

# 我國水陸兩用運具運送契約責任之初探

## A Study on the Carrier's Liability of the Amphibious Vehicle in Taiwan

于惠蓉(Hui-Lung Yu)<sup>1\*</sup>、蔡宛蓓(Wan-Chien Tsai)<sup>2</sup>

### 摘要

水陸兩用運具(又稱鴨子船)目前由高雄市引進發展河港城市觀光,其係以同一形體行駛於水、陸域,提供旅客車船合一的休憩載具。然而該載具之運送契約究竟屬何種類型及應如何適用法律規定等營運上私法的問題目前尚未有相關文獻進行探討,而且美國也發生有關該種載具之傷亡事件。因此本研究擬調查高雄市水陸兩用運具實務作業與營運現況,藉由瞭解水陸兩用運具在國外發生之案例,分析水陸兩用運具運送契約性質及該載具所應適用之法規,對於其運送人之責任進行初探。本研究結果發現高雄市水陸兩用運具並非海商法的船舶,所以其旅客運送契約責任應依民法之規定,負有普通事變責任,且無海商法船舶所有人責任限制之適用,其責任相較其他海上旅客運送契約責任為重。

關鍵詞：水陸兩用運具、鴨子船、旅客運送、運送責任

### Abstract

Amphibious vehicles (named as "Duck Boats") are used by Kaohsiung City to transport passengers over land and water in promoting the city's sightseeing attractions. These vehicles in the form of both vehicle and craft provide passengers with the special experiences of being in and out of water. However, there was an accident related to the same kind of vehicles in the U.S., but there is no existing

<sup>1\*</sup> 通訊作者, 國立高雄海洋科技大學航運管理系暨研究所副教授; 聯絡地址: 811 高雄市楠梓區海專路 142 號; 電話: (07)3617141#3155; E-mail: hlyu@webmail.nkmu.edu.tw。

<sup>2</sup> 通訊作者, 國立高雄海洋科技大學航運管理系暨研究所大學生; 聯絡地址: 811 高雄市楠梓區海專; E-mail: 991238201@stu.nkmu.edu.tw。

literature that investigated the liability of such carrier. The current study reviews the operation of the Duck Boats in Kaohsiung City and the foreign cases of vehicle accidents and clarifies the definition of amphibious vehicle passenger transport contract. The main purpose is to investigate the carrier liability of such vehicles in Taiwan. The results show that Duck Boats are not the vessels defined in Maritime Law and the carrier liability should be subject to the Civil Law. As a result, the carrier is liable to normal incident in Civil Law which is stricter than the liability of passenger transport in Maritime Law.

**Keywords:** Amphibious vehicle, Duck boat, Passenger transport, Carrier's liability

## 壹、前言

隨著時代的進步，現代人民生活水準逐漸提升，對於休憩活動品質也越是重視，觀光事業因此日漸發達，除了陸上的休閒活動外，近年來，海上休閒觀光也隨之發展起來，如私人遊艇、郵輪旅遊、出海體驗捕魚或是搭船賞鯨等等新興海上休憩活動，其中，提供休憩之運具「水陸兩用車 (Duck Tour)」亦屬其一。此水陸兩用車為水陸兩用運具 (Amphibious Vehicle) 或簡稱兩棲載具 (Amphibian)，是一種結合車輛與船舶，同時具備此兩種運具之特性，既可行駛於陸地上，又可航行於水面的特殊運輸載具<sup>④</sup>。水陸兩用運具原是二次世界大戰時美軍作為船上運補軍人或戰

備物資登陸時之兩棲作戰載具，由美國波士頓首先將其運用在觀光用途，並大受好評<sup>④</sup>。此外，首輛水陸兩用運具係由美國通運汽車公司所出廠，當年使用於軍事用途時，其卡車代號為「DUKW」(United States Coast Guard, 2012)，而「DUKW」與鴨子「DUCK」諧音相近，所以後來引進此種水陸兩用運具發展當地觀光之城市就將它命名為「鴨子船」。此載具在進行旅客運送服務過程中，可在陸地行駛，若將引擎動力轉換成螺旋槳動力後，也能順利航行於水面，此種特殊運輸載具提供旅客享受搭乘車輛與船舶二合一觀光運送服務的樂趣，藉由此載具也能帶動城市當地觀光，讓旅客體驗地方人文風情、認識當地著名景點和歷史遺跡，所以許多國家如英國倫

<sup>④</sup> An amphibious vehicle (or simply amphibian), is a vehicle or craft, that is a means of transport, viable on land as well as on water. [http://en.wikipedia.org/wiki/Amphibious\\_vehicle](http://en.wikipedia.org/wiki/Amphibious_vehicle) (accessed 11 Mach, 2013)。

<sup>④</sup> <http://epage.khbus.gov.tw/ezfiles/0/1000/img/3/index.html> (accessed 11 Mach, 2013)。

敦、日本大阪、美國費城等等的城市相繼引進水陸兩用運具，目前全世界已有逾 50 個河港城市將此種載具運用在發展當地的水陸域觀光休閒遊憩中，帶給當地莫大的商機（陳律言，2010）。

在國內，高雄市政府在提倡港市合一及水、陸域資源共同利用與永續經營下，積極推動海陸休閒活動，於 2009 年及 2010 年從美國分別引進 1 號及 2 號水陸兩用運具，高雄市政府稱之為水陸觀光車，也就是一般所稱的「鴨子船」。水陸兩用運具在高雄市公共汽車管理處的營運下，以其特殊可愛的造型及車船合一的特色，有效行銷城市、創造話題，吸引遊客前往體驗搭乘。目前高雄市水陸兩用運具有蓮潭航線及愛河航線等兩條營運路線進行推廣高雄城市觀光任務，每班次之平均載客率約 0.785（高雄市公共汽車管理處，2012），其廣受歡迎程度可見一斑。

然最近在美國發生了一件水陸兩用運具的重大傷亡事件，該事件概說如下：

美國賓州的費城，一艘由 Ride The Ducks 國際有限公司所有和經營的水陸兩用運具 (DUKW 34)，於 2010 年 7 月 7 日下午行駛參觀陸上歷史遺跡行程後，進行約 20 分鐘的河上導覽時，從 Benjamin Franklin 大橋南邊的下水引道駛入 Delaware 河道，往南航行約 10 分鐘後，返回往下水引道方向北行途中，船舶發生冒煙的現象，當時駕駛認為是發生火災，而將 DUKW 34 錨定停於 Delaware

河道上，並以無線電方式對外向 Ride The Ducks 國際有限公司求救，等待救援，駕駛並對外通知其他船隻，其因故拋錨於河道上之訊息。然不久之後，DUKW 34 被一艘 K-Sea 航運公司所屬之 78.9 英尺的拖船 (Caribbean Sea) 拖行的駁船 (The Resource) 撞上後方，DUKW 34 因此翻覆沉入河中，DUKW 34 上的乘客及駕駛共 35 名落入河裡，造成 26 名乘客受傷、2 名乘客死亡之不幸事故，DUKW 34 總計損失 130,470 美元 (NTSB, 2010)。該駁船係費城政府所擁有 250 英尺長的空污駁船 (The Resource)。

根據美國國家運輸安全委員會的調查顯示 (NTSB, 2011)，此重大安全事故發生的主要原因及問題如下：

1. 拖船船員在值班期間使用私人手機；
2. 拖船船員缺乏適當觀看航道上情況之疏失；
3. 水陸兩用運具維護出現漏洞；
4. 水陸兩用運具工作人員對於緊急狀況發生時的應變能力不佳。

此起水陸兩用運具與被拖船碰撞之事故，檢視出 K-Sea 和 Ride the Ducks 船員訓練及安全政策規定實行不彰之問題，其包括拖船值班船員在值班時，使用私人通訊用品的常態，導致無法專注駕駛，以及水陸兩用運具的維護保養流程出現漏洞，蓋因當時該水陸兩用運具載體上的冷卻器壓力蓋零件遺失，又水陸兩用運具駕駛遇

