

## 第五章 國內航空旅客運送人損害賠償責任

### 第一節 運送契約之特性及現行民用航空法之規定

運送營業，性質上為將無數旅客或貨物為定型的、頻繁的運送。運送人實無法以同一內容一一訂立旅客或貨物運送契約，同時為了運送契約締結之迅速確實，以及使運送人及旅客或託運人，得預先知悉其間之法律關係及法律效果，因而運送人通常皆訂有運送契約之普通約款，此亦為前述普通契約條款之一，運送契約之內容，事實上通常皆由此等約款所構成，故運送契約常為「附合契約」。

由於航空運送具有大量性、高速性及國際性，故其契約之訂定更有劃一處理，以期迅速確實之必要，國際航空運送協會（International Transport Association，簡稱 I. A. T. A.）亦定有航空運送約款，而為 I. A. T. A. 會員公司所共同使用。航空運送契約之內容原則上即為該運送約款所訂事項。非 I. A. T. A. 會員公司之航空運送人亦皆訂有航空運送約款，航空運送契約事實上亦皆係依此等約款而訂立。

有關航空運送之國際公約，我國目前皆未批准參加，因而對於國際線航空事故的損害賠償自可不適用此等公約之規定。惟航空運送具有國際性，事實上有關航空運送人之責任，不得不依此等國際公約之原理原則。何況我國目前飛航國際線之如中華航空公司，亦為 I. A. T. A. 會員公司之一。有關運送事項須受約款之限制，旅客票、行李票、記過單等，皆採用 I. A. T. A. 所訂統一格式，並附有 IATA 契約條款，故此等約款亦為決定運送人責任之重要規則。<sup>1</sup>

### 第二節 民用航空法第六十七條、第六十九條

關於航空運送人對旅客損害賠償責任之主義，美國普通法皆採取過失責任主義，但為緩和過失責任主義對旅客所帶來舉證的困擾，故設有「事件本身代人說明原則」（The Doctrine of Res Ipsa loquitur, RIL）<sup>2</sup>，法院推定運送人有過失，則所有損失勢必由運送人負擔。運送人雖可借保險以分化危險責任，但其所必須負責之賠償，仍極可觀。因此在普通法下，運送人仍有各種抗辯，以期減輕或免除賠償責任，其中常見之抗辯有機票上限制或免除責任之約定，承擔危險，與有過失，不可抗力，空中危險，推定死亡駕駛員已盡適當注意，猝然緊急情況，飛航人員之訓練與經驗，美國政府之管理，航空機之潛在缺點，對製造者之信賴等。<sup>3</sup>

我國民法第二編第二章第十六節規定運送營業，其中第三款規定旅客運送。民法上之旅客運送，雖不問陸、海、空之運送均有其適用。唯除了民法之外，民用航空法規定應優先適用。

<sup>1</sup> 劉春堂，論國內航空旅客運送人損害賠償責任，保險專刊，第四輯，第三十六頁，民國七十五年六月。

<sup>2</sup> 按 RIL 原則乃一證據法原則，基於此項原則之適用，法官或陪團即得根據失事狀況，以推定運送人有無過失，惟舉證責任存在於原告，亦不發生舉證責任轉換問題，參考劉鐵錚，國際私法論叢，七十一年九月版，第二八九頁。

<sup>3</sup> 同前註，第二八八頁至第二九三頁。

### （一）民用航空法第六十九條與華沙公約第十七條

我國民用航空法第六十九條前段規定：「乘客於航空器中或於上下航空器時，因意外事故致死亡或傷者，航空器使用人或運送人應負賠償之責」<sup>4</sup>。本條規定係參考華沙公約第十七條所設，乃民國六十三年一月四日修訂民用航空法增訂，以別於同法第六十七條航空器失事對地面第三者所造成損害賠償責任。惟該條「上下航空器時」係指何時？不無問題。按華沙公約第十七條關於此項規定「在上下航空機所為一切作業中」，其範圍顯較民用航空法為寬。惟民用航空法第六十九條之目的既在保護旅客，與華沙公約第十七條同，故應為相同之解釋。

