

2002 年雅典公約修正議定書對我國海商法修正旅客運送之啟示

Protocol of 2002 to the Athens Convention and Its Implication for the Revision of Taiwan's Maritime Law Relating to Carriage of Passengers by Sea

于惠蓉 (Hui-Lung Yu)^①、張志清 (Chih-Ching Chang)^{②*}、鄭若英 (Jo-ying Cheng)

摘要

我國海商法對運送之規範，以貨物運送為主軸，對旅客運送規定則相對簡略。海商法第 79 條：「旅客之運送，除本節規定外，準用本章第一節之規定。」將貨物運送相關規定適用於旅客運送，但二者之性質差異非常大。旅客無須運送人代為裝卸、搬移、堆存、保管，而其人身傷亡及行李毀損滅失、運送義務、免責事由及賠償事項與貨物運送不同，以貨物運送之思維套用於旅客運送實不妥當。近年來海上旅客運送已大幅成長，尤其郵輪產業興起為然。為因應國際旅客運送之發展，1974 年雅典公約經三次議定書之修正，尤其 2002 年議定書大幅修正旅客運送規範。我國海商法似可採雅典公約內容作為未來修正旅客運送規定之依據，與國際接軌，並保障旅客權益。本論文探討雅典公約體系之適用範圍；責任期間；責任制度；責任限額；運送人、履約運送人其受僱人及代理人之責任；強制保險及直接訴訟；訴訟時效；管轄法院；任意約定的禁止等議題，以及客票之性質、契約之解除；船舶適航能力及遲到之責任。期能深入瞭解雅典公約體系之內容及適用上應考量之因素，以提供未來修正海商法採用雅典公約時之參考。

關鍵字：旅客運送、海商法修正、雅典公約、郵輪產業

① 國立高雄科技大學航運管理系副教授。

②* 通訊作者，國立臺灣海洋大學航運管理學系教授；聯絡地址：202 基隆市北寧路 2 號，國立臺灣海洋大學航運管理學系；E-mail: cchang141@gmail.com。

③ 通訊作者，國立臺灣海洋大學航運管理研究所碩士生；聯絡地址：202 基隆市北寧路 2 號，國立臺灣海洋大學航運管理學系；E-mail: wwjo1826@gmail.com。

Abstract

For those rules relating to carriage by sea, Taiwan's Maritime Law mainly focuses on carriage of goods. The provisions governing carriage of passengers are less significant and even rough in their contexts. Article 79 of Taiwan's Maritime Law provides: "Unless otherwise provided in this Section, the provisions of Section I of this Chapter apply *mutatis mutandis* to the carriage of passengers." However, there exists significant difference between the carriage of goods and the carriage of passengers. At least, there are no needs to load, discharge, handle, stow, care for and keep those passengers on board. It would be unjustifiable to allow those rules relating to carriage of goods to apply *mutatis mutandis* to the carriage of passengers. In fact, the business of carriage of passengers has developed prosperously in recent years, especially cruise journey. The Athens Convention 1974 and its Protocol of 2002 have provided complete regulations to cope with the development of international carriage of passengers. Taiwan's Maritime Law is inevitably to adopt those rules provided by the Athens Convention in its future modification. It is therefore necessary to explore the contexts of the Athens Convention in order to understand the applicability of its rules and regulations. This article analyzes the Athens Convention provisions concerning the scope of application, period of carriage, carriers' liability system, liability limitation, the liabilities of the carriers, performing carrier and their employees and agents, compulsory insurance and direct claim against the insurer or financial security provider, limit of liability, competent jurisdiction, invalidity of contractual provisions, nature of passenger ticket, rescission of the contract, seaworthiness, and liability relating to delay in transit. It aims to provide reference for the future modification of Taiwan's Maritime Law.

Keywords: Carriage of passengers, Modification of maritime law, Athens convention, Cruise business

壹、前言

我國 1999 年修正之海商法第 79 條：「旅客運送，除本節規定外，準用本章第一節之規定。」而第 80 條至第 91 條則分別規定膳費計算、強制保險、任意保險、依約運送之義務、旅客解約權、不依時登船等票價之負擔、遲延發航之解約、自願上陸票價之負擔、因不可抗力時之運送義務、不能進港時之運送義務，修繕時之運送義務、依指示離船之義務等。對於 1987 年生效之 1974 年關於海上載運旅客及其行李雅典公約 (Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974)(以下簡稱「雅典公約」) 之內容並未採納。而雅典公約經 1976 年修正議定書修正貨幣單位，以特別提款權 (special drawing right, 以下簡稱 SDR) 取代金法郎 (於 1989 生效)；其 1990 年修正議定書修提高責任限額 (於 1990 年生效)。而 2002 年修正議定書 (於 2014 年 4 月 23 日生效) 則將運送人賠償責任制度，由「過失責任制」修改為「嚴格責任制與過失責任制並用」，並大幅提高運送人對旅客人身傷亡、行李毀損或滅失之賠償責任限額。此外，亦增加對旅客人身傷亡賠償責任之強制保險或提供財務擔保、對保險人或財務擔保人直接訴訟之規

定。由此觀之，海上旅客運送雅典公約體系，在近 40 年來已逐漸演進，其所代表之意義在對旅客之保障更周全，對運送責任之規範更合理。

雖然我國海上運送以貨物運送為主，而且我國目前尚未有專營國際旅客運送之運送人或履約運送人。但 2016 年我國之國際郵輪旅客人數已居亞洲第二位⁴，國際海上旅客運送在臺灣海運產業中之重要性已大幅提升。未來在修正海商法旅客運送規定時，似應採取與現行國際公約接軌，以保障本國旅客之權利。但應如何採納雅典公約？應以 1974 年公約為主體或以 2002 年修正議定書為主體？而且我國無法以批准方式採納，若僅為節採，則有哪些雅典公約條文應納入我國海商法之規定中？皆有探究之必要。

1.1 修正時應考量之問題

海商法對旅客運送之規範若引入雅典公約時，應考慮下列問題：

1. 是否有必要區分國內旅客運送 (例如：基隆 - 馬祖航線、高雄 - 澎湖及布袋或安平港 - 澎湖航線) 與國際旅客運送？雅典公約僅適用於國際航線之旅客運送，若以雅典公約之責任制度及責任限制金額一體適用於國內及國際海上旅客運送，是否妥當？2002 年修正議定書

⁴ 魏苑玲 (民 106 年 3 月 12 日)。臺灣超越新加坡、日本躍居亞洲郵輪旅客量 No. 2。TTN 旅報。民 106 年 3 月 12 日，取自：<https://www.ttnmedia.com/?p=8433>。

所定較高之運送責任，是否會對國內航線之運送業者造成衝擊？

2. 內陸湖泊（例如：日月潭）船舶之旅客運送不在海商法規範圍，但對於載客超過 12 人之娛樂漁業漁船，若非海商法第 3 條所稱之小船，是否適用？
3. 我國海商法可能僅以節採方式引入雅典公約，而無法全文納入。若修正後之我國海商法與雅典公約規定不完全相同，即使訂約地在我國，原告之旅客可否在雅典公約締約國法院提起索賠之訴，主張適用雅典公約？若在我國法院提起索賠之訴，被告運送人是否得以契約條款引入雅典公約，主張受雅典公約管轄，而排除我國海商法之適用？

不論我國海商法以何種方式採納雅典公約，皆應探討 1974 年雅典公約及其修正議定書之內容及適用上相關問題。本論文比較分析雅典公約及其 2002 年修正議定書之內容、立法背景及其適用上的可能疑義。期能提供我國海商法在未來修正時之參考。

1.2 未來修正立法之重點

我國海商法旅客運送規定若採雅典公約，似應以達成保障旅客權利為主要目的，其重點應包括：

1. 對於在我國售客票或履行旅客運送之運

送人，求償人得選擇在我國依海商法旅客運送規定向該運送人求償，或在其他有權管轄之法院依雅典公約立法求償。

2. 若海商法納入強制之責任保險及得對保險人直接訴訟，主管機關得依海商法要求上述之運送人，提供強制責任保險或提供財務擔保之證明，使求償人得向運送人或履約運送人之保險人、財務擔保人直接訴訟。
3. 明確且合理規定運送人、履約運送人與實際運送人之責任制度、責任限額。
4. 參酌雅典公約與國際立法趨勢接軌，並以海商法為主體規範海上旅客運送責任，而非準用貨物運送規定，或以適用民法相關規定為主。依「國內固定航線載客船舶乘客運送定型化契約」第 6 條⁶：運送人對於乘客因運送所受之傷害應負賠償責任。但因乘客之過失或係不可抗力所致者，不在此限。惟其規定簡略，且僅為行政命令位階。對於限制人民之自由或權利事項，應以法律定之。

