以对旧金山消防局提起民事诉讼，要求被告承担侵权责任。

在美国诉讼也可能会有障碍和不方便之处

如果在美国诉讼，也可能面临一些障碍，韩亚航空亦会提出各种抗辩，要求将案件移送中国或韩国。

在管辖权问题上，韩亚航空会以美国法院不存在管辖权为由要求驳回原告的起诉。美国法院的管辖依据是非常广泛的，各州基本都制定了内容大同小异的《长臂管辖法规》(Long-ArmStatutes)，授权法院对在本州没有住所的外国(州)被告行使长臂管辖权，即只要认为被告与法院地存在最低限度的联系，并且行使管辖权并不违反美国宪法上的正当程序条款，就可以受理相关的案件。

然而，在韩亚空难中，韩亚航空可能反对适用美国国内的管辖依据，而认为美国是《蒙特利

尔公约》的缔约国而援引《蒙特利尔公约》关于管辖权的规定，要求原告到韩亚航空住所地、主要营业地的韩国法院诉讼，或者认为中国旅客的购票地和目的地都在中国，要求在中国法院诉讼。当然，《蒙特利尔公约》并没有就“目的地”进行明确界定。美国法院有时会忽略该公约中的司法管辖权要求，受理原告依据美国国内管辖权规定而提起的民事诉讼。当然，在韩亚空难中，美国法院是否会以旧金山构成目的地而受理案件还存在疑问。

韩亚航空可能还会以不方便法院原则为由要求将案件移送中国或韩国。美国联邦最高法院对不方便法院原则适用的标准是较为灵活的“最适当法院”标准，趋向于限制部分外国原告在美国法院提起诉讼。在 2007 年的中国中化集团公司诉马来西亚国际运输公司案中，美国联邦最高法院指出，地方法院有权对被告“不方便法院”的答辩做出即时答复，并可以无须先确定对人管辖权和对事管辖权而直接驳回起诉。

当然，由于韩亚空难发生在美国，旧金山是侵权行为地，事故由美国国家运输安全委员会进行调查，所有的相关证据都在美国，美国法院也有可能驳回韩亚航空提出的不方便法院原则的抗辩。

在管辖权困难或障碍之外，在美国法院起诉还面临路途遥远、不懂美国法律和司法体系等问题。

旅客及其家属应向涉外航运专业律师寻求帮助

因空难引起的索赔涉及的法律问题非常复杂，不要说一般普通人，就是并不专门处理涉外航空运输案件的律师，也不了解其中的细节。航空事故既已发生，在悲伤之余，旅客及其家属还是应向专业律师寻求帮助。

为了防止律师骚扰旅客及其家属，也为了给航空公司留出与旅客及其家属达成和解协议的时间，美国法律禁止美国律师在空难事故 45 天之内主动联系旅客。然而，美国法律并不禁止旅客主动联系美国律师。如果旅客不能联系上熟悉而又专业的美国律师，可以寻求国内律师帮助，目前许多国内律师都与美国律师存在合作关系，可以为旅客提供帮助。

在获得专业律师帮助之前，旅客及其家属不要轻易签署任何承诺性文件。之前曾经发生过这样的事例，有的家属在空难发生后，看不懂英文文件表述或不明白背后所代表的法律后果，就草率签署相关文件，导致放弃了一些应有的权利。

旅客应在两年内提起诉讼主张权利。为了督促当事人行使权利，也为了尽快结束社会关系的不稳定状态，《蒙特利尔公约》和各国国内法规定了索赔的诉讼时效制度。《蒙特利尔公约》第 35 条规定，自航空器到达目的地点之日、应当到达目的地点之日或者运输终止之日起两年期间内未提起诉讼的，丧失要求损害赔偿的权利。因此，在空难事故中，索赔的诉讼时效是两年，如果不在两年之内提起诉讼，就丧失了要求损害赔偿的权利。

旅客应根据实际情况与律师达成律师费协议。在空难索赔中，由于索赔数额巨大，中国律师和美国律师一般都会同意风险代理或所谓的胜诉分成(Contingency Fees)，即依据最终获得的赔偿额的比例来收取律师费用。具体到韩亚空难，遇难乘客至少可以获得 17.58 万美元的赔偿，其他乘客也可以获得相应的赔偿，因此，旅客可以与律师签订协议，要求在一定额度之内获得的赔偿额不与律师分成，而在此之外的赔偿额才与律师分成，以减少律师费的支出并激励律师为案件而竭尽全力。同时，虽然美国不允许空难事故中旅客进行集团诉讼，但允许每一名空难当事人或家属聘请代表自己的律师，意味着旅客可以联合起来共同委托律师，这样也有助于与律师的谈判，降低费用。