

## 第一章 航空運送之國際公約

### 第一節 華沙公約

國際間有關航空運送人之賠償責任問題，始自一九二九年之華沙公約，再經一九五五年之海牙議定書，一九六一年之瓜達哈那公約，一九七一年之瓜地馬拉議定書以至一九七五年之華沙公約第一、二、三、四號附加議定書等之修正，使得具國際私法性質之華沙公約得以延用至今，進而形成所謂之華沙公約體系<sup>1</sup>。華沙公約之前，國際間無統一之規則以規律航空運送中乘客或託運人之權利，以及航空運送人相對之義務，因之究依運送之起飛地、目的地、飛越地國之法律或依當事人所締結之契約條款，即有歧異。而今日被視為安全有效率之航空運輸，在六十年前並非如此<sup>2</sup>，所以一九二九年華沙公約乃應運而生，迄今已有超過一百二十多個國家簽署<sup>3</sup>，其中規定了國際航空運送之契約條款，乘客及託運人之權利與運送人之義務等等事項，成為最重要之國際航空公約。

#### 第一項 華沙公約之適用條件

一九一九年巴黎和會中締結「國際航空公約」(Convention for the Regulation of Aerial Navigation)，側重公法。一九二三年法國政府向各國提出運送人責任之國際公約草案，終於一九二五年在巴黎召開第一屆國際航空私法大會(C.I.D.P.A.)，於會中並議決設立國際航空法律專家委員會(C.I.T.E.J.A.)。波蘭政府亦召集國際航空私法會議，於華沙集會，解決四項主要問題：航空運送責任之原則，責任之範圍，責任之限制，責任之爭議。終於在一九二九年十月十二日簽訂「國際航空運送統一若干規則公約」(簡稱華沙公約)(Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air)<sup>4</sup>

華沙公約共五章四十一條，其適用條件如下：

1. 適用主體為收取費用之航空運送人。
2. 其範圍必須是國際航空運送(international carriage)，(第一條第二項)即指任何運送其起點與目的地，無論其間有無間斷或轉運，按照當事人訂立之契約係在二個締約國之領域內，或雖在一締約國之領域內，而有經協議之經停地，位於他

---

<sup>1</sup> 樓維華、阮如璧、田楚城、陳玉霞著，國際航空運送人對客貨賠償責任之研究報告書，第三十八頁，七十五年九月三十日。

<sup>2</sup> 據統計，自一九二五年至一九二九年，全球只有四億之乘客哩數(passenger miles)，但死亡率卻係每億乘客哩數之四五，遠高於一九六五年之〇.五五。See Lowenfeld & Mende Isohn, *The United States and the Warsaw Convention*, 80 Harv.L. Rev. 497, 498 (1967)。

<sup>3</sup> Kelly Compton Grems, *Positive Damages Under the Warsaw Convention: Revisiting the Drafters, Intent*, the American U.L.Rev., 第一四二頁, 1991。

<sup>4</sup> 樓維華、阮如璧、田楚城、陳玉霞，前揭文，第二至四頁。

國行使主權、宗主權、受託權或權力下之領域內而言，即使該國非本公約之締約國亦然。

## 第二項 華沙公約航空運送人責任範圍

華沙公約為第一個明確規定航空運送人權利義務之國際公約，對航空運送人責任制度奠定了三項基本原則，亦即過失責任主義原則、限制責任原則及免責條款禁止原則。<sup>5</sup>

### 第一款 過失責任主義原則

依照華沙公約規定，航空運送人應負責之事項有三：第十七條規定「在航空器上或於登機或下機作業之任何過程中發生意外事件致使乘客死亡、創傷、或任何其他身體之傷害，運送人應負賠償責任」；第十八條第一項規定「在航空運送中，因發生事故致使已登記之行李或任何貨物毀壞、遺失、或損害，運送人應負賠償責任」；及第十九條規定「乘客、行李或貨物，因航空運送之遲延而產生之損害，運送人應負賠償責任」。

