臺灣屏東地方法院民事判決

104年度重國字第6號

原　　告　辛○○
　　戊○○
　　壬○○
兼
法定代理人　丙○○
共　　同
訴訟代理人　江大寧律師
被　　告　交通部觀光局大鵬灣國家風景區管理處
法定代理人　陳煜川
訴訟代理人　周中臣律師
被　　告　交通部民用航空局
法定代理人　林國顯
訴訟代理人　洪國勛律師
被　　告　社團法人中華民國超輕飛行發展協會
法定代理人　涂德松
被　　告　庚○○
訴訟代理人　何志揚律師
被　　告　己○○
　　癸○○
　　子○○
共　　同
訴訟代理人　黃偉倫律師
被　　告　丁○○
訴訟代理人　林夙慧律師
　　陳宏哲律師
被　　告　大鵬灣國際開發股份有限公司
法定代理人　林學智
訴訟代理人　梁超迪律師

上列當事人間國家賠償等事件，本院於民國108 年7 月23日言詞辯論終結，判決如下：

主　　文

被告己○○、癸○○、子○○應於繼承被繼承人甲○○之遺產範圍內，與被告庚○○連帶給付原告辛○○新臺幣壹佰參拾萬元、原告戊○○新臺幣壹佰萬元、原告丙○○新臺幣壹佰貳拾萬元、原告壬○○新臺幣貳佰柒拾陸萬玖仟參佰伍拾參元，以及均自民國一百零六年三月十七日起至清償日止，按週年利率百分之五計算之利息。

原告其餘之訴駁回。

訴訟費用由被告己○○、癸○○、子○○於繼承被繼承人甲○○之遺產範圍內，與被告庚○○連帶負擔百分之五十八，餘由原告辛○○負擔百分之二十，原告戊○○負擔百分之十六，原告壬○○負擔百分之四十四，原告丙○○負擔百分之二十。

本判決原告勝訴部分，於原告辛○○以新臺幣肆拾參萬肆仟元、原告戊○○以新臺幣參拾參萬肆仟元、原告丙○○以新臺幣肆拾萬元、原告壬○○以新臺幣玖拾貳萬肆仟元為被告己○○、癸○○、子○○供擔保得假執行；但被告己○○、癸○○、子○○、庚○○如以新臺幣壹佰參拾萬元為原告辛○○預供擔保、以新臺幣壹佰萬元為原告戊○○預供擔保、以新臺幣壹佰貳拾萬元為原告丙○○預供擔保、以新臺幣貳佰柒拾陸萬玖仟參佰伍拾參元為原告壬○○預供擔保，得免為假執行。原告其餘假執行之聲請駁回。

事實及理由

壹、程序部分

一、按依國家賠償法請求國家機關為損害賠償時，應先以書面向賠償義務機關請求之，且須賠償義務機關拒絕賠償，或自提出請求之日起逾30日不開始協議，或自開始協議之日起逾60日協議不成立時，請求權人始得提起損害賠償之訴，國家賠償法第10條第1 項、第11條第1 項前段分別定有明文。本件原告請求國家賠償，前於民國104 年5 月22日以書面向被告交通部觀光局大鵬灣國家風景區管理處（下稱鵬管處）請求賠償，經鵬管處於民國104 年6 月4 日以觀鵬企字第104010

0253號函以「所提賠償請求礙難同意」拒絕賠償（見本院卷㈠第49頁）。原告於104年7月10日對被告鵬管處提起本件國家賠償訴訟，核與首揭法條規定之程式相符，合先敘明。

二、本件訴訟繫屬中，被告交通部民用航空局（下稱民航局）之法定代理人由林志明變更為甲○○，被告大鵬灣國際開發股份有限公司（下稱大鵬灣公司）之法定代理人由汪海清變更為乙○○，被告交通部觀光局大鵬灣國家風景區管理處（下稱鵬管處）之法定代理人由簡慶發變更為己○○，有銓敘部105年9月6日部銓一字第1054140973號函、公司變更登記表、交通部108年5月20日交人字第1087100542號函附卷可稽（見本院卷㈡第89頁、卷㈥第215至217頁、卷㈦第12至14頁），各該新任法定代理人分別具狀聲明承受訴訟，核與民事訴訟法第170條、第175條第1項、第176條規定相符，應予准許。

貳、實體部分

一、原告主張：原告為訴外人乙○○之父母、配偶及子女，乙○○於104年3月16日10時10分許，於被告鵬管處管理之屏東縣大鵬灣國家風景區內，由被告鵬管處委託被告大鵬灣公司開發經營之大鵬灣輕航機場（下稱系爭機場），搭乘由被告社團法人中華民國超輕飛行發展協會（下稱飛行協會）常務理事即訴外人甲○○駕駛機型「S-6COYOTE II」、管制號碼「PA2002」超輕型載具（下稱系爭超輕型載具），於大鵬灣空域進行飛航活動，10時43分許，系爭超輕型載具墜入大鵬灣瀉湖，造成乙○○及駕駛甲○○死亡（下稱系爭事故）。而系爭超輕型載具之飛行體驗活動及大鵬灣超輕航機場地、飛行空域等活動區域，均係由被告鵬管處以BOT案之方式交予被告大鵬灣公司執行，其再委託被告飛行協會執行相關飛航活動。因飛航場地為被告大鵬灣公司所有，此高危險性之飛航活動亦為被告大鵬灣公司主辦，則於該場地內之相關設施致他人受有損害時，被告大鵬灣公司依民法第184條第1項前段、第191條之3第1項規定，應負賠償之責；又被告

