

臺灣基隆地方法院民事判決

109年度海商字第1號

原告 滙盈物流有限公司

法定代理人 謝坤珍

原告 欣泰通運股份有限公司

法定代理人 陳秀枝

共同

訴訟代理人 蔡聰明律師

被告 Schiffahrts-Gesellschaft “H. MEERSBURG” MBH&C
o. KG.

法定代理人 Mathias Gaethje

訴訟代理人 王國傑律師

複代理人 莊怡萱律師

被告 正利航業股份有限公司

法定代理人 劉佑民

訴訟代理人 劉貞鳳律師

複代理人 朱日銓律師

上列當事人間請求損害賠償等事件，本院於民國110年12月30日
言詞辯論終結，判決如下：

主 文

原告之訴及假執行之聲請均駁回。

訴訟費用由原告負擔。

理 由

壹、程序方面：

一、本件本院具有國際裁判管轄權：

01 (一)按民事事件涉及外國人或外國地者，為涉外民事事件，內國
02 法院應先確定有國際管轄權，始得受理，次依內國法之規定
03 或概念，就爭執之法律關係予以定性後，決定應適用之法律
04 （即準據法）。次按涉外民事，本法未規定者，適用其他法
05 律之規定；其他法律無規定者，依法理，涉外民事法律適用
06 法第1條定有明文。我國於民國100年5月26日修正施行之涉外
07 民事法律適用法（下稱修正後涉民法）中並無關於國際管轄
08 權之規定，依修正後涉民法第1條，應適用民事訴訟法之規
09 定，以定涉外民事事件之管轄法院。查本件被告Schiffahrts
10 -Gesellschaft “H. MEERSBURG” MBH&Co. KG.（德國梅爾斯堡
11 航運有限責任公司，下簡稱梅爾斯堡公司）係依德國法律設
12 立登記之外國公司，本件訴訟有涉外因素而屬涉外民事事
13 件。揆諸前開說明，即應依我國民事訴訟法中關於國內管轄
14 之規定，以決定我國法院對本件訴訟是否具有國際管轄權。

15 (二)次按因侵權行為涉訟者，得由行為地之法院管轄，民事訴訟
16 法第15條第1項定有明文。本件原告主張被告梅爾斯堡公司所
17 承租之M/V HANSA MEERSBURG（下稱梅爾斯輪），於民國107
18 年1月8日擬停靠基隆港東11號碼頭裝卸貨櫃時，未適當減速
19 撞擊碼頭，而壓毀原告所有之半拖車及曳引車，造成原告之
20 損害，而依民法第184條第2項及同法第188條第1項之規定，
21 請求被告梅爾斯堡公司及正利航業股份有限公司（下稱正利
22 公司）連帶賠償原告之損害，依前開條文之規定，本院對於
23 本件訴訟自有國際裁判管轄權。

24 二、按未經認許成立之外國法人，雖不能認其為法人，然仍不失
25 為非法人之團體，苟該非法人之團體設有代表人或管理人
26 者，依民事訴訟法第40條第3項規定，自有當事人能力，至
27 其在臺灣是否設有所務所或營業所則非所問（最高法院50年
28 台上字第1898號判例參照）。本件被告梅爾斯堡公司為德國
29 公司，係未經我國認許之外國法人，但設有代表人之事實，
30 為兩造所不爭，依上開說明，原告自有當事人能力。

31 三、本件之準據法為我國法：

01 按關於侵權行為而生之債，依侵權行為地法，涉外民事法律
02 適用法第25條定有明文。本件事故之侵權行為地為基隆港，
03 依上述規定，關於侵權行為部分之請求，自應以中華民國法
04 為準據法，此亦為兩造所不爭執。

05 四、按訴狀送達後，原告不得將原訴變更或追加他訴，但請求之
06 基礎事實同一者，不在此限，民事訴訟法第255條第1項第2
07 款定有明文。查原告起訴時，係依民法第184條第2項請求被
08 告正利公司就梅爾斯輪不具海商法第62條第1項所定之船舶
09 適航性，導致原告因本件船舶碰撞碼頭事故（下稱本件事
10 故）受有之損害，負賠償責任。嗣原告於本院109年10月30
11 日言詞辯論期日，主張被告正利公司對於梅爾斯輪之船長、
12 海員，未盡監督之責，其對於梅爾斯輪之船長、海員之過失
13 所致原告之損害，應負擔賠償之責，而以言詞追加民法第18
14 8條第1項規定為本件訴訟標的（見本院卷(一)第188頁）。核
15 其所為訴之追加，其請求之基礎事實同一，合於上開規定，
16 應予准許。

