

郵輪契約之法律性質

Legal Nature of Cruise Passage Contract

鄭若英 (Jo-Ying Cheng)^①、張志清 (Chih-Ching Chang)^{②*}

摘要

郵輪契約在規範郵輪旅客與郵輪業者間關於旅客在郵輪上之各項權利義務關係，及在人身傷亡或財物損失之賠償責任。惟因郵輪契約常經由旅行社洽定，則旅行社、旅客及郵輪業者間之權利義務關係為何？而其契約約定內容之效力又為何？若契約內容違反法律強制規定則無效，則我國現行法律對郵輪契約之規範又如何？在適用法律中，海商法應為海上旅客運送之特別法，但現行海商法之規定卻甚為簡單且未必合理，而須引用其他法律補充規範。依目前法律體制內容，與國際間生效之雅典公約差異甚大，未來如何修正海商法與國際立法趨勢接軌，亦為主要課題之一。此外，郵輪契約實為包含運送、租賃、買賣、旅遊等契約的混合契約。其法律性質為何，涉及契約當事人權利義務關係，以及相關法律之適用問題。本文乃探討上述議題，並分析相關法律之規範內容，以及其與現行國際公約有何差異，期能提供實務及未來修正海商法之參考。

關鍵字：海上旅客運送、郵輪契約、海商法

Abstract

Cruise passage contracts are fixed for providing those responsibility and liability issues between passengers and cruise operators while performing the contracts, including loss of life or personal injury and damage to luggage.

^① 國立臺灣海洋大學航運管理研究所碩士生。

^{②*} 通訊作者，國立臺灣海洋大學航運管理學系教授；聯絡地址：202 基隆市北寧路 2 號，國立臺灣海洋大學航運管理學系；E-mail: cchang141@gmail.com。

Such contracts are often concluded through travelling agent, there arise issues concerning who acts as the carrier of the contracts, and the legal relationship between passengers, travelling agents and cruise operators. It also needs to consider the validity of the contractual terms under prevailing laws, which are applicable with mandatory effects. Maritime Law has priority in regulating those contractual issues under cruise passage contracts. However, current rules provided by Taiwan's Maritime Law appears insufficient and improper in the application, so that other relevant laws and rules are often applied for determining contractual liabilities arising from cruise passage contracts. It is often recommended to modify passenger transportation rules of current Maritime Law by reference to Athens Convention. Furthermore, cruise passage contracts not only include the carriage of passengers by cruise ship, but also include those activities concerning cabin and food provisions, recreation events on board the ship. Therefore, it also needs to consider relevant regulations as provided by Civil Code and Consumer Protection Law, etc. This article analyzes the above issues, and explores the application of relevant laws and regulations in order to provide suggestion and reference for shipping practice and future revision of Maritime Law.

Keywords: Carriage of passenger by cruise, Cruise passage contract, Maritime Law

壹、郵輪契約之性質

依我國海商法第三章第二節第 79 條：「旅客之運送，除本節規定外，準用本章第一節規定。」但旅客運送與貨物運送之性質及當事人權利義務關係截然不同，在引用國際公約之法源上也不同，故以「準用」方式立法應有商榷之餘地。在探討如何修正海商法旅客運送規定時，應先思考是否得以引入 2002 年修正雅典公約（於 2014 年 4 月 23 日生效），以及應

如何引入。惟不論如何未來修正海商法，皆應面對日益盛行之國際郵輪 (cruise) 業務其契約當事人權利義務規範問題。我國海商法與 2002 年修正雅典公約皆以運送契約方式規範上述權益，惟在郵輪契約實務上，似不只是運送契約，而應包含供膳宿之買賣契約及租賃契約。甚或屬民法第 514 條之 1 所定義之旅遊營業人所提供服務（含安排旅程及提供交通、膳宿、導遊或其他有關服務）之旅遊契約。在此等情況下，則有必要探討郵輪契約之法律性

質，以及契約當事人間之權利義務關係是否應適用海商法（若屬運送契約），或適用民法（若屬旅遊或運送、租賃、買賣等服務之旅遊契約）。雖然我國現行海商法尚未採納雅典公約任何條文，但國際郵輪公司大都在其契約中引入雅典公約，以規定契約當事人權利義務，包括對旅客之賠償責任^③，故雅典公約對我國旅客權益亦有影響。因此，除我國現行法律規定外，本文亦討論雅典公約對郵輪契約之規範。

若郵輪契約屬民法管轄之旅遊契約，然海商法為民法之特別法，亦應探討此種旅遊契約中的運送事項，是否應優先適用海商法規定。本文分析旅客運送契約之性質，並由郵輪契約之訂立過程，探討當事人訂約之意圖、其意思表示內容為何，以及相關法律對此等法律行為之規範。

1.1 是否為旅遊契約或運送契約

2002 年修正雅典公約第 1(2) 條：「運送契約」係指由運送人或以其名義訂立之海上運送旅客或旅客及其行李之契約。依此定義，2002 年修正雅典公約所適用者為運送契約。而郵輪契約之內容尚包括提供膳宿及船上之遊樂設施，是否應屬民法第 514 條之 1 所定義之旅遊契約：「稱旅遊營

業人者，謂以提供旅客旅遊服務為營業而收取旅遊費用之人。前項旅遊服務，係指安排旅程及提供交通、膳宿、導遊或其他有關之服務」。又依民法第 514 條之 10：

「旅客在旅遊中發生身體或財產上之事故時，旅遊營業人應為必要之協助及處理。前項之事故，係因非可歸責於旅遊營業人之事由所致者，其所生之費用，由旅客負擔。」除本條外，民法在旅客運送中亦明文規定旅客運送權利義務關係^④。惟若海商法另有規定海上旅客運送契約，則海商法關於旅客運送責任，為民法「旅遊」及「旅客運送」之特別法。而郵輪契約之性質除旅客運送外，似應包括艙房住宿之「租賃」、船上消費行為之「買賣」等，為兼具租賃、買賣等契約內容的混合契約。

但在另一方面，海商法第 80 條規定：「對於旅客供膳者，其膳費應包括於票價之內」，則郵輪上之膳宿是否可視為運送契約之一部分？郵輪掛靠中途港或目的港，使旅客得以上岸安排觀光行程，則郵輪服務具海上運送契約功能應無疑義。但在郵輪實務上，郵輪業者所提供之膳宿及娛樂設施，常為旅客訂約搭乘郵輪之目的之一，此等服務似乎非可歸類於附屬於旅客運送契約之供膳，故郵輪契約不宜以單純之海上運送契約視之。

^③ 例如麗星郵輪公司之「條款與細則」：「致全體旅客的重要提示 本文件為對承運人與旅客具有法律約束力的合約。建議所有旅客細閱下述條款與細則（「航行合約」），尤其注意第 5、10、12、15 及 16 款規定，該等條款包含旅客向承運人、船舶、其代理人、員工及其他方申索權利的重要限制。…」該條款與細則第 2 條引入雅典公約。

^④ 民法第 654 條至 659 條。

郵輪契約若由旅行社與旅客訂定，旅行社是否為運送人，則應視其訂約之名義。旅行社若以旅客之受任人名義協助旅客向郵輪公司訂約，則屬民法第 528 條之委任性質，旅客與旅行社所訂之契約為委任契約⁵。旅客與郵輪公司應另有契約存在，而此一契約何時成立？其內容及性質為何？若為運送契約，其運送人是否為郵輪公司？而客票之性質為何？皆有待探討。

