

第三章 航空訴訟之管轄

飛航事故在外國發生之情形，外國或外國航空公司是否有可能在本國被訴？美國執國際航空運送之牛耳，以下謹以美國為例來介紹。¹

第一節 美國法院之見解

此一問題可分為聯邦事務管轄(Federal Subject Matter Jurisdiction)及屬人管轄(Personal Jurisdiction)而論。聯邦法院之事物管轄係航空判例之重要問題，外國被告幾乎都特別希望訴訟由聯邦法院審理，因為聯邦法官通常較州法官有較高的能力，對於控告外國被告之訴訟，多探討條約之解釋問題。

依照一九七六年外國主權豁免法案(the Foreign Sovereign Immunities Act)，外國只有在合乎主權豁免一般原則之例外情形才有可能在美國被訴，其中最重要者為”商業行爲”(commercial activity)。根據此等例外情形，只要是基於外國在美國所爲的”商業行爲”所引起之訴訟，或係與美國有關之商業行爲，或係在美國領域外所爲直接影響美國的”商業行爲”，美國均可行使管轄權。以下介紹依美國外國主權豁免法案作成涉及航空法的許多重要判決。²

在屬人管轄方面，加州法院在 *Asahi Metal Industry Co. v. Superior Court* 一案中判決對於產品未直接在加州銷售，但知其產品拼裝成爲成品後有在加州銷售的零件製造商行使屬人管轄，此一判決影響所及，對於外國航空器零件製造商之意義自是不容忽視。本件被告 *Asahi* 金屬公司在加州無辦事員、財產或代理商，亦未在加州從事直接銷售之行爲，加州最高法院仍認爲可對 *Asahi* 行使管轄，其主要之依據係聯邦最高法院在 *World Wide Volkswagen* 一案中，主張只要該法人有將其產品運送至商業管道，並希望其產品在法院所在州被購買，法院便可對法人被告行使屬人管轄。此外，「不便利法庭原則」亦常爲法院援引以駁回發生在外國飛機失事事件而引發之航空訴訟中。

在 *Australian Government Aircraft Factories v. Lynne* 一案³，原告係以一九七六年六月在印尼發生的飛機失事事件中，有一美國籍駕駛員死亡爲訴因，在加州中區聯邦地方法院對於澳航及澳洲聯邦提起訴訟，法院即以澳洲政府不具有主權豁免原則之例外情形(商業行爲)，判決本案不屬於美國法院管轄。

在有關一九八三年九月一日之韓航事件，由於蘇聯擊落飛越其領空的韓航 007 客機，引發許多控告蘇聯的訴訟。哥倫比亞聯邦地方法院駁回許多控告蘇聯之訴訟。法院認爲，在華沙公約之條款下，假若管轄權不存在，被害人不得以飛機毀損爲由，在美國提起過失致死訴訟，蓋美國既非韓航之國籍地，亦非其主要

¹ 本文討論航空訴訟之管轄問題，對於涉外空運契約之準據法之問題並未及之，有關準據法之問題可參考陳榮傳，涉外空運契約準據法之研究，法學叢刊，第一五六期，第八九頁。

² 呂建昌，謝說容合譯，航空判例法近來的發展，譯自 Rod D. Mango 著 *Recent Developments in Aviation Case Law*, 52 J.A.L. Com. 117-190(1986)，收錄於國立政治大學法律學研究所，法律學研究，第六輯，航空法論文選輯，第六十二頁以下。

³ 743F.2d 672, cert denied, 105S.Ct., 1189。

業務之所在地，不幸遇難之乘客非在美國購票，也非本次航行之主要目的地，法院因而認定美國在本件運送契約不具重要性。況且，外國主權豁免法案，蘇聯有主權豁免權，而且此事件在本質上為軍事和政治問題，因此屬於「政府」的行為，而得享有主權豁免。法院亦依國家行為原則，拒絕行使管轄權，依該原則，司法應避免介入敏感之外交地帶。⁴

