

海商法旅客運送修正之建議

Suggestions on the Modification of Taiwan's Maritime Law Relating to Carriage of Passengers

張志清 (Chih-Ching Chang)^{①*}

摘要

我國海商法第 79 條：「旅客之運送，除本節規定外，準用本章第一節之規定。」但貨物運送與旅客運送之性質差異非常大，不宜以貨物運送之規定套用於旅客運送。本文比較三個方案之內容，以探討海上旅客運送法規如何因應實務需要，提供之法律規範，包括海商法對旅客運送之適用範圍、契約關係原則、運送義務、運送責任、旅客之義務、客票性質及求償規定，期能提供未來修正海商法之參考，且能與國際接軌，並符合國內載客船舶實務，保障旅客權益。

關鍵字：旅客運送、海商法修正、雅典公約

Abstract

Article 79 of Taiwan's Maritime Act 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 differences between the carriage of goods and the carriage of passengers. It is impractical and unreasonable to apply those provisions of carriage of goods upon carriage of passengers. This article compares the contents of two suggested modification versions, as well as the relevant provisions of mainland China's Maritime Law, aiming to provide suggestions on relevant regulations in Taiwan's Maritime Act,

^{①*} 通訊作者，國立臺灣海洋大學副校長、航運管理學系教授；聯絡地址：202 基隆市中正區北寧路 2 號；Email: cchang@mail.ntou.edu.tw。

including the scope of application, doctrine of privity of contract carrier's legal obligations and liabilities, passengers' obligations, nature of passenger ticket as well as claims for compensation. This article aims to provide reference for modifying Taiwan's Maritime Act in order to comply with the tendency of international legislation and protect passengers' legal interests.

Keywords: Carriage of Passengers by Sea, Modification of Maritime Law, Athens Convention.

壹、前言

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。」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。而貨物運送與旅客運送二者之性質差異非常大，以貨物運送之思維套用於旅客運送並不妥當²。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。我國在修正海商法時，可參考雅典公約以因應實務需要，保障旅客權益，維護航運秩序及正常發展，並與國際規範接軌。

2002 年雅典公約修正議定書（以下簡稱「2002 年議定書」）於 2014 年 4 月 23

日生效將國際旅客運送賠償責任制度，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。亦增列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。雅典公約體系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³。以英國為例，於 2014 年 5 月 27 日將 2002 年議定書納入 1995 年海事法 (Merchant Shipping Act, 1995) 附件六 (Schedule 6)⁴，其主要內容與 2002 年議定書同，本文不另列表比較。我國是否採行 2002 年議定書之立法，則須在保障旅客權益及兼顧國內載客船舶實務取得平衡。

² 于惠蓉、張志清、鄭若英，2018，2002 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，航運季刊，第 27 卷，第 2 期，99-126。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，第三十六期，227-270。

³ 同前註。

⁴ Statutory Instruments, 2014 No. 1361, Merchant Shipping, The Merchant Shipping (Convention Relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea) Order 2014, Made 27th May 2014. Coming into force in accordance with article 1(1) At the Court at Buckingham Palace, the 27th day of May 2014.

本文分析我國海商法旅客運送之規範內容修正之修法原則，包括：如何與國際接軌，且符合國內載客船舶實務，以保障旅客權益。比較二個海商法版本內容及中國大陸海商法相關規定⁵，探討海上旅客運送法規如何因應實務需要，提供之法律規範，包括立法原則、適用範圍、契約關係原則、契約之變更及解除、運送義務、運送責任、旅客之義務、客票之法律性

質、求償等事項，期能提供未來修正海商法之參考。

貳、適用範圍

2.1 各版本之比較及建議

茲比較各版本之內容概要如表 1 所示：

表 1 適用範圍各版本內容比較

| A 方案 | B 方案 | C 方案 | 分析 |
|---|--|---|--|
| 定義 1. 海上旅客運送 2. 海上旅客運送契約 3. 客船 4. 國際運送 5. 國內運送 6. 運送人 7. 履行運送人 8. 旅客 9. 行李 10. 自帶行李 | 定義 1. 運送人 2. 履行運送人 3. 旅客 4. 行李 5. 自帶行李 6. 航運事故 | 定義 1. 承運人 2. 實際承運人 3. 旅客 4. 行李 5. 自帶行李 6. 航運事故 7. 海上旅客運輸合同 | 建議以下列名詞定義適用範圍： 1. 海上旅客運送契約 2. 國際旅客運送 3. 國內旅客運送 4. 客船 5. 旅客 6. 運送人 7. 履行運送人 8. 實際履行全部或部分運送之運送人 9. 行李 10. 自帶行李 11. 航行事故 |
| 非旅客及船員之適用 | | | 海商法宜以有運送契約之旅客運送為其適用範圍，故不須納入非旅客及船員 ⁶ 。 |
| | | 國內航線責任限額由主管部門制定之 | 因涉及旅客及運送人之權利義務關係，以海商法授權主管機關定之為宜。 |

資料來源：本研究整理。

⁵ A 方案為黃裕凱、劉宗榮、王肖卿，2018，海事私法之海商規範修正草案 共識版之修正建議，B 方案為臺灣海商法學會 2017 年之修正建議；C 方案為中國大陸海商法 2019 年 12 月 6 日修改送審稿相關條文。

⁶ 對於下列人員，應依民法及其他法律規定，不須明文排除適用海商法之旅客運送規定：(1) 對於未經同意而搭船之人(例如：偷渡客)，或船舶臨時隨船維修人員(因無運送契約)；(2) 對於未訂立運送契約之旅客(含未購票之旅客)、人員，其運送責任(人身傷亡、行李毀損或滅失)依民法第 188 條侵權行為規定。郵輪船上工作人員(船員及商店、餐廳人員)之人身傷亡，依契約或相關法律(船員法、勞動基準法等)。

2.2 適用範圍分析

1. 國際運送及國內運送應作區分

國內運送使用之客船、渡輪、載客船舶之營業性質與國際海上旅客運送，尤其是郵輪兼具旅遊性質，在運送目的、客源、運送人財力及票價收入上很大的差異。海上旅客運送，在法規規範上有必要區分為國內運送與國際運送。