貳、海上旅客運送責任重要規定

茲分析 1974 年雅典公約及其 2002 年修正議定書之主要內容，以探討我國海商法是否及如何採納相關規定。

⁶ 交通部 2016 年 4 月 19 日交航（一）字第 1059800070 號修正發布。

2.1 雅典公約之適用範圍及責任期間

2.1.1 適用範圍

雅典公約之適用範圍主要依其第 1 條對該公約使用名詞之定義⁶，以及第 2 條之適用範圍規定⁷。在適用上，仍有下列議題有待考量：

1. 雅典公約只適用於國際運送，我國海商法旅客運送是否只規範國際海上旅客運送契約？國內航線是否排除在外，而另以其他法律定之？若依海商法第 1 條所稱之「在海上航行，或在與海相通之水面或水中航行之船舶」從事旅客運送，則包括國內航線。
2. 雅典公約第 14 條：「除依本公約外，不得就旅客傷亡或行李毀損、滅失向運送人或履約運送人提起損害賠償訴訟請求」⁸，此一立法理由在排除其他法律之適用。但在我國，若海商法未明文規定者，似應適用其他法律，包括：海商法、民法、船員法（船長之緊急處分權）、消費者保護法、刑法（第 14 條：抽象過失、具體過失、重大過失、故意），以及消費者保護法對定型化契約

之規範等。而我國之客船管理規則屬行政命令位階，主要在規範客船之安全標準，而非旅客運送義務及責任。

3. 雅典公約適用之旅客是否包括不須購票（免費）與成人隨行之小孩。航空運送之 1929 年華沙公約與 1999 年蒙特婁公約（2003 年生效）亦適用於此類之免費運送（*gratuitous carriage*），我國海商法是否參考引入。
4. 孕婦旅客在運送中受傷，之後產下殘障小孩，是否可依雅典公約求償，或應依其他國內相關法規求償。
5. 雅典公約第 1 條對「船舶」之定義為：「船舶僅指海船，不包括氣墊航具（*air-cushion vehicle*）」。⁹是否依其他國內法。而我國海商法在旅客運送中，若未另行定義「船舶」，是否須依海商法第一章定義之船舶，亦即：僅適用於海船，且排除軍事建制之艦艇、公務船舶、船舶法所稱之小船的適用。對於以非海商法船舶從事旅客運送，例如：內陸湖泊船舶（日月潭遊艇等）、或載客竹筏、渡船、風景區水上活動載具（香蕉船、充氣筏等），或以娛樂漁業漁船載客之責任，應如何適用⁹？尤其以未滿二十噸

⁶ 包括：運送人、履約運送人、運送契約、船舶、旅客、行李、自帶行李、行李毀損或滅失、國際運送等。

⁷ 「1. 本公約適用於下列條件下的任何國際運送：(a) 船舶懸掛本公約某一當事國的國旗或在其國內登記，或 (b) 運送契約在本公約某一當事國內訂立，或 (c) 按照運送契約，起運地或到達地位於本公約某一當事國內。2. 雖有本條第 1 款的規定，如根據有關以另一運送方式運送旅客或行李的任何其他國際公約的規定，本公約所述運送應受該公約規定的某種民事責任制度的約束，則在這些規定強制適用於海上運送的範圍內，本公約不適用。」

⁸ “No action for damages for the death of or personal injury to a passenger, or for the loss of or damage to luggage, shall be brought against a carrier or performing carrier otherwise than in accordance with this Convention.”

⁹ 參娛樂漁業漁船管理辦法（依漁業法第四十一條第五項及第四十三條規定訂定）。

之小船載客情形，因無法適用海商法，依現行法律，應適用民法及其他法律，是否有不周延之處。

6. 在郵輪船上健身房之健身房教練在安排課程及指導時受運動傷害，若因僱主未作適當之安全工作環境評估，對其僱主求償，僱主轉而向運送人請求「與有過失求償」(contributory claim)，此項是否受雅典公約管轄，而適用雅典公約第 16(1) 條，自旅客離船之日起二年之訴訟時效^⑩？英國上訴法院認為，雖然此一求償在二年之後提起，但非因海上旅客運送契約，其為共同分攤責任之求償，不受雅典公約第 16(1) 條二年訴訟時效限制。

2.1.2 責任期間

2002 年修正議定書不以旅客登離船作為運送期間之起訖點，而是包含水路駁船、海運港站、碼頭等不同情況下分別為運送期間的起始與結束，旅客行李則根據不同類型有不同的運送期間規定，較為合理及明確。依最高法院 91 年台上字第 711 號「海上運送人對承運之貨物，除應負承載運送貨件之義務外，尚負有適當交貨之責任。是海上運送人於貨物自裝載以迄卸載港區間，在交付有受領權人前，仍應為必要之注意及處置，諸如保管，寄存貨物等。其所應負之前揭義務，除另有約定

外，非僅侷限於船舷與船舷間之單一海上運送航程。」其運送期間也包含部分陸上運送階段^⑪，惟仍以引用海商法定義運送期間為佳。

對於運送期間，是否不包括在旅客或行李海運港站碼頭期間，以及郵輪未靠碼頭之接駁船期間？而自帶行李 (cabin luggage) 之運送期間為何？是否以旅客上下船為準，或以裝卸、交付、收受為準？而非自帶行李則有收受及交付。2002 年雅典公約議定書未修正之規定如下^⑫：

1. 旅客運送：對於旅客而言，運送期間除不包括旅客尚未登船，仍在海運港站 (marine terminal) 或碼頭設施 (port installation) 內外。但包括從岸上水運至船舶上或從船舶上水運上岸的期間，但僅限於運送費用已包含於票價之內或用於此種輔助運輸的船舶已由運送人交旅客支配為條件；也包括旅客登、離船時及在船上期間。
2. 旅客及自帶行李：依公約第 1(5) 條，自帶行李不包括車上及車內行李，而指旅客在其客艙內行李，或其他由其攜帶、保管或控制的行李。對自帶行李而言，其運送期間同旅客的運送期間，故包含船上及上下船期間，包括以水路接駁登輪及登岸期間 (但以該接駁費用包括在票價之內為限)。若自帶行李在旅客登

^⑩ Kathleen Feest v. South West Strategic Health Authority et al., [2015] EWCA (Cir)708.

^⑪ 劉宗榮，2007，頁 256。

^⑫ 1974 年雅典公約第 1(8) 條。

船時，若先交由船方代為收受，直接運至艙房，其運送期間包括行李已交付運送人或其代理人，且尚未返還之期間，故亦包括在海運港站、碼頭(quay)或其他港埠設施，例如X機掃描期間。旅客隨身行李，應為自帶行李，因未交付運送人運至艙房，不應以運送人收受及返還期間。

3. 非自帶行李：自帶行李以外的其他行李，也就是非自帶行李的運送期間為運送人或其受僱人或代理人接收旅客行李起，至尚未交還前。

2.2 運送人義務

雅典公約未明文規定運送人的航行義務，僅於第3條規定運送人責任、責任限額與免責事由，第4條之一則規定強制保險。雅典公約的免責事由也只限縮至二項，一為戰爭行為、敵對行為、內戰、暴動或異常、不可避免、不可抗力之自然現

象所引起，二為完全由第三人有意圖的作為或不作為造成，顯示國際立法趨勢在提高旅客運送人責任。

我國海商法的旅客運送節未明文規定運送人義務與免責事由，而準用貨物運送節的運送人義務與17項免責事由規定，惟旅客運送與貨物運送之性質差異甚大，似無法以「準用」貨物運送規定之立法方式規範旅客運送，例如對旅客本身而言，無裝卸、搬移、堆存、保管等照料義務，亦無包裝不固、標誌不足或不符、貨物固有瑕疵等免責事由。

2.3 運送責任制度

1974年雅典公約及其2002年修正議定書對運送責任制度規定之內容，如表1所示。

基於上述，可知2002年修正議定書對運送責任制度有如下特性：

表1 雅典公約之運送責任制度

	1974年雅典公約	2002年雅典公約議定書
人身傷亡之責任制度	(1) 對因旅客人身傷亡、行李毀損或滅失造成的損失，採過失責任制：在運送期間，而且是因運送人或其受僱人或代理人過失者，運送人負其責任。 (2) 求償人應負舉證責任，證明造成損害的事故發生在運送期間，以及毀損或滅失的程度。 (3) 對旅客的人身傷亡或自帶行李的毀損或滅失係因船舶沉沒、碰撞、擱淺、爆炸或火災或船舶的缺陷所致，採「推定過失責任制」：除非提出反證，推定為運送人或其受僱人或代理人有過失或疏忽。 (4) 對其他行李的毀損或滅失，不論造成毀損或滅失事故的性質如何，除非提	(1) 因航行事故所致之人身傷亡責任限額內(對每一旅客每一事故中之賠償不超過250,000 SDR時)，採嚴格責任制：除運送人能證明事故係由戰爭行為、敵對行為、內戰、暴亂或具異常、不可避免和不可抗拒的自然現象造成的；或完全係由第三人有意造成該事件的行為或不行為造成外，運送人皆應負責，即使運送人無過失者亦同。 (2) 航行事故人身傷亡之損害超過上述責任限額部分，採「推定」過失責任制：除運送人能證明造成該損失的事件非因運送人的過失或疏忽所造成，運送人仍應對超過限額部分負責。

	出反證，否則應當推定為運送人有此種過失或疏忽。 (5)「在所有其他情況下」，求償人應對過失或疏忽負舉證之責 ¹⁵ 。	(3) 非航行事故造成的人身傷亡，採過失責任制，求償人負舉證責任，證明係由於運送人之過失或疏忽所致者，運送人才應負責 ¹⁴ 。
行李損害之責任制度		(4) 旅客自帶行李之毀損、滅失，採過失責任制，應由求償人負舉證責任，證明損害事故及損害範圍 ¹⁵ 。運送人之過失「推定」為該損害係由於航行事故所致，運送人得反證推翻此推定。 (5) 非自帶行李的毀損、滅失，採「推定」過失責任制，除非運送人能證明其對於損失事故無過失，仍應負責 ¹⁶ 。
自身過失	如經運送人證明，旅客的死亡或人身傷害或其行李的毀損或滅失係因該旅客的過失或疏忽所造成或促成，則受理案件的法院可按該法院地的法律規定，全部或部分免除運送人的責任 ¹⁷ 。	