17 五、按當事人得於訴訟繫屬中，將訴訟告知於因自己敗訴而有法
18 律上利害關係之第三人；受訴訟之告知者，得遞行告知，民
19 事訴訟法第65條定有明文。查本件正利公司主張梅爾斯輪係
20 向被告梅爾斯堡公司所承租，若梅爾斯輪不具船舶適航性，
21 被告正利公司自得就梅爾斯堡公司違反提供適航性船舶之義
22 務求償，是梅爾斯堡公司為本件訴訟之法律上利害關係人，
23 故有對其為告知訴訟之必要，以保全時效等語（見本院卷(一)
24 第158至159頁）。惟訴訟告知制度係為促使尚未呈現於本訴
25 訟中，卻會因本訴訟結果而受不利益影響之第三人參加訴
26 訟，並協助利害關係相同一方之當事人在本訴訟中充分攻
27 防，終獲勝訴判決以鞏固自身利益。然而，被告梅爾斯堡公
28 司已立於本件訴訟當事人地位，本可獨自行使訴訟行為並為
29 完足之攻擊防禦，並無未經告知訴訟將致生裁判突襲之結
30 果。此外，訴訟告知制度並非民法第129條第1項所規定所列
31 中斷時效之事由，無法生保全時效之效果，是被告正利公司

01 聲請本院將本件訴訟告知予被告梅爾斯堡公司，即屬無據，
02 不應准許。

03 貳、實體方面：

04 一、原告主張：

05 (一)梅爾斯輪係由被告正利公司向梅爾斯堡公司所僱租。107年1
06 月8日，梅爾斯輪載運貨櫃原擬停靠，惟因梅爾斯堡公司所
07 僱傭之船長未依安全速度航行，且情境意識不足，致未能儘
08 早充分掌握主機運轉情形，而擦撞基隆港東11號碼頭，並壓
09 毀原告滙盈物流有限公司（下稱滙盈公司）所有之車牌號碼
10 00-00號半拖車（下稱系爭半拖車）以及原告欣泰通運股份
11 有限公司（下稱欣泰公司）所有之車牌號碼000-00號曳引車
12 （下稱系爭曳引車），分別致滙盈公司受有系爭半拖車全損
13 損失新臺幣（下同）399,520元、購置系爭半拖車期間（30
14 日）所支付向第三人承租系爭半拖車之費用30,000元之損
15 害，以及欣泰公司受有系爭曳引車機修復期間（90日）無法
16 營運之營業損失785,354元之損害。又被告梅爾斯堡公司為
17 系爭船長及海員之僱用人，本具有指揮監督權，被告正利公
18 司則為傭船人，於傭租之初即可透過傭租契約之磋商，要求
19 梅爾斯堡公司交付合適之船舶及適格之船員，實具指揮監督
20 權；且梅爾斯堡公司及正利公司均為海商法第21條第2項規
21 定之船舶所有人範圍，兩公司既在法律上立於同一地位，自
22 應依民法第188條第1項前段規定，對於系爭船長及海員、引
23 水人之過失侵權行為致原告所受損害連帶負賠償責任。

24 (二)又被告梅爾斯堡公司、正利公司分別為梅爾斯輪之所有人及
25 運送人，依海商法第62條第1項規定，均應擔保梅爾斯輪在
26 發航前及發航時具船舶適航性，以保護船員、船客及其他第
27 三人之生命、身體及財產安全，然梅爾斯輪於106年11月24
28 日及翌（25）日受內部稽核後，即經認定有船員不具備應有
29 之專業知識、船上零件及備品欠缺致多項修復未能進行等船
30 舶安全管理系統之缺失，被告知悉後卻均未採取任何具體改
31 善作為，致發生本件事故，使原告各遭受上開損害。因此，

01 被告梅爾斯堡公司、正利公司均應依民法第184條第2項、第
02 185條規定，連帶負賠償責任。

03 (三)綜上，爰依侵權行為之法律關係，提起本件訴訟等語，並聲
04 明：1. 被告應連帶給付原告欣泰公司785,354元、原告滙盈
05 公司429,520元，及均自107年1月9日起至清償日止，按週年
06 利率百分之5計算之利息。2. 願供擔保請准宣告假執行。

