福建金門地方法院民事判決

107年度重訴字第1號

原　　告　洪俊揚
　　洪建福
　　蔡麗芬
　　楊榮發
　　許吟銓
　　李文堅
　　邱素珍
　　徐正考
　　陳其發
　　洪成進
　　李季衡
　　洪光照
　　吳紹志
　　盧承國
　　陳琇娟
共　　同
訴訟代理人　沈炎平律師
　　王晨瀚律師
被　　告　國登營造股份有限公司
000000000000000000
法定代理人　邱翠蓮
訴訟代理人　陳銘祥律師
複代理　人　城紫菁律師
參　加　人　RaetsAsia P&I Services Ptd Ltd
000000000000000000
000000000000000000
法定代理人　Audrey Teh Jay Jun
000000000000000000
訴訟代理人　王國傑律師

上列當事人間損害賠償事件，本院於民國111年4月12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。因參加訴訟所生之費用由參加人負擔。

事實及理由

壹、程序事項：

一、訴狀送達後，原告不得將原訴變更或追加他訴。但擴張或減縮應受判決事項之聲明者；原告於判決確定前，得撤回訴之全部或一部。但被告已為本案之言詞辯論者，應得其同意，民事訴訟法第255條第1項第3款、第262條第1項分別定有明文。原告起訴時原將被告國登營造股份有限公司以及訴外人Huei Shun Investment Limited均列為被告，並在訴之聲明中記載被告以及Huei Shun Investment Limited應連帶給付原告15人個別之損害賠償數額。惟被告在民國107年8月3日本院言詞辯論期日，當庭撤回對Huei Shun Investment Limited之訴訟，並將訴之聲明中關於應連帶給付之部分除去，且被告對此亦表示無意見，於10日內也未為異議，依照民事訴訟法第262條第4項視為被告同意撤回，原告此部分撤回自屬適法。至於上開訴之聲明變動，乃係配合前開撤回而將聲明一部減縮，揆諸前開規定，此部分聲明之變動亦屬適法。

二、就兩造之訴訟有法律上利害關係之第三人，為輔助一造起見，於該訴訟繫屬中，得為參加，民事訴訟法第58條第1項定有明文。本件被告曾向RaetsMarine Insurance B.V(RaetsAsia P&I Services Ptd Ltd應為該公司位於新加坡之亞洲分公司)投保船舶保險，此有原告所提出之保險契約英文版、中文版、保險費繳費單據、保險費領據備忘錄等事證在卷可參(見本院卷一第335頁至第350頁)。而本件損害賠償責任之成立與否，牽涉到該船舶保險是否出險、保險公司應否給付保險費用給被告，是該保險公司對於本件訴訟有利害關係，該保險公司於107年12月25日本院準備程序中，派員到

庭並當庭表示欲參加本件訴訟，兩造對此亦表示無意見(見本院卷一第388頁)，該保險公司並於108年2月15日提出參加訴訟狀於本院，已合法參加本件訴訟。而該保險公司於本件訴訟中之利害關係應與被告相通，乃輔助被告而參加訴訟者，併此附明。

貳、實體事項：

一、原告主張：被告為惠順778、國登9號(和洲)、國登1號、惠順888等船舶(下總稱系爭船舶)之船舶所有人，在105年9月15日當天，系爭船舶共同停靠於水頭港區南側碼頭，因「莫蘭蒂」颱風襲擊金門，被告身為船舶所有人，因應強風豪雨來襲，自應加強船舶及纜繩之固定，以防止發生船舶禁不起颱風侵襲而發生漂流及碰撞之事故，然被告卻未盡上開船舶加固及補強之責任，於同年9月15日上午發現系爭船舶斷纜漂流，隨著強風吹襲漂流至港區東北側，並與原告15人所有之多艘船舶發生碰撞，致原告15人所有之船舶，分別受有沉沒、遺失、毀損等損害。原告15人因前述之船舶碰撞事故，分別受有如附表一所示之損害。而依照本件事故後交通部航港局中部港務中心之報告書可知，前開颱風過境期間僅系爭船舶因斷纜發生漂流而無法控制，其餘船隻皆無發生斷纜之情形，足證並非單純風雨過大而致船舶斷纜，如被告將其所有之船隻作好加固措施，當無發生斷纜及船舶碰撞之事故，且於颱風侵襲前一日，金門縣港務局航港課亦有通知所有停放於水頭港區之各船舶作好防颱、加固之準備，被告必定知悉上開訊息，亦有依指示作好防颱工作之責任，縱船舶所有人無法即時在現場指揮船隻加固之作業，亦應委請船長或其他受雇人為之。且並非船舶因颱風來襲發生碰撞事故均可主張不可抗力事由而免責，尚需客觀判斷船舶所有人是否有因應風速等環境狀況為足夠之應變或加固措施，故自本次颱風侵襲僅有系爭船舶發生斷纜漂流之情形推知，被告並未盡到船舶所有人於船舶在颱風天靠港應為之加固措施責任，致原告等人所有之船舶受損或遺失，爰依民法第184條第1項前

