



航空管理

國際航空運輸賠償責任(下)

蔡金倉

(文接上期)

二、航空責任保險：

(一)託運行李運送之責任：依1999年蒙特婁公約第十七條，運送人對於旅客託運之行李所負之責，無過失責任制。

1. 第一階段採無過失責任制：若請求之損害賠償額在100,000 SDR以內，同時能證明該損害時，運送人即應加以賠償，不得主張無過失而免責。
2. 第二階段採推定過失責任制：請求之數額超過100,000 SDR時，運送人就超過該100,000 SDR之數額部分被推定有過失而應負責，除非運送人能證明損害之發生非由運送人所造成或完全係第三人單獨所造成者，運送人始不必就超過100,000 SDR之數額部分負責；否則運送人須對請求權人請求之數額完全負責。即運送人須舉證證明損害非由其或其受雇人、代理人之過失或者其他不當作為、不作為所致，或損害完全由第三人之過失^{【註20】}或其他不當作為、不作為造成。

(二)「託運行李」遺失之認定：關於「託運行李」(Checked Baggage)之毀滅、損壞不難判斷，然而關於遺失之認定便有問題。蓋因遺失與遲到均與時間因素相關，究為遲到抑或已遺失，判斷上易生混淆。行李遺失多半出現於轉機時，而行李或貨物的延誤、毀損或偷竊可能起因於地勤作業之疏失，而依據航空公司之運送條款規定多遵行1929年華沙公約中之賠償額度辦理相關行李貨物之賠償^{【註21】}。原則上，運送人應對託運行李毀滅、遺失或者損壞而產生之損害負責，但行李損害若係由於行李之固有缺陷、性質或瑕疵所造成者，則運送人無庸負責，此即為運送人之免責事由。

(三)「非託運行李」(Unchecked Baggage)運送責任：1999年蒙特婁公約第十七條



註20 第三人之過失行為所致之損害，例如乘客因劫機事件而傷亡、航空器遭擊落或因另一架航空器操作過失而撞及運送人之航空器及航空器製造人於航空器製造上之缺陷，而導致意外事故之發生…。

註21 不論我國國籍或外國籍航空公司多採用華沙公約第四條之規定，將託運行李及貨物之責任限額定為每公斤20美元。



後段規定：「關於非託運行李，包括個人物件，運送人應就因其過失或者其受雇人或代理人之過失造成之損害負責。」蒙特婁公約對非託運行李係採取過失責任制，是以運送人只有在自己或其受雇人、代理人對損害之發生經旅客證明其有故意或過失時始須負責。依蒙特婁公約，凡未辦理託運手續之物品均屬「非託運行李」包含「個人物件」（Personal Items），不論旅客是否隨身攜帶（Hand Baggage）。運送人常以約款於其運送條件中規定行李之定義及範圍，關於此等在規定範圍外，不屬於蒙特婁公約所稱行李之物品者，仍應1999年蒙特婁公約關於非託運行李規定之適用【註22】。

(四)過失相抵：1999年蒙特婁公約第二十條規定：「經運送人證明，損害係由損害賠償請求權人或損害賠償請求權人從其取得權利之人的過失，或者其他不當作為、不作為造成或促成者，應根據造成或促成此種損害之過失或者其他不當作為、不作為之程度，全部或部分免除運送人對損害賠償請求權人之責任。旅客以外之其他人就旅客死亡或者傷害提出賠償請求者，經運送人證明，損害係旅客本人之過失或者其他不當作為、不作為造成或促成者，亦應根據造成或促成此種損害之過失或者其他不當作為、不作為之程度，全部或部分免除運送人之責任。所謂「過失」，一般係指行為人對於損害之發生應預見而未預見，或雖預見損害之發生而信其不發生。至於「故意」，行為人主觀上認識到損害將發生而欲使其發生，或聽任其發生。其「嚴重性」較過失大，一般而言，條文謂過失時，自亦包括故意，於此亦應如此。

(五)減免標準：1999年蒙特婁公約第二十條所謂「過失或者其他不當作為、不作為之程度」，指該過失或者其他不當作為、不作為對其所造成或促成之損害的影響程度而言，倘該過失或者其他不當作為、不作為係該損害唯一或全部之原因，則影響程度為百分之百，此時運送人得主張全部免除；反之，倘僅為部分原因，則影響程度應根據損害與過失或者其他不當作為、不作為之實際因果關係劃分，運送人就該部分得主張免除。