到拋錨事故的緊急應變措施判斷錯誤，而將該運具停滯於河道上，增加該運具之風險，且水陸兩用運具上所採取的安全措施，如對於乘客穿上救生衣之預防要求過慢，以及 Ride the Ducks 公司負責人未依美國海岸警衛隊和其公司本身的政策通知海岸警衛隊該水陸兩用運具拋錨的消息等等。

根據 CNN(2011) 之消息，在人身傷亡中，最後拖船 (Caribbean Sea) 駕駛因值班分心之過失導致駁船撞上水陸兩用運具的傷亡事故，被判一年又一天的有期徒刑。另外，在進行訴訟時，被告當事人 K-Sea 及 Ride the Ducks 欲依 1851 Federal maritime limitation of liability law 主張船舶所有人責任限制，將其應負之責任限定於此事故發生後之船舶價值，K-Sea 聲稱該拖船的價值為美金 1,650,000 元，Ride the Ducks 則預估被打撈上岸的 DUKW 34 僅剩美金 150,000 元<sup>6</sup>。最後被告及原告雙方達成和解，金額共計美金 17,000,000 元；其中，美金 15,000,000 元賠償兩位匈牙利籍學生死者 Dora Schwendter 和 Szabolcs Prem 的家屬，其他美金 2,000,000 元則賠償給其他受害者 (CNN, 2012)。

相較於美國，如我國高雄市水陸兩用運具若發生事故，其責任歸屬究竟如何？

且水陸兩用運具能以同一形體行駛水域又能行駛陸域，該運送契約究竟是何性質，應適用什麼法規？以下即對水陸兩用運具運送責任予以初探。

## 貳、高雄市水陸兩用運具營運現況

高雄市是臺灣第一個引進水陸兩用運具，做為發展當地休憩活動的城市。高雄市將此運具稱之為水路觀光車 (俗稱鴨子船)，目前以高雄物產館蓮潭店為搭乘站，航行蓮池潭水域，以及平日夢時代、假日駁二藝術特區為出發站，航行光榮碼頭水域等兩個營運路線，一趟旅程約 1 小時，此為高雄市政府觀光發展注入一股新力量。以下對於高雄市水陸兩用運具之營運概況簡介如下：

### 2.1 水陸兩用運具營運前相關措施及法規

水域觀光資源豐富的高雄市政府，因應近年來提倡的港市合一政策，以及水、陸域資源能共同利用與永續經營原則，推動地方政府水陸域觀光休閒活動，分別於 2000 年及 2010 年從美國引進 1 號及 2 號兩輛水陸兩用運具 (如圖 1 及圖 2 所示)，

<sup>6</sup> Both parties are claiming that under an archaic 1851 Federal maritime limitation of liability law, their total liability should be capped at the value of the vessels involved in the accident. K-Sea estimates the value of the tug at \$1.65 million, and Ride the Ducks asserts \$150,000 in total liability based on the value of the salvaged duck boat. <http://www.smbb.com/media-center/news/federal-trial-begins-in-fatal-duck-boat-disaster> (最後瀏覽日：03/11/2013)。





圖 1 1 號水路觀光車



圖 2 2 號水路觀光車

資料來源：高雄水陸觀光車—鴨子船簡介

此載具身長 10 公尺，寬 2.5 公尺，排水噸位 19.5 噸，屬於甲類大客車<sup>6</sup>，依路(航)政監理機關核定之載客人數為 28 人載客，不得有立位及超載情事，且本車係車船同體，依航政法令規定每班次須配置有駕駛及助手各一名(高雄市公共汽車管理處，2010)。為提供民眾更完善的搭乘品質，高雄市公車處預計於 2013 年 12 月底引進「全新」水陸兩用運具 3 號及 4 號，吸引更多遊客搭乘，提升城市行銷並創造更多商業機會(高雄市政府交通局，2013)。

高雄市公共汽車管理處依當時之汽車客運業管理規則及小船管理規則規定，報奉路(航)政主管機關准許籌設營運水陸

觀光車，取得「汽車客運業」及「小船經營業」等水陸雙執照，獲得執業資格(高雄市公共汽車管理處，2010)。蓋因我國並無水陸兩用運具之專責法規，因此該運具須符合汽車與船舶之相關法規，並各依規定辦理登檢、領照等相關事宜，始可依法分別於水陸營運(陳律言，2010)。高雄市政府為使引進之水陸兩用運具能順利取得車輛牌照與小船執照，於採購時即要求廠商打造之水陸兩用運具須符合我國相關車輛及船舶檢驗規範，唯水陸兩用運具屬車船合一之特殊載具，其屬車體或船體設計部分，仍無法避免二者間法規相互適用牴觸之處，因此有法規增修或予以豁免之情形<sup>7</sup>。駕駛人的資格則須領有我國大客

<sup>6</sup> 甲類大客車係指軸距逾四公尺之大客車。道路交通安全規則附件六之一新形式大客車車身各部規格規定。DOC，<http://law.moj.gov.tw/LawClass/LawContent.aspx?PCODE=K0040013> (最後瀏覽日：03/11/2013)。

<sup>7</sup> 高雄市政府於 100 年 3 月 11 日高市府四維交運管字第 1000024156 號函示，訂定高雄市政府水陸兩用車(船)安全檢測基準、申請牌照及定期檢驗作業要點。其第 4 點規定，水陸兩用車(船)之車輛型式安全審驗，應符合交通部所訂大客車車輛安全檢測基準規定。但其規格與車輛安全檢測基準不同之部分，依本府所訂報經交通部核定如附件一、附件一之一及附件一之二之替代基準辦理檢測、水陸兩用車(船)由高雄市監理處依道路交通安全規則等相關法令規定辦理申請牌照檢驗及定期檢驗。但其規格與道路交通安全規則不同之部分，依本府所訂報經交通部核定如附件二、附件三、附件二之一、附件三之一之替代項目及標準辦理檢驗。<http://law.kcg.gov.tw/law/NewsContent.aspx?id=189> (最後瀏覽日：05/04/2013)。

車職業駕駛執照或聯結車職業駕駛執照，並有實際從事大客車駕駛一年以上工作經驗，且無肇事紀錄、領有本國合法有效之營業用動力小船駕駛執照，以及曾受過水上救生或求生訓練（高雄市公共汽車管理處，2010）。此外，考量行（航）駛安全，

水陸兩用運具之營運時間僅限於日間行（航）駛，禁止於夜間營運。有關水陸兩用運具之相關管理法規，如下表 1 所示。

在水陸兩用運具的保養及維修方面，高雄市公共汽車管理處自行訂定每日駕駛前應檢查事項，如：船體外部檢查事項、

表 1 現行水陸兩用運具相關法規一覽表

項目		陸政法規	航政法規
運具	登檢	道路交通安全規則、車輛安全檢測基準、高雄市水陸兩用車船安全檢測替代基準	船舶法、小船管理規則、小船檢查丈量規則
	領照	營業大客車牌照 (道路交通安全規則第 17 條)	動力小船執照 (船舶法第 11 條、小船管理規則第 4 條第 1 項第 1 款)
人員	經營者	事業類別 - 汽車運輸業 (公路法第 2 條第 1 項第 11 款)	事業類別 - 小船經營業 (各地方法令 <sup>⑥</sup> )
		事業籌設 - 採許可制 (特許事業) (公路法第 37 條、汽車運輸業管理規則第 4 條)	事業籌設 - 依各地方法令
		運價訂定 運價上限：主管機關規定 公告票價：主管機關備查 (發展大眾運輸條例第 8 條、公路法第 42 條、汽車運輸業管理規則第 45 條)	運價訂定 運價上限：主管機關規定 公告票價：主管機關備查 (發展大眾運輸條例第 8 條)
	保險 - 強制汽車責任保險、乘客責任保險 (無體傷以上)、第三乘客責任險 (公路法第 65 條)	保險 - 營運人責任保險 (小船管理規則第 25 條)	
	營運計畫 - 採許可制 (特許事業) (汽車運輸業管理規則第 4 條)	營運計畫 - (地方法令)	
駕駛者	駕駛資格 - 大客車駕駛執照 (道路交通安全規則第 50 條第 1 項及同規則第 60 條第 1 項第 2 款第 8 目)	駕駛資格 - 動力小船駕駛執照 (小船管理規則第 4 條第 2 項第 2 款)	
路	路航線	公路主管機關核定 (汽車運輸業管理規則第 42 條)	主管機關核定 (小船管理規則第 3 條第 1 項)

