

第二章 國際公約就航空旅客運送人之賠償責任

第一節 適用國際公約之航空旅客運送

第一項 有償運送與無償運送

依華沙公約第一條第一項規定：「一、本公約適用於所有以航空器載運旅客.....之有償國際運送，但航空運輸業者以航空器所為之無償運送亦適用之」依此規定，凡有償之運送，不論運送人是否為空運業，或空運是由國家或依公法成立之法人或私人所從事之運送，都受本公約之適用。但只要運送人為空運企業，即使所從事之運送為無償(Gratuitous Carriage)，該運送人仍受公約規定之拘束，其他運送人從事運送時，必須收受報酬，否則無適用公約之餘地。華沙公約將無償運送放入公約中，其目的在防止空運企業雖在實質上收受報酬，但在形式上與旅客或託運人訂立免費運送契約，藉以逃避本公約之運用。惟此處所謂之有償，不限於金錢之收受，凡因從事空運而接受報酬，即是有償。

第二項 國際運送之意義

華沙公約第一條第二項規定：「就本公約而言，稱國際運送者，乃指任何運送，無論其間有無間斷或轉運，依當事人之合約，其啓運地與目的地係在兩締約國之領域內，或雖在同一締約國之領域內，但在他國行使主權、宗主權、受託權或權利之領域內，有一同意之停留地。在後者情形，該他國不必為締約國。若無上述之停留地，就本公約而言，不得視為國際運送。」。依此項規定，有兩種情形可能構成公約所稱之國際運送：一、例如甲國與乙國同為華沙公約之締約國，並分別為起點與終點，無論該運送是否中斷或轉運，此運送即屬華沙公約所稱之國際運送。二、如由甲國 A 地運至 B 地，而中途在乙國 C 地停留，即使乙國非公約之締約國，該次運送仍屬公約所稱之國際運送。但同一情形如無約定之停留地，縱使飛機因故臨時降落於他締約國，此一空運仍然是國內空運而非國際空運。至於本項所謂「領域」，依海牙議定書之規定係指華沙公約所稱之領域，不僅指一國之本土，並包含該國在對外關係上所代表之一切地方。¹

一九五五年海牙會議曾對擴大公約適用範圍之可能性加以討論，但擴大的結果可能造成非締約國對案件亦有公約所規定的管轄權，但非締約國本無遵守公約之義務，故可能不依公約規定審理案件，基於此項顧慮，最後乃保留公約目前之適用範圍，但修正若干文字：「公約第一條第二項應予刪除，而以下列條文代之：

『二、就本公約而言，稱國際運送者，乃指任何運送，無論其間有無間斷或轉運，依當事人合約，其啓運地與目的地係在本議定書兩締約國內，或雖在本議定書同一締約國之領域內，但在他國領域內有一同意之停留地，在後者情形，該他國不必為締約國。在一締約國領域內兩地間之運送，而在他國領域內無同意之停留地者，則非本公約之國際運送』。」(海牙議定書第一條、第十八條)。

蒙特婁協定並未改變國際運送之含義，但規定起點、終點或約定停留地有一在美國之「國際運送」，則適用賠償最高金額七萬五千美元及運送人負絕對責任

¹ 參考謝曜焜，航空運送責任，國立台灣大學法律學碩士論文，第三十七頁，七十三年六月。

之規定。

第二節 航空運送人之限制責任²

十九世紀後，在經驗上及經濟上居於優勢之企業主，每基於「契約自由原則」之美名，於其所制訂之各種交易條款中，有意的附加種種責任限制條項，以圖減輕責任，為謀交易安全，保護消費者大眾，自有對之加以規範之必要。就航空旅客運送約款言之，目前各國所有之航空旅客運送約款皆設有限制責任條款，此等條款是否有效？如為有效，其範圍如何？受有何種限制？凡此皆為航空運送之中心問題。