由上述三條規定可知航空運送人對乘客之傷亡、貨物之毀損、滅失以及對客、貨運送之遲延，均應負損害賠償之責。惟依該公約第二十條第一項規定，航空運送人如能證明其本人及代理人已採取一切必要之措施以避免造成損害，或能證明其本人或其代理人不可能採取此等措施，則可不負賠償責任，故依此規定，華沙公約對航空運送人所負賠償責任顯係採過失責任主義原則。但航空運送人依第二十條主張免責時，應負舉証責任。此由於公約既採舉證責任倒置之原則，對於旅客之損害，推定運送人有過失，必須證明自己與其使用人對於避免損害之發生，已採取一切必要之措施，或實際上無法採取必要之措施。

### 第二款 限制責任主義原則

華沙公約是有關航空私法之國際公約中，最先採取有限責任者，隨著華沙公約之簽署國之增加，使航空運送人之限制責任廣為各國所繼受，故限制責任已成爲有關航空運送人責任之支配性原則。<sup>6</sup>

#### (1) 採限制責任之理由

按航空法上之有限責任制度，係源自海商法上船舶所有人有限責任，主要的理由乃在於：

##### A 保護航空工業

較之於航空運送發展初期之規模，隨著科技之進步，航空運送固已成爲巨大之企業，安全性亦已提高，惟不容否認，航空業之成本及風險均高，如何減少成

---

<sup>5</sup> 劉鐵錚，從美國法院判決看華沙公約違憲之爭論，收錄於航空法論文選輯，第四輯，第六頁以下及樓維華等著，前揭文，第十四頁。

<sup>6</sup> 劉春堂「論國際航空運送人有限責任」，保險專刊，七十八年六月，第十六期，第十頁。

本及提高安全及服務品質才是最重要的。而空難事故發生後，為使被害人及其家屬獲得相當賠償並減輕運送人之責任，使運送人營運正常，對於運送人及社會均有利。<sup>7</sup>

## B 責任保險所必須

由於一旦發生飛航事故，損害之金額均甚為龐大，為安定航空運送企業之經營基礎，有必要利用責任保險將此等危險分散於多數企業間，而於投保前，必須先訂定投保金額，乃有限制運送人責任而損害賠償責任定額化之必要。對旅客言之，旅客亦可將超過運送人責任限額以上之損害另行付保。況且人命無價，於決定有關人之損害賠償額，本須斟酌被害人之社會地位、家庭狀況、收入多寡等情況，然而此本非以定額合理的運費從事大量運送之運送人所得預測，而且為避免乘客支付相同運費所獲得之賠償卻又相差懸殊，自有利用保險轉嫁之必要。<sup>8</sup>

### (2)限制航空運送人責任之方式

關於限制航空運送人民事責任之方法，可分為三種<sup>9</sup>

#### 第一、總額限制方式

此種方式向為海商法所採用，係將由於一次航海或一個事故所發生之一切損害，無論是契約責任抑或侵權責任，而就運送人負損害賠償責任之總額加以限制。如一九二四年船舶所有人有限責任公約。在目前之航空法之立法例，並未有此種立法。在一九三六年之第十一次國際航空運送協會(International Air Transport Association, I.A.T.A.)會議中雖曾討論及此，惟嗣後在有關運送人責任之航空法會議，未再被提出。而一九五三年五月之國際民用航空組織(ICAO)理事會並決議，關於此問題，除非向理事會提出有再加以研究之必要之新報告外，否則即不採用此種方式。

第二、設定不同基準，如依航空器之大小，分別依其重量設階段式之限制責任方式。

第三、以每一旅客或每一物品為基準單位訂定其責任限額，此乃為華沙公約所採之方式。由於華沙公約係就旅客或物品之運送為對象，旅客或貨物之數量經常變動，採用此種限制責任方式最為妥適。

### (3)對旅客及貨物之有限責任

依照華沙公約第二十二條第一項之規定，各項最高賠償限制之規定有：

甲、第二十二條第一項規定，對於乘客運送，運送人對每一乘客之賠償責任以十二萬元五千法郎(約八千六百九十美元)為限，一法郎應含有六十五點五公毫黃

<sup>7</sup> 對於此，亦有人批評，認為以英國為例，空難發生後，更替一架新型波音七四七客機須花費上億英鎊，業者通常在空難發生後數週內獲得保險金之理賠，但罹難者身後的遺孤，卻往往得等數年才能得到賠償，甚為不公。奈爵·泰勒著，楊慧如譯，「論為空難罹難者求取公平的賠償事宜(上)」，司法周刊，八十四年四月二十六日。

