

臺灣高等法院高雄分院民事判決

111年度海商上易字第2號

上訴人 台灣中油股份有限公司

法定代理人 李順欽

訴訟代理人 李志成律師

上訴人 同曄興業股份有限公司

法定代理人 王朝枝

訴訟代理人 鄭瑞崙律師

李幸倫律師

梁家惠律師

上訴人 李瑞豐

上列當事人間請求損害賠償事件，上訴人對於中華民國111年6月30日臺灣高雄地方法院110年度海商字第5號第一審判決各自提起上訴，本院於112年6月28日言詞辯論終結，判決如下：

主 文

原判決關於命上訴人同曄興業股份有限公司（下稱同曄公司）、李瑞豐連帶給付逾新臺幣（下同）639,522元本息，及該部分假執行之宣告，暨確定部分外訴訟費用之裁判均廢棄。

上開廢棄部分，上訴人台灣中油股份有限公司（下稱中油公司）在第一審之訴及假執行之聲請均駁回。

兩造其餘上訴均駁回。

第一（除確定部分外）、二審訴訟費用由上訴人同曄公司、李瑞豐連帶負擔十分之二，餘由上訴人中油公司負擔。

事實及理由

壹、程序方面：

一、按債權人以各連帶債務人為共同被告提起給付之訴，共同被告中之一人對於第一審命其連帶給付之判決提起上訴者，倘

其提出非基於其個人關係之抗辯為有理由，其訴訟標的對於共同被告之各人即屬必須合一確定，依民事訴訟法第56條第1項第1款規定，其上訴之效力及於未提起上訴之其他共同被告。本件上訴人同曄公司對於原審判命其應與原審被告李瑞豐連帶給付上訴人中油公司1,216,557元本息之判決提起上訴，所提上訴理由屬非基於個人關係之抗辯，且有利於共同訴訟人，其上訴效力應及於李瑞豐，爰將李瑞豐併列為上訴人，合先敘明。

二、上訴人李瑞豐經合法通知未於言詞辯論期日到場，核無民事訴訟法第386條所列各款情形，爰依中油公司之聲請，由其一造辯論而為判決。

貳、實體方面：

一、中油公司起訴主張：伊所有「德運輪」於民國107年11月3日上午自高雄港第8號碼頭出發欲移泊至第62號碼頭之行進期間，適同曄公司租用並由船長李瑞豐指揮之原審被告金鑫航運股份有限公司（下稱金鑫公司）所有「金鑫輪」亦自同港域之三陽造船廠船塢移出欲往第5號碼頭，因李瑞豐與當值船員未使用各種適合且可使用之方法保持正確瞭望而未能掌握行於附近之德運輪動態，且於死角會船時未鳴笛及保持安全航速，致金鑫輪無法及時停俾、轉向而使船艙撞擊德運輪左側船體（下稱系爭碰撞事故），德運輪因而受有甲板與外板破損、外板加強材之支撐架嚴重破損與扭曲變形、纜孔損壞、船舷欄杆、立向扁鐵、不鏽鋼管、水平拉桿圓鐵等損壞（下稱系爭損害），伊因系爭損害已支出修復費用2,572,500元、修後臨時檢驗費用83,100元、清艙安全檢查費用40,000元、工程師額外出勤費用460,872元及港務費用107,445元共3,263,917元。又李瑞豐為同曄公司所僱用之船長，同曄公司就其因執行業務過失所造成伊之損害，自應與之負連帶損害賠償責任。爰依民法第184條第1項前段、第188條第1項規定提起本訴，聲明：（一）李瑞豐、同曄公司（下合稱同曄公司等2人）應連帶給付中油公司3,263,917元，及自準備四

01 狀送達李瑞豐之翌日起至清償日止，按週年利率5%計算之利
02 息；(二)願供擔保請准宣告假執行（中油公司請求原審共同被
03 告金鑫公司不真正連帶給付部分，業經確定，非本件審理範
04 圍，不予贅載）。

05 二、同曄公司則以：金鑫輪就系爭碰撞事故雖有未鳴笛之問題，
06 然金鑫輪當時行進位置有死角，無從看見德運輪，自無未盡
07 瞭望之過失，且德運輪於此事故則有偏航、當值船員未盡瞭
08 望責任、未鳴笛之過失，顯為肇主因，自應負較重之過失比
09 例。又中油公司請求之工程師出勤費、港務費並非德運輪之
10 修繕所必要，且金鑫輪同因系爭碰撞事故受損，金鑫公司已
11 將金鑫輪所受損害之相關債權讓與同曄公司，同曄公司自得
12 就其修復費用1,722,823 元、員工額外加班費45,341元及相關
13 港務費用49,452元主張抵銷等語，資為抗辯。

