

裁判字號：最高法院 85 年度台上字第 2552 號 民事判決

裁判日期：民國 85 年 11 月 13 日

案由摘要：國家賠償事件

最高法院民事判決

八十五年度台上字第 2552 號

上 訴 人 林 柔 華

陳 淵

陳吳鳳梅

共 同

訴訟代理人 陳 鴻 飛律師

上 訴 人 交通部民用航空局

法定代理人 蔡 清 彥

訴訟代理人 楊 鴻 基律師

張 天 欽律師

右當事人間請求國家賠償事件，兩造對於中華民國八十四年一月十六日台灣高等法院第二審判決（八十三年度重上國字第三號），各自提起上訴，本院判決如左：

主 文

原判決關於命上訴人交通部民用航空局為給付及駁回上訴人林柔華、陳淵、陳吳鳳梅依序請求上訴人交通部民用航空局給付新台幣（下同）一百萬元、一百一十一萬五千零十六元、一百一十七萬八千八百四十二元之上訴暨各該訴訟費用部分廢棄，發回台灣高等法院。

理 由

本件上訴人林柔華、陳淵、陳吳鳳梅（下稱林柔華等人）主張：對造上訴人交通部民用航空局（下稱民航局）飛航服務總台高雄小港機場導航值班管制員張禾，於民國八十一年十月十四日下午，執行飛機導航職務時，因將民航機誤認為空軍官校飛行少校教官陳志恆與學生林明政所駕駛之 A T 3 型教練機（即 A R 6 8），目標識別疏失有誤，而發生導航錯誤，復於發見錯誤時未下達緊急爬升指示，致該教練機失事墜落屏東山區，陳志恆因而死亡。伊等分別為陳志恆之配偶、父、母。林柔華受有精神上之損失一百二十萬元；陳淵受有扶養費三百十五萬六千五百五十元及精神慰撫金一百二十萬元之損害，並支出喪葬費二十五萬元；陳吳鳳梅亦受有扶養費三百三十五萬三千二百七十六元及精神慰撫金一百二十萬元之損害，經伊等以書面向對造上訴人民航局請求賠償被拒等情，爰依國家賠償法第二條第一項之規定，求為命對造上訴人如數給付之判決（第一審判決上訴人林柔華、陳淵、陳吳鳳梅全部敗訴，該三人提起上訴，

原審僅命民航局給付上訴人林柔華二十萬元、陳淵二十二萬八千七百五十四元及陳吳鳳梅二十四萬四千七百十元，其餘部分則維持第一審所為上訴人林柔華等三人敗訴之判決，駁回其上訴。林柔華等三人依序祇就其一百萬元、一百一十一萬五千零十六元及一百一十七萬八千八百四十二元敗訴部分提起第三審上訴。陳淵、陳吳鳳梅對其餘敗訴部分未據聲明不服）。

上訴人民航局則以：上開AR68教練機當日係從事保持目視飛航訓練，在該機與高雄近場台聯絡前，管制員張禾不可能預知無聯絡、無識別之該機。是日該機駕駛員報告位置為「航向兩八五、高度么兩……么兩洞，位於本場太康洞不對……么洞……么洞五度邊二十三哩，請求引導目視AY」後，因航管術語不用二及十之發音，致伊管制員張禾將其位置聽為太康么洞五度邊三哩，而張禾確於雷達顯示幕岡山東南三哩發見飛機，經張禾指示其進入IP點，該機之航跡亦與張禾指示相符，張禾已依飛航管制程序5-51「初級雷達識別方法」b款之規定完成識別程序，無庸再向駕駛員覆誦飛機位置。又AR68教練機經張禾詢以是否目視IP時，教官陳志恆始警覺在山區下降，而告知在岡山的么么洞距離二十四哩，張禾即請該機保持三洞洞脫離山區，惟嗣即失去連絡。事實上岡山東面山區為空軍官校AT3型教練機目視飛航之訓練空域，附近地形對陳志恆言，係必需瞭解之項目，且依航空人員手冊記載雷達引導時，駕駛員應隨時懷疑管制員所指示之航向與高度，以避免可能發生之錯誤，倘陳志恆於管制員引導該機下降之初，即警覺係在山區不宜下降，能適時向管制員澄清，此不幸之事故當可避免。本件過失在學生未用航管術語，教官又未盡注意義務所致，伊之管制員張禾並無任何過失。且陳志恆乃基於特別勤務而受侵害，與人民權利受侵害有間，應無國家賠償法之適用。又對造上訴人依國防部軍人撫卹金條例及空勤人員在空中執行任務因公死亡按月支薪規定，每月可領之月卹金、慰問金及喪葬費合計高達一千三百二十六萬九千八百七十元，其一次損害自不得向國家請求二次賠償，依損益相抵之原則，對造上訴人應不得再請求伊賠償等語，資為抗辯。

