臺灣高等法院民事判決

110年度勞上字第152號

上　訴　人　劉國寧
訴訟代理人　王俊傑律師
被　上訴人　中華航空股份有限公司
000000000000000000
法定代理人　謝世謙
訴訟代理人　陳金泉律師
　　葛百鈴律師
　　李瑞敏律師

上列當事人間請求損害賠償等事件，上訴人對於中華民國110年9月27日臺灣臺北地方法院109年度勞訴字第145號第一審判決提起上訴，本院於111年12月27日言詞辯論終結，判決如下：

主　　文

上訴駁回。

第二審訴訟費用由上訴人負擔。

事實及理由

一、上訴人主張：伊子劉光紘前受僱於被上訴人，於民國104年3月18日升任為738機型正機師。劉光紘於107年3月28日早上，執行被上訴人子公司華信航空股份有限公司（下稱華信航空）從臺中飛往越南胡志明市AE-1857班機飛航任務，稍作休息後，於同日下午執行AE-1858班機飛航任務，預計從越南胡志明市返回臺中時，於起飛前在機艙內突然昏迷，經急救後宣告不治。被上訴人長期安排違反生理機能之執勤時間，使劉光紘身體及心理長時間處於過勞狀態，積勞成疾；且被上訴人平日疏於急救之訓練，未依航空器飛航作業管理規則（下稱飛航管理規則）第190條第1、2項規定對客艙組員實施訓練，客艙組員發現劉光紘昏迷後，未能及時對劉光紘施以急救，亦未及時呼叫急救人員登機對劉光紘進行急救，急救不當，致劉光紘於執勤中死亡。被上訴人不法侵害

劉光紘身體及健康權利，導致其死亡，伊因而受有不能受劉光紘扶養之損害新臺幣（下同）155萬8,662元，及非財產上之損害150萬元。爰依民法第184條第1項前段、第192條第2項、第194條規定（見本院卷第99頁），求為命被上訴人賠償上訴人扶養費用100萬元及精神慰撫金150萬元，共250萬元，及自起訴狀送達翌日起至清償日止按週年利率5%計算之利息。

二、被上訴人則以：伊對劉光紘勤務時間之安排均遵守飛航管理規則規定，並給予優於民航法規規定之休息時間，劉光紘每年休假天數高於勞動基準法規定日數。劉光紘生前從未向伊反應有因疲勞因素無法執行飛航任務之情事，並無上訴人所稱過勞之情。伊計算機師執勤航班任務工作時間，在本站（桃園機場）係從起飛前1.5小時，在外站（如臺中、高雄機場）係起飛前1小時起算至飛機回程靠橋再加計30分，已包含出境通關及入境後通關時間，上訴人主張另應計入交通時間或教育訓練時間，實屬無據。伊亦不會在休息期間安排機師教育訓練。伊每年均有進行急救相關訓練，事發當下已依標準作業流程處理、通報，所實施之急救並無不當或延宕，伊無故意或過失不法行為，不構成侵權行為。另上訴人並未證明其資力不足維持生活，且其配偶對其亦有扶養義務，應與其二子平均分擔扶養費等語，資為抗辯。

三、原審為上訴人全部敗訴之判決，上訴人不服，全部提起上訴，並聲明：㈠原判決廢棄。㈡被上訴人應給付上訴人250萬元，及自起訴狀送達翌日起至清償日止按週年利率5%計算之利息。㈢願供擔保請准宣告假執行。被上訴人則答辯聲明：㈠上訴駁回。㈡如受不利益判決，願供擔保請准宣告免為假執行。

四、兩造不爭執事項(見本院卷第56、57、248、249頁)：

(一)上訴人（00年00月00日出生，配偶為韓秋莉、00年00月00日出生，育有二子）之子劉光紘於95年5月22日進入被上訴人公司擔任受訓學員，於96年4月8日為試用副機師，於104年3

月18日升任為738機型正機師。

(二)劉光紘於107年3月28日早上，執行華信航空從臺中飛往越南胡志明市AE-1857班機飛航任務，稍作休息後，於同日下午執行AE-1858班機飛航任務，預計從越南胡志明市返回臺中，於起飛前在機艙內突然昏迷，急救後宣告不治。

(三)劉光紘於107年3月28日死亡，享年35歲。

(四)劉光紘於106年10月3日進行體檢，交通部民用航空局（下稱民航局）並已核發體檢證明，其上記載體檢日期「2017年10月3日」，終止日期「2018年10月31日」。

(五)被上訴人業依其員工撫卹及慰問辦法，扣除已提繳之退休金新制金額102萬4,662元及先行替付劉光紘越南當地醫療及喪葬費用合計25萬7,879元，給付撫卹金及喪葬費196萬2,880元予劉光紘配偶江欣容。

