

# 雅典公約架構下臺灣與中國大陸 海上旅客運送法規之比較

林俊宏\*、巫志龍\*\*

## 綱要

前 言	二、旅客運送契約有關運送人之權利
壹、雅典公約與兩岸海上旅客運送法規之立法	三、旅客運送契約運送人之義務
一、雅典公約之立法沿革	肆、兩岸間海上旅客運送中運送責任之比較
二、臺灣與中國大陸海上旅客運送法規之立法沿革	一、海上旅客運送中運送責任之基礎
貳、海上旅客運送法規適用範圍之比較探討	二、旅客運送責任之免責事由與責任限制
一、旅客運送法規之適用主體	三、運送人之責任限額及其免責額
二、旅客運送法規之適用客體（船舶）	四、旅客運送之責任期間及強制保險
三、旅客運送法規之適用水域	
四、旅客運送法規之運送期間	
參、兩岸間海上旅客運送契約之比	

\* 逢甲大學財經法律研究所專任教授。  
美國舊金山金門大學法學博士。

\*\* 彰化縣溪湖鎮行政主任。

較

伍、結 論

一、旅客運送契約之成立

## 前 言

近年來由於兩岸間局勢和平發展，交流日益頻繁，亦促使臺灣與中國大陸間海上旅客運送業務往來之逐步興盛（註一），根據「海峽兩岸海運協議」，兩岸均大量開放了港口海運直航客輪（註二），此一趨勢亦引起兩岸間對海上旅客運送法規的重視。而運送人與旅客合意簽訂之海上旅客運送契約，除了基於契約自由原則可以約定外，尚需受到海上旅客運送等相關法令的規範（註三）；國際間為強調海上旅客運送之重要並重視旅客之安全，早於 1974 年，各國便簽定了雅典海上旅客及行李運送公約（Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage by Sea，1974 年雅典公約），而中國大陸為 1974 年雅典公約及 1976 年雅典海上旅客及其行李運送公約議定書（Protocol of 1976 to Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage by Sea，1976 年雅典公約議定書）的締約國（註四），故其海上旅客運送規範深受雅典公約所影響。因而中國大陸《海商法》有關旅客運送之法規範與雅典公約之規定即較相符，不過由於中國大陸另頒行之「港口間海上旅客運輸賠償責任限額規定」及《最高人民法院審理涉外海上人身傷亡案件損害賠償的具體規定》等法規亦有部分未盡合理之處。

---

註一：李允傑，《兩岸新形勢下簽署雙向投資保障協議之分析》，參閱 <http://www.npf.org.tw/post/2/5451>（最後瀏覽日 2011 年 8 月 2 日）。

註二：根據報導民國 99 年 1 至 10 月間基隆港、台中港以及高雄港，合計兩岸海運直航客輪，即有 213 艘次，4 萬餘人次，而且臺灣航政主管機關並預期海運直航客輪成長空間仍十分可觀，參閱中央社，〈海運直航旅客，基港成長逾十倍〉，2010 年 11 月 24 日。

註三：付琛瑜，〈客運合同若干法律問題探討〉，《河南財政稅務高等專科學校學報》，第 19 卷第 1 期，2005 年 2 月，頁 35。

註四：參閱林群弼，《海商法論》，臺北：三民書局股份有限公司，2007 年 1 月，修訂 2 版，頁 14。

臺灣所制定施行之《海商法》對於旅客運送一節，規定亦非完備，不論是依第 79 條準用貨物運送的規定，抑或依《海商法》第 5 條適用《民法》的規定，此種法制設計均非妥適，概因陸上運送風險不若海上運送來的高，所以不論是準用海商法貨物運送的規定，或是適用《民法》的規定，似都無法符合海上旅客運送的特殊性質。為了釐清海上旅客運送相關規範內容，本文將以雅典公約為架構，比較兩岸海上旅客運送人所涉及之權利、義務及責任，最後並提出建議。

## 壹、雅典公約與兩岸海上旅客運送法規之立法

### 一、雅典公約之立法沿革

國際間對於海上貨物運送公約之重視程度遠較旅客運送公約為重（註五），主要是由於國際貿易間貨暢其流、互通有無所造成的經濟效益遠大於旅客運送，換言之「送貨比送人」更具經濟利益。雖然早在 1912 年間英國著名的鐵達尼號(Titanic)在紐芬蘭發生誤撞冰山而不幸沉沒事件，不僅造成船上人員千餘人葬身海底，也導致了「國際海上人命安全公約」(International Convention for the Safety of Life at Sea, SOLAS)的誕生，不過此公約僅僅規定逃生設施的數量，以及如何增進船舶安全等規定，對於運送人與旅客間權利義務關係卻付之闕如，直到了 1957 年在布魯塞爾所召開的海洋會議時，才出現涉及運送人與旅客間法律關係，名為「統一海上旅客運輸法規之國際公約」(註六)，較 1924 年海上貨物運送公約有關的「載貨證券統一規定國際公約」(International Convention for the Unification of Certain Rules of Law

---

註五：任建新主編，《中國海商法教程》，北京：人民法院出版社出版，1988 年 2 月第 1 版，頁 111。

註六：鄭敦宇，〈海上旅客運送之國際法規範〉，《中華民國海運月刊》，2002 年 4 月，頁 3-4。

relating to Bill of Lading), 又稱海牙規則, 晚了 33 年之久。

之後在 1957 年開啟國際間重視海上旅客運送之門, 而 1961 年在布魯塞爾制定了「1961 年關於海上旅客運送法規之國際統一公約」(International Convention for the Unification of Certain Rules relating to the Carriage of Passengers by Sea, 以下簡稱 1961 年海上旅客運送公約)(註七)。接著, 1967 年在布魯塞爾通過「1967 年關於海上旅客行李法規之國際統一公約」(International Convention for the Unification of Certain Rules relating to the Carriage of Passengers' Luggage by Sea, 以下簡稱 1967 年海上旅客行李運送公約)。由於國際間對於上述三個公約的運送人責任限額存在太多歧異, 所以無法達成共識。因此, 在 1969 年間「政府間海事協商組織」(Inter-governmental Maritime Consultative Organization), 「政府間海事協商組織」在 1982 年改稱國際海事組織(International Maritime Organization, IMO) 提出「海上旅客以其行李運送統一規定國際公約草案」, 在以此一草案為基礎下, 1974 年「政府間海事協商組織」在希臘雅典通過了 1974 年雅典公約, 並於 1987 年生效(註八)。其後 1976 年在倫敦通過了「1976 年雅典公約議定書」, 並於 1989 年生效(註九), 差異是將計算單位由法郎改為特別提款權(special Drawing Right, SDR)(註十)。但 1987 年發生了英國自由企業先驅號(Herald of Free Enterprise)在比利時沉沒, 造成百餘人不幸的死亡, 英國除了在國內提高賠償額度, 由原來 4 萬 6667 SDR 至 10 萬 SDR 外, 在國外亦獲得北歐等國支持促使 IMO, 於 1990 年通過「1990 年雅典公約議定書」

---

註七：此為臺灣學者林群弼翻譯, 而中國大陸學者饒玉琳在《海商法》一書中則將之翻譯為「1961 年統一海上旅客運輸若干法律規則的國際公約」, 因學者林群弼所為之翻譯名稱較符臺灣法律用語, 本文以下均採學者林群弼所譯。

註八：王肖卿, 〈雅典旅客運送國際公約之研究並論我國海商法之修正〉, 2006 年 9 月, 頁 78。

註九：張湘蘭主編, 《海商法學習指導》, 武漢大學出版社, 2008 年 8 月第一版, 頁 94。

註十：特別提款權(special Drawing Right)相當於 1.38107 美金, 1 美金換算新臺幣 26.7 元, 亦即新臺幣 36.87457 元, 參閱陳國義, 《海商法-案例式》, 臺北: 新學林出版有限公司, 2008 年 9 月 2 版 1 刷, 頁 58。以及張志清, 〈論我國海商法船舶所有人責任限制規定-兼論阿瑪斯輪案之責任限制〉, 《運輸計劃季刊》, 第 32 卷第 3 期, 2003 年 9 月, 頁 494。

(Protocol of 1990 to Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage by Sea, 1990 年雅典公約議定書), 由於運送人的賠償額度大幅提高, 使得多數國家心存觀望, 迄今仍然無法生效 (註十一)。晚近在 2002 年 11 月時, IMO 通過了「2002 年雅典公約議定書」(Protocol of 2002 to Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage by Sea, 2002 年雅典公約議定書), 對「1974 年雅典公約」及其「1976 年雅典公約議定書」作全面的檢視 (註十二), 修改了運送人責任基礎以及加入強制責任保障制度, 因為尚未達到生效條件 10 個國家加入, 所以迄今也無法全面適用 (註十三)。

## 二、臺灣與中國大陸海上旅客運送法規之立法沿革

臺灣與中國大陸由於政治、社會制度、風俗民情的差異, 其所規範海上旅客運送法規遂亦有不同。臺灣關於海上旅客運送法規主要涉及《海商法》外, 亦包括《民法》、《船舶法》、《客船管理規則》(註十四); 而中國大陸海上旅客運送法規主要涉及《中華人民共和國海商法》外, 亦包含《水路旅客運輸規則》、《中華人民共和國民法通則》、《中華人民共和國合同法》、《最高人民法院關於審理涉外海上人身傷亡案件損害賠償的具體規定》以及《中華人民共和國港口間海上旅客運輸賠償責任限額規定》(註十五)。臺灣《海商法》中規範旅客運送部份僅有 13 條條文, 許多規定需另依《海商法》第 5 條適用《民法》債篇分則中第十六節運送之規定。不過由於臺灣《民法》為

---

註十一：柳經緯主編，《海商法》，廈門大學出版社，2004 年 3 月第 1 版，頁 149。

註十二：張湘蘭主編，《海商法》，武漢大學出版社，2008 年 8 月第 1 版，頁 167。

註十三：參閱前註張湘蘭，頁 94-95。

註十四：參閱麥芸綸，《我國海上旅客運送人責任規範之研究-以雅典公約為比較基礎》，臺南：長榮大學經營管理碩士論文，2005 年，頁 35-36。

註十五：張可心，《海上旅客運輸法律制度和立法問題研究》，大連海事大學碩士學位論文，2002 年 1 月，頁 11。

「陸法」，適用在海上旅客運送，恐無法符合海上旅客運送風險極高的特性。

中國大陸《海商法》是在 1951 年起草，於 1963 年完成草案後，通過國務院審查而實行（註十六），由於海上旅客運送法規如無其他特別規定，亦須受中國大陸《民法通則》之拘束（註十七），另外，有關旅客運送契約亦須受《合同法》之拘束，特別是第 17 章有關運輸合同之規定。而中國大陸《港口間海上旅客運輸賠償責任限額規定》係依據《海商法》第 117 條及第 211 條所授權，由中國大陸交通部於 1993 年頒布，並於 1994 年實施。當運送契約涉及國際海上旅客運輸時，就依《海商法》有關賠償責任限額之規定，倘運送契約涉及港口間旅客運輸，則依《港口間海上旅客運輸賠償責任限額規定》有關賠償責任限額之規定。就旅客人身傷亡之責任限額而言，《海商法》規定是 46,666 SDR，而中國大陸「港口間」旅客運輸賠償責任限額，以每人不超過 4 萬人民幣為限，差異頗大（註十八）。而中國大陸《水路旅客運輸規則》適用範圍則為沿海、江河、湖泊和其他通航水域之旅客、行李之運輸合同（註十九），由於《水路旅客運輸規則》為交通部所制定的部門規章，其法律位階低於《海商法》，故如沿海旅客運輸以及江海之間的直達運輸，若《海商法》有特別規定，應優先適用《海商法》，若未特別規定，則可適用《水路旅客運輸規則》（註二十）。

## 貳、海上旅客運送法規適用範圍之比較探討

註十六：司玉琢，《海商法專論》，北京：中國人民大學出版社，2007 年 1 月，初版，頁 2。

註十七：李凌瀟，《國內水路旅客運輸合同若干法律問題研究》，大連海事大學碩士論文，2006 年 2 月，頁 7。

註十八：尹章華，〈兩岸通航海上旅客運送法律問題之探討〉，《律師雜誌》11 月號，第 266 期，頁 22。

註十九：中國大陸《水路旅客運輸規則》第 2 條：「中華人民共和國沿海、江河、湖泊以及其他通航水域中一切從事水路旅客運輸(含旅遊運輸，以下同)、行李運輸及其有關的裝卸作業。」

註二十：參閱前註李凌瀟，頁 7-8。

如前所述，雅典公約隨著時間的演變，共有「1974 年雅典公約」、「1976 年雅典公約議定書」、「1990 年雅典公約議定書」及「2002 年雅典公約議定書」等四種版本，之所以國際不斷修改雅典公約乃是與重視人命的普世價值有關，其中最明顯展現就是賠償限額不斷提高。也因為 1974 年雅典公約參考了 1961 年海上旅客運送公約，及 1967 年海上旅客行李運送公約而來，上述兩項公約一者規範旅客部分，一者規範旅客行李，故在討論 1974 年雅典公約時，將上述兩公約一併加以討論。

## 一、旅客運送法規之適用主體

### 1. 運送人(carrier)

1961 年海上旅客運送公約及 1967 年海上旅客行李運送公約，皆規定運送人是指跟旅客簽訂運送契約之船舶所有人(shipowner)、傭船人(charterer)或營運人(operator of the ship) (註二十一)。1974 年雅典公約除了延續上述兩公約對於運送人之定義外(註二十二)，更進一步將運送人細分成運送人與執行運送人(performing carrier)兩種(註二十三)，1974 年雅典公約此種細分不僅較符合旅客運送實務運作情況，因為往往與旅客簽訂運送契約的是旅行業者，而實際運送任務的則是由交由船公司執行；更可以從字面上意思清

---

註二十一：參閱 1961 年海上旅客運送公約第 1 條第 1 款：“carrier includes any of the following persons who enters into a contract of carriage: the shipowner, the charterer or the operator of the ship.”1967 年海上旅客行李運送公約第 1 條第 1 款規定：“carrier includes the shipowner, charter or operator who, having concluded a contract of carriage for a passenger, undertakes to carry his luggage.”

註二十二：參閱 1974 年雅典公約第 1 條第 1 款：“(a) carrier means a person by or on behalf of whom a contract of carriage has been concluded, whether the carriage is actually performed by him or by a performing carrier; (b) performing carrier means a person other than the carrier, being the owner, charterer or operator of a ship, who actually performs the whole or a part of the carriage.”

