

臺灣高雄地方法院民事判決

111年度訴字第1288號

原告 陳成娣

訴訟代理人 何華修

楊申田律師

何宗翰律師

被告 高旗旅行社股份有限公司

法定代理人 鍾嘉村

訴訟代理人 利美利律師

被告 蔡坤輝

訴訟代理人 羅鼎城律師

被告 龍鴻航業股份有限公司

法定代理人 田貴寶

被告 曾正宗

上二人共同

訴訟代理人 張志堅律師

上列當事人間請求損害賠償事件，本院於民國115 年6 月4 日言詞辯論終結，判決如下：

主 文

被告龍鴻航業股份有限公司、曾正宗應連帶給付原告新臺幣壹佰參拾捌萬伍仟陸佰貳拾捌元，及自民國一百一十一年九月六日起至清償日止，按週年利率百分之五計算之利息。

被告高旗旅行社股份有限公司應給付原告新臺幣壹佰參拾捌萬伍仟陸佰貳拾捌元，及自民國一百一十二年十二月一日起至清償日止，按週年利率百分之五計算之利息。

前二項所命給付，如任一被告已為全部或一部給付，其他被告於其給付範圍內同免給付義務。

原告其餘之訴駁回。

訴訟費用由被告龍鴻航業股份有限公司、曾正宗、高旗旅行社股

份有限公司連帶負擔百分之十七，餘由原告負擔。

本判決第一、二項於原告以新臺幣肆拾陸萬貳仟元供擔保後，得假執行。但被告龍鴻航業股份有限公司、曾正宗、高旗旅行社股份有限公司如以新臺幣壹佰參拾捌萬伍仟陸佰貳拾捌元為原告預供擔保，得免為假執行。

原告其餘假執行之聲請駁回。

事實及理由

壹、程序事項：

一、按訴狀送達後，原告不得將原訴變更或追加他訴，但請求之基礎事實同一者、擴張或減縮應受判決事項之聲明者，不在此限，民事訴訟法第255條第1項第2、3款分別定有明文。又所謂請求之基礎事實同一，係指變更或追加之訴與原訴之原因事實，有其社會事實上之共通性及關聯性，而就原請求所主張之事實及證據資料，於變更或追加之訴得加以利用，且無害於他造當事人程序權之保障，俾符訴訟經濟。

二、經查：本件原告起訴時訴之聲明為：(一)被告蔡坤輝、龍鴻航業股份有限公司（下稱龍鴻公司）、曾正宗應連帶給付原告新臺幣（下同）4,409,636元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按週年利率5%計算之利息；(二)被告蔡坤輝、高旗旅行社股份有限公司（下稱高旗旅行社公司）應連帶給付原告4,409,636元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按週年利率5%計算之利息；(三)被告龍鴻公司、曾正宗應連帶給付原告4,409,636元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按週年利率5%計算之利息；(四)前項給付中，有任一項之被告已為給付者，其餘被告於給付範圍內同免給付責任；(五)願供擔保，請准宣告假執行。（見本院審訴卷第301至302頁）。嗣原告於民國112年3月1日提出民事變更訴之聲明暨準備(二)狀及於同年月7日言詞辯論期日，將前開請求中關於蔡坤輝、龍鴻公司及曾正宗部分，調整為各應給付原告4,409,636元本息（見本院訴字卷(一)第228、255至256頁），又於同年11月24日以民事訴之追加狀追加高旗

旅行社公司應單獨給付原告4,409,636元本息之請求（見本院訴字卷(一)第426頁），復於113年7月31日以民事準備(五)暨訴之追加狀及於同年8月6日言詞辯論期日主張本件有消費者保護法（下稱消保法）第51條適用（見本院訴字卷(二)第176至177、199頁），並於同年9月19日以民事訴之聲明追加暨減縮狀減縮損害賠償之請求金額為3,311,581元，同時追加請求龍鴻公司、高旗旅行社公司應連帶給付4,967,372元本息之懲罰性賠償金（見本院訴字卷(二)第258至259頁）。

三、原告前開各次變更、追加及減縮，均係本於110年3月23日後壁湖至蘭嶼航程中所生之同一船舶事故、原告所受傷害及其後損害，據此主張不同被告應負之契約、侵權行為、僱用人或消費者保護責任，各項請求之主要事實與證據資料間具有高度共通性及關聯性，是原告所為前開變更、追加及減縮，核與民事訴訟法第255條第1項第2、3款規定相符，均應予准許。

貳、實體事項：

一、原告主張：

(一)原告報名參加高旗旅行社公司所舉辦之110年3月23日至25日蘭嶼3天2夜旅遊行程（下稱系爭旅遊行程），並繳納旅費8,500元，高旗旅行社公司未提供書面旅遊契約、行程名稱或詳細行程規劃供原告審閱、簽立，僅表示行程中之交通、食宿及其他旅遊安排均由該公司負責，而系爭旅遊行程連同原告約有44名團員，蔡坤輝則受高旗旅行社公司指派，擔任領隊兼導遊。嗣於系爭旅遊行程第一日即110年3月23日中午，蔡坤輝代團員購買船票後，原告與其他團員搭乘龍鴻公司所屬、由曾正宗擔任船長駕駛之「綠島之晟」船舶（下稱系爭船舶），自屏東後壁湖港前往蘭嶼，然自登船至航行期間，均無人說明搭船安全注意事項、救生設備及逃生出入口位置、海象狀況、船舶遇有風浪時應採取之保護措施，亦未要求或確認乘客全程繫妥安全帶，原告原坐於座位並繫有

01 安全帶，惟系爭船舶航行期間，因海象轉趨惡劣、風浪劇烈
02 曾正宗仍高速航行，致船身劇烈上下搖晃，原告因感到不
03 適欲嘔吐，遂解開安全帶並起身取用座位前方走道之垃圾桶
04 在返回座位、尚未重新繫妥安全帶之際，因船舶劇烈搖晃
05 而遭拋離座位，臀部重摔於座椅（下稱系爭事故），當場感
06 到下背劇痛及雙下肢麻木無力，無法自行活動，蔡坤輝卻未
07 即時前來處理或照護；待系爭船舶抵達蘭嶼後，原告經送往
08 蘭嶼衛生所檢傷，因傷勢較重，經建議返回臺灣本島治療，
09 蔡坤輝以仍須帶領旅遊行程為由，未陪同原告就醫，原告其
10 後搭乘飛機前往臺東，再經救護車送至臺東馬偕醫院，並轉
11 送長庚醫療財團法人高雄長庚紀念醫院（下稱高雄長庚醫院
12 ），經診斷受有第一腰椎爆裂性骨折、胸椎第十二節壓迫性
13 骨折、雙下肢無力及神經性排尿障礙等傷害（下稱系爭傷害
14 ），於110年3月24日接受手術，住院至同年4月24日出院
15 其後仍須持續復健、追蹤治療，並遺有胸腰椎活動受限、
16 雙足趾僵硬、下肢神經功能受損及排尿障礙等永久性障害。

17 (二)各被告之責任基礎：

- 18 1.曾正宗身為系爭船舶船長，對航行安全及船上乘客之生命、
19 身體安全負有注意義務，於出航前本應確認當日天候、海象
20 及船舶航行限制，於航行中亦應依海象調整船速，並指示船
21 員向乘客說明安全事項、督促乘客使用安全帶，或於風浪增
22 大時採取必要之保護措施，惟曾正宗未依當日海象及系爭船
23 舶航行限制妥適決定是否出航或調整航速，亦未使乘客獲得
24 必要之安全警示及協助，已違反船員服務規則第21條、第26
25 條、船員法第58條、第67條等規定；又系爭船舶係船體材質
26 為鋁合金之客船，系爭船舶出航前，曾正宗應確實檢查當日
27 天候、海象等條件是否符合系爭船舶航行限制規定，其卻未
28 確實檢查，且於當日海象已明顯超過系爭船舶航行限制下逕
29 予出航，實存在重大過失，亦有違反鋁合金客船管理要點規
30 定之情形；另系爭事故發生後，其未即時採取返航、求援或
31 其他適當醫療應變措施，致原告就醫延誤，應認有注意義務

之違反，是曾正宗就原告因系爭事故傷害之結果，應依民法第184條第1項前段、第2項等規定負侵權行為損害賠償責任。

2. 龍鴻公司係提供海上旅客運送服務之企業經營者，與原告間成立旅客運送契約，其應使所提供之船舶運送服務符合通常可合理期待之安全性，且對於風浪可能造成乘客碰撞、跌倒或受傷之危險，應於船票、船艙或座椅附近為明顯警示，告知乘客繫妥安全帶、握緊扶手或採取其他防護措施，亦應備有適當之緊急處理機制，惟龍鴻公司未為上開警示、說明及安全措施，且未配置足額船員，應依國內固定航線載客船舶乘客運送定型化契約第6條、消保法第7條、第51條、民法第184條第1項前段、第2項負損害賠償責任，另針對其受僱船長曾正宗執行職務所生過失，則應依民法第188條第1項前段與曾正宗負連帶賠償責任。

3. 蔡坤輝既為高旗旅行社公司所派任之領隊兼導遊，對團員負有旅遊安全維護及傷病旅客照護之義務，卻未於登船前或航行中說明安全事項、督促團員繫妥安全帶或於風浪增大時採取防護措施，於原告受傷後亦未妥為照護、協助就醫，違反旅行業管理規則、導遊人員管理規則，應依民法第184條第1項前段及第2項負侵權行為損害賠償責任。

4. 高旗旅行社公司就其受僱領隊蔡坤輝執行職務之過失，應依民法第188條第1項前段與蔡坤輝負連帶賠償責任；又龍鴻公司係高旗旅行社公司為履行旅遊契約所使用之履行輔助人，因龍鴻公司所指派船長曾正宗於駕駛系爭船舶期間未依系爭船舶容許速度駕駛船舶之情事，有未盡船員法、船員服務規則及系爭船舶船速限制規範其應盡注意義務之過失，致原告受有系爭傷害，高旗旅行社公司應依民法第224條規定，就其等之可歸責事由負同一責任，是高旗旅行社應依民法第224條、第227條第2項、第227條之1及消保法第7條之規定，就原告之傷害結果負賠償責任。

5. 蔡坤輝、曾正宗、龍鴻公司及高旗旅行社公司各有前開違反

01 義務之行為，且其等行為均為系爭事故及原告受傷之共同原
02 因，自應分別對原告所受損害負賠償責任。又蔡坤輝係受高
03 旗旅行社公司僱用擔任系爭旅遊行程之領隊兼導遊，並於執
04 行該職務時有前述侵權行為；曾正宗係受僱於龍鴻公司擔任
05 系爭船舶船長，並於執行船長職務時有前述侵權行為，高旗
06 旅行社公司、龍鴻公司應分別依民法第188 條第1 項規定，
07 與蔡坤輝、曾正宗負連帶賠償責任。上開各被告，或基於侵
08 權行為，或基於運送契約及消保法，或基於僱用人責任，就
09 原告因系爭事故所受同一損害各負賠償責任，各該責任本於
10 不同之債之發生原因而並存，其賠償目的同為填補同一損害
11 ，應屬不真正連帶關係，是任一被告已為給付者，其餘被告
12 於原告已受填補之範圍內同免給付義務。

13 6.另龍鴻公司未配置足額船員、未設置必要安全警示及緊急處
14 理措施，其所屬船長復有未依海象及船舶航行限制妥適航行
15 之情形；高旗旅行社公司則未妥適安排旅遊行程及海上交通
16 服務，蔡坤輝亦未盡領隊、導遊之安全維護及照護義務，均
17 屬重大過失，原告自得另依消保法第7 條、第51條規定，請
18 求龍鴻公司及高旗旅行社公司就前開損害連帶給付1.5倍之
19 懲罰性賠償金。

20 (三)損害賠償範圍：

- 21 1.醫療、醫療器材、轉院及後續治療費用共149,224元。
22 2.已支出之回診、復健交通費279,860 元，以及自113 年起至
23 80歲止預計回診及復健之將來交通費446,700 元，合計726,
24 560元。
25 3.住院期間全日看護費80,000 元、出院後6 個月專人照護費4
26 57,500元，以及居家照護費12,617 元，合計550,117 元。
27 4.事故後1 個月不能工作損失25,250元；另原告於事故發生時
28 71歲（此係原告主張），原從事農業工作，經鑑定勞動能力
29 減損53%，以每月25,250元計算至80歲止，扣除中間利息後
30 ，請求勞動能力減損1,260,430元，合計1,285,680元。
31 5.非財產上損害賠償600,000 元，以上合計3,311,581元。

01 6.另龍鴻公司、高旗旅行社公司就上開行為屬重大過失，應依
02 消保法第7 條、第51條規定，就原告損害3,311,581 元另連
03 帶給付1.5倍即4,967,372元之懲罰性賠償金。

04 (四)為此，爰依民法第184 條第1 項前段、第2 項、第185 條、
05 第188 條、第224 條、第227 條第2 項、第227 條之1 、旅
06 客運送契約及消保法第7 條、第51條等規定提起本件訴訟等
07 語。並聲明：

08 1.蔡坤輝、龍鴻公司、曾正宗應各給付原告3,311,581 元，及
09 自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按週年利率5 %計算
10 之利息。

11 2.高旗旅行社公司應給付原告3,311,581 元，及自民事訴之追
12 加狀繕本送達翌日起至清償日止，按週年利率5 %計算之利
13 息。

14 3.蔡坤輝、高旗旅行社公司應連帶給付原告3,311,581 元，及
15 自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按週年利率5 %計算
16 之利息。

17 4.龍鴻公司、曾正宗應連帶給付原告3,311,581元，及自起訴
18 狀繕本送達翌日起至清償日止，按週年利率5 %計算之利
19 息。

20 5.前開第1 至第4 項之填補性損害賠償請求，如任一被告已為
21 給付，其餘被告於已給付範圍內免給付義務。

22 6.龍鴻公司、高旗旅行社公司應連帶給付原告4,967,372 元，
23 及自113 年7 月31日民事準備(五)暨訴之追加狀繕本送達翌日
24 起至清償日止，按週年利率5 %計算之利息。

25 7.願供擔保，請准宣告假執行。

26 二、被告則以：

27 (一)龍鴻公司、曾正宗共同以：

28 1.系爭船舶為一般客船，非高速船，並無高速船管理規則之適
29 用，且系爭船舶各座位均設有安全帶，於航行前均由船員在
30 船艙電視播放交通部航港局製播之搭乘載客船舶安全須知，
31 說明乘客搭船時應注意之安全事項，船長亦會以廣播提醒乘

客全程繫妥安全帶、非有必要勿任意離開座位，以維航行安全，是龍鴻公司已就旅客乘船安全採取合理必要之防護及警示措施，並無違反消保法第7條所定安全性及警告標示義務之情形。又系爭船舶乃係於太平洋上航行，並非內水，航行當日雖有風浪，然並無主管機關禁止航行之公告，亦無船舶不適航或不得航行之情形，曾正宗依當時海象、航線、船舶性能及船長專業判斷執行航行勤務，並無超速、航向選擇不當、未依海象採取適當操船措施或其他駕駛過失，原告所稱遭船舶劇烈搖晃拋離座位而受傷，與實際情形不符；本件原告實係因暈船不適，自行解開安全帶起身欲取垃圾桶或嘔吐袋，未請船員或鄰座乘客協助，即於船舶正常航行中因船身起伏跌坐回座位而受傷，縱認原告所受傷害與系爭航行有關，亦係原告未持續繫妥安全帶、未避免於航行中自行離座所致，與龍鴻公司之船舶設備、船員配置及曾正宗之駕駛行為間均無相當因果關係。

2.原告於系爭事故前已有腰椎病變、腰椎第2、3節楔形變形、舊壓迫性骨折、老年性骨質疏鬆症、坐骨神經痛及頸椎病變等情，並曾接受脊椎手術治療，原告本次傷勢之程度、神經壓迫、復原情形、照護需求及勞動能力減損，是否全部可歸因於系爭事故或係既往疾病、骨質疏鬆及退化性病變所致或加劇，均有疑義，原告應就其所請各項損害與系爭事故間具有相當因果關係負舉證責任，不能僅以事故後發現脊椎傷勢即逕認全部醫療、照護、工作損失及失能結果均由系爭事故所致。

3.曾正宗就船舶航行及操船具有相當專業裁量，原告未能證明其與龍鴻公司間有民法第188條所定僱用及指揮監督關係，縱認曾正宗於航行或管理船舶之行為有過失，龍鴻公司亦得依海商法第79條準用第69條第1款規定，就船長於航行或管理船舶行為所生之過失主張法定免責，是原告依民法第188條請求龍鴻公司負連帶損害賠償責任，並無理由。縱認龍鴻公司或曾正宗應負損害賠償責任，如本航線屬海商法第81條

01 所定實施旅客意外保險之特定航線，且系爭客票所載保險金
02 額為250 萬元，則原告得請求之損害賠償額亦應以該保險金
03 額為上限；另原告於明知己身有脊椎病變、骨質疏鬆及易受
04 傷風險之情況下，仍於船舶航行、海象不佳時解開安全帶離
05 開座位，且未先請求船員協助，就損害之發生或擴大顯與有
06 過失，應依民法第217 條規定減輕或免除被告之賠償責任。

07 (二)蔡坤輝則以：

08 系爭旅遊行程係原告及其他團員自行籌辦之親友旅遊，蔡坤
09 輝僅應團員委託擔任聯絡窗口，代為聯繫遊覽車、保險及部
10 分行程安排，並未以旅遊服務為營業而向團員收取旅遊費用
11 ，亦未從中獲取報酬或利潤。又蔡坤輝非高旗旅行社公司所
12 派任之領隊、導遊或受僱人，高旗旅行社公司亦未指派其處
13 理系爭旅遊行程，是蔡坤輝及高旗旅行社公司均非民法第51
14 4 條之1 所定之旅遊營業人，無提供旅遊定型化契約、行程
15 名稱或完整行程規劃供團員簽訂之義務。另原告及其他團員
16 登船前後，蔡坤輝及船公司人員已說明搭船注意事項、救生
17 設備放置位置及使用方法、緊急事故處理方式、逃生出入口
18 位置及當時海象，並要求團員全程繫妥安全帶、避免於航行
19 中任意走動，且於原告受傷後，蔡坤輝亦未置之不理，未因
20 需繼續帶領行程而拒絕陪同或協助就醫，更於知悉系爭事故
21 後即協助聯繫醫療救助及後續處置，並無怠於履行受託事務
22 或延誤送醫情事；況原告所受傷害如係因其未繫妥安全帶、
23 於航行途中自行起身所致，或因其既有脊椎病變及骨質疏鬆
24 而加重，即非可歸責於蔡坤輝之事由，原告復未證明蔡坤輝
25 有何違反保護他人法律、注意義務或受託人善良管理人注意
26 義務之行為，其依民法第184 條第1 項前段、第2 項請求蔡
27 坤輝負損害賠償責任，並無理由。