(六)被上訴人另有團體保險福利，保險公司已理賠110萬元予劉光紘配偶江欣容。

(七)勞動部勞工保險局核定35個月普通死亡給付予劉光紘配偶江欣容。

(八)法務部法醫研究所107醫鑑字第1071100834號解剖報告書及鑑定報告書（下稱系爭解剖報告書）所載死因鑑定結果為：不知原因心肌病變、嚴重心肌細胞肥大、心肌細胞排列分離、局部發炎細胞浸潤、心肌病變及水腫，最後因心因性休克死亡，死亡方式為自然死。

(九)被上訴人飛機班表如排定為本站（松山或桃園機場）起飛，機師須在起飛前90分報到，如為外站（臺中或高雄機場），則須在起飛前60分報到即可。至於報離時間則為飛機靠橋後加計30分。

五、上訴人主張：伊子劉光紘因被上訴人排定之執勤時間嚴重違反生理機能，長期處於過勞狀態；且因被上訴人平日疏於急救之訓練，劉光紘昏迷後又急救失當，致劉光紘於執勤中猝死，爰依民法第184條第1項前段、第192條第2項、第194條之規定，請求被上訴人賠償伊扶養費100萬元及精神慰撫金1

50萬元等情，為被上訴人所否認，並以前揭情詞致辯。茲查：

(一)按因故意或過失，不法侵害他人之權利者，負損害賠償責任；被害人對於第三人負有法定扶養義務者，加害人對於該第三人亦應負損害賠償責任；不法侵害他人致死者，被害人之父母子女及配偶，雖非財產上之損害，亦得請求賠償相當之金額，民法第184條第1項前段、第192條第2項、第194條固有明文。惟按侵權行為損害賠償責任，須行為人因故意過失不法侵害他人權利，亦即行為人須具備歸責性、違法性，並不法行為與損害間有相當因果關係，始能成立，且主張侵權行為損害賠償請求權之人，對於侵權行為之成立要件應負舉證責任（最高法院100年度台上字第328號判決、98年度台上字第1452號判決參照）。

(二)關於上訴人主張被上訴人排定之執勤時間嚴重違反生理機能，致劉光紘長期處於過勞狀態部分：

1.按民用航空法第41條之1授權交通部訂定之飛航管理規則第37條、第37條之2、第38條、第39條、第282條第1項規定：「一、標準飛航組員之飛航時間限度如下：㈠連續24小時內，國內航線其飛航時間不得超過8小時，於執勤完畢後應給予連續10小時以上之休息。國際航線其飛航時間不得超過10小時，如國際航線飛航時間未超過8小時，於執勤完畢後應給予連續10小時以上之休息，如國際航線飛航時間超過8小時，於執勤完畢後應給予連續18小時以上之休息；如國內航線及國際航線混合派遣時，其飛航時間限度應依國際航線之規定。㈡連續7日內，應給予連續30小時以上之休息。但以標準飛航組員派遣者，其連續7日內之總飛航時間不得超過32小時。二、加強飛航組員之飛航時間限度如下：㈠連續24小時之內，於備有睡眠設備之航空器，飛航時間不得超過16小時；於未備有睡眠設備之航空器，應於客艙內備有休息座椅，飛航時間不得超過12小時。如飛航時間超過10小時但不超過12小時，執勤完畢後，應給予連續18小時以上之休息。

如飛航時間超過12小時，執勤完畢後，應給予連續24小時以上之休息。㈡連續7日內，應給予連續30小時以上之休息。㈢加強飛航組員之飛航時間及飛航執勤期間如符合標準飛航組員之飛航時間限度時，其休息期間得依標準飛航組員之規定。三雙飛航組員之飛航時間限度如下：㈠連續24小時內，於備有睡眠設備之航空器，飛航時間不得超過18小時。如飛航時間超過16小時，執勤完畢後，應給予連續22小時以上之休息。未超過16小時，執勤完畢後，應給予連續18小時以上之休息。㈡連續24小時內，於未備有睡眠設備之航空器，應於客艙內備有休息座椅，飛航時間不得超過12小時，執勤完畢後，應給予連續18小時以上之休息。㈢連續7日內，應給予連續30小時以上之休息。飛航組員飛航二地之時間差如於6小時以上，且在不同時區超過48小時停留者，於執勤完畢返回基地後至少於48小時內，航空器使用人不得再派遣任何飛航任務。但再派遣之目的地為前述停留地或與前述停留地時間差在3小時以內者，不在此限。雙飛航組員之飛航時間及飛航執勤期間，符合標準或加強飛航組員之飛航時間限度時，其休息期間得依標準或加強飛航組員之規定。航空器使用人應於航務手冊中訂定飛航中飛航組員調配及輪休作業程序；該程序應包括異常情況之紀錄。飛航組員之飛航時間，於連續30日內，其總飛航時間不得超過120小時；於連續90日內，其總飛航時間不得超過3百小時；於連續12個月內，其總飛航時間不得超過1千小時」、「組員於執行飛航任務或待命勤務前，應給予連續10小時以上之休息。航空器使用人不得超過連續3日派遣組員執行飛航執勤期間跨及起飛地時間午前2時至5時之飛航任務。連續2日派遣組員執行飛航執勤期間跨及起飛地時間午前2時至5時之飛航任務，執勤完畢後應給予連續34小時以上之休息。連續3日派遣組員執行飛航執勤期間跨及起飛地時間午前2時至5時之飛航任務，執勤完畢後應給予連續54小時以上之休息。航空器使用人派遣組員執行飛航執勤期間跨及起飛地時間午前2時至5時之飛航