在 *Bryne v. Thai Airways International Ltd.* 一案中，運送人即泰國航空公司以在美國有辦事處、售票、及其飛機出入美國之方式而在美國從事商業行為。是以原告既然在美國境內之航行中受傷，且該航行與運送人在美國境內之商業行為有關，法院乃依外國主權豁免法案第一六〇五條 a 項第二款認定美國有管轄權。⁵

在 *Keller v. Transportes Aereos Militares Ecuatorianos* 一案中⁶，哥倫比亞聯邦地方法院認為飛行器的所有人和操作人在外國主權豁免法案的定義下為外國，不可因其與特定的美國銀行或其他融資機構締結契約而認其已放棄豁免權。本件飛機失事之事件係發生在厄瓜多爾境內，造成兩位美國公民的死亡，法院認為飛機失事和航空器的融資契約無關，況且失事事件並未直接影響到美國，認為本案並無外國主權豁免法案有關商業行為之例外規定。

在國際航空運送之案例，何地之法院有管轄權，較生爭議者為來回票之情形，如在 *Petire* 一案，由旅客遺孀所提起之過失致死訴訟，乘客係在西班牙馬加拉上空墜毀的史班坦航空器中喪生的，其旅程係由馬德里到紐約，途經馬加拉，回程則由紐約到馬德里。機票上規定乘客在到達紐約的五天後折返馬德里，同時包含兩個小冊子。原告極力主張美國係最後目的地，因為紐約在第一冊子內被列為最後目的地。同時抗辯乘客為了確保公約第二十八條之管轄權和一個國內集合地點，不應被剝奪選擇購買兩張單程機票之權利。而航空公司則主張，依華沙公約管轄權之條款，乘客的最後目的地並非美國。美國第二巡迴法院維持地方法院所為駁回原告之訴之判決，並認為雙方當事人已有合意，即以馬德里作為之目的地，而不論原告所提小冊子的數目字有若干。因之，在公約第二十八條第一項下，認為西班牙始為適當之管轄法院。⁷

在一件旅客食物中毒之事件，乘客搭乘來回旅程之飛機，出發點集中點均在沙烏地阿拉伯之利雅德，同時在該地購買機票並支付價金，且由英國航空公司擔任飛航工作時，第二巡迴上訴法院亦表明了類似之見解，認定華沙公約所謂之目的地，係指在保固航程中最終之目的地，亦即旅程之出發地，雖然雙方合意以美國為中途停留點，但法院認為，為達成公約規範之目的，所謂旅程目的地，係參酌雙方意欲而決定，同時有連續運送人參與航運工作時，關於決定目的地之原因，乃如契約所載全體不可分之運送契約，是以在連續運送之來回旅程中，目的

⁴ 呂建昌，謝說容，前揭合譯文第一〇一頁。

⁵ 19 Av. Cas(CCH)17,104 (S.D.N.Y.1984)。

⁶ 601 F.Supp. 787-790(D.D.C.1985)。

⁷ 756 F.2d 263(2d Cir. 1985)。

地即旅程之出發地，因此美國並無管轄權。⁸

第二節 不便利法庭之原則

不便利法庭之原則(Doctrine of Forum Non Conveniences)，指受訴法院對某案件雖有國際管轄權，但若自認為是一極不便利之法院，案件由其他有管轄權之法院管轄，最符合當事人及大眾利益的話，則在不便利法庭之原則下，即得拒絕管轄⁹。例如在 *Piper Aircraft Co. v. Reyno* 一案¹⁰，法院認為儘管蘇格蘭的法律比原告所選擇的法院所在地法，較不受原告喜愛，但於公共利益的考量，此案應由蘇格蘭法院審判。

又如在 *Rehm v. Aero Engines, Inc.* 一案¹¹，加州上訴法院依不便利原則駁回因一架飛機在加拿大失事而發生之訴訟，儘管重建飛機引擎的被告是一個加州公司，但法院指出，關於証人、急救行為、事件的調查，駕駛員身分的調查及所有有關飛機的維修與操作紀錄，均在加拿大。¹²