若旅客與旅行社在訂約時，未聲明為委任性質，而由旅客（甲方）與旅行社（乙方）訂定「xx 郵輪特別協議書 … 甲乙雙方同意就本旅遊事項，依下列規定辦理」，則可能被推論該旅行社為民法第 514 條之 1 的旅遊營業人。此項旅遊服務契約包含郵輪及船上之膳宿，似應屬旅遊、運送、租賃、買賣之混合契約。此等混合契約之運送部分，旅行社為運送人，郵輪公司為履約運送人。依 2002 年修正雅典公約第 1(2) 條，訂約之運送人未必實際履行運送。依其定義，該旅行社得以運送人名義訂立運送契約。

若旅客與郵輪公司直接訂約，則郵輪公司在運送部分為運送人，屬海商法（或 2002 年修正雅典公約）之適用範圍。而運送以外事項，似應依其約定內容，受相關法律規範。

我國海商法旅客運送不應僅適用於國際郵輪契約，亦應適用於國內航線渡輪（ferry）性質之旅客運輸。在此等情況下，海商法旅客運送規定，仍應考量 2002 年修正雅典公約能否引入規範國內航線旅客運送，蓋依其第 2(1) 條，該公約僅適用於國際運送。而國內航線，例如基隆至馬祖之臺馬之星、高雄至澎湖之臺華輪。其契約具運送性質，即使若客票含有艙房住宿，似乎屬海商法第 80 條供膳之旅客運送。或具運送及膳宿之混合契約。本文主要仍以探討郵輪公司提供服務之郵輪契約之法律性質為主，不涉及海商法修正旅客運送規定之內容。

1.2 客票之性質

客票若在訂約後簽發，則非運送契約本身，為契約的證明。此時口頭之諾成契約或訂位文件才是運送契約本身⁶。由於旅客並未在客票上簽名，客票記載條款是否可拘束旅客或其繼承人？下列議題仍有待釐清：

1. 依 2002 年修正雅典公約，旅客運送契約條款在解除運送人對旅客所承擔之責任，或約定低於本公約所定之責任限制，或轉換運送人或履約運送人之舉證責任，或限制原告對訴訟法院之選擇

⁵ 其委任契約之文字可能為：「xx 郵輪特別協議書 立協議書人（旅客）共（ ）人（以下簡稱甲方）茲委託（旅行社）（以下簡稱乙方）辦理行程旅遊事宜。」

⁶ 梁宇賢，1999，海商法精義，頁 206。

- 權，均屬無效⁷。若客票中之條款並未違反上述規定，或顯失公平者，客票之條款、條件或約定是否可拘束旅客？
2. 最高法院 105 年度臺上字第 105 號民事判決，經最高法院 106 年第 8 次民事庭會議決議，對載貨證券條款之效力，不再援用 67 年第 4 次之民庭決議：「載貨證券雖為運送人或船長單方所簽發者，然係因託運人之請求而為，以海運實務及載貨證券之流通性，載貨證券持有人係據該證券行使權利，則載貨證券上事先印就之制式記載，性質上屬定型化契約條款，除有顯失公平應認為無效之情形外，對託運人、運送人及載貨證券持有人均生拘束力」，對於客票，可否採類似之見解？
 3. 客票中「旅客義務」規定之條款，是否具拘束力？若旅客違反此等義務，而受損害，依 2002 年修正雅典公約第 6 條，如經運送人證明，旅客的死亡或人身傷害或其行李的毀損或滅失係因該旅客的過失或疏忽所造成或促成，則受理案件的法院可按該法院地的法律規定，全部或部分免除運送人的責任。但若因此而使運送人或其他旅客受到損害，運送人是否向有責任之旅客請求賠償？例如：違法攜帶危險品上船、致生損害不遵守相關法律或罰款。
 4. 客票是否為有價證券？若為不記名，應可自由轉讓⁸。若旅客未在客票指定航次搭船，開航後該客票是否無效？上述之性質是否因包船契約、個別旅客運送契約之內容不同而有不同？若為包船契約，則個別旅客與運送人間是否有默示契約之成立？
 5. 2002 年修正雅典公約對旅客之定義：係指「(a) 依據運送契約，船舶運送的任何一人，或 (b) 經運送人同意，船舶運送的伴隨由不受本公約制約的貨物運送契約所規定的車輛或活動物的任何人。」對於未經同意而搭船之人（例如：偷渡客），或船舶臨時隨船維修人員（因無運送契約），是否明文排除適用海商法之旅客運送規定？對於未持有有效客票或未購票之旅客、人員，其運送責任（人身傷亡、行李損毀損或滅失），究應依海商法旅客運送契約規定，或依民法第 188 條侵權行為規定。郵輪船上非船員之工作人員（例如：商店、餐廳人員）之人身傷亡，應如何適用？
 6. 若契約未明文規定，票價是否含膳宿？海商法第 80 條是否應修正補充規定？而出發港及目的港（旅客上下船之港口）為同一港口，是否妨礙其成為運送契

⁷ 第 12 條修正雅典公約第 18 條。

⁸ 梁宇賢，1999，海商法精義，頁 206；施智謀，1999，海商法，頁 261。

約？對於越級（船艙等級）、越程搭船之票價如何計算或追繳？越程期間之運送責任為何？⁹

貳、郵輪契約之訂約方式

郵輪業者在臺灣常透過旅行社訂約，茲由訂約方式個案探討郵輪契約之性質。

2.1 以麗星郵輪特別協議書為例

易遊網旅行社股份有限公司與旅客簽訂麗星郵輪特別協議書，協議書中以甲方為旅客，乙方為易遊網旅行社股份有限公司，契約書內容包含艙房費、岸上觀光費用，團費則包含：「1. 處女星號選定之住宿與港務費；2. 郵輪上提供之免付費之餐廳之每日餐食、游泳池及健身房使用及船上安排之免費娛樂活動；3. 免費的表演節目（全部依當航程上麗星郵輪所提供之麗星導航為主）；4. 為每位經由本公司訂位的旅客投保每人新臺幣辦理 500 萬旅行社責任險及 20 萬元意外醫療保險。」

1. 由於易遊網旅行社股份有限公司並不擁有船舶，非航業法所稱之船舶運送業，故非海上旅客運送契約之運送人。且依照契約中所指含的並不限於單純運送部

分，更包含了食宿、交通、觀光甚至購物的整體服務，亦非純為民法第 622 條所謂的運送人。協議書內明訂該行程內容包含艙房費、岸上觀光費用、膳食等。旅行社可視為旅遊營業人，符合民法第 514-1 條「稱旅遊營業人者，謂以提供旅客旅遊服務為營業而收取旅遊費用之人。前項旅遊服務，係指安排旅程及提供交通、膳宿、導遊或其他有關之服務。」

