

國立交通大學

科技法律研究所

碩 士 論 文

兩岸航空運送人責任之研究

A Study on Air Carrier's Liability in International Carriage of
Taiwan and Mainland China

研 究 生：蔡如惠

指 導 教 授：王文杰 教授

中 華 民 國 九 十 七 年 一 月

兩岸航空運送人責任之研究

A Study on Air Carrier's Liability in International Carriage of
Taiwan and Mainland China

研究生：蔡如惠

Student : Ju-Hui Tsai

指導教授：王文杰

Advisor : Wen-Chieh Wang

國立交通大學

科技法律研究所

碩士論文

A Thesis
Submitted to Institute of Technology Law
College of Management
National Chiao Tung University
in partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of
Master
in
Technology Law

January 2008

Hsinchu, Taiwan, Republic of China

中華民國九十七年一月

兩岸航空運送人責任之研究

學生：蔡如惠

指導教授：王文杰

國立交通大學科技法律研究所碩士班

摘 要


兩岸三通議題為選舉時候選人政治立場、政策之風向球，伴隨著今年總統大選，兩岸三通議題又被炒得沸沸揚揚，然兩岸三通議題不應只是淪為政治人物在立場上的角逐競賽或口水戰，長遠看來，反倒是應回歸經濟面、法律面等實質面向探討，始能使兩岸獲得雙贏。

又兩岸運送所重者在於「乘客」(人流)及「貨物」(物流)二大部分，運送乘客部分，最常見者為運送過程中，乘客傷亡及遲到部分之運送人責任，至於貨物運送部分，運送人於收受貨物後，皆交付空運提單予託運人為收執，可知航空貨物運送部分衍生之法律爭議，與空運提單習習相關，故本文區分乘客傷亡、遲到之運送人責任、空運提單之法律效力等部分進行探討。

首先，航空運送中，發生乘客傷亡、遲到，多數情形為運送人逕與乘客或其家屬協調進而賠償，且以兩岸歷次發生之案例而言，運送人之賠償金額差距甚高，然此部分首重者在於瞭解一般民眾(即潛在性之乘客或乘客家屬)之認知，故本文以實證研究方法，對民眾進行問卷調查，並依此推估得知過半數之臺灣民眾之認知，希能以之作為他日兩岸商談直接航空運送之參考。

本文將兩岸航空運送關係逕行定位為國際航空運送，然關於乘客傷亡、遲到之運送人責任、空運提單之法律效力等爭議，臺灣之規定及

實務與以華沙公約、海牙議定書為稿之大陸民航法之規定與實務大相庭逕，亦與已對大陸生效之 1999 年蒙特利爾公約之規定差距甚遠，經本文整理比較臺灣與大陸地區運送人責任及空運提單效力之規定與實務，本文認為臺灣與大陸關於乘客傷亡、遲到之運送人責任與空運提單效力之規定，乘客傷亡之運送人責任及空運提單效力部分，以大陸地區規定及實務較為妥適，而遲到之運送人責任則以臺灣地區規定及實務較為妥適；因而，若乘客、託運人及運送人均為兩岸國籍之航空事故或空運提單效力爭議，且法庭地在台灣，本文認為應適用涉外民事法律適用法之規定，交叉引用上揭涉外民事法律適用法第 6 條、第 9 條之規定，交叉定位為債之關係或侵權行為關係，乘客傷亡及空運提單效力部分，適用大陸地區之規定，而遲到之運送人責任則適用臺灣地區之相關規定與實務，以達保障乘客、託運人及符合航空貨運實務之潮流。



關鍵字：三通、運送人責任、華沙公約體系、1999 年蒙特利爾公約、雙梯度責任、航空運送、兩岸直航、空運提單、特別提款權、國際運送

A Study on Air Carrier's Liability In International Carriage of Taiwan and Mainland China

student: Ju-Hui Tsai

Advisor : Dr. Wen-Chieh Wang

Institute of Technology Law
National Chiao Tung University



All the time, we could know the candidates' political stance and policy by what angle of the issue about direct access between two sides of strait. Along with the presidential election this year, the cross-strait links issue is generated a hubbub; but the issue should not be reduced to just stand on the political figures in the candidates' competition or wars of words. In the long-term view, we would rather to make real-oriented study, for example, the economic or legal aspects. Then, the two sides of strait can be a win-win situation.

And the cross- strait transportation of "passengers" and "goods" are two parts people always talking about. The most common disputes of the transportation of passengers are the carrier's liability about the passengers' injuries and late delivery. As to cargo, after accepting the goods, the carrier need to delivered air consignment note to the shipper. So the legal dispute about the cargo is related to the air consignment note .Therefore, this paper

emphasis on the carrier's liability about the passengers' injuries, late delivery, and the legal effect of the air waybill.

First of all, if passenger casualties or late delivery occurred in the air transportation process, most cases are that the carrier coordinates with the passengers or their families about the compensation. Through the across-strait previous cases, the gap between the amounts of compensation is pretty high. The first part of this is to know the general public understanding, because the general public may be the potential of the passengers or the families of passengers. Using empirical research methods, this paper conducted a questionnaire survey of the population, and then estimated that the majority awareness of the people in Taiwan. Hoping the estimate will be reference for discussing cross-strait air transportation issue in the future.

Secondary, this paper takes the cross-strait air transport relations as international air transportation. The disputes about carriers' liability of passenger casualties, late delivery, and the legal effect of the air waybill, the legal systems and practice of Taiwan and China are quiet not the same. After comparing the legal requirements and practices between Taiwan and China, this article holds that the China legal regulations and practices more properly fitness to protect the passengers or shippers, as to the air carriers' liability about the passenger casualties and legal effect of the air waybill. On the contrast, Taiwan legal system about the liability of late delivery is properly protected the passengers. As a result, if the nationality of passengers, the shippers and the carriers are Republic of China or Mainland China, and the court in Taiwan, we think that should apply to the civil affairs conflict of law article 6 or 9, defined as tort or debt. The disputes about the passengers casualties and the effect of air waybill, should be applied the China provisions. As to the carriers' responsibility of late delivery is applicable the Taiwan relevant provisions. And then, we will properly protect the passengers and air cargo shippers in line with the trend.

Key words: Three Links, the Carrier's Liability, the Warsaw Convention Regime, Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, Two-tier Liability, Air Transportation, Direct Cross-strait Flights, Air Consignment Note or Air Waybills, SDR, International Transportation





誌 謝

自 2002 年進入交大科技法所就讀，歷經漫長的 5 年半，到今年才好不容易完成論文口試。在學期間，歷經休學參加司法官訓練，其後分發在桃園地檢署擔任檢察官工作並完成終身大事，在交大科法所求學過程中，身份從學生蛻變為在職，從單身轉變為已婚，所以，對於交大科法之情感甚為深刻，而且，在就學期間，透過交大科法所的許多課程，得以認識不同領域的學長、同學，讓我因而對其他領域有所瞭解。

進入職場後的求學過程，常是工作與課業間兩頭燒，一度連自己都深深地懷疑無法寫出論文完成碩士學業，尤其隨著修業年限愈來愈逼近時，內心的焦慮翻騰更是無以復加；所幸指導教授王文杰不斷地激勵與鼓舞，給予我無限的信心及勇氣，且更令我感動不已的是，王文杰教授提供了許多相關之大陸文獻與資料，讓我免於面對書寫大陸議題參考文獻不足的困擾，而王文杰教授不厭其煩地與我討論，亦讓我隨時掌握論文的主軸及方向，不致陷入茫茫迷惘中，才得以完成論文。

論文寫作過程中，感謝家族成員惠如、宏節、怡靜、育竹、奕璇、詠惠的支持與協助，讓我在寫論文身心俱疲之際，有個發洩的窗口，覺得自己不孤單；惠如學姐及育竹學長不厭其煩地聽我論述論文的架構及內容，讓我更能釐清論文的爭點並聚焦，使本論文的方向更為清晰、明確。再者，同事惟琪、文宏、植和、朝森學長及秀敏學姐等人在工作上的協助，讓我在兼顧工作之餘，得以完成論文。另外，感謝有慶鴻學長、俊華學長、美齡、婉華、小郭姑丈、阿寶姑姑等人，及撥冗接受問卷調查調查之社會人士的熱心幫忙，讓本論文之問卷調查得以完成。

最後，家人父親、母親、宗憲、健右在旁全力地支持、鼓勵，讓我得以心無旁待、無後顧之憂地完成學業，在此，獻上無限的感激。



目 錄

中文摘要.....	i
英文摘要.....	iii
誌 謝.....	vii
表 目 錄.....	xi
圖 目 錄.....	xi
第一章 緒論.....	1
第一節 研究動機與目的.....	1
第二節 研究範圍.....	6
第三節 研究方法.....	8
第四節 論文架構.....	10
第二章 國際公約下之國際航空運送.....	13
第一節 國際公約下之國際航空運送定義.....	13
第二節 國際航空運送公約.....	15
第三節 國際航空運送契約之意義及性質.....	33
第四節 航班遲到.....	36
第五節 航空運送憑證之界定.....	38
第六節 民航法之特性.....	45
第三章 臺灣航空運送人責任之法律規範與實務.....	49
第一節 民航法體系之立法背景及定位.....	49

第二節	乘客傷亡責任之規定與實務.....	50
第三節	遲到責任之規定與實務.....	61
第四節	空運提單之規定與實務.....	68
第四章	大陸航空運送人責任之法律規範與實務	81
第一節	大陸民航法體系之立法背景及定位.....	81
第二節	乘客傷亡責任之規定與實務.....	86
第三節	遲到責任之規定與實務.....	94
第四節	空運提單之規定與實務.....	99
第五章	兩岸航空運送人責任之比較與展望.....	105
第一節	兩岸三通歷年來之發展.....	105
第二節	兩岸航空運送之現況.....	113
第三節	展望未來兩岸航空運送人之責任.....	133
第六章	結論.....	137
第一節	實證觀點.....	137
第二節	法律面觀點.....	138
附 錄	141
參考文獻	153

表目錄

表 2 之 1	空運提單與陸運提單之不同.....	44
表 5 之 1	兩岸三通發展歷程表.....	111
表 5 之 2	臺灣歷次航空事故運送人賠償金額	115
表 5 之 3	大陸歷次航空事故運送人賠償金額	116
表 5 之 4	問卷調查彙整資料.....	119
表 5 之 5	兩岸加入之國際公約比較.....	130
表 5 之 6	當事人意思不明之適用表.....	135
表 7 之 1	國際公約中英文對照表.....	141
表 7 之 2	國際公約下運送人責任之整理表.....	143
表 7 之 3	乘客傷亡之兩岸運送人責任規定與實務比較	145
表 7 之 4	遲到之兩岸運送人責任規定與實務比較	147
表 7 之 5	兩岸航空運提單效力之規定與實務比較	149
表 7 之 6	兩岸國際航空運送人責任之規定比較	151

圖目錄

圖 1 之 1	我國歷年投資大陸之總金額.....	2
圖 1 之 2	累計至 2006 年我國投資外國金額比例	2
圖 1 之 3	論文架構圖.....	12



第一章 緒論

第一節 研究動機與目的

兩岸三通議題常被視為選舉時，候選人政治立場、政策之風向球，伴隨著今年總統大選，此議題又被炒得沸沸揚揚，然兩岸三通議題不應只是淪為政治人物在立場上的角逐競賽或口水戰，長遠看來，反倒應回歸經濟面、法律面等實質面向探討，始能使兩岸全體中國人獲得雙贏。

近年來，台商前往彼岸大陸投資及兩岸三地間的貿易活動急速成長，依經濟部統計，累計至 2006 年 8 月止，臺灣地區（包括：臺灣、澎湖、金門、馬祖及中華民國政府統治權所及之其他地區）廠商對大陸投資金額高達 82,240,710,000 美元¹（如圖 1 之 1 所示）；估計約佔廠商所有對外投資金額 55%（如圖 1 之 2 所示），且大陸已躍升為我國對外投資比重最大之國家²，再者，我國前往大陸旅遊之人次已累計高達 45,529,447 人³，可見臺灣地區與彼岸大陸地區之依存度日益加深。

又據中華經濟研究院之調查，兩岸若通航後，將可大幅減少航空器營運及油料成本，且無須經由第三地轉運，亦可免除轉口機場費用，就空運部分，兩岸往返節省成本高達 26.45%。⁴此外，開放直航，可減少兩岸零組件調度時間，縮短大陸廠零組件庫存期間，強化彈性分工並降低成本，利於我國商界拓展大陸與全球市場之效率與時效。⁵故兩

¹ 經濟部投資業務處統計資料，參考網頁：<http://www.dois.moea.gov.tw/asp/relation3.asp>，瀏覽日期：2007 年 12 月 21 日。

² 行政院大陸委員會兩岸經濟交流統計資料，參考網頁：<http://www.mac.gov.tw/big5/statistic/em/177/13.pdf>，瀏覽日期：2008 年 1 月 5 日。

³ 行政院大陸委員會兩岸經濟交流統計資料，參考網頁：<http://www.mac.gov.tw/big5/statistic/em/177/19.pdf>，瀏覽日期：2008 年 1 月 5 日。

⁴ 張五岳，兩岸三通之政經評估，政策研究系列專題，中華歐亞教育基金會（2003 年），參考網頁：<http://www.eurasian.org.tw/policy.htm>，瀏覽日期：2008 年 1 月 5 日。

⁵ 蔡學儀，兩岸三通之發展與分析，展望與探索，第 2 卷第 2 期（2004 年 2 月），第 46 頁。

岸間直航為可達成兩岸雙贏之成效。

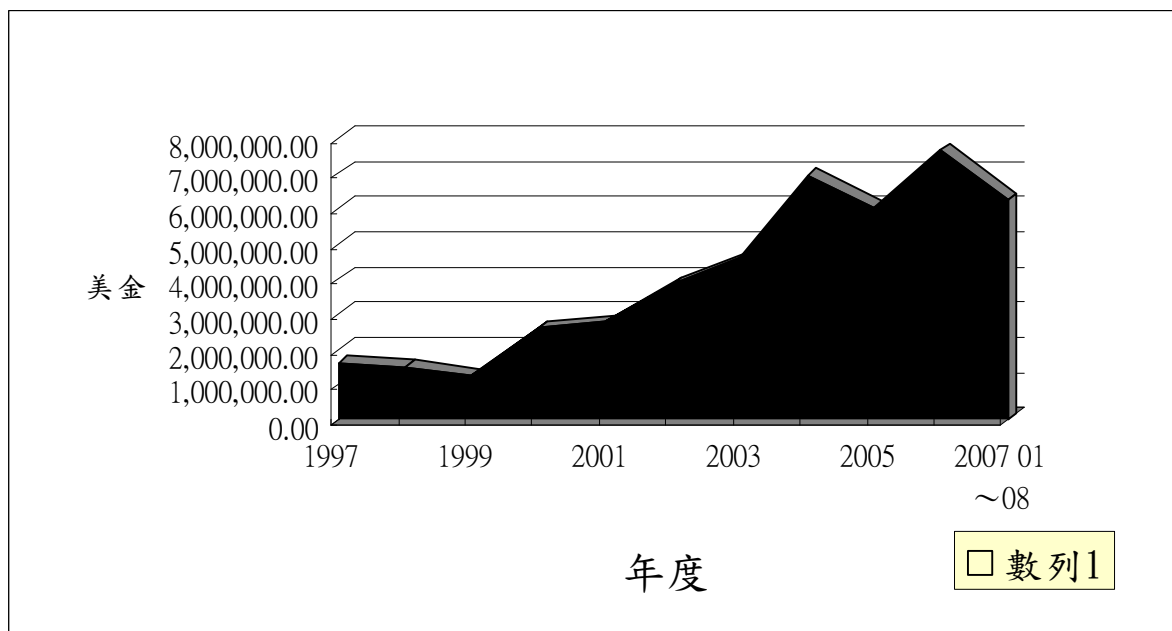


圖 1 之 1 我國歷年投資大陸之總金額 (本文自行整理)

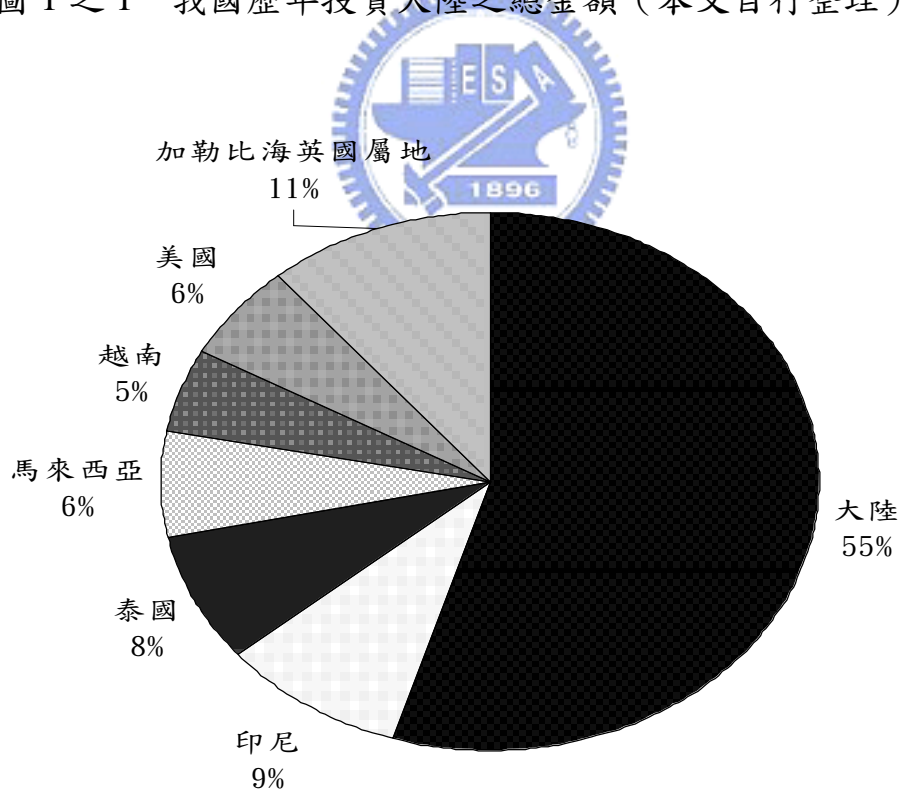


圖 1 之 2 累計至 2006 年我國投資外國金額比例 (本文自行整理)

然自 1949 年起，我國認定彼岸大陸為「匪偽叛亂地區」，兩岸進入冷戰時期⁶，我國採取「三不政策」，全面禁止與彼岸「通航」⁷、「通郵」、「通商」⁸。1992 年 7 月 31 日，立法院復通過「臺灣地區與大陸地區人民關係條例」（下稱兩岸關係條例）明定我國、大陸及外國之船舶、航空器，非經許可，不得直接航行於兩岸⁹，限制我國與大陸間直接「三通」¹⁰（即『通商』、『通郵』、『通航』），然兩岸間之商業、郵政等往來，需求日增，因而，2000 年 4 月 5 日，立法院通過「離島建設條例」（下稱離島條例），其中第 18 條明訂：「為促進離島發展，在臺灣本島與大陸地區全面通航之前，得先行試辦金門、馬祖、澎湖地區與大陸地區通航，不受臺灣地區與大陸地區人民關係條例等法令限制；其實施辦法，由行政院定之。」¹¹解除上揭兩岸關係條例之限制，為金門、

⁶ 葉新興，從小額貿易到兩岸三通的策略分析，立法院院聞，第 29 卷第 2 期（2001 年 2 月），第 21 頁。

⁷ 所謂「通航」，包括海運及航空通航。

⁸ 兩岸海運、航運通航政策可分為「禁航」（即禁止通航）、「間接通航」、「直接通航」。

⁹ 修正前兩岸關係條例第 28 條規定：「中華民國船舶、航空器及其他運輸工具，非經主管機關許可，不得航行至大陸地區。前項許可辦法，由交通部會同有關機關擬訂，報請行政院核定後發布之。」2003 年 10 月 29 日，立法院將原 1992 年兩岸關係條例訂定時，所採取之「原則禁止、例外許可」基本原則加以變更，改採「原則許可、例外禁止」原則，建構「合理開放」、「有效管理」、「落實執行」之法律新制；故兩岸關係條例第 28 條修正為：「中華民國船舶、航空器及其他運輸工具，經主管機關許可，得航行至大陸地區。其許可及管理辦法，於本條例修正通過後十八個月內，由交通部會同有關機關擬訂，報請行政院核定之；於必要時，經向立法院報告備查後，得延長之。」同條例第 29 條第 1 項規定：「大陸船舶、民用航空器及其他運輸工具，非經主管機關許可，不得進入臺灣地區限制或禁止水域、臺北飛航情報區限制區域。」同條例第 30 條第 1 項規定：「外國船舶、民用航空器及其他運輸工具，不得直接航行於臺灣地區與大陸地區港口、機場間；亦不得利用外國船舶、民用航空器及其他運輸工具，經營經第三地區航行於包括臺灣地區與大陸地區港口、機場間之定期航線業務。」明訂就兩岸通航事務改採「許可、管理」並行制，且為尊重國會監督權力，並保留行政機關處理彈性，立法院授權予交通部於兩岸關係條例修正案公布後 1 年半內（必要時可延長之），訂定管理辦法，並向立法院報告備查。

¹⁰ 「三通」狹義範圍係指單純的直接貿易、直接海空運送、直接郵政及通訊關係。廣義範圍指「通商範圍」（指 WTO 規範之貿易行為，包括開放商品、農業及服務市場），及該範圍相關之人員、資金、資訊雙向直接往來，然一般而言，三通之內涵多採上揭狹義定義者。葉學儀，兩岸三通之發展與分析，展望與探索，第 2 卷第 2 期（2004 年 2 月），第 39 頁。

¹¹ 2002 年 11 月 6 日總統 (91) 華總一義字第 09100023630 號令修正公布離島建設條例第 18 條條文，修訂內容為：「為促進離島發展，在臺灣本島與大陸地區全面通航之前，得先行試辦金門、馬祖、澎湖地區與大陸地區通航，臺灣地區人民經許可後得憑相關入出境證件，經查驗後由試辦地區進入大陸地區，或由大陸地區進入試辦地區，不受臺灣地區與大陸地區人民關係條例等法令限制；其實施辦法，由行政院定之。」

馬祖、澎湖與中國地區通航（即小三通¹²）提供為法源。自 2001 年元旦起，金門、馬祖地區正式與彼岸實施直接通商、通航與通郵，且國籍航空器可間接通航至大陸香港、澳門地區¹³。2003 年 10 月 19 日，兩岸關係條例修正增定第 95 條之 1¹⁴，將原離島條例第 18 條規定回歸納入兩岸關係條例中，明示兩岸直接通商、通航前，先試行金門、馬祖、澎湖與大陸之通航、通商之政策。

另我國以獨立關稅領域名義在 2002 元旦加入 WTO，大陸則以開發中國家身分申請入會（即以「主權國家」身分申請入會）。我國及大陸均援引 WTO 架構下之最惠國待遇原則，兩岸不直接通航，貨物必轉至第三地，提高運費及保費，在 CIF 貿易條件下，構成對大陸及我國產品之間接歧視，違反 WTO 不歧視原則，而間接違反 WTO 之規範，嚴格來說，我國勢將不得對彼岸採取間接貿易或間接通航政策。綜上所述，以兩岸間依存度日增，且為不違反 WTO 不歧視原則，兩岸三通勢在必行。

¹² 與「小三通」相對者為「兩岸三通」，係指在兩岸尚未開放直接三通前，先由我國金門、馬祖地區對中國廈門、福州地區進行通航，一般亦認定為「兩門對開、兩馬先行」或「兩岸小額貿易」。羅德水，「小三通」的背景、現況與對兩岸關係的影響，政策月刊，第 61 期（2000 年 8 月），第 35 頁。

¹³ 例如：澳門航空以「一機到底」模式，經營我國與經至澳門至中國之航線，即為同架飛機非經香港機場後，變更航班編號續飛至中國，就航空慣例而言，航班編號之變更即屬另一航線，無直航之問題。邱垂泰、詹雪瑛，中國大陸民航體制改革之探討-兼論兩岸航空通航互動，立法院院聞，第 29 卷第 9 期（2001 年 9 月），第 82 頁；蔡學儀，兩岸三通之發展與分析，展望與探索，第 2 卷第 2 期（2004 年 2 月），第 44 頁。

¹⁴ 兩岸關係條例第 95 條之 1 規定：「主管機關實施臺灣地區與大陸地區直接通商、通航前，得先行試辦金門、馬祖、澎湖與大陸地區之通商、通航。前項試辦與大陸地區直接通商、通航之實施區域、試辦期間，及其有關航運往來許可、人員出入許可、物品輸出入管理、金融往來、通關、檢驗、檢疫、查緝及其他往來相關事項，由行政院以實施辦法定之。前項試辦實施區域與大陸地區通航之港口、機場或商埠，就通航事項，準用通商口岸規定。輸入試辦實施區域之大陸地區物品，未經許可，不得運往其他臺灣地區；試辦實施區域以外之臺灣地區物品，未經許可，不得運往大陸地區。但少量自用之大陸地區物品，得以郵寄或旅客攜帶進入其他臺灣地區；其物品項目及數量限額，由行政院定之。違反前項規定，未經許可者，依海關緝私條例第 36 條至第 39 條規定處罰；郵寄或旅客攜帶之大陸地區物品，其項目、數量超過前項限制範圍者，由海關依關稅法第 77 條規定處理。本條試辦期間如有危害國家利益、安全之虞或其他重大事由時，得由行政院以命令終止一部或全部之實施。」蓋「小三通」為兩岸「大三通」之一環，且臺灣與大陸地區往來事宜，涉及我國整體中國政策，非單純離島建設問題，所以應以兩岸關係條例中有所規範，故增定第 95 條之 1，於第 1 項明訂主管機關於實施兩岸直接通航、通商前，得先試辦金門、馬祖及澎湖與大陸地區直接通航、通商，明訂兩岸政策之整體架構及法源依據。行政院大陸委員會臺灣地區與大陸地區人民關係條例修正草案條文對照表，參考網站：<http://www.mac.gov.tw/>，瀏覽日期：2008 年 1 月 5 日。

就目前兩岸之航空運送人責任，大陸及我國分別立有民用航空法（下稱民航法）¹⁵體系，又大陸為「The Warsaw Convnetion,1929」¹⁶（全稱為《統一若干有關國際航空運送規則的公約》，以下簡稱華沙公約）、「The Hague Protocol,1955」¹⁷（以下簡稱為海牙議定書）、「Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air」，（全稱為《國際航空運送統一若干規則公約》，以下簡稱為1999年蒙特利爾公約）等公約之締約國¹⁷，而我國則均未核准上揭任何華沙公約體系¹⁸（The Warsaw Convention Regime）或1999年蒙特利爾公約等¹⁹公約，且兩岸運送人於國際航空運送事故之實際賠償金額出入甚高。之若他日兩岸直接航空運送事故，並因而衍生爭議。在法律面上，我等應如何看待及解決？在實際面上，運送人之理賠應如何認定？



¹⁵ 大陸民航法初稿係大陸民航總局於 1985 年施行之大陸民用航空法係 1995 年 10 月 30 日經第 8 屆人大常委會第 16 次會議通過，並於 1996 年 3 月 1 日施行；共分 16 章共計 214 條。民航法於 1953 年 5 月 30 日我國總統令制定公布全文 101 條。

¹⁶ 「The Warsaw Convnetion,1929」英文全稱為 Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air，於 1933 年 2 月生效，大陸於 1958 年 7 月 20 日加入，同年 10 月 18 日對大陸生效。任秋娟，國際航空客運旅客傷亡承運人責任制度及對我國的影響，山東理工大學學報（社會科學版），第 21 卷第 4 期（2005 年 7 月），第 60 頁。

¹⁷ 大陸於 1958 年正式加入華沙公約；於 1975 年 10 月 15 日加入海牙議定書。2005 年 7 月 31 日起，1999 年蒙特利爾公約正式對中國生效。

¹⁸ Michael Milde, The Warsaw System of Liability in International Carriage by Air: History, Merit and Flaw and the New, "no-Warsaw" Convention of 28 May 1999, *Annals of Air and Space Law*, vol24, 1999, p.157.

¹⁹ 我國於 1971 年退出華沙公約。吳利子，中共民用航空法與兩岸通航概略分析，世界新聞傳播學院學報，第 6 期（1996 年 10 月），第 326 頁。

第二節 研究範圍

第一項 國際航空運送私法中關於航空運送人與使用者之關係

國際航空運送相關之法規範，包括：國際航空運送公法體系（以芝加哥公約為主體）、國際航空運送私法體系（華沙公約、1999年蒙特利爾公約為主體）、航空安全刑法體系（以東京公約為主體）。國際航空運送公法體系之本質為管理關係，乃規範國家與國家、國家與航空運送人及有關國際機構之間之法律關係。國際航空運送私法體系，則指規範國際航空運送有關之物權、債權法律關係之法體系²⁰。而本文不涉及國際公法關於航空運送之規範，僅限於探討國際航空私法體系部分

其次，國際航空私法體系由下列法律規範所組成：1.航空運送人和使用者之關係、2.損害賠償責任之規則、3.航空器權利利用規範。所謂「航空運送人和使用者之關係」即指國際航空運送責任制度，及從事經營或同一經營連續階段之航空聯運人間之法律關係，至於「損害賠償責任規則」，則指因飛行中之航空器造成地面之人或財產之損害而需負擔之賠償責任。「航空器權利利用規範」則規範航空器之權利歸屬為何²¹，而兩岸三通最直接影響者為「物流」及「人流」，已如前述，換言之，航空運送人與乘客、貨物託運之貨載持有人之關係，故本文內容將省略關於航空器損害賠償責任規範及航空器權利利用規範部分，限縮討論航空運送人和使用者之關係部分。

第二項 於臺灣地區與除香港、澳門地區外之中國地區

本文討論之範圍係指現狀下之臺灣本島、澎湖群島、金門群島、馬祖群島與除香港、澳門地區以外之大陸地區間之航空運送關係。蓋於現況下，在臺灣、香港、澳門間已存有航空運送關係；以香港為例，自1997年7月1日，香港回歸大陸後，我國仍與香港維持經貿往來，香

²⁰ 唐明毅主編，現代國際航空運輸法，法律出版社，1999年，第42至43頁。

²¹ 唐明毅主編，現代國際航空運輸法，法律出版社，1999年，第45至47頁。

港來台投資者，依香港澳門關係條例（下稱港澳條例），準用外國人投資條例，若港商具備華僑身份者，適用華僑投資條例，使臺灣與香港仍將依照WTO架構往來，況港澳條例第57條規定，臺灣地區與大陸地區直接通信、通航或通商前，得視香港或澳門為第三地，若臺灣與大陸全面通航後，香港、澳門為大陸之一部分，適用大陸相關規範，故現狀下，本文認為探討我國與除香港、澳門地區以外大陸地區間之直接航空運送通航後之關係，始有實益，所以，本文討論範圍將排除臺灣與香港、澳門地區之航空運送關係，而僅針對臺灣與港、澳地區以外之大陸地區，探討彼此間航空運送關係。

第三項 限於運送人對乘客之賠償

一般而言，乘客於航空運送過程中傷亡者，其家屬或本人可獲得之賠償包括下列二部分：1.運送人之賠償，2.保險公司之賠償，蓋乘客投保之航空意外傷害險，即為賠償之依據。本文僅討論運送人賠償部分，而不及於保險公司意外險之賠償部分。

第四項 乘客、運送人及法庭地之限制

為凸顯本文係探討兩岸航空運送人責任之焦點，故本文討論之運送人國籍限於臺灣及大陸地區，且乘客部分，亦限縮為限於臺灣及大陸地區人民，以避免若為他國乘客搭乘者為臺灣或大陸國籍之運送人，或兩岸乘客搭乘其他第三國國籍運送人班機等問題。

再者，本文討論之法庭地限縮在臺灣地區，蓋大陸地區亦有其相關涉外法律之立法，與臺灣地區之規定不盡相同，因而航空事故發生後，被害人在臺灣或大陸地區提起訴訟所適用之法庭地法也有所不同，本文將法庭地法限縮在臺灣地區，以聚焦在探討臺灣地區關於兩岸航空運送人責任。

第五項 定位兩岸航線為國際航線

臺灣與大陸地區之關係，究竟為國與國關係、準國際關係、國內關係抑或特殊國內關係，各自表述，大陸地區將兩岸間之海運航線認定為特殊管理之國內運送²²，與臺灣之認定頗有出入，因兩岸間政治立場不同而相異，本文為避免陷入難解之政治立場漩渦，故逕行將兩岸航空運送關係定位為國際航線。

第三節 研究方法

第一項 文獻分析方法

大陸民航法體系係以華沙公約、海牙議定書等國際公約為基礎而草擬，且 1999 年蒙特利爾公約目前已對大陸地區生效，是瞭解大陸關於運送人責任之規定，必先分析上揭國際公約及大陸民航法之相關文獻資料，始得全盤瞭解大陸民航法體系與上揭國際公約之關係，及就國際航空運送人責任、航空貨運提單（air consignment note，下稱空運提單）效力問題，究應適用大陸民航法體系抑或上揭國際公約之規定。臺灣地區民航法體系部分亦為如此。

其次，歷次航空事故發生後，多數運送人與乘客或其家屬多數之和解賠償之情形，為全面地瞭解航空運送人責任，此部分有其探討之必要，然本文存在與先前航空事故乘客或其家屬取得連繫之困難，故本文採文獻分析方法以瞭解先前航空事故乘客或其家屬獲償之情形。

²² 1996 年 8 月 19 日，大陸交通部單方發佈「臺灣海峽兩岸間航運管理辦法」，採「一個中國、雙向直航和互惠互利」原則，將我國與中國航線定位為「特殊管理的國內運送」。

第二項 歸納研究方法

本文之目的在於探討直航後，兩岸航空運送人責任及空運提單效力之認定，故使用文獻分析方法瞭解兩岸對於上揭議題之現況、法律適用後，便需歸納此議題，兩岸與國際公約之相關規定，以作為比較其相同、歧異點之基礎。

另外，至於航空事故後，運送人逕行賠償情形，可以歸納研究方法整理運送人之理賠方式及金額，有助於瞭解未進入訴訟程序之實際運送人賠償方式及金額部分。

第三項 比較研究方法

為避免兩岸間適用法律歧異甚大，且與國際潮流相違，歸納整理兩岸及國際公約關於運送人責任及空運提單效力之規定後，尚須比較彼此間之異、同，以便決定兩岸間就上揭爭議，應如何適用法律？應適用何種法律？

第四項 實證研究方法

多數航空事故發生後，運送人即與乘客或其家屬達成和解，逕行理賠，而未進入訴訟程序，故全面地瞭解運送人責任，不得忽視此部分，本文將統計歷年來我國、大陸之航空事故，運送人對乘客傷亡之賠償責任及賠償額度，發覺賠償金額高低差異甚多，然此部分，首重一般民眾之看法及認知，故本文以製作問卷，對一般民眾抽樣調查之方法，推估一般民眾對航空事故之認知及需求，以便作為兩岸他日協商三通之參考。

第四節 論文架構

在第一章緒論中，介紹本文研究動機及目的、研究範圍，及研究方法。首先，以兩岸之相互依存度及均加入WTO之現況，長遠而言，兩岸三通勢在必行，然兩岸各自民航法體系，且1999年蒙特利爾公約已對大陸地區生效，則有朝一日兩岸可直接航空運送時，發生航空事故或空運提單認定爭議時，應如何看待及解決？換言之，本文之目的在於處理兩岸直接通航後，運送人之責任及空運提單認定之爭議。其次，為避免無法聚焦，本文將研究範圍限縮在國際航空運輸私法中關於航空運送人與使用者之關係，且僅限於臺灣地區與除香港、澳門地區以外之大陸地區之運送人責任，另本文所謂之賠償均指運送人（即航空公司）對乘客、託運人之賠償，蓋航空意外傷害險，亦為乘客獲賠之依據，然此部分非本文探討之重點，故予以排除之。

第二章部分，因本文其後將兩岸航空運送關係定位為國際航空運送（詳如下述），有介紹何謂國際航空運送之必要，故第二章第一節先介紹國際運送之定義。華沙公約體系、1999年蒙特利爾公約等公約，為國際運送關於運送人責任等之基石，且1999年蒙特利爾公約已對大陸地區生效，為求深入地瞭解中國民航法體系，因此，於第二節部分，將逐一探討各該國際公約及國際運送人協議之規定；另兩岸運送所重者在於「人流」（即乘客）及「物流」（即貨物）二大部分，運送乘客部分，本文以最常見於運送過程中，乘客傷亡及遲到部分為討論重點，至於貨物運送部分，因運送人於收受航空運送貨物後，交付空運提單予託運人作為收執，可知航空貨物運送部分衍生之法律爭議，與空運提單習習相關，因而介紹國際航空運送公約之重點分別為乘客傷亡、遲到之運送人責任及空運提單效力之認定。再者，航空運送契約為航空運送之起源，且空運提單為航空運送憑證之一種，認定是否適用國際公約，亦常以航空運送憑證為標準，尚且，何謂運送人遲到？在兩岸之民航法體系及上揭國際公約中均未見明文，故第二章第三、四、五節中分別解析航空運送契約、航空運送憑證及遲到等名詞，並藉此歸納出兩岸民航法兼具國內法與國際法之特性。

本文第三章先介紹臺灣地區民航法體系，並自法律面觀察，關於乘

客傷亡、運送人遲到，運送人所應負擔之法律責任，另分別佐以我國實務判決見解，以瞭解國際航空運送爭訟中，法院如何決定應適用之準據法、適用狀況及判決賠償金額。

第四章以介紹大陸民航法體系為出發，依此得知關於國際航空運送，大陸締結之國際公約優先於大陸民航法相關之國內法規而適用，雖 1999 年蒙特利爾公約已對大陸生效，然其生效後，尚未見大陸國際航空運送之案例，且依照華沙公約體系、1999 年蒙特利爾公約之規定，臺灣非上揭國際公約之締約國，兩岸航空運送無法適用上揭國際公約，可見大陸國內法關於航空運送之相關規定及相關之實務見解亦具參考性，故在第四章中，介紹大陸之國內相關規定及實務見解。

本文第五章第一節，先介紹兩岸通航、通商、通郵之發展歷程，進而瞭解目前兩岸間之現況。第二節部分，就兩岸現況情形下，發生航空事故，導致乘客傷亡或運送人遲到，常見者為運送人即與乘客或其家屬進行和解並賠償，而未進入訴訟程序，相對少數之個案，運送人始與乘客或其家屬進行爭訟，探討運送人責任，除進入訴訟程序運送人所應適用之法律責任外，尚包括常見航空事故發生後，運送人即與乘客或其家屬達成和解而理賠之情形，然兩岸運送人和解之賠償金高低不一，且差距甚多，然此部分首重者在於一般民眾之認知，因此，第五章第二節中，將區分為未進入訴訟程序、進入訴訟程序兩區塊探討運送人之責任，前者，本文以對一般民眾進行問卷調查之方式，從抽樣統計結果推估一般民眾之認知，作為他日協商兩岸通航運送人理賠責任之參考，後者，本文歸納整理前揭第三、四章兩岸關於乘客傷亡、遲到及空運提單之法律規定及實務見解並加以比較。第三節部分，則就上揭實證研究及法律歸納比較之結果，展望兩岸未來航空運送人之責任。

第六章部分，依據上揭第五章展望未來兩岸航空運送人之責任及空運提單之認定，本文認為為避免各個個案中認事用法有所歧異，建議我國應修正民航法之規定，達成兩岸雙贏並與世界潮流接軌之目的。

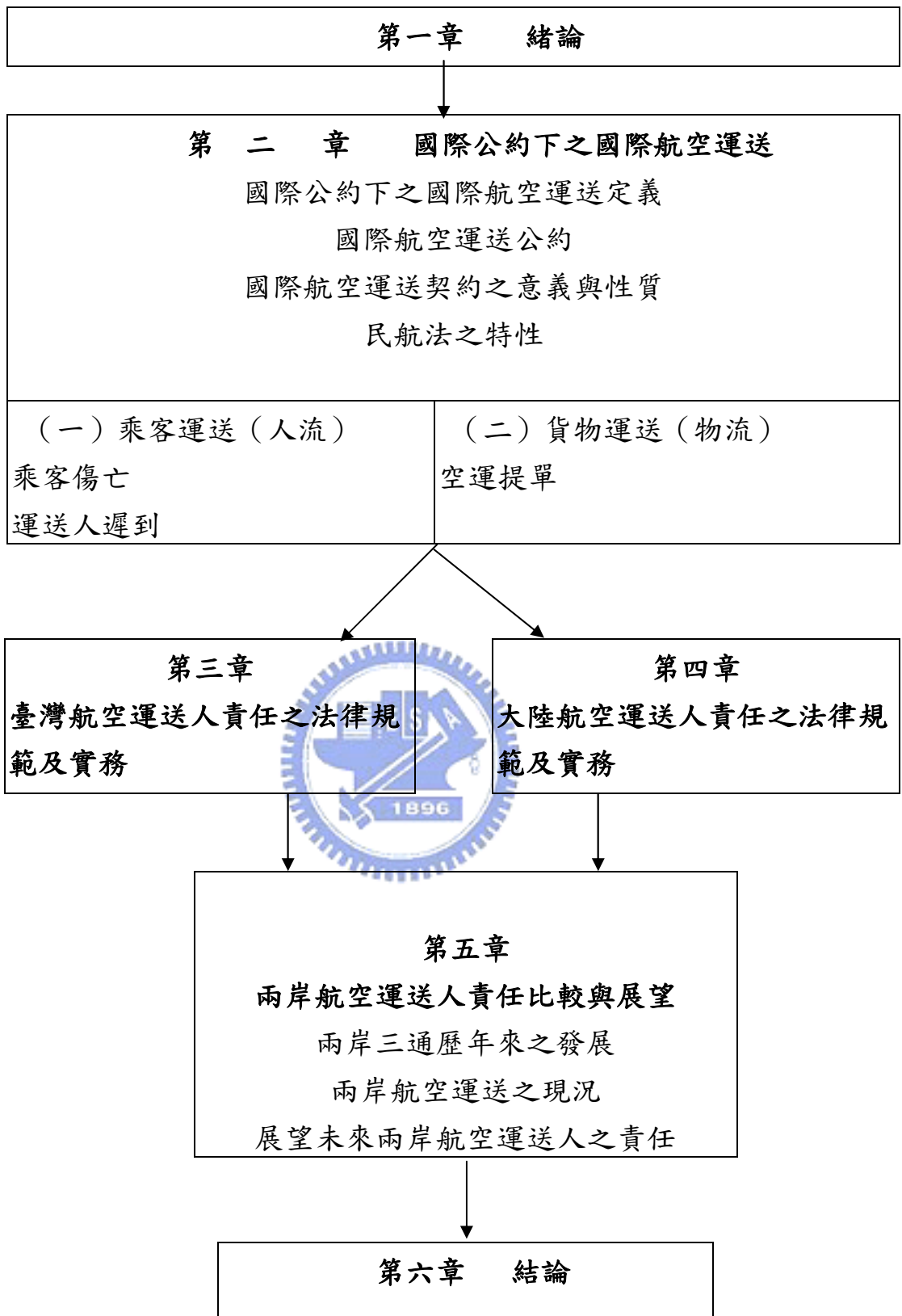


圖 1 之 3 論文架構圖

第二章 國際公約下之國際航空運送

第一節 國際公約下之國際航空運送定義

1929年在波蘭華沙召開之國際航空私法國際會議上訂定之華沙公約，最先為「國際航空運送」界定法律定義；認為國際航空運送指跨國性民用航空運送，即以航空器運送乘客、行李或貨物而獲取報酬或免費的國際運送¹；尚且，所謂「國際航空運送」需具備以下3種要件：1.民用航空運送、2.具華沙公約意義之涉外因素、3.航空運送憑證（包括：客票、行李票或航空貨運提單）約定之目的地、出發地和停經地，符合位於不同國家境內。²以下詳述之：

首先，屬國際航空運送者，需以所使用之航空器為以營利為目的之自然人或法人所有，且以民用為用途。換言之，若為國家軍事或行政之用途，及該航空器屬國家政府機關或軍隊所有者，均排除於國際民用航空運送之列。

其次，具華沙公約意義之涉外因素，係指任一運送之出發地、目的地、停經地分別位於2華沙公約締約國³境內，易言之，不論運送人、

¹ 華沙公約 Article1(1)This Convention applies to all international carriage of persons, luggage or goods performed by aircraft for reward. It applies to gratuitous carriage by aircraft performed by air transport undertaking.