28 (三)高旗旅行社公司則以：

29 系爭旅遊行程係高雄市杉林區里民及親友自行籌辦，高旗旅
30 行社公司並未招攬團員、規劃蘭嶼行程、安排船票、食宿、
31 導遊或島上交通，亦未收取原告所稱8,500元旅費或其他全

01 程旅遊費用，蔡坤輝僅向高旗旅行社公司洽詢遊覽車接駁及
02 旅遊保險事宜，高旗旅行社公司因而代為安排高雄客運遊覽
03 車於去、回程接駁，並代收、代付車資及保費，除上開代辦
04 事項外，未就系爭旅遊行程收取報酬，亦未參與後續行程。
05 又蔡坤輝並非高旗旅行社公司之受僱人或受指派處理系爭旅
06 遊行程之人，高旗旅行社公司未就該行程對外表示為主辦旅
07 行社，更未承諾負責原告所稱全部交通、食宿及旅遊安排，
08 高旗旅行社公司於事故後通知保險公司辦理理賠，僅係就代
09 辦投保事項協助處理，不能據此推認高旗旅行社公司為系爭
10 旅遊行程之主辦人、旅遊營業人或應負旅遊契約責任之人。
11 從而，高旗旅行社公司既未提供系爭旅遊服務，自非消保法
12 第7條所稱提供服務之企業經營者，亦不因蔡坤輝之行為而
13 成立民法第224條之履行輔助人責任，原告執此請求高旗旅
14 行社公司負損害賠償責任，均無理由。

15 (四)關於損害項目及金額，被告均以：

- 16 1.不爭執原告已支出醫療費115,738元、醫療器材費17,795元
17 及轉院費10,000元；就看護費部分，僅就已提出單據之住院
18 看護費79,000元及居家照護費12,617元之形式真正及實際支
19 出不爭執，其餘看護費未見提出單據、醫囑或診斷證明，不
20 足證明有全日看護或長期看護之必要，均應駁回；原告請求
21 之交通費47,900元，未提出計程車收據、就醫紀錄或其他資
22 料證明支出必要及金額，亦不足採。
- 23 2.原告主張不能工作損失及勞動能力減損部分，未能證明其於
24 事故前有持續、穩定從事農務及每月取得25,250元收入之事
25 實，且依原告提出之帳戶資料，108年農田休耕補助款為2
26 4,233元，109年、110年稻作收入分別為97,575元、93,44
27 9元，如認該等收入為原告及其配偶共同農作所得，原告個
28 人每年實際農作收益至多約47,750元。縱原告未實際耕作，
29 仍可能取得休耕補助，故其因不能從事農務所生之實際收入
30 損失，至多應以扣除可得休耕補助後之差額計算，即每年35
31 ,633.5元，約每月2,969元，不能逕以基本工資作為計算基

01 礎。至於勞動能力減損部分，原告於事故發生時已逾71歲，
02 未提出事故前仍持續從事農務、工作內容、工作期間、實際
03 報酬或收入減損之具體證據，自難認其有以基本工資計算之
04 勞動能力減損；縱認原告受有勞動能力減損，亦應以其事故
05 前實際可得農作收入為計算基礎，高旗旅行社公司並主張原
06 告勞動能力減損之請求期間應更正為自110年4月25日起至
07 119年9月9日止。

08 3.原告請求精神慰撫金200萬元，與系爭事故情節、雙方經濟
09 狀況及原告既有疾病情形不相當，應予酌減。

10 (五)被告並均聲明：1.原告之訴駁回；2.如受不利判決，願供擔
11 保請准免為假執行。

12 三、兩造不爭執事項（見本院訴字卷(三)第142至143頁）：

13 (一)原告有參加系爭旅遊行程，系爭旅遊行程團員含原告共計44
14 人，原告繳納旅遊費8,500元。嗣於110年3月23日即系爭
15 旅遊行程第1日中午12時許在屏東後壁湖港，由蔡坤輝代系
16 爭旅遊行程團員購買由龍鴻公司營運往來屏東及蘭嶼之船班
17 後，原告及其他團員即搭乘曾正宗所駕駛、龍鴻公司所屬之
18 系爭船舶出發前往臺東蘭嶼開元港，出港時間為12時26分，
19 抵達臺東蘭嶼開元港時間為15時16分。

20 (二)於系爭船舶航行前，原告坐在座位上有繫上安全帶，然在系
21 爭船舶航行期間，有解開安全帶並移動位置之舉，嗣因臀部
22 受到撞擊而感到下背疼痛、下肢無力等情形（即系爭事故）
23 ，龍鴻公司人員有聯絡蘭嶼衛生所，並在系爭船舶抵達蘭嶼
24 後，由救護車將原告送往蘭嶼衛生所就醫，經蘭嶼衛生所人
25 員檢傷後建議原告回臺灣本島救治，原告當日搭乘德安航空
26 最後一班飛往臺東之班機，並於當日17時26分許返回臺灣本
27 島後，經救護車送往臺東馬偕醫院接受檢查及治療，醫師診
28 治後認原告係第一腰椎壓迫閉鎖性骨折且建議轉診，原告遂
29 於當日21時20分許搭乘救護車轉往高雄長庚醫院，於當日23
30 時許抵達高雄長庚醫院，經該院醫師評估受有第一腰椎爆裂
31 性骨折、胸椎第十二節壓迫性骨折併雙下肢無力及神經性排

01 尿障礙（即系爭傷害）。

02 (三)原告業已支出醫療費用115,738 元、醫療器材費17,795元、
03 轉院費10,000元、看護費用79,000元。

04 (四)原告有收受訴外人旺旺友聯產物保險股份有限公司（下稱旺
05 旺友聯產險公司）給付之醫療費用139,008 元，而該保險給
06 付係因高旗旅行社公司向旺旺友聯產險公司投保旅行業責任
07 保險所為之理賠。

08 (五)依高雄榮民總醫院113 年4 月24日高總管字第1131007070號
09 函暨鑑定報告書所載，原告因系爭傷害受有勞動能力減損53
10 %。

11 (六)交通部航港局於110 年3 月23日未就屏東後壁湖港至臺東開
12 元港之航線宣布停航，亦無禁止系爭船舶航行。

13 (七)系爭船舶於110 年3 月23日系爭事故之該次航班，航速如本
14 院訴字卷(一)第215 至218 頁所載，航行限制及最大容許船速
15 則如本院訴字(一)卷第219 頁所載；當日交通部中央氣象局之
16 蘭嶼浮標之觀測紀錄，相關波高、浪級如本院訴字卷(一)第40
17 3 至410 頁所載。

18 四、本院得心證之理由：

19 (一)龍鴻公司、曾正宗就原告所受傷害，應負損害賠償責任：

20 1.關於系爭船舶航行狀況、曾正宗操船過失及因果關係認定：

21 (1)按客船船長執行載客航行業務，除應遵守船舶法定航行限制
22 、船舶操作規範及主管機關航行安全要求外，並應依實際海
23 象、風浪、船舶受浪情形、船身俯仰與橫搖程度及乘客安全
24 狀況，採取合理之航速控制、航向調整、避浪或其他必要安
25 全措施，此項注意義務並非僅以船舶已具備法定安全設備，
26 或航前曾為一般安全宣導即可當然免除，船長仍應於實際航
27 行過程中持續依具體海況作成安全操船判斷。

28 (2)經查，交通部航港局112 年2 月2 日航東字第1123410161號
29 函文已就系爭船舶於110 年3 月23日全日船舶自動識別系統
30 即AIS 資料及船舶安全容許速度函覆本院（見本院訴字卷(一)
31 第213 至221 頁），由該函文內容可知，系爭船舶之最大容

許船速 (V_s) 係隨有義波高 ($H\frac{1}{3}$) 而變動，亦即有義波高0.0 $<H\frac{1}{3}\leq 0.2$ 時之最大容許船速為29節；0.2 $<H\frac{1}{3}\leq 1.0$ 時之最大容許船速為19.7節；1.0 $<H\frac{1}{3}\leq 1.5$ 時之最大容許船速為17節；1.5 $<H\frac{1}{3}\leq 2.5$ 時之最大容許船速為14節； $H\frac{1}{3}>2.5$ 時，應以低速航行尋找避難地。而最大容許船速係基於船舶性能、載客安全及風浪中船體受力風險所設之安全界限，目的在避免船舶於較差海象中仍以過高速度航行，致船身產生劇烈俯仰、拍擊或橫搖，進而增加乘客跌落、碰撞或受強烈衝擊之危險，是系爭船舶雖非高速船，亦不當然適用高速船管理規則，然仍應受其自身船舶航行限制及一般客船安全航行注意義務之拘束。另該函記載系爭船舶限制航行於最大風速17.1m/s即33 knots以下，乃係就得否出航所設之「風速」條件（英文對照為maximum wind speed limitation），並非船速限制，自不得逕以AIS 資料所示船舶航速與17.1m/s或33 knots相互比較。是本件判斷系爭船舶有無逾越安全船速限制，應以當時有義波高所對應之最大容許船速，與AIS 資料所示實際航速相互比對。

(3)次查，由交通部中央氣象局112 年7 月21日中象參字第1120009233號函暨所附蘭嶼浮標110年3月波浪逐時觀測紀錄表（見本院訴字卷(一)第401 至411 頁），可知鄰近鵝鑾鼻、蘭嶼及綠島之中央氣象局海象測站僅有蘭嶼浮標，卷內復無其他較接近系爭航路且足以逐時反映事故航行期間浪高之實測資料，則蘭嶼浮標逐時觀測紀錄，雖非精確呈現系爭船舶每一航行位置之即時浪況，仍為卷內最具客觀性及可採性之鄰近海象資料，足供作為判斷系爭事故航行時段海象狀況之主要依據。又依上開函文說明及浮標逐時紀錄，浪級分類為小浪0.6至1.5公尺、中浪1.5至2.5公尺、大浪以上為大於2.5公尺，而110 年3 月23日當日0 時至1 時之示性波高分別為2.82、2.56公尺，逾2.5 公尺屬大浪，中央氣象局並據以認定當日0 時至1 時為大浪；自同日2 時起至23時止，示性波高均在2.5 公尺以下，屬中浪，該局據以認定2 時至23時皆為

01 中浪（見本院訴字卷(一)第401、408頁）。準此，系爭船舶
02 於系爭事故航次所處海象，至少於事故發生之白天航行時段
03 應認屬中浪，即有義波高介於1.5公尺至2.5公尺間，依前
04 開所述標準，中浪條件下之最大容許船速即為14節。

05 (4)然而，依系爭船舶AIS 資料所示（見本院訴字卷(一)第215 至
06 218 頁），系爭船舶去程於110 年3 月23日12時30分起加速
07 ，12時30分航速為0.5節、12時32分為12.5節、12時34分為1
08 4.9節、12時36分為16.7節、12時38分為18.4節、12時40分
09 為18.9節、12時42分為18.7節、12時44分為19.4節、12時46
10 分為20.8節、12時48分為20.8節、12時50分為21.3節、12時
11 52分為20.3節、12時54分為20節，其後於13時6 分、13時8
12 分、13時10分、13時12分、13時14分、13時16分、13時18分
13 、13時20分、13時22分，亦分別有18.4節、17.6節、17.9
14 節、17.8節、17.6節、19.6節、18.8節、18.4節、21.2節之
15 航速紀錄，之後航行期間仍持續維持在18至23節，直至14時
16 58分許抵達蘭嶼後靜止停留，本件縱無從將原告受傷時點精
17 確特定至某一分鐘，仍足認系爭船舶於中浪海象下，離港後
18 多數實際航行時段均已超過前開所載14節之最大容許船速，
19 且非偶一瞬間之短暫超速，而係於相當期間內持續以明顯高
20 於中浪安全限制之速度航行。

21 (5)本判決審酌系爭船舶為載客船舶，且後壁湖至蘭嶼航線屬外
22 海航行，船長對於當時浪況、船舶受浪後可能產生之俯仰、
23 拍擊、急遽升降或不規則橫搖，以及乘客於船艙內可能因此
24 受強烈衝擊而受傷之危險，應有相當預見可能，況系爭船舶
25 之船級證書所載船速限制，既已明確將中浪條件下之最大容
26 許船速定為14節，並於備註中載明該航行限制曲線係根據船
27 體結構尺寸要求，船長於實際操作情況下，應考量乘客安全
28 適當降低船速，並遵守主管機關規定，則曾正宗於系爭事故
29 航次中，自應依當時中浪海象及系爭船舶受浪情形，適度降
30 低船速，並視需要調整航向、避開較大浪區或採取其他安全
31 操船措施，詎曾正宗於中浪海象下，仍使系爭船舶於離港後

多數航行時段以14節以上，甚至以18節至20餘節之速度航行，難認已盡客船船長依船舶航行限制及乘客安全需要審慎操船之注意義務。

(6)原告於110年3月23日搭乘龍鴻公司所屬、由曾正宗擔任船長之系爭船舶，自後壁湖前往蘭嶼，於航行途中因系爭船舶受風浪影響劇烈起伏，因臀部受到撞擊而感到下背疼痛、下肢無力等情形，嗣經送醫診斷受有系爭傷害，此為兩造所不爭執（上開不爭執事項(二)），衡諸一般經驗法則，客船於中浪海象中以超過船級證書限制之速度受浪航行，足以增加船體拍擊、急遽上升下墜及乘客受垂直或側向衝擊之風險。原告所受脊椎爆裂性骨折等傷勢，亦與強烈垂直衝擊、跌坐或重摔之傷害機轉相符，是曾正宗未依系爭船舶船級證書所載航行限制及實際海象，適度降低船速、調整航向或採取其他避險措施之過失，與原告前開傷害間應認具有相當因果關係。至龍鴻公司、曾正宗雖抗辯系爭船舶滿載116人，僅原告1人受有此等傷害云云，惟相當因果關係之判斷，並不以同一危險必然造成全體乘客均受同等傷害為必要，其餘乘客是否受有同程度傷害，可能受其座位位置、安全帶是否持續繫妥、當時姿勢、重心、抓握支撐、對顛簸之即時反應及個人身體狀況等因素影響，尚不得僅以全船其他乘客未發生同等傷害，即反推系爭船舶超過安全船速限制之航行與原告傷害間無相當因果關係。

(7)龍鴻公司、曾正宗雖另抗辯系爭船舶並非高速船，不適用高速船管理規則，且系爭船舶座椅均設有安全帶，功能正常，開航前亦有播放交通部航港局製播之「搭乘載客船舶安全須知」影片，並由船長廣播要求旅客全程配戴安全帶、非必要勿隨意走動云云。惟本判決認定曾正宗有前述操船過失，並非以系爭船舶屬高速船或適用高速船管理規則為前提，而係依系爭船舶自身船級證書所載航行限制、中央氣象局蘭嶼浮標逐時海象資料及AIS實際航速紀錄綜合判斷。又原告起訴時雖曾主張系爭船舶未設安全帶（見本院審訴卷第13頁），

然於第一次言詞辯論期日經提示原證3 照片後，已表示：以照片為主，可能係當事人記憶有落差，系爭船舶確實有設置安全帶乙節不再爭執等語在卷（見本院訴字卷(一)第98頁），是系爭船舶確有設置安全帶無疑，然安全帶設置及一般安全宣導，固屬降低乘客受傷風險之必要措施，但其功能在於使乘客知悉並遵守通常航行中之安全注意事項，並非使船長得不問實際海象、船舶航行限制及乘客安全需要，仍以超過安全船速限制之方式受浪航行；換言之，船長之安全操船義務與乘客之乘坐安全注意義務係併行存在，並非互相排斥，縱認原告於航行期間曾因暈船嘔吐或取用垃圾桶而解開安全帶、移動位置，此亦應於民法第217 條與有過失及損害分擔階段予以審酌（詳下述），尚不足以當然阻斷曾正宗於中浪海象下未依系爭船舶最大容許船速適當降低航速之操船過失，暨與原告受傷結果間之相當因果關係，亦不能據以完全免除龍鴻公司作為旅客運送人及僱用人之責任。

(8)至原告另主張曾正宗違反船員法、船員服務規則所定船長維護船舶及乘客安全義務，並有未向乘客充分說明搭船安全事項、救生設備位置及使用方法、緊急事故應變方法、逃生出口位置、即時航行海象，亦未要求或督促乘客全程繫妥安全帶、確認乘客是否執行等情，應另負損害賠償責任云云。然而，證人即同為系爭旅遊行程參加者劉茂盛到庭證稱：船上人員有說前五排安全帶要繫，原告坐在第一排等語（見本院訴字卷(一)第101 頁），證人即同為系爭旅遊行程參加者吳辛西到庭證述：船上服務人員有說第一排到第五排都要繫安全帶，航行過程中儘量不要站起來，我坐在第七排，原告坐在前面二、三排那邊等語（見本院訴字卷(一)第106 頁），證人即同為系爭旅遊行程參加者王茹鏡亦證稱：船舶出發之前，導遊或船上工作人員有要求旅客繫上安全帶，且座位前方有張貼繫上安全帶之警語，上船坐好後亦有說明要繫上安全帶等語（見本院訴字卷(二)第440 、442 頁），再依本院勘驗被證10光碟即交通部航港局製播之「搭乘載客船舶安全須知」