2. 旅遊營業人，對旅客負有瑕疵擔保的責任，應使其具備通常之價值及約定之品質¹⁰，且旅客對財產、旅遊時間的浪費及不完全給付得請求損害賠償。其中因可歸責於旅遊營業人的事由致旅客的人身健康或其他物品（如行李）遭受損害者，旅客得依不完全給付請求損害賠償¹¹。依民法第 224 條「債務人之代理人或使用人，關於債之履行有故意或過失時，債務人應與自己之故意或過失負同一責任。但當事人另有訂定者，不在此限。」
3. 對於旅遊營業人營運之項目，如麗星郵輪上的餐廳、遊憩設施造成的故意或過失，旅遊營業人負同一責任。而船上付費餐廳則為另成立之買賣契約，不在旅遊營業人契約義務之內。
4. 旅遊營業人對旅客有協助義務，旅客在

⁹ 中國大陸海商法第 112 條則規定應補足票款，拒不交付者，在適當地點令其離船，運送人有權向其追償。

¹⁰ 民法第 514-6 條。

¹¹ 民法第 227 條。

旅遊中發生的身體及財產上事故時旅遊營業人應為必要之協助及處理。前項之事故，係因非可歸責於旅遊營業人之事由所致者，其所生之費用由旅客負擔¹²。本契約可以援用民法旅遊契約及債編不完全給付的規定，對於損害賠償、旅遊營業人及旅遊給付供給人責任範圍、時效等皆有所規範。

5. 如旅行社與旅客締結簽約，旅行社即使符合 2002 年修正雅典公約定義的運送人，但因未擁有船舶，無法成為航業法第 3 條所定義之船舶運送業，旅行社應僅為旅遊營業人，而將完整的海上運送部分交給郵輪業者，該郵輪業者即為履約運送人及實際運送人。若船上的餐廳、船員、器材都由郵輪業者提供，因郵輪業者的受僱人所造成的人身傷亡及行李滅失，旅行社身為債務人，依民法第 224 條，對其代理人或使用人（亦即實際運送人）之故意或過失，應與自己之故意或過失負同一責任。亦對其使用人、代理人之受僱人的行為依民法第 188 條負連帶責任¹³。船上的付費餐廳和付費設施為一般的買賣契約，不在郵輪契約之範圍。
6. 我國之海運承攬運送人對於貨物運送，雖非航業法所稱之船舶運送業，但常自行簽發提單，依民法第 663 條、第 664

條，視為自行運送，其權利義務與運送人同。惟在無明文規定下，海上旅客能否比照此等規定，以旅行社為運送人，應有疑慮。若該郵輪契約包含海上運送部分，亦適用海商法，若將來海商法引入 2002 年修正雅典公約，旅行社簽發客票或訂定郵輪契約，是否可視為運送人，並將郵輪業者視為履約運送人，仍有疑義。

2.2 以公主郵輪特別協議書為例

易遊網旅行社股份有限公司辦理 2017 年公主郵輪為和旅客簽訂公主郵輪特別協議書，旅客為委託人，委任旅行社辦理行程旅遊事宜。該契約亦非運送契約而是委任契約。依民法第 528 條「稱委任者，謂當事人約定，一方委託他方處理事務，他方允為處理之契約。」當受任人以委任人名義與他人為法律行為，其法律行為直接對委任人產生效力¹⁴。旅客委任易遊網公司為受任人向公主郵輪訂約，該訂約所生效力直接向旅客產生效力。依民法第 544 條「受任人因處理委任事務有過失，或因逾越權限之行為所生之損害，對於委任人應負賠償之責。」旅行社只對受委任的辦理手續範圍內負損害賠償責任。旅客在公主郵輪上所受人身傷害和行李遺失、行程

¹² 民法第 514-10 條。

¹³ 若依雅典公約第 4 條，運送人與履約運送人負連帶責任。

¹⁴ 民法第 103 條。

延遲等，不能向旅行社求償，而是應直接向公主郵輪求償。

2.2.1 委任契約

委任契約之委任人依民法第 544 條，對事務處理不周之處負損害賠償責任。旅客仍應與運送人另外簽訂旅客運送契約，以適用我國海商法，或將 2002 年修正雅典公約引入契約以規範當事人權利義務關係。

實務上，由於旅客上船前需要接受查驗票或報到，並以此核對該旅客的登輪資格。因此，得到登船證明(船卡或房卡)並得以登輪的旅客，推定與運送人之間已成立運送契約。此運送契約應獨立於委任契約，或視為含有運送契約與委任契約的混合契約。在推定運送契約存在時，須符合民法所謂法律行為。法律行為以意思表示為要素，意思表示之客觀條件為旅客並非可任意登船，而是須經報到、通過海關及移民署檢驗。而其主觀要件為旅客繳交費用之目的為欲達成該運送契約，雖未另簽訂運送契約，旅行社亦未返還費用，旅客於約定之時抵達港口並登船。於意思表示上，旅客皆充分達成主觀要件與客觀要件，而成立默示契約。該運送契約是否應獨立於委任契約之外存在，或應屬於委任契約之默示條款，仍有待釐清。

2.2.2 不包含運送契約之委任契約

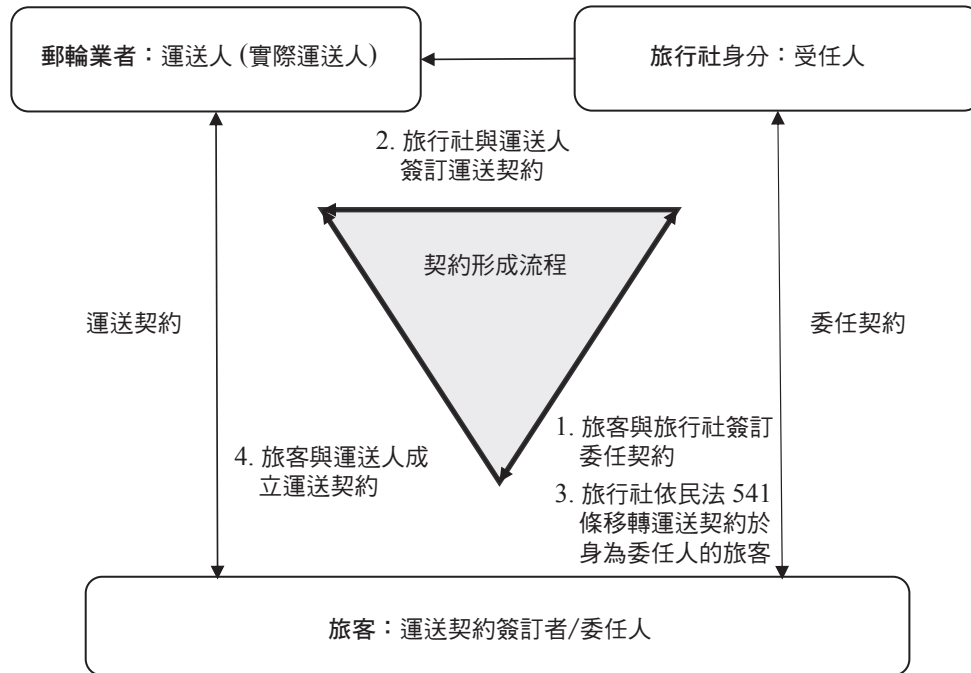
旅行社為受任人，旅行社與郵輪公司簽訂之契約應移轉於身為委任人的旅客，

故該運送契約之當事人為旅客與郵輪業者。郵輪業者為運送人及實際運送人，旅行社僅為事務處理不周之處負損害賠償責任。該運送契約被視為獨立於委任契約而存在。在此種情況下，旅行社非 2002 年雅典公約議定書中所認為之運送人，不須為航行中的事故、延遲、行程等問題負責。如旅客委任旅行社向郵輪業者訂約，旅客與運送人之間簽有運送契約，郵輪業者不僅為運送人也同時是實際運送人，故此時不存在履約運送人，郵輪業者對其提供的服務和僱用人的行為和不行為負責。其契約關係如圖 1 所示。