² 華沙公約 Article1(2)For the purposes of this Convention the expression “international carriage” means any carriage in which, according to contract made by the parties, the place of departure and the place of destination, whether or not there be a break in the carriage or a transshipment, are situated either within the territories of two High Contracting Parties, or within the territory of a single High Contracting Party, if there is an agreed stopping place within a territory subject to the sovereignty, suzerainty, mandate or authority of another Power, even though that Power is not a party to this Convention. A carriage within such an agreed stopping place between territories subject to the sovereignty, suzerainty, mandate or authority of the same High Contracting Party is not deemed to be international for the purposes of this Convention.賀元驥，論航空運輸的侵權責任，西南民族大學學報（人文社科版），2003年第11期，第349頁。

³ 是否為締約國，英國曾發生爭議，故海牙會議修訂華沙公約時，於第40第1款規定：第37條第

該航空器、乘客、貨物之所屬國是否屬華沙公約締約國為標準，僅需出發地、停經地、目的地分屬不同華沙公約締約國境內即可。

再者，航空運送憑證（包括客票、行李票、貨運提單等）上記載，當事人雙方約定之出發地和抵達地位於不同華沙公約締約國境內，或一個以上之約定停經地（agrees stopping place）在不同於出發地和抵達地之華沙公約締約國之任何運送⁴。所謂「約定停經地」應指具商業上運送目的，依據運送契約，履行契約之航空器於運送過程中將降落停留之地⁵，至於僅因加油、維修等技術上目的之降落則非此所謂之停經地。

若未符合上揭標準者，則屬國內航空運送，而非國際航空運送，而出發地、經停地、抵達地是否屬華沙公約體系之締約國，以當事人運送契約之約定（客票或航空貨運提單為推定證據）為準，從而不論航空實際運送之情況，換言之，縱使於航空運送中，因氣候、機械事故等因素而變更原航行路線，致使任一出發地、停經地、目的地非位於不同之華沙公約締約國境內者，仍屬國際運送；其次，乘客以單程旅行為目的，而購買航空公司「往返或來回」之折價機票，仍以當事人雙方約定為認定是否屬國際運送之標準⁶。

然下列三種情形為例外，非為國際航空運送：1.航空運送業為開闢某條國際航線而進行之試飛，2.航空運送運送人正常營業以外，在特殊情況下所進行之運送，3.依郵政公約規定而進行之運送⁷。

大陸民航法第 107 條第 1 款規定：「本法所稱民用航空運送是指根

2 款和第 40 條第 1 款內之「締約國」乃指批准或加入公約已生效，而其退出公約尚未生效之國家。

⁴ 華沙公約 Article1(1)、1999 年蒙特利爾公約 Article1（2）規定，及中國民航法第 107 條（2）規定。

⁵ 美國案例:Grein v. Imperial Airways, Ltd., *supra note* 14, at 635。

⁶ 美國案例:Stratis v. Eastern Airlines, 17 Avi 17, 227(2nd Cir. 1982)。

⁷ 吳建瑞著，航空法學，中國民航出版社，2005 年版，第 158 頁。

據當事人訂立之航空運送合同，運送的出發地點、約定的停經地點和目的地點均在中國境內的運送。」由上規定反面推論可知，大陸民航法對於國際航空運送之要件與上揭所論者⁸，不謀而合。故本文以上揭三要件為認定國際航空運送之標準。

第二節 國際航空運送公約

臺灣雖非華沙公約體系之締約國，然國際運送航線飛經臺灣地區者甚多，且大陸為某些國際航空運送公約之締約國，故而以下將簡介國際航空運送公約，作為本文其後探討基礎。

國際航空運送人責任之主要規定在華沙公約體系，起源於華沙公約，及嗣後歷次修訂華沙公約之海牙議定書、1961年瓜達拉哈拉公約⁹、「The Guatemala City Protocol, 1971」¹⁰（全稱為《修正修正華沙公約的海牙議定書的議定書》，以下簡稱為1971年瓜地馬拉議定書）、1975年蒙特利爾議定書之修正及補充之內容¹¹。國際航空運送人責任，除包括上揭華沙公約體系外，尚有1995年國際航空運送協會（下稱國際航協）之「國際航空運輸協會關於乘客責任之運送人協議」（Intercarrier

⁸ 賀元驥，論航空運輸的侵權責任，西南民族大學學報（人文社科版），2003年第11期，第350頁。

⁹ 1961年瓜達拉哈拉公約為一獨立於華沙公約之文獻，非修訂、增補或擴展華沙公約者，然一般仍將之列入華沙公約體系。

¹⁰ 「The Guatemala City Protocol, 1971」即瓜地馬拉議定書尚未生效。

¹¹ 包括1975年蒙特利爾第1號附加議定書修正華沙公約、1975年蒙特利爾第2號附加議定書修正華沙-海牙公約、1975年蒙特利爾第3號附加議定書修正華沙-海牙-瓜地馬拉公約、1975年蒙特利爾第4號附加議定書修正華沙-海牙公約（貨物運送部分）。

Agreement on Passenger Liability，又稱吉隆坡協議¹²)、1996年「關於實施國際航空運輸協會運送人間協議措施之協議」(簡稱MIA)¹³、1992年Japanese Initiative等共同構成¹⁴。

第一項 華沙公約

各國航空運送人責任經「華沙公約」之訂定而確立，已如前述，而華沙公約目前仍為世界上多數國家所接受¹⁵，且內容涵蓋國際乘客運送和貨物航空運送領域¹⁶。華沙公約之主要內容，包括：公約適用的範圍與定義、運送文書及運送人責任與責任免責。以下就相關規定，詳述之：



一、運送人運送乘客之責任

運送過程中，以乘客與運送人相較而言，處於訊息不均等狀態，且在客觀上，於損害發生後，往往足以證明損害因果關係之證據均滅失之情況，故基於航空運送之特殊性，華沙公約採取運送人「推定過失

¹² 國際航空運送協會 (International Air Transportation Association，簡稱 IATA)，係由各國飛行國際航線之航空公司聯合組成。

¹³ IIA、MIA 二大要點：1.航空公司放棄華沙公約體系所規定之責任限額，2.未逾十萬元特別提款權之乘客傷亡索賠，航空公司負擔無過失責任。董念清，中國航空法：判例與問題研究，法律出版社，2007年4月，第121頁。

¹⁴ 何國雄，國際航空運送人責任之整合體制研究-一九九九年蒙特婁公約，國立中正大學法律研究所碩士論文，2001年6月，第3頁至第4頁。

¹⁵ D.M. Hall, Annal of Air and Space Law(Canada), 1981 p195-218.

¹⁶ Georgette Miller: Liability in International Air Transport-the Warsaw System in Municipal Courts, Kluwer, 1977, p.2.

責任」¹⁷ (presumption of liability)，即於航空運送過程中，發生乘客人身傷亡、託運貨物毀損或滅失¹⁸時，推定運送人之過失，運送人需承擔對乘客傷亡之賠償責任；換言之，對於事故之損害，僅需證明於運送人操作下發生事故，即推定運送人之過失責任；運送人若欲免除就乘客人身傷亡之賠償責任，則需舉證其或代理人已採取一切避免損害之必要措施，或不能採取措施以避免損害¹⁹。

其次，航空器價格高昂，且飛行風險較大，運送人經營航空運送過程之經營成本頗高，為避免發生航空事故之際，航空公司面臨鉅額財產損失及高額之賠償金額而致破產，從而阻礙投資者投資航空運送業之興趣，故華沙公約對運送人之責任採取限制責任原則²⁰，況華沙公約採運送人推定過失責任原則，對運送人較為不利，為求保障運送人權益，故要求乘客（或託運人）之損害賠償額有所限制²¹；依華沙公約第

¹⁷ 華沙公約 Article17:The carrier is liable for damage sustained in the event of the death or wounding of a passenger or any other bodily injury suffered by a passenger, if the accident which caused the damage so sustained took place on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking.及華沙公約 Article20:(1)The carrier is not liable if he proves that he and his agents have taken all necessary measures to avoid the damage or that it was impossible for him or them to take such measures.(2)In the carriage of goods and luggage the carrier is not liable if he proves that the damage was occasioned by negligent pilotage or negligence in the handling of the aircraft or in navigation and that, in all other respects, he and his agents have taken all necessary measures to avoid the damage.過失責任主義屬民事賠償法則之一，需損害之發生，由於運送人之過失，運送人始需負責。民事賠償法則另包括：領受主義、通常事變責任主義；前者係指運送人一旦接受客或貨，不問原因為何，均需擔負傷亡毀損之賠償責任，後者則指除因不可抗力、運送物之性質或乘客之過失所致者外，運送人均需負擔乘客傷亡、貨物之毀損之賠償責任。

¹⁸ 包括：1. 在航空器上或上、下機過程中，乘客因死亡、受傷或受到任何其他人身傷害而蒙受損失。（華沙公約 Article17:The carrier is liable for damage sustained in the event of the death or wounding of a passenger or any other bodily injury suffered by a passenger, if the accident which caused the damage so sustained took place on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking.）；2. 航空運輸送到引起乘客、貨物或行李的損失。（華沙公約 Article19:The carrier is liable for damage occasioned by delay in the carriage by air of passengers, luggage or goods.）；3. 於航空運輸期間，任何登記行李或者貨物如因毀滅、遺失或損壞而蒙受損失（華沙公約 Article18:1.The carrier is liable for damage sustained in the event of the destruction or loss of, or of damage to, any registered luggage or any goods, if the occurrence which caused the damage so sustained took place during the carriage by air.）。

¹⁹ 華沙公約 Article20:(1)The carrier is not liable if he proves that he and his agents have taken all necessary measures to avoid the damage or that it was impossible for him or them to take such measures.

²⁰ 吳玲琍，論航空承運人的法律責任，蘭州交通大學學報，第 24 卷第 5 期（2005 年），第 42 頁。

²¹ 王守潛，國際航空運送與責任賠償的問題，水牛出版社，1990 年，第 91 頁。又航空器之危險性，較一般運送工具為大，民航業者之責任範圍，較其他運送業廣，故採航空運送人限制責任制度；其

22 條第 1 項規定，運送乘客時，運送人對每名乘客之責任以法郎 12 萬 5,000 元為限，...但乘客可根據其與運送人之特別協議，約定一較高之責任限額。²²然引用上揭限制責任原則，以運送人負擔推定過失責任為前提，因此運送人若欲引用有限責任之規定，則需證明其已採取所有避免損害之必要措施，或其採取避免損害之措施有所不能。

若乘客可證明運送人有下列情形者，則排除限制責任之適用，運送人需擔負無限責任：1.運送人未交予客票、行李票或航空運貨單或者所簽發之航空運送憑證不合規格。2.運送人有華沙公約第 25 條規定之「故意不法行為」或「由於運送人之過失，且該過失相當於故意不法行為所致」(willful misconduct)，則可依據華沙公約第 25 條之規定，排除運送人採用責任限額之主張²³。

另外，若運送人可證明係因飛機製造商或機場空管部門之過失直接造成航空事件者，則乘客或貨主對飛機製造商、機場空管部門之求償額，則無華沙公約之賠償責任限額之限制，附此敘明。



次，限制責任制度有就各被害人之賠償額加以限制者，亦有就運送人之總賠償額加以限制者，而華沙公約體系係採前者之見解；劉承漢，陸空運輸法概要，三民書局股份有限公司，1978 年 11 版，第 188 頁。

²² 華沙公約 Article22:1.In the carriage of persons the liability of the carrier for each passenger is limited to the sum of 125,000francs.Where, in accordance with the law of the Court seized of the case, damages may be awarded in the form of periodical payments, the equivalent capital value of the said payments shall not exceed 125,000 francs. Nevertheless, by special contract, the carrier and passenger may agree to a higher limit of liability.

²³ 華沙公約 Article25:1.The carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of the Convention which exclude or limit his liability, if the damage is caused by his willful misconduct or by default on his part as, in accordance with the law of the Court seized of the case, is considered to be equivalent to willful misconduct.2.Similarly the carrier shall not be entitled to avail himself of the said provisions if the damage is caused as aforesaid by any agent of the carrier acting within the scope of his employment.此為英國、美國採取之版本，所謂故意不法行為 (willful misconduct)，在大陸法國家，則改採 dol，然二者之差異並未造成嚴重困難。黃居正，航空運送人之「故意或重大過失」-最高法院 90 年台上字第 1365 號判決評釋，臺灣本土法學雜誌，第 80 期 (2006 年 3 月)，第 23 頁。

二、運送人遲到之責任

華沙公約第 19 條規定，運送人對乘客、行李或貨物在航空運送期間因遲到造成之損害負有限責任²⁴。

關於遲到之定義，於華沙公約內並未有明文規定。有學者因而以為需以法院地法解釋航班遲到之賠償責任²⁵。另有中國學者以為可以下列 3 種含意加以解釋：1. 僅限於飛機在空中飛行的延誤、2. 航空運送期間的延誤、3. 整個航空運送過程中未能按約定時間將乘客、行李或貨物運抵目的地，一般法院都是按照第 3 種定義來解釋，於必要時兼以第 2 種定義。

關於遲到，依華沙公約第 22 條第 1 項規定，運送人對每名乘客之責任以法郎 12 萬 5,000 元為限，...但乘客可根據其與運送人之特別協議，約定一較高之責任限額。²⁶換言之，就遲到與乘客傷亡部分，運送人均可引用責任限額之規定。



三、空運提單之相關規定

華沙公約強制運送人具備交予乘客或託運者紙質運送憑證之義務²⁷，空運提單應載明事項包括下列 17 項：1. 空運提單填寫之地點、日

²⁴ 華沙公約 Article 19: The carrier is liable for damage occasioned by delay in the carriage by air of passengers, luggage or goods.

²⁵ Diederiks - Verschoor: An Introduction to Air Law, 2001, Kluwer Law International. p.82. 趙理海，國際航空法，社會科學文獻出版社，2000 年，第 349 頁。

²⁶ 華沙公約 Article 22: 1. In the carriage of persons the liability of the carrier for each passenger is limited to the sum of 125,000 francs. Where, in accordance with the law of the Court seized of the case, damages may be awarded in the form of periodical payments, the equivalent capital value of the said payments shall not exceed 125,000 francs. Nevertheless, by special contract, the carrier and passenger may agree to a higher limit of liability.

²⁷ 華沙公約 Article 9: If the carrier accepts goods without an air consignment note having been made out, or if the air consignment note does not contain all the particulars set out in Article 8(a) to (i) inclusive and (q), the carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of this Convention which exclude or limit his liability.

期；2.出發地及目的地；3.約定之停經地，但運送人保留在必要時變更停經地之權利者，運送人行使此權利時，不使運送因此種變更喪失其國際性質；4.託運人之名稱及地址；5.第一運送人之名稱及地址；6.必要時應寫明收貨人之名稱及地址；7.貨物之性質；8.包裝件數、方式、特殊標誌或號數；9.貨物之重量、數量、體積或尺寸；10.貨物和包裝之外表情況；11.若運費已議定，應寫明運費金額、付費日期及地點及付費人；12.如為貨到付款方式，應寫明貨物之價格，必要時應寫明應付之費用；13.根據第 22 條第 2 款聲明之價格；14.空運提單之份數；15.隨同空運提單交予運送人之憑證；16.若業經約定，應寫明運送期限，並概要說明經過之路線；17.聲明運送應受本公約規定之責任限額制度拘束。²⁸

若運送人未製作空運提單或未遵守關於空運提單應記載事項之規定，不影響運送契約的存在或有效²⁹。然運送人未製作空運提單或空運提單中漏載華沙公約第 8 條第 1 至 9 項、第 17 項之記載事項（包括：1.空運提單填寫之地點、日期；2.出發地及目的地；3.約定之停經地，但運送人保留在必要時變更停經地之權利者，運送人行使此權利時，不使運送因此種變更喪失其國際性質；4.託運人之名稱及地址；5.第一運送人之名稱及地址；6.必要時應寫明收貨人之名稱及地址；7.貨物之性質；8.包裝件數、方式、特殊標誌或號數；9.貨物之重量、數量、體積或尺寸；17.聲明運送需受華沙公約規定之責任制度拘束），則運送人無權引用華沙公約內免除或限制其責任之規定³⁰。質言之，華沙公約第

²⁸ 華沙公約 Article 8: The air consignment note shall contain the following particulars (a) the place and date of its execution; (b) the place of departure and of destination; (c) the agreed stopping places, provides that the carrier may reserve the right to alter the stopping places in case of necessity, and that if he exercises that right the alteration shall not have the effect of depriving the carriage of its international character; (d) the name and address of the consignor; (e) the name and address of the first carrier; (f) the name and address of the consignee, if the case so requires; (g) the nature of the goods; (h) the number of the packages, the method of packing and the particular marks or numbers upon them; ... (q) a statement that the carriage is subject to the rules relating to liability established by this Convention.

²⁹ 華沙公約 Article 5: 2. the absence, irregularity or loss of this document does not affect the existence or the validity of the contract of carriage which shall, subject to the provisions of Article 9, be none the less governed by the rules of this Convention..

³⁰ Lawrence B. Goldhirsch, *The Warsaw Convention Annotated: A Legal Handbook*, Kluwer, Boston, 2000, pp 47-49.

8 條第 1 項至第 9 項及第 17 項之記載事項，屬於強制性項目，其餘記載事項，則屬任意性記載項目。³¹

另觀華沙公約第 11 條規定，於無相反證據之情況下，空運提單為乘客、運送人訂定運送契約及約定運送條件之證明，³²可知空運提單為運送契約之憑證。且華沙公約第 6 條³³亦規定，託運人填寫空運提單後，連同貨物交予運送人。故空運提單亦為收受貨物之收據。再者，空運提單上關於對貨物重量、尺寸、包裝及包件件數等相關記載，原則上可作為貨物表面情狀之初步證據，然若託運人在場且經運送人查對，而在空運提單上註記經過查對或貨物外表之情狀者，空運提單上之記載不得構成不利運送人之證據。³⁴



³¹ 張又升，航空貨運提單之研究，國立海洋大學海洋法律研究所碩士論文，2001 年 6 月，第 60 頁。

³² 華沙公約 Article 11:1. The air consignment note is prima facie evidence of the conclusion of the contract, of the receipt of the goods and of the conditions of carrier.

³³ 華沙公約 Article 6:1. The air consignment note shall be made out by the consignor in three original parts and be handed over with the goods.

³⁴ 華沙公約 Article 11:2. The statements in the air consignment note relating to the weight, dimensions and packing of the goods, as well as those relating to the number of packages, are prima facie evidence of the facts stated; those relating to the quantity, volume and condition of the goods do not constitute evidence against the carrier except so far as they both have been, and are stated in the air consignment note to have been, checked by him in the presence of the consignor, or relate to the apparent condition of the goods.

第二項 海牙議定書³⁵

1955年2月，鑑於華沙公約已為多數國家所接受，國際民航組織(International Civil Aviation Organization, 簡稱 ICAO)理事會在荷蘭海牙開議之航空法國際會議，修改華沙公約之部分規定，而訂立海牙議定書，變更華沙公約之規定，簡化運送文書、刪除運送人之部分免責、提高責任限額、修訂「故意」之定義等，以下詳述之：

一、運送人運送乘客之責任

首先，運送過程中，運送人對於乘客之傷亡，與華沙公約相同，均負擔推定過失責任。但運送人之賠償範圍因海牙議定書內將所謂「人身傷害」以「personal injury」表示，故擴張包括乘客精神損害部分。

其次，運送人對每名乘客之損害賠償責任限額提高為法郎 25 萬元。尚且，就乘客可主張不適用運送人免除或限制責任部分，相較於華沙公約，海牙議定書中具體定義何謂運送人之「故意行為」，蓋海牙議定書第 13 條規定，如經證明造成損失係出於運送人、其受雇人或代理人故意造成損失或明知可能造成損失而漠不關心之行為或不行為，則不適用第 22 條規定之責任限額；如係受雇人或代理人有上揭行為或不行為，還必須證明該人係在其受雇職務範圍內執行職務。另航空運送人之受雇人或代理人於受雇範圍內行使職務者，可適用航空運送人之賠償責任限額規定。

³⁵ 海牙議定書於 1963 年 8 月 1 日生效。於 1975 年 8 月 20 日大陸政府向波蘭政府提交批准書，同年 11 月 18 日對大陸地區生效。

二、運送人遲到之責任

海牙議定書未修改華沙公約關於運送人遲到之相關規定，故運送人遲到之責任，仍與上揭華沙公約之內容相同。

三、空運提單之相關規定

海牙議定書第 6 條明定，空運提單應載下列事項：1.出發地及目的地；2.若出發地和目的地均在同一締約國領土內，而在另一個國家有一個或數個約定之停經地時，至少註明一個此種停經地；3.對託運人聲明：若運送之最終目的地或停經地不在出發地所在國家內時，華沙公約可以適用該運送，一般情況下，該公約限制運送人對貨物遺失或損壞所負之責任。大幅簡化上揭華沙公約第 8 條關於空運提單共計 17 項記載事項。且運送人若同意填具空運提單即收受貨物並裝機，或空運提單上未記載上揭 3 項記載事項，則運送人無權引用華沙公約第 22 條第 2 款³⁶有限責任之規定，換言之，運送人不得主張有限責任。

第三項 1961 年瓜達拉哈拉公約³⁷

因華沙公約及海牙議定書之適用，僅限於締約國，未論及實際為國際航空運送人責任之部分，故於 1961 年 9 月國際民航組織在墨西哥瓜達拉哈拉召開之外交會議上，通過 1961 年瓜達拉哈拉公約（全稱為《某

³⁶ 華沙公約 Article 22:2. In the carrier of registered luggage and of goods, the liability of the carrier is limited to a sum of 250 francs per kilogram, unless the consignor has made, at the time when the package was handed over to the carrier, a special declaration of the value at delivery and has a supplementary sum if the case so requires. In that case the carrier will be liable to pay a sum not exceeding the declares sum, unless he proves that that sum is greater than the actual value to the consignor at delivery.

³⁷ 1961 年瓜達拉哈拉公約於 1964 年 5 月 1 日生效，大陸未加入。

些規則以補充華沙公約的公約》, Guadajara Convention), 用以補充華沙公約、海牙議定書之規定。1961年瓜達拉哈拉公約區分運送人 (contractual carrier) 和實際運送人 (actual carrier) 之身分, 確認締約運送人與實際運送人間為委託代理關係, 亦另確立實際運送人需同締約運送人般適用華沙公約、海牙議定書關於實體法規則、衝突規範、司法管轄等規定。

至於運送人運送乘客之責任、空運提單之相關規定、運送人遲到之責任等, 均與華沙公約、海牙議定書之相關內容相同, 於此不另贅述。

第四項 1966年蒙特利爾協議

1966年蒙特利爾協議³⁸ (Montreal Inter-Carrier Agreement), 起源於美國政府不滿華沙公約之低賠償限額³⁹, 乃由美國民用航空委員會 (CAB, Civil Aeronautics Board) 於1966年與各國航空公司達成協議 (Agreement relating to liability limitations of The Warsaw Convention and The Hague Protocol)。此協議僅適用於出發地、目的地或停經地經美國境內之國際航空運送。

1966年蒙特利爾協議約定, 運送人對於乘客之傷亡賠償限額提高為美金75,000元 (含訴訟費用) 或美金58,000元 (不含訴訟費用), 且於責任限額範圍內, 運送人需擔負嚴格責任。並設立運送人賠償責任限額之調整機制, 責任限額需按通貨膨脹係數每5年調整1次。且在客票上需記載適用1966年蒙特利爾協議, 明示適用上揭賠償責任限

³⁸ 1966年蒙特利爾協議採嚴格責任 (strict liability), 動搖華沙公約之責任基礎, 且僅為承運人間之協議, 是否可納入華沙公約體系值得懷疑。任秋娟, 國際航空客運旅客傷亡承運人責任制度及對我國的影響, 山東理工大學學報 (社會科學版), 第21卷第4期 (2005年7月), 第60頁。

³⁹ 1965年, 美國參議院建議: 除非強制運送人在華沙公約標準上, 另為乘客投保附加保險之立法, 否則對華沙公約持否定態度。唐明毅、陳宇, 國際航空私法, 法律出版社, 2004年, 第16頁。

額。

又 1966 年蒙特利爾協議同海牙議定書般，將「人身傷害」以「personal injury」表示，換言之，明確規定運送人對於乘客傷亡之賠償責任即包含精神損害之部分。

1966 年蒙特利爾協議不適用航空貨物運送，故關於空運提單部分，未有相關規定。

第五項 吉隆坡協議及 MIA

1995 年 10 月 31 日，在馬來西亞吉隆坡，國際航協召開之航空公司責任年會議通過之《吉隆坡協議》(全稱為運送人間對乘客責任之協定，the Intercarrier Agreements on Passenger Liability, IIA)，共計 8 條條文，透過運送人依據華沙公約第 22 條第 1 項後段之規定，與乘客訂定特別約定之方式，排除適用華沙公約、海牙議定書關於最高賠償限額之規定、確立嚴格責任制，並引入「雙梯度責任制度」⁴⁰。

1996 年 4 月，在美國邁阿密，國際航協 (IATA) 召開乘客責任法律諮詢委員會，通過「實施國際航空協會運送人間協定措施協議」(全稱為關於乘客責任運送人間之協議，Agreement on Measures to Implement the IATA Intercarrier Agreement，下稱邁阿密協議，MIA)，補充吉隆坡協議內容，規定所有航空運送人均應放棄主張華沙公約第 22 條第 1 項之限制責任權利，改採無限賠償責任制，且對於未逾 10 萬

⁴⁰ 即不超過 10 萬特別提款權的損害賠償，運送人不得免除或限制其責任。超過十萬特別提款權的部分，運送人證明有下列情形之一者，不應承擔責任：1. 損失非由運送人或其受雇人、代理人的過失或其他不當作爲、不作爲造成的；或者 2. 損失完全事由第 3 人的過失或其他不當作爲、不作爲造成的。

特別提款權⁴¹之索賠，運送人不得援引任何華沙公約體系之抗辯。⁴²

第六項 1999 年蒙特利爾公約⁴³

各個國家未必加入或批准上揭華沙公約體系之所有公約，可能僅加入其一或其二，甚至未加入任何上揭公約，從而發生國際航空運送上不同與不合理⁴⁴，因而國際民航組織乃自 1998 年至 1999 年間，綜合華沙公約等 11 個關於國際航空運送文件⁴⁵以符合現代化為目標，完成 1999 年蒙特利爾公約，目前 1999 年蒙特利爾公約業經參加國通過，2004 年 11 月 4 日正式生效⁴⁶。其內容簡介如下：

⁴¹ 特別提款權之定義：國際貨幣基金組織創設的一種儲備資產和記帳單位，亦稱“紙黃金”。它是基金組織分配給會員國的一種使用資金的權利。會員國發生國際收支逆差時，可用它向基金組織指定的其它會員國換取外匯，以償付國際收支逆差或償還基金組織貸款，還可與黃金、自由兌換貨幣一樣充作國際儲備。但由於其只是一種記帳單位，不是真正貨幣，使用時必須先換成其他貨幣，不能直接用於貿易或非貿易的支付。特別提款權定值是和“一籃子”貨幣，市值不是固定的。

⁴² 唐明毅、陳宇，國際航空私法，法律出版社，2004 年 4 月，第 44 頁。

⁴³ 大陸為 1999 年蒙特利爾公約之締約國，且於 2005 年 7 月 31 日對大陸地區生效。

⁴⁴ 各國可能適用之公約可能如下：1.適用華沙公約；2.適用華沙公約及 1955 年海牙議定書；3.適用華沙公約及 1966 年蒙特利爾協議；4.適用華沙公約與 1975 年蒙特利爾議定書；5.適用特別運送人契約規範（IIA/MIA、Japan Initiative、EU Regulation etc.）；6.非華沙公約國家適用其內國法。凌鳳儀，我國航空運送人賠償責任之探討，立法院院聞，第 30 卷 11 期（2002 年），第 91 頁。

⁴⁵ 華沙公約、海牙議定書，1961 年瓜達拉哈拉公約，1971 年瓜地馬拉議定書，1975 年蒙特婁第 1、2、3、4 號議定書，1966 年蒙特利爾協議，1995 年吉隆坡協議（IIA）及其實施措施協議（MIA）。

⁴⁶ 1999 年 5 月 28 日，1999 年蒙特利爾公約經國際民航組織召開之航空法國際會議中通過，於當日起開放簽署，大陸於開放簽署當日，即簽署該公約，且依該公約第 53 條規定，於第 30 份批准書、接受書或加入書交存保存人時起算 60 日後始生效力，2003 年 9 月 5 日，美國為第 30 個批准加入 1999 年蒙特利爾公約之國家，故於 2003 年 11 月 4 日起，1999 年蒙特利爾公約正式生效，在締約國產生替代先前華沙公約、海牙議定書等之效力，然因香港地區無法確定完成該公約立法工作之具體時間，故大陸全國人大常委會於批准統一國際航空運輸某些規則的公約決定中聲明：在大陸政府另行通知前，該公約暫不適用香港特別行政區；高峰，論國際航空運輸承運人的責任制度，大連海事大學碩士論文，2004 年 9 月，第 17 頁；中國民航總局供稿、李伊編輯，《統一國際航空運輸某些規則的公約》相關問題說明，中國民用航空，第 56 期（2005 年 8 月），第 26 頁。

一、通則

（一）適用範圍

依 1999 年蒙特利爾公約第 1 條、第 3 條、第 11 條第 1 款等規定，1999 年蒙特利爾公約適用之基礎為當事人間具備契約關係之空難事故及其他空中運送糾紛。故 1999 年蒙特利爾公約僅適用於僅適用於飛行器相撞或其他飛行事故導致乘客傷亡、財物毀損之情形⁴⁷；換言之，1999 年蒙特利爾公約僅適用於運送人與乘客、託運人間之航空事故⁴⁸。

其次，若運送人之國籍及法院地國均屬 1999 年蒙特利爾公約之締約國，始適用 1999 年蒙特利爾公約，蓋 1999 年蒙特利爾公約第 33 條 1 款、第 2 款規定，損害賠償訴訟須在締約國領土內，原告可選擇向運送人的住所地、主要營業地、訂立契約的營業地或目的地法院提起。另因乘客傷亡而產生之損害賠償訴訟，可向上揭任一法院，或發生事故時，乘客住所在地法院提起⁴⁹。若法院地國或運送人之國籍非屬 1999 年蒙特利爾公約之締約國，則僅當事人合意適用 1999 年蒙特利爾公約者，始適用 1999 年蒙特利爾公約⁵⁰；因法院地國或運送人之國籍既非 1999 年蒙特利爾公約締約國，1999 年蒙特利爾公約對之即無拘束力。

（二）效力

1999 年蒙特利爾公約第 55 條規定，此公約之締約國亦為其他一個

⁴⁷ 洪莉萍，析論《統一國際航空運輸某些規則的公約》在我國的適用，政治與法律，2006 年第 1 期，第 99 頁。

⁴⁸ 運送人與乘客、託運人間之航空事故，乘客、託運人可依據其與運送人間之航空運送契約關係或侵權行為，向運送人請求損害賠償。

⁴⁹ 此即 1999 年蒙特利爾公約創立之「第 5 管轄權」，美國大力推動創立此管轄權，其理由略如下：1.如無華沙公約體制存在，原告即可任選在其住所地提起訴訟，2.乘客對住所地法最為瞭解，3.利於乘客為保險或之安排或規劃，4.在乘客住所地以外之法院提起訴訟，對乘客造成極大不便及鉅額訴訟成本。高峰，論國際航空運輸承運人的責任制度，大連海事大學碩士論文，2004 年 9 月，第 40 頁。

⁵⁰ 洪莉萍，析論《統一國際航空運輸某些規則的公約》在我國的適用，政治與法律，2006 年第 1 期，第 100 頁。

或數個華沙公約文件之締約國，優先適用此公約之規定⁵¹。質言之，1999年蒙特利爾公約覆蓋其他華沙公約體系公約之效力。其次，1999年蒙特利爾公約第49條、第46條、第26條、第34條、第57條，均有針對運送人與乘客或託運人間，就排除公約內關於法律適用、管轄、或降低實際運送人責任之合意為無效之類似規定。

二、運送人運送乘客之責任

於運送期間乘客之傷亡，1999年蒙特利爾公約採「雙梯度責任制」(two-tier liability)⁵²導入運送人嚴格責任制⁵³，第1梯度即在10萬特

⁵¹ 1999年蒙特利爾公約 Article55: This Convention shall prevail over any rules which apply to international carriage by air: 1. between States Parties to this Convention by virtue of those States commonly being Party to (a) the Convention for the Unification of Certain Rules relating to International Carriage by Air signed at Warsaw on 12 October 1929 (hereinafter called the Warsaw Convention) ;...