國際郵輪之性質與國內以運輸為目的之載客船舶不同。以旅遊為目的之郵輪航程的起迄港可能跨國境，亦可能皆為我國港口（可能停靠外國港口後返原港，或航行至公海後返航國內港口，亦可能為在國內港口間或與離島間之跳島旅遊），郵輪之運送義務與責任須與以運送為目的之國內旅客運送區分。目前雖有「國內固定航線載客船舶乘客運送定型化契約應記載及不得記載事項」現行規定⁷，但其效力屬行政命令層級。若將其記載事項納入契約中，有拘束當事人之效力，但仍不能違反法律強制規定。

海商法對「國際旅客運送」及「國內旅客運送」之定義，建議條文如下：

- (1) 「國際旅客運送指依海上旅客運送契約，出發地與目的地分別位於二個不同國家，或雖位於同一國家內，但依海上旅客運送契約或船期表，中途停靠港在另一國家之任何

運送。非我國籍船舶於我國港口搭載旅客前往公海返回我國港口，但不停靠其他國家港口，視同國際運送。」出發港及目的港（旅客上下船之港口）為同一港口，應不妨礙其成為運送契約。對於源自雅典公約之修正條文，冠以「國際旅客運送」以明確定其適用於國際運送。

- (2) 「國內海上旅客運送指國際海上旅客運送以外之海上運送，包括客船航行於本國外海、沿海或附屬島嶼間、內河水域或短程內水航線航行之運送。」
- (3) 對國內旅客運送，則建議在海商法中加一條文：「國內旅客運送之運送義務、運送責任、旅客義務、客票性質及求償等事項，由交通部定之。」以作區分，並符合國內旅客運送之特性。

2. 海上旅客運送契約之定義

旅客運送契約是否含膳宿，應由契約自由約定。海商法第 80 條只適用於供膳之旅客運送，其膳費包括於票價內。對於國內航線，例如基隆至馬祖之臺馬之星、高雄至澎湖之臺華輪。其契約具運送性質，其客票亦可含有艙房住宿。若契約未明文規定，票價是應不含膳宿。海商法第 80 條不須修正。

⁷ 交通部 105 年 3 月 21 日交航（一）字第 10598000502 號公告。

海上旅客運送可能是旅遊契約之一部分，為包含旅遊、住宿(租賃)、餐飲(買賣)及運輸之混合契約⁸。旅遊契約中的海上運送仍屬民法之旅客運送，受民法旅客運送及海商法規範⁹。郵輪業者所提供之膳宿及娛樂設施，常為旅客訂約搭乘郵輪之目的之一，此等膳宿及娛樂設施服務似乎非可歸類附屬於旅客運送契約之供膳，似應由民法規範¹⁰。建議增列條文為：「海上旅客運送契約指運送人或其代理人與旅客訂立之以客船運送旅客或旅客及其行李之契約。」

3. 對客船及旅客之定義

海商法第1條所稱之「船舶」指在海上及與海相通之水面或水中之船舶，但未定義「客船」，建議納入客船之定義為：「客船指依船舶法所定義之客船。」對於不適用海商法船舶之載客小船、內陸湖泊船舶、娛樂漁業漁船、竹筏，以及海域中不具船舶型式之浮具，不在海商法適用範圍，應適用民法及其他相關法規。

旅客則建議定義為：「旅客指依海上旅客運送契約由客船所載運之任何人。」對於在船上執行公權力或公務之人員，或非以載客營利為目的，經航政機關核准上

船之船東代表、船舶檢驗、押貨等人員，或離島地區非提供載客用途船舶之附搭人員，若未與運送人訂立海上旅客運送契約，其權利義務應由其他法律或契約規範。

4. 對運送人及履行運送人之定義，建議為：

- (1) 「運送人指其或其代表簽訂運送契約之人，不論該運送是由運送人或由履約運送人實際執行」。
- (2) 「履約運送人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人之人」。
- (3) 「實際履行全部或部分運送的運送人指履行運送人或實際履行運送範圍內之運送人」¹¹。

5. 對行李之定義，建議為：

- (1) 「行李指活體以外，依旅客運送契約所運送之任何物品或車輛」。
- (2) 「自帶行李指旅客在其客艙內之行李，或由其自行保管之行李，包括船上旅客在其車內之行李。」

6. 對航行事故之定義，建議為：

雅典公約對旅客運送責任區分為航

⁸ 施智謀，1999，海商法，最新修訂版，頁261。

⁹ 民法第654條至659條。

¹⁰ 依民法第514條之一所定義之旅遊契約：「稱旅遊營業人者，謂以提供旅客旅遊服務為營業而收取旅遊費用之人。前項旅遊服務，係指安排旅程及提供交通、膳宿、導遊或其他有關之服務」。又依民法第514條之十：「旅客在旅遊中發生身體或財產上之事故時，旅遊營業人應為必要之協助及處理。前項之事故，係因非可歸責於旅遊營業人之事由所致者，其所生之費用，由旅客負擔。」

¹¹ 依2002年雅典公約修正議定書第1條。

行事故與非航行事故，較能符合旅客運送責任規範實務，建議我國對國際海上旅客運送採相同運送責任制度，以明文條文定義：「航行事故指係指沉船、翻覆、船舶碰撞或擱淺、船上失火或爆炸，或船舶瑕疵；「船舶瑕疵」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。」此等船舶瑕疵應限於與船舶航行有關之船體或船舶設備之瑕疵，不應包括其他設施（廚房、旅客服務設施等）。

參、契約關係原則

3.1 各版本之比較及建議

茲比較各版本之內容概要如表 2 所示。

表 2 對契約關係原則各版本內容比較

| A 方案 | B 方案 | C 方案 | 分析 |
|----------------|------------------|---------------------------------|----------|
| 履約運送人（負連帶責任） | 由第三人履行全部或部分運送之責任 | 由第三人履行全部或部分運送之責任；運送人及履行運送人負連帶責任 | 可納入海商法條文 |
| 運送人之受僱人等之抗辯及限責 | 運送人之受僱人等之抗辯及限責 | 運送人之受僱人等之抗辯及限責 | 可納入海商法條文 |

