

第四章 美國實務上有關運送人責任衍生之相關問題

以下是美國法院有關運送人損害賠償責任之判決，除了法院管轄權之問題已如前述之外，其中重要的爭點包括締約國資格、限制責任的通知、何謂華沙公約第十七條之“事故”、損害事故發生於登機與離機之過程、限制責任、華沙公約第二十五條之“有意不當之行爲”、懲罰性賠償、精神上損害賠償，以及請求的通知等分述美國實務上有關運送人責任衍生之相關問題：¹

1. 締約國的資格 (Status of High Contracting Party)

如一件因一九八三年韓航事件²而引起之訴訟，原告以雖然韓國批准修正華沙公約的海牙議定書，但因為韓國並非華沙公約之簽署國，據而主張美國與韓國之間並無條約關係，因之被告不可援引華沙公約之規定為抗辯³。但華盛頓特區哥倫比亞地方法院判決認為韓國經由批准海牙議定書而得適用華沙公約，故被告可援引公約之規定抗辯。

2. 限制責任的通知 (Notice of Liability Limitation)

依華沙公約第三條之規定，運送人如要主張限制責任之利益，必須“交付”客票給乘客，客票中必須載明該項運送運用華沙公約之規定，於乘客受有損失或損害之情形，運送人可主張限制責任。在蒙特婁協定，各大國際航空公司並答應美國運送人限制責任之通知應使用十號字(10-point type size)印在客票上。由於美國法院普遍對於華沙公約運送人得主張“限制責任”之規範本來就不表贊同，因之，在有關公約第三條之相關訴訟，法院多判決運送人應確實履行該上開通知之“交付”，即使客票已交付乘客，若未以十號字體印刷，部分法院即認定未交付。直至一九八三年情況才有改變。⁴

¹ 呂建昌，謝說容合譯，航空判例法近來的發展，譯自 Rod· Margo 著 Recent Development 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，第八十二頁以下。此外，美國國內航空旅客運送人損害賠償責任，可參見劉鐵錚，論國際管轄權衝突之防止，國際私法論叢，七十一年九月版，第二五零頁。

² C19AV. Cas(CCH) 17594(D. D. C. 1985)，並參見本文第十章第三節第六項。

³ 法院不同意原告見解，表示依海牙議定書第二十三條規定“非公約當事國遵守海牙議定書者，有遵守海牙議定書修改後之公約的效力。”既然韓國於一九六七年七月十二日批准海牙議定書，法院認為自批准日起，韓國有遵守華沙公約的效力。

⁴ Jesse I. Santana, Stop Prematurely and You will go astray, a judicial blunder in IN RE KOREAN AIR LINES DISASTER OF SEPTEMBER 1, 1983. Suffolk Transnational Law Journal Vol. 13, p.135-p.136, 1989。

華沙公約第三條規定如下：

(1)For the transportation of passengers the carrier must deliver a passenger ticket which shall contain the following particulars :

(a)The place and date of issue :

(b)The place of departure and of destination :

(c)The agreed stopping place, provided that the carrier may reserve the right to alter the stopping places in case

產生此一爭點主要之情形多在航空運送人未在機票上採取公約或協定所規範的字體或一定之式樣以完成華沙公約第二十二條限制責任的通知。聯邦法院在此一問題上意見分歧，其中亦涉及蒙特婁協定之性質是否為條約之問題。在有關一九八零年三月十四日發生於波蘭華沙之航空事故，航空公司之客票使用 8.5 號的字體，而非蒙特婁協定所要求的 10 號字體，第二巡迴上訴法院認為航空運送人未依“蒙特婁協定” (the Montreal Agreement)，載明運送人限制責任通知之典型式樣，不能主張華沙公約內之限制責任⁵，但在有關一九八三年九月一日韓航事件，哥倫比亞聯邦地方法院卻做成一個非常重要之判決，其結論恰與上述判決相反。在本案，儘管原告主張運送人於機票的使用 8 號字體的通知，而非蒙特婁協定所要求之 10 號字體，構成華沙公約第三條第二項之未交付機票，但法院總為蒙特婁協定並非華沙公約的修正案，只是一個民用航空委員會⁶，和出入美國之航空公司間之私人協定，在國際法上並非條約，不能修正美國與其他國家所簽訂，屬條約性質之華沙公約。因此，違反該協定規範之 10 號字體並不能產生使運送人負擔無限制責任之效果，但此項判決被批評為只顧及國際法之原則，忽略依美國法之契約原則，乘客及其繼承人可依利益第三人之身分，主張航空公司未依蒙特婁協定履行 10 號字體之通知，即不得限制責任。⁷

3. 何謂華沙公約第十七條之“事故”

第十七條之原文係：

“The carrier is liable for sustained in the event of the death or wounding of a passenger or

of necessity , and that if he exercises that right, the alternation shall not have the effect of depriving the transportation of its international character ;

(d)The name and address of the carrier or carriers ;

(e)A statement that the transporation is subject to the rules relating to liability established by this convention.