⁵² 1999年蒙特利爾公約第21條第1款、第2款規定：不超過10萬提款權的損害賠償，運送人不得免除或限制其責任。超過十萬特別提款權的部分，運送人證明有下列情形之一者，不應承擔責任：1. 損失非由運送人或其受雇人、代理人的過失或其他不當作爲、不作為造成的；或者2. 損失完全事由第3人的過失或其他不當作爲、不作為造成的。

⁵³ 門晶，承運人與乘客的權利義務-簡析華沙公約體系及其在中國的法律適用，中國民用航空，第21期（2002年），第70頁。另1997年4月28日，國際民航組織法律委員會在加拿大蒙特利爾舉行第30次會議，通過雙階梯責任制度。1995年5月，IATA在其總部加拿大蒙特利爾召開外交會議，通過蒙特利爾公約。「雙梯度制」起源於1987年在葡萄牙阿爾沃召開之第4屆勞埃國際航空法研討會上，由鄭斌、彼得-馬丁先生提出。1985年，日本發生日本航空公司國內航線失事意外，造成529名人員死亡，日本航空以每名罹難者美金80萬元賠償金達成和解，1992年，日本籍10家航空公司依據華沙公約第22條規定，以特別約定之方式放棄華沙公約規定之責任限制，修訂若運送人於運送契約內同意，放棄「華沙公約」及「海牙議定書」關於乘客賠償責任限額及過失推定之規定，在10萬特別提款權限額下之賠償適用嚴格責任制，於此之上之賠償額，則適用過失推定制，且無賠償數額之限制，促進制定1999年蒙特利爾公約。1995年10月31日，在馬來西亞吉隆坡，國際航協召開之航空公司責任年議通過之《吉隆坡協議》，共計8條條文，透過運送人依據華沙公約第22條第1項後段之規定，與乘客訂定特別約定之方式，排除適用華沙公約關於最高賠償限額之規定、確立嚴格責任制，並引入「雙梯度責任制度」；於1996年4月，在美國邁阿密，國際航協（IATA）召開乘客責任法律諮詢委員會，通過「實施國際航空協會運送人間協定措施協議」（簡稱邁阿密協議，MIA），補充吉隆坡協議內容，規定所有航空運送人均應放棄主張華沙公約第22條第1項之限制責任權利，改採無限賠償責任制，損害賠償請求額在10萬特別提款權以下者，運送人對乘客負擔無限賠償責任，與上揭吉隆坡協議相同，亦為透過運送人依據華沙公約第22條第1項後段之規定，與乘客訂定特別約定之方式，排除適用華沙公約之限制責任。嚴格責任制之特點：1. 採嚴格責任制之目的在於合理賠償被害人之損失，並縮短昂貴及漫長之訴訟程序。2. 運送人對乘客傷亡之賠償責任不以過失為要件。3. 運送人之行為與損害事實間具因果關係為運送人負擔損害賠償責任之前提。4. 強制運送人負擔乘客人身安全責任。5. 運送人唯一免責事由為「被害人之過失」。

別提款權額度(換算約為人民幣 1,053,900 元⁵⁴, 新台幣 4,709,794 元⁵⁵)內之索賠, 運送人需承擔嚴格責任, 換言之, 除非運送人可證明乘客傷亡之發生係因乘客本身之過失、不當作為或不作為直接或間接所造成者外, 運送人均需負擔賠償責任, 至於第 2 梯度即對 10 萬特別提款權額度(換算約為人民幣 1,053,900 元, 新台幣 4,709,794 元)外之索賠, 則適用過失推定責任制⁵⁶。

蓋華沙公約原確立之賠償限額標準, 已不符合現今通貨膨脹及航空市場狀況⁵⁷, 而受害人或其繼承人為突破賠償限額, 多以證明運送人構成「有意的不良行為」(dol)為方法, 然此通常伴隨著漫長的訴訟程序及高額的訴訟費用, 且增加運送之營運成本⁵⁸, 故於 1999 年蒙特利爾公約內, 採取雙梯度責任制。

其次, 1999 年蒙特利爾公約第 29 條規定, 在任何有關乘客、行李

⁵⁴ 人民幣與特別提款權的比價調整為 1 特別提款權折合人民幣 10.5390 元, 國家局調整人民幣與特別提款權比價, 參考網頁: <http://www.chinapostnews.com.cn/313/ywzn01.htm>, 瀏覽日期: 2008 年 1 月 14 日。

⁵⁵ 以 2008 年 1 月 13 日, 新台幣 1 元比人民幣 0.22377 元之匯率換算。

⁵⁶ 1999 年蒙特利爾公約 Article 21:1. For damages arising under paragraph 1 of Article 17 not exceeding 100,000 Special Drawing Rights for each passenger, the carrier shall not be able to exclude or limit its liability. 2. The carrier shall not be liable for damages arising under paragraph 1 of Article 17 to the extent that they exceed for each passenger 100 Special Drawing Rights if the carrier proves that: (a) such damages were not due to the negligence or other wrongful act or omission of the carrier or agents; or (b) such damages were solely due to the negligence or other wrongful act or omission of a third party. Article 20: 「If the carrier proves that the damage was caused or contributed to the negligence or other wrongful act or omission of the person claiming compensation, or the person from whom he or she derives his or her rights, the carrier shall be wholly or partly exonerated from its liability to the extent that such negligence or wrongful act or omission caused or contributed to the damage. When by reason of death or injury of a passenger, the carrier shall likewise be wholly or partly exonerated from its liability to the extent that it proves that the damage was caused or contributed to by the negligence or other wrongful act or omission of that passenger. This Article applies to all the liability provisions in this Convention, including paragraph 1 of Article 21.

⁵⁷ 歐盟委員會:《關於航空事故中航空承運人責任理事會規章的建議備忘錄》。

⁵⁸ 另伴隨航空保險業高度發達, 航空運送人之責任可移轉予第 3 者(即保險公司), 使運送人不致於破產或不堪重負; 其次, 嚴格責任可進一步加強保障乘客; 再者, 航空科學技術之高速發展, 可預見並加以防範航空風險(如: 天災、技術障礙等), 故嚴格責任制始而興起; 再者, 調和發展中國家、已發展國家間之矛盾。唐明毅, 新國際航空旅客運輸責任制度及其影響, 政治與法律, 2003 年第 2 期, 第 69 至 70 頁。

或貨物運輸之索賠案件中，僅得依公約規定之條件及責任限額提起，且不得請求懲罰性之損害賠償。依此，有學者以為，1999年蒙特利爾公約第29條既已明文規定，則乘客、託運人基於侵權行為請求運送人賠償時，運送人之賠償範圍仍限於乘客或託運人之實際損害，不及於懲罰性賠償⁵⁹。

三、運送人遲到之責任

關於遲到之認定，1999年蒙特利爾公約同華沙公約體系般，均未設立明確之認定標準。其次，運送人就遲到之損害賠償責任部分，1999年蒙特利爾公約第19條⁶⁰訂有明文，原則上，運送人對乘客之遲到負賠償責任，然若運送人可證明自身或其使用人或代理人已採取一切可合理要求之措施（例如：因機械故障而遲到，運送人已為乘客安排住宿並提供餐點等），或無法採取此措施（例如：無法控制之天候條件）以避免損害之發生者，則運送人不負擔乘客遲到之賠償責任。

至於「一切可合理要求之措施」為新規定，取代華沙公約規定之「一切必要措施」，至於所謂「合理」，非依據運送人、乘客或託運人單方面之判斷，而需由法院依據通常情況加以判斷，係指一般乘客可向具備「合理的注意」、「應有的謹慎」的運送人慣常或正常期望的措施。⁶¹

運送人因遲到造成之損害對每名乘客之最高賠償額以4,150特別提款權為限，但乘客仍應證明其因運送人遲到所生之實際損害⁶²。另倘能

⁵⁹ 洪莉萍，析論《統一國際航空運輸某些規則的公約》在我國的適用，政治與法律，2006年第1期，第102頁。

⁶⁰ 1999年蒙特利爾公約 Article 19: The carrier is liable for damage occasioned by delay in the carriage by air of passengers, baggage or cargo. Nevertheless, the carrier shall not be liable for damage occasioned by delay if it proves that it and its servants and agent took all measures that could reasonably be required to avoid the damage or that it was impossible for it or them to take such measures.

⁶¹ 高峰，論國際航空運輸承運人的責任制度，大連海事大學碩士論文，2004年8月，第34頁。

⁶² 1999年蒙特利爾公約 Article 22: 1. In the case of damage caused by delay as specified in Article 19 in the carriage of person, the liability of the carrier to the passenger is limited to 4,150 Special Drawing Rights.

證明運送人、其使用人及其代理人主觀上有故意並認識極可能產生損害，仍輕率地在其職務範圍內作為或不作為造成，則運送人之賠償責任不受上揭限額限制⁶³。

四、空運提單（Air Waybill）相關規定

1999 年蒙特利爾公約第 5 條規定，空運提單之記載事項包括以下 3 項：1.對出發地和目的地之標示；2.出發地和目的地是在一當事國領土內，而在另一國之領土內，有一個或幾個約定之停經地點，至少對其中一個此種停經地點之標示；3.對貨物重量之標示。⁶⁴至於貨物性質部分，雖非空運提單必要記載事項，然 1999 年蒙特利爾公約第 6 條規定，託運人在特定情況下（例如：海關、警察和類似公共當局之手續）加以說明之必要。⁶⁵

另該公約第 4 條第 2 項規定，履行航空運送的證明包括出示空運提單，或以其他方法所製之文件⁶⁶（包括電子票證等⁶⁷）；惟若運送人未遵

⁶³ 1999 年蒙特利爾公約 Article 22:...5. The foregoing provisions of paragraphs 1 and 2 of this Article shall not apply if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier, its servants or agents, done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result; provided that, in the case of such act or omission of servant or agent, it is also proved that such servant or agent was acting within the scope of its employment.

⁶⁴ 1999 年蒙特利爾公約 Article 5: 「The air waybill or the cargo receipt shall include: (a) an indication of the places of departure and destination; (b) if the places of departure and destination are within the territory of a single State Party; one or more agreed stopping places being within the territory of another State, an indication of at least one such stopping place; and (c) an indication of the weight of the consignment.」

⁶⁵ 1999 年蒙特利爾公約 Article 6: The consignor may be required, if necessary, to meet the formalities of customs, police and similar public authorities to deliver a document indicating the nature of the cargo. This provision creates for the carrier no duty, obligation or liability resulting therefrom.

⁶⁶ 1999 年蒙特利爾公約 Article 4: ...2. In the carriage of postal items, the carrier shall be liable only to the relevant postal administration in accordance with the rules applicable to the relationship between the carriers and postal administrations.

⁶⁷ 以電子票證為航空運送證明者，運送人需應託運人之要求，出具貨物收據予託運人，蓋電子票證屬所謂「其他方法」；張又升，航空貨運提單之研究，國立台灣海洋大學海洋法律研究所碩士論文，2001 年 6 月，第 26 頁。1999 年蒙特利爾公約第 4 條第 2 項規定：1. In respect of the carriage of cargo, an air waybill shall be delivered. 2. Any other means which preserves a record of the carriage to be

守上揭空運提單記載事項或未出具空運提單之規定，運送人仍可主張適用 1999 年蒙特利爾公約之限制責任之相關規定，一九九九年蒙特利爾公約第九條定有明文⁶⁸，換言之，運送人縱未出具空運提單或出具之空運提單上記載事項與 1999 年蒙特利爾公約之規定不符，均不影響運送契約之效力，且運送人可主張該公約之限制責，此與上揭華沙公約、海牙議定書分別定有懲罰性規定頗為不同。

縱使運送契約不以出具空運提單為必要，然 1999 年蒙特利爾公約第 4 條第 1 項、第 7 條第 1 項分別規定，運送貨物應出具空運提單，且該空運提單之第 3 份，於運送人收受貨物後，交予託運人收執，是空運提單為運送人收貨之收據至明，是空運提單仍為訂定運送契約、運送人接受貨物和運送條件的證明。⁶⁹



performed may be substituted for the delivery of an air waybill. If such other means are used, the carrier shall, if so requested by the consignor, deliver to the consignor a cargo receipt permitting identification of the consignment and access to the information contained in the record preserved by such other means.

⁶⁸ 1999 年蒙特利爾公約 Article 9: Non-compliance with the provision of Article 4 to 8 shall not affect the existence or the validity of the contract of carriage, which shall, nonetheless, be subject to the rules of this Convention including those relating to limitation of liability. Thomas J. Whalen, 'The NEW Warsaw Convention: The Montreal Convention', AIR & SPACE LAW, VOL. XXV NUMBER 1, 2000, P.17.

⁶⁹ 1999 年蒙特利爾公約 Article 11(1): The air waybill or the cargo receipt is prima facie evidence of conclusion of the contract, of the acceptance of the cargo and of conditions of carriage mentioned therein.

第三節 國際航空運送契約⁷⁰之意義及性質

第一項 航空運送契約之意義

所謂「航空運送契約」即指乘客、貨物託運人或收貨人與運送人及其代理人間達成約定，約定由運送人以航空器為他方（包括託運人 consignor；shipper 或乘客 passenger）由一定之場所運送貨品或乘客至另一場所，他方則支付運費作為報酬者。

而「國際航空運送契約」即於航空運送契約中，運送人之出發地與目的地、停經地需符合上揭華沙公約所規定之國際運送意義者，於此不另贅述。



第二項 航空運送契約之性質

一、航空運送契約為不要式及不要物契約

民航法著重於行政管理部分，未提及航空運送契約之成立要件⁷¹，故航空運送契約應回歸適用臺灣民法，參臺灣民法第153條規定：「當事人互相表示意思一致者，無論其為明示或默示，契約即為成立。當事人對於必要之點，意思一致，而對於非必要之點，未經表示意思者，推定其契約為成立，關於該非必要之點，當事人意思不一致時，法院

⁷⁰ 我國之「契約」，即為中國「合同」之意。

⁷¹ 我國民航法之章節如下：第1章總則、第2章航空器、第3章航空人員、第4章航空站飛行場與助航設備、第5章飛航安全、第6章民用航空事業之管理、第7章外籍航空器或外籍民用航空運輸業、第8章（刪除）、第9章賠償責任、第9章之1超輕型載具、第10章罰則、第11章附則。

應依其事件之性質定之。」故若運送人與乘客或託運人之要約及承諾，就乘客或貨物之必要之點相互一致者，航空運送契約即為成立，可知航空運送契約為非要式，且經雙方當事人意思表示一致即成立之諾成契約⁷²。故臺灣通常需以航空運送憑證（包括客票、航空貨物提單）反證運送契約之成立。

又觀大陸民航法雖於第 111 條規定：「客票是航空旅客運輸合同訂定和運輸合同條件的初步證明。旅客未能出示客票、客票不符合規定或客票遺失，不影響運輸合同的存在或有效...」縱使同法第 113 條另規定：「承運人有權要求託運人填寫航空貨運單...託運人未能出示航空貨運單、航空貨運單不符合規定或者航空貨運單遺失，不影響運輸合同的存在或者有效。」然該規定亦未明定航空貨物運送契約成立之要件為何，則乘客或託運人未出示客票、航空貨運單、或上揭單據不符合規定者，既均不影響運送契約之成立及效力，換言之，航空運送憑證不影響運送契約之成立、生效，可知中國航空運送契約亦為非要式且為諾成契約性質至明。

再者，觀上揭 1999 年蒙特利爾公約之規定，運送契約不以出具空運提單為必要，且縱使空運提單上記載之事項與 1999 年蒙特利爾公約之規定不符，亦不影響該運送契約之效力，益徵在中國航空運送契約為非要式、諾成契約性質。

二、航空運送契約為無名契約

所謂有名契約即謂係指已於法律上賦予其特定名稱及規定之契約，不限於各種債之規定，我國民法債編通則中所列之準違約金（見臺灣民法第 253 條規定）、海商法之海上貨物運送契約等均為此。

⁷² 張又升，航空貨運提單之研究，國立台灣海洋大學海洋法律研究所碩士論文，2001 年 6 月，第 9 頁。

本文認為我國民法第622條規定：「稱運送人者，謂以運送物品或旅客為營業而受運費之人。」故依民法運送人之要件為下：1.從事運送行為、2.履約之內容須為運送、3.以運送為營業、4.收取運費作為報酬⁷³、5.為不特定第三人從事運送、6.運送之標的為物品或乘客，⁷⁴有學者以為航空運送人與一般陸上運送人僅在於使用之運送工具之不同，其餘要件應仍為一致。然觀民法第16節運送之立法理由，認為稱運送營業者，指以收受運費在陸上或非海商法之範圍之水上運送或乘客為營業者，質言之，就陸上運送乘客、貨物部分，係以民法運送之相關規定為依歸，至於海上運送乘客、貨物部分，應適用海商法之規定，至於以航空器運送乘客、貨物部分，應為法律未規定之事項⁷⁵，若一體適用民法關於陸上運送之規定，與航空運送之實務有所出入，是需考量航空運送之特殊情況，類推適用而比附援引與其性質相類似之臺灣民法規定，加以適用。⁷⁶綜上所述，本文認為航空運送契約應屬無名契約。

然我國實務上認為民航法就航空運送契約成立要件既未有明文規定，則應回歸適用我國民法運送節之規定，而認定航空運送契約屬有名契約。



三、航空運送契約為有償契約及雙務契約

蓋航空運送契約係以當事人一方之運送人負有將乘客或他方託運之貨物，由一定場所運送至另一場所之義務，而乘客、託運人則負擔給付報酬予運送人之義務，且乘客或託運人給付之報酬與運送人之運

⁷³ 凌鳳儀，航空運輸管理概論，文笙書局，2002年2月，第272頁。

⁷⁴ 楊政樺，民航法規，揚智文化事業股份有限公司，2003年12月，第32頁。

⁷⁵ 此應屬「法律漏洞」，蓋關於航空運送乘客、貨物部分並未違反我國民法規範意旨、計劃，且立法者並未有意沉默，已訂定民航法加以規範。

⁷⁶ 張又升，航空貨運提單之研究，國立台灣海洋大學海洋法律研究所碩士論文，2001年6月，第8頁。

送行為間，具有對價關係，故航空運送契約為有償契約性質至明。

其次，航空運送契約以運送人負擔運送之義務，而乘客、託運人負擔給付對價報酬之義務，故航空運送契約亦為雙務契約。

第四節 航班遲到

所謂航班遲到，學者曾提出以下三種定義：1.限於飛機在空中飛行中的遲延、2.應指華沙公約第 18 條第 2 項之「航空運送期間」、3.整個航空運送未能按約定時間，將乘客、行李或貨物運抵目的地。通常法院以上揭第三定義為認定標準，再參以上揭第 2 定義部分論點⁷⁷，換言之，「遲到」係指逾越乘客或託運人選擇以空運為運送方式到達時間之合理期待。

在大陸，所謂遲到係指運送人未依運送契約約定之時間或合理的期間，將乘客、行李或或貨物運抵目的地，而上揭運送契約約定之時間，以航班時刻表或機票上標示之抵達時間為標準，若航空運送契約沒有明確約定具體之運送時間，則應以完成該運送所需要之合理時間為標準⁷⁸；有大陸學者以為，航班遲到係指出發地或抵達目的地之時間上不

⁷⁷ 楊舜惠，兩岸民用航空旅客運送適用消費者保護法之比較研究，國立台灣海洋大學海洋法律研究所碩士論文，2001 年 6 月。

⁷⁸ 曹三明、夏興華主編，民用航空法釋意，社會科學文獻出版社，1992 年，第 292 頁。有學者同此見解，認為航空運送有其潛在風險及高度協調性之特殊性，且班機時刻表並非運送契約本身，並常註記「如有變動，恕不通知」等語，故遲到應指運送人未於合理或特別時間內將乘客、行李或貨物送達目的地；吳建瑞，航空法學，中國民航出版社，2005 年，第 178 頁。另有大陸學者以為，航班遲到係指出發地或抵達目的地之時間上不合理之延誤，換言之，需符合乘客或託運人對於其選擇快速運送方式之空運所合理期望之期限，通常需要法院地法加以解釋何謂不合理延誤，其次，不合理延誤即指運送人未盡最大努力合理地迅速運送乘客及行李；李偉芳，航空承運人航班延誤的法律分析，政治與法律，2004 年第 6 期，第 98 至 99 頁。

合理之延誤，而不合理之遲到，端視運送人所花費之時間，是否超過乘客、託運人所期望在一般情況下完成該項航空運送所需之時間，換言之，需符合乘客或託運人對於其選擇快速運輸方式之空運所合理期望之期限，通常需要法院地法加以解釋何謂不合理延誤。

至於運送人在航班時刻表上註記之時間，通常非判斷遲到之標準，蓋運送人僅將航班時刻表認定為預期時間，非運送契約本身，航空實務上，航空公司往往註記「航班時刻僅供參考」、「如有變動，恕不通知」等語，中國國際航空公司在其運送約款第9條聲明：「承運人將盡最大努力以合理得快速承運旅客及行李。在班期時刻表內或其他地方所列的時間是不予保證的，也不構成本合同的一部分。承運人無須事先通知可以改換備用承運人或飛機，在必要時可以改變或取消客票上所列的經停地點。班期時刻可不事先通知而改變，承運人對航班的銜接不負責任。」⁷⁹即為一例。再按，大陸國際航空運送協會之「旅客行李運輸的一般條件」約定，運送人僅為盡最大努力合理地迅速運送乘客及行李的義務。⁸⁰

再者，關於遲到之原因，可分為因運送人原因或非運送人原因所造成2種，前者係指因運送人可控制之行為造成遲到者，例如：機務維護、航班調配、商務、機組原因，均為運送人可控制之原因，此部分運送人即需負擔乘客因遲到所造成之損失。後者，即謂天候、突發事件、空中交通管制、安全檢查等非運送人所得控制之因素導致遲到者，雖此部分運送人不負賠償責任，然運送人仍負有告知及補救義務。⁸¹

⁷⁹ 楊政樺，民航法規，揚智文化事業股份有限公司，2003年12月，第64頁。

⁸⁰ 高峰，論國際航空運輸承運人的責任制度，大連海事大學碩士論文，2004年8月，第23頁。

⁸¹ 董念清，中國航空法：判例與問題研究，法律出版社，2007年4月，第115至116頁。

第五節 航空運送憑證之界定

運送憑證係指於航空運送中，用以確立乘客、託運人、收貨人與運送人及其代理人間權利義務關係之法律文件，即象徵運送契約本身⁸²。包括：航空公司交付予乘客⁸³之機票（passenger ticket，即客票）、行李票（luggage ticket），及運送人填寫之空貨提單，以下將詳述之。

第一項 客票及行李票之法律意義

客票即一般人所知之機票，係由運送人或其代理人所填寫，內容包括運送條件（出發地、停經地、目的地）、通知事項（包括：適用之法律和運送規章）、開票地點、日期、人名稱和地址等⁸⁴，而運送條件需符合相關之國際公約之規定及慣例，換言之，國際航空運送之客票上，須載明出發地和抵達地位於不同國家境內，或一個以上之約定停經地（agrees stopping place）在不同於出發地和抵達地之國家之任何運送之事項。

一般而言，客票係由會計聯、出票人聯、乘機聯（1至4聯）、乘客聯所組成，會計聯係供財務部門審核及入帳之用，出票人聯供填開客票之單位存查，乘機聯供乘客在約定地點憑之以搭乘班機，係指客票中標示「適用於運送」之部分，乘客聯則由乘客收執。

⁸² 吳玲琍，論航空承運人的法律責任，蘭州交通大學學報，第24卷第5期（2005年10月），第41頁。

⁸³ 蓋乘客向航空公司支付票價、購買客票之行爲，即爲契約邀約行爲，航空公司因而收取票價並交付客票之行爲，應屬承諾行爲。盧丹丹，試論航班延誤與旅客的賠償請求權-從航班延誤問題對《中華人民共和國民用航空法》的思考，經濟師，2003年第1期，第59頁。

⁸⁴ 吳建瑞，航空法學，中國民航出版社，2005年版，第159頁。

在國際運送中，出售客票之航空運送人（公司），該客票所示之航空運送全程不一定均由該航空運送人（公司）承擔，蓋若出售客票之航空運送人（公司）已與他航空運送人（公司）訂有銷售代理協議或結算聯繫者，則可由他航空運送人負責承運客票中所示之某段航程。舉例如下：向大陸某航空公司購買大陸上海至巴拿馬（途經美國、墨西哥）之客票為例，該客票雖向大陸某航空公司購買，但附隨之乘機聯有 3 張，第 1 張乘機聯表示自上海至美國洛杉磯航段部分，而運送人為該中國某航空運送人（公司），第 2 乘機聯表示自美國洛杉磯至美國佛羅里達及佛羅里達至墨西哥城之二航段，運送人為某美國航空運送人（公司），第 3 張乘機聯係指墨西哥城至巴拿馬城航段，運送人另為墨西哥某航空運送人（公司），則上揭某美國、墨西哥航空運送人（公司），使用該中國某航空運送人（公司）出售之客票，並分別以自乘客處取得之乘機聯第 2、3 聯，作為其向中國某航空運送人（公司）收取運費之憑證⁸⁵。



第二項 空運提單之形成

一、空運提單概說

空運提單係託運人與運送人間之運送契約權利義務關係主要證明文件、載運貨物之單據，及託運人至銀行押匯之文件。

一旦運送人與託運人就航空運送貨物之內容達成約定，航空運送契約即為成立，至於空運提單則為航空運送契約成立後，託運人將託運貨物交予運送人，再由運送人簽發空運提單予託運人收執，也因此據以為航空運送契約成立之證明。

⁸⁵ 吳建瑞，航空法學，中國民航出版社，2005 年版，第 159 頁。

二、空運提單之功能

空運提單用以作為託運人與運送人間簽訂運送契約之初步證明。其功能如下：

(一) 運送契約之主要書面證明

空運提單為是否為運送契約，在學說上容有爭議，有見解以為空運提單僅為運送契約之證明，蓋依大陸民用航空貨物國內運輸規則（1996年修正）規定，託運人欲與運送人訂定航空運送契約，需先填寫「航空貨物運輸貨物託運單」，運送人於接受託運書及貨物後，才填發空運提單，換言之，託運人以託運書向運送人發出要約，運送人接受託運書而為承諾，彼此間訂定運送契約後，始由運送人簽發空運提單，其次，空運提單僅為運送契約之初步證明，若運送人與託運人間另有約定，則該特別約定將推翻空運提單之效力⁸⁶。另大陸民航法第 118 條規定：「航空貨運單是航空貨物運輸合同訂立和運輸條件以及承運人接受貨物的初步證據。」相反地，另有學者以為空運提單即運送契約本身，蓋運送人及託運人於空運提單內約定之內容，包括運費、運送條件、經停地點等重要事項，且運送人與託運人間通常不另定一運送契約。然本文認為以前者為妥，認為空運提單僅為運送契約之證明，非運送契約本身。

(二) 託運人交付貨物予運送人之單據（receipt of goods）

蓋空運提單之持有人，若未前往銀行贖單，即無法提貨，且觀大陸民航法第 119 條規定，縱使託運人已將運送物交予航空運送人，託運人仍享有「貨物處置權」，於貨物到達目的地，收貨人繳付應付款項，並履行空運提單上所列之條件者，託運人始喪失「貨物處置權」⁸⁷，另

⁸⁶ 黃力華，空運單法律問題研究，西南民族學院學報·哲學社會科學版，第 21 卷第 10 期（2000 年 10 月），第 121 至 122 頁。

⁸⁷ 大陸航空法第 119 條規定：「托運人在履行航空貨物運輸合同規定的義務的條件下，有權在出發地機場或者目的地機場將貨物提回，或者在途中經停時中止運輸，或者在目的地點或者途中要求將貨物交給非航空貨運單上指定的收貨人，或者要求將貨物運回出發地機場...收貨人的權利依照本法第 120 條規定開始時，拖運人的權利即告終止。...」另同法第 120 條規定：「除本法第 119 條所列

華沙公約第 11 條第 2 款規定，在沒有相反證據時，空運提單中關於貨物重量、尺寸和包裝以及件數的說明，都應該視為真實，除非經過運送人與託運人共同查對並在空運提單中註明「經過查對」，或者註記說明貨物之外表外，關於貨物數量、體積及情況的說明不能構成不利於運送人之證據。而空運提單此性質，與海運提單迥然不同⁸⁸。

(三) 運費或其他墊付費用之單據

空運費用之付款方式包括「運費預付」或「貨到付款」2 種，而不論為哪一種，在空運提單上均會有所註記，若運費或其他費用係為 C & F 或 C.I.F 之貿易條件，在空運提單已付欄 (Prepaid) 記載「X」，若為以 FOB 之貿易條件，在空運提單託收欄 (Correct) 記載「X」。

另一般均由航空公司或其代理商先墊付給有關單位 (包括：海關、貨運站及保險公司等)，並於空運提單上列載相關之墊款，待貨物運抵終點站後，再持空運提單向進口商收取所墊付之款項。

(四) 保險證明 (若託運人要求運送人代辦保險)

(五) 向海關報關之用

(六) 運送過程之路單 (便於運送人之發轉、交付及聯轉)

(七) 託運人 (即出口商) 向銀行押匯之主要單據

國際貿易實務上，進口商向外匯 (及開狀) 銀行申請購買信用狀，並將之交予出口商，出口商取得以銀行信用代替進口商信用之信用狀後，依該信用狀上記載之條件，向銀行辦理押匯，經押匯銀行審核出口商提出之貨運單據，符合該信用狀條件，始予以押匯或付款予出口

情形外，收貨人於貨物到達目的地點，並在繳付應付款項和履行航空貨運單上所列運輸條件後，有權要求承運人移交航空貨運單並交付貨物。...

⁸⁸ 海運提單為載貨所有權之憑證，根據「1978 年聯合國海上貨物運輸公約」(簡稱漢堡規則)，認為海運提單為證明海上運輸契約和貨物已由承運人接管或裝船，以及運送人據以保證交付貨物的單據。

商。而上揭貨運單據包括：商業發票（具備貨款清單和帳單性質）、保險單或保險證明書（證明已投保貨物之損害風險）、載運貨物之運送單據⁸⁹。又空運提單為航空運送中信用狀交易條件下，已依約定交貨之證明，已如前述，故空運提單為出口商持以向銀行押匯之主要單據。

三、空運提單之性質

（一）空運提單為非物權性證券

依華沙公約第 13 條或 1999 年蒙特利爾公約第 13 條之規定，貨物運抵目的地後，受貨人付清應付之費用及履行空運提單所載之運送約定後，即得請求運送人交付空運提單及貨物，未規定受貨人需出示空運提單並繳回，並無如民法第 629 條規定，一經交付提單於有受領物品權利之人時，運送物之所有權即行移轉，故空運提單非物權證券至明。況航空實務上，以貨到目的地後，收貨人憑運送人交付之貨到通知書提貨，而非以空運提單為提貨依據，益徵空運提單非物權性證券一情。⁹⁰

（二）空運提單為非流通性證券

海牙議定書第 9 條增定加入本公約不妨礙簽發可轉讓性空運提單之條文，然為 1999 年蒙特利爾公約取消空運提單可依交付或背書轉讓之明文，就空運提單是否為流通性證券，在國際公約上無法直接得知。

實務上，由於航空運送之快速，通常託運人將空運提單交予受貨人前，貨物就已到達目的地，故實際上透過轉讓空運提單來代表轉讓貨物之可能性不高，且多年來實踐上，空運提單都印有「禁止背書轉讓」

⁸⁹ 張又升，航空貨運提單之研究，國立台灣海洋大學海洋法律研究所碩士論文，2001 年 6 月，第 29 頁。

⁹⁰ 然我國實務見解認為空運提單應適用民法第 629 條規定：「交付提單於有受領物品權利之人時，其交付就物品所有權移轉之關係，與物品之交付有同一之效力。」。

(not negotiable) 字樣，且正面受貨人欄均會填寫特定之受貨人名稱及地址，而非「憑...指示交付」(to order of 或 to order)，因此，航空實務上空運提單為不可轉讓性，換言之，為非流通性證券。⁹¹

(三) 空運提單為非獨立性證券

華沙公約體系及 1999 年蒙特利爾公約並無類似於臺灣民法第 627 條⁹²之規定，且 1999 年蒙特利爾公約第 11 條規定，空運提單或貨物收據為訂定契約、接受貨物（關於所收受貨物之重量、尺寸和包裝及包裝件數等記載）和所列運送條件之表面證據，除運送人經託運人在場時查對並在空運提單或貨物收據上註明外，空運提單上之記載不得為不利於運送人之證據。由上可知，空運提單上之記載僅具推定效力，仍應依契約決定當事人間之運送關係，因此，空運提單非獨立性證券。

(四) 空運提單、陸運提單 (Bill) 之差異。

空運提單與陸運提單均為運送人收受貨物之收據亦為運送契約之證明，然差異點在於空運提單非物權證券（已如前述），而陸運提單依民法 629 條之規定，則具備物權性證券性質，再者，受貨人領貨時，空運提單因無另有規定，故無須繳回，然陸運提單則具備繳回性（參閱表 2 之 1）。

⁹¹ 張又升，航空貨運提單之研究，國立臺灣海洋大學海洋法律研究所碩士論文，2001 年 6 月，第 49 至 51 頁。

⁹² 我國民法第 627 條規定：「提單填發後，運送人與提單持有人間，關於運送事項，依其提單之記載。」。

表 2 之 1 空運提單與陸運提單之不同

性 質 種 類	空運提單	陸運提單
貨物之收據	是	是
運送契約之證明	是	是
物權證券	是	否
繳回性	否 ⁹³	是



⁹³ 空運提單受貨人提領貨物時，並無規定需繳回空運提單予運送人。

第六節 民航法之特性

第一項 兼具國內法與國際法之性質

民航法創始之初，以空際比諸海洋，以海法為依循，而國際法又起源於海上法典之編纂，故民航法與國際法可謂起於同源，我國民航法第1條規定：「為保障飛航安全，健全民航制度，符合國際民用航空標準法則，促進民用航空之發展，特制定本法。」明文宣示民航法之立法目的涵蓋國際民用航空標準，民航法兼顧國內法與國際法之性質；另參民航法第121條規定：「本法未規定事項，涉及國際事項者，民航局得參照有關國際公約及其附約所定標準、建議、辦法或程序報請交通部核准採用，發布施行。」為採用將國際法之內容引為國內法條文之適用方式。⁹⁴

其次，大陸民航法之法源，包括國際多邊條約、國際雙邊條約、國際組織之決議。大陸民航法第9章「公共航空運輸」，係以海牙議定書、1971年瓜地馬拉議定書、1975年蒙特利爾第4號議定書、1961年瓜達哈拉哈公約為基礎起草的，全面採納「華沙公約」體系之內容⁹⁵，尚且，於2005年7月31日起，1999年蒙特利爾公約對大陸生效，況觀大陸民航法第184條⁹⁶規定，原則上將國際條約內容視為國內法效力，以大陸聲

⁹⁴ 民航法適用國際法之方式概有4種：1.將國際法之內容引為國內法條文、2.將條約視為國內法效力、3.適用國際先例、4.適用國際法之一般公認原則。劉承漢，陸空運輸法概要，三民書局股份有限公司，1978年11月，第61至62頁。

⁹⁵ 唐明毅，新國際航空旅客運輸責任制度及其影響，政治與法律，2003年第2期，第73頁。

⁹⁶ 大陸民航法第184條規定：「中華人民共和國締結或者參加得國際條約同本法有不同規定的。適用國際條約的規定；但是，中華人民共和國聲明保留的條款除外。中華人民共和國法律與中華人民共和國締結或者參加的國際條約沒有規定的，可以適用國際慣例。」而大陸於1958年加入華沙公約，於1974年加入芝加哥公約，1978年加入東京公約，於1980年加入海牙議定書；大陸加入之國際雙邊條約如下：1.1946年英美百慕達1號協定；2.1977年英美百慕達2號協定。大陸加入國際民航組織（ICAO）理事會通過之「國際標準及建議措施」、國際航協（IATA）通過之決議，例如：航空運送有關費率之決議。吳利子，中共民航空法與兩岸通概略分析，世界新聞傳播學院學報，第6期（1996年10月），第344頁。

明保留條款部分為適用國際條約之例外。因此，兩岸之民航法均兼顧國內法與國際法之性質。

第二項 兼具公法與私法之性質

公法為規定國家與公共團體，或國家、公共團體與私人關係之法律，私法則為規範私人相互間之法律關係者。民航法第9章、大陸民航法第9章第3節賠償責任部分，均為關於運送人與乘客或託運人間損害賠償關係之規定，為私法範疇，至民航法第10章罰則、大陸民航法第15章法律責任部分，有規定刑事罰⁹⁷及行政罰者⁹⁸，則屬公法範疇；可知民航法及大陸民航法均兼具公法與私法之性質。



第三項 兼具實體法與程序法之性質

實體法為規定權利義務關係之法規，相對地，程序法為規定施行權利義務之程序者，民航法兼具實體法與程序法性質，蓋以民航法第89條⁹⁹為例，規定航空器失事所致之損害賠償責任，而第97條¹⁰⁰則規定損

⁹⁷ 我國民航法100規定：「以強暴、脅迫或其他方法劫持航空器者，處死刑、無期徒刑或七年以上有期徒刑。因而致人於死者，處死刑或無期徒刑；致重傷者，處死刑、無期徒刑或十年以上有期徒刑。第一項之未遂犯罰之。預備犯第一項之罪者，處三年以下有期徒刑。」；以大陸民航法為例，大陸民航法第196條規定：「故意傳遞虛假情報，擾亂正常飛行秩序，使公私財產遭受重大損失的，依照刑法第一百五十八條的規定追究刑事責任。」

⁹⁸ 民航法第111條至第119條之1即有相關行政罰之規定，第119條：「民用航空運輸業，違反第四十條第三項規定者，處新臺幣六萬元以上三十萬元以下罰鍰。」

⁹⁹ 民航法第89條規定：「航空器失事致人死傷，或毀損他人財物時，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。」；大陸民航法第210條規定：「違反本法規定，上不夠成刑事處罰，應當給予治安管理處罰的，依照治安管理處罰條例的規定處罰。」。

害賠償訴訟之管轄法院。另大陸民航法第124條規定：「因發生在民用航空器上或者旅客上、下民用航空器過程中的事件，造成旅客人身傷亡的，承運人應當承擔責任。…」同法143條規定：「對實際承運人履行的運輸提起的訴訟，可以分別對實際承運人或者締約承運人提起，也可以同時對實際承運人和締約承運人提起；被提起訴訟的承運人有權要求另一承運人參加應訴。」分別為規範權利義務關係及實行權利義務之程序規定，大陸民航法亦兼具實體法與程序法性質至明。



¹⁰⁰ 民航法第97條：「因第八十九條所生損害賠償之訴訟，得由損害發生地之法院管轄之。因第九十一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。」



第三章 臺灣航空運送人責任之法律規範與實務

關於民用航空運送人責任規定，臺灣地區未區分為國際航空或國內航空，而一體均適用民航法及民法之規定。

第一節 民航法體系之立法背景及定位

1953年5月30日經總統公布施行「民航法」¹，迄今歷經於1974年、1984年、1995年、1998年多次修正，目前共分11章，共123條。又因航空運送為運送人履行與乘客或託運人運送契約約定，運送人或貨至約定地點，故亦適用民法之相關規定。而民航法與民法，為特別法應優先適用，尚且，民航法之法位階為法律，相較於其他相關行政法規（例如：航空客貨損害賠償辦法），亦應優先適用民航法之規定。

然民航法就航空運送某些議題未有明文規定，而應回歸適用民法相關規定，然是否均可一體適用民法之規定，學說上仍有爭議，蓋民法關於運送之規定，為規範陸上運送之情形，與以航空器運送之情形究屬有別，故仍應視具體情況加以類推適用。

¹ 1941年5月30日公布「航空法」（分8章，共計67條），然該法公布後，迄今未實行。嗣經交通部根據航空法及國際民用航空公約，並參考他國之航空法規，訂定現行之「民航法」。

第二節 乘客傷亡責任之規定與實務

第一項 民法之規定

運送人負擔侵權行為責任之要件有下：1.運送人有故意、過失，2.有侵害行為，3.侵害他人權利與利益，4.被害人有損失，5.侵害行為與損害間具因果關係。

民法第 654 條²規定，運送人對於乘客因運送所生之傷害，負「通常事變之無過失責任」³換言之，運送人免責事由有：1.出於旅客之過失、2.不可抗力。其次，上揭賠償請求權時效為自運送終了，或應終之時起，2 年間不行使而消滅⁴。至於上揭請求權之損害賠償範圍，因運送編並無規定，乃回歸民法第 216 條⁵之規定，以乘客所受損害、所失利益為賠償範圍。

關於乘客死亡時，其繼承人就該乘客若生存所應得之利益，可否請

² 民法第 654 條規定：「旅客運送人對於旅客因運送所受之傷害及運送之遲到應負責任。但因旅客之過失，或其傷害係因不可抗力所致者，不在此限。運送之遲到係因不可抗力所致者，旅客運送人之責任，除另有交易習慣者外，以旅客因遲到而增加支出之必要費用為限。」

