

关于打破空运承运人责任限制——

评析某保险公司与某国际运输公司航空运输合同纠纷案

所在单位：上海汉盛律师事务所

作者：洪志超

一、案例导读

本案例主要聚焦于空运承运人责任限制的突破以及《蒙特利尔公约》中关于货损 2 年索赔期间属于除斥期间还是诉讼时效的认定。关于空运承运人的责任限制，相比于《民法典》运输合同中关于承运人赔偿责任的一般规定（无限额），空运责任限制很好地保护了空运承运人。但在特殊的情况下，空运承运人的责任限制仍有可能被打破。关于货损索赔的两年期间，其属于除斥期间还是诉讼时效的认定，将会影响到索赔期间是否能够中断的问题。

关键词：责任限制、空运承运人、除斥期间。

典型意义：在航空运输合同纠纷中，打破空运承运人的责任限制是非常困难的一件事情，本案中笔者成功主张按照合同中关于赔偿责任限额更高的约定打破责任限制，并且对空运承运人提出的关于 2 年索赔期间属于除斥期间的观点进行了成功的抗辩。

二、案情背景

1. A 公司委托被告 B 运输公司将手机从中国香港运往迈阿密，B 公司出具空运单，涉案货物空运方式运输。

2. 涉案货物在到达迈阿密后，在从 B 运输公司迈阿密仓库准备通过陆运运至另一仓库的过程中被盗，导致涉案货物全部丢失。

3. A 公司保险人向 A 公司按照手机出口发票价格赔付全部损失后向 B 运输公司提起索赔。

三、核心争议焦点及认定结果

本案的争议焦点为 B 运输公司是否有权享有《蒙特利尔公约》下的责任限制以及《蒙特利尔公约》下 2 年的索赔期间是属于诉讼时效还是除斥期间。

（一）关于 B 运输公司是否享有《蒙特利尔公约》下的责任限制

根据《蒙特利尔公约》第二十二条规定：“在货物运输中造成毁灭、遗失、损坏或者延误的，承运人的责任以每公斤 17 特别提款权为限，除非托运人在向承运人交运包件时，除承运人证明托运人声明的金额高于在目的地点交付时托运人的实际利益外，承运人在声明金额范围内承担责任。”第十八条规定：“航空运输期间，不包括机场外履行的任何陆路、海上或者内水运输过程。但是，此种运输是在履行航空运输合同时为了装载、交付或者转运而办理的，在没有相反证明的情况下，所发生的任何损失推定为在航空运输期间发生的事件造成的损失。”因此，在托运人未特别声明交付利益、合同亦未约定更高赔偿限额的情况下，空运承运人享有责任限制。

在本案中 A 公司与 B 运输公司曾签署过一份框架协议，在框架协议中约定：

“1.针对第三方的任何和所有实际或威胁的主张、指控、索赔、要求或诉讼，货

物代理人应为 A 公司及其董事、专员、高级职员和雇员进行辩护、赔偿并使其免受损害，并应支付或补偿因 A 公司以外的原因导致的与第三方索赔相关的任何损失、成本、费用、损害或其他责任（包括合理的律师费），上述情形包括但不限于延迟交付产品或产品的任何损失或损坏，或货运代理人违反任何适用的法律或法规。2. B 公司对产品灭失、损坏或运输延迟的责任，以及 B 公司根据本协议提供的服务相关的任何种类和方式的纯财务损失、罚款和第三方索赔的任何责任，应限制在每次 50 万欧元。3. B 运输公司应根据本协议的条款和条件赔偿 A 公司全部损失。”

一审、二审和再审法院均认为上述条款的内容已明确 B 运输公司应赔偿 A 公司全部损失，且本案的损失低于 50 万欧元，因此 B 公司无法享受《蒙特利尔公约》下的责任限制，应承担全部货损责任。

（二）《蒙特利尔公约》下 2 年的索赔期间是属于诉讼时效还是除斥期间

根据《蒙特利尔公约》第三十五条规定：“一、自航空器到达目的地点之日、应当到达目的地点之日或者运输终止之日起两年期间内未提起诉讼的，丧失对损害赔偿的权利。二、上述期间的计算方法，依照案件受理法院的法律确定。” B 运输公司主张原告向其索赔已超过两年除斥期间，实体请求权已经消灭。

一审、二审和再审法院均认为依照案件受理法院的法律，B 运输公司主张适用除斥期间的规定没有法律依据，原告曾在 XX 年 XX 月 XX 日提起过诉讼，因此原告的诉讼时效尚未届满，已经发生过中断。

四、案例评析

本案关于两个争议焦点的处理结果均具有参考价值，其中一审、二审和再审法院均明确了《蒙特利尔公约》第三十五条规定的两年损害赔偿的索赔期限属于诉讼时效而非除斥期间，诉讼时效可以根据《民法典》的规定发生中断。此外，在空运合同纠纷中，能够通过合同约定打破承运人责任限额的案件也比较少见，本案合同中并未明确记载货物声明的价值，最终法院通过对合同条款的细致分析，认为合同中已约定了承运人更高的赔偿限额，支持了原告的诉请。