



中国民航大学法学文库

航空旅客权益保护 问题与规制

王立志 杨惠 聂晶晶 著



法律出版社
LAW PRESS·CHINA

D923.84

9



中国民航大学法学文库

航空旅客权益保护 问题与规制

王立志 杨惠 聂晶晶 著



太原工业学院图书馆



B0686831



法律出版社
LAW PRESS CHINA

太原工业学院图书馆



B0686831

图书在版编目(CIP)数据

航空旅客权益保护:问题与规制/王立志,杨惠,聂晶晶著. —北京:法律出版社,2012.12
(中国民航大学法学文库)
ISBN 978-7-5118-4183-4

I. ①航… II. ①王… ②杨… ③聂… III. ①航空运输—旅客—权益保护—研究—中国 IV. ①D923.84

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2012)第 253303 号

航空旅客权益保护:
问题与规制

王立志 杨惠 聂晶晶 著

策划编辑 周丽君
责任编辑 周丽君
胡艺芳
装帧设计 乔智伟

© 法律出版社·中国

开本 A5

印张 6.5 字数 191 千

版本 2013 年 1 月第 1 版

印次 2013 年 1 月第 1 次印刷

出版 法律出版社

编辑统筹 独立项目策划部

总发行 中国法律图书有限公司

经销 新华书店

印刷 北京北苑印刷有限责任公司

责任印制 张建伟

法律出版社/北京市丰台区莲花池西里 7 号(100073)

电子邮件/info@lawpress.com.cn

销售热线/010-63939792/9779

网址/www.lawpress.com.cn

咨询电话/010-63939796

中国法律图书有限公司/北京市丰台区莲花池西里 7 号(100073)

全国各地中法图分、子公司电话:

第一法律书店/010-63939781/9782

西安分公司/029-85388843

重庆公司/023-65382816/2908

上海公司/021-62071010/1636

北京分公司/010-62534456

深圳公司/0755-83072995

书号:ISBN 978-7-5118-4183-4

定价:28.00 元

(如有缺页或倒装,中国法律图书有限公司负责退换)

总 序

凡世界强国无不是民航强国,无不参与乃至主导国际航空法律的规则 and 标准。民航是关系国家安全和国家经济命脉的七大特殊行业之一,在国家发展战略中举足轻重。中国民航从国家战略出发,制定了至2020年建设成民航强国的目标。建设民航强国关键要素之一是有大批通晓民航技术规范和掌握国际民航规则的高端民航专门人才。

中国民航大学是中国民用航空局直属的高等学府,民航学科专业门类齐全,将航空宇航科学技术与交通运输工程两大学科群交叉融合,具有鲜明办学特色,被誉为中国民航人才的摇篮、科学技术研究的中心、国际文化交流的窗口。中国民航大学地处天津滨海新区“航空城”,毗邻天津滨海国际机场,具有优越的航空地理位置。多年来,中国民航大学始终坚持“立足民航、服务社会、面向世界”的办学指导思想,坚持以学科引领为兴校之基,加快发展优势学科,积极构建民航特色学科群,努力将学校建设成享有国际声誉世界著名的民航类高等学府。

中国民航大学法学专业于2001年正式招收本科生,2008年由法学系改建为法学院,2010年取得法学一级学科硕士学位点授予权,同年,借助航空法的特色教学和学术研究成果,中国民航大学航空法律与航空政策研究中心被批准为天津市人文社科重点研究基

地,成为目前国内唯一的省部级航空法律与政策重点研究基地。

中国民航大学法学学科的建设与发展以其深厚的行业背景和学科体系支撑,突出航空法特色,紧紧围绕国家航空发展战略,针对航空法理论与应用、航空运输政策等领域的重大理论与实践问题开展研究,努力争取使中国民航大学的航空法研究在国际相关领域享有较高声誉,实现法学学科建设发展目标。经过十余年的发展建设,中国民航大学法学学科已经逐渐拥有了较强的航空法研究团队,取得了较为丰硕的、特色鲜明的航空法学研究成果。

