臺灣高等法院高雄分院民事判決

108年度重上國字第1號

上　訴　人
即被上訴人　楊國東
　　陳雪紅
　　楊淯程　（原名楊尚恩）
兼上一人　　柯思涵
法定代理人
上四人共同　江大寧律師
訴訟代理人
被上訴人　　交通部民用航空局
法定代理人　林國顯
訴訟代理人　劉志鵬律師
　　莊凱閔律師
　　李宗霖律師
被上訴人　　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
被上訴人　　大鵬灣國際開發股份有限公司
法定代理人　李潮雄
訴訟代理人　楊水柱律師
被上訴人　　社團法人中華民國超輕飛行發展協會
法定代理人　涂德松
上　訴　人　陸大衛
訴訟代理人　魏千峯律師
上　訴　人　鄭棉棉
　　柯怜如
　　柯杰誠
上三人共同　黃偉倫律師
訴訟代理人

上列當事人間請求國家賠償等事件，上訴人對於中華民國108 年8 月13日臺灣屏東地方法院104 年度重國字第6 號第一審判決各

自提起一部上訴、上訴，本院於109 年9 月16日言詞辯論終結，判決如下：

主　　文

原判決關於㈠命上訴人鄭棉棉、柯怜如、柯杰誠應於繼承被繼承人柯銘修之遺產範圍內給付楊國東超過新臺幣壹佰萬元本息、陳雪紅超過新臺幣柒拾萬元本息、楊淯程超過新臺幣貳佰伍拾陸萬玖仟參佰伍拾參元本息、柯思涵超過新臺幣壹佰萬元本息，及該部分假執行之宣告；㈡命上訴人陸大衛給付部分，及該部分假執行之宣告，並確定部分外訴訟費用之裁判均廢棄。

上開㈠、㈡廢棄部分，上訴人楊國東、陳雪紅、楊淯程、柯思涵於第一審之訴及假執行之聲請均駁回。

上訴人鄭棉棉、柯怜如及柯杰誠其餘上訴駁回。

楊國東、陳雪紅、楊淯程及柯思涵上訴均駁回。

第一審（確定部分除外）及第二審訴訟費用由上訴人楊國東、陳雪紅、楊淯程及柯思涵負擔五分之一，餘由上訴人鄭棉棉、柯怜如、柯杰誠於繼承被繼承人柯銘修之遺產範圍內負擔。關於上訴人楊國東、陳雪紅、楊淯程及柯思涵上訴部分，由上訴人楊國東、陳雪紅、楊淯程及柯思涵負擔。

事實及理由

壹、程序方面：

查，被上訴人社團法人中華民國超輕飛行發展協會（下稱飛行協會）理事長涂德松任期雖於民國107 年6 月26日屆至（見原審卷一第185 、186 頁），惟因未改選理事長，涂德松原理事長之身分仍存在（最高法院106 年度台上字第1068號裁定意旨參照）。被上訴人大鵬灣國際開發股份有限公司（下稱大鵬灣公司）之法定代理人原為林學智，於109 年7 月27日變更為李潮雄，經李潮雄具狀聲明承受訴訟（見本院卷第430 至437 頁），核無不合，應予准許。

貳、實體方面：

一、上訴人楊國東、陳雪紅、楊淯程及柯思涵（下合稱楊國東等4 人）主張：

㈠伊等分別為訴外人楊宗儒之父母、子女及配偶，楊宗儒於104年3月16日10時10分許，在被上訴人交通部觀光局大鵬灣國家風景區管理處（下稱鵬管處）管理之屏東縣大鵬灣國家風景區內，由鵬管處委託大鵬灣公司開發經營之大鵬灣輕航機場（下稱系爭機場），搭乘由飛行協會常務理事即訴外人柯銘修駕駛機型「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，當日10時43分許，系爭超輕型載具墜入大鵬灣瀉湖，造成楊宗儒及柯銘修死亡（下稱系爭事故），並致楊國東等4人各受有如附表一、二、三、四所示之損害。