(2)The absence, irregularity or loss of the passenger ticket shall not effect the existence or the validity of the contract of transportation. Nevertheless, if the carrier accepts a passenger without a passenger ticket having been delivered, he shall not be entitled to avail himself of those provisions of this convention which exclude or limit his liability .

⁵ *ibid.* p.142、147、148； *In re Air Crash Disaster at Warsaw*, 535 F. Supp.833(E.D.N.Y. 1982), 705 F.2d 85(1983), *aff' d* 748 F. 2d 94(2 d Cir. 1984)。

⁶ (the Civil Aeronautics Board, CAB)民用航空委員會係由五位委員組成，任期六年，總統每年指定其中二人為主席，另一人為副主席。三名委員構成委員會之法定人數。委員會之主要職權為主持調查、發布命令及修正命令、制定及修正一般或特殊之規章及程序。惟依照一九六六年運輸部組織法第五條，於運輸部下成立國家運輸安全委員會(National Transportation Safety Board)由五位委員組成，任期五年，總統指定其中一人為主席，另一人為副主席。且依同法第六條(D)之規定，民用航空委員會在聯邦航空法第六單元及第七單元下所有之職權、功能，均移轉給國家運輸安全委員會行使。參見劉鐵錚譯，飛航安全—聯邦航空規章之執行，收錄於航空法論文輯，第二輯，第三頁，七十四年九月。

⁷ Jesse I. Santana, *Stop Prematurely and You will go astray, a judicial blunder in IN RE KOREAN AIR LINES DISASTER OF SEPTEMBER 1, 1983*. *Suffolk Transnational Law Journal* Vol. 13, p.150, 1989。

any other bodily injury suffered by a passenger, if the accident which caused the damage so sustained took place on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking.”

依本條規定，如果造成旅客損失的事故是發生在航空器上，或旅客登離航空器的過程中，運送人應負責任，因之何種情形構成華沙公約第十七條規定的”事故”(accident)，何時構成“登離航空器的過程”以及何謂”身體上之損害”(bodily injury)，在許多案例都被廣泛提出討論。⁸

例如在 *Air France v. Sakes* 一案⁹，原告自巴黎搭機前往洛杉磯，飛機降落時，原告感覺左耳有嚴重的壓迫和疼痛，並且持續到飛機著陸時，事後原告立即就醫，醫生發現原告已永久失聰，原告遂於加州法院提起訴訟，主張飛行器艙壓系統的維持與操作有過失，致使其左耳喪失聽力。法國航空公司則主張原告所受傷害並非由於華沙公約第十七條所稱之事故所導致。聯邦地方法院以所有的證據均指出航空器的艙壓系統一直都在正常的狀態下操作，乃解釋華沙公約的“事故”一詞，係指不尋常或不可預料的事件，而同意被告簡易判決 (Summary Judgment) 之請求¹⁰。第九巡迴法院根據華沙公約及蒙特婁協定課以航空公司對於飛行本質上的危險所致之損害的絕對責任 (absolute liability) 之用語，沿格其政策，推翻下級法院的判決，認為正常艙壓改變構成國際民用航空條約附款第十三條規定的“事故”，該條解釋所謂“事故”，係指“與航空器操作有關的事項”。

本案上訴至最高法院，最高法院又推翻第九巡迴法院的見解，指出公約用語的兩個重要特徵：第一，由於華沙公約第十七條運送人對於乘客因事故(accident)所致損害的責任，而第十八條課運送人對行李或貨物因”事變”(occurrence)¹¹所致毀損或遺失的責任，根據最高法院見解，認為第十七條與第十八條採用相對的不同用語，即係暗示公約起草人故意區別二詞。再者，第十七條所稱的事故屬於一種導致乘客損害的”事故”，而非指乘客的損害”事故”，很明顯的，公約起草人試圖區別原因與結果二者。詳言之，航空運送人只有在導致乘客損害的事故始負責任，因之乘客受損害之事故本身，不合乎第十七條之要求。聯邦最高法院並指出，乘客所受損害必須因”不可預料或不尋常的事件”，或其發生對於乘客而言是外來的，始成立華沙公約第十七條規定的事故，倘損害的發生是由於旅客個人的內在因素，影響到航空器通常的、正常的和預期的操作，此種損害即非第十七條的”事故”所