³ 即乘客於運送過程中受傷害，無庸證明傷害係運送人過失所致，運送人均需負擔賠償責任，除外情形：1.不可抗力、2.運送物之性質、3.乘客所致者；楊政樺，民航法規，揚智文化事業股份有限公司，2003 年 12 月版，第 53 頁。鄭玉波，民法債編各論（下冊），自版，1991 年 10 月第 14 版，第 619 頁。

⁴ 民法第 623 條規定：「關於物品之運送，因喪失、毀損或遲到而生之賠償請求權，自運送終了，或應終了之時起，一年間不行使而消滅。關於旅客之運送，因傷害或遲到而生之賠償請求權，自運送終了，或應終了之時起，二年間不行使而消滅。」

⁵ 民法第 216 條規定：「損害賠償，除法律另有規定或契約另有訂定外，應以填補債權人所受損害及所失利益為限。依通常情形，或依已定之計劃、設備或其他特別情事，可得預期之利益，視為所失利益。」。

求航空運送人賠償？在學說上頗有爭議，然通說及實務見解⁶認為，一般通說均同認被害人生命因受侵害而消滅時，其為權利主體之能力既已失去，損害賠償請求權亦無由成立，參以民法就不法侵害他人致死者，特於民法第192條及第194條定其請求範圍，尤應解為被害人如尚生存所應得之利益，並非被害人以外之人所得請求賠償；亦有學者以為，應包括乘客死亡⁷。

運送人未依契約之約定，將乘客安全、準時送達目的地，且造成乘客身體之損傷或死亡，運送人需負擔債務不履行及侵權行為責任，有學者⁸認為，該二責任有其差異且有併存之實益。

另運送人不得任意事先免除其上揭責任，蓋民法第659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，除能證明旅客對於其責任之免除或限制明示同意外，不生效力。」同法第222條規定：「故意或重大過失之責任，不得預先免除。」故除乘客已明示同意免除或限制運送人責任，且明訂在航空運輸憑證上，運送人不得任意免除或限制其上揭責任。

⁶ 最高法院54年台上字第951號判例意旨：不法侵害他人致死者，其繼承人得否就被害人如尚生存所應得之利益，請求加害人賠償，學者間立說不一。要之，被害人生命因受侵害而消滅時，其為權利主體之能力即已失去，損害賠償請求權亦無由成立，則為一般通說所同認，參以我民法就不法侵害他人致死者，特於第192條及第194條定其請求範圍，尤應解為被害人如尚生存所應得之利益，並非被害人以外之人所得請求賠償。

⁷ 凌鳳儀，我國航空運送人賠償責任之探討，立法院院聞，第30卷第11期（2002年11月），第98頁。

⁸ 王澤鑑，民法學說與判例研究（第1冊），三民書局，1990年4月10日版，第402至第406頁。

第二項 民航法相關規定

民航法第91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。乘客因航空器運送人之運送遲到而致損害者，航空器運送人應負賠償之責。但航空器運送人能證明其遲到係因不可抗力之事由所致者，除另有交易習慣者外，以乘客因遲到而增加支出之必要費用為限。」⁹可知本條文規範之賠償責任主體包括：航空器使用人、運送人，損害賠償原因為意外事故，且意外事故發生期間在乘客於航空器中或上下航空時，造成乘客死亡或受傷者，減免責任事由為意外事故之發生係可歸責於乘客之事由或因乘客之過失所致者，係採相對責任制¹⁰，相當於1999年蒙特利爾公約採用雙梯度責任制度中之第一階之歸責原則¹¹，關於本條文所謂之「意外事故」是否包括因不可抗力所致之事故？有學者採肯定見解¹²，然亦有學者以為，民航法既未有明文規定，應回歸適用民法第654條規定：「旅客過失或因不可抗力所致之旅客傷亡，運送人不負擔賠償責任。」故民航法第91條之「意外事故」範圍應解釋不

⁹ 民航法第 89 條規定：「航空器失事致人死傷，或毀損他人財物時，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。」學說上認為此條文規定係專指航空運送人對地面第三人損害賠償責任，蓋本條文所論及為「人」，相較於同法第 91 條條文內容為「乘客」，法條使用之文字即有不同。

¹⁰ 有學者認為係「不可抗力責任」；陳思吟，航空運送人責任與保險問題研究，國立台灣海洋大學海洋法律研究所碩士論文，2003 年 6 月，第 70 頁。航空運送人對乘客之傷亡所負之責任，相較於對地面第三人所負之責任，分別依民航法第 91 條、第 89 條之規定，為相對責任主義及絕對責任主義；劉承漢，陸空運輸法概要，三民書局股份有限公司，1978 年 11 月版，第 185 頁；凌鳳儀編著，航空運輸管理概論，文笙書局印行，1990 年 2 月初版，第 272 頁。另有學者認稱為絕對責任不妥，蓋損害若因戰爭暴亂所致，一般均認為運送人無庸負責。邱聰智，民法債編通則上冊，輔大法學叢論，1989 年 9 月版，第 252 至第 253 頁。

¹¹ 何念儒，國際航空運送人責任之統一-1999 年蒙特婁公約，輔仁大學法律研究所碩士論文，2001 年 6 月，第 178 頁。

¹² 學者以為，因民航法第 91 條，未將不可抗力列為免責事由，故意外事故應包括「不可抗力」，凌鳳儀，我國航空運送人賠償責任之探討，立法院院聞，第 20 卷第 11 期（2002 年 11 月），第 98 頁。

包括因不可抗力所致之事故¹³。本文認為，民航法第91條第1項但書之規定，已限縮運送人之賠償責任，若可歸責於乘客之事由，或因乘客有過失而發生旅客之傷亡者，運送人得免除或減輕賠償，若將「意外事故」擴大解釋不包括「不可抗力事故」而再限縮運送人之責任，已影響該條文之文義解釋，而民法相較於民航法為普通法與特別法之關係，援引適用民法，以法之體系而言，應不得變更民航法之規定及原意，故本文認為運送人對不可抗力所致乘客傷亡仍應負擔賠償責任。相較於前述關於民法654條之規定，本條文運送人關於乘客受傷之減輕或免責事由，僅限於乘客過失所致之受傷。

至於所謂「上下航空器」，通說以為即使乘客搭乘航空器所為之各種作業（包括：乘客驗票、登機，或飛機降落後下飛機至離去機場時），而乘客在機場休息則非此範圍。¹⁴

另乘客傷亡賠償額部分，依民航法第93條規定，有特別約定者，依其約定；特別約定有不利於中華民國國民之差別待遇者，依特別約定中最有利之規定。無特別約定者，由交通部依照民用航空法有關規定，並參照國際間賠償額之標準訂定辦法，報請行政院核定之；據此，行政院發佈航空客貨損害賠償辦法（下稱客貨賠償辦法），客貨賠償辦法第2條規定，航空器使用人或運送人，對乘客及載運貨物或行李之損害賠償額，除法律別有規定或特別契約另有約定外，依本辦法之規定。換言之，客貨賠償辦法第3、4條¹⁵之規定僅具補充性質，若當事人間另有契約約定者，即排除適用客貨賠償辦法。然若當事人間未有特別約

¹³ 陳思吟，航空運送人責任與保險問題研究，國立台灣海洋大學海洋法律研究所碩士論文，2003年6月，第74頁。

¹⁴ 劉春堂，論國內航空旅客運送人損害賠償責任，保險專刊第4輯（1985年6月），第37頁。

¹⁵ 航空客貨損害賠償辦法第3條規定：「航空器使用人或運送人，依本法第91條第1項前段規定對於每一乘客應負之損害賠償，其賠償額依下列標準。但被害人能證明其受有更大損害者，得就其損害請求賠償：1.死亡者：新台幣300萬元。2.重傷者：新台幣150萬元。前項情形之非死亡或重傷者，其賠償額標準按實際損害計算。但最高不得超過新台幣150萬元。第1項第2款所稱重傷，依刑法第10條第4項之規定。」第4條規定：「航空器使用人或運送人對於載運貨物或行李之損害賠償，其賠償額依下列標準：一、貨物及登記行李：按實際損害計算。但每公斤最高不得超過新台幣1000元。二、隨身行李：按實際損害計算。但每一乘客最高不得超過新台幣2萬元。」

定者，運送人依民航法第91條第1項前段規定對於每一乘客應負之損害賠償，若乘客死亡者，賠償額為新台幣200萬元，若乘客受重傷者，賠償額為150萬元，但被害人能證明其受有更大損害者，得就其損害請求賠償。

第三項 實務相關案例

民航法第69條（現行條文第91條），及航空客貨損害賠償辦法第6條之規定，分別為承襲華沙公約第17條及第25條第1項之規定，因此華沙公約第25條¹⁶關於運送人「故意或重大過失」之制法原理，可作為司法實務之參考。¹⁷

我國非為華沙公約體系之締約國，就近年來發生之重大空難案件中，有無援引國際公約之情形？適用何國法律及賠償方式等方面作，將以下列案件作探討：



一、臺灣高等法院88年上更（一）字第368號民事判決

（一）案例事實

被上訴人之女於1994年4月26日，搭乘上訴人中華航空公司（下稱華航）編號CI-140號班機由台北飛往日本，因上訴人華航駕駛員之

¹⁶ 華沙公約 Article25:1.The carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of the Convention which exclude or limit his liability, if the damage is caused by his willful misconduct or by default on his part as, in accordance with the law of the Court seized of the case, is considered to be equivalent to willful misconduct.2.Similarly the carrier shall not be entitled to avail himself of the said provisions if the damage is caused as aforesaid by any agent of the carrier acting within the scope of his employment.

¹⁷ 黃居正，航空運送人之「故意或重大過失」-最高法院90年台上字第1365號判決評釋，臺灣本土法學雜誌，第80期（2006年3月），第23頁。

訓練不足，操作失誤，致飛機於日本名古屋機場失速墜毀，被上訴人之女當場罹難。

（二）判決意旨

本件空難事故發生於日本領域，故本件為一涉外民事事件；又，依被上訴人主張之原因事實，並比較民法第 184 條第 1 項（法庭地法）及日本國民法第 709 條：「因故意或過失侵害他人權利者，對於因此所生之損害，負賠償責任。」（行為地法）之規定觀之，認本件應定性為侵權行為損害賠償事件，而應適用涉外民事法律適用法第九條之規定以定被上訴人之請求有無理由，合先說明。

因本件航空機之失事地點在日本國名古屋機場，故本件涉外事件之侵權行為地應為日本國，次按，日本國為華沙公約、海牙議定書之締約國之一，依日本國之法規，有關國際航空運送事故所致之乘客死傷賠償責任，原應適用上開國際公約之規定，惟因本件航空運送之航程為台北至日本名古屋，而我國非上開國際公約之締約國，不符合上開「海牙議定書」有關「國際運送」之規定，故本事件無上開國際公約、上開國際公約有關運送人賠償責任限額規定之適用，而應適用日本國民法規定。

本件航空機正、副駕駛就被上訴人之女之死亡應依日本民法第 709 條、第 719 條第 1 項之規定負共同侵權行為責任。又，上訴人為本件航空機正、副駕駛之使用人，上訴人亦未舉證證明其就選任被用人及事業之監督已盡相當注意或縱盡相當注意仍不免發生損害，上訴人就本件航空機駕駛人之侵權行為，應依日本國民法第 715 條第 1 項之規定負賠償責任。上訴人係系爭失事 C I -140 班機之所有人，且為該班機之運送人，而航空器運送人就旅客之死亡、傷害，應負通常事變責任，除非能證明該造成損害之原因事故為不可抗力或因乘客之過失所致者外，不問航空器運送人有無故意過失，皆應負損害賠償責任，上訴人既未能舉證證明此次事故為不可抗力或因旅客之過失所致者，本事件依我國法規應構成侵權行為，上訴人應負損害賠償責任。依上所述，本事件依日本國及我國法規規定均應構成侵權行為。

被上訴人依日本國法規規定得請求上訴人賠償之金額，計喪失扶養費之損失 1,989,736 元及精神上損害 50 萬元，合計 2,489,736 元。均為我國法律所認許；其次，不適用民用航空法第 69 條、第 71 條及航空客貨損害賠償辦法之規定，即運送人對死者之死亡應負之損害賠償額之上限為 150 萬元，蓋航空器駕駛人具有重大過失，運送人依航空客貨運損害賠償辦法第 6 條¹⁸之規定，應與自己之故意或重大過失負同一責任。被上訴人本於侵權行為之法律關係請求上訴人賠償。**運送人應賠償死者之母新台幣 2,535,673 元。**

二、台灣高等法院九十五年度消上字第五號民事判決

(一) 案例事實

2002 年 5 月 25 日下午，上訴人之父、母由桃園中正國際機場，搭乘被上訴人華航所有編號 CI-611 定期班機，欲飛往香港赤臘角國際機場，飛機於當日下午 3 時 29 分在澎湖縣馬公市東北方約 23 哩海面高度 34,900 呎處空中解體，墜毀海面，機上 19 名機組人員及 206 名乘客全數罹難。即眾所周知之澎湖空難。

(二) 法院判決意旨

華航就空難之發生應負重大過失責任：華航未能詳實維修（前次事故，未依結構修理手冊之規範維修之）於前，未能遵期進行計畫內「腐蝕預防及控制計畫檢查」之相關維修於後；而此些均是有客觀標準可以依循的，華航自屬應注意而未注意，而且是未達普通人之注意標準，應屬重大過失。

¹⁸ 航空客貨運損害賠償辦法第六條：「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時之故意或重大過失，應與自己之故意或重大過失負同一責任」

其次，依民航法第 91 條第 1 項，認運送人負擔無過失責任，其次，依航空客貨損害賠償辦法第 3 條¹⁹之規定，為保障航空器之乘客於發生意外事故時，無庸舉證最少可獲得 300 萬元之賠償，再對照民用航空法第 99 條規定：「航空器失事之賠償責任及其訴訟之管轄，除本法另有規定外，適用民法及民事訴訟法之規定。」足證民航法與民法應該結合適用，民航法第 91 條係損害賠償之原因，而民航法第 99 條（適用民法之規定）為損害賠償之項次及範圍。

再者，損害賠償之計算，相關請求之細項，因為民航法未為進一步之規定，均適用民法之相關規定，二者應結合適用。法院審酌死者家屬之社會及經濟地位，因死者空難所受的精神痛苦，及華航資本總額高達 500 億，且有重大過失，判決華航應給付死者家屬。判予死者家屬就每位死者 750 萬元慰撫金，二位死者之每位家屬共計可獲得 1500 萬元之慰撫金。



三、台灣台北地方法院 92 年度重訴字第 1471 號民事判決

（一）案例事實

原告乙、丙之妻、母於 2002 年 5 月 25 日下午由桃園中正國際機場，搭乘被上訴人華航所有編號 CI-611 定期班機，欲飛往香港赤臘角國際機場，飛機於當日下午 3 時 29 分在澎湖縣馬公市東北方約 23 哩海面高度 34900 呎處空中解體，墜毀海面，機上 19 名機組人員及 206 名乘客全數罹難。即眾所周知之澎湖空難。

（二）法院判決意旨

¹⁹ 航空客貨損害賠償辦法規定：「航空器使用人或運送人，依本法第 91 條第 1 項前段規定對於每一乘客應負之損害賠償，其賠償額依下列標準。但被害人能證明其受有更大損害者，得就其損害請求賠償：死亡者：新台幣 300 萬元...」

法院直接適用我國法之規定，因原告未舉證被告具備民法第 184 條規定之故意、過失要件，故駁回死者家屬之求償。

四、名古屋地裁判決²⁰

(一) 案例事實

1994 年 4 月 26 日，華航編號 C I -140 號班機由台北飛往日本，因華航駕駛員之訓練不足，操作失誤，致飛機於日本名古屋機場失速墜毀，致該班機上所有乘客當場罹難。

(二) 判決意旨

該判決認為，因我國與大陸間之微妙政治關係，所以在華沙公約的適用上，應解釋我國為大陸之一部份，而適用華沙公約體系之運送人責任與責任限額規定²¹。且華航副駕駛誤觸重飛撥桿，在重飛模式未解除情況下接上自動駕駛儀而繼續進場，以具備通常資格之副駕駛及其所受之飛航訓練，上揭一連串錯誤操作下，「應該理解」當操縱盤處於極重狀態時，強行繼續推下將可能導致失速墜損之危險，卻仍繼續進行，為「明知可能造成損害而加以輕忽之作為」。²²

²⁰ 名古屋地裁判決全文參閱：(平一六·六·二一號)判例時報 1854 号 63 頁以下

²¹ 藤田勝利，國際航空機事故補償制度の状と課題-名古屋空港における中華航空機事故の補償補償問題を契機として一，現代企業法の理論-管原菊志先生古稀紀念論文集東京信山社，1998 年，第 522 頁以下。藤田勝利亦認為由於大陸於 1958 年加入華沙公約及海牙議定書之際，曾利用「關於第 2 條之附加議定書」，於交存時聲明該公約「當然應適用於包括台灣在內之全中國領土」，因此，大陸為代表包括台灣地區之為一合法政府前提下，以「包括在大陸內之台灣」出發至日本名古屋之運送，應認為屬華沙公約體系之國際運送。另 1999 年蒙特利爾公約係將上揭「關於第 2 條之附加議定書」納入該公約第 56 條第 1 項規定，「若一國同時擁有兩個或兩個以上之領土單位，致執行本公約時需適用不同之法律體系，則該國於簽署、批准、接受、核准或加入時，得聲明本公約應延伸於其所有領土單位或僅及於其中之一或多個領土單位。該聲明得於任何時間以他聲明修改之。」然大陸並未就臺灣地區部分在 1999 年蒙特利爾公約內有所聲明。

²² 黃居正，航空運送人之「故意或重大過失」-最高法院 90 年台上字第 1365 號判決評釋，臺灣本土法學雜誌，第 80 期（2006 年 3 月），第 75 至 76 頁。

判決華航須賠償死者家屬總額達4,670萬美元的損失給236名罹難者家屬。

五、綜合評析

關於日本名古屋空難，臺灣高等法院 88 年上更(一)字第 368 號民事判決認為雖該空難事故發生於日本領域，為一涉外民事事件；又比較民法第 184 條第 1 項（法庭地法）及日本國民法第 709 條（行為地法）之規定觀之，認本件應定性為侵權行為損害賠償事件，而應適用涉外民事法律適用法第九條之規定，失事地點在日本國名古屋機場，故侵權行為地應為日本國，次按，日本國為華沙公約、海牙議定書之締約國之一，依日本國之法規，有關國際航空運送事故所致之乘客死傷賠償責任，原應適用上開國際公約之規定，惟因本件航空運送之航程為台北至日本名古屋，而我國非上開國際公約之締約國，不符合上開「海牙議定書」有關「國際運送」之規定，故本事件無上開國際公約、上開國際公約有關運送人賠償責任限額規定之適用，而應適用日本國民法規定，運送人應賠償死者之母新台幣 2,535,673 元。相反地，日本名古屋地裁判決認為我國與中國間之微妙政治關係，所以在華沙公約的適用上，應解釋我國為中國之一部份，而適用華沙公約體系之運送人責任與責任限額規定²³。且華航副駕駛誤觸重飛撥桿，在重飛模式未解除情況下接上自動駕駛儀而繼續進場，判決華航須賠償死者家屬總額達美金 4,670 萬元的損失給 236 名罹難者之家屬，平均而言，每位罹難者之家屬約可獲得美金 19 萬元之賠償。台灣高等法院 95 年度

²³ 藤田勝利，國際航空機事故補償制度の状と課題-名古屋空港における中華航空機事故の補償補償問題を契機として一，現代企業法の理論-管原菊志先生古稀紀念論文集東京信山社，1998 年，第 522 頁以下。藤田勝利亦認為由於中國於 1958 年加入華沙公約及海牙議定書之際，曾利用「關於第 2 條之附加議定書」，於交存時聲明該公約「當然應適用於包括台灣在內之全中國領土」，因此，大陸為代表包括台灣地區之為一合法政府前提下，以「包括在中國內之台灣」出發至日本名古屋之運送，應認為屬華沙公約體系之國際運送。另 1999 年蒙特利爾公約係將上揭「關於第 2 條之附加議定書」納入該公約第 56 條第 1 項規定，「若一國同時擁有兩個或兩個以上之領土單位，致執行本公約時需適用不同之法律體系，則該國於簽署、批准、接受、核准或加入時，得聲明本公約應延伸於其所有領土單位或僅及於其中之 1 或多個領土單位。該聲明得於任何時間以他聲明修改之。」然大陸並未就臺灣地區部分在 1999 年蒙特利爾公約內有所聲明。

消上字第 5 號、台灣台北地方法院 92 年度重訴字第 1471 號民事判決中，關於澎湖空難，法院均認為雖該班機係由我國境內出發，目的地為香港，而直接適用我國民航法之規定，前案認定運送人具備民航法第 91 條之要件，判決運送人需賠償每位家屬就每名死者，可獲得新台幣 750 萬元之慰撫金，後案則以原告未提出具體證據證明原告之故意、過失要件，故駁回死者家屬之求償。

可知我國實務界見解，若非直接適用我國民航法第 91 條規定，採用運送人推定過失原則，迴避討論有否適用國際公約，即認定因我國非華沙公約體系、1999 年蒙特利爾公約之締約國，縱使該運送之出發地、停經地、目的地在我國及另一華沙公約體系、1999 年蒙特利爾公約之締約國境內，且依涉外民事法律適用法應適用該國之法律，亦無法適用上揭國際公約規定，本文認為在法律上、事實上，中國均無法將其締結之國際公約實施於我國境內，而我國復未加入或批准華沙公約體系之公約或 1999 年蒙特利爾公約，故不符合華沙公約有關國際運送之規定，縱使運送人之出發地、目的地或停經地分別在我國或上揭國際公約之締約國境內，亦無從適用上揭國際公約或有關運送人賠償責任限額規定，尚且我國未區分國際航空運送或國內航空運送，故應一體適用我國民航法之相關規定。

至於賠償金額部分，我國法院判決命賠償之金額自名古屋空難之每名罹難乘客家屬新台幣 2,535,673 元，至澎湖空難飆高為每名罹難乘客家屬新台幣 1,500 萬元。

乘客之損害除上揭與運送人訴訟求償之方式外，罹難乘客之家屬逕與航空公司（即運送人）和解，而未提起訴訟者乃為多數，運送人與罹難乘客家屬和解之賠償金額實際上遠高法院判決賠償金額，以澎湖空難為例，華航澎湖空難的罹難者家屬達成和解，賠償每名罹難乘客新台幣 1,420 萬元，由家屬們自行分配。²⁴1994 年名古屋空難每名罹難

²⁴ 澎湖空難死者家屬獲賠 1500 萬 台灣華航理賠創新高，參考網頁：<http://tw.people.com.cn/BIG5/14812/14874/6131780.html>，瀏覽日期：2007 年 12 月 25 日。

乘客理賠新台幣430萬元，1998年大園空難則創下最高理賠金，每名罹難乘客獲得新台幣990萬元之賠償。²⁵

第三節 遲到²⁶責任之規定與實務

因航空運送準時率所受限制如天候不佳等狀況頗多，故乘客或託運人採航空運送之際，本應預期需承擔某程度之風險。而遲到如何認定？有實務見解以為以乘客在合理情況下可預期之遲延，則非遲到²⁷；換言之，於約定期間或習慣、相當之期間內，將乘客送達目的地，非為遲到，不得僅因遲延運送人所定時刻表所列之時間，即認定為遲到，可參照依國際航協（IATA）之一般運送條款（乘客）（General Conditions of Carriage）（Passenger）第10條規定：「運送人對乘客及行李當盡其所能予以適切迅速承運，時間表或他處所列時間，並非保證時間，亦不屬本契約之一部，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，時間表之變更無須事前通知，運送人亦不負責換接班機。」²⁸

以華航為例，其根據國際慣例，若班機離站時間超過公告時間 30 分鐘以上者，即為遲到；乘客可根據該公司運送契約第 10 條²⁹規定，

²⁵ 華航空難／理賠金額屢創新高，馬公空難理賠金額備受矚目，參考網頁：<http://www.ettoday.com/2002/05/25/10821-1307248.htm>，瀏覽日期：2007年12月25日。

²⁶ 「延誤」應為我國民法所謂之「遲到」。

²⁷ Socite des Transports Clasquin v. Socite Socatia et al.(1949)3 R.F.D.A.204:Within reasonable time having regard to all the circumstances of the particular case.

²⁸ 劉春堂，論國內航空旅客運送人損害賠償責任，保險專刊，第4輯（1985年6月），第38頁。

²⁹ 華航公司運送契約第10條規定：「若非華航所能控制的情勢造成班機取消、遲延，致無法提供已確認的機位或不能降落在旅客的中途停留點或終點，或導致旅客錯過其所訂妥的轉接班機，華航將利用華航其他有空位的定期班機載運上述旅客；或利用華航定期班機、他航飛機、陸上交通工具

要求華航公司利用其他有空位的定期班機載運，或利用定期班機、他航飛機、陸上交通工具將乘客運送至其機票所載之終點。另乘客亦可依據上揭契約第 11 條辦理退票。長榮航空公司（下稱長榮公司）亦同華航，未明確定義遲到定義，然若發生遲到，乘客可依據長榮公司之運送契約對之主張：1.以其他機位班機載運乘客，2.以長榮公司或他公司之替代交通工具，將乘客送達目的地，3.根據運送契約第 11 條之規定，主張退票，4.依據「民用航空乘客與航空運送人運送糾紛調處程序」之規定，進行對運送人之求償程序。³⁰

第一項 民法規定

關於乘客運送遲到之責任，民法第 654 條³¹規定，乘客運送人對於乘客運送之遲到應負「通常事變之無過失責任」。上揭賠償請求權時效為自運送終了，或應終之時起，2 年間不行使而消滅³²。

上揭請求權之損害賠償範圍，因運送編並無規定，乃回歸民法第 216 條³³之規定，以乘客所受損害、所失利益為賠償範圍。然若乘客運送之遲到源於不可抗力者，除有交易習慣外，運送人之責任以乘客因

將旅客運送至其機票所載之終點。若此安排之機票款、超重行李費及其他費用高於機票退票金額，華航將不收取增加的費用，若是低於退票金額，華航將退還其差額..。」

³⁰ 楊政權，民航法規，揚智文化事業股份有限公司，2003 年 12 月版，第 66 至 67 頁。

³¹ 民法第 654 條規定：「旅客運送人對於旅客因運送所受之傷害及運送之遲到應負責任。但因旅客之過失，或其傷害係因不可抗力所致者，不在此限。運送之遲到係因不可抗力所致者，旅客運送人之責任，除另有交易習慣者外，以旅客因遲到而增加支出之必要費用為限。」

³² 民法第 623 條規定：「關於物品之運送，因喪失、毀損或遲到而生之賠償請求權，自運送終了，或應終了之時起，1 年間不行使而消滅。關於旅客之運送，因傷害或遲到而生之賠償請求權，自運送終了，或應終了之時起，2 年間不行使而消滅。」。

³³ 民法第 216 條規定：「損害賠償，除法律另有規定或契約另有訂定外，應以填補債權人所受損害及所失利益為限。依通常情形，或依已定之計劃、設備或其他特別情事，可得預期之利益，視為所失利益。」

遲到而增加支出之必要費用為限。

第二項 民航法規定

乘客因運送遲到而受有損害者，依民航法第91條第2項規定，運送人應負賠償責任。但運送人能證明其遲到係因不可抗力之事由所致者，除另有交易習慣者外，以乘客因遲到而增加支出之必要費用為限。另若運送人於機票上之運送條款中，明文排除運送人因遲到所需擔負之賠償責任，依民法第247條之1第1項³⁴之規定，及消費者保護法第12條第2項³⁵之規定，應為無效之條款。

乘客得主張債務不履行之損害賠償請求權或侵權行為之損害賠償請求權，上揭2請求權之關係，學說上頗有爭議：1.請求權規範競合說：即一具體生活符合債務不履行、侵權行為二要件時，僅產生一請求權，然有債務不履行、侵權行為損害賠償請求權二法律基礎；2.法條競合說：若二以上請求權若賠償之範圍均針對同一損害，則具特殊法律關係之規定（即契約）應優先適用，至於侵權行為損害賠償請求權無適用餘地；3.請求權競合說：相同事實產生不同損害賠償請求權時，此二請求權均併存，但得擇一行使，當其一請求權達成目的，另一請求權則消滅。實務上亦有爭議，有見解以為侵權行為之損害賠償請求權與債務不履行之損害賠償請求權競合時，債權人雖得擇一行使之，惟債權人依侵權行為法則向債務人請求賠償其損害時，關於債務人應負之

³⁴ 民法第247之1條第1項規定，依照當事人一方預定用於同類契約之條款而訂定之契約，為免除或減輕預定契約條款之當事人之責任之約定，按其情形顯失公平者，該部分約定無效。

³⁵ 消費者保護法第12條第2項規定，定型化契約中之條款有下列情形之一者，推定其顯失公平：1.違反平等互惠原則者。2.條款與其所排除不予適用之任意規定之立法意旨顯相矛盾者。3.契約之主要權利或義務，因受條款之限制，致契約之目的難以達成者。

損害賠償責任³⁶，有採請求權競合說者，亦有採法條競合說。

另外，運送人就遲到所應負擔之附隨義務，依民用航空乘客與航空器運送糾紛調處辦法第4條則規定，包括：1.必要之通訊，2.必要之飲食或膳宿，3.必要之禦寒或醫藥急救之物品，4.必要之轉機或其他交通工具。運送人應合理照顧乘客權益，如受限於當地實際情況，無法提供前項服務時，應即向乘客詳實說明原因並妥善處理。

第三項 實務案例

一、臺灣臺北地方法院 95 年度訴字第 2168 號民事判決

(一) 案例事實

原告等共 53 人於 95 年 1 月 21 日搭乘被告日商日本亞細亞航空股份有限公司 EG-209 班機，原定於當日晚上 6 時 55 分許由東京成田機場飛往台北，由於被告無法依預定時間啟程，並延遲達 15 小時而於翌日（即同年月 22 日）上午 10 時方起飛，延遲等候期間為同年月 21 日晚上 6 時起至晚上 11 時 30 分許止。

(二) 法院判決意旨

因原告請求被告為損害賠償者，係以被告未依渠等間之航空運送契約履行，而有債務不履行之損害賠償責任為由，此要屬債之關係所由

³⁶ 最高法院95年度台上字第218號判決要旨：侵權行為之損害賠償請求權與債務不履行之損害賠償請求權競合時，債權人雖得擇一行使之，惟債權人依侵權行為法則向債務人請求賠償其損害時，關於債務人應負之損害賠償責任，若於債務不履行法律有特別規定者，除當事人間別有約定外，仍應受該特別規定之限制。查1999年4月21日修正之民法第623條第1項規定，關於物品之運送，因喪失、毀損或遲到而生之賠償請求權，自運送終了或應終了之時起1年間不行使而消滅，乃為儘速了結當事人間之關係所特別規定之短期時效，為貫徹立法意旨，並平衡當事人之利益，債權人對債務人縱係依侵權行為之規定請求賠償，仍應受上開特別規定之短期時效限制。最高法院73年度台上字第209號、69年度台上字第694號判決意旨亦採相同見解。

生效力問題，其準據法之適用自應依涉外民事法律適用法第6條³⁷規定決之，並據兩造於言詞辯論期日兩造同意關於此運送契約所涉債務不履行問題之準據法為我國法律，縱使觀諸被告為上開運送契約履行所交付原告作為運送契約內容一部分之機票中，雖有關於乘客行程之停留地或目的地如在啟程國境外者，「得」適用華沙公約之說明，但參酌華沙公約第2條第2項關於該公約適用範圍之規定，本亦限於出發地和目的地均為該公約之不同締約國，或係出發地及目的地在同一締約國但停留地在他國（不論此是否為締約國）之國際運送情形，始有其適用，此機票記載之該公約適用可能性與該公約所定適用範圍並無不同，應僅屬就本件運送契約在符合華沙公約所定適用範圍內，有得適用該公約之可能一事予以提示說明，促請乘客注意之目的，尚難認此記載係表明運送契約當事人有以華沙公約為準據法之合意存在。

按民航法第91條第2項已規定，乘客因航空器運送人之運送遲到而致損害者，航空器運送人應負賠償之責。但航空器運送人能證明其遲到係因不可抗力之事由所致者，除另有交易習慣者外，以乘客因遲到而增加支出之必要費用為限。是關於航空器運送人運送遲延之損害賠償規定，自應優先於民法第654條第2項就運送遲延損害賠償責任之規定而適用之，且依此規定，航空器運送人已證明運送遲延係因不可抗力所致時，原則上僅就乘客因遲到增加支出之必要費用為限，但另有交易習慣者，仍不在此限。查本件被告依與原告運送契約，本應於同年月21日下午6時55分許自日本東京成田機場起飛之時，因該地正降下大雪而導致該機場航班起降無法依預定時間處理，縱若如原告所稱當日較預訂起飛時間稍晚時已有順序在前之其他班機起飛，被告既須依序始得起飛，此遲延原因仍在於大雪導致順序在前飛機起降遞延而影響及被告擬載送原告之飛機起降時間所致，被告上開運送遲延仍屬肇因於大雪之天候因素，此確係被告無法預知、控制而屬不可

³⁷ 涉外民事法律適用法第6條規定：「法律行為發生債之關係者，其成立要件及效力，依當事人意思定其應適用之法律。當事人意思不明時，同國籍者依其本國法，國籍不同者依行為地法，行為地不同者以發要約通知地為行為地，如相對人於承諾時不知其發要約通知地者，以要約人之住所地視為行為地。前項行為地，如兼跨二國以上或不屬於任何國家時，依履行地法。」

抗力因素，並致發生上開被告運送遲延結果，此事實當有前揭民用航空法第 91 條第 2 項但書之適用。另依民航法第 47 條第 1、3 項規定，乘客於運送中或於運送完成後，與航空器運送人發生糾紛者，民航局應協助調處之。第一項之調處辦法，由民航局定之。民航局據此訂定之民用航空乘客與航空器運送糾紛調處辦法第 4 條則規定，運送人因運送遲延或變更航線或起降地點，致影響旅客權益者，應視實際情況並斟酌免費提供下列服務：1.必要之通訊，2.必要之飲食或膳宿，3.必要之禦寒或醫藥急救之物品，4.必要之轉機或其他交通工具。運送人應合理照顧乘客權益，如受限於當地實際情況，無法提供前項服務時，應即向乘客詳實說明原因並妥善處理。由上開規定內容以觀，再參酌航空運送方式因必須抵達特定起降地點，遇有運送遲延時，礙於往返起降地點所須付出之時間及交通費用，及對該處所環境使用情形之不熟悉，依一般常情乘客傾向於機場內等候運送給付提出之可能性較高，與航空運送人為履行運送契約之便，本即於機場配置相當人力、資源之能力相較，乘客於起降處所等候期間，對自身照護需求資源之尋覓及取得能力等，顯然陷於較低之狀態，在乘客處於非慣常居住之他國地點時，其對上述自我照護之能力當更為薄弱，航空運送人遇運送遲延時，為履行送契約而對為受領契約而至該處等候之乘客應提供必要通訊、飲食及膳宿等服務，尚屬公平合理，就此必要膳宿、通訊、禦寒、醫療用品等之提供，堪認係航空運送人依運送契約應負擔之附隨義務，原告此部分主張，應為可採。至於被告辯稱華沙公約第 20 條、1999 年蒙特利爾公約第 19 條中，關於運送遲延時乘客之損失，在航空運送人證明其及其受僱人、代理人為避免損害已採取一切必要措施，或不可能採取此類措施者，毋庸負責之規定，當屬於國際公認之免責事由而為民航法第 91 條第 2 項但書除外事由所指之交易習慣，且被告之母國即日本亦為締約國之一，其得據以援引而毋庸賠償原告所主張之上開損害部分，以上開公約適用範圍本限於締約國內，能否徒憑該公約之制定即謂公約規制內容係國際交易習慣之明文化，已屬率斷，加之我國復非締約國，且我國法律就此之規範內容亦與公約尚有差異等情以觀，亦可見該公約規範內容是否達國際相沿成習之交易習慣效力，實有疑問；甚且，民航法第 91 條第 2 項規定之問題待討論，則此

所指交易習慣應依我國法律規範為解釋，抑且，關於上開公約所得適用之國際運送對象，限於出發地和目的地均為該公約之不同締約國，或係出發地及目的地在同一締約國但停留地在他國（不論此是否為締約國）者，難謂該公約規定內容堪作為臺灣地區上述規定所指之交易習慣。

二、綜合評析

上揭法院判決認定原告以債務不履行之損害賠償責任為由訴請損害賠償，屬債之關係效力，其準據法自應依涉外民事法律適用法第六條規定決之。參酌華沙公約第2條第2項關於該公約適用範圍之規定，限於出發地和目的地均為該公約之不同締約國，或係出發地及目的地在同一締約國但停留地在他國（不論此是否為締約國）之國際運送情形，始有其適用，縱使客票上記載停留地或目的地如在啟程國境外者，「得」適用華沙公約，應僅屬就本件運送契約在符合華沙公約所定適用範圍內，提示說明得適用該公約之可能提示說明，不能據此即認定運送契約當事人有以華沙公約為準據法之合意存在，本文認為當事人既已約定適用華沙公約，並於客票中載明，則依涉外民事法律適用法第六條之規定，應適用華沙公約，而不應認定僅為可適用華沙公約之提示說明，蓋若如上揭法院之解釋，易產生以違反當事人之合意決定準據法之弊病。

且本案中法院直接認定運送遲到肇因於大雪之天候因素，此確係被告無法預知、控制而屬不可抗力因素，並致發生上開被告運送遲到結果，屬民航法第91條第2項規定（優先於民法第654條第2項而適用）之不可抗力，並未對遲到之定義有所認定，而運送人遲到者，原則上僅就乘客因遲到增加支出之必要費用為限，但另有交易習慣者，仍不在此限。

第四節 空運提單之規定與實務

第一項 空運提單之相關規定

一、是否適用民法關於提單之規定

空運提單為運送人與託運人間運送契約之證明，且為運送人收受貨物之單據，已如上述，不另贅述，然觀我國民法第16節運送訂定之立法理由，認為稱運送營業者，指以收受運費在陸上或非海商法之範圍之水上運輸或乘客為營業者，質言之，就陸上運送乘客、貨物部分，係以民法運送之相關規定為依歸，至於海上運送乘客、貨物部分，應適用海商法之規定，至於以航空器運送乘客、貨物部分，應為法律未規定之事項³⁸，若一體適用民法關於陸上運送之規定，與航空運送之實務有所出入，是需考量航空運送之特殊情況，類推適用而比附援引與其性質相民法類似之規定，加以適用，³⁹故關於空運提單是否一體回歸適用民法之相關規定，有待討論。

二、民法提單相關規定

運送人收受貨物後，因託運人之要求，負擔填發提單之義務，依民法第625條第2項規定，提單應記載事項（包括：託運人之姓名及住址；運送物之種類、品質、數量及其包皮之種類、個數及記號；目的地；受貨人之名號及住址；運費之數額及其支付人為託運人或為受貨人；