㈡系爭超輕型載具之飛行體驗活動及系爭機場、飛行空域等活動區域，均係由鵬管處以BOT案交付大鵬灣公司執行，其再委託飛行協會執行相關飛航活動。大鵬灣公司為飛航場地所有人，飛航活動亦由該公司主辦，就系爭事故依民法第184條第1項前段、第191條之3第1項規定，應負賠償之責。又鵬管處依約負監督管理大鵬灣公司一切活動之法定職責，然怠於監督，致該公司未盡對飛行協會監督飛行安全上做載具安全檢查及駕駛之安全宣導，而肇致系爭事故；被上訴人交通部民用航空局（下稱民航局）依超輕型載具管理辦法，係維護飛安之主管、督導機關，對大鵬灣國家風景區內進行飛行之系爭超輕型載負監督之責，然竟怠於行使公權力，未檢查系爭超輕型載具，鵬管處、民航局依國家賠償法（下稱國賠法）第2條第2項規定，對系爭事故亦應負賠償之責。另柯銘修駕駛系爭超輕型載具，就系爭事故，依民用航空法（下稱民航法）第99條之6第2項應負賠償之責，柯銘修死亡後，上訴人鄭棉棉、柯怜如、柯杰誠（下合稱鄭棉棉等3人）為其繼承人，應於繼承遺產範圍內，負連帶損害賠償責任。又柯銘修屬飛行協會之常務理事，該飛航活動由該協會辦理，屬柯銘修執行職務行為，飛行協會應與柯銘修負民法第28條、第184條第1項前段連帶賠償之責。又系爭超輕型載具為上訴人陸大衛所有，依民航法第99條之6第2項規定

應與鄭棉棉等3人、飛行協會負連帶賠償之責；並與鵬管處、民航局、大鵬灣公司負不真正連帶責任等語。並聲明：1.鄭棉棉等3人應於繼承柯銘修之遺產範圍內，與飛行協會、陸大衛連帶給付楊國東2,928,177元、陳雪紅2,757,097元、楊淯程3,069,353元及柯思涵1,500,000元，及均自民事準備㈤狀繕本送達最後一位被告翌日即106年3月17日起至清償日止，按週年利率5％計算之利息。2.鵬管處、民航局與大鵬灣公司應給付楊國東2,928,177元、陳雪紅2,757,097元、楊淯程3,069,353元及柯思涵1,500,000元，及其利息。3.第1、2項給付，於任一人已為全部或部分給付者，其餘人就其履行範圍，同免給付義務。4.第1、2項請求，願供擔保，請准宣告假執行（楊國東等4人對原審判決駁回其請求被告陳恩藩給付部分確定，未繫屬本院部分，不予贅載）。

二、答辯部分：

㈠民航局則以：楊國東等4人對其起訴前，未先踐行國賠法第10條第1項前置協議之程序，且屬不得補正，楊國東等4人起訴不合法。又依飛航安全調查委員會（下稱系爭委員會）所為調查報告（下稱系爭報告），系爭事故原因係駕駛未依操作手冊執行之人為因素所致，與載具動力、飛行操縱系統及結構無關，況飛行協會之活動指導手冊已載明即時定位回報管理機制之作業規定，經伊核准並要求其對全體會員施訓，已盡相關督導責任等語，資為抗辯。

㈡鵬管處則以：依系爭報告所示，系爭事故肇因於駕駛之飛航行為所致，與載具或機場設施無關，而飛航行為屬高度專業事項，伊並無飛安職務與公權力，自不負國家賠償責任等語，資為抗辯。

㈢大鵬灣公司則以：系爭事故係柯銘修未進行載重平衡計算，導致飛行操作失速所致，與系爭機場建築物或地上物之設置無關，伊僅提供輕航機跑道及棚廠，至於輕航機業務經營、地面人員及器材設備皆由飛行協會負責，伊將場地出租予飛

行協會，業經民航局許可登記，而柯銘修具超輕型載駕駛執照、系爭載具亦經檢驗合格，伊已盡合理之監督義務，不負賠償責任等語置辯。

㈣飛行協會則以：系爭事故之飛行活動，非由伊主辦，而是柯銘修自行帶楊宗儒之私人活動，自非執行職務，伊不負賠償之責等語置辯。

㈤陸大衛則以：伊雖為系爭超輕型載具之登記名義人，然伊於103年4月30日已將該載具出售予陳恩藩，並收訖價金，故該載具實質所有權人為陳恩藩。又民航法第99條之6所定「所有人」，依立法理由以觀，應指「實質所有權人」方得對載具加以注意並防免損害發生；況超輕型載具與航空器有別，無民航法第20條規定之適用，伊就系爭事故自不負賠償責任。縱認伊應負賠償責任，請審酌楊宗儒係自主同意參加危險性活動，方遭遇系爭事故，楊國東等4人請求之精神慰撫金過高等語置辯。

