

《2005 年航空運輸 (修訂) 條例草案》

目錄

條次	頁次
1. 簡稱	C1488
2. 生效日期	C1488
3. 釋義	C1488
4. 加入第 IA 部	

第 IA 部

《蒙特利爾公約》適用的國際運輸

2A. 《蒙特利爾公約》具有法律效力	C1490
2B. 致命意外	C1492
2C. 法律責任的限制	C1494
2D. 提起法律程序的時限	C1496
2E. 針對當事國的訴訟	C1496
5. 修訂第 II 部標題	C1498
6. 《經修訂公約》具有法律效力	C1498
7. 對締約方的領土的提述	C1498
8. 致命意外	C1498
9. 《瓜達拉哈拉公約》具有法律效力	C1498
10. 第 6、7 及 9 條的條文的適用範圍	C1500
11. 修訂第 III 部標題	C1500
12. 適用範圍	C1500
13. 《華沙公約》下的國際運輸	C1500
14. 致命意外	C1500
15. 法律責任的限制	C1502
16. 提起法律程序的時限	C1504

條次		頁次
17.	第 16 及 17 條的條文的適用範圍	C1504
18.	本條例的適用範圍	C1504
19.	廢除及保留條文	C1504
20.	加入條文	
	21. 修訂附表 1A 及 3 指明的責任限額	C1506
	22. 訂立規例的權力	C1506
	23. 保留現有權利及法律責任	C1508
21.	《經修訂公約》	C1510
22.	加入附表 1A	
	附表 1A 《蒙特利爾公約》	C1510
23.	《瓜達拉哈拉公約》	C1550
24.	取代附表 3	
	附表 3 非國際運輸與郵件和郵包的運輸	C1550
25.	《華沙公約》下的國際運輸	C1582

相應修訂

《高等法院規則》

26.	根據《航空運輸條例》提出的某些訴訟中令狀的送達	C1582
-----	-------------------------------	-------

《區域法院規則》

27.	根據《航空運輸條例》提出的某些訴訟中令狀的送達	C1584
-----	-------------------------------	-------

本條例草案

旨在

修訂《航空運輸條例》以施行《蒙特利爾公約》；訂立關乎《蒙特利爾公約》及其他關於國際航空運輸的公約所不適用的非國際航空運輸及郵包運輸的條文；廢除關乎為該條例的目的而核證某些事項的條文；廢除該條例第 20 條；廢除某些過時的提述；就其他雜項修訂訂定條文；並就有關目的訂定條文。

由立法會制定。

1. 簡稱

本條例可引稱為《2005 年航空運輸 (修訂) 條例》。

2. 生效日期

本條例自經濟發展及勞工局局長以憲報公告指定的日期起實施。

3. 釋義

(1) 《航空運輸條例》(第 500 章) 第 2(1) 條現予修訂——

(a) 廢除“締約方”的定義而代以——

“‘締約方’(High Contracting Party) 指以下任何公約的締約方(視何者屬適當而定)——

- (a) 《經修訂公約》；
 - (b) 《瓜達拉哈拉公約》；
 - (c) 《華沙公約》；”；
- (b) 廢除“特別提款權單位”的定義而代以——
““特別提款權”(Special Drawing Rights)指國際貨幣基金所採用的稱為特別提款權的會計單位；”；
- (c) 加入——
““當事國”(State Party)指《蒙特利爾公約》的締約方；
“《蒙特利爾公約》”(the Montreal Convention)指在 1999 年 5 月 28 日在蒙特利爾訂立的《統一國際航空運輸某些規則的公約》，該公約的條文列於附表 1A；”。
- (2) 第 2(2) 條現予廢除，代以——
“(2) 在本條例中，“法院”(court)在《蒙特利爾公約》、《經修訂公約》、《華沙公約》或《瓜達拉哈拉公約》所准許的仲裁中，包括仲裁人。”。

4. 加入第 IA 部

現加入——

“第 IA 部

《蒙特利爾公約》適用的國際運輸

2A. 《蒙特利爾公約》具有法律效力

在符合本條例的規定下，附表 1A 所列的《蒙特利爾公約》條文在它們是關於承運人、承運人的僱員、承運人的代理人、乘客、付貨人、收貨人及其他人的權利和法律責任的範圍內，就《蒙特利爾公約》所適用的任何航空運輸具有法律的效力，不論進行該項運輸的航空器屬何國籍。

2B. 致命意外

(1) 《蒙特利爾公約》第 17 條第 (1) 款就乘客死亡施加於承運人的任何法律責任 (在本條中稱為“有關法律責任”)，取代該承運人在任何成文法則或普通法下就該乘客的死亡而承擔的任何法律責任；而凡如此施加的有關法律責任可由某人強制執行，或可為某人的利益而強制執行或可以某方式強制執行，本條的以下條文就該人及該方式有效。

(2) 如有關乘客的家庭的任何成員因為該乘客的死亡而蒙受損失，則有關法律責任可為該成員的利益而強制執行。

(3) 為本條的施行，以下各人均視為有關乘客的家庭的成員：該乘客的配偶、父母、祖父母、外祖父母、子女、孫、孫女、外孫、外孫女，以及該乘客的兄弟、姊妹、伯父母、叔父母、舅父母、姑丈、姑母、姨丈或姨母或該兄弟、姊妹、伯父母、叔父母、舅父母、姑丈、姑母、姨丈或姨母的後嗣。

(4) 在為本條的施行而推究關係時——

- (a) 儘管有 (b) 及 (c) 段的規定，受領養人須視為領養他的人的子女，而非其他人的子女；
- (b) 媳親關係須視為血親關係，半血親關係須視為全血親關係，而任何人的繼子女須視為該人的子女；及
- (c) 非婚生子女須視為其母親及據稱的父親的婚生子女。

(5) 除本部另有規定外，強制執行有關法律責任的訴訟可由該乘客的遺產代理人提起，如有關法律責任憑藉第 (2)、(3) 及 (4) 款可為某人的利益而強制執行，則該項訴訟亦可由該人提起，但只可就任何一名乘客的死亡提起一項訴訟，而無論由何人提起，每項該等訴訟必須為所有有權享有該等利益的人的利益提起，而他們須是以香港為其居籍，如非以香港為其居籍，則他們須表明希望得到該項訴訟的利益。

(6) 除本部另有規定外，在強制執行有關法律責任的訴訟中追討所得的款額，在減除未能向被告人追討的任何訟費之後，須按法院 (或如該訴訟審訊時有陪審團的話，則按該陪審團) 所指示的比例分給有權享有該等權益的人。

2C. 法律責任的限制

- (1) 《蒙特利爾公約》第 21 或 22 條 (視何者屬適當而定) 內對法律責任的限制，適用於任何性質的可藉以強制執行法律責任的法律程序，而——
- (a) 該等限制尤其適用於侵權人為向另一名侵權人取得法律責任分擔而提起的法律程序；及
 - (b) 《蒙特利爾公約》第 21 條或第 22 條第 (1) 款 (視何者屬適當而定) 內就每名乘客所設的限制，尤其適用於承運人在可根據香港法律針對承運人提起的所有法律程序中連同在香港以外地方針對承運人提起的任何法律程序中的總法律責任。
- (2) 凡任何人為強制執行受《蒙特利爾公約》第 21 或 22 條 (視何者屬適當而定) 限制的法律責任而在任何法院提起法律程序，該法院可在該法律程序的任何階段，作出任何該法院覺得在考慮到該條條文及為完全或局部強制執行該法律責任而已經或相當可能會在香港或其他地方開始的任何其他法律程序後，屬公正和公平的命令。
- (3) 在不影響第 (2) 款的情況下，凡任何人為強制執行受《蒙特利爾公約》第 21 或 22 條 (視何者屬適當而定) 限制的法律責任而在任何法院提起法律程序，而該法律責任於在香港或其他地方進行的其他法律程序中是可以或可能可以局部強制執行的，則如假使該限制只適用於在該法院提起的法律程序法院便會判給某數額，該法院具有司法管轄權判給一筆數額少於該某數額的款項；或將其判給的任何部分定為須視乎任何其他法律程序的結果。
- (4) 金融管理專員可指明若干以港幣作為單位的款額，而為施行《蒙特利爾公約》第 21 、 22 或 23 條 (視何者屬適當而定)，該等款額須被視為就某一日而言相等於該條內以特別提款權或貨幣單位表達的款項。
- (5) 為施行《蒙特利爾公約》第 21 、 22 或 23 條 (視何者屬適當而定)，由金融管理專員或其代表依據第 (4) 款發出的證明書，即為其內所述資料的不可推翻的證據，而看來是該證明書的文件，須在任何法律程序中被接受為證據，並且除非相反證明成立，否則該文件須當作是該證明書。
- (6) 金融管理專員可就任何根據本條發出的證明書收取合理費用，而該等費用須撥入政府一般收入。

(7) 在本條中對《蒙特利爾公約》第 21 及 22 條內的法律責任限制(不論實際如何稱述)的提述，在經任何必要的變通後，包括對由該公約第 30 及 44 條施行的責任限額的提述。

2D. 提起法律程序的時限

(1) 如承運人的僱員或代理人是在其受僱範圍內行事，在從下列日期起計的 2 年後，任何人不得向該僱員或代理人提起因《蒙特利爾公約》所關乎的損失而導致的訴訟——

- (a) 抵達目的地的日期；
- (b) 航空器應該抵達的日期；或
- (c) 運輸停止的日期。

(2) 《蒙特利爾公約》第 35 條不適用於為法律責任分擔而在侵權人之間提起的法律程序，但在自取得判尋求獲得法律責任分擔的人敗訴的判決之日起計的 2 年屆滿後，侵權人不得就該條適用的侵權行為提起向承運人取得法律責任分擔的訴訟。