³⁸ 此應屬「法律漏洞」，蓋關於航空運送乘客、貨物部分並未違反我國民法規範意旨、計劃，且立法者並未有意沉默，已訂定民航法加以規範。

³⁹ 張又升，航空貨運提單之研究，國立台灣海洋大學海洋法律研究所碩士論文，2001年6月，第8頁。

提單之填發地及填發之年月日)，並由運送人簽名。且提單為文義性證券性質，運送人與提單持有人間，關於運送事項，均依提單記載為準，⁴⁰立法用意在於保護善意之提單持有人，縱使提單之記載，與運送契約內容不符，仍以提單記載之文義為準。況且，提單為物權性證券，換言之，交付提單予有受領物品權利之人時，就物品所有權之移轉，與物品之交付有同一效力。⁴¹另觀民法第630條規定，受貨人請求交付運送物時，應將提單交還，可知提單具備繳回性。

第二項 我國實務

一、最高法院 92 年度台上字第 122 號民事判決

(一) 案例事實

本件上訴人主張：其於 1994 年 8 月 26 日向訴外人香港商飛爾頓國際有限公司（FELTON INTERNATIONAL LTD.；下稱飛爾頓公司），訂購電子零件一批，總價美金 256,675 元，折合新台幣 11,946,618 元。同年 9 月 13 日自香港託交國泰航空股份有限公司（下稱國泰航空公司）空運來台，提單原本則連同貨物隨機運送。嗣上開貨物已運抵被上訴人所屬中正機場航空貨運站之倉庫內，經上訴人委由泛球航空貨運代理有限公司（下稱泛球公司）代領提單、報關及領貨等手續，惟被上訴人旋於同年 9 月 19 日通知伊貨物已失竊。上訴人自執有國泰航空公司簽發之提單時起，即為運送物之所有人。被上訴人所屬航空貨運站係受有報酬之倉庫營業人竟疏未注意保管，致令遺失，顯係違反保護

⁴⁰ 民法第627條規定：「提單填發後，運送人與提單持有人間，關於運送事項，依其提單之記載。」

⁴¹ 民法第629條規定：「交付提單於有受領物品權利之人時，其交付就物品所有權移轉之關係，與物品之交付有同一之效力。」

他人之法律，依民法第 184 條第 2 項規定，應負侵權行為之損害賠償責任。

(二) 法院判決意旨

交付提單於有受領物品權利之人時，其交付就物品所有權移轉之關係，與物品之交付，有同一之效力。又受貨人請求交付運送物時，應將提單交還，為我國民法第 629 條、第 630 條所明定，此即提單之物權性及繳回性。空運提單計有八聯，每 1 聯有不同之功能，一般有出賣人聯，託運人聯、受貨人聯、航空公司作帳聯等等，其中受貨人聯 (ORIGINAL-FOR THE CONSIGNEE)，係受貨人於提領貨物時須持受貨人聯始可表彰其為權利人而憑以領貨物，並須繳回該受貨人聯提單，此亦經證人國泰航空公司貨運部副主任具結證實。上訴人僅持有託運人聯提單原本，仍無權據該聯提單提領貨物並主張權利。次查提單縱為記名式，仍得以背書移轉於他人，但提單上有禁止背書之記載者，不在此限，民法第 628 條規定甚明。系爭空運提單無論是受貨人聯或是運送人聯均載有「Not-Transferrable」(禁止背書轉讓)，為兩造所不爭，故即使飛爾頓公司將其持有之託運人聯提單原本交予上訴人，亦不生讓與該提單表彰之權利或任何損害賠償債權讓與之效果。

二、最高法院 89 年度台上字第 788 號民事判決

(一) 案例事實

本件被上訴人主張：伊先後 4 次委託上訴人將監視器由台灣運至南非。詎上訴人在南非之代理人未依運送契約將空運單交付受貨人南非聯合銀行，逕交付買受人 COMPUBIT 公司領取，致買受人未至受貨人南非聯合銀行付款贖單，COMPUBIT 公司僅支付部分價款，尚有美金 42,458.32 元三角二分未付等情，故對上訴人求償未給付之價款。

（二）法院判決意旨

目前空運實務，運送人於接受託運人託運物品時，恒填發空運單1式3份，其中2份分別由運送人及託運人收執，作為運送契約及運送人收受託運物之證明，另一份則隨貨到達目的地時，由運送人將之交予受貨人，運送人僅能對持有空運單之受貨人或其代理人為貨物之交付，受貨人受領貨物時並應將提單繳還。查本件國際貿易之付款方式為 D/P方式，在 D/P方式之國際貿易一般押匯銀行實務，皆要求以銀行為空運提單之受貨人，並以買受人為受通知人；於買受人或有受領貨物利益之人至銀行付款（俗稱贖單）後，再由銀行依授權取貨之意思背書，授權付款之人領取該貨。上訴人簽發之空運單既以南非聯合銀行為受貨人，而以買受人COMPUBIT公司為受通知人，為上訴人所明知，其南非代理商竟將空運單直接交與買受人而未交予受貨人，買受人COMPUBIT公司因而未經向南非聯合銀行付款贖單，逕行提取貨物，致被上訴人未能受償貨款，上訴人違反託運人指示，應負違約責任至明。又受貨人請求交付運送物時，應將提單交還，為我國民法第630條所明定。本件係空中運送，民航法就空運提單未為特別規定，自應適用民法規定。上訴人受託運送貨物，既簽發空運單，貨物之交付，即應憑空運單為之，縱為買受人，倘未將空運單提出及交還，仍不得請求交付運送物，COMPUBIT公司並非受貨人，原應付款贖單，空運單須經南非聯合銀行背書始得取貨，上訴人在南非之使用人或履行輔助人，竟未憑單交貨，就被上訴人因此所受之損害，自應負債務不履行之損害賠償責任。

三、最高法院 92 年度台上字第 122 號民事判決

（一）案例事實

本件上訴人起訴主張：訴外人聯華電子股份有限公司（下稱聯電公司）以其向被上訴人日商日立高科技株式會社（合併並變更名稱前為日商日製產業株式會社，下稱日立會社）購買蝕刻機及其附屬設備（下

稱系爭貨物)之買賣契約利益為保險利益，與伊訂立保險契約，依該買賣契約之約定，日立會社就系爭貨物之危險，應負擔至到達目的地即聯電公司位於新竹科學工業園區之營業所，交付與聯電公司時止。惟該貨物經日立會社交付被上訴人日商西日本鐵道株式會社(下稱西鐵會社)運送，再交由被上訴人日商日本亞細亞航空股份有限公司(下稱日亞航公司)於1993年5月2日自日本東京機場運送至桃園中正國際機場(下稱中正機場)後，放置被上訴人交通部民用航空局(下稱民航局)所屬台北航空貨運站保管，再委由被上訴人驛洲運通股份有限公司(下稱驛洲公司)承運，於同月4日由中正機場運至聯電公司位於新竹科學工業園區之工廠時，竟發現業遭撞擊損壞，已不堪使用，且無法修復，而構成推定全損。日立會社未完整交付系爭貨物於新竹科學工業園區之聯電公司，負有買賣契約瑕疵擔保責任及債務不履行之損害賠償責任；西鐵會社未將系爭貨物完好運至新竹科學工業園區，應負空運提單、運送契約債務不履行及侵權行為損害賠償責任；日亞航公司為實際共同運送人，應負運送契約債務不履行及侵權行為損害賠償責任；民航局受理寄託系爭貨物，未負善良管理人注意義務，於放行時發生毀損，應負侵權行為損害賠償責任；驛洲公司就系爭貨物之損害擴大，應負運送契約債務不履行及侵權行為損害賠償責任。被上訴人對聯電公司各負給付之責，為不真正連帶債務。

(二) 法院判決意旨

提單填發後，運送人與提單持有人間，關於運送事項，依其提單之記載，為民法第627條所明定。又空運提單雖有主提單與分提單之分，其由航空公司於接受空運貨物時所簽發者，稱為主提單；而由航空貨運承攬人所簽發者，稱為分提單。上開提單文義，均為運送人與提單持有人間權利義務關係之依據，不容以運送契約或其他反證，予以推翻。則上訴人主張：西鐵會社簽發之空運提單，其左上角揭載「起運機場東京」，「經由中正國際機場運至中華民國台灣新竹科學工業園區」，且表明「承認所載系爭貨物收受時表面情狀良好」等情，倘若屬實，上訴人本於債權讓與及保險法第五十三條代位聯電公司，主張西鐵會社簽發者為清潔提單，西鐵會社應負擔之運送義務及責任，須

至新竹科學工業園區將系爭貨物實際完好交付聯電公司時，始告完成，其得依運送契約及空運提單法律關係，請求西鐵會社賠償系爭貨物之貨損乙節，於法不能謂非無據。

四、最高法院 87 年度台上字第 1540 號民事判決

(一) 案例事實

上訴人於 1994 年 8 月 26 日向香港商 FELTON INTERNATIONAL LTD. 訂購電子零件一批，貨品總價折合 11,946,618 元。該批電子零件於 1994 年 9 月 13 日自香港由香港商國泰航空公司（下稱國泰公司）以空運方式出貨，伊於同日下午委由泛球航空貨運代理有限公司（下稱泛球公司）向被上訴人所屬航空貨運站領貨，但被上訴人於同月 19 日，通知伊該批貨品已失竊。伊既執有運送人即國泰公司所簽發之空運提單，該單據自屬民法第 625 條第 2 項之提單，依民法第 629 條規定，伊自取得該提單之時起，即為運送物之所有人。被上訴人所屬航空貨運站為受有報酬之倉庫營業人，應盡善良管理人之注意，妥為保管進倉貨物。詎系爭貨物竟在其保管期間遺失，顯欠缺必要之注意，自有過失，依法應負侵權行為損害賠償責任。伊所喪失之物顯已不能回復原狀，被上訴人應以金錢賠償之。

(二) 法院判決意旨

民法第 629 條規定：「交付提單於有受領物品權利之人時，其交付就物品所有權移轉之關係，與物品之交付，有同一效力」同法第 630 條規定：「受貨人請求交付運送物時，應將提單交還」，此即提單之物權性及繳回性。本件上訴人並未持有提單之原本，僅由香港之出賣人寄給提單影本，為上訴人所自承，上訴人非真正提單之持有人，亦非貨物之所有人，自不得本於該貨物主張權利。

五、臺灣高等法院 93 年度保險上字第 44 號民事判決

(一) 案例事實

被保險人即受貨人君橋公司向新加坡 KAI 公司進口電子零件含主機板及快閃記憶體乙批共 17 箱，由 KAI 公司委託被上訴人 FAF 公司自新加坡運至中正機場，FAF 公司出具第 48060 號之空運分提單予 KAI 公司，另委由被上訴人新航公司 SQ-870 班機實際運送，並以君橋公司為提單上之受貨人，系爭貨物抵達中正機場後，即卸入被上訴人華儲公司之倉庫儲存，2001 年 9 月 4 日君橋公司委請被上訴人震天貨運承攬股份有限公司（下稱震天公司）前往被上訴人華儲公司之倉庫提領貨物並運送至君橋公司，震天公司由陳政炎提領貨物後，另由被上訴人乙○○駕駛貨車，運送該批貨物至始發現該批貨物外裹之黑色塑膠膜有破裂，清點後短少編號 9 及 17 之兩箱貨物。貨主君橋公司因而受有該兩箱貨物滅失折合為新台幣 9,241,962 元之損害。上訴人為系爭貨物之貨物險保險人，已依保險契約理賠被保險人君橋公司上揭損失之部分，並依債權讓與受讓君橋公司就本件貨物損害之一切損害賠償請求權，因而向被上訴人 FAF 公司等主張君橋公司所得主張之權利。

(二) 法院判決意旨

按債權之讓與，對於第三人之效力，依原債權之成立及效力所適用之法律。又法律行為發生債之關係者，其成立要件及效力，依當事人意思定其應適用之法律；而當事人意思不明時，同國籍者依其本國法，國籍不同者依行為地法，行為地不同者以發要約通知地為行為地；前項行為地，如兼跨二國以上或不屬於任何國家時，依履行地法。又關於由侵權行為而生之債，依侵權行為地法，涉外民事法律適用法第 6 條第 1 項、第 2 項前段、第 3 項、第 7 條、第 9 條第 1 項前段定有明文。本件被上訴人 FAF 公司及新航公司為新加坡籍公司，上訴人及債權讓與人君橋公司均為我國公司，上訴人依保險代位權及債權讓與關係請求被上訴人 FAF 公司、新航公司損害賠償，依首揭規定，應適用原債權之成立及效力所適用之法律。而本件關於被上訴人 FAF 公司之運送契約部分應適用之準據法，因系爭提單背面條款首揭「運送人責

任限制須知」已載明「倘本運送之最終目的地或中停地牽涉到啟運國以外之國家者，得適用華沙公約.....」，其後並以英文詳載「契約條款」(CONDITIONS OF CONTRACT) 規範系爭運送契約之權利義務，是本件運送契約內容及準據法之特定，即應視系爭提單條款得否視為託運人及運送人運送契約之書面條款而定。查上訴人乃係依其債權讓與人君橋公司持有系爭空運分提單，而對於提單簽發人即被上訴人 FAF 公司主張空運提單上所表明運送契約上託運人之權利義務，是其權利義務顯係輾轉繼受自原託運人即 KAI 公司而來，而依系爭空運提單所載：其託運人（即 Shipper）為 KAI 公司，而提單簽發人（Issued By）則為被上訴人 FAF 公司，提單正面於提單簽發人欄下方已明載：「it is agreed that the goods described herein are accepted in apparent good order and condition for carriage subject to the conditions of contract on the reverse hereof」，意即雙方均同意提單上所載貨物於受領時其狀況完好，其運送應適用提單背面之契約條件等語。按空運提單於國際上乃表彰運送契約存在及貨物運到後用以提領貨物之證明，其契約條款均屬制式大量印刷，特別就單位責任限制之內容已趨於統一（即適用華沙公約之規定），而為從事空運託運貨物業者所熟知，空運之承攬運送業亦無另行與託運人簽訂契約之習慣，是利用航空運為國際間航空運送之慣例。因航空提單與海運之載貨證券其性質尚有不同，最高法院 67 年第 4 次民事庭決議（二）乃針對載貨證券所為決議，亦非屬判例，該見解自不適用於空運提單。惟按，系爭提單條款第 2 條規定「本約規定之運送適用華沙公約所規定之責任相關規定，惟前開運送非為公約所定義之國際運送者，不適用之。」，而我國並非華沙公約締約國，因本件運送之啟程國新加坡雖係華沙公約，然目的地國即我國非屬締約國，而非華沙公約定義下之國際運送，是適用該條款結果，仍不能適用華沙公約之規定。是此時依首揭涉外民事法律適用法第 6 條第 2 項應依照「行為地法」適用之。而所謂「行為地法」乃受國際私法上「場所支配行為」影響，亦即專指締約地而言，而不包括履行地。依此認定，本件運送契約之締約地既在新加坡，且提單上所載託運人 KAI 公司及運送人 FAF 公司均為新加坡之公司，則運送契約之行為地即為新加坡，本件自應適用新加坡關於國際運送之法律。再查，新加坡為

華沙公約簽訂國之一，堪認定新加坡法係以華沙公約之規定為其關於國際運送之法律，是本事件應以新加坡之國際航空運送法律即華沙公約為準據法而適用之。又關於上訴人依侵權行為法律關係請求被上訴人 FAF 公司及被上訴人新航公司損害賠償部分，因上訴人所主張侵權行為之結果發生於我國，揆諸前開說明，此部分即應適用我國法律。

被上訴人 FAF 公司所簽發者乃第 48060 號之空運分提單(Houser Waybill ,HAWB)，其上記載主提單 (Master Air Waybill, MAWB)，號碼 618/SIN /00000000，航班 SQ-870。其上記載託運人為 KAI 公司，受貨人為 CHUN CHINO COMPUTER CO,LTD (即君橋公司)，運送件數為 1 件，重量 239 公斤。而系爭貨物主提單係由被上訴人新航公司簽發，其所載託運人為被上訴人 FAF 公司，受貨人為 SPEEDY EXPRESS FORWARDER CO LTD (即被上訴人震天公司)，承運階段自新加坡機場運至台北 (中正) 機場，運送貨物共 1 件，重 239 公斤。系爭分提單未經其親筆簽名，非民法第 625 條之提單云云，惟本件準據法依提單上條款所訂應適用華沙公約，且依華沙公約第六條之規定，運送人之簽名可以蓋章為之等語，承認其簽發提單之效力。而就君橋公司所持之分提單之效力，依華沙公約第 26 條之規定之解釋意旨，受領權利人受領貨物後即可向運送人主張損害賠償之權利，是本件君橋公司以受貨人之地位，將運送契約之權利轉讓予上訴人即有依據。按被上訴人 FAF 公司與被上訴人新航公司所簽發之 2 張空運提單各自有不同之託運人，可見其所表彰的運送關係不同。且上訴人亦自承，被上訴人震天公司係受君橋公司委託負責提領貨物及內陸運遷，而非受被上訴人 FAF 公司之委託，反係被上訴人震天公司於提領貨物部分應視為上訴人之代理人；而被上訴人華儲公司乃與被上訴人新航公司間有一獨立之倉庫使用合約，與被上訴人 FAF 公司間無任何契約關係，亦有倉庫使用合約一份在卷足憑，足證被上訴人新航公司、華儲公司及震天公司其運送或儲藏保管系爭貨物，均基於其獨立之契約關係，而非為履行被上訴人 FAF 公司之債務。

況依本件運送契約應適用之海牙議定書第 26 條規定：「一旦有貨損，有權請求交付貨物者，必須於發現貨損後，最遲於收受貨物 14 天

內，向運送人申訴（原文：In the case of damage, the person entitled to delivery must complain to the carrier forthwith after the discovery of the damage and, at the latest ,within 14 days from the date of receipt of cargo）」。「申訴應於提出運送文件同時以書面為之或另外於前開期限內以書面為之（原文：Every complainant must be made in writing upon the document of carriage or by separate notice in writing dispatched within the time aforesaid）」。「除非運送人有詐欺情事，否則未於前開期限內申訴者，即無權向運送人提出訴訟（原文：Failing complaint within the time aforesaid no action shall lie against the carrier save in the case of fraud on his part）」在本件系爭運送契約條件 12.2.2 同時亦有類似之規定。即依系爭運送契約內容，有權受領貨物者，一旦發現有貨損，必須由其於一定時間內以書面向運送人申訴，否則嗣後即不得再以訴訟請求。惟查，系爭貨物卸交被上訴人華儲公司時，並無任何包裝上之異常報告，而上訴人復未能證明系爭貨物係在其被上訴人 FAF 公司所負運送範圍內短少或上訴人有具體侵害系爭貨物之情事，以及貨物短少後未能在華沙公約所定之 14 日內向其提出書面索賠通情，是上訴人不得向被上訴人 FAF 公司主張依運送契約應負債務不履行之損害賠償責任。

六、綜合評析

最高法院 92 年度台上字第 122 號、89 年度台上字第 788 號、87 年度台上字第 1540 號民事判決均認定，民航法未就空運提單為特別規定，故應直接適用民法第 629 條、第 630 條之規定，而具備提單之物權性（即交付提單於有受領物品權利之人時，其交付就物品所有權移轉之關係，與物品之交付，有同一之效力），及繳回性（即受貨人請求交付運送物時，應將提單交還）。

臺灣高等法院 93 年度保險上字第 44 號民事判決認定，系爭提單條款第 2 條規定「本約規定之運送適用華沙公約所規定之責任相關規定，惟前開運送非為公約所定義之國際運送者，不適用之。」，而我國並非華沙公約締約國，因本件運送之啟程國新加坡雖係華沙公約，然目

的地國即我國非屬締約國，而非華沙公約定義下之國際運送，是適用該條款結果，仍不能適用華沙公約之規定。是此時依首揭涉外民事法律適用法第 6 條第 2 項應依照「行為地法」適用之。而所謂「行為地法」乃受國際私法上「場所支配行為」影響，亦即專指締約地而言，締約地在新加坡，再查，新加坡為華沙公約簽訂國之一，堪認定新加坡法係以華沙公約之規定為其關於國際運送之法律，是本事件應以新加坡之國際航空運送法律即華沙公約為準據法而適用之，而依華沙公約第 26 條規定，承認持有分提單而受領貨物者，可向運送人主張損害賠償之權利。

綜上所述，可知我國實務多數見解認為，空運提單之效力應直接適用民法第 629 條、第 630 條之規定，而具備提單之物權性（即交付提單於有受領物品權利之人時，其交付就物品所有權移轉之關係，與物品之交付，有同一之效力），及繳回性（即受貨人請求交付運送物時，應將提單交還）。

另臺灣高等法院 93 年度保險上字第 44 號民事判決認定，我國雖非華沙公約體系、1999 年蒙特利爾公約之締約國，不符該空運提單記載適用華沙公約體系公約或 1999 年蒙特利爾公約之情形，乃依涉外民事法律適用法第 6 條第 2 項應依照「行為地法」適用之。而所謂「行為地法」乃受國際私法上「場所支配行為」影響，亦即專指締約地而言，本件締約地在新加坡，再查，新加坡為華沙公約體系之締約國，該判決即認定應適用新加坡關於國際運送之法律，又新加坡為華沙公約體系，即逕予適用以華沙公約為準據法而適用之。本文認為該運送關係既已具備涉外性質，且當事人已約定適用華沙公約體系、1999 年蒙特利爾公約，當事人之真意應為欲適用華沙公約體系或 1999 年蒙特利爾公約關於運送人責任及責任限額之規定，若法院仍執意再審查我國與新加坡航線是否屬於上揭各該公約所規定之國際運送，因我國皆非上揭公約之締約國，則我國與他國之航空運送，恆無法適用上揭國際公約之規定，與當事人約定之真意顯相違背，亦容易產生循環論斷之疑慮，況此法院判決依涉外民事法律適用法第 6 條第 2 項規定以新加坡法律為準據法後，又因新加坡為華沙公約體系之締約國，即認定應適

用新加坡關於國際運送之法律，逕予適用以華沙公約為準據法而適用，而未依其前述以我國非華沙公約締約國為由，認定我國與新加坡間之航空運送關係非華沙公約體系之國際運送，故本文認為此判決之論斷，尚嫌武斷。

本文認為觀民法第16節運送之立法理由，可知民法第16節運送係就陸上運送乘客、貨物部分規定，至於海上運送乘客、貨物部分，應適用海商法之規定，至於以航空器運送乘客、貨物部分，應為法律未規定之事項⁴²，已如前述，故考量航空運送之特殊情況，類推適用而比附援引與其性質相類似之民法規定，加以適用。⁴³綜上所述，本文認為航空運送契約應屬無名契約，空運提單之效力亦無從即適用民法關於提單之物權效力規定。



⁴² 此應屬「法律漏洞」，蓋關於航空運送乘客、貨物部分並未違反我國民法規範意旨、計劃，且立法者並未有意沉默，已訂定民航法加以規範。

⁴³ 張又升，航空貨運提單之研究，國立台灣海洋大學海洋法律研究所碩士論文，2001年6月，第8頁。



第四章 大陸航空運送人責任之法律規範與實務

第一節 大陸民航法體系之立法背景及定位

自 1950 年起迄 1980 年止，因大陸民用航空總局¹均採「政企合一」之行政、經營、管理體制，於此段期間，大陸訂立相關之大陸民航法規²均以飛航安全為主；其後，大陸民航總局雖逐年地依據大陸民航之需求，訂定條令、條例、細則和規章制度，然此些條令等之法位階僅相當於中國民航總局內部作業規範，無直接對外效力；嗣於 1985 年起，在大陸採取「政企分開、簡政放權」政策下，大陸民用航空總局將隸屬之飛行總隊、大隊、機場等改組為民航事業，而大陸各省、市、自治區政府亦分別組建地方民航事業³，原大陸民航總局所訂立之條

¹ 原為「民用航空總局」，於 1980 年 6 月 10 日，大陸國務院將之改稱為「中國民用航空局」(CAAC)，於 1993 年 4 月 19 日，大陸國務院再將之更名為「民用航空總局」，故此，以下簡稱為「民航總局」。

² 以 1950 年 11 月 1 日頒佈之「飛行基本規則」為例，該規則即為提供實施飛航、維持飛航秩序、飛航安全之基本依據。

³ 1949 年 12 月 5 日大陸「政務院」宣布「中國航空公司」、「中央航空公司」均歸屬「民用航空局」領導，1951 年 7 月 17 日成立主要承辦及經營全部航空運送及通用航空業務之「中國人民航空公司」，1953 年 6 月「中國人民航空公司」被撤銷，併入「民用航空局」，成立民航第一飛行(總隊)，恢復實施「政企合一」之蘇聯式民航管理體制。1958 年 6 月 17 日依據大陸「交通部」之「關於體制下放的意見」，大陸民航事業國際航線、國內航線、工業航線、農業航空等均下放地方，故有 20 個省、自治區相繼在原有之航空站基礎上，組建民航管理局(處)，直接經營地方航線與農業航空等；1961 年 1 月，由於「下放」各省、自治區之經營管理權出現問題，故大陸收回下放權力；自 1966 年五月起，大陸爆發「文化大革命」，嚴重破壞大陸國民生生經濟，自 1970 年起，實行「經費大包幹」制度，即統收統支政策，民航所需之費用及企業經營收入均由空軍體系統一撥付及上繳，自 1966 年起迄 1976 年止(文化大革命期間)，由軍隊接管民航體系，地區管理以下單位則正常運作；自 1977 年起迄 1987 年止，大陸國務院將民航總局改歸為其直屬局，且更名為「中國民用航空局」，並採用「政企分開，簡政放權」原則，組建 6 個國家骨幹航空公司，並逐漸開放民間航空業；自 1988 年起迄 1993 年止為民航事業深化改革開放時期，於 1993 年，中國民用航空局依據「全民所有制工業企業轉換機制條例」，朝以下二大方向對民航機構進行改造，其一、國家骨幹航空公司與地方型航空公司「股份制改造」，其二、利用外資「上市集資」。1994 年，國務院進行機構改革方案，要求民航總局以「安全第一，正常飛行，優質服務」原則，批准採行「中國民用航空總局職能配置，內置機構和人員編制方案」(簡稱『三定』方案)以進行機構改革，開放外資投資民用航

令、條例、細則和規章制度已無法因應，於 1990 年 4 月 29 日，大陸民航總局頒發第一號「中國民用航空局令」之「中國民用航空局法規起草制定程序的規定」，1993 年 1 月 10 日召開之全國民航空工作會議中，決議制定大陸民航法⁴。

1995 年 10 月 30 日，大陸第 8 屆全國人民代表大會常務委員會第 16 次會議以下列原則訂定大陸民航法：1. 適應社會主義市場經濟體制的需要，以國際航空立法經驗為鑒，堅持縱向的行政管理法律規範與橫向的民商法律規範並重。2. 因民用航空活動國際性強的特點，以改革開放之實際需求，求與國際航空公約及國際慣行接軌。3. 航空運送工具速度快、風險大和技術要求高的特點，大陸民航法首重民用航空行政安全管理。另外，就與國際公約之關係，區分為 1. 大陸已經批准或者加入的公約（包括：華沙公約、海牙議定書和芝加哥公約等），因此些公約對中國具有約束力，中國民航法之規定盡可能地與此些公約之規定相一致。2. 大陸尚未批准或者加入，但是其內容合理，且與大陸現行政策不抵觸的公約（包括《1948 年關於國際承認對航空器的權利的公約》（簡稱《日內瓦公約》）、1961 年瓜達拉哈拉公約）。大陸民航法草案則吸收了這種公約的內容，有利於大陸民用航空事業與國際接軌。3. 大陸尚未批准或者加入，其部分內容不符或抵觸大陸實際現況，但是其責任制度的框架或者其他內容具有正確、合理的成分，甚至代表了國際民用航空立法的共同發展方向的公約，如《1952 年關於外國航空器對地面（水面）第三人造成損害的公約》（簡稱《羅馬公約》）、《1971 年瓜地馬拉議定書》、《1975 年蒙特利爾第 3 號附加議定書》、《1975 蒙特利爾第 4 號議定書》等，大陸民航法選擇性吸收了其合理成分。⁵大陸民航法於 1996 年 3 月 1 日施行。

空企業。參照陳光華，大陸海空運輸產業概況，行政院大陸委員會 1996 年 12 月（2 版），第 5 之 1 至 5 之 29 頁。

⁴ 陳光華，大陸海空運輸產業概況，行政院大陸委員會，1996 年 12 月（2 版），第 6 至 8 頁。

⁵ 大陸民用航空總局局長陳光毅關於《中華人民共和國民用航空法（草案）》的說明，參考網頁：<http://law-lib.com/fzdt/newshtml/20/20050810231606.htm>，瀏覽日期：2008 年 1 月 5 日。中國第八屆全國人民代表大會常務委員會第 16 次會議就中國民航法草案修正稿中，並未更動上揭立法原則，

觀諸上揭立法背景，大陸民航法為大陸採計畫經濟體制下產生，由大陸民航總局統一管理及部署陸續成立航空公司，規範航空安全行政管理與民商法律規範，並兼顧國際公約之相關規定，以達成國家經濟建設重點扶持業務⁶。

大陸民航法體系包括以下 3 方面，即法律、行政法規和法規性文件、民用航空規章。法律，係指大陸民航法、全國人民代表大會常務委員會關於懲治劫持航空器犯罪分子的決定等。而大陸民航法為大陸第一部全面規範民用航空活動之法律，其架構包括：「總則」、「民用航空器國籍」、「民用航空器權利」、「民用航空器」、「適航管理航空人員」、「民用機場」、「空中航行」、「公共航空運輸企業」等章節，共分 16 章共計 214 條；並以維護國家領空主權和民用航空權利，保障民用航空活動安全、有秩序地進行，保護民用航空活動當事人各方的合法權益，促進民用航空事業的發展⁷，為立法宗旨。

其次，大陸民航法體系中之行政法規和法規性文件（包括：行政法規、暫行法規、法規性文件），例如：民用航空器試航管理條例、國內航空運輸旅客身體損害賠償暫行規定等。

至於民用航空規章部分，主要包括 4 方面之規章⁸：關於經濟管理之規章、關於技術運行規章、關於行政程式規則之規章、關於安全管

全國人大法律委員會副主任委員 項淳一全國人大法律委員會關於《中華人民共和國民用航空法(草案)》審議結果的報告，參考網頁：<http://www.law-lib.com/fzdt/newshtml/20/20050810231628.htm>，瀏覽日期：2008 年 1 月 5 日。

⁶ 盧丹丹，試論航班延誤與旅客的賠償請求權-從航班延誤問題對《中華人民共和國民用航空法》的思考，經濟師，2003 年第 1 期，第 59 頁。除此之外，大陸民航法體系立法原則另蘊含以下之立法原則：1. 因應社會主義市場經濟體制需求原則。大陸航空法體系除包含縱向之行政管理規範外，另涵蓋橫向之民商法律關係規範。2. 確保民用航空活動安全地、有秩序地進行原則，大陸民航法將安全管理置於民航行政管理之首位，與我國民航法之立法有異曲同工之妙；劉偉民主編，航空法教室，大陸法律出版社，1996 年 4 月，第 54 至 56 頁。

⁷ 大陸民航法第 1 條規定：「為了維護國家的領空主權和民用航空權利，保障民用航空空活動安全和有秩序地進行，保護民用航空活動當事人各方的合法權益，促進民用航空事業的發展，制定本法」。

⁸ 參加海峽兩岸飛安事故調查技術交流研討會報告，參考網頁：http://www.asc.gov.tw/author_files/ASC-TRM-01-08-001.pdf，瀏覽日期：2008 年 1 月 5 日。

理之規章，大陸仿效美國聯邦航空法規（Federal Aviation Regulations，簡稱 FAR）和因應歐盟聯合航空要求（Joint Aviation Requirements，簡稱 JAR）所編定之 CCAR（Chinese Civil Aviation Regulation）⁹即為民用航空規章之一種。

大陸民航法體系間，以法律優先於上揭行政法規和法規性文件、民用航空規章適用¹⁰。另大陸民航法第 9 章全面採納華沙公約體系之內容，已如前述，又大陸民法通則第 142 條第 2、3 款規定：「中華人民共和國締結或者參加的國際條約同中華人民共和國的民事法律有不同規定的，適用國際條約的規定，但中華人民共和國聲明保留的條款除外。中華人民共和國的法律和中華人民共和國締結或者參加的國際條約沒有規定的，可以適用國際慣例。」¹¹大陸民航法第 184 條¹²之規定亦同此，採用國際條約優先於國內法之原則，是大陸所締結之華沙公約、海牙議定書、1999 年蒙特利爾公約，應優先於上揭大陸航空法律優先於上揭行政法規和法規性文件、民用航空規章之適用。而中國所締結之國際公約中（包括華沙公約、海牙議定書、1999 年蒙特利爾公約¹³），又以 1999 年蒙特利爾公約之效力優先於華沙公約體系之其他公約（見本文上揭第二章第二節）。總而言之，關於大陸國際航空運送契約之爭議，若屬華沙公約所定之國際航空運送契約，優先適用 1999 年

⁹ 郭兆書、田楚城，淺談中共民航法規，民航季刊，第 4 卷第 4 期（2002 年 12 月），第 42 至 43 頁。

¹⁰ 大陸立法法第 79 條第 1 款規定：「法律的效力高於行政法規。」故若行政法規與法律相抵觸者，大陸全國人民大會常務委員會可依據大陸憲法第 67 條規定，撤銷國務院所制定相抵觸之行政法規。

¹¹ 由大陸民法通則第 142 條第 2、3 款可知，大陸涉外適用法律之優先順位為：國際條約、國內法、國際慣例。高萬原、丁曉燕，國際航空旅客運輸損害賠償的法律適用，法學，第 6 期（2002 年），第 78 頁。

¹² 大陸民航法第 184 條規定：「中華人民共和國締結或者參加的國際條約同本法有不同規定的，適用國際條約的規定；但是，中華人民共和國聲明保留的條款除外。中華人民共和國法律與中華人民共和國締結或者參加的國際條約沒有規定的，可以適用國際慣例。」

¹³ 大陸於 1958 年正式加入華沙公約；於 1975 年 10 月 15 日加海牙議定書。2005 年 7 月 31 日起，1999 年蒙特利爾公約正式對大陸生效。

蒙特利爾公約之規定¹⁴。

再者，適用之先後順位為國際條約、國內法、國際慣例，已如前述，又大陸合同法第 126 條規定：「涉外合同的當事人可以選擇處理合同爭議所適用的法律，但法律另有規定的除外，涉外合同的當事人沒有選擇的，適用與合同有密切聯繫的國家的法律。」則若當事人之合意與國際公約間孰效力優先？有論者以為大陸合同法第 126 條內所謂「法律另有規定」，應解為強制性規定及保護法律對社會公共利益和公共秩序，則大陸民法通則第 184 條規定有關國際條約優先適用原則，則屬於強制規定，應優先於當事人合意之規定¹⁵，況大陸民航法第 184 條規定：「中華人民共和國締結或者參加的國際公約同本法有不同規定的，適用國際條約的規定；但是中華人民共和國法律聲明保留的條款除外。中華人民共和國法律和中華人民共和國締結或者參加的國際條約沒有規定的，可以適用國際慣例。」故縱使當事人有所合意，而該合意內容與國際條約相抵觸者，應優先適用國際條約，縱上所述，可知若當事人間之合意與 1999 年蒙特利爾公約相抵觸者，亦應優先適用 1999 年蒙特利爾公約之規定。

¹⁴ 1999 年蒙特利爾公約第 57 條規定，對公約不得保留，且大陸人民大會常務委員會批准 1999 年蒙特利爾公約之際，同時聲明：在我國政府另行通知前，該公約暫不適用我國香港特別行政區，均確立若 1999 年蒙特利爾公約之規定與大陸相關規定相抵觸之際，應優先適用 1999 年蒙特利爾公約。至於不符合之國際航空運送契約及國內航空運送契約者，則分別適用大陸民航法、其他關於航空運送之行政法規，及大陸民法通則之相關規定。

¹⁵ 高萬原、丁曉燕，國際航空旅客運輸損害賠償的法律適用，法學，第 6 期（2002 年），第 79 頁。另有反面觀點以為當事人自治原則為確定契約準據法之基礎；且據特殊法優於普通法之規定，契約法應優先於民法通則，應適用合同法第 126 條之規定。

第二節 乘客傷亡責任之規定與實務

第一項 1999 年蒙特利爾公約之相關規定

就乘客之傷亡，1999 年蒙特利爾公約規定，運送人負擔「雙梯度責任制」(two-tier liability)，質言之，在 10 萬特別提款權額度內（即第一梯度）之索賠，運送人需承擔嚴格責任，至於對 10 萬特別提款權額度外（即第二梯度）之索賠，則適用過失推定責任制，已於前述，在此不另贅述。

第二項 大陸相關規定



目前，1999 年蒙特利爾公約已在大陸生效，關於國際航空運送部分應優先適用 1999 年蒙特利爾公約之規定，且依據涉外民事適用法之選法規則，臺灣與大陸之航空運送，不排除適用大陸相關規定之情形，再者，1999 年蒙特利爾公約生效後，大陸尚未發生國際航空運送乘客之案例，故 1999 年蒙特利爾公約生效前，大陸相關法制之規定及案例，仍足以作為本文之參考，以下簡述大陸相關規定。

依大陸民航法依第 124 條規定：「因發生在民用航空器上或者在旅客上、下民用航空器過程中的事件，造成旅客人身傷亡的，承運人應當承擔責任；但是，旅客的人身傷亡完全是由於旅客本身的健康狀況所造成的，承運人不承擔責任。」可知運送人負擔賠償責任之要件有：1.受損者為排除偷渡、航空公司內部員工之乘客；2.發生事件，係指任何發生在民用航空器或乘客上、下航空器過程中，與航空運送操作或

服務有關，造成乘客傷亡之事；3.事發時間為上、下航空器或在航空器上；採同華沙公約體系之相同立法即確認運送人負擔推定過失責任。¹⁶損害事實包括人身傷害、行李之損壞2種，人身傷害係指乘客之死亡或肉體上之傷害，至於此部分是否包含精神損害？於大陸民航法中，係採用「人身傷亡」之用語，而未採用「乘客死亡、受傷或其他任何身體傷害」，此應為立法者刻意排除精神損害賠償之意¹⁷。至於運送人之免責事由包括：1.若乘客之傷亡係因乘客本人之健康狀況所造成者，運送人不負擔賠償責任。¹⁸2.乘客隨身攜帶物品或託運行李之毀滅、遺失或損壞，係因行李之自然屬性、質量或缺陷所造成者。¹⁹另，違約責任賠償範圍主要為財產損失（包括：既得利益損失及可得利益損失），不包括人身及精神傷害之賠償，蓋此為大陸民航法制定過程中參照華沙公約第17條規定之精神而來。²⁰

至於違約責任或侵權責任競合時，依合同法第122條規定：「因當事人一方之違約行為，侵犯對方人身權益的，受損害方有權選擇依照本法要求其承擔違約責任或者依照其他法律要求其承擔侵權責任。」換言之，法律賦予受害人有違約責任或侵權責任之選擇權。

原則上，運送人對每名乘客的賠償責任限額為16600計算單位（即特別提款權，換算約為人民幣175,794元²¹，約為新台幣785,609元），

¹⁶ 翟榮莉，航空旅客運輸合同若干法律問題研究，武漢大學碩士論文，2005年5月，第28頁。

¹⁷ 賀元驥，論航空運輸的侵權責任，西南民族大學學報·人文社科版，2003年第11期，第347頁。另有學者以為，侵權責任包括財產損失、人身及精神傷害之賠償，高萬原、丁曉燕，國際航空旅客運輸損害賠償的法律適用，法學，第6期（2002年），第79頁。