⁸ 實務上，在與十七條有關之訴訟中，最成爭議之二個法律文字係”事故”(accident)及身體上之損害(bodily injury)，Larry Johnson, *Warsaw Convention-A new Cause of Action for Emotional Distress under Old Section 17: A New Cause of Action for Emotional Distress under Old Section 17: A Look at Floyd v. Eastern Air Lines*, 872(11th Cir. 1989)Ga. J. Int'l & Comp. L. Vol.20 628, 1990。

⁹ 105 S. Ct.1338(1985)。

¹⁰ 此處所稱之簡易判決係聯邦法院之訴訟程序，參見呂建昌，謝說容，前揭合譯文，第八十八頁。

¹¹ 依 *Black's Law Dictionary*, fifth edition, p974,對 occurrence 所下之定義為

A coming or happening. Any incident or event, especially one that happens without being designed or expected.

導致。

事實上，本案在美國有關運送人責任之問題上扮演著一個非常重要之角色，因為法院在審理類似之案件時，是否應參考公約之原文，而不應只翻譯文字。此外，是否亦應探求起草人之真意，一直都有爭議，各下級法院見解分歧，直到本案才由聯邦最高法院判決表示應探求在該爭點上公約法國文字之法律涵意。¹²

在 *Salerno v. Pan American World Airway Inc.* 一案¹³，紐約南區聯邦地方法院認為旅客因知悉炸彈的威脅後，緊接的導致流產，可構成華沙公約定義之“事故”。本案原告與其二子係搭乘由邁阿密飛往烏拉圭之泛美航空公司飛機的乘客，飛機離開邁阿密後，地勤人員警告駕駛艙的機員，謂彼等收到一個炸彈恐嚇，駕駛員於是請求允許在巴哈馬降落，但其要求遭到拒絕，因為巴哈馬機場的跑道正在修復中。飛機於是又飛回邁阿密國際機場，在飛回邁阿密的途中，機員通知旅客改變航程，包括原告在內的一些旅客，查覺到飛機的服務員正在飛機上搜索炸彈，原告接著顯現出導致其在大約二十四小時以後流產的症狀，法院認為因為炸彈恐嚇對於乘客而言，是外來的，並且是不可預期與不尋常的航空機操作，因此構成華沙公約所謂的“事故”。

此外，例如在因飛機緊急降落導致乘客頸傷的案例中¹⁴，法院認為即使原告病情的惡化係由於飛機降落所致，但該降落並非“不可預期或不尋常的事件”，亦即不符合華沙公約的“事故”，因而駁回原告之訴。

4. 登機與離機中 (Embarking and Disembarking)

對於被害人損害事故發生時是否係於華沙公約第十七條之「登、離航空器」之作業過程中，在實務上亦迭有判決，例如乘客在倫敦的 Heathrow 機場，坐在輪椅上，由運送人的受僱人，從走道的一端推往另一端欲搭前往曼徹斯特的國內航線飛機時受傷，加州北區聯邦地方法院認定運送人始終處於第十七條規定的登、離航空器的作業過程。

5. 限制責任

美國最高法院在 *Trans World Airlines v. Franklin Mint Corp* 一案確立了國際運送航空運送人之限制責任。最高法院認為華沙公約第二十二條規限制責任係以法國金法郎表示，應依官方最新的黃金價格換算成美金。雖然本案係有關貨運的案例，但本案的見解已被下級法院援引在個人或死亡之訴訟中¹⁵。本案顯示航空運輸業者的重要勝利，並解決華沙公約適用性之重要問題。由於美國國會未批准將有關個人傷害及失致死之責任限額增加到十萬特別撥款權之蒙特婁議定書，故本案係穩固的建立國際運輸之航空運送人之限制責任。在 *Trans* 一案之後，許多被害人為避免航空公司主張限制責任，均努力地試圖證明運送人或其受僱人“有意的失當行為”，其

