

## 議題研析

### 一、題目：從比較法論海上旅客運送法制

### 二、議題所涉法規

航業法、海商法

### 三、背景說明

基隆-石垣島國際客運航線於民國<sup>1</sup>（下同）115年5月28日舉行首航典禮。航線採「夜發晨抵」模式，由八重山丸渡輪（やいま丸）深夜載運旅客自基隆港航行至石垣港，第一階段試營運期間，每週固定1班，每人可攜帶大型行李2件及1台非電動自行車。船務公司表示，首航航班受限於銷售時間較短，僅約4成200餘人，但後續航班預定狀況不俗，尤其端午節等連假船票已銷售一空，不少旅客等待候補。更因國際客運渡輪提供民眾慢活且相對低成本的交通工具選擇，於臺灣觀光市場之定位獨具一格，對未來展望深具信心。至於加開宜蘭蘇澳至石垣島航線，則尚待研究可行性中<sup>2</sup>。

### 四、問題爭點

有關基隆-石垣島航線，石垣市長接受媒體訪問表示，過去臺灣遊客到石垣島多半搭乘觀光郵輪，但八重山丸是客運渡輪，期待臺灣旅客帶來住宿消費等經濟效益。然首航回程航班受颱風薔蜜影響，提早至5月31日上午日本時間11時開航，於臺灣時間晚間近8時返抵基隆港。船務公司表示根據預報，石垣島海域若依原定時間開航，浪高將達3至4公尺，加上颱風帶來風雨，恐影響旅客搭乘安全與舒適，

<sup>1</sup> 有關年分之使用，原則以民國紀年表述，惟涉及外國法制及立法例部分，改採西元紀年表述。

<sup>2</sup> 潘欣彤，基隆石垣島渡輪首航 端午連假航班銷售一空，中央社，115年5月28日，網址：<https://www.cna.com.tw/news/ahel/202605280233.aspx>，最後瀏覽日期：115年6月12日。

故決定提早開航。並已透過船上廣播宣布，無限供應飲水與麵包、三明治等簡易午、晚餐。針對申請取消旅客，將全額退還船票費用與稅金。若申請改期，則免收手續費<sup>3</sup>。鑒於基隆-石垣島國航線為我國睽違已久且唯一的國際渡輪固定客運航線，從此次首航即遇颱風提早返航，衍生後續問題觀之，涉及諸多海上旅客運送權利、義務及責任，實有持續探討法規之必要，爰簡介外國相關立法例，以檢視海上旅客運送法制。

## 五、探討研析

### (一) 海上旅客及其行李運輸雅典公約

海上旅客及其行李運輸雅典公約 (Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 簡稱雅典公約) 係指海運客運運送之國際公約，適用於國際海運航線之旅客運送，最初的 1974 年雅典公約為合併 1961 年與 1967 年有關旅客責任與行李運送責任之布魯塞爾公約而來。1974 年雅典公約不論對於旅客或行李，均維持運送人過失責任之基礎，意即在運送人有過失或疏忽之基礎上，運送人才須負責。至於公約的賠償責任包括旅客、自帶行李及其他行李之賠償責任 3 部分，自帶行李包含放在車輛中的行李，其他行李則包含車輛及託交運送人保管之行李。其後經 1976 年、1990 年及 2002 年 3 次修正，仍維持此種分類作為賠償責任之基礎<sup>4</sup>。

而 2002 年修正議定書<sup>5</sup>，業於 2014 年 4 月 23 日生效，則將運送人對船上旅客傷亡之賠償責任制度，由「過失責任制」加重為「嚴格責任制」。是以，運送人除能證明有戰爭、天災或不可抗力等免責事

---

<sup>3</sup> 潘欣彤，颱風薔蜜影響 基隆石垣島首航回程提早返台，中央社，115 年 5 月 31 日，網址：<https://www.cna.com.tw/news/ahel/202605310188.aspx>，最後瀏覽日期：115 年 6 月 12 日。

<sup>4</sup> 王尚卿，〈雅典旅客運送國際公約之研究並論我國海商法之修正〉，《東吳法律學報》，第 18 卷第 2 期，95 年 12 月，頁 78-86。