原審將第一審所為上訴人林柔華等人全部敗訴之判決，一部分廢棄，改判命上訴人民航局應給付林柔華二十萬元，陳淵二十七萬八千七百五十四元及陳吳鳳梅二十四萬四千七百一十一元，其餘部分則予以維持，駁回林柔華等三人之上訴，無非以：本件上訴人林柔華等人雖已依法領有撫卹金、慰問金，然其性質並非國家給與之損害賠償，參照最高法院六十三年台上字第二五二〇號判例意旨，自不妨礙其另行請求國家賠償，且不得自請求之損害賠償額中扣除。上訴人民航局抗辯林柔華等人已領取月卹金、慰問金，不得請求國家賠償乙節，要非足取。查上開AT3型教練機失事前與高雄近場台無線電對話談話錄音紀錄為四時三十一分〇秒學生（呼叫）：「高雄，AR68」，塔台（回答）：「AR68，請講」，學生：「航向兩八五，高度一兩……一兩洞

，位於本場太康洞九……一洞……一洞五度邊二（發音為儿）三哩，請求引導目視岡山」，塔台：「AR68，雷達看到你，請你左轉航向洞三洞，下降保持六仟呎」……，而高雄近場台雷達幕紀錄顯示於八十一年十月十四日下午四時三十一分在岡山機場東南三哩處有一架飛機開始向逆時針方向飛行，而在距離岡山機場約二十哩外處也有一架飛機逆時針飛行，在三十三分五十秒時距離岡山二十海哩外的飛機消失，有原審八十三年十月七日勘驗筆錄可憑。而據高雄近場台管制員張禾稱因學生將距離兩三哩報為二三哩，未依規定術語發音，伊認二字音無意義，而是三哩，恰在岡山東南方三哩有一架飛機航向相同，高度為一萬一千六百呎，認其下降狀態，該機高度表設定值為二九九二，雷達設定之高度表撥定值為二九七六，換算後之高度差為一六〇呎，再加上終端雷達自動化系統之容許誤差為三百呎，故當時判斷其高度顯示無誤，正與民航局及空軍總司令部頒發之飛航管制程序第五章第三節雷達識別第5—b項有關觀察到目標與定位點或目視報告點之相關位置與直接獲自航空器之位置報告相符，而且觀察到之航跡與報告之航向或航路一致，即完成識別雷達目標之規定相合。參諸證人田德智、馬步峰所證各詞，益見上訴人林柔華等人認張禾未完成雷達識別程序，殊非可採。次查本件失事飛機教官陳志恆身為機長對學生之口頭動作、報告均應予注意，但學生開始與塔台聯絡報方位時，數字雜用術語及非術語，陳志恆未予糾正，返航空層在旗山外應為一萬三千呎以上而注意學生飛行高度為一萬二千呎，已有疏失於前，且管制員張禾第一次指示左轉航向〇三〇，下降保持六千呎時，教官應知此一指示有違AT3機在楠梓或大岡山內才能低於一萬一千呎之規定，卻未對該離譜之指示予以警覺查證於後，終至造成憾事。教官陳志恆教導學生飛行，未依規定質疑塔台之指示，未確實掌握飛機所在空域情況及飛航空層之限制，自有重大疏失。惟塔台管制員張禾於八十一年十一月二十三日就AR68失事案件重開評鑑會議中陳稱：「確於岡山東南三哩處看到目標轉彎及下降高度（高度顯示為一一六一即一一六〇〇呎、一〇九一即一〇九〇〇呎、八〇一即八〇〇〇呎），有該會議紀錄可稽。此經勘驗機場塔台雷達錄影帶時，固無高度顯示，然張禾當時既可讀該岡山機場三哩處飛機之下降高度，其後未繼續注意該機所報高度與雷達顯示是否相符，自有疏失。依上分析，本件肇事飛行員及塔台管制員均有過失，爰斟酌塔台係以一對多數飛機，且空軍官校飛機之呼叫均為無預警性，及有關飛航規定等情觀之，認居於機長地位之教官陳志恆之過失責任為十分之八，張禾則應負十分之二之責任為相當。故上訴人林柔華等人自得依國家賠償法第二條第二項及民法第一百九十二條、第一百九十四條之規定，請求上訴人民航局賠償扶養費及精神慰撫金等項之損害。有關扶養費部分陳淵、陳吳鳳梅分別為十五年三月十三日及二十九年四月三日生，依台灣地區簡易生命表之平均餘命及八十一年申報綜合所得稅扶養親屬每人寬減額六萬元計算，依霍夫曼式計算法扣除中間

