

## 第六章 我國航空器失事之責任與處理

### 第一節 前言

航空器失事<sup>1</sup>即一般俗稱之空難，依民用航空法第二條第十五款之規定，所謂航空器失事，指自任何為飛機目的登上航空器時起，至所有人員離開該航空器時止，於航空器運作中所發生之事故，直接對他人或航空器上之人，造成死亡或傷害，或使航空器遭受實質上之損壞或失蹤。

由民航局之資料顯示，自從民國五十九年二月迄八十四年六月底止，我國已先後發生二十次飛航失事事件，死亡人數高達五百八十人，受傷人數為一百十人，失事原因屬機械故障者有，人為因素者有八件，原因不詳者有六件，金屬疲勞有一件，原因尚在調查中者有三件<sup>2</sup>。

<sup>1</sup> 以下參考朱石炎，論我國法上失事航空器駕駛員之責任，法令月刊，第二十卷，五十八年四月，第六頁。徐聖熙，飛機失事案件之偵查，法學叢刊，第一零八期，第三十一頁至三十六頁，劉鐵錚，航空法論文選輯，第二輯，第一八零頁以下。

<sup>2</sup> 依交通部民航局之資料顯示，自民國五十九年至八十四年六月三十日我國民航客機發生重大飛安事故之情形如下：

中華民國國籍民航客機重大飛安事故一覽表（民國五十九年至八十四年）

失事日期	航空公司	飛機編號	失事地點	死亡 (人)	受傷 (人)	原因	備註
59.2.21	遠東	B-243	台北東南方拇指山	2	0	機件故障	
59.8.12	中華	B-156	松山機場西北方福山	18	17	人為因素	
60.11.20	中華	B-18-52	馬公與香港間失蹤	25	0	不詳	
64.7.31	遠東	B-2029	松山機場	28	47	人為因素	
68.8.13	台航	B-11102	綠島	1	0	人為因素	
68.9.11	中華	B-1834	桃園竹圍外海	6	0	人為因素	
69.2.27	中華	B-1826	馬尼拉機場	5	37	人為因素	
70.8.22	遠東	B-2603	苗栗三義上空	110	0	金屬疲勞	
72.9.9	台航	B-11109	蘭嶼	10	0	不詳	
75.2.16	中華	B-1870	馬公外海	13	0	不詳	
77.1.19	台航	B-11125	蘭嶼	10	1	人為因素	
78.6.27	永興	B-12206	高雄機場 1 哩處	12	1	不詳	
78.10.26	中華	B-180	花蓮加禮苑山	54	0	人為因素	
80.12.29	中華	B-198	台北萬里大湖山區	5	0	不詳	
81.4.10	台航	B-1116	台東東南海湮海上	7	0	機件故障	
82.2.28	永興	B-12238	綠島→蘭嶼海上	6	0	後述	

## 第二節 我國法上航空器失事航空公司之責任

(一) 航空器失事致其所運送之人員死傷或其所運送之物品毀損者，航空器使用人或運送人依民用航空法第六十七條規定須負無過失責任，乃至因不可抗力所生之損害均應負責，故被害人為求易於獲得賠償計，通常皆選擇航空器所有人對之行使損害賠償請求權，而任由該所有人依民用航空法第七十條舉証證明駕駛員之過失，轉向駕駛員求償。

(二) 依民用航空法第七十一條之規定，關於旅客及載運貨物之損害賠償額，得以書面契約約定之，無特別契約者，由交通部依照該法有關規定並參照國際間賠償額之標準訂定辦法，報請行政院核定公告之。我國航空器所有之限額責任，目前係以交通部於民國七十一年六月公布實施之航空客貨損害賠償辦法為依據。依該辦法第二條規定，航空器使用人或運送人，對乘客及載運貨物或行李之損害賠償額，除法律別有規定或特別契約另有約定外，依該辦法之規定，而約定之損害賠償額不得低於該辦法所定之標準。又依第三條、第四條之規定，賠償額之標準

82.10.15	遠東	B-28003	高雄機場	0	0	人為因素	
82.11.4	中華	B-165	香港啓德機場	0	0	原因調查中	
83.4.26	中華	B-1816	日本名古屋機場	264	7	原因調查中	
84.1.30	復興	B-22717	桃園龜山兔子坑	4	0	原因調查中	