为了进一步推动航空法学的深入研究,在法律出版社的大力支持下,我们决定以法学院和航空法律与政策研究基地为依托,编辑出版《中国民航大学法学文库》系列丛书。

这套文库的内容在覆盖中国民航大学法学一级硕士学位点主要研究方向的同时,侧重于航空法律和航空政策领域中的热点、难点问题以及学界较少涉猎的航空法学理论与实务方面的研究。期望丛书的出版有助于进一步提升中国民航大学法科学子的学术品质,有助于造就一支具有坚实理论基础、深厚学术底蕴并富有远见卓识和深刻洞察力的师资队伍,有助于进一步推动我国航空法学的深入研究,为我国民航事业发展服务。

在民航法治建设的关键发展阶段,衷心希望中国民航大学法学专业老师,以国家航空法制建设为己任,以追求真理的勇气致力于学术研究,以甘为人梯的情怀献身于法学教育,严谨治学,与国内外航空法学界同人努力协作,为我国航空法学的繁荣与民航事业的进步不懈努力!

吴桐水

二〇一二年九月九日

前 言

“认真对待权利!”权利是人有尊严地活着的基本前提和内容。每当我们谈起个体权利的时候,美国著名法学家德沃金关于权利的言说总是让人警醒。社会公共利益、个人利益、行业利益总处于不断博弈的状态之中。作为理性的经济人,任何利益主体都以使自己利益最大化为目标进行选择。资源的稀缺性意味着博弈均衡不是在满足所有人的情况下达致的,而是在各有损失或一方损失另一方受益的情况下实现的。从法权观念来看,博弈往往意味着不同主体的权利竞争。竞争是在掌握不同资源的主体间展开的,换言之,主体之间存在强弱之分。有强弱,就有侵害权利的可能性或必然性。在丛林法则盛行的时代,保护弱者是为社会所不理解的。然而,今天的社会是一个追求公平、正义、秩序和自由的社会,保护弱势者利益成为法律的一个重要目标,一般而言,弱者利益比强者的利益更容易受到侵害,因此,保护弱者甚至成为社会正义的主要表现形式。

航空旅客运输是现代工业社会提供给人类的一种充满奇幻色彩的体验,随着技术的改善和经济的发展,越来越多的普通人加入了这一体验之旅。然而,航空运输服务的提供者——航空公司及机场等主体却往往因为各种原因不能按照合同约定提供服务,航班延误、拒载、航空事故、疏于安全保障等事件的发生给旅客美

好的旅行体验留下阴影甚至化为痛苦的血泪回忆。这种现象的发生,除了航空运输的特有风险外,人为因素、制度因素往往是引起航空旅客权益受损的主要原因。航空公司、机场与单个的旅客个体相比,具有信息优势、资金优势、技术优势、公关优势等,在缔约时又往往通过运输合同条件等格式合同内容,或拒绝修改合同条款,或拒绝解释专业术语等方式,使航空旅客不得不接受其条件。故此,航空旅客在航空运输中作为弱势方是毋庸置疑的。基于社会正义、公平的追求,基于实践中航空旅客权益受到侵害案件的增多,对航空旅客的权益及其保护进行关注、研究,进而为法律的完善提供对策,是实现法治社会的要求。

我国航空立法对于旅客权益的规定并不全面,理论上也缺乏细致的研究。大量的民航部门规章又着眼于民航运输的管理,虽在公法制度上提供了航空旅客权益维护的部分制度,但是,部门规章在司法实践中的“参照适用”的尴尬地位使其对航空旅客权益保护的作用并不明显。私法上法律本就对航空旅客权益关注不多,兼之规范冲突横生,法律适用困难重重。航空公司又单方面制定各种运输条件,在法律缺位的情况下,对航空旅客权益处处堵截。这使航空旅客权益保护问题在我国显得尤为突出。