2.3.1 旅客人身傷亡，運送人之責任

本項責任可分成下列四個層次(如表 2 所示)：

1. 對於因航行事故所致之人身傷亡，每一旅客每一事故責任限額不超過 250,000 SDR 部分採嚴格責任制。僅在運送人能證明該損失係由於戰爭、敵對行為或異常、不可避免、不可抗力之自然現象所致，或因完全由第三人之行為或不行為所致，才能免責。此等嚴格責任，僅以「航行事故」所致者為限，蓋因旅客在船上有其行動自由，尤其在郵輪上，鼓勵旅客使用船上各項休閒設施，郵輪業者在此方面類似岸上之休閒渡假中心，

而非運送業者，不適用嚴格責任。故與 1999 年蒙特婁公約對航空運送人採嚴格責任之考量不同(航空運送旅客被鼓勵全程繫安全帶，且以運送為目的)¹⁸。

2. 對於超過上述責任限額之責任，採推定過失責任制，運送人應證明其對於損失無過失才能免責。
3. 對於非航行事故所致之人身傷亡(例如在船上滑倒受傷)，採過失責任制由求償人負舉證責任¹⁹。
4. 對上述人身傷亡(含航行事故與非航行事故)，運送人所應承擔之責任每一旅客每一事故以 400,000 SDR 為限額。

¹⁵ 1974 年雅典公約第 3 條。

¹⁴ 2002 年議定書第 4(1)、4(2) 條修正 1974 年雅典公約第 3 條。

¹⁵ 2002 年議定書第 4(6) 條。

¹⁶ 2002 年議定書第 4(3)、4(4) 條修正 1974 年雅典公約第 3 條。

¹⁷ 1974 年雅典公約第 6 條(2002 年議定書未修正本條文)。

¹⁸ 蒙特婁公約第 17 條。

¹⁹ 2002 年議定書第 4(2) 條。

表 2 航行事故與非航行事故之運送責任制度

航行事故	非航行事故	含航行事故與非航行事故
每一旅客每一事故未超過 250,000 SDR ：採嚴格責任制。	採過失責任制	每一旅客每一事故，以不超過 400,000 SDR 為責任限額。
每一旅客每一事故超過 250,000 SDR 部分：採推定過失責任制。		

2.3.2 航行事故之適用

1. 航行事故為界定運送人是否應負嚴格責任之關鍵。2002 年議定書對於船舶瑕疵定義為：「係指在用於旅客脫險、撤離和上下船時，或在用於推進、操舵、安全航行、繫泊、錨泊、停靠或離開泊位或錨地或浸水後的破損控制時，或在降放救生設備時，船舶或其設備的任何部分的故障、失靈或與適用的安全規則不符」。其範圍似乎是否包括：船上救火設備、其他旅客設施等之瑕疵？而船員操作此等設施所致之旅客人身傷亡是否屬船舶瑕疵之一種？此外，是否包括船舶隱在瑕疵 (latent defect)？仍有待釐清。若旅客使用船上設施，例如運動設施、健身房或其他娛樂設施，或參加任何運動或娛樂而受傷，運送人之責任為何？若有部分可歸責於旅客之原因，以及因設施瑕疵所共同造成者，運送人是否可部分免責？
2. 2002 年議定書對「航行事故」(shipping incident) 及其中之「船舶瑕疵」(defect in the ship) 另作定義，惟仍有爭議之餘地。例如：航行事故中之「船上失火」

(fire in the ship) 是否包括旅客將煙蒂丟在地板所引起之火災？是否包括船員在滅火過程中的疏忽、過失或不勝任所致之人身傷亡？既屬嚴格責任，因船員之過失或不勝任而致之損害，是否得主張免責，似有爭議。

3. 依航行事故之定義，若因船上廚房設施之原因，導致食物中毒，或因旅客電梯故障導致人身傷亡，是否屬船舶瑕疵？是否非航行事故？船舶瑕疵是否包括船上廚房設施之瑕疵？或者僅限於航行有關之船體或船上設施之瑕疵？宜應有較明確之定義或解釋規則。

2.3.3 免責事由之適用

1. 航運事故的運送人免責事由

- (1) 對於戰爭或不可抗拒之自然現象等所致者，因無「完全」(wholly) 一詞，對於該航行事故係由於船員共同造成，似留有運送人仍得以主張免責之餘地。
- (2) 嚴格責任的免責事由之一：「完全係由第三人有意造成該事件的行為或不行為造成」：對於海盜或恐怖份子攻擊，若係因船上保安措施缺失

(例如執行旅客登船檢查瑕疵未查出挾帶武器上船)所致者，是否完全由第三人有意造成之行為？是否非屬航行事故？惟若恐怖份子或海盜經由船員未上鎖之艙門進入，所致之傷亡，似非「完全」由第三人造成，運送人恐無法主張免責。

2. 二項免責事由一是戰爭行為、敵對行為、內戰、暴動或異常、不可避免、不可抗力之自然現象所引起 (resulted from)，其二為「完全」(wholly) 由第三人有意圖的作為或不作為造成 (caused by)。若根據英國海上保險長期採用協會貨物條款 ICC 可以清楚分割兩者差異在於造成 (caused by) 指的是直接造成，不考慮其行為間接引起的人身傷亡；resulted from 則給予較大空間，不論該事件直接或間接引起的人身傷亡都計算在內。2002 年修正議定書所列之旅客運送人免責事由的第一項採用戰爭、內戰、不可抗力的自然現象等間接及直接引起的，運送人可以爭取免責事由的範圍較大。第二項則必要條件為完全由第三人直接造成的人身傷害，若船員疏失造成恐怖分子登船導致的人身傷害，其疏失可能被解釋為並非「完全」由第三人意圖的作為或不作為，運送人便無法主張第一階段的責任限額；抑或是被視

為船員疏失導致恐怖分子登船，但仍由恐怖分子完全意圖性的作為或不作為造成，運送人得主張此一免責事由。

3. 2002 年修正議定書將此二款免責事由列在「不超過 250,000 SDR 之損失」之後，對於「超過 250,000 SDR 的部分」僅稱「除運送人能證明其對於損失事故之發生無任何過失或疏忽者外，仍應負責²⁰。」依此立法文字，是否可解釋為對於超過 250,000 SDR 的部分，運送人是否可不得主張上述二款免責，或者可解釋為，運送人能證明損失係由於上述二款免責事由之一所造成的，均可免責，包括超過 250,000 SDR 部分亦可免責？似仍有疑義。
4. 對於自帶行李之損害，如係運送人之過失所致，運送人應負責之，但「運送人之過失或疏忽應推定該損失為航行事故所致」²¹。依此立法文字，對自帶行李之損害，是否可解釋為仍採過失責任制，惟運送人應證明損害非航行事故所致，且其並無過失，才能免責？
5. 運送人無「與有過失」才能主張免責事由之情況：
 - (1) 在 250,000 SDR 限制範圍內運送人可以主張二項免責事由，運送人及其受僱人或代理人必須在成功主張的二項免責事由「戰爭行為、敵對

²⁰ “If and to the extent that the loss exceeds the above limit, the carrier shall be further liable unless the carrier prove that the incident which caused the loss occurred without the fault or neglect of the carrier.”

²¹ 2002 年議定書第 4(3) 條。

行為、內戰、暴動或異常、不可避免、不可抗力之自然現象所引起」或「完全由第三人有意圖的作為或不作為造成」的行為中無任何疏失，例如未因船員疏失使恐怖分子潛入船舶內造成人身傷害，或非因該運送人行為或不行為而受到戰爭行為攻擊，才能完全免責。若能在第一階段成功主張免責事由的運送人，則無第二階段所稱之過失，因此免除二階段中的任何責任負擔。亦即能夠主張二項免責事由的運送人得在嚴格則認知與過失責任制之下完全免責；運送人若無法主張任一免責事由時，應負之賠償嚴格責任的 250,000 SDR 限額，並且當然的對於第二階段的過失責任制負擔賠償責任。

- (2) 對於運送人及其受僱人或代理人與有過失的部分不能提出免責事由，在第一階段的嚴格責任限制時，會針對該疏失賠償，蓋因非「完全」由第三人之行為造成，亦非戰爭行為等造成損害。
6. 運送人「與有過失」仍容許主張免責事由之情況：
- (1) 在第一階段 250,000 SDR 嚴格責任制內的運送人僅可以主張二項免責事由，如果主張成功後即可免責；無論 250,000 SDR 的範圍內是否成功主張免責事由，對於超過 250,000

SDR 的部分仍然依據第 3(2) 條過失責任制，必須要提出運送人本身沒有任何疏失或過失才能對抗第二階段的的上限 400,000 SDR。本項解釋為嚴格責任限制要求運送人全面性的為航運事故負責，但基於海上航行風險高，在第一階段範圍內為保護運送人權益設定二項免責事由；針對超過的部分，即使運送人在第一階段成功主張免責事由，運送人仍要針對其有過失或疏失之處負責，目的在於保護簽約的乘客。例如因船員疏忽造成恐怖分子登船，運送人可以主張免責事由，但超過第一階段限額 250,000 SDR 時還是必須追究船員疏失並賠償。