¹⁸ 大陸民航法第124條規定：「因發生在民用航空器上或者旅客上、下民用航空器過程中的事件，造成旅客人身傷亡的，承運人應當承擔責任，但是，旅客的人身傷亡完全是由於旅客本人的健康狀況造成的，承運人不承擔責任」

¹⁹ 大陸民航法第125條第2項：「旅客隨身攜帶物品或者托運行李的毀滅、遺失或者損壞完全是由於行李本身的自然屬性、質量或者缺陷造成的，承運人不承擔責任。」

²⁰ 翟榮莉，航空旅客運輸合同若干法律問題研究，武漢大學碩士論文，2005年5月，第30頁。

²¹ 人民幣與特別提款權的比價調整為一特別提款權折合人民幣10.5390元，國家局調整人民幣與特別提款權比價，參考網頁：<http://www.chinapostnews.com.cn/313/ywzn01.htm>，瀏覽日期：2008年1月14日。

若乘客與運送人另有書面較高之約定者為例外²²。

又經運送人同意乘客不經其出票而搭乘民用航空器，或客票及行李票上未聲明所適用之國際航空運送公約規定者，運送人皆無權援用中國民航法關於賠償責任限額之規定。²³此規定與華沙公約、海牙議定書之相關規定相符。

第三項 實務案例

一、釜山空難損害賠償案件

2002年4月15日，大陸國際航空公司編號CA-129號，自大陸出發，前往韓國，大陸國際航空公司與遇難廉姓乘客之家屬達成和解，大陸國際航空公司賠償廉姓乘客之家屬94萬人民幣²⁴。

²² 大陸民航法第129條第1項規定：「對每名旅客之賠償責任限額為16600計算單位；但是，旅客可以同承運人書面約定高於本項規定的賠償責任限額。」至於計算單位依大陸民航法第213條前段規定，係指國際貨幣基金組織規定的特別提款權；例如大陸通航美國之航空公司加入1966年蒙特利爾協議，對以美國為出發地、目的地、停經地之旅客之賠償限額約定為美金7.5萬元（包括法律費用），或美金5.8萬元（不包括法律費用）。楊舜惠，兩岸民用航空旅客運送適用消費者保護法之比較研究，國立台灣海洋大學碩士論文，2001年6月，第103頁。

²³ 大陸民航法第111條第2、3款第112條第4、5款，第116條之規定。

²⁴ 釜山空難首案和解國航賠一死者九十四萬，參考網頁：<http://news.carnoc.com/list/32/32347.html>，瀏覽日期：2008年1月12日。

二、上海市靜安區人民法院 2000 靜民初字第 1639 號民事判決

(一) 案例事實

原告陸紅於 1998 年 5 月 12 日搭乘被告美國聯合航空公司 UA-801 班機由美國夏威夷經日本飛往香港，在日本東京成田機場起飛時，因該班機機翼引擎發生故障，原告在緊急撤離過程中受傷，被送往成田紅十字醫院救護，經該院攝片診斷為右踝骨折。同年 5 月 14 日，原告在香港伊莉莎白醫院作檢查，檢查結論為右踝側面局部發炎，不能立即進行手術。原告得被告同意後，同年 5 月 16 日入住大陸安徽省立醫院治療，該院診斷為：原告右側內、外、後踝骨折伴粉碎性移位。同年 5 月 27 日，該院為原告進行了切開復位、松質骨螺釘、克氏釘內固定手術，術後用石膏固定患肢。同年 7 月 30 日，原告出院。11 月 25 日，原告因右髖關節活動受限，右踝關節仍輕度紅腫再次至安徽省立醫院住院治療，12 月 10 日，該院為原告進行右踝內固定螺釘取出術。1998 年 12 月 22 日，原告出院，休息至 1999 年 3 月底。期間原告工資收入由原每月人民幣 1.24 萬元減至人民幣 1,255 元，實際每月減少人民幣 11,145 元。原告受傷住院期間，聘用 2 名護工護理，出院後至上班期間，聘用 1 名護工護理。

原告受傷後，被告致函通知原告：該事故係因被告所致，且 1999 年 5 月 20 日、6 月 17 日、12 月 7 日，及 1999 年 1 月 6 日，已分別向安徽省立醫院匯款人民幣 91,631.5 元，承擔了原告兩次手術的醫療費用計人民幣 86,748.1 元。

1999 年 9 月 2 日，安徽省高級人民法院司法鑑定中心接受原告委託，對原告受傷情況進行司法技術鑒定，鑒定結論為：原告右踝內、外、後三踝骨折(粉碎性)，符合急滑扭挫所致，現遺右踝關節功能部分喪失，造成終身殘疾及創傷性關節炎；原告右膝半月板喪失、右髖部屈伸肌腱損傷，右腓總神經損傷，符合急滑扭挫所致，現遺功能性障礙，必須進行相應的功能鍛煉及物理治療。待適當時機再行「半月板切除術」及「神經、肌腱鬆解術」等對症治療，但手術效果難以肯定。

之後，雙方就賠償事宜多次交涉，但終未達成一致意見，原告遂對被告起訴，要求被告按照「吉隆坡協議」規定的 10 萬特別提款權(即美金 132,099 元)承擔賠償責任，判令被告承擔護理費人民幣 1.43 萬元(含護理人員的交通費用人民幣 7,800 元)、原告誤工損失人民幣 105,877.5 元、原告不能勝任崗位工作造成的工資損失人民幣 153,750 元、原告不能擔任總經理職務的損失人民幣 713,700 元、精神安撫費人民幣 5 萬元、……。

(二) 判決意旨

審理中，被告對原告委託的安徽省高級人民法院司法鑑定中心之鑑定結果有異，並要求法院重新鑑定，法院另委託上海市人身傷害司法鑑定專家委員會對原告右下肢的損傷情況和傷殘級別進行司法鑑定。鑑定結論為：1.原告因航空事故致右踝三踝骨折伴關節半脫位，現右踝關節活動受限，喪失功能 50% 以上，長距離行走受限，參照《道路交通事故受傷人員傷殘評定》4.9.F 及附錄 A8 之規定，綜合評定為 VIII 級傷殘；2.根據被鑑定人的傷情，可酌情給予營養 3 個月，護理 2 個月；3.被鑑定人右膝關節麥氏征及過伸試驗均陰性，送檢的 MRI 片示未見半月板撕裂徵象，僅為退行性變，與本次航空事故無直接的因果關係。

訴訟中，原告變更訴訟請求，要求根據「國際航空運輸協會關於旅客責任的承運人間協議」、「關於實施國際航空運輸協會承運人之間的措施的協定」(兩協定合稱為「吉隆坡協定」)所規定的 10 萬特別提款權(約美金 132,099 元)賠償責任限額的規定，判令被告賠償傷殘損失費、護理費、精神損失費及律師費等共計為美金 132,099 元。

被告辯稱：對原告因被告飛機左翼引擎發生故障，在撤離飛機時不幸受傷，造成右腿踝骨骨折的事實不持異議。其造成事故，已積極配合原告治療，已支付醫療費用人民幣 86,784.1 元，但原告在事故發生半年之後提出其右膝半月板損傷，則無法證明與這次航空事故有關聯。對於原告提供的安徽省高級人民法院司法鑑定中心的鑑定書，被告認為該鑑定非法院依法委託進行的鑑定，故請求法院對原告的傷害情況重新進行司法鑑定。對於本案的法律適用，本院認為「吉隆坡協

議」僅是作為國際航空運送協會成員的運送人之間訂立的內部協議，原告僅為乘客，非該協議的簽約主體，且該協定的內容也未納入乘客運送契約中。另該協議非國際慣例，亦非國際條約，根據大陸法律條文援引的國際條約、國內法、國際慣例的順序，原告無權引用「吉隆坡協議」向被告提出索賠，本案應適用“華沙公約”或中國民航法的規定。對於賠償標準，被告認為原告將「吉隆坡協議」中的 10 萬個特別提款權理解為對乘客的賠償責任是錯誤的，10 萬個特別提款權只是運送人實行客觀責任制和是否行使責任抗辯的數額界限，故本案應以法院委託的上海市人身傷害司法鑑定專家委員會作出的鑑定書確定的傷殘標準為依據，在法律規定的範圍內，對原告進行合理的賠償。

原告購票並乘坐被告的航空班機，即與被告建立了國際航空乘客運送契約關係，作為運送人，被告應及時、安全地將乘客送達至目的地，此為運送人之義務，上揭班機在停經地發生故障，致原告在緊急撤離過程中右踝部位受傷，給原告的生活帶來了諸多不便，也使原告的工作受到一定的影響，被告負有事故責任，理應承擔相應的賠償責任。

原告因乘坐被告班機受傷致殘而向被告進行索賠，對被告而言，產生了契約違約責任和侵權責任競合。受害方有權選擇被告方承擔違約責任或者要求其承擔侵權責任，現原告雖然要求被告承擔契約責任，但訴訟中，原告又一再要求被告承擔精神安撫費人民幣五萬元。觀原告上揭訴訟請求，原告對被告承擔的責任請求的選擇是不確定的。根據我國的審判實踐，對責任的競合有一定的限制，除當事人明確選擇外，當違約行為造成受害人人身傷亡和精神損害的，當事人之間雖然存在契約關係，也應盡可能地按侵權責任來處理。因為契約責任主要是對財產損害的賠償，不包括對人身傷害和精神損害的賠償，並不能對受害人所造成的人身傷害、精神損害進行救濟，故只能通過侵權損害賠償對受害人提供救濟。因此，本案按照侵權責任處理，更有利於保護受害人的合法權益，對受害人的權益保護也更為充分。

被告對原告提出的每月護理費人民幣 500 元無異議，予以認可；對護理人員的每月伙食費人民幣 600 元，因護理費人民幣 500 元的標準，已包含了伙食和交通等費用，且符合安徽省當地護工市場的一般標準，故不應再另外計付其他費用。原告住院手術期間聘請兩人護理，

出院後聘請一人護理，並無不當。對原告主張的護理人員交通費人民幣 7,800 元的訴請，因缺乏事實與法律依據，且該訴請也不符合市場的一般要求，故法院不予支持。對原告誤工損失的訴請，因原告自 1998 年 5 月受傷至 1999 年 3 月期間需要治療休養而不能上班，工資損失確實存在，且原告也提供了有關工資證明及稅務證明，故對原告此階段的工資損失人民幣 105,877 元的訴訟請求，法院予以支持；對原告提出的 1999 年 3 月至 2001 年 4 月因不能正常上班、勝任崗位職責而造成的人人民幣 153,750 元工資損失及不能擔任總經理而造成人民幣 713,750 元工資損失，因原告經必要的治療休養後，自 1999 年 3 月底已經開始上班，且原告的傷殘程度與其不能勝任總經理之間無直接的因果關係，故對原告不能正常上班、勝任崗位職責而造成的人人民幣 153,750 元工資損失及不能擔任總經理而造成人民幣 713,750 元工資損失部分，法院不予支援，但考慮到原告的傷殘後果，給原告今後的工作和生活確實帶來了諸多不便與困難，故被告應按原告的工資標準酌情支付原告傷殘補償費計人民幣 18.6 萬元。由於被告的行為給原告帶來了一定的身體與精神上的痛苦，對原告要求賠償精神撫慰金人民幣 5 萬元請求，法院予以支持。對原告要求今後 20 餘年的護理治療費人民幣 13.8 萬元的請求，缺乏事實依據和法律依據，法院不予支持。對原告聘請的律師費用人民幣 66,299 元和律師差旅費人民幣 3 萬元的請求，……。

根據大陸民法通則第 142 條、統一國際航空運輸某些規則的公約第 1 條第 1 款、第 17 條、海牙議定書第 3 條、第 11 條之規定判決：被告應於本判決生效之日起 10 日內賠償原告陸紅護理費人民幣 7,000 元、誤工費人民幣 105,877 元、傷殘補償費人民幣 18.6 萬元、精神撫慰金人民幣 5 萬元；被告應於本判決生效之日起 10 日內賠償原告陸紅聘請律師的代理費人民幣 16,595 元，律師差旅費人民幣 11,802 元……。²⁵

²⁵ 陸紅訴美國聯合航空公司國際航空旅客運輸損害賠償案，參考網頁：<http://www.dlcls.com/show.aspx?id=330&cid=10>，瀏覽日期：2008 年 1 月 12 日。

三、綜合評析

釜山空難損害賠償事件，為運送中乘客死亡事故，又大陸、韓國均為海牙協議書之締約國，此屬國際航空運送無疑，本應優先適用海牙協議定書之賠償方式，另若大陸國際航空公司已簽署吉隆坡協議、MIA，且已將 MIA 納入其運送條件及規章內，則應適用吉隆坡協議、MIA 之規定²⁶；然本案未經法院裁判，大陸國際航空公司與廉姓乘客之家屬和解，賠償人民幣 94 萬元。

至於上海市靜安區人民法院 2000 靜民初字第 1639 號民事判決中，法院認定為國際航空運送，被告美國聯合航空公司雖加入吉隆坡協議，然該協議是為國際航空運送協會成員之航空公司間之協議，該協議之相關條款並未列於客票中，客票上既無明確適用吉隆坡協議，則無法將吉隆坡協議之內容作為乘客與運送人間之運送契約，故法院認為美國聯合航空公司應依據中國民航法、華沙公約之規定賠償。²⁷至於違約責任和侵權責任競合，因契約責任主要是對財產損害的賠償，不包括對人身傷害和精神損害的賠償，侵權損害賠償對受害人提供被害人請求人身傷害、精神賠償之損害。因此，此案依侵權責任處理。

事實上，若發生航空事故，造成乘客死亡者，運送人與乘客家屬協商之實際賠償金額至少人民幣 10 萬元至幾百萬元（換算約為新台幣 446,892 元起至新台幣 44,689,200 元不等²⁸），若造成乘客受傷，按乘客之實際損失，各項費用（包括：醫藥費、延誤費、交通費等）超過美金 75,000 元（換算約為新台幣 2,434,500 元²⁹）之可能極高。大陸國際航線之運送人承擔之賠償責任已遠高於 199 年蒙特利爾公約第 1 梯度 10 萬特別提款權（換算約為人民幣 1,053,900 元³⁰，新台幣 479,794 元

²⁶ 董念清，中國航空法：判例與問題研究，法律出版社，2007 年 4 月，第 257 頁。

²⁷ 高峰，論國際航空運輸承運人的責任制度，大連海事大學碩士論文，2004 年 9 月，第 50 頁。

²⁸ 以 2008 年 1 月 13 日，新台幣 1 元比人民幣 0.22377 元之匯率換算。

²⁹ 以 2008 年 1 月 13 日，美金 1 元比新台幣 32.46 元之匯率換算。

³⁰ 人民幣與特別提款權的比價調整為 1 特別提款權折合人民幣 10.5390 元，國家局調整人民幣與特

³¹⁾，蓋又大陸三大航空公司已分別加入吉隆坡協議、MIA，根據上揭二協議，對於乘客之傷亡，航空公司放棄責任限額，提供予乘客全額之賠償，還可援引乘客住所地法或永久居留地法加以確定。³²

第三節 遲到責任之規定與實務

第一項 1999 年蒙特利爾公約之規定

1999 年蒙特利爾公約第 19 條規定，運送人就遲到負擔推定過失責任，訂有明文，然若運送人可證明自身或其使用人或代理人已採取一切可合理要求之措施，或無法採取此措施以避免損害之發生³³。且運送人對每名乘客之最高賠償額以 4,150 特別提款權（換算約為人民幣 43,736.8 元³⁴，新台幣 8,787 元³⁵）為限，但乘客仍應證明其因運送人遲

別提款權比價，參考網頁：<http://www.chinapostnews.com.cn/313/ywzn01.htm>，瀏覽日期：2008 年 1 月 14 日。

³¹ 以 2008 年 1 月 13 三日，人民幣 1 元比新台幣 4.46892 元之匯率換算。

³² 董念清，中國航空法：判例與問題研究，法律出版社，2007 年 4 月，第 257 頁。

³³ 1999 年蒙特利爾公約 Article 19: The carrier is liable for damage occasioned by delay in the carriage by air of passengers, baggage or cargo. Nevertheless, the carrier shall not be liable for damage occasioned by delay if it proves that it and its servants and agent took all measures that could reasonably be required to avoid the damage or that it was impossible for it or them to take such measures.

³⁴ 人民幣與特別提款權的比價調整為 1 特別提款權折合人民幣 10.5390 元，國家局調整人民幣與特別提款權比價，參考網頁：<http://www.chinapostnews.com.cn/313/ywzn01.htm>，瀏覽日期：2008 年 1 月 14 日。

³⁵ 以 2008 年 1 月 13 三日，人民幣 1 元比新台幣 4.46892 元之匯率換算。

到所生之實際損害³⁶。但 1999 年蒙特利爾公約就遲到之認定，同華沙公約體系般，均未設立明確之認定標準。

第二項 大陸之規定

按大陸民航法第 126 條規定：「旅客、行李或者貨物在航空運輸中因延誤造成的損失，承運人應當承擔責任，但是，承運人證明本人或者其受雇人、代理人為了避免損失的發生，已經採取一切必要措施或者不可能採取此種措施的，不承擔責任。」明文規定乘客或託運人若證明損失係因遲到造成，運送人需負擔賠償責任，除非運送人可證明已採取一切必要措施或不可能採取此措施，大陸採用推定過失責任主義，同華沙公約體系、1999 年蒙特利爾公約之規定，可達到舉證責任分配之立意；然實際上，發生遲到時，航空公司因精力、人員等諸多原因，往往無法向乘客一一列舉其於航班遲到後所採取的措施，由於該條項未明確規定乘客由於遲到造成的損失致旅客無法得到實際的解決³⁷。尚且，大陸民航法對於遲到同華沙公約體系、一九九九年蒙特利爾公約般，均未為明確之定義。

其次，合同法第 299 條規定：「承運人應當按照客票載明的時間和班次運輸旅客。承運人遲延運輸的，應當根據旅客的要求安排改乘其他班次或者退票。」質言之，運送人遲到時，乘客有選擇退票或安排改乘其他班次之權利。

³⁶ 1999 年蒙特利爾公約 Article 22:1. In the case of damage caused by delay as specified in Article 19 in the carrier of person, the liability of the carrier passenger is limit to 4,150 Special Drawing Rights..

³⁷ 大陸民航法第 128 條規定：「國內航空承運人各種情況下之賠償責任限額由民航總局制定，報國務院批准後公佈執行。迄今僅有 1993 年 11 月 29 日國務院修訂發佈之「國內航空運輸旅客身體損害賠償暫行規定」該規定僅規定賠償範圍為旅客於運輸過程中（包括上、下航空器），所受之損害，1996 年「中國民用航空旅客、行李國內運輸規則」，僅規定因運送人之原因導致航班遲到時，運送人有提供餐點及安排住宿之義務。

雖可參大陸關於國內運送之相關規定，包括：1996年「中國民用航空旅客、行李國內運輸規則」，規定因運送人之原因導致航班遲到時，運送人有提供餐點及安排住宿之義務，及「航班延誤經濟補償指導意見」（下稱指導意見）³⁸，亦僅規定運送人之賠償方式包括：給付現金、購票折扣、返還里程等。然此部分均為規定國內運送部分，綜上所述，大陸對於航班遲到運送人之附隨賠償義務，定位尚不明確。

第三項 實務案例

由上可知，大陸關於運送人遲到所採之推定過失責任與1999年蒙特利爾公約之規定，不謀而合，故本文試圖以大陸安徽省合肥市郊區人民法院於2002年審理之判決³⁹作為參考評析之實務案例。

（一）案例事實

2001年5月9日，原告吳曉松購買被告中國南方航空股份有限公司CZ-3800班機由大陸合肥經黃山至廣州之機票，該班機預定起飛時間為當日下午6時40分，然原告辦理登機手續後，在候機室等候之際，機場廣播通知：該班機遲延，具體起飛時間需另待通知等語，但其後2小時，原告等共計11名乘客均未再獲通知，於同日晚上9時許，機場再次廣播該班機將延至同日晚上10時55分起飛等語，原告即向被告表示因班機遲到已逾4小時，搭乘夜間班機十分不便，要求該安排次日班機，並解決當晚食宿問題，被告未為回應，於翌日凌晨零時許，該班機起飛，但原告等未上機，仍被滯留在原機場，故原告訴請被告退還機票費用人民幣6,730元。

³⁸ 為2004年6月26日大陸民航總局所公布。

³⁹ 董念清，中國航空法：判例與問題研究，法律出版社，2007年4月，第108至119頁。

（二）判決意旨

2001年5月9日，原告吳曉松等11名乘客，購買被告CZ-3800班機機票，該班機預定起飛時間為當日下午6時40分，同日下午原告等乘客辦理登機手續後，在候機室等候之際，機場廣播通知：該班機遲延，具體起飛時間需另待通知等語，候機室電子顯示牌顯示：CZ-3800航班遲到，大陸安徽合肥駱崗機場並提供原告等人晚餐，於同日晚上9時許，該機場復廣播：CZ-3800班機將延至同日晚上10時55分起飛等語，原告等11名乘客即向被告表示因班機遲到已逾4小時，搭乘夜間班機十分不便，要求該安排次日班機，並解決當晚食宿問題，被告未為回應，於同日晚上11時30分許，該機場再次廣播通知原告等11名乘客搭機，然原告等11名乘客不願上機，雖該班機機長至候機室與原告等11名乘客協調，然未果。

本件涉及之爭點在於此班機遲到之原因為何？該班機係因該地區雷電天氣造成遲到，並提出廣州中心氣象台資料、大陸民航中心交通管理局及中國民航中南空中交通管理局出具之天候證明、空中管制中心之交接班紀錄、南航地面保障部旅客運輸服務處航班延誤情況匯報等，足以證明被告原安排該班機飛行，然因廣州地區雷雨及其後空中流量原因導致該班機遲到起飛4小時，無法按照原預定時間起飛，而被告亦採取一切必要之補救措施，並花費人民幣7萬餘元調用B28877班機以執行原班機原預定之飛行任務，原告提出之證據具備證據鎖鍊，具有客觀性、真實性和關聯性，堪信為真實，且原告未就其主張班機遲到係因該機場調配不當所引起提出證據。綜上所述，原告因購買被告之機票，且進入候機室，原告、被告間成立航空乘客運送契約至明，被告之該班機本應按機票所載起飛時間即2001年5月9日晚上6時40分許起飛，但因廣州地區之雷雨及其後之流量管制，致使該班機遲到起飛，被告乃另調撥B2921號班機執行該班機之飛行，已採取一定之補救措施，但仍造成該班機遲到逾4小時，故原告有權要求被告退還機票費用。

(三) 評析

上揭為大陸國內航空運送遲到之案例，何謂遲到？從華沙公約、1971年瓜地馬拉議定書至1999年蒙特利爾公約均未做出定義，且大陸民航法第126條僅規定：「旅客、行李或者貨物在航空運輸中因延誤造成的損失，承運人應當承擔責任；但是，承運人證明本人或者其受雇人、代理人為了避免損失的發生，已經採取一切必要的措施或者不可能採取此種措施的，不承擔責任。」與華沙公約或1999年蒙特利爾公約之規定並無二致，亦未對遲到做出界定，可參考歐盟261/2004號條例第6條第1項規定，當運送人可合理地預計航班將超過預定離站時間遲到時：(a) 航程為1,500公里以下之航班，延誤2小時以上者；或(b) 所有歐共體境內的航程在1,500公里以上、延誤時間為3小時以上的航班，以及航程在1,500公里和3,500公里之間之所有其他航班；或(c) 除上述(a)、(b)之外的，比預定離站時間遲到4小時或4小時以上的所有航班。該規定以「航程距離」、「遲到時間」為標準，以航程距離和時間來確定是否遲到，2小時之內之遲到不算法律上之遲到，遲到時間隨航程距離增加而增加，有相當之科學性及合理性。⁴⁰

至於運送人遲到之附隨義務，該判決認定運送人另調撥其他班機執行原班機之飛行，即已採取一定之補救措施，但仍造成該班機遲到逾4小時，故原告有權要求被告退還機票費用，核與上揭合同法第299條之規定相符。

⁴⁰ 董念清，中國航空法：判例與問題研究，法律出版社，2007年4月，第114頁。

第四節 空運提單之規定與實務

第一項 1999 年蒙特利爾公約之規定

1999 年蒙特利爾公約規定，縱使未簽發空運提單，或空運提單之內容與該公約規定者不同，均不影響航空運送契約之效力，又 1999 年蒙特利爾公約承認以其他方法所製之文件，與空運提單具備相同效力，惟空運提單仍為訂定運送契約、運送人接受貨物和運送條件的證明。⁴¹

第二項 大陸之規定



大陸民航法第 118 條規定：「航空貨運單是航空貨運運輸合同訂立和運輸條件以及承運人接受貨物的初步證據。」第 113 條規定：「承運人有權要求拖運人填寫航空貨運單，托運人有權要求承運人接受該航空貨運單...」同法第 114 條規定：「...承運人根據托運人的請求填寫航空貨運單的，在沒有相反證據的情況下，應當視為代托運人填寫。」第 117 條規定：「拖運人應當對航空貨運提單上所填關於貨物的說明和聲明的正確性負責。因航空貨運提單所填的說明或聲明不符合規定、不正確或者不完全，給承運人或者承運人對之負責的其他人造成損失的，拖運人應當承擔賠償責任。」又同法第 118 條規定：「...航空貨運單上關於貨物的重量、尺寸、包裝和包裝件數的說明具有初步證據的效力。除經過承運人和拖運人當面查對並在航空貨運單上註明經過查

⁴¹ 1999 年蒙特利爾公約 Article 11:1. The air waybill or the cargo receipt is prima facie evidence of conclusion of the contract, of the acceptance of the cargo and of conditions of carriage mentioned therein.

對或者書寫關於貨物的外表情況的說明外，航空貨運單上關於貨物的數量、體積和情況的說明不能構成不利於承運人的證據。」與華沙公約體系及 1999 年蒙特利爾公約之規定相符，是空運提單並非運送契約本身。況中國為華沙公約、海牙議定書、1999 年蒙特利爾公約之締約國，是以其若涉及國際貨物運送糾紛時，亦多尋國際公約規範加以解決，關於空運提單之認定，於上揭國際公約章節部分已有論述，故本文於此不另贅述。

第三項 實務案例

縱使 2005 年 7 月 31 日起，1999 年蒙特利爾公約正式對大陸生效。然過往大陸關於空運提單部分，多尋國際公約規範加以解決，於此有參考大陸先前之實務案例之必要。



一、某保險公司訴 A 航空公司、B 航空公司貨物運送糾紛案

(一) 案例事實


1991 年 12 月，某公司以其空運至義大利米蘭之 20 箱絲綢服裝向原告某保險公司投保，保險金額為人民幣 73,849 元，同日由被告 A 航空公司之代理 B 航空公司出具空運提單 1 份，其上記載：第 1 運送人為 A 航空公司，第 2 運送人為 C 航空公司，貨物 20 箱重 750 公斤，至於運送申明價值欄位未填寫，A 航空公司乃於 1991 年 12 月 20 日將該貨物由中國杭州運抵北京，A 航空公司準備按約將貨物轉交予 C 航空公司運送時，發現貨物滅失，1992 年，原告對投保人求償後，在於同年 5 月 28 日向 B 航空公司求償，因 B 航空公司將原告求償請求權材料讓予 A 航空公司，原告乃向 A 航空公司求償，但 A 航空公司不願全額賠償。

（二）判決意旨

空運提單為航空貨運契約之表面證據，該契約之聲明及契約條件是契約內容組成部分，並不違反海牙議定書之規定，且為國際航空運送協會歸規則所確認，故應屬有效，對運送人和託運人具有相同之拘束力，託運人將貨物交付運送時，向原告投保，該批貨物在 A 航空公司運送期間發生滅失，航空公司應負擔賠償責任。原告在對託運人賠償後，取得代位求償權。由於託運人交付貨物之際，未對貨物提出聲明價值並交付必要之附加費用，所以 A 航空公司在責任範圍內負擔賠償責任為合理。被告 B 航空公司為空運提單之簽發人，應對契約下貨物運送負擔責任，但鑑於被告 A 航空公司承諾賠償，B 航空公司可不再承擔賠償責任。

二、上海市長寧區人民法院 2000 長經初字第 661 號判決

（一）案例事實



1998 年 7 月 15 日，原告上海三桅（集團）有限公司與訴外人展環有限公司簽訂編號 SQ98-10-081 共計 15,540 條男士內褲銷售確認書，總計金額為美金 110,085 元，同年 8 月 27 日，原告出具外銷發票 2 張，發票上均註明出口口岸為上海，目的地為美國亞特蘭大，包裝上分別註明裝入 134 箱和 320 箱。嗣後，原告將上揭貨物委託被告出運，並提供出口貨物核銷單等相關單正，但未提供該貨物的出口許可證（出口配額）。同年 8 月 28 日，上海進出口商品檢驗局出具出口紡織品標示查驗放行單 2 份，該 2 分放行單均註明發貨人為原告，目的地國家、契約號、商品名稱和貨物總數亦與銷售確認書和外銷發票上之記載相符，上海太平洋星輝國際貨運有限公司國際航空貨物運輸委託合同糾紛案，上揭褲子經向海關報關後，上海虹橋機場海關分別在原告的兩份出口收匯核銷單等單證上加蓋驗證章。同日，被告向原告出具二份編號分別為 STP-024782 和 STP-025848 之空運提單，該空運提單上均註明託運人為原告，起運機場、目的地機場、包裝及箱數均與原告提

供之外銷發票上註明的欄目相等，運費為預付。嗣後，由美國聯邦捷運航空公司將上揭出口貨物於同年9月2日運至目的地，該航空公司於同年9月1日出具編號023-9858028之空運提單，上面註明託運人為被告，起運港為上海，目的港為亞特蘭大，運送貨物件數為454箱，毛重1,240公斤，計費重量1,240公斤，出發日期為同年9月2日，班機號碼為FX088號，上揭貨物運至目的地美國後，因原告之美國客戶無法進行正常的提貨、出關，致上揭貨物擱置在美國倉庫內，未能通關交予收貨人。奇後，被告為減少不必要之損失，將上揭貨物全部退還，並要求原告提貨、付清全部運費及相關費用，及因其遲延交貨致使消費者要求退貨之損失。

（二）判決意旨

法院認為被告根據原告提供之出口單代為辦理出口貨物之空運手續，原、被告間之國際航空貨物運送委託係依法成立。原告所託運之出口貨物經我國商檢及海關等機關查驗合格過關後，被告所委託之實際運送人（即航空公司）亦出具航空貨物清單，足以確認被告接受原告之委託，並實際將貨物出運。原告在被告舉證否認其所述之事實後，復未提出證據證明其主張，故駁回原告之訴。

三、綜合評析

上海市長寧區人民法院2000長經初字第661號判決意旨認為空運提單為運送契約之證明，蓋以時間上看來，通常先有運送之合意，運送人出具空運提單在後，且將航空運送企業自行制訂之空運提單視為當事人之運送契約，對託運人、收貨人較為不利，另外，華沙公約、海牙議定書、1999年蒙特利爾公約均規定空運提單非運送契約本身。與某保險公司訴A航空公司、B航空公司貨物運送糾紛案中法院判決意旨認定空運提單為航空貨運契約之表面證據，該契約之聲明及契約條件是契約內容組成部分，並不違反海牙議定書之規定，且為國際航空運輸協會歸規則所確認，故應屬有效，對運送人和託運人具有相同

之拘束力，採相同見解

由上可知，大陸法院實務認定，空運提單僅為貨物運送契約、運送條件之初步證明，不違反海牙議定書之規定，且為國際航空運送協會規則所確認，故應屬有效，對運送人和託運人具有相同之拘束力。至於空運提單上記載事項（包括重量、大小尺寸、包裝及包裝件數等）之效力與國際公約規定相似，認定係運送人接收之貨物表面證據。





第五章 兩岸航空運送人責任之比較與展望

第一節 兩岸三通歷年來之發展

自 1949 年起，臺灣認定彼岸之大陸為「匪偽叛亂地區」，兩岸進入冷戰時期¹，臺灣採取「三不政策」，全面禁止與彼岸「三通」²（即『通商』、『通郵』、『通航』³）⁴。其後即 1992 年間，立法院三讀通過兩岸關係條例，明定兩岸及外國之船舶、航空器，非經許可，不得直接航行於兩岸⁵；宣示兩岸通航政策，採取「全面禁止、特案許可」原則，

¹ 葉新興，從小額貿易到兩岸三通的策略分析，立法院院聞，第 29 卷第 2 期（2001 年 2 月），第 21 頁。

² 「三通」狹義範圍係指單純的直接貿易、直接海空運送、直接郵政及通訊關係。廣義範圍指「通商範圍」（指 WTO 規範之貿易行為，包括開放商品、農業及服務市場），及該範圍相關之人員、資金、資訊雙向直接往來，然一般而言，三通之內涵多採上揭狹義定義者。葉學儀，兩岸三通之發展與分析，展望與探索，第 2 卷第 2 期（2004 年 2 月），第 39 頁。

³ 所謂「通航」，包括海運及航空通航。

⁴ 海峽兩岸海運、航運通航政策可分為「禁航」（即禁止通航）、「間接通航」、「直接通航」。

⁵ 修正前兩岸關係條例第 28 條規定：「中華民國船舶、航空器及其他運輸工具，非經主管機關許可，不得航行至大陸地區。前項許可辦法，由交通部會同有關機關擬訂，報請行政院核定後發布之。」2003 年 10 月 29 日，立法院將原 1992 年兩岸關係條例訂定時，所採取之「原則禁止、例外許可」基本原則加以變更，改採「原則許可、例外禁止」原則，建構「合理開放」、「有效管理」、「落實執行」之法律新制；故兩岸關係條例第 28 條修正為：「中華民國船舶、航空器及其他運輸工具，經主管機關許可，得航行至大陸地區。其許可及管理辦法，於本條例修正通過後 18 個月內，由交通部會同有關機關擬訂，報請行政院核定之；於必要時，經向立法院報告備查後，得延長之。」同條例第 29 條第 1 項規定：「大陸船舶、民用航空器及其他運輸工具，非經主管機關許可，不得進入臺灣地區限制或禁止水域、臺北飛航情報區限制區域。」同條例第 30 條第 1 項規定：「外國船舶、民用航空器及其他運輸工具，不得直接航行於臺灣地區與大陸地區港口、機場間；亦不得利用外國船舶、民用航空器及其他運輸工具，經營經第三地區航行於包括臺灣地區與大陸地區港口、機場間之定期航線業務。」明訂就兩岸通航事務改採「許可、管理」並行制，且為尊重國會監督權力，並保留行政機關處理彈性，立法院授權予交通部於兩岸關係條例修正案公布後一年半內（必要時可延長之），訂定管理辦法，並向立法院報告備查。

需經主管機關許可，船舶、航空器及其他運送工具得航行至大陸地區，但大陸船舶、航空器及其他運送工具則不得進入臺灣地區，可知此時臺灣對於兩岸通航仍採取「單向」且「部分」開放政策。

兩岸間之商業、郵政等往來，往來日增，1995年5月5日，因業界、商界、貿易界人士殷切之需求，發佈「境外航運中心設置作業辦法」，將兩岸間之海運航線定位為「特別航線」⁶，並推動「境外航運中心計畫」，然該辦法所允許者，為外國船舶裝載轉口貨物直接航行於我國境外航運中心與大陸港口間，不包括直接載運兩岸之貨物往來於彼此間之情況⁷，1996年4月，政府開放標有中國地區標誌之海運貨櫃來台，同年7月，擴大開放進口中國產品項目，並以正面表列改採負面表列，從2,900餘項擴充至3,900餘項。然上揭開放政策，仍不敷商界之需求。

且自1992年11月七日起，因臺灣政治體制改變，結束金門、馬祖「戰地政務」時期，然因金門、馬祖地區對外交通不便，且觀光事業尚在萌芽階段，加以國軍實施「國軍精實案」，防區官兵減少，當地工商業發展不易，依行政院主計處所製之「工商及服務業普查綜合分析」，1986年起迄1991年止，金門、馬祖地區工商場所數減幅13.55%，1991年起迄1996年止，復減少20.45%⁸，可知金門、馬祖地區工商業發展陷於停滯階段，為增進金門、馬祖之經濟發展。2000年4月5日，立法院通過離島條例，其中第18條⁹為小三通¹⁰（即金門、馬祖、澎湖得與中

⁶ 1995年5月5日公布之境外航運中心設置作業辦法第四條規定：「境外航運中心與大陸地區港口間之航線為特別航線。」。

⁷ 1995年5月5日公布之境外航運中心設置作業辦法第2條規定：「本辦法所稱境外航運中心，係指在臺灣地區之國際商港相關範圍內，以不通關、不入境之方式，從事大陸地區輸往第三地或第三地輸往大陸地區貨物之轉運及與轉運作業相關之簡單加工之區域。」第8條規定：「經許可依第6條第1項航行方式直接航行於境外航運中心與大陸地區港口間之外國船舶，不得載運臺灣地區以大陸地區為目的地或大陸地區以臺灣地區為目的地之貨物。」

⁸ 行政院主計處85年工商及服務業普查綜合分析，參考網頁：<http://eng.stat.gov.tw/ct.asp?xItem=532&ctNode=3266>，瀏覽日期：2008年1月5日。

⁹ 2002年11月6日總統(91)華總一義字第09100023630號令修正公布離島建設條例第18條條文，修訂內容為：「為促進離島發展，在臺灣本島與大陸地區全面通航之前，得先行試辦金門、馬祖、澎湖地區與大陸地區通航，臺灣地區人民經許可後得憑相關入出境證件，經查驗後由試辦地區進入大陸地區，或由大陸地區進入試辦地區，不受臺灣地區與大陸地區人民關係條例等法令限制；其實施辦法，由行政院定之。」

國地區通航) 提供為法源，解除上揭兩岸關係條例之限制。

2000年12月13日，行政院根據離島條例通過「試辦金門馬祖與大陸地區通航實施辦法」，以作為小三通的管理依據。行政院大陸委員會亦完成「金馬試辦小三通說明書」，說明小三通的目的是，包括1.藉由開放與中國地區雙向往來，促進金門、馬祖地區的經濟繁榮，2.藉由加強金門、廈門的正常連繫，增進兩岸良性互動，改善兩岸關係，並說明小三通之基本原則、開放項目、兩岸協商及小三通對金馬的展望等。同年6月13日立法院院會決議：「一、政府應於3個月內完成小三通評估，再3個月完成規劃，隨即實施除罪化和可操之在我等優先試辦項目；二、政府應優先試辦離島宗教通航；三、在評估、規劃同時，政府應盡力推動兩岸協商之恢復。」¹¹依此，行政院乃積極評估，研擬「試辦金門、馬祖與大陸地區通商實施辦法」，就通航方面，該辦法規定兩岸船舶經過申請，得航行在金門、馬祖和經交通部核定之大陸港口，大陸船舶亦然，然需經船務公司代理申請，先由海運在進而為空運，通航方式為定點、不定期通航，由金門料羅港對廈門廈門港，馬祖之福澳港對福州馬尾港，若為定期航線需經事先核准，若為不定期航線則需逐次核准。經交通部、經濟部、陸委會等相關單位研議後，開放宗教直航，然需符合「外籍輪船、灣靠第三地（即外國領土）、專案申請、專案審核，且為不定期航班」之要求；....」。自2001年1月1日起，金門、馬祖地區正式與中國實施直接通商、通航與通郵，且國籍航空器可間接通航至中國地區¹²。

