

某保险公司诉A航空公司、B航空公司货物运输赔偿纠纷案

PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

[https://www.100test.com/kao\\_ti2020/478/2021\\_2022\\_\\_E6\\_9F\\_90\\_E4\\_BF\\_9D\\_E9\\_99\\_A9\\_E5\\_c32\\_478569.htm](https://www.100test.com/kao_ti2020/478/2021_2022__E6_9F_90_E4_BF_9D_E9_99_A9_E5_c32_478569.htm)

原告：某保险公司被告：A航空公司、B航空公司

法院：某法院 审理时间：1992年

【案情】1991年12月6日，原告某保险公司接受某公司（托运人）对其准备空运至米兰的20箱丝绸服装的投保，保险金额为73849美元。同日，由被告A航空公司的代理B航空公司出具了航空货运单一份。该航空货运单注明：第一承运人为A航空公司，第二承运人为C航空公司，货物共20箱，重750公斤，该货物的“声明价值（运输）”未填写。A航空公司于1991年12月20日将货物由杭州运抵北京，12月28日，A航空公司在准备按约将货物转交C航空公司运输时，发现货物灭失。1992年，原告对投保人（托运人）进行了全额赔偿并取得权益转让书后，于1992年5月28日向B航空公司提出索赔请求。B航空公司将原告索赔请求材料转交A航空公司。A航空公司表示愿意以每公斤20美元限额赔偿原告损失，原告要求被告进行全额赔偿，不接受被告的赔偿意见，遂向法院起诉。【法院分析与判决】法院认为，航空货运单是航空运输合同存在及合同条件的初步证据。该合同的“声明”及合同条件是合同的组成部分，并不违反1955年《海牙议定书》的规定，且为国际航空运输协会规则所确认，故应属有效，对承运人和托运人具有相同的约束力。托运人在将货物交付运输时向原告进行了保险，该批货物在A航空公司承运期间发生灭失，A航空公司应负赔偿责任。原告在赔偿后取得代位求偿权。由于托运人在交托货物时，未对托运货物提出声明价值并交付必要

的附加费，所以A航空公司在责任范围内承担赔偿责任是合理的。被告B航空公司作为签发人，应对合同下的货物运输负有责任，但鉴于被告A航空公司承诺赔偿，B航空公司可不再承担责任。法院同时认为，该案是原告拒绝被告A航空公司承诺按责任限额赔偿而引起，故责任在原告。法院判决如下：一、航空公司赔偿原告15000美元；二、航空公司给付原告自1993年2月1日至判决生效日15000美元的活期存款利息；三、诉讼费用由原告承担。【学理研究】本案中，首先在托运人和保险公司之间是保险合同关系。根据《中华人民共和国保险法》的规定，因第三者对保险标的的损害而造成保险事故的，保险人自向被保险人赔偿保险金之日起，在赔偿金额范围内代位行使被保险人对第三者请求赔偿的权利。因此，在保险人对托运人理赔后，保险人取得了代位权。

一、关于连续运输中责任的划分 本案是国际航空货物运输。始发地点为中国杭州，经停地点为北京，目的地点为意大利米兰，中国和意大利都是《华沙公约》缔约国，因此，根据《华沙公约》的规定，该国际航空货物运输是《华沙公约》意义上的国际航空货物运输。该航空货运单注明，第一承运人为A航空公司，第二承运人为C航空公司，可见，A航空公司既是缔约承运人又是实际承运人，因为航空货运单是由被告A航空公司的代理B航空公司出具的。《华沙公约》第十八条规定，对于托运的行李或货物因毁灭、遗失或损坏而产生的损失，如果造成这种损失的事故是发生在航空运输期间，承运人应负责任。那么，该由哪一家航空公司承担责任？A航空公司和B航空公司之间是委托代理关系。《民法通则》第六十三条第二款规定：“代理人在代理权限内，以被代理人的名