(六)有限責任（遲到及行李之責任限額）：1999年蒙特婁公約第二十二條規定：

1. 旅客運送中，因第十九條所稱遲到造成損害者，運送人對每名旅客之責任以4,150 SDR為限。
2. 行李運送中，造成毀滅（Destruction）、遺失（Loss）、損壞（Damage）或

註22 依航空旅客運送約款，行李之運送為運送人之義務。是以行李之運送義務附隨於航空旅客運送契約而生，是為旅客運送契約之負隨義務，一般運送約款係將行李分為託運行李（Registered Baggage）、攜入行李及隨身攜帶行李（Hand Baggage）等，當旅客搭乘之際，將行李交給運送人時（包括攜入行李），行李之運送契約即成立。



遲到者，運送人之責任以每名旅客1,000 SDR為限，除非旅客在向運送人交運託運行李時，特別聲明在目的地點交付時之利益，並在必要時支付附加費。於此種情況下，除運送人證明旅客聲明之金額高於在目的地點交付時之實際利益外，運送人在聲明金額範圍內負責。

3. 貨物運送中，造成毀滅、遺失、損壞或遲到者，運送人之責任依1999年蒙特婁公約第二十二條，貨物運送中所造成毀滅、遺失、損壞或遲到者，運送人之責任以每公斤17 SDR為限，除非託運人在向運送人交運包件時，特別聲明在目的地點交付時之利益，並在必要時支付附加費。於此種情況下，除運送人證明託運人聲明之金額高於在目的地點交付時之實際利益外，運送人在聲明金額範圍內負責。

4. 貨物之一部分或貨物中任何物件毀滅、遺失、損壞或遲到者，用以確定運送人賠償責任限額之重量，僅為該包件或該數包件之總重量。

三、戰爭行為或武裝衝突：國際法中嚴格意義上之戰爭行為，係指國家或國家集團間之戰爭行為，不包括一國之內之武裝行為。「武裝衝突」，係指藉由武力而實施之衝突行為，不論是否屬國際性，抑或一國國內之間者，亦不論是否係在戰爭狀態下所進行。「戰爭行為」與「武裝衝突」之區別，在於前者著重於國家已承認或接受其戰爭狀態，而後者則無此限制。

肆、國際航空運送人之有限責任^{【註23】}

一、旅客受責任限制的影響：在無責任限制情況下，損害賠償全部由運送人承擔，運送人必須尋求充分的責任保險。如有責任限制，大多數索賠將獲得責任限額或其以下的數額，運送人以該限額投保責任險，少數不滿足限額的潛在索賠人，對超過限額部分的損害賠償可通過人身保險或其他類似措施來滿足。如此，全部賠償要麼可從運送人那裡得到保證，而運送人投保充分的責任險，並將該保險成本計入全部票價中，或者透過人身保險來得到補充。兩者的區別在於：在不受限制的情況下，所增加的責任保險成本由所有旅客平均負擔，這意味著少數索賠人將得到全額的或更高的賠償，而由所有購票旅客承擔費用。

二、責任限制問題經濟的複雜性：在國內範圍內討論了責任限額的一些問題後，我們在從國際觀的角度探討責任限額，當責任限制制度計入國際經濟因素後，將會變得更加複雜。在已開發國家，國民的收入水平高，費用也高，而在發展中國家，國民收入水平較低、生活費用也可能較低。因此，國民的責任賠償的平



註23 田楚成，《交通部民航局》（民航人員企劃組編印，2000年），頁21-33。



均水平也應不同。假定在一個已開發國家和發展中國家之間開闢航線，則兩國的航空公司將既承運本國國民又承運對方國民。除非運送人的責任被國內法設定了限制，在對旅客造成傷亡的情況下，要根據具體損失全額賠償，那麼已開發國家國民既可以從本國航空公司又可以從發展中航空公司獲得高額賠償，而在相同體制下，發展中國家國民通常從本國或已開發國家航空公司獲得較高賠償。