01 影片結果，該安全須知影片已說明乘客應注意船上工作人員
02 及宣導影片對於各項安全事項之講解，瞭解救生衣位置、逃
03 生動線及集合地點；航行期間船身搖晃時，應盡量避免離開
04 座位、禁止進入管制區域、避免至船艙船艙逗留，航行途中
05 如有身體不適或緊急狀況，應儘速洽請船方提供必要協助，
06 此有本院勘驗筆錄在卷可佐（見本院訴字卷(二)第203 至206
07 頁），是依卷內證據，尚難認龍鴻公司、曾正宗於開航前全
08 然未為安全宣導，或完全未提醒乘客使用安全帶，原告此部
09 分主張，尚不足作為龍鴻公司、曾正宗除前述操船過失以外
10 之獨立責任成立基礎。其次，關於原告主張訴外人即船員陳
11 忠義適任證書於110 年2 月28日失效，系爭船舶船員配置不
12 符船員法第70條之1 及航行船舶船員最低安全配置標準，因
13 而不得開航，並稱客艙船員配置不足，致未能立即發現原告
14 受傷及採取緊急救護處置云云，惟依交通部航港局112 年12
15 月12日航東字第1123412294號函覆意旨略以：各職級船員依
16 STCW公約應受專業訓練項目，水手係指乙級船員僅需基本安
17 全訓練、保全意識及客船安全訓練即可適任，至助理級航行
18 當值適任證書職位係指幹練水手，系爭船舶僅需任職一人為
19 幹練水手，已由訴外人何韋君任職，陳忠義並非任職幹練水
20 手，無須助理級航行當值適任證書有效，是系爭船舶於110
21 年3 月23日中午該航次航行，並無違反船員法第70條之1及
22 其他相關法令事項等語（見本院訴字卷(一)第443 至449 頁）
23 ，再參以系爭船舶當日係經後壁湖漁港安檢所登錄出港，卷
24 內亦無主管機關或海巡安檢單位於當日禁止或攔阻系爭船舶
25 出港之資料，自難僅以原告所指個別船員適任證書或客艙未
26 有船員常駐之疑義，逕認系爭船舶於開航時即屬違法或不得
27 出港。另關於原告主張船員配置不足致未能即時救護，進而
28 造成神經損傷、排尿功能異常及永久性下肢功能喪失等損害
29 擴大云云，惟依卷內證據，原告所受第1腰椎爆裂性骨折、
30 第12胸椎壓迫性骨折等主要傷害，係發生於航行中臀部受強
31 烈衝擊或重摔之時點，尚難認如另有船員於客艙巡視，即可

01 避免原告因船體劇烈起伏受強烈衝擊而發生前開脊椎傷害，
02 且龍鴻公司人員於系爭船舶抵達蘭嶼後，已有聯絡蘭嶼衛生
03 所並由救護車將原告送往衛生所就醫，後續轉診、搭機返臺
04 及手術時點，亦涉及醫療院所判斷及客觀交通條件，非當然
05 可歸責於船長或船員配置，原告就事故後救護或後送處置之
06 差異已造成其傷害結果擴大乙節，尚未提出足以認定相當因
07 果關係之證明，故此部分亦難作為龍鴻公司或曾正宗獨立之
08 責任成立基礎。

09 2.曾正宗應依民法第184 條第1 項前段負侵權行為責任，龍鴻
10 公司應依民法第188 條第1 項前段負僱用人連帶責任：

11 (1)按因故意或過失，不法侵害他人之權利者，負損害賠償責任
12 ；受僱人因執行職務，不法侵害他人之權利者，由僱用人與
13 行為人連帶負損害賠償責任，但選任受僱人及監督其職務之
14 執行，已盡相當之注意或縱加以相當之注意而仍不免發生損
15 害者，僱用人不負賠償責任，民法第184 條第1 項前段、第
16 188 條第1 項分別定有明文。而僱用人侵權責任之成立要件
17 ，乃僱用關係之存在（亦即須具有僱用人與受僱人關係）、
18 受僱人執行職務、受僱人不法侵害他人權利、僱用人選任受
19 僱人及監督其職務執行具有過失且其過失與損害之發生具有
20 因果關係（然此要件依民法第188 條第1 項但書規定，因係
21 採推定過失責任之規範方式，應由僱用人舉證證明其選任及
22 監督已盡相當注意或縱加以相當注意仍不免發生損害，始得
23 免除其責）。

24 (2)經查，曾正宗於系爭事故航次中，身為系爭船舶船長，於中
25 浪海象下未依系爭船舶安全容許速度資料及實際受浪情形，
26 適當降低航速、調整航向或採取其他安全操船措施，致原告
27 受有前開身體健康損害，已如前述，是曾正宗之行為係因過
28 失不法侵害原告身體、健康權，自應依民法第184 條第1 項
29 前段負侵權行為損害賠償責任。

30 (3)龍鴻公司雖抗辯其與曾正宗間係委任關係，並非僱傭關係，
31 故無民法第188 條第1 項僱用人責任之適用云云。惟針對民

01 法第188 條第1 項規定之僱用關係，最高法院向來從寬解釋
02 ，認為民法第188 條之受僱人係以事實上之僱用關係為標
03 準，非僅限於僱傭契約所稱之受僱人，凡客觀上被他人使用
04 為之服勞務而受其監督者均屬之（最高法院45年台上字第15
05 99號裁判、57年台上字第1633號裁判意旨可資參照），是在
06 車輛靠行營業之情形，最高法院於77年度台上字第665 號判
07 決即認為「靠行之車輛，在外觀上既屬該交通公司所有，乘
08 客又無從分辨該車輛是否他人靠行營運者，則乘客於搭乘
09 時，祇能從外觀上判斷該車輛係某交通公司所有，該車輛之
10 司機即係受僱為該交通公司服勞務。按此種交通企業，既為
11 目前台灣社會所盛行之獨特經營型態，則此種交通公司，即
12 應對廣大乘客之安全負起法律上之責任。蓋該靠行之車輛，
13 無論係由出資人自行駕駛，或招用他人合作駕駛，或出租，
14 在通常情形，均為該交通公司所能預見，苟該駕駛人係有權
15 駕駛，在客觀上似應認其係為該交通公司服勞務，而應使該
16 交通公司負僱用人之責任，方足以保護交易之安全」，換言
17 之，以保護交易安全之角度，從寬解釋僱用關係，非限於僱
18 傭契約，進而認定靠行業者與靠行人間具有僱用人、受僱人
19 之關係存在。學說上亦贊同實務上從寬解釋僱用關係之解釋
20 方法，認為民法第188 條之受僱人，係指客觀上被他人（僱
21 用人）使用，從事一定勞務而受其監督，服從其指示之人，
22 其特徵在於受僱用人之監督，納入其組織、服從其指示，甚
23 至父母子女間亦得成立僱用關係。

24 (4)此一結論，從比較法觀察亦屬一致，日本民法第715 條所定
25 使用者責任，其要件一如我國解釋上須具有「僱用關係」般
26 ，亦須具有所謂之「使用關係」，而日本學說、實務一致認
27 為「使用關係」係指具有實質之指揮監督關係，不以僱用契
28 約之存在為要件，更不論事業（僱用人）係一時或繼續性質
29 、是否具營利目的、合法與否，所強調的乃係「指揮監督」
30 關係之存在與否，此處所謂指揮監督，亦非限於日常細節之
31 逐項命令，而包含將他人納入自己事業活動範圍，利用其勞

01 務擴張活動，並得透過選任、配置、規範或管理降低損害風
02 險之關係，因此日本實務上曾出現兄讓弟開車接送，雖由缺
03 乏駕駛經驗之弟駕駛，但同坐在車上之兄給予弟駕駛指示之
04 情況，仍肯定有「使用關係」存在，此與我國實務將民法第
05 188 條之僱用關係從寬認定，並重視保護被害人及交易安全
06 之方向相符。

07 (5)我國實務、學說對於僱用關係之解釋適用，或從日本法觀察
08 所得結論，均係將僱用關係從寬解釋，此無非係基於保護被
09 害人之角度出發，實值贊同，更符合民法第188 條之規範意
10 旨，且僱用人既利用他人擴大其活動範圍，理應承擔受僱人
11 侵害他人權利所生損害賠償責任，且從經濟分析之觀點，僱
12 用人得以較少成本預防損害發生，並透過價格機制或保險分
13 散損害，較具資源配置之效率，也因此，實務上或因考量上
14 開因素，對於僱用人舉證免責亦採取較為嚴格之認定。從而
15 ，本判決認為，從保護被害人之角度出發，並基於僱用人侵
16 權責任之規範意旨，再參酌目前民法第188 條仍採取過失推
17 定之立法方式，亦即仍以過失為歸責原則而非無過失，則至
18 少僱用人與受僱人間仍應有實質指揮監督關係之存在，當無
19 疑義，且在解釋適用時，此一實質指揮監督關係實應從寬予
20 以認定。

21 (6)經查，本件原告所搭乘之系爭船舶為龍鴻公司所屬並由龍鴻
22 公司營運之客船，該航班係龍鴻公司提供後壁湖至蘭嶼之旅
23 客運送服務，曾正宗則係擔任該船船長，駕駛系爭船舶執行
24 載客航行業務。對乘客而言，客觀上係龍鴻公司提供船舶、
25 航班及旅客運送服務，曾正宗亦係以龍鴻公司所屬客船船長
26 之身分，執行龍鴻公司旅客運送事業之核心給付內容；縱龍
27 鴻公司內部與曾正宗間係以委任或其他契約形式約定其職務
28 關係，仍不影響曾正宗客觀上係受龍鴻公司使用，為龍鴻公
29 司營運之旅客運送業務服勞務，並納入龍鴻公司客船營運、
30 安全管理及航班安排組織之判斷。至船長於航行中固依法具
31 有指揮船舶、判斷海象、操縱航向及控制航速之專業裁量，

然專業裁量並不當然排除僱用或使用關係，蓋民法第188 條所稱監督，並不限於僱用人於每一具體行為發生時得即時、逐項下達指令，亦包含僱用人對於人員資格之選任、職務配置、航班派遣、船舶管理、安全教育、操作規範、營運制度及事後考核等廣義監督，船長具有航行專業判斷，僅表示其於受託或受任執行船長職務時享有相當技術裁量，尚不能反推其即非受龍鴻公司使用，或其執行載客航行業務即脫離龍鴻公司營運組織之外。

(7)從而，曾正宗於系爭事故航次中駕駛龍鴻公司所屬系爭船舶，載運包括原告在內之乘客前往蘭嶼，係在龍鴻公司旅客運送事業之營業活動範圍內，執行龍鴻公司對乘客所負之安全運送職務，其於航行中未依系爭船舶安全容許速度資料及當日中浪海象適當降低航速，致原告受有身體、健康損害，應認係因執行職務不法侵害原告權利，龍鴻公司復未舉證證明其就曾正宗之選任、監督及安全營運管理已盡相當注意，或縱加以相當注意仍不免發生本件損害，自難依民法第188 條第1 項但書免責，龍鴻公司以前開內部委任關係為由，抗辯其不負民法第188 條僱用人責任云云，尚非可採。

3.龍鴻公司應依民法第654 條第1 項、第224 條負旅客運送契約責任：

(1)按債務人之代理人或使用人，關於債之履行有故意或過失時，債務人應與自己之故意或過失負同一責任；旅客運送人對於旅客因運送所受之傷害應負責任，但因旅客之過失，或其傷害係因不可抗力所致者，不在此限，民法第224 條、第654 條第1 項分別定有明文。民法第654 條第1 項關於旅客運送人責任之規定，係基於旅客在運送過程中通常處於由運送人支配之交通工具及運送環境中，對於運送工具之操作、航線、速度、風險判斷及安全管理均欠缺實質控制能力，故課予旅客運送人較高度之安全運送責任，是旅客已證明其為運送契約之旅客，並於運送過程中因運送受有傷害者，旅客運送人除能證明該傷害係因旅客之過失足以完全免除其責任，

01 或係因不可抗力所致外，即應負損害賠償責任；至旅客本身
02 如亦有安全注意義務違反，但尚不足以完全排除運送人責任
03 者，則屬民法第217 條與有過失及損害分擔之問題。

04 (2)查原告搭乘龍鴻公司所屬系爭船舶，自後壁湖前往蘭嶼，係
05 接受龍鴻公司提供之旅客運送服務，其於該運送過程中，因
06 系爭船舶於中浪海象下以超過安全容許速度之方式航行，致
07 臀部受強烈衝擊或重摔而受有系爭傷害，已如前述，原告既
08 已證明其於搭乘系爭船舶之運送過程中因運送受傷，依民法
09 第654 條第1 項規定，龍鴻公司即應負旅客運送人責任。龍
10 鴻公司雖抗辯原告於航行中自行解開安全帶、移動位置，係
11 事故發生主因云云，惟依卷內證據，尚不足認原告前開行為
12 係造成系爭傷害之唯一原因，或已足以完全排除系爭船舶於
13 中浪海象下超過安全容許速度航行與原告傷害間之相當因果
14 關係；又當日海象雖非平穩，然中浪海象本屬船長可預見、
15 可透過控制航速及調整航行方式降低風險之航行條件，亦難
16 認原告所受傷害係因不可抗力所致，是龍鴻公司未能證明本
17 件有民法第654 條第1 項但書所定足以完全免責之旅客過失
18 或不可抗力，自應依該條規定負旅客運送人責任。

19 (3)再者，曾正宗係龍鴻公司用以履行旅客運送債務之船長，其
20 關於系爭運送債務之履行，未依系爭船舶安全容許速度資料
21 及當日中浪海象適當降低航速具有前述過失，龍鴻公司依民
22 法第224 條規定，應就曾正宗關於債之履行之過失，與自己
23 之過失負同一責任。從而，龍鴻公司除依民法第188 條第1
24 項前段負僱用人責任外，亦應依民法第654 條第1 項、第22
25 4 條規定，就原告因系爭事故所受損害負旅客運送契約上之
26 損害賠償責任。

27 4.龍鴻公司應依消保法第7 條負企業經營者責任：

28 (1)按消保法第7 條第1 項規定「從事設計、生產、製造商品或
29 提供服務之企業經營者，於提供商品流通進入市場，或提供
30 服務時，應確保該商品或服務符合當時科技或專業水準可合
31 理期待之安全性」，同條第2 項規定「商品或服務具有危害

消費者生命、身體、健康、財產之可能者，應於明顯處為警告標示及緊急處理危險之方法」，同條第3項規定「企業經營者違反前二項規定，致生損害於消費者或第三人時，應負連帶賠償責任。但企業經營者能證明其無過失者，法院得減輕其賠償責任」。所謂「符合當時科技或專業水準可合理期待之安全性」，係就商品或服務於流通進入市場或提供服務時之客觀安全狀態為判斷，與民法侵權行為上個別行為人是否違反注意義務之過失概念，雖可能於具體個案中重疊，然二者規範重點並非全然相同。

(2)查龍鴻公司係以系爭船舶營運後壁湖至蘭嶼間載客運送服務之企業經營者，原告搭乘系爭船舶即係接受龍鴻公司所提供之旅客運送服務，自得以消保法第7條作為評價其服務安全性之規範依據。又本件消保法第7條責任成立之重點，並非在於抽象認定曾正宗個人有無過失，而係在於龍鴻公司提供之載客運送服務，於實際提供過程中是否符合當時專業航行安全要求下消費者可合理期待之安全性。系爭船舶於110年3月23日白天中浪海象下，依其安全容許速度資料，中浪條件下最大容許船速為14節，然龍鴻公司提供載客運送服務時，透過其所使用之船長曾正宗駕駛系爭船舶，仍於相當航行期間以明顯高於14節之速度航行，致系爭船舶受浪後產生足以增加乘客受強烈衝擊之危險，並導致原告受有前開身體健康損害，此已非單純航行中通常搖晃或乘客應自行承受之一般海上交通風險，而係載客運送服務於提供時未符合系爭船舶安全容許速度及專業航行安全要求下，消費者可合理期待之安全性，是原告主張龍鴻公司應依消保法第7條第1項、第3項負損害賠償責任，於此範圍內洵屬有據。

(3)惟原告另以龍鴻公司未向乘客充分說明安全事項、未標示警語、未告知緊急處理方法、未督促乘客使用安全帶等情，主張龍鴻公司另違反消保法第7條部分則難認可採，蓋承前認定，系爭船舶確實有設置安全帶，且船上人員亦有說明繫安全帶等注意事項，乘客座位前方亦有張貼繫上安全帶之警語

，更有播放交通部航港局製播之「搭乘載客船舶安全須知」影片。準此，依卷內證據，尚難認龍鴻公司於開航前全然未為安全宣導，或完全未提醒乘客使用安全帶，原告此部分關於警告標示、安全說明及緊急處理方法全然欠缺之主張，尚非可採。是以，龍鴻公司依消保法第7條所應負之責任，並非建立在安全帶設備欠缺、未播放安全須知影片、未為任何安全提醒或出航本身違法，而係建立在其提供載客運送服務時，未能確保實際航行過程符合系爭船舶安全容許速度及中浪海象下乘客可合理期待之安全性。至消保法第7條填補性損害賠償責任之成立，並不當然導出同法第51條懲罰性賠償金之酌定，是否酌給懲罰性賠償金，仍應另依企業經營者可責程度、違反安全義務態樣、是否具制度性或反覆性缺失、制裁及嚇阻必要性等情狀判斷。

5. 龍鴻公司援引海商法第79條準用第69條第1款主張免責，並非可採：

(1) 龍鴻公司另抗辯依海商法第79條準用同法第69條第1款規定，龍鴻公司無須就船長、海員於航行或管理船舶行為之過失負損害賠償責任云云。惟海商法第69條係規定於第三章運送第一節「貨物運送」中，其條文文義明定「因下列事由所發生之毀損或滅失，運送人或船舶所有人不負賠償責任」，再列舉船長、海員、引水人或運送人之受僱人於航行或管理船舶之行為有過失等免責事由，由其規範位置、條文用語及前後體系以觀，該條所稱「毀損或滅失」，係指貨物運送中承運貨物之毀損、滅失而言，其規範目的在於海上貨物運送關係中，於特定航海風險發生時調整運送人與貨方間之商業風險分配，並非當然以旅客生命、身體、健康受侵害為規範對象。

(2) 海商法第79條固規定旅客之運送，除本節規定外，準用本章第一節之規定。然所謂準用，並非將貨物運送全部規定不問性質一概適用於旅客運送，而應以其規範性質與旅客運送關係相容，且不牴觸旅客運送本節之特別規定及規範目的者為

限，而旅客運送所保護者，除到達目的港之運送利益外，更包含旅客生命、身體及健康安全，亦即其核心給付係安全將旅客運送至目的港並維護旅客生命、身體安全，海商法第83條亦因此規定運送人或船長應依船票所載運送旅客至目的港，違反者旅客得解除契約並請求損害賠償，同法第88條、第90條亦分別就不可抗力不能繼續航行、航行中修繕時運送人或船長對旅客之安排義務設有規定，是海商法第69條第1款若被解釋為「只要旅客受傷係因船長航行過失所致，運送人即完全免責」，等於使旅客運送契約中最核心之安全運送義務落空，與旅客運送章節之規範目的不合。再者，海商法第81條第1項規定，旅客於實施意外保險之特定航線及地區均應投保意外險，保險金額載入客票，視同契約，並以保險金額為損害賠償之最高額，其規範前提係運送人就旅客傷亡本應負賠償責任（只是設上限），而海事事故致旅客傷亡者，絕大多數源於航行或管理船舶之行為，若海商法第69條第1款之免責及於旅客身體傷害，則凡屬航行過失所致之傷亡幾皆免責，不僅海商法第81條保險金額最高額規範被架空，旅客運送中安全運送之核心義務遭大幅削弱，更會導致民法第654條旅客運送人責任幾近被排除，旅客反而比貨主處於更不利地位，顯非旅客運送制度之合理解釋。

