

# 中国国内运输中旅客权利保护研究

董念清

(中国民航管理干部学院 航空法研究中心, 北京 100102)

**摘要:**对中国国内运输中不同运输方式的旅客人身损害赔偿法律制度进行了比较研究,发现旅客人身损害赔偿法律制度相互矛盾、陈旧过时,导致了法律依据的不确定性及赔偿标准的随意性,从而使各类运输中受到伤害的旅客的利益无法得到充分救济。为此,提出应从六个方面完善中国旅客人身损害赔偿法律制度。

**关键词:** 交通运输; 旅客权利; 旅客人身损害赔偿法律制度

中图分类号: D923.8

文献标识码: A

文章编号: 1008-2204(2012)06-0042-08

## On Passenger Protections in Domestic Transportation

*Dong Nianqing*

(Center of Air law, Civil Aviation Management College of China, Beijing 100102, China)

**Abstract:** A comparative study of the laws and regulations of personal injury compensation on different modes of transport in China finds that the laws and regulations are mutually contradictory and outdated that they no longer provide adequate damage compensation to passengers. It is suggested that the laws and regulations must be amended from six aspects to ensure the adequacy and certainty of damage compensation.

**Key words:** domestic transportation; rights of passenger; the laws and regulations of personal injury compensation

2011年7月23日,中国温州发生铁路动车追尾事故。该事故造成40人死亡,近200人受伤。<sup>[1]</sup>“7·23”甬温线特大铁路交通事故再次将交通运输中旅客的权利保护问题摆在了人们面前。在发生重大交通事故造成旅客伤亡的情况下,如何对旅客进行赔偿,从而能更好地安抚遇难者的家属,让社会公众真正感受到法律的公平,进而达到维护社会安定和谐的目的,是一个值得思考的问题。尤其是在目前中国各类交通运输法律不统一、赔偿标准各不相同的情况下,此问题尤为突出。下文仅讨论中国国内运输中的旅客权利保护问题。

### 一、现行国内运输法律中关于旅客损害赔偿的规定

在中国现行的法律体系中,关于旅客运输人身损害的法律,根据运输方式的不同,适用不同的法律。既有一般法的规定,也有特别法的规定。

#### (一) 铁路运输

就铁路旅客运输而言,现行有效的法律法规和

司法解释有:《中华人民共和国铁路法》(以下简称《铁路法》)、《铁路交通事故应急救援和调查处理条例》、《最高人民法院关于审理铁路运输人身损害赔偿纠纷案件适用法律若干问题的解释》(以下简称《最高院铁路运输解释》)。

在归责原则上,《铁路法》对铁路运输企业在运营过程中造成的人身伤害,实行无过错责任。《铁路法》第58条规定:“因铁路行车事故及其他铁路运营事故造成人身伤亡的<sup>①</sup>,铁路运输企业应当承担赔偿责任;如果人身伤亡是因不可抗力或者由于受害人自身的原因造成的,铁路运输企业不承担赔偿责任。违章通过平交道口或者人行过道,或者在铁路线路上行走、坐卧造成的人身伤亡,属于受害人自身的原因造成的人身伤亡。”《铁路交通事故应急救援和调查处理条例》的规定基本与此相同。<sup>②</sup>

《最高院铁路运输解释》在上述法律法规的基础上,再次明确了铁路运输企业的无过错责任<sup>③</sup>,同时对于受害人自身原因造成的伤害做了更细致的规定,即将受害人自身原因造成的伤害分为两种情形:一种是受害人的故意行为,由此造成的伤害铁路运

输企业不承担损害赔偿责任<sup>④</sup>；另一种则是虽然受害人有过错，但要根据受害人的过错程度适当减轻铁路运输企业的赔偿责任，并按照情形分别处理<sup>⑤</sup>。另外，《最高院铁路运输解释》也规定了责任竞合制度，允许赔偿权利人选择按侵权还是违约起诉索赔。<sup>⑥</sup>

赔偿范围上，以1994年9月1日为界，实行完全不同的两种方法。1994年9月1日之前，实行按实际损失赔偿的原则，而在此之后，则实行限额赔偿。1994年10月27日发布的《最高人民法院关于审理铁路运输损害赔偿案件若干问题的解释》第11条第3款规定：“对人身伤亡的赔偿责任范围适用民法通则第一百一十九条的规定。1994年9月1日以后发生的旅客伤亡的赔偿责任范围适用国务院批准的《铁路旅客运输损害赔偿规定》。”<sup>⑦</sup>《民法通则》第119条规定：“侵害公民身体造成伤害的，应当赔偿医疗费、因误工减少的收入、残废者生活补助费等费用；造成死亡的，并应当支付丧葬费、死者生前扶养的人必要的生活费等费用。”根据《铁路旅客运输损害赔偿规定》第5条：“铁路运输企业对每名旅客人身伤亡的赔偿责任限额为人民币40000元，自带行李损失的赔偿责任限额为人民币800元。铁路运输企业和旅客可以书面约定高于前款规定的赔偿责任限额。”《铁路交通事故应急救援和调查处理条例》则将旅客人身伤亡的赔偿责任限额提高到人民币15万元。<sup>⑧</sup>

总之，对于铁路运输中造成的旅客人身伤亡，在归责原则上，不管是法律法规的规定，还是司法解释的规定，一直没有变化，都实行无过错责任制。但在赔偿范围上，在1994年9月1日之前，按侵权责任的赔偿方式处理，即赔偿全部损失；1994年9月1日之后，实行限额赔偿，这是一大变化。

## （二）公路运输

与铁路旅客运输人身损害的法律规定相比，无论是从法律的位阶、数量，还是法律内容的详细程度，公路运输都不如铁路运输。目前可以查到的法律只有《汽车旅客运输规则》和《中华人民共和国道路运输条例》（以下简称《道路运输条例》）两部。

《汽车旅客运输规则》应该是较早对公路旅客运输人身伤害作出规定的法律。《汽车旅客运输规则》第70条规定：“旅客运输过程中发生下列情况，均由运方承担责任：1. 因客车技术状况或装备的问题，造成旅客人身伤害及行包损坏、灭失的。2. 因驾驶员违章行驶或操作造成人身伤害及行包损坏、灭失的。……6. 由于运方原因发生的其他问题。”除