- 三、責任限額：1929年華沙公約對「國際運送」之航空意外事件規定，除非航空運送人能證明業已採取所有必要措施防止損害的發生，或證明無法採取該等措施，應受「過失責任之推定」，倘損害係因乘客「與有過失」（Contributory Negligence）所致，須由航空運送人舉證，始可減輕或免除其責任。另一方面，則基於當時參加會議國家的平均生活水準，規定航空運送人就「國際運送」事故對每位乘客之賠償以125,000金法郎^{〔註24〕}（約值8,300美元）為最高限額，以限制航空運送人之責。依該公約規定，國際航空運送人依公約應負責任者，求償人僅得依公約規定之條件與限制求償，並排除另依其他法律求償之機會。航空運送人就「國際運送」所生事故之責任悉依、且僅依公約上限規定，因而達到統一的效果。1955年修訂海牙議定書，將華沙公約原訂之賠償限額提高為250,000金法郎（約值16,600美元），並允許求償人另行請求訴訟費用，1955年海牙議定書於1961年生效，嗣後雖經1971年瓜地馬拉議定書與1975年蒙特婁第三號議定書多次修訂，前者（1971年Guatemala City Protocol）將推定過失責任原則改為嚴格責任制，將賠償限額提高為150,000金法郎（約100,000美元）並刪除運送人反證的免責條款，且明定各國實施輔助補償制（Supplemental Compensation Plan）；後者（1975年Montreal Additional Protocol, MAP, No. 3）將責任限額之計算單位自金法郎改為國際貨幣基金（International Monetary Fund, IMF）之特別提款權（SDR），並提高賠償限額為100,000 SDR（約150,000美元）。

國際航空運輸協會^{〔註25〕}（International Air Transportation Association, IATA）認為，以當時美國於航空事業中之地位，與其發生國際運送之機會頗多，設若美國不受華沙公約之拘束，則此公約便了無意義，且若干經濟較發達之國家必仿效美國一一退出公約。在國際航空運輸協會（IATA）之努力下，1966年五月被指名國家之航空公司與美國在蒙特婁公約達成將責任限額提高至

註24 金法郎係指，含有千分之九百成色的六五點五毫克黃金之法國法郎，此金額得折合任何國家取其整數之貨幣。

註25 國際航空運輸協會（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。



5,000美金之臨時協議，該協議於1966年5月13日獲美國聯邦航空局（Federal Aviation Administration, FAA）^{【註26】}以E-23680號命令之批准，此即蒙特婁公約協議。迫使各國飛美之航空公司以「特約」方式，就所有起、迄或停經美國之國際運送所發生之民航事故提高賠償額至75,000美元（簡稱1966年蒙特婁協議）此金額目前顯已過低，歐洲工業大國歷年來已相繼提高航空運送人責任限額至100,000 SDR。

四、賠償限額之貨幣及其發展：公約本以法文起草，為表其努力並便於行文，故公約之以法郎為計算賠償限額之貨幣單位，但為避免強使他國接受此一貨幣單位，並合理的規定他國亦得依國際間貨幣匯率折合他國貨幣以支付賠償額。此外，公約之法郎是以定量成色黃金為法郎之標準單位，乃因當時世界各國貨幣多採金本位制度，且其價格各國多有法律規定，具有穩定之特性之故也。至1955年海牙議定書對「法國法郎」(French Franc)僅將法國一語刪除，所強調者乃法郎之黃金價值也，至於法庭地國於判決時，定法郎折合他國貨幣時之黃金價值時，乃係以判決當日之該國貨幣之黃金價值為準。

五、特別提款權(SDR)的採用：特別提款權(以下簡稱SDR)為國際貨幣基金於1969年所創^{【註27】}，旨在補救國際上黃金及儲備貨幣之不足，其中有關貨幣平價(Par Value of Currencies)的規定，更為穩定國際金融的重要設計，例如SDR得與美金或黃金折合而成為一種具有固定價值計算單位，在1974年7月以前與美元的貨幣平價為一比一，在1974年7月以後，一SDR約與1.2063美元平價，同年，國際貨幣基金（IMF）並決定SDR的價值乃每日決定，其基礎則係依十六個世界上主要國家貨幣為一組，各貨幣均有在一組中的指定比重，其一組中的各貨幣又須依各貨幣對美元的每日市場匯率而定，至1978年，國際貨幣基金（IMF）正式以SDR為國際準備資產（International Reserve Asset）以及計算單位，因此，以往金價得作為平價之功能便已正式消失。基本上，SDR是普遍受國際間所認可，且國際匯率所定價值合成會員國貨幣時具有便利性、穩定性的優點，但若處於浮動匯率的環境下，則其穩定性將受到很大的考驗，故聯合國國際貿易法委員會（Uncitral）對於SDR的折算方式有特別的規定，以期能獲得公平的解決。



