

# 論特殊寵物之活體運輸規範 ——動保與消保交錯之觀點

李亦翔\*

## 壹、研究背景及問題提出

生物學上定義之「生物 (Organism)」，略以生長、生殖、感應及代謝四者為特徵，無論何種動物，均符合生物學上對於生物之定義，以至於當今法律為何差別對待之問題應運而生。我國動物保護法所稱之動物乃指犬、貓等脊椎動物，並定義寵物為供玩賞、伴侶之目的而飼養或管領之動物，然同是動物，卻僅以犬貓為源頭管制與業者監理之核心，形成保護密度差異。當行政量能集中於「特定寵物」時，相當於忽略其他「特殊寵物」之需求，若動物保護係以永續為目標<sup>1</sup>，勢必無法達成永絕後患之功效，流浪動物與生態危機只會在不同物種間輪番上演。

本文以下欲先自飼主之角度，觀察現行法對於動物、寵物之評價以及社會中如何看待其運輸，尤以「特殊寵物」之角度檢視國內管道是否通暢，再進一步剖析，當遇到商業

利益為重之活體運輸時會出現如何變化？運輸業者之處遇模式如何？動保法之精神又得否實踐？更甚者是，當今國內的運輸系統得否負荷特殊寵物飼主之需求？並輔以新聞資料為社會實態之檢視。次者，當寵物有運輸需求時，飼主多半會成為運送契約之消費者，當飼主擇採運輸管道時有無陷於別無選擇之情狀？而企業經營者訂定之定型化契約有無因應寵物運輸之特性而做不同彈性調整？若無，則現今陸、海、空等管道中著名企業之運送條款有無侵害消費者權益之虞？自有檢驗及探討之必要。

## 貳、概念釋義

### 一、何謂「動物」及「寵物」

所謂「動物」，依生物學上五界說之分類乃指「動物界」而言<sup>2</sup>。然我國動物保護法（下稱「動保法」）基於政策性考量，大幅

\* 本文作者係東吳大學法研所碩士班研究生

註1：例如在野生動植物之保護上，依《瀕臨絕種野生動植物國際貿易公約》，又稱《華盛頓公約》（The Convention on International Trade in Endangered Species of Wild Fauna and Flora，簡稱CITES），乃是對於野生動植物之進口與出口做貿易上之限制，確保野生動物與植物之國際貿易不會危害到物種之延續，是重視永續利用，而非杜絕交易。

註2：1969年由美國生物學家魏泰克（Robert Harding Whittaker）依生物的細胞構造及其獲得營養的方式之不同，提出魏泰克五界系統（Five-kingdom system）包括：原核生物界（Monera），原生生物界（Protista）、植物界（Plantae）、菌物界（Myceteae）及動物界（Animalia）。

限縮其定義之範疇，依動保法第3條各款所示：動物，係指犬、貓及其他人為飼養或管領之脊椎動物<sup>3</sup>，包括經濟動物、實驗動物、寵物及其他動物；經濟動物，指為皮毛、肉用、乳用、役用或其他經濟目的而飼養或管領之動物；寵物，指犬、貓及其他供玩賞、伴侶之目的而飼養或管領之動物；飼主，指動物之所有人或實際管領動物之人。有學者遂以此點出，我國動保法上之「動物」具有以下三點特徵：第一，限於脊椎動物，因其可感受類似人類之疼痛及傷害；第二，限於人為飼養或管領之動物；第三，依人類使用動物之目的（或與動物之關係）將動物細分成寵物、實驗動物、野生動物、經濟動物與展演動物五大類<sup>4</sup>。故我國動保法乃基於上開特徵加以規範，惟在實際運用上仍會產生諸多問題及矛盾，有待進一步釐清。

至於「寵物」，動保法乃指犬、貓及其他供玩賞、伴侶之目的而飼養或管領之動物。然所謂「供玩賞、伴侶之目的」應如何認定？勢必會隨著個別飼主之主觀意思而有異，當飼主之主觀認知與社會普遍之客觀認知不一致時，又應以何者為據？即生爭議。有學者指出，飼主飼養野生動物之紅毛猩猩為寵物，

或者野生動物成為經濟動物而為人類所飼養時，（如：鱷魚、毒蛇、梅花鹿等），當飼主之主觀意思與客觀之一般通常效用不相吻合，若不先行決定歸類基準或定性，其適用之法律體系與具體條文將會截然不同<sup>5</sup>。

近年，飼主之主觀認知與社會普遍之客觀認知不相符之貼切事例，如：螞蟻。於影音平台Youtube鍵入「螞蟻飼養」即可搜索到多筆影音分享，另亦有撰文介紹、培育以及飼養者<sup>6</sup>，此外尚有甲蟲、天蛾等昆蟲以及蠍子、蜘蛛等節肢動物<sup>7</sup>，其等甚至非屬動保法上之動物。進一步言，如將主觀認定推演至極致，「機器寵物」是否也不失具有寵物之性格？國內有以無狗、真狗以及機器狗三者為對照，判斷機器狗得否作為社交催化劑之實證研究，該文結論上雖認為機器狗無法擴大使用者之社交圈，惟亦認為此暗示了人造寵物的社交功能侷限於使用者與人造寵物之間<sup>8</sup>，即未否定使用者對機器狗具備寵物主觀認知之可能。由此可知，寵物之界定上如過度主觀，於法並不明確，而有使飼主按情說詞之空間，易致法規執行上之不易，並不妥適；惟過度客觀又將生保護射程不足之問題，實需衡量斟酌。有學者認為，似宜在動

註3：略以生物學分類言之，於「脊索動物門」中有一「脊椎動物亞門」，脊椎動物亞門約有4萬種動物並分屬7綱，包含圓口綱、軟骨魚綱、硬骨魚綱、兩棲綱、爬行綱、鳥綱以及哺乳綱。特色略為體型左右對稱且軀幹成對，體內有一條多數脊椎骨連接而形成之脊柱。

註4：林明鏘（2020），《臺灣動物法》，2版，第26頁，新學林。

註5：林明鏘，前揭註4，第28-29頁。

註6：范振新（2018），〈潮到出水的寵物——螞蟻〉，《自然保育季刊》，102期，第62-73頁。

註7：施禮正、林旭宏、蔡明哲（2012），〈野牛比爾的小寵物——鬼臉天蛾〉，《自然保育季刊》，77期，第54-57頁。

註8：黃澄仔、游曉貞（2018），〈友伴動物與機器寵物對人際互動之影響〉，《感性學報》，6卷1期，第64-65頁。

保法明白採行通常效用之客觀基準，原則上不允許飼主違反該動物之通常一般效用分類，而以主觀飼養或管領意思改變原該動物之客觀分類或定性，僅例外在由較低位階保護之屬性提升至較高位階之主觀飼養或管領始受允許<sup>9</sup>。

## 二、何謂「特寵」

「特寵」乃是簡稱，蘊含兩種截然不同之概念。一者是指「特定寵物」，依動保法第22條第1項本文「任何人不得販賣特定寵物」及特定寵物管理辦法第2條「適用本辦法之特定寵物種類為犬、貓」；二者是指「特殊寵物」，而其非法律上之用語，泛指貓、犬以外之寵物，最大宗者莫過於飼養方式相對簡單之觀賞魚<sup>10</sup>，其他則如：烏龜、守宮、蛙類、兔子、老鼠、刺蝟、蜜袋鼯、絨鼠（龍貓）……等。相較於特定寵物，特殊寵物受到動保法及管理辦法規制之密度較低甚至不及。詳言之，法規與主管機關看待特定寵物與特殊寵物之眼光迥然不同，以動物本身而言，將寵物臺灣斑龜殺而食之並無觸法，對

之，殺犬貓將觸犯動保法第25條之非法宰殺動物罪，得處2年以下有期徒刑或拘役，併科新臺幣20萬元以上200萬元以下罰金<sup>11</sup>；另自業者監理及源頭管制之角度觀之，特殊寵物之業者無庸申請寵物業許可證即可自行販售與私人繁殖，飼主亦毋須為寵物登記即可遂行飼養。