(3) 第 (1) 與 (2) 款及《蒙特利爾公約》第 35 條在猶如該等條文中對一項訴訟的提述包括對一宗仲裁的提述的情況下具有效力。

(4) 在本條中對承運人的提述，包括對《蒙特利爾公約》第 39 條所提述的實際承運人和締約承運人的提述。

2E. 針對當事國的訴訟

(1) 並無作出《蒙特利爾公約》第 57 條 (a) 段所指的聲明的每一個當事國，就按照該公約第 33 條為強制執行關於該當事國所進行的運輸的申索而在香港法院提起的訴訟而言，須當作已接受該法院的司法管轄權管轄。

(2) 法院規則可就第 (1) 款所提述的訴訟的開始和進行方式作出規定，而《高等法院條例》(第 4 章) 第 54 條須當作據此修訂。

(3) 本條並不授權針對當事國的財產發出執行令。

(4) 就在《蒙特利爾公約》第 45 條之中考慮到的損害賠償訴訟而言，在第 (1) 款中對該公約第 33 條的提述包括對該公約第 46 條的提述。”。

5. 修訂第 II 部標題

第 II 部的標題現予修訂，在“適用”之後加入“但《蒙特利爾公約》並不適用”。

6. 《經修訂公約》具有法律效力

(1) 第 3 條現予修訂，將該條重編為第 3(1) 條。

(2) 第 3 條現予修訂，加入——

“(2) 儘管有第 (1) 款的規定，如《蒙特利爾公約》適用於《經修訂公約》適用的某項航空運輸，則不論《瓜達拉哈拉公約》是否亦適用於該項航空運輸，本部的條文並不適用於該項航空運輸。”。

7. 對締約方的領土的提述

(1) 第 4(1) 條現予廢除。

(2) 第 4(3) 條現予廢除。

8. 致命意外

(1) 第 5(1) 條現予修訂，廢除“by and”而代以“by whom or”。

(2) 第 5(3) 條現予修訂——

(a) 在“祖父母、”之後加入“外祖父母、”；

(b) 在“孫女”之後加入“、外孫、外孫女”。

(3) 第 5(4)(a) 條現予廢除，代以——

“(a) 儘管有 (b) 及 (c) 段的規定，受領養人須視為領養他的人的子女，而非其他人的子女；”。

(4) 第 5(5) 條現予修訂，廢除“第 (4) 款”而代以“第 (2)、(3) 及 (4) 款”。

9. 《瓜達拉哈拉公約》具有法律效力

第 10(2) 條現予廢除。

10. 第 6、7 及 9 條的條文的適用範圍

第 11(1) 條現予修訂，廢除 “6(1)(a)” 而代以 “6(1)”。

11. 修訂第 III 部標題

第 III 部的標題現予修訂，在 “《經修訂公約》” 之前加入 “《蒙特利爾公約》及”。

12. 適用範圍

第 12(1) 條現予修訂，在 “《經修訂公約》” 之前加入 “《蒙特利爾公約》或”。

13. 《華沙公約》下的國際運輸

- (1) 第 14(2) 條現予廢除。
- (2) 第 14(3) 條現予廢除。

14. 致命意外

- (1) 第 15(1) 條現予修訂——
 - (a) 廢除 “第 I 部第 17 條及附表 4 第 I 部第 17 條” 而代以 “第 17 條第 (1) 款或附表 4 第 I 部第 17 條(視何者屬適當而定)”；
 - (b) 廢除 “by and” 而代以 “by whom or”。
- (2) 第 15(3) 條現予修訂——
 - (a) 在 “祖父母、” 之後加入 “外祖父母、”；
 - (b) 在 “孫女” 之後加入 “、外孫、外孫女”。
- (3) 第 15(4)(a) 條現予廢除，代以——
“(a) 儘管有 (b) 及 (c) 段的規定，受領養人須視為領養他的人的子女，而非其他人的子女；”。
- (4) 第 15(5) 條現予修訂，廢除 “第 (4) 款” 而代以 “第 (2)、(3) 及 (4) 款”。

15. 法律責任的限制

(1) 第 16(1) 條現予修訂——

- (a) 廢除“第 I 部第 22 條及附表 4 第 I 部第 22 條 (在本條內稱為“第 22 條”)" 而代以“第 21 或 22 條或附表 4 第 I 部第 22 條 (視何者屬適當而定)"；
- (b) 在 (b) 段中，廢除“第 22 條第 (1) 款”而代以“附表 3 第 21 條或第 22 條第 (1) 款或附表 4 第 I 部第 22 條第 (1) 款 (視何者屬適當而定)"。

(2) 第 16(2) 條現予修訂——

- (a) 廢除“受第 22 條”而代以“受附表 3 第 21 或 22 條或附表 4 第 I 部第 22 條 (視何者屬適當而定)"；
- (b) 廢除“第 22 條條文”而代以“該條條文”。

(3) 第 16(3) 條現予修訂，廢除“第 22 條”而代以“附表 3 第 21 或 22 條或附表 4 第 I 部第 22 條 (視何者屬適當而定)"。

(4) 第 16(4) 條現予廢除，代以——

“(4) 金融管理專員可指明若干以港幣作為單位的款額，而為施行附表 3 第 21 或 22 條或附表 4 第 I 部第 22 條 (視何者屬適當而定)，該等款額須被視為就某一日而言相等於該條內以特別提款權或法郎為單位表達的款項。”。

(5) 第 16(5) 條現予廢除，代以——

“(5) 為施行附表 3 第 21 或 22 條或附表 4 第 I 部第 22 條 (視何者屬適當而定)，由金融管理專員或其代表依據第 (4) 款發出的證明書，即為其內所述資料的不可推翻的證據，而看來是該證明書的文件，須在任何法律程序中被接受為證據，並且除非相反證明成立，否則該文件須當作是該證明書。”。

(6) 第 16(7) 條現予廢除，代以——

“(7) 在本條中對附表 3 第 21 及 22 條及附表 4 第 I 部第 22 條內的法律責任限制 (不論實際如何稱述) 的提述，在經任何必要的變通後，包括對由附表 3 第 30 及 44 條施行的責任限額的提述。”。

16. 提起法律程序的時限

(1) 第 17(1) 條現予修訂，廢除“由本條例施行的《經修訂公約》”而代以“《華沙公約》”。

(2) 第 17(2) 條現予廢除，代以——

“(2) 附表 3 第 35 條或附表 4 第 I 部第 29 條 (視何者屬適當而定) 不適用於為法律責任分擔而在侵權人之間提起的法律程序，但在自取得判尋求獲得法律責任分擔的人敗訴的判決之日起計的 2 年屆滿後，侵權人不得就該條適用的侵權行為提起向承運人取得法律責任分擔的訴訟。”。

(3) 第 17(3) 條現予修訂，廢除“第 29 條”而代以“附表 3 第 35 條及附表 4 第 I 部第 29 條”。

17. 第 16 及 17 條的條文的適用範圍

(1) 第 18(1) 條現予廢除，代以——

“(1) 在第 16(1)、(2) 及 (3) 條 (該等條文解釋附表 3 第 21 或 22 條或附表 4 第 I 部第 22 條 (視何者屬適當而定) 中的法律責任的限制，以及令法院能作出適當的命令及判給以施行該等限制) 中，對附表 3 第 21 或 22 條或附表 4 第 I 部第 22 條 (視何者屬適當而定) 的提述，在經任何必要的變通後，包括對附表 3 第 44 條或附表 4 第 II 部第 VI 條 (視何者屬適當而定) 的提述。”。

(2) 第 18(2) 條現予修訂，廢除“附表 3 第 II 部第 I 條 (c) 段及附表 4 第 II 部第 I 條 (c) 段”而代以“附表 3 第 39 條及附表 4 第 II 部第 I 條 (c) 段”。

18. 本條例的適用範圍

第 19(2) 條現予修訂，在“II”之前加入“IA 、”。

19. 廢除及保留條文

第 20 條現予廢除。

20. 加入條文

現加入——

“21. 修訂附表 1A 及 3 指明的責任限額

- (1) 如《蒙特利爾公約》第 21、22 或 23 條指明的責任限額按照該公約第 24 條修訂，民航處處長須藉於憲報刊登的公告公布——
- (a) 該項修訂；及
 - (b) 該項修訂根據該公約第 24 條生效的日期。
- (2) 凡民航處處長根據第(1)款就《蒙特利爾公約》第 21、22 或 23 條作出公布，則自如此公布的日期起，附表 1A 第 21、22 或 23 條(視屬何情況而定)及附表 3 第 21 或 22 條(視屬何情況而定)指明的責任限額，須在如此公布的修訂的規限下具有效力。
- (3) 《釋義及通則條例》(第 1 章)第 34 條不適用於根據第(1)款刊登的公告。

22. 訂立規例的權力

- (1) 民航處處長可訂立他覺得就——
- (a) 對關於《蒙特利爾公約》第 28 條所指的先行付款的事宜作出規定；及
 - (b) 將根據(a)段作出的任何規定施用於並非《蒙特利爾公約》所適用的航空運輸，
而言屬需要或適宜的規例。
- (2) 在不局限可根據第(1)款訂立的一般性的原則下，該等規例——
- (a) 可一般地適用或適用於特別情況，並可只於指明的情況下適用；
 - (b) 可就不同情況訂定不同條文，並可對不同個案或不同類別的個案作出規定；
 - (c) 可授權將任何事宜或事情交由指明的人決定、施行、應用或規管；
 - (d) 可對在指明個案中行使酌情決定權作出規定；
 - (e) 可對在有或沒有條件或限制下豁免不同個案或不同類別的個案使其不在該等規例任何條文適用範圍內，作出規定；
 - (f) 可對——
 - (i) 謢定須為可按照該等規例任何條文作出的事情而繳付的費用；及