㈥鄭棉棉等3人則以：柯銘修於系爭事故先於楊宗儒死亡，楊國東等4人之損害賠償請求權於柯銘修死亡時尚未成立，自不得請求伊等賠償。即便應依繼承關係負賠償之責，因柯銘修與楊宗儒為姻親關係，系爭活動係柯銘修受楊宗儒等人請託，出於好意招待其等體驗飛行活動，且柯銘修亦於系爭事故身亡，自應降低精神撫慰金之賠償額等語置辯。

三、原審判命鄭棉棉等3人應於繼承柯銘修之遺產範圍內，與陸大衛連帶給付楊國東1,300,000元（即殯葬費300,000元、精神慰撫金1,000,000元）、陳雪紅1,000,000元（即精神慰撫金）、楊淯程2,769,353元（即扶養費1,569,353元、精神慰撫金1,200,000元）及柯思涵1,200,000元（即精神慰撫金），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。駁回楊國東等4人其餘之訴。楊國東等4人就其敗訴部分提起一部上訴，並聲明：㈠原判決關於駁回後開第㈡至㈤項之訴部分廢棄。㈡飛行協會應與鄭棉棉等3人於繼承柯銘修之遺產範圍內，連帶給付楊國東1,300,00

0元、陳雪紅1,000,000元、楊淯程2,769,353元及柯思涵1,200,000元，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民航局、鵬管處、大鵬灣公司應與鄭棉棉等3人於繼承柯銘修之遺產範圍內，連帶給付楊國東1,300,000元、陳雪紅1,000,000元、楊淯程2,769,353元及柯思涵1,200,000元，及其利息。㈣前開㈡、㈢項聲明，如其中一人已為給付，其餘人就該給付範圍內免給付義務。㈤前開㈡、㈢項部分，願供擔保，請准宣告假執行。民航局、鵬管處、大鵬灣公司、飛行協會均答辯聲明：㈠上訴駁回。㈡願供擔保，免為假執行之宣告。陸大衛不服，提起上訴，上訴聲明：㈠原判決不利於陸大衛部分廢棄。㈡楊國東等4人於第一審之訴及假執行之聲請均駁回。鄭棉棉等3人提起一部上訴，上訴聲明：㈠原判決關於命鄭棉棉等3人連帶給付精神慰撫金部分廢棄。㈡上開廢棄部分，楊國東等4人於第一審之訴及假執行之聲請均駁回。楊國東等4人就陸大衛、鄭棉棉等3人上訴部分，答辯聲明：上訴駁回。

四、兩造不爭執之事項：

㈠系爭機場與大鵬灣空域，係經民航局核准之合法活動場地及空域。

㈡鵬管處與大鵬灣公司於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（下稱系爭BOT契約）」；大鵬灣公司與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（下稱系爭營運契約）」。

㈢飛行協會係經民航局核定得於大鵬灣空域從事相關飛航活動之團體；柯銘修於系爭事故發生時，為該協會理事長，領有民航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）。

㈣柯銘修於104年3月16日10時10分許，駕駛系爭超輕型載具搭載楊宗儒自系爭機場起飛，於大鵬灣空域進行飛行活動，

嗣於同日10時43分許，發生系爭事故，柯銘修、楊宗儒分別於同日11時44分、12時15分死亡。

㈤系爭委員會就系爭事故，於104 年10月16日之系爭報告，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。

㈥系爭事故發生時，系爭超輕型載具登記之所有人為陸大衛，該載具領有民航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）。

㈦陸大衛及訴外人戴慶吉、柯銘修（下合稱陸大衛等3 人）於103 年4 月30日與陳恩藩訂立買賣合約，約定將包含系爭超輕型載具在內之4 架超輕型載具，以1,000,000 元出賣予陳恩藩。陳恩藩於103 年5 月21日付訖價金。

五、本件爭點：

㈠楊國東等4 人就系爭事故，對民航局訴請負國家賠償責任，是否合法？

㈡楊國東等4 人就系爭事故，依國賠法第2 條第2 項規定，請求鵬管處負損害賠償責任，有無理由？依民法第184 條第1 項前段、第191 條之3 第1 項規定，請求大鵬灣公司負損害賠償責任，有無理由？依民法第28條、第184 條第1 項前段規定，請求飛行協會連帶負賠償之責，有無理由？

