

國立臺灣大學進修推廣學院事業經營法務碩士在職學位學程

碩士論文

Professional Master's Program of Law in Business Administration

School of Professional Education and Continuing Studies

National Taiwan University

Master Thesis

論航空公司運送契約設立滋擾行為拒載名單之適法性

Unruly Passenger of Civil Aviation —

Applicability of Establishing Refusal List of the

Transport Contract

柯佳君

Chia-Chun Ko

指導教授：吳從周 博士

Advisor: Chung-Jau Wu, Ph.D.

中華民國 109 年 6 月

June, 2020



國立臺灣大學碩士學位論文
口試委員會審定書

論航空公司運送契約設立滋擾行為拒載名單之適法性

Unruly Passenger of Civil Aviation—
Applicability of Establishing Refusal List of
the Transport Contract

本論文係柯佳君君（P07E42023）在國立臺灣大學事業經營法務碩士在職學位學程完成之碩士學位論文，於民國 109 年 06 月 01 日承下列考試委員審查通過及口試及格，特此證明。

口試委員：

吳從月

（指導教授）

邱 琦

向明恩

李茹生

所 長：

中華民國 109 年 06 月 01 日






謝誌

「有些事情，現在不做，以後就不會做了！」還記得當時報考這個學程時，內心那股不想留下遺憾的衝動。不敢相信，兩年後的現在，居然有幸坐在電腦前回想這兩年點滴的感謝。

對於求學階段僅有醫學背景的我，這一切從不容易。法學是一門博大精深的學術，看起來似乎遙遠，殊不知生活的點點滴滴都是律法，社會的運行原來早已深受規制而我也悄然遵循著規則多年，這麼一想突然覺得法律變得親切不少，然而迎來的卻是，單看字懂連成句不懂的嚴謹法學立論基礎，不得不承認，此般震撼不禁讓自己懷疑是否有能力完成這兩年六學期的艱難挑戰。

然而在這六學期紮實學程中，非常幸運的修習各法領域翹楚教授開授之課程，老師們鑽研領域多年，濃縮精華的全力傾授，多的是深感時數不足，只想著課程能不能再延長，兩年上課的日子雖然不免辛苦，但更多的是對課程精彩的回味。其中最感念亦最感謝的老師，莫過於本論文得以完成之最大功臣，我的指導老師，吳從周教授。

「師者，傳道、授業、解惑也」，這句話原本在我腦海只存放於國中國文，論語必考題目之一，然而在撰寫論文的這一年，卻真真切切看到老師身體力行著，讓我深切感受到何謂學者的風範。不論我提出任何想法或疑問，老師總是用充滿肯定與包容的態度，鼓勵我繼續發想著自己的立論，且不忘提醒完整立論架構重要的環節；當我不小心走失在論文的迷宮中，老師就像指南針一步一步帶我



走出迷霧，指引光明找到前往的方向；當我沮喪了有些失去動力的時候，老師又成為溫暖的聆聽者，溫柔的等待我收拾好心情，再次拾筆面對論文這條不太好走的路。感謝老師這段日子不求回報的付出，帶著法學背景幾乎等於零的我，慢慢地完成本論文，對您的感念萬語千言早已溢於言表。

其次，感謝兩位論文口試委員，臺灣高等法院法官邱琦教授與國立臺北大學向明恩教授，兩位口委百忙抽空出席口試會，給予我論文中許多未留心之提醒，更點醒我對於處理公法與私法兩大領域上，許多更細膩的面向思考，對於論文架構與內容之完整著實惠賜良多。

最後，衷心感謝這兩年中讓我無後顧之憂，得專心完成學位的家人，沒有你們全力的支持，我無法完成這一切，謹以此論文獻給我摯愛的家人，我愛你們。

謹誌於 臺灣大學 2020.08

中文摘要



近代經濟以全球化經濟體系為趨勢，在地球村概念催化下，航空器已成為大眾往返各國之一般交通運輸工具。然受運行於空中之空間限制，當有任何足以危害航行安全之行為發生時，航空器無法若其他交通運輸工具得隨時停下尋求救援，從空中至地面，需要更多因應之時間，亦同時面臨更大的風險。雖然航行安全成為近年備受重視之議題，然我國並未將國際民航組織提出之行為定義及對應罰則明文規範內國法化，導致滋擾行為發生率逐年攀升，我國航空業卻無足夠之法源依據對策。

國際民航組織制定兩大方向——安全與保安——以維護航行安全，本文欲限縮於航空保安中之乘客滋擾行為全文探討重點。依序整理國際民航組織針對滋擾行為之態樣定義及近年各民航國際公約所給予滋擾行為之責罰規範，並比較 17 家國際航空公司於承運契約中對於滋擾行為得拒載之條款，再依私法自治原則探討我國 2 大國際航空公司承運契約內容是否符合定型化契約之誠實信用原則，最後提出個人淺見，從國際公約之法位階出發，肯認比例原則得適用於拒載及拒載名單，並參考近年比例原則逐漸部分適用於民法判決之角度，探討應用於航空滋擾行為得列拒載名單之法適用性。

關鍵詞：民用航空法、國際民航組織、航空運送契約、滋擾行為、誠信原則、比例原則、拒載名單。

Abstract



The modern economy is trending towards a globalized economic system. By the catalysis of global village concept, aircraft has become a common transportation tool for the public to travel among various countries. However, due to the constraints in space, when there any incidents occurred sufficient to endanger the aviation safety; unlike the other transportation tools, the aircraft is not able to stop at any time to seek for rescue. From the air to the ground, it takes more time for the aircraft to respond and face more risks. Although aviation safety has become an issue that has drawn much attention in recent years, Taiwan has not explicitly regulated the behavior definition and corresponding penalties proposed by the International Civil Aviation Organization (hereinafter referred to as "ICAO") into domestic law; as a result, Taiwan's aviation industry does not have sufficient legal basis for countermeasures to deal with the incidence of unruly behaviors that increase year by year.

The ICAO has formulated two major directions – safety and security – to protect aviation safety. This Paper will focus on discussing the unruly passenger behaviors in aviation security. First, sort out ICAO's definition on unruly behaviors and the penalties given to the behaviors regulated by each international civil aviation conventions in recent years, then compare the clauses regulated by 17 international airlines regarding the refusal of unruly behaved passengers in their contracts of carriage. Secondly, based on the Principle of Private Law Autonomy, this Paper discuss whether the contents of carriage contracts of the two major international airlines in Taiwan conform to the Good Faith Principle in Standard Form Contracts. Finally, propose an opinion. Starting from the legal hierarchy of international conventions, with reference that the Principle of Proportionality has gradually been partially applied to the perspective of some civil law judgments, this Paper discuss the legality of application of

the Principle to the establishment of refusal lists for unruly-behaved passengers. As a conclusion, the Principle of Proportionality can be applied to the refusal of carriage and establishing permanent refused passenger lists.



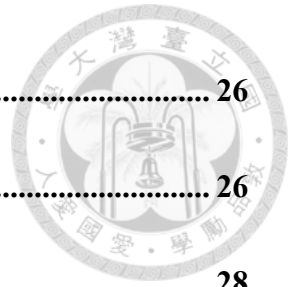
Keywords: civil aviation law, international civil aviation organization, aviation conditions of carriage, unruly, the principle of good faith, the principle of proportionality, refusal.

目次

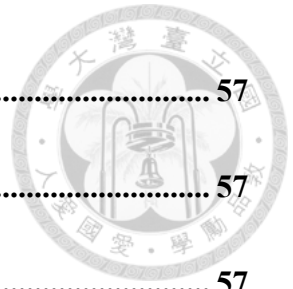


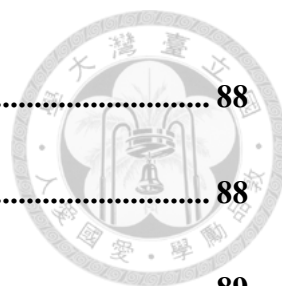
第一章	緒論	1
第一節	研究動機與目的	1
第二節	研究範圍、方法與架構	5
第二章	臺灣民用航空保安與滋擾行為	8
第一節	序說	8
第二節	民用航空法規範	8
第一項	民用航空法制定歷史沿革	8
第二項	民用航空法之法特性	10
第一款	民航國際公約入國內法之法效力	12
第二款	國際公約於我國內國法生效之法制規範	13
第三節	航空保安之定義與範疇	14
第一項	航空安全與航空保安之區別	14
第二項	非法干擾行為與滋擾行為之區別	15
第一款	非法干擾行為定義與態樣	15
第二款	滋擾行為定義與態樣	17
第四節	拒絕承運條款與拒載滋擾行為	24
第一項	17 國國際航空公司拒絕承運條款比較	24

第二項	臺灣國際航空公司拒絕承運條款比較	26
第一款	中華航空	26
第二款	長榮航空	28
第三項	小結	30
第三章	航空定型化契約及其規制	34
第一節	前言	34
第二節	私法自治與契約自由原則	35
第一項	私法自治原則	35
第二項	契約自由原則	36
第三節	誠信原則與權利濫用禁止原則	40
第一項	前言	40
第二項	誠信原則	41
第一款	誠信原則歷史沿革	41
第二款	誠信原則之意義與功能	43
第三款	誠信原則在實務適用類型	49
第四款	我國誠信原則條文規範	52
第三項	權利濫用禁止原則	53
第一款	權利濫用禁止原則之意義與功能	53
第二款	權利濫用禁止原則之機能	55



第四節	航空定型化契約	57
第一項	我國定型化契約發展沿革	57
第一款	定型化契約之概念	57
第二款	定型化契約之法律適用	59
第一目	定型化契約規制之必要性	60
第二目	定型化契約類型	62
第三目	消費者保護法與定型化契約	63
第四目	民法與定型化契約	67
第三款	定型化契約之效力	70
第四章	依比例原則設立拒載名單之適法性	74
第一節	比例原則	74
第一項	比例原則發展歷史與意涵	74
第二項	公法上比例原則與我國相關條文規範	76
第二節	比例原則之各項比較	80
第一項	比例原則與誠信原則之關係	80
第一款	比例原則與誠信原則	80
第二款	實務見解與分析	82
第二項	比例原則運用於民法之現況	84
第三項	比例原則與民航法之關係	87





第三節	比例原則與拒載名單之適法性	88
第一項	比例原則對拒載名單之審查	88
第二項	比例原則與滋擾行為之範圍界定	89
第五章	結論	94
參考文獻	97

表目錄

表 1:	干擾機組人員和乘客違規行為列表與其威脅風險嚴重程度對應表	20
表 2:	責罰矩陣圖	23
表 3:	FAA 12 種滋擾行為態樣與責罰矩陣整理表 (圖表來源: 本文自製)	23
表 4:	15 家國際航空公司拒載理由統整表 (圖表來源: 本文自製)	25
表 5:	臺灣國際航空公司拒載理由統整表 (圖表來源: 本文自製)	29
表 6:	17 國際航空公司拒載理由統整表 (圖表來源: 本文自製)	31
表 7:	比例原則適用拒載違規行為範圍界定表 (圖表來源: 本文自製)	91

附錄

附錄 一:	Part 121 Accident Rates, 2006-2015.....	105
附錄 二:	NTSB Accident Severity Categories, 2006-2015	106
附錄 三:	道路交通事故統計傷亡情形-按類別及性別分	107
附錄 四:	incidents reported to IATA.....	108



第一章 緒論

第一節 研究動機與目的

航空技術在兩次世界大戰之後開始蓬勃發展，隨著戰爭平息，民用航空技術遂成為航空研發之主力發展領域。近代經濟以全球化經濟體系為趨勢，在地球村概念催化下，搭乘航空器往返各國進行經濟貿易活動，幾乎就像搭乘大眾運輸工具一般平常。

然航空器有其不同於其他交通運輸工具之特殊性，例如：其艙室內氧氣含量與大氣壓力環境不同於地面（係透過控制進氣排氣原理維持適合人體之相對低壓低氧環境）、運行於 3 維空間無固定軌道、客艙為一狹小密閉空間、非必要不得停止航行、航程中受大氣擾動產生未知風險等等，皆與搭乘傳統運輸工具時有著極大不同之處。

依照美國國家運輸安全委員會（National Transportation Safety Board, 下稱美國運輸安委會 NTSB）之統計，自 2006 年至 2015 年共計 10 年內，全球大型商用客機發生事故數與起飛數比率平均為 0.25~0.35/100,000，代表著 1 百萬次起降中發生事故之機率僅約 2 至 3 次¹（附錄一）。而於此 10 年內僅其中 5 年有實際造成人員之傷亡，每年造成之傷亡數均不超過 5 名²（附錄二）。比照我國內政部警政署公布 2012 年至 2019 年共 8 年統計因道路交通事故而死亡比

¹ Part 121 Accident Rates, 2006-2015. National Transportation Safety Board. 載於：
<https://www.nts.gov/investigations/data/Pages/AviationDataStats2015.aspx#>（最後閱覽日：
2020/08/01）

² Part 121 Accident Severity, 2006-2015. National Transportation Safety Board. 載於：
<https://www.nts.gov/investigations/data/Pages/AviationDataStats2015.aspx#>（最後閱覽日：
2020/08/01）



率，雖由 2012 年之 0.6% 開始有逐年下降趨勢，然死亡率依舊維持於 0.3~0.4%，代表著每一千次道路交通事故中，就約有 4 民民眾因此喪生，每年因道路交通事故死亡人數更是高達至少 1500 位³（附錄三）。

由此可知，搭乘航空器之安全指數係遠高於道路交通工具，然而因航空器之特殊性，事故帶來的災害影響程度，往往是多層面難以估計之龐大損失，這也意味著為了確保航行安全，乘客在搭乘航空器時必須遵守許多有關安全搭乘之規範，始得維護航行安全，成就平安順利之航程。

「航行安全」係一總稱，其包括安全及保安兩個面向。「安全」是比較趨近於常態性規範原則，一般來說係指例行性檢查流程。依照與安全相關之標準作業流程進行步驟檢核，例如：機場地面勤務人員確認得托運（可以帶上飛機也可以托運，像是小於 100ml 液體罐）、不得托運（必須隨身攜帶，像是含鋰電池之電子用品、行動電源、一般打火機等等）、應托運（大於 100ml 的液體罐）、不得承運之行李類別（雷射筆、槍砲彈藥武器等）；海關之 X 光機檢查；航空器機械常備性保養（機務人員依照航空器飛行哩程進行之各種機械保養檢修，確保航空器可執行飛航）；航空器執行飛航前機械功能檢測（前艙組員，俗稱機師，依照航機手冊逐一檢查飛機性能，確定機械運作正常可執行飛航、後艙組員，俗稱空服員，進行標準作業流程之客艙內系統正常及安全檢查等等），上述均屬於安全之範疇。

³ 道路交通事故統計，內政部警政署。載於：
https://www.gender ey.gov.tw/GecDB/Stat_Statistics_DetailData.aspx?sn=d8ZgKN%2fiaMh%2fpOTyS73CFg%3d%3d&d=m9ww9odNZAz2Rc5Ooj%2fwIQ%3d%3d（最後閱覽日：2020/08/01）



「保安」則更多了防範「未知人為風險」之意涵，例如：未被辨識危險品（像是攜帶式氧氣機、過量的乾冰）攜帶上航空器，機組人員（包含前艙組員及後艙組員）得立即辨識並協助機場地勤人員卸載；登機前或登機後，明顯表現出行為失序、情緒失控之乘客、無法或不願意配合安全規範者，為避免起飛後造成其他乘客或機組人員人身安全疑慮而影響航行安全，航空公司可基於航空保安理由行使拒絕承載權拒絕乘客登機。由此可知，航空保安是更加考驗機組人員對於乘客滋擾行為之臨場風險辨識能力，若能透過更全面有效之規範，應更能使機組人員於執行航空保安時有所依據，以達航行安全維護之目的。

隨著開放天空政策推行、廉價航空興起，國與國之間航班愈加頻繁，航空滋擾行為發生頻率亦隨之逐年攀升，根據國際航空運輸協會（International Air Transport Association，下稱國際航運會 IATA）最新統計數據⁴，2017 一整年的滋擾旅客行為數高達 8,731 件，這代表每 1,053 的航班中就會發生一起滋擾行為，而滋擾行為類型發生率佔比前三名排名依序為：不遵守安全規範、喝醉酒或用藥之意識不清行徑、於航機內抽菸（附錄四）。基於航空器對於安全規範之高度要求，航空公司、政府和乘客均愈來愈關注滋擾行為發生頻率及其行為之嚴重性（潛在對機組人員及其他乘客安全之風險），國際航運會 IATA 於 2014 年 6 月舉行的第 70 屆年度大會上宣布，協會針對乘客滋擾行為採取之核心原則為：加強國際法律威懾力，並擴大處罰範圍，以鼓勵執法行動。與航空公司和其他利益相關

⁴ Unruly Passengers Infographic 2017 IATA. 載於：
https://www.iata.org/contentassets/b7efd7f114b44a30b9cf1ade59a02f06/unruly_pax_infographic_2017.pdf（最後閱覽日：2020/08/01）



者進行更緊閉之合作，以防範不守規矩和行為具破壞性之滋擾或干擾事件發生⁵。

國際航運會 IATA 敦促各國政府批准 2014 年《蒙特利爾議定書》(MP14)⁶，

以確保航空公司擁有必要的法律依據，能夠依法起訴少數嚴重不守規矩之乘客，

達成懾懲戒作用。此外，國際航運會 IATA 更提倡應廣泛地使用民事和行政處

罰，以使不守規矩之乘客能夠為自己不當行為承擔責任。

乘客之不循矩滋擾行為一直是全球航空業非常首要處理卻棘手的問題，近年我國民用航空局（下稱民航局）針對多起國籍航班上發生之滋擾行為，肯認航空公司具有設立拒載名單之權利⁷，惟為保護消費者權利，名單之設立須符合比例原則，然比例原則係為公法上概念，是否可適用於航空承運契約之私法領域？再者，細究我國民用航空法（下稱民航法），可見其並未有效將《蒙特利爾議定書》條款內國法化，特別是強調由公權力「加強法律威懾力，並擴大處罰範圍，以鼓勵執法行動」的核心原則幾乎未見蹤影，反而全權交給航空公司經由私法自行規範處理。然本文認為基於航空器之特性，公法之法效力彰顯為民用航空法不可或缺之一塊，包括滋擾行為態樣之定義明確性以及航空公司如何拿捏乘客滋擾行為得拒載理由之界線？如何在與乘客訂立承運契約後，不違反定型化契約所保護之誠信原則下得以決定拒載？甚或同一乘客滋擾行為頻繁為之，是否得設立拒

⁵ How IATA is addressing the issue of unruly passengers. 載於：

<https://www.iata.org/en/policy/consumer-pax-rights/unruly-passengers/> (最後閱覽日：2020/08/01)

⁶ Montreal Protocol 2014, Unruly Passengers, Arab Air Carriers' Organization. 載於：

<https://aaco.org/Library/Assets/Montreal%20Protocol.pdf> (最後閱覽日：2020/08/01)

⁷ 對付機上奧客鬧事！航空公司有拒載黑名單 民航局最高可開罰 5 萬，ETODAY 電子報，<https://www.ettoday.net/news/20190120/1361371.htm#ixzz6La8EpOmX> (最後閱覽日：2020/08/01)



載名單而從此拒絕與此乘客訂立承運契約？這中間牽涉多重項法律關係，在主管機關未明文並要求航空業者必須針對滋擾行為乘客提出懲戒處理辦法前，多以和為貴以客為尊而睜一隻眼閉一隻眼，放任乘客一而再再而三的滋擾行為造成航行困擾。然滋擾行為可輕可重，國際航運會 IATA 若非正視滋擾行為所帶來之潛在風險不得受規制，自不會要求各會員國將《蒙特利爾議定書》條款內國法化。

全球經濟體發展，透過航空器運輸作為商業往返已為常態，為讓航行安全保障愈加完備，本文欲簡析國際民航公約於我國內國法後之法位階及法效力，並檢視各國航空公司定型化承運契約中拒絕承運條款，進而探討我國籍航空公司拒絕承運條款是否符合誠信原則，並透過參考美國聯邦航空總署 (Federal Aviation Administration, 下稱美國航空總署 FAA) 對於滋擾行為之定義，依據比例原則的三項子原則討論其得拒載與得設立拒載名單之可能性。冀望透過主管機關之法規制，肯認航空公司建立得拒載原則與設立得拒載名單，敦促航空公司正視乘客滋擾行為，落實企業經營者以及乘客雙方之航空保安準則要求，有效降低航空滋擾行為發生率。

第二節 研究範圍、方法與架構

本文欲先定性國際公約於內國法化後之法效性，並就逐年攀升之航空保安滋擾行為進行態樣分析，比較 17 大國籍航空公司之拒絕承運契約條款，整理出其拒載條款羅列之滋擾行為，再依私法自治原則探討規範於民法與消費者保護法中



之誠實信用原則，賦予航空公司承運定型化契約之規制及其效力，最後從近年比例原則逐漸部分適用於民法判決之角度，探討應用於航空滋擾行為得列拒載名單之法適用性。本文架構及討論內容簡述如下：

第一章 緒論

第二章 臺灣民用航空保安與滋擾行為

本章簡介民用航空法之歷史背景，因其含括公法與私法、國際法與國內法，具有公私法混合之特殊性，以國際民航組織對於航空保安與航空安全行為態樣之定義，限縮航空保安規範滋擾行為，進而比較 17 大國際航空公司拒絕承運契約條款，統整出得拒載之滋擾行為理由，一致對於「不遵守安全指示」得拒載。

第三章 航空定型化契約及其規制

依民法契約及消費者保護法之定義，航空運送契約係為一定型化契約，受民法誠實信用原則及消費者保護法之保障。本章欲分析航空公司拒絕承運契約條款是否符合誠實信用原則與權利濫用禁止原則，再探討民法第 247 條之 1 項條款及消費者保護法等規制定型化契約之法規於航空運送契約之適用，肯認航空契約拒絕承運條款之契約效力。

第四章 依比例原則設立拒載名單之適法性

本章簡介比例原則歷史發展，並因民航法公私法混合之法特殊性，乘客係透過履行航空契約條款，履行雙方私權義務，亦同時履行公法義務。再依近年二則最高法院判決，依違反比例原則與誠實信用原則而敗訴之實務見解，再次支持本

文對於比例原則得與誠信原則部分適用，作為航空滋擾行為得設立為拒載名單依據之淺見。

第五章 結論





第二章 臺灣民用航空保安與滋擾行為

第一節 序說

自全球化經濟發展後，民用航空業務從過往高端消費之旅外運輸工具，漸漸成為商業上往返各國頻繁之交通工具。此般頻繁化與平價化雖便利了人們地域間之移動，然逐年攀升之乘客滋擾行為亦漸漸為航行安全帶來隱憂。因為航空業是往返國門與國門之間，再加上航行之特殊性，航空保安議題之重要性亦隨之上升，國際民航組織針對各種需規範之航空議題簽署多份國際公約，我國雖非會員國，然為穩定參與國際航空市場，勢必得遵守之。本章欲就簡介民航法發展歷史，進而討論具有舶來法性質之公約條款如何對我國民航法規制帶來影響，再依國際航空組織定義之乘客滋擾行為，對比各大國際航空公司之承運契約條款，最終進行滋擾行為態樣之統整說明。

第二節 民用航空法規範

第一項 民用航空法制定歷史沿革

目前可追溯到最早的航空法規範，是西元 1784 年法國首次以熱氣球載人升空成功後，由巴黎警方頒布規定熱氣球升空前，需事先取得許可，以確保對地面上的居民及其財產不致產生安全危害。⁸時至西元 1903 年美國萊特兄弟(Wright Brothers)首次以具有動力且重於空氣的裝置、並具控制性得持續航行的航空器試

⁸ See PETER H. SAND, GEOFFREY N. PRATT & JAMES T. LYON, AN HISTORICAL SURVEY OF THE LAW OF FLIGHT 5 (1961).