07 二、被告梅爾斯堡公司之答辯：

08 (一)被告梅爾斯堡公司無須依民法第188條規定連帶負責：

- 09 1. 原告主張被告梅爾斯堡公司惟梅爾斯輪船長、海員之僱傭
10 人，而應依民法第188條第1項之規定，與之負連帶賠償責任
11 云云。惟原告迄今均未舉證梅爾斯輪之船長、海員就系爭事
12 故究竟有何過失之情事，則其主張被告梅爾斯堡公司應與梅
13 爾斯輪船長、海員就原告主張之損害負連帶賠償責任，即屬
14 無據。
- 15 2. 原告迄今未對梅爾斯輪之船長、海員之侵害行為起訴，其對
16 於梅爾斯輪之船長之侵害行為之請求權已罹於2年之時效其
17 間。而依民法第276條、第188條第3項及最高法院86年度臺
18 上字第1524號、87年度台上字第1440號、106年度台上字第1
19 835號判決意旨，本件原告主張被告梅爾斯堡公司應依民法
20 第188條第3項規定對其負擔損害賠償之請求權，亦已罹於2
21 年之時效期間。

22 (二)本件無民法第184條第2項規定之適用：

- 23 1. 海商法第62條運送人應維護船舶適航、適載性之規定，其目
24 的在規範運送人在旅行運送契約時，所應負擔之注意義務及
25 措置，即契約當事人間應如何履行契約義務之規範，而非一
26 般妨害防止他人權益或禁止侵害他人權益之法律，此有最高
27 法院100年度台上字第390號、1314號民事判決意旨可資參
28 照。
- 29 2. 退步言之，本件縱認海商法第62條第1項之規定，係屬民法
30 第184條第2項所稱保護他人之法律。原告提出原證二所示稽
31 核報告中所載2處不符合項目、20處待改善之問題，與梅爾

01 斯輪是否據有適航性，並無直接關聯。蓋該稽核報告所載事
02 項，僅代表該船舶之經理人指派之稽核人員於106年11月2
03 4、25日登船時，發現該船舶或船員有未按照特定要求執行
04 之狀態及稽核過程中所觀察到的事實而已。又該稽核報告作
05 成之時間距離本件事故之發生已達1個多月，且該稽核報告
06 中所載不符合項目，業經必要之改善，並經梅爾斯輪之船長
07 簽名確認。顯見系爭事故並非肇因於前開稽核報告所載之瑕
08 疵。

- 09 3. 依海事評議書之調查結論，系爭事故係肇因於輪船長及引水
10 人個人行為所致，與梅爾斯輪之是否欠缺適航性及船員配置
11 等法人侵權之態樣無關。再者，海事評議書所列建議事項僅
12 載善意提醒被告梅爾斯堡公司留意以強化航運安全，未曾具
13 體指摘被告梅爾斯堡公司就系爭事故之發生有何過失。

14 (三)原告所受損害部分：

- 15 1. 民法第216條關於損害賠償之範圍固然包括所失利益，然所
16 失利益之請求必須具備客觀可確定性，且以被害人實際所受
17 之消極損害為準。而所謂同業利潤，非即為原告實際預期可
18 得之利益，並不得作為計算原告所受營業損害之基礎。是以
19 原告匯盈公司應提出營運或帳務資料以證明因系爭半拖車、
20 曳引車損毀而遭受實際且客觀可確定利益之範圍。

21 2. 原告匯盈公司所受損害部分：

- 22 (1)原告匯盈公司雖提出原證三所示勘驗紀錄及原證四所示之發
23 票，然原證四所示發票及國稅局完稅證照中之車號000000
24 0，與原證三所示勘驗紀錄中所載車號00-00，顯然不同。原
25 告匯盈公司自無從以原證四所示之發票，作為其所受損害額
26 之證明。

- 27 (2)原告匯盈公司雖援引原證三所示勘驗紀錄，主張系爭半拖車
28 全部毀損，然原證三之勘驗筆錄，其勘驗結果係載稱「車體
29 狀況：今日查看板架72-H7受損狀況，車架變形損壞無法維
30 修，後續處理與報價待原廠提供」等語，可知系爭半拖車僅
31 有車架損壞。

01 (3)原告匯盈公司主張系爭半拖車於107年1月8日之折舊為170,1
02 90元，然未說明其計算之依據，則其主張以之作為計算系爭
03 半拖車之損害，即非可採。

04 (4)原告匯盈公司主張系爭半拖車全損，然所謂全損，或指系爭
05 半拖車無法修復，或修復價格過高不合成本，但並不表示系
06 爭半拖車毫無殘值可供扣除，自應扣除其殘值。

07 (5)原告匯盈公司並未提出任何證據資料，證明其確有向第三人
08 承租半拖車使用，及其承租期間、金額。實則，原告匯盈公
09 司主張重新購置一台全新半拖車所需時間為30日，自應提出
10 其購置之時間需30日之證明文件。