有關華沙公約第十七條所謂「上下航空機所為一切作業中」，有三種不同解釋。通說認為係指於航運送中，為使旅客搭乘航空機所為之各種作業有發生特殊危險可能性的期間而言。自驗票口到進入航空機間之行程，旅客應依航空運送人或其使用人的引導，此時旅客即面臨為上下航空機之種種作業所可能造成之特殊危險中，此等危險係航空運送之固有危險，故關於飛機場之經營管理者及其使用人之故意過失，航空運送人對之應負責任。故旅客於機場休息並不及之。至旅客於中途落地時間，常常下機在機場一定區域散步，則仍屬上下航空機可能發生的危險。<sup>5</sup>

### （二）民用航空法第六十七條、第六十九條產生之疑義<sup>6</sup>

就我國民用航空法之規定而言，有關國內航空旅客運送人之賠償責任，係規定在第六十七條至第七十一條，其中以第六十七條及第六十九條最為重要。

第六十七條規定：「航空失事致人死傷或毀損動產、不動產時，不論故意或過失，航空器所有人應負損害賠償責任。其因不可抗力所生之損害，亦應負責。自航空器上落下或投下物品，致生損害時亦同。」所稱航空器失事，依同法第二條第十五款，係指任何人員為飛航目的，登上航空器時起止，於航空器運作中所發生之事故，直接他人或航空器上之人造成死亡或傷害，或使航空器遭受實質上之損害或失蹤。

第六十九條規定：「乘客於航空器中或於上下航空器時，因意外事故致死亡或傷者，航空器使用人或運送人應負賠償之責，但因可歸責於乘客之事由，或因乘客有過失而發生者，得免除或減輕賠償。」此兩條之關係其涵義為何，學者間如下不同之主張：

1. 第一說：第六十九條係為別於同法第六十七條航空器失事對地面第三者所造成之損害賠償，採結果責任主義；至於第六十九條方是航空器失事對旅客所負之損害賠償責任，採通常事變責任，第六十九條之事故，是否包括不可抗力，法雖未明文規定，但基於民用航空法未規定者，應適用民法之規定，以及民用航空法第六十七條應解為不包括不可抗力所造成者較妥，即航空運送人如能證明乘客之傷亡係由不可抗力事故所造成者，即可不負責任。換而言

<sup>4</sup> 是否為運送人應負責任之事故，於美國法院實務上引發許多爭議，已如前述，可參考第四章。

<sup>5</sup> 劉春堂，前揭文，第三十七頁。

<sup>6</sup> 同前註，並參考謝曜焜，前揭碩士論文，第二二九頁至二三四頁。

之，參照民法第六百五十四條之規定，航空運送人證明乘客之傷亡係由於不可抗力事故所造成者，即可不負責任。<sup>7</sup>

2. 第二說：第六十七條係指航空器失事致旅客死傷之情形而言，係採取無過失責任主義中之結果責任；至於第六十九條係指非因航空器失事而致旅客有死傷之情形，例如某旅客於上下航空器時不慎跌傷，此時旅客運送人不論有無過失均應負責，惟有關但書兩項免除或減輕之事由，應由運送人負舉證責任，倘不能舉証，即應負責。故乘客於非航空器失事致有死傷之情形，航空運送人之責任，既非純粹的過失責任，亦非純粹的無過失責任，可以「中間責任」稱之。<sup>8</sup>

按民法第六百五十四條規定：「旅客運送人對於因運送所受之傷害及運送之遲延應負賠償責任，但其傷害係因不可抗力，或因旅客之過失所致者，不在此限」。依本條之規定，旅客運送人應負責之事項有二：一為旅客之運送所受之傷害，一為運送遲延。有此兩種事項，不問運送人自己是否有無過失，亦不問是否出於其使用人之行為，旅客運送概應負責。但旅客之傷害，係因不可抗力（如遇颱風），或因旅客之過失所致者（例如飲酒過量，坐之不穩，跌倒受傷），此兩種情形係運送人之免責要件，舉証責任在乎運送人。又旅客運送人於不可抗力之情形始能免責，可見其對於通常事變仍應負責，故運送人之責任為就一種通常事變所負之無過失責任。<sup>9</sup>