資料來源：陳律言 (2010) 及本研究整理

<sup>⑥</sup> 航業法於 102 年 1 月 31 日將原第 8 條「小船從事客貨運送或其他業務，依船舶法之規定。」規定，修正為第 6 條「小船從事客貨運送或其他業務，不適用本法之規定。」其修正理由為「船舶法係規範有關小船檢查、丈量、註冊、給照等航政業務與船舶安全事項，至以小船從事客貨運送或其他業務，為顧及各地方水域特性及適時有效管理，宜交由各地方政府以自治法規規範管理，對發展地方特色及水上活動服務業有其正面助益，爰修正小船從事客貨運送或其他業務，不適用本法之規定。」船舶法及小船管理規則亦分別於 99 年 12 月 8 日及 100 年 11 月 17 日完成修訂，依現行法令，小船經營業之籌設已不需經主管機關核准。因此，小船之經營則由各地方法令規範之。經本研究電詢 (2013/06/07)，高雄市小船經營之相關規範正審議中。

引擎室檢查事項和水上測試驗查等，且在固定期間或固定里程數也有應進廠保養檢修之規定。在人員管理方面，為確保水陸觀光車之行車（船）安全與避免疲勞駕駛，營運管理單位除不定期派員稽核外，也配置輪休及預備人力。而為避免水陸兩用運具發生行車（船）事故，維護航行安全，對於駕駛及助手所應注意事項、機械故障救援作業規範、人員落水救生作業規範、失火滅火作業規範以及路（水面）上肇事（或碰撞不明物體）救援規範等制定緊急應變計畫，並辦理或委辦相關人員訓練，以加強服務人員本職技能與緊急救難之應變能力（高雄市公共汽車管理處，2010）。期使水陸兩用運具在行駛間遭遇各種突發狀況之際，能做最適當的緊急應變措施，以減少傷害並提升乘客搭乘水陸兩用運具之安全感。

## 2.2 水陸兩用運具之車票

水陸兩用運具購票方式分為售票處現場排隊購票以及 2011 年推出的 i-bon 預約售票兩種，另外也有提供預約包船和租船之服務。票價依平、假日以及是否為高雄市民區分，並有分為半票、全票和限 1 歲以下（含 1 歲）不占位的幼兒搭乘票（保險票）。其車票背面記載共同之內容包括：

1. 乘客應依照車票本處戳章的日期、班次搭乘，無本處戳章及逾期無效。
2. 若因天然災害及其他不可歸責於本處之

因素，致無法如期開航，或本處取消航班，可全額退費，若欲退票者，請於航班開航前 20 分鐘辦理。

3. 依交通部規定，已為乘客投保乘客險（車）、旅客運送業責任保險（船），每人新臺幣貳百萬元。

## 2.3 水陸兩用運具現行營運路線

目前高雄市水陸兩用運具有兩條營運路線如表 2 所示，一為在高雄物產館蓮潭店搭乘站，航行於蓮池潭水域之蓮潭航線，另一為平日以夢時代、假日以駁二藝術特區為出發站，從光榮碼頭下水，航行在與高雄港相通的愛河水域之愛河航線。該運具的營運時間為每週二至週日，在一天的營運期間內，兩條航線預約包車皆有四班，定期航班則皆有六班。

## 2.4 水陸兩用運具營運概況統計資訊

高雄市自從 2009 年及 2010 年從美國前後引進兩輛 1、2 號水陸兩用運具後，至今已營運了 3、4 年的時間，然高雄市公共汽車管理處網頁（2013 年 5 月 5 日瀏覽）上，僅有 2013 年度及 2013 年 1 月至 3 月之統計資料。有關水陸兩用運具營運概況統計如表 3 及表 4 所示。其中可知，水陸兩用運具之營運會因淡旺季而影響搭乘率、營業額，可以推測在 7、8 月因暑假或 1、2 月的寒假過年期間之關係，有

表 2 高雄市水陸兩用運具營運規劃簡介

路線	蓮潭線	夢時代愛河線	駁二愛河線
起點	高雄物產館	夢時代	駁二藝術特區
航行水域	蓮池潭水域	光榮碼頭愛河水域 (高雄橋與中正橋間)	光榮碼頭愛河水域 (高雄橋與中正橋間)
行駛路段	高雄物產館 - 環潭路 - 翠華路 - 勝利路 - 左營大路 - 孔營路 - 孔廟引道下水(環湖水域) - 蓮潭路 - 明潭路 - 環潭路 - 高雄物產館	行駛路段：夢時代 - 成功路 - 青年路 - 海邊路 - 光榮碼頭(下水) - 原線折返	駁二藝術特區 - 大勇路 - 公園路 - 七賢路 - 香蕉碼頭 - 鼓山一路 - 臨海三路 - 臨海二路 - 臨海一路 - 蓬萊路 - 七賢路 - 五福路 - 海邊路 - 光榮碼頭(下水) - 海邊路 - 五福路 - 公園路 - 大勇路 - 駁二藝術特區
行駛里程	陸上：7 公里；水上：1 海哩	陸上：6 公里；水上：1 海哩	陸上：6 公里；水上：1 海哩
行駛車次	週二～週日，每日 10 車次	週二～週五，每日 10 車次	週六、日，每日 10 車次
營運時間	08：00～18：00		
營運票價	非高雄市民 平日 - 全票 250；半票 125。假日 - 全票 300；半票 150		
	高雄市民 平日 - 全票 150；半票 100。假日 - 全票 200；半票 125		

資料來源：高雄市公共汽車管理處 (2010) 及本研究整理

表 3 2012 年 4 月～2013 年 3 月高雄市水陸兩用車營運概況

	路線往返里程	行車次數 (次)	客車行駛里程 (公里)	客運人數 (人次)	延人公里 (人公里)	客運收入 (元)
2012 年 4 月	15	246	2,597.2	5,775	24,055	654,765
2012 年 5 月	15	252	2,880.7	4,907	21,081	590,663
2012 年 6 月	15	212	2,193.1	4,423	22,101	589,081
2012 年 7 月	15	315	2,279.0	8,525	34,233	937,030
2012 年 8 月	15	214	1,540.0	5,651	27,118	712,221
2012 年 9 月	15	312	2,339.0	4,780	22,710	566,559
2012 年 10 月	15	219	1,682.0	4,445	19,299	493,282
2012 年 11 月	15	174	1,743.4	3,457	15,220	383,628
2012 年 12 月	15	184	1,873.7	3,945	18,552	422,374
2013 年 1 月	15	223	2,384.4	4,375	22,224	590,567
2013 年 2 月	15	292	2,970.3	6,910	36,316	1,216,044
2013 年 3 月	15	190	1,986.7	2,926	13,744	488,383

資料來源：高雄市公共汽車管理處 (2012) 及本研究整理

較多旅客搭乘。愛河線之行駛班次及客運人數相較於蓮潭線為多，也為營運帶來較多的收入。以每運具可乘載人數 28 人

計，蓮潭線每班次乘載率約為 0.7，愛河線每班次乘載率約為 0.76，兩線加出租則總計乘載率約 0.79。



表 4 2012 年報 (1 月至 12 月) —— 高雄市水陸兩用車營運概況

起訖站別 路線	年底營業里程 (公里)	營業車輛數 (輛)	行駛班次 (次)	行駛里程 (公里)	客運人數 (人)	客運收入 (元)
水陸兩用車 合計	15.00	2.00	2,841	26,548.80	62,679	7,438,409
水陸兩用 (蓮潭線)	8.00	1.00	871	6,880.00	17,144	2,147,205
水陸兩用 (愛河線)	7.00	1.00	1,412	9,974.00	29,911	3,765,801
水陸兩用租車	-	-	558	4,118.80	15,624	1,525,403