11 3. 原告欣泰公司所受損害部分：

12 (1)原告欣泰公司雖提出原證五之勘驗筆錄及原證六所示文件，
13 主張系爭曳引車業遭壓毀，且維修時間為60日。然該車遭壓
14 毀之程度，是否足致原告欣泰公司完全不能營運，顯有疑
15 問。實則，原告欣泰公司為聯興國際物流旗下所屬公司，擁
16 有至少14輛以上之曳引車，並聘僱至少17位以上之駕駛，有
17 足夠之車輛可供調度，故原告欣泰公司絕無可能僅因一輛曳
18 引車遭壓毀，即受有長達60日無法營運之損失。

19 (2)再者，系爭曳引車即便有所毀損，惟依原證五勘驗紀錄所載
20 「目視損壞預估如太古商用汽車服務中心原廠報價單（估價
21 單）估價內容」等語，原告欣泰公司理應提出太古商用汽車
22 服務中心之報價單，以證明車輛之維修時間、維修項目以及
23 與系爭曳引車無法營運之關聯性。

24 (3)不論原告欣泰公司106年全年營業額或是107年度同業平均營
25 業利潤，均無法計算出一台曳引車60日實際營運之淨收益：

26 ①原告欣泰公司雖主張其106年全年營業額為4,777,570元，先
27 以該數額除以365日，算出每日營業額後，再乘以60日所得
28 數額785,354元，即為其60日之營業損失。然原告欣泰公司
29 迄未證明該公司106年全年營業額為4,777,570元。其次，其
30 所謂106年全年營業額，並未扣除營運成本，並非原告欣泰
31 公司之淨收益，自不足作為系爭曳引車受損而無法營運之實

01 際損失。再者，原告欣泰公司106年度之營業額不可能每日
02 相同，即不可能等同於107年1月8日起算60日之營業額。況
03 原告欣泰公司擁有至少14輛以上曳引車，其主張之106年度
04 之營業額，顯然不僅包含一台曳引車之營業額，自不能作為
05 系爭曳引車一年營業額計算之基礎。

06 ②107年度同業平均營業利潤為1輛以上曳引車之營業利潤，且
07 根據曳引車之車型、公司的營業規模、營運能力等因素，各
08 公司曳引車單日之營業利潤亦非相同，自不可以同業平均營
09 業利潤之日平均數額乘上維修日數，作為推算系爭曳引車修
10 繕期間無法營運之損失。

11 4.縱認本件船舶碰撞碼頭事故係系爭海員過失所致，是梅爾斯
12 堡公司應付連帶賠償責任，然依海商法第21條第1項第1款規
13 定，應以系爭以本次航行之船舶價值、運費及其他附屬費為
14 限。

15 (四)並聲明：

16 1.原告之訴及假執行之聲請均駁回。

17 2.如受不利判決，願供擔保請准宣告免為假執行。

18 三、被告正利公司之答辯：

19 (一)正利公司無須依民法第188條規定連帶負責：

20 1.船長及海員均由被告梅爾斯堡公司所聘僱，正利公司僅為
21 定期傭船人，依"LINERTIME" Deep Sea Time Charter（深
22 海定期輪定期傭船契約，下稱系爭傭船契約）第58條約
23 定，正利公司對船長及海員在航行事項、引水人行為、拖
24 船、攬工、船員等航海上事項均無指揮監督權，故正利公
25 司無須依本條規定負僱傭人連帶賠償責任。

26 2.依最高法院100年度台上字第1314號判決意旨，定期傭船人
27 僅就船舶之商業上事項（如貨物運送業務）負責，至於航
28 海上事項，則由正船東負責。故判斷侵權行為責任之誰
29 屬，端繫於船長及船員所為究係航海上事項或商業上事項
30 為斷。而本件被告正利公司係為梅爾斯輪之定期傭船人，
31 且本件事故經交通部航港局認定應由梅爾斯輪負擔海事責

01 任，該船舶之船長有未善盡船舶指揮監督之職責，引水人
02 責有業務過失及未善盡義務之責，顯然造成本件事故之原
03 因前揭判決所指之航海上事項，自應由船東負責，而與被
04 告正利公司無關。況被告正利公司對於梅爾斯輪之船長、
05 海員並無指揮監督之權，原告主張被告正利公司應依民法
06 第188條第1項規定，與梅爾斯輪之船長、海員連帶負賠償
07 責任，顯無理由。

08 3. 本件事故係發生於000年0月0日，原告迄今未向船長及海員
09 請求損害賠償，已罹於民法第197條第1項規定之2年時效期
10 間，是若認被告正利公司應與之連帶負損害賠償責任，被
11 告正利公司亦得依民法第276條第2項之規定，援用原告對
12 於梅爾斯輪之船長及海員之侵權行為損害賠償請求權業已
13 時效完成，作為抗辯，拒絕本件原告之請求。

