



# 淺析全球疫情航空運送人之旅客運送責任

賴煥升\*

壹、前言

貳、國際航空運送相關公約規範

- 一、華沙公約
- 二、蒙特婁公約
- 三、芝加哥公約

參、台灣法制相關規範

肆、意外事故之認定與身體傷害之定義

- 一、意外事故之認定
- 二、身體傷害之定義

伍、代結論－搭乘航空器染疫得否向航空運送人求償本

壹、前言

自 2019 年 12 月從中國武漢地區開始流行的急性呼吸道傳染病（嚴重特殊傳染性肺炎、俗稱「武漢肺炎」）之全球疫情（COVID-19 pandemic）迄今已將近一年期間，各行各業均受疫情影響，尤以航空運輸業為甚。於上半年即有航班由於產生十多位確診案例，而被冠上最毒班機的稱號<sup>1</sup>，航空公司僅得表示自疫情爆發以來，其以最嚴格標準並配合中央流行疫情指揮中心指示，執行航班、旅客、同仁及機組人員的防疫、抗疫標準、降低傳染風險為最高原則。3 月 30 日 CI-011 航班也嚴格落實各項保護措施，所有旅客在紐約甘迺迪機場登機前均量測體溫，低於攝氏 37.5 度者方可登機，地勤人員亦詢問過往 14 天內有無高燒、呼吸困難等症狀確保無虞；旅客自報到櫃檯開始至飛行途中，除餐飲外須全程佩戴口罩。機上服務提供一次性餐盒並使用一次性用品，不提供報章雜誌及免稅品銷售。<sup>2</sup>

而為滿足民衆想出國的心，松山機場亦在七月間舉辦「偽出國」出入境體驗，從報到拿到登機證、候機到登機坐進班機客艙內，全套感受出國氛圍。桃園國際機場推出「搭機環島」遊程，類似郵輪跳島概念，規畫讓旅客搭乘班機飛離台灣領空，讓旅客在飛機上有用餐時間，下機後也能購買免稅品滿足出國體驗。行

程時間約兩到三小時，等同於出國。<sup>3</sup>

然因疫情仍在全球各地肆虐，各國採取邊境封鎖及人員強制隔離，觀光旅遊、航空業者都寄望各國開放旅遊泡泡（travelbubble），如波羅的海三國——愛沙尼亞、拉脫維亞和立陶宛，今年 5 月 15 日就率先解開國境封鎖，來往「波羅的海三小國」之間可免強制隔離，但民衆途經其他國家就需強制隔離 14 天，是歐盟首個「旅遊泡泡」。4 台灣方面，則有如澳洲正考慮對台灣等亞洲地區低疫情風險國家開放邊境，澳洲駐台代表高戈銳即表示，台灣防疫有成，是「旅遊泡泡」的考慮實施對象。<sup>5</sup>實際上，無論全球航空旅客運送何時正式復航，都無法迴避可能因疫情產生的各種事態，乘客搭乘班機時遭感染確診，航空運送人是否有損害賠償之責，則有待研商之餘地。本文於此便就全球疫情下航空運送人之旅客運送責任相關議題，諸如國際公約、各國法制暨實務見解為討論，並針對台灣法制<sup>6</sup>相關規定為分析。

貳、國際航空運送相關公約規範

國際間為保障航空消費者權益，並使各國航空運送人之責任得以一致，因此制定華沙公約（The Convention for The Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air at Warsaw 1929, Warsaw Convention）及蒙特婁公約（Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air Montreal 1999, Montreal Convention）。華沙公約於制定後經多次修訂，其為國際航空私法統一規範之先驅。本公約除保障乘客、貨物託運人與受貨人利益外，並對航空運送人責任範圍加以限定。蒙特婁公約之制定，則係為改善華沙公約及相關修正議定書之不足，並建立現代化補償機制<sup>7</sup>。

一、華沙公約

按華沙公約第 17 條第 1 項 8 規定，在航

\* 本文作者為國立中正大學法學博士；律師。

1. 陳婕翎、邱宜君、楊雅棠、簡浩正、羅真，華航「最毒班機」12 人確診 還有 44 人檢驗未出爐，聯合報，2020 年 4 月 15 日。（<https://udn.com/news/story/120940/4493913>）。