段、海商法第96條之規定，擇一請求被告賠償原告15人之損害等語，並聲明：㈠被告應給付原告洪俊揚新臺幣(下同)490,000元整，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按年利率5%計算之利息；㈡被告應給付原告洪建福2,960,000元整，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按年利率5%計算之利息；㈢被告應給付原告蔡麗芬590,000元整，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按年利率5%計算之利息；㈣被告應給付原告楊榮發2,200,000元整，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按年利率5%計算之利息；㈤被告應給付原告許吟銓470,000元整，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按年利率5%計算之利息；㈥被告應給付原告李文堅200,000元整，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按年利率5%計算之利息；㈦被告應給付原告邱素珍245,000元整，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按年利率5%計算之利息；㈧被告應給付原告徐正考1,090,000元整，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按年利率5%計算之利息；㈨被告應給付原告陳其發200,000元整，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按年利率5%計算之利息；㈩被告應給付原告洪成進200,000元整，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按年利率5%計算之利息；□被告應給付原告李季衡860,000元整，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按年利率5%計算之利息；□被告應給付原告洪光照660,000元整，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按年利率5%計算之利息；□被告應給付原告吳紹志700,000元整，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按年利率5%計算之利息；□被告應給付原告盧承國730,000元整，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按年利率5%計算之利息；□被告應給付原告陳琇娟150,000元整，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按年利率5%計算之利息；□原告願供擔保，請准宣告假執行。

二、被告則以：

㈠查莫蘭蒂颱風來襲中央氣象局自105年9月12日至15日持續發布颱風警報，且因其並未登陸臺灣本島，而是從本島南端掠過後直接登陸金門，本體結構本就扎實亦未受地形破壞，為金門帶來的最大風速達42.2m/s(相當於蒲福風級14級），更甚創下金門當地紀錄最大陣風61.7m/s(超過17級），各大媒體報導與風災紀錄上皆對金門造成最大災害的颱風，莫蘭蒂颱風直襲金門，不僅造成金門多達1億723萬元嚴重的損失，亦使全島約有3.1萬戶中約有2.4萬戶因莫蘭蒂颱風停電。另並有報導因莫蘭蒂颱風來襲有將一艘原本停泊在廈門海域的4萬噸級「港泰海運」貨船，吹到了金門古崗旁海域相關報導，足證並非被告未盡加強保固之責任，實因颱風超乎預期之強陣風與無法預測之斜向之離岸風向，致使被告船隻發生斷纜進而碰撞之情事，此有被證一照片可稽。顯見本件船隻碰撞係因颱風之不確定性風向與不可預期之強大大風力導致，屬人力不能避免並不能克服之自然客觀情事，原告15人所受之損害亦不能歸責於被告。