依華沙公約第二十二條第一項之規定，運送人對旅客死傷、遲到所生之損害之賠償，僅負有限責任，對每一旅客之賠償責任以十二萬五千法朗（約美金八千三百元）為最高限度，依管轄法院所在地之法律，此項賠償亦得以分期付款方式支付，惟付款全額不得超過上述金額。條約雖然規定了賠償最高限額，且不許當事人以特約來降低賠償限額，但卻允許當事人依特約來提高運送人的責任限額，因之運送人應支付的賠償額則依被害人實際所受之損害而不同。運送人對每一旅客傷亡之最高賠償額，依華沙公約為八千三百元，依海牙議定書為一萬六千六百元，但蒙特婁協定則將其提高至七萬五千美元（包括律師費及訴訟費），或者五萬八千美元（不包律師費及訴訟費）。瓜地馬拉議定書將運送人對旅客死傷所負最高損害賠償額加以大幅提高，依此修正後公約第二十二條之規定，合一百五十萬金法朗約合美金十萬元。依議定書之規定，無論請求權有若干。所有請求權的總和不得超過上述限額。上述限額係屬不可違反之限制（unbreakable limit），亦即，旅客不得以特約加以提高，亦不得依華沙公約或海牙議定書之規定，於證明運送人有「故意不當行為」（willful misconduct）時，請求運送人負無限責任。

在一九七一年之瓜地馬拉修正公約會議中，各國代表為調和「旅客運送業利益保護」及「對旅客無限額賠償之道德觀」兩種衝突，由紐西蘭代表所提支持美國代表十萬美元限額賠償方案之建議廣為與會代表所支持。該項建議為應使運送人對旅客所受之損害負無過失賠償責任，並且增加該項賠償最高限額之不可違背性之規定，其規定之內容為「在旅客運送，任何損害賠償之訴，無論係根據本公約、契約、侵權行為，或其他原因所提起，在不影響何人為請求權人及其權利如何等問題下，均須依照本公約所訂之條件及責任限制提起之。此責任限制為最高之限制，無論責任係因何發生，均不得超越之」（瓜地馬拉議定書第八、九條）³。

第一項 國際公約採取之責任主義

華沙公約之採過失責任主義，係規定於第二十條第一項，該項規定：「運送

² 謝曜焜，前揭文，第一四九頁以下。

³ 在美國國內，國務院、運輸部、行政當局都支持瓜地馬拉議定書；但律師公會團體則持反對之態度。謝曜焜，前揭文，第一五七頁。

人於證明自己或其代理人已採取一切必要措施以避免損害發生或實際上無法採取上述措施者，不負損害賠償責任」，再加上公約第十七條規定：「因旅客死亡、受傷或任何其他身體上的傷害所生的損害，如果造成損害的事故係在航空器上無法採取上述措施者，不負損害賠償責任」，即構成運送人過失責任之推定，即運送人必須負證明自己或代理人無過失之舉證責任。此種舉證責任倒置之原則，使被害人或其代理人只需證明損害之發生，訴訟便能成立，而無須證明運送人或其代理人、使用人具有過失。因之，於損害發生之情形，運送人為了免除責任，必須證明自己或其使用人已採取了「一切必要之措施」或「無法採取此項措施」。在此所稱之一切必要措施，依個案而不同，但亦非表示如採取此項措施，則絕對不會發生事故，而所謂「無法採取此項措施」，應解為「以相當的注意仍不能採取此項防止損害發生之手段」⁴。至於所謂之「必要之措施」，華沙公約雖未明定，但就運送人而言，一般係指可將旅客安全迅速運達目的地之必要措施而言，例如，搭載有充分之燃料及潤滑油，使航空器具堪航能力，就飛航時之氣象及航線等為適切之調查，不遲延起飛及依預訂航程直飛，不遲延地為出發之準備，於目的地，不遲延地為旅客下機之準備；另就航空機之部份，則應使具有法令所定之規格，且須定期的保養及檢查，於每次航行時，更應該為通常必要的檢查；就空中服務員而言，應係具備法令所規定資格之人，此外，與安全飛航有關之旅客成分之檢查亦均包括在內。