中華航空公司客機重大飛安空難事故一覽表（民國五十九年至八十四年）

日期	機型	地點	原因	罹難數
1969 1/2	DC-3	台東大武山	遭亂流後操作不當	24
1970 8/12	YS-11	台北福山	惡劣天氣操作不當	16
1971 11/20	CVL	馬公香港間	恐怖份子置炸彈	25
1979 9/11	B-707	桃園竹圍外海	飛行不正常未修正	5
1980 2/27	B-707	馬尼拉機場	落地操作不當	5
1986 2/16	B-737	馬公外海	落地操作不當	13
1989 10/26	B-737	花蓮加禮苑山	違反豈非航線撞山	54
1991 12/29	B747-200F	台北萬里	發動機脫落	5
1994 4/26	A300-600R	日名古屋機場	請見本文第七章	264

（資料來源：中國時報，八十三年四月二十九日，第三版）

八十二年二月二十八日永興航空公司 B-12238 號飛機空難事件，依八十二年六月間民航局失事調查報告，可能係出自天氣或人為因素成分較大。其原因可分析如下二點：

- ① 駕駛員未遵守目視飛航規則超低空飛行，操作不當、墜海失事。
- ② 超低空飛行時，天氣突變或遭遇亂流，在無法克服情形下墜海失事。

如下，航空器使用人或運送人，應依此最高損害賠償額，投保責任保險。

一、死亡或重傷者，最低新台幣七十五萬元，如按實際損害計算，最高不得超過新台幣一百十萬元。

二、非死亡或非重傷者，按實際損害計算，最高不得超過新台幣一百五十萬元。

三、貨物及登記行李每公斤為新台幣一千元。隨身行李每一乘客為新台幣二萬元，此乃參照華沙公約第二十二條及海牙議定書第十一條所訂之賠償額。

此外，航空器使用人或運送人，對其責任之限制，須向乘客或貨物託運人為適當之通知。其在客票或貨物運送單上登載「航空客貨損害賠償辦法」或作簡要說明者，視為已有適當之通知，雖於必要時得酌予調整，惟此辦法公布迄今已近十三年，賠償數額有再加檢討之必要。依照該辦法之規定，上開損害賠償額，雖於必要時得酌予調整，惟此辦法公布迄今已近十三年，賠償額實有再加檢討之必要。又航空器使用人或運送人因故意或重大過失致生客貨之損害者，其賠償責任不受上述最高賠償額之限制。航空使用人或運送人對其受僱人或代理人執行職務時之故意或重大過失，應與自己之故意重大過失負同一責任（航空客貨損害賠償辦法第六條），此乃參照華沙公約第二十五條之規定。

於悲慘的空難事故發生後，對於被害人及其家屬，自以最確實、最迅速的方法使其獲得救濟或撫卹為最重要，而空難事故發生之地點可能在沙漠、海洋、高山，此時始須依民法第八條第三項規定，待滿一年後始得為死亡宣告，才能獲得賠償，期間未免過長。此外，空難一旦發生，因航空器本身即為高科技之機械，加上人為原因、天候、地形均有可能構成導致空難之因素，因之空難原因之調查，往往曠日廢時，影響被害人及其家屬損害賠償請求權之行使，針對於此，民用航空法第七十六條乃規定：「因航空器失事，致其所載人員失蹤，其失蹤人於失事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」，航空客貨損害賠償辦法第七條規定：「航空器使用人或運送人對於乘客載運貨物之損害賠償，應自接獲之日起三個月內支付之，但因涉訟或有其他正當原因致不能於三個月內支付，但因涉訟或有其他正當原因至不能於三個月內支付者，不在此限。<sup>3</sup>」

### 第三節 我國法上失事航空器駕駛員之責任

航空器駕駛員在我國現行法上應負之民刑責任，大致如下：

（1）航空器失事致所運送之人員死傷或其所運送之物品毀損者，因駕駛員並非運送契約之當事人，被害人無從基於契約關係請求，故駕駛員依民法關於授權行為之法則行使損害賠償請求權時，尚須證明駕駛員之過失及因而遭受損害之事實。