上引第70条的规定外，对于公路旅客运输人身损害的赔偿，《汽车旅客运输规则》再无其他规定。而《道路运输条例》仅有一条关于赔偿数额的规定。<sup>⑨</sup>

从归责原则来看，《汽车旅客运输规则》实行的是过错责任原则，因为上述规定明确了承运人承担责任的前提是“客车技术状况或装备的问题造成旅客人身伤害”，或是“驾驶员违章行驶或操作造成人身伤害”，或是“运方原因发生的其他问题”。由于《汽车旅客运输规则》位阶较低，只是部门规章，因此，在实践中，一旦发生交通事故造成旅客人身伤害，应该还是适用《民法通则》的相关规定。但是，在赔偿范围方面，《道路运输条例》却做出了很大的改变，这就是限额赔偿。铁路运输是在1994年9月1日之后实行限额赔偿，10年之后，公路运输也步其后尘，实行限额赔偿。司法实践中，自2004年7月1日《道路运输条例》生效后，法院以《道路运输条例》的规定确定赔偿额。<sup>⑩</sup>

## （三）水路运输

水路旅客运输指的是经由水路运送旅客的一种方式。按照航区的不同，水路旅客运输可分为海上旅客运输和内河旅客运输。水路运输方面的法律有：《中华人民共和国海商法》（以下简称《海商法》）、《水路旅客运输规则》、《中华人民共和国港口间海上旅客运输赔偿责任限额规定》（以下简称《港口间海上旅客运输赔偿责任限额规定》）。

在归责原则上，《海商法》实行的是“严格的推定过失责任制”<sup>[2]142</sup>。《海商法》第114条规定：“在本法第一百一十一条规定的旅客及其行李的运送期间，因承运人或者承运人的受雇人、代理人在受雇或者受委托的范围内过失引起事故，造成旅客人身伤亡或者行李灭失、损坏的，承运人应当负赔偿责任。……旅客的人身伤亡或者自带行李的灭失、损坏，是由于船舶的沉没、碰撞、搁浅、爆炸、火灾所引起或者是由于船舶的缺陷所引起的，承运人或者承运人的受雇人、代理人除非提出反证，应当视为其有过失。”承运人免责条款有二：一是旅客本人的过失；二是旅客本人故意造成或者是旅客本人健康状况造成的，承运人不负赔偿责任。<sup>⑪</sup>“为了体现对旅客运输的安全运送责任，上述规定接近于严格责任制或客观责任制。”<sup>[2]143</sup>

与《汽车旅客运输规则》一样，《水路旅客运输规则》也实行过错责任原则。该规则第140条规定：“在本规则第八条、第十一条规定的旅客及其行李的运送期间，因承运人或港口经营人的过失，造成旅客人身伤亡或行李灭失、损坏的，承运人或港口经

营人应当负赔偿责任。”但是对于承运人如何承担赔偿责任,《水路旅客运输规则》没有明文规定。在司法实践中,法院一般以《最高人民法院关于审理人身损害赔偿案件适用法律若干问题的解释》(以下简称《最高院人身损害解释》)为依据,确定赔偿范围。<sup>⑫</sup>

对于港口间海上旅客运输,实行限额赔偿。《港口间海上旅客运输赔偿责任限额规定》第3条规定:“承运人在每次海上旅客运输中的赔偿责任限额,按照下列规定执行:(一)旅客人身伤亡的,每名旅客不超过4万元人民币;(二)旅客自带行李灭失或者损坏的,每名旅客不超过800元人民币……。承运人和旅客可以书面约定高于本条第一款规定的赔偿责任限额。”

可以看出,水路运输中,海上旅客运输和内河旅客运输在归责原则上并不相同,赔偿范围上,海上运输实行限额赔偿,而内河运输则按实际损失赔偿。

#### (四) 航空运输

航空运输方面,有关旅客运输损害赔偿的法律有:《中华人民共和国民用航空法》(以下简称《民用航空法》)、《国内航空运输承运人赔偿责任限额规定》。

对于航空运输中的旅客损害赔偿,《民用航空法》规定了无过错责任。《民用航空法》第124条规定:“因发生在民用航空器上或者在旅客上、下民用航空器过程中的事件,造成旅客人身伤亡的,承运人应当承担责任;但是,旅客的人身伤亡完全是由于旅客本人的健康状况造成的,承运人不承担责任。”在赔偿范围上,也是实行限额赔偿,即对每名旅客的赔偿责任限额为人民币40万元。<sup>⑬</sup>

从上面的分析可以归纳出以下几点:(1)对于旅客的人身损害赔偿,有的是在部门大法中作了规定,有的是在法规甚至是部门规章中作了规定。铁路、航空和海上运输均在《铁路法》、《民用航空法》、《海商法》中就旅客人身伤害作了或简单或详细的规定,而对于在公路运输中造成的旅客人身伤害,《中华人民共和国公路法》只字未提。内河运输方面,就没有制定这方面的基本法,只有一部部门规章——《水路旅客运输规则》。(2)在归责原则上,有的实行无过错责任原则,有的实行过错责任原则。铁路和航空均以部门大法的形式(如《铁路法》和《民用航空法》)确立了旅客损害赔偿的无过错责任原则,水路运输中的港口间海上运输接近于无过错责任。公路运输和内河运输则以部门规章确立了过错责任原则。公路方面虽然于1997年颁布了《中华