利息，及陳淵、陳吳鳳梅子女共有五人，核算陳淵及陳吳鳳梅之扶養費損失各為十四萬三千七百七十元及二十二萬三千五百五十二元。有關精神慰撫金部分，查上訴人林柔華甫於八十一年九月十四日與陳志恆結婚，尚在蜜月期間，陳志恆為陳淵、陳吳鳳梅之獨子，爰斟酌上訴人林柔華等人之教育程度、經濟能力、社會地位等情況，認上訴人林柔華等三人所受非財產上之損害各以一百萬元為適當。至陳淵請求之喪葬費二十五萬元部分，因未提出有關支出憑證，尚難認為陳淵所支付此項請求，自難認為有據。從而，上訴人林柔華等人，依國家賠償法之規定，請求上訴人民航局賠償其所受損害，其額數依上開核准數額合計，並依過失相抵原則減輕上訴人民航局之賠償金額後，上訴人林柔華、陳淵、陳吳鳳梅依序請求給付二十萬元、二十二萬八千七百五十四元及二十四萬四千七百七十元，即屬正當，應予准許，超過部分，於法無據，不應准許等詞為其判斷之基礎。

按依國家賠償法請求損害賠償時，應先以書面向義務機關請求，並於起訴時提出該機關逾期不協議、協議不成立或拒絕賠償之證明文件，此為訴權存在必備之要件（國家賠償法第十條第一項及該法施行細則第三十七條），屬法院應依職權調查之事項。查上訴人林柔華等人提起本件國家賠償訴訟，僅提出林柔華一人向上訴人民航局請求賠償之拒絕賠償理由書一份（一審卷十二—十四頁）為憑，似未提出有關上訴人陳淵、陳吳鳳梅二人曾向民航局請求賠償不成之書面文件。原審未遑注意及此，遽行判決，已有未合。次查本件A R 6 8教練機失事責任之歸屬，原審雖依上述飛航服務總台重開評鑑會議紀錄（一審卷000—000頁）內有關張禾三次飛機下降高度之報告，認上訴人民航局管制員張禾未繼續注意所報該機之高度是否與雷達顯示幕相符而有過失，但依第一審及原審兩次勘驗航管錄影帶並質之民航局飛航服務總台副總台長江天錚所證。事發當時之錄影帶雷達顯示幕似未有高度之顯示，該顯示幕有時會因飛機角度及操作導致高度顯示不出來或暫時消失高度數字，有各該勘驗筆錄可憑（見一審卷一八九頁及原審卷一二四、一二五頁），而上開重開評鑑會議紀錄，似亦未指張禾有未繼續注意該機所報高度與雷達顯示幕是否相符之過失，原審未進一步斟酌，遽以上開理由為上訴人民航局敗訴之判決，亦有可議。又上訴人林柔華等人於原審勘驗現場時曾表明：「這二架飛機的軌跡不一樣（一部往南，一部往西），距離也不同」云云（原審一二四頁反面），並主張：「張禾由雷達幕上觀察到之飛機航向為逆時針往南飛，南方為一八〇度……而航空器所報告之航向為二八五度，應為西北西方……依錄音抄件及勘驗筆錄繪關係圖（上證五號），足以證明張禾應注意能注意而不注意航向二八五之航空器並非往南飛之航空器，張禾顯有過失責任甚明」等語（同上卷六十九頁），此與張禾是否依上開飛航管制程序第五章第三節雷達識別第5—b項規定完成雷達識別程序所關頗切，原審恣置不論，未於理由項說明其何以不足採之意見，遽

以上開理由而為上訴人林柔華等人不利之論斷，亦有判決不備理由之違法。再依第一審勘驗事發後錄音帶所載AR68報告之距離為么洞五度邊「二十三哩」，該「二十三哩」固未以航管術語稱之，然張禾將「二十三哩」聽成「三哩」是否即無過失，據上開重開評鑑會議紀錄結論七復提及：「張禾將二十三哩聽為三哩，應為造成此項不幸事件之原因之一，而駕駛員未按規定做位置報告及其他數項因素，亦為造成不幸之導因」等情（一審卷二三三頁反面），與雙方過失責任之判斷關係密切，原審未進一步調查審認，致本件事實尚欠明瞭。兩造上訴論旨，分別就其不利部分指摘原判決不當，求予廢棄，均難謂無理由。

據上論結，本件兩造之上訴均有理由，依民事訴訟法第四百七十七條第一項、第四百七十八條第一項，判決如主文。

中 華 民 國 八 十 五 年 十 一 月 十 三 日

最高法院民事第五庭

審判長法官 張 福 安

法官 蘇 茂 秋

法官 蘇 達 志

法官 顏 南 全

法官 葉 賽 鶯

右正本證明與原本無異

書 記 官

中 華 民 國 八 十 五 年 十 一 月 二 十 六 日

T

資料來源：最高法院民事裁判書彙編第26期732-742頁