換言之，除動物本身之規制問題外，最要害的，也是本文所欲著重者，乃特殊寵物之業者監理部分於現行法付之闕如，此不足正是引發後續環境浩劫之主因，如2019年的「美洲綠鬚蜥」，近期則是發現疑似為放生或寵物棄養個體在野外繁殖的「海蟾蜍」，均是其例<sup>12</sup>。特定寵物管理辦法起初之目的即是在於規範犬隻之販賣營業行為、減少不當繁殖犬隻所衍生之流浪犬問題，並以許可證之發給制度加以管理<sup>13</sup>，且嗣後又因對貓之管制不足，直至2017年始修正加入。特殊寵物難道無此危險？其亦有重演現今流浪貓狗處境之可能，實需加大力度管制，如採放任之態度而拖延至後續處理將需耗費鉅額的社會成本及資源<sup>14</sup>。惟實行面上，確有基

註9：林明鏘，前揭註4，第29頁。

註10：羅素（2020），〈特殊寵物飼養照顧也特殊〉，《消費者報導》，475期，第48頁。

註11：依動保法第12條第3項第1款「任何人不得宰殺犬、貓或販賣、購買、食用或持有其屠體、內臟或含有其成分之食品」。在中國有些寵物貓狗被偷盜後轉運往廣東，淪為饕客品嚐名為「龍虎鬥」之菜餚。常紀文（2009），〈如何依法救助即將流向餐桌的寵物貓、狗？——兼論歐美之立法經驗對我國的啟示〉，《華東政法大學學報》，2009卷4期，第108頁。

註12：我國在2021年發現野外族群，疑似為寵物棄養個體在野外繁殖所致，故農委會將其公告為「有害生態環境、人畜安全之虞之原非我國原生種陸域野生動物種類」予以納管。行政院農委會林務局官網，〈農委會公告海蟾蜍為有害入侵種，飼養者必須於6月14日前登記備查〉，[https://conservation.forest.gov.tw/latest/0069290?fbclid=IwAR0BxPqpOHHcCu97\\_v5pjm47UFgoflkbLNN6RTGTQ-oUGsUHsSuPT6IGx38](https://conservation.forest.gov.tw/latest/0069290?fbclid=IwAR0BxPqpOHHcCu97_v5pjm47UFgoflkbLNN6RTGTQ-oUGsUHsSuPT6IGx38)（最後瀏覽日：2022/04/14）

註13：莽萍（2005），《為動物立法——東亞動物福利法律彙編》，第88頁，中國政法大學出版社。

註14：動保組織「挺挺網絡社會企業」創辦人劉偉蘋受訪表示：「特殊寵物是很大的漏洞，希望趕快補上」並指出寵物業者抱持利潤極大化、成本極小化想法，如此造成動物環境窘迫的風險較高，須更

層人員行政量能不足之問題<sup>15</sup>，特殊寵物及其業者之規制與否可謂是動保法制上相當重要而難解之課題，應嚴正以待。

### 三、何謂「陪伴動物」

於前開寵物意義之爭論下，尚有另一概念可予以詮釋——陪伴動物（companion animal），或稱同伴動物、友伴動物。有別於過去牛羊豬等經濟動物對飼主僅有財產利益，陪伴動物之存在毋寧是現代社會飼主之情感利益所繫<sup>16</sup>。有學者指出陪伴動物至少有下列特徵：一者，原則上非經濟動物，因為傳統上牛羊雞鴨用來工作或食用，較少具特別與人產生情感互動的情形；二者，飼養在家庭內，與飼主及其家人同居於一家、起居共同，方有類似於家人的相處實情；三者，須該動物本質基於源遠流長的歷史、社會經驗，能與人類建立連結，能給予並接受情感交流，並依附人類日常生活者，也因此通常限於犬貓，排除家畜及農場動物<sup>17</sup>。

在此之下，雖有逐漸納入主觀因素衡酌，惟原則上仍是將通常為客觀效用之雞、鴨、鵝、魚等經濟動物予以排除。如僅以「物種」觀之，物種之使用目的將因應不同國家、地區、產量、季節、宗教、風俗習慣等而有別，且亦可能受產業波動所影響，在商貿往來頻繁之現代，有不明確之虞。此外，晚近確實有民眾以經濟動物作為寵物者<sup>18</sup>，僅以雞、鴨、鵝等物種來做區分似不夠細緻。本文認為，如更進一步以該物種之「品種」作為區分似更為周全，蓋部分品種乃透過基因改造或者人工繁衍技術（如：白化動物的子代挑選），其本身產出即是以飼養觀賞為主要目的，亦呼應動保法上對於經濟動物所使用之目的區分模式。故原則上雖以物種為粗略劃分，惟尚須考量品種之通常目的，避免分類與民法上之價值衡酌差距過甚。話雖如此，仍無法避免飼養一般肉用品種者，如前所述，此乃寵物主客觀認定之偏向問題，似應以客觀效用為原則較為明確。

嚴格管理寵物業者。「今日貓狗，明日特寵」，其呼籲政府，若法令沒有開始縮緊特殊寵物，以後可能衍生更嚴重問題，重演犬貓亂象。動保法的飼養管理措施，不能只針對犬貓，必須擴及其他寵物。聯合報，〈政府拼命捕破網民團籲源頭納管〉，  
[https://topic.udn.com/event/newmedia\\_2022-pets-solution](https://topic.udn.com/event/newmedia_2022-pets-solution)（最後瀏覽日：2022/04/14）

註15：文獻上有認為，2015年修正之動保法大幅提升飼主之照顧義務、業者之申報義務及主管機關之立法與執行義務，似未考量「執法之可行性評估」及「執法之成本效益分析」之重要相關問題…不僅徒增行政成本並使公務人員疲於奔命，法律規範對飼主恐因違反臺灣主流之飼養經驗法則及價值判斷，會有過當擾民之重大嫌疑。林明鏘（2016），〈評臺灣動物保護法二〇一五年之修正〉，《月旦法學雜誌》，249期，第141-142、148-150頁。

註16：陳汝吟（2018），〈寵物醫療糾紛之慰撫金賠償——臺北地方法院107年度北小字第1216號民事判決評析〉，《月旦裁判時報》，76期，第12頁。

註17：詳盡論述參陳汝吟（2019），〈侵害陪伴動物之慰撫金賠償與界限〉，《東吳法律學報》，30卷3期，第81頁。

註18：壹新聞，〈鴨當寵物很瞎？她分享「6大飼養心得」內行人一看驚：身價不低〉，2021年12月17日，  
<https://www.nexttv.com.tw/NextTV/News/Home/Life/2021-12-17/670373.html>（最後瀏覽日：2022/04/14）

#### 四、寵物之歧解與現況

「寵物」或多或少已成為飼主、親友向他人介紹並投射其對該動物愛慕之用詞，口語上闡述之寵物與法律上定義之寵物，前者重在「寵」，後者重在「物」，其對比儼然已在法律規制、動物權利或福利、環境保護，甚至是飼主在民法上的權利義務內容中劃出明顯的鴻溝。因此，正式法律文件會避免使用寵物一詞，以免產生其是否能與人類建立情感而具陪伴意義之爭議<sup>19</sup>。我國動保法因應執行面之困難，僅將脊椎動物列為保護之範疇，乃具政策性選擇之色彩。且在行業監理上，更限縮於僅以犬、貓之寵物業者為核心，如自動物保護、環境保護、行政管理或社會秩序之角度整體觀之，對於特殊寵物之規範付之闕如是否妥適？不無疑問。此外，最源頭對於寵物的主客觀認定問題，透過陪伴動物一詞的描述上有逐漸出現主客觀兼容之趨勢，實則，其與動物是否為「物」相同，不僅涉及法學與政策問題<sup>20</sup>，更涉及哲

學、歷史、宗教等諸多因素之影響<sup>21</sup>。

#### 參、活體運輸之行止

動物是否為「物」？乃世上各大學界爭論不休之議題。寵物本身得否成為法律上之權利主體而享有「動物權利 (Animal rights)」？抑或僅是權利客體之「物」，只因人類給予動物恩惠而享有「動物福利 (Animal welfare)」？如決定採取「動物權」或「動物福利」理論，將可推演出動物在法學上之定位，並溯源釐清動保法之目的以及法規強度<sup>22</sup>。有學者指出，西方法律文化上，因受羅馬法數千年來之影響，動物迄今仍未享有「權利主體」之地位，而僅僅是在動物立法上，賦予動物較好的「法律地位」而已，如德國、奧地利及瑞士之相關法律，只是物的規定受使用限制，本質上仍是實質上的物，未根本性地改變其法律地位<sup>23</sup>。近期，我國司法實務上則出現「動物非物」，而是介於人與物之間的