2. 楊榮新主編，仲裁法理論與適用，中國經濟出版社 1998 年出版，第 2 頁。

空器上或於登機或下機作業之任何過程中發生意外事件致使乘客死亡或任何其他身體之傷害，運送人應負賠償責任。第 20 條<sup>9</sup> 規定，航空運送人如證明已採取一切必要之措 (all necessary measures) 避免損害發生，或無法採取相關措施者，航空運送人對該損害則無需負責。第 21 條<sup>10</sup> 規定，航空運送人如能證明其本人及代理人已採取一切必要之措施以避免造成損害，或能證明其本人或其代理人不可能採取此等措施，則可不負賠償責任。

另按華沙公約第 22 條<sup>11</sup> 規定，航空運送人對旅客傷亡之賠償責任限額為 125,000 金法郎、託運行李和貨物之賠償責任限額為每公斤 250 金法郎、旅客自行攜帶行李之賠償責任限額為 5,000 金法郎。然若係航空運送人、受僱人或代理人有意之不當行為，或未出具航空票證或其不符相關規定者，依據華沙公約第 25 條<sup>12</sup> 之規定，航空運送人不得主張責任限制。<sup>13</sup>

於 1995 年，有鑑於華沙公約因對旅客傷亡之賠償限額標準太低，故國際民航組織 (International Civil Aviation Organization, ICAO) 即簽訂海牙議定書 (Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Signed at Warsaw on 12 October 1929, Done at The Hague On 28 September 1955, The Hague Protocol to the Warsaw Convention 1955)，將旅客傷亡責任限制提高為 250,000 金法郎<sup>14</sup>，並將有意之不當行為，更正為故意或知悉可能所生損害而為者，將責任限制之規定，適用於航空運送人之代理人或受僱人。<sup>15</sup>

## 二、蒙特婁公約

國際民航組織於 1999 年制定蒙特婁公約，其並非取代華沙公約暨修訂之議定書，按蒙

特婁公約第 55 條<sup>16</sup> 規定，其係優先華沙公約而為適用。按公約第 17 條<sup>17</sup> 規定可知，其就航空運送人亦採推定過失責任制度，就人身傷亡之損害採雙階賠償制度<sup>18</sup>。即就 10 萬特別提款權 (Special Drawing Rights, SDR) 內之損害，航空運送人負絕對責任。超過 10 萬特別提款權者，除證明損害非因航空運送人之過失所致，或因其他不當行為或不行為、或係第三人過失、其他不當行為或不行為所致者，應對該損害負賠償責任且無限額之規定。<sup>19</sup>

## 三、芝加哥公約

按 1944 年通過之國際民用航空公約 (Chicago Convention on International Civil Aviation)，即芝加哥公約。其第 14 條<sup>20</sup> 規定，各締約國應採取有效措施，以防止霍亂、傷寒、天花、黃熱病、鼠疫及其他經締約國之傳染定因航空運送而產生擴散。公約附件<sup>21</sup>9- 促進措施 (Annex 9-Facilitation) 規定，締約國應遵守世界衛生組織之相關規定。<sup>22</sup> 締約國應制定國家航空計畫，以因應國際關注之公共衛生風險爆發、或突發公共衛生事件之傳染病。<sup>23</sup>

## 參、台灣法制相關規範

有關台灣法制之規範，主要係依民用航空法之相關規定。按民用航空法第 89 條規定：「航空器失事致人死傷，或毀損他人財物時，不論故意或過失，航空器所有人應負損害賠償責任；其因不可抗力所生之損害，亦應負責。自航空器上落下或投下物品，致生損害時，亦同。」復第 90 條規定：「航空器依租賃、附條件買賣或借貸而使用者，關於前條所生之損害，由所有人與承租人、附條件買賣買受人或借用人負連帶賠償責任。但附條件買賣、租賃已登記，除所有人有過失外，由