- (ii) 該等費用的繳付方法，
作出規定；
 - (g) 可為更佳和更有效地施行本條例或有關規例的任何條文，納入保留條文、過渡性條文、附帶條文、補充性條文及證據條文；及
 - (h) 可為確保有關規例的任何條文獲得遵從而——
 - (i) 訂立罪行，並訂定於定罪後施加形式為不超過第 6 級罰款的刑罰；及
 - (ii) 對施加其他制裁作出規定，包括(但不限於)就可根據該等規例被規定支付的任何款項徵收利息。
- (3) 在不局限可根據第 (1) 款訂立的規例的一般性的原則下，該等規例尤其可——
- (a) 規定任何指明的承運人支付指明的款項，以應付任何指明的人因指明的航空運輸所發生的意外而引致的迫切經濟需要；
 - (b) 對與可根據該等規例被規定支付的任何款項的申請或其他程序有關的事宜，作出規定；
 - (c) 對與可根據該等規例被規定支付的任何款項有關的任何條件，作出規定；
 - (d) 賦權法院或任何人應任何人的申請就任何事情作出裁定，並對該等裁定的效力，作出規定；
 - (e) 對可根據該等規例被規定支付的任何款項的抵銷或追討，作出規定；
 - (f) 對支付或收取可根據該等規例被規定支付的任何款項的效力，作出規定；
 - (g) 規定任何沒有按照該等規例支付的款項或任何指明可追討的款項屬一筆拖欠有權獲得該款項的人的民事債項；及
 - (h) 對訂定任何指引及該等指引的效力，作出規定。

23. 保留現有權利及法律責任

(1) 凡在《2005 年航空運輸 (修訂) 條例》(2005 年第 號)(“《修訂條例》”)生效前發生任何造成某損失的事故，而根據當時有效的本條例承運人是須為該損失負上法律責任的，則《修訂條例》並不影響因該事故而產生或導致的任何人的權利及法律責任。

(2) 第(1)款補充而不減損《釋義及通則條例》(第1章)第23條。”。

21. 《經修訂公約》

附表1現予修訂，在方括號內，廢除“2(1)”而代以“2”。

22. 加入附表1A

現加入——

“附表1A

[第2、2A及21條]

《蒙特利爾公約》

《統一國際航空運輸某些規則的公約》

第I章

總則

第1條——適用範圍

(1) 本公約適用於所有以航空器運送人員、行李或者貨物而收取報酬的國際運輸。本公約同樣適用於航空運輸企業以航空器履行的免費運輸。

(2) 就本公約而言，“國際運輸”係指根據當事人的約定，不論在運輸中有無間斷或者轉運，其出發地點和目的地點是在兩個當事國的領土內，或者在一個當事國的領土內，而在另一國的領土內有一個約定的經停地點的任何運輸，即使該國為非當事國。就本公約而言，在一個當事國的領土內兩個地點之間的運輸，而在另一國的領土內沒有約定的經停地點的，不是國際運輸。

(3) 運輸合同各方認為幾個連續的承運人履行的運輸是一項單一的業務活動的，無論其形式是以一個合同訂立或者一系列合同訂立，就本公約而言，應當視為一項不可分割的運輸，並不僅因其中一個合同或者一系列合同完全在同一國領土內履行而喪失其國際性質。

(4) 本公約同樣適用於第 V 章規定的運輸，除非該章另有規定。

第 2 條——國家履行的運輸和郵件運輸

(1) 本公約適用於國家或者依法成立的公共機構在符合第 1 條規定的條件下履行的運輸。

(2) 在郵件運輸中，承運人僅根據適用於承運人和郵政當局之間關係的規則，對有關的郵政當局承擔責任。

(3) 除本條第 (2) 款規定外，本公約的規定不適用於郵件運輸。

第 II 章

旅客、行李和貨物運輸的有關憑證和當事人的義務

第 3 條——旅客和行李

(1) 就旅客運輸而言，應當出具個人的或者集體的運輸憑證，該項憑證應當載明：

- (a) 對出發地點和目的地點的標示；
- (b) 出發地點和目的地點是在一個當事國的領土內，而在另一國的領土內有一個或者幾個約定的經停地點的，至少對其中一個此種經停地點的標示。

(2) 任何保存第 (1) 款內容的其他方法都可以用來代替出具該款中所指的運輸憑證。採用此種其他方法的，承運人應當提出向旅客出具一份以此種方法保存的內容的書面陳述。

(3) 承運人應當就每一件托運行李向旅客出具行李識別標籤。

(4) 旅客應當得到書面提示，說明在適用本公約的情況下，本公約調整並可能限制承運人對死亡或者傷害，行李毀滅、遺失或者損壞，以及延誤所承擔的責任。

(5) 未遵守前幾款的規定，不影響運輸合同的存在或者有效，該運輸合同仍應當受本公約規則的約束，包括有關責任限制規則的約束。

第 4 條——貨物

(1) 就貨物運輸而言，應當出具航空貨運單。

(2) 任何保存將要履行的運輸的記錄的其他方法都可以用來代替出具航空貨運單。採用此種其他方法的，承運人應當應托運人的要求，向托運人出具貨物收據，以便識別貨物並能獲得此種其他方法所保存記錄中的內容。

第 5 條——航空貨運單或者貨物收據的內容

航空貨運單或者貨物收據應當包括：

- (a) 對出發地點和目的地點的標示；
- (b) 出發地點和目的地點是在一個當事國的領土內，而在另一國的領土內有一個或者幾個約定的經停地點的，至少對其中一個此種經停地點的標示；以及
- (c) 對貨物重量的標示。

第 6 條——關於貨物性質的憑證

在需要履行海關、警察和類似公共當局的手續時，托運人可以被要求出具標明貨物性質的憑證。此項規定對承運人不造成任何職責、義務或由此產生的責任。

第 7 條——航空貨運單的說明

(1) 托運人應當填寫航空貨運單正本一式三份。

(2) 第一份應當註明“交承運人”，由托運人簽字。第二份應當註明“交收貨人”，由托運人和承運人簽字。第三份由承運人簽字，承運人在接受貨物後應當將其交給托運人。

(3) 承運人和托運人的簽字可以印就或者用戳記。

(4) 承運人根據托運人的請求填寫航空貨運單的，在沒有相反證明的情況下，應當視為代托運人填寫。

第 8 條——多包件貨物的憑證

在貨物不止一個包件時：

- (a) 貨物承運人有權要求托運人分別填寫航空貨運單；
- (b) 採用第 4 條第 (2) 款所指其他方法的，托運人有權要求承運人分別出具貨物收據。

第 9 條——未遵守憑證的規定

未遵守第 4 條至第 8 條的規定，不影響運輸合同的存在或者有效，該運輸合同仍應當受本公約規則的約束，包括有關責任限制規則的約束。

第 10 條——對憑證說明的責任

(1) 對托運人或者以其名義在航空貨運單上載入的關於貨物的各項說明和陳述的正確性，或者對托運人或者以其名義提供給承運人載入貨物收據或者載入第 4 條第 (2) 款所指其他方法所保存記錄的關於貨物的各項說明和陳述的正確性，托運人應當負責。以托運人名義行事的人同時也是承運人的代理人的，同樣適用上述規定。

(2) 對因托運人或者以其名義所提供的各項說明和陳述不符合規定、不正確或者不完全，給承運人或者承運人對之負責的任何其他人造成的一切損失，托運人應當對承運人承擔賠償責任。

(3) 除本條第(1)款和第(2)款規定的外，對因承運人或者以其名義在貨物收據或者在第4條第(2)款所指其他方法所保存的記錄上載入的各項說明和陳述不符合規定、不正確或者不完全，給托運人或者托運人對之負責的任何其他人造成的一切損失，承運人應當對托運人承擔賠償責任。

第 11 條——憑證的證據價值

(1) 航空貨運單或者貨物收據是訂立合同、接受貨物和所列運輸條件的初步證據。

(2) 航空貨運單上或者貨物收據上關於貨物的重量、尺寸和包裝以及包件件數的任何陳述是所述事實的初步證據；除經過承運人在托運人在場時查對並在航空貨運單上或者貨物收據上註明經過如此查對或者其為關於貨物外表狀況的陳述外，航空貨運單上或者貨物收據上關於貨物的數量、體積和狀況的陳述不能構成不利於承運人的證據。

第 12 條——處置貨物的權利

(1) 托運人在負責履行運輸合同規定的全部義務的條件下，有權對貨物進行處置，即可以在出發地機場或者目的地機場將貨物收回，或者在途中經停時中止運輸，或者要求在目的地點或者途中將貨物交給非原指定的收貨人，或者要求將貨物運回出發地機場。托運人不得因行使此種處置權而使承運人或者其他托運人遭受損失，並必須償付因行使此種權利而產生的費用。

(2) 托運人的指示不可能執行的，承運人必須立即通知托運人。

(3) 承運人按照托運人的指示處置貨物，沒有要求出示托運人所收執的那份航空貨運單或者貨物收據，給該份航空貨運單或者貨物收據的合法持有人造成損失的，承運人應當承擔責任，但是不妨礙承運人對托運人的追債權。

(4) 收貨人的權利依照第 13 條規定開始時，托運人的權利即告終止。但是，收貨人拒絕接受貨物，或者無法同收貨人聯繫的，托運人恢復其處置權。

第 13 條——貨物的交付

- (1) 除托運人已經根據第 12 條行使其權利外，收貨人於貨物到達目的地點，並在繳付應付款項和履行運輸條件後，有權要求承運人向其交付貨物。
- (2) 除另有約定外，承運人應當負責在貨物到達後立即通知收貨人。
- (3) 承運人承認貨物已經遺失，或者貨物在應當到達之日起七日後仍未到達的，收貨人有權向承運人行使運輸合同所賦予的權利。

第 14 條——托運人和收貨人權利的行使

托運人和收貨人在履行運輸合同規定的義務的條件下，無論為本人或者他人的利益，可以分別以本人的名義行使第 12 條和第 13 條賦予的所有權利。

第 15 條——托運人和收貨人的關係或者第三人之間的相互關係

- (1) 第 12 條、第 13 條和第 14 條不影響托運人同收貨人之間的相互關係，也不影響從托運人或者收貨人獲得權利的第三人之間的相互關係。
- (2) 第 12 條、第 13 條和第 14 條的規定，只能通過航空貨運單或者貨物收據上的明文規定予以變更。