¹⁰ 與「小三通」相對者為「兩岸三通」，係指在兩岸尚未開放直接三通前，先由我國金門、馬祖地區對中國廈門、福州地區進行通航，一般亦認定為「兩門對開、兩馬先行」或「兩岸小額貿易」。羅德水，「小三通」的背景、現況與對兩岸關係的影響，政策月刊，第61期（2000年8月），第35頁。

¹¹ 行政院大陸委員會兩岸「小三通」影響評估及規劃，參考網頁：<http://www.mac.gov.tw/big5/economy/em1002.htm>，瀏覽日期：2008年1月5日。

¹² 例如：澳門航空以「一機到底」模式，經營臺灣與經至澳門至中國之航線，即為同架飛機非經香港機場後，變更航班編號續飛至大陸，就航空慣例而言，航班編號之變更即屬另一航線，無直航之問題。邱垂泰、詹雪瑛，中國大陸民航體制改革之探討-兼論兩岸航空通航互動，立法院院聞，第29卷第9期（2001年9月），第82頁；蔡學儀，兩岸三通之發展與分析，展望與探索，第2卷第2期（2004年2月），第44頁。

依據陳水扁總統於2003年5月1日主持之「朝野領袖防制SARS疫情會議」中做成之結論「SARS對亞洲各國的經濟造成嚴重的衝擊，為確保臺灣在亞太地區競爭的優勢，政府有必要針對兩岸貨運便捷的推動時程，嚴肅加以評估，儘早完成相關規劃」，行政院大陸委員會研議規劃於同9月10日公布「航空貨運便捷化」措施，採「間接貨運包機」政策，並於同年9月19日，同意授權民航局依兩岸關係條例第28條規定，自2003年9月25日起迄2004年9月24日止，處理國籍航空公司申請間接貨運包機個案審查作業，民航局因而函頒「國籍航空公司申請飛航大陸間接貨運包機作業程序」¹³，以單向（即由我國航空公司飛航）、「計畫包機」（Programmed Charter or Scheduled Charter，即具某程度規則性日期及時間之包機）為主，另以「不定期包機」為輔助，依特定貨主之需求，但班次不得超過「計畫包機」者¹⁴，至於相關安全事項（例如：返台安全管理、機組人員證照等問題）均參考春節客運包機方式辦理。¹⁵2003年10月29日，立法院修正增定兩岸關係條例第95條之1¹⁶，將上揭離島條例第18條之規定回歸納入兩岸關係條例中，換言之，

¹³ 內容包括：包機期間、申請資格、停降航點、承載對象、飛航架次及額度、申請期間、應背文件等事項。

¹⁴ 計畫包機初期以每天一班為原則，一年360班次，初期分配每家航空公司每週二至三班為原則。

¹⁵ 凌鳳儀、林光，兩岸人民關係條例修正與兩岸空運通航相關問題之判討，立法院院聞，第31卷第12期（2003年12月），第37頁。春節包機仍採「由我方單向飛行」並「停經第三地」，至於可停靠之航點、增加中停點，及包機來回均可載客等事項，均在彈性處理中。

¹⁶ 兩岸關係條例第95條之1規定：「主管機關實施臺灣地區與大陸地區直接通商、通航前，得先行試辦金門、馬祖、澎湖與大陸地區之通商、通航。前項試辦與大陸地區直接通商、通航之實施區域、試辦期間，及其有關航運往來許可、人員入出許可、物品輸出入管理、金融往來、通關、檢驗、檢疫、查緝及其他往來相關事項，由行政院以實施辦法定之。前項試辦實施區域與大陸地區通航之港口、機場或商埠，就通航事項，準用通商口岸規定。輸入試辦實施區域之大陸地區物品，未經許可，不得運往其他臺灣地區；試辦實施區域以外之臺灣地區物品，未經許可，不得運往大陸地區。但少量自用之大陸地區物品，得以郵寄或旅客攜帶進入其他臺灣地區；其物品項目及數量限額，由行政院定之。違反前項規定，未經許可者，依海關緝私條例第36條至第39條規定處罰；郵寄或旅客攜帶之大陸地區物品，其項目、數量超過前項限制範圍者，由海關依關稅法第77條規定處理。本條試辦期間如有危害國家利益、安全之虞或其他重大事由時，得由行政院以命令終止一部或全部之實施。」蓋「小三通」為兩岸「大三通」之一環，且我國與大陸地區往來事宜，涉及我國整體大陸政策，非單純離島建設問題，所以應以兩岸關係條例中有所規範，故增定第95條之1，於第一項明訂主管機關關於實施兩岸直接通航、通商前，得先試辦金門、馬祖及澎湖與大陸地區直接通航、通商，明訂兩岸政策之整體架構及法源依據。行政院大陸委員會臺灣地區與大陸地區人民關係條例修正草案條文對照表，參考網站：<http://www.mac.gov.tw/>，瀏覽日期：2008年1月5日。

於兩岸直接通商、通航前，得先試行金門、馬祖、澎湖與大陸之通航、通商。

至於彼岸部分，1992年3月間，大陸福建省委書記陳光毅提出「兩門對開；兩馬先行」政策¹⁷，在大陸馬尾、廈門、湄洲興建供兩岸直航之專用碼頭，准許我國國民在大陸福建省福州、廈門機場辦理落地簽證，以通金門、馬祖與中國廈門、馬尾港之意。1993年，為打擊兩岸間接貿易之不足，並藉此打擊走私行為，大陸對外經濟貿易部和海關總署共同發佈片面實施「關於對台灣地區小額貿易的管理辦法」¹⁸，將兩岸間之小額貿易定位為民間之直接貿易，為配合小額貿易，1994年7月，福建省頒佈「福建省臺灣船舶停泊管理辦法」¹⁹。

1996年8月19日，中國交通部單方發佈「臺灣海峽兩岸間航運管理辦法」，採「一個中國、雙向直航和互惠互利」原則，將兩岸航線定位為「特殊管理的國內運送」²⁰（國際航運實務及慣例稱之為Cabotage，即專屬運送權，外國船舶及外商均不得介入），僅限於兩岸獨資或合資之航運公司始可直航於兩岸間。²¹大陸對外經濟貿易合作部

¹⁷ 楊清樹，金門社會觀察，稻田出版社，1998年12月版，第136頁。

¹⁸ 大陸「關於對台灣地區小額貿易的管理辦法」，將兩岸小額貿易定位為非官方之直接貿易與經濟交流，並兼以打擊走私活動為目的，該辦法內容略為：指定福建、廈門浙江等東南沿海港口，由大陸外經貿部授權沿海省市對外經貿主管批准，並在工商行政管理部門登記註冊之公司（包括台灣居民、大陸對台灣小額貿易公司），使用100噸以下之台灣船隻，開展每船每航次限額各為美金10萬元的小額貿易（不得經營一般性進出口業務），然貨物限於非大陸國家專營、禁止、限制進出口及非進出口配額許可證管理的貨物。葉新興，從小額貿易到兩岸三通的策略分析，立法院院聞，第29卷第2期（2001年2月），第25頁；蔡宏明，「小三通」對兩岸互動的影響，遠景季刊，第2卷第2期（2001年4月），第137頁。

¹⁹ 「福建省臺灣船舶停泊管理辦法」之目的，在於確保台灣船舶之安全、方便台灣國民往來，並促進交流，該辦法規定，台灣船舶、居民到達停泊點後，台灣居民僅需持有效身分證件，至當地公安邊防部門申辦上岸活動之相關證件（例如：『臺灣居民來往大陸通行證』）後，即可前往停泊點所在鄉、鎮以外之地區活動。蔡宏明，「小三通」對兩岸互動的影響，遠景季刊，第2卷第2期（2001年4月），第137頁。

²⁰ 大陸臺灣海峽兩岸間航運管理辦法第3條規定：「兩岸航運屬於特殊管理的國內運輸。」

²¹ 大陸臺灣海峽兩岸間航運管理辦法第10條規定：「非經大陸交通部核准，外國航運公司不得經營臺灣海峽兩岸間雙向直達或中轉的貨物運輸和旅客運輸」同辦法第11條第2款規定：「任何大陸港口和船舶代理公司，未經批准，不得從事與兩岸航運相關的服務。」

亦秉承上揭原則，於同年 11 月間，發佈「關於臺灣海峽兩岸間貨物運輸代理管理辦法」，規定可經營此航線者僅限於經對外經濟貿易合作部批准設立所有資本均來自大陸、或由兩岸合資或合作的國際貨物運送代理業者。大陸民航總局亦不斷地重申，兩岸直航航線屬「特殊管理的國內航線」，特殊之點在於兩岸之關係，但仍定位為國內事務，所以不需簽訂航空協定，只需民間企業簽訂商務契約。²²2001 年元旦正式推動小三通，大陸軟化原採之一中政治態度，同意由民間協商三通事宜，並公布「對台地區貿易管理辦法」，同年 1 月 28 日，大陸「福州馬尾經濟文化合作中心」代表與未經授權之福建連江縣籍立委及縣議會議長等，與簽署「福州馬尾-馬祖關於加強民間交流與合作的協議」²³。



²² 龔俊榮，台港航線換約，要靠民間業者斡旋，工商時報，2001 年 1 月 7 日。

²³ 立法院法制局，「兩岸小三通之檢討與大三通之展望」座談會（上），立法院院聞，第 29 卷第 6 期（2001 年 6 月），第 113 頁。

表 5 之 1 兩岸三通發展歷程表

時 間	發 展
1992 年	立法院通過兩岸關係條例宣示兩岸通航政策，採取「全面禁止、特案許可」原則。
1993 年	大陸對外經濟貿易部和海關總署共同發佈片面實施「關於對台灣地區小額貿易的管理辦法」。
1996 年	大陸交通部單方發佈「臺灣海峽兩岸間航運管理辦法」，採「一個中國、雙向直航和互惠互利」原則。
1995 年	發佈「境外航運中心設置作業辦法」，允許外國船舶裝載轉口貨物直接航行於我國境外航運中心與中國港口間。
2000 年	立法院通過離島條例為小三通提供為法源。
2001 年	金門、馬祖地區正式與大陸實施直接通商、通航與通郵，且國籍航空器可間接通航至中國地區。 大陸軟化一中政策公布「對台地區貿易管理辦法。
2003 年	修正增定兩岸關係條例第 95 條之 1，將離島條例第 18 條關於小三通規定回歸納入兩岸關係條例。
2003 年起迄 2004 年	民航局頒佈「國籍航空公司申請飛航大陸間接貨運包機作業程序」，依特定貨主之需求，以「單向」、「計畫包機」為主，另以「不定期包機」為輔助。

另外，為因應香港、澳門先後回歸大陸主權，1995 年 5 月，臺灣與澳門簽訂為期 5 年之空運協定（跨越 1999 年起澳門主權回歸大陸時期），雙方各以二家航空公司互飛（臺灣為長榮航空公司及復興航空

公司，澳門暫為澳門航空公司），允許澳門航空公司²⁴航空器在第三地澳門機場降落後，更換班機號碼續飛臺灣或大陸。嗣後，臺灣與香港航線亦比照以上揭規定，換言之，即採取「換航班號，不換班機，一機到底」原則，在臺灣、澳門及大陸間通航。至於香港部分，因中華航空公司與香港國泰航空公司之航權協定即將到期，且香港將於1997年回歸大陸主權範圍，故臺灣與香港提前談判台港航權續約問題，於1996年6月，經臺灣航空業者組成之代表團與香港業者達成「台港空運協定」（其中跨越自1997年起即香港回歸大陸主權期間），比照上揭與澳門互飛之「準直航」模式，亦由臺灣及香港各兩航空公司互飛²⁵，從此兩岸進入定點直航階段。²⁶

就兩岸航線之定位，交通部航政司官員曾表示：「航權的問題非常複雜，牽涉層面也非常廣，像是我方過去在與香港談判時，也都牽涉到航點、航班、航空器的識別標、誌能否對等問題。因此如果不談判，相信到時候，如果我方要求航點全面開放，航班不限制，弄成我方業者先飛，大陸民航總局與航空公司相關航點機場可以接受嗎？更何況，不把一般國際上的空難搜救問題先釐定清楚，萬一有一天哪架飛機掉在海峽中線，到時候搜救、失事調查等問題，恐怕都很難處理。」²⁷，可知現狀下主管機關認定兩岸（包括香港、澳門）間之航線非「國內航線」，亦非「國際航線」，為特殊之「準國際航線」。至於大陸則秉持一中原則，將兩岸定位為「國內航線」，可知兩岸就彼此航線之定位，立場相異且迥然不同。

²⁴ 澳門航空公司之大陸人民持股已達51%，另香港港龍航空公司之大陸人民持股達56%，均逾關係條例規定20%之上限，故臺灣乃依關係條例第73條規定，經行政院「專案同意」，特許澳門航空公司、港龍航空公司來我國設立分公司。

²⁵ 臺灣為中華航空公司、長榮航空公司，大陸香港則以國泰航空公司、港龍航空公司飛航。

²⁶ 蔡學儀，兩岸三通之發展與分析，展望與探索，第2卷第2期（2004年2月），第44頁。

²⁷ 蘇宇暉，交通部：兩岸空運直航一定要協商，自由時報，2001年1月8日。

第二節 兩岸航空運送之現況

第一項 兩岸航空運送之現況

兩岸實施小三通後，關於人員之往來，僅允許在金門、馬祖居住 6 個月以上之居民（已辦理金馬專用入出境證）、及經允許之貨物直接運送至大陸，臺灣與大陸間仍需透過第三地才能相通，且非經允許項目之貨物，不得自大陸進口，另禁止將大陸貨物轉運至我國臺灣本島，另僅允許金門、馬祖與大陸直接相通。

2006 年配合春節擴大小三通專案，自同年 1 月 20 日起迄同年 2 月 13 日止之春節專案期間，金門、馬祖旅台之國民均得經由小三通進出大陸地區（除香港、澳門外），自同年 5 月 1 日起，放寬限制，凡設籍在金門、馬祖之人、其配偶、直系血親或二親等旁系血親及其親屬，均得以個人名義申請小三通至大陸。自同年 6 月 1 日起，增設金門至大陸泉州航線。綜上可知，目前之現況，兩岸間為有限度地通商、通航，臺灣與大陸間，仍須經轉第三地後，始得通航、通商。

第二項 社會實證分析

一、前言

近年來臺灣發生之重大國際航空事故，計有1994年名古屋空難，共計264人罹難，1998年大園空難²⁸，196人罹難，2000年新加坡航空公司桃園空難，2002年澎湖空難，共計225人罹難，然觀上揭法院實務案例數量與上揭空難之罹難乘客人數差距甚遠，顯見大多數情況為事發後，由運送人與受傷、罹難乘客家屬協商進而理賠，而未進入訴訟程序。²⁹

其次，運送人與罹難乘客家屬和解之賠償金額，總體而言，較高於上揭法院判決之賠償金額，以1994年名古屋空難為例，中華航空公司理賠每名罹難乘客約新台幣430萬元，1998年大園空難³⁰，中華航空公司賠償每名罹難乘客約新台幣990萬元³¹，2000年新加坡航空公司桃園空難每名旅客賠償美金40萬元³²，2002年澎湖空難，每名罹難乘客家屬賠償金額約新台幣1,420萬元³³。

²⁸ 1998年2月16日中華航空公司SI-676號班機在桃園縣大園墜毀，即為眾知之大園空難。

²⁹ 陳思吟，航空運送人責任與保險問題研究，國立臺灣海洋大學海洋法律研究所碩士論文，2004年6月，第81頁。

³⁰ 1998年2月16日中華航空公司SI-676號班機在桃園縣大園墜毀，即為眾知之大園空難。

³¹ 華航空難／理賠金額屢創新高，馬公空難理賠金額備受矚目，參考網頁：<http://www.ettoday.com/2002/05/25/10821-1307248.htm>，瀏覽日期：2007年12月25日。

³² 2000年10月31日，新加坡航空公司SG-006號班機，自桃園中正國際機場起飛飛往美國洛杉磯時，誤闖關閉的跑道並撞上跑道上施工機具與設施後焚毀，造179名機組員及乘客共83人死亡、44人受傷。新航空難生還者及家屬控告新航、中正機場及波音公司，參考網頁：<http://www.epochtimes.com/b5/1/2/27/n52107.htm>，瀏覽日期：2008年1月7日。

³³ 華航五二五澎湖空難，參考網頁：<http://140.128.27.30/ayo/2HisInf/20012002/2002May25.pdf>，瀏覽日期：2008年1月7日。立法院第5屆第3會期司法委員會第24次全體委員會議紀，參考網頁：

表 5 之 2 臺灣歷次航空事故運送人賠償金額

運送人 賠償 事件	1994 年名古屋 空難	1998 年大 園空 難	2000 年新加 坡航空 公司桃 園空難	2002 年澎湖空難
和解賠償每名罹 難乘客之金額	新台幣 430 萬 元	新台 幣 990 萬元	美金 40 萬 元	新台幣 1,420 萬 元
法院判決賠償金 額	新台幣 2,535,673 元 臺灣高等法院 88 年上更(一) 字第 368 號民 事判決			二位死者之每位 家屬共計可獲得 新台幣 1,500 萬元 之慰撫金 台灣高等法院 95 年度消上字第 5 號民事判決

自 1978 年 11 月 2 日，政府陸續開放我國國民或民間團體赴中國旅遊、參加國際學術會議或文化體育活動³⁴，國人赴大陸旅遊，在大陸發生之歷次國內空難為例（包括白雲機場空難、廣西空難、南京空難、西安空難、三峽空難），搭機之臺灣乘客獲得賠償金額均比照國外乘客為美金 45,000 元（換算約新台幣 1,460,700 元³⁵），大陸不以國內法或

http://72.14.235.104/search?q=cache:q-7a7AxbslIJ:tornado.ly.gov.tw/tornado/draft/final/word/05/03/67/LCIDP_05036701_00001.doc+%E6%BE%8E%E6%B9%96%E7%A9%BA%E9%9B%A3+%E5%92%8C%E8%A7%A3&hl=zh-TW&ct=clnk&cd=10&gl=tw&lr=lang_zh-TW，瀏覽日期：2008 年 1 月 7 日。
澎湖空難家屬不接受和解 華航判賠三千萬，參考網頁：

<http://www.apfnews.net/modules/newschina/article.php?storyid=2565>，瀏覽日期：2008 年 1 月 7 日。

³⁴ 兩岸交流十年的回顧與前瞻，參考網頁：<http://www.mac.gov.tw/big5/history/10year.htm>，瀏覽日期：2008 年 1 月 11 日。

³⁵ 以 2008 年 1 月 13 日，美金 1 元比新台幣 32.46 元之匯率換算。

國際法作認定標準，而以臺灣人民或大陸人民作為區分標準。³⁶再參大陸釜山空難損害賠償事件，本案之運送人即大陸國際航空公司與罹難乘客家屬和解，賠償人民幣 94 萬元（換算約為新台幣 4200,784 元³⁷）。

表 5 之 3 大陸歷次航空事故運送人賠償金額

事 故 賠 償 金 額	白雲機場空難 廣西空難、南京空難 西安空難、三峽空難	釜山空難
和解賠償每名罹 難乘客之金額	每名臺灣乘客獲得美金 45,000 元 (換算約新台幣 1,460,700 元)	人民幣 94 萬元 (換 算約為新台幣 4200,784 元 ³⁸)

綜上所述，可知兩岸航空事故之賠償標準不一，且賠償金額部分，依上揭所列之歷次賠償金額，可得知若大陸人民在臺灣因航空事故罹難者，可獲得之賠償金額遠高臺灣人民在大陸因航空事故罹難可獲得之賠償額。

職此，瞭解運送人責任除探討已進入訴訟程序之法院實務見解外，另尚需就未進入訴訟程序之理賠部分進行探討，故本章節將以實證研究方法，瞭解一般民眾對乘客傷亡及班機遲到之認知，並藉以與上揭兩岸適用 1999 年蒙特利爾公約之規定相比較，瞭解其中是否有所差

³⁶ 吳利子，兩岸空中直航法律面比較研究，中共研究，第 32 卷第 11 期（1998 年 11 月），第 56 頁。

³⁷ 以 2008 年 1 月 13 日，人民幣 1 元對新台幣 4.46892 元之匯率換算。

³⁸ 以 2008 年 1 月 13 日，人民幣 1 元對新台幣 4.46892 元之匯率換算。

異，作為對現存制度補救措施或他日兩岸協商運送人責任之參考。³⁹

二、本章節調查問卷調查之方法

本文問卷調查之群體⁴⁰，設定為一般民眾，蓋一般民眾皆可能在他日面臨家屬或本人遭遇航空事故，故一般民眾兼具潛在性乘客或乘客家屬之身分。抽樣樣本來源，係透過同事、親友依其等之人際關係取得，以及透過筆者在賣場、書店尋找受訪者取得。所有的參與者是自願參加的，年齡均為滿 20 歲。問卷調查時大部分之受訪者均未加解說題意。

其次，本章節問卷調查之研究方法採用顯著性檢定（significance test）方法，藉由比較「預測值」與「實際資料」來檢定某一假設之統計方法⁴¹。對於本文所設計之題目，均以受訪者是否有過半數之看法為作為基準，即以 50% 為預測值⁴²，以了解實際受訪者對於各別問題是否有過半數之相同意見，並採取 95% 之信賴區間和抽樣誤差在正負 4.51%，又本文係為討論兩岸直航之運送人責任問題，故將問卷之前提假設為乘客所搭乘者為往來兩岸之班機。

³⁹ 按調查是自我報告式的測量方法，由兩種元素構成：刺激（或稱問項）與反應（或稱答案）。調查亦可因執行之方式或項目設計的形式而加以分類。調查研究方法之執行方式有口頭式與書面式兩種。口頭調查稱為訪談（interview），書面調查是為問卷（questionnaire）。THOMAS HERZOG 著，朱柔若譯，社會科學研究方法與資料分析（Research Methods and Data Analysis in the Society Sciences），揚智文化事業股份有限公司，2002 年，第 142 頁。

⁴⁰ 母體即指在某研究中，關心之主體之全體集合，而樣本則指由所研究之母體中，所選取收集出來之部分集合。

⁴¹ ALAN AGRESTI BARBARA FINLAY 著，鄭宗琳、吳宇真譯，社會統計學，五南圖書出版股份有限公司，2002 年，第 175 頁。

⁴² 以 50% 作為預測值，係以受訪者過半數為受訪者之多數意見之比較基準數。

三、問卷調查結果彙整資料

本次共計發放 650 份問卷，回收 480 份問卷，其中有效問卷為 472 份，有效率約為 72% ，而問卷之結論統整如下表。



表 5 之 4 問卷調查彙整資料（共計 472 份問卷）

調 查 項 目（金額:新台幣）		贊 成 者	贊成者之百 分比%	推估結 論
1.在飛行過程中不幸發生乘客人身傷亡事故，航空公司賠償每位乘客之之方式以何為妥？	直接賠償一固定金額	247	52.3	過半數
	視每個乘客之損失狀況予不同賠償	225	48	
2.若運送人賠償金額採為固定金額，就每名死亡乘客之賠償金額以何為妥？	500 萬元以下	14	0.8	
	500 萬元~1,000 萬元	140	30	
	1,000 萬元以上	259	55	過半數
	其他	58	12.2	
3.若班機遲延，航空公司應免費提供乘客哪些協助？ (可複選)	待機過程中之食、衣、住、行	372	78.8	過半數
	轉換其他航班	285	60.3	過半數
	給付現金	217	45.9	
	購票折扣	124	26.2	
	返還里程	54	11.4	
	其他	10	2.1	
4.上列答案會否因班機航線係來往於臺灣與其他國家，而有所不同？	不會	389	82.4	過半數
	會 (上揭選項會有何改變?)	82	17.3	

四、受訪民眾對於航空運送中乘客傷亡、遲到賠償責任之看法：問卷（questionnaire）調查分析

本節藉由上揭 4 個問題逐一探討受訪民眾對於航空運送中乘客傷亡、遲到賠償責任等之看法，並由顯著性統計方法推論全國一般民眾即母群體之意見。

問題一：在飛行過程中不幸發生乘客人身傷亡事故，航空公司賠償每位乘客之之方式以何為妥？

- () 直接賠償一固定金額
- () 視每個乘客之損失狀況予不同賠償

本問題之設計在於瞭解若發生航空事故造成乘客傷亡，乘客或其家屬與運送人協商賠償金額之方式為何？統計本問卷結果，可知贊成直接賠償一固定金額共計 247 位，贊成視每個乘客之損失狀況予不同賠償為 225 位，所佔問卷總數之 52.3%、% 47.6%，又其中有 5 名受訪者認為，應區分為乘客死亡、乘客受傷情形，前者，應採固定額賠償，後者，運送人則採視每位乘客之實際損失予以賠償。依顯著性統計方法推估我國國民贊成直接賠償一固定金額者超過 50%，應為多數。綜上所述，可知臺灣人民認為發生航空事故時，與運送人談判和解金額時，傾向由運送人直接賠償一固定金額，遑論視每位乘客之損失予以不同之賠償，核與目前臺灣發生航空事故，運送人多與乘客或其家屬或所組成之自救團體達成固定數額賠償金和解之情況相符。

問題二：若運送人賠償金額採為固定金額，就每名罹難乘客之賠償金

額以何為妥？（以下金額單位為新台幣）

500 萬元以下

500 萬元起至 1,000 萬元止

1,000 萬元以上

其他

本問題設計在於瞭解若航空事故造成乘客死亡，罹難乘客之家屬認為運送人之賠償金額為何？根據本問卷統計結果，贊成新台幣500萬元以下者為14位，占總問卷數0.8%，贊成新台幣500萬元起至1000萬元間之賠償金者，有140位，佔總問卷數29.6%，贊成新台幣1000萬元以上者，計有259位，佔總問卷數54.8%，贊成其他者，有58位，佔總問卷數12.2%，贊成其他者未說明理由及其他之選項，所佔問卷總數之52.3%、47.6%，依顯著性統計方法推估一般民眾贊成賠償新台幣1,000萬元以上者超過50%。職此，一般人認為航空事故造成乘客死亡者，運送人應理賠每位罹難乘客之家屬1000萬元以上。

就乘客死亡，依民航法第93條規定，運送人之賠償限額，除當事人另有約定從其約定外，依客貨賠償辦法第3、4條之規定，為新台幣300萬元，以被害人能證明其受有更大損害者為例外，大陸國際航空運送之賠償限額原則上以16600計算單位（特別提款權，換算約為人民幣175,794元⁴³，新台幣785,609元），以乘客與運送人另有書面約定者為例外，若乘客與運送人未另有約定，兩岸運送人之賠償限額均遠低於上揭一般民眾之認知，亦遠低於上揭運送人與罹難乘客家屬間之和解金額。

⁴³ 人民幣與特別提款權的比價調整為1特別提款權折合人民幣10.5390元，國家局調整人民幣與特別提款權比價，參考網頁：<http://www.chinapostnews.com.cn/313/ywzn01.htm>，瀏覽日期：2008年1月14日。

問題三：若班機遲延，航空公司應免費提供乘客哪些協助？

(可複選)

- 待機過程中之食、衣、住、行
- 轉換其他航班
- 給付現金
- 給予購票折扣
- 返還里程
- 其他

本問題設計目的在於瞭解運送人遲到時，一般民眾需要運送人提供之協助有哪些？受訪者中選擇待機過程中之食、衣、住、行，共計 372 位，占全部受訪者 78.8%，選擇轉換其他航班之受訪者有 285 位，占全部受訪者比率為 60.3%，選擇給付現金者，有 217 位，占全部受訪者 45.9%，選擇給予購票折扣之受訪者有 124 位，占所有受訪者 26.2%，選擇返還里程者，有 54 位，占全數受訪者 11.4%，選擇其他者，共計 10 位，占全數受訪者 2.1%。依顯著性檢定方法，可推估一般民眾認為運送人遲到，運送人應提供待機過程之食、衣、住、行及轉換其他班機者為過半數。

依民用航空乘客與航空器運送糾紛調處辦法第 4 條則規定，運送人遲到時，需提供乘客之協助，包括：1.必要之通訊，2.必要之飲食或膳宿，3.必要之禦寒或醫藥急救之物品，4.必要之轉機或其他交通工具。運送人應合理照顧乘客權益，如受限於當地實際情況，無法提供前項服務時，應即向乘客詳實說明原因並妥善處理。另外，依合同法第 299 條規定，可知運送人遲到時，乘客有選擇退票或安排改乘其他班次之權利。可見相較於大陸，臺灣之上揭規定與一般民眾之認知及需求較為符合。

問題四：上列答案會否因班機航線係來往於臺灣與其他國家，而有所不同？

不會

會（上揭選項會有何改變？）

設計本問題在於瞭解國人對於往來兩岸或往來於其他國家之航線不同，而影響其對上揭問題之選擇，選擇本題選項不會之受訪者，共計三八九位，選擇會選項之受訪者，有 82 位，前者占總數之 82.4%，後者占全體之 17.3%，選擇後者之受訪者表示會因賠償金額之高低及運送人提供之協助種類致上揭問題選項有所改變，依顯著性檢定方法，可知過半數之民眾認為其他國家與我國或兩岸間之運送，不影響上揭問題之選擇，依此，我國過半數之民眾已認定兩岸間運送與我國與他國間之國際運送相同。

五、小結

綜上所述，可知臺灣人民過半數認為若發生航空事故，與運送人談判和解金額，傾向由運送人直接賠償一固定金額，核與目前臺灣發生航空事故，運送人多與乘客或其家屬或所組成之自救團體達成固定數額賠償金和解之情況相符。

其次，過半數民眾認為航空事故造成乘客死亡者，運送人應理賠每位罹難乘客之家屬新台幣 1000 萬元以上，遠較民航法第 93 條、客貨賠償辦法第 3、4 條規定之賠償限額新台幣 300 萬元，及大陸國際航空運送之賠償限額換算約為新台幣 785,609 元為高。

另推估一般民眾過半數認為遲到時，運送人應提供待機過程之食、衣、住、行及轉換其他班機，相較於合同法第 299 條之規定，民用航空乘客與航空器運送糾紛調處辦法第四條則之規定，運送人需提供之協助，包括：1.必要之通訊，2.必要之飲食或膳宿，3.必要之禦寒或醫藥急救之物品，4.必要之轉機或其他交通工具。運送人應合理照顧乘客權益，如受限於當地實際情況，無法提供前項服務時，應即向乘客詳實說明原因並妥善處理，較符合一般民眾之需求。再者，過半數之民眾認為其他國家與我國或兩岸間之運送，不影響上揭問題之選擇，可知我國過半數之民眾認定兩岸間運送與我國與他國間之國際運送相同，故本文將兩岸間航空運送定位為國際航線關係，並無不妥。

第三項 兩岸航空運送人責任之異同

依上揭論述，可知兩岸間就航空運送人責任之規定及實務見解，大相庭逕，詳如下述：



一、乘客傷亡之規定與實務

(一) 臺灣之規定與實務

因臺灣非華沙公約體系、1999 年蒙特利爾公約之締約國，縱使該運送之出發地、停經地、目的地在臺灣及另一華沙公約體系、1999 年蒙特利爾公約之締約國境內，且依涉外民事法律適用法應適用該國之法律，亦無法適用上揭國際公約規定。故運送人運送乘客之責任，應依民航法第 91 條之規定，若發生意外事故，且意外事故發生期間在乘客於航空器中或上下航空時，造成乘客死亡或受傷者，運送人即須負擔賠償責任，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。至於損害賠償限額，依民航法第 93 條規定，有特

別約定者，依其約定；若無特別約定者，依客貨賠償辦法第 3、4 條之規定，若乘客死亡者，賠償額為新台幣 300 萬元，若乘客受重傷者，賠償額為新台幣 150 萬元，但被害人能證明其受有更大損害者，得就其損害請求賠償。

（二）大陸之規定與實務

因大陸三大航空公司已分別加入吉隆坡協議、MIA，根據上揭二協議，對於乘客之傷亡，航空公司放棄責任限額，提供予乘客全額之賠償⁴⁴，故若發生航空事故，需先檢視運送人是否已加入吉隆坡協議、MIA，另參中國實務界法院之見解，尚需於客票中明列適用吉隆坡協議、MIA，始得適用吉隆坡協議、MIA 之內容，運送人不得主張華沙公約第 22 條第 1 項之限制責任權利，改採無限賠償責任制，且對於未逾 10 萬特別提款權之索賠，運送人不得援引任何華沙公約體系之抗辯。

經檢視後若無法適用吉隆坡協議、MIA，因 1999 年蒙特利爾公約已對大陸生效，故若符合華沙公約體系、1999 年蒙特利爾公約之國際航空運送定義，則運送人負擔雙梯度責任制（10 萬特別提款權，換算約為人民幣 1,053,900 元⁴⁵，新台幣 4,709,794 元⁴⁶範圍內，運送人負擔嚴格責任制，逾此部分之求償，運送人負擔過失推定責任）。若非國際運送，大陸國內運送方面，依大陸民航法第 124 條之規定，採推定過失責任主義，至於運送人之賠償責任限額，若當事人未另有約定，為 16600 計算單位（即特別提款權，換算約為人民幣 175,794 元⁴⁷，約為新台幣 785,609 元）。

⁴⁴ 董念清，中國航空法：判例與問題研究，法律出版社，2007 年 4 月，第 257 頁。

⁴⁵ 人民幣與特別提款權的比價調整為 1 特別提款權折合人民幣 10.5390 元，國家局調整人民幣與特別提款權比價，參考網頁：<http://www.chinapostnews.com.cn/313/ywzn01.htm>，瀏覽日期：2008 年 1 月 14 日。

⁴⁶ 以 2008 年 1 月 13 日，新台幣 1 元比人民幣 0.22377 元之匯率換算。

⁴⁷ 人民幣與特別提款權的比價調整為 1 特別提款權折合人民幣 10.5390 元，國家局調整人民幣與特別提款權比價，參考網頁：<http://www.chinapostnews.com.cn/313/ywzn01.htm>，瀏覽日期：2008 年 1 月 14 日。

(三) 小結

大陸地區優先適用吉隆坡協議、MIA 及 1999 年蒙特利爾公約之規定，採雙梯度責任制即 10 萬特別提款權（即新台幣 4,709,794 元）為嚴格責任，逾越部分則適用推定過失責任，且無賠償額度之限制，縱使不適用上揭國際公約之規定，而適用大陸民航法，採取推定過失責任制，且責任限額為 16600 計算單位（即特別提款權，換算約為人民幣 175,794 元⁴⁸，約為新台幣 785,609 元），相較之下，臺灣採推定過失責任制，且除特別約定或運送人故意或重大過失者，始無責任限額之適用，然證明運送人之故意或重大過失頗為困難，故大陸之規定對乘客保障較高，參酌常情下，運送人均會另投保保險以分散航空運送之風險，故本文認為大陸之規定對乘客保障較為完善。（參閱附錄表 7 之 6 兩岸國際航空運送人責任之規定比較）

二、遲到之規定與實務

(一) 臺灣之規定與實務

遲到之定義，在法院實務見解中或民航法中，均未見說明，學者曾提出以下三種定義：1.限於飛機在空中飛行中的遲延、2.應指華沙公約第 18 條第 2 項之「航空運送期間」、3.整個航空運送未能按約定時間，將乘客、行李或貨物運抵目的地。通常法院以上揭第 3 定義為認定標準，再參以上揭第 2 定義部分論點⁴⁹，換言之，「遲延」係指逾越乘客或託運人選擇以空運為運送方式到達時間之合理期待。

⁴⁸ 人民幣與特別提款權的比價調整為 1 特別提款權折合人民幣 10.5390 元，國家局調整人民幣與特別提款權比價，參考網頁：<http://www.chinapostnews.com.cn/313/ywzn01.htm>，瀏覽日期：2008 年 1 月 14 日。

⁴⁹ 楊舜惠，兩岸民用航空旅客運送適用消費者保護法之比較研究，國立台灣海洋大學海洋法律研究所碩士論文，2001 年 6 月，第 11 頁。

至於遲到之責任，依民航法第 91 條第 2 項之規定，為關於航空器運送人運送遲到之損害賠償規定，應優先於民法第 654 條第 2 項就運送遲延損害賠償責任之規定而適用，乘客因運送遲到而受有損害者，運送人應負賠償責任，但航空器運送人已證明運送遲延係因不可抗力所致時，原則上僅就乘客因遲到增加支出之必要費用為限，但另有交易習慣者，仍不在此限。另運送人就遲到所應負擔之附隨義務，依民用航空乘客與航空器運送糾紛調處辦法第 4 條則規定，包括：1.必要之通訊，2.必要之飲食或膳宿，3.必要之禦寒或醫藥急救之物品，4.必要之轉機或其他交通工具。運送人應合理照顧乘客權益，如受限於當地實際情況，無法提供前項服務時，應即向乘客詳實說明原因並妥善處理。

(二) 大陸之規定與實務

大陸民航法第 126 條未對遲到做出界定，可參考歐盟 261/2004 號條例第 6 條第 1 項規定，當運送人可合理地預計航班將超過預定離站時間遲到時：(a) 航程為 1,500 公里以下之航班，延誤 2 小時以上者；或 (b) 所有歐共體境內的航程在 1,500 公里以上、延誤時間為 3 小時以上的航班，以及航程在 1,500 公里和 3,500 公里之間之所有其他航班；或 (c) 除上述 (a)、(b) 之外的，比預定離站時間遲到 4 小時或 4 小時以上的所有航班。該規定以「航程距離」、「遲到時間」為標準，以航程距離和時間來確定是否遲到，2 小時之內之遲到不算法律上之遲到，遲到時間隨航程距離增加而增加，有相當之科學性及合理性。⁵⁰

至於遲到時，運送人之賠償責任，大陸民航法第 126 條採取推定過失責任主義。至於運送人遲到之際之附隨義務，參合同法第 299 條規定，乘客有選擇退票或安排改乘其他班次之權利，另 1996 年「中國民用航空旅客、行李國內運輸規則」規定運送人有提供餐點及安排住宿之義務，及指導意見亦規定運送人之賠償方式包括：給付現金、購票折扣、返還里程等。

⁵⁰ 董念清，中國航空法：判例與問題研究，法律出版社，2007 年 4 月，第 114 頁。

（三）小結

關於遲到，臺灣採取嚴格責任制，且除當事人另有特別約定或運送人故意或重大過失情形外，均為限制責任，至於大陸地區所適用之 1999 年蒙特利爾公約或大陸民航法之規定，均採推定過失責任，且有 4150 特別提款權（換算約為人民幣 43,736.8 元⁵¹，新台幣 8,787 元⁵²）之責任限制，相較之下，以臺灣之規定對於乘客之保障較為妥適。（參閱附錄表 7 之 6 兩岸國際航空運送人責任之規定比較）

三、空運提單之規定與實務

（一）臺灣之規定與實務

臺灣實務見解多認為，民航法未就空運提單為特別規定，故空運提單應直接適用民法第 629 條、第 630 條之規定，具備提單之物權性（即交付提單於有受領物品權利之人時，其交付就物品所有權移轉之關係，與物品之交付，有同一之效力），及繳回性（即受貨人請求交付運送物時，應將提單交還）。

臺灣高等法院 93 年度保險上字第 44 號民事判決雖然論及因我國非華沙公約體系、1999 年蒙特利爾公約之締約國，不符該空運提單之記載適用華沙公約體系公約或 1999 年蒙特利爾公約之情形，依涉外民事法律適用法第 6 條第 2 項應依照「行為地法」適用之。而所謂「行為地法」乃受國際私法上「場所支配行為」影響，亦即專指締約地而言，若締約地在新加坡，再查，新加坡為華沙公約體系或 1999 年蒙特利爾公約之締約國，該判決即認定應適用新加坡關於國際運送之法律，而應適用華沙公約之規定。