㈡又本件原告15人均未提出受損船舶的權利證明，原告15人提出證據的僅標明漁業人，並非物之所有權人，亦非海商法第21條第2項定義的船舶所有人，此外，原告對於據稱的船舶受有何損害及損害金額都是主觀紀錄，所提照片也都是發現當時的現況，不得作為認定被告船舶確實有碰撞或作為賠償的依據。事件發生期間，適逢強烈颱風莫蘭蒂颱風登陸，碼頭內停靠的船舶可能早因大風或是大浪吹翻、吹倒或甚至吹離原處，或被其他因風捲起的東西撞擊，都是合理的狀況。而原告15人之船舶大部分為客貨小船、自用小船、漁船、自用遊艇等，均非大噸位之船舶，且已長時間經暴風、強浪之侵襲，合理推測原告15人之船舶恐早已遭受風浪侵害，且在正常情形，於大風浪中若大船舶、小船舶因風浪發生碰撞，依慣性作用，僅會使小船漂離大船舶，絕無可能使小船舶翻覆或沉沒，故難謂原告15人之船舶之損害與系爭斷纜意外間具有因果關係。

㈢縱認原告15人之船舶之損害與系爭斷纜意外間具有因果關係，然價值之計算，尚須提列其折舊及考量耐用年數，始為系爭船舶受損時之真實價值。

㈣並聲明：㈠原告之訴及其假執行之聲請均駁回；㈡如受不利之判決，願供擔保請准宣告免為假執行。

三、參加人則以：原告吳紹志並非海誠號船舶之所有人，該船所有人登記為訴外人金門娛樂有限公司。再依交通部航港局中部航務中心之海事檢查報告，依據船舶漂移路徑，滿魚載1號、滿漁號，難認係遭惠順778碰撞，其餘船舶是否係因系爭船舶之碰撞而受損，也應由原告舉證證明之。再本件船舶碰撞事故係因不可抗力(颱風)所導致，原告所受之損害也均不得歸責於被告，依海商法第95條規定，原告不得請求損害賠償。又關於原告之損害賠償數額，也應由原告提出修理發票或船價證明文件證明之等語。

四、本案不爭執與爭執事項：

㈠不爭執事項：

1.被告為系爭船舶之船舶所有人。

2.被告於105年9月14日將系爭船舶繫泊於金門水頭港區南側碼頭，將惠順778號船舶停靠於岸邊，繫纜於碼頭岸上纜樁（柱），其它三艘船舶與之繫纜連接。

3.105年9月15日上午8時間，系爭船舶經金門港務處安檢所人員發現漂移至該港區東北側臨時工作船碼頭。繫於惠順778號船舶之纜繩全數斷裂。

4.中央氣象局於105年9月12日晚間23時30分發布強烈颱風莫蘭蒂之海上颱風警報，其風速資訊為「近中心最大風速:每秒58公尺（約每小時209公里），相當於17級風」及「瞬間之最大陣風：每秒73公尺（約每小時263公里），相當於17級風以上」，颱風動態並說明暴風圈朝臺灣海峽、巴士海峽接近，對臺灣東南部海面、臺灣海峽及巴士海峽海上構成威脅。嗣於13日約上午8時30分發布強烈颱風莫蘭蒂之海上陸上颱風警報，其風速資訊為「近中心最大風速：每秒58公尺

（約每小時209公里），相當於17級風」及「瞬間之最大陣風：每秒73公尺（約每小時263公里），相當於17級風以上」。並於15日上午11時15分解除強烈颱風莫蘭蒂之海上陸上颱風警報。

5.強烈颱風莫蘭蒂於105年9月14日晚間20時30分許，暴風圈範圍籠罩金門地區，其風速資訊為「近中心最大風速：每秒48公尺（約每小時173公里），相當於15級風」及「瞬間之最大陣風：每秒58公尺（約每小時209公里），相當於17級風」。

6.金門觀測站於105年9月15日凌晨2時之平均最大風速為每秒24.3公尺，相當於9級風，最大瞬間風速為每秒49.4公尺，相當於15級風；同觀測站於同年月日凌晨3時之平均最大風速為每秒42.2公尺，最大瞬間風速為每秒61.7公尺，相當於17級風，風向為西南風。