飛成功後，遂開啟航空技術突飛猛進之發展。第一次世界大戰(1914-1918)結束後⁹，同盟國為確保世界和平，首部國際「空中航空管理公約」(Convention on the Regulation of Aerial Navigation，通稱《巴黎公約》Paris Convention)於次年1919年正式問世，其開宗明義四大原則¹⁰，包括9個章節共43條例及8個附約，公約第一項¹¹原則確立「國家領空主權」肯認各國對於其領土及領海上空之空間擁有完全且絕對之管轄主權，再依第二項原則「無害通過權」賦予各國對於航空需求之最大自由，然必須同時顧及被飛越國家之國家安全，並且同時於第三項原則保障國家得基於公共安全或軍事需求等理由而限制其他締約國航空器飛越其領土之特定部分，這是國際對於空域概念的起源。爾後1933年訂立的《華沙公約》及《羅馬公約》相繼明定了航空運輸的業務範疇、票務、承運人責任歸屬等相應法律規範。

直到第二次世界大戰(1939-1945)之後，國際民用航空發展日漸蓬勃，1944年《芝加哥公約》(Chicago Convention on International Civil Aviation)繼受《巴黎公約》對於國家領土領海上方的空域權概念，成立國際民用航空組織(International Civil Aviation Organization，下稱國際民航組織 ICAO)¹²，進一步提

⁹ 王正光；馮潤良；盧芳華(2018)，〈民用航空法制發展史〉，《觀光產業與航空管理期刊》，1卷，頁99-100。

¹⁰ See ICAO Convention Relating to the Regulation of Aerial Navigation, 1 J. Air L. & Com. 94 (1930). 載於：https://applications.icao.int/postalhistory/1919_the_paris_convention.htm (最後閱覽日：2020/08/01)

¹¹ 羅正南(2019)，〈中共東海防空識別區合法性及其影響之研究〉，《復興崗學報》，114期，頁44-45。

¹² See IATA CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES FOR INTERNATIONAL CARRIAGE BY AIR. 載於：<https://www.iata.org/contentassets/fb1137ff561a4819a2d38f3db7308758/mc99-full-text.pdf>. (最後閱覽日：2020/08/01)

出國際民用航空的一般性原則、締約國航空運輸貨物文件規範、承運人的責任和損害賠償等，正式為國際民用航空秩序奠下基石。



第二項 民用航空法之法特性

民用航空法深具複雜性，其體系涵蓋範疇廣泛，例如：領空主權、民用航空器、航空人員、航權航線、空中管制、航空站設備、航空事業管理等等牽涉民航業者、旅客、國家之間，形成一個多面向且具單向性或雙向性之關係，國際民用航空法正是為了規範民航活動之法制體系¹³。依照我國交通部民用航空局航空運輸專論¹⁴定義，民用航空法大致可以整理出以下特性：

一、國際法與國內法

民用航空法在法分類上屬於國內法，然其實質上受國際公約之規制，具有國際法之特質。因航空運輸牽涉國際性經濟活動，跨越國境的交通特殊性需透過國際法規來維持其活動穩定性；此外，為確保航空器往返各國之安全性，制定國際通用之技術標準及安全規範，亦為民航法規之必然特質。因此，民用航空法實為涉外性特質極強的法制體系¹⁵，於制定國內法時需將國際條約公約原則與精神確實含括，此特色從我國《民用航空法》第一條明文「…符合國際民用航空標準法則…」亦可見一斑。

¹³ 王正光；馮潤良；盧芳華（2018），〈民用航空法制發展史〉，《觀光產業與航空管理期刊》，1卷，頁101。

¹⁴ 交通部民用航空局，〈第二章 民用航空法概要〉，《航空運輸專論》，頁20-22。

¹⁵ 王正光；馮潤良；盧芳華（2018），〈民用航空法制發展史〉，《觀光產業與航空管理期刊》，1卷，頁102。



二、公法與私法

航空活動必然牽涉跨越國境行為，因此首當涉及國家主權、領地領空、國家關係等公法規範，在諸多國際條約中《巴黎公約》、《芝加哥公約》、《東京公約》、《海牙公約》等皆屬規範國家間航空公法體系之公約，其本質為管理關係，規範國家與國家、國家與航空運送人及國際機構間之法律關係¹⁶；同時，航空運輸亦牽涉私法行為，例如：運輸合約、財產權利、損害賠償等法律問題，國際條約《華沙公約》即屬規範私法體系之公約。此種公私法交互適用又被稱為「公私法混合性」¹⁷，意指國際間為達航空治安穩定與顧及國民安全福祉，遂以公法手段規制搭乘航空器之應為或不應為行為，而航空業者與旅客間之私法權利義務關係，則是透過義務人在私法上對權利人履行義務，同時在公法上對國家履行義務。

由此可知，民用航空法有舶來法之特性，因其之高度適應性與主動性，廣受國際政治、經濟之影響。我國雖非國際民航組織成員之一，然考量航空活動必要性，且基於國家履行國際條約之義務與責任¹⁸，遂以遵循國際習慣法效力之習慣，將民航公約引入國內法領域，保持其國際法的性質，再依其原則性規制國內航空細則以符合公約條款。

¹⁶ 楊政樺、盧衍良（2019），《民航法規新論》，頁 29，台北：揚智。

¹⁷ 方凱弘；張在欣（2017），〈從「公私法混合」特性進行「涉海性」概念之建立與探究〉，《台北海洋科技大學學報》，9 卷，頁 88-91。

¹⁸ 黃異（2004），〈國際條約及國際習慣法在我國國內法領域中的效力〉，《輔仁法學》，27 期，頁 24-25。



第一款 民航國際公約入國內法之法效力

民航法具公法、私法、國內法、國際法同時共存之法特殊性。基於此特性，各國陸續成立多個國際民航組織，共同負責管轄往返各國領土牽涉主權之空域事務，並由國際民航組織會員共同制定民航國際公約，以規範運輸與航務間須遵循之標準規範。我國雖非會員國，然為與國際經濟接軌，亦遵循民航國際公約內容，將其規制內國法化以符合國際民航規範。

國際公約為國際法之一種¹⁹。關於公約（又稱「條約」）之定義、名稱、制訂程序、生效要件等主要係以1969年簽署之「維也納條約法公約」（Vienna Convention on the Law of Treaties）為基礎²⁰。我國有關國際公約之立法最重要者，係於2009年立法院決議之「公民與政治權利國際公約」與「經濟社會文化權利國際公約」（以下稱「兩公約」），此法案具有憲法重要性之地位。兩公約施行法第2條明文：「兩公約所揭示保障人權之規定，具有國內法律之效力。」此等「特別轉換」（Special transformation）方式，使得國際法上本對我國無約束力之公約，得成為國內法之一部分，並具有國內法效力²¹。

依據我國司法院釋字第329號解釋理由書²²之闡述：「憲法所稱之條約係指中華民國與其他國家或國際組織所締結之國際書面協定，包括用條約或公約之名

¹⁹ 李建良（2014），〈論國際條約的國內法效力與法位階定序國際條約與憲法解釋之關係的基礎課題〉，《憲法解釋之理論與實務》，第八輯，頁181。

²⁰ 李建良（2014），〈論國際條約的國內法效力與法位階定序國際條約與憲法解釋之關係的基礎課題〉，《憲法解釋之理論與實務》，第八輯，頁181-182。

²¹ 黃昭元（2010），〈臺灣法律發展回顧：憲法〉，《國立臺灣大學法學論叢》，39卷2期，頁19。

²² 司法院大法官釋字第329號解釋文。



稱，或用協定等名稱而其內容直接涉及國家重要事項或人民之權利義務且具有法律上效力者而言。其中名稱為條約或公約或用協定等名稱而附有批准條款者，當然應送立法院審議，其餘國際書面協定，除經法律授權或事先經立法院同意簽訂，或其內容與國內法律相同者外，亦應送立法院審議。」其將「條約」定義為「中華民國與其他國家或國際組織所締結之國際書面協定」，與維也納條款公約之定義相符²³。

第二款 國際公約於我國內國法生效之法制規範

國際法或國際公約本該是國與國之間維持互動，共同協調磋商後制定之國際規範²⁴。然我國於國際地位特殊，為順應世局不自外於國際規範始能維持全球互動，再加上民航業之必然跨越國土領地之特性，既使非民航組織會員國，我國對於民航國際公約勢必得內國法化。

國際公約之內國法化，使其取得國內法之效力，雖然目前於我國法位階地位如何尚無明文規範，然若自一國法規範秩序分析，公法領域之法位階由上而下由抽象至具體，大抵分為憲法、法律、命令、裁判/行政處分/行政契約等4個層次。國際公約屬於抽象範圍，其法位階可有憲法、法律、命令等三種選項²⁵。

²³ 李建良（2014），〈論國際條約的國內法效力與法位階定序國際條約與憲法解釋之關係的基礎課題〉，《憲法解釋之理論與實務》，第八輯，頁206。

²⁴ 李建良（2014），〈論國際條約的國內法效力與法位階定序國際條約與憲法解釋之關係的基礎課題〉，《憲法解釋之理論與實務》，第八輯，頁179。

²⁵ 李建良（2014），〈論國際條約的國內法效力與法位階定序國際條約與憲法解釋之關係的基礎課題〉，《憲法解釋之理論與實務》，第八輯，頁218-220。



目前我國係將國際公約做為法源依據內國法化成民航法規內容，並因應國際民航組織隨時公佈之最新命令，將其命令內容轉化為我國民航命令後，行文至國籍航空公司命其遵守。

第三節 航空保安之定義與範疇

第一項 航空安全與航空保安之區別

「安全 safety」與「保安 Security」在使用時極易混淆，欲區分其差異首先可就英文定義著手。根據牛津字典定義²⁶，「safety」係指「一個狀態或一個環境下的不危險、不致受傷害」(the state of being safe and protected from danger or harm; the state of not being dangerous); 而「Security」則係指「為確保國家與財產不受攻擊或傷害而採取的行動，為防止事情惡化的保護行為」(the activities involved in protecting a country, building or person against attack, danger, etc.; protection against something bad that might happen in the future)。由此可看出，其不同處在於「Safety」是確保危險排除、安全確認；而「Security」則為免於受到攻擊而產生傷害的保護。

另有國外學者²⁷表示，Safety 事件之發生，多為出自自然發生現象、或不可抗之非故意人為因素，即為「意外」；而 Security 事件則係人為故意行為。因此兩

²⁶ Oxford Learners' Dictionaries.

載於：<https://www.oxfordlearnersdictionaries.com> (最後閱覽日：2020/08/01)

²⁷ See JIEFANG HUANG, AVIATION SAFETY THROUGH THE RULE OF LAW: ICAO'S MECHANISMS AND PRACTICES p.5-7 (2009). 載於：<https://books.google.com.tw/books?id=louWDwAAQBAJ&hl=zh-TW> (最後閱覽日：2020/08/01)



者所帶來的法律性質²⁸也有不同，非故意特定的 Safety 多以過失(negligence)論；而 Security 則多具有犯罪或惡意意圖(criminal or malicious intent)。

第二項非法干擾行為與滋擾行為之區別

影響航空運輸安全之危害，可概括分為兩類：非法干擾行為及滋擾行為。兩者於定義及呈現態樣雖稍有不同，然其同為影響飛航安全的危險因子，皆屬航空保安致力防範之範疇。

第一款 非法干擾行為定義與態樣

國際公約中「非法」之用詞最早出現在 1963 年《東京公約》第 14 條條文；1970 年《海牙公約》於公約名、序言及第 1 條亦使用了「非法」一詞；次年 1971 年《蒙特利爾公約》始開始使用「非法行為」一詞；時至 1974 年發佈《芝加哥公約》第 17 號附約第 1 版則首次出現了「非法干擾行為」一詞。由於干擾行為足以危害飛航安全，普遍被認定此等行為已具有違法可罰性。依照《芝加哥公約》第 17 條附約 2006 年第 8 版²⁹內容，我國規範於民用航空保安管理辦法第 2 條第 1 款，非法干擾行為意指危及民用航空安全之下列行為或預備行為：

一、 非法劫持航空器；

²⁸ See Gautam Acharya, Legal Aspects of Aviation Security Measures Taken at Airports, THESIS (LL.M.) MCGILL UNIVERSITY, at 16 (August 2005). 轉引自：許鼎正 (2010)，《國際航空法下航空保安之近期發展》，頁27，東吳大學法學院法律學系碩士班碩士論文。

²⁹ Safeguarding International Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference, Annex 17 to the Convention on International Civil Aviation Security, Chapter 1 (8th Edition April 2006). 載於：<https://www.scribd.com/document/52696237/ANNEX-17-Security> (最後閱覽日：2020/08/01)



- 二、 毀壞使用中之航空器；
- 三、 在航空器上或航空站內劫持人質；
- 四、 強行侵入航空器、航空站或航空設施場所；
- 五、 為犯罪目的將危險物品或危安物品置入航空器或航空站內；
- 六、 意圖致人死亡、重傷害或財產、環境之嚴重毀損，而利用使用中之航空器；
- 七、 傳遞不實訊息致危及飛航中或停放地面之航空器、航空站或航空設施場所之乘客、組員、地面工作人員或公眾之安全。

細觀這七大類別，學者賀元驊歸納出非法干擾行為具有以下三種性質³⁰：

一、 違法可罰性(unlawful and punishable)：

普遍認為非法干擾行為因危害航空器內或航空設施周遭人事物的安全已為犯罪行為，因此明定法律規範或禁止性規定，作為行為人犯罪構成要件成立之依據。

二、 主觀犯罪意圖(intent to act)：

非法干擾行為人須具有明顯的主觀犯罪意圖，其客觀犯罪行為時，知悉犯罪行為確實違反航空刑法，滿足主觀犯罪意圖，不存在過失類型；反觀滋擾行為，行為人雖主觀故意擾亂航空秩序，然其有時不具有主觀犯罪意圖，僅具過失性。此特性為非法干擾行為與滋擾行為極大的差異。

三、 損害嚴重性(serious damage)：

³⁰ 賀元驊 (2009)，《航空保安原理》，頁 13，中國民航出版社。轉引自：許鼎正 (2010)，《國際航空法下航空保安之近期發展》，頁 36，東吳大學法學院法律學系碩士班碩士論文。



現代非法干擾行為所帶來的損害，已從單純的財產損失，提升到造成國家安全、國際秩序之動盪的層級，其事前規劃之動機性，自然與動機較單純之滋擾行為不同。

第二款 滋擾行為定義與態樣

依照《芝加哥公約》第 17 條附約 2006 年第 8 版³¹定義，具破壞性行為乘客(Disruptive passenger)意指「乘客不遵守機場或飛機上的行為準則，或者不遵守機場工作人員或機組人員的指示，從而擾亂機場或飛機上的良好秩序和紀律」(A passenger who fails to respect the rules of conduct at an airport or on board an aircraft or to follow the instructions of the airport staff or crew members and thereby disturbs the good order and discipline at an airport or on board the aircraft.)。另美國聯邦航空總署 (Federal Aviation Administration, 下稱美國航空總署 FAA) 2007 年 10 月 1 日頒布指令 2150.3B³²將「滋擾行為」定義泛指乘客在飛行器中表現出以下行為：

- 一、 飛機航行中，言語攻擊、威脅、恐嚇、或於機組人員執行其職務時干擾之
(Assault, threaten, intimidate or interfere with crewmembers in the performance of the crewmembers' duties while an aircraft is being operated);

³¹ Safeguarding International Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference, Annex 17 to the Convention on International Civil Aviation Security, Chapter 1 (8th Edition April 2006).

³² FAA Compliance and Enforcement Program Order 2150.3B, chapter 4, p.4-32 (2007). U.S. Department of Transportation. Federal Aviation Administration.載於：
https://www.faa.gov/documentLibrary/media/Order/FAA_Order_2150_3B_W-Chg_13.pdf (最後閱覽日：2020/08/01)



- 二、肢體攻擊、威脅將肢體攻擊飛機上的任何人（包括機組人員）(Physically assault, threaten to physically assault any individual on board an aircraft, including any crewmember);
- 三、對飛機安全或機上其他人安全，構成立即威脅的行為(Otherwise act in a manner that poses an imminent threat to the safety of the aircraft or to others on board the aircraft)。

美國航空總署 FAA 亦於同份法令指出，不守規矩乘客(Unruly Passengers)的行為，確實可能構成飛航安全的嚴重風險，基於此理由應制定其相對應之罰則。

於 2018 年 9 月 18 日美國航空總署 FAA 最新指令 2150.3C³³，明文指出為達到懲罰和威懾目的，必須根據乘客之滋擾行為不論輕重程度均給予責罰。首先，確定罰則範圍，執法單位可使用以下四步驟確定適用導致侵權之單獨滋擾行為之特定責罰範圍³⁴：

步驟一、確認滋擾行為之嚴重程度

美國航空總署 FAA 規定了可接受之行為標準。此行為分為三級別，級別一表示最不嚴重，級別三表示最嚴重的違規。可參照表 1.以辨識乘客滋擾行為屬 12 種可能滋擾行為態樣之嚴重程度。

³³ FAA Compliance and Enforcement Program Order 2150.3C, chapter 9, p.9-29 (2018). U.S. Department of Transportation. Federal Aviation Administration. 載於：https://www.faa.gov/documentLibrary/media/Order/FAA_Order_2150.3C.pdf (最後閱覽日：2020/08/01)

³⁴ FAA Compliance and Enforcement Program Order 2150.3C, chapter 9, p.9-1-9-2 (2018). U.S. Department of Transportation. Federal Aviation Administration. 載於：https://www.faa.gov/documentLibrary/media/Order/FAA_Order_2150.3C.pdf (最後閱覽日：2020/08/01)



步驟二、確認此滋擾行為之可責罰性。依行為人行為時之主觀意識(分三類)——

(一) 主觀意識一：疏於注意的、未留意的(Careless)

係指行為人之滋擾行為為無意為之，即於正常情況下應可注意，行為人卻未注意之行為。例如：不知不可飲用自行攜帶之酒精性飲料遂飲用之。係最輕微之滋擾行為等級，所有種類之滋擾行為均具備此等級之責罰性。

(二) 主觀意識二：魯莽的、不計後果的(Reckless)

係指行為人之滋擾行為明確表現出對安全或安全準則完全漠視或持續漠視，不在乎其行為對安全帶來之影響。例如：起飛降落階段應該安坐位置並繫妥安全帶，然行為人拒絕配合，堅持不繫安全帶，甚或起身行走客艙等漠視飛機起降安全準則。

(三) 主觀意識三：故意的、有意圖的(Intentional)

係指行為人之滋擾行為為故意為之，行為人已知該行為違反法令、法規或被禁止仍故意為之。例如：對機組人員或是其他旅客進行肢體攻擊，致其他人有人身安全之虞之行為。

步驟三、比對責罰矩陣圖辨識其可受責罰之範圍

責罰矩陣圖係根據滋擾之嚴重程度與行為人之違法行為，將應受制裁的範圍從低規制至最大，執法單位確定滋擾之嚴重程度與行為人之違法行為，使用「責罰矩陣圖」確定其適用之制裁範圍。可參照表 2.責罰矩陣圖。

步驟四、確認滋擾行為人其應受之責罰



一旦執法單位依責罰矩陣圖確定了制裁範圍後（低，中，高或最大），即可依「制裁範圍表」³⁵給予滋擾行為人應有之罰則。

表 1：干擾機組人員和乘客違規行為列表與其威脅風險嚴重程度對應表³⁶

行為態樣	嚴重程度 (等級越高威脅風險越高)
(1) 使用雷射產品干擾機組人員 (Using a laser to interfere with a crewmember)	等級三
(2) 干擾機組人員作業 (Interference with a crewmember)	等級二
(3) 違反 49 U.S.C. § 46318 規範，人身攻擊或 威脅毆打飛行或機組人員 (Physically assault or threaten to physically assault a flight or cabin crewmember under 49 U.S.C. § 46318)	等級三
(4) 違反 49 U.S.C. § 46318 規範，人身攻擊或 威脅毆打飛行中被賦予強制執法力的人員	等級三

³⁵ FAA Order 2150.3C, Figure 9-2: Sanction Ranges Table.

³⁶ FAA Order 2150.3C, Fig.9-9-i. Interference with Crewmembers and Passenger Violations. 美國法典 United States Code, U.S.C., Title 49, Chapter 463, Section 46318- Interference with cabin flight crew.