上述第一說固非無見，惟航空運送中主要服務之對象係旅客，以旅客與地面第三人較之，如謂第六十七條之規定係針對航空器失事致地面第三人死傷，使運送人負結果責任，即不問運送人有無過失，亦不問是否由於不可抗力所生；航空器失事致乘客死傷反援用民法第六百五十四條採通常事變責任，於不可抗力之情形即不需負責，似有輕重失衡之憾。況本說以第六十九條之情形係屬一種通常事變責任，但參之第六十九條但書「但因可歸責於乘客之事由，或因乘客有過失而發生者，得免除或減輕賠償。」之規定，與民法第六百五十四條但書比較，明顯可見不同。第六十九條不僅將不可抗力而得減免之情形排除，使運送人對於不可抗力仍應負責；且對於乘客與有過失之情形，僅列為運送人得減免責任之限制。民法第六百五十四條：「但其傷害係因不可抗力，或因旅客之過失所致者，不在此限。」，則指於不可抗力及旅客與有過失之情形，運送人均不負責任。

採第二說者分別因航空器失事及非因航空器失事致旅客死傷之情形，在國際航空運送之場合，國際公約均明白規定運送人不得主張限制責任，以保障旅客之利益。我國航空客貨損害賠償辦法第六條亦作相同之規定：「航空器使用人或運送人因故意或重大過失致生客貨之損害者，其賠償責任不受本辦法最高賠償額之限制，航空器使用人或運送人對其受僱人或代理人執行職務上之故意或重大過失

---

<sup>7</sup> 劉春堂，前揭文，第三十七頁。

<sup>8</sup> 劉鐵錚，國際私法論叢，七十一年九月版，第二九三頁。

<sup>9</sup> 鄭玉波，民法債篇各論，下冊，第六一八、六一九頁。

應與自己之故意或重大過失負同一責任」。<sup>10</sup>

此外，在探討涉外空運契約之準據法之問題時，由於民用航空法第七十五條規定：「第六十七條所生損害賠償之訴訟，得由損害發生地之法院管轄之。」「因第六十九條所生損害賠償之訴訟，得由運送契約訂定地或運送目的地之法院管轄之。」，再依第六十九條之規定，似乎是認為得適用空運契約之準據法之事項，僅以「乘客於航空器中或於上下航空器時，因意外事故致死亡或傷害者」為限。學者認為此種「定性」方法之結論，與一般認為契約之準據法適用之範圍，包括契約之實體部分、契約之解釋、契約之效力及其解除等問題等，仍未盡一致，是否妥當。<sup>11</sup>

### 第三節 運送之遲到

航空運送人因遲延而致旅客受損害者，是否亦應負責，民用航空法就此雖未設有明文規定，惟依民用航空法第七十六條之一之規定：「航空器失事之賠償責任及訴訟之管轄，除本法另有規定外，適用民法及民事訴訟法之規定。」，而民法第六百五十四條規定者，亦包括對旅客運送遲延賠償在內。因而就因遲到所生之損害，使航空運送人負責，固為當然。惟如何始構成遲到，則不無問題。航空運送人所訂之時刻表，應認為只不過係旅程之通常期間之單純指示，記載於時刻表上之起飛或抵達時間，並不構成運送契約之一部分，亦即運送契約有關時間表部分，並非屬於保證時間條款，如國際航空運送協會（International Air Transport Association, I.A.T.A.）一般運送條款（旅客）第十條規定：「運送人對乘客及行李當盡其所能以適切迅速承運，時間表或他處所列時間，並非保證時間，亦部屬本契約之一部，運送人於必要時得不經事先通知，改由其他運送人或飛機代運，並得變更或取消客票所列停留地，時間表之變更無通知，運送人亦不負責換接班機。」，IATA 旅客運送契約條款亦設有同樣規定。<sup>12</sup>

我國民用航空法對於旅客行李之責任並未規定，自應適用民法有關行李運送之規定。其中又依行李有交託及未交託使得旅客運送人之責任有所不同。

民法第六百五十五條規定：「行李及時交付運送人者，應於旅客達到時返還之。」，又依同法第六百五十七條規定：「運送人對於旅客所交託之行李，縱不另收運費，其權利義務，除本條款另有規定外，適用關於物品運送之規定」。因之，民法第六百二十二條至第六百五十九條物品運送係因不可抗力，或因運送物之性質，或因託運人或受貨人之過失而致者，不在此限。對於旅客自行攜帶上機，未曾託運之行李，除係因運送人或其雇用人之過失，致有喪失或毀損者，始應負責。又依中華航空公司乘機機票第二條第二項及馬公航空公司乘機機票第九條均規定：「旅客託運行李中，請勿放入易碎易腐物品、錢幣、珠寶、銀器可轉讓之有價證券、公債股票、貴重物品、樣品或商業文件等。上項物品如在運送途中遭致