（2）就航空器所有人所負無過失責任與駕駛員所負過失責任相比較，固以前者為重，但就得否主張限額賠償責任而言，則除航空器駕駛員即係所有人時得主張限額責任外，通常居於受僱人地位為之駕駛，應負一般之無限額責任，其責任

---

<sup>3</sup> 劉鐵錚，航空法論文選輯，第六輯，第一三零頁。

又較所有人為大，惟在實際上航空器所有人之資力較充裕，鮮有被害人向駕駛員請求賠償者。

(3) 航空器失事致非其所運送之人員死傷或非其所運送之物品毀損者，此種情形，被害人可依民用航空法第六十七條，對航空器所有人請求賠償，惟因被害人並非乘客，被毀損物亦非運送物，自不發生主張賠償限額之問題。

(4) 如遇因為救助降落、緊急降落等情形致使非該航空器所運送之物毀損時，物之權利人得視其情節依民法第一四九條但書或一五零條第一項但書、第二項等規定，向航空器駕駛員或所有人請求賠償。

(5) 航空器失事致機上工作人員死傷或其攜帶物品毀損者，依照「航空客貨損害賠償辦法」第十條之規定，該辦法對於在航空器上工作人員之損害賠償準用之。

失事航空器駕駛員之刑責應否追訴？我國刑法及民用航空法並無排除駕駛員刑事責任之特別規定，則在我國法上失事航空器駕駛員之過失刑責，自屬能追訴之刑事責任。失事航空駕駛員如尚生存，且足認其對於空難之發生具有過失時，極可能觸犯刑法第二百七十六條第二項業務過失致死罪，刑法第一百八十三條第三項業務過失傾覆現有人所在之供公眾空中運輸之航空機，及民用航空法第七十七條至第八十五條各項罪名，依刑法第五十五條從一重處斷。

#### 第四節 救難費用

航空公司是否需負擔在空難現場，由地方政府警員及救難人員所為之救助及清理費用？美國哥倫比亞聯邦地區法院認為依普通法之規定，為了救助火災或其他安全之目的所支出之公共服務費用，視為全體大眾之負擔，而非由肇事者所承受。因此，除非個別的地方法規有特別規定並允許向航空公司求償外，航空公司對於在空難現場之警員及救難人員無須負責。民航局則於其所制訂之民用航空器失事處理作業程序明訂於執行航空器失事作業時，如需付費（例如租擁中油公司桃園煉油廠之吊掛航空站之昇舉器囊等拖舉設備等），均由失事航機之航空公司（或代理人）負擔之。

#### 第五節 我國歷年來主要空難事故之處理

近年來我國民航機失事造成空難之事件，迭有所聞，其主要者如下<sup>45</sup>：

(一) 民國五十三年六月二十四下午五時三十五分，民航空運公司 C46-908，由台中水湳機場起飛，五分鐘後在豐原附近突然爆炸，機上人員連乘客計五十七人包括有名之僑領陸運濤先生在內，全部罹難，無一生存。乘客每人賠償新台幣二十六萬。機上工作人員十六人，均參加勞工保險，各依勞保規定給付。

由於有上述「航空客貨損害賠償辦法」之公佈施行，嗣後發生之空難事件，均依照該辦法辦理：

<sup>4</sup> 以下引自謝曜焜，前揭文，第二六五之一頁以下。

<sup>5</sup> 以下資料及統計數字均取材自中央日報資料室之資料記載。

(二) 民國五十七年一月二日中午，中華航空公司 DC-3 型客機在台東大武山失事，乘客十九人及機上工作人員五人遇難。乘客每人賠償新台幣三十四萬元。

(三) 民國五十七年二月十六日晚上九時十分，民航空運公司波音 727 一零一八號客機，由香港飛來台北，航抵林口附近，因駕駛員視覺及識別錯誤，撞地焚燬，乘客及機上工作人員計二十一人喪生，四十二人受傷，死者每人賠償亦為新台幣三十四萬元。