任務後，給予連續14小時以上之休息者，得不受前二項規定之限」、「飛航組員之飛航執勤期間限度如下：一標準飛航組員：國內航線一次可連續執勤12小時，國際航線一次可連續執勤14小時；如國內航線及國際航線混合派遣時，其飛航執勤期間限度依國際航線之規定。二加強飛航組員：一次可連續執勤18小時。三雙飛航組員：一次可連續執勤24小時」、「飛航組員於飛航執勤期間限度內，除飛航訓練外，其起飛降落次數不得超過下列規定：一國際航線：不得超過6次。二國內航線：不得超過12次。但飛航時間均短於20分鐘者，其起飛降落次數最多得增加4次。三國內航線及國際航線混合派遣時，依國際航線之規定」、「飛航組員飛航時間限度：一連續24小時內，其飛航時間不得超過8小時，且於執勤完畢後，應至少給予連續10小時之休息。二連續7日內，應給予連續24小時之休息。三連續7日內，總飛航時間不得超過32小時。四連續30日內，總飛航時間不得超過100小時。五連續12個月內，總飛航時間不得超過1000小時」。可見基於飛航工作之特性，交通部訂定飛航管理規則之特別規範，以維護飛航組員之身心健康，達成安全飛航之目的，是以，機師之工作時間應優先適用飛航管理規則前開規定。

2. 被上訴人將劉光紘自106年10月1日至107年3月31日之執勤情形製作附表五（見原審卷第554至559頁），上訴人對附表五「日期」、「班號」、「DEP（起飛機場代號）」、「ARV（抵達機場代號）」、「表定報到時間」、「表定起飛時間、「實際起飛時間」、「實際抵達時間」、「擬制報離時間」、「被告計算表定報到至擬制報離時間」、「距離下一航班實際休息時間」欄記載內容均不爭執（見本院卷第120頁），並有被上訴人提出之劉光紘106年3月25日至107年3月28日之執行紀錄表、106年3月4日至107年3月24日報到前在桃園機場登入系統之紀錄及中譯本、106年7月1日至107年3月28日執勤航班表定起飛時間時刻表（見原審卷第95至120、361至365、385至389、476至519、560至579頁），及桃

園市政府勞動局109年6月8日函附劉光紘106年9月25日至107年3月29日期間執行紀錄（見原審卷第169至189頁）可參，且被上訴人飛機班表如排定為本站（即松山或桃園機場）起飛，被上訴人要求機師須在起飛前90分即1.5小時報到，外站（如臺中或高雄機場）則起飛前60分即1小時報到即可；至於報離時間則為飛機靠橋後加計30分等情，為兩造所不爭（兩造不爭執事項㈨），並經證人即當日與劉光紘一同執行飛行任務之副機師柯景文、華信航空總機師杜正華、被上訴人航務處737機隊總機師張昆陽證稱：機師執行勤務，桃園本站須於表定起飛時間前1.5小時報到，臺中、高雄等外站須於表定起飛時間前1小時報到；均於飛機靠橋後30分鐘報離等語（見原審卷第291、307、308、319、320頁）在卷，故附表五「被告計算表定報到至擬制報離時間」欄即係被上訴人計算機師執勤航班任務時之工作時間，在本站（桃園機場）係表定起飛前90分起算，在外站（如臺中、高雄機場）係表定起飛前60分開始起算，至飛機回程靠橋再加計30分鐘。又附表五「時差校正」欄除107年2月2日、2月3日、3月17日、3月18日、3月28日外，其餘與「被告計算表定報到至擬制報離時間」相符，而前開有差異部分核係因時差所為校正欄位。據上，足認被上訴人所製作之附表五所載內容應堪憑採。

