



航空管理

國際航空運送 損害賠償之研究

空軍中校 蔡金倉

提

要

隨著航空科技的發展，航空器的安全性大幅提昇，但航空事故依舊時有所聞。在發生航空事故時，「損害賠償」與「責任歸屬」往往成為國際社會之焦點，尤其在發生人員傷亡之情況下，損害賠償數額往往成為各界關注的焦點。例如於1994年4月26日中華航空公司，編號CI140班機，發生名古屋空難，事故發生後，被害家屬對華航（運送人）提起損害賠償。又因罹難旅客中尚包含台灣出發地旅客及華航所僱用飛航組員，使得台灣是否被認定成為華沙公約體系之締約國，成為爭議之焦點。在國際航空私法角度來探討，值得加以分析探討，特別是伴隨著航空技術和航空經營機制的不斷創新，藉助名古屋地方法院所判決之「損害賠償」結論，瞭解華沙公約之架構。

關鍵詞：華沙公約、損害賠償

壹、緒論

一、研究動機：

飛機可快速飛航、不受地形限制。今日飛機已成為不可或缺之交通方式，其便捷性取代了陸上運輸及海上運輸，成為國際貿易之主流。2006年已達到44億人次左右（每分鐘約有1萬人進出機場），其中約1/3使用空運，且飛航哩程也已超過60億哩以上，故航空運輸已逐漸成為國際貿易的主流^{【註1】}。



隨著航空科技的發展，航空器的安全性大幅提昇，但航空事故依舊時有所聞。在發生航空事故時，「損害賠償」與「責任歸屬」(補充說明一)。往往成為國際社會之焦點，尤其在發生人員傷亡之情況下，「損害賠償」數額往往成為各界關注的焦點。例如於1994年4月26日中華航空公司(China Airlines, CAL，以下簡稱華航)，編號CI140班機(本案事故發生之客觀原因補充說明二)，發生之名古屋空難，事故發生後，被害家屬共組成三個訴訟團隊^{〔註2〕}，對華航(運送人)提起損害賠償。本案日籍罹難旅客(計151人)與華航訂立之運送契約，目的地均為日本；又因罹難旅客中尚包含台灣出發地旅客及華航所僱用飛航組員，使得台灣是否被認定成為華沙公約體系之締約國及華航所僱用飛航組員是否適用華沙公約體系，成為爭議之焦點，在國際航空私法角度來分析，值得加以探討，特別是伴隨著航空技術和航空經營機制的不斷創新，藉助名古屋地方法院所判決「名古屋空難」之結論，瞭解華沙公約之架構，此即為本文之研究動機。

二、研究目的：

現今之航空科技發達，航空事故依舊時有所聞，一旦發生航空事故，涉及了國家主權管轄、航空器國籍等公法方面的問題，還涉及了國家的立法或者判例在責任認定、歸屬、賠償數額及支付方式等私法與公法方面的法律衝突；再者，航空運送在國際私法上之「損害賠償」責任，在契約或侵權行為之「損害賠償」責任上，均得主張公約條款及相關之「限制責任」(Limitation of Liability)。

為解決航空運送問題並統一運送人之責任，國際間先後制訂了1929年華沙公約以規範旅客、貨物及行李運送。一個國際航空運輸是否為華沙公約所稱之「國際運送」(Interational Transport)，端視當事人間契約內容而定，並不在實際上該飛行如何實現。例如締約國(High Contracting Parties)與非締約國間的往返運送，若視為單一運送，則因起點和終點都在同一締約國，而中途降落於外國，應視為國際運送。反之，往返運送若為兩個獨立的運送，則往返都是締約國與非締約國間的運送，故不能視為國際運送，也就無華沙公約之適用。以名古屋空難為例，我國並非華沙公約(Warsaw Convention)締約國，在名古屋空難訴訟過程中亦不例外，本研究目的分析如下：