(四) 民國五十八年二月二十四日中午十二時二十分，遠東航空公司之 B-200 號客機，在台南縣歸仁鄉沙崙農場墜毀，機員四人及乘客三十二人均死亡。賠償數額不詳。

(五) 民國五十九年八月十二日中午發生之中華航空公司 YS-11 型客機在台北圓山撞山之空難事件，造成十四人死亡，十七人受傷之記錄。死者乘客每人賠償新台幣三十四萬元，重傷者每人二十二萬六千七百元，輕傷者每人十一萬三千三百元。

民國六十年以後之空難事件，由於或係涉及國際航線，或因賠償額之修正，故其處理之情形亦有所不同，僅述如下：

(一) 民國六十年十一月二十日晚間，中華航空公司飛往香港的卡拉維爾客機，在澎湖上空爆炸失事，機上二十五人全部罹難，據專家推測，這次爆炸是由於艙壓大量外洩所引起。由於係國際航線，依照交通部五十五年三月十日公布的「中國民國國籍民用航空器失事客貨損害賠償辦法」中第二條規定：「各民用航空運輸業對於營運中之國籍航空器，均應依下列規定向保險公司簽訂客貨保險契約：(甲) 國內航線 (乙) 國際航線比照一九五五年海牙國際航空運輸統一規定公約修正條款所規定之責任，投保責任保險。」，而此次華航國際班機的失事，旅客部分的賠償，及遵照上開規定，以一九五五年海牙國際公約修正規定辦理，每一旅客之賠償金額為一萬六千六百美元<sup>6</sup>。

(二) 民國六十四年七月三十一日：遠東航空公司子爵式客機於降落台北機場時，因能見度欠佳，撞及地面失事，總共七十五乘客中有廿八人死亡，死者即依照航空客貨損害賠償辦法修正後，提高之金額一百萬元賠償，重傷亦按新標準五十萬元賠償。<sup>7</sup>

(三) 民國七十年八月二時二日，一架遠東航空公司的波音七三七型客機由台北飛高雄的一〇一三次班機，於苗栗苑里鎮上空爆炸，有乘客及機員一一〇人罹難。此次空難在民國七十年十月八日於交通部協調會議中的決定為「遠東航空公司賠償每名空難死者新台幣一五二萬元，而空難家屬則撤銷對遠航的訴訟」。這一五二萬元，分別是①保險公司所理賠的一百萬元。②遠航加發賠償五十萬元。③喪葬費十萬元。④行李賠償費二萬元嗣因遠航公司曾發給部份家屬車馬費五千元，故遠航公司同意全部一律照發

<sup>6</sup> 參閱民國六十一年十二月十五日中央日報。

<sup>7</sup> 參閱民國六十四年八月二十五日聯合報。

發，致賠償金額增加為一百五十二萬五千元。協調會中並決定「上項和解賠償金額不分中外國籍罹難旅客，一律比照辦理，均不得超過新台幣一百五十二萬元，如有其他罹難旅客經和解賠償之數額，超過此一標準者，所有參與此項和解之罹難旅客均應比照辦理」。

但是由於罹難家屬發現遠航公司對其他十七位家屬除支付原調解條件之一百五十二萬五千元，另多付一百零七萬五千元，因此其餘罹難旅客家屬起訴要求遠航公司「加付前開賠償金額及訴狀繕本送達遠航公司之翌日起，至清償日止，按中央銀行核定放款日拆二分之一計付之利息」。<sup>8</sup>

除此之外，罹難十八位日本人遺屬亦向東京地方法院提出控告，主張波音公司、聯合航空公司及遠東航空公司必須為此次爆炸事件負責，因為這幾家公司明知這種飛機有問題，仍然分別製造、銷售並購買此種問題飛機，而要求賠償二十億二千萬日圓（八百四十萬美元）。<sup>9</sup>

附帶一提者，由遠航空難事件是我國有史以來最大之國內空難事件，民國七十一年五月廿五日，新竹地方法院檢察處盧檢察官（七十一年偵字二〇一〇號）自動檢舉遠東航空公司總經理胡侗清、維護員趙子境、宋德宗及民航局航務組長周連強等四人，涉有業務過失致人於死之嫌疑如下：<sup>10</sup>