人民共和国公路法》,但该法是一部行政管理法,根本没有涉及旅客权益保护的内容。(3)在赔偿范围上,除内河运输按实际损失赔偿外,其他运输均实行限额赔偿。

在铁路、航空以及海上运输中,虽说都实行限额赔偿,但还是有细微的差别。具体表现在:第一,实施限额赔偿的时间不同。航空运输从一开始就是限额赔偿,而海上旅客运输、公路运输以及铁路运输都经历了从实际损失赔偿到限额赔偿这一发展变化过程。在海上旅客运输、公路运输以及铁路运输中,海上旅客运输最早,从1994年1月1日起开始实施;铁路运输在1994年9月1日之前,实行按实际损失赔偿的原则,而在此之后,则实行限额赔偿;公路运输最晚,是在2004年7月1日《道路运输条例》生效之后。第二,赔偿限额不同。除内河运输没有法律规定赔偿限额外,其他运输方式的赔偿限额各不相同。第三,在赔偿限额的制定上,有的有法律明文授权,有的没有。航空运输和海上运输有明确法律授权<sup>⑭</sup>,铁路运输和公路运输则没有。另外,需要特别指出的是,水路运输中的内河运输的赔偿范围没有特别法的规定,就笔者所掌握的资料来看,还是按实际损失进行赔偿。这是四种运输方式中在赔偿范围上的一个例外。

综上所述,在旅客人身伤害赔偿责任制度的设计上,四种运输方式差异较大,给人的感觉是杂乱无章。正是这种制度设计上的差异或缺,导致了实践中旅客赔偿的种种混乱做法,最终结果是旅客的权利很难得到有效保护。

## 二、一般法中关于旅客损害赔偿的规定

对于运输中造成的旅客伤害,除上述特别法的规定之外,中国一般法也作了规定。主要有:《中华人民共和国民法通则》(以下简称《民法通则》)、《中华人民共和国合同法》(以下简称《合同法》)、《中华人民共和国侵权责任法》(以下简称《侵权责任法》)和《最高院人身损害解释》。

《民法通则》中,与旅客运输损害赔偿密切相关的是第119条的规定。《合同法》则专设《运输合同》一章,对运输合同作了比较详细的规定,其中第302条明确规定:“承运人应当对运输过程中旅客的伤亡承担赔偿责任,但伤亡是旅客自身健康原因造成的或者承运人证明伤亡是旅客故意、重大过失造成的除外”。更为重要的是,《合同法》确认

了责任竞合制度<sup>⑤</sup>,允许受害人可以就违约责任和侵权责任做出选择。

《侵权责任法》与旅客运输损害赔偿有关的内容有以下五个方面:第一,赋予了侵权普通法以外的法律中有关侵权行为的特别民事法律优先适用的效力。《侵权责任法》第5条规定:“其他法律对侵权责任另有特别规定的,依照其规定。”第二,确立了无过错责任原则。《侵权责任法》第7条规定:“行为人损害他人民事权益,不论行为人有无过错,法律规定应当承担侵权责任的,依照其规定。”第三,确认了其他法律规定的限额赔偿原则。《侵权责任法》第77条规定:“承担高度危险责任,法律规定赔偿限额的,依照其规定。”第四,对人身损害赔偿作了原则性规定<sup>[3]</sup>,该法第16条规定:“侵害他人造成人身损害的,应当赔偿医疗费、护理费、交通费等为治疗和康复支出的合理费用,以及因误工减少的收入。造成残疾的,还应当赔偿残疾生活辅助具费和残疾赔偿金。造成死亡的,还应当赔偿丧葬费和死亡赔偿金。”第五,确立了同一侵权行为同一赔偿标准的赔偿原则。《侵权责任法》第17条规定:“因同一侵权行为造成多人死亡的,可以以相同数额确定死亡赔偿金。”

《最高院人身损害赔偿解释》的最大亮点则是详细规定了人身损害赔偿的范围和计算标准<sup>⑥</sup>。

### 三、现行法律在保护旅客权利方面的缺陷和不足

从上面的分析可以看出,关于旅客人身损害赔偿法律,既有一般法的规定,又有特别法的规定,法律数量众多,形成了一个复杂而庞大的体系。但是,从法律的立法权限和法律适用的角度看,现行法律存在以下两方面的问题:

第一,现行旅客人身损害赔偿法律制度违背了《中华人民共和国立法法》(以下简称《立法法》)的规定。中国《宪法》规定的全国人大的职权中,其中一项就是“制定和修改刑事、民事、国家机构的和其他的基本法律”<sup>⑦</sup>。《立法法》第8条规定,民事基本制度只能制定法律,其立法权限专属于全国人大及其常委会。交通运输中造成的旅客损害赔偿制度,无疑应属于民事基本制度,应由全国人大或其常委会制定法律。而在现行有效的运输特别法中,从法律层级上看,《汽车旅客运输规则》和《水路旅客运输规则》是部门规章。在规定赔偿责任限额的四部法律中,《铁路交通事故应急救援和调查处理条

例》、《道路运输条例》以及《港口间海上旅客运输赔偿责任限额规定》是行政法规,《国内航空运输承运人赔偿责任限额规定》则是部门规章。从颁布时间上看,除《港口间海上旅客运输赔偿责任限额规定》是在《立法法》生效之前颁布外,《铁路交通事故应急救援和调查处理条例》、《道路运输条例》以及《国内航空运输承运人赔偿责任限额规定》均是在《立法法》生效之后颁布的。显然,有关交通运输的法规和规章明显违背了《立法法》的规定。

第二,法律适用上的难题。如果适用《侵权责任法》等一般法,可以给旅客提供更好的保护。自“7·23”动车事故发生后,在损害赔偿的法律适用上,学者、律师都提出了各自的看法。比较一致的观点是认为应适用一般法,即《侵权责任法》与最高院的司法解释等<sup>[4-5]</sup>。但是,笔者认为,如适用一般法,还是存在一些问题。《侵权责任法》明确规定:“其他法律对侵权责任另有特别规定的,依照其规定。”<sup>⑧</sup>“承担高度危险责任,法律规定赔偿限额的,依照其规定。”<sup>⑨</sup>这就把法律适用又明确指向了特别法。在四大类运输方式中,除内河运输外,其他运输方式都以法规或规章的形式规定了限额赔偿。

有学者指出,“可以按‘新法优于旧法’、‘法律高于行政法规、规章’的原则,要求法院不适用铁道部和国务院的规定,而适用这个(即《侵权责任法》)”<sup>[4]</sup>。但是“新法优于旧法”的法律适用原则,“是按照时间标准确定的规则,仅适用于同位法之间”<sup>[6]</sup>,不能适用于位阶不同的法律之间。如果根据“法律的效力高于行政法规、地方性法规、规章”<sup>⑩</sup>的法律效力原则,《侵权责任法》的效力自然高于上述法规和规章,应该适用《侵权责任法》。但是上文已经指出,《侵权责任法》把法律适用又明确指向了特别法,转了一圈又回到了原点。