3. 依被上訴人所提出之附表五，劉光紘自106年10月3日至107年3月28日期間，每趟飛行任務之飛航執勤期間（即表定報到時間至擬制報離時間並予時差校正，扣除表定報到1.5小時或1小時及報離30分時間），均無超過14小時情形。上訴人亦不爭執劉光紘最後一次飛行前超過24小時未執行飛航任務；附表五顯示之內容，並無違反飛航管理規則關於飛航、休息時數等相關規定等情（見本院卷第120、275、276頁）。證人柯景文亦證稱：107年3月28日該次飛航任務執行前，被上訴人安排伊及劉光紘機師休息時間各超過24小時，前一天完全休息等語（見原審卷第294頁）。且訴外人即被

上訴人總經理謝世謙因劉光紘死亡被訴過失致死等案件偵查時，臺灣桃園地方檢察署（下稱桃園地檢署）函詢民航局被上訴人有無違反執勤之相關規定，民航局以111年2月18日函回覆：經檢視貴署檢附被上訴人所提供之劉光紘飛行及執勤時數統計表、間隔飛行休息情形及執勤時數統計表及休假天數統計表等資料，有關飛航時間及執勤時間部分，符合飛航管理規則有關飛航時間及執勤時間之規定；有關劉光紘於民用航空醫務中心之歷年體檢報告結果一項，經該航空醫務中心依體檢報告評估結果，並無與過勞相關指數之異常情形等語，亦經本院調取該偵查案卷查核無訛（該函見桃園地檢署110年度偵續字第456號偵查卷，下稱第456號卷，第91頁，本院影印附於卷外）。堪認被上訴人就劉光紘飛航時間、執勤時間、休息時間之安排，均符合飛航管理規則規定。

4. 上訴人雖以劉光紘駕駛航班多為長達7小時以上之疲勞航班，須在起飛前2小時至公司報到，凌晨3、4點即須起床，返家則已晚上6、7點，扣除吃飯、盥洗之時間，僅剩5、6個小時之休息時間，主張被上訴人長期安排劉光紘不合理之執勤時間，使其身體及心理長時間處與過勞狀態云云，為被上訴人所否認。經查：

⑴按飛航管理規則第2條第18款、第21款、第83款規定：「飛航時間：指為計算執行飛航任務及登錄飛航時間限度之時間，包括下列二種：㈠飛機：指為起飛目的，開始移動時起至著陸後停止移動時止之時間。...」、「休息期間：指組員在地面毫無任何工作責任之時間」、「飛航執勤期間：指組員自報到開始起算至完成所有飛航任務，飛機停止移動或直昇機旋翼停止旋轉之期間」，已就飛航時間、休息期間、飛航執勤期間之定義有明確規定。是劉光紘之休息期間之計算自不得將返家後之吃飯、盥洗時間自休息時間扣除。

⑵觀諸被上訴人所提出之前開附表五，劉光紘每趟飛行任務之執勤時間（即附表五「被告計算表定報到時間至擬制報離時間」欄）多數在6至10小時之間，雖有部分趟次飛航執勤期

間超過10小時，但次數不多，並非連續，且無連續執勤超過14小時之情形，經扣除表定報到（1.5小時或1小時）及報離（30分）時間，每趟飛航時間並無超過10小時，另表定起飛時間有上、下午、晚上等參差安排，並非均上午，且執行飛航勤務前，均經連續10小時以上之休息，並無違反飛航管理規則關於飛航組員之飛航時間限度、飛航執勤期間限度、休息期間規定之情形。證人柯景文並證稱：一般狀況下兩趟任務航班間，民航法規需要至少10小時休息，公司至少給12小時；10小時是指從落地關車（關引擎）後加30分鐘開始算，到下次報到時為止要10小時；如是在外站，且住在飯店，10小時是指到離開飯店之時間，不是到機場報到之時間等語（見原審卷第294、295頁），可見被上訴人給予之休息時間甚至優於飛航管理規則規定之10小時。證人柯景文復於謝世謙被訴過失致死等事件偵查中證稱：「（問：告訴人（即上訴人）認為華航所提供的被害人（即劉光紘）工作紀錄，107年3月28日的工作時間是從7時51分至10時29分，共計2時38分，但根據多家新聞網報導，華航表示被害人前次飛行任務工作時數為5時31分，飛行時數為3時34分，因而認為華航所提出的紀錄有落差？）被害人的前一段我也是他的副手，那一段是臺中飛香港來回，從香港返回後到臺中飛胡志明市之間，有整整一天沒有飛行，這個數據應該是沒有問題的」等語（見第456號卷第28頁）。則上訴人援引附表五、媒體報導記載（見原審卷第23、228-5至228-8頁）主張被上訴人安排劉光紘不合理之執勤時間云云，自不足採。