14 三、李瑞豐未為到庭，亦未提出任何書狀做聲明或陳述。

15 四、原審判決同曄公司等2人應連帶給付中油公司1,216,557元本
16 息，並駁回其餘之訴。兩造均不服，各自提起上訴，中油公
17 司上訴請求：(一)原判決不利於中油公司部分廢棄；(二)上開廢
18 棄部分，同曄公司等2人應再給付中油公司208,471元及自起
19 訴狀繕本送達李瑞豐之翌日起至清償日止，按年息5%計算之
20 利息；(三)同曄公司等2人之上訴駁回。同曄公司等2人上訴請
21 求：(一)原判決關於不利於同曄公司等2人部分廢棄；(二)上開
22 廢棄部分，中油公司在第一審之訴及假執行之聲請均駁回；
23 (三)中油公司之上訴駁回。

24 五、兩造不爭執事項：

25 (一)系爭碰撞事故發生經過，如交通部航港局南部航運中心（下
26 稱航運中心）108年7月10日海事檢查報告書（下稱海事檢查
27 報告）伍、海事發生經過(一)所載。

28 (二)德運輪、金鑫輪於系爭碰撞事故發生前，均知悉對方船舶處
29 於行進、移泊狀態，且均未鳴笛。

30 (三)系爭碰撞事故發生時，李瑞豐受同曄公司僱用為金鑫輪之船
31 長並為指揮。

01 (四)德運輸之船員就系爭碰撞事故有未盡瞭望義務之過失。

02 (五)德運輸因系爭碰撞事故受有船體永修工程費用2,572,500
03 元、修後臨時檢驗費用83,100元、清艙安全檢查費用40,000
04 元之損失。

05 六、茲就兩造之爭點及本院之判斷，分述如下：

06 (一)德運輸、金鑫輪就系爭碰撞事故均有過失，過失比例各半：

07 (1)按船舶之碰撞，不論發生於何地，皆依「船舶碰撞」章之規
08 定處理之；碰撞之各船舶有共同過失時，各依其過失程度之
09 比例負其責任，不能判定其過失之輕重時，各方平均負其責
10 任；前2條責任，不因碰撞係由引水人之過失所致而免除，
11 海商法第94條、第97條第1項、第98條分別定有明文。是就
12 船舶碰撞事故，應審視各船當值之船長、船員操作船舶有無
13 善盡其注意義務，進而評定過失比例，亦不因引水人之注意
14 義務有無違反而可免責。又國際海事組織（International Mar
15 itime Organization，IMO）所通過生效之1972年國際海上避
16 碰規則（以下簡稱「避碰規則」），乃適用於公海上及所有
17 與公海相通可供海船航行之水域內之所有船舶（見原審審字
18 卷第141頁），而我國雖非該組織之會員國，惟該規則所揭
19 櫟之避碰注意義務，本當可作為本件船舶注意義務之具體內
20 涵，且高雄港船舶航行規定第2條亦訂明「船舶於高雄港港
21 區航行，應依本規定及高雄港水域船舶交通服務作業指南規
22 定航行，本航行規定及作業指南未規定者依1972年國際海上
23 避碰規則航行並應依該規則顯示號燈、號標與燈光」，故本
24 件自可依避碰規則審認系爭船舶於系爭碰撞事故有無過失。

25 (2)次按「各船應經常運用視覺、聽覺及各種適合當前環境所有
26 可使用之方法，保持正確瞭望，以期完全瞭解其處境及碰撞
27 危機」、「船舶航行接近彎水道，或狹窄水道或適航水道，
28 因障礙物遮蔽而可能無法看到其他船舶，應鳴放號笛一長
29 聲。在灣水道附近，或在障礙物之後，聽到此信號之任何其他
30 駛近之船，應即以一長聲回答之」，避碰規則第5條、第3