还有人指出,铁路动车不能看作是“高度危险责任”行业,并且《侵权责任法》第77条中的“法律”(“法律规定赔偿限额的,依照其规定。”)不包括国务院的法规和铁道部自己的规章。<sup>[4]</sup>这就涉及到对“高度危险作业”和“法律”如何理解的问题。

“高度危险作业是与物品或行为所具有的特殊危险性相联系的。在现实生活中,某些物品就表现出不同一般的危险性。……有些情况下,某些物品与行为相结合也会显现出高度的危险性。当上述危险物品或行为表现出超乎一般物品或行为的危险性时,就可以视为高度危险作业。……高度危险作业强调的是,该项作业活动具有较高的危险性,超过了公认的一般危险程度。”<sup>[7]439</sup>应该说,在工业化社会

初期,由于科技水平的限制,铁路航空等活动自然是风险较大的。发展到今天,虽然其危险性已得到了很大的控制,但人们并不能完全、彻底地控制或避免由这些活动所带来的危险后果。因此,笔者的理解是,“高度危险作业”是与低风险活动相对而言的,其更强调后果的严重性。

对于铁路、公路以及航空的高度危险性,不用多言。内河和海上运输,其风险并不比铁路航空低。“自古以来,航海就被称为是‘海上冒险’,即使在今天,海上航行仍然是一项充满风险、挑战人的勇气和能力的事业。”<sup>[8]</sup>无论是铁路航空,还是公路水运,一旦发生事故,造成的后果相当严重。国内外发生的许多事故,已充分证明了这一点。

正是由于存在这种“高度危险”或“高度风险”,才有了防范危险、平衡双方当事人利益的法律。国外法律中,“最早承认高度危险作业特殊赔偿责任的是德国法,为了保持其民事侵权归责原则的单一性和一致性,分别在道路交通法、航空法、帝国责任法、和平利用核能以及保护危险法等特别法中规定高度危险作业赔偿责任”<sup>[7]441</sup>。国内法律中,《侵权责任法》以专章(第9章)规定了高度危险责任。除此之外,其他法律也有规定。总之,铁路运输、公路运输、水路运输以及航空运输都应该属于高度危险作业。

对于《侵权责任法》第77条中的“法律”,笔者认为应做广义的解释,即该“法律”不仅指全国人大及其常委会制定的法律,还包括国务院的行政法规。“侵权责任法第七十七条规定的‘法律规定赔偿限额’,包括法律、行政法规以及行政规范性文件。”<sup>[9]</sup>

从保护旅客利益的角度看,现行运输法律似乎是能够对旅客提供比较周全的保护,其实不然。现行运输法律存在很大的缺陷和不足,难以给旅客提供合理公正的保护。理由如下:

第一,运输法律“年久失修”,陈旧过时,无法真正发挥其应有的作用。按照特别法优于普通法的法律适用原则,在发生交通事故造成旅客伤亡的情况下,应优先适用运输法的规定。但是,特别法的规定已远远落后于社会经济的发展变化,根本不可能给旅客提供公平的救济。具体言之,铁路运输1990年制定《铁路法》,1994年制定赔偿限额,2007年对限额进行了修订,13年修订一次。航空运输,从1994年的7万人民币到2006年的40万人民币,中间间隔整整12年。

公路运输方面,1988年颁布的《汽车运输规则》迄今还有效,2004年颁布的《道路运输条例》才规定

“参照国家有关港口间海上旅客运输和铁路旅客运输赔偿限额的规定办理”,即4万元的限额赔偿标准。问题是,该条中出现了两个标准:港口间海上旅客运输赔偿标准和铁路旅客运输赔偿标准。如果说在当年《道路运输条例》颁布时该条没有问题的话,但是在2007年《铁路交通事故应急救援和调查处理条例》颁布之后,在实践中适用该条就存在问题。因为在2007年之前,港口间海上旅客运输和铁路旅客运输赔偿限额均为4万元人民币,而2007年《铁路交通事故应急救援和调查处理条例》则将上限提高到15万人民币,这样就存在两个数额不同的赔偿限额。当然在实践中一般就高不就低,但足见法律条文本身存在问题。水路运输中的内河运输自1995年颁布《水路旅客运输规则》后,再无任何变化,也没有出台新法就内河运输中的乘客伤亡如何赔偿作出规定;海上旅客运输,1993年颁布的《港口间海上旅客运输赔偿限额规定》,其规定的限额至今未做修改。显然“势移时易,变法宜矣”。

第二,赔偿标准不一。同为旅客运输,却因运输方式的不同,在赔偿标准上各不相同,差距甚大,如表1所示。

表1 不同运输方式的旅客人身损害赔偿赔偿责任限额/元

运输方式	1989年	1994年	2004年	2006年	2007年
航空	2万	7万		40万	
海上		4万			
铁路		4万			15万
公路			4万		

第三,赔偿标准过低。在赔偿标准上,航空最高,为40万,铁路次之,为15万,海上运输最低,为4万。铁路比航空差两倍多,海上运输只是航空的1/10。另外,海上运输和公路运输规定的赔偿标准至今未有任何变化,航空运输的赔偿标准修改了两次,铁路修改了一次。虽然修改后的赔偿标准均得到大幅度提高,但与社会经济发展和居民收入的增长相比,即便是航空运输的40万责任限额,在今天看来,也还是相当低的,这自然会引起社会大众的广泛质疑和不满。

第四,国际国内双重标准。在旅客伤亡的赔偿上,社会公众不满的还有国际国内实行内外有别的标准,主要体现在航空运输和海上运输中。航空运输区分国内航空运输和国际航空运输,在赔偿标准上,国内运输依据国内法的规定,国际运输则依据国际公约的规定。从目前的法律规定看,国际运