- (2) 即使運送人及其受僱人或代理人與有過失，在第一階段嚴格責任制內可以主張免責事由。意即成功在第一階段嚴格責任制中成功主張免責事由的運送人在超過 250,000 SDR 至 400,000 SDR 的限額中才為此負擔責任，也就是實際上成功提出免責事由的與有過失運送人所負擔的限額將不超過 150,000 SDR，此限額為第二階段過失責任制所規範。

2.3.4 舉證責任

2002 年修正議定書內容多為實體法，雖內有數個屬於程序法規定，例如賠償限額、訴訟時效等，但並未有一章節為舉證責任，程序法仍各國以國內法規範，公約

僅規範實體權益內容。我國民事訴訟法第 277 條規定：「當事人主張有利於己之事實者，就其事實有舉證之責任。但法律別有規定，或依其情形顯失公平者，不在此限。」由此可知舉證責任為主張有利於己方之事實者須負擔。如原告起訴要求被告向自己清償債務，該主張收回債權可以使自己積極的財產增加，為對自身有利的主張，故該原告負有舉證責任，提出被告有欠債務的事實證據²²；運送人在某些情況下被「推定」過失或應負其責，運送人欲「反證推翻」該推定事實，其結果將使運送人免除或減輕責任，故運送人具有舉證責任。

2002 年修正議定書第 3 條運送人責任中包含旅客與運送人在不同情況下被推定為該人身傷亡、行李毀損滅失負責，在其中部分條文更加入該推定事實能經由反

證推翻及具有舉證責任之人的規定。2002 年修正議定書舉證責任負擔如表 3 所示。

1. 因航運事故造成的人身傷亡由運送人負責，除非運送人提出免責事由，因該免責事由得以使運送人免責，故運送人負有舉證責任；超過 250,000 特別提款權限額，運送人一樣負有舉證責任，必須要證明自身毫無過失及疏忽才能免責。
2. 非航運事故的人身傷亡須因運送人之故意或過失，才由運送人負責。若旅客無證據可以證明運送人因故意或過失造成該人身傷亡之情況下，旅客要承擔自身的人身傷亡，故旅客欲使運送人負擔損害賠償責任為主張對自身有利之事實，旅客負有舉證責任。因非航運事故造成的自帶行李毀損滅失須因運送人之故意或過失，才由運送人負責，其負舉證責任者為旅客。

表 3 雅典公約舉證責任負擔者

損害類別	航運事故與否	承擔責任者	負有舉證責任者
人身傷亡	航運事故 於 250,000 SDR 限額內	運送人 (除非提出兩點免責事由)	運送人
	航運事故 於 250,000 SDR 以上, 400,000 SDR 以內	運送人 (除非運送人證明自身毫無過失)	
	非航運事故	旅客 (若為運送人之過失由運送人負責)	索賠人 (旅客)
自帶行李	非航運事故	旅客 (若為運送人之過失由運送人負責)	旅客
	航運事故	運送人 (推定為運送人之過失)	運送人
非自帶行李	不分航運事故與否	運送人 (運送人負責, 除非提出反證)	運送人

資料來源：本研究整理。

²² 中華民國法務部法律時事專欄；民事訴訟的舉證責任 <https://www.moj.gov.tw/cp-296-62794-d0ebf-001.html>

3. 因航運事故造成的自帶行李則由運送人負責，若要反證推翻該推定事實，運送人負有舉證責任。而對於非自帶行李部分，不論是否為航運事故或非航運事故，認定運送人需負其責，若要提出反證，運送人負有舉證責任，須證明自身之毫無過失。

2.3.5 行李毀損與滅失

我國海商法及民法、雅典公約對行李運送規定之比較如下：

1. 海商法旅客運送節對行李的賠償限額規定，只能以海商法 79 條準用貨物運送規定第 70 條「每件特別提款權六六六·六七單位或每公斤特別提款權二單位計算所得之金額，兩者較高者為限。」以件貨為單位計算賠償金額難以用於海上旅客運送實務。
2. 旅客運送人對行李毀損滅失的免責事由亦準用海商法第 69 條之免責事由。其中第 12 款「貨物所有人、託運人或其代理人、代表人之行為或不行為。」類似於 2002 年修正議定書第 6 條旅客與有過失，運送人得根據受理的法院地的法律規定免除全部或部分的運送人責任，但海商法第 69 條本項明列針對「貨物」相關人等之行為與不行為，是否得以套用於旅客仍待商榷；民法第 654 條則與 2002 年修正議定書較為相近：「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。」

3. 2002 年修正議定書將旅客的行李詳細分為自帶行李、非自帶行李、車輛等，運送人根據不同行李負不同程度的責任。相對於 2002 年修正議定書的分類，我國海商法中「行李」二字僅出現於共同海損節中，更無行李定義、分類與行李毀損通知規定等，亦未將車輛視為旅客行李之一部分，同時因海商法旅客運送節未有任何關於行李規定，故行李法規適用民法運送物規定²⁸：

- (1) 民法第 634 條「運送人對於運送物之喪失、毀損或遲到，應負責任。但運送人能證明其喪失、毀損或遲到，係因不可抗力或因運送物之性質或因託運人或受貨人之過失而致者，不在此限。」
- (2) 民法第 638 條「運送物之喪失、毀損或遲到，係因運送人之故意或重大過失所致者，如有其他損害，託運人並得請求賠償。」規定運送人對行李應負之責任與免責事由。
- (3) 民法第 658 條則規定「運送人對於旅客所未交託之行李，如因自己或其受僱人之過失，致有喪失或毀損者，仍負責任。」要求旅客運送人對旅客未交託的行李負過失責任。

²⁸ 民法第 657 條：運送人對於旅客所交託之行李，縱不另收運費，其權利義務，除本款另有規定外，適用於物品運送之規定。

2.4 責任限額

我國海商法對旅客運送人身傷亡及行李損失之責任限額，應採雅典公約規定？還是應另定限額？若採雅典公約，是否應採 2002 年議定書（於 2014 年 4 月 23 日生效）。1974 年雅典公約與議定書對責任限額之比較如表 4 所示。

對於損害賠償金額及運送人責任限額之適用，似仍應考量下列事項：

1. 旅客之人身傷亡 (the death of or personal injury to a passenger) 之損害不包括懲罰性損害賠償²⁶，但是否包括旅客因航行事故所造成之心理傷害 (mental or psychiatric injury)，雅典公約或海商法

表 4 雅典公約之責任限額

	1974 年雅典公約	2002 年雅典公約議定書
旅客之責任限制金額	每一旅客之傷亡，在任何情況：175,000 SDR ²⁴ 。	(1) 航行事故之人身傷亡嚴格責任：每一旅客每一事故 250,000 SDR。 (2) 在任何情況下人身傷亡每一旅客每一事故：400,000 SDR。
行李之責任限額	(1) 旅客自帶行李：在任何情況每一旅客每次運送：1,800 SDR。 (2) 車輛（包括車內行李）：在任何情況每一旅客每一車輛 10,000 SDR。 (3) 前二項以外之其他行李每一旅客每次運送 2,700 SDR。 (4) 協議旅客之自負額：每一車輛 300 SDR、其他行李每一旅客 135 SDR ²⁵ 。	(1) 旅客自帶行李：在任何情況每一旅客每次運送：2,250 SDR。 (2) 車輛（包括車內行李）：在任何情況每一旅客每一車輛 12,700 SDR。 (3) 前二項以外之其他行李每一旅客每次運送 3,375 SDR。 (4) 協議旅客之自負額：每一車輛 330 SDR、其他行李每一旅客 149 SDR ²⁶ 。
責任限制權利之喪失	如經證明，損害係運送人故意造成此種損害或明知可能造成此種損害卻毫不在意的行為或不為所致，運送人無權享有的責任限額的權益。如經證明，損害係運送人或履約運送人之受僱人或代理人故意造成此種損害或明知可能造成此種損害卻毫不在意的行為或不為所致，該受僱人或代理人無權享有此種責任限額的權益 ²⁷ 。	

未規定者，是否可依其他法律求償？若參考 1999 年蒙特婁公約第 17 條第 1 項，運送人僅對旅客之死亡及身體傷害 (bodily injury) 負責²⁸，其使用 bodily

injury 而非 personal injury 則被認定為僅限於身體之實質傷害。對於精神或心理之傷害，應限於伴隨於身體傷害者，亦即與身體傷害有關連之精神或心理

²⁴ 1990 年議定書第 2(2) 條修正 1974 年雅典公約第 7(1) 條。

²⁵ 1990 年議定書第 2(3) 條修正 1974 年雅典公約第 8 條。

²⁶ 2002 年議定書第 7 條修正 1974 年雅典公約第 8 條。

²⁷ 1974 年雅典公約第 13 條 (2002 年議定書未修正本條文)。

²⁸ “loss shall not include punitive or exemplary damages”，2002 年議定書第 4(d) 條修正雅典公約第 3 條。

²⁹ “The carrier is liable for damage sustained in case of **death or bodily injury** of a passenger upon condition only that the accident which caused the death or injury took place on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking.” 蒙特婁公約使用 “bodily injury” 而雅典公約則使用 “personal injury”。