鵬管處依其與被告大鵬灣公司間之開發經營契約，有監督管理被告大鵬灣公司所為之一切活動之法定職責，然其怠於監督，致被告大鵬灣公司未盡其對被告飛行協會之監督義務，因此被告飛行協會在飛行安全上未對載具做安全檢查及對駕駛做安全宣導，致生系爭事故，故被告鵬管處應依國家賠償法第2條第2項前段之規定負賠償之責；復依超輕型載具管理辦法，被告民航局依法為維護飛安之主管或督導機關，對於在大鵬灣國家風景區內進行飛行之系爭超輕型載具應負有相關監督責任，然民航局怠於檢查系爭超輕型載具，民航局怠於行使公權力，應依國賠法第2條第2項之規定負賠償之責；且因系爭超輕型載具係由甲○○所駕駛，致乙○○身亡，甲○○依民用航空法第99條之6第2項應負賠償之責，惟甲○○死亡，依繼承法律關係，被告己○○、癸○○、子○○應以所繼承之遺產為限，承擔甲○○因賠償所生之債務；另甲○○為飛行協會之常務理事，且該飛航活動為飛行協會辦理，甲○○駕駛系爭超輕型載具搭載乙○○之行為，自屬執行職務之範圍內，故飛行協會應依民法第28條、第184條第1項前段規定負賠償之責；最末，被告庚○○、丁○○中有一人為系爭超輕型載具之所有人，依民航法第99條之6第2項應負賠償之責，故請求擇一判決。綜上，被告己○○、癸○○、子○○，與被告飛行協會、庚○○或丁○○為連帶債務關係，應共同對原告負連帶賠償之責，而上述被告與被告鵬管處、民航局、大鵬灣公司間屬不連帶債務之關係。原告辛○○為乙○○支出殯葬費新臺幣（下同）30萬元；原告辛○○、戊○○為乙○○之父母，均受乙○○及其餘2名子女之扶養，以原告辛○○、戊○○於乙○○死亡時之平均餘命分別為20.25年、23.62年，每年扶養費為23萬7,660元，分別得一次請求扶養費112萬8,177元、125萬7,097元。原告壬○○為乙○○之未成年子女，受其扶養，原告壬○○以年滿20歲成年前之期間計算，得一次請求扶養費156萬9,353元。又系爭事故致原告辛○○、戊○○老年喪子，原

告壬○○幼年失怙，原告丙○○與夫死別，且須獨力扶養稚子，精神上受有極大痛苦，原告辛○○、戊○○、壬○○、丙○○各得請求賠償慰撫金150 萬元。從而，原告辛○○、戊○○、壬○○、丙○○分別得請求賠償292 萬8,177 元、275 萬7,097 元、306 萬9,353 元、150 萬元，爰依前揭民法、國家賠償法及民用航空法規定，請求被告加計法定遲延利息負連帶負賠償之責等語。並聲明：㈠被告己○○、癸○○、子○○應於繼承被繼承人甲○○之遺產範圍內，與被告飛行協會、庚○○或丁○○連帶給付原告辛○○292 萬8,177 元、原告戊○○275 萬7,097 元、原告丙○○150 萬元、原告壬○○306 萬9,353 元，以及均自106 年3 月17日起至清償日止，按週年利率5 %計算之利息。㈡被告鵬管處、民航局、大鵬灣公司，應給付原告辛○○292 萬8,177 元、原告戊○○275 萬7,097 元、原告丙○○150 萬元、原告壬○○306 萬9,353 元，以及均自106 年3 月17日起至清償日止，按週年利率5 %計算之利息。㈢前兩項給付，如其中任一被告已履行全部或一部之給付時，其餘被告於該被告履行給付範圍內免除責任。㈣第一項及第二項之請求，原告願供擔保，請准宣告假執行。

二、被告部份：

㈠被告大鵬灣公司則以：依系爭事故調查報告，事故之發生係駕駛甲○○未進行載重平衡計算導致飛行操作時失速所致，非肇因於該飛行場地建築物或地上物之設置，被告大鵬灣公司僅提供輕航機跑道及棚廠，輕航機業務經營、地面人員及器材設備皆為被告飛行協會負責，被告大鵬灣公司將場地出租予被告飛行協會時，亦經民航局許可登記，而駕駛甲○○及系爭超輕型載具係有執照且檢驗合格，故被告大鵬灣公司於出租場地時已盡合理之監督義務；又原告辛○○、戊○○並無不能維持生活，原告壬○○已領取保險理賠，足以維持生活，故均不得請求扶養費；另精神慰撫金過高；最末，原告應承擔被害人乙○○及其使用人甲○○之與有過失責任等

語，資為抗辯。

㈡被告鵬管處則以：依系爭事故調查報告，事故原因係駕駛之飛航所致，與載具及機場設施無關，至於飛航行為本身，因屬高度專業事項，被告鵬管處無飛安之職務及公權力，故不可依國賠法第2條第2項規定請求；又原告辛○○、戊○○並無不能維持生活，故不得請求扶養費；且系爭事故係親人間善意所造成之損害，通常不會請求精神慰撫金，若請求，每人不應逾5萬元；此外，原告應承擔被害人乙○○及其使用人甲○○之與有過失責任；最末，航空飛行係具危險性之活動，通常會購票而受有保險保障，乙○○並未購票而搭乘系爭超輕型載具，發生系爭事故後，因無保險之理賠而致賠償負擔增加，故應扣減其本可獲保險理賠之部分等語，資為抗辯。