鉴于此,通过认真研究理论,梳理立法,考察实务,借鉴域外立法,我们得出结论:修改《民用航空法》;或在制定《航空法》时,单独在公共航空运输一章专节规定航空旅客的权利及其保护方式,并通过行政法规和部门规章细化其规则,增强操作性;抑或制定《航空旅客权益保护条例》,以确立旅客权益保护的制度基础。

“认真对待权利!”这不仅仅是一个口号,它更是在航空运输中需要时时强调、处处实践的实实在在的规则。它的实现需要细节化立法,需要改变立法的视角,需要航空立法由一元化立法向多元化立法,即由管理型立法向维权型、服务型与监管型立法转向,需要立法体系化,消除立法冲突,才能真正迎来航空旅客权益保护的春天!

目 录

前 言 / 1

导 论 / 1

一、研究范围的界定 / 1

二、权益、权利与法益 / 2

三、权益保护与权利救济 / 7

四、航空旅客权益与航空公司权益的冲突与协调 / 11

第一章 航空旅客权益保护立法体系 / 14

第一节 航空旅客权益保护的立法体系的概念与构成 / 14

第二节 与航空旅客权益保护有关的民航立法体系框架 / 16

一、航空旅客权益保障的基本法——《民用航空法》 / 16

二、旅客权益保障的行政立法 / 16

三、航空旅客权益保障的实施规则体系 / 20

四、航空旅客权益保障的地方姿态 / 22

五、航空旅客权益保障的实践与管理规范 / 23

六、国际航空旅客权益保障制度 / 23

第三节 我国民航立法在航空旅客权益保障方面的不足 / 24

一、航空旅客权益保障法律体系的不足 / 24

2 航空旅客权益保护:问题与规制

二、《民用航空法》在航空旅客权益保障方面的不足 / 24

三、民航规章在航空旅客权益保障方面的不足 / 25

四、内外有别的双轨制 / 25

第二章 航空旅客运输之合同规制 / 26

第一节 航空旅客运输合同简述 / 26

第二节 航空承运人运输合同条件 / 28

一、航空承运人运输合同条件的含义界定 / 28

二、航空公司运输合同条件的法律依据 / 37

三、运输合同条件的性质界定 / 44

四、对运输合同条件的规制 / 47

第三节 行李保价运输 / 48

一、航空行李保价运输的对象与性质 / 48

二、航空保价运输的法律分析 / 49

三、航空保价运输与一般货物运输、货物运输保险的区别 / 51

四、行李保价运输的方式与保价费用的确定 / 52

五、保价运输中承运人的责任 / 52

第四节 运输合同履行延误 / 54

一、关于航班的定义 / 54

二、关于航班延误的定义 / 55

三、航班延误损害赔偿的条件 / 58

四、航班延误时承运人承担的责任 / 62

五、一点思考 / 65

第三章 航空旅客之索赔条件与承运人责任制度 / 67

第一节 航空旅客之索赔条件 / 67

一、旅客作为赔偿权利人的法律依据 / 68

二、旅客的法律界定 / 70

三、旅客作为赔偿权利人的条件 / 71

第二节 承运人责任制度 / 72

一、承运人责任制度的立法重述 / 72

二、有关承运人责任的法律适用问题 / 80

三、有关承运人责任期间的问题 / 86

第三节 混合原因下航空旅客之权益保护 / 91

一、承运人应负责与不负责的原因混合时旅客权益保护问题 / 91

二、承运人与第三人的行为共同致损时旅客权益保护问题 / 96

三、承运人与旅客的共同过失致损时旅客权益保护问题 / 97

四、承运人责任限额的适用 / 101

第四章 航空旅客权益保护的比较与借鉴 / 103

第一节 美国立法及保障现状 / 103

一、超售规则 / 105

二、机坪延误规则 / 108

三、对残疾旅客的特殊保护 / 109

四、对航空旅客知情权的保护 / 110

五、其他权利 / 112