<sup>8</sup> 本文因限於篇幅，對於航空保險並未討論，可參考，林信得，凌鳳儀，航空運輸學，第三二九至三五〇頁，文笙書局。八十二年十月初版。王義雄，航空保險，輔仁學誌，創刊第七號，第一一五頁；鄭森耀，航空責任保險，保險專刊，第三十一輯，八十二年三月。

<sup>9</sup> 劉春堂，前揭文，第三十二頁。

金，其純金度為千分之九百。若依繫屬法院之法律，損害得以分期付款方式償付時，該項付款之本金額不得超過上述金額。但運送人與乘客得以特別契約約定較高之賠償限額。

同條第二項規定，「對於貨物或登記行李之運送，運送人之賠償責任以每公斤二百五十法郎為限。但託運人在將貨物送交與運送人時曾就其交貨時價值做特別申報，並已依情況之需要加付費用者，不在此限。遇此情形，運送人除能證明所報之價值高於託運人在交貨時之實際價值外，其賠償額不應超過所報之價值。」

第三項規定「對於乘客自行攜帶之物品，運送人對每一乘客之賠償責任以五千法郎為限」此處應注意公約第二十五條第一項規定「損害如係因運送人有意之失當行為(willful conduct)，或依繫屬法院所適用之法律認為等於有意失當行為之過失所致者，運送人不得主張本公約免除或限制其責任之規定」；以及同條第二項規定「損害如係因運送人之代理人在其職務範圍內之上述原因所致者，運送人亦不得主張本公約免除或限制其責任之規定」，運送人在原則上雖僅負有限責任，但在下述兩種情形，公約則排除運送人之有限責任，而負無限責任，此即：

第一、未發給客票而搭載旅客(第三條第二項但書)。

第二、因運送人或其使用人的故意或視同故意的過失致生損害(第二十五條)。

### 第三款 免責條款禁止原則<sup>10</sup>

航空運送人為減輕其對乘客或託運人損害所負之賠償責任，每於訂立運送契約時，將免除或減輕其運送責任之特別條款列入，此即所謂之免責條款(exemption clauses)。由於航空運送係大眾運輸方式之一，每常利用其優越地位，迫使乘客、託運人訂立各種免責條款，致使華沙公約保護乘客、託運人之規定形同具文，且破壞公約所訂運送人責任之體制，造成當事人權利義務不平衡狀態。雖然免責條款之訂定，曾受公序良俗、誠信原則、權利禁止濫用等一般法律原則之約束，但適用此類抽象法理，究不如以明文法律禁止訂立免責人條款為宜。

因此，華沙公約乃於第二十三條及第三十二條前段規定免責條款禁止原則。該公約第二十三條規定「凡為免除運送人最低之強制責任或使運送人所負之責任較本公約規定為輕之任何規定，一概無效。但此種規定之無效並不致令整個契約亦歸無效，且該公約應受本公約規定之約束」；第三十二條前段規定「當事人於損害未發生前於契約中加註任何條款及訂定之所有特別協議，以圖違反本公約之規定者，應屬無效」。

此處應注意者，一為當事人所之之免責條款無效時，原航空運送契約本身依然有效，仍受該公約之約束，亦即該公約不採取法律行為一部無效全部無效之原則，此一規定之目的亦在防止運送人以特約無效作為藉口，而主張整個航空運送契約也為無效，以逃避任何損害賠償之責任。另一項應注意者為當事人於損害發生後，如何處理其權利，或當事人於損害發生後，以免除或減輕責任為目的而訂之條款是否有效，華沙公約未予規定，應依各國內法而決定。

<sup>10</sup> 樓維華等著，前揭文，第十七頁；劉鐵錚，前揭文，第八頁。

關於賠償訴訟，依照華沙公約第二十八條第一項之規定，應在下述公約國之一，依原告之選擇而提起：<sup>11</sup>

- 第一、運送人住所地法院；
- 第二、運送人主要營業所在地法院；
- 第三、空運契約成立地法院；
- 第四、空運契約終點地法院；

此外，依公約第二十九條規定，訴訟必須在航空機到達目的地日起，或應該到達之日起，或停止運送之日起二年內提起。訴訟期間之計算方法由受訴法院決定。

## 第二節 海牙議定書

華沙公約自一九三三年生效適用以來，對於促進航空運送之發展，固居功厥偉，惟公約中不明確的地方不少，尤以運送最高賠償額過低之規定，為其最大缺點。故自一九三八年起，修訂華沙公約之工作即已開始。