資料來源：高雄市公共汽車管理處 (2012) 及本研究整理

### 參、水陸兩用運具運送契約之性質

運送係指利用交通工具，將物品或旅客由某地載運至一定之目的地。亦即須牽涉到空間的改變，但不能沒有指定目的地，至於方向（可往上或往下）、距離的長短及範圍的大小則非所問（林一山，2005）。就營業之觀點而言，所謂運送，可認係運送營業之簡稱，而所謂運送營業，係指以運送物品或旅客為目的，而收取運費之營業，亦稱運輸業或運送業（劉春堂，2007）。又為使物品或旅客異動其空間，故須利用運輸工具。至於運輸工具，不限於有動力者，故動力車、手推車、牛車、馬車或以人力所為之搬運均包括在內。在我國，利用船舶、車輛、飛機等運

輸工具以載運水陸空旅客、貨物，為營業稅法所定義的運輸業範圍<sup>9</sup>。

民法關於運送契約之意義，雖未設明文規定，但參照民法第 622 條有關運送人意義之規定，運送契約可定義為：「當事人約定，一方為他方運送物品或旅客，他方支付運費之契約」（劉春堂，2007）。因此，所謂旅客運送契約係指當事人約定，一方為他方運送自然人之旅客，他方支付運費之契約。此雙方當事人中之運送人係以運送為營業，運送物品或旅客而收受運費之人（民法 622 條）。而託運人則為旅客運送契約之他方當事人，通常為旅客自己，故旅客一方面係居於託運人之地位，為契約之主體；一方面係居於被運送之地位，而為契約之客體。於此種情形，旅客必為自然人，不能為法人。此外，旅客所攜帶之幼童，雖屬免費運送，但仍不失

<sup>9</sup> 營業稅法附表（營業人開立銷售憑證時限表）對運輸業的定義：凡具有運輸工具，以運載水陸空旅客貨物，或具有交通設備以利運輸工具之行駛停放及客貨起落之營業。包括具有船舶、車輛、飛機、道路及停車場站、碼頭、港埠等設備之機構。<http://law.moj.gov.tw/LawClass/LawContent.aspx?PCODE=G0340080>（最後瀏覽日：03/11/2013）。

為旅客，而有旅客運送之適用（劉春堂，2007）。

民法並未規定旅客運送契約需要有一定之形式或書面，因此不必以一定方式為之，不必為現實之履行，性質上為不要式契約及不要物契約（諾成契約）。雖然旅客運送之成立，常伴隨有購買車票、船票或機票等之販售行為，但此並非旅客運送契約之成立要件，此等單據或票券亦非運送契約之本身，故不得因此認旅客運送契約為要式契約，但此等車票、船票或機票等單據或票券，可作為旅客運送契約成立之書據，得因其發行而認為旅客運送契約已成立（劉春堂，2007）。

旅客運送之車票、船票或機票之性質為一種有價證券，倘為無記名式者，得依交付而轉讓；倘為指示（定）式者，得依背書而轉讓；倘為記名式者，則不得轉讓。車票、船票或機票等有價證券，倘為無記名式者，應屬於民法第 719 條以下所規定無記名證券之一種，得依交付而轉讓（劉春堂，2007）。

水陸兩用運具運送契約，從高雄市水陸兩用運具運送實務可知，其應為運送人與旅客合意，以水陸兩用運具載運旅客經由路上及水上運輸，從甲地經由乙地再回到甲地，而旅客給付報酬之契約。因此其應為一旅客運送契約。然其行駛於路上，又航行於水上，該契約究竟為陸上旅客運送契約，還是水上或海上旅客運送契約。其一個契約同時包含陸上運送及海上

運送，此在貨物運送型態上，稱之為複合運送。然複合運送契約係指在物品運送中，運送人與託運人約定運送人使用兩種以上不同種類的運送工具，將貨物運抵目的地的一個單一貨物運送契約（林一山，2005）。水陸兩用運具運送使用同一載具，似與複合運送有所不同。水陸兩用運具這類水上、陸上兩用的載具是一種車輛與船舶的運輸工具組合體，同時具備有車輛及船舶的特性，在進行旅客運送服務過程中，不須轉換交通工具，即可以在陸地行駛，又可以航行在水面，提供乘客海陸二合一的休閒觀光旅程，其以同一形體行駛陸域又能航行水域，與貨物之複合運送之差異，僅為減少一上下車輛或船舶之動作而已。所以雖然為同一運具，亦可認為在陸上行駛為車輛，在水上航行為船舶，且在不同區域行駛或航行時，其風險亦不相同，與前述複合運送以兩種不同運具型態之運送其差異不大。此外，日本亦認為水陸兩用運具係屬「以同一車輛或船隻提供一貫性複合運輸服務」（陳律言，2010），因此本研究認為水陸兩用運具運送契約亦為一與複合運送契約相似之旅客運送契約。我國並無針對此種旅客運送契約之規定，然因旅客運送於水域與陸域因各自特殊性及風險性之差異，各有不同法規之規範，故水陸兩用運具之旅客運送契約亦應依其行駛或航行區域之不同，適用不同之法規。

## 肆、水陸兩用運具運送契約責任相關規定

水陸兩用運具提供乘客觀光運送服務，是一種結合陸域以及水域之旅客運送契約，因此陸域部分規範旅客運送契約者有民法及公路法等，海域部分則有海商法，又海商法第 5 條規定：「海商事件，依本法之規定，本法無規定者，適用其他法律之規定」。依特別法優於普通法的原則，在海域部分，海商法無規定者，才適用其他法律之規定，因此民法相關之規定亦可能為海上運送適用之範圍。因此，以下分別就陸運規範與海運規範，分別對於旅客運送責任之規定予以分析。

### 4.1 陸運規範

有關陸上旅客運送契約責任之法規有民法、公路法、汽車運輸業管理規則、汽車運輸業行車事故損害賠償及醫療補助費發給辦法，對於旅客所受之損害可區分為對於旅客個人之傷害及遲到，以及交託行李、未交託行李之毀損、滅失，以下則依此分別分析說明之。

#### 4.1.1 運送人對旅客的責任

##### 4.1.1.1 責任原則

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」。可

知，運送人對旅客之責任可分為旅客因運送過程而受傷之傷害責任及運送遲到之責任。所稱傷害，應採廣義解釋，除狹義的身體所受之損害外，尚包括死亡、疾病及義肢或身著衣服之毀損等在內，然須因運送所致者為限。所謂遲到，係指未能準時到達目的地之情形而言，至於其係肇因於未準時起運抑或中途延誤，則非所問（劉春堂，2007）。運送人僅於旅客過失或不可抗力之情況下，始得免責，亦即其他縱非運送人之過失，運送人仍須負責，因此民法係令運送人對旅客安全負事變之無過失損害賠償責任（邱聰智，2002）。

依民法第 654 條可知，旅客因運送所受之傷害，其免責事由有二：

#### 1. 因旅客之過失

此係指僅旅客有過失，而旅客運送人或其使用人並無故意或過失等可歸責事由而言。若旅客運送人或其使用人亦有故意或過失等可歸責事由時，則旅客運送人仍應負責，但得對旅客主張過失相抵（民法第 217 條）而減免賠償額（劉春堂，2007）。

#### 2. 因不可抗力

例如突遇地震巨石落下造成傷害、氣溫超出預期突然急升致休克死亡等。

此兩種免責事由，應由旅客運送人負舉證責任。又，因旅客運送人於不可抗力之情形，雖可以免責，但對於通常事變則仍應負責，故旅客運送人就旅客之傷害係負通常事變責任。

又，依民法第 654 條可知，旅客因運送之遲到所受之損害，僅因旅客之過失所致，始可免責，因不可抗力所致者，仍應負責。以下分述之：

### 1. 因旅客之過失

與旅客之傷害同，運送人可以免責。然，因旅客之過失所致之遲到，雖為旅客運送人之免責事由，惟只能對該有過失之旅客主張免責，對於其他無過失之旅客，則仍需負責（劉春堂，2007）。