註19：陳汝吟，前揭註17，第81頁。

註20：文獻上有指出，動物權是由人類尊重生命的道德衍生而來的。人與自然共生演化，是地球家族的乙員，在天擇中互動生存產生情感，參楊國聲（1997），《動物保護法理論基礎之研究》，第38頁，東吳大學法律學研究所碩士論文；惟是否將動物保護入憲或是「動物權」入憲？並非本文所涉之範疇，詳盡論述參林明鏘，前揭註4，第1-24頁。

註21：現代生物學新知涉及哲學意義者，詳參彼得·昆茲曼、法蘭茲·彼得·布卡特（著）、黃添盛（譯）（2020），《德國國民必讀圖解世界哲學史》，2版，第189頁，商周；闡述動物史學發展之基礎與根基，詳參李鑑慧（2020），〈由邊緣邁向中央：淺談動物史學之發展與挑戰〉，《成大歷史學報》，58期，第256-258頁；菲利浦·郝威爾（2020），〈一個「全球的」寵物史會是甚麼模樣？〉，《成大歷史學報》，58期，第1-20頁；闡述西方在聖經的觀點下與我國傳統社會對於動物看待之不同，詳參李茂生（2003），〈動物權的概念與我國動物保護法的文化意義〉，《月旦法學雜誌》，94期，第158頁。

註22：陳世傑（2020），《我國食品安全法制之探討：以寵物食品與保健食品為中心》，第51-52頁，東吳大學法律學系碩士論文。

註23：林明鏘，前揭註4，第31-32頁。

「獨立生命體」之見解，造成學界及動保團體之轟動，亦有多位學者撰文評釋<sup>24</sup>。本文則認為，在現行民法之體系架構下，應無創設此位於權利主體及客體間之空間，許能另闢蹊徑，惟當務之急者，乃對於動物保護入憲之建構與釐清，修法之路勢在必行<sup>25</sup>。

故現行法中，動物乃屬權利客體，為法律上之「物」，其運輸乃「物之運送」。依民法第634條及第657條之規定，運送人所負之義務，一則應依約定之時間將物品運抵目的地，二則應安全將物品運抵目的地，即物品運送應同時兼備「準時」及「安全」之特性，且義務標準採取通常事變責任<sup>26</sup>。旅客行李部分，立法者認為旅客之行李，如經交託於運送人，則運送人對於旅客所交託之行李，雖未另收運費，而其與旅客相互之間之權利義務，仍與物品之運送無異，故適用關於物品運送之規定，以保護旅客之利益。惟當運送標的為動物時，上開民法預設之權利

義務關係，在當代動保意識逐漸抬頭之際仍否適切？尤以物品「安全」部分，乃與動物之健康狀態息息相關，在動物權利或福利面前，是否應重新檢視？

### 一、我國寵物運輸之管道及特色

當代已鮮少有逐水草而居之生活型態，國內大眾運輸可謂密集且普遍，長時而遠距之國內移動不外乎基於工作、遷居以及旅遊等原因，然寵物依傍飼主，寵物會否因此被丟包？以旅遊為例，文獻上有以運輸費用之觀點指出，當寵物享有專屬區域時，飼主願付價格有看高之趨勢<sup>27</sup>，惟飼主實際上可否如願以償？本文以下分就陸、海、空三域，羅列國內當今之運輸管道，再依該行業著名企業之運送或託運條款以及事故或貨故之損害賠償問題討論之<sup>28</sup>：

#### (一) 空中運送

以長榮航空之運送條款為例，僅接受犬、

註24：臺灣高等法院106年度消上易字第8號民事判決；林誠二（2020），〈侵害他人飼養動物之非財產上損害賠償——臺灣高等法院106年度消上易字第8號民事判決評釋〉，《裁判時報》，98期，第20-28頁；吳從周（2020），〈2019年民事法發展回顧〉，《國立臺灣大學法學論叢》，49卷特刊，第1572-1585頁；魏伶娟（2021），〈論飼主就寵物遭不法侵害之慰撫金賠償問題——以我國與德國之發展趨勢為中心〉，《興大法學》，30期，第83-88頁；陳汝吟，前揭註16，第10-17頁；陳汝吟，前揭註17，第45-96頁。另於筆者送審後，實務上作成憲法法庭111年憲裁字第595號裁定，其中，詹大法官森林提出，黃大法官瑞明、謝大法官銘洋意加入之部分不同意見書中，有相當精闢之論述，併予補充。

註25：有學者指出，以我國修改民法無法取得共識的情形而論，修改動保法似為一條較可行之方式，但為避免大幅崩壞民法、刑法之現存既有體系，其文字之形成及保護地位如何提升，仍須再與民法學界集思廣益，尋找共識，藉以減少各法律體系間之可能衝突。例如：動物是「無行為能力人」或「法人」？或「擬制法人」？詳參林明鏘，前揭註15，第138-139頁。

註26：曾世雄（1971），〈物品運送之損害賠償〉，《國立臺灣大學法學論叢》，1卷1期，第225頁；林一山（2005），《運送法》，第25頁，三民。

註27：林裕強、楊庭芳（2015），〈帶寵物旅遊——願付價格及影響因素之研究〉，《旅遊健康學刊》，14卷1期，第39頁。

註28：本文下述各企業之定型化運送契約、相關條款及公告，均取材於各該企業之官網及公告處，礙於篇幅，不另附網址連結，敬請見諒。（最後瀏覽日：2022/04/14）

貓和兔子，裝載於貨艙以託運行李方式運送，除了身心障礙者所攜帶的服務犬外，客艙內不允許攜帶寵物。在其條款第9.9.5中明訂：「於旅客遵守所有長榮航空規範，並對受載運之動物負全部責任之前提下，長榮航空始同意載運該動物。除非因長榮航空之過失所致，否則長榮航空就載運動物的受傷、遺失、生病或死亡不負任何責任。」立榮航空國內線航空乘客運送定型化契約內則未提及，僅在其官網之常見問答提及：「可受理如一般性之貓、狗、兔子、烏龜、青蛙、昆蟲類等寵物」並以託運行李為之：「如活生動物請於起飛前1小時完成託運」、「手續託運寵物之收費以超重行李收費且連同附屬的籠子一起過磅，未滿10公斤以10公斤計算，超過10公斤則按實際重量收費。」

再視中華航空之寵物託運規範，僅限於家庭飼養之犬、貓，並事先填寫旅客託運寵物行李申告書。其運送條款9.10.4中：「惟有當旅客對該動物的一切負責，華航方接受運送動物。當公約所規定的責任條款不適用時，針對該動物受傷、遺失、疾病或死亡，除華航有過失外，華航不負任何責任。」

## （二）海上運送

以台華輪為例，其貨運須知載明，可以託運家畜（禽）及寵物等有生命動物，僅是需填寫免責切結書，惟拒絕載運動物屍體。

開往澎湖的太吉之星則僅受理貓、狗、兔子、烏龜、鸚鵡類，寵物登船需裝籠且只能裝載一隻寵物。並禁攜鼠類、魚類、蛇類、口蹄類、保育類、具毒性、攻擊性之寵物、

與新生未滿十週之寵物（貓、狗、兔）。亦需簽寫寵物切結書並表明「本公司只負責提供可存放空間、不負保管責任寵物於航行間有任何變化皆與船公司無關。」

另臺馬之星禁攜及託運活體牲畜、家禽及鳥類，僅開放貓犬類，依其「攜帶動物搭乘本輪應遵守事項」所示，飼主須持有犬貓狂犬病疫苗注射證明及寵物晶片登記證、填寫寵物通報確認及切結書，並聲明「所攜帶寵物航行過程中，發生任何狀況均不得要求任何賠償。」

## （三）陸上運送

### 1. 捷運系統——以裝箱不得露出為標準

以臺北捷運為例，在其臺北捷運系統旅客需知（營運服務規約）中指出：攜帶動物進入站區或車輛內，除本公司另有公告外，應將動物裝於尺寸不超過長55公分、寬45公分、高40公分之寵物箱、小籠或小容器內，且包裝完固，無糞便、液體漏出之虞，動物之頭、尾及四肢均不得露出，每1位購票旅客以攜帶1件為限，或符合「臺北捷運公司開放旅客攜帶寵物車搭乘捷運應行注意事項」。但警察人員攜帶之警犬，視覺、聽覺、肢體功能障礙者由合格導盲犬、導聾犬、肢體輔助犬陪同或導盲犬、導聾犬、肢體輔助犬專業訓練人員於執行訓練時帶同幼犬，不在此限。是，北捷乃以裝箱不得露出為標準，惟仍是曾發生蟒蛇露出之案例<sup>29</sup>。