¹² 同註八。

¹³ (G606F. Supp. 656) (S.D.N.Y.1985)。

¹⁴ 在 *Salce v. Aer Lisigus* 一案，A19 Av. Cas. (CCH) 17377 (S.D. N.Y.1985)。

¹⁵ 104 S.Ct.1776 (1984)。

迫使運送人不得主張限制責任。

6. 華沙公約第二十五條 “有意不當之行爲”

華沙公約第二十五條規定「一、損害之發生，係因運送人之有意不當之行爲，或依法院地法律，運送人之行爲相當於有意不當之過失行爲者，運送人不得享受公約免除公約或限制責任規定之利益。二、前項情形，因運送人之代理人於職務之範圍內爲之者，亦同」。¹⁶

(1)The carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of this Convention which exclude or limit his liability, if the damage is caused by his willful misconduct or by such default on his part as, in accordance with law of the Court seised of the case, is considered to be equivalent to willful misconduct.

(2)Similarly the carrier shall not be entitled to avail himself of the said provision if the damage is caused as aforesaid by any agent of the carrier acting within the scope of his employment.

航空訴訟之原告爲了促使被告不得援引華沙公約第二十二條規定的責任限制，多企圖主張運送人或其受僱人有本條之情形。因此使得”有意的不當行爲”之認定即爲重要。

如前第二章所述，本條所稱之有意不當之行爲，究何所指，華沙公約並無規定，因之在實務上造成許多困擾，各國受訴法院多依本國法來解釋此一名詞。惟嗣後在一九五五年修正華沙公約之海牙議定書中刪除了除了「有意之不當之行爲」。依海牙議定書第十三條規定：「如經證明損害係因運送人，其受僱人或代理人之故意或對可能發生之損害有所認識之輕率行爲所引起者，不適用第二十二條之責任限制，但受僱人或代理人之作爲或不作爲，須爲其職務範圍內之行爲。

In Article 25 of the Convention - paragraph 1 and 2 shall be deleted and replaced by the following - The limits of liability specified in Article shall not apply if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier, his servants or agents, done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge would probably result ; provided that in the case of such act or omission of a servant or agent, it is also proved that he was acting within the scope of his employment.

此項修正雖然不能完全消除各受訴法院解釋上不一致之情形，但它至少提供了較清晰的標準。¹⁷

¹⁶ 翻譯文參考王守潛著，國際航空運送與責任賠償的問題，七十九年六月一日版。

¹⁷ 除了一九五五年海牙議定書之修正條文可供參考之外，Kahn Freund 教授在 Law of Carriage by Inland Transport 一書中認爲「有意的不當行爲」與「疏忽」的最大不同點在於，前者是一種「不在乎」的態度 (I don't care)；而後者是一種「不會出問題的態度」(it will be all right)，可參閱陳長文，有關國際航空運送人航空責任的國際私法的統一-華沙公約，法聲第十一期（六十三年）第四十一頁以下。亦可參考呂建昌、謝說容，前揭合譯文，第九十五頁。

在 *Bulter v. Aeromexico* 一案¹⁸，美國第十一巡迴上訴法院維持了阿拉巴馬州南區聯邦地方法院令運送人對其有意的不當行為負責之判決。法院認為被告飛機機員的行為，包括未履行監視天氣狀況及在與機場失去聯絡時，應採取迷航因應措施的義務，已足認定係明知可能造成損害所為有意之不當行為。

7. 懲罰性損害賠償 (punitive damages)¹⁹

在華沙公約之體制下，若證明被告有故意不當之行為 (willful misconduct)，原告是否得請求懲罰性損害賠償，在一九八九年由第一巡迴法院在 *Floyd v. Eastern Airlines, Inc*²⁰，首次表示依華沙公約之規定，原告並不得請求懲罰性損害賠償之後，一九九一年，第二巡迴法院在 *In re Air Disaster at Lockerbie, Scotland on December 12, 1988*²¹及同年五月華盛頓特區地方法院在 *In re Korean Air Lines Disaster of September 1, 1982*²²，亦接著就同一問題為同一之見解。引發學者探討華沙公約在制訂六十幾年之後無力保護國際航空運送之乘客已是顯而易見，尤以第二十二條限制運送人責任之賠償限額是否應提高？華沙公約應加以修正等等問題。²³