㈡爭執事項：

1.原告等人是否為附表一所示船舶之海商法第21條第2項所定船舶所有人？

2.附表一所示船舶是否受有損害？受損範圍為何？受損金額為何？

3.倘附表一所示船舶受有損害，是否因被告系爭船舶碰撞所致？

4.被告就附表一所示船舶碰撞是否存在過失？

5.「惠順778」之斷纜意外（下稱系爭斷纜意外）是否屬不可抗力所致？而得適用海商法第95條之規定？

6.倘附表一所示船舶受有損害，是否原告等人未採取適當防颱措施，以避免損害發生或擴大？

五、本院之判斷：

㈠「因故意或過失，不法侵害他人之權利者，負損害賠償責任」，民法第184條第1項前段定有明文。又「碰撞係因於一船舶之過失所致者，由該船舶負損害賠償責任」，海商法第96條定有明文。查此2條文均以行為人或船舶對於損害之發

生、碰撞之產生存在過失，為發生損害賠償責任之前提。是此2條文均為過失責任之規定，依照民事訴訟法第277條之規定，應由主張被告負有過失責任之原告負擔舉證證明被告就系爭斷纜意外、系爭船舶之漂移存在過失之責任。

㈡關於系爭船舶是否已就前開時間之氣象狀況為符合常規或充份之固定準備乙節，經本院將現有之現場事故照片、交通部航港局中部港務中心海事檢查報告書等資料送請中華海事鑑定社鑑定，並請其參酌中央氣象局於事故發生時之氣象資料作為判斷依據。其鑑定結果略以：根據中央氣象局發布之颱風動態資料，可知莫蘭蒂颱風之颱風中心最高風速為60m/s，金門氣象站在105年9月15日凌晨3時測得之最大瞬間風速則為17級(61.7m/s)。而依照系爭船舶在港內的停泊圖，可知當南風吹向系爭船舶水線以上結構時，船舶所受風壓最大，將使船舶受風力推離岸邊，此時船舶的纜繩將產生束縛力防止船舶被吹離。又系爭船舶中以惠順778號船舷側所受風壓最大，且該船舶之船舷側面向南方，故以惠順778號船舶朝南向之船舷側面所受風壓為系爭船舶所受風力最大壓力。依照惠順778號船舶之船側繪製圖，該船最大受風面基約601.4平方公尺，另依照英國航海協會發行之船舶操作指引書刊，每1000平方公尺所受之風壓(噸)=風速$(m/s)^2/18$。套用至本案，可得知惠順778號船舶承受最大風壓約為120噸{計算式：$60(m/s)^2/18$x600(平方公尺)/1000(平方公尺)=120噸}。參考交通部航港局中部港務中心海事檢查報告書，颱風前被告已將惠順778號船舶加強繫纜，並使用直徑10公分纜繩15條、直徑15公分纜繩4條，合計19條纜繩繫於岸上繫樁。而參照惠順778號船舶原繫泊碼頭殘餘的斷纜照片，可知其使用之纜繩可能是植物纖維或是人造纖維。利用系爭船舶的繫泊配置、纜繩常見之破斷力數據，帶入束縛力之計算公式{R_H=S(纜繩的破斷力)x$\cos\varphi$(垂直面之夾角，即碼頭與惠順778號船舶之高低差)x$\sin\theta$(纜繩與船舶縱向舯線之夾角)}，可計算出惠順778號船舶所用纜繩之橫向束縛力(有效

束縛船舶的力)約為824.1噸，考量使用之纜繩可能非全新，束縛力可能減損、每條纜繩可能鬆緊不一導致吃力不均勻、當時系爭船舶綁在一起成為一船隊群，在颱風期間互相拉扯可能造成惠順778號船舶的纜繩受到額外之離岸拉力等因素，假設減損前開束縛力之50%，其餘束縛力仍為412噸，大於以最大風速以最不利方向吹向惠順778號船舶所受之風壓(120噸)。是如被告所稱纜繩尺寸、數量均正確，則檢定人認為被告已經對系爭船舶之固定做有充分準備等語，此有中華海事鑑定社110年9月15日檢定報告書在卷可參(見本院卷外放之鑑定報告書第11頁至第15頁)。上開鑑定報告已參酌現有事證並根據鑑定人之專業智識做出鑑定結論，鑑定及判斷之過程、結論均無顯然違背客觀事證或經驗、論理法則之處，此鑑定結論尚屬有據。由此鑑定結論，該鑑定報告係認定被告在莫蘭蒂颱風來襲前，已就系爭船舶之繫纜做出加固，且被告就系爭船舶之加固程度已屬充份，於正常情況下應足以抵禦莫蘭蒂颱風所帶來之風壓。被告既已在事前作出足夠之加強繫纜、避免系爭船舶漂移之工作，即難認被告有何疏於防範而違反注意義務之情事，是雖系爭斷纜意外發生，但尚無從認被告就該意外之發生存在如何之故意、過失。