華沙公約此一有關運送人對旅客傷害之責任體系，於海牙議定書仍繼續維持，惟一九六六年由美國與各大航空公司所簽訂之蒙特婁協定卻產生重大變革，凡簽署蒙特婁協定之航空運送人必須放棄華沙公約及海牙議定書第二十條第一項之免責抗辯。依蒙特婁協定之規定⁵：

“運送人享有一九二九年華沙公約或一九五五海牙議定書所定責任限制之利益。運送人茲同意，依公約或議定書修正之第二十二條第一項（特別契約）之規定，凡公約國際運送之出發地、目的地、或約定停留地，有一在美國境內者，依下列一、二項辦理。”

“The Carrier shall avail itself of the limitation of liability provided in the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air signed at Warsaw October 12, 1929, or provided in the said Convention as amended by the Protocol signed at the Hague 28 September 1955. However, in accordance with Article 22 (1) of said Convention, or said Conventions amended by said Protocol, the Carrier agrees that, as to all international transportation by the Carrier as defined in the said Protocol, which according to the Contract of Carriage, includes a point in the United States of America as a point of origin, point of destination, or agreed stopping place.”

“一、乘客死亡、傷害、或任何其他身體上的傷害，運送人的責任限額為美金七

⁴ 謝曜焜，前揭文，第一零五頁之註二十四。

⁵ 譯文見王守潛，國際航空運送與責任賠償的問題，七十九年六月版，第一八一至一八四頁。

萬五千元，含訴訟費及律師費。但如依法庭地法，上開費用不在賠償金額之內，運送人的責任限額為美金五萬八千元，不含訴訟費及律師費。

二、乘客死亡、傷害、或任何其他身體上的傷害，對於其損害賠償請求，運送人不得主張公約或修正公約之第二十條第一項之抗辯(第二項已被修正公約所刪除)。

對於蓄意破壞，造成乘客死亡、傷害，或任何其他身體上的傷害之人，於其損害賠償請求時，本特約規定事項，不影響運送人對請求人的權利與義務。”

“(i)The limit of liability for each passenger for death, wounding, or other bodily injury shall be the sum of U.S.Dollars 75,000 inclusive of legal fees and costs, except that, in the case of a claim brought in a state where provision is made for separate award of legal fees and costs, the limit shall be the sum of U.S.Dollars 58,000 exclusive of legal fees and costs.

(ii)The carrier shall not, with respect to any claim arising out of death, wounding, or other bodily injury of a passenger, avail itself of any defence under Article 20 (1) of said Convention or said Convention as amended by said Protocol.

Nothing herein shall be deemed to affect the rights and liabilities of the Carrier with regard to any claim brought by, on behalf of, or in respect of any person, who has wilfully caused damage which resulted in death, wounding, or other bodily injury of a passenger.”

“運送人於交付客票時，對乘客之合於公約，議定書，或本特約之運送者，應提供通知書。通知書的字體，至少為 10 號字體，用顯明的墨彩，(1)印在客票上，(2)印在字條上，(3)印在封套上。”

“Each carrier shall, at the time of delivery of the ticket, furnish to each passenger whose transportation is governed by the Convention or the Convention as amended by the Hague Protocol and by the special contract described in paragraph one, the following notice, which shall be printed in type at least as large as 10 point type and in ink contrasting with the stock on (i) each ticket ; (ii) the piece of paper either placed in the ticket envelope with the ticket or attached to the ticket ; or (iii) on the ticket envelope. ”

第三節 有限責任援用之禁止

運送人依華沙公約及海牙議定書之規定，係負有限責任。惟航空運送人如有特別值得非難之事由時，禁止其援用此種特權，華沙公約及海牙議定書規定有二種情形可剝奪運送人此項特權：其一為依華沙公約第三條第二項但書、第四條第二項但書、第四條第四項但書、第九條，海牙議定書第三條第二項但書、第四條