㈢被告民航局則以：原告未於本件起訴前向被告民航局踐行國賠法第10條第1項之協議先行程序，且國賠法並無原告得於起訴後補行協議先行程序之規定，故原告提起本訴為不合法且屬無法補正之事項；又依系爭事故調查報告，並無證據顯示事故之發生與載具動力、飛行操縱系統及結構有關，而屬駕駛未依操作手冊執行之人為因素所致，且被告飛行協會之活動指導手冊中載明即時定位回報管理機制作業規定，經被告民航局核准並要求其對全體會員施訓，以免違反相關法規而受處分，故被告民航局已盡相關督導責任；此外，原告辛○○與戊○○並無不能維持生活，故不得請求扶養費，而原告壬○○之扶養費應僅得請求92萬4,235元；另精神慰撫金過高；最末，原告應承擔被害人乙○○及其使用人甲○○之與有過失責任等語，資為抗辯。

㈣被告己○○、癸○○、子○○則以：甲○○早於乙○○死亡，原告之損害賠償請求權於甲○○死亡時尚未成立，自不得請求被告己○○、癸○○、子○○繼承被繼承人甲○○之損害賠償之責；又原告辛○○與戊○○並無不能維持生活，原告壬○○已領取保險理賠，足以維持生活，均不得請求扶養

費；且因被告己○○、癸○○、子○○之父親甲○○亦於事故中身亡，應降低對其繼承人精神撫慰金之認定；此外，原告應承擔被害人乙○○及其使用人甲○○之與有過失責任等語，資為抗辯。

㈤被告飛行協會則以：系爭事故當天之飛行活動並非被告飛行協會主辦，而是甲○○自行帶乙○○進行飛航活動，故並非執行飛行協會之職務；又原告辛○○與戊○○並無不能維持生活，原告壬○○已領取保險理賠，均不得請求扶養費；且原告應承擔被害人乙○○及其使用人甲○○之與有過失責任等語，資為抗辯。

㈥被告庚○○則以：系爭超輕型載具於103年4月30日已由被告丁○○取得實質所有權，依民用航空法第99條之6立法目的觀之，唯有實質所有權人方得對載具加以注意並避免損害發生，因此該條規定所稱之所有權人係指實質所有權人，且超輕型載具與航空器不同，故無規範航空器之「所有權移轉，非經登記不得對抗第三人」之適用；又原告辛○○與戊○○並無不能維持生活，原告壬○○已領取保險理賠，足以維持生活，均不得請求扶養費；此外，本件事故所進行之飛航活動性質係非常規營業，被害人乙○○亦未簽署安全規定須知，與有過失，而原告主張甲○○駕駛系爭超輕型載具有過失，而甲○○為被害人乙○○之使用人，則被害人自應承擔甲○○之過失，原告乃被害人之法定繼承人或支出殯葬費之人，亦應繼受其過失，故抗辯與有過失等語，資為抗辯。

㈦被告丁○○則以：本件系爭超輕型載具應有民用航空法之適用，且其登記名義人為被告庚○○，被告丁○○尚未取得系爭超輕型載具之所有權，應由被告庚○○依民航法第99條之6規定負賠償之責；又原告辛○○與戊○○並無不能維持生活，應不得請求扶養費，原告壬○○已領取保險理賠，足以維持生活，均不得請求扶養費；且該次飛行並非一般商業付費搭乘飛行，係駕駛甲○○因私人情誼而進行，故駕駛甲○○為乙○○之使用人，而依系爭事故調查報告，事故發生乃

因駕駛之人為因素所致，故乙○○與有過失等語，資為抗辯。

㈧上開被告皆聲明：㈠原告之訴及假執行之聲請均駁回；㈡如受不利之判決，願供擔保請准宣告免為假執行。

三、兩造不爭執事項：

㈠系爭機場與大鵬灣空域，為經被告民航局核准之合法活動場地及空域，甲○○於104年3月16日10時10分許駕駛系爭超輕型載具搭載乙○○自系爭機場起飛，於大鵬灣空域進行飛行活動。嗣於同日10時43分許，系爭超輕型載具墜入大鵬灣潟湖，造成甲○○、乙○○分別於同日11時44分、12時15分死亡。

㈡飛航安全調查委員會就系爭事故，於104年10月16日作成調查報告，結論載明：載具結構、飛行操縱系統以及發動機異常之因素排除。載具因無配置飛行紀錄器，未能確實發現事故時操作人操作載具之情形及操作人與乘員互動之狀況。惟依據載具原廠手冊說明失速之特性，及FAA飛機飛行手冊說明改正失速操作之特性顯示，若未執行載重平衡計算，可能於爬升階段、襟翼11度外型、突然大角度左轉情況下，將增加G值與失速速度，合併第二趟乘員體重增加，速度下降之特性，有導致失速，或甚至進入螺旋失速之可能等語。