㈢楊國東等4 人依民航法第99條之6 第2 項規定，請求陸大衛就系爭事故負賠償責任，有無理由？

㈣楊國東等4 人就系爭事故，得請求鄭棉棉等3 人賠償之精神撫慰金數額若干？

六、本院判斷：

㈠楊國東等4人就系爭事故，對民航局訴請負國家賠償責任，是否合法？

1.按依國賠法請求損害賠償時，應先以書面向賠償義務機關請求之；於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，國賠法第10條第1項、第11條第1項前段分別有明文。又請求權人因賠償義務機關拒絕賠償，或協議不成立而起訴者，應於起訴時提出拒絕賠償或協議不成立之證明書。請求權人因賠償義務機關逾期不開始協議或拒不發給前項證明書而起訴者，應於起訴時提出已申請協議或已請求發給證明書之證明文件，國賠法施行細則第37條亦有明文。依上開規定，請求權人依國賠法請求損害賠償時，應先以書面向賠償義務機關請求之，並於起訴時提出賠償義務機關逾期不協議、協議不成立、或拒絕賠償之證明文件。因之；請求權人請求國家賠償時，應先與義務機關協議，協議乃訴請國家賠償之先行程序，亦屬訴權存在必備之要件，法院應依職權調查之；如請求權人未依上開規定，踐行協議程序，逕行起訴請求賠償義務機關國家賠償，其訴自難認為合法（最高法院85年度台上字第2552號、95年度台上字第1673號、97年度台上字第353號判決參照）。

2.又國賠法特別規定於請求損害賠償時，應先以書面向賠償義務機關請求，此前置協議制度，考其立法目的，在使賠償機關能迅速解決與請求權人間之損害賠償紛爭，除具有擔保國家依法行政之功能外，並能迅速保護人民之權利，必於賠償義務機關逾期不開始協議、或協議不成立等情形下，始得向法院提起損害賠償之訴，苟請求權人未踐行協議即逕行起訴、或於訴訟程序中再為補正此欠缺，即與國家賠償須具備之要件不符，且此部份欠缺，核屬不得補正事項。

3.查，楊國東等4人於104年7月10日提起本訴，而於107年4月3日始向民航局提出書面賠償請求，於同年月9日送達

民航局，經該局於同年月30日函知拒絕賠償乙節，有楊國東等4 人起訴狀收狀戳章、賠償請求書、掛號送達回執、民航局107 年4 月30日回函及所附拒絕賠償理由書（見原審卷一第7 頁、原審卷五第11至20、107 至109 頁），足見楊國東等4 人未於本件起訴前，先以書面向民航局請求國家賠償，依上開說明，其等逕行起訴，不符起訴要件，民航局抗辯楊國東等4 人起訴不合法，於法有據。

㈡楊國東等4 人就系爭事故，依國賠法第2 條第2 項規定，請求鵬管處負損害賠償責任，有無理由？依民法第184 條第1 項前段、第191 條之3 第1 項規定，請求大鵬灣公司負損害賠償責任，有無理由？依民法第28條、第184 條第1 項前段規定，請求飛行協會連帶負賠償之責，有無理由？

1.按損害賠償之債，以有損害之發生及有責任原因之事實，並二者之間，有相當因果關係為成立要件。故原告所主張損害賠償之債，如不合於此項成立要件者，即難謂有損害賠償請求權存在。且所謂相當因果關係，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，認為在一般情形下，有此環境、有此行為之同一條件，均可發生同一之結果者，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，不能僅以行為人就其行為有故意過失，即認該行為與損害間有相當因果關係（最高法院98年度台上字第673 號判決意旨參照）。次按當事人主張有利於己之事實者，就其事實有舉證之責任，民事訴訟法第277 條前段定有明文。楊國東等4 人就系爭事故，主張鵬管處、大鵬灣公司、飛行協會（下稱鵬管處等3 人）具消極不作為行為，應負損害賠償責任，依前揭說明，楊國東等4 人應先舉證證明鵬管處等3 人有何侵權行為，及與系爭事故間具相當因果關係，否則難謂有損害賠償請求權存在。