运输的赔偿限额是国内运输的3倍。海上运输也是如此,只不过海上运输国内赔偿还不到国际的1/10,如表2所示。

表2 国内运输和国际运输赔偿限额比较表

	国内运输/ 人民币	国际运输/特别提款权	
		国内法律	国际公约
铁路	150 000		
海上	40 000 <sup>②</sup>	46 666 <sup>②</sup>	46 666 <sup>③</sup>
航空	400 000 <sup>④</sup>	16 600 <sup>⑤</sup>	100 000 <sup>⑥</sup>

综上所述,适用特别法不能给旅客提供充分公平的保护,如适用《侵权责任法》,又将法律适用指向了特别法,这就是法律适用上存在的难题,也是目前在旅客利益保护上遇到的尴尬。正是由于现行法律存在以上缺陷和不足,所以一旦发生运输事故,造成旅客死亡,不仅会引起社会大众的广泛质疑和不满,而且最终的事故理赔实际上并不会依据现行法律来处理。

#### 四、实践中的混乱做法

事故发生后,在遇难者的赔偿数额的确定上,实践中往往具有很大的随意性,即赔偿额不是“朝令夕改”,就是东拼西凑,名义上是依据法律法规,实际上完全脱离了法律规定。2004年“11·21”包头空难、2010年“8·24”伊春空难以及2011年“7·23”温州动车事故的赔偿就是典型例证。

包头空难的赔偿依据和标准如下:“根据1993年国务院颁布的第132号令,民用航空运输旅客伤亡赔偿最高限额为7万元人民币。考虑到消费价格总指数的变动因素,本次空难赔偿金额在上述法定赔偿限额的基础上再增加7万元人民币,共计14万元人民币。同时根据1996年国家民航总局颁布的第49号令,旅客托运行李每位最高赔偿限额为1000元人民币,旅客自理及随身行李每位最高赔偿限额为2000元人民币。本次空难的行李赔偿金额将在上述基础上分别上浮100%,即分别增加到2000元人民币和4000元人民币。再加上抚慰金等,‘11·21’空难每位遇难乘客的赔偿标准总共为21.1万元人民币。”<sup>[10]</sup>

伊春空难遇难旅客赔偿标准如下:“依据2006年中国民用航空总局令第164号《国内航空运输承运人赔偿责任限额规定》,国内民用航空运输旅客伤亡赔偿最高限额为40万元人民币,每名旅客随身携带物品的最高赔偿限额为3000元人民币,旅客托

运的行李的最高赔偿限额为2000元人民币,共计40.5万元人民币。同时,考虑到2006年以来全国城镇居民人均可支配收入的累计增长幅度,赔偿限额增至59.23万元;再加上为遇难旅客亲属作出的生活费补贴和抚慰金等赔偿,航空公司对‘8·24’飞机坠毁事故每位遇难旅客的赔偿标准总共为96万元人民币。”<sup>[11]</sup>

上述赔偿数额,看似有根有据,但仔细推敲,既无法律依据,又表现出很大的随意性。既然是依法确定赔偿限额,那为何又要上浮呢?只能说明一个问题,所依据的法律陈旧过时,已经不能给遇难者提供充分的保护,所以只能人为地往上提,因此,虽说是依法,实际上却是无法可依。

温州动车的赔偿更是一波三折,起初确定的赔偿标准是17.2万,后提高到50万元,后又提高91.5万元。“依据《铁路交通事故应急救援和调查处理条例》和《铁路旅客意外伤害强制保险条例》规定,铁路运输企业对每名铁路旅客人身伤亡的赔偿责任限额人民币15万元,加每名铁路旅客自带行李损失的赔偿责任限额人民币2000元,再加2万元的最高保险金,合起来为17.2万元。”<sup>[12]</sup>“事故每位死亡旅客的赔偿金将依据国务院《铁路交通事故应急救援和调查处理条例》和《铁路旅客意外伤害强制保险条例》的规定,并根据实际情况,本着以人为本原则和人道主义精神,由事故赔偿金、一次性专项帮扶款以及爱心捐助款构成,总计人民币50万元。”<sup>[13]</sup>3天之后,新标准出台:“‘7·23’事故遇难人员赔偿救助金主要包括死亡赔偿金、丧葬费、精神抚慰金及一次性救助金(含被抚养人生活费等),合计赔偿救助金额91.5万元。据遇难者家属介绍,91.5万元由两大部分组成,其中30万元包括赡养老人、抚养小孩、意外保险、亲友往返路费和食宿开支等;其余61.5万元中,5万元为精神抚慰金,1.5万元为丧葬费,余下55万元为20年的死亡赔偿金。死亡赔偿金按照浙江省2010年度城镇居民人均可支配收入的数额,乘以20年期限的方式来计算。”<sup>[14]</sup>

确定50万元赔偿标准的法律依据是《铁路交通事故应急救援和调查处理条例》和《铁路旅客意外伤害强制保险条例》,91.5万元的法律依据是《最高院铁路运输解释》和《侵权责任法》。为什么前后两次确定赔偿标准所依据的法律不同?原因是若依据《铁路交通事故应急救援和调查处理条例》等法规,赔偿标准太低,根本无法让社会公众和遇难者家属接受。而依据《侵权责任法》和最高人民法院的

司法解释,则可相应提高赔偿额。这也正好说明了法律适用上存在的问题,依据《侵权责任法》,则应适用运输特别法的规定,但若适用运输特别法,赔偿标准太低。因此,为了得出一个能够让社会公众都认可的比较合理的赔偿额,只能转而根据《侵权责任法》,人为地“拔高”赔偿标准。91.5万元的赔偿标准就是这种人为“拔高”的结果。该标准“既符合党中央和国务院领导要求‘以人为本’处理事故的指示精神,又依据了国家有关法律规定,同时参照了其他重大事故处理经验,如上海‘11·15’特别重大火灾”<sup>[12]</sup>。

依据赔偿的法律说变就变,同一事故先后出台两个赔偿标准。这种做法,不仅损害了旅客的利益,更损害了法律的尊严和统一,影响了人们对法律的信仰。

总之,现行一般法与特别法的相互矛盾、特别法的陈旧过时、“年久失修”,导致了法律依据的不确定性 & 赔偿标准的随意性,从而使各类运输中受伤的旅客的利益无法得到充分救济,直接的结果是人们对法律的怀疑和否定。