傷害，才能求償，故較明確。若無身體傷害之，僅為不快或不安 (distress)，無法求償。但雅典公約使用 personal injury，是否可推斷包括心理傷害？

2. 依雅典公約，行李之毀損或滅失 (loss of or damage to luggage) 包括於運送或本應運送行李之船舶到達之合理期間內，未能將行李交還旅客的金錢上的損失 (pecuniary loss)，但不包括勞資糾紛所致之遲延。
3. 旅客貴重物品，例如：金錢、首飾、珠寶等遺失或毀損之責任，是否因交由運送人保管而有不同之結果？運送人是否可主張責任限額？貴重物品是否不適用從價賠償？
4. 因無清潔提單可供證明，應如何舉證行李上船時之情狀？
5. 依客船管理規則第 118 條：「客船除有特殊設備及安全可靠之措施經航政機關或驗船機構核准者外，不得兼載危險品貨物。」海商法第 64 條對危險品、違禁物運送，是否不適用於客船？對於旅客行李挾帶危險品、違禁品，應如何管制及決定運送人責任？

2.5 運送人、履約運送人、其受僱人及代理人之責任

2.5.1 雅典公約規定

雅典公約對運送人、履約運送人、其

受僱人及代理人之權利與責任之規定如下 (2002 年議定書未修正)：

1. 履約運送人對其履行之運送，應受本公約的約束，並有援用本公約規定的權利。
2. 運送人應對履約運送人及其在職務範圍內行事的受僱人和代理人的行為、不行為負責。
3. 若運送人和履約運送人均負有責任，則在此範圍內，應負連帶責任⁶⁰。
4. 依本公約規定的損失向運送人或履約運送人的受僱人或代理人提起訴訟，此等受僱人或代理人如證明在其職務範圍內行事，便有得援用運送人或履約運送人依照本公約有權援用的抗辯和責任限額⁶¹。

2.5.2 適用分析

上述規定在解決下列問題，故未來修正海商法仍應考慮：

1. 若未來刪除第 79 條時，而無法準用第 76 條，應如何規範運送人之代理人、受僱人主張契約上之權利？例如船長、海員因其過失致旅客損害，而受侵權行為之訴，可否主張運送契約上之抗辯及責任限額？此一部分，似可由契約自行以「喜馬拉雅條款」約定，海商法似無須納入類似之規定以保護運送人之受僱

⁶⁰ 1974 年雅典公約第 4 條。

⁶¹ 1974 年雅典公約第 11 條。此項規定係將喜馬拉雅條款法制化，參劉宗榮 (2016)，海商法，頁 444。

人或代理人？而未來修正海商法時，若未比照現行海商法第 76(2) 條，將港區客運場站經營者納入（使其可引用運送人得主張之抗辯及責任限制），似得以契約自行約定，或依民法第 224 條：「債務人之代理人或使用人，關於債之履行有故意或過失時，債務之應與自己之故意或過失負同一責任。但當事人另有訂定者，不在此限」⁹²。

2. 依 2002 年修正議定書之定義，運送人「係指其或其代表簽訂運送契約的人員，不論該運送是由該人員或由履約運送人實際執行」，履約運送人係指實際履行整個或部分運送但非船舶所有人、承租人或經營人的運送的人員；而「實際履行整個或部分運送的運送人」係指履行運送人或實際履行運送範圍內之運送人。對於由旅行社與旅客訂定之郵輪旅遊契約，是否適用於雅典公約或海商法之旅客運送？一般而言，旅行社僅為郵輪業者之代理，故運送人仍為郵輪公司。實務上，此等郵輪旅遊契約大都明文規定適用雅典公約。惟若契約未明文規定郵輪業者為運送人，雅典公約對「運送人」之定義包括訂定運送契約之旅行社，而郵輪業者則為履約運送人。
3. 海商法對旅客運送並未區分運送人與履約運送人規定，實務上可能由旅行社與

旅客簽訂契約，旅行社並非履約運送人或履行運送人，而可能為運送人之代理人或使用人。

- (1) 依民法第 224 條：「債務人之代理人或使用人，關於債之履行有故意或過失時，債務人應與自己之故意或過失負同一責任。但當事人另有訂定者，不在此限。」最高法院 57 年台上字第 1663 號判例「所謂受僱人並非僅限於僱傭契約所稱之受僱人，凡客觀上被他人使用為之服務勞務而受其監督者，均係受僱人。」郵輪、渡輪業者等與運送契約簽訂者之間是否為僱用人與受僱人關係視兩者之間是否有受監督而定。
- (2) 依民法第 188 條第 1 項：「受僱人因執行職務，不法侵害他人之權利者，由僱用人與行為人連帶負損害賠償責任。但選任受僱人及監督其職務之執行，已盡相當之注意或縱加以相當之注意而仍不免發生損害者，僱用人不負賠償責任。」
- (3) 雅典公約於第 1 條即定義運送人、履約運送人，並且在公約第 4(2) 條提到「對於由履約運送人履行的運送，運送人應對履約運送人及其在職務範圍內行事的受僱人 (servants) 和代理人 (agent) 的行為及不行為負

⁹² 劉宗榮 (2016)，海商法，頁 432。

責」。第 11 條另訂有運送人或履約運送人的受僱人與代理人條款，說明雅典公約將運送人、履約運送人二者有別於僱傭或代理之關係，不為民法的僱傭、代理或使用人。

- (4) 我國海商法未來若引入雅典公約，必須先定義運送人、履約運送人，並且加入作為中介者的旅行社角色，方能使旅客運送的法規更趨完善。

參、求償規定

3.1 強制保險

3.1.1 雅典公約規定

2002 年雅典公約議定書 (1974 年雅典公約無規定) 之強制保險及直接訴訟規定如下：

1. 運送人或履約運送人對旅客人身傷亡所承擔嚴格責任之賠償責任限額 (每一旅客每一事故 250,000 SDR) 應投保責任險，或提供銀行或金融機構出具之保證或財務擔保^⑤。
2. 人身傷亡之求償人可對責任保險人或財務擔保人直接提出索賠訴訟，但保險人或擔保人得主張運送人依本公約得主張之抗辯及責任限額^⑥。

3.1.2 強制保險之合宜性

2002 年議定書對於旅客人身傷亡嚴格責任，僅要求應強制保險或提供財務擔保之限額應不低於每一旅客每一事故 250,000 SDR，但對保險契約其他條件，例如承保範圍及不保事故，並未作規定。惟依 2002 年議定書第 5(10) 條：「(直接訴訟之) 被告可主張第 1 項運送人依本公約可得主張之抗辯 (破產或結束營業除外)。此外，被告亦得以損害係由於被保險人之故意或不當行為所致者為抗辯。但對於被保險人提起的訴訟程序中，被告可對其 (亦即被保險人) 得提出之其他抗辯，被告在此 (亦即：直接訴訟) 不得主張之」。換言之，保險契約之不保事故或其他抗辯事由，保險人僅可對抗被保險人，不得之對抗直接訴訟之求償人 (受害人)，故仍可有效保障旅客權利。

我國現行海商法第 81 條強制保險為旅客之「意外險」，其被保險人為旅客，受益人為旅客或其繼承人，並非雅典公約規定之「運送責任險」，二者不同。旅客是否投保意外險，應由旅客自行決定，無須由海商法強制規定。而該意外保險之給付應賠償給旅客，不能代替運送人之賠償金額，海商法此等規定易引起誤會，宜參照雅典公約規定立法^⑤。要求運送人投保強制「責任險」具有維護社會公益的內涵，

^⑤ 2002 年議定書第 5(1) 條修正 1974 年雅典公約第 3 條。

^⑥ 2002 年議定書第 5(10) 條修正 1974 年雅典公約第 3 條。

^⑦ 梁宇賢 (1999)，海商法，頁 210。

而非傷害險(意外險)。責任險之保險金額可再經討論，或依 2002 年雅典公約議定書將保險人責任限額設為 250,000 SDR。

3.1.3 海商法與航業法規定

1. 海商法於第 81 條規範旅客海上「意外」保險：「旅客於實施意外保險之特定航線及地區，均應投保意外險，保險金額載入客票，視同契約，其保險費包括於票價內，並以保險金額為損害賠償之最高額。前項特定航線地區及保險金額，由交通部定之。」第 82 條則規定「旅客除前條保險外，自行另加保意外險者，其損害賠償依其約定。但應以書面為之。」
2. 交通部依航業法第 14(5) 條規定訂定「船舶運送業投保營運人責任保險及旅客傷害保險辦法」。該辦法第 2 條包含一般貨船航行時所預見之責任，也包含對船員及第三人傷害或死亡之責任，此指第三人即包含旅客人身傷亡。辦法第 3 條則規定船舶運送業應檢具營運人責任保險契約報請航政機關備查，但船舶運送業加入防護與補償協會(P&I)者得以入會證書報請航政機關備查。航業法所定責任保險最低保險金額為一名旅客新臺幣 250 萬元。遠低於 2002 年修正議定書所稱之 250,000 SDR (約合新臺幣 1200 萬元)。