註26 美國聯邦航空局於1958年成立，1966年聯邦航空局納入「運輸部」，局長由總統任命。

註27 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），其創設使各會員國的國際準備資產涵括黃金、外匯，與特別提款權。SDR是唯一由各會員國共同創設與管理的資產。因此在國際準備資產不足時，SDR的分配可以增加國際流動力，與避免通貨緊縮。反之，在國際準備資產過剩時，可抑制國際流動力。



- 六、空運憑證未發給或記載不合規定：所謂空運憑證係指客票、行李票或航空貨運提單（Air Consignment Note，下稱空運提單）等作為運送契約的表面證明文件，這些文件並不影響運送人與乘客或托運人間運送契約的效力。空運提單係由託運人製作交給運送人或受貨人，與客票、行李票有別，亦與我民法或海商法規定之貨運提單或載貨票證有別。第六條修訂為：空運提單應由託運人製作原本三份。第一份應註明「給運送人」，由託運人簽名，第二份應註明「給受貨人」，由託運人及運送人簽名。第三份應由運送人簽名，於運送人接受貨物後交與託運人。運送人如應託運人之請而製作空運提單者，除有反證外，視為為託運人而作。空運提單果由託運人製作，則與民法第六百二十五條規定提單係由運送人填發者，當屬有異。華沙公約第三條、第四條和第九條規定，經運送人同意不交付客票、行李票或空運提單而令旅客或貨物登載飛機或照管行李者，運送人無權引用華沙公約第二十二條限制責任條款。但在蒙特婁公約，為配合運送人嚴格限制責任的規定，將這些制裁手段完全取消。該公約第九條規定：「未遵守第四條至第八條的規定，不影響運輸合同的存在或者有效，該運輸合同仍應當受本公約規則的約束，包括有關責任限制規則的約束」。
- 七、運送遲到的損害賠償責任：華沙公約第十九條係有關運送人對於乘客、行李或貨物的運送遲到所造成的損害賠償責任之規定，對於行李或是貨物的損壞，有受領權利人應於收到行李後7日內，收到貨物14日內提出異議，凡屬延誤，最遲應於行李或貨物處於其支配下之日起21日內提出異議。若受領權利人未於上述期間內提出異議者，就不得運送人提起訴訟，除非運送人方面有詐欺行為。華沙公約第二十六條所謂的遲到通常係指未準時到達目的地，而其時間係指約定時間而言，遲到的原因除了不可抗力外，運送人必需對遲到的損害負起責任，包括對受領人假期的損失以及所造成的不便等，但損害的求償規定仍依當地法律為之此外遲到的原因如果係因航空公司的員工罷工或是交通擁擠，那運送人仍應負擔責任。

伍、結語

經由本研究介紹發現，航空器可能發生之損害賠償紛爭態樣概括，航空乘客傷亡損害賠償事故、運送之行李、貨物發生毀損、滅失或遲到時，本研究主要結論分述如后。

- 一、國際航空運送賠償責任：航空事故發生後，其賠償問題即需大費周章，以民國87年2月16日華航（編號CI676）大園空難，每位罹難者賠償新台幣九百九十萬元及民國89年10月31日新航於桃園機場發生之空難事故，新航對每位傷亡乘客