註1 張有恆，《航空業經營與管理》，(華泰文化，二〇〇八年四月二版)，第372頁。

註2 黃居正，《國際航空法的理論與實踐》(新學林出版股份有限公司，2006年)，頁173。



(一) 運送人出發地為中華民國(非締約國)、目的地為日本或其他國家(締約國)，是否屬華沙公約體制下的國際運送。

(二) 運送人所僱用飛航組員，是否依華沙公約請求賠償。

三、研究範圍：

(一) 本研究以國際航空運送人之歸屬「原則」與「責任限額」為重點，故於歷史之角度自有瞭解華沙體系內涵之必要，以名古屋空難案為例，所帶來之相關責任歸屬及對於「損害賠償」之請求。

(二) 本研究以1929年成立之華沙公約體系(The Warsaw Regime)，國際航空私法角度，藉由名古屋空難判決，窺探複雜的華沙公約體系；另於1955年由前蘇維埃社會主義共和國聯盟(Union of Soviet Socialist Republics)，簡稱蘇聯政府所成立之華沙公約組織(Warsaw Treaty Organization)不予探討。

四、研究限制：統治台灣的中華民國政府(以下簡稱台灣)與中華人民共和國(以下簡稱中國)在國際法上定位如何，目前仍是國際政治上饒富趣味的問題，本次研究議題因部份內容涉及兩岸政治，僅探討兩岸國際航空送人責任限制，以及華沙公約規範。

貳、華沙公約體系(The Warsaw Regime)演繹

第一次航空私法國際會議於1925年10月在法國巴黎舉行，期間成立了「國際航空法專家委員會」(Comité International Technique d' Experts Juridiques Aériens, CITEJA)，其完成草擬之初步的航空私法後於1928年馬德里召開「第三屆國際航空私法會議」所通過之草案^{【註3】}，依程序於1929年10月12日在波蘭華沙召開國際航空私法國際會議，通過「國際航空運送統一若干規則公約」(Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Intern Ational Carriage by Air)，一般通稱為「華沙公約」。簡言之，由1929年華沙公約及其以後的修訂議定書、補充性公約所確立的，統一國際民用航空運送有關規則和運送人責任(Liability of the Carrier)的規則體系之總稱，即所謂「華沙體系」^{【註4】}。

一、1929年華沙公約^{【註5】}：在航空運輸過程中，發生旅客、貨物或行李的損毀事故

註3 David I. Sheinfeld, From Warsaw to Tenerife: a chronological analysis of the liability limitations imposed pursuant to the Warsaw Convention, Journal of Air Law and Commerce, Vol.45 No.3, 1980, pp.656-657.

註4 Michael Milde, The Warsaw System of Liability in International Carriage by Air: History, Merits and Flaws and the New "non-Warsaw" Convention of 28 May 1999, Annals of Air and Space Law, VOL. XXIV, 1999, p.157.



，運送人對託運人旅客或其受益人的賠償責任。

(一) 運送人責任之歸責原則採「過失推定」原則，且其所負者為有限責任。

(二) 運送人對旅客傷亡的賠償責任限額為125,000金法郎(Gold Franc)約合10,000美元，此外，若原告證明運送人有「有意的不當行為」(Willful Misconduct)，運送人即不受責任限額之保護。

二、1955年「海牙公約」(Hague Protocol)協定書^{〔註6〕}：二次世界大戰後，國際航空法律專家委員會之修約工作由國際民航組織(International Civil Aviation Organization, ICAO)的法律委員會所繼受。1953年該法律委員會於里約熱內盧集會研討修約工作，放棄了以往修正華沙公約的新草約，ICAO於1955年9月6日召開外交會議，會後簽訂海牙議定書^{〔註7〕}，海牙議定書其正式名稱為「修正1929年10月12日於華沙簽訂之國際航空運送統一若干規則公約之議定書」全稱為「修正1929年10月12日於華沙簽訂之國際航空運送統一若干規則公約之議定書」(Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929)，習慣上稱為1955年海牙議定書(The Hague Protocol, 1955)。主要乃統一「華沙公約」中有關客票、行李票、航空空運提單「應載明的項目」增加了關於法院根據其法律另外增加判給全部或者一部分法院費用以及對原告所產生的其他訴訟費用的規定。