14 (二)本件無民法第184條第2項規定之適用：

- 15 1. 本件係船舶碰撞碼頭事故，與貨物運送無關，應無海商法第
16 三章第一節「貨物運送」第62條第1項規定之適用，且該規
17 定係專指運送人或船舶所有人兼運送人為履行貨物運送義務
18 應注意及措置之規定，非保護他人之法律，原告以上開規
19 定，主張被告正利公司應對其車輛，因船舶碰撞碼頭所受損
20 害，負違反保護他人法律之侵權責任，於法尚有未合。
- 21 2. 系爭船舶碰撞碼頭之事故，交通部航港局於詳細調查後，研
22 判發生原因為：①輪船長未依交通安全速度航行，以致未能
23 於當時環境與情況下停船；②輪船長及引水人情境意識不
24 足，未盡早充分掌握主機運轉情形，至處置未果；③引水人
25 避免本件船舶碰撞碼頭事故之措施，非最適當的作法等3項
26 事由。上開事故之原因完全與運送人或船舶所有人應負之式
27 船舶試航性義務無關，原告以該規定主張梅爾斯輪未具備試
28 航性，進而主張被告正利公司應對其車輛，因船舶碰撞碼頭
29 所受損害，負違反保護他人法律之侵權責任，並無理由。

30 (三)原告所受損害部分：

- 31 1. 原告匯盈公司主張之損害部分：

(1)原告匯盈公司主張系爭半拖車於107年1月8日遭壓毀致全損報廢，但由財政部北區國稅局函送原告匯盈公司106年至108年度營利事業所得稅結算申報書財產目錄，可知該公司於104年5月20日取得15輛半拖車（包含系爭半拖車），取得原價均為569,710元，均以耐用年數8年採平均法攤提折舊。系爭半拖車雖於107年1月8日因本件事故受損，但原告匯盈公司於申報107年度營利事業所得稅時，仍將系爭半拖車與其他14輛半拖車同列於財產目錄上，折舊後餘額與其他14輛半拖車相同，均為337,606元，顯然系爭半拖車並未因本件事故受損而致全損報廢，仍有337,606元之價值。原告匯盈公司於申報108年度營利事業所得稅時，才未將系爭半拖車列於財產目錄上，對照原告匯盈公司於108年3月15日將系爭半拖車之車牌以19,425元，賣給信億貨櫃企業股份有限公司，於109年7月24日將系爭半拖車之板架以36,750元賣給富多汽車貨運有限公司，可知原告匯盈公司對於系爭半拖車最多僅受損281,431元（計算式：337,606元－19,425元－36,750元＝281,431元）。

(2)財政部北區國稅局函送原告匯盈公司之107年度及108年度營利事業所得稅申報書財產目錄，均未記載該公司有取得新的半拖車，則原告匯盈公司主張其重新購置全新半拖車需時30日，受有30日之營業損失30,000元云云，即無可採。

2. 原告欣泰公司受損害部分：

(1)原告欣泰公司主張系爭曳引車於106年全年營業額為4,777,570元，並以此計算60日之營業損失為785,354元。但原告欣泰公司並未提出系爭曳引車於106年全年營業額為4,777,570元之證據，也未說明該金額是否為淨收入、是否已將60日不能營業期間可節省之油資及其他成本扣除，其此部分之主張自無可採。

(2)由香港商太古商業汽車有限公司台灣分公司函覆資料，可知系爭曳引車於107年3月12日至該公司中壢服務廠進行維修估價後，因保險理賠事宜，拖至108年4月才完修，而維修工作

事實上僅需20個工作天。因此，原告欣泰公司請求60日之營運損失，顯然過高，應縮減至20日。

(3)關於系爭曳引車於修理期間無法營業之損失，依新北市汽車貨櫃貨運同業公會之覆函，各種不同經營型態之貨運業者之曳引車每日營業淨額之平均值，106年為10,538元，107年為10,738元，然本件原告欣泰公司主張之營業損失，每日係為13,098元（計算式：785,354元÷60天＝13,098元），顯然過高，自應縮減為212,760元（計算式：〈10,538元＋10,738元〉÷2×20天＝212,760元）。

(四)原告請求之遲延利息自107年1月9日起算，於法不合：

1. 按給付無確定期限者，債務人於債權人得請求給付時，經其催告而未為給付者，自催告時起，負遲延責任。其經債權人起訴而送達訴狀，或依督促程序送達支付命令，或其他相類之行為者，與催告有同一效力；遲延之債務，以支付金錢為標的者，債權人得請求依法定利率計算之遲延利息。民法第229條第2項及第233條第1項前段定有明文。
2. 經查，本件原告於109年1月7日具狀起訴請求被告正利公司就其車輛因本件事故所受之損害為金錢賠償，依前述規定，自僅能請求於起訴狀繕本送達被告正利公司之翌日起起算之遲延利息。惟原告請求自是故發生翌日即107年1月9日起算之遲延利息，於法尚有未合。