㈢系爭超輕型載具於系爭事故發生時登記之所有人為被告庚○○，並領有交通部民用航空局超輕型載具檢驗合格證（檢驗合格證號為CAA-100-007、發證日期為102年8月30日、有效日期為104年8月30日）。被告庚○○及訴外人丑○○、甲○○於103年4月30日與被告丁○○訂立買賣合約書，約定將包含系爭超輕型載具在內之4架超輕型載具以100萬元出賣予被告丁○○。

㈣被告飛行協會為經被告民航局核定得於大鵬灣空域從事相關飛航活動之團體；甲○○於系爭事故發生時為被告飛行協會之理事長，並領有交通部民用航空局超輕型載具操作證（證照號碼為Y00035、發證日期為103年8月22日、有效日期為

105 年8 月21日、操作機型為A-22、S-12、S-6 ）。

㈤被告鵬管處與被告大鵬灣公司於93年11月30日訂立「交通部觀光局民間參與大鵬灣國家風景區建設（BOT ）開發經營契約」；被告大鵬灣公司與被告飛行協會就大鵬灣輕航機營運業務於104 年2 月簽訂「大鵬灣輕航機營運合作契約書」。

四、本件爭點：

㈠原告依據民法第184 條第1 項前段、第191 條之3 第1 項規定請求被告大鵬灣公司負損害賠償責任，有無理由？

㈡原告依據國家賠償法第2 條第2 項後段規定請求被告鵬管處負損害賠償責任，有無理由？

㈢原告請求被告民航局負國家賠償責任，是否已踐行國家賠償法第10條第1 項、第11條第1 項前段規定之協議先行程序？倘是，則原告依據國家賠償法第2 條第2 項後段規定請求被告民航局負損害賠償責任，有無理由？

㈣原告依據民用航空法第99條之6 第2 項及繼承法律關係，請求甲○○之繼承人即被告己○○、癸○○、子○○於繼承被繼承人甲○○之遺產範圍內連帶賠償本件損害，有無理由？

㈤原告依據民法第28條、第184 條第1 項前段規定請求被告飛行協會連帶賠償本件損害，有無理由？

㈥系爭超輕型載具之所有權人為何人？原告依據民用航空法第99條之6 第2 項規定擇一請求被告庚○○或被告丁○○損害賠償，有無理由？

㈦原告各得請求賠償之金額為何？

㈧被害人乙○○對於損害之發生是否與有過失，而應據以減免被告之賠償金額？

五、本院之判斷：

㈠原告依據民法第184 條第1 項前段、第191 條之3 第1 項規定請求被告大鵬灣公司損害賠償，並無理由。

按不法侵害他人之權利者，負損害賠償責任；經營一定事業或從事其他工作或活動之人，其工作或活動之性質或其使用之工具或方法有生損害於他人之危險者，對他人之損害應負

賠償責任。但損害非由於其工作或活動或其使用之工具或方法所致，或於防止損害之發生已盡相當之注意者，不在此限，民法第184 條第1 項前段、第191 條之3 分別定有明文。原告雖主張：系爭超輕型載具之飛行體驗活動及大鵬灣超輕航機場地、飛行空域等活動區域，均係由被告鵬管處以BOT 案之方式交予被告大鵬灣公司執行，其再委託被告飛行協會執行相關飛航活動。既飛航場地為其所有且具高危險性之飛航活動亦以其為主辦，則於該場地內之相關設施致他人受有損害時，被告大鵬灣公司依民法第184 條第1 項前段、第191 條之3 第1 項規定，應負賠償之責云云，然前開調查報告均未提及系爭事故之發生與系爭機場之設施有何關聯，結論載明：載具結構、飛行操縱系統以及發動機異常之因素排除。載具因無配置飛行紀錄器，未能確實發現事故時操作人操作載具之情形及操作人與乘員互動之狀況。惟依據載具原廠手冊說明失速之特性，及FAA 飛機飛行手冊說明改正失速操作之特性顯示，若未執行載重平衡計算，可能於爬升階段、襟翼11度外型、突然大角度左轉情況下，將增加G 值與失速速度，合併第二趟乘員體重增加，速度下降之特性，有導致失速，或甚至進入螺旋失速之可能等語，業如前述，顯見系爭事故之發生並非系爭機場之設備所致，而原告就被告大鵬灣公司有何故意或過失，亦均未提出證據證明以實其說，故原告依據民法第184 條第1 項前段、第191 條之3 第1 項規定請求被告大鵬灣公司損害賠償，並無理由。

㈡原告依據國家賠償法第2 條第2 項後段規定請求被告鵬管處負損害賠償責任，並無理由。

1.按本法所稱公務員者，謂依法令從事於公務之人員。公務員於執行職務行使公權力時，因故意或過失不法侵害人民自由或權利者，國家應負損害賠償責任。公務員怠於執行職務，致人民自由或權利遭受損害者亦同，國家賠償法第2 條定有明文。次按國家賠償法第2 條第2 項後段所定國家賠償責任之成立，除須公務員怠於執行職務外，尚須其結果致人民自

由或權利遭受損害，且與損害之結果間有相當之因果關係，始足當之（最高法院103 年度台上字第2483號判決要旨參照）。又所謂相當因果關係，係指依經驗法則，綜合行為當時所存在之一切事實，為客觀之事後審查，認為在一般情形上，有此環境，有此行為之同一條件，均發生同一結果者，則該條件即為發生結果之相當條件，行為與結果即有相當之因果關係。反之，若在一般情形上，有此同一條件存在，而依客觀之審查，認為不必皆發生此結果者，則該條件與結果並不相當，不過為偶然之事實而已，其行為與結果間即無相當因果關係（最高法院98年度台上字第195 號判決要旨參照）。