2.2.3 包含運送契約之委任契約

依最高法院 103 年度台上字第 560 號民事判決要旨「按基於私法自治及契約自由原則，當事人得自行決定契約之種類及內容，以形成其所欲發生之權利義務關係。倘當事人所訂定之契約，其性質究係屬成文法典所預設之契約類型(民法各種之債或其他法律所規定之有名契約)，或為法律所未規定之契約種類(非典型契約，包含純粹之無名契約與混合契約)有所不明，致造成法規適用上之疑義時，法院即應為契約之定性(辨識或識別)，將契約內容或待決之法律關係套入典型契約之法規範，以檢視其是否與法規構成要件之連結對象相符，進而確定其契約之屬性，俾選擇適當之法規適用，以解決當事人間之紛爭。」

依委任契約與郵輪業者簽約其取得之權利
依民法 541 條移轉於身為委任人的旅客



資料來源：本研究整理。

圖 1 不包含運送契約之委任契約適於 2002 年修正雅典公約內之身分

因此，委任契約依其約定內容，亦可推定包含運送契約之混合契約。雖旅行社以委任契約名義為其與旅客之間的關係，但其事先收受全額款項並且明確於委任契約上告知旅客一切航行所需注意之事項以及該價格所包含之服務及未含之服務，與前述旅遊契約實質上無異，可視為含有海上旅客運送之旅遊契約，旅行社為旅遊營業人。若依 2002 年修正雅典公約旅行社為運送人，郵輪業者為履約運送人及實際運送人，旅行社對旅客負有責任。

參、運送人身分

3.1 2002 年修正雅典公約之運送人

依 2002 年修正雅典公約第 1 條，「運送人指由其或以其名義訂立運送契約之人，不論該運送是否實際由其履行或由履約運送人履行。」履約運送人則指「非運送人而實際履行全部或一部運送之任一船舶所有人、備船人或營運人」。2002 年修正

雅典公約第 4 條第 1 項對於履約運送人有以下規定：「如已委託實際運送人實施全部或部分的運輸，運送人仍應依照本公約規定對全部運輸負責。此外，實際運送人對其實施的那部分運輸，應受本公約的約束，並有援用本公約規定的權利。」

2002 年修正雅典公約第 4 條第 2 項則規定：「對由實際運送人實施的運輸，運送人應對實際運送人及其在職務範圍內行事的受僱人和代理人的行為和不行為負責。」在第 11 條運送人之僱用人的抗辯和責任限額也規定「如就本公約規定的損失向運送人或實際運送人的僱用人或代理人提起訴訟。這些僱用人或代理人若證明他是在其職務範圍內行事，便有權獲得援用運送人或實際運送人依照本公約有權援用的抗辯和責任限額。」

3.2 旅行社的法律身分

旅行社為招攬業務，並為郵輪公司廣告、宣揚其特性，其與旅客及郵輪業者之間在法律上的位置該視為受任人、代理人。民法第 660 條所稱之承攬運送人指以自己名義，為他人之計算，使運送人運送「物品」而受報酬為營業之人，故不適用於旅行社為旅客之代理或受任人而與郵輪業者訂約。故仍應依民法第 528 條，稱委任者，謂當事人約定，一方委託他方處理事務，他方允為處理之契約。

臺北地方法院民事判決 89 年度海商字第 23 號對於遊客於郵輪上所受到的人身傷亡及財物損失所引用法源為消費者保護法第 7 條，郵輪業者負損害賠償責任¹⁶；高等法院民事判決 91 年度海商上字第 3 號則進一步解釋旅行社為大眾所認識之經銷商，代理郵輪業務並以此收受報酬，根據消費者保護法第 8 條「從事經銷之企業經營者，就商品或服務所生之損害，與設計、生產、製造商品或提供服務之企業經營者連帶負賠償責任。但其對於損害之防免已盡相當之注意，或縱加以相當之注意而仍不免發生損害者，不在此限。前項之企業經營者，改裝、分裝商品或變更服務內容者，視為第七條之企業經營者。」郵輪業者及旅行社均屬提供服務之企業經營者。雖本案件明顯為海上旅客運送之案件，卻未於本文中引用任一海商法條文。而現行海商法不僅未有明確的旅客運送人義務，也未規定其受僱人、代理人之責，更無規範旅行社於事件當中所負之責。本案乃引用消費者保護法第 8 條，使旅行社負連帶責任。

為能完整規範旅行社、旅客運送人與旅客間之權利義務關係，似有必要於海商法旅客運送節中，引入 2002 年修正雅典公約之運送契約定義與其內容，予以規範。即使業者以旅遊契約、特別協議書等非運送契約之名稱，然依最高法院 103 年

¹⁶ 臺北地方法院民事判決 89 年度海商字第 23 號，行 524-532。

度台上字第 560 號判決，當事人雖得以依照自身意思決定契約之種類與內容，以及其與發生之權利義務關係，無論當事人所訂定為法典預設或未預設之契約，法律應經由事實確認契約之屬性再選擇適當之法律以解決紛爭。海商法旅客運送節為民法及其他法律相關規定之特別法，可優先適用，故應較明確。

旅行社是否僅能為旅客運送人（例如：郵輪業者）之代理人，或者得以運送人名義簽訂海上旅客運送契約，而使郵輪業者成為履約運送人。依航業法第 2 條及第 7 條，若旅行社未依航業法取得「船舶運送業」許可證，無法成為船舶運送業，並以運送人名義簽訂海上旅客運送契約。惟郵輪業者大都為外國船舶運送業，亦非我國航業法許可之海上運送人，其在臺灣經由旅行社銷售船票，應屬民法代理行為。依我國民法總則施行法第 15 條，未經認許其成立之外國法人（公司），以其名義與他人為法律行為者，其行為人就該法律行為應與該外國法人負連帶責任。亦即除該外國郵輪業者須負責外，也強制該行為人（旅行社）亦應連帶負責，以方便債權人之求償。若旅行社無法成為海上旅客運送人，則 2002 年修正雅典公約所稱之「履約運送人」問題，可能存在於郵輪未靠港，改以小船接駁旅客上岸或上船，小

船業者為履約運送人。履約運送人與運送人間之責任為連帶責任。

此外，對履約運送人之代理人、受僱人之過失，運送人是否亦應負責？此等旅行社及船舶所有人，是否皆能主張送人責任限額利益？2002 年修正雅典公約第 12(2) 條則規定：「運送人之受僱人、代理人、分包商所承擔之責任，不得超過運送人該等之責任，並有權主張契約所載之免責、限制、條件及自由等各項權利。」