在 *Byrne v. Japan Airlines Inc.* 一案，紐約南區聯邦地方法院駁回了美國公民對日本航空公司所提起之傷害訴訟。原告於事故發生時居住於紐約，而事故則發生於泰國曼谷離開航空器時。法院認為原告在泰國出生，並曾短暫的在泰國居住，被告公司在曼谷有事務所，該事故的証人和調查此一航空事故的人，及原告的醫師都居住在泰國，因而認定美國的利益小於泰國。再者，法院亦不願意自己去排解泰國的法律問題。因之，為了公共政策與私人便利，法院認為泰國是較適當的法院。

第三節 日本適用「不便利法庭之原則」之實例

日本對於國際航空運送之案例中亦有日本國民對外國公司起訴，由法院援引不便利法庭原則者，以下茲介紹三件案例。¹³

第一例簡要之事實乃一名日本商人 A 在馬來西亞搭乘在該國設立且事務所亦設於該國之馬來西亞國內航線班機，因過劫機致發生意外事故，飛機墜毀，機上人員全部罹難。A 之家屬 X 等係因日本人且住所在名古屋，乃向名古屋地方裁判所提起 A 之契約不履行損害賠償債權之訴訟。馬來西亞航空公司雖於東

⁸ 770 F.2d 3(2d Cir. -1985)。

⁹ 劉甲一，國際私法，第二八六頁，民國六十三年版；劉鐵錚，論國際管轄衝突之防止，國際私法論叢，第二五〇頁，七十一年九月版。

¹⁰ 454U.S.235,260(1981)。

¹¹ 210 Cal, Rptr, 594(Ct.App. 1985)。

¹² 本文中，法院列舉二十五項因素以作為決定是否援引不便利法庭原則之依據，呂建昌、謝說容，前揭合譯文第七十二頁、第七十三頁。

¹³ 李後政、賴淳良法官合著「涉外民事問題案例淺釋：涉外財產事件」，八十二年六月，第五十八頁至第六十三頁。

京設有營業所，但與本件訴訟無任何之關係。日本最高法院於昭和五十六年十月十六日做成如下之判決：本來國家的管轄權是其主權的作用之一，裁判權所及的範圍，原則上和其主權的範圍相同。被告如係在外國有主事務所之外國法人，除非其主動的服從，否則原則上為吾國之裁判權所不及。然而就關於吾國領土一部之土地的案件，或者被告與吾國有任何的關連的任何案件，不問被告國籍或住所何在，則很難否定其應服從吾國之裁判權，而此等例外的處理方式之範圍，因就國際的裁判管轄權，並無法規直接明文規定，而且有關的條約或者明確而為一般所承認之國際法原則，均未確立，在此現狀下，應基於期待當是人間裁判之公正、適當或迅速之理念，以條理定之。吾國民事訴訟法關於土地管轄之規定，例如：被告之住所(民事訴訟法第二條)、法人或其他團體之營業所或事務所(同法第四條)、義務履行地(同法第五條)、被告之財產所在地(同法第八條)、侵權行為地(同法第十五條)或其他民事訴訟法所規定之裁判籍如在吾國籍時，就其有關之案件使被告服從吾國之裁判權，係與前開條理相合。然而依前審所認為，上訴人馬來西亞航空公司雖係依據馬來西亞聯邦公司法所設立，主事務所設於馬國聯邦之公司，但於日本既已指定 B 為代表人，於東京都港區新橋三丁目三番九號設有營業所，則上訴人雖係於外國有主事務所之外國法人，仍應服從吾國之裁判權。¹⁴

第二例簡要之事實乃一架屬於日本航空自衛隊之直昇機，飛行於福岡縣上空時墜毀。肇事原因為該機重要零件因製造時之瑕疵以致破裂而發生意外。該直昇機係由 A 公司製造，原交給美空軍使用，後移交航空自衛隊使用。Y 公司(美國波音公司)承受 A 公司一切權利義務，在日本並無分事務所或營業所，但其全額出資之子公司 B(美國公司在日本卻有分事務所)。自衛隊員遺族乃對 Y、A 於東京地方裁判所提起本件商品製造人責任之損害賠償請求訴訟。