第二項但書，第七條等規定，運送証券之不發行或應記載事項之欠缺；其二為依華沙公約第二十五條，海牙議定書第十三條、第十四條第三項之規定，運送人或其使用人之故意或重大過失。⁶

第一項 運送証券之不發行或欠缺應記載事項⁷

第一款 華沙公約

依華沙公約規定，運送人負有作成並交付旅客票(passenger ticket)(公約第三條)、行李票(Baggage Check)(公約第四條)之義務，對於託運人有請求做成託運單並交付之權利，同時亦負有接受此等託運單之義務(公約第五條)。

如運送人未交付旅客票、行李票而承運旅客或行李時，或行李票上未有：(1)旅客票之號碼，(2)行李之件數及重量，(3)表示運送適用本公約有關責任之規定的意旨之記載者；或運送人收受貨物而無航空託運單(Air Waybill)或航空託運單上未有①作成地及日期，②出發地及目的地，③中途預定降落地，④託運人之姓名通訊處，⑤起程運送人之姓名及通訊處，⑥必要時寫明受貨人及姓名及通訊處，⑦貨物之品質，⑧貨物之件數、包裝方法、特別標誌及號碼，⑨貨物之重量、數量、體積及尺寸，與表示運送適用本公約有關責任之規定的意旨之記載(華沙公約第三條第二項但書、第四條第四項但書，第九條)，則不得援用本公約限制或免除運送人責任之規定。但旅客票、行李票、航空託運單之未發行或不完備或滅失，對於運送契約之存在或效力，並無影響，於此情形，運送契約仍有本公約規定之適用(華沙公約第三條第二項本文，第四條第四項本文，第五條第二項本文)。故旅客票、行李票、航空託運單之作成或交付(接受)，並非航空運送契約之成立要件，此等規定乃為間接強制航空運送人，使其就有關航空運送之事項，做成航空運送証券並交付(或接受)之。華沙公約之所以為此等間接強制規定，乃因航空運送契約係不要式契約，為使運送契約當事人間之權利義務關係明確，自有使之依書面而留為證據之必要。

第二款 海牙議定書

如上所述，華沙公約就行李票及航空託運單，欠缺一定事項之記載者，則課以禁止援用免除或限制運送人責任規定之制裁，但就旅客票則未設有此等制裁規定，亦即旅客票上欠缺一定事項之記載者，航空運送人仍得援用華沙公約免除或限制責任之規定，此顯然是太過於苛酷而不合理。蓋華沙公約所規定應記載事項之大部份，都是可以委諸於運送人之裁量者，而且因為很少的記載不完備，即剝奪航空運送人減輕責任之特權，此於以少快速為其主要目的，從而在事務之處理上須急速為之的航空運送，對運送人豈非過苛，而且華沙公約所規定之應記載事項，如貨物之種類、重量等，是為實務上所必須記載者，因而縱然未於公約上特

⁶ 參考劉春堂，論國際航空運送人有限責任，保險專刊第十六輯，第三十七頁，民國七十八年六月。

⁷ 引自劉春堂，前揭文，第四十頁。

別加以規定，亦會加以記載，且運送證券上應記載之事項，須隨時代之需要而改變，因而就此等事項在公約中加以詳細規定，顯無必要。又華沙公約之原草案，關於旅客票應記載事項之欠缺或不完備，亦設有受與行李票、航空託運單同樣制裁之意旨的規定。然而於會議的過程中，由於英國代表 **Youpis** 始終全面的反對此等制裁的規定，因妥協折衷的結果，故有上述之規定，亦即關於旅客票僅限於不交付的情況下，才讓航空運送人不得援用公約限制或免除責任規定的制裁，惟此僅為公約制定沿革上的理由，此外未有任何其他合理的根據。