資料來源：本研究整理。

3.2 契約關係原則分析

1. 運送人及履行運送人

旅客運送在實務上可能由運送人或由旅行社與旅客簽訂契約，旅行社可能為運送人，或運送人之代理人或使用人，而履行運送人可能另有其人。為保管旅客權益，可要求運送人與履行運送人負連帶責任。建議條文為：「運送之全部或一部交由運送人以外之第三人履行時，運送人仍應負其責任。前項之第三人僅就其履行之部分運送負其責任。履行運送人應依本章規定履行其運送，並有援用本章規定之權利。依本章規定，運送人及履行運送人均應對某損害負責時，運送人及履行運送人負連帶責任。」

2. 運送人之受僱人、代理人、履行輔助之免責抗辯及限責權利

對運送人之代理人、受僱人可否主張契約上之免責抗辯及責任限制，雖可由契約以「喜馬拉雅條款」約定，但海商法仍可納入類似規定以保護運送人之受僱人或

代理人。對於港區客運場站經營者的受僱人仍以契約自行約定為宜¹²。

2002 年議定書於第 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，亦即須以債務不履行之訴索賠，而不得向運送人以其他理由提起侵權行為之訴，避免索賠人規避該公約之免責抗辯或責任限制，係為保障運送人所設¹³。建議條文為：「本章規定旅客所受之損害，向運送人或履行運送人之受僱人或代理人提出索賠，該受僱人或代理人有權主張運送人或履行運送人所得主張之抗辯及責任限制，但以能證明

其在受雇或代理範圍內執行業務者為限。如經證明損害係由該受僱人或代理人之故意或重大過失所致者，該受僱人或代理人不得主張前項利益。第一項之索賠，以侵權行為之訴提起者亦同。」

肆、運送義務

4.1 各版本之比較及建議

茲比較各版本之內容概要如表 3 所示：

表 3 對運送義務各版本內容比較

| A 方案 | B 方案 | C 方案 | 分析 |
|---------------------|------------------------|------|---|
| 運送人義務 ¹⁴ | | | 客船之適航及安全載運能力宜由船舶法及其他相關行政法規定之。海商法以規範旅客運送契約為主軸。 |
| 運送期間 | 運送期間 | 運送期間 | 可納入海商法條文。 |
| 發航前運送契約權利義務資訊之提供 | | | 似無須以法律規定，不須納入。 |
| | 運送契約之遵守及解除 | | 現行海商法第 84 條至 90 條條文建議予以保留。 |
| 旅客發航前解約 | 旅客發航前解約 | | |
| 自願上陸票價負擔 | 自願上陸票價負擔 | | |
| 不依時開航之處理 | 不依時開航之處理 | | |
| 契約解除：船舶故障 | 船舶修繕，應以同等級船舶完成航程 | | |
| 航程中斷之處理 | 因不可抗力中斷航程，應設法將旅客運送至目的港 | | |

資料來源：本研究整理。

¹² 依民法第 224 條：「債務人之代理人或使用人，關於債務之履行有故意或過失時，債務人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」；劉宗榮，海商法，頁 432。

¹³ 本條與 1968 年海牙威士比規則的 4 條之 1 第 1 項相似，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。

¹⁴ 運送人應於航程開始前及整個航行期間，使客船有安全航行之能力，並使客船配置相當船員、設備及供應，旅客及行李所使用的空間能安全載運，以符合客船檢查規定。旅客之行李不得裝載於甲板上，但運送契約另有約定或航運慣例許可者除外。

4.2 運送義務分析

1. 運送人義務

對運送人基本(法定)義務，海牙規則及海商法要求簽發提單之貨物運送人負三項法定義務，亦即在發航前及發航時應盡必要之注意，使船舶具適航能力；對貨物之裝載、搬移、堆存、保管、運送、看守及卸載，應為必要之注意及處置；不作不合理偏航¹⁶。雅典公約並未明文規定旅客運送人之基本義務。將來若刪除海商法第 79 條之旅客運送準用貨物運送規定，是否應另加上上述三項基本義務，其答案應趨向否定。因為：

- (1) 對客船實體構造，另有客船安全標準，而客船船員之資格及人數亦與貨船差異甚大，對船艙之要求標準亦不同，宜由國際公約或船舶法、船員法規定之。對船舶適航能力之標準，雅典公約既未明文規定¹⁶，除非海商法能明確定出無爭議且合理之標準，仍宜由船舶法規範。海商法時不宜另加規定。
- (2) 旅客運送無類似貨物運送之照料義務，亦即裝卸、搬移、堆存、保管及看守等義務。
- (3) 旅客運送對偏離預定航程或目的港之主要關注點在是否遲到或違反運

送契約。此等事項可以民法或契約規範，未必在海商法中要求以不作不合理偏航。

2. 運送期間

- (1) 運送期間為運送人契約規定負運送責任之期間。海商法對旅客運送期間，應區分為旅客及行李：
 - a. 對於旅客與自帶行李(或稱艙房行李)：運送期間除包括旅客登、離船時及在船上期間，亦應包括從岸上以駁船水運至客船上，或從客船上接駁船上岸的期間，但僅限於此等運送費用已包含於票價之內。不包括旅客尚未登船，仍在海運港站或碼頭設施內之期間。
 - b. 對於自帶行李(或艙房行李)：若由旅客自行保管，即使在艙房或座位遺失，應由民法及其他法律規範。海商法僅適用於旅客在海運港站或船上將此等行李交給運送人起，至返還給旅客之期間，例如：運送人協助旅客將大件行李上下船期間。
 - c. 對於託運行李(非自帶行李)：指自帶行李以外的其他行李，其運送期間應為運送人或其受僱人或

¹⁶ 海牙規則第 3 條第 1 項；海商法第 62 條；海牙規則第 3 條第 2 項；海商法第 63 條；海牙規則第 4 條第 4 項；海商法第 71 條。

¹⁶ 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。

代理人接收旅客行李起，至交還給旅客時止。

- (2) 建議條文為：「關於旅客及其自帶行李之運送，運送人責任期間始於旅客登船之時，終於旅客離船之時，包括以水路將旅客及其自帶行李自岸上接駁上船或自船上接駁上岸，若此接駁期間已含在票價內。交由運送人保管之行李，運送人責任期間始於旅客將行李交付運送人之時，終於運送人將行李交還旅客時，包括旅客在海運港站或船上將自帶行李交給運送人，且尚未返還給旅客之期間。」