唯因其間第二次世界大戰而中斷，至一九四六年復由(The Provisional International Civil Aviation Organization, PICAO)繼續努力，旋於次年正式成立國際民航組織，其所屬之法律委員會(Legal Committee)於同年九月首次集會並決議華沙公約之修正應為該公委員會之工作，經過數次討論認為對公約僅做修正較重新草擬另一新公約更能獲得廣泛之支持。因此，一九五五年九月在國際民航組織之召集下，於海牙舉行國際會議討論法律委員會於一九五三年九月所草擬之華沙公約議定書草案。歷時三周之討論，通過了一項議定書，比該委員會原提草案更為廣泛，最後於一九五五年九月二十八日經二十七國代表簽字通過，訂名為「議定書修正一九二九年十月十二日在華沙簽訂之國際航空運送統一若干規則公約」，共三章二十七條。簡稱為海牙議定書(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)

### 第一項 海牙議定書重要內容<sup>12</sup>

1. 提高對乘客傷亡賠償最高限額至二十五萬法郎，為華沙公約最高賠償限額之二倍(約一萬六千多美元)。此項金額係指含有千分之九百成色之六五點五毫克黃金之法國法郎。

隨時代之演進，社會之進步及經濟之發展，航空運輸漸為人類大眾日常之運輸工具之一，而適用於國際航空運輸之華沙公約之最高賠償額與一些國家對其國內航空運輸所規定之最高損害賠償額相比較，顯得偏低。尤其是第二次世界大戰後之美國，其空運之發展為世界之冠，其代表團於海牙會議中即強調如果華沙公

<sup>11</sup> 劉鐵錚，航空法論文選輯，七十四年八月，第四輯，第九頁。

<sup>12</sup> 以下參考劉鐵錚，前揭文，第十頁；樓維華等著，前揭文，第二十頁；劉春堂，論國際航空運送人有限責任，保險專刊，第十六輯，第三十四頁，民國七十八年六月。

約賠償限額不大幅提高，美國即考慮退出該公約，而恢復無限賠償責任主義，基此，海牙議定書第十一條第一項規定修正華沙公約第二十二條對乘客傷亡之最高賠償額至二十五萬，但同條第二、三項規定對於登記之行李或貨物之賠償限額以及乘客自行攜帶之行李仍維持華沙公約之規定。

## **第二項 法院得於運送人賠償限額以外，命其負擔原告所支出之訴訟費用全部或一部**

依華沙公約之規定，航空運送人係負有限責任，但是否包括訴訟費用在內，並不明瞭。海牙議定書除將華沙公約第二十二條有關運送人對於旅客之責任限額提高二倍之外，並規定訴訟繫屬法院得依法庭地位，就原告所支出之訴訟費用或其他費用之全部或一部，就其相當額重新裁定，使被害人在責任限額外，得領受訴訟費用或其他費用之全部或一部之支付。但運送人於造成損害事故之日起六個月內，或在此六個月內未起訴則於提起訴訟前，以書面向原告所提供之損害賠償金額，若超過法院所裁定之損害賠償額(訴訟費用或其他費用不包含在內)時，則被害人即不得請求訴訟費用或其他費用(海牙議定書第十一條第四項)，此乃為對於善意而負責之運送人的保護，使被害人能早日得到賠償而免去訟爭之累。

## **第三項 運送人應負無限賠償責任之新定義**

議定書第十三條修正華沙公約第二十五條「有意之失當行為」(willful misconduct)之文字，第十三條明訂損害之發生係因航空運送人及其受僱人或代理人故意使其發生，或因其等之對可能發生損害有所認識之輕率之作爲或不作爲所致者(the damage resulted from an act or omission of the carrier, his servants or agents, done with intent to cause damage or reckless and with knowledge that damage would probable result)，該運送人即不得援引本公約第二十二條有關責任限制之規定；但使用人的作爲或不作爲，須爲其職務上之行爲。