⁵¹ 人民幣與特別提款權的比價調整為 1 特別提款權折合人民幣 10.5390 元，國家局調整人民幣與特別提款權比價，參考網頁：<http://www.chinapostnews.com.cn/313/ywzn01.htm>，瀏覽日期：2008 年 1 月 14 日。

⁵² 以 2008 年 1 月 13 三日，人民幣 1 元比新台幣 4.46892 元之匯率換算。

（二）大陸之規定與實務

大陸民航法第 118 條規定：「航空貨運單是航空貨運運輸合同訂立和運輸條件以及承運人接受貨物的初步證據。」與華沙公約體系及 1999 年蒙特利爾公約之規定相符，是空運提單並非運送契約本身，僅為運送契約之證明，大陸實務見解亦採相同見解。至於空運提單上記載事項（包括重量、大小尺寸、包裝及包裝件數等）之效力與華沙公約體系、1999 年蒙特利爾公約之規定相符，認定係運送人接收之貨物表面證據。

（三）小結

臺灣地區之多數實務見解，將空運提單之效力同民法陸運提單效力，然與航空實務上運作相差甚遠，航空實務上，以貨到目的地後，收貨人憑運送人交付之貨到通知書提貨，非以空運提單領貨，且因空運之快速，實際上透過轉讓空運提單來代表轉讓貨物之可能性不高，另空運提單上均印「禁止背書轉讓」(not negotiable) 字樣，且正面受貨人欄均會填寫特定之受貨人名稱及地址，而非「憑...指示交付」(to order of 或 to order)。反而是大陸地區之規定符合航空實務之規定，本文認為以歷年來之航空業慣行所發展出之航空實務，作為認定空運提單效力之規定，與實際上之情況較為相同，況在臺灣地區之多數實務見解之認定，不代表即為妥適，故本文認為空運提單效力以大陸之規定較為妥適。

第四項 現況下兩岸航空運送人之責任

他日兩岸間之航空運送，所面臨之問題在於大陸為華沙公約、海牙議定書及 1999 年蒙特利爾公約之締約國，而臺灣均非各該公約締約國（詳如表 5 之 5），茲將上揭兩岸分別加入之國際公約及各該法體系關於國際航空運送人之責任整理如下。

表 5 之 5 兩岸加入之國際公約比較

國際公約	臺灣	大陸
華沙公約	非左列任一國際公約之締約國 ⁵³	1985 年加入
海牙議定書		1975 年 10 月 15 日加入
1999 年蒙特利爾公約		2005 年 7 月 31 日對大陸生效

關於國際航空運送，兩岸之民航法體系對於運送人責任定位、空運提單之效力等認定均為不同。關於國際航空運送中乘客傷亡之運送人責任，臺灣並未區分國際航空或國內航空運送，而一體依民航法第 91 條之規定，若發生意外事故，且意外事故發生期間在乘客於航空器中或上下航空時，造成乘客死亡或受傷者，運送人即須負擔賠償責任，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；且損害賠償限額，依民航法第 93 條規定，有特別約定者，依其約定；若無特別約定者，依客貨賠償辦法第 3、4 條之規定，若乘客死亡者，賠償額為新台幣 300 萬元，若乘客受重傷者，賠償額為新台幣 150 萬元，但被害人能證明其受有更大損害者，得就其損害請求賠償。

⁵³ 臺灣雖為華沙公約之原始締約國，曾派遣代表參與華沙公約之擬議與締結、簽署，然由於臺灣迄今未能依華沙公約體系第 37 條之規定，完成批准與交存之程序，故臺灣非屬華沙公約締約國至明。黃居正，國際航空運送人責任規範之理論與實踐-名古屋地裁華航空難訴訟判決評釋，台灣國際法季刊，第 2 卷第 2 期（2005 年 6 月），第 27 頁。

至於大陸部分，則較為複雜，若運送人已加入吉隆坡協議、MIA，且客票上註記適用吉隆坡協議、MIA，則運送人對於乘客之傷亡，需提供全額之賠償⁵⁴，且就未逾 10 萬特別提款權之索賠，運送人不得援引任何華沙公約體系之抗辯；若無法適用吉隆坡協議、MIA，因 1999 年蒙特利爾公約已對大陸生效，故若認定為國際運送，依 1999 年蒙特利爾公約規定，運送人負擔雙梯度責任（即於 10 萬特別提款權索賠範圍內，換算約為人民幣 1,053,900 元⁵⁵，新台幣 4,709,794 元⁵⁶，運送人負擔嚴格責任制，逾此部分之求償，運送人負擔過失推定責任）。若認定非國際運送，依大陸民航法第 124 條之規定，採推定過失責任主義，至於運送人之賠償責任限額，若當事人未另有約定，為 16600 計算單位（即特別提款權，換算約為人民幣 175,794 元⁵⁷，約為新台幣 785,609 元）。

關於遲到之定義，在兩岸民航法或法院實務見解中，均未見說明，然兩岸學界對於遲到之認定標準，均為逾越乘客或託運人選擇以空運為運送方式到達時間之合理期待。至於遲到之航空運送人責任，依民航法第 91 條第 2 項之規定，乘客因運送遲到而受有損害者，運送人應負賠償責任，若運送人證明係因不可抗力者，得僅賠償乘客因遲到而支出之必要費用。相較之下，大陸民航法第 126 條同 1999 年蒙特利爾公約般，採取推定過失責任主義，運送人負擔之責任較輕。另運送人遲到所應負擔之附隨義務，依民用航空乘客與航空器運送糾紛調處辦法第 4 條則規定，包括：1.必要之通訊，2.必要之飲食或膳宿，3.必要之禦寒或醫藥急救之物品，4.必要之轉機或其他交通工具。運送人應合

⁵⁴ 董念清，中國航空法：判例與問題研究，法律出版社，2007 年 4 月，第 257 頁。

⁵⁵ 人民幣與特別提款權的比價調整為 1 特別提款權折合人民幣 10.5390 元，國家局調整人民幣與特別提款權比價，參考網頁：<http://www.chinapostnews.com.cn/313/ywzn01.htm>，瀏覽日期：2008 年 1 月 14 日。

⁵⁶ 以 2008 年 1 月 13 日，新台幣 1 元比人民幣 0.22377 元之匯率換算。

⁵⁷ 人民幣與特別提款權的比價調整為 1 特別提款權折合人民幣 10.5390 元，國家局調整人民幣與特別提款權比價，參考網頁：<http://www.chinapostnews.com.cn/313/ywzn01.htm>，瀏覽日期：2008 年 1 月 14 日。

理照顧乘客權益，如受限於當地實際情況，無法提供前項服務時，應即向乘客詳實說明原因並妥善處理；大陸部分，依合同法第 299 條規定，乘客有選擇退票或安排改乘其他班次之權利，另 1996 年「中國民用航空旅客、行李國內運輸規則」規定運送人有提供餐點及安排住宿之義務，及指導意見亦規定運送人之賠償方式包括：給付現金、購票折扣、返還里程等。

再者，空運提單之效力，以臺灣實務見解而言，空運提單應直接適用民法第 629 條、第 630 條關於陸運提單之規定，換言之，認定空運提單具備一般陸運提單之物權性及繳回性，與大陸民航法第 118 條、華沙公約體系及 1999 年蒙特利爾公約規定，空運提單僅為運送契約之證明、運送人接收之貨物表面證據，不具備物權性及繳回性，全然相反。

由上可知，兩岸間之國際航空運送人責任之法律定位頗為不同，且我國之規定與國際公約體系、國際間運送人協議內容，多所出入（參閱附錄表 7 之 6 兩岸國際航空運送人責任之規定比較）。

又以本文預設乘客、託運人及運送人均為兩岸國籍發生航空事故或空運提單效力爭議，且法庭地在台灣之情況而言，綜觀兩岸目前之法律及實務現況，應適用針對大陸地區所訂立之兩岸關係條例之規定，詳如下述：

一、若該爭議定位為債之關係

依兩岸關係條例第 48 條⁵⁸之規定，先視運送人、乘客或託運人間之約定，決定適用之法律，若當事人間約定適用上揭國際公約，以台灣多數實務見解而言，因我國非華沙公約、1999 年蒙特利爾公約之締約

⁵⁸ 兩岸關係條例第 48 條規定：「債之契約依訂約地之規定。但當事人另有約定者，從其約定。前項訂約地不明而當事人又無約定者，依履行地之規定，履行地不明者，依訴訟地或仲裁地之規定。」

國，不適用約定之國際公約規定，則以當事人未約定之情形論之，若當事人約定適用其他規定者，則從其規定。至當事人未約定或約定適用上揭國際公約而無法適用之情形，視乘客之購票地及訂定運送契約地在何處，若在大陸，則應適用大陸之相關規定，即優先適用1999年蒙特利爾公約，若在台灣，則適用台灣之相關規定（參表7之3兩岸國際航空運送人責任之規定）。

二、若該爭議定位為侵權行為

依兩岸關係條例第50條⁵⁹，以侵權行為發生地決定應適用何法律，換言之，端視航空事故發生地在台灣或大陸，決定適用台灣或大陸之相關規定(參表7之3 兩岸國際航空運送人責任之規定)。



第三節 展望未來兩岸航空運送人之責任

運送人之責任除包括進入訴訟程序所應適用之法律責任外，尚包括常見航空事故發生後，運送人即與乘客或其家屬達成和解而理賠之情形，因此，本文區分為此兩區塊探討運送人之責任。

⁵⁹ 兩岸關係條例第50條：「侵權行為依損害發生地之規定。但臺灣地區之法律不認其為侵權行為者，不適用之。」

第一項 實證面觀點

近年來兩岸發生之重大國際航空事故，多數情況為運送人即與受傷、罹難乘客家屬協商進而理賠，而未進入訴訟程序；且運送人之實際賠償金額，以我國而言，較高於法院判決之賠償金額，再者，在大陸發生之航空事故之賠償金額遠低於臺灣運送人之賠償金額。

依本文上揭實證分析結果，過半數之臺灣民眾認為於發生航空事故後，不論各乘客所受之損害高低，運送人應直接賠償一固定金額，若造成乘客死亡者，運送人應理賠每位罹難乘客之家屬新台幣 1,000 萬元以上元之和解金，另發生遲到時，運送人應提供待機過程之食、衣、住、行及轉換其他班機。

上揭實證分析結果，可作為他日兩岸研商直接航空運送人責任之際之參考。



第二項 法律面觀點

不論兩岸將彼此間之航空運送定位為國內航線抑或準國際航線，依上揭實證分析結果，可知過半數民眾認為兩岸間航空運送與我國與其他國家之航空運送間，並無二致，益徵本文逕將兩岸航空運送設定為國際航線之立場。是本文既將兩岸航空運送定位為國際運送，含有涉外因素，本文應回歸涉外民事法律適用法之規定決定準據法。

若乘客、託運人及運送人均為兩岸國籍之航空事故或空運提單效力爭議，且法庭地在台灣，本文認為應適用涉外民事法律適用法之規定，詳如下述：

一、若該爭議定位為債之關係

依涉外民事法律適用法第6條⁶⁰之規定，先視當事人間有無約定，若當事人間有所約定者，從其約定，若當事人約定適用華沙公約、吉隆坡協議、MIA或1999年蒙特利爾公約之規定，本文認為避免當事人對適用之規定既已有約定，顯見雙方彼此對適用該規定有所預見，為避免對當事人造成突襲，應即適用當事人約定之規定，不再另以因臺灣非華沙公約、吉隆坡協議、MIA、1999年蒙特利爾公約之締約國，而排除適用。

若當事人意思不明時，依涉外民事法律適用法第6條之規定，是運送人與乘客之國籍是否相同而有所不同，若均為臺灣或大陸，則適用臺灣地區或大陸地區之規定，若運送人及乘客之國籍不同，則視購票地或運送契約訂定地在臺灣或大陸，決定適用臺灣或大陸之規定。

表 5 之 6 當事人意思不明之適用表

乘客國籍 運送人國籍	 臺灣	大陸
臺灣	臺灣之規定	視在購票地為何？ 1.大陸...大陸之規定 2.臺灣...臺灣之規定
大陸	視在購票地為何？ 1.大陸...大陸之規定 2.臺灣...臺灣之規定	大陸之規定

⁶⁰ 涉外民事法律適用法第6條規定：「法律行為發生債之關係者，其成立要件及效力，依當事人意思定其應適用之法律。當事人意思不明時，同國籍者依其本國法，國籍不同者依行為地法，行為地不同者以發要約通知地為行為地，如相對人於承諾時不知其發要約通知地者，以要約人之住所地視為行為地。前項行為地，如兼跨二國以上或不屬於任何國家時，依履行地法。」

二、若該爭議定位為侵權行為關係

涉外民事法律適用法第9條⁶¹之規定，以侵權行為地在臺灣或大陸決定應適用之法律，若侵權行為地在臺灣，則適用臺灣之規定，若侵權行為地在大陸，則適用大陸之規定。

其次，本文認為臺灣與大陸關於乘客傷亡、遲到之運送人責任與空運提單效力之規定，乘客傷亡之運送人責任及空運提單效力部分，以大陸地區規定及實務較為妥適，而遲到之運送人責任則以臺灣地區規定及實務較為妥適，均已如前述，所以本文認為就一航空事故或空運提單效力爭議，應交叉引用上揭涉外民事法律適用法第6條、第9條之規定，以達適用本文認為較妥適之上揭臺灣或大陸之規定。



⁶¹ 涉外民事法律適用法第9條規定：「關於由侵權行為而生之債，依侵權行為地法。但中華民國法律不認為侵權行為者，不適用之。侵權行為之損害賠償及其他處分之請求，以中華民國法律認許者為限。」

第六章 結論

直接通航對兩岸而言，除可締造雙贏，且勢在必行，然三通前，分析探討兩岸間航空運送人實際之理賠及法律責任與空運提單效力之規定及實務，為刻不容緩之議題；經解析兩岸歷年來之賠償實例及兩岸法體系，關於運送人實際及法律上理賠責任及空運提單效力認定迥然不同大。故本文對一般民眾進行問卷調查，以瞭解民眾對於兩岸航空運送究應定位國際航線、國內航線，抑或特殊航線及對於兩岸賠償制度之意見；其次，再整合兩岸關於國際航空運送適用之法觀點及實務見解，加以比較據以展望他日兩岸直接航空運送之際，航空運送人責任及空運提單效力之認定。



第一節 實證觀點


就發生航空事故後，運送人即與乘客或其家屬協商進而理賠，而未進入訴訟程序者，過半數之我國民眾認為於發生航空事故後，不論各乘客所受之損害高低，運送人應直接賠償一固定金額，且若造成乘客死亡者，運送人應理賠每位罹難乘客之家屬新台幣 1,000 萬元以上元之和解金，另發生遲到時，運送人應提供待機過程之食、衣、住、行及轉換其他班機。

再者，臺灣過半數民眾認為其他國家與臺灣或兩岸間之運送，不影響賠償方式、賠償金額之選擇，可知民眾認定兩岸間運送與臺灣與他國間之國際運送相同，益徵本文將兩岸航空運送定位為國際航線關係

之實益。

本文建議兩岸領導人應迴避政治上兩岸主權之爭議問題，逕由兩岸航空運送人就運送人實際賠償責任共同協議，參考本文上揭實證分析認定臺灣人民過半數認為航空事故發生時，運送人直接賠償一固定金額，且若造成乘客死亡者，賠償金額為新台幣 1,000 萬元以上，另發生遲到時，運送人應提供乘客待機過程之食、衣、住、行及轉換其他班機，及認定兩岸航空運送屬國際航線之結果，做成對兩岸人民最有利之協議。

第二節 法律面觀點



兩岸間之航空運送關係大陸為華沙公約、海牙議定書、1999 年蒙特利爾公約之締約國，又大陸民航法係以華沙公約、海牙議定書之精神草擬，且 1999 年蒙特利爾公約目前已對大陸生效，而臺灣皆非上揭國際公約之締約國，且臺灣民航法體系及對空運提單之認定與大陸、上揭國際公約之規定，差別甚大。

經比較臺灣與大陸地區運送人責任及空運提單效力之規定與實務，本文認為臺灣與大陸關於乘客傷亡、遲到之運送人責任與空運提單效力之規定，乘客傷亡之運送人責任及空運提單效力部分，以大陸地區規定及實務較為妥適，而遲到之運送人責任則以臺灣地區規定及實務較為妥適（均已如前述）。

所以，若乘客、託運人及運送人均為兩岸國籍之航空事故或空運提單效力爭議，且法庭地在台灣，本文認為應適用涉外民事法律適用法之規定，應交叉引用上揭涉外民事法律適用法第 6 條、第 9 條之規定，交叉定位為債之關係或侵權行為關係，乘客傷亡及空運提單效力部

分，適用大陸地區之規定，而遲到之運送人責任則適用臺灣地區之相關規定與實務，以達保障乘客、託運人及符合航空貨運實務之潮流。

兩岸航空直航後，發生之航空事故或空運提單效力爭議，可能逾越本文討論之範圍，包括可能法庭地法為大陸或運送人或乘客、託運人非兩岸之國籍，必有所差別，本文認為最終解決之道在於兩岸一同探討此爭議並共同修法，以獲得一致之適用，以作為他日三通後兩岸雙贏之基石。





附錄

表 7 之 1 國際公約中英文對照表

英文名稱	中文名稱
Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air	統一若干有關國際航空運送規則的公約（即華沙公約）
The Hague Protocol,1955	海牙議定書
The Guatemala City Protocol ,1971	瓜地馬拉議定書
Inter-carrier Agreement on Passenger Liability ,	吉隆坡協議
Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air	國際航空運送統一若干規則公約（即 1999 年蒙特利爾公約）





表 7 之 2 國際公約下運送人責任之整理表 (本文自行整理)

<p style="text-align: center;">國 際 公 約</p> <p style="text-align: center;">事 項</p>	<p style="text-align: center;">華沙公約</p>	<p style="text-align: center;">吉隆坡協議 MIA (運送人間之協議)</p>	<p style="text-align: center;">1999 年蒙特利爾公約 (優先適用)</p>
<p style="text-align: center;">乘客傷亡</p>	<p>1.推定過失責任</p> <p>2.限制責任 (每名乘客)</p> <p>原則：125,000 金法郎</p> <p>例外：另有約定</p>	<p>1. 雙梯度責任制</p> <p style="padding-left: 40px;">第 1 梯度：嚴格責任</p> <p style="padding-left: 40px;">第 2 梯度：推定過失責任</p> <p>2. 運送人與乘客約定</p> <p style="padding-left: 40px;">排除適用華沙公約、海牙議定書之 最高賠償限額之規定</p>	<p>1.雙梯度責任制</p> <p style="padding-left: 40px;">第 1 梯度：嚴格責任</p> <p style="padding-left: 40px;">第 2 梯度：推定過失責任</p> <p>2.無限責任</p>
<p style="text-align: center;">遲到</p>	<p>1.推定過失責任</p> <p>2.限制責任 (每名乘客)</p> <p>原則：125,000 金法郎</p> <p>例外：另有約定</p>		<p>1.推定過失責任</p> <p>2.限制責任： 4150 特別提款權</p>
<p style="text-align: center;">空運提單之效力</p>	<p>1.17 項必要記載事項</p> <p>2.性質：</p> <p>(1)非物權性 (華沙公約第 13 條)</p> <p>(2)非文義性</p>		<p>1.3 項必要記載事項</p> <p>2.性質</p> <p>(1)非物權性 (1999 年蒙特利爾公約第 13 條)</p> <p>(2)非文義性</p>



表 7 之 3 乘客傷亡之兩岸運送人責任規定與實務比較 (本文自行整理)

	臺灣	大陸	1999 年蒙特利爾公約	吉隆坡協議 MIA	華沙公約
法律	<p>1.推定過失責任 (民航法第 91 條)</p> <p>2.限制責任</p> <p>(1)原則：</p> <p>a 乘客死亡-新台幣 300 萬 (300 萬元內無庸舉證)</p> <p>b 乘客重傷-新台幣 150 萬</p> <p>(2)例外：a.特別約定 b.運送人故意或重大過失</p>	<p>1.推定過失責任 (民航法第 124 條)</p> <p>2.限制責任</p> <p>(1)原則: 16600 計算單位 (約新台幣 785,609 元)</p> <p>(2)例外：書面較高之約定</p>	<p>1.雙梯度責任制</p> <p>第 1 梯度：嚴格責任</p> <p>第 2 梯度：推定過失責任</p> <p>(10 萬特別提款權約 新台幣 4,709,794 元)</p> <p>2.無限責任</p>	同 1999 年蒙特利爾公約	<p>1.推定過失責任</p> <p>2.限制責任 (每名乘客)</p> <p>(1)原則： 125,000 金法郎</p> <p>(2)例外： 另有約定</p>
實務見解	<p>1.相關判決</p> <p>(1)臺灣高等法院 88 年上更 (一) 字第 368 號民事判決 (名古屋空難)</p> <p>(2)台灣高等法院 95 年度消上字第 5 號民事判決 (澎湖空難)</p> <p>(3)台灣台北地方法院 92 年度重訴字第 1471 號民事判決 (澎湖空難)</p> <p>2. 判決意旨</p> <p>(1)直接適用民航法第 91 條</p> <p>(2)涉外民事事件</p> <p>a 涉外民事法律適用法第 9 條</p> <p>b 侵權行為地：日本 (華沙公約、海牙議定書締約國)</p> <p>c 我國非國際公約之締約國，不符「國際運送」之規定</p> <p>d 適用日本國民法</p>	<p>1.相關判決</p> <p>上海市靜安區人民法院 2000 靜民初字第 1639 號民事判決</p> <p>2.判決意旨</p> <p>(1) 適用吉隆坡協議要件：</p> <p>a 運送人加入吉隆坡協議</p> <p>b 客票上記載適用吉隆坡協議</p> <p>(2)不符上揭要件：適用大陸民航法、華沙公約之規定</p>			



表 7 之 4 遲到之兩岸運送人責任規定與實務比較 (本文自行整理)

	臺灣	大陸	1999 年蒙特利爾公約	華沙公約
法律	<p>1.嚴格責任 (民航法第 91 條)</p> <p>2.限制責任</p> <p>(1)原則： 其他≤新台幣 150 萬</p> <p>(2)例外： a 特別約定(民航法第 93 條) b 運送人故意或重大過失</p> <p>3.遲到之附隨義務</p> <p>(1)必要之通訊</p> <p>(2)必要之飲食或膳宿</p> <p>(3)必要之禦寒或醫藥急救物品</p> <p>(4)必要轉機或其他交通工具</p>	<p>1.推定過失責任 (大陸民航法第 126 條)</p> <p>2.限制責任</p> <p>(1)原則:16600 計算單位(約新台幣 785,609 元)</p> <p>(2)例外：書面較高之約定</p> <p>3.遲到之附隨義務</p> <p>(1)退票</p> <p>(2)改乘其他班機</p> <p>(3)給付現金</p> <p>(4)購票折扣</p> <p>(5)返還里程</p> 	<p>1.推定過失責任</p> <p>2.限制責任</p> <p>4150 特別提款權 (約新台幣 195,454 元)</p>	<p>1.推定過失責任</p> <p>2.限制責任 (每名乘客)</p> <p>(1)原則：125,000 金法郎</p> <p>(2)例外：另有約定</p>
實務見解	<p>1.相關判決</p> <p>臺北地方法院 95 年度訴字第 2168 號民事判決</p> <p>2.判決意旨</p> <p>(1)涉外民事事件</p> <p>a 涉外民事法律適用法第 6 條</p> <p>b 機票記載：得適用華沙公約，非當事人合意</p> <p>c 適用我國民航法規定</p> <p>(2)運送人附隨義務</p> <p>必要通訊、飲食、膳宿</p>	<p>1.相關判決</p> <p>安徽省合肥市郊區人民法院於 2002 年審理之判決</p> <p>2.判決意旨</p> <p>(1) 適用大陸民航法推定過失責任</p> <p>(2)運送人附隨義務</p> <p>調撥其他班機執行原班機之飛行</p>		



表 7 之 5 兩岸航空運提單效力之規定與實務比較 (本文自行整理)

	臺灣	大陸	1999 年蒙特利爾公約	華沙公約
法律	1. 民航法未規定 2. 民法提單性質 (1) 文義性 (民法第 627 條) (2) 物權性 (民法第 629 條) (3) 繳回性 (民法第 630 條)	民航法規定空運提單性質 (1) 非文義性 (大陸民航法第 118 條) (2) 非物權性 (大陸民航法第 119、120 條) (3) 非繳回性 (大陸民航法第 120 條)	1. 3 項必要記載事項 2. 性質 (1) 非物權性 (1999 年蒙特利爾公約第 13 條) (2) 非文義性	1. 17 項必要記載事項 2. 性質: (1) 非物權性 (華沙公約第 13 條) (2) 非文義性
實務見解	1. 相關判決 (1) 最高法院 92 年度台上字第 122 號民事判決 (2) 最高法院 89 年度台上字第 788 號民事判決 (3) 最高法院 92 年度台上字第 122 號民事判決 (4) 最高法院 87 年度台上字第 1540 號民事判決 (5) 臺灣最高法院 93 年度保險上字第 44 號民事判決 2. 判決意旨 (1) 適用民法規定 a 理由：民航法未就空運提單規定 b 空運提單性質 文義性 (民法 627 條) 物權證券性 (民法第 629 條) 繳回證券性 (民法第 630 條) (2) 涉外民事事件 a 涉外民事法律適用法第 6 第 1 項 (a) 空運提單記載：適用華沙公約 (b) 我國非國際公約之締約國，不符「國際運送」 b 涉外民事法律適用法第 6 條第 2 項 (a) 行為地指締約地 (b) 締約地：新加坡 (c) 新加坡為華沙公約締約國 (d) 適用華沙公約 c 空運提單性質 (a) 非物權性證券 (b) 非獨立性證券	1. 相關判決 (1) 某保險公司訴 A 航空公司、B 航空公司貨物運送糾紛案 (2) 上海市長寧區人民法院 (2000) 長經初字第 661 號判決 2. 判決意旨 非文義性 		



表 7 之 6 兩岸國際航空運送人責任之規定比較 (本文自行整理)

	臺灣	大陸
乘客傷亡	<ol style="list-style-type: none"> 1.推定過失責任 (民航法第 91 條) 2.限制責任 <ol style="list-style-type: none"> (1)原則： <ol style="list-style-type: none"> a 乘客死亡-新台幣 300 萬元 (300 萬元內無庸舉證) b 乘客重傷-新台幣 150 萬元 (2)例外：特別約定、運送人故意或重大過失 	<ol style="list-style-type: none"> 1.吉隆坡協議、MIA <ol style="list-style-type: none"> (1)索賠≤10萬特別提款權-嚴格責任 索賠>10萬特別提款權-推定過失責任 (2)無賠償限額 2.1999年蒙特利爾公約 <ol style="list-style-type: none"> (1)索賠≤10萬特別提款權-嚴格責任 索賠>10萬特別提款權-推定過失責任 (2)無賠償限額 3.大陸民航法 <ol style="list-style-type: none"> (1)推定過失責任 (大陸民航法§124) (2)限制責任a原則:16600計算單位b例外：書面較高之約定
遲到	<ol style="list-style-type: none"> 1.嚴格責任 (民航法第 91 條) 2.限制責任 <ol style="list-style-type: none"> (1)原則：≤新台幣 150 萬元 (2)例外：特別約定、運送人故意或重大過失 3.遲到之附隨義務 <ol style="list-style-type: none"> (1)必要之通訊 (2)必要之飲食或膳宿 (3)必要之禦寒或醫藥急救物品 (4)必要轉機或其他交通工具 	<ol style="list-style-type: none"> 1.1999 年蒙特利爾公約 <ol style="list-style-type: none"> (1)推定過失責任 (2)限制責任:4150 特別提款權 2.大陸民航法 <ol style="list-style-type: none"> (1)推定過失責任 (大陸民航法§126) (2)限制責任 <ol style="list-style-type: none"> a 原則:16600 計算單位 b 例外：書面較高之約定 (3)遲到之附隨義務 a退票、b改乘其他班機、c給付現金、d購票折扣、f返還里程
空運提單	<ol style="list-style-type: none"> 1.民航法未規定 2.民法提單性質 <ol style="list-style-type: none"> (1)文義性 (民法第627條) (2)物權性 (民法第629條) (3)繳回性(民法第 630 條) 	<ol style="list-style-type: none"> 1.1999 年蒙特利爾公約 <ol style="list-style-type: none"> (1)3 項必要記載事項 (2)性質 a 非物權性§13、b 非文義性 2.大陸民航法規定空運提單性質 <ol style="list-style-type: none"> (1)非文義性 (大陸民航法第 118 條) (2)非物權性 (大陸民航法第 119、§120 條) (3) 非繳回性 (大陸民航法第 120 條)





參考文獻

一、中文著作

- 1.王澤鑑，民法學說與判例研究（第1冊），三民書局，1990年4月10日版。
- 2.王守潛，國際航空運送與責任賠償的問題，台北：水牛出版社，1994年11月。
- 3.中國民用航空總局政策法規司編，國際民用航空條約匯編，中國民航出版社，2005年7月。
- 4.吳建瑞著，航空法學，中國民航出版社，2005年版。
- 5.邱聰智，民法債編通則上冊，輔大法學叢論，1989年9月版。
- 6.唐明毅主編，現代國際航空運輸法，法律出版社，1999年。
- 7.唐明毅、陳宇，國際航空私法，法律出版社，2004年。
- 8.曹三明、夏興華主編，民用航空法釋意，社會科學文獻出版社，1992年。
- 9.陳光華，大陸海空運輸產業概況，行政院大陸委員會，1996年12月（2版）。
- 10.楊清樹，金門社會觀察，稻田出版社，1998年12月版。
- 11.楊政樺，民航法規，揚智文化事業股份有限公司，2003年12月初版。
- 12.董念清，中國航空法：判例與問題研究，法律出版社，2007年4月。

13. 凌鳳儀，航空運輸管理概論，文笙書局，2002年2月。
14. 趙理海，國際航空法，社會科學文獻出版社，2000年。
15. 劉承漢，陸空運輸法概要，三民書局股份有限公司，1978年11版。
16. 劉偉民主編，航空法教室，大陸法律出版社，1996年4月。
17. 鄭玉波，民法債編各論（下冊），自版，1991年10月第14版。
18. ALAN AGRESTI BARBARA FINLAY 著，鄭宗琳、吳宇真譯，社會統計學，五南圖書出版股份有限公司，2002年。
19. THOMAS HERZOG 著，朱柔若譯，社會科學研究方法與資料分析（Research Methods and Data Analysis in the Society Sciences），揚智文化事業股份有限公司，2002年。



二、中文期刊論文

1. 丁曉燕、高萬原，國際航空旅客運輸損害賠償的法律適用，法學，第6期（2002年）。
2. 中國民航總局供稿、李伊編輯，《統一國際航空運輸某些規則的公約》相關問題說明，中國民用航空，第56期（2005年）。
3. 田楚城、郭兆書，淺談中共民航法規，民航季刊，第4卷第4期（2002年12月）。
4. 立法院法制局，「兩岸小三通之檢討與大三通之展望」座談會（上），立法院院聞，第29卷第6期（2001年6月）。
5. 任秋娟，國際航空客運旅客傷亡承運人責任制度及對我國的影響，山

東理工大學學報（社會科學版），第 21 卷第 4 期（2005 年 7 月）。

6.李偉芳，航空承運人航班延誤的法律分析，政治與法律，2004 年第 6 期。

7.何國雄，國際航空運送人責任之整合體制研究-1999 年蒙特婁公約，國立中正大學法律研究所碩士論文，2001 年 6 月。

8.邱垂泰、詹雪瑛，中國大陸民航體制改革之探討-兼論兩岸航空通航互動，立法院院聞，第 29 卷第 9 期（2001 年 9 月）。

9.吳玲瓏，論航空承運人的法律責任，蘭州交通大學學報，第 24 卷第 5 期（2005 年）。

10.吳利子，中共民用航空法與兩岸通航概略分析，世界新聞傳播學院學報，第 6 期（1996 年 10 月）。

11.吳利子，兩岸空中直航法律面比較研究，中共研究，第 32 卷第 11 期（1998 年 11 月）。

12.何念儒，國際航空運送人責任之統一-1999 年蒙特婁公約，輔仁大學法律研究所碩士論文，2001 年 6 月。

13.林光、凌鳳儀，兩岸人民關係條例修正與兩岸空運通航相關問題之判討，立法院院聞，第 31 卷第 12 期（2003 年 12 月）。

14.凌鳳儀，我國航空運送人賠償責任之探討，立法院院聞，第 30 卷 11 期（2002 年）。

15.洪莉萍，析論《統一國際航空運輸某些規則的公約》在我國的適用，政治與法律，2006 年第 1 期。

16.高峰，論國際航空運輸承運人的責任制度，中國大連海事大學碩士論文，2004 年 9 月。

17.唐明毅，新國際航空旅客運輸責任制度及其影響，政治與法律，2003

年第 2 期。

18.陳思吟，航空運送人責任與保險問題研究，國立台灣海洋大學海洋法律研究所碩士論文，2003 年 6 月。

19.陳承先，國際航空運送人責任之研究，海洋大學海洋法律研究所碩士論文，2001 年 6 月。

20.賀元驥，論航空運輸的侵權責任，西南民族大學學報(人文社科版)，2003 年第 11 期。

21.黃居正，國際航空運送人責任規範之理論與實踐-名古屋地裁華航空難訴訟判決評釋，台灣國際法季刊，第 2 卷第 2 期 (2005 年 6 月)。

22.黃居正，航空運送人之「故意或重大過失」-最高法院 90 年台上字第 1365 號判決評釋，臺灣本土法學雜誌，第 80 期 (2006 年 3 月)。

23.黃力華，空運單法律問題研究，西南民族學院學報.哲學社會科學版，第 21 卷第 10 期 (2000 年 10 月)。

24.張又升，航空貨運提單之研究，國立海洋大學海洋法律研究所碩士論文，2001 年 6 月。

25.楊舜惠，兩岸民用航空旅客運送適用消費者保護法之比較研究，國立台灣海洋大學海洋法律研究所碩士論文，2001 年 6 月。

26.葉新興，從小額貿易到兩岸三通的策略分析，立法院院聞，第 29 卷第 2 期 (2001 年 2 月)。

27.翟榮莉，航空旅客運輸合同若干法律問題研究，武漢大學碩士論文，2005 年 5 月。

28.劉春堂，論國內航空旅客運送人損害賠償責任，保險專刊第 4 輯 (1985 年 6 月)。

29.蔡學儀，兩岸三通之發展與分析，展望與探索，第 2 卷第 2 期 (2004

年 2 月)。

30. 蔡宏明,「小三通」對兩岸互動的影響,遠景季刊,第 2 卷第 2 期(2001 年 4 月)。

31. 盧丹丹,試論航班延誤與旅客的賠償請求權-從航班延誤問題對《中華人民共和國民用航空法》的思考,經濟師,2003 年第 1 期。

32. 羅德水,「小三通」的背景、現況與對兩岸關係的影響,政策月刊,第 61 期(2000 年 8 月)。

三、外文資料

1. D.M. Hall, *Annal of Air and Space Law* (Canada), 1981.

2. Diederiks Verschoor, *An Introduction to Air Law*. 6th revised edition. Deventer, Kluwer Publishers, 1997.

3. Georgette Miller, *Liability in International Air Transport-the Warsaw System in Municipal Courts*, Kluwer, 1977.

4. *Grein v. Imperial Airways, Ltd.*, *supra note* 14, at 635

5. Lawrence B. Goldhirsch, *the Warsaw Convention Annotated: A Legal Handbook*, Kluwer, Boston, 2000.

6. *Stratis v. Eastern Airlines*, 17 *Avi* 17, 227(2nd Cir. 1982)

7. 名古屋地裁判決全文參閱:(平 16・6・21 号)判例時報 1854 号。

8. 藤田勝利,國際航空機事故補償制度の状と課題-名古屋空港における中華航空機事故の補償補償問題を契機として一,現代企業法の理論-管原菊志先生古稀紀念論文集東京信山社,1998 年。

四、參考網頁

1.大陸民用航空總局

http://www.caac.gov.cn/E_PubWebApp/index.aspx

2.大陸航空總局局長陳光毅關於《中華人民共和國民用航空法
（草案）》的說明

<http://law-lib.com/fzdt/newshtml/20/20050810231606.htm>

3.行政院大陸委員會兩岸經濟交流統計資料

<http://www.mac.gov.tw/big5/statistic/em/177/13.pdf>

4.行政院大陸委員會兩岸經濟交流統計資料

<http://www.mac.gov.tw/big5/statistic/em/177/19.pdf>

5.行政院大陸委員會臺灣地區與大陸地區人民關係條例修正草案條文
對照表

<http://www.mac.gov.tw/>

6.行政院主計處八十五年工商及服務業普查綜合分析

<http://eng.stat.gov.tw/ct.asp?xItem=532&ctNode=3266>

7.行政院大陸委員會兩岸「小三通」影響評估及規劃

<http://www.mac.gov.tw/big5/economy/em1002.htm>

8.行政院大陸委員會臺灣地區與大陸地區人民關係條例修正草案條文
對照表

<http://www.mac.gov.tw/>

9.行政院經濟部國際貿易局

<http://www.trade.gov.tw/>

10.行政院交通部民航局

<http://www.caa.gov.tw/>

11.行政院大陸委員會

<http://www.mac.gov.tw/>

12.全國人大法律委員會副主任委員項淳一全國人大法律委員會關於

《中華人民共和國民用航空法（草案）》審議結果的報告

<http://www.law-lib.com/fzdt/newshtml/20/20050810231628.htm>

13.兩岸三通之政經評估

<http://www.eurasian.org.tw/policy.htm>

14.兩岸交流十年的回顧與前瞻

<http://www.mac.gov.tw/big5/history/10year.htm>

15.釜山空難首案和解國航賠一死者94萬

<http://news.carnoc.com/list/32/32347.html>

16.參加海峽兩岸飛安事故調查技術交流研討會報告

http://www.asc.gov.tw/author_files/ASC-TRM-01-08-001.pdf

17.陸紅訴美國聯合航空公司國際航空旅客運輸損害賠償案

<http://www.dlcls.com/show.aspx?id=330&cid=10>

18.華航空難／理賠金額屢創新高，馬公空難理賠金額備受矚目

<http://www.ettoday.com/2002/05/25/10821-1307248.htm>

19. 華航525澎湖空難

<http://140.128.27.30/ay0/2HisInf/20012002/2002May25.pdf>

20. 國際航空運輸協會

<http://www.iata.org/>

21. 國際航空運輸協會中國北京辦事處

<http://www.iata-asd.com/>

22. 國際民航組織

<http://www.icao.org/>

23. 新航空難生還者及家屬控告新航、中正機場及波音公司

<http://www.epochtimes.com/b5/1/2/27/n52107.htm>

24. 經濟部投資業務處統計資料

<http://www.dois.moea.gov.tw/asp/relation3.asp>

25. 澎湖空難死者家屬獲賠 1500 萬 台灣華航理賠創新高

<http://tw.people.com.cn/BIG5/14812/14874/6131780.html>

26. 澎湖空難家屬不接受和解華航判賠三千萬

<http://www.apfnews.net/modules/newschina/article.php?storyid=256>