<p>(Physically assault or threaten to physically assault a person assigned to perform a law enforcement function on a flight under 49 U.S.C. § 46318)</p>	
<p>(5) 違反 49 U.S.C. § 46318 規範，人身攻擊或威脅毆打機組人員以外之人</p> <p>(Physically assault or threaten to physically assault an individual other than a crewmember under 49 U.S.C. § 46318)</p>	<p>等級二</p>
<p>(6) 違反 49 U.S.C. § 46318 規範，對飛行、機組人員或其他人進行性侵犯行為或威脅性侵犯行為(Sexually assault or threaten to sexually assault a flight or cabin crewmember or other individual under 49 U.S.C. § 46318)</p>	<p>等級三</p>
<p>(7) 違反 49 U.S.C. § 46318 規範，以對飛機安全或飛機上其他人的集體安全構成緊急威脅的行為</p>	<p>等級三</p>



(Acts in a manner that poses imminent threat to safety of aircraft or collective safety of other individuals on aircraft under 49 U.S.C. § 46318)	
(8) 機上抽菸行為 (Smoking on aircraft)	等級三
(9) 破壞煙霧偵測器 (Tampering with a smoke detector)	等級三
(10) 無法配合繫緊安全帶或是安坐於指定的座位(Failure to fasten seat belt/harness or failure to occupy approved seat or berth when required)	等級二
(11) 未經允許即使用攜帶式電子用品 (Unauthorized operation of a portable electronic device)	等級一
(12) 飲用自行攜帶之酒精性飲料 (Drinking alcoholic beverage not served by carrier)	等級一



表 2：責罰矩陣圖³⁷

	疏於注意的、未留意的	魯莽不計後果的/故意有意圖的
等級一	低度	中度
等級二	中度	高度
等級三	高度	最大值

綜合美國航空總署 FAA 提供的兩大滋擾行為責罰參考矩陣，本文將其整理如下：

表 3：FAA 12 種滋擾行為態樣與責罰矩陣整理表（圖表來源：本文自製）

等級一(輕度風險)	等級二(中度風險)	等級三(重度風險)
未經允許即使用攜帶式 電子用品	干擾機組人員作業	使用雷射產品干擾機組 人員
飲用自行攜帶之酒精性 飲料	人身攻擊或威脅毆打機 組人員以外之人	人身攻擊或威脅毆打飛 行或機組人員
	無法配合繫緊安全帶或 是安坐於指定的座位	人身攻擊或威脅毆打飛 行中被賦予強制執法力 的人員

³⁷ FAA Compliance and Enforcement Program Order 2150.3C, Figure 9-1: Sanction Matrix, chapter 9, p.9-4 (2018). U.S. Department of Transportation. Federal Aviation Administration. 載於：
https://www.faa.gov/documentLibrary/media/Order/FAA_Order_2150.3C.pdf (最後閱覽日：
 2020/05/15)

		對飛行、機組人員或其 他人進行性侵犯行為或 威脅性侵犯行為
		以對飛機安全或飛機上 其他人的集體安全構成 緊急威脅的行為
		機上抽菸行為
		破壞煙霧偵測器

以上所規範 12 種滋擾行為態樣，過半屬於重度風險等級三的危險行為，由此可知，滋擾行為雖不若非法干擾行為具有主觀犯意上之明確性，造成之損害嚴重程度也不至非法干擾行為之重大，然其言語、肢體暴力所帶來之威脅與攻擊、明知並有意之不循矩行為，其所潛在之危險，對航空器內之其他乘客與機組人員帶來心理或生理層面之影響，及對飛行安全帶來之不確定性，已漸為國際民航組織認定為必須重視並立法規範之航空安全風險因子。

第四節 拒絕承運條款與拒載滋擾行為

第一項 17 國國際航空公司拒絕承運條款比較

以下為本文統整北美洲、歐洲、東北亞、東南亞、中東、大洋洲共 15 家國際航空公司承運契約，表列出因違反飛航安全或航空保安而拒絕承運理由：



表 4：15 家國際航空公司拒載理由統整表（圖表來源：本文自製）

航空公司	書面通知拒載	酒精藥物影響精神狀況	侮辱、威脅、暴力	不遵守安全指示	干擾機組人員執勤	引起他人反感不適	損害資產
德國漢莎	●	●	●	●	●	●	●
荷蘭皇家	●	●	●	●	●		●
瑞安	●	●	●	●	●		
英國維珍		●	●	●	●	●	●
全日空				●		●	●
日航				●		●	●
大韓		●	●	●	●		
泰航		●		●		●	
新加坡				●		●	
菲律賓		●	●	●	●	●	●
阿聯酋	●	●	●	●			
卡達		●		●		●	
阿提哈德	●	●	●	●		●	
澳航	●	●	●	●	●	●	●
紐西蘭	●			●		●	
共計	7	11	9	15	7	11	7



由表格統計可以看出 15 家國際航空公司一致對於「不遵守安全指示」採最高標準得拒載，由安全規範延伸出乘客若因酒精或藥物影響精神狀況、出現情緒失控引發之辱罵甚至暴力行為、或是刻意干擾地勤、航務、機組人員執勤、進而作出對航機、航空公司財產有損害破壞之行為等等，視情節輕重，航空公司擁有最終決定權得於以拒載。唯獨「以書面通知往後不再承運乘客或是乘客之行李」之規定，僅有德國漢莎航空、荷蘭皇家航空、阿聯酋航空、阿提哈德航空及澳洲航空五家航空公司明文於運送條款，可看出對於不循規矩之乘客會採取強硬拒載決策的航空公司佔比不高。

第二項 臺灣國際航空公司拒絕承運條款比較

第一款 中華航空

依照中華航空國際航線旅客及行李運送條款³⁸，第八條「拒絕承運及限制承運」與飛航安全及航空保安規範如下：

8.1 拒載權

華航經合理判斷後，若認定有以下任一情形，華航得拒載任何旅客或其行李：

8.1.1 拒載是為了安全所必須的行為；或

8.1.2 如旅客違反了任何本運送條款及/或航空公司的規定；或

³⁸ 國際航線旅客及行李運送條款，中華航空公司官方網站。載於：<https://www.china-airlines.com/hk/zh/terms-and-conditions/transportation-clauses>（最後閱覽日：2020/08/01）



8.1.3 拒載是為了遵守班機起飛、飛入或飛越之任何國家的法律、規定或命令之必要行為；或

8.1.4 旅客的行為、年齡、精神或身體的狀況的狀況（包含來自酒精或藥物的影響）有以下之情況：

8.1.4.1 需要華航特別的協助，及依第 6.8 條規定之安排；或

8.1.4.2 會導致其他旅客不舒服或反感；或

8.1.4.3 會危及本人或其他旅客生命或財產之安全者；或

8.1.4.4 包含但不限於在航程期間，或在登機或離機等待接駁航班之期間或之前，對華航地勤人員或客艙組員或其他旅客使用威脅性、辱罵性或侮辱性言辭或實施威脅、辱罵或侮辱行為；或

8.1.4.5 呈現出對本人或其他旅客、客艙組員、飛機或飛機上的任何人員或財產有發生危害或危險；或

8.1.4.6 華航合理懷疑旅客非法持有毒品；或

8.1.5 旅客未能遵守華航依法令規定所採取之必要措施，包括違反本運送條款中提及的危險或違禁物品之運輸的條款送條款；或

8.1.6 旅客於辦理登機、登機時或在航空器上有犯罪行為；或

8.1.7 旅客拒絕接受安全檢查；或

…（中間省略）

8.2 拒載通知

除第 8.1 條所載事由外，經書面通知旅客將不提供旅客或旅客行李之運輸服務後，華航有權拒載該旅客及其行李。如果旅客在拒載通知生效後試圖登機，華航將會予以拒載。

8.3 拒載之後果

8.3.1 如旅客根據第 8.1 條及第 8.2 條之規定遭拒絕搭載或請求下機，華航得取消該旅客機票未使用的部分，且該旅客得就機票未使用的部分退費。

8.3.2 在第 8.3.1 條未使用機票退費的情形，就拒絕搭載或請旅客下機所生的任何損害，不論依照侵權行為、契約或其他規定，華航不負任何責任，且針對因旅客遭拒絕搭載或請求下機而產生的直接或間接費用，包含航班改降的費用，華航得請求賠償。

06.Jan.2020 版本

第二款 長榮航空

長榮航空運送條款第七章「拒絕運送及運送限制」與飛航安全及航空保安規

範³⁹如下：

7.1 拒絕運送的權利

³⁹ 運送條款，長榮航空公司官方網站。載於：<https://www.evaair.com/zh-tw/index.html?aka-clientref=app>（最後閱覽日：2020/08/01）



審慎評估後，長榮航空得於任何時間以書面通知旅客拒絕承載旅客或其行李；在這種情形下您可以退費。若發生下述任一情形，長榮航空得拒絕承運旅客或其行李；

7.1.1 為了遵守任何政府法律、規定或命令而採取的措施；

7.1.2 運送該旅客或其行李可能危及其他旅客或組員的安全、健康、舒適或便利性；

7.1.3 旅客的身心狀態，含受酒精或藥物、毒品影響，會對旅客自己、其他旅客、機組員之人身財物造成風險；

7.1.4 旅客過往搭機經驗曾發生不當行為，長榮航空公司認為未來仍可能發生類似行為者；

7.1.5 旅客拒絕配合安全檢查；

…（中間省略）

7.1.10 旅客無法遵守長榮航空公司飛航安全及安全檢查之指示。

為求明瞭，茲先統整我國兩大國籍國際航空公司前述對於拒載乘客章節之內容如下：

表 5：臺灣國際航空公司拒載理由統整表（圖表來源：本文自製）

航空公司	書面通知拒載	酒精藥物影響精神狀況	侮辱、威脅、暴力	不遵守安全指示	干擾機組人員執勤	引起他人反感不適	損害資產
中華航空	●	●	●	●	●	●	●
長榮航空	●	●		●	●	●	

共計	2	2	1	2	2	2	1
----	---	---	---	---	---	---	---

由上開圖表可見，中華航空較以細節明列拒載理由，可包括：因安全所必須、因酒精或藥物影響精神或身體、或是行為會導致其他旅客不適反感、危及本人或其他旅客生命或財產之安全者，以及對地勤人員或客艙組員或其他旅客使用威脅性、辱罵性或侮辱性言辭或實施威脅、辱罵或侮辱行為等等而施行；反觀，長榮航空則係以概括性方式敘述，包括：因旅客之身心狀態（含受酒精或藥物、毒品影響）而危及其他旅客或組員的安全、健康、舒適或便利性得予拒載，於解釋上保留較大的空間。惟須特別注意者，長榮航空載明拒載理由之一為「旅客過往搭機經驗曾發生不當行為，長榮航空公司認為未來仍可能發生類似行為者」，本文認為本條款意涵著航空公司確會紀錄旅客曾經發生之滋擾行為，並列為往後承載與否之參考，為明示拒載名單設立機制之契約條款。

第三項 小結

滋擾行為係一概括性用詞，舉凡不循規矩、精神狀態不穩定、行為失控、藥物影響、酒醉、妨礙航機或機場良好秩序等脫序行為皆屬其範疇。統整包含我國兩大國籍航空公司之運送契約，可以看出航空公司對於拒載之認定，確實以影響飛行安全風險因子高低為唯一依歸。

為求明瞭，本文加總前揭 15 家他國國際航空公司與 2 家我國國際航空公司得拒載理由統計表格如下：

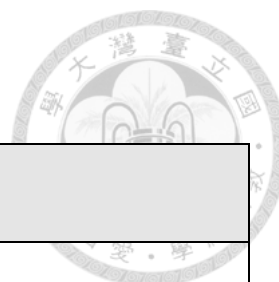


表 6：17 國際航空公司拒載理由統整表（圖表來源：本文自製）

拒絕承運理由	總計
不遵守安全指示	17
酒精藥物影響精神狀況	13
引起他人反感不適	13
侮辱、威脅、暴力	10
干擾機組人員執勤	9
已書面通知拒絕承運	9

「不遵守安全指示」係為統整後 17 家國際航空公司唯一均認列為拒載理由。其行為認定範圍自旅客於機場辦理登機手續時，對於地勤人員之安全指示不遵守，至上機後對於機組人員之安全指示不遵守，均屬於不遵守安全指示之範疇。

於航班上與安全相關之指示包含：將手提行李置放於安全指定之位置、於繫緊安全帶廣播或燈號響起時確實繫妥、起飛降落時豎直椅背、起飛降落時開啟遮陽板、航班全面禁菸、不得嘗試遮蔽或損毀煙霧偵測器等。物品妥適安放與安全帶繫緊係為確保於起降過程通過不穩定氣流時，不會有飛起物砸傷乘客、或是乘客飛離座位受傷；起降時豎直椅背與開啟遮陽板係為確保乘客與機組人員得確實觀察機外狀況，並當緊急狀況發生時，人體保持接受衝擊最適宜之物理姿態、及



確保逃生路線通暢；全面禁菸、不得嘗試遮蔽或損毀煙霧偵測器係屬最嚴重違反安全指示項目。

2017 年國際航運會 IATA 之統計數據⁴⁰雖然將不遵守安全規範與於航機內抽菸分成兩個滋擾行為而分別佔據第一位及第三位，然本文認為航班全面禁止吸煙以避免機上引發火災已為全球航空公司之共識，可與不遵守安全規範認列同款。

美國運輸安委會 NTSB 在回顧運輸類航空器於 1983 至 2000 年間涉及飛行中火警之失事後⁴¹，建議美國航空總署 FAA 建立可茲遵循之指引。於 2004 年 1 月 8 日函頒 AC 120 80 「In Flight Fires」提供業者參考。文件指出飛行中火警肇因之可能包括：(1) 線路失效、(2) 電器組件失效、(3) 雷擊、(4) 分氣洩漏 (Bleed Air Leaks)、(5) 斷電器保護故障等；另隱藏火源之特徵包括：(1) 不正常操作或組件失效、(2) 斷電器跳開、(3) 熱點、(4) (臭) 氣味、(5) 可見景象--煙霧。

航空器為有效利用空間，機艙多以最小空間使用方式設計，因此包含安裝於艙頂之空調系統、安裝於客艙地板之影視系統、以及供應全客艙電源照明之電線安排，都因其隱蔽且緊鄰的設計容易成為隱藏式火災之肇因。抽菸行為自然屬火災危險因子之一，其風險在於菸蒂為一熱點，現今所有民航運輸航空器皆為禁菸航班，不循規矩之乘客為一解菸癮，多只能選擇在洗手間偷偷抽菸，若乘客將菸蒂丟棄於洗手間垃圾桶中，就可能引發隱藏火源熱點悶燒，此亦為航空器洗手間

⁴⁰ Unruly Passengers Infographic 2017 IATA.
https://www.iata.org/contentassets/b7efd7f114b44a30b9cflade59a02f06/unruly_pax_infographic_2017.pdf (最後閱覽日：2020/08/01)

⁴¹ In-Flight Fires. U.S. Department of Transportation Federal Aviation Administration. 載於：
https://www.faa.gov/documentlibrary/media/advisory_circular/ac_120-80a.pdf (最後閱覽日：2020/08/01)

內必安裝煙霧偵測器之理由，係為讓機組人員能在最短的時間內發現有不知名火源，始能快速進行滅火程序。



參照同份文件，分析自 1983 年至 2000 年共 4 個火災失事班機，再比照自 1969 年至 1998 年 7 個航班從機組人員發現有隱藏火源存在後，直到變成無法控制之災難而失控，經概略評估發現，發生隱藏火源之航空器，僅約有 1/3 能在火源變成無法控制前飛抵機場，推估其倖存需求時間平均為 15-20 分鐘。代表自機組人員發現有火源發生，若無法於 8-10 分鐘內進行撲滅，大概 15-20 分鐘後整個航空器即會燒毀。係以不聽從安全指示所帶來之風險為多數航空公司所肯認得拒載理由，其中又以違反禁菸安全指示為最。



第三章 航空定型化契約及其規制

第一節 前言

隨著世界地球村無國界概念，國與國的交通往返愈加頻繁，加上如雨後春筍般出現的廉價航空，航空器已從以往少數人才能搭乘的高消費力交通工具，漸漸演變成如火車、公車一般的大眾運輸工具。雖然結果顯示航空器之搭乘安全性遠高於地面交通工具，然航空器具備之空間特殊性——不論是密閉客艙或航行於空中——則讓每一次的意外皆產生鉅額甚至無法彌補之損失，也因此飛航安全的把關更是當今航空業首重之議題。

基於國際公約要求，各航空公司必須針對已規範之違反航行安全行為採取行動，輕則口頭告誡、重可拒載乘客，行為脫序至列為永久拒載名單更甚有之。然現今航空運送契約皆為定型化契約，單方面制定對乘客如此不利的契約內容會不會有違反契約正義之嫌？造成的權益損害，乘客可否依消費者保護法提出救濟及損害賠償？本文將就定型化契約及消費者保護法角度分析航空定型化契約條例規範。



第二節 私法自治與契約自由原則

私法自治係為私法領域最高指導原則，其意義為：當事人得依其自由意思創設、變更及消滅其私法上之生活關係⁴²。亦可謂，實現私法自治原則的手段，即為法律行為⁴³。旨在保障經濟活動的運作，不受國家權力的干預或支配，而是經由個人意思決定而體現之自由，蓋透過兩股力量之協力，一為「自我利益」，一為「法律規範」相互達成之私關係平衡。

私法自治原則涵蓋許多面向，契約自由原則雖非私法自治原則之全部，然最能體現私法自治原則強調之個人意思法律效益。

第一項 私法自治原則

私法自治原則，意指私法關係得依兩個權利主體意思表示，形成其私法上權利義務關係⁴⁴。此原則與經濟學上之自由經濟思想關係密切，是以個人於私人經濟活動範圍內，追求自我利益最佳化時，國家應盡量減少干預。私法自治之體現係法律行為，蓋指當事人透過將內心同意欲發生私法上效果之意思，表示於外部行為，進而產生一定私法效果之法律事實，此即為法律行為。私法自治與法律行為為可謂相互依存，法律行為的功能係為實現私法自治原則，而實踐私法自治原則

⁴² 詹森林（1993），〈私法自治原則之理論與實務——臺灣法制發展之情形〉，《國立臺灣大學法學論叢》，22卷2期，頁356。

⁴³ 陳自強（2018），《契約之成立與生效》，頁9，台北：元照。

⁴⁴ 王澤鑑（2015），《民法總則》，頁267-274，台北：自刊。



亦必須借助於法律行為。惟法律行為係以意思表示為要件，始發生法律上之效力

⁴⁵。

私法自治原則適用於一切私法關係，並且表現在各種制度上，其中最主要者乃「契約自由」。契約自由係指當事人透過意思表示合致，締結契約，取得權利並同時負擔義務，其具體化內容包括有四⁴⁶：

- 一、 締結自由：即締結契約與否，由當事人自由決定。
- 二、 相對人自由：即與何人締結契約，由當事人自由選擇決定。
- 三、 內容自由：即契約內容，由當事人自由決定。
- 四、 方式自由：即契約原則上依意思合意即可成立，不以踐行一定方式為必要。

蓋契約自由對於經濟活動之功能可略以簡化性與靈活性兩面向說明。「簡化性」係指訂約方式簡單與迅速，口頭合意即可有效成立契約，對於促進經濟活動之效率助益慎大；「靈活性」係指當事人得依其需要，量身打造兩方合意契約，惟須注意當事人締約內容不得違反強行法規及公序良俗，始符合契約正義之規範

⁴⁷。

第二項 契約自由原則

私法自治在現代市場經濟的機能，係透過契約自由原則所體現，其機能的正當發揮需以當事人的自由平等為前提，始足確保契約內容之妥當性，若契約雙方

⁴⁵ 詹森林（1993），〈私法自治原則之理論與實務——臺灣法制發展之情形〉，《國立臺灣大學法學論叢》，22卷2期，頁356-360。

⁴⁶ 王澤鑑（2015），《民法總則》，頁268-274，台北：自刊。

⁴⁷ 詹森林（1993），〈私法自治原則之理論與實務——臺灣法制發展之情形〉，《國立臺灣大學法學論叢》，22卷，頁363-365。



之締約能力顯失平衡時，此契約是否符合公平正義之要求，即有疑義。是以契約自由原則雖蘊含其簡化性及靈活性等促進社會經濟效率之特色，然其亦應受法律限制，以維持社會秩序及維護契約正義。王澤鑑教授認為可透過三點之限制以達其目的⁴⁸：

一、 締約自由及相對人自由的限制

法律應設強制締約約規定，從事特定行業者負有與相對人地約的義務。特定行業者包含兩類別：(1)具有民生需求供應的獨佔公共事業。其為人民生活仰賴之供應者，法律應明訂其負有地約之義務，例如：電信、郵政、自來水、鐵公路等欠缺真正地約自由地位者，非有正當理由，不得拒絕客戶；(2)醫療契約。基於對生命健康的重視，醫療人員非有正當理由，不得拒絕診療。

二、 契約內容自由的限制

當事人對於意思表示之形塑範圍並非不受任何限制，民法設有兩項基本規範，即第 71 條：「法律行為，違反強制或禁止之規定者，無效。」以及第 72 條：「法律行為，有背於公共秩序或善良風俗者，無效。」必須符合兩大民法基本要件，才能產生法律效果。

⁴⁸ 王澤鑑 (2015) , 《民法總則》 , 頁 270-274 , 台北 : 自刊。



三、方式自由的限制

民法就若干契約設有應踐行的方式，必須符合個別法條所規定之形式，始能生效。此規定屬強制規定，不能用當事人間合意排除適用⁴⁹。例如：書面、證人、公證等要式行為。

細究王澤鑑教授提出之三點限制可知其主要涉及契約成立階段，然契約關係存續中亦會遇到需要變更契約內容抑或終止契約之可能，因此陳自強教授⁵⁰更進一步認為，契約自由原則內涵應含括契約成立至契約終止，分為六項自由內容：

一、締約自由

任何人均能自由決定是否要成立一契約。

二、相對人選擇自由

任何人均能自由決定契約相當人，通常會一併考慮與誰訂立某契約，此與第一項有密切不可分立之關係。

三、方式自由，包括

(一) 契約不要式原則—債權契約原則上為不要式，法規定為例外。與

(二) 約定方式自由—當事人自由約定契約成立方式。

四、內容自由，為契約自由之靈魂，包括

⁴⁹ 黃立 (2005)。〈契約自由的限制〉，《月旦法學雜誌》，總號：125，頁 5-22。

⁵⁰ 陳自強 (2018)，《契約之成立與生效》，頁 141-143，台北：元照。



(一) 類型自由—係指當事人得創設法律所無之契約類型，許多交易上常見但法律上未規定之契約類型，均係契約實務界透過內容自由而創設出來，例如加盟店契約、融資性租賃契約等。

(二) 以契約排除任意規定之適用—係指即使當事人約定之契約類型，屬於法律有名契約類型，仍然得以契約排除法律任意規定的適用。法律任意規範之功能主要係在補充當事人意思之不足，例如民法第 354 條物之瑕疵擔保責任即屬任意規定，然若當事人以超低價出售二手商品，只要相對人合意，即可以排除此物之瑕疵擔保規定。

五、變更自由

契約關係存續中，契約關係之當事人得就給付之態樣、給付之標的等與債之關係內容相關事項，以契約自行調整。故內容變更自由亦應為契約自由原則當然之內涵。如租賃關係存續中，除法律另有規定外，出租人想要調高租金，必須得到承租人之同意。德國民法第 305 條條文除肯認揭棄契約原則，更明文承認契約變更自由。

六、結束自由

係指契約關係存續中，契約當事人得以合意解除或合意終止方式，解除其契約關係，與債權債務清償而歸於消滅之契約關係結束有所不同。例如租賃契約尚未屆滿，承租人得向出租人表示提前終止契約，若出租人同意，契約關係合議終止，反之，契約則不因承租人單方意思表示就結束。