3. 海商法第 81 條所稱意外保險及航業法所稱傷害保險為同一保險，都為旅客遭受意外傷害事故導致被保險人身故或失能時的給付⁶⁶。但就保險利益及意外險之性質而言，旅客是否要為自身投保意外險、其保險金額、保費等，皆可由旅客自行決定，無須強制規定於海商法中。而本條中所指「並以保險金額為損害賠償之最高額。」可能產生此一保險金額是否為運送人賠償責任之高限額，亦可能使運送人責任險毫無用處，而有爭議。
4. 海商法第 82 條說明旅客得以另外加保意外險，但另外加保之意外險實際上與運送人代為投保之意外險為同一標的。海商法卻將兩者分開並將其一設為強制性保險，卻未有強制責任險的設置。運送人無旅客身體或生命之保險利益，其主動為旅客投保意外險者，其保險契約無效⁶⁷。其法律關係如圖 1 所示。

3.2 直接訴訟

1. 2002 年議定書第 5(1) 條增列第 4 條之一的強制保險(compulsory insurance)、第 5(10) 增列受害人得直接向保險人訴訟，其立法理由在保護求償人，避免受限於應先向有責任之運送人求償的 Pay to be paid 原則，而若該運送人之財務不

⁶⁶ 柯澤東，2000，頁 262-263。

⁶⁷ 保險法第 17 條。保險法第 14 條「要保人對於財產上之現有利益，或因財產上之現有利益而生之期待利益，有保險利益。」

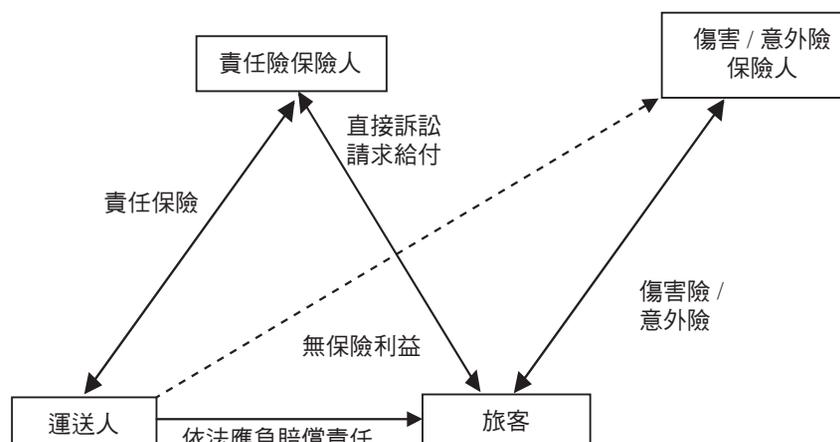


圖 1 旅客意外險 / 傷害險與責任險法律關係

善或為一船公司可能破產，而使受害人求償無門。我國海商法未來修正時，似不應忽略此等保護旅客的立法趨勢。此外，2002年議定書亦要求船舶持有效之保險或其他財務擔保證書以資證明，故航政機關在執行港口國、管制時，應將此一證明納入檢查範圍。

2. 2002年議定書另規定直接訴訟之被告（責任保險人或財務擔保人）仍得主張被保險人（運送人或履約運送人）之責任限制，且得以損害係由於被保險人之「故意不當行為」(willful misconduct)所致，以對抗求償人。但除這二項抗辯之權利外，被告不得主張其他被保險人得對抗求償人之抗辯（例如：因船舶不適航而不賠），並有權要求運送人及履約

運送人（被保險人）參加訴訟。此等規定似基於2002年議定書草擬過程中，各利益團體（船東國、旅客保護及責任保險機構）間妥協的結果。

3. 上述「故意不當行為」(willful misconduct) 抗辯事由係源自英國1906年海上保險法(MIA 1906)第55(2)(a)條²⁵，但在成文法國家，是否等同「故意或重大過失」？在貨物運送之海牙規則，以「運送人之實際過失或知情」(actual fault or privity of the carrier) 或「運送人出諸故意或輕率，且明知損害可能發生之行為或不行為」(an act or omission of the carrier done with intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that the damage would probably result)²⁶來排除運

²⁵ “The insurer is not liable for any loss attributable to the willful misconduct of the assured, but unless the policy otherwise provides, he is liable for any loss proximately caused by a peril insured against, even though the loss would not have happened but for the misconduct or negligence of the master or crew.”

²⁶ 參 Article 4(2)(q), Article 4(5)(e), Hague Visby Rules 1968。

送人主張法定抗辯或責任限制之權利。我國海商法節採上述二段海牙規則文字時，皆譯為「故意或重大過失」⁴⁰，未來修正旅客運送規定，若納入 2002 議定書 willful misconduct 相關條文時，似亦可考慮採「故意或重大過失」為其譯文。

3.3 訴訟時效

3.3.1 雅典公約規定

1974 年雅典公約第 16 條及 2002 年修正議定書第 9 條 (取代雅典公約第 16 條第 3 項) 規定：

1. 因旅客的死亡或人身傷害或行李毀損或滅失而引起的損害賠償金的訴訟，其訴訟時效期間為二年。
2. 上述訴訟時效期間應按下述日期起算：
 - (a) 對人身傷害，自旅客離船之日起算；
 - (b) 對運送中發生的旅客死亡，自該旅客應離船之日起算；對運送中發生的導致旅客在離船後死亡的人身傷害，自死亡之日起算，但此期間不得超過自離船之日起三年；
 - (c) 對行李毀損或滅失，自離船之日或應離船之日起算，以遲者為準。
3. 時效限制之中止和中斷 (suspension and interruption of limitation periods) 原因應由受理案件的法院的法律管轄。但在任

何情況下，本公約規定的訴訟不應在任一下列時限屆滿後提起：

- (a) 自旅客下船之日或從下船應發生之日 (以晚者為準) 起算的五年期限；或者，
 - (b) 如果更早，自求償人得知或應合理得知事件造成的傷害、毀損或滅失之日起算的三年期限。
4. 雖有本條第 1 款、第 2 款和第 3 款的規定，在訴因產生後，經運送人聲明或經當事各方協議，時效期間可以延長。該聲明或協議應以書面做出。人身傷亡或行李損害之訴訟時效為二年⁴¹。但由於旅客之受傷的診斷，或因傷重死亡之索賠可能拖延較長時間才知原因或結果，故規定由受訴法院地法律管轄其時效中斷事由，在某些情況下，可延長至 5 年⁴²，屆滿後不得依本公約提起訴訟。此等時效規定對旅客之保護較佳，但對責任保險人則增加其對責任內容的不確定性。
 5. 雅典公約第 15 條規定行李毀損滅失之通知期限為：對自帶行李，應在旅客離船前或離船時；對其他行李，應在行李交還前或交還時；對行李損害不明顯，或行李滅失時，應在離船之日或交還之日或本應交還之日起十五日內。對人身傷亡損害通知未作特別規定，上述第

⁴⁰ 參海商法第 69 條第 17 款及第 70 條第 4 項。

⁴¹ 1974 年雅典公約第 16(1) 條。

⁴² 亦即以「自求償人得知或得合理得知因事故所致受傷或毀損滅失之日起三年」；或「自旅客離船之日或應離船之日起五年」，二者以較早完成者為準；參 2002 年議定書第 9 條修正雅典公約第 16(3) 條。

16 條第 2 項僅為訴訟時效而非損害通知期限，因此似可由契約自行規定，例如：「自人身傷亡發生日期起三十日」。

3.3.2 我國法律規定

海商法第 79 條準用第 56 條「貨物之全部或一部毀損、滅失者，自貨物受領之日或自應受領之日起，一年內未起訴者，運送人或船舶所有人解除其責任。」民法第 623 條第 2 項規定「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」旅客行李則是依據第一項物品運送規定「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。」其規定與 2002 年修正議定書皆為 2 年不同。

2002 年修正議定書更詳細的將起算日依據狀況訂有不同起算日，以及時效經何種期限後不得再提起訴訟，較我國海商法及民法規定實為更完善。行李與旅客實務上通常為同日離船，民法對旅客行李的訴訟時效為 1 年是根據物品運送規定，其狀況與海上運送的旅客所攜帶行李性質不同。我國海商法可參考 2002 年修正議定書設定訴訟時效與起算日規定，避免訴訟時效定義不明確或法規適用疑義所生的爭議性。

3.4 管轄法院

2002 年議定書修正雅典公約第 17 條第 1 項：

「根據本公約第 3 條與第 4 條引起的訴訟應依求償人的選擇，在下列法院之一提起，但該法院應在本公約的某一當事國內，且應以每一當事國有關在有多個可能訴訟地的當事國中的適當審判地的國家法律為準：

- (a) 被告的永久居住地國或主要營業地國的法院，或
- (b) 運送契約規定的出發國或目的地國的法院，或
- (c) 若被告在該國有營業地並受其管轄，則求償人的戶籍或永久居住地國的法院，或
- (d) 若被告在該國有營業地並受其管轄，則運送契約的簽訂地國的法院。」

對運送人及履約運送人，求償人得選擇在上述法院之一提起索賠之訴⁴³。對責任保險人或財務擔保人之直接訴訟，求償人選擇亦得在上述可提起訴訟之法院中選擇其一向運送人或履約運送人提出訴訟⁴⁴。在損害事故發生後，亦得交由當事人合意之法院管轄或交付仲裁⁴⁵。