(五)並聲明：

1. 原告之訴駁回。
2. 如受不利判決，願供擔保，請准宣告免為假執行。

四、本院之判斷：

(一)被告正利公司承租被告梅爾斯堡公司所有之梅爾斯輪經營海事運送業。於107年1月8日，梅爾斯輪載運貨櫃1,367TEU(20呎貨櫃)自廈門開往基隆停靠，在靠泊過程中，因被告梅爾斯堡公司所僱傭之船長、海員及引水人疏未妥善指揮、操作使系爭貨櫃船以安全速度航行，而擦撞停放在東11碼頭南端之編號ULIC-112號橋式機並使之傾倒，隨之壓毀原告滙盈公

司所有之系爭半拖車以及原告欣泰公司所有之系爭曳引車，分別致滙盈公司以及欣泰公司受有損害；梅爾斯輪於106年11月25日受稽核後，遭認定有船員不具備應有之專業知識、船上零件及備品欠缺致多項修復未能進行等船舶安全管理系統之缺失；原告迄今未對船長及海員之過失侵權行為起訴追償等事實，業據原告提出本件事故新聞資料、現場照片、106年11月25日之內稽報告、基隆港東11號碼頭橋式機112遭正利梅爾斯輪碰撞貨櫃架式半拖車共同勘驗紀錄、受損貨櫃車及貨櫃車板架共同勘驗紀錄、香港商太古商用汽車有限公司台灣分公司中壢服務中心服務部維修證明、系爭半拖車行照影本、系爭曳引車行照影本、半拖車及曳引車之車籍、車主歷史及異動歷史資料、曳引車之維修報價單及維修費用發票等件為證。並有被告正利公司提出交通部航港局海事評議書、系爭僱船契約影本等件附卷可憑，並經本院職權調取本院107年度海商字第2號卷宗閱覽無訛，且為兩造所不爭執，堪信為真實。

(二)原告主張梅爾斯堡公司與正利公司未能使梅爾斯輪合於船舶適航性要求；且渠等對船長及海員均具指揮監督權，應對船長及海員之過失侵權行為連帶負責，爰依民法第184條第2項、第188條第1項規定，請求被告連帶賠償其損害，然為被告所否認，並以前詞置辯。茲分述如下：

1. 梅爾斯輪於本件事故發生時，具船舶適航性：

(1)按我國海商法仿世界各國之立法例，採推定之過失責任主義，海商法第62條規定並明列數款貨物運送中，運送人或船舶所有人於發航前及發航時，就船舶適航性應為必要之注意及措置，否則當運送物有喪失、毀損情事，經託運人或受貨人證明屬實，又無同法第69條免責事由時，不問其喪失、毀損之原因，即應對被害人負侵權責任或契約責任。又聯合國國際海事組織為確保海上安全、防止人員傷亡、避免對環境造成危害及財產損失之3項目的，於1994年將海上人命安全國際公約第6章中訂入國際安全管理章程（ISM CODE），並透

過將安全航行管理之作業予以文件化、程序化及標準化之方式，保證船舶具備適航能力。因此，船舶適航性之要求，除要求運送人對貨物應盡照顧管理義務外，尚包括運送人擔保在船舶航行之過程中，防免對契約以外之第三人以及環境產生損害之意義。本件雖屬船舶碰撞碼頭事故，然依上開意旨，於運送人或船舶所有人未依法維持船舶適航性之要求時，第三人仍得執海商法第62條規定作為主張侵權行為之憑據。

(2)次按海商法第38條規定：「貨物運送契約為下列二種：一、以件貨之運送為目的者。二、以船舶之全部或一部供運送為目的者」，前者稱為件貨運送契約，後者稱為狹義傭船契約。所謂狹義傭船契約，係當事人約定，一方（海上運送人）以船舶之全部或一部供貨物之運送，而他方（傭船人）給付報酬（傭船費或運費）之契約。英美法上「傭船契約」之概念，除包括「以船舶之全部或一部供應運送為目的」之狹義傭船契約外，尚包括光船租賃契約及定期傭船契約。狹義傭船契約屬貨物運送契約，著重貨物運送目的之完成，託運人僅要求運送人以在定期航行之船舶完成運送為已足，對於船長及船員並無任免權限；船舶租賃契約則以船舶之使用及收益為目的，由船舶承租人取得船舶之占有，船舶承租人對於船長及海員有任免權。而定期傭船契約，則係船舶所有人於一定期間內，將船舶連同船長及船員一併包租予定期傭船人，使定期傭船人於傭船期間內，可以之運送自己之貨物，亦可從事海上企業活動，以經營船舶之運送業務。定期傭船人運送他人之貨物時，對第三人而言，與船舶承租人有同一權義，為準船舶所有人。