⑶據上，上訴人主張被上訴人長期排定劉光紘之執勤時間，嚴重違反生理機能，使劉光紘長時間處於過勞狀態云云，自屬無據。

5.上訴人主張劉光紘工作時間應為附表五時差校正欄之時數，再加計出入關等交通時間1.5小時，及教育訓練時間（見本院卷第101頁）；後又改稱應加計表定起飛時間前2小時至公司報到之時間（見本院卷第275頁），前後主張已有不一。

且飛航管理規則規定飛航執勤時間為組員自報到開始起算至完成所有飛航任務，飛機停止移動或直昇機旋翼停止旋轉之期間。被上訴人計算機師執勤航班任務時的工作時間，在本站（桃園機場）係起飛前1.5小時起算，在外站（如臺中、高雄機場）係起飛前1小時開始起算至飛機回程靠橋再加計30分鐘等情，已如前述。又據證人柯景文證稱：正副機師報到後會跟座艙組員進行簡報、通關、登機進入駕駛艙，從飛機降落之後到離開機場會經過海關入境，以桃園機場為例，從離開飛機後到離開機場，包含通關大約需10分鐘，正副機師除非為行政職，否則並無行政工作，劉光紘並非行政職等語（見本院卷第160頁）。堪認被上訴人計算之執勤期間已包含機師出境通關及入境後通關時間，且被上訴人飛航執勤期間及休息時間均優於飛航管理規則。上訴人主張應另加計出入關等交通時間1.5小時或2小時云云，要屬無據。而附表五「被告計算表定報到時間至擬制報離時間」欄經時差校正，無違反飛航管理規則關於飛航組員之飛航時間限度、飛航執勤期間限度、休息期間等規定之情形，已如前述。又被上訴人自承劉光紘在107年1月4日、1月5日有教育訓練，每次各4小時，即附表五班號註記738SIM（見原審卷第557頁），可見被上訴人已將教育訓練部分列入附表五中。另依飛航管理規則第2條第21款規定休息期間係指組員在地面毫無任何工作責任之時間。證人柯景文證稱：「RST」為休息時間，「LO」則係指外站休息時間，被上訴人不會在這2個時間安排教育訓練等語（見本院卷第162、163頁），是被上訴人抗辯因均屬休息時間，伊不會在RST、LO均屬休息時間，故伊不會安排機師進行教育訓練，故執勤時間表最末註記「Fltno為RST及LO時，不顯示Trainning Code及Training Code Description」（見原審卷第120頁），應非子虛。上訴人僅憑前開註記內容臆測RST及LO時段仍可能實施教育訓練云云，為不足採。

6.又桃園地檢署於第456號案件中函勞動部職業安全衛生署北

區職業安全衛生中心詢問劉光紘有無過勞情事，經該署轉桃園市政府勞動檢查處，該處以111年2月8日函覆：經該處彙整相關資料並請勞動部職業安全衛生署協助進行過勞認定，該署以107年10月5日函說明二略以：本案未具「職業促發腦血管及心臟疾病（外傷導致者除外）之認定參考指引」所稱工作負荷過重之要件等語（見本院卷第303、305頁、第456號卷第81、85至87頁）；復函詢法務部法醫研究所劉光紘最後因心因性休克死亡與過勞有無因果關係，經法務部法醫研究所111年3月19日函回覆：「㈠由法醫病理解剖發現劉光紘原本有嚴重肝腫大，主要死因為不知原因心肌病變、嚴重心肌細胞肥大、心肌細胞排列分離、局部發炎細胞浸潤、心肌病變及水腫，最後因心因性休克死亡。㈡依據法醫病理理論及經驗法則，此類心肌細胞排列分裂特徵常引起心肌細胞間的傳導間盤斷裂，導致心肌間傳導異常，引起心因性猝死。其疾病原因尚不明，研究文獻報導此病例與性別、年齡、心臟大小、冠狀動脈硬化程度及心肌纖維化程度均無相關，亦與常見心因性猝死相關冠狀動脈硬化併狹窄，並與導致心肌缺血病變無關。㈢有關是否因為過勞情境造成死亡過程，因為各航空公司飛行員管理，受民航機構如『國家運輸安全調查委員會』管制尚稱嚴格，必要時可詢相關機關」等語（見本院卷第341至342頁、第456號卷第97至99頁），未認定劉光紘生前有工作過勞情形，更未認定劉光紘死亡係因過勞所致。上訴人雖質疑桃園市政府勞動檢查處係基於被上訴人所提出之106年3月25日至107年3月28日執行紀錄表（見原審卷第95至120頁），該紀錄表內容錯誤，且未經時差校正云云。惟該紀錄表內容實際上即附表五飛機起飛及降落時間，且經時差校正後並無違反飛航管理規則關於飛航、休息時數等相關規定，已如前述，不致影響被上訴人安排劉光紘執勤時間有無過勞之認定。又被上訴人總經理謝世謙被訴過失致死等案件、亦經桃園地檢署檢察官認定劉光紘死亡結果並非長期過勞狀態所導致，處分不起訴，並經臺灣高等檢察署認