綜觀可知，契約自由原則最重要係為契約雙方當事人意思表示一致，其中又屬內容自由為契約自由原則最代表之靈魂之處。契約訂立之後，即使於存續階段，只需雙方當事人合意，契約亦可進行給付內容、給付方式之變更，或是決定解除契約、終止契約。

第三節 誠信原則與權利濫用禁止原則

第一項 前言

誠信原則與權利濫用禁止原則均為規範契約雙方當事人對於行使權利之自由與限界之準繩。權利是法律賦予享受利益之力，然享受權利之同時，亦有其應遵守及履行之義務。基於私法自治原則所組成的市民社會以及肯定個人自由之市場經濟體制，權利為人人均享有之，為維持共存共榮之和諧社會生活，應彼此尊重法律倫理原則，權利之行使自須受限制⁵¹。

我國民法第 148 條第 1 項規定：「權利之行使，不得違反公共利益，或以損害他人為主要目的。」第 2 項規定：「行使權利，履行義務，應依誠實及信用方法。」學說上謂第 1 項「違反公共利益」或「以損害他人為主要目的」兩種類型為權利濫用之禁止，第 2 項係為誠實信用原則，將其劃分為二係因誠信原則為法倫理價值之最高表現原則，其補充、衡平、法修正之機能，亦為法解釋之準繩，相較於權利濫用禁止原則，為上位之概括條款，因此於衡量權利人是否濫

⁵¹ 王澤鑑 (2015)，《民法總則》，頁 613-614，台北：自刊；林誠二 (2012)，《民法總則新解--體系化解說 (下)》，頁 349-350，台北：瑞興。



用權利時，仍須顧及誠信原則之精神，受其支配⁵²。係以此三者於實務適用上必會發生重疊情形。本文欲就訂立契約時必遵守之兩大原理原則進行簡析。

第二項 誠信原則

基於私法自治與契約自由原則，契約之成立始於契約雙方當事人之合意。然契約效力之有無，首先必需檢視其契約內容是否符合誠信原則，係以保障雙方當事人不因經濟地位懸殊或被刻意隱瞞等理由而成立不符契約正義之契約內容。特別是本文欲討論之定型化契約，自是誠信原則欲保護之重要範疇。

第一款 誠信原則歷史沿革

誠信原則係一概括性原則，為歐陸法國家普遍承認之民法基本原則⁵³。「誠信」之概念，最早可追溯至羅馬法初期發展，因羅馬城邦國家間之國際關係係透過「信義」（fides）維繫運作，其權利行使自由之原則（Quiiure utitus nemini inicuriam）意涵有行使權利不得含有加害意思（Animus Vienonocendi）及應以善意平衡（Konum acquum）進行訴訟程序等二法理，此為現今之誠信原則及權利濫用禁止之法理雛形⁵⁴。

⁵² 楊仁壽（1990），〈論權利濫用禁止原則之適用〉，《法令月刊》，41卷2期，頁5-6。

⁵³ 羅俊瑋；盧永龍（2012），〈從金融消費者保護法論保險人說明義務〉，《法令月刊》，63卷4期，頁68-90。

⁵⁴ 林誠二（2001），〈再論誠實信用原則與權利濫用禁止原則之機能--最高法院八十八年度臺上字第二八一九號判決評釋〉，《台灣本土法學雜誌》，22期，頁43。



隨著商業活動繁榮，此觀念漸漸由羅馬城邦國際互動關係移轉至經濟活動間之法律關係，意指在商業交往活動中，人們應本於互信關係，以合乎道德觀念，維護正直商業環境，此係自公法領域延伸至私法領域之體現，當時的羅馬人將商業活動中的「誠信」（fides bona）視作具有約束力之原則，此為「誠信」概念自國際法回歸國內法的一個逐漸完善之歷史演進⁵⁵。

羅馬法對於違反「誠實信用」之制裁是非常嚴厲的，因為他們相信誠信原則是維護世界自由貿易信賴之基礎，當此中心支柱傾倒時，商業之正直正義將不負存在。當善意商業交往被破壞時係為「惡意詐欺」，犯下此等罪行會被施予不名譽之宣告。於當時社會施以不名譽之宣告效力幾乎等同於現今之褫奪公權，違法者人格受限，民事行為能力、公權力行使通通會受到限制⁵⁶。

誠信原則並非從古至今一成不變，其起於羅馬法，直至中世紀時，則被教會法學家具體化為三點：(1) 契約中的承諾是一個良心問題，因而承諾本身便具有約束力，而不在於其表現形式；(2) 合法契約必須符合道德義務；(3) 協議必須恪守⁵⁷，此誠信原則又被中世紀歐洲發展之國際法性質的商法與海商法所吸收。時至二次世界大戰，為因應現實社會發生的巨大轉變，誠信原則漸漸實踐於近現代各部民法典中廣泛被採用⁵⁸。

⁵⁵ 馮卓慧 (2008)，〈殊途同歸—從兩大法系契約法理論的發展演進看契約法的發展〉，《法令月刊》，59卷5期，頁67-68。

⁵⁶ 馮卓慧 (2008)，〈殊途同歸—從兩大法系契約法理論的發展演進看契約法的發展〉，《法令月刊》，59卷5期，頁69。

⁵⁷ 馮卓慧 (2008)，〈殊途同歸—從兩大法系契約法理論的發展演進看契約法的發展〉，《法令月刊》，59卷5期，頁69-70。

⁵⁸ 馮卓慧 (2008)，〈殊途同歸—從兩大法系契約法理論的發展演進看契約法的發展〉，《法令月刊》，59卷5期，頁70-71。



第二款 誠信原則之意義與功能

「契約自由原則」係為傳統契約法之中心原則，透過雙方當事人合意，以成立契約之私法關係。為維護社會交易之經濟性及契約當事人需求之彈性，契約關係之成立與消滅係透過社會自由運作，原則上法官不會加以干涉。惟當契約內容違反社會之公平正義原則時，法官得依誠信原則介入，解釋契約文義及調整契約內容，並約束當事人行使契約之權利⁵⁹。

歐陸法國家契約法普遍承襲誠信原則。雖然其存在之抽象性會隨時空改變而異有其不確定性⁶⁰，然回歸本質，此概念起源來自羅馬法中「惡意抗辯」

(*cexveptio dol generalis*)，也就是不論契約當事人原權利義務關係為何，只要相對人具有惡意，均得以抗辯之，此定義無非係認定契約行為成立必須存在有「善意」(*bona fide*)要件⁶¹。

依據歐洲契約法委員會於2000年公布之歐洲契約法原則第一部分及第二部分合訂版本第1:102(1)條規定明文：「雙方可以自由簽訂契約並確定契約之內容，但必須遵守誠實信用和公平交易之要求以及本原則規定之強制性規則。」於同契約法原則第1:106(1)條規定明文：「這些原則應根據其目的進行解釋和發

⁵⁹ 陳聰富(2008)，〈誠信原則的理論與實踐〉，《政大法學評論》，104卷，頁3。

⁶⁰ 曾世雄(2005)，《民法總則之現在與未來》，頁48，台北：元照。

⁶¹ 林昭志；陳冠甫(2013)，〈論誠實信用原則之具體化適用——以權利失效、棄權與禁止反言為中心〉，《財產法暨經濟法》，35卷，頁75。



展。特別是應確保誠實信用與公平交易、契約關係之穩定性和法律適用性的一致性。」⁶²

另外，關於誠信原則應用於契約之解釋，歐洲契約法原則第 5: 102 條規定：

「在解釋契約時應考慮：(a) 契約締約時之環境（包括協商初期）；(b) 契約當事人之行為（包括在契約訂立之後）；(c) 契約之性質與目的；(d) 契約當事人對於契約條款內容之共通意涵理解，及其當事人雙方對於締約行為之習慣；(e) 契約確實定義專有名詞與文字之一般意涵以及類似條款之解釋；(f) 運用；和(g) 誠信原則與公平交易。」同時，契約除其明示條款之外，所隱藏之默示條款亦規範於同契約原則法第 6: 102 條：「除明示條款外，契約可能還包含以下內容之隱含條款：(a) 契約當事人之意圖；(b) 契約之性質與目的，以及(c) 誠信原則與公平交易。」意即當默示條款與明示條款不一致時，契約自由原則即受到誠信原則之約束，法官因此介入之準則、契約當事人之契約解消權行使及救濟途徑，皆明文於誠信原則之下調列整部契約法原則。

著有經典代表作「法學方法論」一書之作者 Karl Larenz 教授於書中明確指出⁶³：「誠信原則為法倫理之一種類型，法倫理乃為法律整合統一化之指示方向的標準。法倫理原則可是違法理念之特殊表現。此種指導原則係部分經由立法、

⁶² 參見 THE PRINCIPLES OF EUROPEAN CONTRACT LAW - Parts I and II revised 1998 (Parts I and II revised 1998, Part III 2002) 載於：<https://cisgw3.law.pace.edu/cisg/text/textef.html>（最後閱覽日：2020/08/01）

⁶³ Karl Larenz（著），陳愛娥（譯）（1996），《法學方法論》，台北：五南。轉引自：姚志明（2001），〈誠信原則〉，《月旦法學雜誌》，76 期，頁 111。



部分經由裁判，並依具體化之程序及以形成案例類型化之方法發展出特定之原則，而轉變成為得被據以作為裁判標準之一種規則。」

林誠二教授⁶⁴指出，誠信原則之機能類型可分為四種：

- 一、具體化機能：係指補充制定法範圍之不備，使之適合制定法精神之具體化機能。例如：民法第 367 條規定「買受人對於出賣人，有交付約定價金及受領標的物之義務。」，然若契約中未規定履行場所，且未獲買受人之指示時，依誠信原則，出賣人應通知詢問買受人並協助其受領。
- 二、正義衡平機能：係指制定法外之倫理依據，使行使權利能符合實質的正義衡平機能。例如最高法院 91 年台上字第 754 號⁶⁵判決理由書謂：「按權利之行使，不得違反公共利益，或以損害他人為主要目的；行使權利，履行義務，應依誠實及信用方法，民法第一百四十八條定有明文。而所謂誠信原則，係指一切法律關係，應各就其具體的情形，依正義衡平之理念加以調整，而求其妥適正當。」可參照之。

⁶⁴ 林誠二（2001），〈再論誠實信用原則與權利濫用禁止原則之機能--最高法院八十八年度臺上字第 2819 號判決評釋〉，《台灣本土法學雜誌》，22 期，頁 44-47。

⁶⁵ 最高法院 91 年台上字第 754 號民事判決理由要旨摘錄如下供參考：「按權利之行使，不得違反公共利益，或以損害他人為主要目的；行使權利，履行義務，應依誠實及信用方法，民法第一百四十八條定有明文。而所謂誠信原則，係指一切法律關係，應各就其具體的情形，依正義衡平之理念加以調整，而求其妥適正當。如上所述，上訴人對於被上訴人既無任何債權存在，原不應登記為抵押權人，復藉非訟事件之特性，聲請法院取得無確定實體法律關係之拍賣抵押物裁定，進而利用對於被上訴人之系爭房地續行強制拍賣程序，使其和解而承諾給付五百二十五萬元。上訴人於無任何給付原因下，取得該債權，顯然並非善意行使其依和解契約取得之債權，且係專以犧牲被上訴人之利益而達自己之不當得利為目的，其手段與結果不具合理之關聯，應屬濫用其基於非訟事件裁定而得聲請強制執行之權利，有違誠實信用之原則。且兩造成立之系爭和解契約雖合法成立，但其內涵亦違反民法第一百四十八條權利濫用之禁止規定，而應為無效，自不受法律之保護。」



三、法修正機能：係指使制定法適合時代社會之進展需要，而修正制定法之機能。例如：民法第 443 條規定「承租人非經出租人承諾，不得將租賃物轉租於他人。但租賃物為房屋者，除有反對之約定外，承租人得將其一部分轉租於他人。承租人違反前項規定，將租賃物轉租於他人者，出租人得終止契約。」然隨著資本主義發達，貧富懸殊狀況欲劇，承租人或有違法轉租行為，倘其迫於生計困難而不得不為之，若出租人僅以轉租之理由而終止租賃契約，顯非符合誠信原則。

四、法創設機能：係指為適應時代需要，而創設與制定法相反之機能，與前述使制定法符合時代社會之進展需要，而修正制定法之機能不同。例如最高法院 70 年台上字第 3738 號⁶⁶判決即為一創設與制定法相反之裁判，行使契約解除權有其法定與約定原因，然因不可抗之力導致契約內容物交期延宕，此時若不許他方當事人解除契約，或一方請求解除而他方以無法定或約定事由加以拒絕，應認為違反誠信原則。

姚志明教授⁶⁷認為，誠信原則所欲規範者，乃是給付之義務應如何被履行，在實務意義上除了以信賴保護為立足點外，亦具有在公平或衡平之觀點下，保護契約雙方當事人之利益，其事實上涉及利益衡量之問題。並且更進一步將誠信原則功能細分為四大功能：

⁶⁶ 最高法院 70 年台上字第 3738 號判決謂：「被上訴人於受領價金後，業經履行其自己出賣人之義務，僅由於系爭土地係在實施重劃期間，地政機關停止受理登記之申請，而未完成其登記，乃迨時逾一年以後，竟一反前態，而欲行使其上開之約定解除權，似難謂與誠信原則無道。」

⁶⁷ 姚志明（2001），〈誠信原則〉，《月旦法學雜誌》，76 期，頁 112-115。



- 一、具體性功能：此功能係在制定法範圍內，補充規定之不完備，使制定法精神得以具體完備展現。
- 二、補充性功能：德國法通說見解認為誠信原則乃附隨義務之基礎，為確保契約目的達成，得於不變更契約本質前提下，創立或補充義務群。
- 三、限制性功能：不同於補充性功能之擴大義務群，此限制功能係限制權利人於行使權利時，需受誠信原則標準之約束。又可稱為權利濫用之禁止。
- 四、修正性功能：誠信原則之原理衍生了法律行為基礎之欠約或滅失的原則，基於此原則，當契約關係明顯改變時，當一方當事人不改變的維持至今之契約係不可期待時，可以適當修正契約內容。例如於第一次世界大戰戰敗國德國發生了巨大的通貨膨脹，馬克幣值貶落到正常幣值的萬億分之一，若債務人於此情況下使用幾乎毫無價值的現金清償長期債務，顯然對於債務人是非常不公平的，當時德國最高法院即使用此項功能，根據德國第 242 條誠信原則宣布，債務抵押權將根據通貨膨脹後之貨幣價值對契約創設時貨幣價值重新估算，債務人得富有追加清償之義務⁶⁸。

此外，王澤鑑教授則認為，誠信原則於契約訂立時具有三種規範功能⁶⁹：

- 一、補充的功能：誠信原則形成法律關係（尤其是債之關係）之主給付義務的內容，創設與給付具有關連的從義務，及避免使他方當事人的權益不受侵害的保護義務。

⁶⁸ 馮卓慧 (2008)，〈殊途同歸—從兩大法系契約法理論的發展演進看契約法的發展〉，《法令月刊》，59 卷 5 期，頁 72。

⁶⁹ 王澤鑑 (2015)，《民法總則》，頁 624-625，台北：自刊。



二、調整的功能：情事變更，非當事人所預料者，法院得依當事人聲請，依誠實信用原則，調整其法律效果。我國民法第 227 之 2 條前項明文：「契約成立後，情事變更，非當時所得預料，而依其原有效果顯失公平者，當事人得聲請法院增、減其給付或變更其他原有之效果。」

三、限制及內容控制功能：以誠信原則作為任何權利的內在限界，作為控制權利行使的準則。所謂權力，係指當事人間基於一定之特別關係所生之權利及法律地位，包括請求權、形成權、抗辯權等。至於權利之行使是否違反誠信原則，則應客觀衡量當事人的利益加以認定。

綜言之，誠信原則係為契約雙方當事人客觀之利益衡量，其概括性原則給予法官得依現實社會情況、契約內容是否公平正義、契約雙方締約之過程是否衡平等進行干涉裁量私關係之權利。然此具有概括性、抽象性、不確定性之法概念，全交由法官依現實社會情況見解裁判，該如何維持契約正義與法安定性之衡平？實為不易。如學者所言：「誠信原則作為一個抽象的原則，在適用上具有彈性與一般性，同時具有優點與缺點。優點是，在法律規範尚未修訂時，得以彈性適應社會變遷之需求。缺點是，其不明確的特性，可能給予法官過大的裁量空間，而使法律喪失明確性。⁷⁰」故法官於誠信原則進行裁判時，應公平衡量當事人雙方之利益，詳加解釋適用於個案之理由，於維持契約正義同時兼顧法安定性之維持。

⁷⁰ ANTONIOLLI ET AL., supra note 18, at 51.轉引自：陳聰富（2008），〈誠信原則的理論與實踐〉，《政大法學評論》，104 卷，頁 52。



第三款 誠信原則在實務適用類型


誠信原則是法律信賴最高指導原則，具有被稱為帝王條款的至高地位，許多法律上重要之法理原則係以誠信原則之下位概念存在⁷¹，例如：「情事變更原則」、「權利失效原則」、「禁反言原則」等，均予誠信原則為上位指導原則進行個案裁判。王澤鑑教授整理我國許多個案，歸納出誠信原則在實務適用上可分為五大類型⁷²：

一、細微的利益侵害及比例原則

一方當事人不為義務的履行，影響權利人利益輕微，其拒絕受領造成損害甚大，不合比例原則者（過度禁止），其行使權利違反誠實信用原則。最高法院 26 年滬上字第 69 號判例謂：「債權人甲與債務人乙成立和解契約，約明如乙依此次所定日期、數額如數付清，則全部債款作為清償，每期付款均應於午 12 時前為之，嗣後乙已將第八期以前各期應付之款如數付清，其最後第九、第十兩期之款，應於上年 12 月 31 日付清，是日乙因需以即期支票換取銀行本票始可付甲，而是日銀行業務紛忙致稽時間，送交甲處已 12 時 30 分，乙於是日上午 11 時 32 分曾以電話致甲商緩數分鐘，甲雖未允緩三十分鐘，而乙之遲誤時間，按其情形非無可原，雙方之和解契約係因該地商業習慣，票據於下午 2 時送入銀行，需作

⁷¹ 參考：林誠二（2001），〈再論誠實信用原則與權利濫用禁止原則之機能--最高法院八十八年度臺上字第 2819 號判決評釋〉，《台灣本土法學雜誌》，22 期，頁 43-48；林昭志；陳冠甫（2013），〈論誠實信用原則之具體化適用——以權利失效、棄權與禁止反言為中心〉，《財產法暨經濟法》，35 卷，頁 81-87；謝哲勝（2017），〈情事變更原則排除適用條款的效力—最高法院 105 年度台上字第 1710 號民事判決評析〉，《法令月刊》，68 卷 8 期，頁 7-9。

⁷² 王澤鑑（2015），《民法總則》，頁 626-630，台北：自刊。



為翌日所收之款，故特約明需於午 12 時前付款，如甲於 12 時 30 分收款後即以之送入銀行，銀行仍可作為當日所收之款，於甲並無損失，乃甲以乙已遲延三十分鐘拒絕受領，主張乙應償還全部債款，其行使債權，時有背於誠實及信用方法，依民法第 219 條之規定，不能認為正當。」此為實務上有關誠實信用最早最重要的判例。

二、權利人妨害相對人履行義務

權利人的地位（作為或不作為）妨害相對人履行其義務，致影響其有利的法律地位，權利人據此而行使形成權等權利，有違誠信原則。最高法院 43 年台上字第 1143 號判例謂：「出租人基於土地法第 100 條第 3 款承租人欠租之事由，並依民法第 440 條第 1 項規定，對於支付租金遲延之承租人，定相當期限催告其支付，承租人於其期限內不為支付者，固得終止契約。惟承租人曾於出租人所定之期限內，依債務本旨提出支付之租金，而因出租人或其他有代為受領權限之人拒絕受領，致未能如期完成時，尚難謂與上開條項所定之情形相當。依民法第 219 條關於行使債權，應依誠實與信用方法之規定，出租人自不得執是為終止契約之理由。」可供參照。



三、以不當方法取得的權利⁷³

其與誠實信用原則有違者，係主張某種以不當方法而取得的權利。最高法院 58 年台上字第 2929 號判例謂：「媒介居間人固以契約因其媒介而成立時為限，始得請求報酬，但委託人為避免報酬之支付，故意拒絕訂立該媒介就緒之契約，而再由自己與相對人訂立同一內容之契約者，依誠實信用原則，仍應支付報酬。又委託人雖得隨時終止居間契約，然契約之終止，究不應以使居間人喪失報酬請求權為目的而為之，否則仍應支付報酬。」可供參照。

四、矛盾行為

矛盾行為，出爾反爾的行為 (Venire contra factum proprium) 破壞相對人的正當信賴，並致其受有損害者，其權利的行使有違誠實信用原則。例如買受人發現物的瑕疵後即通知出賣人，出賣人先則表示願協商處理此項問題，其後則又主張出買人於通知後六個月未行使解除權或請求減少價金，其權利消滅（第 365 條第 1 項）。這項抗辯的行使違反誠實信用原則，買受人的權利不因此而受影響。

五、權利失效

係一項重要法律原則的創設—最高法院 56 年台上字第 1708 號判例謂：「上訴人就系爭土地上雖非無租賃關係，然於被上訴人未履行出租人之義務達十一年之久，上訴人亦未行使其租賃權或聲請為假處分，以保全強制執行，坐令被上訴

⁷³ Gernhuber, § 242 BGB — Funktionen und Tatbestände, JuS 1983, 764 f.; Reinhard Singer, Das Verbot widersprüchlichen Verhaltens (München 1993); Teichmann, Venire contra factum proprium-Ein Teilaspekt rechtsmissbräuchlichen Handelns, JA 1985, 497., 轉引自：王澤鑑（2015），《民法總則》，頁 628，台北：自刊。



人在系爭土地上建築房屋、種植果樹，耗費甚鉅，始引起訴訟，求命其除去地上物交付土地，核其情形，雖非給付不能，然亦係權利之濫用，有違誠信原則。」

又在最高法院 61 年台上字第 2400 號判決，土地出租人明知承租人之轉租行為無效，本得請求收回土地，但長期沈默，未為主張，且每隔六年仍與承租人換訂租約一次，最高法院謂：「似此行為，顯已引起上訴人之正當信任，以為被上訴人當不欲使其履行義務，而今忽貫徹其請求權之行使，致令上訴人陷於窘境，其有違誠實信用原則，尤為明顯。」此兩則判例、判決創設了一種稱權利失效