由於上述之理由，因而必須就此等規定加以修正，經由巴黎草案、里約草案，由於海牙改正議定書內對之為大幅度的修改。道先廢止華沙公約僅就旅客票應記載事項之不完備不課以制裁的差別規定，而規定為經運送人之同意，不發給旅客票而允許旅客乘坐，或旅客係以出發國以外之國家，作為其到達地或中途降落地而旅行時，於旅客票上未記載此旅客運送適用規定運送人就旅客之傷亡僅負有限責任之華沙公約之意旨的注意書者，運送人無援用華沙公約第二十二條有限責任之權利(海牙議定書第三條第二項)。

關於行李票，海牙議定書亦設內容大體相同之規定，即運送人未交付行李票而接受行李之保管，或行李票與旅客票未合為一體者，而運送係以出發國以外之國家，作為其最後到達地或中途降落地，於行李票上未記載有該運送須適用規定運送人就行李之滅失或毀損僅負有限責任之華沙公約之意旨的注意書時，則運送人不得援用第二十二條之有限責任(海牙議定書第四條第二項)。關於航空託運單亦同，海牙議定書僅規定經運送人之同意，無航空託運單而將貨物裝入航空機，或運送係以出發國以外之國家做為其最後到達地或中途降落地時，於航空託運單上未記載有該運送適用規定運送人就貨物之滅失或毀損僅負有限責任之華沙公約之意旨的注意書時，則運送人不得援用華沙公約第二十二條第二項有限責任之規定(海牙議定書第七條)。

華沙公約就貨物運送，禁止援用公約免除或限制運送人責任之規定者，係規定為：「運送人收受貨物而無航空託運單……」(公約第九條)，而所謂「收受貨物」係指何時收受而言，不無問題，且其本身的概念亦不明確，因而海牙議定書乃將之改為：「無航空託運單而將貨物裝入航空機……」(海牙議定書第七條)，此項規定在時間及概念上，均較華沙公約明確，當事人間對之不亦發生爭執。其次，於有上述剝奪航空運送人特權事由發生時，華沙公約僅抽象的規定：「不得援用本公約免除或限制運送人責任之規定」，因而學說上解釋為其所剝奪者不僅是指華沙公約第二十二條之有限責任，尚包括第二十條第二項(有關貨物或託運行李之免責事由)、第二十一條(過失競合或過失相抵)、第二十六條(對於貨物或託運行李之損害提出異議期間)、第二十九條(提起損害賠償訴訟除斥期間)而言。至於是否包括第二十條第一項(過失責任之原則規定)，則有爭論，有主張應包括在內者，如就公約該條規定之文義解釋言之，似乎是意指第二十條第一項在內，然而如就公約全體之意旨觀之，則此為顯著不合理之解釋，蓋華沙公約第二十條第一項僅在表明運送人責任之一般原則而已，不得視為係限制或免除運送人責任

之規定，因而應將第二十條第一項除外。又由於華沙公約所規定之「免除或限制運送人責任之規定」，係指何者而言，其範圍或內容如何，均易發生爭執，此等規定在公約的適用過程中，逐漸發現其不完備或不合理處，因而於海牙議定書亦加以修改，明定為「不得援用第二十二條之規定」，亦即僅禁止航空運送人援用公約第二十二條有限責任之規定，使其內容明確化。

第二項 運送人或其使用人之故意或重大過失

第一款 華沙公約第二十五條之沿革⁸

華沙公約第二十五條規定：「損害之發生係由於運送人之故意，或依訴訟繫屬法院所在地所屬國之法律，被認為相當於故意之過失行為而發生時，不得援用本公約免除或限制運送人責任之規定。運送人之使用人執行其職務，而與前項同樣之情形下造成損害時，運送人亦無前述權利。」蓋於有故意或重大過失之情況下，如仍保護運送人之利益，實有背於衡平之觀念。因而旅客或託運人等，為獲得全部損害之賠償，則必須證明運送人或其使用人之故意或重大過失。