## **第四項 增訂第二十五條之一(第二十五條 A)，明文規定運送人之受僱人及代理人之責任**

華沙公約對運送人之使用人是否適用本公約之規定，得否援用有限責任，並未規定，惟如不承認使用人亦得援用有限責任，則被害人可以對使用人起訴，間接使運送人之有限責任之規定形同虛設，依海牙議定書第十四條規定，如能證明其行爲係在執行職務中所爲者，則可以援用運送人依華沙公約第二十二條規定所得援用之有限責任。此種情形之下，被害人能向運送人及其使用人所得請求之賠償總額，合計不得超過前述之責任限額(海牙議定書第十四條、華沙公約第二十五條之一第二項)

華沙公約第二十五條之一第一項規定「如發生公約所指之損害而對運送人之受僱人或代理人提出訴訟時，該受僱人或代理人如能證明其行爲係在其職務範圍內所作者，則可享受運送人依第二十二條所得主張之責任限制之權益」；同條第二

項規定，運送人及其受僱人與代理人所負之賠償總額，仍不得超過公約之限制；第三項規定「如經證明損害係由於受僱人或代理人故意使發生損害或對可能發生損害有所認識之魯莽之作爲或不作爲所致者，不適用本條第一項及第二項之規定。」

應附帶一提的是，依海牙議定書第十八條規定，海牙議定書僅於運送的地點和終點分別在兩個議定書的締約國，或起點和終點雖在同一締約國，但約定中途必須降落他國的領域時方才適用。因此，華沙公約對於運送的起點和終點分別在兩個華沙締約國之運送，縱使其中之一國已批准海牙議定書，仍繼續適用。除上述各點之外，尚有第四條之修正華沙公約第四條，簡化行李票之記載；及第六條修正華沙公約第八條，將航空託運單(air consignment note)修正爲空運提單，並簡化應記載事項。

### 第三節 瓜達拉加爾公約

華沙公約及海牙議定書主要在規定航空運送人在國際航空運送中對乘客、貨物所應負之責任，但對於航空運送人一詞均未予明確定義，因此，於該一航空運送人係指實際運送人(actual carrier)或契約運送人(contracting carrier)爲非同一人時，即造成嚴重問題。因僅公約或議定書中所指之運送人始能享受其中所規定之責任限制之保障與權益。

此一問題經由國際民航組織之法律委員會於一九五五年至一九六〇年之努力，終於在一九六一年九月十八日於墨西哥之瓜達拉加爾正式簽署「補充華沙公約統一契約運送人以外第三者國際航空運送人若干規則公約」(Convention Supplementary to Warsaw Convention, for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Performed by a person other than Contracting Carrier)，簡稱瓜達拉加爾公約(The Guadalajara Convention)，共十八條，該公約於一九六四年五月一日生效<sup>13</sup>。

瓜達拉加爾公約重要內容有如下幾項：

1. 擴大華沙公約適用之對象及於契約運送人以外之實際運送人，惟其所負之責任，僅限於該段航程，與航空運送人應就契約所訂之全部航程負責不同。
2. 明訂實際運送人或契約運送人之受僱人或代理人，有權享有依華沙公約其運送人所得享有之有限責任，惟須符合下列二條件：一、使用人必須證明其係從事職務範圍內之行爲；二、使用人未經被證明其行爲之方式，依華沙公約不得援用有限責任。
3. 明訂契約運送人與實際運送人之關係

該公約第七條規定，就實際運送人從事之空運而言，損害賠償之訴訟，依原告之選擇得對實際運送人或契約運送人，或同時或分別對二者提起。

---

<sup>13</sup> 以下參考劉鐵錚，前揭文，第十一頁；樓維華等著，前揭文，第二十四頁。

#### 第四節 蒙特婁協定(Montreal Agreement)<sup>14</sup>

美國於一九三四年簽署華沙公約後，即於各種有關航空運送人責任之國際會議中，陸續表示應提責任至二萬五千美金、五萬美金、十萬美金，且未批准海牙協議書。由於美國提高最高責任限額之建議未能為大多數國家接受，乃於一九六五年九月將美國可能廢止或退出華沙公約通知華沙公約當事國，但若於同年十一月十五日以前航空公司間就臨時提高至七萬五千美元之暫時措施，成立合意，則可就是否廢止華沙公約再加以協商。惟於上開日期前未能達成協議，美國乃向波蘭提出退出華沙公約之通知，依該公約第三十九條規定，美國之廢止將於一九六六年五月十五日生效。在此一威脅下，國際民用航空組織(ICAO)遂於一九六六年二月一日至十五日在加拿大蒙特婁召開「基於華沙公約及海牙議定書有關對於旅客責任限額之 I.C.A.O. 特別會議」(Special I.C.A.O. meeting on limits for passengers under the Warsaw Convention and Hague Protocol)，但仍未獲得結論。嗣後 IATA 會合有關官員於蒙特婁經過協議後，簽署蒙特婁協定(Montreal Agreement)，世界主要經營國際航空運送之航空公司簽署，美國國務院同意，接受七萬五千美元的責任限額，並於同月十六日發生效力。

