

# 國際航空貨物運送人責任制度之研究

## 研究報告

委託方：財團法人中華航空事業發展基金會  
研究單位：財團法人中華學校中華科技大學

本研究報告不代表委託單位之意

## 目錄

圖目錄.....	III
表目錄.....	III
摘要.....	IV
第一章 緒論.....	1
1.1 研究背景及動機.....	1
1.2 研究目的.....	2
1.3 研究項目與內容.....	2
1.4 研究方法.....	2
1.5 研究流程.....	3
第二章 華沙公約體系之內容大綱.....	4
2.1 1929 年華沙公約即「統一國際航空運輸某些規則公約」【 Convention for the Unification of Certain Rules to International Carriage by Air ; The Warsaw Convention】 .....	4
2.2 1955 年海牙議定書即修訂 1929 年 10 月 12 日在華沙簽訂的《統一國際航空運輸某些規則的公約》的議定書【Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage By Air Signed At Warsaw on 12 October 1929 ; The Hague Protocol】 .....	6
2.3 1961 年瓜達拉哈拉公約即統一非締約運送人所履行之國際航空運送若干規則以補充 華沙公約之公約【 Convention , Supplementary to the Warsaw Convention , for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Performed by a Person Other than the Contracting Carrier ; The Guadalajara Convention】 .....	6
2.4 1966 年蒙特婁協議「Agreement Relating to Liability Limitations of the Warsaw Convention and The Hague Protocol」;「美國民用航空局第 18900 號協議」( The CAB Agreement No.18900 ) .....	7
2.5 1971 年瓜地馬拉議定書即修訂經一九五五年九月二十八日在海牙修訂一九二九年十月十二日於華沙簽訂之統一國際航空運送若干規則公約之議定書 54【Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929 as Amended by the Protocol Done at the Hague on 28 September 1955 ; The Guatemala Protocol ,1971】 .....	8
2.6 一九七五年蒙特婁第一至四號議定書【Additional Protocol No.1 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929】、 【Additional Protocol No.2 to Amend the Convention for the Unification of	

Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929】、【Additional Protocol No.3 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929】、【Additional Protocol No.4 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929】 .....	9
第三章 華沙公約體系之責任制度及其演變.....	11
3.1 責任歸責原則.....	12
3.2 1999 年蒙特婁公約.....	16
第四章 我國民用航空法與 1999 年蒙特婁公約有關航空貨運運送人責任制度的衝突.....	18
4.1 我國與 1999 年蒙特婁公約之關係.....	18
4.2 1999 年蒙特婁公約對於非締約國之效力.....	19
4.3 我國民用航空法的責任限額.....	20
4.4 貨物或行李毀損滅失賠償及額度之加重.....	22
4.5 民用航空法修正建議.....	23
第五章 我國有關航空貨運運送責任案例分析.....	27
5.1 鑫紳股份有限公司運送貨物損害賠償限額之爭議.....	27
5.2 運送貨物申報價值認定之爭議.....	28
第六章 結論與建議.....	31
6.1 結論.....	31
6.2 研究建議.....	34
附錄一.....	36
參考文獻.....	75

## 圖目錄

圖 1-1 研究流程圖 .....	3
圖 3-1 華沙體系相關文件關係圖 .....	11

## 表目錄

表 3-1 華沙公約體系責任歸責原則比較表 .....	15
表 3-2 華沙公約體系之責任限制數額比較表 .....	16
表 3-3 1999 年蒙特婁公約之責任制度 .....	16
表 3-4 1999 年蒙特婁公約最新修改限額 .....	17
表 5-1 民用航空法第 93 條之 1 案例 I 法院見解 .....	27
表 5-2 民用航空法第 93 條之 1 案例 II 法院見解 .....	29
表 6-1 華沙體系免責事項比較圖 .....	32
表 6-2 華沙體系責任限額比較圖 .....	33

# 國際航空貨物運送人責任制度之研究

## 摘要

隨著航空產業的發展，國際間在 20 年代起致力於制訂國際公約，以促進、規範航空產業的發展，先後訂立了 1929 年的《華沙公約》、1955 年的《海牙議定書》、1961 年的《瓜達拉哈拉公約》、1966 年的《蒙特婁協議》、1971 年的《瓜地馬拉協定書》以及 1975 年的《四個蒙特婁附加議定書》。這些公約皆係以 1929 年的《華沙公約》為基礎的 8 個法律文件，構成了所謂的“華沙體系”，即航空國際私法的主體。