註二十三：執行運送人學者劉宗榮翻譯成履行運送人，參閱學者劉宗榮，《新海商法》，臺北：三民書局股份有限公司，2007 年 3 月，初版，頁 361。

楚知道運送人與執行運送人之彼此分工的情況，因為運送人並不實際執行運送任務，只是與旅客簽訂運送契約，而運送任務則是交由執行運送人實際執行，而執行運送人是指運送人以外，實際執行運送之人（註二十四）。中國大陸則依其《海商法》第 108 條規定承運人是指與旅客訂有運送契約之人（註二十五）。依中國大陸《海商法》第 108 條第 1 款以及第 2 款分別規定承運人以及實際承運人的定義，不過中國大陸《海商法》並沒有對於承運人的身分限定是船舶所有人、傭船人或營運人，只要是與旅客訂立海上旅客運輸合同的人，都可以是承運人，另依據中國大陸《海商法》第 109 條規定，實際運送人之責任適用承運送人之責任，至於實際運送人之受雇人或代理人則適用運送人之受雇人或代理人責任規定，換言之，實際運送人亦可以主張中國大陸《海商法》第 117 條有關賠償責任限額的規定。

海上旅客運送法規適用主體，即何者為海上旅客運送法規效力所及，臺灣方面，依《海商法》並沒有對運送人作出定義，僅能依《海商法》第 5 條適用《民法》第 622 條規定對運送人定義為是指運送旅客為營業，而受運費之人，此定義僅可張顯出旅客運送為有償性質，並無法區分訂約運送人與執行運送人，至於實際運送人則是指事實上從事旅客運送之人，臺灣《海商法》並沒有運送人與實際運送人之定義，僅在臺灣《民法》第 622 條規定運送人是指運送物品或旅客為營業而受運費之人，並沒有對實際運送人作出定義，如果運送人無法實際從事運送業務時，僅能《海商法》第 5 條適用《民法》第 224 條，將實際運送人視為運送人的履行輔助人，而將履行輔助人故意或過失造成旅客傷亡或行李毀損滅失視為運送人之責任，不過履行輔助人可以依《海商法》第 79 條準用第 76 條規定主張有關運送人因貨物滅失、毀損或

註二十四：參閱前註鄭敦宇，頁 6。

註二十五：《中華人民共和國海商法》第 108 條：「本章下列用語的含義：（一）「承運人」，是指本人或者委託他人以本人名義與旅客訂立海上旅客運輸合同的人。（二）「實際承運人」，是指接受承運人委託，從事旅客運送或者部分運送的人，包括接受轉委託從事此項運送的其他人」。

遲到對旅客或其他第三人所得主張之抗辯及責任限制 ( 註二十六 )。如修訂臺灣《海商法》以納入雅典公約有關實際運送人之定義，將較能與國際規定相符。

由於 1961 海上旅客運送公約以及 1976 年海上旅客行李運送公約對於履行運送人並沒有規範，直到 1974 年雅典公約第 4 條才有規定 ( 註二十七 )。由於履行運送人是受到運送人委託而實際從事運送任務，履行運送人只負責其實際運送部分之責任，相同的，履行運送人也可以主張運送人所得主張的權利。外部責任，運送人不會因其將實際運送任務交由實際運送人執行而免除責任，仍然與實際運送人負擔連帶責任；對內責任，運送人和實際運送人仍然可以相互求償 ( 註二十八 )。依據中國大陸《海商法》第 121 條規定承運人如將實際運送任務交由實際承運人執行，承運人均需對於運送任務全程負責，此不僅是為保障旅客求償權，也付予承運人選任實際承運人應多加費心。另同條亦規定，承運人的運送責任不僅要對實際承運人負責，也要對實際承運人的受僱人或代理人在受僱或受託範圍內負責。由於實際運送人選任受僱人或代理人不一定要經承運人同意，令承運人對實際承運人的受僱人或代理人負責，課予承運人如此之責任，將導致承運人要對實際承運人在選任其受僱人或代理人亦要置喙，如此規定都是要保障旅客求償權，因為與旅客

註二十六：參閱前註林群弼，頁 374。

註二十七：1974 年雅典公約第 4 條：“1.If the performance of the carriage or part thereof has been entrusted to a performing carrier; the carrier shall nevertheless remain liable for the entire carriage according to the provisions of this Convention. In addition, the performing carrier shall be subject and entitled to the provisions of this Convention for the part of the carriage performed by him.2.The carrier shall, in relation to the carriage performed by the performing carrier, be liable for the acts and omissions of the performing carrier and of his servants and agents acting within the scope of their employment.3.Any special agreement under which the carrier assume obligations not imposed by this Convention shall affect the performing carrier only if agreed by him expressly and in writing.4.where and to the extent that both the carrier and the performing carrier are liable, their liability shall be joint and several.5.Nothing in this Article shall prejudice any right of recourse as between the carrier and the performing carrier.”

註二十八：張麗英主編，《海商法》，北京：中國政法大學出版社，2004 年 9 月，初版，頁 125。

訂立運送契約的人是承運人，令其負擔全部責任，也是無可厚非。至於責任分配的規定，則規定在中國大陸《海商法》第 123 條，其規定是承運人和實際承運人均需負責的話，兩者負擔連帶責任。至於承運人與實際承運人之間亦可以相互求償，規定在中國大陸《海商法》第 125 條。臺灣《海商法》並未規定運送人與實際運送人責任分配規定，僅能依臺灣《民法》第 188 條規定將實際運送人視為運送人之受僱人，如因為執行職務，不法侵害他人權利，由運送人與受僱人連帶負擔損害賠償責任。由於雅典公約將公約適用範圍規定相當廣泛，只要船舶上懸掛之國旗、船舶登記地或海上旅客運送契約簽訂地、船舶出發地或是目的地，只要任一在締約國內即為公約適用的範圍，故即使非公約的締約國也有適用的可能（註二十九），故我國對公約之規定內容亦須加以留意。

## 2. 旅客(passenger)

依據 1961 年海上旅客運送公約以及 1967 年海上旅客行李運送公約第 1 條之規定（註三十），旅客是指在運送契約(under a contract of carriage)所規範下，乘坐船舶的人，因為 1961 年海上旅客運送公約，以及 1967 年海上旅客行李運送公約，明文規定旅客需要與運送人簽訂運送契約，相反如果旅客沒有與運送人訂立運送契約，並非為旅客。1974 年雅典公約除了延續上述兩公約對旅客定義外，還包括了原來不受 1974 年雅典公約所規範的貨物運送契約，因為 1974 年雅典公約所規範的是旅客運送，而非貨物運送，1974 年雅典公約規定只要是運送人同意搭乘，伴隨車輛及活動物之人，也可以稱之為旅客（註三十一）。1974 年雅典公約相較上述兩公約擴大旅客定義範圍。而

---

註二十九：何麗新、饒玉琳編著，《海商法》，廈門大學出版社，2004 年 3 月，初版，頁 148。

註三十：參閱 1961 年海上旅客運送公約第 1 條第 3 款及 1967 年海上旅客行李運送公約第 1 條第 2 款均對旅客作出同樣定義。

註三十一：1974 年雅典公約第 1 條第 4 款：“passenger means any person carried in a ship, (a) under a contract of carriage, or (b) who, with the consent of the carrier, is accompanying a vehicle or live animals which are covered by a contract for the carriage of goods not

依中國大陸《海商法》第 108 條規定(註三十二)，旅客是指「根據海上旅客運輸合同」運送之人或經「承運人同意」，根據海上貨物運輸合同，隨船護送貨物之人。故依據中國大陸《海商法》第 108 條第 3 款對於旅客的定義，只要根據海上貨物運輸合同，隨船護送「貨物」的人，則視為旅客，而根據 1974 年雅典公約的規定，只要運送人同意，伴隨「車輛或活動物」的人，可以視為旅客。「貨物」與「車輛或活動物」兩相比較，顯然「貨物」所涵蓋的範圍大的多，貨物可以是包羅萬象。

臺灣海上旅客運送法規並無對旅客作出定義，若依《海商法》第 5 條適用《民法》第 622 條規定，因為運送人是指接受旅客運費之人，換言之，旅客為支付運費之人。惟依《客船管理規則》第 3 條規定並未對旅客或乘客下定義，而是採排除法排除在船上下列的人員：包括(1)船長、引水人及船舶所有人雇用船長指揮服務於船上之人員(2)船長有義務救助之遇難人員(3)非船長或運送人所能防止而以不法行為上船之人員(4)因臨時特殊事故在船上執行公務而無法離船之人員。臺灣《海商法》及《民法》並沒有對旅客下定義，為明確運送人與旅客間法律關係，宜修改臺灣《海商法》以納入雅典公約之規定，使之明確化。另依據中國大陸《海商法》第 108 條之規定，旅客限定在與承運人之間訂立海上旅客運輸合同之人，或經運送人同意隨船護送貨物之人，故未經同意無票搭乘之人(跑票之人)，則非為《海商法》上之旅客(註三十三)。至於若未經同意無票搭乘之人在運送期間發生人身傷亡或行李毀損滅失，依據臺灣規定由於旅客必須以支付票價之前提，無票搭乘之人並無支付票價故非為旅客，其與運送人之間並無存在契約關係，僅可以侵權行為主張損害賠償；依據中國大陸規定因為無票搭乘之人與運送人之間並無契約

---

governed by this Convention.”

註三十二：《中華人民共和國海商法》第 108 條：「本章下列用語的含義：(三)「旅客」，是指根據海上旅客運輸合同運送的人；經承運人同意，根據海上貨物運輸合同，隨船護送貨物的人，視為旅客」。

註三十三：參閱前註張可心，頁 3。

關係，故無法依中國大陸《海商法》之規定為請求，僅可依據中國大陸《民法通則》第 119 條之規定（註三十四），向運送人請求侵權行為損害賠償，惟依據中國大陸《海商法》之規定運送人享有賠償限額之規定，而依據中國大陸《民法通則》之規定，運送人並沒有享有賠償限額之規定，反而對無票搭乘之人更為有利，是否因此將助長無票搭乘風氣之盛行（註三十五），為了避免類似不公平事情發生，有中國大陸學者主張在《海商法》有關海上旅客運輸合同一章中增訂 1 條類似《海商法》第 58 條之規定以為解決（註三十六），就海上旅客合同增訂一條類似上開條文（註三十七），本文則以有效避免無票搭乘之人利用侵權行為之訴，來規避海商法有關海上旅客運送一章之適用為理由，亦肯定之。

### 3. 行李(luggage)與隨身行李(cabin luggage)

1961 年海上旅客運送公約因為專就旅客運送作出規範，所以對行李之界定並無著墨之處，由 1967 年海上旅客行李運送公約第 1 條規定（註三十八），行李是指跟旅客運送契約有關，而且是交由運送人所運送的物品或車輛，而

---

註三十四：《中華人民共和國民法通則》第 119 條：「侵害公民身體造成傷害的，應當賠償醫療費、因誤工減少的收入、殘廢者生活補助費等費用；造成死亡的，並應當支付喪葬費、死者生前扶養的人必要的生活費等費用」以及第 117 條第 2 項規定：「損壞國家、集體的財產或者他人財產的，應當恢復原狀或者折價賠償」。

註三十五：參閱前註張可心，頁 4。

註三十六：《中華人民共和國海商法》第 58 條：「就海上貨物運輸合同所涉及的貨物滅失、損壞或者遲延交付對承運人提起的任何訴訟，不論海事請求人是否合同的一方，也不論是根據合同或者是根據侵權行為提起的，均適用本章關於承運人的抗辯理由和限制賠償責任的規定。前款訴訟是對承運人的受雇人或者代理人提起的，經承運人的受雇人或代理人證明，其行為是在受雇或受委托的範圍之內的，適用前款規定。」

註三十七：參閱丁海芹、丁海燕，〈論承運人對旅客人身傷亡賠償責任限制-以我國水路旅客運輸為視角〉，《中國水運》，第 7 卷第 8 期，2007 年 8 月，頁 255。

註三十八：1967 年海上旅客行李運送公約第 1 條第 4 款：“luggage means any article or vehicle carried by the carrier in connection with a passenger’s contract of carriage;excluding:1.articles or vehicles carried under a charter-party or bill of lading;2.articles or vehicles, if the carriage is governed by the International Convention concerning the carriage of passengers and luggage by rail;3.live animals.”

排除下列三個種：(1)物品或車輛只要與傭船契約或是載貨證券有關，因為旅客運送不同所貨物運送，所以排除之(2)物品或車輛只要與鐵路運送有關亦排除之，因為海上旅客運送既然運送工具為船舶，故當然排除與鐵路運送有關之物品或車輛(3)活動物(live animals)，通常是指寵物如狗或貓等而言，若活動物是交由旅客自行保管，則活動物可以歸類為隨身行李而非行李範疇。但若活動物不是交由旅客自行保管，則活動物既不是隨身行李，也不是行李，只能夠當成貨物看待。而就 1974 年雅典公約第 1 條對於行李定義與 1967 年海上旅客行李運送公約第 1 條對於行李定義兩者相比較，可以看出其差別只在於 1974 年雅典公約將鐵路運送的物品或車輛，排除在行李的範疇，因為鐵路所運送的物品或車輛，本來就不是海上旅客運送所應該規定（註三十九）。

根據中國大陸《海商法》第 108 條第 4 款規定行李的定義，所指的行李是指託運行李而言，物品或車輛並非一定都是行李，而是限定在與海上旅客運輸合同有關的物品或車輛才是，中國大陸《海商法》與 1974 年雅典公約對於行李的界定範圍，均排除傭船契約與載貨證券有關的物品或車輛，以及活動物。臺灣《海商法》及《民法》並沒有對於行李作出定義，故宜參考雅典公約加以增訂。中國大陸《海商法》對於自帶行李，即隨身行李僅定義為旅客自行攜帶、保管或放置在客艙內的行李，若比較 1974 年雅典公約對於隨身行李的定義差異為，旅客放置在車輛內或車輛上的行李是否為隨身行李，由於旅客放置在車輛內或車輛上的行李，往往是交由運送人保管而隨車存放在特定船上，所以依據中國大陸定義車輛內或車輛上的行李不是自帶行李，1974 年雅典公約則包括在內，由於中國大陸是 1974 年雅典公約以及 1976 年雅典公約的締約國，依據《海商法》第 268 條第 1 款規定（註四十），只

---

註三十九：1974 年雅典公約第 1 條第 5 項。

註四十：《中華人民共和國海商法》第 268 條第 1 款：「中華人民共和國締結或者參加的國際條約同本法有不同規定的，適用國際條約的規定；但是，中華人民共和國聲明保留的條款除外。」

要是中國大陸締結或者參加的國際公約如與《海商法》有不同規定，應適用國際公約，不過此應為中國大陸聲明保留的除外條款(註四十一)。由於1974年雅典公約規定隨身行李包括車輛內或車輛上的行李，故隨身行李是可以交由運送人保管，如一旦交給運送人保管則隨身行李的運送時間即責任期間，則依1974年雅典公約之規定，即使旅客在港口，碼頭內，若運送人尚未交還給旅客，其隨身行李的責任期間亦包括在內，此與中國大陸《海商法》第111條規定(註四十二)，隨身行李的責任期間不含港口、碼頭在內顯然不同。