(Verwirkung) 的重要法律原則，及權利者在相當時間內不行使其權利，依特別情事足以使義務人正當信任債權人不欲其履行義務者，基於誠信原則不得再為主張。

權利失效的適用，必須有權利在相當期間內不行使事實，且有特殊情況，足使義務人正當信任權利人已不預期履行義務，致權利之再為行使有違誠信原則

(最高法院 97 年度台上字第 950 號判決意旨參照)。此與民法規範時間之消滅時效與除斥期間有所不同，然為適應交易上之需要，此權利失效制度創設確有必要，此為法院依誠信原則因時因地而造法之重要法制度。

第四款 我國誠信原則條文規範

我國誠信原則明文於民法第 148 條第 2 項規定：「行使權利，履行義務，應依誠實及信用方法。」依司法實務見解，最高法院 82 年度台上字第 1654 號判



決認為：「誠信原則乃斟酌事件之特別情形，衡量雙方當事人之利益，使其法律關係臻於公平妥當之一種法律原則。」另外，最高法院 86 年度台再字第 64 號判決：「所謂誠實信用之原則，係在具體的權利義務之關係，依正義公平之方法，確定並實現權利之內容，避免當事人間犧牲他方利益以圖利自己，自應以權利人及義務人雙方利益為衡量依據，並應考察權利義務之社會上作用，於具體事實妥善運用之方法。」因此，誠信原則是否能客觀妥善使用，實攸關法律之安定性。

第三項 權利濫用禁止原則

第一款 權利濫用禁止原則之意義與功能

任何權利人於行使權利時，都可能造成權利人感受上或是經濟上之壓力，例如銀行（權利人）得按月依購車貸款契約向車主（義務人）請求支付車貸，即使義務人可能有其財務安排上之困難，權利人依然得行使權利而不違法。由此可知，因行使權利而造成他人不快之情形，並非權利濫用禁止之構成要件。

權利之濫用，需有外觀上行使權利的形式，然本質上卻是違反權利之社會性，此等行為及不能承認其行使之權利。我國民法第 148 條第 1 項：「權利之行使，不得違反公共利益，或以損害他人為主要目的。」正係權利濫用禁止原則之宣示⁷⁴。

⁷⁴ 楊仁壽（1990），〈論權利濫用禁止原則之適用—評最高法院七十八年度台上字第二二八九號民事判決〉，《法令月刊》，41 卷 2 期，頁 6。



王澤鑑教授⁷⁵認為民法第 148 條規範之「違反公共利益、以損害他人為主要目的、違背誠信原則」有必要區分其三者間之功能、要件及法律效果，於實務上始不致有適用混淆不清之情形：

一、權利行使不得違反公共利益

此乃強調私權之公共性，係權利社會化的重要內涵。憲法第 22 條規定不妨害社會秩序或公共利益的權力始受保障，第 23 條規定為維持社會秩序或增進公共利益之必要，得以法律限制人民之權利。權利除受法律限制外，於其行使亦應受公共利益之拘束，所謂公共利益指不特定多數人利益之通稱，包括國家社會與個人利益在內。

惟須特別注意，公共利益作為控制私權行使手段適用之際，應特別慎重以避免「濫用」。係以在適用法律時，應依其客觀事實、客觀標準，考量個案權利人行為等一切具體具體情勢。

二、權利行使不得以損害他人為主要目的

所謂「權利」係指物權、債權、身份權等各種權利，所謂權利「行使」，包括訴訟行為。行使權利旨在維護自己權益之正當行為者，亦為法所保障，係為利益衡量之判斷基準。最高法院 71 年台上字第 737 號判例謂：「是否以損害他人為主要目的，應就權利人因權利行使所能取得之利益，與他人及國家社會因其權利行使所受之損失，比較衡量以定之。倘其權利之行使，自己所得利益極少而他

⁷⁵ 王澤鑑 (2015)，《民法總則》，頁 616-624，台北：自刊。



人及國家社會所受之損失甚大者，非不得視為以損害他人為主要目的，此乃權利社會化之基本內涵所必然之解釋。」

三、權利行使應依誠實及信用方法

誠信原則係為法倫理價值之最高表現原則，為上位之概括條款。當權衡權利人是否濫用其權利時，於方法論上應先就適用權利濫用之次級規範（民法第 148 條第 1 項），避免直接訴諸具有概括抽象之誠信原則（民法第 148 條第 2 項），惟衡量行為人是否違反公共利益或以損害他人為主要目的之概念時，仍不得偏離誠信原則之精神，必須以客觀、公正、妥當之個案情事認定⁷⁶。

第二款 權利濫用禁止原則之機能

按權利濫用原則係由羅馬法發展而來，其法理具有悠遠歷史特色。此情況與誠信原則相同，因法理之悠久性反而易被濫用解讀，為避免其法安定受侵害，林誠二教授⁷⁷認為能將權利濫用禁止歸整出四大機能：

一、侵權行為機能

係指依權利濫用禁止法理，使某種權利之行使，構成不法侵害行為，而負損害賠償責任。例如出租人依法強制執行承租人拆屋還地，此行為依民法第 184 條規定本具不法之要素，然有時係合法行為之行使，自難以依其不法條件加以處理

⁷⁶ 楊仁壽（1990），〈論權利濫用禁止原則之適用——評最高法院七十八年度台上字第二二八九號民事判決〉，《法令月刊》，41 卷 2 期，頁 6；王澤鑑（2015），《民法總則》，頁 616，台北：自刊。

⁷⁷ 林誠二（2012），《民法總則新解 體系化解說（下）》，頁 365-367，台北：瑞興。



為侵權行為，但就其損害事實與不法行為並無不同，故將不法要素轉化為權利濫用，而構成侵權行為，使不法概念擴張，包含權利濫用，此對於所有權之界線劃分，具有法之實質意義。

二、權利範圍明確化機能

係指當制定法為概括抽象之法規時，權利濫用禁止之法理可使該抽象欠缺之權利內容及範圍更加明確化。

三、權利行使範圍縮小化機能

係指依權利濫用禁止法理，可使其權利行使範圍縮小。

四、強制調停機能

係指依權利濫用禁止法理，強制權利所有人參與調停。此一機能之適用，以涉及公共利益者為限。例如土地所有權人可依所有權拒絕裝設公用事業之設備，惟當此設備與大眾社會公共利益關係甚大，公利益與私利益皆不得忽略之時，依據權利濫用禁止法理，強制公共事業者與土地所有人調停協議解決，因此有公共徵收給予合理補償制度，使國民經濟及公共福祉得以維持⁷⁸。

⁷⁸ 土地法第 208 條以下，並請參與司法院大法官會議釋字第 400 號、第 409 號暨第 440 號等解釋。



第四節 航空定型化契約

第一項 我國定型化契約發展沿革

第一款 定型化契約之概念

全球工業化興起，包含食、衣、住、行、娛樂等含括生活各領域之商品規格化大量生產，為提升企業與消費者交易時之便利，定型化契約便隨之而生。因應社會交易型態之轉變，從實體轉換成網路、從國內擴展至國際，政府為保障企業主與消費者雙方之權益，制訂出公社會參考之定型化契約範本超過 90 種⁷⁹類型。最首先出現定型化契約之產業可見保險、運輸、銀行等，爾後普及至幾乎一切的商品與服務業。

定型化契約條款，於法國學者稱為「附合契約」、德國法稱為「一般交易條款」、2017 年修正之日本民法稱為「定型約款」，我國法則稱為「定型化契約」⁸⁰。我國司法與定型化契約最相關之法規規範於民法與消費者保護法（下稱「消保法」）。民法第 247 條之 1 明文：「依照當事人一方預定用於同類契約之條款而訂定之契約，為左列各款之約定，按其情形顯失公平者，該部分約定無效：一、免除或減輕預定契約條款之當事人之責任者；二、加重他方當事人之責任者；三、使他方當事人拋棄權利或限制其行使權利者；四、其他於他方當事人有重大不利益者。」；消保法第 2 條第 7 款：「定型化契約條款：指企業經營者為與多數消費者訂立同類契約之用，所提出預先擬定之契約條款。定型化契約條

⁷⁹ 行政院消費者保護定型化契約範本。載於：<https://www.ey.gov.tw/Page/37D1D3EDDE2438F8>（最後閱覽日：2020/08/01）

⁸⁰ 陳自強（2018），《契約之成立與生效》，頁 186，台北：元照。



款不限於書面，其以放映字幕、張貼、牌示、網際網路、或其他方法表示者，亦屬之。」、同法第 2 條第 9 款：「定型化契約：指以企業經營者提出之定型化契約條款作為契約內容之全部或一部而訂立之契約。」及同法第 11 條至第 17 條中更有詳細之定型化契約條款訂定注意事項及適用原則。

相較起民法，消保法對於定型化契約似有更加詳細縝密的定義，造成如此結果係因臺灣法典於繼受德國民法之時尚無類似規定，然隨著定型化契約漸漸頻繁於企業與民眾之一般生活交易時，衍生之契約疑義及權利爭論遂糾紛不斷，早在民法修法定型化契約明文前，最高法院即有許多相關之裁判，此歷史脈絡儼然與我國定型化契約法之發展息息相關⁸¹。

早於消保法以及民法第 247 條之 1 公布施行前，最高法院身負引導法律見解定型化契約之職責；而立法上，係以民國 83 年施行公布之消保法第 2 條 7 至 10 款及同法第 11 條至第 17 條規範，就企業主預先擬定與不特定多數消費者訂立同類契約之消費性定型化契約條款，並以該契約與消費者訂立「消費性定型化契約」；以及民國 88 年增訂，次年施行民法第 247 條之 1 針對定型化契約 4 款無效理由之條款規範，適用所有類型定型化契約。此類由企業主一方制定契約條款，而由其他不限定多數消費者同意契約訂立，於學說上謂之「附合契約」⁸²。

⁸¹ 詹森林 (2006)，〈最高法院與定型化契約法之發展——民法第二四七條之一裁判之研究〉，〈政大法學評論〉，94 期，頁 85。

⁸² 詹森林 (2006)，〈最高法院與定型化契約法之發展——民法第二四七條之一裁判之研究〉，〈政大法學評論〉，94 期，頁 86-89；詹森林 (2014)，〈臺灣社會變遷與契約法發展〉，〈月旦法學雜誌〉，230 期，頁 22-25。



為避免經濟地位相對強勢之企業主濫用契約自由名義訂立侵害經濟地位相對較低的一般民眾，除了透過民法及消保法加以保障之外，行政院消費者保護委員會更依據消保法第 17 條規定陸續要求各部會，就其主管業務頒布「定型化契約應記載或不得記載事項範本」以供企業主參考使用，亦不失為行政上之規制。

第二款 定型化契約之法律適用

定型化契約原則上受民法與消保法規範⁸³。依消保法第 2 條第 7 款規範，定型化契約條款係指「企業經營者為與不特定多數消費者訂立同類契約之用，所提出預先擬訂之契約條款。」，另民法第 247 條之 1 增定定型化契約條款規定，定型化契約條款係指「依照當事人一方預定用於同類契約之條款而訂立之契約」。與定型化契約條款相關之民法固然為新法，卻係為一般法；反之，消保法定型化契約規定雖為舊法，但確屬特別法，彼此間法律適用錯綜實為難免⁸⁴。

王澤鑑教授對民法之定義⁸⁵：「民法係規範個人間之利益，以平等為基礎，其主體為私人或國家非基於公權力的地位，對任何人皆可適用。民法的主要特徵及規範意義在於私法自治，即個人得自主決定，自我負責的成型彼此間的權利義務關係。」係以民法法律關係以私人主體規範私益之目的，此為契約關係之原則性規範，定型化契約自然適用之。

⁸³ 尤重道 (2011)，〈定型化契約之概念與法律效果暨實務見解分析〉，《消費者保護研究》，17 期，頁 176。

⁸⁴ 陳自強 (2018)，《契約之成立與生效》，頁 186，台北：元照。

⁸⁵ 王澤鑑 (2015)，《民法總則》，頁 14-15，台北：自刊。



另依據我國消保法第 11 條之 1：「企業經營者與消費者訂立定型化契約前，…」主要規範對象契約雙方當事人為「企業經營者」與「消費者」之要件，係以不符合此規範者，無消保法適用之餘地⁸⁶。

第一目 定型化契約規制之必要性

定型化契約為民法私法自治原則之體現，其存在於經濟面之效用於本文前段已簡析，惟於應用面上經常為一般消費者解讀成強欺弱之惡劣契約條文，雖不可諱言確實存在有企業經營者使用不符合平等互惠、誠實信用、公平公正之定型化契約條款，然卻未必所有企業經營者都心存惡意與一般消費者交易，因此法律上於判斷其契約內容之公平性時，應維持其公允，不因過份保護消費者之使命感而有偏頗之嫌。

通說普遍承認定型化契約之使用有其正向性與必要性，然定型化契約之特性使其有需受規制之必要性，陳自強教授認為具有三種理由，分述如下⁸⁷：

一、契約相對人之談判地位不對等（經濟地位不對等）

首先，定型化契約之擬定者，多為企業經營者，在擬定階段，契約相對人沒有參與之機會；再者，定型化契約能適用於多數不特定人，多係以擬定者立場為主所提出之意願契約條款為依歸，契約相對人多半沒有能力理解條款之法律意義、更甚無暇仔細閱讀條款內容，即便對條款內容有疑義，礙於擬定者多為處於

⁸⁶ 林庭宇（2016），〈論我國法下非消費性定型化契約〉，《萬國法律》，205期，頁42-43。

⁸⁷ 陳自強（2018），《契約之成立與生效》，頁188-190，台北：元照。



優越之經濟地位，契約相對人通常也無磋商之機會，僅有簽約與否之選擇。由此可知，相對人雖表面上擁有締約之自由選擇，實質上也僅止於締約之自由選擇，對於契約條款幾無調整之權利。

二、 個別磋商之交易成本過高

定型化契約之法規制，係為保護消費者權利，自為無疑。然若交易順利完成，標的物也無任何瑕疵，法律糾紛不發生，此類規制條款即無需使用，僅為備而不用之情況而個別磋商談判，曠日費時之餘又勞民傷財，此交易成本之花費與所得之利益，多不成比例，係以企業經營者多偏向使用定型化契約作為交易契約使用，先將交易風險轉嫁於相對人完成契約訂立後，若有萬一再視情況處理。因此為確保定型化契約條款有效性，透過法律規制之勢為必要。

三、 契約正義無法達成

擬定定型化契約條款之企業經營者，多會排除對己不利之規定，訂立免責約款、責任限制條款、加重責任於他方當事人等條款，此等追求自己最大利益之表現亦屬人之常情，然濫用契約自由，擬定顯與契約正義抵觸之條款，則完全違反民法契約原則，為維護契約正義運行，可說是定型化契約規制之最主要原因。



第二目 定型化契約類型

詹森林教授⁸⁸認為，定型化契約之適用可依兩造相對人之屬性作為類型區分：

一、消費性定型化契約

係指契約相對人為消保法第 2 條第 1 款所稱「以消費為目的而為交易、使用商品或接受服務」之消費者而言，契約內容為常見日常生活不可欠缺之消費性商品或服務，稱作「消費性定型化契約」，應受消保法之規範。

如前所述，根據消保法第 17 條第 1 項規定：「中央主管機關為預防消費糾紛，保護消費者權益，促進定型化契約之公平化，得選擇特定行業，擬訂其定型化契約應記載或不得記載事項，報請行政院核定後公告之。」參照行政院消費者保護會提供之定型化契約範本，迄今至少已有 95 種各行業別之定型化契約範本可參詢，例如：系統保全服務類、不動產買賣租賃類、觀光休閒旅遊類、文教補習類、運輸通信類、金融儲蓄保險類等等，幾乎含括生活各類食衣住行⁸⁹。

二、非消費性定型化契約

係指契約相對人非上述所稱消費者之人，且不以消費為目的為之。例如甲公司向銀行貸款融資，甲公司非屬消費者，簽立契約亦非以消費為目的，遂不符合

⁸⁸ 詹森林 (2006)，〈最高法院與定型化契約法之發展——民法第二四七條之一裁判之研究〉，〈政大法學評論〉，94 期，頁 92-93。

⁸⁹ 林庭宇 (2016)，〈論我國法下非消費性定型化契約〉，〈萬國法律〉，205 期，頁 44。



消費性定型化契約定義，屬於「非消費性定型化契約」。依最高法院裁判實務發展，係由「得適用消保法」轉變為「應適用民法第 247 條之 1」。

綜上所言，非消費性定型化契約適用民法第 247 條之 1，而消費性定型化契約則同時適用消保法與民法第 247 條之 1。

第三目 消費者保護法與定型化契約

我國之消保法係一多重性質之法律，其部分規定性質屬民法之特別法、部分則有民事訴訟法之性質、還有部分係為消費者保護相關之行政法⁹⁰，結構實為複雜，本文欲就消保法規範之消費者與消費目的，及定型化契約之間關係簡析之。

消費者保護法係於民國 83 年 1 月 11 日公布，同年 1 月 13 日開始施行，迄今已逾 26 年，細分其實體規定可分為：商品及服務責任（第 7 條至第 10 條）、定型化契約（第 11 條至第 17 條）、特種交易（第 18 條至第 21 條）、消費資訊（第 22 條至第 26 條）、懲罰性賠償金（第 51 條），目前實務最多之爭議案件，係與第 11 條至第 17 條定型化契約相關之交易爭議案件⁹¹。

依消保法第 1 條第 1 項規定：「為保護消費者權益，促進國民消費生活安全，提昇國民消費生活品質，特制定本法。」是以消保法之立法目的為保障消費者權益無疑，然同法 2 條第 1 款之「消費者」與「消費目的」定義，於學說與

⁹⁰ 張文郁 (2016)，〈論消費者保護訴訟〉，《月旦法學雜誌》，252 期，頁 5。

⁹¹ 詹森林 (2014)，〈消費者保護法發展專題回顧：定型化契約之理論與實務發展〉，《臺大法學論叢》，43 卷特刊期，頁 1346。




實務，皆有概念不明確之疑義。學說上，朱柏松教授認為⁹²：「消費（consumption）本為經濟學上相對於生產概念之用詞，係指人類在生活過程中消耗財物或利用服務之行為；而消費者（consumer），乃是基於消費生活而購入、使用或接受由事業者所提供商品或服務之人。是以，幾乎人類本於生存慾望所為的交易，皆屬消費行為。」依此定義雖與法學上定義無異，然基於經濟學係一門為講求理性分析、選擇與分配資源之社會科學，與法律首重主體、客體構成要件該當，從而論斷當事人間之權利義務、公平正義者係稍有不同，例如：基於生產或基於銷售而接受商品或服務者，於經濟學上仍屬消費範疇，但於法學上因構成要件不該當，不認列為消費或消費者範疇。

另參考法國現行消保法⁹³，其雖未對消費者定義做一般性規定，然立法者曾於消保法內關於定型化契約條款規制，將非營業人與消費者並列，而與營業人之用語相對，係以法國通說認為消費者與營業人即為兩個對立概念，又依法國學者 Jean Calais-Auloy 與 Frank Steinmetz 之見解，凡基於非營業目的而取得或使用物品服務者皆屬消費者範疇。

實務上最高法院 91 年台上字第 1001 號民事判決理由：「…。又租用商品，如其目的主要供執行業務或投入生產使用，並非單純供最終消費使用者，核與消費者保護法第二條有關消費者及消費關係之定義未合，尚無消費者保護法之適

⁹² 朱柏松（1998），〈適用消保法論斷醫師之責任〉，《臺大法學論叢》，27 卷 4 期，頁 6-9。

⁹³ 法國法上消費者概念發展之簡要說明可參閱 Le consommateur & ses contrats, 2002, n24-01.p.360. 轉引自：曾品傑（2003），〈論消費者之概念—最高法院相關判決評釋〉，《台灣本土法學雜誌》，49 卷，頁 156。



用。本件上訴人所租用之系爭二條 T3 電路係作商業用途，其目的在傳輸符號、信號、文字、影像、聲音等訊息，供上訴人執行業務及營業之用，為上訴人所自陳，則上訴人租用電路，係以供執行業務及投入生產使用為目的而交易，顯非以消費為目的而交易，並無適用消費者保護法之餘地。」此判決理由確切指出「消費目的」對於消費者保護法適用之原則重要性。由此可知，當一交易行為係為生活過程中單純使用商品或接受服務，且其非基於營業目的者，始屬於消費者定義，適用消保法消費性定型化契約保護之範疇。

消保法就定型化契約條款構成契約內容有效或無效，明文於該法之：

- 一、第 11 條之 1：「企業經營者與消費者訂立定型化契約前，應有三十日以內之合理期間，供消費者審閱全部條款內容。企業經營者以定型化契約條款使消費者拋棄前項權利者，無效。」惟特別注意，企業經營者若未給予消費者契約合理審閱期，係以契約條款不構成契約內容，非論斷當事人間之契約關係不成立或無效。最高法院 98 年台上字第 168 號民事判決理由謂：「按消費者保護法第十一條之一第一項固規定，企業經營者與消費者訂立定型化契約前，應有三十日以內之合理期間，供消費者審閱全部條款內容。惟依同條第二項規定，倘企業經營者於訂約前，未予消費者合理之審閱期間，亦僅生由企業經營者單方所預先擬定之定型化契約條款，不構成契約之內容，非謂當事人間之契約關係不成立或無效。此因定型化契約條款未能列為契約內容之事項，應視兩造間契約之性質，依相關法律規定補充之。次按企業經營者於



其所提供之定型化契約中，加註消費者自願拋棄契約審閱權之條款，按其情形顯失公平者，依民法第二百四十七條之一第三款、第四款之規定，該條款應屬無效者，仍應由企業經營者舉證證明已提供消費者合理審閱契約之期間，否則即應依前開情形處理。」可參照之。

- 二、第 13 條：「企業經營者應向消費者明示定型化契約條款之內容；明示其內容顯有困難者，應以顯著之方式，公告其內容，並經消費者同意者，該條款即為契約之內容。」臺灣高等法院 95 年上字第 406 號民事判決理由謂：
- 「查定型化契約如何訂定，民法第 247 條之 1 並未進一步明定。惟既云以當事人一方預定用於同類契約之條款為訂立契約之張本，他方當事人自應知其內容或可得而知。消費者保護法第 13 條第 1 項規定：『契約之一般條款未經記載於定型化契約中者，企業經營者應向消費者明示其內容；明示其內容顯有困難者，應以顯著之方式，公告其內容，並經消費者同意受其拘束者，該條款即為契約之內容。』又同法第 14 條規定：『契約之一般條款未經記載於定型化契約中而依正常情形顯非消費者所得預見者，該條款不構成契約之內容。』上開規定與德國 1976 年一般交易條款規制法第 2、3 條規定相若，是解釋民法第 247 條之 1 所定定型化契約之成立，亦應同此意旨。（孫森焱著新版民法債編總論下冊第 712 頁參照）。」可參照之。