2.原告雖主張：被告鵬管處依其與被告大鵬灣公司間之開發經營契約，有監督管理被告大鵬灣公司所為之一切活動之法定職責，然其怠於監督，致被告大鵬灣公司未盡其對被告飛行協會之監督義務，因此被告飛行協會在飛行安全上未對載具做安全檢查及對駕駛做安全宣導，致生系爭事故云云，然被告大鵬灣公司僅提供系爭機場，系爭事故之發生與被告大鵬灣公司並無關聯，業如前述，本件事故之發生，依前開調查報告之認定，為未執行載重平衡計算所致，原因之發生與操作者攸關，而與被告大鵬灣公司無涉，亦與被告鵬管處是否監督管理被告大鵬灣公司乙事並無關聯，故不能認系爭事故之發生與被告鵬管處怠於管理被告大鵬灣公司有相當因果關係，故原告該部分之請求，並無理由。

㈡原告請求被告民航局負國家賠償責任，業已踐行國家賠償法第10條第1 項、第11條第1 項前段規定之協議先行程序，然原告依據國家賠償法第2 條第2 項後段規定請求被告民航局損害賠償，並無理由。

1.按依國家賠償法請求損害賠償時，應先以書面向賠償義務機關請求之；賠償義務機關拒絕賠償，或自提出請求之日起逾30日不開始協議，或自開始協議之日起逾60日協議不成立時，請求權人得提起損害賠償之訴，國家賠償法第10條第1 項

、第11條第1項前段分別定有明文。本件原告主張被告應負國家賠償責任，於107年4月3日向被告民航局提出書面賠償請求，經被告民航局於同年月30日以107年4月30日企法企字第1075009660號函函復拒絕賠償，為兩造所不爭執，則原告自已踐行協議先行程序，被告民航局雖抗辯：原告未於起訴前向被告民航局踐行協議先行程序，而國家賠償法並無於起訴後補正協議先行程序之規定，故原告提起本訴不合法且無法補正云云，然原告此部分協議先行程序之欠缺，既已於訴訟進行中補正，而國家賠償法亦未規定此協議先行程序不得於訴訟進行中補正，則於法院依民事訴訟法第249條第1項第6款規定，以裁定駁回原告之訴前，原告既已於訴訟進行中補正此要件之欠缺，原告訴訟自為合法（臺灣高等法院暨所屬法院100年法律座談會民事類提案第59號參照），故被告民航局前開抗辯並不可採。

2.原告雖主張：依超輕型載具管理辦法，被告民航局依法為維護飛安之主管或督導機關，對於在大鵬灣國家風景區內進行飛行之系爭超輕型載具應負有相關監督責任，然被告民航局怠於檢查系爭超輕型載具，被告民航局怠於行使公權力，應依國賠法第2條第2項之規定負賠償之責云云，然依前開調查報告之認定，系爭事故之發生為未執行載重平衡計算所致，業如前述，故已排除系爭事故發生之原因為載具結構、飛行操縱系統以及發動機異常等因素，雖原告主張：我們覺得系爭事故跟載具有關云云，然原告並未提出證據證明以實其說，揆諸前開說明，並不能認系爭事故之發生與被告民航局是否檢查系爭超輕型載具有相當因果關係，則原告主張因被告民航局怠於檢查系爭超輕型載具致生系爭事故，被告民航局應負國家賠償法第2條第2項後段規定之損害賠償責任云云，並無理由。

㈣原告依據民用航空法第99條之6第2項及繼承法律關係，請求甲○○之繼承人即被告己○○、癸○○、子○○於繼承被繼承人甲○○之遺產範圍內連帶賠償本件損害，為有理由。

1.按操作超輕型載具而致他人死傷，或毀損他人財物時，不論故意或過失，超輕型載具所有人應負賠償責任；其因不可抗力所生之損害，亦應負責，民用航空法第99條之6 第1 項前段定有明文。

2.原告主張：因系爭超輕型載具係由甲○○所駕駛，致乙○○身亡，依民用航空法第99條之6 第1 項前段甲○○應負賠償之責。惟甲○○亦於該事故中身亡，依繼承法律關係，甲○○之繼承人被告己○○、癸○○、子○○應以所繼承之遺產為限，承擔因賠償所生之債務等語，查甲○○之繼承人為被告己○○、癸○○、子○○，被告己○○、癸○○、子○○並未拋棄繼承等情，為兩造所不爭執，又依前開民用航空法第99之6 第1 項前段規定，甲○○為操作本件超輕型載具之人，就本件超輕型載具所致乙○○之死亡，本即應負無過失賠償責任，而本件甲○○所應負之損害賠償責任，及肇因於系爭事故之發生，而甲○○既已死亡，則甲○○所應負之損害賠償責任，自應由其繼承人被告己○○、癸○○、子○○所繼承，故原告向被告己○○、癸○○、子○○請求其負民用航空法第99條之6 第1 項前段之無過失損害賠償責任，自屬有據。被告己○○、癸○○、子○○雖抗辯：甲○○早於乙○○死亡，故甲○○毋庸負責云云，然按侵權行為人對其行為所生之一切損害，於行為時，即已發生賠償責任，至損害之範圍及賠償之數額，則無需同時確定。甲○○為操作本件超輕型載具之人，就本件超輕型載具所致乙○○之死亡，本即應負無過失賠償責任。而甲○○死亡時，乙○○尚未死亡，原告辛○○尚未支出乙○○殯葬費，乙○○之繼承人即原告亦尚未有扶養費、精神慰撫金之請求權，但此不過損害之範圍，賠償之數額一時尚未確定而已，不得謂賠償責任亦尚未發生，甲○○所應負之損害賠償責任，既源自於系爭事故之發生，甲○○之繼承人即被告己○○、癸○○、子○○，對甲○○生前所負之賠償責任，自有承受義務，則於乙○○死亡，原告辛○○支出乙○○殯葬費後，原告依民法第19