<sup>10</sup> 謝曜焜，前揭碩士論文，第二三二頁。

<sup>11</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，第九十七頁。

<sup>12</sup> 劉春堂，前揭文，第三十八頁。

遺失或毀損，本公司除依本條前項之約定外，不負其他任何賠償責任」。

#### **第四節 免責問題**

有關運送人之法定免責事由，涉及民用航空法第六十七、第六十九條之規定，已如前述。至所謂約定免責事由，民用航空法對於航空運送人於航空運送契約訂立免責約款之效力並未規定。惟依據民法第六五九條規定：「運送人交與旅客之票、收據或其他文件上有免除或限制運送人責任之記載者，除能證明旅客對其責任之免除或限制明示同意外，不生效力。」從而運送人不能僅於客票或其他文件上照例刊印此等免除或限制責任之文句，而旅客未對之提出異議，即主張旅客已有默示同意而免責，必須更進一步證明旅客已有明示同意始可。惟航空客貨損害賠償辦法第八條規定：「航空器使用人或運送人，對其責任之限制，須向乘客或貨物託運人為適當之通知。其在客票或貨物運送單上登載本辦法或作簡要說明者，視為已有適當之通知。」以中華航空公司及馬公航空公司國內線為例，均於機票上第一條載明：乘客或託運人於授受本公司客票或行李票時，應認為對下列各運送條款已完全同意。此一限制責任約款與民法第六五九條規定有違，並不妥適。

此外，民用航空法亦未設有如海商法第一零五條之規定，依海商法第一零五條：「運送契約或載貨證券記載條款條件或約定，以免除運送人或船舶所有人對於因過失或本章規定應履行之義務而不履行，致有貨物毀損滅失之責任，其條件條款約定，不生效力。」

#### **第五節 民用航空法修正草案之重要內容**

現行民用航空法自民國七十三年十一月十九日修正公布迄今，已逾多年，鑒於國內民航事業快速發展，客觀環境變遷，現行民用航空法部分條文之規定已無法因應實際需要。交通部為配合民航業務需要，並考量未來民航業務之發展，檢討修正民用航空法，於八十年六月經行政院院會討論通過。迄八十四年六月底前業經立法院一讀通過。其修正要點分述如下：

一、重行界定航空站、機長、普通航空業、航空貨運承攬業之定義，並增訂航空貨物集散站經營業之定義，以資週延。（修正條文第二條）

二、增訂航空器使用人亦得為其使用之航空器向民航局申請中華民國國籍登記。（修正條文第八條）

三、增訂以附條件買賣或租賃方式引進之非中華民國航空器，經撤銷他國之登記後，得登記為中華民國國籍，以順應我國航空政策及民航事業發展之需要。（修正條文第十一條）

四、參酌國外法例航空器各項裝備及其零件組之設計、製造及組裝過程明定應向民航局委託之機關申請檢定合格。（修正條文第二十三條）

五、增訂於限航區及危險區之飛航，應遵守飛航規則之規定。（修正條文第四十一條第二項）

六、第六章章名修正為「民用航空事業之管理」，並將該章分為五節，分別規定節名為第一節民用航空運輸業、第二節普通航空業、第三節航空貨運承攬業、第四節航空貨運集散站經營業，及第五節航空站地勤業，並分別取就各該行業之特性作必要之規範，俾使民航局得以落實管理，從而健全各業之營運。

七、修正民用航空運輸業許可證之核發及註銷程序。(修正條文第四十六條)

八、修正民用航空運輸業國際航線、國內航線客貨運價之報核程序。(修正條文第五十三條第一項)

九、增訂民航局為促進民用航空運輸業之發展、維護飛航安全或公共利益之需要，得檢查其業務並採取必要之措施。(修正條文第五十五條)

十、增訂外國民用航空運輸業或普通航空業因短期維修需要，或政府機關因公務需要，經交通部核准，得於一定期限內租、借外籍航空器飛航國內航線，不受第七十八條規定之限制。(修正條文第八十條)

十二、將未經我國特許緊急降落或傾跌於我國領域之外籍航空器之扣留機關修正為民航局，俾符合實際作業需要。(修正條文第九一三條)

十三、對劫持航空器行為之處罰參酌刑法相關規定，依其情節輕重分別明定其刑度。(修正條文第九十七條)

十四、修正罰則，將罰鍰貨幣單位改為新台幣，並配合實際需要酌予罰鍰額度。(修正草案第十章)