---

<sup>8</sup> 參閱中華民國七十二年九月四日中華日報。

<sup>9</sup> 參閱中華民國七十二年八月二十一日中央日報。

<sup>10</sup> 全文請參閱民國七十一年五月二十六日聯合報。該案於七十年時於間經死者家屬黃廖幼、徐海台二人，向台北地方法院提出自訴（七十二交自字第二四號），經台北地院判處無罪。並於七十四年三月二十八日經最高法院（七十四年台上字第一六三九號）判決無罪確定。綜其理由約有如下五點：

（一）查該機失事前二月，及七十年六月十一日甫經三級及四級檢查，同年八月三日又作二級檢查，同月十三日再作一級檢查，並領有適航證書，有效期間：自七十年四月一日起至七十一年三月三十一日止。而該機係於七十年八月二十二日失事，依上開資料顯示，其失事前十日，尚作一級檢查，且在適航證書有效期間內，自訴人指該機缺乏適航性，尙乏依據。

（二）況該機失事後，機械碎成細片，殘骸散佈甚廣，機身著地後並起火燃燒，致全機毀損，經失事調查小組蒐集殘骸及參考該機資料，由交通部民航局會同美國國家交通安全委員及波音公司之專家協助於七十一年四月二十四日作成調查報告；①該次飛航共歷時約十二分鐘，失事前飛航狀況正常。②未發現爆炸器物引致爆炸之證物。③該機無使用過度，維護逾期情形。④未發現發動機與失事有關。⑤未發現駕駛人員操作不當因素。⑥無天氣、場站或航路空中管制因素。⑦機艙加壓系統不能證明艙壓有失常之可能。⑧機身貨艙底部蒙皮結構有廣泛鏽蝕。⑨機身破裂係由於急速撕裂解體。該調查報告依上開情況判斷，該機失事之可能原因為機身下方結構之廣泛鏽蝕所引致。此項結論僅為「可能原因」而已，並非其失事之「必然原因」。且該調查報告並記載：「此次失事，不排除與鏽蝕及結構裂損關聯之可能性。但貨艙蒙皮鏽蝕及構架裂損，是否會造成如此之解體破碎情況，在以往類似之失事事件中，均未曾有見，何以會造成如此破碎之解體，從可獲得之資料，各種鑑定及分析，難以獲致確切之解答」。亦難僅憑此項「可能原因」資為論罪之基礎。

「遠東航空公司波音七三七型 B 二六 O 三號班機失事案，經深入調查後，排除了人為爆炸，駕駛員本身，天候失常等三個因素，就調查所得及調查報告顯示，純係出諸於飛機本身有問題，而此一問題，又出於維護不良所致。而此架失事之飛機在七十年八月廿二日失事之前的三個月內，空調及艙壓方面故障即達二十一次，失事當天原預定飛往馬公，因艙壓故障才返航，折回修護，草草了事後，便令翟東海駕機起飛，遭其拒絕後，方由李惠祥、董烈威駕駛這次死亡飛行，遠航之處置顯有失當。且根據民航局所函送失事調查報告所載，該機失事可能原因係因機腹蒙皮銹蝕，剝蝕蒙皮結構厚度及產生洞孔與裂損，及機艙加壓產生裂紋，兩種因素相互作用，使銹蝕變深，在飛航至某一高度時，機身內外部空氣壓力差，機身即無法支持，產生急速破裂，很快洩壓，客艙、地板及相關機構均無法承受，驟然解體。

復查證機腹之所以銹蝕，是因遠東公司未適切使用防腐劑，致使蒙皮有穿透性之坑洞裂紋，使蒙皮銹蝕之程度超過七三七結構修理手冊及技術，通報七三一五三一零四二規定，厚度百分之十或零點零零四吋，足見該機平常之維護已有不當，而此缺點又非不能注意，顯有過失。當日趙子境、宋德宗是負責修護該機艙壓之人員，失事既是因艙壓造成，顯有未盡修護之責；周聯強是民航局航務組組長，於該機修護後未依民用航空第三十七條之規定，派員檢查，僅憑航空公司之檢修報告，即准予飛行，也有過失；胡侗清係遠航公司總經理，明知該飛機之適航性有問題，仍准予飛航營運，亦有過失」。