3. 契約之變更、解除、終止、船舶修繕、航程中斷

此等事項涉及運送人是否應繼續完成運送？任一方或雙方是否得解除 / 終止契約？解除或終止契約後是否負賠償責任？其票價是否退還？即使有契約規定，為保障旅客之權益，仍宜以海商法明文規定為宜。現行海商法第 84 條至 90 條條文建議予以保留。

伍、運送責任

5.1 各版本之比較及建議

茲比較各版本之內容概要如表 4 所示。

5.2 運送責任分析

國際立法趨勢在提高旅客運送人責任，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。

1. 對旅客運送之責任

2002 年雅典公約議定書對旅客運送責任，以「航行事故」(shipping incident) 為界定運送人是否應負嚴格責任之關鍵，分成四類 (如表 5 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」。依此嚴格責任制僅有二項免責事由，並以「航行事故」所致者為限。這二項免責事由為：
- a. 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)；
 - b. 「完全」(wholly) 由第三人有意圖的作為或不作為造成 (caused by)。
- (2) 對於人身傷亡超過 250,000 SDR 的損失：2002 年議定書僅稱「除運送人能證明其對於損失事故之發生無任何過失或疏失者外，仍應負責」，並無免責事由，採「推定過失責任」制。若運送人能在第一階段 (不超過 250,000 SDR 部分) 成功

表 4 對運送責任各版本內容比較

| A 方案 | B 方案 | C 方案 | 分析 |
|--------------------------|----------------|----------------|--|
| 運送人責任 ¹⁷ | 航運事故 | 推定過失責任及舉證責任 | 可納入海商法條文 |
| 責任限制及超額責任 | 航運事故之賠償責任及責任限額 | 責任限制及超額責任 | 可納入海商法條文 |
| 責任限制權利之喪失 | 運送人不得主張責任限額之情形 | 運送人不得主張責任限額之情形 | 可納入海商法條文 |
| 旅客故意及與有過失 | | 旅客故意、過失及與有過失 | 可納入海商法條文 |
| 人命傷亡之預付賠款 | | | 並非雅典公約規定，無法證明在我國可推行，不宜納入海商法。 |
| 旅客及其行李所致之損害 | 運送人對行李毀損滅失之責任 | | 可納入海商法條文 |
| 行李毀損滅失之通知 | 行李領取及毀損滅失之通知 | 行李毀損滅失之通知 | 可納入海商法條文 |
| 貴重物品 | | 貴重物品 | 可納入海商法條文 |
| 契約條款之無效 | 減輕責任之契約條款無效 | 減輕責任之契約條款無效 | 可納入海商法條文 |
| 請求權基礎與其他法規 ¹⁸ | | | 依法院判決或依其他法律定之，不須由海商法特別規定 ¹⁹ 。 |

資料來源：本研究整理。

表 5 航行事故與非航行事故之人身傷亡的運送責任

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

資料來源：曾國雄、張志清，2019，海商法，四版，頁 311。

¹⁷ 係參考 2002 年雅典公約第 3 條之各類型責任。

¹⁸ 「海上旅客運送之傷亡或行李毀損滅失或遲延僅能依本章規定向運送人或履約運送人提起損失賠償請求，且不論請求權基礎為何，本章規定均適用之。除本章規定外，不影響旅客依消費者保護法、旅遊及大眾運輸等相關法規本得主張之權利。」

¹⁹ 最高法院 85 年度台上字第 3043 號民事判決，債務人之違約不履行契約上之義務，如其行為同時構成侵權行為時，除雙方另有特別約定，足認其有排除侵權行為為責任之意思外，債權人自非不得或依「債務不履行」或依「侵權行為」之法律關係，擇一向債務人請求損害賠償。

主張免責事由，則無第二階段之推定過失。若運送人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，並且對於第二階段（超過 250,000 SDR 部分）依推定過失責任制負其責任，但仍允許運送人以充分證據證明其無過失，主張免責。

- (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²⁰。
- (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。

2. 責任限制權利之喪失

法律授予運送人或履行運送人主張責任限制之權利，但若能證明損害係由於運送人或履行運送人之故意或重大過失所致者，運送人或履行運送人不得主張責任限制。

3. 旅客故意及與有過失

我國民法第 654 條：「旅客運送人對於旅客運送所受之傷害及因遲到應負責任。但因旅客之過失，或其傷害係因不可抗力所致者，不在此限。」旅客於海上運送期間具有自主及自由移動的人身自由，故旅客對人身傷亡的與有過失 (contributory fault) 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。

4. 建議修正條文

基於上述分析，對旅客運送之責任建議修正條文為：「對國際旅客運送因航行事故所致旅客人身傷亡之損害，運送人在任何情況下，對每位旅客每一事故之責任以不超過二十五萬特別提款權為限負其責任，但運送人能證明航行事故或損害為下列原因所致者，不在此限：一、戰爭行為、敵對行為、內戰、暴動或異常、不可避免，且不可抗力之自然現象所引起者。二、完全由第三人有意圖之行為或不行為造成者。對非屬航行事故所致旅客人身傷亡之損害，若求償人能證明該損害係因運送人過失所致者，運送人應負責任。」

「對於超過前項限額者，除運送人能證明對該損失事故之發生無過失外，仍應負責。運送人在任何情況下，對每位旅客每一事故之責任，不應超過四十萬特別提款權。」

「如經證明旅客人身傷亡或行李損害係因運送人故意或重大過失所致者，運送人不得主張本章規定之責任限制利益。」

「國際旅客運送旅客人身傷亡或其行李損害係因旅客本人之健康因素，或故意、犯罪，或其他不法行為所致者，運送人不負賠償責任。若前項之損害之全部或一部係因旅客本人之過失所致者，運送人免除全部或一部之責任。」