由於1961年海上旅客運送公約只針對旅客運送作出規範，所以針對隨身行李部份，則隻字未提，而1967年海上旅客行李運送公約第1條規定(註四十三)，隨身行李是指放在旅客身邊或在自己客艙或由自己照管之行李，亦包括旅客放置在車輛內或車輛上的行李。而依據1974年雅典公約第1條對於隨身行李之規定其實與1967年海上旅客行李運送公約規定相同(註四十四)。根據中國大陸《海商法》第108條第5款規定自帶行李的定義，旅客放置在車輛內或車輛上的行李並非中國大陸《海商法》所稱的隨身行李。而1974年雅典公約則對於旅客放置在車輛內或車輛上的行李，是包括隨身行李在內。故中國大陸《海商法》就自帶行李而言，範圍小於1974年雅典公約對於隨身行李的規定。而臺灣《海商法》及《民法》並未對於隨身行李作出定義，本文建議參照雅典公約加以增訂。

---

註四十一：參閱前註張麗英，頁130。

註四十二：《中華人民共和國海商法》第111條：「海上旅客運輸的運送期間，自旅客登船時起至旅客離船時止。客票票價含接送費用的，運送期間並包括承運人經水路將旅客從岸上接到船上和從船上送到岸上的時間，但是不包括旅客在港站內、碼頭上或者在港口其他設施內的時間。旅客的自帶行李，運送期間同前款規定。旅客自帶行李以外的其他行李，運送期間自旅客將行李交付承運人或者承運人的受僱人、代理人時起至承運人或者承運人的受僱人、代理人交還旅客時止。」

註四十三：1967年海上旅客行李運送公約第1條第4款第2目。

註四十四：1974年雅典公約第1條第6款。

## 二、旅客運送法規之適用客體（船舶）

船舶，依學者認為是指具有相當的體積，能夠在水面或水中「航行」，可以載運人員或貨物的一種浮動的中空凹體，也就是外在上要相當的體積，功能上可以航行以及載送人員或貨物，才可以稱之為船舶（註四十五）。而臺灣《海商法》第 1 條對船舶之定義係指「在海上『航行』，或在與海相通之水面或水中航行之船舶」，而第 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」，所以，如果要適用海商法的船舶必須是：「在海上航行，或在與海相通之水面或水中航行（註四十六）」之船舶。就船舶噸位而言，必須是 50 噸以上的非動力船舶或 20 噸以上的動力船舶。就船舶性質而言，必須是商船，也就是可以經由航海來獲取利益，除非專用於公務之船舶以及軍事艦艇（註四十七）。其中關於「小船」、「動力船舶」、「非動力船舶」之定義，規定在臺灣《船舶法》第 1 條小船係總噸位未滿 50 噸之非動力船舶，或總噸位未滿 20 噸之動力船舶。動力船舶是指裝有機械用以航行之船舶。而非動力船舶則是指不屬於動力船舶之任何船舶（註四十八）。《海商法》第 7 條則規定船舶所有權範圍，指的是「除給養品外，凡於航行上或營業上必需之一切設備及屬具，皆視為船舶之一部。」，並於臺灣《船舶法》第 50 條列舉了船舶設備（註四十九）。

註四十五：施智謀，《海商法》，瑞明彩色印刷有限公司，1986 年 7 月，再版，頁 12。

註四十六：梁宇賢、劉興善、柯澤東、林勳發，《商事法精義》，今日書局出版，2007 年 11 月修訂五版，頁 308。

註四十七：張新平，《海商法》，五南書局出版，2008 年 9 月三版，頁 11-14。

註四十八：臺灣《船舶法》第 1 條：「本法所稱船舶，謂在水面或水中供航行之船舶，其類別如左：一、客船：謂搭載乘客超過十二人之船舶。二、非客船：謂不屬於客船之其他船舶。三、小船：謂總噸位未滿五十噸之非動力船舶，或總噸位未滿二十噸之動力船舶。四、動力船舶：謂裝有機械用以航行之船舶。五、非動力船舶：謂不屬於動力船舶之任何船舶。」

註四十九：臺灣《船舶法》第 50 條：「本法所稱船舶設備，係指左列各款而言：一、救生設備。二、救火設備。三、燈光、音號及旗號設備。四、航行儀器設備。五、無線電信設

中國大陸《海商法》第3條規定所稱船舶，是指海船和其他海上「移動式裝置」，並排除用於軍事的、政府公務的船舶和二十總噸以下的小型船艇。船舶，包括船舶屬具（註五十）。依臺灣《海商法》第1條與中國大陸《海商法》第3條規定觀之，臺灣《海商法》適用之船舶必須有「航行」的功能，而所謂航行，臺灣學者有認指能航行「往來」於港埠者（註五十一），而中國大陸《海商法》適用之船舶僅需有「移動式裝置」之功能。故就「海上可移動之鑽油平台」而言，依臺灣《海商法》排除其適用之可能，因其非往來於港埠之間，惟若依中國大陸《海商法》則可適用海商法之規定（註五十二），因海上鑽油平台具有移動之功能。故依據臺灣《船舶法》第1條規定，可知臺灣將小船分為動力與非動力二種，而中國大陸《海商法》對於小型船艇並沒有區分動力與非動力之別，僅將20噸以下之船舶稱之為小型船艇而且不適用其海商法之規定（註五十三）。

### 三、旅客運送法規之適用水域

由於臺灣與中國大陸自然條件不同，如臺灣地狹人稠、四面環海、內部河流不利大型船舶航行；較之中國大陸地大物博、東面大平洋、內部河流較利大型船舶航行，自然條件顯不相同，但對於海上旅客運送上船舶航行水域

---

備。六、居住及康樂設備。七、衛生及醫藥設備。八、通風設備。九、冷藏設備。一〇、貨物裝卸設備。一一、排水設備。一二、操舵、起錨及繫船設備。一三、帆裝、纜索設備。一四、危險品及大量散裝貨物之裝載儲藏設備。一五、海上運送之貨櫃及其固定設備。一六、依法令應配備之其他設備。」

註五十：《中華人民共和國海商法》第3條規定：「本法所稱船舶，是指海船和其他海上移動式裝置，但是用於軍事的、政府公務的船舶和20總噸以下的小型船艇除外。前款所稱船舶，包括船舶屬具。」

註五十一：參閱前註張東亮，頁48。

註五十二：柯澤東，〈一九九二年大陸海商法海上貨物運送責任制度之探討〉，《萬國法律》第100期，1998年08月，頁75。

註五十三：姚念慈，《船舶所有人責任限制之研究》，國立海洋大學海洋法律研究所碩士論文，2003年，頁172-173。

規定卻相同。臺灣《海商法》第 1 條明定 ( 註五十四 )，適用地區為海上或與海相通之水面或水中航行，何以臺灣《海商法》僅限定船舶航行於海上或與海相通之水面或水中方有海商法適用，而排除了只能航行於內陸河流、內陸湖泊，係因一般而言，海上旅客運送風險高，事故發生時救援不易、人員財貨損失相對較高，而內陸河流湖泊航運並不具有上述特質，故排除內陸河流、湖泊之船舶適用海商法之情形。而且，只須船舶之航行區域，在海上或在與海相通之水面或水中能供船舶行駛，即可適用海商法 ( 註五十五 )。依據中國大陸《海商法》第 2 條規定 ( 註五十六 )，海上旅客運輸，包括了江海之間的直達運輸，只要船舶可以航行在海上或與海相通的水面即可適用海商法，但同樣的內陸河川、湖泊的旅客運輸不適用中國大陸《海商法》有關海上旅客運輸之規定，此與臺灣《海商法》第 1 條規定相同。

就海上旅客運送適用主體而言，由於臺灣《海商法》對於運送人並沒有區分承運人與實際承運人以及並沒有對於旅客下定義，如能參考中國大陸《海商法》第 108 條之規定對於承運人、實際承運人以及旅客下定義，將可以明確法律關係 ( 註五十七 )。就海上旅客運送適用客體而言，由於臺灣將小船定義為 20 噸以下的動力船舶以及 50 噸以下的非動力船舶。而臺灣《海商法》將小船排除在其適用範圍，故 20 噸以上的動力船舶以及 50 噸以上的非動力船舶均適用《海商法》，但為了鼓勵船舶所有人汰換非動力船舶 ( 註五十八 )，可以參考中國大陸《海商法》第 3 條規定，將 50 噸以上的非動力船舶亦排除適用臺灣《海商法》 ( 註五十九 )。

---

註五十四：臺灣《海商法》第 1 條：「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。」

註五十五：參閱前註張新平，頁 11。

註五十六：《中華人民共和國海商法》第 1 條：「本法所稱海上運輸，是指海上貨物運輸和海上旅客運輸，包括海江之間、江海之間的直達運輸。第四章海上貨物運輸合同的規定，不適用於中華人民共和國港口之間的海上貨物運輸。」

註五十七：參閱前註王肖卿，頁 22。

註五十八：參閱前註張新平，頁 12。

註五十九：參閱前註司玉琢，頁 18。

#### 四、旅客運送法規之運送期間

依據 1961 海上旅客運送公約第 1 條 ( 註六十 )，對於旅客運送期間的規定是指旅客在船上以及上下船的期間，但不包括旅客在海運站、碼頭等地點等待的期間，若旅客支付票價包括接泊船航行的費用，則亦包括接泊船航行期間。另依 1976 年海上旅客行李運送公約第 1 條之規定 ( 註六十一 )，隨身行李的運送期間是指在船上或上下船的期間，但隨身行李，例如放在車輛裡面或車輛上面的行李，若已經交由運送人或其代理人所掌控保管之下，則包括在海運站或碼頭等地點等待的期間。如果票價包括接泊船航行費用，則隨身行李的運送期間亦包括接泊船航行期間。至於行李運送期間則是指將行李交給運送人、受僱人或其代理人保管時起直到將行李交還旅客時止。依據 1974 年雅典公約第 1 條第 8 項規定 ( 註六十二 )，有關旅客、隨身行李以及

---

註六十： 1961 年海上旅客運送公約第 1 條第 5 款：“carriage covers the period while a passenger is on board the ship, and in the course of embarking or disembarking; but does not include any period while the passenger is in a marine station or on a quay or other port installation. In addition carriage includes transport by water from land to ship or vice-versa, if the cost is included in the fare, or if the vessel used for this auxiliary transport has been put at the disposal of the passenger by the carrier.”

註六十一： 1976 年海上旅客行李運送公約第 1 條第 5 款第 1 目。

註六十二： 1974 年雅典公約第 1 條第 8 款。carriage covers the following periods:(a)with regard to the passenger and his cabin luggage, the period during which the passenger and/or his cabin luggage and on board the ship or in the course of embarkation or disembarkation, and the period during which the passenger and his cabin luggage are transported by water from land to the ship or vice-versa, if the cost of such transport is included in the fare or if the vessel used for the purpose of auxiliary transport has been put at the disposal of the passenger by the carrier. However, with regard to the passenger, carriage does not include the period during which he is in a marine terminal or station or on a quay or in or on any port installation; (b)with regard to cabin luggage, also the period during which the passenger is in a marine terminal or station or on a quay or in or on any other port installation if that luggage has been taken over by the carrier or his servant or agent and has been re-delivered to the passenger, (c)with regard to other luggage which is not cabin luggage, the period from the time of its taking over by the carrier or his servant or agent on shore or on board until the time of its re-delivery by the carrier or his servant or agent.”

行李運送期間之規定與 1961 海上旅客運送公約以及 1967 年海上旅客行李運送公約之規定相同 ( 註六十三 )。

依據中國大陸《海商法》第 111 條對於運送期間的規定，有關旅客以及旅客其他行李運送期間的規定與 1974 年雅典公約規定相同，所不同的是自帶行李的運送期間，中國大陸《海商法》對於自帶行李的運送期間同於旅客的運送期間，也就是不包括旅客在港站內、碼頭上或港口其他設施內的時間，但 1974 年雅典公約規定如果隨身行李交由運送人保管則包括上述地點的運送期間。臺灣《海商法》及《民法》並沒有對於運送期間作出定義，亦宜參照雅典公約加以增訂。

## 參、兩岸間海上旅客運送契約之比較

### 一、旅客運送契約之成立

旅客運送契約是指運送人以陸運 ( 火車、汽車等 )、海運 ( 船舶等 ) 或空運 ( 航空器等 ) 等方式，把旅客及其行李包括隨身行李以及託運行李，由一個地點 ( 出發地 ) 運送到另一個地點 ( 目的地 ) 契約 ( 註六十四 )。再者，海上旅客運送契約，在此指的是海商法上所稱的海上旅客運送契約，是指由旅客支付運費於運送人，運費是運送人的運送的代價，由運送人透過船舶經海上或與海相通的水面，把旅客及其行李由出發港運送到目的港的契約 ( 註六十五 )。海上運送契約通常有船票的發給，不過其不是契約成立的要件，只是契約成立的證明，船票在臺灣《海商法》可以找到對應的條文，如臺灣《海商法》第 83 條，運送人或船長應依「船票」所載，運送旅客至目的地。

---

註六十三：同前註。

註六十四：參閱前註鄭玉波著、林群弼修訂，頁 221。

註六十五：參閱前註柯澤東，頁 261。

海上旅客運送契約可以分為搭船契約與包船契約兩種，一般常見的海上旅客運送契約是指搭船契約而言，是旅客個別與運送人簽訂契約，而包船契約指的是傭船契約，是指旅客集體與運送人簽訂契約，由於兩者是要式契約或是不要式契約有所爭議，不過因為臺灣《海商法》第 79 條準用第 39 條，可以知道因包船契約是以船舶的全部或一部供運送為的目的運送契約，應該要以書面簽訂，而且海商法第 79 條準用海商法第 40 條也規定書面應載明一定的內容，所以本文認同傭船契約應該要式契約，而搭船契約應該是不要式契約（註六十六）。另外，就海上運送契約的性質而言，由於運送人是要負擔將旅客送到目的港的義務，而旅客有支付運費的義務，所以雙方所簽訂的海上旅客運送契約是雙務契約以及有償契約。

臺灣並沒有對契約直接下定義，充其量的只有就契約成立的方式為定義，如《民法》第 153 條第 1 項規定，只要當事人互相表示意思一致，無論是明示或是默示，契約即成立。而依中國大陸《民法通則》第 85 條則有就合同作出解釋（註六十七），如合同是當事人所為得、喪、變更民事關係的協議；而中國大陸《合同法》第 2 條就進一步對《民法通則》中合同定義作出說明（註六十八），當事人指的是「平等主體」；再者中國大陸《合同法》第 288 條對運輸合同作出定義（註六十九），因為運輸合同包含客運合同與貨運合同兩種，故其定義運輸標的除了旅客外亦含貨物。另外，中國大陸《水路旅客運輸規則》第 5 條 5 項規定對於水路旅客運輸合同作出定義，是指承運人以「適合」運送旅客的船舶，經由水路將旅客及其自帶行李從一港運送至另一港，由旅客給付票款的合同。最後中國大陸《海商法》第 107 條對於

