臺灣桃園地方法院小額民事判決

108年度桃小字第2557號

原　　告　蔡明足
　　林晏安
　　林智捷
兼共　　同
訴訟代理人　林明祥
被　　告　中華航空股份有限公司
法定代理人　謝世謙
訴訟代理人　蔡昉潔
　　吳詩媛
　　陳玉治

上列當事人間請求損害賠償事件，本院於民國109 年2 月6 日言詞辯論終結，判決如下：

主　　文

原告之訴駁回。

訴訟費用新臺幣肆仟元由原告負擔。

事實及理由

壹、程序部分：

按小額訴訟之訴狀送達後，原告不得將原訴變更或追加他訴，但請求之基礎事實同一者，不在此限；又當事人為訴之變更、追加或提起反訴，除當事人合意繼續適用小額程序並經法院認為適當者外，僅得於第436 條之8 第1 項之範圍內為之，民事訴訟法第436 條之23、第436 條第2 項、第255 條第1 項但書第1 款、第436 條之15分別定有明文。查本件原告起訴時請求：「被告應給付原告每人各600 歐元（合計2,400 歐元），及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按年息5 ％計算利息。」（見本院卷第3 頁），嗣於民國109 年2 月3 日具狀追加聲明為「1 、被告應給付原告每人各600 歐元（合計2,400 歐元），及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按年息5 ％計算利息。2 、被告於判決確定日起7 日內，於中華航空股份有限公司官方網站之首頁刊登公告90

日，公告事項內容為：「本公司因2019年2月9日起之機師罷工事件，影響乘客權益，自即日起依據歐盟條例EC No .261/2004 受理乘客求償事宜。」（見本院卷第90頁），係基於同一基礎事實追加應受判決應事項，雖其追加後已非小額程序範圍，惟被告已當庭表示同意繼續適用小額程序（見本院卷第96頁），基於訴訟經濟及節省司法資源之考量，在不影響當事人權益之前提下，本院認為依民事訴訟法第436 條之15之規定，繼續適用小額程序審結為適當，合先敘明。

貳、實體部分：

一、原告主張：原告前向被告購買108 年2 月16日21時15分自倫敦直飛臺北之航班（下稱系爭航班）機票共4 張，惟被告因機師罷工取消系爭航班，並安排原告改搭翌日9 時10分之新加坡航空班機返回臺北，依據歐盟條例EC No .261/200 4（下稱歐盟條例）規定，任何在歐盟境內出發飛行距離超過3500公里之航班，延誤超過4 小時，每人得以獲得600 歐元之賠償；另依涉外民事法律適用法第20條第1 項規定，應依兩造意思定應適用之法律，而被告訂定之國際航線旅客及行李運送條款（下稱運送條款）為定型化契約，其中第16.3條明定被告應受公約規範，另第1 條約定之「公約」應依消費者保護法第11條第2 項規定，有利於消費者之解釋，認屬例示而非列舉，故被告自應依歐盟條例負賠償責任，爰依歐盟條例、運送契約提起本件訴訟，並聲明如前述變更後之聲明所示。

二、被告則以：原告係透過Tripair 旅行社線上購買被告系爭航班機票，並於航班取消後接受被告安排簽轉至自倫敦飛往新加坡轉機臺北之航班，被告係Tripair 使用條款所指之「相關供應商」，原告已明示同意被告之運送條款相關規定，而本件原告以歐盟條例作為請求權基礎，而非以本國法，惟兩造間成立之運送契約既有運送條款可循，依運送條款第16.3條約定之適用公約不包括歐盟條例，況依據臺灣高等法院91年度上國字第3 號民事判決認定歐盟判決及決議不足以拘束

我國法院，舉輕以明重，歐盟條例更不足以作為拘束我國法院之法源依據，故原告援引此作為請求權基礎於法無據。再者，原告未就其所受損害為何盡舉證責任，並請求被告於官網上為相關公告，均屬無理等語，資為抗辯。並聲明：1、原告之訴駁回。2、若受不利益判決，被告願供擔保，請准宣告免為假執行。

三、法院之判斷：

（一）按民事，法律所未規定者，依習慣；無習慣者，依法理，又旅客運送人對於旅客因運送所受之傷害及運送之遲到應負責任。但因旅客之過失，或其傷害係因不可抗力所致者，不在此限。運送之遲到係因不可抗力所致者，旅客運送人之責任，除另有交易習慣者外，以旅客因遲到而增加支出之必要費用為限。又乘客因航空器運送人之運送遲到而致損害者，航空器運送人應負賠償之責。但航空器運送人能證明其遲到係因不可抗力之事由所致者，除另有交易習慣者外，以乘客因遲到而增加支出之必要費用為限，分別為民法第1條、第654條、民用航空法第91條第2項明文。經查，原告主張兩造間成立運送契約乙節，為兩造所不爭執，至原告逕以歐盟條例為據請求被告負賠償責任云云，惟我國民法既對於運送契約定有明文，並就航空運送另定有特別法即民用航空法可資適用，自應以此為據，尚無欠缺法律而需引用外國法例作為法理之情形，是原告該等主張自屬無據，是本件自應適用民法及其特別法民用航空法，及兩造間之契約而定。