(3)此由海商法第69條第1款之制度來源及國際海事法體系觀察亦可獲得印證。海商法第69條第1款所稱船長、海員等於航行或管理船舶行為過失之免責，乃源於海牙規則、海牙威士比規則就海上貨物運送所設之航行過失免責，該等規則本係關於載貨證券及海上貨物運送之國際規範，其所調整者係運送人與貨方間就貨物毀損、滅失所為之商業風險分配，航行過失免責之制度背景，在於海上貨物運送中，貨物所有人通常得透過貨物保險分散貨損風險，故由貨方保險體系承擔部分航海風險，尚有其歷史脈絡。然此種貨物運送之風險配置，與旅客人身傷害顯不相容，旅客生命、身體、健康之保護與貨物毀損滅失，在法益性質、危險承擔能力、資訊及控制

能力、保險安排及契約目的上均有重大差異，旅客搭乘客船係信賴運送人提供安全運送服務，其對船舶航速、航向、海象、船舶操作及船員配置等事項，幾無實質控制能力，亦非如貨物所有人般可將航行過失風險預先評估並轉嫁於貨物保險體系。是以，將貨物運送中基於商業風險分配所形成之航行過失免責，直接移植為旅客人身傷害之完全免責事由，顯與旅客運送保護生命、身體安全之制度目的不符。

(4)又國際海事法對於旅客及行李海上運送，係另以雅典公約建立獨立責任體系，依西元1974年雅典公約，運送人對旅客死亡或人身傷害，原則上係於損害因運送人或其受僱人、代理人之過失或疏失所致時負責，而於船舶沉沒、碰撞、擱淺、爆炸、火災或船舶缺陷等典型海事事故所致旅客死亡或人身傷害，則推定運送人或其受僱人、代理人有過失。其後西元2002年雅典議定書就因海事事故所致旅客死亡或人身傷害，更進一步建立限額內較嚴格之責任結構。準此，國際海事法就旅客人身傷害，並未採取海牙規則下貨物運送之航行過失免責，反係以運送人過失責任、特定海事事故推定過失，乃至於限額內較嚴格責任為其基本架構，由此足見貨物運送與旅客運送之風險分配，於性質上本不相同。況且，即使在海上貨物運送領域，航行過失免責亦非現代國際海事法一致不變之規範方向，後來之漢堡規則及鹿特丹規則均未再維持海牙規則體系下之航行過失免責，顯示航行過失免責在現代海上運送責任法中已非當然不可動搖之原則。雖我國海商法第69條第1款仍保留貨物運送航行過失免責，然其既有特定制度來源及風險分配背景，更不宜透過第79條之「準用」規定，擴張適用至法益性質及保護目的截然不同之旅客人身傷害事件。準此，海商法第79條所稱旅客運送準用本章第一節規定，應以準用規定與旅客運送性質相容，且不牴觸旅客生命、身體安全保護目的者為限。縱認海商法第79條文義上就第一節規定之準用範圍仍有疑義，亦應基於規範目的、體系一致及比較法上貨物運送與旅客運送責任體系之差異，對同法

第69條第1款為目的性限縮，認該款貨物運送航行過失免責，不在旅客人身傷害事件之準用範圍內。

(5)從而，龍鴻公司援引海商法第79條準用同法第69條第1款，主張其得因船長航行或管理船舶之過失而免責，於法尚難憑採。至龍鴻公司另稱應依海商法第81條第1項，以其投保旅客意外保險之保險金額為損害賠償最高額，則屬損害賠償範圍及責任最高額之抗辯，應於賠償數額部分另行審究，尚不影響上開就曾正宗操船過失及龍鴻公司責任成立之判斷。

6.綜上，曾正宗於執行系爭船舶船長職務時，因前開操船過失不法侵害原告身體、健康權，應依民法第184條第1項前段負侵權行為損害賠償責任；龍鴻公司為曾正宗之僱用人，曾正宗係於執行船長職務中造成原告受傷，龍鴻公司復未能證明其就曾正宗之選任、監督及安全營運管理已盡相當注意，或縱加以相當注意仍不免發生本件損害，自應依民法第188條第1項前段與曾正宗負連帶賠償責任；又原告係搭乘龍鴻公司所屬系爭船舶而於運送過程中受傷，龍鴻公司為旅客運送人，曾正宗則為其履行旅客運送債務所使用之人，曾正宗關於運送債務之履行有前開過失，龍鴻公司亦應依民法第224條、第654條第1項規定，負旅客運送契約上之損害賠償責任；另龍鴻公司為載客運送服務之企業經營者，其提供之載客運送服務於實際航行過程中未符合系爭船舶安全容許速度及中浪海象下乘客可合理期待之安全性，對身為消費者之原告所受損害，亦應依消保法第7條第1項、第3項負損害賠償責任。至原告對龍鴻公司基於民法第188條、第224條、第654條及消保法第7條所得主張者，均係就同一事故、同一身體健康損害所生之數個請求權基礎，屬請求權競合，原告不得重複受償；龍鴻公司與曾正宗間，則因民法第188條第1項前段明定僱用人與行為人連帶負責，於本件責任成立範圍內應負連帶賠償責任。

(二)高旗旅行社公司應依消保法第7條、民法第224條、第227條等規定，就原告所受損害負賠償責任，惟不負民法第188

條之僱用人責任：

1.原告與高旗旅行社公司間成立旅遊契約：

(1)按稱旅遊營業人者，謂以提供旅客旅遊服務為營業而收取旅遊費用之人；所稱旅遊服務，係指安排旅程及提供交通、膳宿、導遊或其他有關之服務；旅遊營業人所提供之旅遊服務，應具備通常之價值及約定之品質，民法第514條之1及第514條之6分別定有明文。又旅遊契約並非以書面為成立要件，旅行業者雖依發展觀光條例第29、55條規定，負有與旅客簽訂書面旅遊契約之義務，然其未交付書面契約者，尚不因此使已由雙方客觀行為成立之旅遊契約歸於不存在。

(2)高旗旅行社公司固否認其為系爭旅遊行程之舉辦者，辯稱系爭行程係由蔡坤輝與其他團員自行招集，其僅因原告等人搭乘其關係企業即高雄客運公司之遊覽車而代收車資及保費，並代為投保旅行業責任保險，並未提供其他旅遊服務云云。惟查，高旗旅行社公司於系爭旅遊行程開始前，即以自己為要保人及被保險人，向旺旺友聯產險公司投保旅行業責任保險，此有保險證明書附卷可稽（見本院訴字卷(一)第261頁，本院訴字卷(三)第109頁），觀之該保險證明書明確記載旅遊團號為「蘭嶼三日遊」、旅遊地區為「蘭嶼」，保險期間自110年3月23日起至同年月25日止，與系爭旅遊行程之名稱、地點及期間均相符合，並另附具本件團員名冊（見本院訴字卷(一)第263至265頁，本院訴字卷(三)第109、111至112頁），高旗旅行社公司亦不爭執該保險即係針對系爭旅遊行程所投保，且其承保範圍包括後壁湖至蘭嶼間之海上交通（見本院訴字卷(三)第255頁）。而依系爭旅遊行程當時適用之旅行業管理規則第53條第1項規定，旅行業「舉辦」團體旅遊或個別旅客旅遊時，始負投保旅行業責任保險之義務，故高旗旅行社公司並非僅以保險代辦人身分替個別乘客投保一般意外保險，而係以旅行業者及被保險人身分，針對包括陸上交通、海上交通及蘭嶼停留期間在內之完整三日旅遊行程投保旅行業責任保險，此一於事故發生前所為之客觀營業

行為，自具有相當之證明力。

(3)又原告係繳納8,500元以參加系爭蘭嶼三日遊，該費用並未按陸上交通、海上交通、住宿等項目分別計價收取，性質上為就整體旅遊行程所給付之單一對價。而系爭行程對外之招攬及收費係透過陳秀英為之，此有證人劉茂盛證稱其係經鄰居「阿英」邀約並向該鄰居繳費（見本院訴字卷(一)第100頁），及證人吳辛西亦證稱係由陳秀英通知參加系爭旅遊行程（見本院訴字卷(一)第105頁）可證，而前開保險證明書復將陳秀英列為本件旅遊團之代表人，可見實際對外招集團員、收受費用之陳秀英，與高旗旅行社公司辦理系爭旅遊行程投保事宜間確有具體聯繫，其招攬、收費係為高旗旅行社公司舉辦系爭旅遊行程而為，並非高旗旅行社公司所稱彼此全然無涉。是縱令部分行程費用（如船資、住宿費）係先由陳秀英經手，或未逐筆進入高旗旅行社公司之帳務，亦屬其與招攬人、實際承運及旅宿業者間就款項收付之內部分工，尚不影響原告基於前開客觀表徵，就系爭旅遊行程對高旗旅行社公司所生之信賴及雙方旅遊契約之成立。此外，系爭事故發生後，高旗旅行社公司並以其所投保之旅行業責任保險辦理原告之理賠，原告亦已受領旺旺友聯產險公司給付之醫療費用139,008元（參不爭執事項(四)），益徵高旗旅行社公司於系爭旅遊行程之履行過程中，確係居於旅遊營業人地位。

(4)高旗旅行社公司雖提出高雄客運公司之車資收據及其代辦保險代收轉付收據（見本院訴字卷(三)第151至153頁），以證明其僅經手車資及保費，且證人劉茂盛、吳辛西均證稱未曾看過高旗旅行社之書面契約或旅遊文宣等語（見本院訴字卷(一)第100至101、105至106頁），然前開收據僅足證明部分款項之收取名目及流向，尚不足以說明高旗旅行社公司何以自行作為被保險人並針對包括海上運送在內之完整三日行程投保旅行業責任保險。至各該證人未見高旗旅行社公司文宣或不知實際承辦業者為何，至多足認高旗旅行社公司未明確向團員揭露其名稱或交付書面旅遊契約，尚不能據此否定

雙方依招集、收費、投保及實際履行等行為所成立之契約關係。

(5)至高旗旅行社公司另辯稱，其原係為系爭旅遊行程之團員投保旅遊平安保險，因行政人員疏失始誤投保旅行業責任保險，故不得據此認定其為系爭旅遊契約之相對人云云。惟查，系爭旅行業責任保險證明書並非僅於險種名稱發生單一誤載，而係具體記載行程、名稱、時間及團員名冊等節，其整體內容均係針對系爭旅遊行程，依旅行業責任保險之架構所製作，若高旗旅行社公司確因行政人員疏失誤選險種，相關投保申請、內部交辦、與保險公司聯繫及事後更正資料，均屬其所能掌握之證據，然依目前卷證，未見其提出原始要保資料、電子投保紀錄、承辦人員陳述、原擬投保旅遊平安保險之文件，或曾向保險公司申請撤銷、批改之紀錄，以證明其所辯屬實，僅憑訴訟中之概括陳述，尚不足動搖前開保險證明書之證明力。再者，高旗旅行社公司先前書狀原係主張因系爭旅遊行程團員搭乘其關係企業高雄客運公司之遊覽車，為使旅客多一層保障，始為團員辦理投保，並承認其有收取保費及投保之事實（見本院訴字卷(二)第477頁），且於書狀中逕稱所投保者為「系爭旅行業責任保險」，當時並未主張有何誤投保情形，待原告援引該保險證明書主張高旗旅行社公司為系爭旅遊服務之提供者後，始改稱係行政人員疏失所致，卻未具體說明發生疏失之人員、時間、投保流程及發現錯誤之經過，其前後陳述已有未盡一致之處。又原告因系爭事故受傷後，高旗旅行社公司仍依前開旅行業責任保險協助辦理理賠，保險人亦已據此給付原告醫療費用，卷內復無高旗旅行社曾於理賠前後向保險人主張險種錯誤或申請更正之資料，此等事故前後之客觀行為，亦與其抗辯系爭旅遊行程與其全然無涉、僅因偶發行政錯誤而投保之情形不符。況縱認高旗旅行社公司承辦人員於選擇保險商品時確有疏失，亦僅能說明其選擇旅行業責任保險之主觀原因，尚不能合理解釋其何以掌握系爭旅遊行程之名稱、期間、地區、團員

名冊及代表人資料，並以自己為要保人及被保險人，針對包括後壁湖至蘭嶼海上交通在內之完整行程投保，是高旗旅行社公司此部分所辯，尚不足採。

(5)從而，本件綜合前揭事證，堪認原告所繳納之8,500元，係為參加包括陸上交通、海上交通、住宿及其他行程安排在內之蘭嶼三日旅遊行程所給付之整體對價，而高旗旅行社公司則以旅行業者身分，於客觀上表徵並承擔整體旅遊服務之提供，原告與高旗旅行社公司間就系爭旅遊行程成立旅遊契約，高旗旅行社公司否認其為契約相對人，尚難採信。

2.高旗旅行社亦應依消保法第7 條負責：

(1)按從事設計、生產、製造商品或提供服務之企業經營者，於提供服務時，應確保其服務符合當時科技或專業水準可合理期待之安全性；企業經營者違反前二項規定，致生損害於消費者或第三人時，應負連帶賠償責任，消保法第7 條第1 項、第3 項定有明文。此項責任係以服務欠缺可合理期待之安全性為要件，不以企業經營者具有過失為必要，屬無過失責任性質。

(2)查高旗旅行社公司係以提供旅遊服務為營業之企業經營者，並向原告提供包含系爭海上交通在內之整體旅遊服務，一般消費者參加旅行業者安排之團體旅遊時，就其所提供或安排之交通服務，自得合理期待具備足以避免旅客因不當操船、超速航行或其他運送方式而於運送途中受傷之安全性，然系爭旅遊服務中之海上運送部分，因前述駕駛及操船過失，致原告受有系爭傷害（詳如前開就龍鴻公司、曾正宗部分所認定），足認高旗旅行社公司所提供之整體旅遊服務，客觀上未具備當時專業水準可合理期待之安全性，且該服務安全性之欠缺與原告所受傷害間具有相當因果關係，高旗旅行社公司自應依消保法第7 條第3 項規定負損害賠償責任。至高旗旅行社公司雖係委由具有獨立營業地位之龍鴻公司實際執行海上運送，然企業經營者將其承諾提供之部分服務交由第三人履行，並不因此改變其對消費者提供整體旅遊服務之地位

，亦不能以此免除消保法所課予之服務安全責任；而高旗旅行社公司與龍鴻公司間最終應如何分擔，乃其等內部求償關係，尚不影響原告對高旗旅行社公司之請求。

3.高旗旅行社公司並應依民法第224條、第227條第2項、第227條之1等規定，就龍鴻公司及曾正宗海上運送之過失負同一責任：

(1)按債務人之代理人或使用人，關於債之履行有故意或過失時，債務人應與自己之故意或過失負同一責任；因可歸責於債務人之事由致為不完全給付，債權人得依關於給付遲延或給付不能之規定行使其權利；因不完全給付而生前項以外之損害者，債權人並得請求賠償；債務人因債務不履行，致債權人之的人格權受侵害者，準用同法第192條至第195條及第197條之規定，負損害賠償責任，民法第224條、第227條及第227條之1分別定有明文。

(2)查高旗旅行社公司依系爭旅遊契約所應提供之服務，既包括原告自後壁湖搭乘船舶前往蘭嶼之海上交通，則其安排龍鴻公司所屬系爭船舶執行該段運送，龍鴻公司及實際駕駛系爭船舶之曾正宗，即屬高旗旅行社為履行旅遊契約所使用之人。至龍鴻公司是否為具有獨立營業地位之運送業者，或原告與龍鴻公司間是否另行成立旅客運送契約，均不影響其於高旗旅行社所負旅遊契約之履行關係中，兼具履行輔助人之地位。而曾正宗於系爭船舶航行期間，未依當時風浪、船體晃動情形及乘客安全需要適時調整船速及操船方式，致原告於客艙內遭受劇烈拋震而受有前開傷害，業經本院認定如前，則高旗旅行社公司所提供之海上交通服務，顯未具備旅遊服務通常所應有之安全品質，並因其履行輔助人之過失致原告身體、健康權受侵害，自屬不完全給付，依民法第224條規定，該過失應視同高旗旅行社自己之過失，高旗旅行社應依民法第227條第2項、第227條之1規定，對原告因此所受損害負賠償責任。

4.高旗旅行社公司不負民法第188條所定僱用人責任

01 按民法第188 條第1 項所定僱用人責任，係以受僱人因執行
02 職務不法侵害他人權利而成立侵權行為責任為前提。查本件
03 蔡坤輝就原告所受傷害不成立侵權行為（詳後述），則縱不
04 論蔡坤輝與高旗旅行社公司間是否具有僱用關係，高旗旅行
05 社公司依民法第188 條就蔡坤輝負連帶責任之前提即已欠缺
06 ；至實際操船之曾正宗，係受僱於具有獨立營業地位之龍鴻
07 公司，高旗旅行社公司對其並無選任、監督之從屬監督關係
08 ，曾正宗尚非高旗旅行社公司之受僱人，是原告縱以曾正宗
09 之侵權行為為據，高旗旅行社公司亦不成立民法第188 條之
10 僱用人責任。從而，原告依民法第188 條規定，請求高旗旅
11 行社公司與蔡坤輝連帶賠償，不應准許。惟高旗旅行社公司
12 依旅遊契約及消保法所負責任，係本於其自身作為契約債務
13 人及旅遊服務企業經營者之地位而生，並非以蔡坤輝成立侵
14 權行為為必要，故高旗旅行社公司不負民法第188 條責任，
15 與其仍應負前述不完全給付及消保法責任，二者並無矛盾。