第二节 欧盟立法及保障现状 / 112

一、航空运输中承运人的责任 / 113

二、拒载、航班取消、长时间延误下承运人的赔偿和协助义务 / 115

三、对特殊旅客群体的保护 / 125

四、建立共同体内承运人禁运名单及告知旅客运营承运人身份 / 129

第三节 外国立法小结以及可借鉴制度分析 / 130

一、航班取消、延误的赔偿和协助 / 131

二、超售和拒载规则 / 133

三、对特殊群体的特别保护 / 136

四、信息告知 / 138

五、旅客权益保护的执行措施 / 139

第五章 航空旅客权益保障立法体系构建与完善 / 141

第一节 修订、完善《民航法》 / 142

一、航空旅客权益保障立法的国际化问题 / 142

二、加大对航空旅客权益的保护力度 / 145

第二节 制定保护航空旅客权益的行政法规 / 148

第三节 制定专门保护航空旅客权益的部门规章 / 148

4 航空旅客权益保护:问题与规制

- 一、《机场服务细则》/149
- 二、《航空旅客权益保护实施细则》/149
- 三、《航空运输信息通告办法》/149
- 四、《空难事故报告出具和公布规则》/149
- 五、《关于航班超售和拒载的规定》/150
- 六、修订《国内客规》、《国际客规》/150
- 七、《关于航班取消、延误的规定》/151
- 八、《特殊旅客航空运输与保护办法》/153

附录

《航空旅客权益保护条例》建议稿/156

国际航空承运人运输合同条件示范稿(旅客及行李)/165

参考文献/191

后记/198

导 论

由于民用航空投资巨大,市场准入条件严格,只有具有雄厚资金与实力的公司才能够进入市场,成为民用航空承运人。因此,与普通航空旅客相比,民用航空承运人具有资源优势、信息优势和谈判优势,普通航空旅客处于弱势地位。故此,基于社会公平理念与校正正义思维,对于航空旅客的权益予以特别关注,对其进行保护系自然之理。兼之我国航空旅客权益保护的立法尚不健全,实践中侵犯航空旅客权益的事件经常发生,理论研究相对贫乏,故对其进行深入研究具有重要的理论意义与实践意义。

一、研究范围的界定

航空运输作为一种服务,主要消费者为旅客,其次为托运人。本书仅研究旅客权益保护问题,而不涉及其延伸主体——收货人权益保护问题。这主要基于以下考虑:

第一,航空旅客运输为目前我国航空运输中比例最大的部分。从现有资料来看,我国多数货物运输是通过公路、铁路、内河水运及海运实现的,航空货运仅占极少比例。因此,至少到目前为止,我国航空运输的核心部分为旅客运输,并非货物运输。

第二,航空货运的托运人多为物流公司,而不是普通的个人消费者。航空运输的最显著特点为时效性强。多数消费者在选择运输时会考虑时效性,因此,航

空运输在小件、保质期短等货物运输方面逐渐发展起来。但是,随着物流的发展,消费者往往不直接与航空公司联系,而是将货物交给物流公司,再由物流公司交由航空公司托运货物。在托运、提货以及陆上运输阶段,一般都是物流公司向消费者履行运输义务。因此,就消费而言,消费者面对的一直都是物流公司,而不是航空公司。尽管航空公司属于实际承运人,但在物流公司不披露的情况下消费者并不知情。因此,在此种情况下,航空公司认为其面对的客户是物流公司,而物流公司的托运行为属于生产行为,而不是消费行为。因此,航空公司不认为此种情况下存在消费者。因此,航空消费者就不包含托运人。个人作为航空货运的托运人极其罕见。实践中尚未暴露出其权益被侵犯的问题。

第三,少数直接向航空公司托运货物的托运人多属于法人或合伙。依据我国的《消费者权益保护法》,必须以生活为目的进行消费才能取得消费者的法律地位,而法人或合伙往往为了贸易、原料或文件等的运输目的,与航空公司签订货物运输合同,其运输不符合消费特征,属于生产过程。因此,与前述物流公司的情况类似,不具有航空消费者的地位。