㈢原告雖指稱：前開鑑定報告並未就惠順778號船舶是否有按照規定係用新纜或鋼絲纜、留守人員的部分是否有足夠充分等節做判斷、再者總噸位未達1萬噸的船舶，首尾繫纜應至少各應為5條，本件總共19條，系爭船舶也沒有達到此項要求，再者鑑定報告純粹以風力判斷，但依照交通部運輸研究所相關資料，斷纜的判斷尚需要考慮船型、船舶吃水深度、漲落潮汐的變化、船舶於碼頭的相對位置、浪湧搖盪等因素，鑑定報告就此部分有所缺漏等語(見本院卷二第419頁)。

㈣然查，「…1.泊港之各船除應換用新纜或鋼絲纜繫泊外，靠泊碼頭應加防颱纜，必要時另以錨鍊加強繫於碼頭2.停泊船

泊應有足夠之人員留守，並有高級船員留船，俾有足以操作船舶航行及應付緊急事變之能力…」，被告所簽定之入港避颱切結書定有明文(見本院卷二第187頁至第193頁)。於105年9月13日、14日經金門縣港務處行因應颱風作業自主檢查時，於檢查表中針對船泊新纜繫泊1項除有勾選外，尚備註「使用既有纜繩」等語，此有金門縣港務處105年9月13、14日「因應颱風作業」自主檢查表在卷可參(見本院卷二第177頁)，是系爭船舶於繫纜時，是否使用新纜繩繫泊固非無疑。然一來該表應係金門縣港務處針對停泊之船泊所做之整體檢查，並非針對被告所做之單一檢查，再者也無從認定所謂既有纜繩之購入、使用之時間及情況，是也無從憑藉該表認定被告所使用之纜繩即非新購置者，或與新購置者在性能上有所落差。此外，前開鑑定報告也表明縱將船泊繫纜之束縛力減半，也足以應對現場之風壓，則縱被告確未換用新纜，但此一注意義務之違反是否足生系爭斷纜意外，即仍屬有疑。

㈤至於原告稱總噸位未達1萬噸的船舶，首尾繫纜應至少各應為5條，本件總共19條等語，惟此乃臺中港、高雄港之防颱作業規定中所要求者，金門港則無此規範，此有前開鑑定報告在卷可參(見前開鑑定報告第5頁至第8頁)，卷內也別無事證足證前開首尾繫纜應至少各為5條已在我國形成跨地區適用之習慣，尚無從認定金門港之防颱應適用前開規範，加上卷內亦無事證證明被告有違反該義務之具體行為，也難認被告有因此違反如何之注意義務。

㈥此外，前開鑑定報告中，雖未就留守人員、潮汐之作用等因素參酌判斷，然此等因素就系爭斷纜意外之影響程度為何、是否足以推翻前開鑑定報告之結論，仍應由主張鑑定報告不可信之原告負擔舉證及說明之責。再者，就算前開鑑定報告確實不可信，但此至多也僅使被告針對系爭斷纜意外是否存在過失乙節回歸於事實不明之狀態，非謂因該鑑定報告不足採信，即能認被告就系爭斷纜意外之發生存在過失。本件仍

需由原告指出並舉證證明被告違反如何之注意義務、並如何導致系爭斷纜意外之發生。惟本件並無其他證據足資證明被告就系爭斷纜意外之發生，有違反如何之注意義務，以及該注意義務之違反與系爭斷纜意外間存在如何之過失，是縱使前開鑑定報告不可信，本件仍難為對原告有利之認定，即無從認定被告存在過失。