16 (三)蔡坤輝就原告所受傷害，不負侵權行為損害賠償責任：

17 1.按因故意或過失，不法侵害他人之權利者，負損害賠償責任
18 ；違反保護他人之法律，致生損害於他人者，負賠償責任，
19 但能證明其行為無過失者，不在此限，民法第184 條第1 項
20 前段及第2 項分別定有明文。是以，侵權行為之成立，須行
21 為人因故意或過失不法侵害他人權利，亦即行為人須具備可
22 歸責性、違法性，並不法行為與損害間有因果關係，始能成
23 立，且主張侵權行為損害賠償請求權之人，對於侵權行為之
24 成立要件應負舉證責任。民法第184 條第2 項雖就行為人之
25 過失設有推定機制，惟被害人仍應先證明行為人係該保護規
26 範所課義務之主體、其有客觀違反該規範之行為、所生損害
27 在該規範保護目的範圍內，且與違反行為間具相當因果關係
28 ，始生過失推定之效果；尚非因某一行政法規概括宣示安全
29 維護或傷病照護之旨，即可令與該規範組織上義務主體有別
30 之人，就所發生之一切傷害結果負責。

31 2.原告雖主張蔡坤輝為系爭旅遊行程之領隊兼導遊，依旅行業

管理規則、領隊人員管理規則及導遊人員管理規則，對團員負有旅遊安全維護及傷病照護義務云云。惟按發展觀光條例所稱導遊人員，係指執行接待或引導來本國觀光旅客旅遊業務而收取報酬之服務人員；所稱領隊人員，則指執行引導出國觀光旅客團體旅遊業務而收取報酬之服務人員，而系爭旅遊行程係由本國旅客參加之國內旅遊，蔡坤輝縱有隨團帶隊、聯繫交通、食宿及協助團員等事實，亦非前開規定所稱之領隊人員或導遊人員，自不得逕將領隊人員管理規則或導遊人員管理規則所定領隊、導遊人員之職務義務，直接作為判斷蔡坤輝有無違反保護他人法律之依據。惟依行為時旅行業管理規則第29條規定，旅行業辦理國內旅遊，應派遣專人隨團服務，同規則第37條本文及第4款復規定旅行業執行業務時，該旅行業及其所派遣之隨團服務人員，均應於旅遊途中注意旅客安全之維護，是蔡坤輝如係高旗旅行社派遣擔任系爭旅遊行程之隨團服務人員，固仍負有與其隨團職務相應之旅客安全注意義務；然而，前開規定所稱旅客安全維護義務，仍應依隨團服務人員之職務內容、專業能力、所得掌握之資訊、對危險來源之控制可能性及事故當時客觀情勢，具體界定其義務範圍，並非使隨團服務人員對旅途中發生之一切事故負結果擔保責任，亦不能將原應由專業運送人、船長或醫療人員負責判斷、控制之事項，概括轉由隨團服務人員承擔，蓋開航與操船危險之控制及相關航海資訊之掌握均在運送人與船長，而非隨團服務人員，令不具船舶控制與航海資訊之人就航行結果負擔保責任，既非其能力所及，於防止事故亦屬無益。

- 3.關於登船及航行安全之宣導，系爭船舶設有安全帶，開航前並播放交通部航港局製播之搭乘載客船舶安全須知影片，船上人員亦告知前排乘客應繫妥安全帶、航行中儘量勿起身等事項；證人劉茂盛復證稱開船前船員及蔡坤輝均曾告知當日風浪較大，並提醒前五排乘客繫妥安全帶等語（見本院訴字卷(一)第102頁），足見原告主張登船前後全無人說明安全事

01 項、蔡坤輝亦未為任何提醒等情，核與卷證不符。又旅客搭
02 乘專業船舶運送人所營運之客船時，船舶能否開航、實際航
03 速、航向調整、風浪中之操船方式及是否應減速、避浪或返
04 航，本屬船長及船舶運送人基於航海專業及對船舶之實際控
05 制所應判斷處理之事項，非蔡坤輝所得指揮或控制，且本件
06 致原告受傷之原因，經前開認定，係運送人於中浪海象下未
07 依速度限制適當操船所致，並非風浪較大之事實本身，蔡坤
08 輝縱明知當日風浪較大而為前揭提醒，亦不等同其能預見船
09 長、運送人將違反航行速度限制，卷內既無證據足認蔡坤輝
10 於開航前已知悉系爭船舶將違反航速限制，或於航行中明知
11 船長未採必要安全措施仍使團員暴露於其所得排除之危險，
12 自難僅因系爭船舶嗣因操船不當發生事故，即反推蔡坤輝未
13 盡安全維護義務。

14 4.原告雖另指蔡坤輝於航行期間未持續確認團員是否繫妥安全
15 帶、未於風浪增大時再為指示云云。惟系爭船舶既經船員為
16 安全宣導，蔡坤輝亦曾提醒團員繫妥安全帶，對具通常理解
17 及自我照顧能力之成年旅客而言，尚難課以蔡坤輝於全部航
18 程中逐一、持續檢查各團員用帶情形之義務，且依證人王茹
19 鏡所證，原告於航行中始終未離座，僅為取用公用容器而一
20 時解開安全帶（見本院訴字卷(二)第441 頁），足見船員及蔡
21 坤輝之提醒業為原告知悉並原已繫妥安全帶，原告受傷時之
22 未繫安全帶，係其航行中一時自行解開所致，要非蔡坤輝以
23 任何合理之隨團監督所能預防。至原告受傷既係肇因於運送
24 人未依限速操船，此項危險之避免，端賴船長適當減速、調
25 整航向或採其他安全操船措施，非反覆口頭提醒乘客所能排
26 除，原告復未證明蔡坤輝如於航行中再為相同提醒即可避免
27 本件傷害之發生，是其所指提醒或督促不足，與原告所受傷
28 害間，亦難認有相當因果關係。

29 5.再就原告於船上受傷後之處置而言，雖行為時旅行業管理規
30 則第39條規定旅行業辦理國內、外觀光團體旅遊發生緊急事
31 故時，應為迅速、妥適處理、維護旅客權益及提供必要協助

之義務，惟其規範主體為辦理旅遊業務之旅行業，該規定旨在要求具有組織、人力、通訊、保險及行程調度能力之旅行業者，就旅行事故建立整體處理及通報機制，尚不能不問隨團服務人員個人之職務權限及實際能力，逕將旅行業所負全部組織性、制度性義務轉化為蔡坤輝個人之侵權行為注意義務。又蔡坤輝既實際隨團服務，於知悉團員受傷後，仍應在其能力所及範圍內給予合理協助（詳後述），而原告主張其曾請鄰座團員向蔡坤輝反映身體狀況，蔡坤輝卻未立即前來照護云云，但並未提出證據證明受其所託之人確已將其受傷及傷勢情形告知蔡坤輝，或蔡坤輝於航行中已實際知悉原告受有嚴重傷害仍置之不理；況且，蔡坤輝並非船員或醫療專業人員，在原告傷勢及適當搬運方式尚未明確前，未貿然自行搬移原告，亦難逕認屬不合理之處置，原告復未具體證明蔡坤輝於當時應採取何種其能力所及、確能減輕損害之救護措施可資採取，或其未自行安排原告平躺、固定或要求返航，已使原告原有傷勢因此加劇，自不能僅以其未親自搬動或處置原告，即認其有過失。

6. 系爭船舶抵達蘭嶼後，原告及另一名受傷旅客即由救護車送往蘭嶼衛生所，蔡坤輝則先將其餘團員帶往住宿處所安頓，旋借用機車前往衛生所，前後間隔未逾半小時，並於衛生所陪同傷者就醫、協助安排當日返回臺東之班機，直至班機起飛後始返回，此經證人劉茂盛、王茹鏡證述明確（見本院訴字卷(一)第101、102、103、104頁，本院訴字卷(二)第443頁），衡以當時尚有另一傷者及其餘數十名團員待為處理，傷者並已由救護車送往醫療機構接受專業處置，蔡坤輝於短暫安頓其餘團員後即前往衛生所協助，難認係拒絕照護或棄置傷者。至蔡坤輝未再陪同原告搭機返回臺灣本島部分，原告於蘭嶼衛生所已經醫療人員診察、評估，並依其建議安排航空及後續救護轉送，醫療及運送程序已有專業人員介入，隨團服務人員對傷病旅客所負之照護義務，應以當時具體情形下合理必要之協助為限，尚不能解為不論旅客是否已有醫

01 護、救護及同行人員照料，均須由其親自陪同至最終治療醫
02 院，而卷內既無證據足認蔡坤輝未隨同搭機已妨礙原告接受
03 醫療、延誤其轉送或使其傷勢加重，自不能僅以其未陪同返
04 回本島，即認其違反傷病旅客照護義務。

05 7.綜上，原告所受第一腰椎爆裂性骨折、胸椎第十二節壓迫性
06 骨折等傷害，係於系爭船舶航行中因運送人操船不當致船身
07 劇烈晃動而發生；蔡坤輝就登船及航行安全之提醒既已盡合
08 理義務，其對運送人之操船超速復無控制及預見可能，就受
09 傷後之處置亦難認有何不當，原告始終未提出醫療鑑定或其
10 他證據，證明蔡坤輝於事故後有何具體不當處置致其原有傷
11 害加劇，或如採其所稱平躺固定、要求返航、申請空中醫療
12 後送或親自陪同返臺等措施，即可避免其傷害或減輕其程度
13 ，是縱認蔡坤輝於部分處理細節猶有更周延之可能，亦不足
14 證明該情與原告所請求賠償之身體、健康損害間有相當因果
15 關係。從而，依卷內證據，尚難認蔡坤輝就原告所受傷害有
16 何故意或過失之不法侵害行為，亦不能認其有違反保護他人
17 之法律並致原告受損害之情事，原告依民法第184 條第1 項
18 前段、第2 項請求蔡坤輝負損害賠償責任，均屬無據。又蔡
19 坤輝個人不成立侵權責任，係以其個人欠缺可歸責性為據，
20 此與高旗旅行社公司依上開所述應負之責任，分屬不同之歸
21 責基礎與規範主體，後者並不以蔡坤輝個人之故意或過失為
22 要件，二者並無扞格，附此敘明。

23 (四)既有疾病存在不足以否定系爭傷害與系爭事故間之因果關係
24 1.按損害賠償責任所要求之因果關係，並不以加害行為為損害
25 發生之唯一原因為必要。被害人於事故發生前縱有既存疾病
26 或特殊體質，如該等因素僅使其較易受傷，或使損害結果較
27 為嚴重，而加害行為仍係促成具體損害發生之重要條件，依
28 一般經驗法則，該行為與損害間仍不失其相當因果關係。惟
29 既存疾病如另對個別損害項目或後遺症之程度有所影響，則
30 屬損害範圍及其歸責界限之問題，仍應依相關醫療證據具體
31 審認。

01 2.經查，原告於系爭事故發生前，固曾經診斷有脊椎退化性病
02 變、骨質疏鬆及腰椎舊有壓迫性骨折等情形，惟原告於系爭
03 船舶航行中，因船身劇烈晃動而遭撞擊後，隨即出現下背疼
04 痛及雙下肢無力等症狀，並於同日陸續送往蘭嶼衛生所、臺
05 東馬偕醫院及高雄長庚醫院診治，經診斷受有第一腰椎爆裂
06 性骨折、胸椎第十二節壓迫性骨折併雙下肢無力及神經性排
07 尿障礙等傷害，事故、症狀發生及就醫診斷間具有密切之時
08 間連續性。又依衛生福利部旗山醫院（下稱旗山醫院）115
09 年3月20日旗醫醫字第1150000427號函暨所附診治說明書（
10 見本院訴字卷(三)第217至219頁），原告於系爭事故發生前
11 雖已有相關脊椎退化性病變及骨質疏鬆等體質因素，該等既
12 有疾病可能在一定程度上影響脊椎結構之穩定性及受傷後之
13 表現，然依現有資料研判，系爭事故與其後發生之脊椎爆裂
14 性骨折及神經功能變化間，仍具有一定之時間及臨床相關性
15 。是以，前開醫療意見至多說明原告既有疾病可能構成其較
16 易受傷或傷勢較為嚴重之背景因素，尚非認定系爭傷害係由
17 既有疾病自然發展所致，亦未否定外力作用為此次急性傷害
18 之誘發原因。再參以原告於系爭事故前所存腰椎舊有病變，
19 與事故後經診斷之第一腰椎爆裂性骨折、胸椎第十二節壓迫
20 性骨折及隨即出現之雙下肢無力、神經性排尿障礙等急性神
21 經症狀，於發生時點、傷害型態及臨床表現均非全然相同，
22 卷內復無證據足認原告縱未遭受系爭事故之外力作用，仍會
23 於同一時點自然發生相同之急性傷害及神經功能變化，則原
24 告既有疾病縱可能提高其受傷風險或影響傷後表現，亦不足
25 據此切斷系爭事故與系爭傷害間之因果關係。

26 3.從而，綜合系爭事故之外力作用、原告於事故後立即出現之
27 症狀、就醫過程、傷害診斷及前開醫療專業意見，足認系爭
28 事故與原告所受系爭傷害間具有相當因果關係。龍鴻公司、
29 曾正宗及高旗旅行社公司以原告事故前已有脊椎病變及骨質
30 疏鬆為由，抗辯原告所受系爭傷害並非系爭事故所致，尚難
31 憑採。

01 (五)龍鴻公司、曾正宗與高旗旅行社所負賠償責任之關係

02 1.按數債務人基於同一法律原因，依法律規定或當事人明示，
03 對債權人各負全部給付義務者，為連帶債務（民法第272 條
04 參照）；至數債務人本於各別之發生原因，對於債權人各負
05 全部給付之義務，惟其給付內容及目的同一，因任一債務人
06 為給付而使債權人之損害獲得填補時，他債務人即因給付目
07 的已達而同免其責任者，則為學說及實務所稱之不真正連帶
08 債務。不真正連帶債務雖非民法所明定，然為避免債權人就
09 同一損害重複受償，並使各債務人清償之效果得以連動，仍
10 應於判決主文載明其中一債務人已為給付者，他債務人於該
11 給付範圍內同免其責任。

12 2.經查，曾正宗於執行系爭船舶船長職務時，因前述操船過失
13 ，不法侵害原告之身體、健康權，應依民法第184 條第1 項
14 前段規定負損害賠償責任；龍鴻公司為曾正宗之僱用人，且
15 未能證明其選任、監督曾正宗已盡相當注意，或縱加以相當
16 注意仍不免發生本件損害，依民法第188 條第1 項前段規定
17 ，應與曾正宗負連帶賠償責任，故曾正宗與龍鴻公司間，就
18 原告因系爭事故所受損害，係本於同一發生原因而生之法定
19 連帶債務。

20 3.龍鴻公司就同一損害，除前開僱用人連帶責任外，另因其為
21 系爭船舶之旅客運送人，且曾正宗係其履行旅客運送債務所
22 使用之人而有前述可歸責事由，應依民法第224 條、第654
23 條第1 項負旅客運送契約之損害賠償責任；又因其提供之海
24 上載客運送服務欠缺當時科技或專業水準可合理期待之安全
25 性，應依消保法第7 條負責。惟上開各請求權係原告就同一
26 身體、健康損害對龍鴻公司所生之數項競合請求權，原告僅
27 得就其損害受一次填補，龍鴻公司並不因請求權之競合而負
28 數次給付之義務。

29 4.至高旗旅行社公司係系爭旅遊契約之相對人及整體旅遊服務
30 之提供者，因其提供之旅遊服務未具通常可合理期待之安全
31 性，應依民法第227 條第2 項、第227 條之1 及消保法第7

條規定對原告負損害賠償責任。高旗旅行社公司之上開責任，與曾正宗基於侵權行為所負責任，龍鴻公司基於僱用人責任、旅客運送契約及消保法所負之責任，其發生原因及義務來源各別，並非本於同一侵權行為（原告訴之聲明就各被告係採分別或分組給付之結構，亦與民法第185 條共同侵權行為之單一連帶效果不符），亦無其他法律明定或當事人約定之連帶事由，然各該責任均係填補原告因系爭同一事故所受之同一身體、健康損害，給付內容及目的同一，任一債務人為給付即使原告之損害於該範圍內獲得填補，是高旗旅行社公司與曾正宗、龍鴻公司間，就後述認定之填補性損害，核屬不真正連帶債務。

5.高旗旅行社公司與龍鴻公司固均為消保法所稱之企業經營者，且各因所提供之服務欠缺合理期待之安全性而該當同法第7 條，惟前開安全性之評價，係分別就高旗旅行社所提供之「整體旅遊服務」及龍鴻公司所提供之「海上旅客運送服務」而為，二者係基於各別之契約關係、就各別之服務內容對原告負責，並非共同提供同一服務，亦非共同實施同一加害行為。而消保法第7 條第3 項所定企業經營者應負連帶賠償責任，係指就同一商品或服務之提供，於其設計、生產、製造、經銷或提供等環節參與之數企業經營者，對消費者所負之連帶責任而言，非謂任二企業經營者各自違反同條規定，即當然就他方所提供服務所生之損害互負同一法定原因之連帶債務，尚不能僅因高旗旅行社公司與龍鴻公司均各該當消保法第7 條，即遽認二者成立連帶債務，其關係仍應定性為不真正連帶。

6.原告訴之聲明雖係請求蔡坤輝、曾正宗、龍鴻公司分別或連帶給付，並請求蔡坤輝與高旗旅行社、曾正宗與龍鴻公司分別連帶給付，復聲明其中任一被告已為給付者，其餘被告於給付範圍內同免責任。惟綜觀其聲明所附全體交叉同免之記載及歷次主張之整體意旨，原告所請求者，核係系爭同一事故所生同一損害之填補，本無使各被告重複給付、其自身重

01 複受償之意；而數債務人相互間責任關係之法律性質為連帶
02 抑或不真正連帶，乃法院依確定之事實適用法律之職權事項
03 不受當事人所用文字之拘束，上開認定高旗旅行社公司與
04 曾正宗、龍鴻公司負不真正連帶責任，其對外給付範圍及原
05 告所得受償之數額，與依連帶所生之結果並無不同，原告所
06 獲賠償亦未逾其實際損害，自無逾越聲明範圍或就當事人未
07 聲明事項而為判決之違誤。從而，蔡坤輝既不負損害賠償責
08 任，原告對蔡坤輝之請求應予駁回；曾正宗與龍鴻公司部分
09 應依民法第188 條第1 項前段命其連帶給付；高旗旅行社
10 公司部分，應命其就同一損害額為給付，並於主文諭知前開
11 被告中任一人已為全部或一部給付者，其餘被告於該給付範
12 圍內同免其責任，以免同一損害重複受償。至遲延利息之同
13 免效果，因各被告遲延起算之時點未必一致，應以各債務人
14 所負利息債務實際重疊之範圍為限。