又隨著全球航空業的發展，華沙體制中的一些規定已不能適應現代國際航空運輸的需要。因此，於 1999 年簽署完成締約的蒙特婁公約，2003 年正式生效，全盤性地取代了自 1929 年訂定以來不斷被增修的華沙公約責任規範體系，獨立為一個完整、單一的國際航空運送人責任公約。經由案例研究顯示，產生國際航空貨物運送人責任之糾紛時，我國仍就民法部分進行賠償及責任釐清。建議在不違背我國相關法令下，航空公司可由定型契約部分加入公約之概念進行修正。

**關鍵字：**國籍航空貨物運送人責任、華沙公約體系、1999 年蒙特婁公約

# 第一章 緒論

## 1.1 研究背景及動機

1999年5月10日至5月28日，國際民航組織(以下簡稱 ICAO)，在加拿大蒙特婁(Montreal)召開國際航空法國際會議，其中通過「統一國際航空運輸某些規則的公約(Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air，以下簡稱 1999 蒙特婁公約)」。該公約以統一華沙體制下的各項公約與議定書為目的，並在其基礎上對國際航空運輸規則與運送人責任制度進行重大變更並加以修改，此公約到目前為止共有 158 個 ICAO 會員國簽約，對世界航空運輸業產生重大而深遠的影響。

前所述舊有華沙公約，包括下列各項公約與議定書，分述如下：

- (一) 1929 年華沙公約
- (二) 1955 年海牙議定書
- (三) 1961 年瓜達拉哈拉公約
- (四) 1966 年蒙特婁協議
- (五) 1971 年瓜地馬拉議定書
- (六) 1975 年四個蒙特婁議定書

四個議定書中前三個議定書涉及責任限額的計畫單位由金法郎變更為特別提款權 (Special Drawing Right, SDR)、限額的調整，以及 1966 年蒙特婁協議專門設為條款。與本研究相關的是第四號蒙特婁議定書。針對貨運責任加以修訂，有條件將原華沙公約的推定過失責任制度變更成「無過失主義」。在 ICAO 法律委員會稱之為「嚴格責任制(strict liability)」，具體實現在華沙公約第 18 條第二款及第三款。

### 1. 第二款

「貨物的毀損滅失所致的損失，運送人應負責任，但其事故應發生在航空運送期間」(註一<sup>1</sup>)

2. 運送人證明，該貨物的毀損滅失所致的損失，由下列一個或數個原因所致者，不負賠償責任。
  - (1) 貨物的固有缺陷、品質或瑕疵；
  - (2) 不由運送人或者其受雇人或代理人包裝時，包裝上的缺陷；
  - (3) 戰爭或武裝衝突行為；
  - (4) 公共當局對貨物進出口貨過境的實施的行為。

---

<sup>1</sup> 註一：本研究中之條款係按由主持人依我國民用航空法用語，翻譯成中文。

## 1.2 研究目的

本研究的目的是在於研究 1999 年華沙公約有關航空貨物運輸時，運送人責任制度內容之研究與分析。其中包括 1929 年以來華沙公約體制有關貨運運送人責任制度之演譯。此外因我國不是 ICAO 的會員國，未參加華沙公約體制之 ICAO 歷次修正會議及活動。因此我交通部在民用航空法內訂定有關航空貨運運送人的制度，其中有一定程度的落差。我國航空公司如何因應？我國的司法體制法院如何因應，本研究將此兩議題加以討論。

## 1.3 研究項目與內容

本研究研究範圍如下述。

- (一) 華沙公約體制有關貨運運送人責任制度之演譯並加以分析。
- (二) 1999 年蒙特婁公約有關貨運運送人責任制度內容之分析。
- (三) 1999 年蒙特婁公約與我國民用航空法差異之比較及其應用。
- (四) 我國法院相關個案之分析。

## 1.4 研究方法

- (一) 文獻回顧，將蒐集航空貨物運送人相關文獻及資料。
- (二) 1999 年蒙特婁公約以英文本為準，但相關條文將以我國民用航空法及相關法律譯成中文。
- (三) 比較研究  
比較華沙公約體制各公約、議定書或協議有關航空貨運運送人之責任制度。
- (四) 應用研究