- 三、第 14 條：「定型化契約條款未經記載於定型化契約中而依正常情形顯非消費者所得預見者，該條款不構成契約之內容。」此規範係以防範企業經營者



使用突襲性條款。依我國高等法院見解，若此消費行為係為相對人極為熟悉之交易模式，得視個案情況檢視契約條款是否屬顯非能預見，臺灣高等法院 90 年上易字第 218 號民事判決理由謂：「按定型化條款苟記載於書面，依消費者保護法第十四條之規定，固應即認為構成契約內容，惟所謂記載於書面，亦須客觀上具有契約形式，若定型化契約條款係記載於收據之背面，通常情形收據持有人不能注意及上開記載係有關契約條款，故此條款如有違一般人對於法律之認識，顯非相對人所能預見者，尚難認係經由相對人合意而成立契約。因是，記載於收據背面之定型化契約條款，並非全盤否定為契約內容之一部，必須於通常情形下，收據持有人不能注意上開記載係有關契約條款，顯非所能預見之情形下，始否定定型化契約條款為契約；若依通常情形，相對人有所認知並可得預見該條款之法律效果，縱使係記載於收據等文書背面之定型化契約，亦應認已成立契約。」可參照之。

第四目 民法與定型化契約

規範契約之權利義務關係為民法範疇，一般情況下，定型化契約是由企業經營者為與不特定多數人訂立契約之用，具有一般性，我國民法規範定型化契約條款效力明文於第 247 條之 1。本章節將先就民法契約成立要件體系分析契約條款效力之存滅，進而帶入特地為定型化契約修法之 247 條之 1 法條。



首先，契約係實現私法自治的重要機制，契約締結的體系係由契約當事人透過要約或承諾、意思表示、意思一致始成立，若契約要件有瑕疵，才會進而審查契約條款效力要件，係以契約效力有無之判斷，須以契約之成立為前提。

陳自強教授謂契約雖成立但不生效力有不生效力強弱之分⁹⁴，可分為：

- 一、無效：如契約因逾越契約自由原則容許的範圍而無效（民法第 71 條、第 72 條）；虛偽表示而無效（民法第 86 條、第 87 條）。
- 二、效力未定之契約，確定不生效力：如契約應經法定代理人（民法第 79 條）、本人（民法第 170 條）承認使生效力，但法定代理人或本人拒絕承認。
- 三、意思表示被撤銷而視為無效：如因意思表示有錯誤、受詐欺脅迫，意思表示被合法撤銷（民法第 88 條、第 89 條、第 92 條）。
- 四、契約被法院撤銷：如民法第 74 條暴利行為撤銷；民法第 244 條詐害行為之撤銷。

由此可知，契約無效僅為契約不生效力之一種類。陳自強教授又進一步指出法律行為無效具有以下幾種特徵⁹⁵：

- 一、當然無效：無效法律行為，不需要透過其他行為即不生效力，學說稱作當然無效。法律行為是否有無效原因，當事人間有爭執時，主當法律行為無效的當事人，得訴請法院確認。

⁹⁴ 陳自強（2018），《契約之成立與生效》，4 版，頁 361-362，台北：元照。

⁹⁵ 陳自強（2018），《契約之成立與生效》，4 版，頁 362-364，台北：元照。



二、自始無效：法律行為無效，在法律行為成立時，即不生效力，係為自始無效。

三、確定無效：法律行為無效，不會因其他事由的發生而起死復生，變成有效。

此為與效力未定的情形最大之不同所在：效力未定之法律行為，得因有承認權人之承認而確定發生效力；無效法律行為，則無所謂承認問題。無效原因消滅後，如法律禁止規定或契約法定方法的規定被廢止，當事人以契約追認該契約，應解釋為當事人重新為法律行為，其契約是否發生效力，則另加以評斷。

四、絕對無效：除前三款當然、自始、確定不生效力外，學說更認為無效法律行為為係絕對無效，即不僅在當事人間，對第三人亦不發生效力，任何人得主張為無效。相對於絕對無效，學說提出所謂相對無效概念，認為法律規定不得以其無效對抗善意第三人。

依民法第 247 條之 1 之條文：「依照當事人一方預定用於同類契約之條款而訂定之契約，為左列各款之約定，按其情形顯失公平者，該部分約定無效：一、免除或減輕預定契約條款之當事人之責任者。二、加重他方當事人之責任者。三、使他方當事人拋棄權利或限制其行使權利者。四、其他於他方當事人有重大不利益者。」可見 4 項契約條款無效力之理由係基於約定顯失公平者，與私法自治之兩大原則：誠信原則與公平原則等同，亦與陳自強教授歸納之四種無效法律行為相應。



第三款 定型化契約之效力

定型化契約條款之效力，依消保法第 12 條第 1 項規定：「定型化契約中之條款違反誠信原則，對消費者顯失公平者，無效。」可知「誠信原則」及「顯失公平」，乃消保法判斷定型化契約條款有效或無效之準繩⁹⁶。又消保法施行細則第 13 條規定：「定型化契約條款是否違反誠信原則，對消費者顯失公平，應斟酌契約之性質、締約目的、全部條款內容、交易習慣及其他情事判斷之。」及消保法第 12 條第 2 項規定：「定型化契約中之條款有下列情形之一者，推定其顯失公平：一、違反平等互惠原則者。二、條款與其所排除不予適用之任意規定之立法意旨顯相矛盾者。三、契約之主要權利或義務，因受條款之限制，致契約之目的難以達成者。」由此可知，於消保法規範下，定型化契約條款必須符合平等互惠原則、不抵觸任意法規立法意旨、不妨礙契約目的等，始屬有效⁹⁷。

另陳自強教授針對定型化契約有效成立與否，提出 5 個檢查步驟⁹⁸：

一、 定型化契約之認定

必須先確認是否符合定型化契約要件。

二、 訂入契約之確認

契約相對人須對其契約內容表示同意，此契約內容始為有效，係為訂入契

約；若未經相對人同意，並不會因其為定型化契約，即自動成為雙方契約內

⁹⁶ 王澤鑑 (2012)，《債法原理：基本理論債之發生》，增訂 3 版，頁 104-107，台北：自刊。

⁹⁷ 詹森林 (2014)，〈消費者保護法發展專題回顧：定型化契約之理論與實務發展〉，《臺大法學論叢》，43 卷特刊期，頁 1356-1357。

⁹⁸ 陳自強 (2018)，《契約之成立與生效》，4 版，頁 193-198，台北：元照。



容。消保法採取「意思合致原則」，為確保原則確實施行，透過消保法第 13 條規定企業經營者需明示消費者契約條款、第 11 條之 1 消費者必須擁有足夠時間之契約審閱期、第 14 條非常態且非消費者得預見之契約條款不構成契約內容等等規範，確保消費者不因契約條款標示不明、內容存在異常條款或是審閱期不足以了解條款內容而權益受損。

三、 定型化契約條款與個別磋商條款是否有矛盾

相對人雖以簽名或其他方式表示同意定型化契約內容，然應注意當事人是否以書面或口頭個別商議契約條款。若個別磋商條款抵觸定型化契約條款，前者優先於後者（參照消保法第 15 條）。

四、 定型化契約之解釋

定型化契約條款訂入契約，成為契約內容後，如何理解其內容，本應依契約解釋一般原則。惟有鑒於定型化契約之特性，王澤鑑教授提出四項解釋基本原則⁹⁹—(1) 客觀解釋原則、(2) 限制解釋原則、(3) 不明確條款解釋原則、(4) 統一解釋原則。事實上，契約解釋本應公平合理，然消保法第 11 條第 2 項規定：「定型化契約條款如有疑義時，應為有利於消費者之解釋。」已非屬嚴格意義之契約解釋。

五、 內容規制

⁹⁹ 王澤鑑 (2012) , 《債法原理》, 頁 103, 台北: 自刊。



我國消保法對定型化契約之規制，大部分繼受德國法。然其非全盤繼受，尤其於內容規制方面，僅由第 12 條以概括規定含括之，雖說此立法模式能使法院及主管機關保有極大之裁決空間，但同時也增加論證與說明之負擔。陳自強教授認為，此點立法缺點，相當程度是由民法修法增訂第 247 條之 1 來彌補，即其內容規制判斷基準，對消保法第 12 條抽象概括條款之具體化，具有指導作用，建議於評判定型化契約內容規制時，應同時援用之。最高法院 104 年台上字第 472 號民事判決理由謂：「契約一般條款之約定，與法律基本原則或法律任意規定所生之主要權利義務過於偏離，而將其風險分配儘移歸相對人負擔，使預定人享有不合理之待遇，致得以免除或減輕責任，再與契約中其他一般條款綜合觀察，其雙方之權利義務有嚴重失衡之情形者，自可依民法第二百四十七條之一第一款之規定，認為該部分之約定係顯失公平而屬無效，初與相對人是否為公司組織及具有磋商機會無必然之關係。蓋任何法律之規定，均係立法者在綜合比較衡量當事人之利益狀態後，所預設之價值判斷，乃為維護契約正義與實現公平之體現。」可參照之。

基於消保法對消費性定型化契約之定義，航空公司之運送契約屬消費性定型化契約類型，係為無疑。



第二項 小結

目前國際航空公司之運送契約內容條款皆明示於各航空公司官方網站，內容含括：機票購買使用、票價計算、訂位要件、機場報到流程、拒絕承運理由、行李規範、班機離到、退票、損害賠償以及各項程序行為等等，載明契約相對人必須遵從之規範，以及企業經營者負擔之責任，任何人得隨意瀏覽之，應可謂航空運送契約內容符合訂入契約之明示定型化契約條款之內容及足夠之契約審閱期兩大條件無疑義。

除此之外，就「運送人與托運人」雙方關係，國際航空公司之運送契約又為雙務契約—締約雙方當事人負對價關係，雙方對於債務之履行互為對價並互為允諾。例如：乘客有支付運費並遵守航空規範之債務，而航空公司則有遵照乘客訂位之日期時刻完成運送並有確保航程途中乘客人身財物之安全不受損害之債務。

綜上所言，既使乘客已支付運費在先，然其若無法確實履行遵循航空規範之債務，航空公司得拒載之應無疑義。

第四章 依比例原則設立拒載名單之適法性

第一節 比例原則



比例原則與平等原則係為檢視國家權力限制人民基本權時是否符合實質正當性時之兩大檢驗原則¹⁰⁰。當個人之外部行為對他人產生影響時，國家基於更高公益之考量，為調和群體生活與個人自由，必須對此行為進行限制。採取之手段雖由立法者進行權衡，然此裁量仍受憲法原則保障，換言之，國家不得以違法之手段對付人民違法之行為，同時亦須處理限制人民基本權之理由為何，再以比例原則與平等原則檢視之，始符合其實質正當性。由此可知，比例原則係為公法上一大重要原則，然此原則是否僅限用於公法領域？於私法領域是否全然無適法性，抑或部分適用之？本文將於本章節簡析之。

第一項 比例原則發展歷史與意涵

比例原則 (Verhältnismäßigkeitsprinzip) 於歷史發展上最先出現在行政法上的警察法，其為針對國家公權力欲動用法律干預人民基本權時不得逾越必要程度與範圍之節制原則。當國家為達公益目的所採取之方法與手段，與其所侵害之私益間必須符合「適當」、「必要」且「相當」，有合理程度之比例關聯¹⁰¹，因此又被稱作「相當性原則」、「過度禁止原則」。其初始為行政法之原則，直到第

¹⁰⁰ 李惠宗 (2020) ，《憲法要義》，頁 122-128，8 版，台北：元照。

¹⁰¹ 吳信華 (2018) ，《憲法釋論》，頁 87，3 版，台北：三民。



二次世界大戰後，實質法治國思想漸漸成形，比例原則躍上憲法位階，成為落實人民基本權之保障原則¹⁰²。

依照我國司法院裁判書用語辭典名詞對於比例原則之定義解釋¹⁰³：「國家機關在做行政行為的時候，不可以為了達成目的而不擇手段，就是不要用大砲去打小鳥、殺雞不要用牛刀。若國家的權力行使有侵害人民之必要時，應以最適當、最小侵害的方法為之。以下為其派生原則：(1)適當性原則：又稱適合性原則、合目的性原則，國家所採取之措施須有助於公益目的之達成；(2)必要性原則：由合乎適當性之措施中，選擇對權利侵害程度最小的手段，但其功效必須與較大侵害程度的手段相同；(3)衡平性原則：國家之措施所可能引起的損害與所欲達成國家任務間，未有極端不相稱的情形發生。」

德國法上，比例性原則有狹廣兩義之分，一般取其廣義解釋，其包括：(1)適當性原則、(2) 必要性原則、(3)過度禁止原則；過度禁止原則即狹義比例原則，相當於我國之衡平性原則，由此可知，我國無論在學界或立法實務上，係接受德國廣義說之見解¹⁰⁴。

作為法治國原則之內涵所形塑出之比例原則，其於維護人民基本權之意義上，係為法治國家中拘束國家公權力重要之原則制度，違反比例原則之法令視為違憲而無效。

¹⁰² 蔡宗珍（1999），〈公法上之比例原則初論—以德國法的發展為中心〉，《政大法學評論》，62期，頁80-89。

¹⁰³ 司法院，裁判書用語辭典資料庫查詢系統，名詞解釋。載於：
<https://terms.judicial.gov.tw/TermContent.aspx?TRMTERM=%E6%AF%94%E4%BE%8B%E5%8E%9F%E5%89%87&SYS=F>（最後閱覽日：2020/08/01）

¹⁰⁴ 李惠宗（2020），《憲法要義》，頁129，8版，台北：元照。



第二項 公法上比例原則與我國相關條文規範

目前我國關於比例原則之條文規範，一般認為體現於憲法第 23 條及行政程序法第 7 條，以下分別簡述之：

一、 憲法第 23 條

憲法第 23 條規定：「以上各條列舉之自由權利，除為防止妨礙他人自由、避免緊急危難、維持社會秩序，或增進公共利益所必要者外，不得以法律限制之。」意即涉及該條文所列舉的四項公益事由，始得對人民的基本權利以法律作為「必要」之限制。

係以對於人民基本權的侵害手段，僅能以限制為之而不能被剝奪，同時為達到保護公益目的，衡量追求之公益目的與侵害人民基本權手段需相當，以確保符合最小侵害原則¹⁰⁵。簡言之，限制手段與公益目的之間，不得顯然輕重失衡¹⁰⁶。

二、 行政程序法第 7 條

行政程序法第 7 條規定：「行政行為，應依下列原則為之：一、採取之方法應有助於目的之達成。二、有多種同樣能達成目的之方法時，應選擇對人民權益損害最少者。三、採取之方法所造成之損害不得與欲達成目的之利益顯失均衡。」可見本條各款即分別為「適當性原則」、「必要性原則」與「過度禁止原則」。

¹⁰⁵ 陳新民 (2018)，《憲法學釋論（新九版）》，頁 165-166，台北：自版。

¹⁰⁶ 郭明愷 (2007)，《我國憲法上比例原則應用之研究——以刑事制裁對人身自由的限制為中心——》，頁 7-19，國立臺灣大學國家發展研究所碩士論文。



比例原則三大意涵，李惠宗教授¹⁰⁷之見解如下：

一、適當性原則 (Geeignetheit)

又稱「合目的性原則」、「目的正當性原則」，此一原則認為在干涉行政之目的上必須有合憲之依據。而決定干涉行政目的是否適當，應依憲法第 23 條列舉之四種公益目的為標準，此四種目的兼含消極與積極之適當性，具有相當之客觀性。凡是合乎其中一項目的者，即可認為具有合憲之目的：

(一) 防止妨害他人自由

例如為防止妨害他人自由，刑法上除有妨害自由罪章之規定外，行政法上之集會遊行法第 26 條規定，行政主管機關可以此為考量，限制或禁止某一集會遊行之舉行。司法院大法官釋字第 509 號¹⁰⁸解釋文謂：「言論自由為人民之基本權利，憲法第十一條有明文保障，國家應給予最大限度之維護，俾其實現自我、溝通意見、追求真理及監督各種政治或社會活動之功能得以發揮。惟為兼顧對個人名譽、隱私及公共利益之保護，法律尚非不得對言論自由依其傳播方式為合理之

¹⁰⁷ 李惠宗 (2020)，《憲法要義》，頁 129-131，8 版，台北：元照。

¹⁰⁸ 司法院大法官釋字第 509 號解釋文：「言論自由為人民之基本權利，憲法第十一條有明文保障，國家應給予最大限度之維護，俾其實現自我、溝通意見、追求真理及監督各種政治或社會活動之功能得以發揮。惟為兼顧對個人名譽、隱私及公共利益之保護，法律尚非不得對言論自由依其傳播方式為合理之限制。刑法第三百十條第一項及第二項誹謗罪即係保護個人法益而設，為防止妨礙他人之自由權利所必要，符合憲法第二十三條規定之意旨。至刑法同條第三項前段以對誹謗之事，能證明其為真實者不罰，係針對言論內容與事實相符者之保障，並藉以限定刑罰權之範圍，非謂指摘或傳述誹謗事項之行為人，必須自行證明其言論內容確屬真實，始能免於刑責。惟行為人雖不能證明言論內容為真實，但依其所提證據資料，認為行為人有相當理由確信其為真實者，即不能以誹謗罪之刑責相繩，亦不得以此項規定而免除檢察官或自訴人於訴訟程序中，依法應負行為人故意毀損他人名譽之舉證責任，或法院發現其為真實之義務。就此而言，刑法第三百十條第三項與憲法保障言論自由之旨趣並無抵觸。」



限制。刑法第三百十條第一項及第二項誹謗罪即係保護個人法益而設，為防止妨礙他人之自由權利所必要，符合憲法第二十三條規定之意旨。」可參照之。

(二) 避免緊急危難

例如對建築物課以一定之消防義務，或某些具有危險性之行業，只能在一定範圍內從事，即旨在避免可能的緊急危難。

(三) 維持社會秩序

例如交通法規有關時速限制之規定。司法院大法官釋字第 223 號¹⁰⁹理由書謂：「按道路交通安全規則第九十三條第一項關於行車速度依標誌之規定，意在授權交通主管機關斟酌當地實際狀況，以標誌調整特定路段之行車速度，期能因地制宜，維護交通之安全。」李惠宗教授認為此種交通安全之維護，即屬社會秩序。

(四) 增進公共利益

公共利益為一概括性用詞，若依照經驗邏輯，足以使抽象一般大眾獲取反射利益，且不問為經濟上或精神上之利益。例如治安良好的感覺、財產權較有受保障之制度等等，均可認為屬於公共利益範疇。司法院大法官釋字第 593 號¹¹⁰理由

¹⁰⁹ 司法院大法官釋字第 223 號理由書：「按道路交通安全規則第九十三條第一項關於行車速度依標誌之規定，意在授權交通主管機關斟酌當地實際狀況，以標誌調整特定路段之行車速度，期能因地制宜，維護交通之安全，無標誌者，則不超過同項各款之限制。金門戰地政務委員會七四擇建字第三二一七號函就金門地區行車速度所為之限制，其中有關該地區各路段行車速度，在郊外道路之時速，除限制為六十公里或五十公里者外，其他路段及戰備道不得超過四十公里之規定，仍在上開規定授權範圍之內，乃為因應戰地特殊路況，維護交通安全所必要，如當時未及樹立標誌，乃行政措施是否失當之問題，與憲法尚無抵觸。」

¹¹⁰ 司法院大法官釋字第 593 號理由書摘錄：「…課徵汽車燃料使用費之主要目的係為籌措公路養護、修建及安全管理所需經費，屬重大之公益目的，已如前述。至於前開辦法第三條所定之徵收方式，縱非根據各汽車駕駛人事實上之燃油使用量或對公路之使用、耗損程度定其應納數額，惟按汽缸總排氣量推計，仍不能遽論完全悖於常理。例如汽車之汽缸總排氣量愈大，往往消耗愈多燃油；或可能因其總噸數隨之提高，而對公路造成更高之負擔與損傷。又



書謂：「基於公路養護、修建及安全管理之目的，而向各型汽車所有人，按汽車汽缸總排汽量、行駛里程及使用效率推算耗油量，並分別依其使用汽油或柴油而定其費率課徵汽車燃料使用費，尚難認屬恣意之決定，且與課徵目的之達成亦具合理關聯性，故上開公路法第二十七條、汽車燃料使用費徵收及分配辦法第三條，與憲法第二十三條之比例原則並無抵觸。」可參照之。

二、必要性原則 (Erforderlichkeit)

又稱為「最小侵害原則」，係指限制某一基本權固已合乎憲法所揭示之目的，但仍須檢討：(1) 達到相同目的之手段可能有哪幾種？(2) 各種手段對基本權會有如何之限制？(3) 選擇一侵害最小之手段。經此三階段之檢證，以確定某一種手段是否必要，換言之，必要性原則在強調選擇一侵害最少之手段。司法院大法官釋字第 588 號解釋文謂：「立法機關基於重大之公益目的，藉由限制人民自由之強制措施，以貫徹其法定義務，於符合憲法上比例原則之範圍內，應為憲法之所許。行政執行法關於「管收」處分之規定，…，尚非憲法所不許。惟行政執行法第十七條第二項依同條第一項規定得聲請法院裁定管收之事由中，除第一項第一、二、三款規定：「顯有履行義務之可能，故不履行者」、「顯有逃匿之虞」、「就應供強制執行之財產有隱匿或處分之情事者」，難謂其已逾必要之程

其區別營業與自用車而異其徵收次數（同辦法第五條參照），係反映營業用車較諸自用車普遍有較高之燃油及公路使用量。至於對每公升柴油課徵之汽車燃料使用費低於汽油，除柴油之價格與汽油有相當差距外，則係出於運輸及產業政策之考量所致。是基於公路養護、修建及安全管理之目的，而向各型汽車所有人，按汽車汽缸總排汽量、行駛里程及使用效率推算耗油量，並分別依其使用汽油或柴油而定其費率課徵汽車燃料使用費，尚難認屬恣意之決定，且與課徵目的之達成亦具合理關聯性，故上開公路法第二十七條、汽車燃料使用費徵收及分配辦法第三條，與憲法第二十三條之比例原則並無抵觸。」



度外，其餘同項第四、五、六款事由：「於調查執行標的物時，對於執行人員拒絕陳述者」、「經命其報告財產狀況，不為報告或為虛偽之報告者」、「經合法通知，無正當理由而不到場者」，顯已逾越必要程度，與憲法第二十三條規定之意旨不能謂無違背。」針對較為輕微之違反義務行為（例如拒絕陳述、無當然理由不到場），應有其他手段可供選擇，不必逕行動用「管收」之重大手段，意即「情輕法重」，非法之所許。

三、過度禁止原則 (Verhältnismäßigkeit)