故此,本书将仅研究旅客作为消费者时的权利保护问题。

二、权益、权利与法益

实践中我们常常听到“权益保护”,也常常听闻“权利保护”或“保护权利”等语词,但是,保护的主体——“权益”和“权利”——之间究竟是否存在差别?如果存在的话,这种差别是否会导致对主体的保护在规范意义上的差别?学界也经常提到“法益”一词,该术语与“权益”及“权利”的关系又如何?对这3个概念的认识有助于讨论航空旅客应该在法律规范上受到何种保护,在其他社会规范上应受到何种保护等问题。

(一)权益

权益究竟指什么?传统上大致有两种理解:一曰权利与利益,如有人认为,“妇女的劳动权益是指法律赋予妇女在劳动关系方面享有的基本权利和利益”。^{〔1〕}二曰权利,这方面的观点更多,如《简明同义反义词典》将权益与权利、权力列为同义词。《当代汉语词典》解释权益为“应该享受的

〔1〕 吉雅:“论我国妇女劳动权益的法律保护”,载《内蒙古大学学报(人文社会科学版)》2001年第6期,第47~50页。

不容侵犯的权利”。有人认为权益是“直接与经济利益有关的权利”。〔1〕在会计学上,权益是:“对资产的要求权。广义的权益包括债权和股权。”〔2〕权益是:“指对一个企业的资产可以提出要求的权利。在资产负债表上,它是和资产相对应的。权益按其性质分为‘债权人权益’和‘所有者权益’。债权人权益又称‘负债’,是债权人对企业资产可以提出要求的权利。所有者权益又称‘业主权益’,是企业投资者对企业资产可以提出要求的权利。在股份有限公司,所有者权益又称‘股东权益’。法律上一般规定,在企业宣布解散清算时,债权人权益应优先得到满足。对未偿付的债务在支付应付未付职工工资、劳动保险费及应交未交国家税金后,先行清偿,剩余的财产才在股东之间进行分配。因此,所有者权益又称‘净权益’。”〔3〕上述理解虽然多建立在某一学科视角基础上,但其核心均认为权益与权利同义。

笔者认为,权益即权利与利益的观点实际上是把权益当做权利和利益的简称。但该观点无法对权利和利益做出合理的区分,特别是对利益的合法性未予说明,可能会导致非法利益亦为权益的结论。更为重要的是,在理论上该观点未能说明利益与权利之间的关系,使人产生权利与利益为并列的两个可以同时享有的内容。而事实上,只有合法利益才能进入权利的视野,而非法利益则不能成为权利享有的内容。认为权益即权利者,则未能区分权益所内含的“好处”与主体有资格享受此种好处的情形。法律只对权利进行了法律上的宣示,并未对所有权利的内容一一做出规定。换言之,权利具有法定性或可诉性,而人们的权益却需要根据具体情形来判断。如提前声明其患有下丘脑综合症的航空旅客是否有权要求3条毛毯,法律显然未作规定,但旅客认为只有3条毛毯才可以帮他抵御飞机舱内的低温以免由此导致昏迷或生命危险,而不用同时要求将空调温度提高10℃以免其他旅客感到闷热,那么他要求3条毛毯是合理的,这是其合法权益。但法律并未规定航空旅客具有在飞机舱内要求3条毛毯的权利。法律只规