第 16 條——海關、警察或者其他公共當局的手續

- (1) 托運人必須提供必需的資料和文件，以便在貨物可交付收貨人前完成海關、警察或者任何其他公共當局的手續。因沒有此種資料、文件，或者此種資

料、文件不充足或者不符合規定而引起的損失，除由於承運人、其受僱人或者代理人過錯造成的外，托運人應當對承運人承擔責任。

(2) 承運人沒有對此種資料或者文件的正確性或者充足性進行查驗的義務。

第 III 章

承運人的責任和損害賠償範圍

第 17 條——旅客死亡和傷害——行李損失

(1) 對於因旅客死亡或者身體傷害而產生的損失，只要造成死亡或者傷害的事故是在航空器上或者在上、下航空器的任何操作過程中發生的，承運人就應當承擔責任。

(2) 對於因托運行李毀滅、遺失或者損壞而產生的損失，只要造成毀滅、遺失或者損壞的事件是在航空器上或者在托運行李處於承運人掌管之下的任何期間內發生的，承運人就應當承擔責任。但是，行李損失是由於行李的固有缺陷、質量或者瑕疪造成的，在此範圍內承運人不承擔責任。關於非托運行李，包括個人物件，承運人對因其過錯或者其受僱人或者代理人的過錯造成的損失承擔責任。

(3) 承運人承認托運行李已經遺失，或者托運行李在應當到達之日起二十日後仍未到達的，旅客有權向承運人行使運輸合同所賦予的權利。

(4) 除另有規定外，本公約中“行李”一詞係指托運行李和非托運行李。

第 18 條——貨物損失

(1) 對於因貨物毀滅、遺失或者損壞而產生的損失，只要造成損失的事件是在航空運輸期間發生的，承運人就應當承擔責任。

(2) 但是，承運人證明貨物的毀滅、遺失或者損壞是由於下列一個或者幾個原因造成的，在此範圍內承運人不承擔責任：

- (a) 貨物的固有缺陷、質量或者瑕疵；
- (b) 承運人或者其受僱人、代理人以外的人包裝貨物的，貨物包裝不良；
- (c) 戰爭行為或者武裝衝突；
- (d) 公共當局實施的與貨物入境、出境或者過境有關的行為。

(3) 本條第(1)款所稱的航空運輸期間，係指貨物處於承運人掌管之下的期間。

(4) 航空運輸期間，不包括機場外履行的任何陸路、海上或者內水運輸過程。但是，此種運輸是在履行航空運輸合同時為了裝載、交付或者轉運而辦理的，在沒有相反證明的情況下，所發生的任何損失推定為在航空運輸期間發生的事件造成的損失。承運人未經托運人同意，以其他運輸方式代替當事人各方在合同中約定採用航空運輸方式的全部或者部分運輸的，此項以其他方式履行的運輸視為在航空運輸期間。

第 19 條——延誤

旅客、行李或者貨物在航空運輸中因延誤引起的損失，承運人應當承擔責任。但是，承運人證明本人及其受僱人和代理人為了避免損失的發生，已經採取一切可合理要求的措施或者不可能採取此種措施的，承運人不對因延誤引起的損失承擔責任。

第 20 條——免責

經承運人證明，損失是由索賠人或者索賠人從其取得權利的人的過失或者其他不當作為、不作為造成或者促成的，應當根據造成或者促成此種損失的過失或者其他不當作為、不作為的程度，相應全部或者部分免除承運人對索賠人的責任。旅客以外的其他人就旅客死亡或者傷害提出賠償請求的，經承運人證明，損

失是旅客本人的過失或者其他不當作為、不作為造成或者促成的，同樣應當根據造成或者促成此種損失的過失或者其他不當作為、不作為的程度，相應全部或者部分免除承運人的責任。本條適用於本公約中的所有責任條款，包括第 21 條第(1) 款。

第 21 條——旅客死亡或者傷害的賠償

- (1) 對於根據第 17 條第 (1) 款所產生的每名旅客不超過 100,000 特別提款權的損害賠償，承運人不得免除或者限制其責任。
- (2) 對於根據第 17 條第 (1) 款所產生的損害賠償每名旅客超過 100,000 特別提款權的部分，承運人證明有下列情形的，不應當承擔責任：
 - (a) 損失不是由於承運人或者其受僱人、代理人的過失或者其他不當作為、不作為造成的；或者
 - (b) 損失完全是由第三人的過失或者其他不當作為、不作為造成的。

第 22 條——延誤、行李和貨物的責任限額

- (1) 在人員運輸中因第 19 條所指延誤造成損失的，承運人對每名旅客的責任以 4,150 特別提款權為限。
- (2) 在行李運輸中造成毀滅、遺失、損壞或者延誤的，承運人的責任以每名旅客 1,000 特別提款權為限，除非旅客在向承運人交運托運行李時，特別聲明在目的地點交付時的利益，並在必要時支付附加費。在此種情況下，除承運人證明旅客聲明的金額高於在目的地點交付時旅客的實際利益外，承運人在聲明金額範圍內承擔責任。
- (3) 在貨物運輸中造成毀滅、遺失、損壞或者延誤的，承運人的責任以每公斤 17 特別提款權為限，除非托運人在向承運人交運包件時，特別聲明在目的地點交付時的利益，並在必要時支付附加費。在此種情況下，除承運人證明托運人

聲明的金額高於在目的地點交付時托運人的實際利益外，承運人在聲明金額範圍內承擔責任。

(4) 貨物的一部分或者貨物中任何物件毀滅、遺失、損壞或者延誤的，用以確定承運人賠償責任限額的重量，僅為該包件或者該數包件的總重量。但是，因貨物一部分或者貨物中某一物件的毀滅、遺失、損壞或者延誤，影響同一份航空貨運單、貨物收據或者在未出具此兩種憑證時按第 4 條第 (2) 款所指其他方法保存的記錄所列的其他包件的價值的，確定承運人的賠償責任限額時，該包件或者數包件的總重量也應當考慮在內。

(5) 經證明，損失是由於承運人、其受僱人或者代理人的故意或者明知可能造成損失而輕率地作為或者不作為造成的，不適用本條第 (1) 款和第 (2) 款的規定；對於受僱人、代理人的此種作為或者不作為，還應當證明該受僱人、代理人是在受僱、代理範圍內行事。

(6) 第 21 條和本條規定的限額不妨礙法院按照其法律另外加判全部或者一部分法院費用及原告所產生的其他訴訟費用，包括利息。判給的賠償金額，不含法院費用及其他訴訟費用，不超過承運人在造成損失的事情發生後六個月內或者已過六個月而在起訴以前已書面向原告提出的金額的，不適用上述規定。

第 23 條——貨幣單位的換算

(1) 本公約中以特別提款權表示的各項金額，係指國際貨幣基金組織確定的特別提款權。在進行司法程序時，各項金額與各國家貨幣的換算，應當按照判決當日用特別提款權表示的該項貨幣的價值計算。當事國是國際貨幣基金組織成員的，用特別提款權表示的其國家貨幣的價值，應當按照判決當日有效的國際貨幣

基金組織在其業務和交易中採用的計價方法進行計算。當事國不是國際貨幣基金組織成員的，用特別提款權表示的其國家貨幣的價值，應當按照該國所確定的辦法計算。

(2) 但是，非國際貨幣基金組織成員並且其法律不允許適用本條第(1)款規定的國家，可以在批准、加入或者其後的任何時候聲明，在其領土內進行司法程序時，就第 21 條而言，承運人對每名旅客的責任以 1,500,000 貨幣單位為限；就第 22 條第(1)款而言，承運人對每名旅客的責任以 62,500 貨幣單位為限；就第 22 條第(2)款而言，承運人對每名旅客的責任以 15,000 貨幣單位為限；就第 22 條第(3)款而言，承運人的責任以每公斤 250 貨幣單位為限。此種貨幣單位相當於含有千分之九百純度的六十五點五毫克的黃金。各項金額可換算為有關國家貨幣，取其整數。各項金額與國家貨幣的換算，應當按照該有關國家的法律進行。

(3) 本條第(1)款最後一句所稱的計算，以及本條第(2)款所稱的換算方法，應當使以當事國貨幣計算的第 21 條和第 22 條的數額的價值與根據本條第(1)款前三句計算的真實價值盡可能相同。當事國在交存對本公約的批准書、接受書、核准書或者加入書時，應當將根據本條第(1)款進行的計算方法或者根據本條第(2)款所得的換算結果通知保存人，該計算方法或者換算結果發生變化時亦同。

第 24 條——限額的覆審

(1) 在不妨礙本公約第 25 條規定的條件下，並依據本條第(2)款的規定，保存人應當對第 21 條、第 22 條和第 23 條規定的責任限額每隔五年進行一次覆審，第一次覆審應當在本公約生效之日起第五年的年終進行，本公約在其開放簽署之日起五年內未生效的，第一次覆審應當在本公約生效的第一年內進行，覆審時應當參考與上一次修訂以來或者就第一次而言本公約生效之日起以來累積的通貨

膨脹率相應的通貨膨脹因素。用以確定通貨膨脹因素的通貨膨脹率，應當是構成第 23 條第 (1) 款所指特別提款權的貨幣的發行國消費品價格指數年漲跌比率的加權平均數。

(2) 前款所指的覆審結果表明通貨膨脹因素已經超過百分之十的，保存人應當將責任限額的修訂通知當事國。該項修訂應當在通知當事國六個月後生效。在將該項修訂通知當事國後的三個月內，多數當事國登記其反對意見的，修訂不得生效，保存人應當將此事提交當事國會議。保存人應當將修訂的生效立即通知所有當事國。

(3) 儘管有本條第 (1) 款的規定，三分之一的當事國表示希望進行本條第 (2) 款所指的程序，並且第 (1) 款所指通貨膨脹因素自上一次修訂之日起，或者在未曾修訂過的情形下自本公約生效之日起，已經超過百分之三十的，應當在任何时候進行該程序。其後的依照本條第 (1) 款規定程序的覆審每隔五年進行一次，自依照本款進行的覆審之日起第五年的年終開始。