2.楊國東等4 人主張鵬管處等3 人就系爭事故應負賠償責任云云，無非以系爭報告「飛安改善建議」欄所載內容為據。然查，柯銘修於104 年3 月16日10時10分許，駕駛系爭超輕型載具搭載楊宗儒自系爭機場起飛，於大鵬灣空域進行飛行活動，嗣於同日10時43分許，發生系爭事故，柯銘修、楊宗儒分別於同日11時44分、12時15分死亡；系爭委員會於104 年10月16日所為系爭事故報告結論載明：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節，為兩造所不爭執，而系爭委員會為飛航事故之專責調查機構，且依該調查結論內容亦無顯然不當之處，其調查結論自屬可信。可見柯銘修於當日第二趟飛行所駕駛之系爭超輕型載具飛行出現失速，係「未執行載重平衡計算」所致，反與載具結構、飛行操縱系統以及發動機異常之因素無關。

3.又飛行協會係經民航局核定得於大鵬灣空域從事相關飛航活動之團體；柯銘修於系爭事故發生時，為該協會理事長，領有民航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 ），為兩造所不爭執。參以系爭報告復載明：事故操作人（即柯銘修）66歲・・・，，經歷空軍飛行官及航空公司駕駛員，超輕型載具外之總飛行時間為15,820小時。於93年9 月1 日內政部准予立案成立飛行協會時擔任理事。於事故發生時則為協會理事長。操作人於103 年7 月29日完成超輕型載具操作證效期屆滿換證，所附文件之飛行總時間為1,975 小時40分，S-6 型載具飛行時間為1,256

小時05分；所有檢定項目成績皆為「滿意」・・・。操作人搭載事故乘員之友人（即楊宗儒友人）執行第一趟體驗飛行，該友人告知體重為60公斤。・・・事故乘員（即楊宗儒）為94公斤・・・；原廠操作手冊載重平衡章節強調，維護手冊應記錄載具空重與重心，於變更或安裝新裝備後，也應重新秤重，確保載具於載重平衡限度內，此為操作人之責任等語（見原審卷一第147 頁、第150 頁反面至151 頁）。足認柯銘修駕駛系爭超輕型載具之經驗完備、豐富，駕駛行為亦屬優良，其對操作系爭超輕型載具應注意之相關要點、細節，自無不知之理。而系爭超輕型載具於案發日，第一、二趟乘員體重差距約30餘公斤，則第二趟之載具總重、重心已明顯與第一趟有異，柯銘修依原廠操作手冊載重平衡章節、維護手冊之內容，於系爭超輕型載具總重、重心變更後，自應重新秤重，確保該載具於載重平衡限度內，然柯銘修於第二趟飛行「未執行載重平衡計算」，造成系爭超輕型載具失速，方肇致系爭事故，業如前述，是系爭事故乃柯銘修操作系爭超輕型載具不當之人為疏失所致，應可認定。

4.楊國東等4 人雖執系爭報告「飛安改善建議」欄所載內容，主張鵬管處等3 人對系爭事故之發生有疏失云云。查，系爭報告「飛安改善建議」欄固就鵬管處等3 人建議各如附表五編號1 至3 所示（見原審卷一第152 頁正、反面）。惟前揭建議事項，核屬鵬管處等3 人為防免將來其他飛安事故發生，可能調整之措施，不能據此推論屬鵬管處等3 人肇致系爭事故發生之原因。況楊國東等4 人就附表五編號1 至3 所示行為，與系爭事故間具相當因果關係之利己事實，並未舉證以實其說，則楊國東等4 人逕以鵬管處等3 人未為附表五編號1 至3 之行為，主張應負損害賠償責任云云，自不可採。何況，發生系爭事故之飛行行為，屬柯銘修搭載親屬及其友人之私人活動，有系爭報告可佐（見原審卷一第146 反面頁），而楊國東等4 人並未舉證鵬管處等3 人就上開飛行行為已構成侵權行為，或與系爭事故間具相當因果關係，則楊國

東等4 人分別依國賠法第2 條第2 項、民法第184 條第1 項前段、第191 條之3 第1 項、第28條規定，各請求鵬管處等3 人對系爭事故負賠償責任云云，均屬無據。

㈢楊國東等4 人依民航法第99條之6 第2 項規定，請求陸大衛就系爭事故負賠償責任，有無理由？

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。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，民航法第99條之6 第1 、2 項固有明文。楊國東等4 人既主張陸大衛應依民航法第99條之6 第2 項規定，就系爭事故負連帶賠償責任，自應先證明陸大衛於系爭事故發生時，為系爭超輕型載具之所有人。