3. 曹悅華，偽出國熱！桃機擬推「搭機環島」升空一圈下機可買免稅，聯合報，2020 年 7 月 7 日。(https://udn.com/news/story/7266/4684185)  
 4. 陳睿哲，出國旅遊免隔離？旅遊泡泡救經濟，公視新聞網，2020 年 11 月 12 日 (https://news.pts.org.tw/article/499941)  
 5. 陳韻華，澳洲駐台代表：台灣防疫有成台澳旅遊泡泡有機會，中央社，2020 年 11 月 11 日。(https://www.cna.com.tw/news/aip1/202011110297.aspx)  
 6. 本文所稱之台灣法制，係指施行並適用於「台澎金馬關稅領域 (The Separate Customs Territory of Taiwan, Penghu, Kinmen and Matsu, TPKM)」之相關法律。  
 7. 羅俊璋，航空運送人就旅客運送遲延責任之研究—以歐盟最新修訂規則為中心，國會季刊，46 卷 1 期，2018 年 3 月，頁 2。  
 8. Article 17 — Death and Injury of Passengers — Damage to Baggage. The carrier is liable for damage sustained in case of death or bodily injury of a passenger upon condition only that the accident which caused the death or injury took place on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking.  
 9. Article 20 — Exoneration If the carrier proves that the damage was caused or contributed to by the negligence or other wrongful act or omission of the person claiming compensation, or the person from whom he or she derives his other rights, the carrier shall be wholly





承租人、附條件買賣買受人單獨負責。」另第 91 條規定：「乘客於航空器中或於上下航空器時，因意外事故致死亡或傷害者，航空器使用人或運送人應負賠償之責。但因可歸責於乘客之事由，或因乘客有過失而發生者，得免除或減輕賠償。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。」

民用航空法於 42 年 5 月 30 日制定公布，第 77 條原規定：「航空器失事，致人死亡或傷害，或毀損動產不動產時，不論故意或過失，航空器所有人應負損害賠償責任，其因不可抗力所生之損害，亦應負責，自航空器上落下或投下物品，致生損害時亦同。」，嗣於 63 年修訂時，除上開條文項次變更為第 67 條，且文字內容亦修正為：「航空器失事致人死傷，或毀損動產、不動產時，不論故意或過失，航空器所有人應負損害賠償責任。其因不可抗力所生之損害，亦應負責。自航空器上落下或投下物品，致生損害時亦同。」另又增定第 69 條：「乘客於航空器中或於上下航空器時，因意外事故致死亡或傷害者，航空器使用人或運送人應負賠償之責。但因可歸責於乘客之事由，或因乘客有過失而發生者，得免除或減輕賠償。」，而依行政院民用航空法修正草案總說明之記載，其增訂第 69 條之立法意旨，係規定航空器使用人或運送人對乘客之損害賠償責任，以別於同法第 67 條航空器失事對地面第三者所造成之損害賠償責任<sup>24</sup>。因此乘客係於航空器中因意外事故致死亡，航空器使用人或運送人即應適用民用航空法第 91 條第 1 項之規定負損害賠償責任。

至於損害賠償之範圍，按「乘客或航空器上工作人員之損害賠償額，有特別契約者，依其契約；特別契約中有不利於中華民國國民之差別待遇者，依特別契約中最有利之規定。無特別契約者，由交通部依照本法有關規定並參照國際間賠償額之標準訂定辦法，報請行政院核定之。前項特別契約，應以書面為之。第一項所定損害賠償標準，不影響被害人以訴訟請求之權利。」，「航空器失事之賠償責任及其訴訟之管轄，除本法另有規定外，適用民法及民事訴訟法之規定。」，民用航空法第 93 條、第 99 條分別定有明文。而交通部依民用航空法第 93 條第 1 項規定，訂定航空客貨損害賠償辦法，該辦法第 3 條規定：「航空器使用人或運送人，依本法第 91 條第 1 項前段規定對於每一乘客應負之損害賠償，其賠償額依下列標準。但被害人能證明其受有更大損害者，得就其損害請求賠償：死亡者：新台幣 300 萬元」，然此係為保障航空器之乘客於發生意外事故時，無庸舉證即可獲得至少 300 萬元之賠償，然除此之外，民用航空法就被害人以上開規定為損害賠償之方法及範圍均未予規定，自應依民用航空法第 99 條規定而適用民法，且不得就同一航空意外事件，重複依上開航空客貨損害賠償辦法及民法併予請求損害賠償。

由上開規定可知，台灣法制就航空運送人之規定，除可歸責於乘客或因乘客有過失者，否則乘客於航空器中或於上下航空器時，因意外事故致死亡或傷害，航空運送人均應負賠償之責。換言之，即大致與國際公約規定相仿，涉及乘客所生之死亡或其他身體之傷害時，均以「意外事故」之發生有無，認定運送人應負賠償責任之範圍。

## 肆、意外事故之認定與身體傷害之定義

### 一、意外事故之認定

or partly exonerated from its liability to the claimant to the extent that such negligence or wrongful act or omission caused or contributed to the damage. When by reason of death or injury of a passenger compensation is claimed by a person other than the passenger, the carrier shall likewise be wholly or partly exonerated from its liability to the extent that it proves that the damage was caused or contributed to by the negligence or other wrongful act or omission of that passenger. This Article applies to all the liability provisions in this Convention, including paragraph 1 of Article 21.