### 2. 因不可抗力

旅客運送人則仍應負責，亦即不可抗力並非免責事由，此從其如下之立法理由自明：「鑑於旅客乃經濟上之弱勢，基於社會公益，有必要於法律上加以保護，故對於運送之遲到，係因不可抗力所致者，仍應由旅客運送人負其責任，旅客運送人並得藉由責任保險或價格機能分散其損失<sup>⑩</sup>」。因此旅客運送人就運送之遲到係負不可抗力責任（劉春堂，2007），也就是非常事變責任。

#### 4.1.1.2 賠償範圍

##### 1. 旅客之傷害

有關旅客傷害之賠償，民法並未如對於物品運送人賠償範圍之設有限額賠償規定<sup>⑪</sup>，故應依損害賠償之一般規定，亦即

民法第 216 條之規定，為完全賠償，不僅所受損害，即所失利益亦應賠償，並得請求非財產上損害賠償<sup>⑫</sup>。惟運費及其他費用，如因旅客之傷害而無須支付者，應類推適用民法第 638 條第 2 項之規定，由賠償額中扣除之（劉春堂，2007）。

### 2. 運送之遲到

運送之遲到部分，依民法第 654 條第 2 項之規定，因其是否為不可抗力所致，有如下之不同：

- (1) 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，例如額外支出之交通費、膳宿費等為限，其目的在避免旅客運送人負過重之責任。
- (2) 非因不可抗力所致者：旅客運送人之責任，應依損害賠償之一般規定，亦即民法第 216 條之規定，完全賠償，不僅所受損害，即所失利益亦應賠償（劉春堂，2007）。

此外，公路法第 64 條第 1 項規定，汽車或電車運輸業遇有行車事故，致人、客傷害、死亡或財、物毀損、喪失時，應負損害賠償責任。但經證明其事故發生係因不可抗力或因託運人或受貨人之過失所

<sup>⑩</sup> 民法第 654 條立法理由。http://lis.ly.gov.tw/lgcgi/lglaw?@172:1804289383:f:NO%3DE04509\*%20OR%20NO%3DB04509\$\$10\$\$\$NO-PD(最後瀏覽日：03/11/2013)

<sup>⑪</sup> 民法第 638 條第 1 項。

<sup>⑫</sup> 民法第 227 條第 1 項。



致者，不負損害賠償責任。此點與前述民法旅客之傷害同屬普通事變責任。然同條第3項又規定，人、客傷害、死亡之損害賠償辦法，由交通部另定之。因此交通部另訂有汽車運輸業行車事故損害賠償金額及醫藥補助費發給辦法，此辦法第3條第1項規定，汽車運輸業之車輛，因行車事故致人、客傷害、死亡或財物毀損、喪失，依法應負損害賠償責任者，除醫療費用由汽車所有人或駕駛人負責支付外，其賠償金額之標準如下：一、死亡者，最高金額新臺幣二百五十萬元。二、重傷者，最高金額新臺幣一百四十萬元。三、非重傷者，最高金額新臺幣四十萬元。同條第3項則規定，此三款所定賠償標準，請求權人能證明實際所受損害較高者，不受其限制。此賠償標準，也不影響請求權人之訴訟請求權。因此其與民法之規定並無牴觸之處。此外，其第4條又規定，汽車運輸業之車輛，因行車事故致人、客傷害或死亡，除因不可抗力不負損害賠償責任外，如能證明其事故之發生非由於其過失所致者，仍得依下列標準酌給喪葬或醫藥補助費：一、死亡者，最高金額新臺幣十萬元。二、受傷者，按實補助醫藥費，最高金額新臺幣七萬元。且此兩條之醫藥費用，除因急救外，以就醫之公立醫院及政府辦理或特約之保險醫療院所為限。不論

此賠償或補償，與法律牴觸時應屬無效。因此依照高雄市公共車船「敬告旅客」條款中第15條規定，「乘客因本處行車事故，致其生命、身體、健康、財產受到損害者，依汽車運輸業行車事故損害賠償金額及醫藥補助費發給辦法之規定賠償。向法院起訴請求賠償者，法院判決之賠償金額不受上開辦法之限制<sup>16</sup>」。

#### 4.1.2 運送人對旅客行李之責任

行李者，旅客所攜帶物品之謂也。運送人對行李之責任，因其是否交運而有不同。旅客隨身之物品，例如項鍊、首飾、手錶、皮夾、文件等，亦應做同一解釋(邱聰智，2002)。

##### 4.1.2.1 對交託運送行李之責任

託運之行李，依民法第657條之規定，「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。」從其立法理由可知，立法者認為「旅客之行李，如經交託於運送人，則運送人對於旅客所交託之行李，雖未另收運費，而其與旅客相互之間之權利義務，仍與物品之運送無異，故適用關於物品運送之規定，以保護旅客之利益。」因此依民法第634條，運送人對於旅客交付託運的行李之喪失、毀損及遲到，除能證明係因不可抗

<sup>16</sup> 陸上旅客運送「敬告旅客」條款，<http://www.taichung.gov.tw/public/attachment/27259352217.doc> (最後瀏覽日：03/11/2013)。

力、行李本身性質或旅客本身之過失所致外，均須負責(黃立，2004)。因此其屬於普通事變責任，亦為無過失責任。

又依民法第 638 條及第 639 條之規定，行李有喪失、毀損或遲到者，其損害賠償額應依其應交付時目的地之價值計算之。運費及其他費用，因運送物之喪失、毀損，無須支付者，應由前項賠償額中扣除之。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，旅客並得請求賠償。金錢、有價證券、珠寶或其他貴重物品，除旅客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。又第 640 條規定，因遲到之損害賠償額，不得超過因其運送物全部喪失可得請求之賠償額。

公路法第 64 條第 1 項及第 2 項規定，「汽車或電車運輸業遇有行車事故，致人、客傷害、死亡或財、物損毀、喪失時，應負損害賠償責任。但經證明其事故發生係因不可抗力或因託運人或受貨人之過失所致者，不負損害賠償責任。前項貨物損毀、滅失之損害賠償，除貨物之性質、價值於裝載前經託運人聲明，並註明於運送契約外，其賠償金額，以每件不超過新臺幣三千元為限」。因此因行車事故所致之行李毀損滅失，除旅客事先聲明並載明於契約內外，每件行李之賠償金額以 3000 元為限。此外，依汽車運輸業管理規

則第 81 條規定，行李逾交付期間一個月仍未交付時，託運人得視同喪失，請求賠償。但未能交付之原因不能歸責於汽車客運業者，不在此限。

#### 4.1.2.2 對未交託運送行李之責任

有關未交託行李之責任，依民法第 658 條規定，「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」。此過失解釋上當然包括故意在內(民法 220 條)(邱聰智，2002)。此運送人之責任為過失責任。蓋因此等未交託運送之行李，既屬旅客隨身所攜帶者，自應由旅客自為保管，從而對其喪失或毀損，旅客運送人不負責任。惟若係因旅客運送人自己或其受僱人之過失，致有喪失或毀損者，則仍應負責任。至於遲到，則不包括在內(劉春堂，2007)。未交託的行李如使運送人與交託行李負同一責任，顯有不妥，因此運送人僅在未能證明自己與其受僱人無過失的情況下，對未交託行李的喪失或毀損負過失責任(黃立，2004)。因此，對於未交託行李，運送人負過失責任。

至於旅客運送人因民法第 658 條規定，對旅客負損害賠償責任者，其賠償範圍有兩種不同見解，一為應不能超過交託運送行李之標準，應解為與上述交託運送行李相同，依民法第 638 條及 639 條定之(劉春堂，2007)。另外，也有認為民法本節未有明文規定，解釋上應回歸債之通