東京地方裁判所作成判決如下：以外國法人為當事人，而有涉外的要素之民事訴訟，其國際的裁判管轄權，並無法規直接規定，而條約及一般所承認之國際法上的原則亦未確立，於此現況下，基於期待當事人間公平、裁判之妥適，迅速之理念，應依條理決定之。而吾國民事訴訟法關於土地管轄之規定所定之裁判籍，有任何一者位於日本國內時，以無特別的情事為限，承認日本國法院之管轄權，應認其與右述之條理相符。

X 等本件之請求，應認係民事訴訟法第十五條第一項所謂關於侵權行為之訴，同項之「其行為地」即所謂侵權行為地，不僅指為加害行為之土地，尚包括因此所生損害之發生地。因 A 所製造之直昇機，零件斷裂致墜落於日本國境內，而造成 X 等之損害，Y 既繼受可能歸責於 A 或 Y 之損害賠償義務，故不論因 A 或 Y 之侵權行為，既於日本國內造成 X 等損害，日本應係侵權行為地，從而，依民事訴訟法第十五條第一項，裁判籍在日本國內。

如上所述，裁判籍依民事訴訟法之規定，即使存在於日本國內，如於吾國法院審理，有導致違背民事訴訟法基本理念之當事人間之公平、裁判之妥適、迅速

¹⁴ 日本最高裁判所昭和五十六年十月十六日，民集三十五卷七號一二四四頁。

之特別情事存在時，應例外的否定依上述裁判籍之吾國法院管轄權。以下僅就有無此等情事加以檢討。…依本件直昇機及其零件，均係在美國製造，並供給美空軍使用，Y 及 A 均係依美國法所設立而於美國有主事務所之法人之事實，則不難預見吾國法院審理本案時，於 Y 之防禦活動與證據調查均有不便利之處，然依全辯論意旨，Y 係以製造得自由航行全世界之航空機為業之鉅額資本公司，而 Y 全額出資並以 Y 航空機之製造販賣為業之 B 公司，於日本設有分事務所，X 等在侵權行為地之日本國內有住所，及本件事故後係由航空自衛隊之事故調查委員會進行墜落原因之調查，則吾國法院審理本案，難係認課與 Y 剝奪其必要的防禦機會之不利益，而關於證據調查，難謂有妨害裁判適當正確及迅速之情事發生，故不認為有上述之特別情事存在。¹⁵

第三例簡要之事實乃係國人所熟知的遠航三義空難事件，由於罹難乘客中有多位日籍乘客，其中包括曾獲直木賞的日籍作家向田邦子，因而受日本各界矚目。日籍罹難旅客之遺族 X 等，於東京地方裁判所對波音公司提起本件商品製造人請求損害賠償訴訟。東京地方裁判所昭和六十一年六月二十日判決要旨如下：

「關於國際裁判管轄，並未有法規直接規定，有關之條約及明確而為一般所承認之國際法原則均未確定，在此現況下，應基於期待當事人間之公平、裁判迅速之理念，依條理決定之。吾國民事訴訟法關於內國土地管轄之規定所定之裁判籍，有任何一者於吾國國內時，以無特別的情事為限，承認吾國法院之管轄權，應與上述之條理相合。本件，固然墜落之原因為何顯然是最重要的爭點，惟遠東航空公司之記錄：維修者、事故飛機之殘骸、事故調查小組之組員等重要證據均在台灣，因吾國與台灣並無邦交，故無從經由司法互助利用此等證據，致吾國法院審理本件訴訟，將有違反期待裁判妥適正確之理念之虞，且 X 等必須次於提起本件請求損害賠償訴訟，亦未見有特別違反當事人間之公平之理念者。因此，不得不承認有否定吾國裁判管轄權之前述特別情形存在」。¹⁶

¹⁵ 昭和五十九年三月二十七日判例時報第一一一三號第二十六頁。

¹⁶ 判例時報一九六號第八頁，判例第六零四號第一三八頁。