义实施民事法律行为，被代理人对代理人的代理行为，承担民事责任。”因此，应由A航空公司承担赔偿责任。《海牙议定书》第一条第二款规定：“由几个连续的航空承运人所办理的运输，如经合同当事人认为是一个单一的运输业务，则无论它是以一个合同或一系列合同的形式约定的，在本公约的意义上，应视为一个不可分割的运输，并不因其中一个合同或一系列合同完全在同一国家的领土内履行而丧失其国际性质。”因此，即便杭州至北京段是在中国境内，它也是个国际航空货物运输合同。《华沙公约》第三十条对连续承运人之间的相互关系和责任规定如下：“一、符合第一条第三款所规定的由几个连续承运人办理的运输，接受旅客、行李或货物的每一个承运人应该受本公约规定的约束，并在合同中由其办理的一段运输的范围内，作为运输合同的订约一方。二、对于这种性质的运输，旅客或其权利继承人只能对发生事故或延误的一段运输的承运人提出诉讼，除非有明文约定第一承运人应该对运输全程承担责任。三、至于行李或货物，旅客或托运人有向第一承运人提出诉讼的权利，有权提取行李或货物的收货人也有向最后承运人提出诉讼的权利。此外，托运人和收货人都可以对发生毁灭、遗失、损坏或延误的一段运输的承运人提出诉讼。上述承运人应该对托运人和收货人负连带责任。”由此可以看出，A航空公司和C航空公司在其办理的一段运输的范围内，作为运输合同的订约一方。托运人和收货人既可以起诉A航空公司，也可以起诉C航空公司，A航空公司和C航空公司之间是连带责任关系。但是，由于C航空公司根本没有承运该批货物，并且货物是在A航空公司运至北京准备移交时丢失的，责任在A航空公

司，所以，根据上述第三款的规定，原告无权起诉C航空公司，C航空公司不承担赔偿责任。就连续运输中承运人之间的责任划分，加拿大安大略省高级法院1978年审理的Connaught Laboratories Ltd.诉加拿大航空公司（Air Canada）一案作了很好的说明。1975年2月3日，Connaught Laboratories Ltd.将一大批脊髓灰质炎疫苗交付加拿大航空公司，让加拿大航空公司将其从安大略省（Ontario）的多伦多运到厄瓜多尔的基多（Quito，Ecuador）。脊髓灰质炎疫苗容易腐烂变质，因此，在运输期间，必须冰冻贮存。Connaught Laboratories Ltd.在运输脊髓灰质炎疫苗方面有丰富的经验，因此其采取了一系列预先设计好的措施，以确保疫苗在到达目的地时处于冰冻状态。这些措施包括，在加拿大航空公司的售票处事先确认运送该批疫苗的所有航班，以确定一个飞行计划；用干冰包装疫苗；在每一个箱子贴上了标签，清楚地表明箱内之物为易腐的疫苗，并且警告该疫苗必须处于冰冻状态。没有理由怀疑Connaught Laboratories Ltd.在运输该批疫苗时没有遵守其通常的程序。这样的包装，即使到了预定到达时间，还可对疫苗进行大约24小时的保护。在Connaught Laboratories Ltd.提交货物托运之前，Air Canada已经确定在其1975年2月3日飞往佛罗里达州迈阿密的910和912航班运送该批疫苗，到达迈阿密后，转乘Andes公司的101航班前往基多，101航班离开迈阿密的时间为2月4日凌晨3时。Andes公司向Air Canada确认了该航班后，Air Canada又向Connaught Laboratories Ltd.作了确认。Air Canada出具了航空货运单，在货运单的前面，用粗体写有：“脊髓灰质炎疫苗”“干冰包装，必须冷冻。”“到站后，立即与收货人联系。”按预定

计划那样，货物于2月3日清晨到达迈阿密，在当天下午由Air Canada 转交给了Andes公司。但是Andes公司的101航班并未像预计那样在2月4日凌晨3时离开迈阿密并在当日下午1时到达基多。2月5日，疫苗一直存放在迈阿密机场的仓库中，直到2月6日上午10时才到达基多，几乎晚了48小时，其间没有采取任何冷藏措施。到达基多时，疫苗完全融化，已无价值可言。大概被收货人毁掉了。在这种情况下，Connaught Laboratories Ltd.就其疫苗所受到的损失起诉Air Canada，当时双方商定的疫苗的运价为27946.72美元。而Air Canada反过来又起诉第三人，第三人是以Andes公司的名义运营的。针对Air Canada的起诉是建立在运输是国际航空运输这一主张之上，国际航空运输是由1929年的《华沙公约》所定义并被1955年的《海牙议定书》所修订。这些公约在加拿大已经生效，并且适用于所有获取报酬的国际航空货物运输，并对这些运输规定了一些条件，包括在航空货运单中的任何条款如果与《华沙公约》的规定不一致，是无效的。法院判决被告赔偿原告30411.01美元。加拿大航空公司赔偿原告后，再向第三人追偿。理由如下：第一，本案中涉及的运输，显然是国际航空运输，运输合同受《华沙公约》的约束。就涉及到的连续运输这一事实而论，将适用《海牙议定书》第一条第三款。加拿大航空公司无权以其如下的运价规则限制其责任：承运人对丢失、损坏、变质、盗窃、延误、误投，或非由承运人的实际疏忽导致的未能移交，不是发生在它自己的航线或航班上，或任何行为，或其他任何运送组织的疏忽、遗漏，都不承担责任。以上加拿大航空公司的运价规则规定的对责任的限制不符合由《华沙公约》规定的国际运输的条件