<sup>5</sup> GOV.UK, Protocol of 2002 to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974, 網址：[https://assets.publishing.service.gov.uk/media/5a7b9ee1e5274a7318b8fd94/Misc.6.2013\\_Prot\\_2002\\_Athens\\_8760.pdf](https://assets.publishing.service.gov.uk/media/5a7b9ee1e5274a7318b8fd94/Misc.6.2013_Prot_2002_Athens_8760.pdf)，最後瀏覽日期：115 年 6 月 12 日。

由外，均應負責。但如旅客傷亡所生損害非因航運事故，則運送人僅負過失責任，而請求權人對運送人之過失應負舉證責任。運送人亦僅對運送過程中發生之損害負責，請求權人則須就運送過程中所生損害之程度，負舉證責任。另外也大幅提高運送人對旅客人身傷亡、行李毀損或滅失之賠償責任限額，增加對旅客人身傷亡賠償責任之強制保險或提供財務擔保、對保險人或財務擔保人直接訴訟之規定。因此，雅典公約體系，已逐漸演進為對旅客保障更周全，對運送責任規範更合理之法制<sup>6</sup>。

## （二）英國海上旅客運送法制

於英國海上旅客運送法制，「旅客運送」與「貨物運送」被區分為「公共運送人」(common carrier)與「私運送人」(private carrier)。而「旅客運送」運送人之責任，是以適當之注意，於合理的期間以合理之速度，將旅客運送約定之目的地。其責任僅係以適當之注意運送，即以一謹慎之運送人得以被合理地期待之注意運送。且基於「公共運送人」之公法義務，「公共運送人」不得無故選擇或拒絕旅客<sup>7</sup>。

同時，英國作為普通法系國家，雖以其判例奠定上述原則，但身為海運大國，後續仍制定商船法 (Merchant Shipping Act 1995)<sup>8</sup>以為圭臬，其中亦就船東責任部分進行規範，要求船東投保責任保險制度或要求運送人提供財務保證，及明定遇客船碰撞、火災、旅客受傷、行李損失時之賠償限制。至為核心的是，該法更將重要國際海事公約國內法化，如依英國商船法第 183 條<sup>9</sup>規定，即載明於附表 6 的海上旅客及其行李運輸雅典公約，在英國境內應具有法律效力。顯見英國

---

<sup>6</sup> 于惠蓉、張志清、鄭若英，〈2002 年雅典公約修正議定書對我國海商法修正旅客運送之啟示〉，《航運季刊》，第 27 卷第 2 期，107 年 6 月，頁 101-102；黃正宗，〈我國海上旅客運送責任之探討〉，《東海大學法學研究》，第 36 期，101 年 4 月，頁 250-251。

<sup>7</sup> 黃正宗，同前註，頁 234-235。

<sup>8</sup> legislation.gov.uk，Merchant Shipping Act 1995，網址：

<https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1995/21/contents>，最後瀏覽日期：115 年 6 月 15 日。

<sup>9</sup> Scheduled convention to have force of law.

(1)The provisions of the Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea as set out in Part I of Schedule 6 (hereafter in this section and in Part II of that Schedule referred to as “the Convention”) shall have the force of law in the United Kingdom.

(2)The provisions of Part II of that Schedule shall have effect in connection with the Convention and subsection (1) above shall have effect subject to the provisions of that Part.

海上旅客運送法制竭力與國際接軌，使英國對海上旅客運送的保障益發清晰且更具強制力。

### (三) 結語

茲因臺灣四面環海，海運為我國經濟命脈，同樣是旅客重要交通方式，除了此次首航的基隆-石垣島航線外，臺灣本島與離島、離島間均需仰賴海運提供客貨運輸，更因此攸關諸多船舶、港口及國內外旅客權利義務，國際立法例亦加以規範運送責任、行李賠償等。是以，海上旅客運送法制涉及海商法、航業法、消費者保護法等各大面向，如若不慎，甚或有引發國際糾紛之可能。我國主管機關應適時修正調整相關法制，與時俱進，俾利我國海運交通長遠發展。

撰稿人：高念祖