---

註六十六：參閱前註張新平，頁 306。

註六十七：《中華人民共和國民法通則》第 85 條：「合同是當事人之間設立、變更、終止民事關係的協議。依法成立的合同，受法律保護。」

註六十八：《中華人民共和國合同法》第 2 條：「本法所稱合同是平等主體的自然人、法人、其他組織之間設立、變更、終止民事權利義務關係的協議。」

註六十九：《中華人民共和國合同法》第 288 條：「運輸合同是承運人將旅客或者貨物從起運地點運輸到約定地點，旅客、托運人或者收貨人支付票款或者運輸費用的合同。」

海上旅客運輸合同的定義為，海上旅客運輸合同，指的是承運人以「適合」運送旅客的船舶經由海路將旅客及其行李從一港運送至另一港，並由旅客給付票款的合同。如同上述所列，不管是中國大陸《水路旅客運輸規則》或是《海商法》規定，對於旅客運輸合同的定義，都特別強調船舶是要以「適合」運送旅客，探究用意雖然有保護旅客運送安全的之意，立意甚佳，但若運送人是以不適合運送旅客的船舶運送，是否就不是旅客運輸合同，為了避免爭議，宜將「適合」二字刪除。

## 二、旅客運送契約有關運送人之權利

若運送人與旅客就海上旅客運送契約為簽訂後，彼此之間就有權利義務關係存在，而海上運送人主要權利包括票價請求權、要求旅客有效票乘運權、行李留置權以及要求旅客禁止攜帶違禁品或危險物品權。

### 1. 票價（款）請求權

運送人從事運送任務並不是無償性質，而是有償特性，臺灣與中國大陸有關票價請求權均可以找出對應法條，如臺灣《海商法》第 80 條規定，對於旅客供膳者，其膳費應該包括在「票價」之內，中國大陸《海商法》第 107 條規定（註七十），海上旅客運輸合同是由旅客支付「價款」的合同，如果旅客不支付運送報酬，運送人當然有權請求。雖然此項報酬兩岸之間用語不同，不過都是運送之對價、代價，此不僅張顯海上旅客運送契約為有償之特性，也顯示出其為雙務特質（註七十一）。至於運送人何時可以取得票價，本著契約自由原則，運送人與旅客可於運送契約簽訂時約定，不過一般交易

---

註七十： 《中華人民共和國海商法》第 107 條：「海上旅客運輸合同，是指承運人以適合運送旅客的船舶經海路將旅客及其行李從一港運送至另一港，由旅客支付票款的合同。」

註七十一： 參閱前註劉宗榮，頁 369。

習慣是「買票上船」是在運送開始前就先行給付票價（註七十二），問題是一般認為海上運送契約是承攬契約，但依據臺灣《海商法》第 5 條適用《民法》第 490 條規定，意思是運送人與旅客約定，運送人完成運送工作後，旅客才支付票價，先支付票價是否與承攬契約規定不符，臺灣最高法院 89 年臺上 988 號判決認為有關承攬報酬應於工作完成後給付的規定，並沒有強制性，若當事人之間另有合意，可以不受此項規定限制，即使預先給付票款的合意，海上旅客運送契約仍是承攬契約。

至於運送人如能順利按海上運送契約的約定，將旅客運送至目的港，則可以獲得全部票價報酬，若運送人過程中發生了特定事件，票價請求的數額為全部或減免票價，則需視發生何種事件而定。就運送人可以請求全部票價部分，依臺灣《海商法》第 85 條前段規定，旅客不依所定時間上船，旅客仍應給付全部票價，此條文係為避免等候旅客而影響其他旅客行程，因可歸責於旅客本身；或是依臺灣《海商法》第 85 條後段，因發生海難或其他意外事故，船長依職權實行緊急處分權，迫使旅客離開船上，因此規定係為保全旅客人身安全，避免事態嚴重，所為之必要行為，旅客必須給付全部票價。另依《海商法》第 87 條前段規定，如果旅客在航程中自願上陸，旅客仍需負擔全部票價，此時是因為旅客自願放棄乘船權利，可歸責於旅客（註七十三）。

就旅客給付部分票價而言，依臺灣《海商法》第 87 條後段規定，如果發生旅客因疾病或死亡，因為不可歸責於旅客，此時僅按已運送之航程給付部分費用（註七十四），另依《海商法》第 84 條規定，旅客如於發航前 24 小時，解除契約，仍應給付票價十分之二；發航前死亡、疾病或旅客本身不得已事由，無法履約，旅客仍應給付票價十分之一。至於旅客無需給付票價

註七十二：參閱前註張新平，頁 306。

註七十三：臺灣《海商法》第 85 條：「旅客在船舶發航或航程中不依時登船，或船長依職權實行緊急處分迫令其離船者，仍應給付全部票價。」

註七十四：參閱前註張新平，頁 306。

部分，係依《海商法》第 83 條以及 86 條之規定，運送人或船長應該按船票所載明內容，運送旅客至目的港或船舶如果不在預定發航之日發航，旅客均無需給付票價，甚至如果損害亦得請求賠償（註七十五）。上述旅客是否應給付票價的全部或是可以減免票價規定，需規定在《海商法》條文內，規定如此細膩瑣碎，雖可以避免運送人與旅客間彼此的爭議，但基於契約自由，只要不違反《民法》或《消費者保護法》等規定，可以在雙方契約約定即可，無需訂在海商法內，學者有上述主張（註七十六），本文認同。

中國大陸《海商法》並沒有規定發生何種事件，運送人可以請求票款是全部或是部份減免之規定，所以根據中國大陸《合同法》第 295 條規定，旅客因自己的原因，不能依照客票所載的時間來乘坐，可以在約定的時間內辦理退票或變更手續。逾期運送人可以不退還票款，而且不再承擔運送義務，故其判斷退還票款的基準為是否係「自己的原因」所造成，不能按照客票記載時間搭乘，以及是否係「在約定的時間」內辦理退票或變更手續，用以決定退票款與否。臺灣與中國大陸對於請求票款數額多少有所差異，臺灣《海商法》規定票價是否可以全數退還之事由較為具體明確，諸如旅客是否不依時上船、船長是否實施緊急處分權、旅客是否自願上陸等事由，而有區分部分或全數退還。而中國大陸《合同法》僅規定是否係「自己的原因」，以及是否「在約定的時間」內退票其涵蓋範圍較廣，優點為可免掛一漏萬之憾，缺點為較不明確，且《合同法》並無區分是部分或是全數退還票價。至於如果旅客是越級或越程坐船，甚至沒有買票就坐船，運送人可以要求旅客補足票價或者加收票價，此為臺灣《海商法》第 79 條準用第 65 條以及中國大陸《海商法》第 112 條均有的規定（註七十七），此則為兩岸相同的地方（註

---

註七十五：參閱前註劉宗榮，頁 369。

註七十六：參閱前註王肖卿，頁 100。

註七十七：《中華人民共和國海商法》第 112 條：「旅客無票乘船、越級乘船或者超程乘船，應當按照規定補足票款，承運人可以按照規定加收票款；拒不交付的，船長有權在適當地點令其離船，承運人有權向其追償。」

七十八)。

---

註七十八：參閱前註張新平，頁 306。

## 2. 要求旅客持有效客票乘運權利

旅客運送契約係有償契約，旅客須付費購買客票，且其客票須為有效之票客，始能張顯有償之特性。倘若旅客無票搭乘，除須補交票款外，尚須加收票款。按照臺灣《海商法》第 5 條適用船舶法之規定，而《船舶法》第 61 條之 1 授權訂定《客船管理規則》第 121 規定，「客船乘客非持有有效客票，不得登船。惟在國際客船中與監護人同行未滿 1 歲之兒童及在國內客船中與監護人同行未滿 3 歲之兒童等得免持有客票。依照中國大陸《海商法》第 112 條規定：「旅客無票乘船、越級乘船或者超程乘船，應當按照規定補足票款，承運人可以按照規定加收票款；拒不交付的，船長有權在適當地點令其離船，承運人有權向其追償。」中國大陸《合同法》第 294 條規定，旅客應當持有效客票乘運，倘若旅客無票搭乘、超程搭乘或者持已失效客票乘運者，除應當補交票款外，承運人亦可按照規定加收票款。旅客拒不交付票款者，承運人可以拒絕運輸。

## 3. 運送物（行李）留置權

海上旅客運送契約是有償契約，運送人具有票價請求權，若旅客遲不給付票款，運送人為保全其債權，可以對於旅客行李實施留置權，此乃不得已之行為，為自助行為之表現，臺灣《海商法》第 5 條適用《民法》第 657 條，運送人對於旅客託運行李，可以適用物品運送規定，而物品運送中有規定運送人為保全其運送及其他費用，得就受清償必要，按比例，有留置權，例須按其比例留置，不許超出受償範圍。中國大陸學者肯認海上旅客運送人也享有行李留置權（註七十九），其規定在中國大陸《擔保法》第 84 條之規定（註八十），因為運輸合同發生的債權，旅客不履行債務，運送人有留置權。至

---

註七十九：參閱前註司玉琢，頁 325。

註八十：《中華人民共和國擔保法》第 84 條：「因保管合同、運輸合同、加工承攬合同發生的債權，債務人不履行債務的，債權人有留置權。法律規定可以留置的其他合同，適用前款規定。當事人可以在合同中約定不得留置的物。」

於留置物的範圍，臺灣《民法》第 647 條是規定按比例留置，中國大陸《擔保法》第 85 條則規定留置物如為可分物，則留置物的價值應相當於債務金額，兩者均避免運送人留置過多託運行李而侵害旅客權益。本文以為中國大陸對於留置物分為可分物與不可分物，較臺灣《民法》第 657 條規定並沒有區分可分物與不可分物，是屬較細膩之規定，值得於臺灣《民法》參酌。

#### 4. 要求旅客禁止攜帶違禁品或危險物品權利

為了避免旅客攜帶違禁品或危險物品將危害船上人員生命、財產安全，故臺灣《海商法》及《客航管理規則》與中國大陸《海商法》與《合同法》以及中國大陸《水路旅客運輸規則》均禁止違禁品及危險品攜帶上船。依據臺灣《海商法》第 79 條準用第 64 條規定，臺灣《海商法》第 64 條規定（註八十一），運送人擁有違禁物拒絕載運權，及《海商法》第 5 條規定適用客船管理規則第 137 條，而依據臺灣《客船管理規則》第 137 條（註八十二），運送人亦擁有禁運或違法偷運之物之拒載權，應可得到證明。另外，中國大陸對於運送人拒載危禁權利，規定在中國大陸《海商法》第 113 條（註八十三）、《合同法》第 297 條（註八十四），以及《水路旅客運輸規則》第

---

註八十一：臺灣《海商法》第 64 條：「運送人知悉貨物為違禁物或不實申報物者，應拒絕載運。其貨物之性質足以毀損船舶或危害船舶上人員健康者亦同。但為航運或商業習慣所許者，不在此限。運送人知悉貨物之性質具易燃性、易爆性或危險性並同意裝運後，若此貨物對於船舶或貨載有危險之虞時，運送人得隨時將其起岸、毀棄或使之無害，運送人除由於共同海損者外，不負賠償責任。」

註八十二：臺灣《客船管理規則》第 137 條：「乘客得將行李隨身攜帶或託交運送人隨船運送。但對物品，不得隨身攜帶或託交運送。物品之性質有毀損船舶或危害船舶上人員健康之虞者，運送人或船長得拒絕乘客作為行李隨身攜帶或託交運送。」

註八十三：《中華人民共和國海商法》第 113 條：「旅客不得隨身攜帶或者在行李中夾帶違禁品或者易燃、易爆、有毒、有腐蝕性、有放射性以及有可能危及船上人身和財產安全的其他危險品。承運人可以在任何時間、任何地點將旅客違反前款規定隨身攜帶或者在行李中夾帶的違禁品、危險品卸下、銷毀或者使之不能為害，或者送交有關部門，而不負賠償責任。旅客違反本條第 1 款規定，造成損害的，應當負賠償責任。」

註八十四：《中華人民共和國合同法》第 297 條：「旅客不得隨身攜帶或者在行李中夾帶易燃、易爆、有毒、有腐蝕性、有放射性以及有可能危及運輸工具上人身和財產安全的危

29 條 ( 註八十五 )。其實無論是臺灣或是中國大陸對於，運送人對於違禁品或危險物品的拒載權，是為了保護船舶、船上人員安全、更因為運送人具有提供適航船舶的義務。

### 三、旅客運送契約運送人之義務

雖然運送人與旅客可以本契約自由原則約定運送人所應負擔義務，但仍需不抵觸海商法相關法規的強行規定，而運送人主要之義務則包括提供適航性船舶、按照時間地點履約運送契約、不得任意偏航以及提供膳食等義務。

#### 1. 提供適航 ( 堪航 ) 船舶之義務

提供適航性船舶義務是運送人最基本的義務，因為關係旅客是否可以順利到達目的港，更攸關全船旅客生命財產安全，所以臺灣以及中國大陸《海商法》均有相關規定，船舶適航性的要求是指運送人所提供搭載旅客之船舶，有能力承受在預期航程中所可能遭到海上風險的能力 ( 註八十六 )，依照臺灣《海商法》第 79 條準用第 62 條第 1 項規定可知，適航船舶需要有下列條件，首先運送人有義務使船舶有安全航行的能力，此能力只要可以對抗一般海上風險即可 ( 註八十七 )，並不要求船舶具有永不沉沒之能力，如果要求永不沉沒的船舶，不僅運送人難以達成，恐對航運事業的發達有害。其次，要求運送人應配置相當船員、設備以及供應：船員是操作船舶之人，應

---

險物品或其他違禁物品。旅客違反前款規定的，承運人可以將違禁物品卸下、銷毀或者送交有關部門。旅客堅持攜帶或者夾帶違禁物品的，承運人應當拒絕運輸。」

註八十五：中國大陸《水路旅客運輸規則》第 29 條：「除本規則另有規定者外，下列物品不準旅客攜帶上船：違禁品或易燃、易爆、有毒、有腐蝕性、有放射性以及有可能危及船上人身和財產安全的其他危險品；各種有臭味、惡腥味的物品；靈柩、屍體、屍骨。其第 30 條規定了賠償責任，旅客違反本規則第 29 條規定，造成損害的，應當負賠償責任。」