，也不能被Air Canada用来作为对Connaught诉讼的抗辩。公约明确规定承运人在货物运输中应对由于延误引起的损坏负责。仅仅是在承运人证明它和它的代理人采取了所有必需的措施以避免损失或对它和它的代理人采取这样的措施是不可能的情况下，其责任才受到限制。公约中的这些条款，构成了疫苗运输的适用条件，而非加拿大航空公司的运价规则。

第二，《华沙公约》第三十条第一款和第三款规定了连续承运人的连带责任，其内容是：第一款：“如果运输由几个连续承运人办理并符合第1条第3款的规定，则接受旅客、行李或货物的每个承运人都应受本公约规则的约束，并在合同中由其办理的一段运输的范围内，作为运输合同的订约一方。

”第二款：“至于行李或货物，旅客或托运人有对第一承运人提起诉讼的权利，有权提取行李或货物的旅客或收货人有对最后承运人提起诉讼的权利。此外，他们都可以对发生毁灭、遗失、损坏或延误的一段运输的承运人提出诉讼。这些承运人应该对旅客或托运人或收货人负连带责任。”>

对Andes公司来说，这是一种连带和严格责任。非常清楚，加拿大航空公司应对原告的损失负责。根据《华沙公约》第20条的规定，加拿大航空公司不能开脱其责任。根据这些理由，判决对加拿大航空公司是不利的。除了双方商定的损害赔偿金27946.72美元外，根据修正的1970年的司法条例的规定

，Connaught还可要求10.25%的利息，该利息应从1977年11月25日开始，即2464.29美元，因此总数为30411.01美元。在两个承运人加拿大航空公司和Andes公司之间，无疑Andes公司应对损失承担责任。显然，Andes公司知道或处于一种知道的位置并且应该知道货物的性质，即干冰包装、易腐、冷冻

储存。Andes 公司的代理人承认收到货物时货物处于一种良好的状态，航空货运单和箱子标明了危险警告。前已提到，Andes 公司确认了加拿大航空公司向其预订的 2月4日101航班，涉及到的每一个人有理由相信这个易腐的托运物将在101航班上运输。至于为什么Andes 公司的101航班延误，只有Andes 公司自己清楚它整个一周航班计划被打乱的原因。Andes 公司举出一些证据力图证明它已经采取了所有必要的措施来避免损失，显然凭这不可能成功地抗辩，律师承认这一点，转而以诉讼程序理由来为其辩护。第一个理由是它没有在《华沙公约》第二十六条第二款规定的时间内收到异议通知；第二个理由是第三方诉讼程序违背了公约第二十九条第一款的有关诉讼时效的规定，即“有关责任的诉讼，应该在航空器到达目的地之日起，或应该到达之日起，或从运输停止之日起两年内提起，否则就丧失诉讼的权利”。对于第一个理由，我们注意到事实上Andes 公司几乎在货物发现之后就立即知道了货物的损坏，并且是在本案中其他当事人之前。在2月6日疫苗到达基多的当天，Andes 公司销售部的经理就向收货人证明“大约是下午12：30，在收货人的请求下，对货物进行了检查，证实货物处于液体状态”。Connaught 发给加拿大航空公司的一封信日期为1975年2月7日的信，根据运输条件，是一个必不可少的通知，在信中，Connaught 就其遭受的损失向其索赔。1975年3月10日，加拿大航空公司写信给Andes 公司，并附有Connaught 索赔的复印件，请求Andes 公司满足Connaught 的索赔要求。9月，Andes 公司回信说：“我们已经着手调查你信中向我们提出的货损索赔一事。我们必须将此事转交给你们，因为在该