定劉光紘生前並無工作過勞情事，被上訴人就劉光紘飛航時間及執勤時間之安排均符合民航法規，劉光紘死亡結果並非被上訴人總經理使劉光紘處於長期過勞狀態所導致，駁回上訴人再議確定在案，有桃園地檢署第456號不起訴處分書、臺灣高等檢察署111年度上聲議字第5536號處分書（見本院卷第187至191、223至228、247頁）可稽，並經本院調取該偵查案卷查核無訛。

7. 上訴人雖聲請囑託國立臺灣大學醫學院法醫研究所（下稱臺大醫院法醫研究所）鑑定劉光紘死因為何，是否與其半年工作時間如附表五時差校正欄位記載有關？惟查，劉光紘於107年3月28日死亡後，業經桃園地檢署送請法務部法醫研究所鑑定死因，經鑑定人蕭開平具結，並依解剖、顯微鏡觀察、毒物化學檢驗，由解剖及組織病理切片觀察結果發現劉光紘嚴重肝腫大、嚴重心肌細胞肥大、心肌細胞排列分離併水腫、局部發炎細胞浸潤、心肌病變，由其死亡經過及檢驗判斷其死亡機轉為心因性休克，死亡原因為其原患有嚴重肝腫大，主要死因為不知原因心肌病變、嚴重心肌細胞肥大、心肌細胞排列分離、局部發炎細胞浸潤、心肌病變及水腫，最後因心因性休克死亡，有桃園地檢署109年7月17日函附法務部法醫研究所系爭解剖報告書可參（見原審卷第237至247頁）。鑑定人依劉光紘死亡經過及解剖、顯微鏡觀察、毒物化學檢驗之結果所為前開判斷，尚符醫理及經驗法則，應堪憑採。且桃園地檢署檢附相關資料就劉光紘主要死因與過勞有無因果關係函詢法務部法醫研究所，經該所111年3月19日函覆前開內容，已說明劉光紘係因原本有嚴重肝腫大，主要死因為不知原因心肌病變、嚴重心肌細胞肥大、心肌細胞排列分離、局部發炎細胞浸潤、心肌病變及水腫，最後因心因性休克死亡，並未認定係因劉光紘過勞工作所致。況附表五時差校正欄位符合飛航管理規則規定，上訴人未能舉證證明被上訴人排定劉光紘之執勤時間有嚴重違反生理機能，使劉光紘長期工作過勞之情事，已如前述。至「南投催芽劑下毒

4死案」等其他案件與本件情節不同，難以比附援引。上訴人空言指稱法務部法醫研究所之鑑定可能因疏忽或專業之不足而有錯誤云云，聲請送請臺大醫院法醫研究所再鑑定劉光紘死因，及其死亡與附表五時差校正欄位記載之工作時間是否有關，自無必要。

8. 綜合上情，堪認上訴人主張被上訴人長期排定劉光紘之執勤時間，嚴重違反生理機能，使劉光紘長時間處於過勞狀態云云，為不可採。

(三)關於上訴人主張被上訴人違反民航局106年5月25日飛安公告（下稱系爭公告），未針對識別駕駛員疲勞等事件，建立識別相關風險，採取適當之改正及預防措施部分：

1. 按飛航管理規則第36條之2第2項、第3項規定：「組員應於充分休息情況下執行飛航任務，如因疲勞而有影響飛航安全之虞時，得不執行飛航任務。航空器使用人應認知前項組員因疲勞而有影響飛航安全之虞時，得不執行飛航任務」。民航局系爭公告記載：「各航空公司應加強落實不安全事件報告及疲勞管理機制，以發掘潛在危害因素並降低其風險」、「建議改進事項：1.航空公司應鼓勵所有員工經由內部報告系統通報任何不安全事件，並經由後續的事件分析、識別相關風險，然後採取適當的改正及預防措施。2.對於組員疲勞相關風險，航空公司應要求組員在飛行前針對本身疲勞狀況執行自我評量。依航空器飛航作業管理規則第36之2條規定，組員如因疲勞而有影響飛航安全之虞時，得不執行飛航任務」等語（見原審卷第19頁）。