²⁰ 2002 年議定書第 4(2) 條。

5. 對行李運送之責任

(1) 因我國海商法對行李未有特別規定，故可適用民法運送物規定，要求運送人對旅客交託之行李，負過失責任。

a. 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。因此，依民法第 634 條，運送人對於行李之喪失、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。

b. 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。

c. 民法第 658 條：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。

(2) 貴重物品之保管責任：我國現行海商法並無貴重物品運送相關規定。我國民法對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，易生是否故意虛報價值之爭議^④。2002 年議定書相較於我國民法對貴重物品規定更謹慎，要求該貴重物品須經雙方同意且須交由運送人保管，才能使運送人負其責，若旅客與運送人有商定更高賠償限額則依該數額。我國海商法可採 2002 年議定書規定。

(3) 雅典公約對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^⑤。由於航行事故所致之行李損害，推定運送人有過失，運送人得反證推翻此推定。非旅客自帶之行李的毀損滅失，不論是否為航行事故所致，亦採推定過失責任制，運送人須證明其對於損失事故無過失，才可免責^⑥。對國際旅客運送之行李責任及責任限額，建議採雅典公約之規定，如下：

a. 「國際旅客運送，對運送期間自帶行李以外行李之損害，除運送人能證明其對損害事故之發生無任何過失外，仍應負責。在運送期間，運送人對其故意或過失所致自帶行李之損害負責任。若因

^④ 依民法於第 639 條：「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。」

^⑤ 2002 年議定書第 4(6) 條。

^⑥ 2002 年議定書第 4(3)、4(4) 條修正 1974 年雅典公約第 3 條。

航行事故所致損害，推定運送人有過失，運送人仍負責任。」

- b. 「運送人對於前項旅客之行李損害之責任，在任何情況下，每位旅客每次運送之責任限額如下：
- 一、自帶行李損害之責任不超過二千二百五十特別提款權。
 - 二、車輛包括車內或車上所有行李之毀損滅失之責任不超過每一車輛每次運送一萬二千七百特別提款權。前二款以外其他行李之毀損滅失責任，不超過三千三百七十五特別提款權。」
- c. 「國際旅客運送，除雙方同意為安全保管目的且已將貴重物品聲報並交由運送人保管外，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之毀損滅失不負賠償責任。經運送人同意而保管，除約定更高責任限額外，運送人之責任以前條所規定之責任限額為限。」

6. 任意約定的禁止

旅客運送涉及人身權益，而旅客在洽訂契約及人身傷亡求償時，居於弱勢。因此在運送義務、賠償責任（免責事由、責任限額等）、索賠規定（管轄法院、消滅時效、舉證責任等）仍有必要以法律強制規

定，使減輕或免除法定強制義務及責任之契約條款，不生效力，以保障海上運送的旅客權益。

民法第 659 條：「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。」但並非基於保護經濟上弱者或消費者。民法第 247 之 1 條：「依照當事人一方預定用於同類契約之條款而訂定之契約（亦即依照當事人一方預定用於同類契約之條款而訂定之契約），為左列各款之約定，按其情形顯失公平者，該部分約定無效：一、免除或減輕預定契約條款之當事人之責任者。二、加重他方當事人之責任者。三、使他方當事人拋棄權利或限制其行使權利者。四、其他於他方當事人有重大不利益者。」消費者保護法第 12 條對定型化契約亦有類似規定。旅客運送契約屬消費性定型化契約，應認消費者保護法並不排除民法第 247 條 1 的規定²⁴。

另依消費者保護法第 17 條第 1 項：「中央主管機關為預防消費糾紛，保護消費者權益，促進定型化契約之公平化，得選擇特定行業，擬訂其定型化契約應記載或不得記載事項，報請行政院核定後公告之。」據此，交通部 105 年 3 月 21 日交航（一）字第 10598000502 號公告「國內固定航線載客船舶乘客運送定型化契約應記

²⁴ 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。

載及不得記載事項」。依同條第 4 項及第 5 項規定：「違反第一項公告之定型化契約，其定型化契約條款無效。該定型化契約之效力，依前條規定定之。中央主管機關公告應記載之事項，雖未記載於定型化契約，仍構成契約之內容。」故就應記載及不得記載事項規定，尚難主張若以海商法另明文規定，海商法與消費者保護法之法律效果不同。二者皆可用以保護海上旅客權益，皆符合促進定型化契約之公平化的立法精神。若以海商法另行規定，則生海商法消費保護法競合問題。惟消費者保護法第 17 條第 1 項要求主管機關擬訂其定型化契約應記載或不得記載事項，違反「第一項公告之定型化契約，其定型化契約條款無效」，海商法則可引入 2002 年議定書要求運送人負法定義務，以契約條款免除或減輕者不生效力，二者仍可並行，若有競合，海商法得為特別法。

2002 年議定書第 12 條對海上旅客運送以明文規定減輕或免除運送人法定義務或責任之約定條文不生效力，可保障旅客權益，故可參考採納。其建議條文為：「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章或相關法律規定所應負之責任，或意圖移轉運送人或履約運送人依本章之舉證責任，或限制求償人依本章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，運送契約仍受本章之拘束。」此條

文應同時適用於國際旅客運送不得減輕或免除本章源自雅典公約之法定義務及責任，亦不得減輕或免除國內旅客運送基於相關法律規定所應負之責任。

7. 對遲到之責任

旅客對其本身之運送遲延之敏感度通常會高於貨主對貨物運送遲延，但旅客運送遲延之問題不如人身傷亡之嚴峻，亦未如行李毀損滅失明顯。2002 年議定書及其他國家海商法亦有未納入此項規範者。我國海商法似無須特別規定，而可由契約約定，或依民法第 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。損害之發生或擴大，被害人與有過失者，法院得減輕賠償金額，或免除之」。

「國內固定航線載客船舶乘客運送定型化契約應記載及不得記載事項」之不得記載事項包括：「不得約定廣告僅供參考」。若船舶未依廣告之船期開航或運送遲延，運送人仍應負何種責任？因每一旅客之時間價值不同，其損失較難以統一標準決定。似可因個案不同，運送人得提出不可抗力之免責抗辯，旅客亦得提出另有交易習慣之金額，或因遲到而增加支出之必要費用，請求賠償。

定型化契約涉及私權，其條款是否違反誠信原則，對旅客顯失公平問題，應由司法機關視具體個案，斟酌契約之性質、締約目的、全部條款內容、交易習慣及其他情事依法作最終判斷。亦應容許求償人舉證推翻至定型化契約條款²⁵。