第 25 條——關於限額的訂定

承運人可以訂定，運輸合同適用高於本公約規定的責任限額，或者無責任限額。

第 26 條——合同條款的無效

任何旨在免除本公約規定的承運人責任或者降低本公約規定的責任限額的條款，均屬無效，但是，此種條款的無效，不影響整個合同的效力，該合同仍受本公約規定的約束。

第 27 條——合同自由

本公約不妨礙承運人拒絕訂立任何運輸合同、放棄根據本公約能夠獲得的任何抗辯理由或者制定同本公約規定不相抵觸的條件。

第 28 條——先行付款

因航空器事故造成旅客死亡或者傷害的，承運人應當在其國內法有如此要求的情況下，向有權索賠的自然人不遲延地先行付款，以應其迫切經濟需要。此種先行付款不構成對責任的承認，並可從承運人隨後作為損害賠償金支付的任何數額中抵銷。

第 29 條——索賠的根據

在旅客、行李和貨物運輸中，有關損害賠償的訴訟，不論其根據如何，是根據本公約、根據合同、根據侵權，還是根據其他任何理由，只能依照本公約規定的條件和責任限額提起，但是不妨礙確定誰有權提起訴訟以及他們各自的權利。在任何此類訴訟中，均不得判給懲罰性、懲戒性或者任何其他非補償性的損害賠償。

第 30 條——受僱人、代理人——索賠的總額

(1) 就本公約中所指損失向承運人的受僱人、代理人提起訴訟時，該受僱人、代理人證明其是在受僱、代理範圍內行事的，有權援用本公約中承運人有權援用的條件和責任限額。

(2) 在此種情況下，承運人及其受僱人和代理人的賠償總額不得超過上述責任限額。

(3) 經證明，損失是由於受僱人、代理人的故意或者明知可能造成損失而輕率地作為或者不作為造成的，不適用本條第(1)款和第(2)款的規定，但貨物運輸除外。

第 31 條——異議的及時提出

(1) 有權提取托運行李或者貨物的人收受托運行李或者貨物而未提出異議，為托運行李或者貨物已經在良好狀況下並在與運輸憑證或者第 3 條第 (2) 款和第 4 條第 (2) 款所指其他方法保存的記錄相符的情況下交付的初步證據。

(2) 發生損失的，有權提取托運行李或者貨物的人必須在發現損失後立即向承運人提出異議，並且，托運行李發生損失的，至遲自收到托運行李之日起七日內提出，貨物發生損失的，至遲自收到貨物之日起十四日內提出。發生延誤的，必須至遲自行李或者貨物交付收件人處置之日起二十一日內提出異議。

(3) 任何異議均必須在前款規定的期間內以書面形式提出或者發出。

(4) 除承運人一方有欺詐外，在前款規定的期間內未提出異議的，不得向承運人提起訴訟。

第 32 條——責任人的死亡

責任人死亡的，損害賠償訴訟可以根據本公約的規定，對其遺產的合法管理人提起。

第 33 條——管轄權

(1) 損害賠償訴訟必須在一個當事國的領土內，由原告選擇，向承運人住所地、主要營業地或者訂立合同的營業地的法院，或者向目的地點的法院提起。

(2) 對於因旅客死亡或者傷害而產生的損失，訴訟可以向本條第 (1) 款所述的法院之一提起，或者在這樣一個當事國領土內提起，即在發生事故時旅客的主要且永久居所在該國領土內，並且承運人使用自己的航空器或者根據商務協議使用另一承運人的航空器經營到達該國領土或者從該國領土始發的旅客航空運輸業務，並且在該國領土內該承運人通過其本人或者與其有商務協議的另一承運人租賃或者所有的處所從事其旅客航空運輸經營。

- (3) 就第 (2) 款而言，
 - (a) “商務協議”係指承運人之間就其提供聯營旅客航空運輸業務而訂立的協議，但代理協議除外；
 - (b) “主要且永久居所”係指事故發生時旅客的那一個固定和永久的居住地。在此方面，旅客的國籍不得作為決定性的因素。
- (4) 訴訟程序適用案件受理法院的法律。

第 34 條——仲裁

- (1) 在符合本條規定的條件下，貨物運輸合同的當事人可以約定，有關本公約中的承運人責任所發生的任何爭議應當通過仲裁解決。此協議應當以書面形式訂立。
- (2) 仲裁程序應當按照索賠人的選擇，在第 33 條所指的其中一個管轄區內進行。
- (3) 仲裁員或者仲裁庭應當適用本公約的規定。
- (4) 本條第 (2) 款和第 (3) 款的規定應當視為每一仲裁條款或者仲裁協議的一部份，此種條款或者協議中與上述規定不一致的任何條款均屬無效。

第 35 條——訴訟時效

- (1) 自航空器到達目的地點之日、應當到達目的地點之日或者運輸終止之日起兩年期間內未提起訴訟的，喪失對損害賠償的權利。
- (2) 上述期間的計算方法，依照案件受理法院的法律確定。

第 36 條——連續運輸

(1) 由幾個連續承運人履行的並屬於第 1 條第 (3) 款規定的運輸，接受旅客、行李或者貨物的每一個承運人應當受本公約規則的約束，並就在運輸合同中其監管履行的運輸區段的範圍內，作為運輸合同的訂約一方。

(2) 對於此種性質的運輸，除明文約定第一承運人對全程運輸承擔責任外，旅客或者任何行使其索賠權利的人，只能對發生事故或者延誤時履行該運輸的承運人提起訴訟。

(3) 關於行李或者貨物，旅客或者托運人有權對第一承運人提起訴訟，有權接受交付的旅客或者收貨人有權對最後承運人提起訴訟，旅客、托運人和收貨人均可以對發生毀滅、遺失、損壞或者延誤的運輸區段的承運人提起訴訟。上述承運人應當對旅客、托運人或者收貨人承擔連帶責任。

第 37 條——對第三人的追償權

本公約不影響依照本公約規定對損失承擔責任的人是否有權向他人追償的問題。

第 IV 章

聯合運輸

第 38 條——聯合運輸

(1) 部分採用航空運輸，部分採用其他運輸方式履行的聯合運輸，本公約的規定應當只適用於符合第 1 條規定的航空運輸部分，但是第 18 條第 (4) 款另有規定的除外。

(2) 在航空運輸部分遵守本公約規定的條件下，本公約不妨礙聯合運輸的各方當事人在航空運輸憑證上列入有關其他運輸方式的條件。

第 V 章

非締約承運人履行的航空運輸

第 39 條——締約承運人——實際承運人

一方當事人(以下簡稱“締約承運人”)本人與旅客、托運人或者與以旅客或者托運人名義行事的人訂立本公約調整的運輸合同，而另一當事人(以下簡稱“實際承運人”)根據締約承運人的授權，履行全部或者部分運輸，但就該部分運輸而言該另一當事人又不是本公約所指的連續承運人的，適用本章的規定。在沒有相反證明時，此種授權應當被推定為是存在的。

第 40 條——締約承運人和實際承運人各自的责任

除本章另有規定外，實際承運人履行全部或者部分運輸，而根據第 39 條所指的合同，該運輸是受本公約調整的，締約承運人和實際承運人都應當受本公約規則的約束，締約承運人對合同考慮到的全部運輸負責，實際承運人只對其履行的運輸負責。

第 41 條——相互責任

(1) 實際承運人的作為和不作為，實際承運人的受僱人、代理人在受僱、代理範圍內的作為和不作為，關係到實際承運人履行的運輸的，也應當視為締約承運人的作為和不作為。

(2) 締約承運人的作為和不作為，締約承運人的受僱人、代理人在受僱、代理範圍內的作為和不作為，關係到實際承運人履行的運輸的，也應當視為實際承運人的作為和不作為。但是，實際承運人承擔的責任不因此種作為或者不作為而超過第 21 條、第 22 條、第 23 條和第 24 條所指的數額。任何有關締約承運人承擔本公約未規定的義務或者放棄本公約賦予的權利或者抗辯理由的特別協議，或者任何有關第 22 條考慮到的目的地點交付時利益的特別聲明，除經過實際承運人同意外，均不得影響實際承運人。

第 42 條——異議和指示的對象

依照本公約規定向承運人提出的異議或者發出的指示，無論是向締約承運人還是向實際承運人提出或者發出，具有同等效力。但是，第 12 條所指的指示，只在向締約承運人發出時，方為有效。

第 43 條——受僱人和代理人

實際承運人的受僱人、代理人或者締約承運人的受僱人、代理人，證明其是在受僱、代理範圍內行事的，就實際承運人履行的運輸而言，有權援用本公約規定的適用於僱用該人的或者被代理的承運人的條件和責任限額，但是經證明依照本公約其行為不能援用該責任限額的除外。

第 44 條——賠償總額

對於實際承運人履行的運輸，實際承運人和締約承運人以及他們的在受僱、代理範圍內行事的受僱人和代理人的賠償總額不得超過依照本公約得以從締約承運人或者實際承運人獲得賠償的最高數額，但是上述任何人都不承擔超過對其適用的責任限額。

第 45 條——索賠對象

對實際承運人履行的運輸提起的損害賠償訴訟，可以由原告選擇，對實際承運人提起或者對締約承運人提起，也可以同時或者分別對實際承運人和締約承運人提起。損害賠償訴訟只對其中一個承運人提起的，該承運人有權要求另一承運人參加訴訟，訴訟程序及其效力適用案件受理法院的法律。

第 46 條——附加管轄權

第 45 條考慮到的損害賠償訴訟，必須在一個當事國的領土內，由原告選擇，按照第 33 條規定向可以對締約承運人提起訴訟的法院提起，或者向實際承運人住所地或者其主要營業地有管轄權的法院提起。