## 五、旅客人身损害赔偿法律制度的完善

从上面的分析可以看出,中国现行的法律,不管是特别法还是一般法,都存在诸多问题。因此,在制度层面上,首先应对相关法律进行修订或制定新法,消除目前法律之间存在的矛盾,以适应社会经济的发展,保护旅客的权利。在法律的制定或修订上,笔者提出以下建议和措施:

第一,以法律的形式建立旅客损害赔偿责任制度。既然旅客损害赔偿法律制度属于民事基本制度,就应由全国人大或其常委会以法律的形式作出规定,这样,既避免了与《立法法》的矛盾,也可以与《侵权责任法》相衔接。

第二,将无过错责任原则作为各种不同运输方式的归责原则,并实行限额赔偿。在旅客损害赔偿归责原则上,航空运输和铁路运输实行的是无过错责任原则,港口间运输也是,只有公路运输和内河运输实行的是过错责任原则。这种因运输方式不同而实行不同归责原则的规定,没有法理基础。前文已述,公路与航空、铁路运输一样都属于“高度危险作业”,而水路运输的风险也并不低。因此,为了避免不同运输方式在归责原则上的不同,更主要的是为不同运输方式的旅客提供同等的保护,应将无过错

责任原则作为各种不同运输方式的归责原则。

第三,大幅度提高赔偿标准。依据近年来中国经济发展水平和人民生活水准,参考其他事故的处理和善后标准,在现有的赔偿标准上,大幅度提高赔偿标准。

第四,建立限额的定期复审机制。随着社会经济的发展和生活水平的提高,以及通货膨胀的变化,最初确定的赔偿限额可能无法满足或适应社会经济生活的变化,为此,应在法律中明文规定,对限额进行定期复审。在这方面,航空运输已率先进行了规定,1999年的《蒙特利尔公约》的做法值得借鉴<sup>①</sup>。根据公约,对于公约中规定的限额,每5年复审一次。

第五,国内国际赔偿标准应逐渐接近并最后统一。上文已指出,航空运输和海上运输可以分为国内和国际旅客运输,国内运输由国内法调整,国际运输则由国际法调整。因适用不同的法律,赔偿额相差较大。一旦发生运输事故,造成旅客伤亡,自然引起社会公众的质疑和不满。因此,国内运输的赔偿限额应逐渐向国际运输靠拢,并在适当时候与国际接轨。实际上,从前面的分析可以看出,虽然中国国内法律规定的限额很低,但实际的赔偿额已接近国际运输的赔偿额,这在航空运输方面表现的尤为突出,如伊春空难每名受害者赔偿96万元,这已接近于1999年《蒙特利尔公约》规定的赔偿限额。

第六,不同运输方式的责任限额也应逐渐走向统一。同为旅客运输,不能以运输方式的不同而设定不同的赔偿责任限额。中国现行的赔偿责任限额,是以前部门立法的结果。在政企不分的体制下,部门立法在很大程度上倾向于运输部门自己或其下属企业的利益,铁路和民航就是典型例证。因此,必须打破部门立法,建立统一、公正、与时俱进的旅客赔偿法律制度。

后记:文章定稿时,在上海又发生地铁追尾事故,造成271人受伤<sup>[15]</sup>。随着中国交通运输的大发展(城市轨道交通、城际高速列车、高速公路、航空等),乘坐这些交通工具出行的人越来越多,交通运输量逐年大幅度增加,因此,旅客的权利保护问题应该得到重视并强化。

### 注释:

① 1994年10月27日发布的《最高人民法院关于审理铁路运输损害赔偿案件若干问题的解释》第11条指出:“铁路法第五十八条规定的因铁路行车事故及其他铁路运营事故造成的人身伤亡,包括旅客伤亡和路外伤亡。”

② 《铁路交通事故应急救援和调查处理条例》第32条规定:“事故

造成人身伤亡的,铁路运输企业应当承担赔偿责任;但是人身伤亡是不可抗力或者受害人自身原因造成的,铁路运输企业不承担赔偿责任。违章通过平交道口或者人行过道,或者在铁路线路上行走、坐卧造成的人身伤亡,属于受害人自身的原因造成的人身伤亡。”