則，依民法第 216 條規定，應完全賠償（邱聰智，2002）。

### 4.1.3 運送人責任之消滅時效

#### 1. 旅客之傷害及運送之遲到

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。」此乃因運送人就旅客之傷害或運送之遲到，須負無過失責任，為避免造成運送人之過重負擔，並使權利狀態得以早日確定，故就其損害賠償請求權，有設短期消滅時效，以促使權利人從速行使之必要（劉春堂，2007）。旅客本與貨物不同，為了保障旅客權益，民法修正時並無如物品運送般將旅客的損害賠償請求權的消滅時效期間縮短為一年，仍維持為二年（黃立，2004）。其起算點（劉春堂，2007）：

- (1) 自運送終了之時起算，此係就運送實際上已完成之情形而言；
- (2) 自運送應終了之時起算，此係就運送實際上未能完成之情形而言。

#### 2. 交託行李喪失、毀損或遲到

託運行李喪失、毀損之短期消滅時效，依民法第 657 條交託之行李適用物品運送之規定，運送人對因行李喪失、毀損或遲到所負之損害賠償責任，則應適用民法第 623 條第 1 項所規定一年短期消滅時效（邱聰智，2002）。公路法亦於第 54 條第 1 項規定為一年短期消滅時效。然有關

該消滅時效之起算點，民法第 623 條規定為「自運送終了，或應終了之時起」，公路法第 54 條第 2 項第 1 款則規定為「自應交付之日起算」，兩者有牴觸。雖然公路法中有關私法之規定，應屬特別法之規定，優先適用，但於運送終了之日晚於應交付之日時，以應交付之日起算，有損旅客之權益。

#### 3. 未交託行李之毀損滅失

雖然民法第 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。但在同條第 1 項物品運送方面則為一年之規定，因此有認為行李之請求權時效應以一年為之者（劉春堂，2007；邱聰智，2002）。其似乎也認為未交託行李之請求權也是一年。然民法第 623 條第 2 項係規範傷害及遲到，非規範行李。且民法對於未交託行李，僅於第 658 條規定其責任，並未規定其請求權時效。民法也未規定未交託行李應準用物品運送，所以似應適用民法第 125 條一般消滅時效規定，亦即 15 年。然從民法運送節特別規定短期請求權時效，立法理由亦謂「關於物品運送，其因喪失、毀損或遲到而生之賠償請求權，以從速行使為宜」。「關於旅客運送，如因傷害或遲到而生之賠償請求權，為保障旅客權益，仍以維持二年之消滅時效期間為妥」。且同一運送契約下有多種不同之時效期間，亦

易生混亂，因此本研究認為為使其從速行使，並保障旅客權益，宜解為應依民法第 623 條第 2 項之二年消滅時效（劉慧婷，2010）。

#### 4.1.4 特約免責之限制

旅客運送契約，通常係依運送人所提供之運送約款而訂定，此等運送約款本質上即為定型化契約條款，故旅客運送契約為定型化契約之一種（劉春堂，2007），一般而言，運送人在定型化契約交易之下的關係多處於優越地位，可能會在契約中載入不當的免責約款迫使託運人接受，這些不公平條款導致其無責任，所以須加以抑制，以保護經濟上之弱者（黃立，2004）。運送人交與旅客之票、收據或其他文件上，記載有免除或限制運送人責任之事項者，通常亦構成定型化契約條款（劉春堂，2007）。因此，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。」有關運送人在客票、收據或其他文件上記載減免責任的文句，其效力及解釋方法應完全與物品運送人在提單或託運單上記載時同。必須經託運人明示同意始生效力，僅默示同意尚屬不足，而且必須由運送人主張並舉證證明（黃立，2004）。然能證明旅客同意時，免責之範圍仍受第 222 條故意、重大過失不得預先免除之限制（鄭律師，2006）。

## 4.2 海上旅客運送責任規範

### 4.2.1 對旅客傷害及運送遲到之責任

#### 4.2.1.1 責任原則

海商法於旅客運送章節中並未直接對旅客傷害及運送遲到之責任予以規定。有關海上旅客運送人對於旅客人身傷亡責任，是否得依海商法第 79 條之規定「旅客之運送，除本節規定外，準用本章第一節之規定」，有其疑問。旅客運送與貨物運送，雖然都為運送，但是旅客與貨物之性質差異很大，海商法對於貨物運送有許多免責規定，對於旅客而言，並非妥當。運送人對於旅客人身傷亡之責任，也不宜準用貨物單位責任限制，故若運送人之責任比照海商法海上貨物運送，確有不當之處（梁宇賢等人，2005）。因此本研究認為有關旅客人身傷亡與遲到之責任，不應準用貨物運送之規定，而應依海商法第 5 條之規定，適用民法之規定。因此海上運送人對於旅客傷亡及遲到之責任原則、賠償範圍及其請求權之消滅時效皆與民法同，此部分已於前分析，在此不再贅述。

#### 4.2.1.2 對於託運行李之毀損滅失責任

有學者認為，旅客行李性質上異於貨物運送之貨物，其毀損滅失之責任限制，不宜準用貨物運送之規定，宜另訂條文（劉律師，2006）。旅客行李與一般貨物確有其不同，然海商法並未另為規定，又旅客託交行李與貨物運送之貨物同屬物之



概念，須交付運送人運送，由運送人負責照料管理，運送人雖未收取運費，其照料管理費用應已經含於票價當中。此外從民法第 657 條之規定，交託行李縱不另收運費，其權利義務原則上適用民法關於物品運送之規定來看，民法亦認為交託行李與貨物有其共通性。又海上運送與其他運送有其差異性，因此另有海商法之規定，交託行李亦由海上旅客運送人予以海上運送，如依民法第 657 條之規定須適用民法關於物品運送之規定，則將忽略了海上運送之特殊性（劉慧婷，2010）。因此本研究認為交託行李之責任基礎，應依海商法第 79 條之規定準用海上貨物運送節之規定。而依海商法海上貨物運送人對於貨物毀損、滅失及遲到負推定過失責任<sup>14</sup>。

有關交託行李之賠償額計算，依海商法第 5 條規定適用民法第 638 條之規定，應依其應交付時目的地之價值計算。又依海商法第 70 條規定，除交託行李之性質及價值於裝載前，已經旅客聲明並註明於運送契約者外，運送人對於交託行李之毀損滅失，其賠償責任，以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。客船管理規則第 144 條亦規定，乘客託交運送行李時，得申報遇有毀損、滅失之要償額，客船所有人或運送人得按其要

償額核收報值費。如交託行李未事先報明價值，運送人除有故意或重大過失外，得主張前述之單位責任限額。

有關交託行李毀損滅失之請求權之時效，依海商法第 56 條第 2 項之規定，交託行李之全部或一部毀損、滅失者，自交託行李受領之日或自應受領之日起，一年內未起訴者，運送人解除其責任。因此為一年之訴訟時效限制，亦即為一年之除斥期間。然客船管理規則第 151 條第 2 項規定，受領權利人之損害賠償請求權，自行行李受領之日或自應受領之日起一年內不行使而消滅。此為一年之消滅時效規定。消滅時效與此訴訟時效限制不同，客船管理規則為行政命令，海商法為法律，因此依中央法規標準法第 11 條規定，行政命令牴觸法律者無效，因此應依海商法一年訴訟時效限制之規定。

#### 4.2.1.3 未交託之行李

未交託行李與交付運送人運送之貨物並不相同，其未交付予運送人照料管理，因此不應依海商法 79 條之規定準用貨物運送之規定，依此應依海商法第 5 條之規定，適用民法之規定。因此海上旅客運送人對於未交託行李之責任，如責任原則、賠償範圍及時效規定，皆依民法之規定。此部分已於前詳述，此不再重述。