第 47 條——合同條款的無效

任何旨在免除本章規定的締約承運人或者實際承運人責任或者降低適用於本章的責任限額的合同條款，均屬無效，但是，此種條款的無效，不影響整個合同的效力，該合同仍受本章規定的約束。

第 48 條——締約承運人和實際承運人的相互關係

除第 45 條規定外，本章的規定不影響承運人之間的權利和義務，包括任何追債權或者求償權。

第 VI 章

其他規定

第 49 條——強制適用

運輸合同的任何條款和在損失發生以前達成的所有特別協議，其當事人借以違反本公約規則的，無論是選擇所適用的法律還是變更有關管轄權的規則，均屬無效。

第 51 條——特殊情況下履行的運輸

第 3 條至第 5 條、第 7 條和第 8 條關於運輸憑證的規定，不適用於承運人正常業務範圍以外的在特殊情況下履行的運輸。

第 52 條——日的定義

本公約所稱“日”，係指日曆日，而非工作日。

第 VII 章

最後條款

第 56 條——有多種法律制度的國家

(1) 一國有兩個或者多個領土單位，在各領土單位內對於本公約處理的事項適用不同的法律制度的，該國可以在簽署、批准、接受、核准或者加入時，聲明本公約適用於該國所有領土單位或者只適用於其中一個或者多個領土單位，該國也可隨時提交另一份聲明以修改此項聲明。

(2) 作出此項聲明，均應當通知保存人，聲明中應當明確指明適用本公約的領土單位。

(3) 就已作出此項聲明的當事國而言，

- (a) 第 23 條所述的“國家貨幣”應當解釋為該國有關領土單位的貨幣；
並且
- (b) 第 28 條所述的“國內法”應當解釋為該國有關領土單位的法律。

第 57 條——保留

對本公約不得保留，但是當事國可以在任何時候向保存人提交通知，聲明本公約不適用於：

- (a) 由當事國就其作為主權國家的職能和責任為非商業目的而直接辦理和運營的國際航空運輸；以及／或者
- (b) 使用在該當事國登記的或者為該當事國所租賃的、其全部運力已為其軍事當局或者以該當局的名義所保留的航空器，為該當局辦理的人員、貨物和行李運輸。

[本公約的弁言、第 50 、 53 、 54 及 55 條及最後字句不予載列。該等條文和文字分別關於保險、簽署、批准和生效、退出的事宜，以及《蒙特利爾公約》和關於國際航空運輸的其他公約的關係。]”。

23. 《瓜達拉哈拉公約》

附表 2 現予修訂，在方括號內，廢除“2(1)”而代以“2”。

24. 取代附表 3

附表 3 現予廢除，代以——

“附表 3

[第 13 、 15 、 16 、
17 、 18 及 21 條]

非國際運輸與郵件和郵包的運輸

《蒙特利爾公約》的適用範圍

就本條例第 13 條所描述的運輸而言，《蒙特利爾公約》經以下所列的形式改編和變通後適用——

第 I 章

總則

第 1 條——適用範圍

- (1) 本附表適用於所有以航空器運送人員、行李或者貨物而收取報酬的運輸。本附表同樣適用於航空運輸企業以航空器履行的免費運輸。
- (3) 運輸合同各方認為幾個連續的承運人履行的運輸是一項單一的業務活動的，無論其形式是以一個合同訂立或者一系列合同訂立，就本附表而言，應當視為一項不可分割的運輸。
- (4) 本附表同樣適用於第 V 章規定的運輸，除非該章另有規定。

第 2 條——國家履行的運輸

- (1) 本附表適用於國家或者依法成立的公共機構在符合第 1 條規定的條件下履行的運輸。

第 II 章

旅客、行李和貨物運輸的有關憑證和當事人的義務

第 3 條——旅客和行李

- (1) 就旅客運輸而言，應當出具個人的或者集體的運輸憑證，該項憑證應當載明：
 - (a) 對出發地點和目的地點的標示。
- (2) 任何保存第 (1) 款內容的其他方法都可以用來代替出具該款中所指的運輸憑證。採用此種其他方法的，承運人應當提出向旅客出具一份以此種方法保存的內容的書面陳述。
- (3) 承運人應當就每一件托運行李向旅客出具行李識別標籤。

(5) 未遵守前幾款的規定，不影響運輸合同的存在或者有效，該運輸合同仍應當受本附表規則的約束，包括有關責任限制規則的約束。

第 4 條——貨物

- (1) 就貨物運輸而言，應當出具航空貨運單。
- (2) 任何保存將要履行的運輸的記錄的其他方法都可以用來代替出具航空貨運單。採用此種其他方法的，承運人應當應托運人的要求，向托運人出具貨物收據，以便識別貨物並能獲得此種其他方法所保存記錄中的內容。

第 5 條——航空貨運單或者貨物收據的內容

航空貨運單或者貨物收據應當包括：

- (a) 對出發地點和目的地點的標示；
- (c) 對貨物重量的標示。

第 6 條——關於貨物性質的憑證

在需要履行海關、警察和類似公共當局的手續時，托運人可以被要求出具標明貨物性質的憑證。此項規定對承運人不造成任何職責、義務或由此產生的責任。

第 7 條——航空貨運單的說明

- (1) 托運人應當填寫航空貨運單正本一式三份。
- (2) 第一份應當註明“交承運人”，由托運人簽字。第二份應當註明“交收貨人”，由托運人和承運人簽字。第三份由承運人簽字，承運人在接受貨物後應當將其交給托運人。
- (3) 承運人和托運人的簽字可以印就或者用戳記。

(4) 承運人根據托運人的請求填寫航空貨運單的，在沒有相反證明的情況下，應當視為代托運人填寫。

第 8 條——多包件貨物的憑證

在貨物不止一個包件時：

- (a) 貨物承運人有權要求托運人分別填寫航空貨運單；
- (b) 採用第 4 條第 (2) 款所指其他方法的，托運人有權要求承運人分別出具貨物收據。

第 9 條——未遵守憑證的規定

未遵守第 4 條至第 8 條的規定，不影響運輸合同的存在或者有效，該運輸合同仍應當受本附表規則的約束，包括有關責任限制規則的約束。

第 10 條——對憑證說明的責任

(1) 對托運人或者以其名義在航空貨運單上載入的關於貨物的各項說明和陳述的正確性，或者對托運人或者以其名義提供給承運人載入貨物收據或者載入第 4 條第 (2) 款所指其他方法所保存記錄的關於貨物的各項說明和陳述的正確性，托運人應當負責。以托運人名義行事的人同時也是承運人的代理人的，同樣適用上述規定。

(2) 對因托運人或者以其名義所提供的各項說明和陳述不符合規定、不正確或者不完全，給承運人或者承運人對之負責的任何其他人造成的一切損失，托運人應當對承運人承擔賠償責任。

(3) 除本條第 (1) 款和第 (2) 款規定的外，對因承運人或者以其名義在貨物收據或者在第 4 條第 (2) 款所指其他方法所保存的記錄上載入的各項說明和陳述不符合規定、不正確或者不完全，給托運人或者托運人對之負責的任何其他人造成的一切損失，承運人應當對托運人承擔賠償責任。

第 11 條——憑證的證據價值

- (1) 航空貨運單或者貨物收據是訂立合同、接受貨物和所列運輸條件的初步證據。
- (2) 航空貨運單上或者貨物收據上關於貨物的重量、尺寸和包裝以及包件件數的任何陳述是所述事實的初步證據；除經過承運人在托運人在場時查對並在航空貨運單上或者貨物收據上註明經過如此查對或者其為關於貨物外表狀況的陳述外，航空貨運單上或者貨物收據上關於貨物的數量、體積和狀況的陳述不能構成不利於承運人的證據。

第 12 條——處置貨物的權利

- (1) 托運人在負責履行運輸合同規定的全部義務的條件下，有權對貨物進行處置，即可以在出發地機場或者目的地機場將貨物收回，或者在途中經停時中止運輸，或者要求在目的地點或者途中將貨物交給非原指定的收貨人，或者要求將貨物運回出發地機場。托運人不得因行使此種處置權而使承運人或者其他托運人遭受損失，並必須償付因行使此種權利而產生的費用。
- (2) 托運人的指示不可能執行的，承運人必須立即通知托運人。
- (3) 承運人按照托運人的指示處置貨物，沒有要求出示托運人所收執的那份航空貨運單或者貨物收據，給該份航空貨運單或者貨物收據的合法持有人造成損失的，承運人應當承擔責任，但是不妨礙承運人對托運人的追債權。
- (4) 收貨人的權利依照第 13 條規定開始時，托運人的權利即告終止。但是，收貨人拒絕接受貨物，或者無法同收貨人聯繫的，托運人恢復其處置權。

第 13 條——貨物的交付

- (1) 除托運人已經根據第 12 條行使其權利外，收貨人於貨物到達目的地點，並在繳付應付款項和履行運輸條件後，有權要求承運人向其交付貨物。
- (2) 除另有約定外，承運人應當負責在貨物到達後立即通知收貨人。
- (3) 承運人承認貨物已經遺失，或者貨物在應當到達之日起七日後仍未到達的，收貨人有權向承運人行使運輸合同所賦予的權利。

第 14 條——托運人和收貨人權利的行使

托運人和收貨人在履行運輸合同規定的義務的條件下，無論為本人或者他人的利益，可以分別以本人的名義行使第 12 條和第 13 條賦予的所有權利。

第 15 條——托運人和收貨人的關係或者第三人之間的相互關係

- (1) 第 12 條、第 13 條和第 14 條不影響托運人同收貨人之間的相互關係，也不影響從托運人或者收貨人獲得權利的第三人之間的相互關係。
- (2) 第 12 條、第 13 條和第 14 條的規定，只能通過航空貨運單或者貨物收據上的明文規定予以變更。