### 2. 臺灣鐵路——限犬、貓、兔、魚蝦、小

註29：華視新聞網，〈女身掛寵物蛇搭北捷尖峰時間引注目！〉，2020年11月14日，  
<https://news.cts.com.tw/cts/general/202011/202011142020576.html>（最後瀏覽日：2022/04/14）。

型鳥類，禁攜大型鳥、蛇，且應裝箱

依台鐵局之旅客運送契約所示：「每一旅客攜帶寵物限制如下：攜帶貓、狗、兔、魚蝦、小型寵物鳥類等寵物裝入長55公分、寬45公分、高38公分以下之寵物箱、袋內，且包裝完固、無糞便漏出之虞，放置於座位下得攜帶乘車。寵物推車經收納摺疊符合上開尺寸者，始可攜帶乘車。前款寵物不包括鳥類（小型寵物鳥類除外）、蛇類猛獸及有危害旅客或影響公共衛生之物種等。」至於行李包裹運送業務，依台鐵局官網所示，包裹內不得有豬、牛、羊、猛獸、蛇類及運送途中有特殊照料需求之動物（如空調、餵食或供水），其他的動物類則使用專用箱或硬質箱、籠容器託運，使用一般紙箱者，會被台鐵局不受理。此外，「託運人如將其不得託運之物品以他種物品名稱託運時，本局不負運送責任，並得隨時解除或終止運送契約，因此致生損害者，託運人負賠償責任。」惟台鐵仍曾發生寵物雞<sup>30</sup>、倉鼠<sup>31</sup>以及紅尾蚺<sup>32</sup>等違規案例。

### 3. 臺灣高鐵——限犬、貓、兔、魚蝦、龜或個案同意，禁攜鳥禽類，且應裝箱

依高鐵公司之旅客運送契約第36條：「本公司所轄列車、車站範圍內，

不得攜帶動物進入，但有下列情事之一者，不在此限：（一）犬、貓、龜、兔、魚蝦類，或經本公司同意之其他不妨害公共安全、公共衛生與公共安寧，無異味之動物，且完固包裝於…容器內，無糞便、液體漏出之虞者。乘車期間旅客除不得將動物放出容器外，裝有動物的容器不得放置於座椅、餐桌、座位上方行李架或車廂內行李置放區，並需置放於本身座位前方自行照料…（二）執行任務之警犬、導盲犬、導聾犬、肢體輔助犬，或前述犬隻專業訓練人員於執行訓練時帶同之幼犬。」並公告禁止攜帶鳥禽類動物。且依系爭契約第33條：「旅客攜帶上車之物品應自行保管，本公司不負保管責任…如係裝有動物之容器者，仍應依第36條之規定辦理。」

### 4. 客運業——自訂標準不一

以國光客運為例，依其購票資訊之問題列表：「旅客攜帶小動物，須自備籠、簍、網盛裝…旅客攜帶之小動物，應就近置放身邊妥慎照顧，不得置放於座位或行李架上或車廂通道；盛裝小動物之籠、簍、網，須加防水膠布包紮，並隨時清除其排洩物，以免妨害公共衛生；旅客違反上開情事經站車人員勸阻

註30：商業周刊，〈寵物搭台鐵眉角多！花蓮旅客「帶不走的雞」，站務員代管超溫馨〉，2022年01月24日，<https://www.businessweekly.com.tw/style/blog/3008935>（最後瀏覽日：2022/04/14）。

註31：華視新聞網，〈倉鼠籠放博愛座台鐵乘客爆衝突〉，2020年09月06日，<https://news.cts.com.tw/cts/society/202009/202009062012882.html>（最後瀏覽日：2022/04/14）。

註32：蘋果新聞網，〈自強號蟒蛇抓到了！1米長竟是「寵物蛇」脫逃台鐵要罰飼主〉，2022年04月18日，<https://tw.appledaily.com/life/20220418/2X2WBOE4KVAVFHHRJNSLGWM2OQ/>（最後瀏覽日：2022/04/19）。



無效者，得勒令下車其所持客票即行作廢。」如遇有行車事故致旅客財物毀損喪失，應負賠償責任，依其旅客運送定型化契約第7點，其賠償金額以《汽車運輸業行車事故損害賠償金額及醫療補助費發給辦法》規定辦理。

另依統聯客運客服專區之常見列表中：「寵物必須以堅固箱、籠、袋等將之安置，並放置於地板不得佔位…途中不得將寵物抱出來…寵物為一般小型常見之寵物，如貓、狗、兔、鼠、蜜袋鼯、烏龜等，但不得攜帶家禽如雞、鴨、鴿子或蛇蜥等有異味或令人害怕之動物。」因行車事故造成財損時，同國光客運。

再以和欣客運之旅客運送契約為例，攜帶寵物的旅客須自備寵物箱、袋，並乘坐駕駛座旁的座位，並將寵物籃置於前門上車處之地板，禁攜蛇與飛禽類。且謂：「若因您所攜帶的寵物造成妨害運輸安全、公共衛生、破壞公物秩序時，經服務人員勸阻無效者，本公司保有請您下車之權利。」因行車事故造成財損時，同國光客運。

整體而言，客運各家標準未一致，國光客運未做物種限制，統聯則限貓、狗、兔、鼠、蜜袋鼯、烏龜，禁攜鳥禽類及蛇蜥，和欣亦同。而前二者之寵物須額外收費，且不得佔座位或置於行李

架，應就近自行看顧，即放置於前方地板。至於事故之賠償金額均係以《汽車運輸業行車事故損害賠償金額及醫療補助費發給辦法》為依歸<sup>33</sup>。

#### 5.貨運業——以禁運活體為原則

公路貨運，是國內動物運輸上最常發生爭議者，蓋動物此時將完全脫離飼主之實質管領，在包裹寄送上也因為密封，而有罔顧生命之虞。以中華郵政之郵務業務為例，依《郵件處理規則》第37條第4款所示：「下列文件或物品，禁止交寄：…四、活生動物。但蜜蜂、蠶、水蛭、由立案機構互寄之寄生蟲或為消除害蟲之蟲類…不在此限。」且依《郵政法》第10條但書，中華郵政公司或其服務人員就有事實足認內裝之物為郵政禁寄物品者得與以開拆。如未被發見，依處理規則第40條，如致中華郵政公司或其他郵件受有損害，得向寄件人請求賠償，且縱經收件，寄件人仍不免除責任。

私人業者部分，以黑貓宅急便為例，在其託運條款第4條即明訂不受理狗、貓、小鳥等動物類，亦曾發公告表示：「黑貓宅急便不受理動物以及與動物相關物品之包裹配送如：動物、活魚、昆蟲等，抵觸華盛頓公約的物品如：象牙、龜甲、駝鳥等。」而託運條款第10條則謂：「符合第4條之貨品，運送

註33：《汽車運輸業行車事故損害賠償金額及醫療補助費發給辦法》第3條第1項第4款：「汽車運輸業之車輛，因行車事故致人、客傷害、死亡或財物毀損、喪失，依法應負損害賠償責任者，除醫療費用由汽車所有人或駕駛人負責支付外，其賠償金額之標準如左：…四、財物毀損、喪失之賠償金額由雙方協議定之。」。

人除得立即終止或解除運送契約外，當其遺失、毀損、遲延送達等，運送人概不負賠償責任。」另在便託運條款第12條表示針對損失貨件除有報值者最高5萬外，一般者責任限度額新臺幣2萬元整的範圍內賠償之。

而新竹物流亦在寄件須知中載明未便承載動物活、死體，但食材除外，且未便承運之貨物所致之損害本公司不負賠償責任，造成其他人託運人之損害，託運人須負連帶賠償責任，而未報值者之貨故以每件不超過新台幣3千元整為限。

另宅配通之託運條款第7條亦載明「禁運活體，包含但不限於貓、狗、鳥類、爬蟲、魚類、植物（如盆栽、種苗、切花、水耕等）等活體，並依第19條造成貨件之遺失、損傷或遲送的損害，本公司將不負予賠償之責任。而運條款第21條則以責任限制額新臺幣1萬元整範圍內賠償之。