2條第1、2項、第194條及第1148條之規定，自得請求甲○○之繼承人即被告己○○、癸○○、子○○於繼承被繼承人甲○○之遺產範圍內賠償殯葬費用、扶養費及精神慰撫金，則被告己○○、癸○○、子○○前開所辯，應無足採。

㈤原告依據民法第28條、第184條第1項前段規定請求被告飛行協會連帶賠償本件損害，並無理由。

按因故意或過失，不法侵害他人之權利者，負損害賠償責任；法人對於其董事或其他有代表權之人因執行職務所加於他人之損害，與該行為人連帶負賠償之責任，民法第184條第1項前段、第28條分別定有明文。原告主張因系爭超輕型載具之駕駛甲○○為該協會之常務理事，因此甲○○駕駛系爭超輕型載具搭載乙○○之行為，自屬執行職務之範圍內，故被告飛行協會應依民法第28條、第184條第1項前段規定負賠償之責云云，然此次飛行活動並非被告飛行協會所舉辦，亦僅為甲○○私下自行搭載乙○○乙節，為兩造所不爭執（見本院卷㈤第19頁反面），而飛行協會理事會之職權如下：一、審定會員（會員代表）入會資格。二、選舉及罷免常務理事、理事長。三、（表）決理事、常務理事及理事長之辭職。四、聘免工作人員。五、擬定年度工作計畫、報告、預算及決算。六、其他突發事項之處理，中華民國超輕型飛行發展協會章程第16條定有明文，故「駕駛輕航機飛行」乙事，並非屬於甲○○身為被告飛行協會之常務理事之執行職務範圍，且本件亦為甲○○私自駕駛系爭輕航機之行為，亦非飛行協會舉辦之活動，因此，甲○○附載乙○○之飛行行為，應與協會之職務並無關聯。故原告主張：甲○○附載乙○○之飛行行為，為飛行協會之職務行為，而依民法第28條、第184條第1項前段規定請求被告飛行協會就甲○○之損害賠償責任負連帶賠償責任，並無理由。

㈥原告依據民用航空法第99條之6第2項規定請求被告庚○○損害賠償，為有理由。

1.按航空器所有權移轉、抵押權設定及其租賃，非經登記不得

對抗第三人；航空器之國籍與所有權之登記、註銷、抵押權與租賃權之登記、塗銷、國籍標誌、登記號碼及登記費收取等事項之規則，由交通部定之；操作超輕型載具而致他人死傷，或毀損他人財物時，不論故意或過失，超輕型載具所有人應負賠償責任；其因不可抗力所生之損害，亦應負責。自超輕型載具上落下或投下物品，致生損害時，亦同。超輕型載具所有人將其超輕型載具交由他人操作者，關於前項所生之損害，由所有人與操作人負連帶賠償責任，民用航空法第20條、第20-1條、第99條之6第1、2項定有明文。又按航空器關於下列權利之保存、設定、移轉、變更、處分或消滅等事宜，應辦理登記：一、所有權。二、抵押權。三、租賃權；前條應行登記之事項，非經登記不得對抗第三人，航空登記規則第3、4項分別定有明文。

2.查系爭航空器登記之所有權人為被告庚○○乙節，為兩造所不爭執，業如前述，被告庚○○雖抗辯：航空器與超輕型載具不同，因此「航空器所有權移轉，非經登記不得對抗第三人」之規定於超輕型載具並無適用云云，然按超輕型載具：指具動力可載人，並符合下列條件之固定翼載具、動力滑翔機、陀螺機、動力飛行傘及動力三角翼等「航空器」，民用航空法第2條第20款定有明文，由前開就超輕型載具定義之規範可知，「超輕型載具」其實為「航空器」之一種，故就民用航空法第2章關於航空器所有權移轉，非經登記不得對抗第三人之規定，於超輕型載具亦有適用。本件登記所有權人既為被告庚○○，被告庚○○雖抗辯系爭輕航機已出賣予被告丁○○，然依前開規定，該航空器所有權移轉，既未經登記，自不得對抗第三人即本件原告，則不論實際上系爭超輕型載具之所有權人是否移轉，均應由登記之所有權人即被告庚○○與操作者柯銘修連帶負民用航空法第99條之6第1、2項之責。是本件應由被告庚○○與操作者甲○○連帶負賠償之責，其餘爭點亦無庸再行審究，併予指明。

㈦原告各得請求賠償之金額如下：

1.按不法侵害他人致死者，對於支出醫療及增加生活上需要之費用或殯葬費之人，亦應負損害賠償責任。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192 條第1 、2 項、第194 條分別定有明文。