按一九二五年在巴黎所擬訂之該公約第一草案，關於運送人之限制責任，原未設任何例外規定，於一九二七年之第二次國際航空法律專家委員會(C.I.T.E.J.A.)始加入運送人就因「故意的不法行為」(actes illicites intentionelles)負責任時，不得適用免除或限制運送人責任之規定，並未包含重大過失在內，此項規定經研議成為草案之一部提出於一九二九年之華沙會議。在會議中，德國代表認為重大過失(faute lourde)應視同故意，提議將重大過失列入，使之與故意(faute intentionelles)為相同處理；反之，英國代表 Alfred Rrennis 則認為「故意的不法行為」(actes illicites intentionelles)一詞之意義為何，英語語系國家之人民難以理解，因而反對此項規定，關於重大過失(faute lourde)一詞，則認為在英美法中無相同用語，而且此乃過失(negligence)之程度問題，要將“faute lourde”翻譯成具有法律意義之英語，實不可能。惟表示在英美法中有“willful misconduct”(有意的失當行為)一詞，不僅意指「有意的行為」(acts committed deliberately)，尚含有「未顧及結果之輕率鹵莽的行為」(acts of carelessness without any regard for the consequence)之意義在內。

華沙公約起草委員會根據上開不同見解，檢討了各種可能為各國接受之可能的適當用語，後經妥協之結果，採取了目前華沙公約第二十五條所使用之文字，將故意與重大過失同化，稱之為 *faute lourde et dol*⁹。可是英美法內無法求得相當之概念，最後只好將之委諸於法庭地法決定之，而以“*faute qui, d’apres la loi du tribunal saisi, est consider ee comme equivalent au dol*”之文字表現之。

⁸ 劉春堂，前揭文，第四十頁。

⁹ 關於 *dol* 之法律概念，首先就對於損害的責任關係而言之，係指故意而不法地惹起損害而言，在等關係上言之，則 *dol* 與 *faute intentional* 係被視為同一概念而交互使用。但就契約法言之，則指依詐欺的行為而欺騙他人使之締結契約行為，故其意指與契約效力有關係之要素之詐欺。可參閱劉春堂，前揭文，第四十九頁註五十七。

美國華盛頓特區之巡迴法院審理之案件中，Ulen v. American Airlines Inc.¹⁰一案，被告主張，依華沙公約第二十五條之規定，由於「dol」係指「fraud」或「deceit」而言，因之，原告必須證明運送人擁有「近乎犯罪之意圖」，否則運送人仍得援用「責任限制之規定」，意即原告如不能證明被告知惡意幾近於犯罪之意圖，被告即無公約第二十五條之適用，仍得主張限制責任，惟法院並未接受採納被告之主張。在第一審之判決中，法院認為「運送人或其使用人為其行為時，認識有傷害乘客之結果的可能，而故意的為某行為，或對其行為所可能惹起的結果，輕率地並不加以顧慮而為某種行為的情況下，該行為構成 willful misconduct」；此案之上訴審判決，則認為 willful misconduct 係指「有意的不履行某些為安全所需的義務(a deliberate purpose not to discharge some duty necessary for safety)；於 Ritts v. American Overseas Airlines Inc. 案件中，法院則認為 willful misconduct 不僅是指有意的行為(acts done deliberately)，『不考慮結果之輕率魯莽的行為』(acts of carelessness without regard to consequence)，亦包含在內」，「對於人命輕率的不關心，或故意的不遂行對於公眾之明白的義務下的行動，皆該當於 willful misconduct」。