㈦從而，本件依照卷內之事證，尚難認被告就系爭斷纜意外之發生存在如何之過失，是原告依照民法第184條第1項前段、海商法第96條規定對被告請求損害賠償即屬無據。又本件原告之主張已無理由，則其餘爭點就本件判決之結論已無影響，爰不另行贅論，並此附明。

六、綜上所述，依民法第184條第1項前段、海商法第96條之規定，請求被告賠償原告15人之損害均屬無理由，應予駁回。原告假執行之聲請失所附麗，應併駁回之。

七、本件事證已臻明確，兩造其餘之攻擊防禦方法及所提出之證據，經核與判決之結果不生影響，爰不逐一論述，併此敘明。

八、訴訟費用負擔之依據：民事訴訟法第78條、第85條第2項、第86條第1項。

中　　華　　民　　國　　111　　年　　5　　月　　24　　日

民事第二庭　　法　官　蔡旻穎

以上正本係照原本作成。

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(須附繕本)。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　　111　　年　　5　　月　　24　　日

書記官　黃鼎鈞

附表一：

編號	原告姓名	船　　名	漁船統一編號	原　　因	請求金額（新臺幣）	備註
1.	洪俊揚	雨葳號	CTS-3822	漁船船體主機沉沒失蹤	49萬	失蹤
2.	洪建福	滿漁號	CT0-3762	船沉沒主機、衛星壞損已撈起、且自行僱吊車吊起	90萬	翻覆
		金豐八號	CTS-5537	船沉沒船體、主機、起網機、	50萬	翻覆

				衛星壞損已撈起已自行僱吊車吊起		
		金豐85號	CTS-9136	船翻覆主機、衛星壞損已自行僱吊車吊起	131萬	翻覆
		金豐99號	CTS-8569	船體破損主機、衛星儀器壞損已自行僱吊車吊起	25萬	破損
3.	蔡麗芬	順發1號	CTS-5661	船翻覆船體破損主機、衛星儀器失蹤船已自行僱吊車吊起	59萬	翻覆
4.	楊榮發	渤海1號	CTS-6788	船翻覆船體破損主機、衛星儀器壞損已自行僱吊車吊起	74萬	翻覆
		立揚1號	CTS-9255	船翻覆船體破損主機、衛星儀器壞損已自行僱吊車吊起	136萬	翻覆
		立揚99號	CT0-9259	船體破損主機、衛星儀器壞損已自行僱吊車吊起	10萬	破損
5.	許吟銓	海明三號	CTS-7698	船翻覆船體破損、衛星儀器失蹤、主機壞損已自行僱吊車吊起	47萬	翻覆
6.	李文堅	宏昇號	CTS-7762	船翻覆破損主機、衛星壞損已自行僱吊車吊起	20萬	翻覆
7.	邱素珍	協洋1號	CTS-8444	船翻覆船體破損、衛星儀器失蹤、主機壞損已自行僱吊車吊起	24萬5000	翻覆
8.	徐正考	金鶯1號	CTS-9071	船翻覆船體破損主機、衛星儀器壞損已自行僱吊車吊起	109萬	翻覆
9.	陳其發	金順發88號	CTS-9183	船翻覆船體破損主機、衛星儀器壞損已自行僱吊車吊起	20萬	翻覆
10.	洪成進	金豐九號	CTS-9358	船翻覆船體破損主機、衛星儀器壞損已自行僱吊車吊起	20萬	翻覆
11.	李季衡	金源泰號	CTS-9386	船翻覆破損主機、衛星儀器壞損已自行僱吊車吊起	86萬	翻覆
12.	洪光照	金豐6號	CTR-KM0067	船翻覆破損主機壞損	66萬	翻覆
13.	吳紹志	海誠99號	CT1-7871	船體破損主機、衛星儀器壞損已自行僱吊車吊起	55萬	破損
		海誠號	CT0-8596	船體破損進水已自行僱吊車吊起	15萬	破損
14.	盧承國	金城號	CT0-7973	主機、衛星儀器壞損	73萬	破損
15.	陳琇娟	漁滿載1號	CT0-9257	船頭、船尾破損已自行僱吊車吊起	15萬	破損
				總計	1174萬5000元	