2.楊國東等4 人主張陸大衛為系爭超輕型載具所有人，無非以該載具於事故發生時係登記陸大衛所有，且超輕型載具所有權移轉，依民航法相關規定，非經登記不得對抗第三人為據。而觀之民航法第2 條之用詞定義，航空器與超輕型載具分別規範於該條第1 款、第20款，是按法定定義，航空器與超輕型載具非屬同一器物甚明；其次，航空器係規定於該法第二章（即第7 條至第23之2 條），超輕型載具則規定於該法第九章之一（即第99之1 條至第99之8 條），依民航法篇章結構以觀，航空器與超輕型載具亦分屬不同章之規定；再者，民航法第99之8 條規定「第42條第1 項、第43條第1 項、第44條本文、第98條、第99條規定，於超輕型載具準用之」，而同法第42條第1 項、第43條第1 項、第44條本文，屬航空器「飛航安全章」之規定，同法第98條、第99條係航空器「賠償責任章」之規定，又準用並非直接適用所援引之法規，而僅在性質容許之範圍內類推適用之意思，亦足徵超輕型載具與航空器不同，方於民航法第99之8 條為「準用」之規定。此由國家航空事務主管機關民航局105 年9 月6 日函亦

同此認定足徵（見原審卷二第85頁反面）。則陸大衛抗辯「超輕型載具」非民航法之航空器，自屬可信。

3.至於楊國東等4人雖執民航法第20條、航空器登記規則第3、4條規定，主張陸大衛依登記外觀應對系爭事故負賠償責任云云。然民航法第99之8條規定之準用範圍既排除同法第20條之規定，且超輕型載具「非」航空器，不適用航空器登記規則已如前述。按稱動產者，為前條所稱不動產以外之物，民法第67條有明文。而超輕型載具係屬動產，且無民航法第20條規定之適用或準用，則有關其所有權歸屬自應依民法規定以為認定。次按動產物權之讓與，非將動產交付，不生效力。但受讓人已占有動產者，於讓與合意時，即生效力，民法第761條第1項定有明文。亦即動產所有權之移轉，於當事人間基於讓與、受讓之意思合致而為交付，即生移轉所有權效力。查，系爭事故發生時，系爭超輕型載具登記之所有人為陸大衛乙節，為兩造所不爭執，固認實在。然陸大衛等3人於103年4月30日與陳恩藩訂立買賣合約，約定將包含系爭超輕型載具在內之4架超輕型載具，以1,000,000元出賣予陳恩藩。陳恩藩於103年5月21日付訖價金乙節，亦經兩造所不爭執，並有買賣合約書、付款記錄可證（見原審卷一第110至113頁）；佐以陳恩藩證述：發生事故那台輕航機，是向柯先生（即柯銘修）買的，因協會的東西都是柯先生負責・・・伊匯款給柯教官（即柯銘修），・・・但伊沒在大鵬灣那裡，這架飛機都是柯教官處理等語（見原審卷二第95頁正反面），足見陳恩藩與陸大衛就系爭超輕型載具，除有讓與、受讓之合意外，亦以指示交付方式交付予陳恩藩甚明。是陸大衛抗辯系爭超輕型載具於104年3月16日系爭事故發生之前，已出售予陳恩藩之事實，可以認定。依上開說明，系爭超輕型載具所有權既已移轉予陳恩藩而非所有人，楊國東等4人上開主張，亦無足採。

㈣楊國東等4人就系爭事故，得請求鄭棉棉等3人賠償之精神撫慰金數額若干？

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；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，民航法第99條之6第1 項前段、第2 項分別有明文。