註八十六：參閱前註陳國義，頁 141。

註八十七：參閱前註張新平，頁 192。

該要有相當資格，依照臺灣《船員法》第 6 條規定，船員需要經航海人員考試及格或訓練檢覈合格，才可以擔任船員、而且相關設備，例如消防、逃難設備需足夠以供應，例如糧食、飲水，亦需充足。最後運送人應使客艙、儲藏室及其他供載運行李部分適合搭乘、運送與保管（註八十八）。由於臺灣《海商法》第 79 條準用第 42 條規定，運送人如果所提供的船舶有瑕疵，不具備適航性，不能達到運送契約的目的，旅客可以解除契約，如有損害可以請求損害賠償。不過由於《海商法》第 79 條準用第 62 條第 2 項規定，如果船舶適航能力是在發航後突然失去航行，所導致的毀損或滅失，運送人只要舉證證明船舶在發航前及發航時船舶具有適航性，運送人即可免責（註八十九）。

中國大陸海上運送人也需提供適航性的船舶，可從中國大陸《海商法》第 107 條規定中運送人應該「以適合運送旅客的船舶」，推知運送人有提供適航船舶的義務，也獲得中國大陸學者的肯認運送人具有此一義務（註九十）。中國大陸船舶安全檢查規則第 8 條規定船舶安全檢查內容包括船舶配員、船舶和船員有關證書、文書、檔、資料以及船舶結構、設施和設備等項目，其目的為了使船舶具有適航性，此與臺灣《海商法》第 62 條第 1 項規定船舶適航性相同（註九十一）。就船舶適航性存在的時間點是「發航前及發航時」或是「整個航程中」，臺灣與中國大陸規定不同，臺灣《海商法》第 79 條準用第 62 條第 1 項規定船舶適航性存在時間點為「發航前及發航時」而已，若發航後突然喪失航行能力，即無需負擔適航性之義務；由於中國大陸《海商法》第 107 條規定中運送人應該「以適合運送旅客的船舶」，所以中國大陸一般學者推導出認為，船舶適航性必須存在整個航程中（註

---

註八十八：參閱前註林群弼，頁 510。

註八十九：參閱前註陳國義，頁 270。

註九十：陳安主編，《國際海事法學》，北京大學出版社，1999 年 1 月第一版，頁 210。

註九十一：參閱前註梁宇賢，頁 149。

九十二)，所以中國大陸運送人就船舶適航性，所負之責任較臺灣為高，本文並不認同船舶適航性存在於整個航程中，因為海上風險極大，對於運送人所課予義務恐有過高，應將船舶適航性時間點限於「發航前及發航時」即可，為避免爭議，宜將「以適合運送旅客的船舶」之規定刪除（註九十三）。

## 2. 提供膳食之義務

運送人除了具有提供船舶適航性的義務外，如果海上運送費時較長亦應該有膳食可供旅客使用，此為航運習慣。臺灣《海商法》上有關膳食的條文，僅兩條，如《海商法》第 80 條規定，若對於旅客供膳者，膳費應包括於票價之內以及《海商法》第 90 條規定，運送人如果在航行中修繕船舶，應以同等級的船舶完成其航程，並有義務在旅客候船期間無償供給膳食。另外，依《海商法》第 5 條適用其他法律規定，《客船管理規則》第 98 條規定，航程如果滿 24 小時，應供應旅客膳食，並應在客票上註明供膳。《客船管理規則》第 99 條規定，航程如果未滿 24 小時，則可供可不供，但如果供給乘客膳食，應將供給情形於客票上註明，惟如果航程費時滿 6 小時而不供應膳食，至少船上需有販賣部，供乘客自由購買（註九十四）。中國大陸對於提供旅客膳食義務並沒有強制性規定，僅規定為若票款已含膳食費則應提供之，若票款未包括膳食費則不供給（註九十五）。臺灣對於旅客供膳食義務，規定航程滿 24 小時供膳而且包括在票價內，航程未滿 24 小時則無供膳義務；而中國大陸並沒有上述區分，僅規定票價包括膳食費則供應，如票價沒有包括膳食費則不供應。

## 3. 按照預定時間、地點履約且不得任意偏航義務

---

註九十二：參閱前註陳安，頁 210。

註九十三：參閱前註賈林青，頁 155。

註九十四：參閱前註劉宗榮，頁 367。

註九十五：參閱前註柳經緯，頁 142。

所謂按照時按地履約是指，運送人必須按照客票上所載的時間發航並且按照預定的時間將旅客運送至目的港，航程中不得任意的偏離預定航線或是任意繞航而言（註九十六）。依照臺灣《海商法》第 83 條規定，運送人應依據船票上所載，將旅客運送至目的港。運送人違反規定時，旅客可以解除契約，如有損害，可以請求賠償。而且依照臺灣《海商法》第 5 條適用《民法》654 第 1 項規定，原則上運送人對於因為運送而讓旅客遲到應負責任。例外為旅客自己過失所造成，不用負責（註九十七），對於運送遲到係採不可抗力責任，所以為了避免運送人承擔過大的責任，《民法》第 654 條第 2 項規定，若因不可抗力因素所導致運送遲到，原則上以增加必要支出費用為限，用來平衡運送人因遲到所負擔之責任。至於不得任意偏航義務規定在《海商法》第 79 條準用第 71 條規定，若是因為救助或意圖救助旅客人命、財產或因其他正當理由偏航則必允許的，運送人不負賠償之責（註九十八）。

中國大陸《海商法》並無關按時按地不得偏航的規定，故依照中國大陸《合同法》第 290 條規定，運送人應該在「約定期間或者合理期間」內將旅客及行李安全運輸到「約定地點」另依照《合同法》第 291 條規定，運送人應該按照彼此之間「約定、通常的運輸路線」將旅客及行李運到約定地點。中國大陸《合同法》第 292 條規定（註九十九），運送人未按照約定路線或是通常路線運輸而增加票款，旅客可以拒絕支付增加的部分票款，而《合同法》第 299 條規定（註一百），運送人應該當照按照客票載明的時間、班次運送旅客。運送人遲延運輸，應當根據旅客的要求安排改乘其他班次或是退

---

註九十六：參閱前註張湘蘭，頁 158。

註九十七：參閱前註劉宗榮，頁 367。

註九十八：參閱前註陳國義，頁 271。

註九十九：《中華人民共和國合同法》第 292 條：「旅客、托運人或者收貨人應當支付票款或者運輸費用。承運人未按照約定路線或者通常路線運輸增加票款或者運輸費用的，旅客、托運人或者收貨人可以拒絕支付增加部分的票款或者運輸費用。」

註一百：《中華人民共和國合同法》第 299 條：「承運人應當按照客票載明的時間和班次運輸旅客。承運人遲延運輸的，應當根據旅客的要求安排改乘其他班次或者退票。」

票。臺灣對於運送人未依運送契約所載明約定的時間發航、未依約定將旅客運送到目的港可以解除契約，如有損害並可以請求賠償，若運送旅客遲到並可請求支出必要費用；而中國大陸對於未按約定航線運送，僅規定對於增加支出部分的票款可以拒絕給付，若遲延運輸僅需依旅客要求安排改乘其他航次或是退票，就此而言，中國大陸對於運送人未按約定航線運送或遲延運輸，對於旅客的保障尚嫌不足，對於運送人過於寬大，畢竟按時按地不得任意偏航，於海上航程十分重要。

有關海上旅客運送契約定義部分，由於中國大陸《海商法》第 107 條對於海上旅客運輸合同定義為，承運人以「適合運送旅客的船舶」，經由海路將旅客及其行李從一港運送至另一港，並由旅客給付票款的合同，有關「適合運送旅客的船舶」字語，為避免產生不必要的誤解，宜刪除，因為海上旅客運輸合同的定義，不會因為用不適合運送旅客的船舶，就不是海上旅客運輸合同。而在有關運送人的票價請求權多寡部分，運送人的票價請求權多寡規定在臺灣《海商法》條內，學者認為此為契約自由原則由雙方契約約定(註一百零一)，只要不違反《民法》或《消費者保護法》等規定即可，觀乎中國大陸《海商法》亦未加以規定，故臺灣《海商法》似可刪除相關規定。至於在運送人提供適航船舶義務存在時間點部分，船舶適航性存在於整個航程、或是發航前及發航時，由於海上風險極大，若船舶適航性規定存在於整個航程時，將對於運送人課予過高義務，宜應將船舶適航性時間點規定於「發航前及發航時」即可，為避免爭議，似將「以適合運送旅客的船舶」之規定刪除為妥(註一百零二)。

## 肆、兩岸間海上旅客運送中運送責任之比較

註一百零一：參閱前註王肖卿，頁 100。

註一百零二：王沐昕、仲磊，《中國海商法操作實務與典型案例解析》，北京：法律出版社，2008 年 12 月，初版，頁 188。

## 一、海上旅客運送中運送責任之基礎

海上旅客運送責任基礎或稱為歸責事由，是指運送人會因為何種原因的造成而被課予責任，是本身故意、過失所造成或非故意或過失仍需負擔其責任。就侵權行為的歸責事由一般指的是「因故意或過失」不法侵害他人權利，負損害賠償責任；而就海上旅客運送而言，通常運送人與旅客之間存在運送契約，故就契約的債務不履行的歸責事由，除了故意或過失責任外，尚存有事變責任（註一百零三）。事變責任又分為「非常事變責任」與「通常事變責任」，非常事變責任是指即使發生了任何人都無法避免其發生的事，諸如發生颱風、地震等事情，只要債務人無法履行其應履行的契約義務，債務人就需要負擔其責任。依 1974 年雅典公約第 3 條規定（註一百零四），關於運送人責任基礎原則上採過失責任原則，例外採推定過失責任原則，因為運送人、受雇人或其代理人只有在其有過失（fault or neglect）時，始須對於造成旅客傷亡或財物毀損滅失時負責，此時若旅客求償，其舉證責任需要旅客負擔舉證責任。例外造成旅客傷亡或隨身行李毀損滅失，乃因船舶發生沉沒、

---

註一百零三：黃立，《民法債編總論》，臺北：元照出版有限公司，2006 年 11 月，修正三版，頁 260。

註一百零四：1974 年雅典公約第 3 條：“1.The carrier shall be liable for the damage suffered as a result of the death of or personal injury to a passenger and the loss of or damage to luggage if the incident which caused the damage so suffered occurred in the course of the carriage and was due to the fault or neglect of the carrier or of his servants or agents acting within the scope of their employment.2.The burden of proving that the incident which caused the loss or damage occurred in the course of the carriage, and the extent of the loss or damage, shall lie with the claimant.3.Fault or neglect of the carrier or of his servants or agents acting within the scope of their employment shall be presumed, unless the contrary is proved, if the death of or personal injury to the passenger or the loss of or damage to cabin luggage arose from or in connection with the shipwreck, collision, stranding, explosion or fire, or defect in the ship. In respect of loss of or damage to other luggage, such fault or neglect shall be presumed, unless the contrary is proved, irrespective of the nature of the incident which caused the loss or damage. In all other cases the burden of proving fault or neglect shall lie with the claimant.”

碰撞、擱淺、爆炸、火災或船舶缺陷等事故時，因旅客並不負責操作船舶作業，故採行推定過失責任，運送人需要舉證證明其無過失才可以免責。另外，若是其他行李(託運行李)發生毀損或滅失，不管原因為何，推定運送人有過失，主要是考慮到其他行李已經交由運送人控管，旅客往往無法舉證證明運送人對於其他行李有過失(註一百零五)。中國大陸將運送人責任基礎完全比照 1974 年雅典公約的規定，體現在其《海商法》第 114 條中(註一百零六)。

2002 年雅典公約議定書運送人的責任基礎，與 1974 年雅典公約的規定卻大相逕庭，主要是因為 2002 年雅典公約議定書制定時，在日本主張下認為海上旅客運送也應參考航空公約的規定進行修正，而將海上事故分為航行事故與非航行事故兩種(註一百零七)，由於航行事故(shipping incident)比較可歸責於運送人，故應令其承擔較重之責任基礎，反之由於非航行事故比較可歸責於旅客，故亦應讓其承擔較重的責任基礎。若為航行事故造成旅客傷亡(註一百零八)，由於較可歸責於運送人方面，所以運送人應該負嚴格責任，除非運送人可以證明是因為戰爭，內亂、叛亂或是第三人故意所造成才可以免責(註一百零九)。由於航行事故造成旅客傷亡，責任限額在 25 萬 SDR 以

---

註一百零五：胡央金，《海上旅客運輸人身損害賠償若干問題研究》，復旦大學碩士學位論文，2006 年 4 月，頁 27。

註一百零六：《中華人民共和國海商法》第 114 條：「在本法第 111 條規定的旅客及其行李的運送期間，因承運人或者承運人的受僱人、代理人在受雇或者受委託的範圍內的過失引起事故，造成旅客人身傷亡或者行李滅失、損壞的，承運人應當負賠償責任。請求人對承運人或者承運人的受僱人、代理人的過失，應當負舉證責任；但是，本條第 3 款和第 4 款規定的情形除外。旅客的人身傷亡或者自帶行李的滅失、損壞，是由於船舶的沉沒、碰撞、擱淺、爆炸、火災所引起或者是由於船舶的缺陷所引起的，承運人或者承運人的受僱人、代理人除非提出反證，應當視為其有過失。旅客自帶行李以外的其他行李的滅失或者損壞，不論由於何種事故所引起，承運人或承運人的受僱人、代理人除非提出反證，應當視為其有過失。」

註一百零七：李志文，《雅典公約的最新發展及對我國海上旅客運輸承運人賠償責任限制的影響》，中國海商法年刊，2002 年第 13 卷，頁 23。

註一百零八：航行事故或稱之為航運事故，是指船舶沉沒、碰撞、擱淺、爆炸，火災或船舶瑕疵所造成事故而言，參閱前註張湘蘭，頁 167。

註一百零九：同前註。

內採嚴格責任，但超過 25 萬 SDR 至 40 萬 SDR 部分，採推定過失責任，由運送人方面負舉證之責（註一百一十）。但若旅客發生傷亡是非航行事故造成，因為較可歸責於旅客方面，所以採過失責任原則。但若是航行事故造成旅客隨身行李的毀損滅失，運送人應負推定過失責任，加重運送人責任使其負擔舉證之責。而若是非航行事故造成旅客隨身行李的毀損滅失，運送人需負過失責任，運送人責任較輕。至於旅客其他行李(託運行李)造成毀損滅失，不問是航行事故或非航行事故所造成，一律採推定過失原則，因其他行李通常已交由運送人看管，本應讓其負擔舉證之責（註一百一十一）。

臺灣《海商法》有關旅客運送一節，並沒有規定到運送人責任基礎，所以需要依《海商法》第 79 條準用貨物運送的規定，貨物運送有關船舶適航性義務以及貨物照管義務，運送人均須盡善良管理人之注意義務，至於舉證責任在運送人身上，故採推定過失主義（註一百一十二），此為《海商法》第 62 條第 3 項的規定及司法院第三期司法業務研究會的討論結果（註一百一十三）。由於海上旅客運送準用貨物運送的關係，所以海上旅客運送也

---

註一百一十：2002 年雅典公約議定書第 4 條第 1 項：“For the loss suffered as a result of the death of or personal injury to a passenger caused by a shipping incident, the carrier shall be liable to the extent that such loss in respect of that passenger on each distinct occasion does not exceed 250,000 units of account, unless the carrier proves that the incident : (a) resulted from an act of war, hostilities, civil war, insurrection or a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character; or (b) was wholly caused by an act or omission done with the intent to cause the incident by a third party. If and to the extent that the loss exceeds the above limit, the carrier shall be further liable unless the carrier proves that the incident which caused the loss occurred without the fault or neglect of the carrier.”