三、1961年「瓜達拉哈拉公約」(Guadalajara Convention)^{〔註8〕}：為「統一非契約運送人所作國際航空運輸的某些規則以補充華沙公約的公約」(Convention Supplementary to The Warsaw Convention for The Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Performed by A Person Other The Contracting Carrier)，簡稱為瓜達拉加爾公約(The Guadalajara Convention)。瓜達拉哈拉公約強調了「契約運送人」與航空運輸中各種代理人在法律地位上的不同，力求將之區別清楚^{〔註9〕}。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。

註5 何念儒，〈國際航空運送人責任之統一，1999年蒙特利爾公約〉，《輔仁大學法律研究所碩士論文》，2001年，頁11。

註6 何念儒，〈國際航空運送人責任之統一，1999年蒙特利爾公約〉，《輔仁大學法律研究所碩士論文》，2001年，頁13。

註7 林富吉，華沙公約航空運送人有限責任之研究，國立政治大學法律研究所，1990年，頁30。

註8 何念儒，〈國際航空運送人責任之統一，1999年蒙特利爾公約〉，《輔仁大學法律研究所碩士論文》，2001年，頁14。

註9 趙維田，國際航空法，水牛出版社，1991年，頁267。



- 四、1966年「蒙特婁協議」(Montreal Inter Carrier Agreement)^{〔註10〕}：責任限額已提高至250,000金法郎，但美國對此數額仍嫌過低，將華沙公約的過失責任制度變更為「過失責任」或稱「完全責任」。「有關華沙公約與海議定書與責任限制有關之協議」(Agreement Relating to Liability Limitation of The Warsaw Convention And The Hague Protocol)，係一個美國與特定航空公司間以協議的方式來修正華沙公約適用，具有一般國際條約法律的效力，不但侵蝕國際航空私法統一，本協議為民間協議，無國際公約形式但意義重大。
- 五、1971年「瓜地馬拉協定書」(The Guatemala Protocol)^{〔註11〕}：主要是修訂1955年在海牙修訂1929年華沙簽訂的「修訂經1955年9月28日在海牙修訂1929年10月12日於華沙簽訂之統一國際航空運送若干規則公約之議定書」(Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929 as Amended by the Protocol Done at the Hague on 28 September 1955)，其正式簡稱為「1955年在海牙及1971年在瓜地馬拉修訂之華沙公約」。
- 六、1975年「四個蒙特婁協定書」：四個蒙特婁協定書「第1號議定書」全稱為「Additional Protocol No.1 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929」，至於第2號至第4號議定書則類推之，蒙特婁第一至三號議定書旨在將華沙公約、海牙議定書、瓜地馬拉議定書關於責任限額之貨幣單位由金法郎改以特別提款權(Special Drawing Rights, 簡稱SDR，如補充說明三)計算。蒙特婁第四號議定書係針對海牙議定書中行李及貨物之運送所為之修正，對於貨物遲到致生之損害仍採取推定過失責任(補充說明四)，惟對貨物毀損、滅失之損害改採無過失責任，若運送人能證明貨物毀損、滅失係由下列事由造成者，毋庸負賠償責任。
- 七、1999年制定之蒙特婁公約^{〔註12〕}：為「統一國際航空運送若干規則公約」(Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air)，簡稱為「1999年蒙特婁公約」(The Montreal Convention, 1999)。