蒙特婁協定並非是國家與國家間所訂之條約(treaty)，僅是美國與各大航空公司所訂之協議<sup>15</sup>。其簽署依據係華沙公約第二十二條第一項但書規定：「但旅客得與運送人，依其特約訂定更高之責任限額」。其主要內容在將運送人對旅客傷亡之最高賠償額提高，依華沙公約為八千三百美元，依海牙議定書為一萬六千六百美元，但蒙特婁協定則提高至七萬五千美元，包括法律費用；或者五萬八千元，不包括律師費及訴訟費。同時改採無過失責任原則，使運送人放棄依華沙公約第二十條規定所得主張之防禦(免責舉証)。其次，蒙特婁協定之適用必須運送人為蒙特婁協定之簽署國，且該運送係以美國為航程之起站或終點站或合意停留站之「國際運送」。

按華沙公約及海牙議定書，就旅客損害賠償責任，均採過失責任主義，惟就運送人之有過失，係採推定原則。故運送人如欲免責，則須就其無過失負舉證責任。但蒙特婁協定改採結果責任主義，放棄依公約第二十條所可主張之防禦。換言之，旅客一有傷亡之事實，運送人即須負賠償責任，其責任雖有最高賠償額之限制，但並無公約第二十條免責規定之適用。<sup>16</sup>

---

<sup>14</sup> 亦有譯為蒙特利爾協定。Jesse I. Santana, Stop Prematurely and You will go astray, a judicial blunder in IN RE KOREAN AIR LINES DISASTER OF SEPTEMBER, 1983. Suffolk Transnational Law Journal, Vol.13, 第一五零頁,1989。劉春堂「論國航空運送人有限責任」保險專刊，七十八年六月，第三十四頁、第三十五頁。劉鐵錚，前揭文，航空法論文選輯，七十四年八月，第四輯，第十三頁。

<sup>15</sup> Id.at 141, 153。蒙特婁協定之法律性質影響其是否具國際法之性質，而為美國法院於裁判時所必須援引。

<sup>16</sup> 劉春堂，前揭文，第三十五頁；劉鐵錚，前揭文，航空法論文選輯，七十四年八月，第四輯，第十四頁。

## 第五節 瓜地馬拉議定書(Guatemala Protocol)<sup>17</sup>

蒙特婁協定之簽訂僅是一權宜措施，執航空運輸牛耳之美國除於一九六六年發起航空公司簽署蒙特婁協定，提高賠償限額外，仍未放棄繼續致力於提高賠償限額，故國際航空法律專家委員會不停聚會討論，一九七一年由國際民用航空組織主持之瓜地馬拉會議上，各國試圖制定一項更令人滿意之責任賠償限額制度，會中因各國互負不同歧見甚深，最後，於一九七一年三月八日通過「議定書修正後之一九二九年十月十二日在華沙簽署之國際航空運送統一若干規則公約」(Protocol to Amend the Convention for the Convention for the Unification of Certain Rules Related to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929, by the Protocol done at the Hague on 28 September, 1955, done at Guatemala City on 8 March, 1971)，簡稱瓜地馬拉議定書。

瓜地馬拉議定書之重要內容如下：

### 1. 提高損害賠償額

瓜地馬拉議定書以一百五十萬(約十萬美元)法朗定案。然而，美國代表仍有意見，為使議定書圓滿完成，乃於議定書中增訂「締約國得在其境內制訂一項輔助之賠償制度，但該制度不應對航空運送人增加額外之費用，也不應對乘客有所差別待遇」。議定書並規定當事人不得以特約提高賠償限額，但此處所謂最高賠償額並不包括訴訟費用及律師費用在內。