肆、郵輪契約之法律適用

4.1 海商法

4.1.1 海商法第 79 條，必須修正之理由

海商法第 79 條「旅客之運送，除本節規定外，準用本章第一節之規定。」準用為法律的故意省略，意即為了事實性質相近、相等且具有可比性的情況下對某一事項不逕設明文¹⁶，而「比附援引」其他規定，避免重複對某一項事情設有雙重法律。準用的拉丁文為 *mutatis mutandis* 在牛津字典裡為 *making the small changes that are necessary for each individual case, without changing the main points*¹⁷，意即因應不同的狀況作微小而必要的改變，但不

¹⁶ 王澤鑑，2012，頁 11。

¹⁷ 劍橋字典解釋；Oxford living Dictionaries: https://en.oxforddictionaries.com/definition/mutatis_mutandis。

更動原始的重點。然而貨物運送和旅客運送本質上即無可比性，前者為無生命之貨物而後者為旅客，若旅客運送得以準用貨物運送的規定，即是在本質上應作重大修正後才能適用，因此以「準用第一節(貨物運送)之規定」，應屬不當，有待修正。

4.1.2 海商法關於旅客運送應具體修正之方向

1. **運送人應注意之義務：**我國海商法旅客運送節未規定運送人應盡何種注意義務，而是依第 79 條準用貨物運送節第 62 條及第 63 條，引用貨物運送人應盡之義務：使船舶具安全航行能力，而貨艙需要備有妥善設施以載貨、運送、儲存，備有充足且具有能力的船員及船上設備，並且運送人須對貨物之裝卸載、搬運、看管、照料、堆放等為必要之注意及處置。但郵輪強調航行的過程不再只是引申需求，而是需求本身(旅遊)。郵輪業者提供各種遊憩設施，鼓勵旅客使用船上設備、走動；非郵輪的渡輪業者，雖僅提供短程運送服務，卻也無法將旅客「堆載、搬移」，故因旅客擁有人身自由，郵輪、渡輪業者無法限制其走動及作為與作為。海上旅客運送與海上貨物運送絕對必須以不同的立足點建立法規，難以準用運送人對貨物照料應盡注意之規定(亦即裝卸、搬移、堆存、保管，應為必要之注意及處置)。
2. **免責事由：**因旅客並非貨物，故沒有貨

物裝載所要求之事項，例如包裝不固、標示不足或不符、固有瑕疵、檢疫限制等屬於貨物運送之免責事由。海商法旅客運送不宜準用貨物運送節第 69 條免責事由規定。若因旅客自身導致人身傷亡或與有過失之處，亦似有減輕或免除運送人責任之必要。

3. **賠償限額：**海商法第 70 條對貨物毀損滅失的規定「運送人或船舶所有人對於貨物之毀損滅失，其賠償責任，以每件特別提款權六六六·六七單位或每公斤特別提款權二單位計算所得之金額，兩者較高者為限。」當旅客運送過程中意外事故發生之時，請求損害賠償時雖不能以「人命無價」要求無上限的鉅款，傷害仍須計價、死亡也必須計算賠償，然而絕非依據將旅客生命以重量、件貨數量作為賠償基準，不僅計價單位不合理，賠償金額上限也無法將貨物與旅客相提並論。
4. **意外保險與責任保險：**海商法旅客運送節第 81 條「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。」此保險為意外保險，未明文規定責任保險。然責任保險為運送人是否有能力賠償旅客人身傷亡及財物損失之重要依據，此為 2002 年修正雅典公約第 5(1) 條規定強制責任

保險及直接訴訟之立法理由。而航業法第 14(1) 條雖規定船舶運送業應依主管機關所定保險金額，投保營運人「責任保險」，但第 14(2) 條針對旅客運送應投保之保險金額，仍為「傷害保險」¹⁰。另海商法第七章為海上保險第 127 條規定：「凡與海上航行有關而可能發生危險之財產權益，皆得為海上保險之標的。海上保險契約，得約定延展加保至陸上、內河、湖泊或內陸水道之危險。」但未規定運送人必須承保責任保險，故運送人責任保險依海商法第 126 條適用保險法之規定。

5. **特約免責無效條款**：海商法第 61 條有所規定「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。」雖旅客運送可藉由海商法第 79 條準用第 61 條規定，但其內容似應明確指名以何種文件記載，或明文規定客票或其他文書為之。特約免責無效對當事人間之權利義務甚為重要，似有必要明文規定，以避免爭議。

4.2 民法

民法於對海上旅客運送及旅遊營業人

等規定顯較海商法詳盡，可適用於海上旅客運送契約之訂定及相關權利義務規範，並可用以補充海商法對海上旅客運送規定，以及規範旅遊契約、委任契約之成立及效力等。此外，民法總則第 103 條至第 110 條（代理）及民法總則施行法第 15 條，旅行社若代理未經認許其成立之外國法人（例如郵輪業者）以其名義與旅客訂約，旅行社就該訂約行為與外國之郵輪業者負連帶責任。

1. **運送**：民法第十六節運送第 622 條：「稱運送人者，謂以運送物品或旅客為營業而受運費之人。」及第三款旅客運送第 654 條至第 659 條規定運送人應負之責、遲到之賠償、行李交付、非經旅客同意否則不可生效之特約免責無效條款，而旅客所攜帶行李者準用第二款運送物品之規定。但民法第 659 條可經旅客同意後得免除或限制運送人責任，其特約免責無效條款與 2002 年修正雅典公約不同。
2. **債編**：債編之其他規定內容詳細，規範所有債務人與債權人之權利與義務，可適用於海上旅客運送如旅客與運送人簽訂旅遊契約、旅客因運送人之故意或過失形成債務不履行或侵權行為、旅客得以求償因債務人之事由而有不完全給付而生的損害、旅行社與實際運送人互相負有連帶債務等。

¹⁰「船舶運送業經營旅客運送者，應依主管機關所定保險金額為旅客投保傷害保險。」

3. 旅遊 (第 514 條之 1 至第 514 條之 12) :

因應實務上郵輪旅程多為旅行社辦理，部分旅行社與簽訂特別協議書，其內容包含有提供交通、膳宿、導遊等服務，在海商法旅客運送節未明文規定狀況下，旅客與旅行社簽訂的契約為旅遊契約而非單純運送契約。旅行社為旅遊營業人，負有提供旅遊服務，應使其具備通常之價值及約定之品質的義務，並協助處理旅客旅遊事務¹⁹。但若海商法未來修正時引入雅典公約，旅行社是否為雅典公約所謂運送人以及其所責任歸屬，則有賴明確定義旅客運送之「運送人」及「履約運送人」。

4. 委任 (第 528 條至 552 條) : 委任契約之所以得以於海上旅客運送的實務上應用仍因目前郵輪契約常經由旅行社洽攬所致。旅行社可能以委任契約代表旅客辦理郵輪行程購買，故旅行社非旅遊營業人而是受任人。故旅行社除因其事務處理不周之處負損害賠償外，對於旅客於海上運送事項不負責任。旅客多因旅行社之廣告及保證其品質而購買郵輪行程，旅行社也時常派員隨行旅程，卻得以委任契約名義不負任何旅程中之責任，似有待商榷。海商法似應明確訂定旅客運送契約、運送人、履約運送人、實際運送人等規範，並規定旅行社的法律位置，將有效助於減少因海上旅客運送所生爭議。