註一百一十一：參閱前註何麗新，頁 149。

註一百一十二：參閱前註梁宇賢等人合著，頁 411。

註一百一十三：參閱民國 72 年 05 月 02 日司法院第三期司法業務研究會，收錄於民事法律專題研究（二），第 478-480 頁。甲貿易公司託乙航運公司所屬貨輪載運白米一百公噸至日本，該輪甫發航旋即沉沒於基隆外海，所載白米全部滅失。經海事評議會評定結果，該輪船長對於裝載貨物疏於督導，大副亦疏忽職責。甲貿易公司認乙航運公司應負海事責任，起訴請求該公司賠償白米一百公噸，有無理由？研討意見：甲說：運送人對於承運貨物之裝卸、搬移、堆存、保管、運

是以推定過失責任。本文以為沒有區分託運行李與隨身行李一律採推定過失責任，有探討空間，因為託運行李因為交由運送人掌控，故採推定過失責任應屬適合，不過隨身行李因在旅客掌握之中，如採推定過失責任對於運送人是不公平的，應採過失責任為宜。另外，由於船舶上旅客擁有自由活動的空間，可以在艙房，餐館等地方自由進出，若一律採推定過失責任，對於運送人而言並不公平，應採過失責任為宜。一說認為由於貨物運送性質不同於旅客運送，應該依《海商法》第 5 條規定適用《民法》第 654 條規定（註一百一十四），其規定為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。而運送之遲到係因不可抗力所致者，除另有交易習慣者，以旅客因遲到而增加支出之必要費用為限。

因為臺灣《民法》並未對過失責任下定義，而依《刑法》第 14 條規定為債務人對於債務不履行事實，應注意、能注意而不注意，或是對於債務不履行之事實，預見其能發生，但確信其不發生，即為過失。臺灣最高法院 42 年臺上字第 865 號判例將過失分為抽象過失、具體過失與重大過失三種，而抽象過失，指的是欠缺善良管理人之注意義務；具體過失，指的是欠缺與處理自己事務同一之注意義務；而重大過失，指的是欠缺一般人的注意義務。

---

送及看守，應為必要之注意及處置，海商法第一〇七條定有明文。本題船長對於裝載貨物疏於督導，大副亦疏於職責，致船舶沉沒，貨載滅失，顯未善盡必要之注意責任，為有「商業的過失」，依海商法第一〇七條及第一一三條第十七款之規定，乙航運公司應負賠償責任。惟運送物有喪失、毀損或遲到者，其損害賠償，應依其交付目的地之價值計算之，《民法》第六三八條第一項定有明文。此項規定即《民法》第二一三條第一項之所謂法律另有規定之情形。依此規定，甲貿易公司僅能請求為金錢之賠償，茲竟請求回復原狀，賠償白米一百公噸，自非法之所許。乙說：依海商法第一百一十三條第一款規定運送人或船舶所有人，因船長、海員、引水人或運送人之受僱人，因航行或管理船舶之行為而有過失，所發生之毀損或滅失，不負賠償責任，即運送人對航行上的過失不負責任。本題之情形屬於船長航行上的過失，故運送人乙航運公司不負賠償責任。研討結論：採甲說。司法院第一廳研究意見：同意研討結論。

註一百一十四：參閱前註張新平，頁 310。

另外，故意責任則依《刑法》第 14 條規定，指的是債務人對於債務不履行之事實，明知並有意使其發生，或債務人對於債務不履行之事實，預見其發生，其發生不違背其本意。從上述規定運送人對於旅客責任基礎分為旅客傷害為「通常事變責任」，對於旅客遲到為「非常事變責任」，為何對於旅客遲到反而負擔較旅客傷害更重之責任，是否本末倒置，本文以為旅客傷害涉及旅客人身安全，故應高於對旅客遲到所保護之法益。另外，臺灣《民法》第 654 條第 2 項旅客運送人因運送遲到責任外，尚有遲延給付外所生之責任，如《民法》第 231 條第 2 項本文規定：「前項債務人，在遲延中，對於因不可抗力而生之損害，亦應負責。」而受寄人沒有經過寄託人同意就使用寄託物，違反所負擔的責任，《民法》第 591 條第 2 項本文規定：「受寄人違反前項之規定者，對於寄託人，應給付相當報償，如有損害，並應賠償」。再者，就通常事變責任而言，是指債務人已經盡了其可能的注意，如果要免責除非是不可抗力事由，或是第三人或物的性質所造成的事由，才可以免責，否則仍需要負擔責任。臺灣《民法》規定了 4 條，除《民法》第 634 條以及第 654 第 1 項外，還有《民法》第 606 條的場所主人之責任以及第 607 條飲食店及浴室或相類場所主人之責任（註一百一十五）。

臺灣《海商法》在立法理由上為保障經濟弱勢的旅客，即使遇到不可抗力的因素，仍要將旅客準時送達目的港，對於旅客人身安全是否更加保障，值得深思。另外，立法理由其中之一是希望運送人藉由責任保險或價格機能分散損失，不過法條設有「停損點」即限於因遲到而增加支出之必要費用，不過，將旅客遲到運送人責任基礎提升至「非常事變責任」，值得探討。另依《海商法》第 5 條適用《民法》第 658 條規定，未交託行李也就是指隨身行李，因為旅客隨身保管之行李，故與託運行李並不相同，採「過失責任」（註一百一十六），可以在《民法》第 658 條立法理由得到證實（註

註一百一十五：王澤鑑，《民法概要》，臺北：王慕華，2008 年 8 月，增訂新版，頁 264。

註一百一十六：黃立，《民法債編總論》，臺北：元照出版有限公司，2006 年 11 月，修正三版，頁 346。

一百一十七)。至於交託之行李，也就是指託運行李，依《海商法》第 5 條適用《民法》第 657 條規定需適用關於物品運送之規定(註一百一十八)，故依《民法》第 634 條(註一百一十九)規定係採「通常事變責任」(註一百二十)，此乃最高法院 49 年臺上字第 713 號判例之見解(註一百二十一)。本文則以為採用海上旅客運送準用貨物運送的方式，一律為推定過失責任並不適宜，如採用海上旅客運送適用《民法》，分為旅客傷害為通常事變責任，旅客遲到為非常事變責任，隨身行李為過失責任，託運行李為通常事變責任並不適宜，或許現行 1974 年海上旅客運送公約有關運送人責任基礎可以借鏡，作為未來修法參考。

中國大陸《海商法》第 114 條規定與 1974 年雅典公約相同，原則是採行過失責任，例外為推定過失責任的責任基礎，因為在中國大陸《海商法》第 114 條第 1 款之規定(註一百二十二)，旅客及其行李在運送期間內，因為運送人或其受雇人、代理人在受雇或受委託範圍內的過失行為導致旅客傷亡

---

註一百一十七：《民法》第 658 條立法理由參照：「旅客未交託於運送人之行李，對於其行李之喪失或毀損，運送人似不應負任何之責任，但其喪失或毀損之原因，係由於運送人或其僱用人之過失所致者，仍應由運送人負責。蓋運送人自己之過失，其應負責任，因不待言，而其僱用人之過失，亦應視為運送人自己之過失，方足以昭事理之公允，而保行旅之安全。」

註一百一十八：臺灣《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。」

註一百一十九：臺灣《民法》第 634 條：「運送人對於運送物之喪失、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。」

註一百二十：參閱前註黃立，頁 346。

註一百二十一：最高法院 49 年台上第 713 號判例：「關於運送人之責任，只須運送物有喪失、毀損或遲到情事，經託運人或受貨人證明屬實，而運送人未能證明運送物之喪失、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所致者，則不問其喪失、毀損或遲到之原因是否為可歸責於運送人之事由，運送人均應負法律上或契約之責任。」

註一百二十二：《中華人民共和國海商法》第 114 條第 1 款：「在本法第 111 條規定的旅客及其行李的運送期間，因承運人或者承運人的受雇人、代理人在受雇或者受委託的範圍內的過失引起事故，造成旅客人身傷亡或者行李滅失、損壞的，承運人應當負賠償責任。」

或行李的毀損滅失，運送人應負賠償責任，此為過失責任；另外，在中國大陸《海商法》第 114 條第 3 款規定（註一百二十三），若旅客傷亡或自帶行李的毀損或是滅失，是因為船舶沉沒、相撞、擱淺、爆炸、火災或是船舶缺陷所造成者，除非運送人、受雇人或代理人提出反證證明其無過失，否則「視為」其有過失，此為推定過失責任（註一百二十四）。而中國大陸《海商法》第 114 條第 4 款規定（註一百二十五），若旅客託運行李的毀損或是滅失，不論原因為何，一律推定運送人或是受雇人、代理人有過失。中國大陸《海商法》第 114 條規定旅客運送人的責任基礎相當明瞭而合理，對於平衡運送人與旅客間責任分配下相當公平，其規定原則為過失責任，例外情況為過失推定，兼顧發展海運與旅客權益保障，目前應為可行。對於運送人責任的負擔是有採過失責任或是無過失責任，如同天平兩端，完全採行過失責任對於旅客並不公平，因為旅客要舉證證明運送人有過失，有一定難度；完全採行無過失責任對於運送人也不公平，因為旅客在船上可以自由活動，運送人對於旅客人身安全要完全掌握也不容易，故有過失推定的產生，來調和兩制度的不公平之處。但若能採行無過失責任或搭配運送人責任強制保險，則似可減輕運送人經濟上的負擔。

## 二、旅客運送責任之免責事由與責任限制

免責事由及責任限制的由來，是考慮到海上風險的獨特性，即使高科技發達的現在仍有層出不窮的海難發生，為了避免航海事業的風險及不確定，

---

註一百二十三：《中華人民共和國海商法》第 114 條第 3 款：「旅客的人身傷亡或者自帶行李的滅失、損壞，是由於船舶的沉沒、碰撞、擱淺、爆炸、火災所引起或者是由於船舶的缺陷所引起的，承運人或者承運人的受僱人、代理人除非提出反證，應當視為其有過失。」

註一百二十四：參閱前註胡央金，頁 27。

註一百二十五：《中華人民共和國海商法》第 114 條第 4 款：「旅客自帶行李以外的其他行李的滅失或者損壞，不論由於何種事故所引起，承運人或承運人的受僱人、代理人除非提出反證，應當視為其有過失。」

並諸航運發展之需要，確保人民海上行的權利，故有免責事由以及責任限制制度之設計。依據 1974 年雅典公約第 5 條以及第 6 條規定運送人減免責任事由可分為兩項，第一項是旅客「與有過失」之規定，如果旅客的人身傷亡以及行李的毀損滅失是由於旅客自身過失所造成，為公平起見法院可以審酌減免運送人責任。第二項是原則上貴重物品，如有價證券、黃金、珠寶等旅客需自行保管，運送人對此不負賠償之責，除非貴重物品雙方同意交由運送人保管（註一百二十六）。

由於臺灣《海商法》旅客運送一節對於運送人的免責事由並無規定，故勢必需要依海商法上有關貨物運送一節之規定，由於貨物運送一節有關免責事由，可分為約定免責與法定免責兩種。就約定免責而言，由於海上旅客運送契約可以分為搭船契約與包船契約兩種，搭船契約如同貨物運送中件貨運送契約一樣，而包船契約如同傭船契約一樣，因為臺灣《海商法》第 79 條準用《海商法》第 38 條規定（註一百二十七），若旅客是採搭客契約的方式運送，則運送人不可以與旅客約定減輕或免除該章應履行之義務；若採傭船契約運送方式，因與運送人協商的空間較大，本契約自由原則，依《海商法》第 79 條準用第 61 條規定，運送人與旅客之間可以約定，彼此減輕或免除責任之約定（註一百二十八）。至於法定免責部分，若運送人欲主張法定免責事由，前提是運送人已盡臺灣《海商法》第 79 條準用第 62 條的船舶具有適航性義務，以及《海商法》第 79 條準用 63 條之貨物照管義務，始得主張法定免責事由來減輕其責任（註一百二十九）。依據臺灣《海商法》第 79 條準用

---

註一百二十六：賈林青，《海商法》，中國人民大學出版社，2008 年 4 月第 3 版，頁 148。

一百二十七 臺灣《海商法》第 38 條：「貨物運送（註契）約為下列二種：一、以件貨之運送為目的者。二、以船舶之全部或一部供運送為目的者。」

註一百二十八：臺灣《海商法》第 61 條：「以件貨運送為目的之運送契約或載貨證券記載條款、條件或約定，以減輕或免除運送人或船舶所有人，對於因過失或本章規定應履行之義務而不履行，致有貨物毀損、滅失或遲到之責任者，其條款、條件或約定不生效力。」

註一百二十九：參閱臺灣臺北地方法院民事判決九十年度訴字第五三五五號判決：「...運送人欲依海商法第六十九條之規定主張法定免責事由時，須先證明船舶具有適載性

第 69 條規定，法定免責事由分為：「船長、海員、引水人或運送人之受僱人，於航行或管理船舶之行為而有過失」、「海上或航路上之危險、災難或意外事故」、「非由於運送人本人之故意或過失所生之火災」、「天災」、「戰爭行為」、「暴動」、「公共敵人之行為」、「有權力者之拘捕、限制或依司法程式之扣押」、「檢疫限制」、「罷工或其他勞動事故」、「救助或意圖救助海上人命或財產」、「包裝不固」、「標誌不足或不符」、「因貨物之固有瑕疵、品質或特性所致之耗損或其他毀損滅失」、「貨物所有人、託運人或其代理人、代表人之行為或不行為」、「船舶雖經注意仍不能發現之隱有瑕疵」、「其他非因運送人或船舶所有人本人之故意或過失及非因其代理人、受僱人之過失所致者」(註一百三十)，運送人如符合第 69 條各款之規定，即可不負賠償之責。

臺灣《海商法》第 69 條第 1 款規定：「船長、海員、引水人或運送人之受僱人，於航行或管理船舶之行為而有過失」，依據立法理由指出，本款係因為船長、海員、引水人具專門知識，應本專業知能獨立作業以及航程途中，運送人或船舶所有人對於受僱人無法指揮監督，故不應由運送人或船舶所有人負責，可是旅客是否可向船長、海員、引水人、受僱人求償，依據《海商法》第 79 條準用第 76 條規定，因運送人所得主張之抗辯及責任限制，運送人之履行輔助人亦可主張，故船長、海員、引水人、受僱人為喜馬拉雅條款所指涉亦可無需負責(註一百三十一)，此可能導致無人需負責的情況發生，除非是代理人或受僱人故意或重大過失才需負責。《海商法》第 69 條第 17 款：「其他非因運送人或船舶所有人本人之故意或過失及非因其代理人、受僱人之過失所致者」，有關本款免責事由運送人是否可以於旅客運送時主