---

(三) 被告胡侗清為遠航總經理，責在綜理公司全航業務，但未直接參與修護工作，而該機失事前十日作修護工作，並領有適航證書，失事時在適航有效期間內，自難認有何過失責任。被告趙子境為遠航飛機維護副組長，負責停機線飛機維護業務之督導與協調，被告朱德宗為機械員，負責飛行前及過境班機之檢查，被告黃武勇原為遠航公司維護組台北維護站副主任，負責停機維護及電器系統之維修；被告林正勇為助理技術員，負責停機線班機飛行前檢查及過境班機之簽證。各該被告所擔任之職務，既均係停機線之飛機檢查與維護，而據上開調查報告所載，該飛機起飛二十分鐘，飛航狀況正常，發動機又與失事原因無關，機壓亦未失常，自難憑空推測而認各該被告等與該機失事之發生有何過失責任。

(四) 至於該機身下方結構之廣泛銹蝕與該機失事確有因果關係。經主管機關之交通部民用航空局，函復原審法院稱：該機身下方廣泛銹蝕，係指其與引致機身蒙皮破裂有關連，且僅就現場檢回有限之結構部分試驗分析所得之研判，原調查報告中「分析與結論」業中已指明：是僅為失事可能原因之一，並不能確切證明該機身下方廣泛銹蝕屬失事之原因，尤難據以推測被告等有業務上之過失。

(五) 又上開調查報告並已指明：「貨艙蒙皮蟻蝕及構架裂損，是否會造成如此 B-二六 O 三號機解體破碎之情況，在以往類似之失事事件中，均未曾有見，何以會造成如此細碎之解體，從可獲得之資料，各種鑑定及分析，難以獲致確切之解答」。則該失事飛機身貨艙底部銹蝕之防銹處理，雖依調查報告指出部分有不合規定之情事，亦無積極證據證明與該機之失事確有何因果關係，況該調查報告調查結果欄復已敘明：「機艙加壓系統不能證明壓艙有失常之可能」。亦難以該機失事前曾有機艙加壓系統故障十九次之紀錄，亦難認與該機失事有何因果關係？更難執為不利於被告等之事證。此外別無其他確切證據足為被告等有業務過失之證明，被告等被指訴有業務過失致人於死之犯罪，均屬不能證明。

按波音公司早在一九七四年就發出一份編號七三七一五三一〇四二號的電傳通告，強調有十五個案例顯示，波音七三七前後艙蓋特別容易銹蝕，如果飛機飛行時數達到五千至一萬小時或飛行超過四、五年，必須作特別檢查。<sup>11</sup>

而遠航公司雖辯稱「波音七三七的耐用年數一般估算是二十年」。主張「出事飛機於一九六九年出廠，經美國聯合航空公司使用七年後，售予遠航，遠航使用至今，兩者合計共為十二年，因此在理論上，係在耐用年限之內，不能視為老朽」，然而當時淡江大學原航空工程系主任簡又新則指出：「機體的金屬老化現象，並不單純與時間的經過成正比。原因是，在數千公尺高空，外氣壓低，將使乘客感到不適，因此機內氣壓保持較機外為高的水準，此際，機身將呈微膨脹，另一方面，金屬強度漸次減弱。換言之，起降頻繁的話，機身壽命即隨之而縮短」。

而波音七三七的標準飛行次數是每天三次左右，耐用二十年即依此標準推算而得。但遠航國內航線，單是定期班機，每天三十往返，計六十班次；而該公司共擁有七架飛機，均為波音七三七型。其中一架輪流檢修，因此每架飛機每天的飛行次數多達十次，到了觀光季節，還有加班機因此在台灣飛行一年，相當於在其他國家飛行三年以上，以此換算，該失事飛機在美國使用七年，在台灣飛行的五年間實質上相當於飛行了十五年，兩者合計，該機自出廠到現在，可以說已使用了二十二年，早就超過了一般的耐用年限。

何況，出事飛機在八月九日和出事前約三小時，曾先後兩次發生機內氣壓異常現象。八月九日當天在起飛後約十分鐘，機內乘客即感呼吸困難，經使用氧氣罩，駕駛員降低了飛行高度，終於平安抵達高雄。而出事當天，該機曾飛往澎湖馬公，也在起飛十分鐘左右，乘客感到不適，機長立即折返台北，經修護後，仍再度勉強起飛。<sup>12</sup>