2. 惟查，被上訴人抗辯伊早於系爭公告，在103年間即有安全管理系統，劉光紘並曾使用該系統填寫5份報告，劉光紘於執勤107年3月28日該次飛行任務前，並無填寫有飛行疲勞之報告等情，並提出劉光紘使用安全管理系統填寫報告之網頁截圖為證（見原審卷第219頁），證人柯景文亦證述：當天我們從臺中飛胡志明，時間1小時，從胡志明回臺中，過程滿正常的，登機前問過機長劉光紘可不可以登機，他說可以

登機；我們一直以來都有疲勞回報系統，任何時間覺得疲勞就可以自己回報，沒有回報大家也不知道；在報到時會自我評估，這是訓練過程的知識，自我評估覺得自己不安全，自己可以請假，直接打電話給組員派遣就可以；如機師發現航班安排不妥當，或有熬夜疲勞等私人因素，只要覺得飛航工作讓其覺得疲勞，不管任何時候都可以寫疲勞報告等語（見原審卷第288、289、294、295頁），證人柯景文於謝世謙被訴過失致死案偵查時亦證稱：自我評量通常是從臺灣要飛出去之前所做，若有不舒服就可以請假，即使一段不飛行也不會影響薪水等語（見第456號卷第27頁），證人即被上訴人航務處副總經理賴銘輝於謝世謙被訴過失致死案偵查中並證稱：伊於106年至107年3月間擔任華航航務處副總經理，處理航務運作、行政管理，關於機師飛行、執勤班表、休息時間及休假天數統計均為航務處之業務，伊為主要負責人，民航局有建議航空公司要求機組員在飛行前針對本身疲勞狀況執行自我評量，在桃園企業總部報到電腦上也有要組員勾選是否合適飛行之項目，這是每位飛行員在執行飛行任務前報到程序均須進行自我確認，雖本件在外站沒有電腦可以勾選，也沒有書面，但機師只要覺得自己不合適飛行就可以請假，公司是保證加給，即使不飛還是有錢，飛行時間沒有達到保證加給時數，還是會用保證加給之方式給付薪資等語（見第456號卷第25至27頁）明確。可見被上訴人確實有要求組員在飛行前針對本身疲勞狀況執行自我評量，劉光紘如認其本身有疲勞狀況，可向被上訴人要求不執行飛航任務，惟劉光紘生前並未向被上訴人表達有疲勞狀況要求不執行飛航任務。上訴人主張被上訴人違反民航局系爭公告云云，自不足採。

(四)關於上訴人主張被上訴人並無依據飛航管理規則第190條第1、2項規定定期對客艙組員實施訓練，以致柯景文發現劉光紘昏迷後，客艙組員手忙腳亂，未能及時對劉光紘施以急救，亦未及時呼叫急救人員登機對劉光紘進行急救，進而導

致劉光紘機師死亡之結果部分：

1. 按飛航管理規則第190條第1、2、3項規定：「航空器使用人應訂定客艙組員訓練計畫，報請民航局核准後，據以實施。客艙組員經完成訓練，並經考驗合格後，始得執勤。航空器使用人應執行客艙組員定期複訓，以確使客艙組員熟練下列事項：一、在飛航中發生緊急情況或需緊急撤離時之職責及工作，包括對行動不便之身心障礙者處理作業程序。二、各項緊急及求生裝備之使用與緊急程序，如救生背心、救生艇、緊急出口及滑梯、便攜式滅火器、氧氣裝備、急救箱、醫療箱及衛生防護箱等之使用方法。三、具有於一萬呎以上飛航缺氧及艙壓失效時之生理現象知識。四、緊急情況時，其他組員之職責及工作。五、與客艙安全有關之人為因素表現，包括飛航組員與客艙組員之協調」。

2. 查證人即當日華信航空空服員鍾佳臻證稱：華信每年都有上CPR、AED總共2小時；華信航空每年複訓都會進行對空服員進行如何把駕駛員從座位上拉出來之演練等語（見原審卷第300頁），可見當時機上空服員均經進行急救訓練。又證人柯景文證稱：當天我們從胡志明回臺中，登機前問過機長劉光紘可不可以登機，他說可以登機，就開始做駕駛艙之程序，等登機完後艙打電話進來說人數多少、文件到齊，可不可以關艙門，這時劉光紘還很正常，說可以關艙門；關艙門後會去檢查四個門模式，空服員確認四個門模式為飛行模式會再打電話回報機長，這時打電話進來，劉光紘沒有接電話，伊看劉光紘，因他坐伊左手邊，他左手往下垂，那個地方剛好是飛行箱，頭又往左邊偏，伊以為他在拿東西，伊就幫他接後艙電話，跟座艙長說收到，這時伊又看劉光紘還是那個姿勢，接下來有程序要走，伊叫劉光紘英文名字叫了兩次，沒有回應，伊用手戳劉光紘肩膀，也沒反應，這時伊站起來看他到底在拿什麼東西，因伊覺得不太對勁怎麼都沒有反應，伊去看他的臉，看他沒有拿什麼東西，臉已經呈現無表情，眼睛半開狀態，伊搖他確認他的意識，發現他失去意