若運送人之主營業所設在非雅典公

⁴³ 2002 年議定書第 10 條修正雅典公約第 17(1) 條。

⁴⁴ 2002 年議定書第 10 條修正雅典公約第 17(2) 條。

⁴⁵ 2002 年議定書第 10 條修正雅典公約第 17(3) 條。

約締約國之免稅天堂國家，而出發國及目的地國亦非雅典公約之締約國，但求償人(旅客)之永久居住地(permanent residence)為雅典公約之締約國，且向位於該國之運送人代理人購買客票，是否可引用第 17(1)(a) 條，向運送人索賠？被告之運送人的售票代理(僅為收取佣金而售票，並非運送人之分支機構)，是否符合「在該國有營業地」(has a place of business)之條件？若求償人在我國法院提起索賠之訴，而運送契約另有以外國法院管轄之條款，我國法院是否可駁回被告主張受外國法院管轄之抗辯？應依我國涉外民事法律適用法之規定援引辦理。我國海商法第 77 條、第 78 條僅適用於貨物運送，不適用於旅客運送，是否應納入上述 2002 年修正議定書關於管轄法院之規定？若納入，其規範將較完整。但亦將使我國海商法之條文數量大增，對於以貨物運送為中心的立法模式而言，增加眾多的旅客運送條文，仍有受質疑之可能⁴⁶。

3.5 任意約定的禁止

2002 修正議定書對事故發生前簽訂契約條款，意圖減輕或免除運送人依公約應負之責任，或轉移運送人或履約運送人的舉證責任，或限制原告選擇管轄法院之規定，均應無效(如表 5 所示)。此項規定有其必要，蓋旅客運送涉及人身法益，而旅客在洽訂契約時，居於經濟上弱者之地位，在人身傷亡求償時亦然。

即使海商法貨物運送第 61 條、民法第 247-1 條及消費者保護法皆有類似規定，該二者法源非針對海上旅客運送責任，海商法之旅客運送人仍應獨立訂立完整法規，以保障所有海上運送的旅客及運送人權益。

肆、其他重要事項

其他重要事項包括：船舶適航能力之規定及遲到之責任等。

表 5 雅典公約對任意約定的禁止之規定

1974 年雅典公約	2002 年雅典公約議定書
發生之前達成的任何契約條款，如旨在：解除運送人對旅客承擔的責任，或規定低於本公約確定的責任限額，或推卸運送人舉證責任或限制第 17 條第 1 款規定的管轄權選擇權者，均屬無效 ⁴⁷ 。	造成旅客人身傷亡或行李毀損或滅失之事故，於事故發生前所達成之任何契約條款意圖限制、減輕或免除運送人依本公約所應負之責任，或意圖轉移運送人或履約運送人依本公約之舉證責任，或限制求償人依本公約選擇管轄法院之規定，均屬無效。但該條款無效並不使契約無效，運送契約仍受本公約之拘束 ⁴⁸ 。

⁴⁶ 臺灣海商法學會提出之修正草案對旅客運送共 21 條，其節採雅典公約者共 13 條，並未納入該公約旅客運送之管轄法院、強制保險、直接訴訟等規定。

⁴⁷ 1974 年雅典公約第 18 條

⁴⁸ 2002 年議定書第 12 條修正雅典公約第 18 條。

4.1 船舶適航能力

2002年修正議定書將船舶瑕疵納入航行事故原因之一，使運送人對船舶瑕疵所致之人身傷亡，應負嚴格責任。並對船舶瑕疵作明文定義。此等定義僅為確認航行事故條件之一，應非在定義客船之適航能力。客船安全及運送人應提供適航能力船舶義務屬另一議題。運送人或船舶所有人對提供具適航能力之船舶、配備船舶適當船舶供應及船員之義務為何？而對於船舶適航能力之標準，可否準用海牙規則？是否僅以發航前及發航時應盡必要之注意及處置即可？發航後突失航行能力，其責任為何？

旅客運送契約與貨物運送契約之性質不同，但是否分別規定客船與貨船之適航能力？因2002年修正議定書未明文規定客船之適航能力內容，我海商法應如何規定，仍有待斟酌。觀其他成文法國家並未納入旅客運送人應提供適航能力客船之義務⁴⁶。為避免爭議，目前似以不納入為宜。海商法未規定者，其技術規範可適船舶法（含依船舶法第56條訂定之「客船管理規則」。至於運送人對此等義務，則可依2002年修正議定書所採之責任制度決定之（如表2所示）。

4.2 遲到之責任

旅客對其本身之運送遲延的敏感度

通常會高於貨主對貨物運送遲延，因此，對下列問題，是否應納入海商法旅客運送規定，仍有待考量。

1. 運送人準時運送之義務為何？何謂遲到？其損失如何決定？若船舶未依廣告之船期開航，運送人是否應負責任？應負何種責任？退還已繳之部分船費或其他賠償？
2. 遲到之損害是否可主張責任限制、法定免責？2002年修正議定書僅規範旅客人身傷亡及行李毀損或滅失，未明文規定遲到之責任，該公約未規定者是否得依契約規定？而民法對遲延給付規定是否可適用？
3. 若運送契約規定：「港口之延誤、略過或改變任何中途停靠港口，或變更預定啟航、抵達時間，或縮短航程，運送人得按比例運費，但不對旅客負任何義務或責任」，此一條款是否有效力？
4. 惟因旅客運送遲延之問題不如人身傷亡之嚴峻，其損害亦未如行李毀損滅失明顯，而2002年修正議定書及其他國家海商法亦有未納入此項規範者，故我國海商法似無須納入，而可由契約約定或依民法規定旅客運送遲到之責任。

4.3 貴重物品

4.3.1 2002年修正議定書規定

2002年修正議定書第5條對貴重物

⁴⁶ 例如中國大陸海商法及德國商法（(Maritime Trade)of the Commercial Code Commercial Code）。

品的規範如下：「運送人對貨幣、流通證券、黃金、銀器、珠寶、裝飾品、藝術品或其他貴重物品的滅失或毀損不負責任，除非出於雙方同意的安全保管目的，此種貴重物品已交由運送人保管。在此情況下，除按第 10 條第 1 款商定了更高限額外，運送人的責任以第 8 條第 3 款規定的賠償限額為限。」意即除非該貴重物品已經雙方同意並交由運送人保管外，否則運送人對該貴重物品不負責任；已交由運送人的貴重物品限額按第 8 條第 3 款規定運送人對除第一款（自帶行李）及第 3 款（車輛貨車上行李）外的行李滅失毀損在任何情況下不得超過每位旅客每次運送 3375 SDR。

4.3.2 雅典公約與我國法律規定之比較

海商法除第 118 條規定貴重物品、

有價證券、貨幣分擔共同海損犧牲的原則外，並無貴重物品的相關規定。民法於第 639 條規定物品運送「金錢、有價證券、珠寶或其他貴重物品，除託運人於託運時報明其性質及價值者外，運送人對於其喪失或毀損，不負責任。價值經報明者，運送人以所報價額為限，負其責任。」民法第 657 條「運送人對於旅客所交託之行李，縱不另收運費，其權利義務，除本款另有規定外，適用關於物品運送之規定。」可以推斷旅客的貴重物品等除旅客託運時報明價值與性質外，運送人不負其責；經旅客報明金額的貴重物品賠償金額則以報價額為限。我國現行海商法未有旅客運送的貴重物品規定，但可以適用民法運送規定，民法旅客運送的行李則可以適用物品運送規定。

此等規定與 2002 年修正議定書不

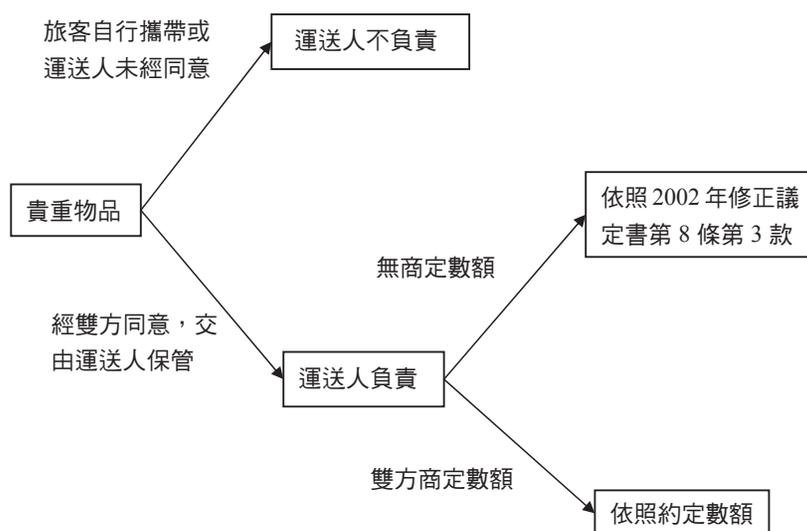


圖 2 2002 年修正議定書貴重物品賠償原則

同。民法的旅客運送行李之貴重物品只須報明價值不須經運送人保管，也不須與運送人商定賠償限額，而是直接將報價額作為賠償的最高限額。2002年修正議定書相較於民法對貴重物品規定更謹慎，要求該貴重物品要雙方同意且須交由運送人保管，才能使運送人負其責，並且未商定其數額下的賠償金額，並以非自帶行李賠償金額為限，若旅客與運送人有商定更高賠償限額才依該數額。2002年修正議定書對貴重物品限制條件較多，我國民法則因旅客行李適用物品運送而相對較寬鬆，兩者之間的選擇或對旅客保管貴重物品的責任限縮或擴大則須再經討論後重新於海商法中加入貴重物品規範或繼續準用民法規定。