(3)又運送人或船舶所有人於發航前及發航時，對於下列事項，應為必要之注意及措置：❶使船舶有安全航行之能力。❷配置船舶相當船員、設備及供應。❸使貨艙、冷藏室及其他供載運貨物部分適合於受載、運送與保存」；「船舶於發航後因突失航行能力所致之毀損或滅失，運送人不負賠償責

任」，海商法第62條第1、2項定有明文。準此，運送人或船舶所有人於「發航前及發航時」，應盡相當注意義務，使船舶具備適航性，此為基本義務。再海商法第62條規定所稱於船舶發航前及發航時應為必要之注意及措置，係專指運送人或船舶所有人兼運送人為履行運送義務時所應為之情形，此之船舶所有人乃係船舶所有人為運送人時，始須就船舶之適航能力負責而言，苟僅為船舶所有人而非運送人者，即無須直接對託運人負責。蓋船舶所有人將船舶傭租他人，而未交付適航適載之船舶時，傭船人本得事前拒絕受領該船舶，或嗣後就船舶所有人未依債務本旨給付而依債務不履行規定對之請求賠償，若傭船人已受領船舶用以經營運送業務者，即應居於運送人地位自負運送人責任，以提供適航適載之船舶供載運，初不因傭船期間長短而異其責任。本件梅爾斯輪係為被告正利公司向該船舶所有人即被告梅爾斯堡公司所傭租，以經營海事運送業之事實，為兩造所不爭執，另參諸系爭傭船契約第15條約定，傭船期間為9至12個月，被告正利公司為該船舶之定期傭船人，則依上開說明，梅爾斯輪即應由正利公司擔保合於適航性要求。

(4)經查，本件事故經交通部航港局調查後，於107年12月12日作成航安字第1072011273號海事評議書，研判本件事故之發生原因為：①船長未依安全速度航行，以致未能於當時環境與情況下停船；②船長及引水人情境意識不足，未盡早充分掌握主機運轉情形，致處置未果；③引水人避免梅爾斯輪碰撞碼頭之措施，非最適當之作法，並綜合上開原因，認本件事故係船長未善盡船舶指揮之職責以及引水人有業務過失及未善盡義務之責所肇致（見本院卷(一)第85至93頁）。由此可知本件事故純屬船長、引水人停泊過程中，操縱或駕駛之過失，核與運送人之船舶管理過失無涉，難認被告正利公司有何未盡必要之注意及措置，致系梅爾斯輪不具船舶適航性。雖原告另提出內稽報告，並以其上所載缺失事項作為判斷船舶不具適航性之基礎，然梅爾斯輪嗣後已採取修正與預防措

01 施，並經船長、稽查員及部門主管簽署確認生效（見本院卷
02 一第19至20頁），佐以內稽報告所列之缺失並未見於上開評
03 議書中，應認內部稽核所發現梅爾斯輪之船舶安全管理系統
04 缺失於發生本件事故已不復存在。綜上，梅爾斯輪於本件事
05 故發生時，應具船舶適航性，被告正利公司未無原告所指之
06 侵害行為，則原告主張依民法第184條第2項規定，請求被告
07 梅爾斯堡公司及正利公司負損害賠償責任，即屬無據。

08 2. 原告主張依民法第188條第1項，請求被告連帶負損害賠償責
09 任，並無理由：

10 (1)按民法第188條第1項所謂受僱人，並非僅限於僱傭契約所稱
11 之受僱人，凡客觀上被他人使用為之服勞務而受其監督者均
12 係受僱人。而定期傭船契約，係船舶所有人於一定期間，將
13 船舶連同船長及海員一併包租予定期傭船者，船長及海員並
14 須聽從定期傭船人之指示。詳言之，定期傭船人於傭船期間
15 內，可以之運送自己之貨物，亦可從事海上企業活動，以經
16 營船舶之運送業務，船舶所有人雖仍對船長及船員支付薪
17 水，而有某程度之指揮監督權，惟其僅就船舶之「航海上事
18 項」負其船舶所有人之航行責任（如海商法第96條、第97
19 條、第98條有關船舶運航規定之類），至於其他船舶之「商
20 業上事項」（如貨物運送業務等是），則由定期傭船人管理
21 並行使其對船長及船員之指揮、監督權，船舶所有人就此即
22 無須負其責任。易言之，判斷是項侵權行為責任之孰屬（船
23 舶所有人或定期傭船人？），端繫於船長及船員所為，究係
24 「航海上事項」或「商業上事項」以為斷（最高法院100年
25 度台上字第1314號判決意旨參照）。