賠償最高達新台幣一千四百萬元，空難賠償金額屢創新高，其歸納重點：

- (一)「無過失責任」：國際航空運送分為乘客運送及貨物運送，在乘客運送方面，就責任限制之部分，各公約之規範重點乃係提高乘客運送人之責任限額，在運送人責任歸責採取無過失責任主義；貨物運送方面，運送人責任之類型包括貨物毀滅、遺失、損壞之損害賠償責任與貨物運送遲延之責任。
 - (二)「推定過失責任」：推定過失責任乃行為造成損害之結果，即推定行為人主觀上有故意或過失，本質上仍屬過失責任，其立法意旨在於傳統之過失責任，常令被害人求償無門，為加強被害人之保護，於法律事前推定加害人之故意或過失，而加害人得舉反證推翻。因此乘客、行李或貨物於運送過程所生之損害，因其不知事故發生之原因，若要求其證明運送人有過失方得求償，易生敗訴之結果，華沙公約基於運送人有較被害人更易取得事故發生之原因，於是將證明無過失之責任移至運送人，對因發生事故所致之損害，先推定運送人有過失而應負責，運送人得舉證證明其無過失而予免責。
 - (三)賠償責任採「雙梯度責任制」^{【註28】}：乘客死亡或傷害之賠償規定於1999年蒙特婁公約第二十一條旅客死亡或者傷害的賠償：「第一款對於每名旅客不超過100,000 SDR的損害賠償，承運人不得免除或者限制其責任」。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^{【註29】}，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」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，故於1999年蒙特利爾公約則採取「雙梯度責任制」。
- 二、研究發現：航空運送之相關國際公約組織，我國均無法加入，僅有「民用航空法」第九章第八十九條至第九十九條規範之^{【註30】}。因此，有關航空運送人之損害賠償責任事宜，「民用航空法」無特別規定時，回歸「民法」有關運送人責任之規定，至於損害賠償額之標準，則依交通部訂定之「航空客貨損害賠償辦法」^{【註31】}處理。由於航空運送快速之發展，加上航空器具有風險，當航空器事故發生時，必然衍生許多賠償問題，國際航空運送人之損害賠償責任近年來均



註28 1999年蒙特婁公約第十七條第一款所產生之損害賠償每名乘客超過100,000 SDR之部分，運送人不得免除或限制其責任：超過損失非由於運送人或其受僱人、代理人之過失或者其他不當作為、不作為造成...；損失完全是由第三人之過失或其他不當作為、不作為造成」。

註29 1999年蒙特婁公約第二十四條 限額的複審規定由ICAO每五年對限額進行審查，依累積的通貨膨脹率相應的通貨膨脹因素，視情況對限額進行修改。

註30 參閱補充說明二。

註31 「航空客貨損害賠償辦法」民國88年3月17日修正發佈全文10條，依民用航空法第九十三條第一項規定訂定之。



漸漸傾向負擔無過失責任，故國內「民用航空法」規定有關運送人之賠償責任似不應與國際法脫節，以免造成適用時之困擾。

三、研究結論：隨著2008年空中巴士A380（Airbus）正式營運，其所代表的是民用航空器承載力（Loading）之與日俱增，以及其適航能力（Airworthiness）之與時俱進，然而相對的一旦空難事故發生時，龐大的傷亡人數和難以計數的財產損失亦是當然伴隨而來的嚴重後果。

國際航空運輸賠償責任問題法律關係複雜（可由國際運送人立法演進知），華沙體制之建立對國際航空運輸責任之統一，確實發揮深遠之影響，然國際航空事業發展迄今，拜航空科技之精進之賜，大幅改善航空運輸之安全，促使航空運送便於管理，國際間對航空運送之立法加重其責任，並保證乘客權益，我國雖非華沙組織會員國，無法對國際航空運輸之發展提供貢獻，惟國際社會成員，應充分瞭解並遵循國際規範，期望相關單位適度將新公約精神融入法規中作為國際航空運輸責任之依據，也促請國際航空運輸業者建立妥善之賠償責任與風險管理共識。

補充說明

一、華沙體制演變之主要內容^{【註32】}：1929年國際航空界（主要是歐洲國家）在華沙召開航空私法國際會議，通過華沙公約即1929年「國際航空運送統一若干規則公約」。所謂「華沙體制」是指由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通過公約及其以後修訂議定書、補充性公約總稱，演變內容摘敘如后：

- （一）1955年「海牙公約」協定書（Hague Protocol），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」。
- （二）1961年「瓜達拉哈拉公約」，即是「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」（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。
- （三）1966年「蒙特婁協議」（Montreal Inter Carrier Agreement），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」。（本協議為民間協議，無國際公約形式但意義重大）
- （四）1971年「瓜地馬拉協定書」（Guatemala City Protocol），主要是修訂1955年在海牙修訂1929年華沙簽訂的「統一國際航空運輸某些規則的公約協定書」。
 1. 將華沙公約推定責任制改完全或無過失責任
 2. 大幅提高旅客限額