陸、旅客之義務

6.1 各版本之比較及建議

茲比較各版本之內容概要如表 6 所示。

6.2 旅客之義務

要求旅客不攜帶違禁品、危險品，正確申報行李，遵守客運規章，依指示離船等情事，係與運輸安全、公共安全及共同利益有關，應有必要以法律明文規定。其條文建議為：「旅客不得隨身攜帶或在行李中夾帶違禁品、危險或有毒有害，或可能危及船上人員、財產安全之物品。運送人應拒絕前述行李或物品上船，並得在任何時間、任何地點將其卸船、銷毀或使之無害，而不負賠償責任。旅客違反本條規定致生損害，應負賠償責任。」

客票中「旅客義務」規定之條款，在

表 6 對旅客之義務各版本內容比較

| A 方案 | B 方案 | C 方案 | 分析 |
|--------------------|----------|----------------------|---|
| 旅客義務 ²⁵ | | | 由相關法律，例如社會秩序維護法、刑法、入出國及移民法等規定，不須在私法性質之海商法特別規定 |
| 不依時登船之處理 | 不依時登船之處理 | | 宜以契約約定 |
| | | 旅客無票乘船、越級乘船、超程乘船之補票款 | 宜以契約約定 |
| 危險行李 | | 危險行李及違禁品 | 可納入海商法條文 |
| 旅客行李申報義務 | | | 可納入海商法條文 |
| 旅客依指示離船 | 旅客依指示離船 | | 現行海商法第 91 條條文建議予以保留 ²⁷ |

資料來源：本研究整理。

²⁵ 尤重道，前揭文。

²⁶ 「旅客向運送人所聲明之各項資料應保證其正確無訛，並應持有效的身分證明及旅行文件。旅客在船上秩序，不得有酗酒、鬧事或其他不法行為。」

²⁷ 對霸船事件，可依社會秩序維護法第 64 條，「意圖滋事，於公園、車站、輪埠、航空站或其他公共場所，任意聚眾，有妨害公共秩序之虞，已受該管公務員解散命令，而不解散者」，處三日以下拘留或新臺幣一萬八千元以下罰鍰。

不違反法律強制規定，例如未減輕或免除運送人法定義務或責任，應具效力。若旅客違反此等義務，而受損害，依雅典公約第 6 條，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。

本身，國內旅客運送契約應記載事項，可依「國內固定航線載客船舶乘客運送定型化契約應記載及不得記載事項」²⁸，而無須由海商法明文規定。國際旅客運送契約則因運送人不同，而有不同格式及內容。若不涉及契約當事人的權利義務關係，以及契約內容之效力，我國海商法似不須強制要求國際航線旅客運送人為停靠我國港口而修改契約或客票應記載事項。國際海上旅客運送涉及入出境旅行文件及海運保安事宜，皆採記名式，且不得轉讓²⁹。

建議條文為：「客票為海上旅客運送契約之證明。記名式客票不得轉讓他人使用。」³⁰

柒、客票之法律性質

7.1 各版本之比較及建議

茲比較各版本之內容概要如表 7 所示。

7.2 客票之法律性質分析

客票為旅客運送契約之證明而非契約

捌、求償規定

各版本對旅客運送求償規定較少。茲

表 7 對客票之法律性質各版本內容比較

| A 方案 | B 方案 | C 方案 | 分析 |
|-----------|------|-------|----------------------------|
| 客票之種類及簽發 | | 客票之性質 | 可納入海商法條文 |
| 客票應記載事項 | | | 無須納入海商法 |
| 行李託運憑證之簽發 | | | 可依運送契約及民法、相關法規規定，不須納入海商法條文 |

資料來源：本研究整理。

²⁸ 該公告要求船票應載明：船舶所有人或運送人、船名、發航港名、目的港名、中途停靠點、等級、艙位號數、票價、票號、發航日期、預定發航時間(段)、合理運送時間及發售日期等事項，並視為運送契約之一部分。經航政機關指定之固定航線，並應記載乘客之姓名。運送人如允許乘客持用電子票證搭船者，應將前項船票應記載事項之相關資訊於網站、售票處、搭船處等明顯處所揭露之。而契約不得記載事項為：不得約定運送人得片面更改契約內容；不得約定廣告僅供參考；不得約定運送人得以其他方式變相或額外加價；不得約定違反其他法律強制禁止規定或違反誠信原則、平等互惠原則等事項。

²⁹ 陳猷龍，海商法論，頁 274。

³⁰ 梁宇賢，海商法精義，頁 206；施智謀，海商法，頁 261。

比較 2002 年雅典公約議定書與我國法律之內容如下：

8.1 消滅時效

依民法第 623 條第 2 項：「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。」對行李，依同條第 1 項：「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。」惟我國似可採 2002 年議定書之內容，其考量之情況較為周全，較能保護旅客權益，例如：對人身傷亡或行李損害之訴訟時效定為 2 年；將起算日依據實務狀況訂有不同起算日。雅典公約對人身傷亡損害通知未作特別規定，似可由契約自行規定。

訴訟時效為英美法之制度，我國現行民法及海商法缺乏此等概念，而僅有消滅時效（主要針對請求權）及除斥期間（主要針對形成權），因此為避免日後司法實務運作之困擾，我國海商法在引用 2002 年議定書時，以採消滅時效為宜，其建議條文為：

1. 「國際海上旅客運送，因旅客的死亡或人身傷害或行李毀損或滅失而引起的損

害之賠償請求權，自下列日期起，二年間不行使而消滅。消滅時效期間應依下述日期起算：一、對人身傷害，自旅客離船之日起算。二、對運送中發生的旅客死亡，自該旅客應離船之日起算。三、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。四、對行李毀損或滅失，自離船之日或應離船之日起算，以較遲者為準。」^①

2. 「對行李毀損滅失之通知，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。」^②

8.2 強制保險

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（有保險利益之人），受益人為旅客或其繼承人。但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，雖可由運送人代為投保^③，但不能代替運送人之賠償金額^④。雅典公約要求運送人投保強制「責任險」，具有維護社會公益的內涵，而非傷害險（意外險）。