2002年修正議定書於第14條規定，索賠人僅能依據本公約向運送人提起人身傷亡或行李毀損滅失的損害賠償訴訟，於法律上即為提起債務不履行之訴，而不得向運送人以其他理由提起如侵權行為的訴訟，避免索賠人規避本公約的限制與義務，也是為保障運送人所設。本條與1968年海牙威士比規則的4條之1第1項利益相似，規定不論索賠人依據契約提出債務不履行之訴或依侵權行為控告運送人，均

得以適用本公約所規定的抗辯及責任之限制⁵⁰。

伍、結論與建議

5.1 結論

我國海商法對旅客運送規定過於簡略⁵¹，現行海商法第79條海：「旅客之運送，除本節規定外，準用本章第一節之規定。」其以貨物運送模式套用於旅客運送，並不妥當。而近年來海上旅客運送人數逐年成長，如何以海商法合理規範旅客運送責任，並與國際接軌，保障旅客權益，應為未來海商法修正之重要考量因素。2002年修正議定書對國際旅客運送已提供相當完整之規範，可供我國修法之參考。惟我國無法以批准方式採納該公約，未來勢必對該公約核心內容以節採方式納入我國海商法。

2002年修正議定書其中一特色為大幅度增加運送人責任，以及只有二項免責事由，遠不同於現行海商法給予貨物運送人多達17項的免責事由。我國海商法可參考2002年修正議定書的責任制，並分為航行事故與非航行事故以區別不同情形下

⁵⁰ The Hague-Visby Rules - The Hague Rules as Amended by the Brussels Protocol 1968 Article 4bis
The defences and limits of liability provided for in these Rules shall apply in any action against the carrier in respect of loss or damage to goods covered by a contract of carriage whether the action be founded in contract or in tort.

⁵¹ 劉宗榮(2016)，海商法，頁432。

的運送人責任，運送人的賠償限額也為急迫須建立的部分，但是否要如 2002 年修正議定書將賠償上限提升至如此高昂金額則可再經研議。

旅客於運送期間具有自主意識也有其自由移動的人身自由，故旅客對人身傷亡的與有過失部分應使運送人部分或全部免除其責任，對運送人較為公平。除旅客人身傷亡賠償外，建立完整的行李分類也較符合目前多元、複雜的運送過程，免除因行李定義不明或未包含項目所生之疑義。

舉證責任認定為程序法之一部，其判定與該制度的責任歸屬有絕對關係，故何者須負舉證責任端看我國海商法旅客運送節如何修訂運送人責任制度，2002 年雅典未明文規定舉證責任歸屬，但其依原訂責任歸屬即可推論之。我國海商法為實體法，無規範程序法體系的舉證責任亦不致造成適用上之問題，而我國民事訴訟法之相關規定，亦可援引適用。

對於 2002 年修正議定書所未規定者，例如客票之性質、契約之解除及票款支付方式、船舶適航能力、遲到之責任等，亦有待海商法規定，以補充運送之不足。

5.2 建議

本文比較分析雅典公約與我國現行法律對海上旅客運送之適用，以及國際立法趨勢對我國海商法修正之啟示。對未來如

何採納雅典公約作為海上旅客運送規範，本文建議如下：

1. 適用範圍：建議以海商法船舶從事旅客運送，包括國際航線運送及國內航線運送。對於其他載具，例如內陸湖泊船舶、娛樂漁業漁船，應適用民法及其他法律規定。
2. 責任期間：應以旅客及自帶在船上及上下船期間，不含旅客海運港站期間；非自帶行李則以運送人收受至交還期間。
3. 責任制度：建議採 2002 年議定書之四個層次。
4. 責任限額：建議採 2002 年議定書之規定。
5. 運送人履約運送人其受僱人及代理人之責任：雖然 2002 年修正議定書將運送人之受僱人、代理人納入得主張與運送人相同之抗辯及責任限制，惟亦得由運送契約自行約定，未必由海商法規範。
6. 強制保險及直接訴訟：建議採與 2002 年修正議定書相似之規定，包括直接訴訟，以保障旅客權益。
7. 訴訟時效、管轄法院：鑑於旅客人身傷亡及行李損害之求償，與貨物運送不同，尤其在旅客人身傷亡時其個人或繼承人處於相對弱勢，似應採與雅典公約相同之規定，包括「若被告在該國有營業地並受其管轄，則求償人的戶籍或永久居住地國的法院」及在某些條件下，可自下船或應下船起五年。

8. 任意約定的禁止：因旅客運送涉及人身法益，建議納入 2002 年修正議定書規定，以保護經濟上弱者（旅客）之權益。
9. 客票之性質、契約之解除及票款支付方式：2002 年修正議定書並未規範此等事項，得由契約及各國法律規範。海商法仍可納入客票之性質及契約解除、票款支付等，以補充規定，解決當事人間之爭議。
10. 船舶適航能力：以不明文納入為宜。
11. 遲到之責任：宜由契約自行約定。

參考文獻

中來國際旅行社，郵輪團體旅遊（特別協議）契約書，<https://www.1688.tw/adweb/21.html>，2018 年 3 月。

中華民國法務部，2018，民事訴訟的舉證責任，<https://www.moj.gov.tw/cp-296-62794-d0-ebf-001.html>，2018 年 11 月 4 日。

尤重道，2011，定型化契約之概念與法律效果暨實務見解分析，*消費者保護研究*，第 17 期，153-197。

王文宇，2014，*契約解釋與任意規定——比較法與案例研究*，中央研究院法律學研究所法學叢書（4），臺北市。

王澤鑑，2012，*民法概要*，自版，臺北市。

司玉琢主編，2003，*海商法*，法律出版社，北京。

林俊宏、巫志龍，*雅典公約架構下中國大陸與臺灣海上旅客運送法規之比較*，<https://wto.cnfi.org.tw/admin/upload/23/16-6.pdf>，2018 年 3 月。

施智謀，1999，*海商法*，最新修訂版，著作兼發行人，臺北市。

柯澤東，2000，*海商法修訂新論*，元照，臺北市。

徐偉，2013，新版《*雅典公約*》2014 年 4 月 23 日正式生效，上海航運交易所高法院 103 年度台上字第 560 號。

高法院 104 年台上字第 426 號。

高等法院 101 年度重上更（二）字第 81 號。

高等法院 88 年度海商上字第 6 號。

容繼業，1996，*旅行業理論與實務*，揚智文化事業股份有限公司，臺北市。

高等法院民事判決 91 年度海商上字第 3 號。

張新平，2010，*海商法*，第 4 版，五南，臺北市。

梁宇賢，1999，*海商法精義*，著作兼發行人，臺北市。

傅國民、葉紅軍，2002，*2002 年海上旅客及其行李運輸雅典公約介紹*，中華人民共和國交通部。

最高法院 104 年台上字第 472 號。

最高法院 57 年台上字第 1663 號。

最高法院 91 年台上字第 711 號。

最高法院民事判決 90 年台上字第 1244 號。

- 最高法院民事判決 90 年台上字第 1244 號。
- 黃正宗，2012，我國海上旅客運送責任之探討，*東海大學法學研究*，第 36 期，227-270。
- 黃裕凱編譯，2008，*國際海商暨海事法基本文件（中英文對照）第二冊運送與貿易*，著作兼發行人，臺北縣。
- 臺灣海商法學會，2017，海商法修正草案條文對照表，<http://twmla.org/wp-content/uploads/2017/03/海商法修正草案條文對照表最後確定版本.pdf>，2017 年 3 月。
- 臺灣臺北地方法院民事判決 89 年度海商字第 23 號。
- 劉宗榮，2007，*新海商法*，三民書局股份有限公司，臺北市。
- 劉宗榮，2016，*海商法*，第三版，翰蘆圖書經銷，臺北市。
- 魏苑玲，2017，臺灣超越新加坡、日本躍居亞洲郵輪旅客量 No.2，*TTN 旅報*，<https://www.ttnmedia.com/?p=8433>，2017 年 3 月 12 日。
- Chovanec, V., 2013, Cruise Ship Passengers and Their Rights, Master Thesis, Faculty of Law, Lund University, Sweden.
- Christopher, H., 2003. *Maritime Law*, Lloyd's of London Press: London.
- Department of Infrastructure and Regional Development, Australian Government, 2017, Carriage of Passengers and Their Luggage by Sea, The Athens Convention Discussion Paper, Canberra.
- Epstein, J.S., 2013. Athens convention, part 2: 2002 protocol becomes effective in April 2014. *Louisiana Advocates*, XXVIII(7), 21-27.
- Kalosh, A., 2014. *2002 Athens Convention Enters into Force, Substantially Raising Liability Limits*, Seatrade UBM (UK) Ltd.,: UK.
- Leloudas, G. and Soyer, B., 2017. Carriage of passengers by sea – Athens regime, liabilities and the future. In *Proceedings of the 13th Annual International Colloquium, Maritime Liabilities in a Regional and Global Context*, IISTL, Swansea University, UK.
- Lewins, K., 2004. The cruise ship industry – liabilities to passengers for breach of s52 and s74 *Trade Practices Act 1974*, *MLAANZ Journal*, 18, 30-54.
- Singh, K.N., 1983. *International Maritime Law Conventions*, Stevens & Sons: London.
- Soyer, B., 2002. Sundry considerations on the draft protocol to the Athens convention relating to the carriage of passengers and their luggage at sea 1974. *Journal of Maritime Law & Commerce*, 33(4), 1-22.