即為「狹義比例原則」，又稱合比例性原則，此為比例原則最後依照檢證程序。係指採取限制基本權之手段縱然合乎一定目的，且屬必要之最低侵害手段，但採取此手段時，仍不可太過份，否則仍屬違反比例原則而違憲。意指其欲達成一定目的所採取手段之限制程度，不得與達成目的之需要程度不成比例。

以上三種比例原則之子原則係同時存在且對於各種干涉行政皆為同時檢證，始認可此干涉行政手段不違反比例原則。

第二節 比例原則之各項比較

第一項 比例原則與誠信原則之關係

第一款 比例原則與誠信原則

比例原則與誠信原則間關係，最大之爭議在於公法與私法間是否存在法適用性之問題？由前述誠信原則之意義可知，多數學者肯認誠信原則機能包括：補充



制定法不足、或是得與時俱進修改制定法、限制權力人不得濫用權利、更甚視特殊狀況有法創設功能，然不論符合其中哪一種機能，其最終目的皆是為達成制定法外之正義衡平。另比例原則則為行政法上之原理原則，其包含之三項子原則：適當性、必要性與過度禁止性，係為確保行政手段在適當與必須為前提時，以最小侵害方式達成目的，避免逾越憲法保障之基本權。

就此問題，本文肯認公法與私法間具有部分法適用性，依王澤鑑教授上述所為誠信原則之案件類型分析可知，其四種類型：細微的利益侵害及比例原則、權利人妨害相對人履行義務、主張依不當方法取得的權利及矛盾行為與權利失效，係以當不符合比例原則時，則違反誠信原則。另李惠宗教授亦肯認，比例原則要求之不為達到目的而不擇手段事實上為一理性之行為準則，適用於私法應無疑慮，違反比例原則之私法行為可推定為違法。另有學者¹¹¹指出，公法與私法之基礎整體法秩序應為一致，因法律本具有指引民眾行為之規範目的性，為使其擔負之功能一致，公法與私法就必須為一致，因此當某行為於某法領域屬違法時，就不能同時於他法領域屬合法，否則不一致之法秩序將使民眾行為困惑，無法提供合理指引，此又稱為公法與私法一元論。

¹¹¹ 黃忠 (2017) 〈民法如何面對公法：公、私法關係的觀念更新與制度構建〉，《浙江社會科學》，9期，頁63。轉引自：戴旻諺 (2019)，〈違章建築作為侵權責任客體之研究〉，頁45-50，臺灣大學法律學研究所碩士論文。



第二款 實務見解與分析

近年法院實務中，不乏存在以公法標準作為民法標準之案例，本文整理並選取最高法院二則依比例原則與誠信原則為判決理由之案例：

一、最高法院 108 年度台上字第 329 號判決【請求撤銷管理規約案】

本件基本事實為：原告 A 主張被告 B 任意關閉社區停車場地下 2 層通往 3 層之平面車道鐵捲門，並設置鑰匙控制而封閉車道，致停放於地下 3 層之車輛僅能由唯一機械式汽車升降機進出，並透過社區臨時會議決議訂立規約：「因社區管理之需要，關於地下 3 樓獎勵停車位出入動線之設計與社區地下 1、2 樓車位出入相分離，故其車輛人員之出入應使用獎勵停車位專用之進出昇降機（樓電梯間），不得使用社區住戶車道之出入口」係屬分管契約。被告 B 則主張此分管契約係經所有權人會議共同表決，與各買受人間買賣契約之效力相同，且因地下 3 層之車位所有人買受係為投資供出租使用，承租人非區分所有權人，為便於管理車位使用人及避免出入人員複雜，致該等車位使用人得經地下 1、2 層大樓內部電梯進入各區分所有權人住家領域內，基於維護社區住戶居住安全、避免管理維護上困擾，始為系爭決議。判決理由認為：「…按公寓大廈管理條例第 7 條各款所列共用部分，屬區分所有權人生活利用上不可或缺，應依設置目的及通常使用方法為使用，如約定供特定區分所有權人專用者，係違反強制或禁止規定而無效。又區分所有權人或管理委員會限制區分所有建物共有部分公共設施之使用，必需合於平等、比例原則，不得妨害區分所有權人就建物及公共設施之通常使




用。…系爭車位由升降機、平面車道通行至地面層均屬通常之使用方法，系爭決議等限制被上訴人通行藍色區域之車道，自屬限制其等正當權利之行使。…系爭決議等已超出系爭社區安全管制必要性，屬權利濫用，且違反比例原則及民法第 148 條，公寓大廈管理條例第 7 條第 2、4 款，第 16 條第 2 項規定而無效。」

由判決書理由可見，法院認為當決議內容超出比例原則（安全管制必要性）時，決議內容已抵觸權利濫用禁止原則（侵害所有權人之權利），並同時違反民法第 148 條誠信原則而判定協議書無效（契約無效）。

二、最高法院 95 年度台上字第 760 號判決【請求專利權移轉案】

本件基本事實為：原告 A 公司（以下簡稱原告 A）與被告 B 公司（以下簡稱被告 B）簽立系爭協議書，約定由原告 A 於訂立協議書之後進行新公司 C 之設立，並於訂定日期前支付被告 B 約定金額，被告 B 將同時移轉三項專利權及無償轉讓原先擁有相關之智慧財產權及營業祕密等無形資產之所有權及使用權予新公司 C。然當新公司 C 依約支付價金並要求被告 B 履約時，被告 B 以此非債之本旨拒絕履約進而要求解除契約。被告 B 則主張系爭協議書當事人非原告 A，而為訴外人 D（新公司 C 之發起人），系爭協議書訂定時新公司 C 尚未成立，客觀上無法確定，係以該公司之意思表示應屬無效，又因訴外人 D 未依契約提供約定新公司 C 股票數，故主張契約無效，欲解除契約。



最高法院判決理由謂：「訴外人D係代表新公司C設立登記前之籌備單位簽訂系爭協議書，且為被告B所明知。…。再就系爭協議書第一條後段所約定之乙方『同意“同時”無償轉讓上訴人原先擁有之與前述開發有關之智慧財產權及營業祕密等無形資產之所有權及使用權予新公司』，而系爭有關之智慧財產權之標的分別於九十二年六月十日、六月六日、六月十三日申請新型專利，有專利核准審定書影本三件附卷可資，由此觀之，本件債之標的既符合合法、可能、確定，則系爭契約應已成立生效。…況訴外人D於新公司C之股票印製完竣後已函請被告B辦理移轉過戶手續，則被告B收受股票既符合系爭協議書約定，且無困難。本件被告B以訴外人D未依債之本旨交付而解除系爭協議書之全部契約，顯違反比例原則，有失公平，其解除契約應認不合法。」

由判決書理由可見，法院認為被告B僅因訴外人D未準時依契約交付股票數，遂欲解除契約，此般因當事人不為義務之履行，影響權利人利益輕微，而權利人因此主張之權利卻造成當事人損害甚大，自係違反比例原則之過度禁止原則，有失公平，而判定其解除契約不合法。

第二項 比例原則運用於民法之現況

若循比例原則發展之脈絡，不難發現其合比例性思想是針對國家公權力之要求，是以比例原則得以順利運作之首要條件為有一能獨立運作之國家高權存在。循法治國歷史發展軌跡，於中世紀自由法支配之思想而興起之國家契約理論，當



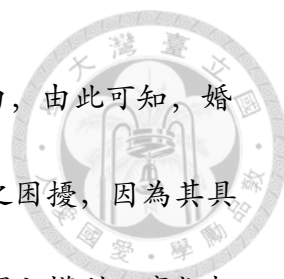
時普遍認為統治權力之形成，為統治者與被統治者訂定契約之結果，國家權力是來自一種為委任關係，此主張認為契約是以針對特定事項所訂定，統治者理論上也僅在特定範疇內有其權力施張，因此國家行為均應取向於國家目的，指涉為目的與手段間的關係；又，基於契約特性，亦可引伸出國家惟採取對人民自由權侵害度最小之手段時，方得主張其為國家目的正當手段，亦符合當今比例原則之適恰性與必要性要求，此為比例原則之雛形¹¹²。由此可知，比例原則長久以來被定調為公法之法規範，對於私法之關係似乎難以移轉適用，畢竟私法審查若要先行符合比例原則的三大子原則，在實務運作上似乎重重困難。

然人權與私法關係之間的是否真為獨立互不影響？假設在法概念上能適用，又該如何處理國家權力介入私關係的「必要性」？又或如何權衡於比例原則與私法自治原則？目前國內外學說多有肯認比例原則係可轉化為私法關係中的具體標準，惟適用程度需視個案中妥適考量所涉及的各種價值。

蘇永欽教授¹¹³認為，代表著人民基本權的比例原則與民事私法關係間確實不可謂百分之百移轉適用，然細觀兩者間可發現其存在某些相同內涵，在這些情況中應不存在轉軌問題。於法治國概念比例原則編列入憲法前，民事關係早已存在於人類社會，兩者可能存在先期理解問題，亦可能有平行發展之態樣。例如我國民法第 972 條：「婚約，應由男女當事人自行訂定。」其對抗之舊倫理意涵於當時社會時空背景有革命性意義，此等結婚自由保障係先以民事權利存在，時至民

¹¹² 蔡宗珍 (1999)，〈公法上之比例原則初論—以德國法的發展為中心〉，《政大法學評論》，62 期，頁 80-81。

¹¹³ 蘇永欽 (2004)，〈民事裁判中的人權保障〉，《憲政時代》，30 卷，頁 155-159。



國 83 年大法官第 363 號解釋始肯認人民有憲法保障之結婚自由，由此可知，婚姻自由保障權沒有誰為誰的先期理解問題，也沒有誰與誰轉軌之困擾，因為其具有相同內涵，不論以公法關係理解之人權，或是以私法關係解釋之權利，實指相同意涵。

王澤鑑教授¹¹⁴亦認為民法以人為本位，人格的保護為民法首要任務，然基於人格權的保護範圍有不確定性，關於其不法性的認定，應採法律衡量原則，就受侵害的人格法益、加害人的權利及社會公益，依比例原則而為判斷。這裡尤其強調比例原則上的「法益衡量」，當私法中涉及兩個基本權利主體及基本權利衝突時，應肯認基本權利效力擴張至私人間民事行為。


王鵬翔教授¹¹⁵從憲法基本權的規範結構分析指出，比例原則三大子原則中之適當性與必要性原則是來自於原則應在事實上的可能範圍內之最大程度加以實現這項特徵，而第三子原則—狹義比例原則—所涉及的則為法律的可能範圍內之最佳化選擇。法律中每條原則都應該在可能範圍內最大化的被實現，當其互相碰撞時，則透過衡量法則來解決，其經常以「利益衡量」之名與狹義性比例原則相提並論，其為互相蘊涵之關係。

李惠宗教授¹¹⁶亦肯認，比例原則固旨於抑制國家權力之濫用，然從其發展史來看，對於私法關係之適用非無探討價值，因比例原則要求「不要為了達到目的而不擇手段」事實上為一「理性之行為準則」，於私法關係應為適用，違反比例原

¹¹⁴ 王澤鑑 (2015)，《民法總則》，頁 153-158，台北：自刊。

¹¹⁵ 王鵬翔 (2005)，〈論基本權的規範結構〉，《臺大法學論叢》，34 卷，頁 22-23。

¹¹⁶ 李惠宗 (2020)，《憲法要義》，頁 138，8 版，台北：元照。



則之私法行為可推定為「違法」，乃屬外部化之行為，國家即有介入之憑據。例如：民法第 252 條規定「約定之違約金額過高者，法院得減至相當之數額。」即為比例原則於私法關係之適用；另外個人資料保護法第 5 條規定「個人資料之蒐集、處理或利用，應尊重當事人之權益，依誠實及信用方法為之，不得逾越特定目的之必要範圍，並應與蒐集之目的具有正當合理之關聯。」係為強調不得逾越特定目的之必要範圍，亦為一比例原則適用私法關係條例。

第三項 比例原則與民航法之關係

民航法具有公法私法、國內法國際法同時共存之法特殊性。基於此特性，我國之民航法規為繼受國際民航組織所制定之國際公約內國法化而成。其法位階雖未明定於憲法、法律或是命令，然其確有公法之性質，得適用於比例原則。

國際民航組織透過國際公約或是命令形式，明確定義出航空安全與航空保安之行為態樣及相對應罰則。基於民用航空受國際、政治、經濟之影響，其高度之適應性及主動性，使我國繼受國際公約進而內國法化於民航法規展現其法效力，並體現於航空公司拒絕承運契約條款。

本文認為拒絕承運條款並非僅係私法自治之契約自由體現，條款之目的具有遵循國際公約之公共利益維護意涵，經由公法規制應為與不應為行為，透過航空公司與乘客履行雙方債權之行為，達同時履行公法義務之實。



第三節 比例原則與拒載名單之適法性

第一項 比例原則對拒載名單之審查

依我國民航局數據顯示，臺灣民航運輸機場營運量（含國際、兩岸及國內航線）¹¹⁷，起降架次自 2011 年之 385,140 次/年，一路成長至 2019 年之 581,484 次/年；旅客人數自 2011 年 42,855,529 人/年，至 2019 年之 72,157,443 人/年。短短 8 年內，起降架次數量成長 1.5 倍、旅客人數成長近 1.7 倍，顯示出民航運輸之高成長率及普及化。隨著民用航空技術之發展，運輸安全性已提升，搭乘航空器之安全指數已遠高於道路交通工具，以高規格要求航行安全，係因航空器物理性質上之特殊性，因此確保航行安全始終為航空產業最主要之課題。

國際間航空滋擾行為事件頻傳，我國民航局肯認航空公司得因乘客滋擾行為設立拒載名單，惟須符合比例原則。然比例原則係為公法行政原則，對於契約之適法性何在？航空公司又如何適用所謂符合比例原則之拒載名單？本文淺見，須先就航空契約明文拒載乘客條款進行效力分析。航空契約係為一定型化契約，定型化契約之條款須符合消保法規制有效成立之幾個要件：包括合理審閱期、明示定型化契約條款、非消費者常態可預見之條款內容，以及須符合民法第 148 條規範契約有效之誠信原則與權利濫用禁止原則。比較國內外共 17 家國際航空公司可發現，其航空契約均為開放性公布於其官方網站，任何人得審閱之，係以應無合理審閱期不足抑或有不夠明示條款之疑；其次，細究拒絕承運契約條款，多數

¹¹⁷ 民航運輸各機場營運量—按國際、兩岸及國內航線分，交通部民用航空局。載於：
<https://www.caa.gov.tw/article.aspx?a=1737&lang=1>（最後閱覽日:2020/08/01）




航空公司係以點列出得拒絕乘載之理由以及行為態樣（包含但不限於），而航空公司握有承運與否之最終決定權，或許對於消費者而言，已經締結之契約，卻僅由單方當事人握有臨時解除、中止或終止契約之權利，其單方之決定權是否有失誠信原則？有權利濫用之可能？同時違反消保法與民法第 148 條規範？然本文淺見認為雖然最後決定權在航空公司，然考量為保護公共利益，此並不牴觸誠信原則與權利濫用原則，同時，此即為比例原則得適用航空公司拒載乘客之適法理由。

比例原則係為公法原則，對於行政手段可能影響人民權益時，必須具備比例原則的三個子原則—適當性原則、必要性原則、過度禁止原則，同時通過檢視後此行政手段始符合比例原則。比例原則係為約束公權力，原以保護人民基本權所設置，然本文認為基於公私法一元論，不論是公法或是私法，應擁有一致之法理論，公法所不應許的，私法自然同為不應許，係以適用於私法契約自由原則，彼此不存在互相抵觸關係。多位學者亦肯認比例原則與誠信原則有法理相關性，目前實務上多以比例原則子原則中之過度禁止原則（又稱狹義比例原則）者，搭配誠信原則與權利濫用禁止原則作為裁判依據。

第二項 比例原則與滋擾行為之範圍界定

乘客不循矩滋擾行為一直是全球航空業非常首要處理卻棘手之問題，雖然國際航運會 IATA 敦促亦鼓勵各國政府將《蒙特利爾議定書》條款內國法化，然細



查我國民航局法規，會發現其法規多著重於干擾行為之態樣及懲罰，然同樣與航空保安相關之滋擾行為規範卻琢磨極少。考量行為人於行為時之意圖，干擾行為主觀犯罪意圖及損害嚴重規模確實較滋擾行為更需要規範之，但是近年干擾行為之發生率於全球對安全規格提升以確實下降，取而代之的即為逐年攀升之滋擾行為。航空器畢竟不若道路交通工具，遇到臨時狀況可以煞車、可以下車、可以求救，參考美國運輸安委會 NTSB 提供之數據，航空器發生火災之倖存平均時間需時 15-20 分鐘，代表著從航空器遇上緊急狀況需迫降，經過與最近塔台聯繫並最終飛抵機場，需時至少幾十分鐘才能做到。

滋擾行為之態樣很多種，滋擾行為發生之頻率也不同，然從 17 家大型國際航空公司之拒絕承運契約條款即可略知，唯一每家航空公司均認列得拒載理由為「不遵守安全指定」，為什麼不遵守安全指示之風險性相對於使用言語恐嚇、肢體暴力或是因用藥飲酒而導致意識不清等其他滋擾行為來的高呢？本文淺見認為其最主要的分水嶺在於不遵守安全指示之行為人，具有主觀上面之故意，即為明知並有意使其發生者，此與美國航空總署 FAA2018 頒布最新法令中，責罰矩陣圖辨識之一要件為以行為人為行為時之主觀意識做認定，由最輕微之疏於注意至最嚴重之故意有意圖的概念不謀而合。代表行為人明知其作為確實影響航行安全，然其不配合、不在乎、故意放任其發生，確為漠視航行安全。



本文欲參考美國航空總署 FAA 提供之 12 種滋擾行為態樣¹¹⁸，依比例原則之

三項子原則進行拒載名單範圍界定：


表 7：比例原則適用拒載違規行為範圍界定表（圖表來源：本文自製）

美國航空總署 FAA		本文淺見	
行為態樣	嚴重程度	比例原則	界定
(1) 使用雷射產品干擾機組人員	等級三	均符合	得為拒載名單
(2) 干擾機組人員作業	等級二	適當性	得拒載
(3) 人身攻擊或威脅毆打飛行或機組人員	等級三	均符合	得為拒載名單
(4) 人身攻擊或威脅毆打飛行中被賦予強制執法力的人員	等級三	均符合	得為拒載名單
(5) 人身攻擊或威脅毆打機組人員以外之人	等級二	部分符合	得拒載
(6) 對飛行、機組人員或其他人進行性侵犯行為或威脅性侵犯行為	等級三	均符合	得為拒載名單

¹¹⁸ FAA Order 2150.3C, Fig.9-9-i. Interference with Crewmembers and Passenger Violations. 美國法典 United States Code, U.S.C., Title 49, Chapter 463, Section 46318- Interference with cabin flight crew.

(7) 以對飛機安全或飛機上其他人的集體安全構成緊急威脅的行為	等級三	部分符合	得為 拒載名單
(8) 機上抽菸行為	等級三	均符合	得為 拒載名單
(9) 破壞煙霧偵測器	等級三	均符合	得為 拒載名單
(10) 無法配合繫緊安全帶或是安坐於指定的座	等級二	部分符合	得拒載
(11) 未經允許即使用攜帶式電子用品	等級一	部分符合	得拒載
(12) 飲用自行攜帶之酒精性飲料	等級一	部分符合	得拒載

為求明瞭，茲先統整比例原則適用於拒載或拒載名單設立之界定範圍。基於航行安全對風險因子之零容忍度，本文淺見比例原則於拒載決定或拒載名單設立，可程度性適用其三項子原則：適當性原則—拒載可合乎維持航行安全之目的，確保航行秩序，維持其他乘客之公共利益；必要性原則—拒載可達最小侵害性，僅影響行為人之權益，確保其他乘客得繼續航程；過度禁止原則—得拒載或



得設立拒載名單不同處為，「拒載」為當航班不可搭乘，於乘客溝通勸導後願意遵守民航法規者，或待藥物酒精作用退去，恢復意識可溝通者，即可安排就近航段完成承運契約，「拒載名單」係指乘客即使於意識清晰之際，確實明白民航法規範，卻主觀拒絕配合，情節重大勸導無效之最後手段。即依比例原則作為風險分級原則，當乘客之滋擾行為對客艙或飛行安全尚未造成直接或間接之安全危害，得於口頭勸說後確認乘客遵從要求，則可續航之；當乘客之滋擾行為持續、不聽勸阻、不遵守民航局規定，視其滋擾行為嚴重程度，若拒載決定符合比例原則三項子原則之一或二，得決定拒載之；當乘客之滋擾行為持續已達無法控制之情況，機組人員皆勸導無效，甚或出現攻擊、傷害其他人等侵權行為時，基於比例原則，不僅得為拒載，亦得設立為拒載名單。



第五章 結論

近年天空開放策略推行、廉價航空興起，國與國之間航班愈加頻繁，航空滋擾事件發生頻率亦隨之逐年攀升，為降低滋擾行為所帶來之飛安風險，不論是國際民航組織 ICAO、國際航運會 IATA、美國航空總署 FAA 皆傾力透過加強國際法律威懾力，擴大處罰範圍，以鼓勵執法行動，欲防範於未然，大幅降低滋擾行為發生情事。然航空運輸業不若傳統交通運輸，得選擇之交通工具取代類別多，為維護民眾出國之權益，拒載決定權自然備受檢驗。

本文首先介紹民航法規歷史沿革，以及「航行安全」之基本意涵，其區分為航空安全及航空保安之二大不同處。簡言之，「航空安全」著重於航空企業主對於航空器的機械維護、環境檢查等等，於乘客尚未登機前所做的所有確保航段平安順利的檢查與保修；而「航空保安」則係為防範「人為風險」，也就是乘客登機後可能帶來的風險因子，包括乘客攜帶之違禁品、乘客之滋擾行為或干擾行為，係由機組人員進行維護之責。進一步討論航空保安亦包括兩種行為類型，各有不同態樣與構成要件：

1. 干擾行為：需有主觀性犯罪意圖，並且有事前規劃之動機，目的為造成嚴重之性命與財物損害，以動盪國家安全與社會秩序。與
2. 滋擾行為：主觀為無意粗心的、不小心的或是故意違反民航法規之行為，然並無事前規劃，不以造成重大損害為目的，多為可透過溝通而使乘客配合法規。