〔1〕 刘树成主编:《现代经济词典》,凤凰出版社、江苏人民出版社2005年版,第835页。该词条为胡家勇、王砚峰撰写。

〔2〕 叶天泉、刘莹、郭勇等主编:《房地产经济辞典》,辽宁科学技术出版社2005年版,第353页。

〔3〕 俞文青编著:《会计辞典》,立信会计出版社2005年版,第175页。

定了航空承运人应安全、及时将航空旅客运送到目的地。^[1] 故此,航空旅客享有被安全送达目的地的权利,而在飞机舱内要求3条毛毯则是其基于安全达到的权利而产生的合法利益。由此可见,权益是权利的内容,是有权享有的好处。如前例中,航空旅客有权要求安全到达,安全不仅仅包括飞行安全,更强调航空旅客人身的安全,即在通常情形下不因运输或运输环境而使旅客遭受身体不适,除非存在承运人无法预料的情形。^[2] 提前声明其患有下丘脑综合症的航空旅客的安全旅行要求环境温度要保持在30℃以上,因此,要求3条毛毯是保持这一条件而不损害其他旅客对低于30℃环境需求的唯一可行办法。如此,该旅客的要求就是其合法权益,是安全运送权利的内容之一。故此,有权请求某人为某行为、享受该行为的好处的资格为权利,该行为产生的好处为权益。如诉讼中要求偿还债务的请求权中,债权为权利,债为权利内容,即权益。

同时,权利往往基于一定的规范而存在,基于道德规范存在的权利必然意味着其权益的道德性,基于纪律规范的权利则意味着其权益的纪律性。本文所涉及的权利为法律意义上的权利,因而权益亦为法律权益。因此,这里的权益必然是合法的可享有的好处,不包含非法利益。

(二) 权利

“有了人类社会,就有了权利义务关系。”^[3] 权利源于社会资源的稀缺性。由于资源的稀缺,无法普遍满足所有人的生存需求,在缺乏规则的时代,主要依赖于暴力获取资源和保证资源占有的安全性。但这种保证过于脆弱,因此,无法确保对生存资源的占有与利用。是故,基于对稀缺生存资源的安全利用需要,古代朴素的权利义务观念诞生了。因此,权利从来不是一个自然存在的概念,尽管自然法学家鼓吹权利“生来具有”,但今天我们能够切实保护的仍然是规定在法律之中的那些权利,我们甚至无法保护仅仅在道德层面的权利,如老龄且身体不适的航空旅客在同等票价下是否

[1] 《合同法》第二百九十条 承运人应当在约定期间或者合理期间内将旅客、货物安全运输到约定地点。

[2] 目前航空运输环境对旅客身体造成的损害或潜在损害尚不能得到赔偿。当然,如果能在将来建立航空运输的分级制度,也可以结合这种分级制度对基本与特殊服务进行更细的分级。

[3] 夏勇:《人权概念起源》,中国政法大学出版社2001年修订版,第6~7页。

有权利得到最适宜的座位,显然法律并无规定,很多时候依赖于办理登机手续的先后或者办理登机手续的人员、空乘人员的主动干预,如人为调整其座位号,或者依赖于同机其他旅客的友善礼让。生来具有的自然权利如生存权有时也被忽略,如溺婴弃婴问题至今仍然是无法杜绝的,尽管已经有立法规范。换言之,社会发展到今天,人们仍然要为权利保护奋斗不息,人们仍然要争取将更多的权利列入法律规范之中,人们仍然要努力将已经规定的权利通过正当的程序加以妥当的保护。

“权利和义务是包括多种因素、具有丰富内容的概念,我们可以从任何一个要素或层面出发去理解权利和义务。”〔1〕可以把权利理解为资格,或者具有正当性、合法性、可强制执行的主张,可以理解为自由,或者理解为“法律赋予权利主体的一种用以享有或维护特定利益的力量”,“法律规范规定的有权做出一定行为的可能性,要求他人做出一定行为的可能性以及请求国家强制力量给予协助的可能性”,或者可以理解为法律所“保障或允许的能够做出一定行为的尺度,是权利主体做出或不做出一定行为,以及要求他人相应地做出或不做出一定行为的许可与保障。”〔2〕徐显明总结认为,权利是“规定或隐含在法律规范中、实现于法律关系中的、主体以相对自由的作为或不作为的方式获得利益的一种手段”。〔3〕霍菲尔德认为权利包含4方面的内容:特权或自由(privileges or liberties);权利要求(claim-rights);权力(powers)和豁免(immunities)。〔4〕王泽鉴先生指出,通说为“权利乃享受特定利益的法律之力”。〔5〕