### 2. 增訂自動增加限額規定

鑑於通貨膨脹規定，依議定書第十五條規定，議定書生效後第五年及第十年十二月三十一日以前別再召集賠償限額之會議，除非經出席投票會員國三分之二之多數決定維持或減低原限額，否則當時有效之賠償限額，及自動增加十八萬七千五百法朗，約合一萬二千元美金。

3. 改採無過失責任依該議定書第四條第一項規定，運送人對於乘客於航空器上或上下航空器時，發生死亡或傷害，不問其原因必須負賠償責任，即採無過失責任。但有兩項例外，其一為如死亡或傷害事件純係由於乘客之健康所致；其二為如運送人能證明損害之發生，係被害人與有過失者，運送人亦得免除一部或全部之賠償責任。

### 4. 明訂議定書之生效要件

依該議定書第二十條之規定，須待三十個國家之批准，且其批准國中五個國家之國際定期航運，必須代表至少百分之四十的國際民航組織所屬會員國航空公司之國際定期航運之總數，故其生效並非易事。由於瓜地馬拉議定書之制定，大部分在迎合美國，因之其內容絕非每一國所鍾愛。且由其規定除有三十個國家簽署，並且其中應有五個國家為國際民用航空組織會員國，其運量占百分之四十，否則，該議定書不生效力。明顯地，瓜地馬拉議定書一定要俟美國之簽署方能生效，試想在會議上佔盡風頭利益之美國一定很快簽署該議定書，惟結果剛

<sup>17</sup> 樓維華等著，前揭文，第二十七、四十三頁。劉鐵錚，前揭文，航空法論文選輯，七十四年八月，第四輯，第十五頁。我國及其他二十個國家之代表簽署了此一議定書。

好相反，於幾度送交參議院批准時均遭致擱淺。

## 第六節 華沙公約第一、二、三、四號附加議定書<sup>18</sup>

一九二九年華沙公約制訂之際，以法朗為單位規定運送人之責任限制，並明訂該法朗所含黃金成分。當時處於黃金本位之貨幣制度時代，因此，釘住黃金價格認為可隨時因貨幣之貶值而自動調節，惟自第二次世界大戰後，由於布列頓森林協定(Bretton Woods)對國際貨幣制度之改革與金本位制度之廢止，進而使得華沙公約所依據之指標單位為之失調。故國際民航組織乃於一九七五年九月在加拿大蒙特婁召開國際航空法會議，共有六十六個國家代表及八個國際組織的觀察員參加，在一九七五年九月二十五日簽署制定四項國際航空運送統一若干規則公約附加修正議定書，修正了不同的華沙公約，分別簡稱為華沙公約第一號附加議定書(Montreal Additional Protocol No.1 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October, 1929)、華沙公約第二號附加議定書、華沙公約第三號附加議定書、華沙公約第四號附加議定書。<sup>19</sup>

華沙公約第一號附加議定書，係修正一九二九年華沙公約，主要係第二十二條之最高賠償標，改訂特別撥款權(Special Drawing Right, SDR<sup>20</sup>)為賠償計算單位，取代以往以金法朗之單位。

第二號附加議定書，係修正一九二九年在華沙簽約並經一九五五年海牙議定書所修正之華沙公約，主要係修改第二十二條，即以特別撥款權代替金法朗為價值單位。

第三號附加議定書，係修正一九二九年在華沙簽訂，並經一九五五年海牙議定書及一九七一年瓜地馬拉議定書所修正之華沙公約，主要係修改第二十二條，即以特別撥款權代替金法朗為價值單位，並規定十萬特別提款權，作為賠償限額。

第四號附加議定書，係修正一九二九年在華沙簽訂，並經一九五五年海牙議

<sup>18</sup> 樓維華等著，前揭文，第二十九頁。

<sup>19</sup> 亦有譯為蒙特婁附加議定書。國際民航組織當初集會目的僅是為了修改華沙—海牙公約有關貨物及郵件運送的條文，亦即，第四號議定書乃會議召集之原因，亦係會議之主要結果。一九八三年三月八日，美國參議院否決了對第三號及第四號附加議定書之批准，參見劉鐵錚，前揭文，航空法論文選輯，七十四年八月，第四輯，第十六頁，註十三。