最後，嘉里大榮物流在託運條款中亦明定，「下列貨品為禁運物品。若因託運人未如實告知運送人，發生貨物毀損、遺失，運送人不負賠償之責；若造成運送人或第三人之損害，須由託運人負賠償責任：活體動物（狗、貓、小鳥等）、動物屍體、標本…」並同樣謂，未報值物品每件最高不超過3千元為賠

償上限。

#### （四）國內當前情勢

我國目前針對個別動物或寵物的內國運輸中，仍以陸運為大宗，自係受空間革命以及運輸費用較低使然。藉由上開運輸模式及條款之彙整，可知下列特色：1、物種設限：除陸運中客運標準視各公司而定外，在大眾運輸工具上，為防止民眾害怕及環境衛生風險<sup>34</sup>，故附加物種限制。在貓、犬、兔方面，是被排除最少者，而鳥禽與蛇蜥則受限最多，「特殊寵物」運輸管道之受限程度較「特定寵物」更高；2、寵物隨行：飼主需從旁照料是陸運中大眾交通運輸工具之特點，海運及空運多數則反之，有視寵物尺寸、重量者，亦有寵物一律遠離載客區者；3、寵物費用：在寵物隨行之狀態下仍需視寵物種類、體型而定，惟不放置於座椅走道乃是共識，是否佔位、另購寵物票或收取清潔費則未可一概而論；4、陸運中之貨運一律禁運活體；5、附有拒絕運送及解約條款；6、設有賠償責任限額、免責條款或須簽署切結書；7、保護身心障礙人士所攜之動物規範齊備。

在上開諸多的要求與限制下，尤其是「物種設限」之發展，將使私人載運等替代模式隨之盛行，如自駕、計程車、非法營運車輛（俗稱白牌車、野雞車），另即時快遞服務Lalamove在香港也發展出一套寵物接送服務，我國則暫時未見<sup>35</sup>。在私法自治下尋繹個人業者或團體自無不可，惟在一份探究自用小

註34：社會秩序維護法第70條：「有左列各款行為之一者，處三日以下拘留或新臺幣一萬二千元以下罰鍰：…三、驅使或縱容動物嚇人者。」。

註35：LALAMOVE官網，〈Call車除咗可以送貨，仲可以接送寵物，而家落單即減\$20〉，<https://www.lalamove.com/zh-hk/pet-transport-discount>（最後瀏覽日：2022/04/16）。

客車承接旅客運送服務草案的文獻中，經統計受訪者對於服務「應提供消費爭議處理機制與申訴管道」高達94%，可見各方專家及民眾重視消費者權益，對其爭端發生之或然率有看高之趨勢，個人承接運送在消費者保護之面向仍有疑義，尚待檢驗<sup>36</sup>。

此外，物種設限將大幅度壓縮特殊寵物飼主之運輸需求，最明顯者如鳥禽與蛇類，當僅有部分運輸管道受限，可能得以達到禁攜之目的，惟當絕大多數的運輸管道皆予以限制時，將使得非法運輸之誘因過高，可能發生乘客或托運人轉而欺瞞與偽填包裹內容物等情況。換言之，經濟學上謂邊際效益為零時，禁攜之管制成效將達到最大化，惟當限制過度，甚至運輸管道呈現封閉之狀態時，邊際效益減為負，禁攜之管制成效反而無法彰顯，乃邊際效益遞減之道理。不僅造成管制不易，如欲徹底執行，尚須耗費更多人力，邊際成本遞增，實不經濟。

另自飼主的角度觀之，如認寵物無移動之必要，可能會託親友照護看管，或使其入居

寵物旅館接受過夜服務；如認寵物有移動之必要（例如：共同出遊），理性者多半會衡量成本與安全要素兼具之方式，甚至亦有部分飼主會幫其愛寵承保寵物險。有文獻指出，國人在寵物花費中，日常性消費以寵物食品平均花費最高，其次為醫療或健康檢查及寵物美容<sup>37</sup>，然近年興起的寵物寄養、寵物保險等項目花費仍低，顯示飼主對於部分新興業別之需求可能尚在成長中<sup>38</sup>。亦有表示，近年的寵物飼養觀念出現擬人化思維，飼主之「心理需求」遠超過寵物的「生理需求」，擬人化的寵物商品成長快速且多樣，產值逐年提升，知名的化妝品及服飾廠商都推出自己品牌的寵物犬專屬香水和衣飾品<sup>39</sup>，可見其趨勢。在寵物新興市場快速發展之狀態下，有分析指出：「消費者感受到產品和自己有極高相關性時，就表示他處於高涉入狀態下，高涉入狀態將會驅使消費者積極主動地去尋找產品相關訊息，認真地思考且會比較產品間的差異，而低涉入者在搜集產品相關資訊較消極被動，也不願花時間認真思

註36：周文生、周恩如（2021），〈自用小客車有償參與旅客運送服務之研究〉，《運輸計劃季刊》，50卷2期，第94-95頁。本文認為，在制度及配套未建置完備前，勢必引發爭端，故應朝放寬物種設限以及落實動保運輸意旨之方向行之，否則治標不治本。

註37：寵物醫糾於消保法上之適用問題，詳參蔡洵洵（2021），《寵物醫療糾紛之法律關係及其程序法上相關問題之研究》，第56-60頁，國立政治大學法學院碩士在職專班碩士論文。

註38：財政部統計處108年財政統計通報第17號；李盼、余祁暉、鄭祝菁、吳晉安（2021），〈我國寵物飼主消費結構及飼養態度調查〉，《農業生技產業季刊》，65期，第49頁；劉政明、楊琄安（2017），〈主要國家寵物保險之探討〉，《核保學報》，24期，第220-242頁；周博信（2020），〈「保」護毛小孩，寵物險現況與展望〉，《消費者報導》，465期，第56-59頁；王雅慧、黃盈綺（2014），〈寵物保險購買動機與購買意願之研究〉，《觀光與休閒管理期刊》，2卷特刊期，第33頁；柯凱文（2017），〈我國寵物保險相關法律問題之研究〉，第19-27頁，東海大學法律學系碩士論文。

註39：楊長春（2018），《臺灣寵物產業市場趨勢分析與預估》，第110頁，朝陽科技大學企業管理系台灣產業策略發展博士論文。

考與比較產品間的差異<sup>40</sup>。」是，有移動需求又欲兼顧安全性之飼主，自會替其愛寵擇定妥適且便利之運輸方法。運輸所生之危害往往是導因於「低涉入」者，換言之，乃以販賣業者為首之活體買賣運送，因重視商業利益與節省成本，走向非法運輸、罔顧動物權利或福利之誘因最高。

## 二、社會實態與規制成效

### (一) 公開的秘密

個別的動物運輸中，最具爭議者莫過於因活體買賣所生者，亦是制度不足之所在。尤其在特殊寵物部分，因物種設限而管道甚少，商家為顧及商業成本，有充足的誘因使其謊稱或謊填內容物為「模型」或「用品」，而以公路貨運違法寄送，甚有業者標榜風險由其承擔、死亡補發等。因此，託運實務上時常發生運送期間動物逃竄<sup>41</sup>，或是送達後因品種、品質、性別、狀態不符約定所生之消費糾紛<sup>42</sup>、甚至曾有發生眼鏡蛇逃離托運箱，引發配送司機勞動安全之憂心與隱患<sup>43</sup>。

在我國物流業，活體運送乃是「公開的秘

密」，做而不說，且因地方縣市政府人手不足、稽查困難之問題，從而間接導致配送司機縱使發現包裹中有所動靜或者盒體戳有透氣洞孔等活體運輸徵兆，也會採取放任容許之態度而不多置問，至多亦僅告知託運人應自負風險。然而，使動物長時間待在高溫、不通風之儲貨環境中，另有震動、缺水、缺糧、撞擊擠壓等風險，縱將包裹交送至收貨人手中，活體可能早淪為死體，買活體動物形同買新鮮標本，縱未即刻死亡，亦可能有動物緊迫、脫水而導致生病死亡之風險。實則，依動保法上之運送相關規範，普通貨運業之司機並非動物運送人員，其對於活體運輸之默認乃屬違法載運；販售業者亦有觸犯刑責之可能，然最大之問題仍是執行困境。