4條第5項著有規定。查系爭碰撞事故依海事檢查報告所載，其經過為：德運輸於107年11月3日8時40分預定由第8號碼頭移泊向南航行至第62號碼頭，金鑫輪則於8時30分由三陽修造廠碼頭離開預定向北航行靠泊第5號碼頭，兩船於51分在第41號碼頭轉角處域發生系爭碰撞事故（原審審字卷第272頁）。而依兩船航跡圖所示，金鑫輪自碼頭離開向北航行以靠泊第5號碼頭前，係沿內港航道由東南往西北之方向航行，德運輸則自第8號碼頭由東北往西南往第62號碼頭方向，兩船即於第一貨櫃中心之處交會而碰撞（原審海商卷(一)第247頁）。又兩造並不爭執兩船於系爭碰撞事故發生前，均知悉對方船舶處於行進、移泊狀態且均未鳴笛，以兩船航向乃遭中島商港區阻隔視野，於航行時即無法見及對方船舶以確認其位置及具體動態，致於碰撞之前並無從在一定距離內看見對方船舶，於此情下，依上述規定，本應鳴放號笛一長聲，且船員應以視覺、聽覺及各種適合當前環境所有可使用之方法，保持正確瞭望，惟兩船卻均未鳴笛，亦未能事先評估並適切盡瞭望之責，至得視見他船時，即便已盡避碰手段，亦已無法避免系爭碰撞事故之發生，自同有未鳴笛及未盡瞭望之過失，此亦核與海事檢查報告所認：「德運輸船長過分依賴引水人，未注意留心信號台提供船舶交通流資訊，於死角會船前未鳴放汽笛相互警示、未保持適當瞭望，致無法避免碰撞」、「金鑫輪應保持收聽港口信號台交通流資訊提高警覺，於於死角會船前未鳴放汽笛相互警示、未保持適當瞭望、未善用駕駛台所有資源」大致相符（原審審字卷第286、290頁），且中油公司及同曄公司就兩船均同有此2過失亦已不為爭執（本院卷第101頁），堪認二者於系爭碰撞事故因同有上開過失而應負各半之過失責任，可堪認定。

(3)至同曄公司雖辯以德運輸未依航道航行而有偏離航道之過失云云，並舉航跡圖乃標有內港航道之語為據。惟此爭執經本院函詢航運中心乃覆以：「所謂偏航係指航程中不合理之偏

離，惟旨爭船舶係港內移泊，尚未離開港口、未開始新航程。旨爭船舶於系爭碰撞事故之發生，均未保持適當瞭望、未善用駕駛台所有資源」等語，有該中心書函可稽（本院卷第147頁）。以德運輸由第8號碼頭向南移泊至第62號碼頭時，如依航跡圖所標示之「內港航道」航行，其行向將如倒「ㄣ」形而難以於轉折處轉彎，且依高雄港船舶航行規定（原審海商卷(二)第67頁）亦未禁止船舶於港內以此路線移泊，以主管機關之航運中心於德運輸自港內泊位航出後未循此切至欲移泊之對岸既認並非不合理之偏離，自不得以海事檢查報告之改善建議事項載稱：「本案事發處確屬航儀與目視死角，應加強下轄引水人之危機意識，若需小角度偏岸側轉入42號碼頭旁主航道，可詢問信號台助於掌握對向死角處北上來船情況，防止類案再次發生」等語，即認其有偏離航道之過失，同曄公司辯以中油公司應負較大之過失責任云云尚屬無據。

(二)中油公司得請求賠償之金額為1,425,028元：

按因故意或過失，不法侵害他人之權利者，負損害賠償責任；受僱人因執行職務，不法侵害他人之權利者，由僱用人與行為人連帶負損害賠償責任；損害之發生或擴大，被害人與有過失者，法院得減輕賠償金額，或免除之，民法第184條第1項前段、第188條第1項、第217條第1項前段分別定有明文。中油公司所有德運輸及由李瑞豐任船長所指揮之同曄公司所租用金鑫輪就系爭碰撞事故均同有上開過失，且過失責任比例應各半，已經本院認定如上，則中油公司依上開規定請求同曄公司等2人連帶賠償其所受損害，洵屬有據，惟同曄公司等2人則得依上開過失比例減輕其等應賠償之金額。茲就中油公司所得請求之金額敘述如下：

(1)中油公司就原審所准駁之船體永修工程費用2,572,500元、修復後臨時檢驗費用83,100元、清艙安全檢查費用40,000元、工程師額外加班費51,301元（餘之409,571否准）、港務費用103,154元（駁回引水人費4,291元）共2,850,055元

俱不予爭執，僅否認同曄公司可抵銷金額部分。而同曄公司則僅就上開港務費用中之中油公司所列編號13、15帶解纜2,947元、8,019元及工程師額外加班費部分為爭執，故本院即僅就此爭執部分而為論斷。經查：

①中油公司就編號13帶解纜費用部分已提出請款單（原審海商卷(一)第161頁）、編號15部分則提出統一發票為據（同上卷第167頁），核該2單據均為永通股份有限公司所開立，並皆載明「船名：DER YUN」，以其移船時日為107年11月5日0000-0000及107年11月5日，與系爭碰撞時間相符，自應可信為因本件事故所支出。而此2單據所載金額與原證8-4即編號14帶解纜費用8,012元並非相同，自不因中油公司於此2費用部分僅提出各1單據而非請款單、統一發票2紙均俱而有異，同曄公司所辯並不足採。