---

及適航性。」

註一百三十：參閱前註麥芸綸，頁 38-39。

註一百三十一：喜馬拉雅條款是指如果運送人可以主張免責或是責任限制，運送人的履行輔助人亦可以主張，主要是考慮衡平責任，因為運送人通常較有資力，而運送人的履行輔助人通常較沒有資力，如果有資力的人可以主張，而較沒有資力的人無法主張，對於運送人的履行輔助人並不公平，參閱前註林群弼，頁 375。

張，實務上有採否定意見（註一百三十二），認為《海商法》第 79 條係準用貨物運送之規定，既是準用而非適用，所以貨物運送與旅客運送性質相同才可準用，旅客運送確保旅客安全為運送人基本義務，故法院並不認同被告主張第 69 條第 17 款而為免責。

運送人除了《海商法》第 79 條準用 69 條規定外，海商法第 79 條準用 70 條第 1 項，旅客於運送時故意虛報行李之性質或價值，運送人對於其行李的毀損或滅失，不負賠償責任，此種課予旅客申報行李的性質或價值，徒增旅客困擾，因為行李可能是有紀念性的結婚鑽戒一隻或是古董車輛一台，其價值為何無法有共識，此時若運送人主張旅客虛報價，則恐爭議不斷（註一百三十三）。另依《海商法》第 79 條準用 71 條規定合理偏航條款，因救助或意圖救助海上人命、財產而合理偏航，因此發生毀損或滅失，運送人免賠償責任。此時可被臺灣《海商法》79 條準用 69 條第 11 款規定所包括，而且人命傷亡是否也是毀損滅失的範圍恐有疑義，是否合理偏航造成人命傷亡海上旅客運送人可以不用賠償，值得探討，即使合理偏航的理由十分正當，也不可以侵害到人命安全。而《海商法》第 79 條準用第 72 條規定，貨物（旅客及其行李）未經運送人同意而裝載（搭乘），運送人對於貨物（旅客及其行李）之毀損或滅失，不負責任。若旅客運送準用貨物運送將導致旅客未經運送人同意而自行搭乘，其行李甚至是旅客本身，發生毀損滅失，運送人是否可以不用負責，為免爭議，似宜刪除為妥。

中國大陸將運送人減免責任的規定，分別規定在《中華人民共和國海商法》第 115 條（註一百三十四），以及第 116 條（註一百三十五），其規定與

---

註一百三十二：參閱臺灣臺東地方法院民事簡易判決九十六年度東簡字第 116 號。

註一百三十三：參閱前註王肖卿，頁 87。

註一百三十四：《中華人民共和國海商法》第 115 條：「經承運人證明，旅客的人身傷亡或者行李的滅失、損壞，是由於旅客本人的過失或者旅客和承運人的共同過失造成的，可以免除或者相應減輕承運人的賠償責任。經承運人證明，旅客的人身傷亡或者行李的滅失、損壞，是由於旅客本人的故意造成的，或者旅客的人身傷亡是由於旅客本人健康狀況造成的，承運人不負賠償責任。」

1974 年雅典公約規定相同。中國大陸《海商法》第 115 條規定有關海上旅客運送人之免責條款(註一百三十六)，其規定為經運送人證明，旅客傷亡及行李的毀損滅失是由於「旅客本人過失」所引起或是旅客與運送人共同引起，運送人可以免除或減輕賠償責任，故運送人只要舉證證明是「旅客本身過失」即可免除責任。若為「不可抗力」所造成的旅客傷亡及行李的毀損滅失，因為「非旅客本身過失」引起，故運送人需要賠償。又船舶的隱有瑕疵所引起的旅客傷亡及行李的毀損滅失，也因為非旅客本身過失所引起的，亦要運送人賠償，是否課予運送人過重之責任(註一百三十七)，即值得檢討。至於中國大陸《水路旅客運輸規則》亦有免除責任事由(註一百三十八)，其區分為旅客「人身傷亡」以及「旅客行李」兩部分的免責事由，其免責事由各不相同，旅客人身傷亡規定在第 141 條，而旅客行李規定在其 143 條，旅客人身傷亡的免責事由是：「旅客本身過失」、「因疾病、自殺、鬥毆、犯罪行為而死亡或受傷，非運送人過失造成旅客失踪」，旅客行李的免責事由為：「不可抗力造成損失」、「物品本身自然性質引起的損耗、變質」、「不准攜帶的物品發生滅失、損耗、變質」，雖然中國大陸水路旅客運送規則為其海商法的下位法規，若海商法有規定則排除其適用，但其分為旅客本身傷亡與行李的毀損滅失不同的免責事由，因旅客與行李本來就是不同，區分不同的免責事由之立法方式值得我國未來修法之參考。

### 三、運送人之責任限額及其免責額

---

註一百三十五：《中華人民共和國海商法》第 116 條：「承運人對旅客的貨幣、金銀、珠寶、有價證券或者其他貴重物品所發生的滅失、損壞，不負賠償責任。旅客與承運人約定將前款規定的物品交由承運人保管的，承運人應當依照本法第 117 條的規定負賠償責任；雙方以書面約定的賠償限額高於本法第 117 條的規定的，承運人應當按照約定的數額負賠償責任。」

註一百三十六：參閱《中華人民共和國海商法》第 115 條。

註一百三十七：參閱前註王沐昕、仲磊，頁 194。

註一百三十八：中國大陸《水路旅客運輸規則》第 141 條。

有關旅客傷亡部分，依據 1974 年雅典公約第 7 條規定(註一百三十九)，運送人每次運送、每名旅客傷亡責任限額為 70 萬法郎；1976 年雅典公約議定書改為 4 萬 6666 SDR；1990 年雅典公約議定書改為 17 萬 5 千 SDR (註一百四十)；2002 年雅典公約議定書規定如旅客傷亡為航行事故所造成責任限額是 25 萬 SDR，如旅客傷亡為非航行事故所造成是 40 萬 SDR (註一百四十一)；至於旅客隨身行李部分，依據 1974 年雅典公約第 8 條規定(註一百四十二)，運送人每次運送、每名旅客隨身行李毀損滅失責任限額為 1 萬 2500 法郎；1976 年雅典公約議定書改為 833 SDR；1990 年雅典公約議定書改為 1800SDR，2002 年雅典公約議定書改為 2250SDR (註一百四十三)。而有關於旅客其他行李部分，1974 年雅典公約規定責任限額為 1 萬 8000 法郎，不過容許運送人與旅客約定免責額為 200 法郎；1976 年雅典公約議定書改為 1200SDR，其免責額為 13SDR；1990 年雅典公約議定書改為 2700SDR，其免責額為 135SDR；2002 年雅典公約議定書改為 3375SDR，其免責額為

---

註一百三十九：1974 年雅典公約第 7 條：“1.The liability of the carrier for death of or personal injury to a passenger shall in no case exceed 70000 francs per carriage, Where in accordance with the law of the court seized of the case damages are awarded in the form of periodical income payments, the equivalent capital value of those payments shall not exceed the said limit.2.Notwithstanding paragraph 1 of this Article, the national law of any State Party to this Convention may fix, as far as carriers who are nationals of such State and concerned, a higher per capita limit of liability.”

註一百四十：Thomas A. Dickerson (2007) “The Modern Cruise Passenger's Rights & Remedies - Part II,” 18 N.Y.St.B.J.8, p8.

註一百四十一：Muhammad Masum Billah (2007) “Economic Analysis of Limitation of Shipowners' Liability,” 19 U.S.F.Mar.L.J.297, p. 8.

註一百四十二：1974 年雅典公約第 8 條第 1 款至第 3 款：“1.The liability of the carrier for the loss of or damage to cabin luggage shall in no case exceed 12,500 francs per passenger, per carriage.2.The liability of the carrier for the loss of or damage to vehicles including all luggage carried in or on the vehicle shall in no case exceed 50,000 francs, 3.The liability of the carrier for the loss of or damage to luggage other than that mentioned in paragraphs 1 and 2 of this Article shall in no case exceed 18,000 francs per passenger, per carriage.”

註一百四十三：參閱前註何麗新，頁 149-150。

149SDR (註一百四十四)。有關車輛及車輛上行李部分，1974年雅典公約規定責任限額為5萬法郎，其免責額為1750法郎(註一百四十五)；1976年雅典公約議定書責任限額為3333SDR，其免責額度為117SDR；1990年雅典公約議定書責任限額為1萬SDR，其免責額度為300SDR；2002年雅典公約議定書責任限額為1萬2700SDR，其免責額為330SDR(註一百四十六)。

臺灣《海商法》旅客運送一節中，對於旅客發生人身傷亡及行李毀損滅失時，運送人責任限制為何，隻字未提，一說認為旅客及其行李運送不同於貨物運送，無法依《海商法》第79條準用貨物運送之規定，就旅客傷亡部分，應依《海商法》第5條適用《民法》第654條之規定(註一百四十七)，運送人對於旅客傷害應負責任，依照《海商法》第5條準用216條第1項規定原則上需要填補旅客「所受損害」及「所失利益」，即為完全賠償責任(註一百四十八)，此時再依《海商法》第5條適用《民法》227條之1條之規定，因運送人債務不履行致旅客人格權受侵害時，準用《民法》第192條至195條以及197條之規定，為了避免限制海上旅客運送業的發展，似不宜擴張《民法》損害賠償限額規定之適用。就旅客行李部分，臺灣《海商法》並無規定託運行李及未託運行李之賠償數額，依《海商法》第5條分別適用《民法》第657條及第658條規定，再均適用《民法》第638條規定辦理。另一說認為海上旅客運送人責任限制，因《海商法》第79條明文準用貨物運送規定，故依據《海商法》第79條準用第21條第1項規定，可知海上運送人的責任限制為船舶價值、運費以其他附屬費加起來為賠償總額上限(註

註一百四十四：參閱前註張湘蘭，頁168-169。

註一百四十五：1974年雅典公約第8條第4款：“The carrier and the passenger may agree that the liability of the carrier shall be subject to a deduction not exceeding 1,750 francs in the case of damage to a vehicle and not exceeding 200 francs per passenger in the case of loss of or damage to other luggage, such sum to be deducted from the loss or damage.”

註一百四十六：參閱前註司玉琢，頁333。

註一百四十七：臺灣《民法》第654條。

註一百四十八：參閱前註黃立，頁345。

一百四十九) 另外, 依《海商法》第 79 條準用第 21 條第 4 項規定如果船舶價值、運費或其他附屬費數額低於下列標準, 亦應由運送人補足。另依據臺灣《海商法》第 79 條準用《海商法》第 70 條第 2 項規定, 除非貨物之性質及價值於裝載前, 已經旅客聲明並註明於載貨證券外, 運送人對於「貨物」的毀損滅失, 以每件 666.67 SDR 計算或是以每公斤 2 SDR 計算賠償額, 但可以取其高計算賠償額度。畢竟人命不是貨物, 如何準用有極大疑問。

由於中國大陸是 1974 年雅典公約及 1976 年雅典公約議定書的締約國, 故中國大陸將承運人的賠償限額及免責的規定, 比照 1976 年雅典公約的規定, 並規定在《海商法》第 117 條中。至於中國大陸運送人的責任限額, 則可分為國際海上旅客運送、國內海上旅客運送及涉外海上旅客運送, 分別依據的法規為中國大陸《海商法》、《港口間海上旅客運輸賠償責任限額規定》及《最高人民法院關於審理涉外海上人身傷亡案件損害賠償的具體規定》(註一百五十), 就國際海上旅客運送規定責任限額(以旅客的角度觀察每名旅客可以得到的賠償額度)為依據中國大陸《海商法》117 條規定(註一百五十一), 就旅客人身傷亡而言, 每名旅客不超過 4 萬 6666 SDR; 旅客自行攜帶在身的行李滅失毀損, 每名旅客不超過 833 SDR; 旅客車輛以及車輛上的行李, 每車不超過 3333 SDR; 旅客其他行李, 是指的託運行李, 每名旅客不超過 1200 SDR, 不過運送人可以跟旅客就車輛包括車輛上的行李及託運行李約定免責額, 因為基於對旅客人命安全以及隨身物品的重視, 不可以就旅客傷亡及旅客隨身行李有免責額之規定, 只能就車輛有免責額規定, 其規定為 117 SDR, 託運行李可以有免責額, 其規定為 13 SDR。另外亦允許高於賠償責任限額之書面約定, 與「1976 年旅客及其行李海上運送雅典公約議定書」之規定完全相同。另外, 國內海上旅客運輸單位責任限制是規定在中國大陸《港口間海上旅客運輸賠償責任限額規定》第 3 條(註

註一百四十九: 參閱前註麥芸綸, 頁 41-42。

註一百五十: 參閱前註張可心, 頁 14-15。

註一百五十一: 參閱《中華人民共和國海商法》第 117 條。

一百五十二): 人身傷亡, 每名旅客, 不超過 4 萬人民幣; 旅客自行攜帶在身之行李滅失或毀損, 每名旅客不超過 800 元人民幣; 旅客車輛以及車輛所載之行李, 每車不超過 3200 元人民幣; 旅客其他行李, 亦即托運行李, 每千克不超過 20 元人民幣, 惟承運人可以與旅客約定高於本條第 1 款之賠償責任限額, 中國大陸國內海上旅客運輸並未如《海商法》有免責額之規定。另外, 涉外海上旅客運送之單位責任限額依據中國大陸《最高人民法院關於審理涉外海上人身傷亡案件損害賠償的具體規定》第 7 點規定人身傷亡, 每人最高限額為 80 萬人民幣。

國際海上旅客運送規定海事賠償責任限額, 係依據中國大陸《海商法》第 211 條規定(註一百五十三), 人身傷亡賠償限額係以 4 萬 6666 SDR 乘以船舶證書上規定載客定額計算之, 最高不超過 2500 萬 SDR。國內海上旅客運送人身傷亡賠償責任限額, 係以 4 萬人民幣乘以船舶證書上規定載客定額計算之, 惟最高不超過 2100 萬人民幣(註一百五十四)。參照雅典公約規定不超過 2500 萬 SDR 的規定是增加其所無之規定, 不過因為尚未牴觸雅典公約之規定, 故仍然有效。不過此一規定上限 2500SDR 對於旅客求償權恐將造成不利影響, 另 4 萬 6666SDR 是乘以船舶證書規定的載客定額, 而不是實際上的載客數, 不利嚇阻超載風氣的盛行。另依中國大陸《港口間海上旅客運輸賠償責任限額規定》, 旅客人身傷害賠償限額 4 萬人民幣, 本文以為應調整之, 若比較中國大陸 2006 年 2 月 28 日所發布之《國內航空運輸承運人賠償責任限額規定》第 3 條規定, 承運人對每名旅客的賠償責任限額為人民幣 40 萬元, 是海上運輸的 10 倍之多, 由於此種過低的賠償額度, 恐會造成海上運送人對於人命的輕忽, 值得重視; 不過考慮到海上旅客運送的特性, 是旅客具有較高的自由活動特性, 中國大陸有學者提出調整與國際海上