註10 何念儒，〈國際航空運送人責任之統一，1999年蒙特利爾公約〉，《輔仁大學法律研究所碩士論文》，2001年，頁17。

註11 何念儒，〈國際航空運送人責任之統一，1999年蒙特利爾公約〉，《輔仁大學法律研究所碩士論文》，2001年，頁18-19。

註12 何念儒，〈國際航空運送人責任之統一，1999年蒙特利爾公約〉，《輔仁大學法律研究所碩士論文》，2001年，頁20。



蒙特婁公約之制訂最主要的修改動作即是對於賠償責任限額之提高，確認消費者利益之重要性，及有秩序的發展國際航空運輸，增進管理國際航空運輸的某些規則統一與法制化，亦是達成利益公正平衡最有效的方法。此外，認為華沙體制對消費者所提供之保護不夠充分，應當在責任限額與責任制度上進一步傾向消費者(旅客、託運人)之保護的主張亦漸擴大，於是華沙公約先後進行了六次修改。

參、台灣在華沙體系下之定位

一、華沙公約與我國之關係：

- (一)締約國之拘束力：追求1929年華沙公約之各國普遍之適用，所採取之目的。在華沙體系中有關主權與管轄權或有可能侵犯締約國之國內法之條文，在立法時均採避免之，在客觀上雖不符訂立條約之旨趣，原則上締約國無拘束力，即判斷保留之有效性為基礎。
- (二)公約之效力：依據1955年修訂海牙議定書，將華沙公約保留於批准公約或加入本公約第二條第一項「不適用直接由該國家、殖民地、保護國、委任統治地、其他主權、宗主權或權力下之領土所承擔之國際運送」(The High Contracting Parties reserve to themselves the right to declare at the time of ratification or of accession that the first paragraph of Article 2 of this Convention shall not apply to international carriage by air performed directly by the State, its colonies, protectorates or mandated territories or by any other territory under its sovereignty, suzerainty or authority.)，中華人民共和國政府於1958年加入華沙公約締約國^{【註13】}，聲明公約「中華人民共和國政府對台灣具有管轄權」，公約與事實不符，純屬政治操作，不具效力。

二、台灣是否為華沙體系：

- (一)台灣並非華沙公約締約國：
 - 1. 台灣為華沙公約原始締約國，於曾派遣代表於1929年參加華沙公約之締結與簽署，不過至今，台灣未依規定完成批准與交存程序。

註13 英文全稱為「Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air」，全名為「國際航空運送統一若干規則公約」，係於1929年10月12日由德國、法國、巴西、丹麥、比利時、波蘭等二十三個國家於波蘭首都華沙舉行之第二次國際航空私法會議上簽訂，一般通稱為「華沙公約」(Warsaw Convention)。



2. 依前敘述華沙公約締約國判斷，中華民國政府目前僅統治台灣領土（包含台灣、澎湖、金門及馬祖地區），故統治台灣的中華民國（以下簡稱台灣）並非華沙公約締約國。

（二）中國為華沙公約締約國：

1. 中華人民共和國（以下簡稱中國）於1949年取得中國大陸統治權，並持續宣稱對台灣具有管轄權；另中國於1958年7月20日，以「中華人民共和國」之名義批准(Ratification)該公約，並在聲明中謂該公約「當然適用於包括台灣在內的全中國之領域(Shall of course apply to the entire Chinese territory including Taiwan)理論上對我國為非締約國之地位，應不生影響。
2. 台灣是否因中國宣稱具有管轄權，即成為華沙公約締約國，各國於國際理論與實務上均採否定。

三、公約之適用性：中國積極參與1999年蒙特婁公約之制定，因此，蒙特婁公約將1929年沙公約之「第二條附加議定書」納入公約第56條「有多種法律制度的國家」第1款「一國有兩個或者多個領土單位，在各領土單位內對於本公約處理的事項適用不同的法律制度的，該國可以在簽署、批准、接受、核准或者加入時，聲明本公約適用於該國所有領土單位或者只適用於其中一個或者多個領土單位該國也可以隨時提交一份聲明以修改此項聲明」^{【註14】}(If a State has two or more territorial units in which different systems of law are applicable in relation to matters dealt with in this Convention, it may at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession declare that this Convention shall extend to all its territorial units or only to one or more of them and may modify this declaration by submitting another declaration at any time.)。本條文是允許締約國表示延伸公約，適用其主張之領土，未來可能影響其他締約國對台灣之認定。