第 16 條——海關、警察或者其他公共當局的手續

- (1) 托運人必須提供必需的資料和文件，以便在貨物可交付收貨人前完成海關、警察或者任何其他公共當局的手續。因沒有此種資料、文件，或者此種資料、文件不充足或者不符合規定而引起的損失，除由於承運人、其受僱人或者代理人過錯造成的外，托運人應當對承運人承擔責任。
- (2) 承運人沒有對此種資料或者文件的正確性或者充足性進行查驗的義務。

第 III 章

承運人的責任和損害賠償範圍

第 17 條——旅客死亡和傷害——行李損失

(1) 對於因旅客死亡或者身體傷害而產生的損失，只要造成死亡或者傷害的事故是在航空器上或者在上、下航空器的任何操作過程中發生的，承運人就應當承擔責任。

(2) 對於因托運行李毀滅、遺失或者損壞而產生的損失，只要造成毀滅、遺失或者損壞的事件是在航空器上或者在托運行李處於承運人掌管之下的任何期間內發生的，承運人就應當承擔責任。但是，行李損失是由於行李的固有缺陷、質量或者瑕疵造成的，在此範圍內承運人不承擔責任。關於非托運行李，包括個人物件，承運人對因其過錯或者其受僱人或者代理人的過錯造成的損失承擔責任。

(3) 承運人承認托運行李已經遺失，或者托運行李在應當到達之日起二十日後仍未到達的，旅客有權向承運人行使運輸合同所賦予的權利。

(4) 除另有規定外，本附表中“行李”一詞係指托運行李和非托運行李。

第 18 條——貨物損失

(1) 對於因貨物毀滅、遺失或者損壞而產生的損失，只要造成損失的事件是在航空運輸期間發生的，承運人就應當承擔責任。

(2) 但是，承運人證明貨物的毀滅、遺失或者損壞是由於下列一個或者幾個原因造成的，在此範圍內承運人不承擔責任：

- (a) 貨物的固有缺陷、質量或者瑕疵；
- (b) 承運人或者其受僱人、代理人以外的人包裝貨物的，貨物包裝不良；
- (c) 戰爭行為或者武裝衝突；

(d) 公共當局實施的與貨物入境、出境或者過境有關的行為。

(3) 本條第(1)款所稱的航空運輸期間，係指貨物處於承運人掌管之下的期間。

(4) 航空運輸期間，不包括機場外履行的任何陸路、海上或者內水運輸過程。但是，此種運輸是在履行航空運輸合同時為了裝載、交付或者轉運而辦理的，在沒有相反證明的情況下，所發生的任何損失推定為在航空運輸期間發生的事件造成的損失。承運人未經托運人同意，以其他運輸方式代替當事人各方在合同中約定採用航空運輸方式的全部或者部分運輸的，此項以其他方式履行的運輸視為在航空運輸期間。

第 19 條——延誤

旅客、行李或者貨物在航空運輸中因延誤引起的損失，承運人應當承擔責任。但是，承運人證明本人及其受僱人和代理人為了避免損失的發生，已經採取一切可合理要求的措施或者不可能採取此種措施的，承運人不對因延誤引起的損失承擔責任。

第 20 條——免責

經承運人證明，損失是由索賠人或者索賠人從其取得權利的人的過失或者其他不當作為、不作為造成或者促成的，應當根據造成或者促成此種損失的過失或者其他不當作為、不作為的程度，相應全部或者部分免除承運人對索賠人的責任。旅客以外的其他人就旅客死亡或者傷害提出賠償請求的，經承運人證明，損失是旅客本人的過失或者其他不當作為、不作為造成或者促成的，同樣應當根據造成或者促成此種損失的過失或者其他不當作為、不作為的程度，相應全部或者部分免除承運人的責任。本條適用於本附表中的所有責任條款，包括第 21 條第(1)款。

第 21 條——旅客死亡或者傷害的賠償

- (1) 對於根據第 17 條第 (1) 款所產生的每名旅客不超過 100,000 特別提款權的損害賠償，承運人不得免除或者限制其責任。
- (2) 對於根據第 17 條第 (1) 款所產生的損害賠償每名旅客超過 100,000 特別提款權的部分，承運人證明有下列情形的，不應當承擔責任：
 - (a) 損失不是由於承運人或者其受僱人、代理人的過失或者其他不當作為、不作為造成的；或者
 - (b) 損失完全是由第三人的過失或者其他不當作為、不作為造成的。

第 22 條——延誤、行李和貨物的責任限額

- (1) 在人員運輸中因第 19 條所指延誤造成損失的，承運人對每名旅客的責任以 4,150 特別提款權為限。
- (2) 在行李運輸中造成毀滅、遺失、損壞或者延誤的，承運人的責任以每名旅客 1,000 特別提款權為限，除非旅客在向承運人交運托運行李時，特別聲明在目的地點交付時的利益，並在必要時支付附加費。在此種情況下，除承運人證明旅客聲明的金額高於在目的地點交付時旅客的實際利益外，承運人在聲明金額範圍內承擔責任。
- (3) 在貨物運輸中造成毀滅、遺失、損壞或者延誤的，承運人的責任以每公斤 17 特別提款權為限，除非托運人在向承運人交運包件時，特別聲明在目的地點交付時的利益，並在必要時支付附加費。在此種情況下，除承運人證明托運人聲明的金額高於在目的地點交付時托運人的實際利益外，承運人在聲明金額範圍內承擔責任。
- (4) 貨物的一部分或者貨物中任何物件毀滅、遺失、損壞或者延誤的，用以確定承運人賠償責任限額的重量，僅為該包件或者該數包件的總重量。但是，因貨物一部分或者貨物中某一物件的毀滅、遺失、損壞或者延誤，影響同一份航空

貨運單、貨物收據或者在未出具此兩種憑證時按第 4 條第 (2) 款所指其他方法保存的記錄所列的其他包件的價值的，確定承運人的賠償責任限額時，該包件或者數包件的總重量也應當考慮在內。

(5) 經證明，損失是由於承運人、其受僱人或者代理人的故意或者明知可能造成損失而輕率地作為或者不作為造成的，不適用本條第 (1) 款和第 (2) 款的規定；對於受僱人、代理人的此種作為或者不作為，還應當證明該受僱人、代理人是在受僱、代理範圍內行事。

(6) 第 21 條和本條規定的限額不妨礙法院按照其法律另外加判全部或者一部分法院費用及原告所產生的其他訴訟費用，包括利息。判給的賠償金額，不含法院費用及其他訴訟費用，不超過承運人在造成損失的事情發生後六個月內或者已過六個月而在起訴以前已書面向原告提出的金額的，不適用上述規定。

第 23 條——貨幣單位的換算

(1) 本附表中以特別提款權表示的各項金額，係指國際貨幣基金組織確定的特別提款權。在進行司法程序時，各項金額與港幣的換算，應當按照判決當日用特別提款權表示的港幣的價值計算。

第 25 條——關於限額的訂定

承運人可以訂定，運輸合同適用高於本附表規定的責任限額，或者無責任限額。

第 26 條——合同條款的無效

任何旨在免除本附表規定的承運人責任或者降低本附表規定的責任限額的條款，均屬無效，但是，此種條款的無效，不影響整個合同的效力，該合同仍受本附表規定的約束。

第 27 條——合同自由

本附表不妨礙承運人拒絕訂立任何運輸合同、放棄根據本附表能夠獲得的任何抗辯理由或者制定同本附表規定不相抵觸的條件。

第 29 條——索賠的根據

在旅客、行李和貨物運輸中，有關損害賠償的訴訟，不論其根據如何，是根據本附表、根據合同、根據侵權，還是根據其他任何理由，只能依照本附表規定的條件和責任限額提起，但是不妨礙確定誰有權提起訴訟以及他們各自的權利。在任何此類訴訟中，均不得判給懲罰性、懲戒性或者任何其他非補償性的損害賠償。

第 30 條——受僱人、代理人——索賠的總額

(1) 就本附表中所指損失向承運人的受僱人、代理人提起訴訟時，該受僱人、代理人證明其是在受僱、代理範圍內行事的，有權援用本附表中承運人有權援用的條件和責任限額。

(2) 在此種情況下，承運人及其受僱人和代理人的賠償總額不得超過上述責任限額。

(3) 經證明，損失是由於受僱人、代理人的故意或者明知可能造成損失而輕率地作為或者不作為造成的，不適用本條第(1)款和第(2)款的規定，但貨物運輸除外。

第 31 條——異議的及時提出

(1) 有權提取托運行李或者貨物的人收受托運行李或者貨物而未提出異議，為托運行李或者貨物已經在良好狀況下並在與運輸憑證或者第 3 條第 (2) 款和第 4 條第 (2) 款所指其他方法保存的記錄相符的情況下交付的初步證據。

(2) 發生損失的，有權提取托運行李或者貨物的人必須在發現損失後立即向承運人提出異議，並且，托運行李發生損失的，至遲自收到托運行李之日起七日內提出，貨物發生損失的，至遲自收到貨物之日起十四日內提出。發生延誤的，必須至遲自行李或者貨物交付收件人處置之日起二十一日內提出異議。

(3) 任何異議均必須在前款規定的期間內以書面形式提出或者發出。

(4) 除承運人一方有欺詐外，在前款規定的期間內未提出異議的，不得向承運人提起訴訟。

第 32 條——責任人的死亡

責任人死亡的，損害賠償訴訟可以根據本附表的規定，對其遺產的合法管理人提起。

第 34 條——仲裁

(1) 在符合本條規定的條件下，貨物運輸合同的當事人可以約定，有關本附表中的承運人責任所發生的任何爭議應當通過仲裁解決。此協議應當以書面形式訂立。

(3) 仲裁員或者仲裁庭應當適用本附表的規定。

(4) 本條第 (3) 款的規定應當視為每一仲裁條款或者仲裁協議的一部分，此種條款或者協議中與上述規定不一致的任何條款均屬無效。

第 35 條——訴訟時效

(1) 自航空器到達目的地點之日、應當到達目的地點之日或者運輸終止之日起兩年期間內未提起訴訟的，喪失對損害賠償的權利。

(2) 上述期間的計算方法，依照案件受理法院的法律確定。

第 36 條——連續運輸

(1) 由幾個連續承運人履行的並屬於第 1 條第 (3) 款規定的運輸，接受旅客、行李或者貨物的每一個承運人應當受本附表規則的約束，並就在運輸合同中其監管履行的運輸區段的範圍內，作為運輸合同的訂約一方。