- ③ 《最高法院铁路运输解释》第4条规定:“铁路运输造成人身损害的,铁路运输企业应当承担赔偿责任;法律另有规定的,依照其规定。”
- ④ 《最高法院铁路运输解释》第5条规定:“铁路运输中发生人身损害,铁路运输企业举证证明有下列情形之一的,不承担赔偿责任:(一)不可抗力造成的;(二)受害人故意以卧轨、碰撞等方式造成的。”
- ⑤ 《最高法院铁路运输解释》第6条规定:“因受害人翻越、穿越、损毁、移动铁路线路两侧防护围墙、栅栏或者其他防护设施穿越铁路线路,偷乘货车,攀附行进中的列车,在未设置人行通道的铁路桥梁、隧道内通行,攀爬高架铁路线路,以及其他未经许可进入铁路线路、车站、货场等铁路作业区域的过错行为,造成人身损害的,应当根据受害人的过错程度适当减轻铁路运输企业的赔偿责任,并按照以下情形分别处理:(一)铁路运输企业未充分履行安全防护、警示等义务,受害人有上述过错行为的,铁路运输企业应当在全部损失的百分之八十至百分之二十之间承担赔偿责任;(二)铁路运输企业已充分履行安全防护、警示等义务,受害人仍施以上述过错行为的,铁路运输企业应当在全部损失的百分之二十至百分之十之间承担赔偿责任。”
- ⑥ 《最高法院铁路运输解释》第12条规定:“铁路旅客运送期间发生旅客人身损害,赔偿权利人要求铁路运输企业承担违约责任的,人民法院应当依照《中华人民共和国合同法》第二百九十条、第三百零一条、第三百零二条等规定,确定铁路运输企业是否承担责任及责任的大小;赔偿权利人要求铁路运输企业承担侵权赔偿责任的,人民法院应当依照有关侵权责任的法律规定,确定铁路运输企业是否承担赔偿责任及责任的大小。”
- ⑦ 《铁路旅客运输损害赔偿规定》1994年8月13日由国务院批准,1994年8月30日由铁道部发布,自1994年9月1日起施行。2007年9月1日,《铁路交通事故应急救援和调查处理条例》施行,《铁路旅客运输损害赔偿规定》同时废止。
- ⑧ 《铁路交通事故应急救援和调查处理条例》第33条规定:“事故造成铁路旅客人身伤亡和自带行李损失的,铁路运输企业对每名铁路旅客人身伤亡的赔偿责任限额为人民币15万元,对每名铁路旅客自带行李损失的赔偿责任限额为人民币2000元。”
- ⑨ 《道路运输条例》第21条规定:“客运经营者在运输过程中造成旅客人身伤亡,行李毁损、灭失,当事人对赔偿数额有约定的,依照其约定;没有约定的,参照国家有关港口间海上旅客运输和铁路旅客运输赔偿限额的规定办理。”
- ⑩ 如金术贵诉信阳市运输集团有限责任公司公路旅客运输合同纠纷损害赔偿纠纷案,河南省潢川县人民法院(2008)潢民初字第134号,法院依据《铁路交通事故应急救援和调查处理条例》第33条的规定,判决被告赔偿原告公路旅客运输合同纠纷人身损害赔偿款15万元。详见 <http://hnhcfy.chinacourt.org/public/detail.php?id=149>,2011年7月31日访问。
- ⑪ 参见:《中华人民共和国海商法》第145条。
- ⑫ 如乔天国等人诉陈兴武水上旅客运输人身伤害赔偿案,武汉海事法院民事判决书(2004)武海法商字第127号。现引用该案判决书部分文字如下:“……在现阶段有关水上旅客死亡的赔偿数额没有一个统一标准的情况下,从维护当事人合法权益出发,原告

要求参照《最高人民法院关于审理人身损害赔偿案件适用法律若干问题的解释》来确定事故损失的主张,本院予以采信。……”

- ⑬ 参见:《国内航空运输承运人赔偿责任限额规定》第3条。
- ⑭ 如《民用航空法》第128条规定:“国内航空运输承运人的赔偿责任限额由国务院民用航空主管部门制定,报国务院批准后公布执行。”《海商法》第117条第4款规定:“中华人民共和国港口之间的海上旅客运输,承运人的赔偿责任限额,由国务院交通主管部门制订,报国务院批准后施行。”
- ⑮ 《合同法》第122条规定:“因一方当事人的违约行为侵害对方人身、财产权益的,受损害方有权选择依照本法要求其承担违约责任或者依照其他法律要求其承担侵权责任。”
- ⑯ 《最高法院人身损害赔偿解释》从第17条到第35条都是关于赔偿范围和计算标准的规定。
- ⑰ 参见:《中华人民共和国宪法》第62条。
- ⑱ 参见:《侵权责任法》第5条。
- ⑲ 参见:《侵权责任法》第77条。
- ⑳ 参见:《立法法》第79条第1款。
- ㉑ 参见:《中华人民共和国港口间海上旅客运输赔偿责任限额规定》第3条。
- ㉒ 参见:《海商法》第117条。
- ㉓ 《1974年海运旅客及其行李运输雅典公约》第7条及《1974年海上旅客及其行李运输雅典公约的议定书》第2条第2款,该公约及其议定书于1994年8月30日对中国生效。
- ㉔ 参见:《国内航空运输承运人赔偿责任限额规定》第3条。
- ㉕ 参见:《中华人民共和国民用航空法》第129条。
- ㉖ 参见:1999年《蒙特利尔公约》第21条。后经国际民航组织复审,确定对每名旅客第一梯度的赔偿责任限额由100000特别提款权(约合人民币1069120元)提高至113100特别提款权(约合人民币1209174.72元)。经修改的责任限额自2009年12月30日起对1999年《蒙特利尔公约》所有当事国生效。
- ㉗ 《蒙特利尔公约》第24条规定:“一、在不妨碍本公约第二十五条规定的条件下,并依据本条第二款的规定,保存人应当对第二十一条、第二十二条和第二十三条规定的责任限额每隔五年进行一次复审,第一次复审应当在本公约生效之日起第五年的年终进行,……,复审时应当参考与上一次修订以来或者就第一次而言本公约生效之日以来累积的通货膨胀率相应的通货膨胀因素。用以确定通货膨胀因素的通货膨胀率,应当是构成第二十三条第一款所指特别提款权的货币的发行国消费品价格指数年涨跌比率的加权平均数。二、前款所指的复审结果表明通货膨胀因素已经超过百分之十的,保存人应当将责任限额的修订通知当事国。在将该项修订通知当事国后的三个月内,多数当事国登记其反对意见的,修订不得生效,保存人应当将此事提交当事国会议。保存人应当将修订的生效立即通知所有当事国。三、尽管有本条第一款的规定,三分之一的当事国表示希望进行本条第二款所指的程序,并且第一款所指通货膨胀因素自上一次修订之日起,或者在未曾修订过的情形下自本公约生效之日起,已经超过百分之三十的,应当在任何时候进行该程序。其后的依照本条第一款规定程序的复审每隔五年进行一次,自依照本款进行的复审之日起第五年的年终开始。”

(下转第87页)



的眼睛,向那些晃动的枪筒的闪光劈来,没有喊声,没有声音”<sup>[8]</sup><sup>[312]</sup>。被这个社会消解了声音的沃许采取了行动,死亡是他惟一的选择。这是他发出的最强有力的声音,是他虚无人生的结束,可是正如日落之后将是日出一样,这也是沃许真正存在的起始。因此,人类必须进行负责任的选择,才能实现自我,逃脱虚无,实现真正意义上的存在。