### (二) 活體網購興起

網購興起，毋庸出門的便捷自然也燒到動物頭上。如在Meta旗下的Facebook雖已明文禁止活體販賣<sup>44</sup>，惟仍可見到諸多賣家透過「暗語」繞過文字審查機制為線上兜售，且本文發現近期亦有許多賣家轉至通訊軟體LINE之社群功能為之，防不慎防。如係販售特定寵物，依動保法第22條第1項及第22條之

註40：王雅慧、黃盈綺，前揭註38，第33頁。

註41：TVBS新聞網，〈活體宅配！大蛇脫逃、龜探頭網民痛批：虐待動物〉，2016年12月21日，<https://news.tvbs.com.tw/life/694703>（最後瀏覽日：2022/04/16）。

註42：寵物買賣之契約糾紛及主張，詳參陳汝吟、何建志（2013），〈寵物買賣契約瑕疵擔保責任：動物保護與消費者權利之觀點〉，《中原財經法學》，30期，第113-162頁；關懷生命協會（2004），〈狗狗貓貓站出來？抵制不平等條約——9/28抗議「寵物買賣契約」記者會新聞稿〉，《臺灣動物之聲電子報》，94期。

註43：公視新聞網，〈宅配驚現眼鏡蛇動物運送規範有漏洞〉，2019年07月15日，<https://news.pts.org.tw/article/437995>（最後瀏覽日：2022/04/16）。

註44：於Facebook的服務條款之商務政策中提到：「Facebook禁售物品範例：…販賣動物：Marketplace或商品買賣社團不允許販賣動物。發佈領養動物的貼文也在此限。」  
<https://www.facebook.com/help/130910837313345>（最後瀏覽日：2022/04/16）。

2第3項，僅有經營貓犬買賣之合法業者得在網路上標示其許可證字號後為廣告及行銷，乃採取以營業許可取代禁止之管制方式，若無特定寵物業許可證，無論是線上購買或者實體寵物店、夜市、私人繁殖均屬非法販賣，依同法第25條之2得處以罰鍰；至於特殊寵物，則如同前開說明，管理辦法對於業者之監理僅針對特定寵物，特殊寵物業者之監理付之闕如，網購熱潮勢必也會加速顯現此缺陷。

另以寵物本身之登記觀之，目前特殊寵物除非是農委會因特殊目的（如：有害入侵種）或野生動物保育法公告之保育類需登記備查外，亦毋庸登記，而保育類中如有人工繁殖證明文件者亦無庸登記。相較之下，特定寵物依農委會公告，亦僅有強制犬隻登記，貓的部分則採鼓勵登記<sup>45</sup>。登記之目的在於管理，從特定寵物業者到特殊寵物業者之登記，再從特定寵物本身到特殊寵物本身飼養之登記，除可看出業者監理之密度差異，亦可看出特殊寵物之所有規制實為鬆散，僅在農委會公告須為登記時，始為事後補救，事前預防之效果相當有限，無法等量齊觀。

### （三）寵物盲盒風潮

中國於2020年興起盲盒風潮，在各項產品

之相互競逐下，有業者開啟新一波寵物盲盒的銷售。所謂寵物盲盒，顧名思義即是賣家以箱籠將動物密封並隨機發貨，概念起源於福袋或扭蛋，在中國的店商平台上除有倉鼠、烏龜、蜥蜴等小型動物之盲盒外，亦有貓狗等「大型盲盒」。當地商家為節省商業成本，乃以低價快遞為運送，想當然耳，因運送時長過長，常有買家反應收到瀕死動物。據報導指出，活體盲盒最大的噱頭是「以小搏大」，業者看中的正是消費者想花少錢買品種寵物之心理<sup>46</sup>，惟因為是盲盒開箱，買家只能選擇物種下單，至於其他品種、花色、大小等則很可能不如己意，且賣家會先聲明不接受指定品種以及退換貨，故發生諸多遺棄動物之事件。此外，因為是網路購物，有部分買家會忘記取貨或故意棄單，使得動物處在不佳的環境中監禁，另也因數量龐大，造成不少社會亂象。法制面上，活體盲盒在中國同樣屬於非法，依中國之《郵政法施行細則》第33條：「禁止寄遞或者在郵件內夾帶下列物品：…（六）各種活的動物」但仍然擋不住銷售浪潮。

後續，經中國國內民眾抵制後，為首的運輸公司發表致歉聲明，並遭受罰款與調查處分，其後該公司也開始一系列糾察活體動物寄遞之行為。如被判定為違規運送者，將會

註45：桃園市政府動物保護處官網，

[https://animal.tycg.gov.tw/home.jsp?id=80&parentpath=0,37&mcustomize=onemessages\\_view.jsp&d ataserno=201310280003&aplistdn=ou=data,ou=common,ou=chanimal,ou=ap\\_root,o=tycg,c=tw&toolsflag=Y](https://animal.tycg.gov.tw/home.jsp?id=80&parentpath=0,37&mcustomize=onemessages_view.jsp&d ataserno=201310280003&aplistdn=ou=data,ou=common,ou=chanimal,ou=ap_root,o=tycg,c=tw&toolsflag=Y)（最後瀏覽日：2022/04/16）。

註46：TODAY看世界，〈貓狗裝盒塞密閉貨車禁食禁水活活餓死網購「寵物盲盒」有多殘忍？〉，2021年5月18日，

[https://www.youtube.com/watch?v=e\\_tNdW4-Qpw&ab\\_channel=TODAY%E7%9C%8B%E4%B8%96%E7%95%8C](https://www.youtube.com/watch?v=e_tNdW4-Qpw&ab_channel=TODAY%E7%9C%8B%E4%B8%96%E7%95%8C)（最後瀏覽日：2022/04/16）。

連同內容物包裹式地退回發貨處，然盲盒業者因害怕遭受取締而不敢現身取回退品，造成成千上萬的貓狗被隨地亂棄，又造成另一波動物傷亡災情<sup>47</sup>，其情況猶如查獲走私動物一般，如非屬保育類動物乃「銷燬」處置<sup>48</sup>。是，我國如欲改變現行之活體運輸實況，尚應考慮後續配套措施是否健全，切莫突發試地加強抽樣與取締，否則可能導致賣家避免罰緩而棄之不顧，其後果可供借鏡。

#### （四）消費習慣反思

總體而言，動物運輸問題除前述個人寵物之不便以及特殊寵物之物種設限外，於網購盛行之時代，亦加催網路販售暨活體運輸之營運模式，不單僅有動保問題，盲盒所規避的商品瑕疵問題亦是消保應加關注之處。於動物專屬運輸制度及市場未健全時，在運營成本面前動物權利仍無法抬頭，且為求合法管道之消費者，也因託運選擇較少，對於單方擬定之託運條款只能全盤接受。當動物真的淪為「貨物」或「行李」對待時，寵物為法律上之「物」定義難免又被重新檢視。但不妨回頭反思，究竟是法律體系之解釋上出了問題？或是相關運輸及動保制度建置不足？抑或是你、我、業者為節省時間、貪圖便宜及便利之消費心理所趨？

### 三、行政院農委會畜牧處寵物管理科之設立

行政院2022年1月17日核准新設行政院農委會畜牧處寵物管理科，並於4月2日啟動，為我國史上首個「寵物」專責單位。據報導：「農委會主委陳吉仲指出，未來的政策方向，是寵物從出生到食衣住行、乃至往生都要像人一樣照顧起來，包括掌握寵物新興市場發展模式，例如寵物美容、寵物食品、寵物訓練、寵物保姆、寵物保險、寵物生命紀念等，並賦予適當的管理發展機制<sup>49</sup>。」此外，亦表示：「行政管理面，將針對寵物當中比較容易管理的犬、貓分類分級管理，其他特定寵物（按：應係「特殊寵物」之誤繕），例如爬蟲類、鳥類也會一一納入管理。」

將特殊寵物納管是值得肯定之方向，尤其對於特殊寵物業者之監督勢在必行，惟在目前行政給付能量有限的情况下，其政策如何實行仍有待後續觀察。在本文所議之運輸範疇中，美國除有運輸時長之限制外，更有基本設備建置之要求，另外亦有主打專門提供動物運輸服務之公司，有專門運輸動物之車輛及環境，並配有動物專業人士，如獸醫等基本救護<sup>50</sup>，值得我國加以考量。尤其「運輸時長之限制」即是前開物品運送兼顧「準