四、小結：中國依上述公約第56條第1款附加議定書，由於中國在法律無權與能力施行締結公約於台灣，而台灣至今仍尚未依規定完成批准(Ratification)與交存程序，故台灣不受該公約責任體制拘束之法域。

肆、名古屋空難是否為國際運送

註14 何念儒，〈國際航空運送人責任之統一，1999年蒙特利爾公約〉，《輔仁大學法律研究所碩士論文》，2001年，頁271-272。



一、華沙體系適用性：1929年華沙公約第一條分別對有償及無償的國際運送，以及國際運送的定義、相繼運送進行規範，說明如后。

- (一) 凡以獲取報酬為目的，以航空器從事人員、行李或貨物之國際運送，適用本公約。由航空運送業以航空器所為之免費運送亦適用之。
- (二) 任何運送其起點與目的地，無論期間有無間斷或轉運，按照當事人訂立之契約係在兩個締約國之領域內，或雖在一締約國之領域內而有經協議之經停地位於他國行使主權、宗主權、受託權或權力下之領域內而言，即使該國非本公約之締約國亦然。其無上述經停地，而在同一締約國行使主權、宗主權、受託權或權力下之領域內兩地間之運送，就本公約而言不得視為國際運送（即為國內運送）。
- (三) 由數連續航空運送人所從事之運送，無論其所訂立之契約為單一契約或一連串契約，若當事人視為一次之運送，則在本公約中視為一不可分之運送，且不因其中一契約或一連串契約係完全在同一締約國行使主權、宗主權、受託權或權力下之領域內履行而失其國際性質」。

二、國際運送條件：

- (一) 基本推論就是探究「運送人」與「旅客」所訂立之契約中的「出發地與目的地」及「約定經停地」所在位置，是否為締約國。
- (二) 雙方所訂立之契約出發地與目的地及經停地所在位置，只要是客票或空運提單(Air Consignment Note)，所記載之出發地位於二締約國或於同一締約國，但有約定之經停地為第三國，仍視為成國際運送。
- (三) 航空器實際飛航過程如何，並不影響國際運送之界定。只要客票或空運提單記載出發地與目的地於兩締約國，或雖同一締約國(國內運送)但有約定經停地(第三國)亦構成國際運送，縱使運送人未出具客票及空運提單，只要當事人可提證明，仍視為國際運送。
- (四) 各國對國際公法解釋之認定：1929年公約並未對「締約國」加以定義，故判定依個國家是否為公約認定之締約國，為訴訟係屬各國法院對國際公法解釋之認定，法院在判定國家是否為公約之締約國，係參考客觀事實及涉及主權間問題之互動，尋求最適合之平衡點。

三、名古屋空難是否為國際運送：本案為馬尼拉經台北至名古屋後返回台北、馬尼拉，運送行為在名古屋中斷，雖然航空器在該次運送實際出發地與目的地均為締約國，可視為國際運送。



伍、飛航組員華沙體系之適用性

一、責任制度之規範：

- (一)飛航組員責任制度：由於1929年華沙公約第一條第二款規定運送行為是否為華沙公約之國際運送「依雙方所訂立之契約」內容而定，故當運送人與旅客或託運人僅存單存運送事實無運送契約(即執行飛航任務之飛航組員)，均不構成華沙公約之國際運送。簡言之，雖有「人員」與「貨物」出現在航空器內，不足以構成華沙公約之國際運送，須有履行契約(包含出現航空器內人員、行李、貨物)，才具有華沙公約旅客託運行李及貨物之身分或地位，儘而受華沙公約責任制度之規範。
- (二)非飛航組員責任制度：由於民航事業營運程序複雜，運送除了飛航組員外包含隨機至目的地、經停地點之機務與簽派人員或在因臨時任務至於航空器發生意外正好於內。若僅以上下航空器之過程或出現於航空器作為賠償基礎，未加以客觀區別其原因有違「民用航空法」第93條損害賠償額之約定請求：「乘客或航空器上工作人員之損害賠償額，有特別契約者，依其契約；特別契約中有不利於中華民國國民之差別待遇者，依特別契約中最有利之規定」。我國民用航空法有關運送契約之請求，基本上承襲華沙公約體系規範，以「運送契約」作為運送責任條款適用之前提。

