

船舶運送業經營旅客運送之責任限額

／曹有諒

民國九十四年六月二十八日晚間九時許，高雄港發生自旗津至鼓山的渡輪「旗鼓二號」，與自台灣航向金門貨輪「大立輪」擦撞事件，造成四十多人受傷；同年七月三十一日中午近一時許，東港交通船「觀光號」自東港駛往小琉球時，於即將抵達目的地前不幸引擎起火，在海上發生大火，造成四死三十五傷的火燒事件。

一時之間大家才突然覺得搭乘交通船有危險，船舶運送業經營旅客運送業務者對旅客應負賠償責任之相關如何規定，更是朝野各界最關心的議題。以下僅就國際公約及我國相關法律規定略作說明。

國際上規範旅客運送安全為主要目標的國際公約是「雅典公約」，一九七四年「雅典公約」係合併一九六一年與一九六七年兩個「布魯塞爾公約」；賠償責任分成旅客、房艙行李及其他行李三部分，一九八七年生效實施，目前國際上有三十一個國家承認，占國際客輪噸位百分之三十七以上，其對旅客死亡受傷部分運送人之責任限制為每一事故每名旅客七萬元。「金法郎」，約合新台幣一八萬元。

一九七六年「雅典公約」係於一九七六年一月十九日擬定完成，一九八九年四月三十日生效，目前國際上有二十五個國家承認，占國際客輪噸位的百分之三十七以上，該公約修改重點在改變賠償基礎為國際貨幣基金之特別提款權為單位，係為目前國際間海商法或旅客運送法的基準，其對旅客死亡受傷部分，運送人之責任限制，為每一事故每名旅客上限為四六、六六六「特別提款權」單位，約合新台幣貳佰萬元。

一九九一年「雅典公約」係於一九九一年三月二十九日擬定完成，於十個簽約國簽約接受以後九十天內生效，惟只有完成五個國家的承認，又只代表國際客輪噸位的百分之零點柒捌而已；其對旅客死亡受傷部分，運送人之責任限制為每一事故每名旅客賠償上限為一七五、〇〇〇「特別提款權」單位，約合新台幣柒佰伍拾萬元。

該公約後被二一年「雅典公約」取代，全名為「二一年有關海上旅客及行李運送之雅典公約」，於二一年十一月一日擬定完成，並訂定十個國家簽約接受後，滿十二個月後生效，可惜目前只有三個國家承認，代表國際客輪只有百分之零點壹噸位，目前尚未生效，其規定對旅客死亡受傷部分，運送人之責任限制為每一事故每名旅客賠償上限為四、五二四、元，約合新台幣壹仟柒佰萬元。

我國海商法第八十一條規定：「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。前項特定航線地區及保險金額，由交通部定之。」依據民國十八年立法訂定意旨如下：

運送人對於旅客運送，因為業務上的過失，所生損害需負賠償責任，依照民法上的規定，毫無疑

意。但民法上所定的賠償，須按實際所受損害之額數賠付，如有爭執，且須經法院審判，但是運送人每次接受旅客運送，為數甚多，事前勢難一一估定其身分或價值，事後亦難斷定其請求是否合理，若均須經過法院判決，則雙方均不勝其煩，可能涉訟經年，不易解決。

況照民法實際損害之數給付賠償，亦非運送人力量所能負擔；故海商法規定由運送人代旅客投保意外險，以保險金額為損害賠償的最高額，如此可以避免發生糾紛，且輪船公司遭受之損失，亦不致過於重大也。

主要目的在於訂定「賠償的最高額」，及「運送人先支付較低額保險費，代旅客投保；避免發生海難時，一時無法付出高額賠償金」之權宜，立意是很好的。

依航業法第十七條規定，船舶運送業經營旅客運送者，應為旅客投保「人身傷害保險」，前項投保方式及投保金額，由交通部會商有關機關定之。

爰於船舶運送業及船舶出租業管理規則第二十七條規定，船舶運送業經營旅客運送者，應於開始營運前，為旅客投保人身傷害保險，並將合約報請當地航政機關備查；每一旅客保險金額為新台幣兩百萬元，但保險法令另有規定者，從其規定，並應於客票內載明保險金額。前項合約訂有期限者，於營運期間應辦理續保，不使中斷，並報送續保文件備查。

目前國內離島客輪與觀光客輪公司所遵循的賠償限額，為新台幣兩百萬元，係依據民國九十一年八月十二日，交通部修正發布的「船舶運送業及船舶出租業管理規則」第二十七條，訂定的「新台幣兩百

萬元」的規定；這個額度所比照的除了國內台灣省政府公報有關「鐵、公路交通意外死亡災害賠償最高額」額度外，只符合一九七六年雅典公約所規定的額度，額度顯然偏低，自有待提高。

交通部最近著手修改航業法第十七條規定，為：「船舶運送業應投保營運人『責任保險』，船舶運送業有經營旅客運送者，應為旅客投保傷害保險；前項傷害保險之受益人，以被保險人本人或其法定繼承人為限，且不受保險法第一百三十二條第一款及第一百三十五條準用第一百零五條、第一百零七條規定之限制。」其修改理由說明如下：

一、為使船舶運送業者確實負起經營風險之責任，爰增訂第一項業者須投保營運人責任保險之規定。

二、海商法第八十一條規定船舶運送業應為旅客投保意外險，所稱「意外險」係指人身保險之傷害保險，而非責任保險，故規定船舶運送業經營旅客運送者，應為旅客投保人身傷害保險，係落實海商法前揭規定。

三、海商法第八十一條規定應將「保險金額載入客票，視同契約，其保險費包括於票價內」，故此傷害保險之要保人為旅客，非船舶運送業，實務上當旅客購買客票，與船舶運送業訂立運送契約時，視為同意授權業者以其名義簽訂人身保險契約。

惟保險法第一百三十二條第一款規定傷害保險契約應載明被保險人之姓名、年齡、住所及要保人之關係，於運送實務難以執行，另保險法第一百三十五條準用第一百零五條、第一百零七條規定，須取得傷害保險被保險人事前書面同意之規定；在以法律強制業者須為旅客投保人身傷害保險之情形，並無道德危險之顧慮，爰明文排除前開條文適用，俾保障旅客利益。

四、第二項明定有經營旅客運送業者，除須投保營運人責任保險之外，須另外為旅客增加投保人身傷害保險，旨在增加保障旅客權益，故業者不得主張以旅客傷害保險取代營運人責任保險。

綜合以上交通部修法，除持續要求船舶運送業經營旅客運送者，應為旅客投保傷害保險外，更進一步要求應投保營運人責任保險，顯然已充分反應；旅客投保傷害保險係營運人代為投保，旅客自費投保獲得傷害保險金，並不因此解除營運人責任，自應再由營運人責任保險人負責一定投保額度賠償。雖然交通部尚未核定責任保險額度，惟其對旅客保障相對提高，符合國際公約普遍提高船舶運送業經營旅客運送者之責任限額趨勢，頗值稱慰。

(本文作者：產險公會水險委員會秘書)