本应享受快乐童年的上校沙多里斯·斯诺普斯离家出走,本应生活美满幸福的米妮·库珀小姐疯癫收场,本应安享晚年的沃许死于乱枪之下,南方社会背景下,一副副人生图画展现了生活于斯的人们困境中的选择、成长、失态、疯狂、绝望、挣扎。小人物虽然命运复杂各异但是总会殊途同归。这些男男女女的喘息和呼喊传唱千古,预示着一个新的世界的诞生,一种新的生活的开始。依稀记起福克纳掷地有声的宣言:“人是不朽的……人有灵魂,有能够怜悯、牺牲和耐劳的精神。”<sup>[11]</sup>短篇小说中体现出的福克纳思考人类悲剧命运之时所表现出的乐观精神可谓对人性最大的肯定与赞美。一言以蔽之,“无论从福克纳表现美国南方历史现实,还是从他探索人类命运的深刻思想性来看,他都是一位世界文坛史上不可多得的大家”<sup>[12]</sup>。

## 参考文献:

- [1] 陶洁. 前言[M]//福克纳. 福克纳短篇小说集. 南京:译林出版社,2001.
- [2] Annette T Rubinstein. American literature root and flower[M]. Beijing: Foreign Language Teaching and Research Press. 1998: 719.
- [3] 李常磊. 福克纳存在主义哲学思想[J]. 山东师范大学学报, 2004(4).
- [4] Irving Singer. Meaning in life: the harmony of nature and spirit[M]. Massachusetts: Massachusetts Institute of Technology Press, 2010: 33.
- [5] 黑格尔. 大逻辑[M]. 福州:福建人民出版社,1983:73.
- [6] 萨特. 存在与虚无[M]. 陈宣良,译. 北京:生活·读书·新知三联书店, 2007.
- [7] 汉斯·斯凯. 福克纳短篇小说中的存在经验[M]//哈灵顿,艾巴迭. 福克纳和他的短篇小说. 杰克逊:密西西比大学出版社, 1991:67.
- [8] 福克纳. 福克纳短篇小说集[M]. 南京:译林出版社,2001.
- [9] 金文字. 试论福克纳《干旱的九月》中明妮·库珀小姐的疯癫[J]. 天津外国语学院学报,2009(6): 45—49.
- [10] 吴培宏. 论福克纳笔下沃许悲剧形象的寓意[J]. 西安外国语学院学报,2000(3): 66—69.
- [11] 福克纳. 在接受诺贝尔文学奖时的演说[M]//杨子清,译. 李文俊. 福克纳评论集. 北京:中国社会科学出版社,1980:255.
- [12] 尹志慧. 《曾经有这样一位女王》中的女性存在状态探究[J]. 高等函授学报,2009(10): 67—70.

## (上接第49页)

### 参考文献:

- [1] 区佩芬. 温州动车追尾事故共造成40人死亡[EB/OL]. 香港: 凤凰卫视, 2011 [2011-07-29]. [http://news.ifeng.com/mainland/special/wzdongchetuogui/content-3/detail\\_2011\\_07/29/8040661\\_0.shtml?\\_from\\_ralated](http://news.ifeng.com/mainland/special/wzdongchetuogui/content-3/detail_2011_07/29/8040661_0.shtml?_from_ralated).
- [2] 吴焕宁. 海商法学[M]. 2版. 北京:法律出版社,1996.
- [3] 杨立新.《中华人民共和国侵权责任法》精解[M]. 北京:知识产权出版社,2010:77.
- [4] 陈有西. 高铁时代民事索赔的标志性案件[EB/OL]. 北京:正义网,2011 [2011-08-03]. <http://chenyouxilawyer.fyfz.cn/art/1035885.htm>.
- [5] 丁金坤. 关于温州动车事故赔偿的若干法律问题[EB/OL]. 北京:新浪网,2011 [2011-08-03]. [http://blog.sina.com.cn/s/blog\\_5f7396520102dr5m.html](http://blog.sina.com.cn/s/blog_5f7396520102dr5m.html).
- [6] 孔祥俊. 法律规范冲突的选择适用与漏洞填补[M]. 北京:人民法院出版社,2004:166.
- [7] 王利明. 民法·侵权行为法[M]. 北京:中国人民大学出版社,1993.
- [8] 郭瑜. 海商法的精神——中国的实践和理论[M]. 北京:北京大学出版社,2005:68.
- [9] 中国人民大学民商事法律科学研究中心“侵权责任法司法解释研究”课题组. 中华人民共和国侵权责任法司法解释草案建议稿[EB/OL]. 北京:中国人民大学民商事法律科学研究中心,2010 [2011-08-05]. <http://www.yanglx.com/dispnews.asp?id=1042>.
- [10] 丁海军. 东航公布包头空难遇难乘客赔偿标准21.1万元/人[EB/OL]. 北京:新华网,2004 [2011-08-05]. [http://news.xinhuanet.com/newscenter/2004-11/27/content\\_2267957.htm](http://news.xinhuanet.com/newscenter/2004-11/27/content_2267957.htm).
- [11] 河南航空公布伊春遇难旅客赔偿标准每人96万[EB/OL]. 北京:中新网,2010 [2011-08-31]. <http://www.chinanews.com/gn/2010/08-30/2500715.shtml>.
- [12] 陈东升. 17.2万到91.5万温州动车事故赔偿标准出台内幕[N/OL]. 北京:法制日报,2011 [2011-07-30]. <http://old.chinacourt.org/html/article/201108/15/461388.shtml>.
- [13] 邓杭. 事故遇难者每人赔付50万元[N/OL]. 北京:京华时报,2011 [2011-07-27]. [http://epaper.jinghua.cn/html/2011-07/27/content\\_684167.htm](http://epaper.jinghua.cn/html/2011-07/27/content_684167.htm).
- [14] 赵鹏,易靖. 遇难者赔偿标准提至91.5万元[N/OL]. 北京:京华时报,2011 [2011-07-30]. [http://epaper.jinghua.cn/html/2011-07/30/content\\_685301.htm](http://epaper.jinghua.cn/html/2011-07/30/content_685301.htm).
- [15] 杨金志,陆文军. 上海地铁追尾致271人伤 原因调查后公布[EB/OL]. 北京:新华网,2011 [2011-10-02]. <http://china.huanqiu.com/roll/2011-09/2041238.html>.