^① 參考 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。

^② 參考雅典公約第 15 條規定。

^③ 司玉琢主編，2014，海商法，第四版，頁 185。

^④ 梁宇賢，1999，海商法精義，頁 209。

2002 年議定書第 5(1) 條增列第 4 條之一的強制保險，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⁶⁵。對運送責任強制保險制度，建議參照雅典公約規定立法，其建議條文為：「國際海上旅客運送之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，應以每一旅客每一事故二十五萬特別提款權投保責任險⁶⁶，或提供銀行或金融機構出具之保證或財務擔保⁶⁷。運送人應檢具運人責任保險契約報請航政機關備查。但運送人加入防護與補償協會者，得以入會證書報請航政機關備查。」⁶⁸

此外，2002 年議定書第 5(10) 條增列受害人得直接向保險人提起訴訟，但直接訴法常見於具普及性、公益性質之社會保險，例如公保、勞保、健保等，對海上旅客運送責任保險而言，未必符合社會保險之條件，故建議我國海商法不採納向責任保險人直接訴訟

8.3 管轄法院及管轄法律

旅客運送之人身傷亡求償人屬弱勢方，在事故後對外國運送人求償之跨國訴訟常有困難，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。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，建議納入 2002 年議定書關於管轄法院之規定。建議條文為：「關於國際海上旅客運送對旅客人身傷亡或行李損害之訴訟，得向下列法院提起：一、被告主營業地國法院。二、運送契約規定的出發國或目的地國法院。三、若被告在求償人國有營業地並受其管轄，則求償人的戶籍或永久居住地國法院。四、若被告在求償人國有營業地並受其管轄，則運送契約的簽訂地國的法院。五、損害事故發生後，當事人合意之法院管轄。」⁶⁹

至於管轄法律，除依法庭地法外，若有爭議仍應依國際私法原則決定。在我國法院，則依涉外民事法律適用法定之。因此，建議不須在海商法中另予規定。

玖、結論與建議

9.1 結論

我國海商法對旅客運送規定過於簡

⁶⁵ 于惠蓉、張志清、鄭若英，前揭文。

⁶⁶ 依 2002 年雅典公約議定書將保險人責任限額設為 250,000 SDR (約合 361,167 美元)，但責任險之保險金額是否調整，仍可再討論。

⁶⁷ 2002 年議定書第 5(1) 條修正 1974 年雅典公約第 3 條。

⁶⁸ 參考交通部依航業法第 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」第 3 條。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。

⁶⁹ 2002 年議定書第 10 條修正雅典公約第 17 條。

略⁴⁰，現行海商法第 79 條以貨物運送模式套用於旅客運送，並不妥當。近年來國際海上旅客運送人數逐年成長，海商法須與國際接軌，合理規範旅客運送責任，並保障旅客權益。2002 年議定書提供相當完整之規範，我國之修法時可對該公約核心內容以節採方式納入，以規範國際旅客運送。對國內旅客運送之運送義務及責任，除依民法規定外，建議由海商法授權交通部對運送義務、運送責任、旅客義務、客票性質及求償等事項另行規定。

9.2 建議

本文建議對旅客運送規範之條文如下：

1. 定義

「本章用詞定義如下：

- (1) 「海上旅客運送契約指運送人或其代理人與旅客訂立之以客船運送旅客或旅客及其行李之契約。」
- (2) 國際旅客運送指依海上旅客運送契約，出發地與目的地分別位於二個不同國家，或雖位於同一國家內，但依海上旅客運送契約或船期表，中途停靠港在另一國家之任何運送。非我國籍船舶於我國港口搭載旅客前往公海返回我國港口，但不停靠其他國家港口，視同國際運送。

- (3) 「國內海上旅客運送指國際海上旅客運送以外之海上運送，包括客船航行於本國外海、沿海或附屬島嶼間、內水或短程內水航線航行之運送。」
- (4) 客船指依船舶法所定義之客船。
- (5) 旅客指依海上旅客運送契約由客船所載運之任何人。
- (6) 運送人指其或其代表簽訂運送契約之人，不論該運送是由運送人或由履約運送人實際執行。
- (7) 履約運送人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人之人。
- (8) 實際履行全部或部分運送的運送人指履行運送人或實際履行運送範圍內之運送人。
- (9) 行李指活的動物以外，依旅客運送契約所運送之任何物品或車輛。
- (10) 自帶行李指旅客在其客艙內之行李，或由其自行保管之行李，包括船上旅客在其車內之行李。
- (11) 航行事故係指沉船、翻覆、船舶碰撞或擱淺、船上失火或爆炸，或船舶瑕疵；「船舶瑕疵指在用於旅客脫險、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

⁴⁰ 劉宗榮，海商法，頁 432。

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。」

2. 國內旅客運送規定

「國內旅客運送之運送義務、運送責任、旅客義務、客票性質及求償等事項，由交通部定之。」

3. 運送人與履行運送人之責任

「運送之全部或一部交由運送人以外之第三人履行時，運送人仍應負其責任。前項之第三人僅就其履行之部分運送負其責任。履行運送人應依本章規定履行其運送，並有援用本章規定之權利。依本章規定，運送人及履行運送人均應對某損害負責時，運送人及履行運送人負連帶責任。」

4. 運送人、履行運送人之受僱人或代理人之抗辯及限責

「本章規定旅客所受之損害，向運送人或履行運送人之受僱人或代理人提出索賠，該受僱人或代理人有權主張運送人或履行運送人所得主張之抗辯及責任限制，但以能證明其在受僱或代理範圍內執行業務者為限。如經證明損害係由該受僱人或代理人之故意或重大過失所致者，該受僱人或代理人不得主張前項利益。第一項之索賠，以侵權行為之訴提起者亦同。」

5. 契約之解除、變更及票款收取

現行海商法第 84 條至 90 條條文建議予以保留。

6. 船舶適航能力

雅典公約既未明文規定，未來我國修正海商法時，不宜另加規定。

7. 旅客及行李運送期間

「關於旅客及其自帶行李之運送，運送人責任期間始於旅客登船之時，終於旅客離船之時，包括以水路將旅客及其自帶行李自岸上接駁上船或自船上接駁上岸，若此接駁期間已含在票價內。交由運送人保管之行李，運送人責任期間始於旅客將行李交付運送人之時，終於運送人將行李交還旅客時，包括旅客在海運港站或船上將自帶行李交給運送人，且尚未返還給旅客之期間。」