識後，伊就打電話叫座艙長進來，座艙長進來後伊跟她說機長失去意識，跟她說明機長現在狀況請她找尋機上有無醫護人員，她後來請兩位空服員進來，因為我們可以跟地面人員直接聯繫，伊直接跟胡志明地面人員、我們公司機務報告機長有問題，馬上需要接空橋，需要醫生跟救護車，講完後他們就作他們的程序，座艙長回報機上沒有醫護人員，伊就打電話用我們公司簽約的衛星電話，那頭有醫生可以諮詢，但衛星訊號沒有很好，講了兩次接收不太到伊講的話，伊就先放棄跟衛星這邊的醫生聯繫，這時門就開了，空橋就接上來了，機務進來說醫生已經在路上，接下來兩位空服員在那邊作急救等語（見原審卷第288至290頁），證人鍾佳臻亦證稱：座艙長在做迎客廣播，副駕駛打電話給我們說請座艙長進來一下，座艙長在做廣播沒辦法聽到電話，伊過去跟座艙長說教官請你進駕駛艙，座艙長叫機長都沒回應，座艙長出來後就叫伊做急救後續動作，伊先叫他，他沒回應，也沒明顯心跳呼吸，副駕駛說有氧氣面罩可以先使用，我們就給劉光紘帶氧氣面罩，伊請外面組員萬千筠準備AED，伊就抬正駕駛肩膀，把他架出來，副駕駛抬腳部，出來後，在前面廚房地板上，AED也就位，做心臟按壓，之後按照AED指示步驟，跟著作急救，直到當地醫療小組來，換他們接手，救護車來之後就把劉光紘運上去；從知道劉光紘昏迷到醫療小組進入飛機，中間間隔大約3至5分鐘；當天很快把劉光紘從駕駛座拉出來，不記得多少時間，伊急著救人，當然用最快的速度拉出來等語（見原審卷第298至300頁），可見當時柯景文、鍾佳臻已儘速進行通報、急救處理，尚難逕認有何急救延宕不當之情事。上訴人主張劉光紘因被上訴人怠於對客艙組員實施訓練，急救失當，致劉光紘死亡云云，自屬無據。

(五)綜上各節，上訴人未能舉證證明被上訴人有何故意或過失不法侵害行為，自難認與劉光紘之死亡間有何因果關係，被上訴人自不負侵權行為損害賠償責任，上訴人上開主張，為不可採。則上訴人依民法第184條第1項前段、第192條第2項、

第194條規定請求被上訴人賠償扶養費用100萬元及精神慰撫金150萬元，自屬無據。

六、從而，上訴人依民法第184條第1項前段、第192條第2項、第194條規定，請求被上訴人給付250萬元，及自起訴狀送達翌日起至清償日止按週年利率5%計算之利息，為無理由，應予駁回。從而原審所為上訴人敗訴之判決，並無不合。上訴論旨指摘原判決不當，求予廢棄改判，為無理由，應駁回其上訴。

七、本件事證已臻明確，兩造其餘之攻擊或防禦方法及所用之證據，經本院斟酌後，認為均不足以影響本判決之結果，爰不逐一論列，附此敘明。

八、據上論結，本件上訴為無理由，判決如主文。

中　　華　　民　　國　　112　　年　　1　　月　　17　　日

勞動法庭

審判長法　官　陳慧萍

法　官　陳杰正

法　官　沈佳宜

正本係照原本作成。

如不服本判決，應於收受送達後20日內向本院提出上訴書狀，其未表明上訴理由者，應於提出上訴後20日內向本院補提理由書狀（均須按他造當事人之人數附繕本）上訴時應提出委任律師或具有律師資格之人之委任狀；委任有律師資格者，另應附具律師資格證書及釋明委任人與受任人有民事訴訟法第466條之1第1項但書或第2項所定關係之釋明文書影本。如委任律師提起上訴者，應一併繳納上訴審裁判費。

中　　華　　民　　國　　112　　年　　1　　月　　17　　日

書記官　何敏華