二、非履行主要目的：

- (一)特殊服務：雙方雖有訂立契約，惟運送契約並非履行以運送為主要目的，主要目的是因為現代航空運送中包含餐飲、按摩等，則不適用華沙公約來規範限制。
- (二)試飛任務：試飛任務均不以運送為目的，運送只不過協助試飛任務行為的一種手段，一但發生航空事故，就不適用華沙公約損害賠償。
- (三)偷渡：人員利用航空器進行偷渡，乘載人員與運送人間，欠缺運送契約，不具華沙公約旅客身分。
- (四)無償運送：由於公司福利制度常有受雇人家屬，因受雇人關係而持無償之客票(俗稱免費票)或優惠票搭乘航空器，此種行為雖為無償運送，仍受華沙公約約束。

三、小結：本案判決中，罹難飛航組員出現於航空器中之事實，明顯為單純基於勞動契約而非運送契約，因此，不視為運送契約上下之旅客。採以「推定過失責任」賠償罹難家屬「損害賠償」。並扣除遺屬勞災保險死亡賠償金，顯然與上



述所提運送契約相互矛盾。

陸、結語

經由本研究分析發現，運送人為非締約國是否屬華沙公約體制下的國際運送及飛航組員，是否符合華沙公約賠償之請求，本研究依據名古屋地方法院觀點論述結論。

一、名古屋地方法院觀點：

- (一) 法院認為機長經過第一次以目視進場失敗，改變操作；另明知氣候不宜降落，且航機高度儀已損毀下仍堅持降落，推其「不可能不知悉其行為所可能引發自身與機上人員之危險」。
- (二) 認為副駕駛所受的所有飛航訓練，在誤觸重飛桿後與自動駕駛相對抗一連串錯誤操作中，應理解當操縱盤處於狀態「重飛狀態」，為了要繼續進場，副駕駛。因此，是為「明知可能造成之損害而輕忽之」，不過本項動作此乃推定之理論，具有操作資格者必然知道此邏輯。

二、研究結論：名古屋地方法院認為一位副駕駛，在誤觸重飛桿後，應理解當操縱盤處於重飛狀態，強行下推導致失速墜毀之危險，卻仍繼續行之。本項為客觀之理論推論，為必然已經認知其邏輯。同理，當發現操作失敗後並未保存機體完整及避免墜毀危險之考量，足見當時確知危險卻忽視危險之事實。本案以法庭地作為「損害賠償」判決之依據並增加「懲罰性賠償」與「精神賠償」。法院准許賠償內容如后：

- (一) 損害賠償限制：華沙公約對「損害賠償」並未賦予任何定義，亦未規定「損害賠償」當事人為何人。因此，應由當地法庭歸納各國法院「損害賠償」範圍與限制，以判決其範圍與限制。

1. 實質之損害：如預期勞務、薪資所得、可正當期待財物利益；實際支出或損失，如喪葬費用、律師支出及行李與隨身物品之損失。
2. 精神上之損害：受害人身殘，導致薪資減少與醫藥費增加，造成精神上之痛苦不堪。

(二) 最高賠償責任限額：

1. 懲罰性賠償：所謂懲罰性賠償乃依國內法(民法)為懲罰被告之行為，所做成私法之處分。簡言之，懲罰性賠償其本質非填補性，而是報復性與嚇阻性。
2. 精神賠償：本案名古屋地方法院判定，一方面承認華航行為之惡質性以及