(2) 對於此種性質的運輸，除明文約定第一承運人對全程運輸承擔責任外，旅客或者任何行使其索賠權利的人，只能對發生事故或者延誤時履行該運輸的承運人提起訴訟。

(3) 關於行李或者貨物，旅客或者托運人有權對第一承運人提起訴訟，有權接受交付的旅客或者收貨人有權對最後承運人提起訴訟，旅客、托運人和收貨人均可以對發生毀滅、遺失、損壞或者延誤的運輸區段的承運人提起訴訟。上述承運人應當對旅客、托運人或者收貨人承擔連帶責任。

第 37 條——對第三人的追償權

本附表不影響依照本附表規定對損失承擔責任的人是否有權向他人追償的問題。

第 IV 章

聯合運輸

第 38 條——聯合運輸

(1) 部分採用航空運輸，部分採用其他運輸方式履行的聯合運輸，本附表的規定應當只適用於符合第 1 條規定的航空運輸部分，但是第 18 條第 (4) 款另有規定的除外。

(2) 在航空運輸部分遵守本附表規定的條件下，本附表不妨礙聯合運輸的各方當事人在航空運輸憑證上列入有關其他運輸方式的條件。

第 V 章

非締約承運人履行的航空運輸

第 39 條——締約承運人——實際承運人

一方當事人(以下簡稱“締約承運人”)本人與旅客、托運人或者與以旅客或者托運人名義行事的人訂立本附表調整的運輸合同，而另一當事人(以下簡稱“實際承運人”)根據締約承運人的授權，履行全部或者部分運輸，但就該部分運輸而言該另一當事人又不是本附表所指的連續承運人的，適用本章的規定。在沒有相反證明時，此種授權應當被推定為是存在的。

第 40 條——締約承運人和實際承運人各自的责任

除本章另有規定外，實際承運人履行全部或者部分運輸，而根據第 39 條所指的合同，該運輸是受本附表調整的，締約承運人和實際承運人都應當受本附表規則的約束，締約承運人對合同考慮到的全部運輸負責，實際承運人只對其履行的運輸負責。

第 41 條——相互責任

(1) 實際承運人的作為和不作為，實際承運人的受僱人、代理人在受僱、代理範圍內的作為和不作為，關係到實際承運人履行的運輸的，也應當視為締約承運人的作為和不作為。

(2) 締約承運人的作為和不作為，締約承運人的受僱人、代理人在受僱、代理範圍內的作為和不作為，關係到實際承運人履行的運輸的，也應當視為實際承運人的作為和不作為。但是，實際承運人承擔的責任不因此種作為或者不作為而

超過第 21 條和第 22 條所指的數額。任何有關締約承運人承擔本附表未規定的義務或者放棄本附表賦予的權利或者抗辯理由的特別協議，或者任何有關第 22 條考慮到的目的地點交付時利益的特別聲明，除經過實際承運人同意外，均不得影響實際承運人。

第 42 條——異議和指示的對象

依照本附表規定向承運人提出的異議或者發出的指示，無論是向締約承運人還是向實際承運人提出或者發出，具有同等效力。但是，第 12 條所指的指示，只在向締約承運人發出時，方為有效。

第 43 條——受僱人和代理人

實際承運人的受僱人、代理人或者締約承運人的受僱人、代理人，證明其是在受僱、代理範圍內行事的，就實際承運人履行的運輸而言，有權援用本附表規定的適用於僱用該人的或者被代理的承運人的條件和責任限額，但是經證明依照本附表其行為不能援用該責任限額的除外。

第 44 條——賠償總額

對於實際承運人履行的運輸，實際承運人和締約承運人以及他們的在受僱、代理範圍內行事的受僱人和代理人的賠償總額不得超過依照本附表得以從締約承運人或者實際承運人獲得賠償的最高數額，但是上述任何人都不承擔超過對其適用的責任限額。

第 45 條——索賠對象

對實際承運人履行的運輸提起的損害賠償訴訟，可以由原告選擇，對實際承運人提起或者對締約承運人提起，也可以同時或者分別對實際承運人和締約承運

人提起。損害賠償訴訟只對其中一個承運人提起的，該承運人有權要求另一承運人參加訴訟，訴訟程序及其效力適用案件受理法院的法律。

第 47 條——合同條款的無效

任何旨在免除本章規定的締約承運人或者實際承運人責任或者降低適用於本章的責任限額的合同條款，均屬無效，但是，此種條款的無效，不影響整個合同的效力，該合同仍受本章規定的約束。

第 48 條——締約承運人和實際承運人的相互關係

除第 45 條規定外，本章的規定不影響承運人之間的權利和義務，包括任何追償權或者求償權。

第 VI 章

其他規定

第 49 條——強制適用

運輸合同的任何條款和在損失發生以前達成的所有特別協議，其當事人借以違反本附表規則的，無論是選擇所適用的法律還是變更有關管轄權的規則，均屬無效。

第 51 條——特殊情況下履行的運輸

第 3 條至第 5 條、第 7 條和第 8 條關於運輸憑證的規定，不適用於承運人正常業務範圍以外的在特殊情況下履行的運輸。

第 52 條——日的定義

本附表所稱“日”，係指日曆日，而非工作日。

第 52A 條——香港郵政署署長

載於本附表的條文不得對香港郵政署署長訂明任何法律責任。”。

25. 《華沙公約》下的國際運輸

- (1) 附表 4 現予修訂，在方括號內，廢除“2(1)、”。
- (2) 在附表 4 的標題下的第 (1) 款現予修訂，廢除“《經修訂公約》”而代以“《華沙公約》”。
- (3) 附表 4 第 I 部的標題現予廢除，代以——“《華沙公約》的適用範圍”。
- (4) 附表 4 第 I 部第 15 條第 (3) 款及第 25A 條現予廢除。
- (5) 附表 4 第 II 部第 I 條 (a) 段現予廢除。

相應修訂

《高等法院規則》

26. 根據《航空運輸條例》提出的某些訴訟中令狀的送達

- (1) 《高等法院規則》(第 4 章，附屬法例 A) 第 11 號命令第 7A(1) 條規則現予修訂——
 - (a) (i) 廢除“向根據《航空運輸條例》(第 500 章) 第 4 條核證”而代以“向《航空運輸條例》(第 500 章) 第 2(1) 條所指”；
(ii) 在所有“締約方”之後加入“或當事國(視何者屬適當而定)”；
 - (b) 在 (c) 段中，廢除“締約國”而代以“締約方或當事國(視何者屬適當而定)”。

(2) 第 11 號命令第 7A(3) 條規則現予修訂，在“締約方”之後加入“或當事國(視何者屬適當而定)”。

《區域法院規則》

27. 根據《航空運輸條例》提出的某些 訴訟中令狀的送達

(1) 《區域法院規則》(第 336 章，附屬法例 H) 第 11 號命令第 7A(1) 條規則現予修訂——

- (a) 廢除“第 4 條所列明的公約”而代以“第 2(1) 條所指”；
- (b) 在所有“締約方”之後加入“或當事國(視何者屬適當而定)”。

(2) 第 11 號命令第 7A(3) 條規則現予修訂，在“締約方”之後加入“或當事國(視何者屬適當而定)”。

摘要說明

本條例草案旨在修訂《航空運輸條例》(第 500 章)(“主體條例”)，以—

- (a) 在香港施行在 1999 年 5 月 28 日在蒙特利爾訂立的《統一國際航空運輸某些規則的公約》(“《蒙特利爾公約》”)；
- (b) 將《蒙特利爾公約》適用於非國際航空運輸及郵包運輸；及
- (c) 賦權民航處處長訂立規例施行《蒙特利爾公約》第 28 條及將該條的規定施用於並非《蒙特利爾公約》所適用的航空運輸。

2. 為在香港施行《蒙特利爾公約》的目的，草案第 4 條在主體條例加入新的第 IA 部。

3. 草案第 6 條處理《蒙特利爾公約》和關於國際航空運輸的其他公約的關係。
4. 草案第 7 條廢除訂立關乎核證經 1955 年 9 月 28 日的《海牙議定書》修訂的 1929 年 10 月 12 日在華沙簽署的《統一關於若干國際航空運輸規則的公約》(“《經修訂公約》”)的締約方的命令的賦權條文。
5. 草案第 12 條訂明主體條例的第 III 部適用於所有並非《蒙特利爾公約》及《經修訂公約》所適用的航空運輸。
6. 草案第 13 條廢除訂立關乎核證在 1929 年 10 月 12 日在華沙簽署的《統一關於若干國際航空運輸規則的公約》(即《華沙公約》)的締約方的命令的賦權條文。
7. 草案第 14 至 17 條修訂主體條例的第 15 至 18 條，以對建議的附表 3 的條文的提述，取代對現有的附表 3 的條文的提述。
8. 草案第 19 條廢除過時的條文。
9. 草案第 20 條——
 - (a) 在主體條例加入新的條文，賦權民航處處長藉於憲報刊登的公告公布對建議的附表 1A 第 21、22 或 23 條(視屬何情況而定)及建議的附表 3 第 21 或 22 條(視屬何情況而定)指明的責任限額的修訂；
 - (b) 賦權民航處處長訂立規例施行《蒙特利爾公約》第 28 條及將該條的規定施用於並非《蒙特利爾公約》所適用的航空運輸。
10. 草案第 22 條將載有《蒙特利爾公約》條文的新的附表 1A 加入主體條例。
11. 草案第 24 條以載有以《蒙特利爾公約》條文為依據的新的附表 3 取代以《經修訂公約》條文為依據的現有的附表 3。