15 7.從而，曾正宗與龍鴻公司就後述認定原告得請求之填補性損
16 害，應負連帶賠償責任；高旗旅行社公司與曾正宗、龍鴻公
17 司間，則應負不真正連帶賠償責任。至原告依消保法第51條
18 請求之懲罰性賠償金，因其成立要件、規範目的及計算基礎
19 與填補性損害有別，是否成立及各被告間應負責任之關係，
20 另於後述懲罰性賠償部分一併審究。

21 (六)損害賠償範圍：

22 1.醫療、醫療器材、轉院及後續治療費用部分：

23 (1)按不法侵害他人之身體或健康者，對於被害人因此增加生活
24 上之需要時，應負損害賠償責任，民法第193 條第1 項定有
25 明文。所謂增加生活上之需要，係指被害人被害以前並無此
26 需要，因被害以後始有支付此費用之必要而言。是被害人因
27 傷所支出之必要醫療、醫療器材、復健及轉院費用，均屬因
28 身體、健康受侵害而增加生活上需要之損害，加害人自應予
29 賠償。

30 (2)查原告因系爭事故受有系爭傷害，並因而支出醫療費用115,
31 738元、醫療器材費用17,795元及轉院費用10,000元，合計1

43,533元，為兩造所不爭執（參不爭執事項(三)），且有原告提出之診斷證明書、急診病摘、醫療費用收據、醫療器材及救護車費用單據可佐（見本院審訴卷第37至65、113 至163 頁），此部分自堪認定。

(3)原告另主張其於前開請求所計截止日後，因系爭傷害所遺脊椎及下肢功能障礙，仍持續至衛生福利部旗山醫院（下稱旗山醫院）接受復健，並至高雄長庚醫院追蹤脊椎手術後之恢復情形，迄113 年8 月28日止，另支出醫療費用5,691元等語，並提出旗山醫院之治療單、醫療費用收據為憑（見本院訴字卷(二)第283 至352 頁）。經逐一核閱前開收據，其所載就診院所為提供復健治療之旗山醫院，就診日期則接續於原告出院後之追蹤期間，醫療項目亦不外門診診察、復健治療及相關檢查費，核與原告因系爭傷害接受脊椎骨融合及骨釘固定手術後，須定期追蹤內固定物狀況並持續接受復健以維持肢體功能之治療歷程相符；參以原告所受系爭傷害非輕，且遺有持續性之胸腰椎及雙下肢功能障礙（見本院審訴卷第105 至111 頁之診斷證明書），其於出院後仍須接受復健及定期追蹤，亦與一般醫療常規無違。前開費用既係因系爭傷害之治療所支出，且未逾必要之範圍，自屬原告因身體、健康受侵害而增加生活上需要之損害。被告雖泛稱此部分費用與系爭事故無涉，惟未具體指明前開收據中有何項目與系爭傷害無關、重複計算或顯非治療所必要，尚難憑採。

(3)從而，原告得請求之醫療、醫療器材、轉院及後續治療費用，合計為149,224元（計算式：115,738元+17,795元+10,000元+5,691元=149,224元）。

2.交通費用部分：

(1)按被害人因傷往返醫療院所所必要之交通費用，係其被害前所無而因被害後始生之支出，屬因身體、健康受侵害而增加生活上需要之損害，自得依民法第193 條第1 項請求賠償。而被害人如係由親屬以自用車輛接送往返醫療院所，親屬固基於身分關係之情誼未向被害人收取對價，然此項無償給付

01 乃親屬為被害人利益所為之恩惠給付，其目的在照顧被害人
02 ，而非在使加害人得以減免其賠償責任，故被害人所受損害
03 之數額，應以「倘無親屬接送，被害人客觀上所必須支出之
04 交通費用」為準，不因親屬未實際收費而謂被害人未受損害
05 ，此觀諸實務就親屬代為看護之情形，一致認被害人仍受有
06 相當於看護費之損害，不得因親屬未收取報酬而免除加害人
07 責任之法理，尤為明瞭，兩者於規範評價上並無不同，比較
08 法上亦可參collateral source rule之精神，美國法 Resta
09 tement (Second) of Torts §920A cmt. c 亦同此旨。然而
10 ，被害人主張此項損害，仍應就「往返醫療院所之必要性」
11 、「往返之次數」及「所採交通方式係客觀上必要」等損害
12 發生之基礎事實負舉證責任；至於數額之計算，於被害人未
13 實際支出而無單據可憑之情形，其損害額之證明顯有重大困
14 難，法院自得依民事訴訟法第222 條第2 項規定，審酌一切
15 情況，依所得心證定其數額。

16 (2)已發生之回診、復健交通費

17 ①往返之必要性及交通方式：原告因系爭事故受有第一腰椎爆
18 裂閉鎖性骨折、胸椎第十二節壓迫性骨折等，經施行第十一
19 胸椎至第三腰椎減壓與骨釘置入骨融合手術，術後遺有運動
20 範圍受限、永久遺留顯著運動障礙、雙下肢障礙，有上開診
21 斷證明書在卷可憑。而原告於系爭事故發生時已年逾70歲，
22 衡諸其年齡、傷勢及行動能力，於術後追蹤及復健治療期間
23 ，實難期其自行搭乘公車等大眾運輸工具往返醫療院所，須
24 以計程車或由他人以車輛全程接送，始能安全抵達，其以車
25 輛往返醫療院所自屬必要。

26 ②往返之次數：原告主張自系爭事故發生後至113 年8 月28日
27 止，因系爭傷害至高雄長庚紀念醫院回診22次、至旗山醫院
28 接受復健治療272次，並提出各該醫院醫療費用收據為證（
29 見本院訴字卷(二)第275 至352 頁）。經逐筆核對各該收據所
30 載就醫日期及項目，均與原告因系爭傷害接受手術後追蹤及
31 復健治療之歷程相符，且無同日就醫而重複計算往返次數之

情形，其主張之往返次數，堪予採認。

③數額之酌定：原告縱由家人以車輛接送，未實際支出計程車費用而無從提出乘車收據，然依前開說明，此不影響其損害之成立，僅生損害額如何酌定之問題。爰審酌原告提出之計程車資費用試算資料（見本院訴字卷(二)第353 至355 頁），其係以原告住所至高雄長庚紀念醫院、旗山醫院之路程，以大都會車隊之運價費率試算，本判決認以前開計程車資作為親屬接送勞費之估價基準，尚屬適當，單趟金額分別約為1,415 元及400 元，而原告如無親屬接送，依其前開行動能力，勢須支付相同數額之計程車費用，該費用即為其客觀上必要之支出。又被告除以原告未提出實際計程車收據為爭執外，並未具體指摘前開起訖地點、費率試算有何不實或顯不合理之處，亦未提出其他適合原告身體狀況且費用較低之交通方式，爰依民事訴訟法第222 條第2 項規定，酌定原告已發生之回診及復健交通費為279,860元（計算式：1,415元×2程×22次+400元×2程×272次=279,860元），此部分請求應予准許。

(3)將來回診、復健交通費

①原告另主張其因接受手術，將來仍須每半年至高雄長庚醫院回診1 次，並每月至旗山醫院復健8 次，爰自113 年起計算至年滿80歲止，請求一次給付扣除中間利息後之將來交通費446,700元云云。

②按以將來給付之損害為請求者，須該損害於將來確有發生之高度蓋然性，且其發生之範圍、頻率及期間已達可得合理預見之程度，始足當之，否則即屬損害是否發生尚未確定，不得預為請求。查原告所受傷勢固非輕微，卷內資料亦足認其於相當期間內仍有接受追蹤及復健治療之需求，然其所提出之歷次診斷證明書、醫療費用收據及個別預約回診單，至多僅足證明其過往曾持續接受治療，及特定日期曾有回診安排，尚不足以證明其自113 年起迄年滿80歲止之期間內，均有每半年回診1 次、每月復健8 次之必要；況原告之功能障礙

01 是否須以固定頻率長期持續復健，其頻率是否可能因治療成
02 效、病情變化或醫師評估而增減，乃屬醫療專業判斷之範疇
03 ，卷內並無任何醫療機構就前開固定治療頻率及持續期間所
04 出具之明確意見。而原告所提出之請求金額表及霍夫曼式計
05 算，僅係依其自行設定之治療頻率與期間所為之數學運算結
06 果，其計算之前提本身即為待證事實，自不能反以計算結果
07 證明該前提之存在。

08 ④再者，原告將高雄長庚醫院之將來回診費用自113 年起算，
09 然其請求之已發生交通費亦已計算至113 年8 月28日，二者
10 期間顯有重疊，且自113 年迄本件言詞辯論終結時，已歷相
11 當期間，該期間內原告如確有回診及復健，本得提出實際就
12 醫資料以實其說，而無庸以推估方式為之。民事訴訟法第22
13 2條第2 項固許法院於損害額不能證明或證明顯有重大困難
14 時，審酌一切情況定其數額，然此係就「損害額」之證明所
15 設之減輕，並非免除當事人就「損害發生之基礎事實」所應
16 負之舉證責任，原告既未能證明其將來確有以前開固定頻率
17 、持續至年滿80歲接受治療之必要，本件即無從據以酌定其
18 數額。從而，原告請求將來回診及復健交通費446,700元部
19 分，於本件言詞辯論終結前尚未達可得證明之程度，不能准
20 許。

21 (4)是以，原告得請求之交通費用為279,860 元，逾此範圍之請
22 求，為無理由。

23 3.看護費用及居家照顧費用部分：

24 (1)按不法侵害他人之身體或健康者，對於被害人因此增加生活
25 上之需要時，應負損害賠償責任，民法第193 條第1 項定有
26 明文。被害人因傷勢所需之看護費用，核屬因身體、健康受
27 侵害而增加生活上需要之損害。又親屬代為照顧被害人起居，
28 雖係基於親情而未實際收取費用，然其所付出之時間及
29 勞力並非不能以金錢評價，此項基於身分關係之恩惠給付，
30 其目的在照顧被害人，而非在減免加害人之賠償責任，故被
31 害人如已證明確有受人照護之必要，縱係由親屬照護而未現

實支付費用，仍得請求賠償相當於看護費之損害（最高法院109 年度台上字第1296號判決意旨參照）。至親屬照護勞費之數額，因無實際支出單據可憑，其證明顯有重大困難，法院自得依民事訴訟法第222 條第2 項規定，參以傷勢程度、所需照護內容、期間及當時職業看護之通常費率，審酌一切情況定之。

(2)住院期間看護費：

原告因系爭傷害於110 年3 月24日接受脊椎手術，住院治療至同年4 月24日，期間僱請看護而實際支出看護費79,000元，為被告所不爭執（參不爭執事項(三)），此部分請求應予准許。原告雖另以其住院期間共計32日、每日2,500 元為據，主張此部分看護費應為80,000元云云，惟就超逾實際支出之1,000 元部分，原告除提出110 年4 月6 日至110 年4 月24日之看護證明及收據外（見本院審訴卷第169 至171 頁），未再行提出其他支出證明，復未主張該期間另有由親屬代為看護之事實，則此部分差額，尚乏損害發生之事實可憑，不能准許。

(3)出院後6 個月之看護費：

- ①原告主張其出院後仍須專人照護6 個月，按每日2,500元計算，自110 年4 月25日起計183 日，請求看護費457,500元等語。查原告因系爭事故受有第一腰椎爆裂性骨折、胸椎第十二節壓迫性骨折，併雙下肢無力及神經性排尿障礙等傷害並接受手術，高雄長庚醫院110 年12月13日診斷證明書醫囑亦載明原告術後有專人照護6 個月之必要（見本院審訴卷第105 頁），衡酌原告甫經脊椎重大手術，出院時雙下肢無力，其翻身、移位、如廁、沐浴及處理日常生活事務，均無從自理而需他人扶助，且其併有神經性排尿障礙，排尿功能之異常不分晝夜，夜間如廁等均需他人即時協助，是其所需照護非僅限於日間時段而係全日持續性之照護，前開醫囑所載6 個月之照護期間，核與其傷勢程度及脊椎手術後通常恢復歷程相符，足認原告自出院後6 個月內確有受專人全日照護之必

01 要。被告雖抗辯原告未提出實際僱用專業看護之收據，亦未
02 具體陳明照顧者姓名云云，惟原告出院後在家休養，其所需
03 照護係由家屬提供，依前開說明，家屬所付出之時間及勞力
04 仍具財產價值，不因未現實收取費用而異其損害之成立，照
05 護者為其同居家屬，亦與常情無違，故被告此部分抗辯尚難
06 採認。

07 ②關於數額部分，本院審酌原告於住院期間實際僱請職業看護
08 之費率即為每日2,500元，此係同一傷勢、相近時期之實際
09 市場成交價格，最足反映當時全日看護勞務之客觀價值，原
10 告出院後6個月內所需照護之內容與強度與住院期間相若，
11 已如前述，被告復未指摘該費率有何偏高之處，是審酌原告
12 傷勢、所需照護程度、期間及住院期間實際看護費率，爰依
13 民事訴訟法第222條第2項規定，以每日2,500元酌定親屬
14 照護勞費之數額。從而，原告請求出院後6個月看護費457,
15 500元（計算式：2,500元×183日=457,500元），應予准許。

16 (4)居家照護費：

17 原告另主張其因系爭傷害所遺行動障礙，自110年10月至11
18 3年6月間接受居家照顧服務而支出12,617元，並提出高雄
19 市私立恆心居家長照機構收據為證（見本院訴字卷(二)第357
20 至366頁），龍鴻公司、曾正宗對此請求不爭執（見本院訴
21 字卷(二)第372頁），高旗旅行社公司雖僅就前開收據之形式
22 真正不爭執（見本院訴字卷(三)第29頁），惟參以上開收據所
23 示服務期間、服務機構及支出金額，與原告因系爭傷害所遺
24 下肢功能障礙及生活上需人協助之情形相符，足認該費用係
25 因系爭傷害所支出之必要居家照護費，故此部分亦應准許。
26 又前開(3)所定出院後看護期間（110年4月25日起至110年
27 10月24日止）與(4)居家照顧服務期間（110年10月起），於
28 110年10月間固有部分重疊，惟居家照顧服務係按次到宅提
29 供特定項目之服務，每月自付金額甚微，無從替代原告於該
30 期間所需之全日照護，二者填補之損害內容並不相同，應無
31 重複賠償之問題，附此敘明。

01 (5)綜上，原告所得請求之看護費及居家照護費，共計549,117
02 元（計算式：79,000元+457,500元+12,617元=549,117元
03 ），逾此範圍之請求，則無理由。

04 4.不能工作及勞動能力減損之損失

05 (1)按所謂勞動能力減少之損害，係被害人因身體或健康受侵害
06 ，致其依原有身體狀況、知識、技能、經驗及工作條件，於
07 通常情形下提供勞務並取得經濟利益之能力降低，其所賠償
08 者乃勞動能力本身經濟價值之減少，並不以被害人事故時受
09 僱於他人、按月領有固定薪資，或事故後實際所得已按相同
10 比例減少為必要。又損害之發生已獲證明，而其數額不能證
11 明或證明顯有重大困難者，法院應審酌一切情況，依所得心
12 證定其數額，民事訴訟法第222 條第2 項亦有明定。

13 (2)原告於系爭事故發生時仍實際從事農務工作

14 ①被告雖抗辯原告於系爭事故發生時已逾一般退休年齡，且未
15 證明仍有從事工作並取得每月25,250元收入，故不得請求勞
16 動能力減損之損害云云。惟一般受僱勞工之退休年齡，係規
17 範勞雇關係得否終止，並非民法侵權行為損害賠償上認定自
18 然人逾一定年齡即當然喪失一切工作及謀生能力之標準，尤
19 其自營農作並無雇主強制退休之問題，工作者得依作物、季
20 節、體力及家庭分工調整工作時間與內容，是否仍具有勞動
21 能力，應依事故發生時之實際工作狀況具體判斷，不得僅以
22 其年齡逾65歲，即逕認其已無勞動能力。此可參最高法院11
23 1 年度台簡上字第5 號判決意旨「對於被害人因此喪失或減
24 少勞動能力損害所負之賠償責任，應以被害人於加害行為成
25 立時，有無勞動能力為準，並按個案之具體情形，判斷被害
26 人因加害人侵權行為所生喪失或減少勞動能力之範圍及其損
27 害數額，與衛生福利部統計處所公布零歲健康平均餘命之一
28 般性調查統計結果及稅務法規允許申報為被扶養人之標準無
29 涉。查許○○○於系爭車禍發生前仍有從事部分務農工作及
30 相關收入，因系爭車禍所致系爭傷害而失智，日常生活事務
31 均需由他人照料，為原審確定之事實，似見許○○○原可實

01 際從事部分務農工作，並獲取該勞務之對價，因系爭傷害已
02 喪失勞動能力。果爾，許○○○主張其因系爭車禍，受有減
03 少勞動能力之損害，似非全然無據。」等語，即明此旨。

04 ②查原告為00年0月生，於110年3月23日系爭事故發生時，
05 年齡約70歲6個月，原告主張其與配偶於配偶名下農地共同
06 從事農作，主要種植水稻、香蕉及番石榴，業於民事準備(七)
07 狀暨調查證據聲請狀中具體陳明（見本院訴字卷(二)第386頁
08 ），前開陳述復有下列資料可以相互勾稽：①原告配偶名下
09 坐落高雄市杉林區之農地總面積約為11,224.59平方公尺，
10 即1.122459公頃（見本院訴字卷(二)第223至227頁）；②原
11 告自78年9月1日起參加農民健康保險，其配偶之農會帳戶
12 並有原告農民健康保險及農民職業災害保險費之扣繳紀錄，
13 且於108年至110年間均有稻穀款入帳（見本院訴字卷(二)第
14 229至237頁）；③110年8月西南氣流豪雨農業天然災害
15 救助申請資料，記載原告配偶種植香蕉0.2355公頃、番石榴
16 0.2768公頃（見本院訴字卷(二)第395頁）。

17 ③上開土地、農保、農職保、農產品款項及災害救助資料，所
18 示時間與系爭事故相近且足以相互補強，堪認原告於系爭事
19 故發生前，確有與其配偶共同參與水稻、香蕉及番石榴等家
20 庭農務工作，而非僅形式上具有農民身分或單純因配偶名下
21 持有農地，即主張其尚有勞動能力。被告雖否認原告此項主
22 張，惟其所提出之收入計算，主要係以原告配偶農會帳戶所
23 示稻穀款為基礎，尚不足以推翻原告家庭另有香蕉、番石榴
24 耕作，及原告實際參與家庭農務之事實，是被告僅以原告已
25 逾一般退休年齡，即主張其不再具有任何勞動能力，尚非可
26 採。