<sup>14</sup> 最高法院民事判決 91 年度臺上字第一二二號；93 年度臺上字第一四三〇號；98 年度臺上字第二四八二號。

#### 4.2.1.4 船舶所有人責任限制

海商法尚有船舶所有人責任限制之規定，因此海上旅客運送人亦得主張船舶所有人責任限制（曾國雄、張志清，2008）。有關該責任限制，依海商法第 21 條第 1 項第 1 款規定，運送人在船上、操作船舶或救助工作直接所致人身傷亡或財物毀損滅失之損害賠償，得主張責任限額。該責任限額之計算如下：

1. 以本次航行之船舶價值、運費及其他附屬費總額為限
2. 如 1. 之總額低於下列標準者，運送人應補足之：
  - (1) 對財物損害之賠償，以船舶登記總噸，每一總噸為國際貨幣基金，特別提款權五四計算單位，計算其數額。
  - (2) 對人身傷亡之賠償，以船舶登記總噸，每一總噸特別提款權一六二計算單位計算其數額。
  - (3) 前二款同時發生者，以船舶登記總噸，每一總噸特別提款權一六二計算單位計算其數額。但人身傷亡應優先以船舶登記總噸，每一總噸特別提款權一〇八計算單位計算之數額內賠償，如此數額不足以全部清償時，其不足額再與財物之毀損滅失，共同在現存之責任限制數額內比例分配之。
  - (4) 船舶登記總噸不足三百噸者，以三百噸計算。

因此，海上旅客運送人對於旅客、交託行李及未交託行李之人身傷亡或財物毀損滅失之損害賠償請求，得主張前述之船舶所有人責任限額。

### 4.3 陸上與海上法規之比較

以下就陸上與海上旅客運送分別依運送人對於旅客、旅客交託行李及未交託行李之責任相較並整理如表 5、表 6 及表 7。經由該責任比較後，可知陸上與海上旅客運送人責任多處相同，此乃因海商法對於旅客運送之規定，多適用民法之規定所致。其差異主要在旅客之交託行李部分，以及海商法之特別規定，即海上運送人可得對旅客主張船舶所有人責任限制之利益。此船舶所有人責任限制之利益對於運送人而言可謂十分有利，如無法主張可能因此而負擔龐大之賠償責任。

### 4.4 目前高雄市水陸兩用運具運送契約責任

目前水陸兩用運具所營運航行的地區有分為內陸湖泊蓮池潭的蓮潭線及與高雄港相通的光榮碼頭愛河線，依海商法第 1 條規定：「本法稱船舶者，謂在海上航行，或在與海相通之水面或水中航行之船舶」。亦即可適用海商法之船舶應在海上航行或在與海相通之水面航行，愛河線係航行於與海相通之愛河，然蓮潭線則航行於未與海相通之蓮池潭，因此航行於蓮池潭時，水陸兩用運具非屬海商法之船舶，

表 5 陸上與海上運送人對於旅客傷害及遲到之責任比較表

	陸上	海上
責任原則	無過失責任(民法第 654 條、公路法第 64 條第 1 項)	與陸上同(海商法第 5 條適用民法)
免責事由	(1) 因旅客之過失所致旅客傷害及遲到 (2) 因不可抗力所致之旅客傷害 (民法第 654 條、公路法第 64 條第 1 項)	與陸上同(海商法第 5 條適用民法)
賠償範圍	旅客之傷害：完全賠償(民法第 216 條) (汽車運輸業行車事故損害賠償金額及醫藥補助費發給辦法第 3 條及第 4 條另有最高金額之規定(死亡：金額 250 萬元；重傷：140 萬元；非重傷：40 萬元)，但請求權人能證明實際所受損害較高者，不受其限制。) 運送之遲到： (1) 因不可抗力：旅客因遲到而增加支出之必要費用為限(民法第 654 條第 2 項) (2) 非因不可抗力：完全賠償(民法第 216 條)	與陸上同(海商法第 5 條適用民法)
時效	二年消滅時效(民法第 623 條第 2 項)	與陸上同(海商法第 5 條適用民法)

資料來源：本研究整理

表 6 陸上與海上運送人對於交託行李之責任比較表

	陸上	海上
責任原則	普通事變責任(民法第 634 條、公路法第 64 條第 1 項)	推定過失責任 (海商法第 79 條準用海上貨物運送)
免責事由	1. 因不可抗力 2. 行李本身性質 3. 旅客本身之過失(民法第 634 條、公路法第 64 條第 1 項) 4. 未申報之貴重物品(民法第 639 條)	海商法第 69 條的 17 款、第 70 條第 1 項及第 71 條等
賠償範圍	1. 應交付時目的地之價值計算(民法第 638 條) 2. 貴重物品：以所報價額為限(民法第 639 條第 2 項) 3. 遲到之損害：不得超過因其運送物全部喪失可得請求之賠償額(民法第 640 條) 4. 行車事故所致者，每件 3000 元為限(公路法第 64 條)	1. 應交付時目的地之價值計算(海商法第 5 條適用民法第 638 條) 2. 未事先報明價值並載於運送契約：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(海商法第 70 條第 2 項) 3. 事先報明價值並載於運送契約：以報明價值為限
時效	一年消滅時效 (民法第 623 條第 1 項)	一年訴訟時效限制 (海商法第 56 條第 2 項)

資料來源：本研究整理

若其發生海商事件，除因碰撞外，不適用海商法之規定，應適用民法及公路法等之規定。此外，依海商法第 3 條規定：「下列船舶除因碰撞外，不適用本法之規定：

一、船舶法所稱之小船。二、軍事建制之艦艇。三、專用於公務之船舶。四、第一條規定以外之其他船舶」。又船舶法所稱之小船，指依船舶法第三條第一款規定：

表 7 陸上與海上運送人對於未交託行李之責任比較表

	陸上	海上
責任原則	過失責任(民法第 658 條)	與陸上同(海商法第 5 條適用民法)
免責事由	遲到不包括在內	與陸上同(海商法第 5 條適用民法)
賠償範圍	見解 (1) 不能超過交託運送行李之標準 見解 (2) 完全賠償	與陸上同(海商法第 5 條適用民法)
時效	見解 (1) 一年消滅時效 見解 (2) 二年消滅時效	與陸上同(海商法第 5 條適用民法)

資料來源：本研究整理

「小船：指總噸位未滿五十之非動力船舶，或總噸位未滿二十之動力船舶」。目前在高雄市所使用的水陸兩用運具其排水噸位僅為 19.5 噸，屬於船舶法所規範之小船，所以並非海商法之船舶。因此高雄市水陸兩用運具旅客運送契約責任僅能適用前述民法及公路法等之責任規定。此外，高雄市水陸兩用運具旅客運送並無交託行李之情事，因此無交託行李相關規定之適用。

然未來如引進總噸位 20 以上之水陸兩用運具，不僅行駛於陸域，且航行於海上或與海相通之水面時，則陸域部分應適用民法及公路法等之規定，海域部分則應適用海商法之規定，亦即其旅客運送責任則如前述之分析。

高雄市水陸兩用運具運送並無另訂運送契約，僅有車票背面記載與運送人責任有關之「若因天然災害及其他不可歸責於本處之因素，致無法如期開航，或本處取消航班，可全額退費。」之約定，此並非屬於旅客身害或運送遲到，或者行李賠償

問題，應屬解除契約之約定，其未違反民法及海商法之規定，應屬有效。

此外，當高雄市水陸兩用運具發生船舶碰撞，例如於愛河航行與愛之船發生船舶碰撞事故時，該碰撞責任依海商法第 3 條及第 94 條之規定，應依海商法船舶碰撞章之規定。海商法在船舶碰撞之責任界定方面規定為：(1) 不可抗力所致者：碰撞係因不可抗力而發生者，被害人不得請求損害賠償(海商法第 95 條)；(2) 一方過失所致者：碰撞係因於一船舶之過失所致者，由該船舶負損害賠償責任(海商法第 96 條)；(3) 共同過失所致者：碰撞之各船舶有共同過失時，各依其過失程度之比例負其責任，不能判定其過失之輕重時，各方平均負其責任。有過失之各船舶，對於因死亡或傷害所生之損害，應負連帶責任(海商法第 97 條)，又因碰撞所生之請求權，自碰撞日起算，經過兩年不行使而消滅(海商法第 99 條)。水陸兩用運具發生船舶碰撞時，除前述海商法特別規定外，則應適用民法侵權行為之規定。