註一百五十二: 參閱《中華人民共和國港口間海上旅客運輸賠償責任限額規定》第 3 條。

註一百五十三: 參閱《中華人民共和國海商法》第 211 條。

註一百五十四: 參閱前註張可心, 頁 14-15。

旅客運送人責任限額的一半的金額之主張(註一百五十五)。另外，為保障旅客求償權利，由於目前臺灣與中國大陸均有責任總額之限制，臺灣是船舶價值、運費以及其他附屬費、而中國大陸最高不超過 2500SDR 以及 2100 人民幣，而 1974 年雅典公約以及 1976 年雅典公約議定書均沒有責任總額是限制，故為了保障旅客權利，本文以為宜刪除運送人責任總額限制(註一百五十六)。

#### 四、旅客運送之責任期間及強制保險

所謂運送人責任期間，係指運送人就運送旅客及行李所需負責任之期間，由於期間之長短，事關運送人所需承擔責任之輕重。臺灣《海商法》上旅客運送責任期間之規定學者有不同意見，有認既然《海商法》第 79 條已有規定準用貨物運送條文，雖然將人命等同貨物看待而有所不當，但除非修法否則應依海商法準用有關貨物運送之規定(註一百五十七)；有認由於與貨物運送彼此性質不同，不應依《海商法》第 79 條準用貨物運送之規定(註一百五十八)，惟臺灣《民法》及相關法規上對於運送期間卻無規定，本文認同後者之見解，理由如前。依據《海商法》貨物運送一節規定責任期間是從收受貨物至交付貨物為止(註一百五十九)，因為旅客運送包含旅客及行李，旅客並非行李無法如同貨物一樣「收受」及「交付」，僅能將旅客之「收受」視之為旅客「上船」、「交付」視之為「下船」，至於旅客隨身行李通常為旅客隨身攜帶，並無交由運送人保管，故其責任期間應與旅客之責任期間相同，即為上船與下船之期間。另託運行李可如同貨物一樣，即收受與交付之

---

註一百五十五：參閱前註丁海芹，頁 254-255。

註一百五十六：參閱前註陳安，頁 218。

註一百五十七：曾文瑞，〈船舶運送業為旅客投保意外保險之問題及海上旅客運送責任保險制度之研究〉，《運輸學刊》，2003 年 6 月，頁 137。

註一百五十八：參閱前註劉宗榮，頁 371。

註一百五十九：參閱前註劉宗榮，頁 218。

期間。

而中國大陸《海商法》第 111 條則規定旅客運送責任期間和 1974 年雅典公約有部分些許不同，《海商法》第 111 條第 1 款規定（註一百六十），為海上旅客運輸的運送期間，是從旅客登船時起至旅客離船時止。客票票價含接送費用的，運送期間並包括運送人經水路將旅客從岸上接至船上和從船上送到岸上的時間，但是不包含旅客在港站內、碼頭上或港口其他設施內的時間（註一百六十一），此與 1974 年雅典公約第 1 條第 8 項(a)運送期間之規定相同（註一百六十二）。至於《海商法》第 111 條第 2 款前段規定（註一百六十三），是旅客的自帶行李即隨身行李，運送期間同前款規定，所以承運人的責任期間亦等同於旅客本身的運送時間（註一百六十四），此與雅典公約第 1 條第 8 項(b)規定並不相同，因為 1974 年雅典公約規定如果旅客將其自帶行李交給運送人或運送人之受雇人、代理人時起算至交還旅客時止，即便旅客處於港站、碼頭或港口其他設施內，亦為運送人之責任期間（註一百六十五）。中國大陸《海商法》第 111 條第 2 款後段：「旅客自帶行李以外的其他行李，運送期間自旅客將行李交付承運人或承運人的受雇人、代理人時起至承運人或者承運人的受雇人、代理人交還旅客時止」（註一百六十六），此與 1974 年雅典公約第 1 條第 8 項(c)規定運送期間之規定相同（註一百六十七）。至於中國大陸《水路旅客運輸規則》第 8 規定以及第 11

---

註一百六十： 依《中華人民共和國海商法》第 111 條：「海上旅客運輸的運送期間，自旅客登船時起至旅客離船時止。客票票價含接送費用的，運送期間並包括承運人經水路將旅客從岸上接到船上和從船上送到岸上的時間，但是不包括旅客在港站內、碼頭上或者在港口其他設施內的時間。」

註一百六十一： 參閱前註張湘蘭，頁 160。

註一百六十二： 參閱前註張可心，頁 8。

註一百六十三： 《中華人民共和國海商法》第 111 條第 2 款前段：「旅客的自帶行李，運送期間同前款規定。」

註一百六十四： 參閱前註張麗英，頁 124。

註一百六十五： 參閱前註陳安，頁 213。

註一百六十六： 參閱前註司玉琢著，頁 323。

註一百六十七： 參閱前註陳安，頁 213。

條規定(註一百六十八),可以瞭解,中國大陸《海商法》與《水路旅客運輸規則》規定相同,其原因為由於《水路旅客運輸規則》是《海商法》的下位法規,論據乃基於下位法規不得牴觸上位法規。

由於臺灣《海商法》上並沒有規定海上旅客運送期間的規定,而且臺灣《海商法》適用《民法》的規定,並不合適,因海上旅客運送風險較陸上旅客運送為重,學者對於海上旅客運送責任期間修法建議多參考 1974 年雅典公約之條文(註一百六十九),而臺灣《海商法》有關旅客運送責任期間之規定準用貨物運送期間規定,畢竟送貨不同於送人,應於修正海商法旅客運送時,參考 1974 年雅典公約有關運送期間之規範明文制定,一可與世界潮流接軌,另則可明確規範運送人與旅客間權利義務。至於中國大陸最高法院於 1992 年所頒布之《最高人民法院關於審理涉外海上人身傷亡案件損害賠償的具體規定》則宜廢止。原因在於中國大陸《海商法》是在 1993 年公佈實施,而《最高人民法院關於審理涉外海上人身傷亡案件損害賠償的具體規定》是在 1992 年公佈的,由於海商法是法律,而《最高人民法院關於審理涉外海上人身傷亡案件損害賠償的具體規定》是司法解釋,在法律位階上不應與《海商法》相牴觸(註一百七十)。其次,由於中國大陸《海商法》對於國際間海上旅客人身損害賠償上限為 4 萬 6666SDR,而《最高人民法院關於審理涉外海上人身傷亡案件損害賠償的具體規定》卻高達 80 萬人民幣,由於國際間海上旅客運送常會涉及運送非中國大陸人民,故兩者之間的賠償規定宜

---

註一百六十八：中國大陸《水路旅客運輸規則》第 8 條：「旅客運輸的運送期間，自旅客登船時起至旅客離船時止。船票票價含接送費用的，運送期間包括承運人經水路將旅客從岸上接到船上和從船上送到岸上的期間，但是不包括旅客在港站內，碼頭上或者在港口其他設施內的時間。旅客的自帶行李，運送期間同前款規定」以及，第 11 條規定：「旅客的托運行李的運送期間，自旅客將行李交付承運人或港口經營人時起至承運人或港口經營人交還旅客時止。」

註一百六十九：參閱前註劉宗榮，頁 370，王肖卿，頁 101。

註一百七十：參閱前註丁海芹，頁 254-255。張莉初、王茹，〈論海上運輸旅客人身傷亡賠償責任的規範衝突及適用〉，《烏魯木齊成人教育學院學報》，第 17 卷第 4 期，第 2009 年 11 月，頁 16-19。

統一，避免適用上的困擾（註一百七十一）。雖然《最高人民法院關於審理涉外海上人身傷亡案件損害賠償的具體規定》提高旅客人身傷亡之規定，但亦反映出中國大陸與外國人民所得差異，但人命的重視價值不應該視國籍不同而有差別對待（註一百七十二）。再者，2002 年雅典公約議定書除了一方面提高賠償限額外，一方面為使旅客發生傷亡時能夠獲得足夠的賠償，規定凡在締約國登記或航入締約國港口載客數 12 人以上的船舶，運送人均需辦理強制保險，保險金額為每名旅客 25 萬 SDR（註一百七十三）。由於提高賠償限額是發生旅客傷亡或行李毀損滅失才需要賠償，換言之只有發生的機率的問題，但強制保險保費則是一旦投保即需支付保險費，這對於已開發中國家或財力佳的運送人或許可以負擔，但是對於開發中國家或財力不佳的運送人若無力支付將被迫退出旅客運送市場，這亦是中國大陸未加入 2002 年雅典公約議定書的原因之一（註一百七十四）。

## 伍、結 論

重視人命與財產權的保護是普世價值，所以雅典公約透過不斷修改責任基礎與提高責任限額等方式，來加強運送人責任的負擔，目的無非是希望運送人在硬體方面儘量汰換老舊的船舶；在教育訓練方面提高員工操作船舶的能力，希望讓旅客的傷亡及財產損失能降至最低，雅典公約在這一方面的用

---

註一百七十一：宮倩，〈國際海上旅客運輸法律發展趨勢及動因分析-評 2002 年雅典公約的修改及對我國影響〉，《天津市政法管理幹部學院學報》，第 79 期，2004 年 3 月，頁 33-37。

註一百七十二：劉冉昕，〈海上人身傷亡損害賠償責任限額之研究〉，《中國水運》，第 6 卷第 2 期，2006 年 2 月，頁 181-183。

註一百七十三：屈廣清主編，《海商法》，大連：東北財經大學出版社，2009 年 6 月，初版，頁 89。

註一百七十四：葉紅軍，〈雅典公約的新變化及其對我國的影響〉，《中國遠洋出版》，2003 年 7 月，頁 83-84。

心值得肯定(註一百七十五)。不過，由於海上特殊風險，救援難度頗高過高的責任加諸於運送人身上是否會造成航運事業的中斷與不振也是需要考慮，也因如此 1990 年、2002 年雅典公約議定書，尚未達到 10 個國家的生效門檻(註一百七十六)。由於 1990 年雅典公約議定書及 2002 年雅典公約議定書尚未生效，就目前來看，對中國大陸有關海上旅客運送尚無影響，不過如日韓等國家加入，中國大陸勢將受其影響(註一百七十七)。依中國大陸《海商法》第 268 條之規定，公約效力原則上與《海商法》有不同規定者，適用公約規定，除非聲明保留條款。由於條約具有契約相對性原則，所以公約僅對於締約國具有拘束力，由於臺灣並非雅典公約之締約國，故雅典公約對於臺灣並沒有拘束力。臺灣雖然非雅典公約之締約國，但臺灣有許多船舶為權宜船，在巴拿馬等其他國家登記，故臺灣航行國際之船舶亦會受到雅典公約影響，故臺灣仍須注意國際海上旅客運送公約之立法動態，以與國際接軌。

針對與現行雅典公約之內容進行比較，本文提出幾點對臺灣現行《海商法》缺失之建議，首先，臺灣《海商法》第 79 條準用海上貨物運送之規定，使規範旅客運送之規定，準用貨物運送之內容並不適宜，除了責任限額的不合理外，尤其是在旅客運送中免責條款的準用上，造成學者與實務上見解不一(註一百七十八)，實應加以檢討改進。其次，臺灣《海商法》第 81 條第 1 項規定：「旅客於實施意外保險之特定航線及地區，均應投保意外險，保險金額載入客票，視同契約，其保險費包括於票價內，並以保險金額為損害賠償之最高額」，其中法條用語為「意外險」是人身保險中的傷害保險，還是財產保險中的責任保險？則頗有爭議，學者有主張所謂意外險應該是傷害保險，因保險費既然包括在於票價內，則意指由旅客負擔保險費，而運送人只是代為投保的角色，被保險人仍為旅客，若發生保險理賠事由，造成旅客不

---

註一百七十五：參閱前註胡央金，頁 10。

註一百七十六：參閱前註張可心，頁 16。

註一百七十七：參閱前註葉紅軍，頁 84。

註一百七十八：參閱前註王肖卿，頁 86。

幸傷亡，擁有支領保險金額者是為旅客，而非運送人，若運送人想轉嫁被旅客求償風險，應由其投保運送人責任保險始為正確（註一百七十九）。而臺灣《航業法》第 17 條僅規定船舶運送業應為旅客投保「人身傷害」保險（註一百八十），至於保險金額為何？倘不為旅客投保人身傷害保險之效果為何？則規定在臺灣《船舶運送業及船舶出租業管理規定》第 27 條（註一百八十一），故可知「人身傷害保險」金額為新臺幣二百萬元且如無為旅客投保則無法營運，若旅客認為 200 萬的人身傷害保險保障尚嫌不足，可自行決定，是否另行加保。臺灣現行強制旅客運送人投保責任保險法規範，有《鐵路法》第 63 條（註一百八十二）及《民用航空法》第 94 條（註一百八十三），目前海上運送業並沒有此一規定，故宜由《海商法》條文中直接規定，運送人應強制投保責任保險，以保障旅客法益（註一百八十四）。再者，臺灣《海商法》旅客運送適用主體為運送人、實際運送人以及旅客，為符合現行實務運送任務不一定由運送人執行，有可能是由實際運送人完成，雖可透過《民法》第 224 條將實際運送人視為運送人之履行輔助人，惟基於法規範之完整性，仍宜由《海商法》中加以規定（註一百八十五）。臺灣對於海上旅客運送責任之起迄期間、歸責事由及責任限額，海商法上均無相關規定，而須準用臺灣《民法》之規定，惟臺灣《民法》係屬「陸法」而《海商法》則屬「海法」，其若準用《民法》恐非適宜，因為海上旅客運送風險大，如無相對運送人之責任減輕之規定，不利海上旅客運送業之蓬勃發展，對於海島型之臺灣更屬不利，故可參酌雅典公約之規定，配合臺灣實際需要，宜儘速完成立

---

註一百七十九：參閱前註柯澤東，頁 262。

註一百八十：臺灣《航業法》第 17 條。

註一百八十一：臺灣《船舶運送業及船舶出租業管理規定》第 27 條。

註一百八十二：臺灣《鐵路法》第 63 條。

註一百八十三：臺灣《民用航空法》第 94 條。

註一百八十四：參閱前註曾文瑞，頁 129-146。

註一百八十五：參閱前註王肖卿，頁 22。

法 ( 註一百八十六 )。

---

註一百八十六：參閱前註劉宗榮，頁 370-372。