8. 精神上損害

關於公約第十七條究竟是否允許乘客於無身體外傷只有精神上之痛苦、焦慮 (emotional distress) 之情形亦得成立獨立之訴因而請求損害賠償，實務上向有不同見解者。如紐約聯邦地方法院在 *Husserl v. Swiss Air Transport Co.*²⁴即持肯定見解。法院雖不認為於審理時應參酌法文，但認為第十七條之 *bodily injury* 在普通法上是包括單純的精神上損害，因之而採擴張解釋；而紐約州最高法院則係於 *Palagonia v. Trans*²⁵一案，依專家意見認為該條之法文 *l'esion corporelle* 之法律文義包括無身體外傷只有精神上損害，而持相同之結論。反之，亦有法院完全無視於法文之意，認

¹⁸ 774 F. 2d 429 (11th Cir.1985)。

¹⁹ *ememplary or punitive damages are damages on an increased scale, awarded to the plaintiff over and above what will barely compensate him for his property loss, where the wrong done to him was aggravated by circumstances of violence, oppression, malice, fraud, or wanton and wicked conduct on the part of the defendant, and are intended to solace the plaintiff for mental anguish, laceration of his feelings, shame, degradation, or other aggravations of the original wrong, or else to punish the defendant for his evil behavior or to make an example of him., for which reason they are also called "punitive" or "punitory" damages or "vindictive" damages. Unlike compensatory or actual damages, punitive damages are based upon an entirely different public policy consideration. 參考 Black' s Law Dictionary, fifth edition, p.352。*

²⁰ 872 F.2d 1462(11th Cir. 1989), rev' d on other grounds,111 S. CT. 1489(1991)。

²¹ 928 F.2d 1267(Cir.1991) petition for cert. filed, No 91-259 (Aug. 12.1991)。

²² 932 F.2d 1475(D.C. Cir.1991), petition for cert, filed, No.91-251(Aug. 9, 1991)。

²³ Kelly Compton Grems, Punitive Damages under the Warsaw Convention: Revisiting the Drafters' intent, *The American University Law Review*, Vol.41, p144, 178-182 1991; Larry Johnson, Warsaw Convention - A New Cause of Action for Emotional Distress under Old Section17: A Look at *Floyd v. Eastem Airlines*, 872 (11th Cir. 1989) *Ga. J. Int' l& Comp. L.* Vol. 20 619-643,1990。

²⁴ (388 F. Supp1238 (S.D.N.Y.1975))。

²⁵ 110 Misc. 2d. 478, 442 N.Y.S.2d.670(Sup. Ct. 1978)。

爲此項爭點應不存在，國際運送乘客僅受有精神上或心理上之痛苦、焦慮，依公約之用語既非受傷，自不能依請求損害賠償，如 *Rosman v. Trans World Airlines*²⁶。

反之，亦有法院完全無視於 *Burnett v. Trans World Airlines* 一案，法院雖亦爲同樣之結論，但其論理則有不同。法院參考了法文之解釋，認定身體之傷害 *bodily injury* 一詞，乃是對於身體完全狀態之侵害（an infringement of physical integrity）之意²⁷，由此一定義，應解爲精神或心理上之損害不包括在內。

這個問題一直到 *Floyd* 案有了重大的突破。在 *Floyd* 案，原告於上訴時表示下級法院之見解不符合華沙公約第十七條之解釋，認爲依該條之文字已明示精神上之損害及心理上之痛苦、焦慮是可請求之損害。爲了解決此一紛爭，是否應分析法文用語成爲關鍵。按早於聯邦最高法院審理 *Air France v. Sakes* 一案時，便明白指出法院於解決華沙公約用語時”必須”（must）閱讀並解析法文之法律含義²⁸。由於聯邦最高法院在 *Sakes* 一案時僅對於十七條之事故”accident”之涵義，而未及於 *lesion corporelle*，法院乃針對於此而裁判。自一九八三年五月事故發生至美國聯邦最高法院於一九九一年審理，此項爭點才算暫時落幕。

美國聯邦最高法院於一九九三年審理 *Floyd* 案時，仍認爲自華沙公約所使用之文字及公約之制訂以及協商之歷史沿革，甚至至簽署者之行爲，無一足以認定公約第十七條之法文”*l' lesion corporelle*”應被翻譯爲”身體上傷害”（*bodily injury*）以外之文字或含有其他之涵義，因此，對於國際運送乘客所單純遭受心理上驚嚇或精神上耗弱（*emotional distress*）而提起之損害賠償訴訟，仍認應採取狹義之解釋，而判決乘客之請求無理由²⁹。由此一案例可看出，以法文簽訂之華沙公約，其使用文字代表之法律涵義常造成訴訟二造爭執之重點，