4.3 消費者保護法

因郵輪契約適用於大部分消費者，為消費者保護法所稱之「定型化契約」。消費者保護法第 1 條說明其立法目的：為保護消費者權益，促進國民消費生活安全，提升國民消費生活品質而制定的法律，為一特別法。消費者保護法第 7 條規定企業經營者應確保商品或服務，符合合理期待之安全性。故可用於規範運送人提供的旅客運送服務。實際法院判決中，旅行社則因第 8 條「從事經銷之企業經營者，就商品或服務所生之損害，與設計、生產、製造商品或提供服務之企業經營者連帶負賠償責任。但其對於損害之防免已盡相當之注意，或縱加以相當之注意而仍不免發生損害者，不在此限。前項之企業經營者，改裝、分裝商品或變更服務內容者，視為第七條之企業經營者。」故旅行社似可推定為經銷商，對因郵輪業者的故意或過失所造成的旅客人身傷亡等，旅行社亦負連帶責任²⁰。

消費者保護法在約束業者與不特定大眾所簽訂的定型化契約，維護居於優勢的業者與居於劣勢的消費者之交易之公平性，並於有疑義時做出對消費者有利的解釋。消費者保護法第二節所規範之定型化契約，可以適用大多數郵輪、渡輪業者與旅客簽訂的運送契約、旅遊契約等。其中

¹⁹ 民法第 514-6 條。

²⁰ 高等法院民事判決 91 年度海商上字第 3 號，行 63-74。

第 12 條規定，定型化契約條款違反誠信原則者無效，故類似特約免責無效條款，但又因定型化契約不包含個別磋商契約，並非完全概括所有類型的海上旅客運送，故仍有差異。消費者保護法及其施行細則對定型化契約之規定如下：

1. **明示**：定型化契約之條款原則上企業經營者應向消費者明示（消費者保護法第 13 條）。
2. **明顯公告**：企業經營者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，該條款即構成契約之內容。契約之定型化契約條款如因字體、印刷或其他情事，致難以注意其存在或辨識者，原則上該條款不構成契約之內容。但消費者如認為可以接受時，得主張該條款仍構成契約之內容。（細則第 12 條）
3. **內容合理**：未經記載於定型化契約者，而依正常情形顯非消費者所得預見者，違反平等互惠原則者，不構成契約之內容。（細則第 14 條）
4. **合理期限審閱**：應有三十日以內之合理期間，供消費者審閱全部條款內容，否則該條款不構成契約之內容。但消費者如認為有可以接受時，得主張該條款仍構成契約之內容。（消費者保護法第 11 條之 1）
5. **未違法**：該條款之效力仍應視其是否違反誠信原則，對消費者顯失公平（細則第 13 條），或有否牴觸個別磋商條款之

約定（消費者保護法第 15 條），或有無違反其他強行或禁止規定（例如民法第 659 條）。

4.4 航業法

航業法第 14(1) 條規定：船舶運送業應依主管機關所定保險金額，投保營運人「責任保險」；船舶運送業經營旅客運送者，應依主管機關所定保險金額為旅客投保「傷害保險」。此等保險契約簽訂、變更、終止或解除，船舶運送業者應以書面通知主管機關，未經主管機關同意，不得退保；其投保方式、最低投保金額及保險範圍及其他相關事項之辦法，由主管機關會商有關機關定之。準此，交通部制定「船舶運送業投保營運人責任保險及旅客傷害保險辦法」，辦法第 2 條明定營運人責任保險範圍與每人死亡給付之保險金額，不得低於新臺幣 250 萬元；第 4 條則規定船舶運送業經營旅客運送者為旅客投保傷害保險的最低保險金額並載明於客票上。

伍、對郵輪契約特約免責無效之規定

5.1 立法理由

某些旅客運送規定應具強制性，當事人不得以契約條文減輕或免除法律對運送

人強制義務之規定。商法、民法規定之作用常在於補充契約的不足或禁止當事人於契約中訂定某些規定，例如：為保護經濟上之弱者或為實現契約正義^①，其餘事項可以基於契約自由原則由訂約當事人自行決定。海上旅客運送契約當事人談判地位不對等，且大都屬定型化契約。旅客處於「不能討價還價」(take-it-or-leave-it) 之地位，為經濟上之弱者。

海商法為民法之特別法，且具有國際商務性質，又因其於海上風險及航行注意要點與陸上運輸截然不同，宜於海上運送安全、契約、航行、賠償、雙方義務等範圍內設立完整，以符合國際立法趨勢，包括 2002 年修正雅典公約。

5.2 特約免責無效規定

除海牙威士比規則外，2002 年修正雅

典公約所規範之責任限制、免責事由、舉證責任、特約免責無效條款、消滅時效與管轄法律選擇權等，有保護經濟上之弱者的意涵，故不允許任意更改其數額、限制權利、減輕責任。

若海商法旅客運送節明文引入 2002 年修正雅典公約第 18 條中對於運送人特約免責無效的內容，則郵輪契約與海上旅客運送有關的部分，不僅可以優先適用海商法，有關運送人責任的部分則為強行規定。海牙規則與 2002 年修正雅典公約對特約免責無效之規定比較，如表 1 所示。

5.3 民法與消費者保護法相關法律規定

5.3.1 強制規定

1. 契約內容包含預定契約內含對契約之一方顯然違反公平者、以條款免除契約條

表 1 海牙規則與 2002 年修正雅典公約之特約免責無效條款

	1968 年海牙威士比規則第 3(8) 條	2002 年修正雅典公約第 18 條
特約免責無效條款內容	運輸契約中的任何條款、約定或協議，凡是解除承運人或船舶對於疏忽、過失或未履行本條規定的責任和義務，因而引起貨物或關於貨物的滅失或損害的責任的，或以下同於本公約的規定減輕這種責任的，則一律無效。有利於承運人的保險利益或類似的條款，應視為屬於免除承運人責任的條款 ^② 。	在造成旅客死亡或人身傷害或其行李滅失或損壞的事故發生之前達成的任何契約條款，如旨在解除承運人對旅客承擔的責任，或規定低於本公約確定的責任限制（第 8 條第 4 款規定者除外），以及旨在推卸承運人的舉證責任，或限制第 17 條第 1 款規定的選擇權，均屬無效。但這種條款的無效不應使運輸契約無效，運輸契約仍應受本公約規定的約束。

資料來源：本研究整理。

^① 陳春山，1995，契約法講義，第一冊，頁 8。

^② 我國海商法第 61 條相對條文：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。

款之當事人之責任者、加重另一方之責任者、限制或拋棄他方行使權利者，其條款無效：

- (1) 民法第 247-1 條「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。」
- (2) 消費者保護法第二章第二節定型化契約第 17(1) 條：「不得記載事項，依契約之性質及目的，其內容包括：一、企業經營者保留契約內容或期限之變更權或解釋權。二、限制或免除企業經營者之義務或責任。三、限制或剝奪消費者行使權利，加重消費者之義務或責任。四、其他對消費者顯失公平事項。違反第一項公告之定型化契約，其定型化契約條款無效。該定型化契約之效力，依前條規定定之。中央主管機關公告應記載之事項，雖未記載於定型化契約，仍構成契約之內容。」
- (3) 105 年 9 月 13 日交通部交路(一)字第 10582003605 號公告修正施行的「國內(外)旅遊定型化契約應記