<sup>20</sup> 特別撥款權單位之演進係於一九四四年布列頓森林會議後，在一九四五年成立國際貨幣基金會與世界銀行，國際貨幣基金會為聯合國中一附屬獨立機構，其任務為促進及便利國際貨幣方面之合作。原先國際貿易之價值是以傳統之準備金為基礎，即黃金與美元，但黃金儲備多年來均無上升，美元準備金亦過分倚賴美國，因此，一九六〇年國際間咸認為有建立一項貨幣制度以防傳統準備金匱乏之需要，國際貨幣基金會乃設立特別撥款權，由國際控制之儲備貨幣來維護布列頓森林會議之黃金與美元之對價制度，然而，事後由於黃金與美元之關係於一九七一年中斷，上開對價制度便告放棄。對美元而言，特別撥款權之價值尚能保持穩固，惟嗣因美元價值波動過鉅，以致必須另行設立一種指標，一九七四年，國際貨幣基金會乃決定使用十六種貨幣確定特別撥款權之價值。但由於各中央銀行之市場資產交易時，特別撥款權係跟隨五大金融市場(紐約、倫敦、巴黎、法蘭克福、東京)之利率，從而使得利率與特別撥款權二者之間之指標基礎並不配合，為消除此一缺點，國際貨幣基金會乃準備以美元、英鎊、法國法朗、西德馬克及日圓五種貨幣來訂定特別撥款權。樓維華等著，前揭文，第三十二頁。

定書所定修正之華沙公約，除修改第二十二條，即以特別代替金法朗做為價值單位外，並修改貨物運送之空運提單及損害賠償責任等問題。

華沙公約第一、二、三、四號附加議定書重要內容如下：<sup>21</sup>

1. 對貨物的損害賠償改採無過失責任，但如運送人證明貨物之毀損、滅失係由於下述一個或數個原因所造成，運送人不負責任：

(1)貨物原有之缺陷、品質或瑕疵；

(2)該貨物之瑕疵包裝，而該包裝係由運送人或其受僱人或代理人以外之人所為者；

(3)戰爭或武裝衝突；

(4)由政府機關所作有關貨物出口、入口或轉運之行爲；

2. 明訂在旅客運送，航空運送人對乘客之死亡或傷害所生之損害賠償總額以十萬特別撥款權為限，航空運送人對乘客遲延所生之賠償責任以四千一百五十特別撥款權為限；對乘客自行攜帶之行李所造成之毀損、滅失或遲延之賠償責任以一千特別撥款權為限；在貨物運送，運送人之賠償責任以每公斤十七特別撥款權為限，惟在託運人將貨物交付運送人時，就其在目的地交付時之利益已做特別聲明，並於必要時已加付費用者除運送人能證明託運人所報之數目，高於其在目的地交付時之實際利益外，其賠償責任以所申報之數目為準。

3. 貨物因運送遲延所生之損害，公約仍採推定過失主義。

### 第七節 華沙公約與我國之關係<sup>22</sup>

就華沙公約拘束的對象而言，無論基於習慣國際法上「條約應信守」之原則，或一九六九年維也那條約公約二十六條規定之精神，華沙公約原則上應僅對於締約國發生效力。我國在國家分裂前雖曾於一九二九年的華沙公約原件上簽字，惟在國家分裂前後始終均未批准，完成加入華沙公約之程序，在該公約的規定尚非習慣國法的情形下，自難謂我國應受該公約之拘束。雖然我國大陸地區已在一九五八年七月二十日，以「中華人民共和國」之名義批准該公約，並在聲明中謂該公約「當然適用於包括台灣在內的全中國之領域(*shall of course apply to the entire Chinese territory including Taiwan*)理論上對我國為非締約國之地位，應不生影響。

不過，此項非締約國地位之肯定，並不意味華沙公約對我國而言即無意義。因為對於應適用我國涉外民事法律適用法之涉外空運事件，如依法應適用外國，而該外國為華沙公約之締約國時，由於該公約係採前述「實體取代」之方式而規定，其規定內容已因公約之效力而成為該外國法律之一部分，我國法院即因應適用，而有必要斟酌華沙公約之具體規定。

<sup>21</sup> 此四號附加議書之詳細內容可參見樓維華等著，前揭文。

<sup>22</sup> 陳榮傳，涉外空運契約準據法之研究，法學叢刊，第一五六期，第八九頁。