由以上事實，實堪可認定遠航公司有重大過失，依據航空客或損害賠償辦法之規定：「航空器使用人或運送人因故意或重大過失致生損害者，其賠償責任不受本辦法最高限額之限制。航空器使用人或運送人因故意或重大過失致生客貨之損害者，其賠償責任不受本辦法最高額之限制。航空器使用人或運送人對其受僱人或代理人執行職務時之故意或重大過失，應與自己故意或重大過失負同一責任」。因此，旅客家屬依上述規定請求超額賠償。但遠東航空公司則主張「由於搭乘飛機是一種旅客運送契約，根據遠航機票中運送條款第一條規定：『乘客或託運人於接受客票或行李票時，應認為對下列各條款已完全同意』，而運送條款中列有依『航空旅客貨運賠償辦法』，死亡最高不超過新台幣一百萬元之規定，故旅客不應超額賠償」<sup>13</sup>，此種抗辯，顯然有違前述「故意或重大過失不得主張限額」之規定，應無理由。

（四）民國七十八年十月二十六日下午六時四十九分三十秒許，中華航空公

<sup>11</sup> 參閱民國七十一年四月二十五日中國時報。

<sup>12</sup> 參閱民國七十年八月二十八日聯合報。

<sup>13</sup> 航空客運損害賠償辦法在七十一年六月三日修正前，對旅客之死亡或重傷，最高賠償限額規定為一百萬元。



司波音七三七型一八〇二號二〇四班次飛機（以下簡稱華航二〇四班機），請求自花蓮機場滑出，欲自花蓮起飛，飛往台北，五十秒許可至 LK（林口電台），五十四分三十八秒經由〇三跑到起飛後「一分五十一抄」撞上北加禮苑山，飛機上七名機員，四十七名乘客全部罹難。本案之發生，係因駕駛員本身之疏忽，未能按預定之程序飛航離場（離地後右轉）以致撞山失事。事發後，罹難者家屬桂香梅等六人，向法院對當時民航局長陳家儒、台北區管域管制中心近場台管制人員陳力行、蔡文進，花蓮塔台資料席管制人員翁啓福、詹誤銘、陳榮聖提起自訴，涉犯過失致死。法院判決：以民航局長陳家儒並不負責雷達監視責任。台北區管域管制中心近場台管制人員陳力行、蔡文進，因華航二〇四班機於七十八年十月二十六日下午六時五十五分二十五秒，開始左轉，三十八秒花蓮近場台雷達接觸可高速爬升，被告台北區管域管制中心近場台管制人員陳力行、蔡文進，既因雷達顯示器未能清晰顯現該機之航跡，而未察覺航跡偏左之現象，迨四十四秒雷達接觸消失後，即依授權採行上開處置程序，難謂被告二人有業務過失。花蓮塔台飛航資料席管制人員翁啓福當時負責抄錄資料，並非負責飛航管制。被告詹誤銘、陳榮聖二人，為現役軍人為由。分為被告無罪、不受理之判決<sup>14</sup>。本案由於係華航駕駛員本身之疏忽，所以華航以每人三百四十二萬元，與家屬達成民事和解，而未訴諸法院，由當事人以訴訟外之協議方式解決。

由以上說明可知，近年來我國民航機失事所造成之空難事故，迭有所聞，但其損害賠償事宜，均未經法院確定裁判，而係大都由當事人以訴訟外之協議方式解決，故我國迄今上無關於航空器失事民事責任。不過，空難事故之賠償無論係由當事人自行協議，或由法院予以裁判，莫不以民用航空法、航空客貨損害賠償辦法及民法上旅客運送之有關規定，作為決定賠償責任之依據，自應依誠實信用、公序良俗等原則，尤其，應衡量運送人及旅客雙方之利益，以為公平之處理。

15

---

<sup>14</sup> 參閱台灣高等法院八十年度交訴字第三九三號、台北地方法院七十九年度交自字第九號判決。

<sup>15</sup> 至於華航名古屋空難事件之理賠，華航對罹難者之賠償金額，有可能以四百五十一萬元之金額與國內部份罹難者家屬先行和解。（見八十三年十二月十三日，中國時報）