2.楊國東等4 人主張：柯銘修駕駛系爭超輕型載具之疏失，致楊宗儒身亡，依法應負賠償之責。惟柯銘修於系爭事故身亡，鄭棉棉等3 人應於繼承柯銘修遺產範圍內負賠償責任。查，鄭棉棉等3 人為柯銘修之繼承人（見本院卷第494 頁繼承系統表），且未拋棄繼承（見原審卷一第74頁）。而系爭事故係柯銘修駕駛系爭超輕型載具搭載楊宗儒為飛行活動時，未執行載重平衡計算，造成載具失速所致已如前述，依上開規定，柯銘修就楊宗儒之死亡，自應負賠償之責。惟柯銘修既已死亡，則楊國東等4 人請求鄭棉棉等3 人依繼承關係，於繼承柯銘修遺產範圍內，依法負賠償之責，自屬有據。鄭棉棉等3 人雖抗辯：柯銘修早於楊宗儒死亡，柯銘修毋庸負責云云，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。既認系爭事故係柯銘修駕駛系爭載具搭載楊宗儒時，未執行載重平衡計算所致，依上開說明，柯銘修於「未執行載重平衡計算」時，對楊宗儒發生死亡結果即應負賠償責任。而柯銘修死亡時，楊宗儒尚未死亡，楊國東等4 人雖尚未有精神慰撫金之請求權，但此不過屬損害範圍、賠償數額一時尚未確定，非賠償責任尚未發生。柯銘修既應負賠償責任，鄭棉棉等3 人上開所辯，即不足採。

3.次按不法侵害他人致死者，被害人之父、母、子、女及配偶受有非財產上之損害，依民法第194 條規定，請求加害人賠償相當金額之慰撫金時，法院對於慰撫金之量定，應斟酌該加害人，並被害人暨其父、母、子、女及配偶之身分、地位、經濟狀況與加害程度及其他各種情況等關係以定之，倘就各請求人為不同金額之酌定時，應具體說明其間差異（最高

法院109 年度台上字第1793號判決意旨參照）。

4.承上所述，既認鄭棉棉等3 人於繼承柯銘修之遺產範圍內，應負賠償責任，則楊國東等4 人請求其等於該範圍內，賠償精神慰撫金，自屬有據。又鄭棉棉等3 人抗辯伊等於系爭事故同樣喪失至親，且柯銘修與楊宗儒、柯思涵為姻親關係，柯銘修於案發日係受託基於好意而招待體驗，楊國東等4 人請求之精神慰撫金數額過高等語。查，柯思涵與柯銘修為三親等旁系血親，楊宗儒基於柯思涵配偶關係，與柯銘修係三親等旁系姻親關係，有繼承系統表可憑（見本院卷第494 頁），是楊國東等4 人與鄭棉棉等3 人核屬近親之親戚關係甚明。又承前述，本件飛行活動屬柯銘修對楊宗儒與其友人之私人招待行程，且楊國東等4 人對此復未另行舉證，則鄭棉棉等3 人所辯上開活動乃柯銘修本於近親因素之好意施惠行為，於情並無不合，自屬可信。再者，楊國東高中畢業，目前無業，名下有房屋、土地等資產；陳雪紅高中畢業，目前無業，名下有房屋、土地、車輛等資產；楊淯程尚未成年；柯思涵高中畢業，從事零售及保險業，名下有房屋房屋、土地、車輛等資產。鄭棉棉高職畢業，目前擔任家管，名下有房屋、土地等資產；柯怜如大學畢業，目前擔任業務，名下有房屋、土地、車輛等資產；柯杰誠專科畢業，目前從事電子業，名下有土地等節，業經兩造陳明在卷（見原審卷三第179 頁、原審卷四第80正、反頁），並有兩造稅務電子閘門財產所得調件明細表在卷（見原審卷五第232 頁）足參。本院審酌楊國東等4 人因系爭事故，分別痛失兒子、父親、配偶，楊國東、陳雪紅蒙受白髮人送黑髮人、天倫之樂受剝奪之苦，楊淯程成長過程喪失父愛之呵護與陪伴，柯思涵則無從與丈夫白首終老，圓滿家庭因此破碎，然鄭棉棉等3 人亦痛失配偶與父親，雙方精神同感痛苦，柯銘修本於親屬，好意施惠，未料竟生憾事，兩造同受難以回復之傷痛等一切情狀，認楊國東等4 人請求之精神慰撫金各以附表一、二、三、四之編號3「本院認定數額」欄所示，計3,400,000 元為