## 伍、結論

水陸兩用運具運送契約為一與複合運送契約相似之旅客運送契約。我國並無針對此種旅客運送契約之規定，然因旅客運送於水域與陸域各有特殊性及風險性之差異，各有不同法規之規範，故水陸兩用運具之旅客運送契約亦應依其行駛或航行區域之不同，適用不同之法規。水域則有海商法之規範，陸域則有民法及公路法等之規範。然因海商法第 1 條及第 3 條之規定，適用海商法之船舶須為總噸位 20 以上之船舶，且航行於海上並與海相通之水面或水中。因此水陸兩用運具之旅客運送契約責任，則因水陸兩用運具是否為總噸位 20 以上之動力船而有差異。經由前述分析可歸納如下：

### 1. 水陸兩用運具總噸位 20 以上

水陸兩用運具是否為總噸位 20 以上之動力船，且航行於海上或與海相通之水上時，水域應適用海商法，陸域應適用民法及公路法。經由前述分析可知，因海商法對於海上旅客運送之規範不足，因此旅客傷害及遲到責任，以及未交託行李應適用民法之規定。是故目前水陸兩用運具旅客運送責任，於旅客傷害及遲到之責任，以及未交託行李之責任，無論是責任原則、法定免責事由、賠償額、時效規定，無論陸域或水域皆依民法之規定。交託交行李方面則有較大之差異，亦即陸域依民

法之規定，行李之毀損滅失應交付時目的地之價值計算之，另有公路法第 64 條因行車事故所致者每件 3,000 元為限之規定，請求權時效民法規定為一年消滅時效，海域依海商法之規定雖同依應交付時目的地之價值計算之，尚有單位責任限制之規定，亦即每件特別提款權 666.67 單位或每公斤特別提款權 2 單位計算較高者為限，請求權時效則為一年之訴訟時效限制，亦即為一年之除斥期間。此外，海商法另有船舶所有人責任限制之規定，水陸兩用運具海上旅客運送人對於特定債務得主張責任限制，對於運送人而言是一大保護。

### 2. 水陸兩用運具總噸位未滿 20

目前在高雄市所使用的水陸兩用運具其排水噸位僅為 19.5，屬於船舶法所規範之小船，所以並非海商法之船舶，因此無法適用海商法之規定。因此不論其行駛於路上或航行於海上皆適用民法之規定。運送責任方面除公路法相關規定外，無海域與陸域之差異。又該水陸兩用運具旅客運送並無交託行李之情事，因此無交託行李相關規定之適用。該水陸兩用運具運送人亦無海商法船舶所有任責任限制之適用，因此於發生船舶碰撞等船難事故時，該水陸兩用運具運送人將承受較大之責任。此外，無論船舶的大小或航行之區域，當船舶碰撞時，皆應適用海商法船舶碰撞之規定。因此高雄市水陸兩用運具，雖為小船

或航行於非與海相通之蓮池潭，當發生船舶碰撞時，皆應適用海商法船舶碰撞之規定。除海商法船舶碰撞之規定外，適用民法侵權行為之規定。

此外，美國費城的水陸兩用運具碰撞傷亡事故，人為因素占了事故發生原因之大部分，水陸兩用運具維修人員之疏失造成該載具拋錨，以及工作人員對於緊急狀況應變能力不足，最後因拖船船員在值班期間使用私人通訊用品，導致分心而撞上水陸兩用運具，造成人員傷亡及財物毀損。本研究雖未對水陸兩用運具行駛或航行安全上的行政規範詳細分析說明，但近年來科技發展突飛猛進，科技產品推陳出新速度之快，隨處可見滑著 3C 螢幕的低頭族，水陸兩用運具有許多享受休憩之旅客，人命安全更應重視。因此，對於水陸兩用運具及船員在航行上的安全規定有重視之必要，有關於水陸兩用運具員工之職前訓練、發生緊急事件之應變措施、行車之安全規定以及水陸兩用運具在廠內維修檢查之程序等等，皆應有完整的規範，且也應切實執行，對於旅客所需知道之訊息也應向旅客詳細說明並給予書面資訊，如此才能使水陸兩用運具提供安全之運送服務，讓乘客安心搭乘。有關此安全規範及執行之相關研究亦有近一步研究之必要性。

## 參考文獻

林一山，2005，*運送法*，初版，三民，臺北市。

邱聰智，2002，*新訂債法各論(中)*，初版，元照，臺北市。

陳律言，2010，*臺美水陸兩用運具檢驗相關法規之研究*，國立高雄海洋科技大學航運管理研究所碩士論文，高雄市。

高雄市公共汽車管理處，2010，*高雄市公車路線申請營運計畫書*，高雄市。

高雄市公共汽車管理處，2012，101 年報(1 月至 12 月)——*高雄市水陸兩用車營運概況*，高雄市。

高雄市政府交通局，2013，*高雄市水陸觀光車(鴨子船)*，自 102 年 2 月 11 日微幅調整促銷票價，<http://www.tbkc.gov.tw/news.asp?id=1945>，2013 年 5 月 5 日。

梁宇賢、劉興善、柯澤東、林勳發，2005，*商事法精論*，修訂四版，今日，臺北市。

黃立，2004，*民法債編各論(下)*，初版，元照，臺北市。

曾國雄、張志清，2008，*海商法*，三版，航貿文化事業有限公司，臺北市。

臺中市政府消保園地，2012，*定型化契約——陸上旅客運送「敬告旅客」條款*，<http://www.taichung.gov.tw/ct.asp?xitem=72180&ctnode=5038&mp=122020>，2013 年 3 月 11 日。

鄭律師，2006，*民法債編各論*，高點，臺北市。

劉春堂，2007，*民法債編各論(中)*，初版，三民，臺北市。

劉律師，2006，*海商法實例演練系列*，二版，高點，臺北市。

劉慧婷，2010，兩岸海上旅客運送人責任之研究，行政院國家科學委員會補助大專學生參與專題研究計畫研究成果報告，高雄市。

CNN, 2011. Tugboat pilot gets year in jail for fatal 'duck boat' accident. Available at: <http://edition.cnn.com/2011/11/01/justice/pennsylvania-duck-boat-sentence> (accessed 11 March, 2013)

CNN, 2012. Families of Philadelphia 'duck boat' victims get \$15M settlement. Available at: <http://edition.cnn.com/2012/05/09/justice/pennsylvania-duck-boat-settlement> (accessed 11 March, 2013)

National Transportation Safety Board (NTSB), 2010. Collision of Tugboat/Barge Caribbean Sea/The Resource with Amphibious Passenger Vehicle DUKW 34. Available at: <http://www.nts.gov/doclib/reports/2011/MAR1102.pdf> (accessed 11 March, 2013)

National Transportation Safety Board (NTSB), 2011. Marine Accident Report MAR-11-02. Available at: <http://www.nts.gov/investigations/summary/MAR1102.html>

(accessed 11 March, 2013)

Personal Injury Lawyers in Philadelphia & South Jersey Saltz Mongeluzzi Barrett & Bendesky, 2012. Federal Trial Begins in Fatal Duck Boat Disaster. Available at: <http://www.smbb.com/media-center/news/federal-trial-begins-in-fatal-duck-boat-disaster> (accessed 11 March, 2013)

United States Coast Guard, 2012. Ducks [DUKW] operations. Available at: [http://www.uscg.mil/history/WEBORALHISTORY/Ira\\_Lewis\\_Photo\\_3.asp](http://www.uscg.mil/history/WEBORALHISTORY/Ira_Lewis_Photo_3.asp) (accessed 11 March, 2013)