第二款 英美法之見解

關於 willful misconduct 定義之解釋，英國法院在 Horbin v. Overseas Airways Corporation 一案中認為 willful misconduct 是一種不當行為，此種行為必須基於行為人之故意，因此 willful misconduct 與過失(negligence)或不注意(carelessness)完全不同，無論該過失或不注意是如何重大，亦不構成 willful misconduct。此外，行為人之故意必須針對該不當行為，因之，如果航空器駕駛員明知在做某事，而此事經陪審團發現係屬不當行為，僅僅此等事實，尚不足以證明該駕駛員已為故意不當行為，必須證明該駕駛員明知在做某些事，而且知道所做之事一種不當的行為時，始能稱該駕駛員已為故意不當之行為，又「構成故意不當之行為，必須該行為人認識自己的作為是一種過錯，仍然堅持為之，或以一種對結果毫不關心之態度去作為或不作為者而言」¹¹。美國法院曾在 Ulen v. American Airlines Inc. 一案中，就 willful misconduct 作如下之定義「明知從事某個行為極易造成損害而故意去做，或對於某個行為可能造成之結果不加理會，仍以一種輕率或漫不經心的態度故意去從事該行為，構成 willful misconduct」。在 Pekcli v. Transcontinental & Western Airlines Inc. 一案，法院除表示「willful misconduct 係指知悉某一行為的執行結果可能惹起傷害或損害而故意的為其行為，或對某一行為之執行所可能惹起之結果輕率地引起而不加以顧慮，故意的為該行為」外¹²，對不作為亦持同樣之見解，認為「明知不去做某個行為可能造成損害或傷害而故意不為之，或對不

¹⁰ 186 F. 2d.529, 532-4,1949，劉春堂，第四十一頁；謝曜焜，前揭文，第一零六頁，註三十二。

¹¹ 2 All E.R.P.1016(1952)。謝曜焜，前揭文，第八十一頁，第一零七頁。

¹² 劉春堂，第四十一頁。

作為可能造成之結果不加理會，仍以一種可推知的粗率態度故意不去從事該行為者，亦屬 *willful misconduct*」¹³。

第三款 大陸法之解釋

在大陸法系方面，法國法院曾表示重大過失行為與華沙公約第二十五條所謂的「dol」相當。但法國法院一直不願就「dol」的意義及其與「faute lourde」之關係做一明確之交待。一九四九年十月二十七日晚，由巴黎起飛之在法國航空公司之飛機，擬經大西洋上之 Acores 群島到紐約，該機於午夜在 Santa-Maria 島北方約五十哩之海上的 Sao Mignel 島發生撞山事件，依調查之結果，認為此事故係誤認位置所造成，其誤認之情形乃因在飛行的途中，無線位置測定器之使用太過麻煩，加上機員對氣象條件之過度信賴，以目測飛行接近飛機場之結果，將 Sao-Mignel 島之燈火誤認為 Santa Maria 島機場之燈火。法院認為本件駕駛員之行為係相當於故意不當行為之重大過失，航空機不藉儀器之幫助以探悉夜間接近機場之危險，或未以無線位置測定器測定位置，而卻依賴自己之感覺測定地上之狀態，此種駕駛員之過失應為重大過失；因為有經驗之駕駛員應該知道於著路時，即使有微小的危險也會引起重大之危險結果，何況此種損害之發生不僅是可能而已，而是非常有蓋然性的事件。¹⁴

關於華沙公約第二十五條在適用上最具疑義者，乃該條所謂「相當於故意之過失」，究何所指，就大陸法系國家而言，一般係指重大過失，英美法系國家則以 *willful misconduct* 涵蓋華沙公約第二十五條所稱之「故意」及「相當於故意之過失」。在華沙公約之制訂會議中，英國代表亦曾表示法國法上特有之 *faute equivalent au dol*，與英美法上之“*willful misconduct*”概念一致，惟學者則提出反對見解¹⁵。又但因英美法中並無此等觀念，故英美法系之國家於適用上，或將之勉強譯為“*gross negligence*”，或採全然不顧此等 *faute equivalent au dol* 的態度，因而就「相當於故意之過失」一語，有加以修改之必要。一九五五年之海牙議定書終將該用語加以修正，依據議定書第十三條規定：「華沙公約第二十五條規定第一項、第二項應予刪除，而以下列條代之：『如經證明損害係因運送人，其受僱人或代理人之故意或對可能發生之損害有所認識之魯莽失當作為或不作為所引起者，不適用第二十二條之責任限制。但受僱人或代理人之作為或不作為，須為其職務範圍內之行為』」。此種立法方式可以說是就重大過失而謀英美法與大