載及不得記載事項」，具體明訂應列於定型化契約的旅遊營業人及旅客的權利義務及不得記載之事項，包含：第 9 項「旅客協力義務」、第 12 項「旅遊活動無法成行時旅行業之通知義務及賠償責任」、第 13 項「出發前旅客任意解除契約及其責任」、第 19 項「不可抗力或不可歸責於旅行業之旅遊內容變更」、第 21 項「因可歸責於旅行業之事由致行程延誤」、第 25 項「旅行業之協助理義務」等。此一公告事項中除第 7 項旅遊費用之付款方式：「應記載旅客於簽約時應繳付之金額及繳款方式；餘款之金額、繳納時期及繳款方式。但當事人有特別約定者，從其約定。」及第 30 項當事人簽訂之旅遊契約條款「如較本應記載事項規定更有利於旅客者，從其約定。」為任意規定，其餘根據消費者保護法第 17 條中「中央主管機關公告應記載之事項，雖未記載於定型化契約，仍構成契約之內容。」為強制規定。本公告事項更對不得記載之事項做出詳盡、具體的規範，其中不得記載事項第 8 項：「免除或減輕依消費者保護法、旅行業管理規則、旅遊契約所載或其他相關法規規定應履行之義務。」結合消費者保護法第 17 條之規定，明定若該定型化契約內條款旨在減輕旅遊營業

人在法律上應履行之義務，該條款無效；不得記載事項第 10 項「排除對旅行業履行輔助人所生責任之約定。」皆在規範旅行業不得約定免除、減輕履行輔助人之責任。

2. 民法 247-1 條與消費者保護法之比較

民法 247-1 條與消費者保護法二者內容之異同在：

- (1) 於民法第 247-1 條被解釋為該契約為預訂方先行訂定者，原則上得對於所有私法契約皆有其適用，與相對人是否為公司組織及具有磋商機會無必然之關係^②；消費者保護法則為民法之特別法，著重於定型化契約下規範，適用於雙方當事人談判地位不平等之情況。消費者保護法第 17 條除具有強制規定效力，對於應記載之事項即使未明列於定型化契約中，仍然補充強制規範雙方的契約關係。
- (2) 民法 247-1 條與消費者保護法雖皆不涵蓋雙方磋商之契約，但消費者保護法立法目的則旨在防止業者因其預先擬定契約而挾帶不利於消費者之內容與條文，雙方地位不對等且消費者不得動輒更改之文字繁複的定型化契約的前提下，造成契約自由之濫用及破壞交易之公平^③。民

法第 247-1 條無法涵蓋雙方地位平等且共同磋商之契約，意即一方得以利用特約免責條款減輕或免除其責任及義務。但海商法之特約免責無效中則為全面性規定，要求海上運送人應負基本運送義務，且此等義務不得特約減輕或免除。

5.3.2 對客票或郵輪契約免責條款之適用

上述規定對客票或郵輪契約中常見之免責條款，其效力如下：

1. 「對未依預定日期或廣告之船期表開航之損失，含間接損害，運送人不負責任」：廣告之船期表大都屬預定開航日期，並非契約之一部分，對運送人無拘束力。然郵輪公司對船期掌握甚為嚴謹，蓋郵輪之營運成本甚高，且關係旅客假期安排、郵輪公司商譽，故運送人因故意或重大過失而未如預定日期開航，造成旅客損失之可能性亦甚低。
2. 「因旅客個人健康因素、不適合搭船旅行，因而造成之死亡、受傷、患病，運送人不負責任」：定型化契約約定旅客個人健康等因素所致之損害免責，尚屬合理^④。惟若郵輪之簡易醫療服務有過失，而致加重損害，郵輪業者是否應負與有過失 (contributory negligence)，似仍留有爭議之餘地。

^② 最高法院 104 年台上字第 472 號判決，行 94-102。

^③ 尤重道，2011，頁 195。

^④ 參前述 4.3 節消費者保護法對定型化契約條款效力之規範。

3. 「對旅客攜帶之易碎品、易腐敗或貴重物品，由旅客自負風險，若有損害，運送人不負責任」：若屬旅客自帶行李 (cabin luggage)，依 2002 年修正雅典公約，因運送人的過失或疏忽造成自帶行李毀損與滅失責任，由運送人仍應負責，故運送人承擔過失責任，屬過失責任制。對於航運事故造成的自帶行李毀損與滅失推定為運送人的過失或疏忽所造成，屬推定過失責任制。對於旅客自帶之貴重物品，依公約第 5 條規定，除非雙方同意交由運送人保管外，運送人不負其毀損或滅失之責。而旅客所攜帶之其他物品仍屬民法所稱之運送物，除依民法第 222 條：故意或重大過失之責任，不得預先免除外，亦適用民法第 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」。因此本項免責事由未必完全有效。
4. 「運送人不對非其受僱人，或其受僱人在下班後之故意或過失行為負責」：郵輪船上工作人員，例如商店、旅客付費餐廳之員工可能非由郵輪業者僱用，其下班後之行為應與郵輪業者提供之服務無關，似不在郵輪契約範圍，似難以 2002 年修正雅典公約第 3(1) 條及第 4(2) 條要求旅客運送人及履約運送人為其受僱人或代理人之過失所致之損害負責。
5. 「運送人不對旅客任何情緒困擾、心理創傷所造成之損害負責」：2002 年修正雅典公約第 3 條所稱之運送人應「旅客傷亡」(the death of or personal injury to a passenger) 負其責任，是否僅限於身體之傷害 (bodily injury)，或者包含心理創傷 (mental injury)，似仍有待釐清。若包含心理創傷，本項免責條款不生效力。
6. 「因不可抗力之原因所致之任何損害 (包括：經濟損失、間接損失)、其他損失，運送人或船舶對任何人、旅客、財產損失不負責任」；或列舉「天災、罷工或其他勞動事故、任何病毒爆發、流行疾病、天氣惡劣、船上爆炸、火災、航行或管理船舶過失 (碰撞、擱淺、船身損壞或機械故障)、戰爭、暴動、封鎖、統治者或政府之限制、恐怖攻擊、海盜、公共敵人之行為、禁運、檢疫限制、船舶之隱在瑕疵、物品之潛在或固有瑕疵、旅客之行為或不行為 (或不遵守本契約之規定)、財產之包裝標記或地址標示不足或不當等」所致之損害，運送人不負責任：2002 年修正雅典公約第 4 條修正 1974 年公約第 3 條，對航行事故之責任有二項免責事由為 (1) 戰爭行為、敵對行為、內戰、暴動或異常、不可避免且不可抗力之自然現象所引起 (resulted from)；(2) 「完全」(wholly) 由第三人有意圖的作為或不作為造成 (caused by)。除此之外，罷工、