（二）另按定型化契約如有疑義，應為有利於消費者之解釋，消費者保護法第11條第2項固有明文。惟解釋契約，固需探求當事人立約時之真意，不能拘泥於契約之文字，但契約文字業已表示當事人真意，無須別事探求者，即不得反捨契約文字而更為曲解（最高法院17年上字第1118號判例意旨參照）。準此，就定型化契約僅於解釋契約有疑義時始有適用，倘定型化契約文字以明確記載當事人間之真意，

解釋契約無疑義時，則無為有利於消費者之解釋之餘地。次查，原告主張被告所訂立之運送條款屬定型化契約，就第1條公約之解釋應解為有利於消費者而採例示規定，就未列入之歐盟條例自應拘束被告云云，審酌運送契約第16.3條固約定：「華航就旅客與行李運送之法律責任應受公約規範之拘束。本運送條款第16條規範華航之責任限額，並簡述華航所適用之公約責任規定。若本條規定與公約或應適用之法令或規章抵觸時，後者應優先於本條規定之適用」，而運送條款第1條約定：「定義：公約是指適用於運送契約的下列任何公約：1929年10月12日在華沙簽署之國際運送統一規章公約、1955年9月8日於海牙修訂的華沙公約、1975年以蒙特利爾一號議定書修訂的華沙公約、1975年於海牙以蒙特利爾二號議定書修訂的華沙公約、1975年於海牙以特利爾四號議定書修訂的華沙公約、1999年5月28日在蒙特利爾簽署之國際航空運送統一規章公約。」，可知運送條款明文規範被告與消費者間成立之運送契約應受公約拘束，故對於公約之解釋當應以運送條款對其之定義以確認被告之責任範圍，而非將任何公約均納入規範，又觀諸第1條對公約之定義已明確列明各公約，亦未使用其他概括規範之文字，難認運送條款第1條關於公約之定義有何疑義，當無適用有利消費者以解釋契約之必要，故原告主張以運送條款被告應受歐盟條例拘束，亦非可採。

（三）另查，依據前揭民法及民用航空法規定，運送人就不可抗力之遲到責任固仍須負責，惟賠償範圍以旅客因遲到而增加支出之必要費用為限，基此，請求權人自需先行舉證支出何必要費用，而本件原告逕以歐盟條例規定之賠償金額作為損害額，全未提出相關單據，難認具有必要性；再者，原告依據運送契約，請求被告刊登網頁公告求償事宜云云，然遍查旅客運送之規定，就運送人之遲到責任，未有賦予旅客得請求運送人為此作為義務之規定，是原告該等

請求，亦屬無據。

四、綜上所述，原告依據歐盟條例、運送契約之規定，請求被告給付原告各600歐元及刊登公告，為無理由，應予駁回。

五、本件事證已臻明確，兩造其餘攻擊防禦方法及證據，核與判決之結果不生影響，爰不一一論列，併此敘明。

六、訴訟費用負擔之依據：民事訴訟法第78條、第85條第1項前段，並依同法第436條之19第1項規定，確定訴訟費用額如主文第2項所示。

中　　華　　民　　國　　109　　年　　2　　月　　27　　日

桃園簡易庭　法　官　陳華媚

以上正本證明與原本無異。

如不服本判決，應於送達後20日內，向本院提出上訴狀並表明上訴理由，如於本判決宣示後送達前提起上訴者，應於判決送達後20日內補提上訴理由書（須附繕本）。

如委任律師提起上訴者，應一併繳納上訴審裁判費。

書記官　石曉芸

中　　華　　民　　國　　109　　年　　3　　月　　2　　日

附記：

一、民事訴訟法第436條之24第2項：

對於小額程序之第一審裁判上訴或抗告，非以其違背法令為理由，不得為之。

二、民事訴訟法第436條之25：

上訴狀內應記載上訴理由，表明下列各款事項：

(一)原判決所違背之法令及其具體內容。

(二)依訴訟資料可認為原判決有違背法令之具體事實。

三、民事訴訟法第471條第1項：（依同法第436條之32第2項規定於小額事件之上訴程序準用之）

上訴狀內未表明上訴理由者，上訴人應於提起上訴後二十日內，提出理由書於原第二審法院；未提出者，毋庸命其補正，由原第二審法院以裁定駁回之。