10. Article 21 — Compensation in Case of Death or Injury of Passengers 1. For damages arising under paragraph 1 of Article 17 not exceeding 100 000 Special Drawing Rights for each passenger, the carrier shall not be able to exclude or limit its liability. 2. The carrier shall not be liable for damages arising under paragraph 1 of Article 17 to the extent that they exceed for each passenger 100 000 Special Drawing Rights if the carrier proves that: (a) such damage was not due to the negligence or other wrongful act or omission of the carrier or its servants or agents; or (b) such damage was solely due to the negligence or other wrongful act or omission of a third party.

11 Article 22 1. In the carriage of passengers the liability of the carrier for each passenger is limited to the sum of 125,000 francs.

無論係華沙公約或蒙特婁公約，對於運送人應負賠償責任之範圍，涉及乘客所生之死亡或其他身體之傷害時，均以「意外 (accident)」一詞進行規範，因此對於意外事故應如何認定，自然有其討論之必要性。

按美國聯邦最高法院於 *Air France v. Saks*<sup>25</sup> 案表示，華沙公約第 17 條所稱之「意外」一詞乃指無法預期、異常或於乘客外部所發生 (an unexpected or unusual event or happening that is external to the passenger)。本案原告搭乘法國航空自巴黎前往洛杉磯，旅程途中持續感受到左耳有壓力及疼痛，並持續至降落至洛杉磯，後經醫生診斷發現其左耳已完全性失聰，原告遂依華沙公約向被告法國航空求償，主張被告飛機加壓系統維護與操作有所過失 (negligent maintenance and operation of the jetliner's pressurization system)，被告則抗辯原告所生之左耳傷害為航空器正常運行過程所發生，並非華沙公約第 17 條所稱之意外，最終美國聯邦最高法院<sup>26</sup> 認為，華沙公約第 17 條所使用之字詞為「意外 (accident)」、非其第 18 條所使用之「事件 (occurrence)」，因此應限於無法預期、異常或於乘客外部等性質，本案為乘客在航空器正常運行過程所產生的反應 (the passenger's own internal reaction to the usual, normal and expected operation of the aircraft)，遂駁回原告之請求<sup>27</sup>。如 *Olympic Airways v. Husain*<sup>28</sup> 案，本案乘客乘坐希臘奧林匹克航空之班機，自開羅前往紐約。該乘客對於二手菸具有過敏症狀，其座位雖非吸菸區但距離吸菸區僅有三排座位距離，原告不斷向機組人員要求更換座位，而機組人員在該班機實際上仍有其餘空位的狀況下仍遲未替其更換座位，最終該乘客因過敏症狀

而發生死亡結果，其遺孀便以原告依據華沙公約第 17 條向被告起訴。本案案經上訴至美國聯邦最高法院，其認為按前揭機組員之不作為行為 (未替乘客更換座位)，與乘客死亡結果具有因果鏈之連結，且為無法預期、異常而於乘客外部因素，合乎華沙公約第 17 條所稱之意外事故。

另有關深部靜脈栓塞 (Deep Vein Thrombosis, DVT) 衍生之案例，所謂深部靜脈栓塞是指，離心臟最遠端的下肢靜脈管內，因為血液凝結成份、血管壁平滑性或血流動力等因素，形成血栓塊阻止靜脈血迴流。而有些靜脈血栓會形成栓塞子，繼續上行，造成肺血管阻塞即肺栓塞 (Pulmonary emboli)，以致紅血球無法氧合，此時病人會感覺呼吸困難、胸痛或咳血等，嚴重者甚至會休克死亡，這種靜脈血栓最常發生於下肢靜脈管，尤其是在長時間無法活動時，這種患者大部分發生在飛機經濟客艙的乘客，所以被稱為「經濟艙症候群」。<sup>29</sup>