Floyd 案是發生於一九八三年五月五日，一架載乘一百六十二名乘客及十名機員之 *Eastern* 航空公司八五五號班機自美國佛羅里達州邁阿密飛往巴哈馬群島途中，三個引擎當中其中一個突然因爲失去油壓而無法運轉，不得已，駕駛員決定折返邁阿密。但更糟糕的是，不久另二枚引擎也宣告失靈。由於沒有電力，飛機很快就失去高度，機上人員並告知乘客，飛機將必須迫降大西洋（*be” ditch” into the Atlantic Ocean*），後來幾經努力，駕駛員終將原先失靈的引擎重新啓動，飛機終於安全地降落在邁阿密機場。事故發生後，有二十五件控告 *Eastern* 航空公司之訴訟被分別提起，原告都是主張遭受精神上、心理上之痛苦及侵害依華沙公約第十七條請求損害賠償，後來案件裁定合併審理。³⁰

²⁶ 34 N.Y.2d.385,314, N.E 2d.848,358,N.Y.S.2d 97 (1974)。

²⁷ *Ibid*, at 1156。澳洲 New South Wales 最高法院於一九九三年十二月十日在 *Georgopoulos and another v.american airlines Inc.*一案判決駁回原告有關其於飛行過程中的遭受驚嚇之精神損害，*Aviation&Space Law Reports*, 1 Jan, 1994, Published by BMP Ltd, UK。

²⁸ *Sakes*, 470 U.S. at 399(1985)。法院判決原文即對此語加引號。

²⁹ Dale M. Eaton, *Recovery for Purely Emotional Distress under the Warsaw Convention* : Narrow Construction of *L' lesion Corporelle* in *Eastern Airlines, Inc. Floyd*, *Wisconsin Law Review*, p563-587, 1993。

³⁰ Larry Johnson, *supra* note 25, p. 619。

事實上，在美國，因為航空運送引發乘客以遭受心理上驚嚇或精神上耗弱（emotional distress）而提起之損害賠償訴訟案例極多，是以無論是國際運送或國內運送，乘客是否可對運送人請求精神上損害賠償，成爲一個重要之爭點。以國內訴訟而言，如在 *Shinault v. American Airlines(AA)*一案³¹，曾有一名殘障之乘客，搭乘美國航空公司（AA）之飛機預計自華盛頓特區前往密西西比之傑克森，並在田納西州之納須菲爾市轉機。飛機遲到了四十五分鐘才抵達納須菲爾市，已較原告原先預計轉機之飛機起飛時間晚了三分鐘。原告於飛機一著陸便要求下機，並表示如不下機，將接不上前往密西西比之飛機。但空服員表示依航空公司之政策，須由非殘障人士先下機，拒絕讓原告先下機。AA 即提供原告手動輪椅供原告使用，原告嗣於當日下午二點五十分抵達轉機機門，在原告抵達之前，服務員准許其他旅客先行登記，並且一直等到拿到原告輪椅登機文件之後才關登機門，那時時間早已超過預計之時間，關登機門之後，原告才抵達，服務人員告訴原告他已錯過此班飛機，而飛機卻在三時整才離開空橋。面臨此種情形，由於原告之特製輪椅已上機，他被迫待在手動輪椅之上達五個小時之久，本案原告自頸部以下全無知覺，在候機之五個小時中，他深恐身體會向前傾而自己無法控制，因此將頭部靠在牆壁達五個小時之久。因此，原告乃依據美國之航空運送人條例（The Air Carrier Access Act，ACAA）向航空公司請求精神上之損害賠償。³²

9. 請求的通知（Notice of Claim）

根據公約第二十六條第二項規定，如果有損壞情形，受貨人應在發現損害後，立即向運送人提出異議，如果是行李，最遲應該在貨物收到後七日內提出。因之，在實務上曾出現，寫信給運送人表示貨物受損，是否構成異議的書面通知。

³¹ A936 F.2d 796、799 (5th Cir. 1991)。

³² 請參考 L.E. hegedus, *Shinault v. American Airlines. Inc. : Compensatory and Emotional Distress and Emotional Distress Damages under the Air Carrier Access Act*, *Tulane Law Review*, Vol.66, 1564-1574, 1992。