適當，逾此數額之請求，非屬允當。

七、綜上所述，楊國東等4人依民法第184條第1項前段規定、第194條規定及繼承法則，請求鄭棉棉等3人連帶給付楊國東1,000,000元、陳雪紅700,000元、楊淯程2,569,353元、柯思涵1,000,000元，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，為有理由，應予准許，逾此範圍之請求，則無理由，應予駁回。原審判命鄭棉棉等3人給付金額超過上開應准許金額部分、陸大衛應連帶給付部分，尚有未洽，鄭棉棉等3人、陸大衛上訴意旨指摘原判決此部分不當，為有理由，爰由本院予以廢棄，改判如主文第二項。另原審就上開應准許部分命鄭棉棉等3人如數給付，就不應准許部分駁回楊國東等4人之訴，均無不合，楊國東等4人、鄭棉棉等3人此部分之上訴，均無理由，應予以駁回。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，楊國東等4人上訴均無理由，陸大衛上訴有理由，鄭棉棉等3人之上訴為一部有理由、一部為無理由，依民事訴訟法第450條、第449條第1項、第79條、第85條第2項，判決如主文。

中　　華　　民　　國　　109　　年　　10　　月　　7　　日

民事第二庭

審判長法　官　黃國川

法　官　李怡諄

法　官　何佩陵

以上正本證明與原本無異。

如對本判決上訴，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，應於上訴後20日內向本院提出上訴理由書（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，並依附註條文規定辦理。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　　109　　年　　10　　月　　7　　日

書記官　林佳蓉

附註：

民事訴訟法第466條之1：

對於第二審判決上訴，上訴人應委任律師為訴訟代理人，但上訴人或其法定代理人具有律師資格者，不在此限。

上訴人之配偶、三親等內之血親、二親等內之姻親，或上訴人為法人、中央或地方機關時，其所屬專任人員具有律師資格並經法院認適當者，亦得為第三審訴訟代理人。

第1項但書及第2項情形，應於提起上訴或委任時釋明之。

附表一：楊國東請求項目表

編號	項目	請求金額（新臺幣/元）	原審判決數額（新臺幣/元）	本院認定數額（新臺幣/元）
1	殯葬費	300,000	300,000	300,000
2	扶養費	1,128,177	0	0
3	精神慰撫金	1,500,000	1,000,000	700,000
合計		2,928,177	1,300,000	1,000,000
備註：楊國東未上訴部分：駁回扶養費1,128,177元、精神慰撫金500,000元				

附表二：陳雪紅請求項目表

編號	項目	請求金額（新臺幣/元）	原審判決數額（新臺幣/元）	本院認定數額（新臺幣/元）
1	扶養費	1,257,097	0	0
2	精神慰撫金	1,500,000	1,000,000	700,000
合計		2,757,097	1,000,000	700,000

（續上頁）

備註：陳雪紅未上訴部分：駁回扶養費1,257,097 元、精神慰撫金500,000元

附表三：楊淯程請求項目表

編號	項目	請求金額（新臺幣/元）	原審判決數額（新臺幣/元）	本院認定數額（新臺幣/元）
1	扶養費	1,569,353	1,569,353	1,569,353
3	精神慰撫金	1,500,000	1,200,000	1,000,000
合計		3,069,353	2,769,353	2,569,353
備註：楊淯程未上訴部分：駁回精神慰撫金300,000元				

附表四：柯思涵請求項目表

編號	項目	請求金額（新臺幣/元）	原審判決數額（新臺幣/元）	本院認定數額（新臺幣/元）
1	精神慰撫金	1,500,000	1,200,000	1,000,000
合計		1,500,000	1,200,000	1,000,000
備註：柯思涵未上訴部分：駁回精神慰撫金300,000元				

附表五

編號	單　　位	飛安改善建議事項
1	鵬管處	依「促進民間參與公共建設法」第五章（監督及管理）及系爭BOT 契約相關規定進行管理監督，書面通知大鵬灣公司，要求該公司於施行超輕活動時，確實按照飛行協會活動指導手冊規定作業。
2	大鵬灣公司	1.督導飛行協會，於施行超輕活動時，確實執行載重平衡計算作業。 2.督導飛行協會，確實執行檔案保管作業，確保載具載重平衡計算表單、適航維護等所有資料檔案之完整。 3.督導飛行協會，要求載具操作人於飛行時所有儀表電源須保持開啟，確實安排飛行場地有地面管理人員負責與載具之聯繫工作，確保載具飛行及空域安全。
3	飛行協會	1.宣導載重平衡計算之重要性並確實執行。 2.宣導該型載具失速改正之重要性及操作技巧。 3.加強檔案保管機制，確保載具載重平衡計算表單、適航維護等所有資料檔案之完整 4.宣導載具操作人於飛行時所有儀表電源須保持開啟，確實安排飛行場地有地面管理人員負責與載具之聯繫工作，確保載具飛行及空域安全。