就深部靜脈栓塞所生之死傷，英國法院<sup>30</sup>、澳洲法院<sup>31</sup> 及美國法院<sup>32</sup>，均認為此不符合「意外」之定義，因並非乘客外部因素所致<sup>33</sup>，因此乘客在航程途中因深部靜脈栓塞而產生死亡或傷害結果，不合乎乘客於航空器中或於上下航空器時，因意外事故致死亡或傷害之情形，航空運送人無須負賠償之責。

## 二、身體傷害之定義

英國法院<sup>34</sup> 認為，華沙公約所規定之所謂「體傷 (bodily injury)」，乃指在航程過程中所遭遇的身體侵害，既使該傷害結果在航程期間尚未發見亦同。如因為航空器所供應的空氣受到汙染，導致乘客染上疾病，但在航程結束後才發見之病症，具體個案上應判斷該疾病偏離正常情況之程度，如乘客在航程中罹患輕度感冒，可能無法被視為受

Where, in accordance with the law of the Court seized of the case, damages may be awarded in the form of periodical payments, the equivalent capital value of the said payments shall not exceed 125,000 francs. Nevertheless, by special contract, the carrier and the passenger may agree to a higher limit of liability. 2. In the carriage of registered luggage and of goods, the liability of the carrier is limited to a sum of 250 francs per kilogram, unless the consignor has made, at the time when the package was handed over to the carrier, a special declaration of the value at delivery and has paid a supplementary sum if the case so requires. In that case the carrier will be liable to pay a sum not exceeding the declared sum, unless she proves that that sum is greater than the actual value to the consignor at delivery. 3. As regards objects of which the passenger takes charge himself the liability of the carrier is limited to 5,000 francs per passenger.

12 Article 25 1. The carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of this Convention which exclude or limit his liability, if the damage is caused by his wilful misconduct or by such default on his part as, in accordance with the law of the Court seized of the case, is considered to be equivalent to wilful misconduct. 2. Similarly the carrier shall not be entitled to avail himself of the said provisions, if the damage is caused as aforesaid by any agent of the carrier acting within the scope of his employment.





有身體傷害；如果為他人故意或過失患有嚴重疾病，則可能構成所謂體傷。

另於美國法院 *Liaw v. United Airlines, Inc.*<sup>35</sup> 案，原告搭乘美國聯航班機，自美國芝加哥前往英國倫敦，因飛機座艙玻璃破損，而迫降返航至加拿大古斯灣（Goose Bay），原告主張此等情事（飛機快速迫降）導致其背部受傷以及遭受精神損害（*mental injury*），遂向運送人請求損害賠償，最終法院認定原告並無法就飛機快速迫降導致其受有傷害為舉證，而判決其敗訴。

### 伍、代結論 – 搭乘航空器染疫得否向航空運送人求償

由本文上開討論可知，搭乘航空器染疫得否向航空運送人求償，最終仍係回歸到「是否屬於意外事故」此要件之討論。首先航程過程中所遭遇的身體侵害，既使該傷害結果在航程期間尚未發見亦同，因此在航程結束後才發見自身已確診，原則上仍屬於受有身體傷害。

至於針對搭乘航空器遭到其他確診乘客傳染而染疫是否屬於意外事故，應端視該傳染者是否為無症狀感傳染者而定。如為具有病徵乘

客所傳染，此時則應討論航空運送人是否有對於該乘客採取隔離措施，否則按照前開 *Husain* 案之法院見解，乘客受感染結果與航空運送人漏未採取隔離措施具有因果鏈之連結，且為無法預期、異常而於乘客外部因素，合乎意外事故之定義。反之，若為無症狀傳染者所傳染，由於航空運送人無法積極採取隔離措施，果若運送人在旅客登機前，已按照各締約國所制定之國家航空計畫履行，如已採取預防措施手段確認乘客是否適宜登機，原則上則無須就此負擔損害賠償之責。

因此航空運送人仍有風險因素相關之義務應履行，諸如：1、辦理登機程序時未拒絕具有病徵乘客搭機、或並未採取預防措施手段確認乘客是否適宜登機；2、航程途中、及降落目的地等待政府醫療部門人員上機途中未對於具有病徵乘客採取隔離措施；3、經通報確診個案後，未能詳實追蹤；4、機艙通風系統具有瑕疵。

總上，本文就全球疫情下航空運送人之旅客運送責任相關議題，諸如國際公約、各國法制暨實務見解為討論分析，僅盼本文能使上開議題獲得充分討論，令相關法制之適用得以更加以完備。

13. 羅俊璋，同註 7，頁 4。

14. Article XI Article 22 of the Convention shall be deleted and replaced by the following:—"Article 22 1. In the carriage of persons the liability of the carrier for each passenger is limited to the sum of two hundred and fifty thousand francs."