笔者认为,权利虽然主要表现为法律权利,但不仅仅是法律权利。权利还包括道德伦理方面的权利,包含人们普遍认为应该成为法定权利而实际上却由于立法的滞后而游离于法律之外的权利,也包括只有抽象性宣示而缺乏具体内容的权利,如我国立法规定的隐私权。还包含一些只有事件

〔1〕 张文显:《法理学》,高等教育出版社1999年版,第85页。该部分为徐显明撰写。

〔2〕 张文显:《法理学》,高等教育出版社1999年版,第85页。该部分为徐显明撰写。

〔3〕 张文显:《法理学》,高等教育出版社1999年版,第86页。该部分为徐显明撰写。

〔4〕 [英]戴维·米勒等:《布莱克维尔政治学百科全书》,中国政法大学出版社2002年版,邓正来等译,第711页,转引自尹奎杰:《权利正当性观念的实践理性批判》,科学出版社2008年版,第29页。

〔5〕 王泽鉴:《民法总则》(增订版),中国政法大学出版社2001年版,第84页。

发生时才会认为受到侵犯的权利,平时人们可能并不会想到他拥有这样的权利。因此,笔者更倾向于认为,权利是一种以成文或不成文规范形态存在的、人们自身自由发展而免于受到干涉的正当主张及其可能性。此种理解不仅包含了法律权利,也包括了伦理道德权利,体现了现代权利概念的基本要素:权利应当“描述一种制度安排”,“表达一种正当合理的要求”,“表现这个要求的理由是正当的,应当符合人类最基本的道德原则”。〔1〕

尽管对权利的概念做了较为宽泛的理解,但是,就航空旅客权益保护而言,笔者认为:有权主张法律规定权益的部分为航空旅客依法可能实现的权利,一般认为应当规定为航空旅客权利,但法律未做出明确规定的部分应当成为未来的法定权利,属于应然权利,依据现行法律可能无法做出保护。

权益是权利的内容,权利通过合法途径寻求权益享有的实现,仅仅有权益而无权利,则权益无法得到保护;仅仅有权利而无权益,则权利缺乏实质内容,是一种空洞的臆想。因此,对权益的保护往往是对权利的保护,对权利的救济也往往体现为对权益的保障。

(三)法益

作为法律保护的对象或内容,德国学者在刑法领域提出了“法益”(Rechtsgut)的概念,以替代人们认为“在刑法中地位相对模糊,外延笼统,不合刑法法定主义要求、容易造成学术理解上的不便”的权利概念。〔2〕学者认为法益是权利的对象,认为法益是指根据宪法的基本原则,由法所保护的、客观上可能受到侵害或者威胁的人的生活利益。〔3〕简言之,法益是指法律所保护的利益。〔4〕

然而这种解释只不过是“为利益披上了一件法的外衣,未能界定法益的实质内容”。〔5〕经过社会学与经济学的分析,有人得出刑法的“法益的

〔1〕 尹奎杰:《权利正当性观念的实践理性批判》,科学出版社2008年版,第29页。

〔2〕 J. M. F. Birnbaum, Ueber das Erfordernisse einer Rechtsverletzung zu Begriff des Verbrechen mit besonderer Ruecksicht auf den Begriff der Ehrenkraenkung, Archiv des Criminalrechts, Neue Folge Bd. 15, 1834, S. 149 ff.

〔3〕 张明楷:《刑法分则的解释原理》,中国人民大学出版社2004年版,第135页。

〔4〕 刘芝祥:“法益概念辨析”,载《政法论坛》2008年第4期。

〔5〕 刘四新、郭自力:“法益是什么——法社会学与法经济学的解答”,载《浙江大学学报(人文社会科学版)》2008年第6期。