註47：風傳媒新新聞，〈快遞公司、賣家互踢皮球遭退貨的動物無人救〉，2021年05月20日，  
<https://www.storm.mg/article/3692611?page=2>（最後瀏覽日：2022/04/16）。

註48：立法院官網，法制局/研究成果/議題研析，〈走私活體動物後續處置之研析〉，

<https://www.ly.gov.tw/Pages/Detail.aspx?nodeid=6590&pid=199296>（最後瀏覽日：2022/04/16）。

註49：自由時報網，〈農委會春節後成立「寵物管理科」年編1.3億、建黑灰白名單〉，2022年01月15日，  
<https://news.ltn.com.tw/news/life/breakingnews/3802008>（最後瀏覽日：2022/04/16）。

註50：Pet-Express，Caring for your pets is our job，

<https://pet-express.com/about-pet-express/our-team/>（最後瀏覽日：2022/04/16）。

時」及「安全」之本質，在動物運輸上更應嚴格要求或謂加重此特色之展現。

#### 肆、寵物運送條款無效之辯證

企業經營者利用市場結構上之不對等地位，而以單方預先形成之定型化契約條款與交易相對人締結契約，已使民法藉由賦予經濟市場上交易當事人以合意形成對雙方有利之正確選擇機制被破壞殆盡，追求公平正義與合理分配之國家法律制度實難以容認其合法性<sup>51</sup>。是，我國遂自行政、立法及司法三個面向上，針對定型化契約條款為探討及規制。行政上，中央主管機關依消保法第17條第1項所公告之應記載或不得記載事項之定型化契約種類繁多，舉凡信用卡、網路交易、國內外旅遊、汽車買賣、預售屋買賣、不動產委託銷售、個人購車及購屋貸款等，影響私法自治甚鉅，學理上有稱之為「消費者契約法定原則」之興起，究其影響層面所及，不啻為國家強制當事人揭露交易上之重要資訊、大幅縮減企業經營者之私法自治空間、以及主管機關行政權能之積極擴張，殊值矚目<sup>52</sup>。另有學者指出，中央主管機關根據專業法律授權發布法規命令成為定型化契約條

款，多適用於公用、運輸等特許行業。從事該類行業之業者，一旦獲得政府特許經營，即代表者該類行業之經營將趨於獨占或類似獨占之情形，因此立法者多於母法授權中央主管機關訂定法規命令，以約束獲得營業特許業者之經營行為，進而保障相對人，即消費者之使用權益<sup>53</sup>。有關國內寵物之陸海空運輸管道及特色，前已述及，運送人在定型化契約交易之下的關係多處於優越地位，可能會在契約中載入不當的免責約款迫使託運人接受，這些不公平條款導致其無責任，所以須加以抑制，以保護經濟上之弱者<sup>54</sup>。在我國寵物的運輸管道尚未通暢下，對於需求運送之消費者保護而言，主管機關公告之「應記載及不得記載事項」能起到何等作用<sup>55</sup>？針對我國上開「賠償責任限額或免責條款」、「物種設限」、「陸運中貨運一律禁運活體」之運輸特色，本文有以下分析：

##### 一、空運部分

依前開航空公司之運送條款，均一致表明僅在因航空之過失所致時，使就動物之受傷、遺失、生病或死亡負責。惟航空公司縱使有過失，依《民用航空法》第93條之1第1項及《航空客貨損害賠償辦法》第4條第1

註51：楊淑文（2013），〈定型化契約之管制與契約自由——德國與我國法制發展之比較分析〉，《政大法學評論》，132期，第170頁。

註52：曾品傑（2013），〈臺灣不動產消費者之權益保護〉，《月旦法學雜誌》，214期，第32頁。

註53：胡華泰（2011），〈消費定型化契約條款之行政規制〉，《消費者保護研究》，17輯，第119頁。

註54：于惠蓉、蔡宛蓓（2013），〈我國水陸兩用運具運送契約責任之初探〉，《航運季刊》，2卷2期，第34頁。

註55：針對「定型化契約應記載及不得記載事項」之法律性質，有學者彙整國內文獻表示，應將其定性為法規命令之性質。詳參張藏文（2020），〈定型化契約應記載或不得記載事項與行政管制——以國內線航空乘客運送契約為例〉，《消費者保護研究》，24輯，第192-195頁。

款，乃採取責任限額之規範方式，故有學者指出：「雖然責任標準採取的是較重的通常事變責任，對於旅客較為有利，但是於損害賠償額卻又採取「責任限額」，故縱使航空公司對於旅客所交託行李之毀損或滅失應負損害賠償責任，但卻限制了求償之數額，對旅客不利<sup>56</sup>。」損害賠償金額固然因案而異，惟訂定賠償金天花板之作法確實可能發生金額過少之虞，缺乏彈性。

除此之外，部分航空公司甚至表明「僅在旅客對受載運之動物負全部責任之前提下，始同意載運該動物。」根本上符合了定型化契約弊端之特徵<sup>57</sup>。其他亦有要求寵物不得置於客艙內，等同使飼主無法時時在旁照護，無法寵物隨行，與其他管道要求自行照料有別，乃是在非消費者所能控制之情形下，要求消費者自負風險，其片面訂定之免責條款應屬《消保法施行細則》第14條第2款「消費者應負擔非其所能控制之危險者」乃違反平等互惠原則，依消保法第12條第1項及第2項，應認系爭條款推定顯失公平而無效。再者，企業經營者為從事有效率的交易、加強對契約之管理以及交易風險的評估，一般而言，消費者只能選擇接受與否的定型化契約模式<sup>58</sup>，在國內動物運輸管道並未通暢下，消費者礙於物種受限，管道選擇甚少

時，如此規範迫使消費者配合，無異誘導其遁入非法運送，有逸脫動物保護之精神，亦應認為符合消保法施行細則第14條第4款「其他顯有不利於消費者之情形者」乃違反平等互惠原則，推定顯失公平而無效。

## 二、海運部分

海運部分則以填寫「免責切結書」為特色，並均附有不負保管及寵物健康狀態之免責條款。船運公司既均對物種設限，並保有拒絕運送權，卻又要求切結不分情形一概免責？難保有顯失公平之虞。以國內旅客運送之交託行李為例，依交通部航港局公布之《國內固定航線載客船舶乘客運送定型化契約應記載及不得記載事項》中應記載：「十、乘客託運行李之損害，運送人應負賠償之責。但因可歸責於乘客之故意或過失事由所致者，得減輕或免除之。運送人對乘客行李應負之損害賠償金額，應依其應交付時目的地之價值計算。但乘客證明其受有更大損害者，得就該損害請求賠償。乘客行李損害之賠償額，有特別書面契約，且更有利於乘客者，依其契約，無特別契約者，依前項之賠償標準。」因此，依該應記載及不得記載事項所示，在國內固定航線之客貨運送中，運送人原則上應負賠償之責，僅得視乘客之可歸責與否來減輕或免除而以，

註56：吳光平（2017），〈寵物是行李？寵物航空運送之法律問題〉，《消費者報導雜誌》，438期，第41頁；林一山，前揭註26，第194-195頁。

註57：有學者表示，定型化契約之弊端有其特色，如「破壞契約自由原則」讓消費者只有選擇簽約與否的自由，對於他方當事人的選擇及契約內容的協商往往沒有置喙的餘地，或是「不合理風險分配」任由企業主訂定有利於己而不當限制或剝奪消費者權益的條款，譬如自利、免責、失權、管轄條款等，對契約上的危險及負擔作極不合理的風險分配等。詳參洪誌宏（2015），《消費者保護法》，2版，第164頁，五南。

註58：洪誌宏，前揭註57，第133頁。



而乘客行李之損害賠償額，僅於有利於乘客之書面始依其契約。參酌消保法第17條第4項及第5項所示，違反中央主管機關公告應記載之事項者，其定型化契約條款無效，且縱而未記載於定型化契約，仍構成契約之內容<sup>59</sup>。再加上前述企業條款中所謂「攜帶寵物航行過程中，發生任何狀況均不得要求任何賠償」之條款及切結書，如是無法寵物隨行者，亦應同上開空運中違反平等互惠、顯失公平之解釋，依消保法第17條第4項以及消保法第12條第1項、第2項、消保法施行細則第14條第2款、第4款，認為系爭條款無效<sup>60</sup>。至於損害賠償金額「應依其應交付時目的地之價值計算」，顯然未因應近年動保意識以及寵物、陪伴動物等主觀之特性為做修正，有待檢討。