27 (3)事故後1個月完全不能工作之損失

28 原告因系爭事故受有第一腰椎爆裂性骨折、胸椎第十二節壓
29 迫性骨折，併雙下肢無力及神經性排尿障礙等傷害，並於事
30 故翌日接受脊椎手術，住院治療至110年4月24日，衡諸其
31 傷勢、手術內容及住院治療情形，其於事故發生後1個月內

，顯無從從事須仰賴軀幹及下肢活動之田間行走、站立、彎腰、蹲踞、採收、搬運等農務工作，應認其於110年3月23日至同年4月23日期間完全喪失勞動能力。至原告勞動能力之經濟價值，經本院依後述(5)之理由酌定為每月12,000元，故其於前開1個月完全不能工作之損失為12,000元。

(4)勞動能力減損比例

原告經本院囑託高雄榮民總醫院鑑定，其主要診斷為腰椎第一節爆裂性骨折及胸椎第十二節壓迫性骨折，合併雙足麻木感，勞動能力減損比例為53%，有高雄榮民總醫院113年4月24日高總管字第1131007070號函暨所附勞動能力減損報告書在卷可憑（見本院訴字卷(二)第7至94頁）。勞動能力減損鑑定所示比例，固非當然等同於各種職業所得減少之比例，法院仍應依被害人原有工作內容及功能受損情形具體判斷，惟原告原從事農務工作，通常須在不平整土地上行走、站立、彎腰、蹲踞、轉動軀幹以及搬運農具或農產品，原告因系爭傷害所生胸腰椎、雙足及下肢神經功能障礙，正直接妨礙其從事前開農務所需之核心身體能力，且被告對鑑定所示53%之比例並未提出其他醫療或職業能力鑑定，以具體指明其評估基礎、方法或結論有何錯誤，主要係爭執原告年齡及收入計算基礎，是審酌原告傷勢、永久功能障礙及其原有農務工作內容，認以53%作為其勞動能力減損比例，尚屬適當。

(5)原告勞動能力經濟價值之酌定

- ①原告主張以每月基本工資25,250元作為計算基礎云云，惟基本工資係以受僱勞工依法定正常工時提供全時勞務為前提所定之最低對價，如被害人係以全部勞動時間投入勞動市場，其勞動能力之評價固不宜低於此數，然本件原告係與其配偶共同從事自營農作，並非按月計酬之全時受僱勞工，其工作具季節性，工作時間及強度得依作物、氣候及體力調整，卷內尚無證據足認其全年投入之工時與全時受僱勞工相當，則按其實際投入勞動之程度為比例評價，並非將其單位勞務之價值評價為低於法定最低標準，而係反映其勞動投入之總量

01 本非全時，故原告逕以全額基本工資評價其全年勞動能力，
02 不予採取。

03 ②被告則依原告配偶農會帳戶所示稻穀款，主張原告每人每年
04 農務所得僅約47,750元，或扣除休耕等款項後，每月僅約2,
05 969 元云云。然上開計算主要僅包含稻作，並未計入原告與
06 其配偶所共同經營之香蕉及番石榴，而依農業天然災害救助
07 申請資料所示，原告及其配偶就香蕉及番石榴種植面積合計
08 已達0.5123公頃，與原告所稱其家庭農業經營並非僅有水稻
09 之情相符，是被告僅以稻穀款評價原告全部農務勞動，顯有
10 低估之虞。

11 ③原告另以109 年度農會帳戶所示稻穀款、休耕款、補助款及
12 轉作款合計129,891 元，加計依110 年度香蕉、番石榴種植
13 面積，套用高雄市平均產量及平均價格所得之果樹收入339,
14 890元，再由夫妻二人平均分配，主張每人每年農業收入為2
15 34,891 元云云。惟查，原告配偶名下農地面積約1.122459
16 公頃，而原證34所附109 年農林漁牧業普查結果記載（見本
17 院訴字卷(二)第243 至249 頁），當年度平均每家可耕作地面
18 積為0.77公頃，平均每家農牧業銷售服務收入為458,000 元
19 ，而原告家庭所估水稻、香蕉及番石榴全年收入合計約469,
20 781元，與前開一般農牧戶平均銷售服務收入相近，原告家
21 庭農地面積並高於全國平均，則原告所提出之家庭農業收入
22 估算，尚非在外觀上顯然誇大。惟原證34亦明載，前開農牧
23 業銷售服務收入係未扣除成本支出之毛收入，原告所提234,
24 891 元之估算，亦有下列限制：①其中休耕款、補助款及轉
25 作款，未必均屬提供農務勞動之對價；②香蕉、番石榴收入
26 係以全市平均產量及平均價格推估，並非源於原告家庭之實
27 際生產、銷售帳冊；③尚未扣除種苗、肥料、套袋、機具、
28 灌溉、運輸及其他生產成本；④農業收益除原告個人勞力外
29 ，尚包括土地、農具、資本投入及價格變動所生之利益；⑤
30 原告與其配偶雖共同從事農作，但二人實際投入之工時及勞
31 力比例，仍無精確資料可資核算。故原告所稱每人每年234,

891 元，足供證明其農務勞動價值並非僅止於被告所稱稻作帳載數額，但仍不得全數視為其個人勞動能力之經濟價值。

④本判決綜合審酌原告事故前確實持續從事農務，其家庭農地規模高於一般農牧戶平均，所種植作物包括水稻、香蕉及番石榴，並非僅有單一稻作，其中稻穀款具有實際帳戶入帳資料，香蕉、番石榴之耕作面積則有農業天然災害救助資料可佐，而原告所估家庭農業毛收入與一般農牧戶平均銷售收入大致相近，惟農業毛收入須扣除生產成本、非勞務對價之補助款項、土地與資本收益，推估方法存有誤差，夫妻勞力比例亦無從精確劃分，是原告個人勞動能力之經濟價值確已證明存在，而其精確數額之證明顯有重大困難，爰依民事訴訟法第222 條第2 項規定，酌定為每年144,000 元，折合每月12,000元。前開數額顯著高於僅計稻作之帳載收入，足以反映原告另行參與香蕉及番石榴耕作之勞務價值；又約當原告自估個人年度農業毛收入234,891元之六成一，此一折算幅度即係前述扣除生產成本、土地及資本收益、推估誤差暨家庭共同勞動等因素之綜合反映，此係本判決依全辯論意旨及卷內具體農業經營資料所為之評價，並非認定原告事故前每月固定取得12,000元之薪資，亦非在兩造各自主張之數額間任意折衷。

(6)勞動能力減損期間

①原告於系爭事故發生時雖已年逾70歲，惟其當時仍實際與配偶共同從事農務，已如前述，而農務工作具有自營性、季節性及可依體力調整工作內容之特性，並無達一定年齡即當然停止工作之制度，原證34所附農林漁牧業普查資料亦顯示，109 年底農牧業經營管理者平均年齡為64.4歲，足見高齡者持續從事農業經營並非罕見，惟此項統計僅為社會經驗之參考，原告得否工作至何時，仍應以其個案事實判斷。

②審酌原告於事故時已逾70歲仍持續參與農作、事故前身體尚能正常行動、其農務內容得依體力調整，以及其僅請求計算至年滿80歲，而未請求計至平均餘命終了，本判決認原告如

01 未受系爭傷害，仍有持續從事相當農務工作至年滿80歲之合
02 理可能。至原告於70歲至80歲期間，其勞動投入縱可能隨年
03 齡增長而自然遞減，惟前開酌定之每月12,000元，已係顯著
04 低於其實際工作狀態估值之保守評價，此一保守性業足吸收
05 高齡期間勞動投入遞減之因素，無庸再逐期遞減計算；又生
06 命表所示平均餘命，僅係原告請求期間未逾通常生存可能之
07 旁證，並非本件認定其得工作至80歲之唯一依據，被告僅以
08 原告已逾一般退休年齡，即否認其全部將來勞動能力之損害
09 ，仍非可採。

10 (7)按勞動能力本身經濟價值之減損，於勞動能力受侵害時即已
11 發生，被害人就將來各期之損害請求一次給付者，就尚未屆
12 至之期間，應扣除依霍夫曼式計算之中間利息（首期給付不
13 扣除），以免重複受償。查原告於110年3月23日至同年4
14 月23日之1個月期間完全不能工作，其損失為12,000元，其
15 後自110年4月24日起至119年9月9日年滿80歲止，原告
16 每月勞動能力減損之損害為6,360元（計算式：12,000元 $\times$ 53
17 %＝6,360元），前開期間共計112個月又16日，依月別單
18 利5%霍夫曼式扣除中間利息，首期給付不扣除中間利息，
19 原告此期間之勞動能力減損為587,850元【計算式：6,360元
20 $\times$ 92.00000000＋（6,360元 $\times$ 16 $\div$ 31） $\times$ （92.00000000－00.0
21 0000000）＝587,850元，元以下四捨五入；其中92.0000000
22 0為月別單利（5 $\div$ 12）%第112月霍夫曼累計係數，92.0000
23 0000為第113月霍夫曼累計係數】。從而，原告所得請求之
24 不能工作及勞動能力減損損失，合計為599,850元（計算式
25 ：12,000元＋587,850元＝599,850元），逾此範圍之請求，
26 則無理由。

27 5.精神慰撫金：

28 (1)按不法侵害他人之身體或健康者，被害人雖非財產上之損害
29 ，亦得請求賠償相當之金額；債務人因債務不履行，致債權
30 人人格權受侵害者，亦準用上開規定，民法第195條第1項
31 前段、第227條之1分別定有明文。次按慰撫金之核給，旨

01 在就被害人因人格法益受侵害所生之精神痛苦，予以相當之
02 金錢填補，其數額應綜合審酌實際加害情形、侵害結果、傷
03 勢輕重、治療期間及過程、後遺障礙、對日常生活之影響、
04 被害人所受痛苦程度，以及兩造之身分、地位與經濟狀況等
05 一切情形定之。

06 (2)查原告因系爭事故受有系爭傷害，其於系爭事故發生後，先
07 經送往蘭嶼衛生所急救，因當地醫療條件不足，復搭乘飛機
08 返回臺灣本島，先後轉送臺東馬偕醫院及高雄長庚醫院，並
09 於事故翌日接受脊椎手術，住院治療至110年4月24日始出
10 院，衡諸其受傷部位、傷勢程度、跨院轉送、手術及住院治
11 療經過，原告於事故當時及其後治療期間所承受之身體疼痛
12 、行動不便均非輕微；又原告出院後仍須持續回診及接受復
13 健，並曾有專人照護之必要，傷勢穩定後，仍遺有胸腰椎及
14 雙足活動功能障礙，經高雄榮民總醫院鑑定勞動能力減損比
15 例達53%，原告事故前雖已年逾70歲，仍與配偶共同從事農
16 務，原可自行行動、處理日常生活及參與家庭農作，卻因系
17 爭傷害而長期受有軀幹、下肢及排尿功能障礙，此等障礙所
18 影響者，不僅為其經濟上之勞動能力，亦包括行走、站立、
19 彎腰、起居及自我照料等日常生活自主性，其於晚年驟然面
20 臨身體功能明顯衰退、持續就醫復健及生活須仰賴他人協助
21 之情形，精神上自受有相當程度且持續之痛苦；復審酌原告
22 、曾正宗之學歷、職業、收入及108至110年稅務電子閘門
23 所得調件明細表資料（見本院訴字卷(三)第144、255頁，及
24 本院審訴卷卷末彌封袋內之資料；以上為保護當事人個人資
25 料，故不於判決內揭露，惟均已於言詞辯論時經兩造陳述或
26 確認在卷），龍鴻公司及高旗旅行社則分別為經營旅客運送
27 及旅行服務之公司法人，暨本件侵權行為之態樣等一切情狀
28 ，認原告請求精神慰撫金600,000元，尚屬相當，並無過高
29 ，應予全數准許。

30 (七)原告就損害之發生與有過失：

31 1.按損害之發生或擴大，被害人與有過失者，法院得減輕賠償

01 金額或免除之，民法第217 條第1 項定有明文。此項規定旨
02 在依加害人與被害人對損害發生或擴大之原因力及可歸責程
03 度，公平分配損害，並非對被害人施以制裁。所謂被害人與
04 有過失，不以其違反對他人所負之法律上義務為限，被害人
05 如未盡保護自己權益所應有之注意，且其行為與損害之發生
06 或擴大具有相當因果關係，即有上開規定之適用，惟仍不得
07 僅因被害人形式上違反安全注意事項，即當然減輕賠償，尚
08 應依事故發生經過、危險來源之掌控、行為之可避免性及雙
09 方原因力等具體情形判斷。

10 2.經查，系爭船舶之乘客座椅設有安全帶，船員於開航前亦曾
11 說明乘客應繫妥安全帶，座位前方並有相關警語，事故當日
12 原告上船後原已繫上安全帶，嗣因航行途中身體不適、欲嘔
13 吐，始自行解開安全帶取用公共垃圾桶等情，業據證人劉茂
14 盛、王茹鏡證述明確，並與卷內船艙照片及安全宣導資料相
15 符，此經認定說明如前。而安全帶之設置目的，在於船舶受
16 浪而發生俯仰、橫搖或上下起伏時，限制乘客身體離開座椅
17 ，避免乘客因慣性作用遭拋起、跌坐或碰撞，原告當時已知
18 船身明顯搖晃，亦知悉應繫妥安全帶，仍自行解開，使其身
19 體失去固定，因而增加遭船身上下作用力拋動、重摔於座椅
20 之風險，衡諸其所受第一腰椎爆裂性骨折及胸椎壓迫性骨折
21 之傷害機轉，正係身體遭垂直拋起後重摔坐落，脊椎承受軸
22 向壓縮力所致，倘其身體仍受安全帶固定，此項垂直位移及
23 衝擊當可大幅減免，原告於明知船身明顯搖晃並已受繫妥安
24 全帶之提醒後，仍自行解開安全帶，使其身體失去固定，其
25 行為與損害之發生或擴大間具有相當因果關係，自應認其未
26 盡保護自身安全所必要之注意，就損害之發生與有過失。原
27 告雖主張其係因船身劇烈搖晃致生暈眩、嘔吐感，座位周遭
28 並無嘔吐袋，僅有公共垃圾桶可供取用，難以期待其全程繫
29 妥安全帶云云，惟乘客因突發生理不適而有取用垃圾桶之需
30 求，固足減低其行為之可責性，仍不能全然排除其於明知船
31 身搖晃甚劇之際，解開保護自身之安全設備所生之風險，故

01 原告主張其就損害之發生全然無過失，尚非可採。

- 02 3.惟考量原告當時並非任意離席，而係因突發之嘔吐需求，在
03 座位附近移動、彎腰取桶，且當時船艙內已有多名乘客因風
04 浪而嘔吐或叫喊，另有乘客因船身拋動而跌至走道受傷，足
05 見系爭船舶之搖晃程度甚劇，原告解開安全帶係為處理因航
06 行環境所引發之急迫生理不適，並非為從事無必要或可任意
07 延後之活動，船艙內未於乘客座位附近備置嘔吐袋，僅提供
08 公共垃圾桶供乘客取用，亦使原告當時可選擇之安全處置方
09 式受到限制，上開情形雖不足免除其過失，仍應於過失比例
10 之量定中予以審酌。另一方面，曾正宗身為系爭船舶船長，
11 對航速、航向、船舶受浪方式及整體航行安全具有專業判斷
12 能力與實際控制權，竟未依當時中浪海象、系爭船舶之航行
13 限制及乘客安全需要，適度降低船速或採取其他必要避險措
14 施，致船身發生劇烈俯仰及垂直衝擊，乃本件危險情勢形成
15 之主要原因，而原告解開安全帶，則僅係使其自身喪失安全
16 設備之保護，增加該既存危險實現為傷害之可能，二者於危
17 險來源之掌控程度、注意義務之內容及原因力上顯有明顯差
18 異，是綜合審酌曾正宗之專業操船義務及其對主要危險來源
19 之控制、原告已受安全提醒而仍解開安全帶、該行為與傷害
20 發生間之直接關聯，暨原告係因突發嘔吐需求取用公共垃圾
21 桶、座位周遭復無嘔吐袋等一切情狀，本判決認原告就本件
22 損害之發生應負30%之與有過失，爰依民法第217 條第1 項
23 規定，減輕被告賠償金額30%，即被告僅就原告所受損害之
24 70%負賠償責任。龍鴻公司、曾正宗抗辯原告解開安全帶乃
25 系爭傷害發生之唯一原因，或應負擔50%以上之過失責任云
26 云，實忽略曾正宗未依實際海象安全操船，始為造成船身劇
27 烈搖晃之主要危險來源，亦未充分衡量原告當時突發生理不
28 適及欠缺較安全替代處置方式等情，其抗辯委無足採。
- 29 4.又原告係就同一事故所生之同一身體健康損害，分別依侵權
30 行為、旅客運送契約、旅遊契約及消費者保護法之規定，請
31 求各被告賠償，而按民法第217 條規定於債編通則「損害賠

償之債」乙節，凡損害賠償之債，不問其發生原因為侵權行為抑債務不履行均有其適用；又消保法第7條之企業經營者責任，固不以企業經營者有過失為要件，惟與有過失之規定，係本於損害公平分配之原則，就被害人對損害發生之原因力所為之調整，並不以加害人具有過失為其適用前提，消保法就此復無排除民法適用之特別規定，是原告依消保法規定所為之請求，仍有民法第217條之適用。換言之，原告自身之過失對同一損害所生之原因力，不因請求權基礎不同而有異，故前開30%之減輕比例，應就本件所認定之損害總額統一適用，不因請求權基礎之個數而重複扣減，亦不因被告責任性質之不同而異其比例。

5.準此，原告得請求醫療、醫療器材、轉院及後續治療費用為149,224元，交通費用為279,860元，看護費及居家照護費為549,117元，不能工作及勞動能力減損損失為599,850元，精神慰撫金600,000元，以上合計2,178,051元，惟原告對於損害之發生既與有過失，依過失相抵之法則，自應依比例減輕被告之賠償金額，是原告得請求賠償之損害金額應減為1,524,636元（計算式：2,178,051元 $\times$ 70%=1,524,636元，元以下四捨五入）。