剝奪罹難者生命造成肢體之損傷之精神痛苦；另一方面又不同意空難所造成精神之痛苦，可謂調和華沙公約體系與日本國內法庭感情之判決^{【註15】}。

三、研究建議：

名古屋地方法院所判決採華沙公約體系之訴，包括「華沙規範」、歷史定位、專家解釋作為立論之基礎並以國內法為後盾，在既有價值判定責任限制與賠償合法性、我國公約之適用性及公約履行之合法性。

我國並非華沙公約締約國，但卻又有相當多涉及國際航空運送事故案件，使我國屢屢成為公約之訴爭議焦點，名古屋空難亦不例外。藉由本案例之探討，政府部門及航空運送業者應充分瞭解並遵循國際規範，期望相關單位適度將公約精神融入法規中作為國際航空運輸責任之依據，未來可提供我國航空運送責任體系改善與調整參考依據。

柒、補充說明

一、本案調查權歸屬：

(一) 依據芝加哥公約(Chicago Convention)或「國際民用航空公約(Convention on International Civil Aviation)」調查權之歸屬，係以事故發生地點為劃分標準，當事故發生於某一國家之領空、領海或領土時，則由該國家進行事故調查。

(二) 國際民用航空公約第二十六條「一締約國的航空器如在另一締約國的領土內失事，致有死亡或嚴重傷害或顯示航空器或航行設施有重大技術缺陷時，失事發生地國家應在該國法律許可的範圍內，依照國際民用航空組織(ICAO)建議的程式，著手調查失事情形。航空器登記國應有機會能派觀察員在調查時到場，而主持調查的國家，應將關於此事的報告及調查結果，通知航空器登記國」。

二、本案事故發生之客觀原因，依據日本(事故發生地點)、法國(航空器製造國)及我國(航空器登記國)同時於1996年7月19日發布之「中華航空公司B-1816機名古屋失事報告書」記載，

(一) 副駕駛誤觸重飛桿。

(二) 在重飛模式未解除情況下接上自動駕駛儀而繼續進場。

(三) 為了要繼續進場，雖然操縱桿很重，副機長依機長指示下繼續往下推。

註15 黃居正，《國際航空法的理論與實踐》(新學林出版股份有限公司，2006年)，頁231-260。



- (四) 水平安定調整面與升降舵的相反超作，導致超過水平調整面容許調整範圍。
 - (五) 該機在異常的超出水平安定調整容許範圍過程中，沒有直接又積極的警告功能。
 - (六) 機長和副機長對飛行指導儀模式變更及自動駕駛功能，欠缺瞭解。
 - (七) 機長在進場過程中判斷不適當，取代副機長超縱時機過晚，無法執行適當之處置。
 - (八) 失速保護功能在異常的超出水平安定調整容許範圍狀態下，未適當地整合而發生作用，導致機頭突然抬高，使駕駛員減少選擇改正操作方法與改正操作時間。
 - (九) 機長和副機長在接替操作後，對當時飛機情況之掌握，以及對不正常狀況之改正操作，均不恰當。
 - (十) 機長與副機長間組員協調不妥。
- 三、特別提款權(Special Drawing Rights, SDR)：1970年元旦正式實施後，是世界首次出現的虛擬國際準備資產(Artificial International Reserve asset)，SDR為國際貨幣基金會(International Monetary Fund, IMF)會計上記帳的單位，由美元、馬克、日圓、法郎、英鎊等五種主要貨幣構成。每一單位SDR的價值隨著這五種貨幣匯率的波動而變動，SDR是供會員國在IMF會計帳上的交易或計算單位。
- 四、華沙公約之推定過失責任，須具備下列條件：
- (一) 締約的雙方當事人地位不平等，亦即被推定有過失之一方常有較優勢的社會經濟地位或者立法者希望賦予一方當事人較重的責任義務。
 - (二) 事故的發生通常係由被推定有過失之一的行為所引起的。
 - (三) 被害人不容易知道損害事故發生的詳細原因。
 - (四) 被推定有過失之一方得舉證免除。