### 三、陸運部分

在捷運、台鐵、高鐵及客運部分，於有交託行李時，可認為與旅客運送同時有附隨的物品運送<sup>61</sup>，如是無寵物隨行，應同空、海運之解釋而有違反平等互惠原則與賠償金額過低之問題，茲不贅述。惟捷運、台鐵、高鐵及客運實際上近乎無行李托運，其乃以「物種設限」及「寵物隨行」為特色，此觀

前述企業之條款「就近置放身邊妥慎照顧」、「應就近自行看顧」、「乘坐駕駛座旁的座位，並將寵物籃置於前門上車處之地板」、「需置放於本身座位前方自行照料」自明。故既為寵物隨行，寵物並未脫離飼主之實質管領，乃係未交託之行李，依民法第658條之規定：「運送人對於旅客所未交託之行李，如因自己或其受僱人之過失，致有喪失或毀損者，仍負責任。」旅客隨身攜帶之物，非由運送人保管而由旅客自為保管，如使運送人與交託行李負同一責任，顯為不妥，原則上應自行負責，故須由旅客證明運送人或其履行輔助人有過失，運送人始負損害賠償責任。惟在台鐵及高鐵部分，因有《鐵路旅客運送定型化契約應記載不得記載事項》之應記載：「十、鐵路機構因行車及其他事故致旅客死亡、傷害或財物毀損喪失者，應依『鐵路行車及其他事故損害賠償暨補助費發給辦法』負賠償責任。旅客所受損害超過前項辦法所定之賠償基準者，仍得依民法及其他法律請求賠償。」又依該《鐵路機構行車與其他事故損害賠償及補助費發給辦法》第7條<sup>62</sup>，揭示鐵路事故賠償金包含託運者之隨身攜帶物品，寵物隨行原應自行負

註59：有學者指出，消保法第17條第4項違反之法律效果應係認定私法契約之部分條款存在違反法令強行規定之情事，從而依民法第71條無效，從私法契約中加以去除而收瑕疵補正之效果。其亦指出，以法規命令之形式對於私法自治進行干預，終究有招致爭議之可能。張藏文，前揭註55，第201頁。

註60：定型化契約不得記載事項之強行適用性質，使其具有補充消保法第12條規定未盡明確之效果。張藏文，前揭註55，第199-200頁。

註61：史尚寬（1986），《債法各論》，6版，第619頁，自版。

註62：《鐵路機構行車與其他事故損害賠償及補助費發給辦法》第7條：「鐵路機構因行車及其他事故，致人財物毀損、喪失，應歸責於鐵路機構者，其賠償金額如下：一、託運人託運之貨物、行李、包裹，依民法及其契約規定賠償。二、旅客未託運之隨身攜帶物品，除依規定免費之兒童不予賠償外，每一旅客最高金額不超過新臺幣1萬元。三、前二款規定以外非運送財物，由雙方協議定之。」。

責，惟在雙鐵部分依上開規定得有所賠償，捷運則無此適用<sup>63</sup>。

此外，旅客自行攜帶之行李為旅客運送之擴張，行李之運送為旅客運送契約之附隨義務<sup>64</sup>，上開業者雖非專以動物運輸為業，惟依《動物傳染病防治條例》第14條第2項、《動物運送管理辦法》第5條第1項、第2項及動保法第9條、第10條等<sup>65</sup>，均揭示應關照動物權利或福利以及小心輕放、妥適照看之運輸原則。本文以為，上開業者規範寵物隨行，自行看顧則風險自負應屬合理，惟業者既允許旅客攜帶，甚至有加收票款者，參酌上開預防動物傳染病傳播、動物運送等意旨，亦應負擔部分清洗、消毒、設備或空間等措施之提供義務，此即屬旅客運送契約之附隨義務，縱由乘客自行看顧亦不免其義務。

另在貨運部分，貨運乃物品運送，本質上託運人無法寵物隨行照料，運送人一概免責、拒賠之條款似同有違反平等互惠之表徵，惟各大物流業者均明確聲明禁運活體之原則，此時託運人如以欺瞞或不實填寫內容物之方式，運送人應得信賴託運人未違反一律禁運活體之約定，託運人自行承擔風險應屬合理，運送人之免責並無消保法施行細則

第14條第2款及第4款違反平等互惠之虞，不應認其無效，賠償標準自屬合理。惟如前述，貨運部分之問題即在於活體買賣運輸之亂象與現況，販售業者基於運營成本考量，有冒險違法託運之誘因，如託運業者默許此託運業務之發生，收取報酬卻又一味免責，即有權責不符之情形。本文認為，以中國查緝寵物盲盒之後果為鏡，在加強稽核違法託運之力道前，應妥適規劃配套措施，並採取循序漸進之方式，鼓勵貨運物流業者開展動物託運等專項業務，輔導其遵守動保法第9條之運送職前講習結業、落實運送基礎設備之建置等，以提供專門寵物運送服務。且在無與旅客共運、不必顧及旅客對於特殊寵物觀感之貨運形態下，可放宽物種限制，不僅得使動保法上動物運輸福祉之意旨得以落實，亦可避免遁入違法託運之情況持續發生，並期許寵物管理科重視運送規範之落實及實踐。最後，如專項業務得成功開展，於管理上應注意故貨賠償金額研擬之問題，似得透過應記載及不得記載事項之行政管制力，落實飼主之消費者保護。至於運輸業者是否有能力或意願承擔運輸動物風險之面向，尤其在動物客觀市價甚高時，一方面欲運輸業者

註63：參交通部107年5月23日交路監（一）字第10797000591號《鐵路旅客運送定型化契約應記載及不得記載事項》。

註64：史尚寬，前揭註61，第620頁。

註65：《動物傳染病防治條例》第14條第2項：「為預防動物傳染病之傳播，動物運輸業者應實施運輸車輛及裝載箱籠之清洗、消毒措施」；《動物運送管理辦法》第5條第1項、第2項：「運送人員運送動物應依其習性提供動物得自由站立或躺臥空間，以避免動物遭受驚嚇、痛苦或受傷。無法站立，行動癱瘓或經獸醫師判斷不宜運送之動物，如有運送必要時，應予適當區隔或分別運送。」；動保法第9條第1項：「運送動物應注意其食物、飲水、排泄、環境及安全，並避免動物遭受驚嚇、痛苦或傷害。」第10條第4款：「對動物不得有下列之行為：…四、於運輸、拍賣、繫留等過程中，使用暴力、不當電擊等方式驅趕動物，或以刀具等具傷害性方式標記。」。

增加設備建置及承擔風險等成本，一方面又欲其提供平價收費實然空談，惟似得與寵物相關保險制度之建構相輔相成，並留待社會發展。

## 伍、結論

我國當今的寵物運輸規範上並未體現出動保法制之價值，將活體動物擬作行李，賠償金額未做區隔，有不合時宜之現狀。另賠償金額過低亦凸顯出「口語上寵物」與「法律上寵物」之落差，前者重在「寵」，後者重在「物」，對於動物權利或福利之維護有明顯代溝。此外，目前國內的寵物運輸管道亦未通暢，企業經營者單方擬定之運輸條款多有免責條款、切結書簽署或訂定損害賠償額度等情形，不利於消費者。且又因大眾運輸

管道多具物種受限，對「特殊寵物」之飼主而言更加嚴苛，消費者無從選擇。亦使得活體買賣運輸在無價格相對低廉之選項時，販售業者基於運營成本考量，具有欺瞞貨運、竄寫內容等非法運送誘因，將使正當合法之運輸遁入非法及不透明，不僅間接使私人承接載運之紛爭發生或然率提高，亦使得動物保護在運輸之過程中陷入萬丈深淵。

最後，本文認為應採取循序漸進之方式，鼓勵貨運物流業者開展動物託運等專項業務，輔導其遵守動保法第9條之運送職前講習結業、落實運送基礎設備之建置等，以提供專門寵物運送服務，並透過應記載及不得記載事項之行政管制力，落實飼主之消費者保護。至於專項業務之建置及成本考量似得與寵物相關保險制度之建構相輔相成，留待社會發展。（投稿日期：2022年6月10日）