(八)保險給付之扣除：

1.原告已受領旺旺友聯產險公司給付之醫療費用139,008元，而該保險給付係因高旗旅行社公司向旺旺友聯產險公司投保旅行業責任保險所為之理賠，此為兩造所不爭執（參不爭執事項(四)），按責任保險之保險人所為之給付，係本於被保險人對第三人應負賠償責任而為之填補，性質上應視為被保險人賠償金額之一部先為給付，自應自被告應負之最終賠償數額中扣除之，兩造就上開保險給付應自本件損害賠償額中扣除亦不爭執（見本院訴字卷(三)第257頁），且前開理賠既使高旗旅行社公司之賠償債務於該範圍內歸於消滅，龍鴻公司、曾正宗與高旗旅行社公司就本件同一損害所負者為不真正連帶債務，基於同一損害不得重複受償之法理，其債務亦於

01 同一範圍內同免其責。

02 2.從而，本件原告之請求在1,385,628元（計算式：1,524,636
03 元－139,008元＝1,385,628 元）範圍內，應予准許；逾此
04 範圍之請求，為無理由，應予駁回。

05 (九)原告依消保法第51條請求懲罰性賠償金部分：

06 1.按依消保法所提之訴訟，因企業經營者之故意所致之損害，
07 消費者得請求損害額5 倍以下之懲罰性賠償金；因重大過失
08 所致之損害，得請求3 倍以下之懲罰性賠償金；因過失所致
09 之損害，得請求損害額1 倍以下之懲罰性賠償金，消保法第
10 51條定有明文。該條所定懲罰性賠償金，係於填補性損害賠
11 償之外，為制裁具有主觀可歸責性之企業經營者，並嚇阻其
12 自身及其他業者再為相同行為所設之例外制度，故其規範目
13 的與一般損害賠償旨在填補被害人所受損害者並不相同，其
14 請求權之成立，除須係依消保法所提之訴訟及消費者受有損
15 害外，尚須企業經營者本身於經營企業時具有故意、重大過
16 失或過失，且該主觀可歸責事由與損害之發生間具有因果關
17 係；至於懲罰性賠償金之具體倍數，始於前開權利發生要件
18 具備後，由法院於法定上限內，斟酌企業經營者主觀可責程
19 度、侵害行為之危險性、違反義務之態樣、持續時間、是否
20 反覆實施、有無受警告而拒不改善、是否藉此獲利或隱匿缺
21 失，以及制裁與嚇阻之必要性等一切情狀，予以酌定。是懲
22 罰性賠償金之成立要件與其數額裁量，應予區分，不得以數
23 額裁量之考量，取代企業經營者自身主觀歸責事由之認定。
24 又所謂重大過失，係指行為人顯然欠缺一般人通常應有之最
25 低程度注意，對於稍加注意即可發現並避免之重大危險，仍
26 疏未注意而言，其判斷重點在於注意義務違反之嚴重程度、
27 危險是否明確可知及行為人對該危險之認識與控制可能性，
28 不得僅因損害結果嚴重，即反向推認行為人具有重大過失。

29 2.次按消保法第51條所定故意、重大過失或過失，係指企業經
30 營者自身之主觀狀態而言。最高法院97年度台上字第2315
31 號判決即認為，消保法第51條必須企業經營者經營企業有故

01 意或過失，致消費者受損害，消費者始得依上開法條規定請
02 求懲罰性賠償金（類似見解另可參最高法院112 年度台上字
03 第1305號判決），因此，上訴人公司提供之運輸服務，因其
04 受僱人之過失致被上訴人受傷害，固為原判決確定之事實，
05 惟原判決就上訴人公司提供運輸服務有何故意或過失，未加
06 任何調查審認，即以被上訴人因上訴人公司受僱人之過失而
07 受害，率認上訴人公司應負懲罰性賠償責任，為不利於上訴
08 人之判決，自有可議。是企業經營者自身之主觀可歸責事由
09 ，乃消費者依消保法第51條請求懲罰性賠償金之權利發生要
10 件事實，依民事訴訟法第277 條本文規定，原則上應由主張
11 該權利之消費者負舉證責任。至於企業經營者依民法第188
12 條第1 項所負之僱用人責任，係立法者考量受僱人執行職務
13 所生之危險應由利用其勞務之僱用人承擔，並鑑於被害人就
14 僱用人內部選任、監督事項舉證困難，而使僱用人須就其已
15 盡選任、監督之相當注意，或縱加以相當注意仍不免發生損
16 害等免責事由負舉證責任，僱用人未能證明前開免責事由，
17 固應依該條負填補性損害賠償責任，惟此與法院依具體事證
18 積極認定企業經營者本身違反何項企業經營上之注意義務，
19 並因此致生消費者損害，仍屬不同層次；民法第188 條之免
20 責抗辯未能成立，尚不得不經其他事證，即當然推論消保法
21 第51條所要求之企業自身過失業已獲得證明。又消保法第7
22 條所定商品或服務安全責任，係基於企業開啟、控制危險及
23 享有營業利益所為之危險分配，其責任成立不以企業經營者
24 具有過失為必要；民法第224 條使債務人就代理人或使用人
25 關於債之履行之故意、過失負同一責任，則係基於債務人利
26 用他人履行債務之利益與風險歸屬，就債務履行所為之法律
27 效果歸責。上開規定各有其規範目的，均不能僅因企業經營
28 者據此應負填補性賠償責任，即逕認受僱人或履行輔助人之
29 主觀狀態，於懲罰性賠償責任上當然等同於企業經營者本身
30 之主觀狀態。惟企業經營者本身之過失，亦不以抽象之組織
31 、制度或營運政策缺失為唯一型態，法院仍應綜合審酌實際

行為人在企業內之地位及權限，其行為是否屬企業代表人或具有實質管理權限之人所為，企業有無事前授權、指示或容任，事後有無追認，及企業本身在行為人之選任、監督、教育訓練、安全管理或營運安排上是否違反注意義務，而為具體判斷。

3.最高法院110 年度台上字第1425號判決固曾謂，消費者如能就企業經營者之受僱人因執行職務為侵權行為加損害於消費者負舉證責任，依民法第188 條與消保法第51條規定綜合觀之，企業經營者就受僱人之故意或過失不法行為加損害於消費者，亦可對企業經營者課予懲罰性賠償金。惟該判決係就原審未充分審究企業經營者所提供服務之安全管理義務及受僱人過失與企業營業管理間之關聯，即逕行排除懲罰性賠償責任，認尚有疑義，並非謂凡民法第188 條第1 項之僱用人責任成立，即無須審酌受僱人在企業內之職位、權限、行為內容及其與企業組織管理間之關聯，而一律成立消保法第51條之責任，否則消保法第51條所明定「因企業經營者之故意、重大過失或過失所致」之獨立要件，將與民法第188 條之責任成立完全重合，亦無從說明最高法院97年度台上字第2315號及112 年度台上字第1305號判決何以仍要求法院另行調查、認定企業經營者本身於經營企業時有何故意或過失。是受僱人之故意或過失，於消保法第51條之判斷上並非全無意義，倘依受僱人在企業內之職位及實質權限、其所執行事項與企業核心營業管理之關聯、企業對其行為之授權、指示、容任或追認，以及企業於選任、監督、教育訓練及安全管理上之具體情形，足認該受僱人之行為可規範性地歸屬於企業經營者，或足以證明企業經營者本身違反企業經營上之注意義務，自仍得據以成立消保法第51條之責任，惟不得僅以僱用人未能證明民法第188 條第1 項但書所定免責事由，即不經具體審究，逕認企業經營者本身之主觀過失已獲證明。

4.參酌比較法上對於法人懲罰性賠償責任之處理，美國法上Restatement (Second) of Torts §909 及 Restatement (Sec

ond) of Agency §217C，原則上將將本人或僱用人因代理人、受僱人行為負懲罰性賠償之情形，限制於本人或其管理階層授權該行為及其實施方式、明知代理人不適任而輕率選任或留任、行為人擔任管理職務並於職務範圍內行為，或本人、管理階層事後追認或批准該行為等情形。另外，美國加州民法典第3294條第（b）項亦規定，僱用人原則上不因受僱人之行為負懲罰性賠償責任，除非其事前知悉受僱人不適任，仍有意漠視他人權益或安全而予僱用、授權或追認不法行為，或僱用人本身具有壓迫、詐欺或惡意；法人僱用人之相關知悉、授權、追認或惡意，並須存在於公司之高級職員、董事或管理代理人。上開比較法規範所要求之主觀可責程度，與我國消保法第51條明文將普通過失納入規範之立法選擇並不相同，固不得直接移植作為限縮我國法之成立要件，惟其將僱用人一般填補性責任與因受僱人行為所生之懲罰性賠償責任分別判斷，並要求受僱人之行為與企業之授權、管理權限、選任監督或事後追認間具有一定關聯，所反映「受僱人之可責性不因一般代位責任之成立，即當然全部移轉於法人」之法理，與我國消保法第51條要求企業經營者本身具有故意或過失之規範意旨相通，得作為體系解釋之補充參考，惟非本件裁判之直接法律依據。

5.就龍鴻公司部分：

- (1)前已認定曾正宗於系爭船舶航行過程中，面對當時海象、船身受浪及乘客狀況，未適時充分降低航速、調整航向或採取其他必要之安全措施，具有航行上之過失，惟此係曾正宗就系爭特定航次之操船及即時應變所為判斷未臻周全，尚須進一步審究該過失能否於消保法第51條之規範層次，歸屬為龍鴻公司本身於經營企業時之過失。而龍鴻公司就曾正宗執行職務所生損害，因未能證明其對曾正宗之選任及職務監督已盡相當注意，或縱加以相當注意仍不免發生損害，而依民法第188 條第1 項負僱用人責任；又因其所提供之運送服務客觀上未具通常可合理期待之安全性，而依消保法第7 條負填

01 補性賠償責任，然揆諸前開說明，龍鴻公司未能成立民法第
02 188 條第1 項但書所定之免責抗辯，以及其依消保法第7 條
03 應負服務安全責任，尚不能取代原告就龍鴻公司本身之主觀
04 過失所應為之舉證責任。

05 (2)曾正宗身為系爭船舶船長，固就船舶航行及現場安全具有指
06 揮、判斷權限，惟卷內並無證據足認其對龍鴻公司之航班制
07 度、營運政策、船長選任、教育訓練或整體航行安全管理具
08 有制定或決策權限，亦無證據證明龍鴻公司曾指示、授權或
09 容任曾正宗於不利海象或船身劇烈受浪時，仍維持不當航速
10 或採取不適當之航行方式，故曾正宗於單一航次中之操船過
11 失，尚難僅因其船長身分，即當然視為龍鴻公司本身於企業
12 經營上之主觀過失。再者，系爭船舶業經檢驗合格，船上設
13 有安全帶，並於開航前為乘船安全宣導，卷內亦無證據足認
14 龍鴻公司於系爭事故發生前，已知或可得而知曾正宗有反覆
15 超速、危險航行或其他不適任情形仍予調度載客，亦無證據
16 證明其所排定之航班時刻客觀上非以不當航速航行即無法達
17 成，或其曾接獲曾正宗航行安全缺失之通報、旅客申訴、主
18 管機關警告或裁罰仍未加處置；復查無龍鴻公司為增加航班
19 、趕赴行程、降低成本或獲取不當利益而指示、鼓勵或容任
20 船長犧牲航行安全之事證，亦無其明知系爭船舶不具適航性
21 、系爭航次依法不得出航，或曾正宗不具合法、適任資格，
22 仍使其駕駛系爭船舶載客之情形。原告復未具體指明，依一
23 般航運企業之專業標準，龍鴻公司於船長選任、教育訓練、
24 航行監控、安全通報或營運管理上，尚應採取何項具體措施
25 而未予採取，並證明該項管理缺失與系爭事故之發生具有相
26 當因果關係。

27 (3)是依卷內現有事證，固足認曾正宗於系爭航次具有個別操船
28 過失，尚不足認龍鴻公司本身於經營企業時另有消保法第51
29 條所定之過失，更難認其已達顯然欠缺通常最低程度注意、
30 對明確重大危險漠然不顧之重大過失程度。

31 6.就高旗旅行社公司部分：

01 (1)前已認定其為系爭旅遊服務之提供者，其所安排、組合之整
02 體旅遊服務未具通常可合理期待之安全性，應依消保法第7
03 條負填補性賠償責任，並應依民法第224 條就履行輔助人關
04 於旅遊契約履行之過失負責，惟消保法第7 條之責任不以過
05 失為要件，民法第224 條則係就履行輔助人之故意、過失所
06 為之履行責任歸屬，均非高旗旅行社公司本身主觀過失之當
07 然認定。

08 (2)旅行業者對其所安排之交通運送服務，固應依通常專業水準
09 ，選擇具有合法資格及相當安全能力之運送業者，並於已知
10 或可得而知運送具有具體危險時，採取取消、更換、警示或
11 其他必要之安全措施，然具體航速、航向、船舶受浪狀況及
12 航行中應採取何種操船、避險措施，係由具有航行專業及實
13 際控制能力之航運業者與船長，依即時海象及航行狀況判斷
14 、處置，通常非旅行業者所得直接指揮或控制；卷內並無證
15 據足認高旗旅行社公司於安排系爭行程時，已知或依一般旅
16 行業者之通常注意即可知悉系爭船舶不具適航性、曾正宗欠
17 缺合法或適任資格、系爭航次依法不得航行，或當時存在足
18 使一般旅行業者明確認知不應安排旅客搭乘之具體危險，仍
19 強行安排原告搭乘，亦無證據證明其曾因龍鴻公司、曾正宗
20 或相同運送行程之安全缺失，受有主管機關通知、旅客申訴
21 或其他警告而拒不改善，或為降低旅遊成本、增加營業收益
22 ，刻意選擇明顯欠缺安全能力之運送業者；原告亦未具體證
23 明高旗旅行社公司依通常旅行業者之專業注意標準，尚應對
24 龍鴻公司、曾正宗或系爭船舶進行何項查核而未為查核，及
25 此項具體疏失與事故之發生具有相當因果關係。

26 (3)因此，高旗旅行社公司固因其所提供之整體旅遊服務客觀上
27 欠缺可合理期待之安全性，而負消保法第7 條所定責任，尚
28 不足僅由此推認其本身於旅遊行程之安排、運送業者之選擇
29 或安全管理上，具有消保法第51條所定之過失，遑論重大過
30 失。

31 7.原告雖主張龍鴻公司、高旗旅行社公司具有重大過失，而請

01 求按損害額1.5 倍給付懲罰性賠償金，惟法院就當事人所提出
02 出原因事實應適用之法律及其主觀歸責程度，本不受當事人
03 法律評價之拘束，故本判決仍已就該二公司有無普通過失一
04 併審究。然依前述認定，卷內事證僅足證明曾正宗於系爭單
05 一航次中具有操船過失，以及龍鴻公司、高旗旅行社公司分
06 別基於僱用人責任、履行輔助人歸責及消保法第7 條之服務
07 安全責任，應負填補性損害賠償責任，尚不足證明該二公司
08 本身於經營企業時，具有與系爭損害發生間有相當因果關係
09 之故意、重大過失或過失。又系爭船舶業經檢驗、設有安全
10 帶並已為安全宣導，卷內復查無該二公司明知具體高度危險
11 仍予放任、因相同安全缺失受警告後拒不改善、反覆實施同
12 類危險行為，或為降低安全成本、增加收益而刻意容任危險
13 發生等情，亦與原告所稱顯然欠缺最低程度注意之重大過失
14 情形不符。事故結果及原告所受傷害雖屬嚴重，仍不得僅由
15 結果之重大，反推該二公司本身具有消保法第51條所定之主
16 觀可歸責事由。

17 8.從而，原告未能證明龍鴻公司、高旗旅行社公司具備消保法
18 第51條所定之主觀要件，其依該條請求該二公司給付懲罰性
19 賠償金，均屬無據，應予駁回。

20 五、綜上所述，原告依前揭侵權行為、旅客運送契約、不完全給
21 付及消保法第7 條等規定，請求龍鴻公司、曾正宗連帶給付
22 原告1,385,628 元，及自起訴狀繕本送達翌日即111 年9 月
23 6 日（見本院審訴卷第269 、271 頁）起至清償日止，按週
24 年利率5 %計算之利息；高旗旅行社公司給付原告1,385,62
25 8 元，及自民事訴之追加狀繕本送達翌日即112 年12月1 日
26 （見本院訴字卷(一)第433 至437 頁）起至清償日止，按週年
27 利率5 %計算之利息；前開所命給付，如任一被告已為全部
28 或一部給付，其他被告於其給付範圍內同免給付義務，為有
29 理由，應予准許；逾此範圍之請求，則無理由，應予駁回。
30 又原告雖分別請求龍鴻公司、曾正宗各自給付，並請求其二人
31 連帶給付，惟其所請求者均係填補同一事故所生之同一損

01 害，龍鴻公司、曾正宗既應就上開損害負連帶賠償責任，其
02 各自所負之全部給付義務，已包含於連帶給付關係之中，自
03 無再分別重複判命各自給付之必要；本判決僅係就原告所請
04 求之同一給付利益，依前揭實體法律關係統合其給付方式而
05 為主文之諭知，並未超逾原告聲明之範圍，與民事訴訟法第
06 388 條規定並無不合。另因龍鴻公司、曾正宗與高旗旅行社
07 公司所負遲延利息之起算日不同，龍鴻公司、曾正宗自111
08 年9 月6 日起至112 年11月30日止所負之遲延利息債務，並
09 非高旗旅行社公司所負給付義務之範圍，自不因高旗旅行社
10 公司嗣為給付而免除，附此敘明。

11 六、兩造均陳明願供擔保請准宣告假執行或免為假執行，經核原
12 告勝訴部分並無不合，爰分別酌定相當之擔保金額准許之；
13 至原告敗訴部分，其假執行之聲請已失所附麗，應予駁回。

14 七、本件事證已臻明確，兩造其餘攻擊防禦方法，經本院審酌後
15 認均不足以影響判決之結果，爰不另贅論，附此敘明。

16 八、據上論結，原告之訴為一部有理由、一部無理由，依民事訴
17 訟法第79條、第390 條第2 項、第392 條第2 項，判決如主
18 文。

19 中 華 民 國 115 年 7 月 13 日

20 民事第四庭 法 官 王宗羿

21 以上正本係照原本作成。

22 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
23 委任律師提起上訴者，應一併繳納上訴審裁判費。

24 中 華 民 國 115 年 7 月 14 日

25 書記官 許丘辰