15. 羅俊璋，同註 7，頁 4。

16. Article 55 - Relationship with other Warsaw Convention instruments This Convention shall prevail over any rules which apply to international carriage by air: 1. between States Parties to this Convention by virtue of those States commonly being Party to (a) the Convention for the Unification of Certain Rules relating to International Carriage by Air signed at Warsaw on 12 October 1929 (hereinafter called the Warsaw Convention)...

17. Article 17 - Death and injury of passengers - damage to baggage 1. The carrier is liable for damage sustained in case of death or bodily injury of a passenger upon condition only that the accident which caused the death or injury took place on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking. 2. The carrier liable for damage sustained in case of destruction or loss of, or of damage to, checked baggage upon condition only that the event which caused the destruction, loss or damage took place on board the aircraft or during any period within which the checked baggage was in the charge of the carrier. However, the carrier is not liable if and to the extent that the damage resulted from the inherent defect, quality or vice of the baggage. In the case of unchecked baggage, including personal items, the carrier is liable if the damage resulted from its fault or that of its servants or agents.

18. 菅原貴与志，民商法改正 航空運送人責任，慶應法，41，2018 年 11 月，頁 163-164。

19. 羅俊璋，同註 7，頁 5-6。

20. Article 14 Prevention of spread of disease Each contracting State agrees to take effective measures to prevent the spread by means of air navigation of cholera, typhus (epidemic), smallpox, yellow fever, plague, and such other communicable diseases as the contracting States shall from time to time decide to designate, and to that end contracting States will keep in close consultation with the agencies concerned with international regulations relating to sanitary measures applicable to aircraft. Such consultation shall be without prejudice to the application of any existing international convention on this subject to which the contracting States may be parties.

21. 公約附件為國際民用航空所提出之標準推薦實務指引 (Standards and Recommended Practices, SARPs)。

22. 8.12 Contracting States shall comply with the pertinent provisions of the International Health Regulations (2005) of the World Health Organization.

23. 8.16 A Contracting State shall establish a national aviation plan in preparation for an outbreak of a communicable disease posing a public health risk or public health emergency of international concern.

24. 立法院公報，第 62 卷第 91 期，第 66 頁。

25. 470 U.S. 392 (1985)

26. *Air France*, 105 S. Ct. at 1341.

27. Nutt, Kathryn M., *Air France v. Saks: An Accidental Interpretation of the Warsaw Convention.* AM.U.J. INT'L L. & POL'Y VOL. 1:195, 195-213 (1986); Laurie S. Truesdell, *Air France v. Saks: The Applicability of the Warsaw Convention to a Passenger Injury Sustained during a Routine International Flight*, 11 N.C. J. Int'l L. & Com. Reg. 157, 157-170 (1986).

28. 540 U.S. 644 (2004)

29. 光田綜合醫院，衛教天地，深部靜脈栓塞 (Deep Vein Thrombosis, DVT)。(http://www.ktgh.com.tw/HygieneArticle\_look.asp?NewsID=305)

30. *Deep Vein Thrombosis and Air Travel Group Litigation*, Re [2003] EWCA Civ 1005.

31. *Povey v Qantas Airways Limited* [2005] HCA 33.

32. *Scherer v Pan Am Airways, Inc.* 387 N.Y.S.2d 580 (App. Div. 1976); *Blansett v Continental Airlines, Inc.* 379 F.3d 177 (5th Cir. 2004).

33. 原茂太一，DVT に起因する身体障害についての航空運送人の責任 -- コモン・ロー諸国の判例の検討を中心に，青山法學論集，49 卷 1 号，2007 年 7 月，頁 56-57。

34. *King v Bristow Helicopters Ltd; Morris v KLM Royal Dutch Airlines* [2002] UKHL 7

35. 2019 U.S. Dist. LEXIS 204492 (N.D. Cal. Nov. 22, 2019)