我國未參加 ICAO，故不是華沙公約體制及 1999 年蒙特婁公約的簽約國，我國係採用民用航空法及其相關規則加以規範，其有關內容與 ICAO 的 1999 年蒙特婁公約內容有一定程度的落差，但我國主要航空公司：中華航空公司、長榮航空公司、華信航空公司、立榮航空公司等，以及我航空承攬運送業，對國際公約在我國的應用均須透過契約加以調整應用，以利國際競爭，爰本研究加以研析。

- (五) 我國個案分析

選取航空運送人貨運責任相關案例，就個案例內容及法院判決結果加以分析研究，以瞭解航空貨運運送人在責任制度在我國法院個案適用之情形。

## 1.5 研究流程

本研究之研究流程圖如下。

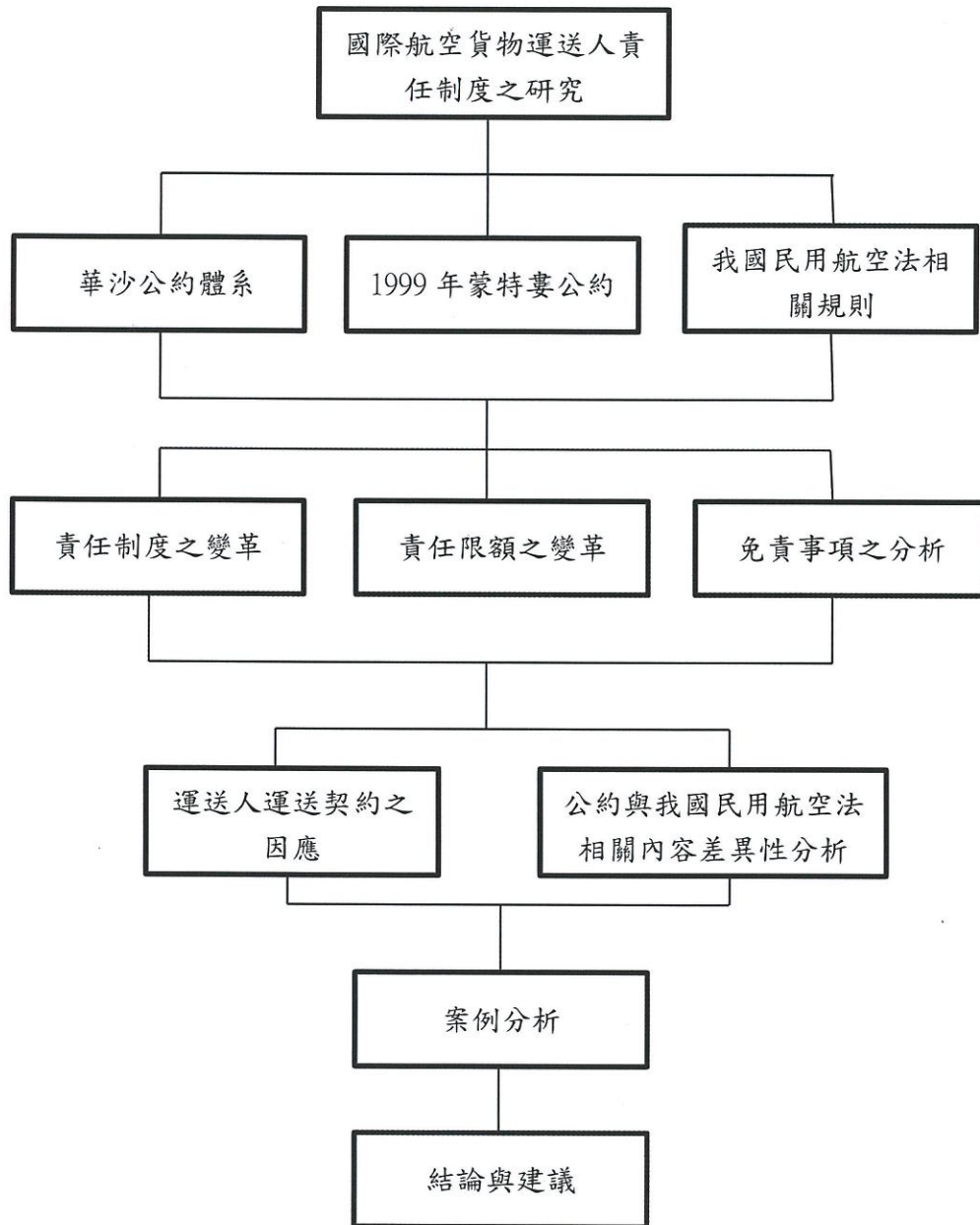


圖 1-1 研究流程圖