註32 同註6，頁116。



3. 訂定客運責任制，規定無例外規則條件

4. 增加起訴法院原4個在美國代表堅持下，增加為5個

(五) 975年「四個蒙特婁協定書」(第1、2、3、4號議定書)，主要是將以前華沙公約、協定書之金法郎(係指千分之9百，65.5毫克黃金的法國法郎)改為SDR，另對海牙協定書中貨物和郵件部分進行修訂。

(六) 因應華沙體制責任限額不足，世界各國對客運責任限額的修訂(惟各國意見分歧)。故因應華沙公約經過數次修訂與補充，處於嚴重混亂狀態，包括華沙體制所有協定、條約及協議已達44種之多，故制定一項新的公約來取代華沙體制下所有文件已達成共識。

(七) 999年國際民航組織假「加拿大蒙特婁」召開國際會議，簽訂「統一國際航空運輸某些規則公約即1999年華沙公約(七章五十七條)」，該公約除承認1929年「華沙公約」及其相關文件在統一國際航空私法(含現代化與整體化)的重大貢獻外，另確認消費者利益之重要性，及有秩序的發展國際航空運輸(確保客、貨、郵暢其流)，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。

二、民用航空法^{【註33】}第九章賠償責任：

第89條 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。

第90條 航空器依租賃、附條件買賣或借貸而使用者，關於前條所生之損害，由所有人與承租人、附條件買賣買受人或借用人負連帶賠償責任。

第91條 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。

第92條 損害之發生，由於航空人員或第三人故意或過失所致者，航空器所有人、承租人或借用人，對於航空人員或第三人有求償權。

第93條 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。無特別契約者，由交通部依照本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。

第94條 航空器所有人應於依第八條申請登記前，民用航空運輸業應於依第四



註33 交通部民用航空局，《民用航空法》(交通部民用航空局，2009年1月23日)。



十八條申請許可前，投保責任保險。前項責任保險，經交通部訂定金額者，應依訂定之金額投保之。

第95條 外籍航空器經特許在中華民國領域飛航時，交通部得令其先提出適當之責任擔保金額或保險證明。

第96條 未經提供責任擔保之外籍航空器，或未經特許緊急降落或傾跌於中華民國領域之外籍航空器，民航局得扣留其航空器；其因而致人或物發生損害時，並應依法賠償。

第94條 因第98條所生損害賠償之訴訟，得由損害發生地之法院管轄之。

第98條 因航空器失事，致其所載人員失蹤，其失蹤人於失蹤滿六個月後，法院得因利害關係人或檢察官之聲請，為死亡之宣告。

第99條 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。

參考文獻

1. 李彌，《航空運輸學》（航安海洋用品有限公司附設出版部，2003年）。
2. 田楚成，《交通部民航局》（民航人員企劃組編印，2000年）。
3. 凌鳳儀著，《航空運輸管理概論》，（文笙書局），2000年。
4. 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。
5. 凌鳳儀、林信得編著，《航空運輸學》，（文笙書局），1993年。
6. 張國政，《航空運輸專論》（交通部民用航空局發行，2005年）。
7. 趙維田著，《國際航空法》，（水牛出版社印行），1991年。
8. 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。
9. 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。
10. 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。
11. 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。
12. 交通部民用航空局民航人員訓練所網頁<http://www.atc.gov.tw>。
13. 交通部民用航空局網頁<http://www.caa.gov.tw>。
14. 交通部運輸研究所網頁<http://iot.gov.tw>。
15. 美國聯邦航空總局（FAA）網頁<http://www.faa.gov>。
16. 國際民航組織（ICAO）網頁<http://www.icao.org>。
17. 國際航空運輸協會網頁資料網頁<http://www.iata.org/legal/index.htm>

作者簡介

空軍少校蔡金倉

學歷：空軍通校專科83年班、空中大學91年班、開南大學空運管理研究所97年班、國防大學空軍指揮參謀學院98年班，經歷：空軍戰管聯隊攔管長；曾參與民航局空域小組規劃空域分類、修訂儀航程序及國科會航太科技專案研究，現職：空軍戰術管制聯隊教訓組主任教官。