案中我们不能向你提供进一步的帮助。” 《华沙公约》第二十六条第二款和第三款规定如下：“如果有损坏情况，收货人应该在发现损坏后立即向承运人提出异议。如果是行李，最迟应该在行李收到后3天内提出；如果是货物，最迟应该在货物收到后7天内提出；如果有延误，最迟应该在行李或货物交由收货人自行处置之日起14天内提出异议。任何异议应该在规定期限内运输凭证上或者另以书面提出。”虽然在上述条款规定期限内Connaught未能向Andes公司提交正式的异议，但却向Air Canada提交了异议。该运输是国际运输，承运人承担的是连带责任，因此向每一个承运人提交异议通知，那是没有必要的，在公约中也没有规定需要这样做。在大多数情况下，在第二十六条规定的相对短的时期内向每一个承运人提交书面异议，也是不现实的。法官认为，如果几个连续承运人中的其中之一收到异议通知，那就满足了公约规定的条件。况且，公约第三十条第三款规定：“至于行李或货物，旅客或托运人有对第一承运人提起诉讼的权利，有权提取行李或货物的旅客或收货人有对最后承运人提起诉讼的权利。此外，他们都可以对发生毁灭、遗失、损坏或延误的一段运输的承运人提出诉讼。这些承运人应该对旅客或托运人或收货人负连带责任。”再进一步讲，在公约中没有条款规定，当一承运人起诉另一承运人时，必须要有异议通知作为起诉的先决条件。该条款将提交异议通知的义务加在有权移交货物的人，而不是涉及到的承运人之间。不管怎样，第二十六条第二款的表面目的，要求立即提供损失通知，以便承运人能尽快进行调查，在法官看来，1975年2月6日由Andes公司所作的证明可以被作为满足第26条规定的通知。很明显,该证



明是疫苗损坏这一事实情况的通知的收据。公约第二十九条就时效规定如下：“有关责任的诉讼，应该在航空器到达目的地之日起，或应该到达之日起，或从运输停止之日起两年内提起，否则就丧失诉讼的权利。”从货物到达目的地之日起，诉讼时效就开始计算。但是，在第三方诉讼程序中却不是这样。第二十九条在公约第三章“承运人责任”一章中。该章中所有的条款都涉及到因旅客死亡、受伤或其他的身体伤害以及由于货物和行李的丢失、损坏导致的承运人承担的损害赔偿 responsibility，没有条款规定承运人之间索赔请求。这些请求没有被《华沙公约》包括，《华沙公约》也不想包括。总之，《华沙公约》处理旅客、托运人和收货人的索赔请求和承运人的责任，而不处理承运人之间的请求。因此，这就是法官的观点，即第二十九条的规定并不适用于加拿大航空公司诉Andes公司，也就并不构成对时效的限制。综上所述，第二十九条的规定只能是阻止旅客、托运人和收货人在两年有效期后对承运人提起诉讼，但并不能同样适用于承运人之间。因此，加拿大航空公司有权从Andes公司获得它赔偿给Connaught的赔偿金及诉讼费用。

二、是按实际损失还是按责任限额赔偿？就承运人具体的损害赔偿原则而言，《华沙公约》确定了三项基本原则。即：限制损害赔偿原则；以声明价值金额为根据损害赔偿原则；无限制损害赔偿原则。对经法院推定，由承运人过失行为导致的损害，承运人承担限制损害赔偿 responsibility。即每一旅客以125000法郎为限（约折合10000美元）；旅客托运行李或货物每公斤以250法郎为限（约折合20美元）；旅客自理行李以5000法郎为限（约折合400美元）。所述法郎，均指含有900‰成色、65.5毫克黄