本文著眼於探討滋擾行為可能為航行安全帶來之風險，同時參照美國航空總署



FAA 提供之滋擾行為的 12 種可能態樣，最後再整理 17 家國際航空公司承運契約中，針對滋擾行為得為拒絕承運進行簡析。

接著探討航空定型化契約內容，與拒絕承運條款之契約效力，並就航空契約明文拒載條款，是否確實遵守消保法與民法第 247 條之 1 對於定型化契約之規制？基於契約自由原則，是否有違反誠信原則與權利濫用禁止原則之可能？本文淺見航空契約拒絕承運條款係為維護航行安全所訂立，其明文並載放於各航空公司官方網站供任何人審閱，因此合乎消保法之合理審閱期、明文規定、與不得訂立超乎一般尋常認知之條款。而誠信原則與權利禁止濫用原則係屬法倫理規範，其最重要之特色即為使用於具體案例中作為價值判斷之原理原則，係為當事人雙方利益做客觀全面性之利益衡量。適用於本文探討之因乘客為滋擾行為，是否得以拒載？得以設立為拒載名單？考量於當事人為滋擾行為時之主觀與客觀情事，為維護航行安全，及其他乘客之權益，航空公司得先行使拒載權，視情況確認乘客明白並願意配合民航法規，即就近安排其他航段履行契約，或是滋擾行為達情節重大已造成航安疑慮者，得設立為拒載名單。此符合客觀並全面性之權益衡量，本文認為自不違反民法第 148 條規範誠信原則與權利濫用禁止原則。

最後，本文就比例原則之三項子原則—適當性原則、必要性原則、過度禁止原則進行定義簡析，進而討論源於公法之比例原則是否得以適用私法契約。透過多位學者之肯認比例原則與誠信原則兩者間有其法理共通性，以及實務上可發現越來越多以「比例原則」與「誠信原則」作為共同論述之民法案例類型，而判決



中比例原則多以違反必要性原則與過度禁止原則作為判決依據。本文就比例性原則之三項子原則作為依據，分析美國航空總署 FAA 歸納之 12 種滋擾行為態樣，以行為人為行為時之主觀意識及是否得勸阻導正行為人行為作為標準，以界定得為拒載或得為設立名單之適法性界定。

考量航空器作為國際交通運輸之普及性，拒載決定係航空公司之最後不得已之手段。然航空器之無處閃躲同機一命之交通特性，確實需要更完整之法規保護。細究我國民航法規，航空保安規範多針對干擾行為，包括其態樣、定義、以及諸多對於航空公司之要求與規制，例如設定目標達成率、要求機務人員之考核審查、或是給予對應之標準作業流程，給予航空保安高規格之要求實為國人樂見，然其對於滋擾行為卻幾無提及，本文認為有鑒於國際間滋擾行為案件逐年攀升，除了於航空定型化契約載明滋擾行為可能面臨之責罰外，本文淺見對於滋擾行為，應有提高其法規層級之必要，得比照美國航空總署 FAA 將滋擾行為定義明文訂立於民航法規中，整理出可能之態樣，依行為人為行為時之主觀意識作為責罰加成評估，完整滋擾行為應受之規制。同時本文更期許我國民航局得鼓勵航空公司正視滋擾行為為航行安全所帶來之風險，不僅為要求航空業一線人員之訓練，亦應參照國際航運會 IATA 對於航空公司之要求，應明確規乘客範滋擾行為所應對應之責罰，依比例原則之三子原則作為拒載名單設立之適法理由，補足我國目前對於滋擾行為防護之方針。



參考文獻

壹、中文參考文獻（依作者姓氏筆畫排列）

一、專書

1. 王澤鑑（2012）。《債法原理》，台北：自刊。
2. 王澤鑑（2015）。《民法總則》。台北：自刊。
3. 刘耀斌（2018）。《我国民用航空犯罪及立法研究—以国际民用航空安保公约为参照》。北京：法律。
4. 吴信華（2018）。《憲法釋論》，3版。台北：三民。
5. 李惠宗（2020）。《憲法要義》，8版。台北：元照。
6. 林誠二（2012）。《民法總則新解 體系化解說（下）》。台北：瑞興。
7. 陳一昌（編）（2008）。《國籍航空公司航機客艙安全之探討》。台北：交通部運輸研究所。載於：
<http://ntour.ntou.edu.tw:8080/ir/retrieve/121/RRPG96030102.pdf>。
8. 陳自強（2018）。《契約之成立與生效》，4版。台北：元照。
9. 陳聰富（2016）。《民法總則》，2版。台北：元照。
10. 曾世雄（2005）。《民法總則之現在與未來》。台北：元照。
11. 曾世雄（2005）。《民法總則之現在與未來》。台北：元照。
12. 楊政樺、盧衍良（2019）。《民航法規新論》。台北：揚智。



二、學位論文


1. 李昕 (2012)。《論比例原則於民法上之運用》，臺灣大學法律學研究所碩士論文，台北。
2. 李洙德 (2001)。《定型化勞動契約之研究》，私立中國文化大學中山學術研究所博士論文，台北。
3. 張嘉麟 (2015)。《行政機關對定型化契約內容形成空間及管制之探討——以消費者保護法授權公告之應記載或不得記載事項為中心》，臺灣大學國家發展研究所碩士論文，台北。
4. 許鼎正 (2010)。《國際航空法下航空保安之近期發展》，東吳大學法學院法律學系碩士班碩士論文，台北。
5. 郭明愷 (2007)。《我國憲法上比例原則應用之研究——以刑事制裁對人身自由之限制為中心》，臺灣大學國家發展研究所碩士論文，台北。
6. 陳芊蒨 (2012)。《比例原則於我國民事實務之體現——以侵權法與契約法為中心》，東海大學法律學系研究所碩士論文，台中。
7. 陳明堂 (2017)。《國際公約在台灣國內法化之研究——以人權與海洋法制為中心》，國立臺灣海洋大學海洋法律研究所博士，台北。
8. 黃郁婷 (2008)。《電子商務交易下契約正義之實現——論網路定型化契約》，臺灣大學法律學研究所碩士論文，台北。



9. 黃園舒 (2017) 。《論消費者保護法之服務責任—以服務欠缺安全性為中心》, 臺灣大學法律學研究所碩士論文, 台北。
10. 楊慧娘 (2015) 。《民法第七十一條之理論與適用》, 臺灣大學法律學研究所碩士論文, 台北。
11. 鄭聿凱 (2016) 。《國際航空法下航空保安之法制規範研究—以2010年北京公約、2010年北京補充海牙公約議定書及2014年蒙特婁修訂東京公約議定書為核心》, 東吳大學法學院法律學系碩士班碩士論文, 台北。
12. 戴旻諺 (2019) 。《違章建築作為侵權責任客體之研究》, 臺灣大學法律學研究所碩士論文, 台北。


三、 期刊

1. 尤重道 (2014) , 〈定型化契約之概念與法律效果暨實務見解分析展〉, 《消費者保護研究》, 17期, 頁153-198。
2. 方凱弘、張在欣 (2017) , 〈從「公私法混合」特性進行「涉海性」概念之建立與探究〉, 《台北海洋科技大學學報》, 9卷1期, 頁87-107。
3. 王正光、馮潤良、盧芳華 (2018) , 〈民用航空法制發展史〉, 《觀光產業與航空管理期刊》, 1卷1期, 頁95-107。
4. 王瀚、孫玉超 (2006) , 〈航空器上法律事實與行為法律適用問題比較研究〉, 《河北法學》, 24卷2期, 頁39-43。

- 
5. 王鵬翔 (2005) 。〈論基本權的規範結構〉，《臺大法學論叢》，34 卷 2 期，頁22-23。
 6. 朱柏松 (1998) ，〈適用消保法論斷醫師之責任〉，《臺大法學論叢》，27 卷4期，頁3-72。
 7. 吳從周 (2018) ，〈法律行為解釋、契約解釋與法律解釋—以民法第98條之立法溯源與實務運用為中心〉，《中研院法學期刊》，第23期，頁81-169。
 8. 李建良 (2014) ，〈論國際條約的國內法效力與法位階定序國際條約與憲法解釋之關係的基礎課題〉，《憲法解釋之理論與實務》，第八輯，頁175-275。
 9. 林明鏘 (2003) ，〈行政契約與行政處分—評最高行政法院八十八年度判字第三八三七號判決〉，《臺大法學論叢》，33卷1期，頁93-130。
 10. 林昭志；陳冠甫 (2013) ，〈論誠實信用原則之具體化適用——以權利失效、棄權與禁止反言為中心〉，《財產法暨經濟法》，35卷，頁71-107。
 11. 林庭宇 (2016) ，〈論我國法下非消費性定型化契約〉，《萬國法律》，205 期，頁42-54。
 12. 林恩瑋 (2019) ，〈外國法適用問題之研究：臺灣司法實務判決與比較法上的一些思考〉，《東海大學法學研究》，58期，頁103-142。
 13. 林誠二 (2001) ，〈再論誠實信用原則與權利濫用禁止原則之機能--最高法院八十八年度臺上字第二八一九號判決評釋〉，《台灣本土法學雜誌》，




- 22期，頁36-61。
14. 姚志明 (2001) , 〈誠信原則〉 , 《月旦法學雜誌》 , 76期 , 頁109-121。
 15. 姚志明 (2005) , 〈契約法總論：第二講—契約之成立—契約成立之方法〉 , 《月旦法學教室》 , 36期 , 頁34-46。
 16. 范建得 (1996) , 〈初探我國消費者保護法定型化契約規定之體系〉 , 《律師通訊》 , 199期 , 頁37-41。
 17. 張文郁 (2016) , 〈論消費者保護訴訟〉 , 《月旦法學雜誌》 , 252期 , 頁5-24。
 18. 陳聰富 (2008) , 〈誠信原則的理論與實踐〉 , 《政大法學評論》 , 104卷期 , 頁1-60。
 19. 陳聰富 (2018) , 〈臺灣民法誠信原則之實務發展〉 , 《月旦民商法雜誌》 , 62卷期 , 頁5-25。
 20. 曾品傑 (2003) , 〈論消費者之概念—最高法院相關判決評釋〉 , 《台灣本土法學雜誌》 , 49卷 , 頁153-172。
 21. 曾品傑 (2017) , 〈我國定型化契約法之發展〉 , 《月旦法學雜誌》 , 260卷 , 頁86-103。
 22. 游進發 (2012) , 〈消費者保護法上與商品責任等價的服務責任〉 , 《財產法暨經濟法》 , 32期 , 頁111-139。
 23. 湯玲郎、翁華鴻、蔡金倉 (2018) , 〈探討空域主權規範對國際民用航空公

- 
- 約之影響》，《航空安全及管理季刊》，5卷3期，頁184-216。
24. 馮卓慧 (2008)，〈殊途同歸—從兩大法系契約法理論的發展演進看契約法的發展〉，《法令月刊》，59卷5期，頁62-87。
25. 黃立 (2005)。〈契約自由的限制〉，《月旦法學雜誌》，總號：125，頁5-22。
26. 黃居正 (2011)，〈國際公法的跨領域觀點與其展望：從國際私法中的國際公法議題出發〉，《臺大法學論叢》，40卷S期，頁1551-1593。
27. 黃居正 (2011)，〈蒙特婁公約的第一個十年：國際航空運送人責任統一規範的新面向〉，《東吳法律學報》，22卷4期，頁145-184。
28. 黃昭元 (2010)，〈臺灣法律發展回顧：憲法〉，《國立臺灣大學法學論叢》，39卷2期，頁5-30。
29. 黃燦煌、黃星維、曾彥捷 (2019)，〈航空保安有效性之研究〉，《管理資訊計算》，8卷特刊2，頁93-101。
30. 楊仁壽 (1990)，〈論權利濫用禁止原則之適用—評最高法院七十八年度台上字第二二八九號民事判決〉，《法令月刊》，41卷2期，頁5-8。
31. 詹森林 (1993)。〈私法自治原則之理論與實務 — 臺灣法制發展之情形〉，《國立臺灣大學法學論叢》，22卷2期，頁355-379。
32. 詹森林 (1996)。〈定型化契約之基本問題〉，《月旦法學雜誌》，總號：11，頁4-15。



33. 詹森林 (1998) , 〈消費者保護法與預售屋買賣定型化契約〉, 《臺大法學論叢》, 27卷4期, 頁99-115。
34. 詹森林 (2006) , 〈最高法院與定型化契約法之發展——民法第二四七條之一裁判之研究〉, 《政大法學評論》, 94期, 頁83-172。
35. 詹森林 (2014) , 〈消費者保護法發展專題回顧: 定型化契約之理論與實務發展〉, 《國立臺灣大學法學論叢》, 43卷特刊期, 頁1345-1389。
36. 詹森林 (2014) , 〈臺灣社會變遷與契約法發展〉, 《月旦法學雜誌》, 230期, 頁5-37。
37. 劉姿汝 (2010) , 〈網路購物契約與消費者保護〉, 《科技法學評論》, 7卷1期, 頁201-256。
38. 劉淑範 (2016) , 〈析論德國飛航安全及航空保安之民營化歷程——管制革新與公權力委託結合之典範立法例〉, 《月旦法學雜誌》, 254卷, 頁95-130。
39. 蔡宗珍 (1999) , 〈公法上之比例原則初論—以德國法的發展為中心〉, 《政大法學評論》, 62期, 頁75-103。
40. 鄭曉劍 (2016) , 〈比例原則在民法上的適用及展開〉, 《中國法學 (中文摘要版) 》, 2016卷2期, 頁1-4。
41. 羅正南 (2016) , 〈中共東海防空識別區合法性及其影響之研究〉, 《復興崗學報》, 114期, 頁41-60。

- 
42. 羅俊瑋；盧永龍（2012），〈從金融消費者保護法論保險人說明義務〉，
《法令月刊》，63卷4期，頁68-90。
43. 蘇永欽（2004），〈民事裁判中的人權保障〉，《憲政時代》，30卷2期，
頁133-193。

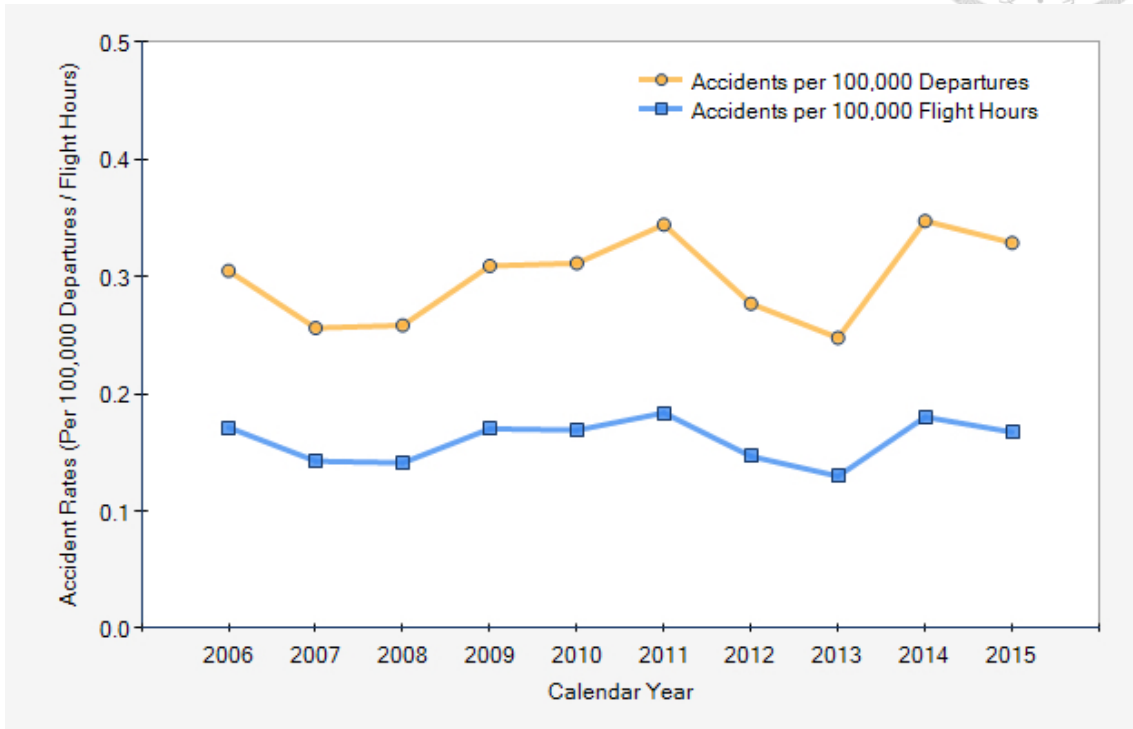
貳、英文參考文獻（依作者姓氏字母順序排列）

一、專書

1. INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION (2006). ANNEX 17 TO THE CONVENTION ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION SECURITY. PUBLISHED BY: INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION.
2. JIEFANG HUANG (2009). AVIATION SAFETY THROUGH THE RULE OF LAW: ICAO'S MECHANISMS AND PRACTICES. PUBLISHED BY: KLUWER LAW INTERNATIONAL.

附錄

附錄 一： Part 121 Accident Rates, 2006-2015



附錄 二：NTSB Accident Severity Categories, 2006-2015



Part 121 Accident Severity

NTSB Accident Severity Categories, 2006-2015

Year	Major	Serious	Injury	Damage	Unknown
2006	2	2	7	22	0
2007	0	2	14	12	0
2008	4	1	7	15	0
2009	2	3	15	10	0
2010	1	0	15	14	0
2011	0	0	20	13	0
2012	0	0	16	10	0
2013	2	0	9	12	0
2014	0	0	13	19	0
2015	0	1	22	6	1

Major

- The aircraft was destroyed, OR
- There were multiple fatalities, OR
- There was one fatality AND substantial damage to the aircraft

Serious

- A single fatality without substantial damage to the aircraft, OR
- At least one serious injury AND the aircraft was substantially damaged

Injury

- Non-fatal accident with at least one serious injury but no substantial damage to the aircraft

Damage

- No person was killed or seriously injured, but the aircraft was substantially damaged

附錄 三：道路交通事故統計傷亡情形-按類別及性別分



道路交通事故統計傷亡情形-按類別及性別分

單位：人

年別	性別	總計			A1類		A2類
		計	死亡	受傷	死亡	受傷	受傷
101年	計	336,122	2,040	334,082	2,040	862	333,220
	男	183,337	1,461	181,876	1,461	562	181,314
	女	152,758	579	152,179	579	300	151,879
	不明	27	0	27	0	0	27
102年	計	375,496	1,928	373,568	1,928	776	372,792
	男	204,478	1,348	203,130	1,348	515	202,615
	女	170,980	580	170,400	580	261	170,139
	不明	38	0	38	0	0	38
103年	計	415,048	1,819	413,229	1,819	793	412,436
	男	227,003	1,287	225,716	1,287	528	225,188
	女	188,005	532	187,473	532	265	187,208
	不明	40	0	40	0	0	40
104年	計	411,769	1,696	410,073	1,696	723	409,350
	男	224,703	1,202	223,501	1,202	461	223,040
	女	187,021	494	186,527	494	262	186,265
	不明	45	0	45	0	0	45
105年	計	405,510	1,604	403,906	1,604	715	403,191
	男	220,954	1,150	219,804	1,150	477	219,327
	女	184,528	454	184,074	454	238	183,836
	不明	28	0	28	0	0	28
106年	計	395,715	1,517	394,198	1,517	754	393,444
	男	215,442	1,024	214,418	1,024	481	213,937
	女	180,223	493	179,730	493	273	179,457
	不明	50	0	50	0	0	50
107年	計	429,542	1,493	428,049	1,493	647	427,402
	男	232,488	1,027	231,461	1,027	448	231,013
	女	197,022	466	196,556	466	199	196,357
	不明	32	0	32	0	0	32
108年	計	458,227	1,849	456,378	1,849	824	455,554
	男	247,775	1,291	246,484	1,291	551	245,933
	女	210,417	558	209,859	558	273	209,586
	不明	35	0	35	0	0	35

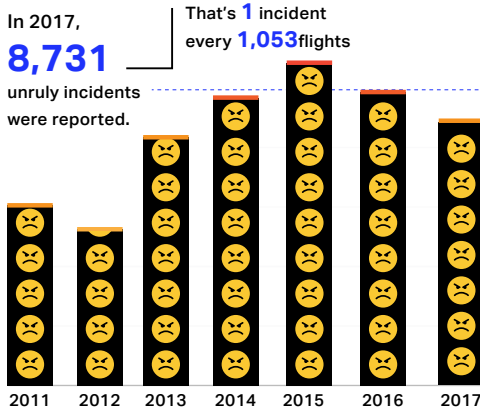
註：「道路交通事故」係指車輛或動力機械在道路上行駛，致有人傷亡；
89年起分類如下：A1類係指造成人員當場或24小時內死亡之交通事故；A2類係指造成人員受傷之交通事故。

附錄 四：Incidents Reported To IATA



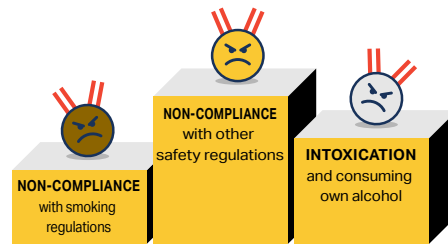
UNRULY AND DISRUPTIVE PASSENGER INCIDENTS AND WHY NO ONE LIKES THEM

There has been a small reduction in the overall number of cases reported from 2016 to 2017, but the issue remains significant. In 2017, 8,731 incidents (2016: 9,837) were reported to IATA, equivalent to 1 incident for every 1,053 flights (2016: 1 per 1,424 flights). However, the proportion of more serious incidents has increased slightly.



It is one of the **TOP 3** safety issues that concern cabin crew

An IATA survey in 2015 found that Unruly Passengers is one of the key concerns of cabin crew along with unexpected turbulence and inadvertent slide deployment.



Incident Onboard

One of the main issue identified in the reports was intoxication through alcohol / narcotics. This was mainly due to consumption prior to boarding or onboard from their own supply without knowledge of the crew.

Safety

Safety is the number 1 priority. Unruly and disruptive passenger incidents can threaten flight safety and good order onboard as well as impacting on passengers and crew.

Delays

Unruly passengers are a small minority but their actions can have a disproportionate impact on others. Other flyers can have their journey disturbed and inconvenienced as a result of delays, missed connections and diversions. This can impact holidays and important business meetings.

The winning formula

STRONGER LEGAL DETERRENT



ENHANCED PREVENTION AND MANAGEMENT



AN EVEN SAFER AND BETTER FLIGHT EXPERIENCE FOR ALL.

Seriousness of incidents

86%

10%

4%

LEVEL 1

Disruptive behaviors which are mainly verbal in nature such as failure to follow crew instructions or violation of a safety regulation. Often these can be managed by crew through de-escalation training.

LEVEL 2

Physically abusive or obscene behaviors, verbal threats of physical violence, tampering with emergency or safety equipment. These are difficult to manage in the confines of an aircraft.

LEVEL 3 + 4

Life-threatening behavior or attempt to breach cockpit door.

www.iata.org