¹³ See Whiteman Marjorie M, Digest of International Law, Washington D.C.U.S. Government Printing office 1968 v.9, p.556-557。

¹⁴ 謝曜焜，前揭文，第八十四頁。

¹⁵ 日本學者有認為此項認識及理解係完全錯誤，蓋 *willful misconduct* 並不以存在有使損害發生之意圖為要件，只要對損害之發生有蓋然性之認識即為已足；反之，*dol* 則以存有使損害發生之意圖為要件，亦即 *willful misconduct* 除了故意之外並包含輕率的過失在內，但並不包含大陸法系之重大過失在內。劉春堂，前揭文，第四十一頁。

陸法之調和，並補救了定義 *dol* 之困難，使航空運送人不論是基於故意或重大過失之場合，皆不能援用有限責任。至何謂「執行職務」之範圍，應依使用人於被僱傭之工作的執行中，航空運送人對於其作為或不作為所侵害之利益，是否能為特別注意，並依當時具體情況就社會通念而決定之。

第四節 結語

綜而言之，由於華沙公約第二十五條所謂「相當於故意之過失」頗生疑義。因而在對航空運送人提起之損害賠償訴訟，經常產生爭執。就大陸法系國家而言，一般認為係指重大過失而言，英美法系國家則以 *willful misconduct* 涵蓋華沙公約第二十五條所稱之「故意」及「相當於故意之過失」，在華沙會議之制訂會議中，英國代表亦曾表示法國法上特有之 *dol* 與英美法上之“*willful misconduct*”概念一致。惟學者則提出反對見解，認為華沙公約中之 *dol* 與英美法上之“*willful misconduct*”，及大陸法系中係以 *faute lourde*，其涵意本非完全相同。華沙公約之所以採用目前之文字，是因英美法中沒有相當於重大過失之用語。而且華沙公約之所以不就重大過失直接規定，而委諸於「訴訟繫屬法院所屬國之法律」及法庭地訂之，乃為與英美法妥協的結果。又所謂法庭地法，則係指該國之實體法而言，並非指該國之國際私法，蓋依華沙公約之成文表現，則關於是否為重大過失之決定，最後不得不取諸於各國國內法之態度。

限制責任制度目前已成為規範航空運送人責任之原則之一，自華沙公約、海牙議定書以至瓜地馬拉議定書等，皆設有航空運送人限制責任之規定。此項制度之內容難以獲得各國一致結論，即難以制定各國所能接受妥適之賠償數額，其原因頗為複雜，並非純粹之法律問題，還牽涉許多政治、經濟、社會之因素，如何兼顧運送人與乘客、託運人之利益，各國國民所得之水平，扶持民航事業之穩定發展，均為決定運送人責任所須考慮到的。再者，由於華沙公約第二十五條、海牙議定書第十三條、第十四條均有受爭議之文字、再加上各國賠償水準不繼上升，因此在有關運送人賠償責任訴訟中，常對是否應適用上開限制援用限制責任之爭議。雖然一九七一年三月八日所通過之瓜地馬拉議定書(Guatemala Protocol No.4)均已刪除華沙公約第二十五條之規定，對責任限額之適用，負有絕對性，即不問引起損害發生之原因事實為何，其賠償額均不得超過該議定書所規定之最高責任限額，亦即不可破性或不可違背性(*unbreakable limit of liability*)，然而，此兩議定書至今均未生效，在華沙公約及海牙議定書仍繼續有效之情況下，有關華沙公約第二十五條適用時之爭議，仍將繼續不斷。