檢疫限制等非屬不可避免之自然現象，應不在免責範圍之內。

5.3.3 契約之解除

對於不依約定時間上船，或旅客不適於搭船旅行，或可能被目的港拒絕登陸，或未付清相關費用時運送人或船長對旅客財物之留置權等情況及其後果，運送人之責任為何？對於船舶海難或其他事故不能航行，或於發航前解除契約，或因旅客之原因而解除（例如因病、死亡、自願上陸）應如何解決？而在危難中，船長之緊急處分為何？海商法是否應納入此等事項之規範？

旅客運送契約具承攬契約之性質，以完成一定工作為給付報酬之條件，但對郵輪而言，亦提供船上之膳宿，故包括運送契約，並為提供其他服務之混合契約。提供住宿者則混有「租賃契約」，其供膳食者，則混有「買賣契約」之性質。若運送人對提供膳宿有瑕疵，旅客僅得要求改善或更換，不得據以解除運送契約⁶⁵。但若運送契約解除，其他與膳宿有關之契約似應一併解除。

陸、結論及建議

6.1 結論

郵輪契約因含有運送旅客至中途港或

目的港作岸上觀光行程，應含有運送契約屬性。而雅典公約體系亦以運送契約規範郵輪業者（可為運送人或履約運送人），我國海商法亦以旅客運送規範之。但在另一方面，郵輪契約中之住宿、膳食及休閒娛樂設施服務亦為旅客訂約標的之一，故不能純以運送契約視之，也包含租賃、買賣、旅遊等契約之旅遊，而受相關法律之適用。

在訂約過程中，旅行社依其簽約之名義可為旅客之受任人，受民法委任相關法理之補充及適用，亦可能為旅遊營業人，再將海上運送及導遊部分由郵輪業者負履約運送或代理人之義務。旅行社仍無法因簽發客票，自為運送，而成為海上運送人，蓋在航業法第 3 條的限制下，旅行社因未擁有船舶，無法成為船舶運送業，又無法引用民法第 663 條及 664 條簽發提單自為運送，故僅能以代理人或受任人名義，協助訂立郵輪契約。

郵輪契約亦屬消費者保護法所稱之定型化契約，其條款、條件或約定受消費者保護法及其施行細則之約束。若未明示告知或明顯公告，或內容違反平等互惠原則，將不構成契約內容。而且若對消費者顯失公平，或違反法律強制或禁止規定者，亦不生效力（例如民法第 659 條）。

我國民法對旅客運送，除可引用總則及債編相關規定外，在債編第十六節第三

⁶⁵ 施智謀，1999，海商法，頁 261。

款「旅客運送」中之規範顯然較海商法第三章第二節「旅客運送」詳盡且合理。尤其海商法第 79 條規定：「旅客運送，除本節規定外準用本章第一節之規定。」顯然不合理，蓋因旅客運送之性質與貨物運送差異甚大，不宜以「準用」立法。將來修正海商法時，採納雅典公約體系與國際立法趨勢接軌應屬合宜，但仍應考量我國海商法尚適用於國內海上旅客運送。故在運送人義務、賠償限額，強制保險金額及直接訴訟，以及免責事由上，是否完全採納雅典公約，仍可斟酌國內航線情況而定。

6.2 建議

對海上旅客運送而言，海商法為民法及其他相關法律之特別法，惟現行海商法對旅客運送節甚為簡單，故常須以民法及消費者保護法等相關規定補充規範。惟就郵輪業務盛行，國際立法之 2002 年修正雅典公約有加重海上旅客運送人責任之趨勢，且亦針對海上旅客運送特性，區分為航行事故及非航行事故所生之損害。對行李運送亦區分為旅客自帶行李及非自帶行李。而損害賠償責任亦限額區分，例如對航行事故所致人身傷亡，每一旅客未超過 250,000 SDR 責任限額內採嚴格責任制，超過者則採推定過失責任制。對非航行事故，皆採過失責任，其舉證責任應較合宜。我國海商法未來修正旅客運送規範時，可優先考慮與國際立法接軌。

至於郵輪契約，其內容及訂約方式常因商務實務，而有不同。除契約自由外，法律強制規範以保護經濟上之弱者，仍屬必要。而海商法既為海上旅客運送之特別法，在制定強制規範上，可考量國際郵輪業者及雅典公約之立法趨勢，以保障本國旅客權利，但亦應考量國內航線業者之特性。如何在二者間取得平衡。其中以強制保險及直接訴訟立法，將運送人責任經由保險移轉風險，又能保障旅客之求償權利，而有必要納入海商法修正內容。

我國海商法與航業法對旅客保險規定有嚴重之瑕疵，將責任保險與傷害險及意外險混為一談，且原條文與保險法有衝突之處，亦應重新定義運送人責任保險的投保義務、保險標的、保險金額與受益人。故亦建議參考 2002 年修正雅典公約修訂之。

參考文獻

中華民國法務部法律時事專欄；民事訴訟的舉證責任，<https://www.moj.gov.tw/cp-296-62794-d0ebf-001.html>，2018 年 11 月 04 日。

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*，第 17 期，153-197。

王文宇，2014，*契約解釋與任意規定*

- 比較法與案例研究，中央研究院法律學研究所法學叢書(4)，臺北市。
- 王肖卿，2006，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，75-102。
- 王澤鑑，2012，*民法概要*，自版，臺灣。
- 判決書高等法院 92 年度家上字第 247 號。
- 施智謀，1999，*海商法*，最新修訂版，著作兼發行人，臺北市。
- 柯澤東，2000，*海商法修訂新論*，元照，臺北市。
- 徐偉，2013，新版《雅典公約》2014 年 4 月 23 日正式生效，上海航運交易所。
- 高等法院 101 年度重上更(二)字第 81 號。
- 高等法院 88 年度海商上字第 6 號。
- 高等法院民事判決 91 年度海商上字第 3 號。
- 張新平，2010，*海商法*，第 4 版，五南，臺北市。
- 張嘉玟、楊清喬，2015，海運承攬運送業關鍵物流能力之研究，*航運季刊*，第 24 卷，第 2 期，87-106。
- 梁宇賢，1999，*海商法精義*，著作兼發行人，臺北市。
- 陳春山，1995，*契約法講義*，瑞興圖書股份有限公司，臺北市。
- 傅國民、葉紅軍，2002，2002 年海上旅客及其行李運輸雅典公約介紹，中華人民共和國交通部。
- 最高法院 57 年台上字第 1663 號。
- 最高法院 91 年台上字第 711 號。
- 最高法院 103 年度台上字第 560 號。
- 最高法院 104 年台上字第 426 號。
- 最高法院 104 年台上字第 472 號。
- 最高法院民事判決 90 度台上字第 1244 號。
- 最高法院民事判決 90 年度台上字第 1244 號。
- 黃正宗，2012，我國海上旅客運送責任之探討，*東海大學法學研究*，第 36 期，227-233。
- 臺灣臺北地方法院民事判決 89 年度海商字第 23 號。
- 劉宗榮，2007，*新海商法*，三民書局股份有限公司，臺北市。
- Christopher, H., 2003. *Maritime Law*, Lloyd's of London Press: London.
- Epstein, J.S., 2013. Athens convention, part 2: 2002 protocol becomes effective in April 2014. *Louisiana Advocates*, XXVIII (7), 21-27.
- Singh, K.N., 1983. *International Maritime Law Conventions*, Stevens & Sons: London.