參考文獻

一、中文資料：

(一) 書籍：

1. 王守潛，《國際航空運送與責任賠償問題》(水牛圖書出版社)，1990年。
2. 李彌，《航空運輸學》(航安海洋用品有限公司附設出版部)，2003年。
3. 田楚成，《交通部民航局》(民航人員企劃組編印)，2000年。
4. 《民用航空法》(交通部民用航空局)，2008年。
5. 柯澤東，《國際私法》(作者自版)，2002年。
6. 凌鳳儀著，《航空運輸管理概論》，(文笙書局)，2000年。
7. 張瑞奇，《航空客運與票務》，(揚智文化事業股份有限公司發行)，1999年。



8. 凌鳳儀、林信得編著，《航空運輸學》，(文笙書局)，1993年。
9. 黃居正，《國際航空法的理論與實踐》(新學林出版股份有限公司，2006年)，頁231-260。
10. 張國政，《航空運輸專論》(交通部民用航空局發行)，2005年。
11. 趙維田著，《國際航空法》，(水牛出版社印行)，1991年。
12. 劉鐵錚，《國際私法論叢》，(三民書局)，1989年。
13. 張有恆，《航空業經營與管理》，(華泰文化，二〇〇八年四月二版)，第372頁。

(二) 論文：

1. 方國荷，〈貨物通關服務品質之研究－以高雄關稅局為例〉，《南華大學管理研究所碩士論文》2003年。
2. 何念儒，〈國際航空運送人責任之統一，1999年蒙特利爾公約〉，《輔仁大學法律研究所碩士論文》，2001年。
3. 林淑娟，〈國際航空運送人對旅客傷亡之損害賠償責任〉，《東吳大學法律研究所碩士論文》，1995年。
4. 林富吉，華沙公約航空運送人有限責任之研究，國立政治大學法律研究所，1990年，頁26。
5. 陳承先，〈國際航空運送人之責任〉，《國立台灣海洋大學海洋法律研究所》，2000年。
6. 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》，2003年。
7. 凌鳳儀、陳承先，〈華沙公約體系的發展與概況〉，《民航季刊第一卷第三期》，1999年9月。

(三) 期刊：

1. 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判決評釋〉，《臺灣國際法季刊》，2005年6月，頁9-111。
2. 劉鐵錚，〈航空運送人對旅客損害賠償責任之研究(上)〉，《政大法學評論第十一期》，1974年12月，頁67-89。

二、英文書籍：

1. David I. Sheinfeld, From Warsaw to Tenerife: a chronological analysis of the liability limitations imposed pursuant to the Warsaw Convention, Journal of Air Law and Commerce, Vol.45 No.3, 1980, pp. 656-657.
2. Michael Milde, The Warsaw System of Liability in International Carriage by Air: History, Merits and Flaws and the New "non-Warsaw" Convention of 28 May 1999, Annals of Air and Space Law, VOL. X X I V, 1999, p. 157.

三、網路資料：

- (一) 交通部民用航空局民航人員訓練所網頁 <http://www.atc.gov.tw>。
- (二) 交通部民用航空局網頁 <http://www.caa.gov.tw>。
- (三) 交通部運輸研究所網頁 <http://iot.gov.tw>。
- (四) 美國聯邦航空總局(FAA)網頁 <http://www.faa.gov>。
- (五) 國際民航組織(ICAO)網頁 <http://www.icao.org>。
- (六) 國際航空運輸協會網頁資料 網頁 <http://www.iata.org/legal/index.htm>
- (七) 司法院法學資料檢 系統網站法院判 資料，網頁 <http://nwjirs.judicial.gov.tw/Index.htm>

作者簡介

空軍中校蔡金倉

學歷：空軍通校83年班、航校通參班89年班、空中大學91年班、空軍指揮參謀學院98年班、飛安會飛安班完訓，經歷：攔管長、主任教官、武器選派長、曾參加民航局規劃空域分類、修訂儀航程序及國科會航太科技專案研究，現職：國防大學戰爭學院戰研所學員。