8. 國際旅客運送之運送責任

- (1) 「對國際旅客運送因航行事故所致旅客人身傷亡之損害，運送人在任何情況下，對每位旅客每一事故之責任以不超過二十五萬特別提款權為限負其責任，但運送人能證明航行事故或損害為下列原因所致者，不在此限：一、戰爭行為、敵對行為、內戰、暴動或異常、不可避免，且不可抗力之自然現象所引起者。二、完全由第三人有意圖之行為或不行為造成者。對非屬航行事故所致旅客人身傷亡之損害，若求償人能證明該損害係因運送人過失所致者，運送人應負責任。」

- (2)「對於超過前項限額者，除運送人能證明對該損失事故之發生無過失外，仍應負責。運送人在任何情況下，對每位旅客每一事故之責任，不應超過四十萬特別提款權。」
- (3)「如經證明旅客人身傷亡或行李損害係因運送人故意或重大過失所致者，運送人不得主張本章規定之責任限制利益。」
- (4)「國際旅客運送旅客人身傷亡或其行李損害係因旅客本人之健康因素，或故意、犯罪，或其他不法行為所致者，運送人不負賠償責任。若前項之損害之全部或一部係因旅客本人之過失所致者，運送人免除全部或一部之責任。」

9. 非自帶行李之運送責任

「國際旅客運送，對運送期間自帶行李以外行李之損害，除運送人能證明其對損害事故之發生無任何過失外，仍應負責。在運送期間，運送人對其故意或過失所致自帶行李之損害負責任。若因航行事故所致損害，推定運送人有過失，運送人仍負責任」

10. 國際旅客運送人對於旅客之行李損害之責任限制

「運送人對於前項旅客之行李損害之責任，在任何情況下，每位旅客每次運送之責任限額如下：一、自帶行李損害之責任不超過二千二百五十特別提款

權。二、車輛包括車內或車上所有行李之毀損滅失之責任不超過每一車輛每次運送一萬二千七百特別提款權。前二款以外其他行李之毀損滅失責任，不超過三千三百七十五特別提款權。」

11. 國際旅客運送貴重物品之責任

「國際旅客運送，除雙方同意為安全保管目的且已將貴重物品聲報並交由運送人保管外，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之毀損滅失不負賠償責任。經運送人同意而保管，除約定更高責任限額外，運送人之責任以前條所規定之責任限額為限。」

12. 免除或減輕法定義務及責任約定條款無效

「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章或相關法律規定所應負之責任，或意圖移轉運送人或履約運送人依本章之舉證責任，或限制求償人依本章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，運送契約仍受本章之拘束。」

13. 旅客之義務

「旅客不得隨身攜帶或在行李中夾帶違禁品、危險或有毒有害，或可能危及船上人員、財產安全之物品。運送人應拒絕前述行李或物品上船，並得在任何時間、任何地點將其卸船、銷毀或使之無害，而

不負賠償責任。旅客違反本保規定致生損害，應負賠償責任。」

14. 客票之性質

「客票為海上旅客運送契約之證明。記名式客票不得轉讓他人使用。」

15. 旅客人身傷亡之消滅時效

「國際海上旅客運送，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之賠償請求權，自下列日期起，二年間不行使而消滅。消滅時效期間應依下述日期起算：一、對人身傷害，自旅客離船之日起算。二、對運送中發生的旅客死亡，自該旅客應離船之日起算。三、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。四、對行李毀損或滅失，自離船之日或應離船之日起算，以較遲者為準。」

16. 行李毀損滅失之通知期限

「對行李毀損滅失之通知，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。」

17. 強制保險

「國際海上旅客運送之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，應以每一旅客每一事故二十五萬特別提款權投保責任險，或提供

銀行或金融機構出具之保證或財務擔保。運送人應檢具檢具營運人責任保險契約報請航政機關備查。但運送人加入防護與補償協會者，得以入會證書報請航政機關備查。」

18. 管轄法院

「關於國際海上旅客運送對旅客人身傷亡或行李損害之訴訟，得向下列法院提起：一、被告主營業地國法院。二、運送契約規定的出發國或目的地國法院。三、若被告在求償人國有營業地並受其管轄，則求償人的戶籍或永久居住地國法院。四、若被告在求償人國有營業地並受其管轄，則運送契約的簽訂地國的法院。五、損害事故發生後，當事人合意之法院管轄。」

參考文獻

于惠蓉、張志清、鄭若英，2018，2002 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，*航運季刊*，第 27 卷，第 2 期，99-126。

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。

王澤鑑，2012，*民法概要*，自版，臺灣。

司玉琢主編，2014，*海商法*，第四版，法律出版社，北京。

- 林俊宏、巫志龍，2012，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>。
- 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。
- 張新平，2010，海商法，第四版，五南，臺北市。
- 梁宇賢，1999，海商法精義，著作兼發行人，臺北市。
- 陳猷龍，2018，海商法論，初版，瑞興圖書，臺北市。
- 最高法院 85 年度台上字第 3043 號民事判決。
- 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，第三十六期，227-270。
- 黃裕凱、劉宗榮、王肖卿，2018，海事私法之海商規範修正草案 共識版，交通部航港局海運產業發展政策系列研析海運先進國家投資環境與發展策略(以法制面策略探討為限) 研究。
- 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>。
- 劉宗榮，2016，海商法，第三版，翰蘆圖書經銷，臺北市。
- 鄭若英、張志清，2018，郵輪契約之法律性質，航運季刊，第 27 卷，第 3 期，29-50。
- 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*, 28(8), 19-21.
- Hill, C., Kulkarni ,Y. 2003. *Maritime Law*, sixth edition, Informa Law from Routledge : London.
- Kalosh, A., 2014, 2002 Athens Convention enters into force, substantially raising liability limits, *Seatrade UBM (UK)Ltd*, UK.
- 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.
- Soyer, B. and Tettenborn, A.2018. *Maritime liabilities in a global and regional context*. Swansea University. Swansea University. Institute of International Shipping and Trade Law. Annual Colloquium (13th : 2017 Swansea Law School,UK).Abingdon, Oxon , Routledge :New York.