2.喪葬費部分：

原告辛○○主張因系爭事故支出乙○○喪葬費用30萬元等語，被告就乙○○殯葬費亦均不爭執（見本院卷㈥第143 頁反面），是此部分請求應予准許。

3.扶養費部分：

⑴原告辛○○、戊○○部份：

按受扶養權利者，以不能維持生活而無謀生能力者為限，前項無謀生能力之限制，於直系血親尊親屬不適用之，民法第1117條第1 項、第2 項分別定有明文；而夫妻互負扶養之義務，其負扶養義務之順序與直系血親卑親屬同，其受扶養權利之順序與直系血親尊親屬同，亦為民法第1116條之1 所明定。是以，直系血親尊親屬及夫妻受扶養之權利，雖不以無謀生能力為限，如能以自己財產維持生活者，自無受扶養之權利。易言之，直系血親尊親屬及夫妻受扶養之權利，仍應受不能維持生活之限制。查原告辛○○、戊○○雖主張無工作收入，惟原告辛○○106 年間所得為15萬3,848 元，名下有房屋2 筆、土地3 筆及投資2 筆，合計980 萬1,040 元；原告戊○○106 年間所得為2 萬1,688 元，名下有房屋2 筆、土地2 筆、車輛1 輛及投資2 筆，合計314 萬3,980 元等情，此有原告辛○○、戊○○之稅務電子閘門財產所得調件明細各1 份附卷足憑（見本院卷底證物袋），顯見原告辛○○、戊○○有相當資力，而無不能維持生活之情事，揆諸前揭條文及說明，自無受扶養之必要。

⑵原告壬○○：

次按父母對於未成年子女，有保護及教養之權利義務，民法

第1084條第2項定有明文。所謂保護及教養之權利義務，包括扶養在內。自父母對未成年子女行使或負擔保護及教養之權利義務本質言，此之扶養義務應屬生活保持義務，與同法第1114條第1款所定直系血親相互間之扶養義務屬生活扶助義務尚有不同，故未成年子女請求父母扶養，自不受民法第1117條第1項規定之限制，即不以不能維持生活而無謀生能力為限（最高法院92年度台上字第219號裁判意旨參照）。查原告壬○○為乙○○之子，為000年0月00日生（見本院卷㈠第64頁），於本件車禍發生時係未成年人，依上規定，其自得請求賠償其因喪失乙○○扶養所受之損害。又法律僅課予父母對於「未成年子女」有扶養義務，此觀民法第1116條之2明定即明，由上開規定反面推知，父母對於成年子女即無扶養義務，故乙○○對於原告壬○○所負法定扶養義務應至原告壬○○滿20歲即成年為止，原告壬○○請求被告賠償其自乙○○死亡之日起至年滿20歲止之扶養費損害，自屬有據。又扶養之程度，應按受扶養權利者之需要，與負扶養義務者之經濟能力及身分定之，民法第1119條定有明文。而行政院主計處公布102年度台中市平均每人每月消費支出為1萬9,805元，可得知當地一般家庭及人民之生活支出水準，而得作為計算扶養費之基準，原告丙○○為原告壬○○之母，依法應對原告壬○○負2分之1扶養義務。而乙○○104年3月16日死亡，原告壬○○至成年止尚有18年3月，每月1萬9,805元，以霍夫曼計算方法扣除利息，並由原告丙○○共同負擔原告壬○○之扶養費，則原告壬○○一次可請求之扶養費數額為156萬9,353元【計算式：｛[19,805×12×13.0000000] ＋[19,805×12×13.0000000 -00.0000000 ×3/12）] ｝÷ 2 ＝1,569,353 】。

4.精神慰撫金部分：

按非財產上賠償之金額是否相當，應斟酌實際加害情形、影響該權利是否重大、被害者與加害人之身分地位、經濟狀況及其他各種情形，以為核定之準據（最高法院47年臺上字第

1221號、51年臺上字第223號判例意旨參照）。甲○○因駕駛本件輕航機致乙○○死亡，被告己○○、癸○○、子○○為甲○○之繼承人，被告庚○○為該輕航機之所有權人，原告辛○○、戊○○、壬○○及丙○○各為乙○○之父、母、子及配偶，其等因本件事故而頓失至親，在精神上均必感到相當之痛苦，則其等請求被告己○○、癸○○、子○○於繼承被繼承人甲○○之遺產範圍內與被告庚○○連帶賠償本件非財產上之損害，於法自無不合。查原告辛○○高中畢業，目前無業，名下有房屋2棟及土地3筆，106年間所得為15萬3,848元；原告戊○○高中畢業，目前無業，名下有房屋2棟、土地2筆及車輛1輛，106年間所得為2萬1,688元；原告壬○○尚未成年，106年間無所得；原告丙○○高中畢業，目前從事零售工作及保險業務員，名下有房屋4棟、土地4筆及車輛1輛，106年間所得為6萬5,020元。被告己○○高職畢業，目前擔任家管，名下有房屋3棟及土地3筆，106年間所得為12萬2,282元；被告癸○○大學畢業，目前擔任業務，名下有房屋2棟、土地2筆及車輛3輛，106年間所得為202萬1,620元；被告子○○專科畢業，目前擔任電子公司技術人員，名下有土地1筆，106年間所得為29萬2,796元。被告庚○○空軍士官學校畢業，目前無業，名下有房屋3棟、土地3筆及車輛1輛，106年間所得為55萬3,278元等情，為兩造所不爭執。本院斟酌兩造之身分、地位、經濟能力暨本件事故之發生情節等一切情狀，認原告辛○○、戊○○得請求被告庚○○、被告己○○、癸○○、子○○於繼承被繼承人甲○○之遺產範圍內連帶賠償之精神慰撫金以100萬元，原告壬○○及丙○○得請求被告己○○、癸○○、子○○於繼承被繼承人甲○○之遺產範圍內，與被告庚○○連帶賠償之精神慰撫金各以120萬元為適當，逾此部分之請求，不應准許。