26 (2)按因侵權行為所生之損害賠償請求權，自請求權人知有損害
27 及賠償義務人時起，2年間不行使而消滅。自有侵權行為時
28 起，逾10年者亦同。民法第197條第1項定有明文。次按連帶
29 債務人中之一人消滅時效已完成者，依民法第276條第2項規
30 定，固僅該債務人應分擔之部分，他債務人同免其責任，惟
31 民法第188條第3項規定，僱用人賠償損害時，對於侵權行為

01 之受僱人有求償權，則僱用人與受僱人間並無應分擔部分可
02 言，倘被害人對為侵權行為之受僱人之損害賠償請求權消滅
03 時效業已完成，僱用人自得援用該受僱人之時效利益，拒絕
04 全部給付，不以該受僱人已為時效抗辯為必要（最高法院95
05 年度台上字第1235號民事判決意旨參照）。

06 (3)經查：

07 ①系爭傭船契約第58條固約定：「Nothing stated in the Ch
08 arter Party shall be construed as a demise of the ve
09 ssel to Time-Charterers. The Owners to remain respons
10 ible for the navigation of the vessel, act if pilot
11 s, tug boats and linesmen, insurance, crew and all o
12 ther matters. same as when trading for their own acc
13 ount. Pilots, tug boats linesmen, although they may
14 be engaged by Charters, shall be deemed to be the se
15 rvants of the Owners under their instruction.（本傭
16 船契約之任何約定，均不得解釋為將梅爾斯輪光船租賃予定
17 期傭船人。船舶所有人繼續對船舶之航行、引水人之行為、
18 拖船、攬工、保險、船員及所有其他事情負責，就如同自己
19 營運一般。引水人、拖船、攬工，即使可能是傭船人所僱，
20 應視為船舶所有人之使用人並受其指令。）」等語。惟基於
21 債之相對性原則，原告既非系爭傭船契約之當事人，自不受
22 上開約款之拘束。換言之，判斷本件原告主張侵全行為責任
23 之孰屬（船舶所有人或定期傭船人？），端繫於梅爾斯輪船
24 長及海員所為，究係「航海上事項」或「商業上事項」以為
25 斷。而本件事故經交通部航港局調查後，認定肇事之原因，
26 業如前述。可知原告係因梅爾斯輪船長、海員之航海上事項
27 所衍生之過失而受有損害，而被告正利公司既僅為梅爾斯輪
28 之定期傭船人，對於該船舶船長、海員之航海上事項，自不
29 具有指揮監督權。從而，本件事故因梅爾斯輪船長海員及引
30 水人所導致本件事故發生之損害，自應由被告梅爾斯堡公司
31 依民法第188條第1項規定，負損害賠償責任。本件原告主張

01 被告正利公司亦應依前開條文規定，對原告負擔損害賠償責
02 任，即屬無據。

03 ②承上，被告梅爾斯堡公司對於原告因本件事務所受損害，雖
04 應負擔民法第188條第1項之損害賠償責任。然本件事務係於
05 107年1月8日發生，被告滙盈公司及欣泰公司均自斯時即已
06 知悉，迄今均未對梅爾斯輪之船長及海員之過失侵權行為起
07 訴追償，則原告雖在時效完成前對被告梅爾斯堡公司為起訴
08 請求，惟原告滙盈公司及欣泰公司未併列船長及海員為共同
09 被告，梅爾斯堡公司自得援用船長及海員之時效利益而拒絕
10 給付。綜上，被告梅爾斯堡公司援引船長及海員、引水人之
11 時效抗辯拒絕給付，即有理由。

12 五、綜上所述，本件原告滙盈公司及欣泰公司依民法第184條第2
13 項、第185條及第184條第2項、第188條第1項之規定，請求
14 被告梅爾斯堡公司及正利公司連帶給付因本件事務所致之損
15 害，均無理由，不應准許。又原告既受敗訴之判決，則其假
16 執行之聲請，當亦失所附麗而無依據，爰併予駁回之。

17 六、本件事證已臻明確，兩造其餘攻防方法及所提證據，經本院
18 斟酌後，核與判決結果不生影響，爰不予逐一論駁，併此敘
19 明。

20 七、訴訟費用負擔之依據：民事訴訟法第78條。

21 中 華 民 國 110 年 12 月 30 日
22 民事庭法 官 周裕暉

23 以上正本係照原本作成。

24 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。如
25 委任律師提起上訴者，應一併繳納上訴審裁判費。

26 中 華 民 國 111 年 1 月 4 日
27 書記官 謝佳妮