金的法国金法郎（1928年1936年，该法郎为法国国家货币）；所述金额，可折合任何国家的货币后取其整数。对托运时旅客已就其行李或货物运抵目的地的利益，向承运人作出特别声明，并支付附加费用的物品损害，除非经承运人证明物品的声明的金额高于实际价值，否则，承运人应以声明的金额为根据，承担损害赔偿赔偿责任。对经原告人举证，承运人具有故意行为，或相当于该故意行为的过失行为；或者承运人具有违反航空运输凭证规则的行为并且这些行为与损害之间存在因果关系，承运人应承担无限制损害赔偿赔偿责任。本案中，托运人在托运时没有对托运货物声明价值，因此不能以声明价值金额为根据进行赔偿。但是，如果要让被告按保险金额73849美元赔偿，则原告必须证明该损失是由承运人故意造成的，由于原告未能证明，因此只能按限额赔偿，即每公斤20美元，共15000美元（750公斤×20美元）。三、《华沙公约》责任限额（金法郎）如何计算？《华沙公约》第二十二条第一款规定：“在托运行李和货物运输中，承运人对行李或货物的责任以每公斤250法郎为限，除非托运人在交运时，曾特别声明行李或货物运到后的价值，并缴付必要的附加费。在这种情况下，承运人所负责任不超过声明的金额，除非承运人证明托运人声明的金额高于行李或货物运到后的实际价值。”第四款规定：“上述法郎是指含有900‰成色的65.5毫克黄金的法国法郎。这项金额可以折合成任何国家的货币取其整数。”对于《华沙公约》中所规定的责任限额如何计算，往往在旅客、托运人和航空公司之间有分歧。航空公司对旅客托运行李或货物按每公斤以250法郎为限（约折合20美元）来进行赔偿，经常遭到旅客或货主的异议。在此

情况下，航空公司便出示旅客的客票或航空货运单上的相关规定。这一规定作为声明（notice）印制在客票或货运单上，成为旅客或货主与航空公司之间的运输条件。客票和货运单是航空运输的初步证据。在金本位下，黄金一直是与各国货币密切相关且相对稳定的商品。当时，实施这一计算单位没有任何问题，也没有造成误解。因为《华沙公约》确定的这一金法郎价值与当时相对稳定的市场价格几乎相等。60年代末70年代初，国际货币危机日益严重，黄金价格飞涨，美元一再贬值，这《华沙公约》中的“黄金条款”带来麻烦。第二次世界大战后，依《国际货币基金协定》形成的国际货币体制，美国承担了按每盎司黄金35美元价格自由兑换黄金的国际义务，确定了美元作为国际标准货币的地位。60年代，美国财政恶化，美元开始贬值，后经西欧六国黄金联库的支撑，勉强维持到1968年，终于抵挡不住国际上抛售美元的巨浪。从1971年开始，西方各国纷纷允许本国货币与黄金比价自由浮动，美国政府也宣布停止履行其按“官价”（每盎司黄金35美元）自由兑换的国际承诺。这样，国际上出现了黄金的“双重价格”：一种是自由市场上依供需决定的商品价格，一度高达每盎司黄金400美元以上；另一种是只通行于各国中央银行之间汇兑业务结算的“官价”。这两种价格实际相差10倍左右，那么《华沙公约》限额应按哪种价格计算呢？各国法院的选择不同，学者的主张也不一样。在实践中，旅客或货主往往要求按商品价格计算，而航空公司则力主按“官价”计算。每盎司黄金35美元的比值原是1934年美国《币值法》规定的。1972年美国官方正式宣布美元贬值，国会同时通过了《修订币值法》，将黄金官价提高到每盎司38美

元。1973年再度宣布美元贬值，《修订币值法》将黄金官价又提高到42.2222美元。货币危机导致国际货币基金组织废除美元作为国际标准货币的法定地位，而采用“特别提款权”（SDR）作计算单位，并于1978年4月1日实行。与此同时，美国国会也宣布废止了1973年《修订币值法》，取消了美元对黄金的“官价”。这样，按美国1973年《修订币值法》确定的每盎司黄金折合42.2222美元的“官价”，就成了永远不会再变动的所谓“最后官价”。在美国环球航空公司与富兰克林铸币公司案中，美国联邦最高法院就面临这一难题。最后，法院将政府规定的金法郎价值作为《华沙公约》的金法郎换算为本国货币的办法，确定了每盎司黄金折合42.22美元。在1980年波兰华沙空难事件，法庭裁定，按每盎司黄金折合42.22美元计算，否决了原告的建议。在1982年汉莎航空公司与Deere公司一案中，法庭作出了同样的裁定，即以美国最后黄金官价每盎司黄金42.22美元为此案的责任限额。目前，国际上普遍采用250金法郎折合20美元这一数额。国际航协更是在其决议中建议各承运人将这一限额明确列入运输条件，印在客票或货运单上作为依据，这已成为国际统一惯例。

> 100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 [www.100test.com](http://www.100test.com)