5.從而，原告辛○○所得請求賠償之金額為130萬元（計算式：300,000＋1,000,000＝1,300,000）；原告戊○○、丙

○○所得請求賠償之金額分別為100萬、120萬元；原告壬○○所得請求賠償之金額為276萬9,353元（計算式：1,569,353＋1,200,000＝2,769,353）。

㈧乙○○對於損害之發生並無與有過失。

被告雖抗辯：本件事故所進行之飛航活動性質係非常規營業，被害人乙○○並未簽署安全規定須知，本身與有過失云云，經查，兩造均不爭執本件為甲○○私自駕駛系爭輕航機搭載乙○○、並非飛行協會舉辦之活動等情，業如前述，且原告亦不爭執乙○○並非被告飛行協會之會員乙節（見本院卷㈥第67頁），又民航局超輕型載具活動指導手冊第四章超輕型載具操作證之給證及換（補）證申請貳載明：「一、會員非經取得超輕型載具操作證，不得操作超輕型載具。二、年滿十五歲，並加入活動團體為會員者，始得搭乘其所屬活動團體之教練操作之超輕型載具活動，且不得實際操作超輕型載具。『實施前項飛航活動前活動團體與教練』應提供有關不適合同乘飛航的各種情形、『該次飛航相關之安全限制及保險理賠範圍等事項之書面文件』（附錄二），經教練說明並確認同乘會員簽署；同乘會員未成年時，其法定代理人亦應一併簽署」。然由該民航局超輕型載具活動指導手冊可知，提供「該次飛航相關之安全限制及保險理賠範圍等事項之書面文件」之規範對象，為「實施前項飛航活動前活動團體與教練」，故難認乙○○未簽署前開安全須知乙事有過失，此外，在一般情形上，是否簽署安全須知，依客觀之審查，與本件系爭事故之結果，兩者間亦無相當因果關係，因此系爭事故之發生，與乙○○未簽署安全須知乙事，應無相當因果關係，故難認因乙○○未簽署安全須知，而須負擔與有過失之責任。被告又抗辯：原告主張甲○○駕駛系爭超輕型載具有過失，而甲○○為被害人之使用人，則被害人自應承擔甲○○之過失云云，原告雖不爭執甲○○有過失，然參諸民用航法第99條之6第1項之立法理由「二、超輕型載具之活動具有高度危險性，活動時因不可測之因素致生意外者時有

所聞，為使超輕型載具所有人於操作時，能有所警惕，於第一項明定操作超輕型載具而致他人死傷，或毀損他人財物時，應負無過失賠償責任。三、為加強超輕型載具所有人之注意義務，於第二項明定所有人將其超輕型載具交由他人操作者，因而致生之損害，由所有人與操作人負連帶賠償責任。」，由該條立法理由可知，乃為加強操作超輕型載具之人對他人造成死傷所負之賠償責任，以及加強超輕型載具所有人之注意義務，均為加強操作超輕型載具之人及超輕型載具所有人之責任，則若此時就超輕型載具操作者之過失，仍由被害人承擔，而令該受害者對操作超輕型載具之人及所有人請求損害賠償時，須負與有過失之責，而減輕操作超輕型載具之人及超輕型載具所有人之賠償範圍，顯與該條之立法意旨相悖，故就此而言，乙○○應無庸承擔甲○○之過失，而負與有過失之責任，自為合理，否則顯與前開立法意旨相悖，故被告辯稱：乙○○亦應承擔甲○○之過失，而應負與有過失責任云云，並非可採。

六、綜上所述，本件原告依民用航空法第99條之6 第1 、2 項規定，請求被告己○○、癸○○、子○○應於繼承被繼承人甲○○之遺產範圍內，與被告庚○○連帶給付原告辛○○130 萬元、原告戊○○100 萬元、原告丙○○120 萬元、原告壬○○276 萬9,353 元，以及均自106 年3 月17日起至清償日止，按週年利率5 %計算之利息。逾此範圍，非有理由，應予駁回。本件原告陳明願供擔保，請准宣告假執行，經核就原告勝訴部分，並無不合，爰酌定相當擔保金額准許之，並依同法第392 條第2 項之規定，宣告被告己○○、癸○○、子○○、庚○○預供擔保，得免為假執行。至原告敗訴部分，其假執行之聲請失所附麗，應予駁回。

七、訴訟費用負擔之依據：民事訴訟法第79條、第85條第1 、2 項但書。

中　　華　　民　　國　　108　　年　　8　　月　　13　日

民事第三庭　　法　官　韓靜宜

正本係照原本作成。

如對判決上訴，須於判決送達後20日內向本院提出上訴狀，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）。

中　　華　　民　　國　　108　　年　　8　　月　　13　　日

書記官　鄭珮瑩