②中油公司就工程師額外加班費已提出工程師出勤紀錄表、出差旅費申請單為佐（原審海商卷(一)第131、331至357頁），核此為已扣除各該工程師原本職務範圍內之薪資後，僅因系爭碰撞事故所另生之交通費、雜費及加班費，此自得認屬此事故所生之損害而應予計入，同曄公司所辯並無理由。

③綜上，原審就中油公司因系爭碰撞事故所得請求之項目及金額應無違誤，其所審認之金額共2,850,055元（2,572,500+83,100+40,000元+51,301+103,154）即應可採，則依過失比例50%核計，同曄公司等2人應賠償之金額即為1,425,028元。

(三)同曄公司得主張抵銷之金額為785,506元：

(1)中油公司固以德運輸、金鑫輪各自均有投保船體保險，依海上保險實務運作慣例，應適用交叉責任制，不得互為抵銷云云，惟海商法並無明文規定船舶碰撞雙方不得就各自所受損害互為抵銷，則依同法第5條規定，本得適用其他法律。而交叉責任制乃考量海上保險契約之求償，為保護船舶所有人利益而來，非國際海事條約或慣例所著，而同曄公司並非本

01 件非船舶所有人，其執海商法上開規定主張雙方同有侵權行
02 為之債而請求依民法第334條規定互為抵銷，本院尚無拒絕
03 或排除適用該規定之理由或依據。且中油公司於原審亦已表
04 示如金鑫公司已同意將修復債權等讓與同曄公司，則就金鑫
05 輪因系爭碰撞事故所生賠償責任，同意抵銷等語（原審海商
06 卷(二)第10頁），而金鑫公司已將金鑫輪因系爭碰撞事故所生
07 損害賠償請求權讓與同曄公司，有讓與同意書可憑（本院卷
08 第185頁），則同曄公司主張以金鑫輪因系爭碰撞事故所生
09 之損害與其所負上揭應賠償金額為抵銷應屬有據，中油公司
10 前揭主張尚無理由。

11 (2)中油公司就金鑫輪因系爭碰撞事故受損而支出永修費用中的
12 防鏽漆34,724元、船艙外板修理204,750元不為爭執，且對原
13 審所准許港務費用49,452元及員工加班費45,341元亦未予爭
14 議而僅主張不得抵銷，並以金鑫輪碰撞位置為船艙，餘之修
15 繕與系爭事故無關為辯。而查，系爭碰撞事故發生前，金鑫
16 輪係於當日8時48分通過42碼頭（節九輪靠泊）時見及從角
17 落處轉向之德運輪，即採取減速措施並隨即停俾、倒俾，且
18 德運輪亦於8時49分呼叫該輪要求大倒俾，至8時50分時大倒
19 俾俾效尚未產生，51分時有俾效惟已無可避免該船船艙碰撞
20 德運輪左舷中前段，而德運輪於碰撞後仍維持航向航速繼續
21 移動，54分時金鑫輪主機停俾，但船繼續後退而以右船艙碰
22 撞節九輪右舷，德運輪就節九輪遭金鑫輪碰撞有因果關係，
23 有上開海事檢查報告、航務中心書函可稽（原審審字卷第30
24 4至306頁、本院卷第148頁）。以金鑫輪於碰撞德運輪前確
25 已採避碰措施而大倒俾，且德運輪亦係以此而為要求，依航
26 跡圖所示（本院卷第119頁），該碰撞處狹窄而無迴轉空
27 間，金鑫輪除採大倒俾外，應無其他適合之緊急避碰措施，
28 則金鑫輪因此於後退後致船艙撞及泊於其旁之節九輪，其船
29 艙所受損害亦應可認與系爭碰撞事故有因果關係，此之損害
30 所需之修繕自應可計入。

01 (3)又金鑫輪之永修費用除中油公司已不爭執之防鏽漆34,724
02 元、船艙外板修理204,750元外，同曄公司另列有機艙清潔3
03 78,000元、碼頭停泊費165,349元、船舶維修870,000元、螺
04 旋槳運費70,000元等項，而其中之機艙清潔及協正興鐵工廠
05 船舶維修費中之主機汽缸、主機及輔助主機檢查及維修315,
06 000元、215,000元部分，經協和海事公證公司所為公證調查
07 結果認與本件碰撞無關，有該報告可稽（原審海商卷第201
08 至217頁），核此之機件檢修與金鑫輪係船艙、船艙碰撞應
09 無關連，此2部分自應不得計列。惟公證報告中有關船舶維
10 修費中之尾軸拆解檢查維修340,000元及螺旋槳運費70,000
11 元部分雖認應與碰撞無關，然金鑫輪確係於倒俾後退後致船
12 艙撞及節丸輪而受損，且與德運輪之過失有因果關係已如上
13 述，以此2者既均與船艙部分有關，亦無法排除於碰撞時未
14 受損害，自應予計入始當。另有關碼頭停泊費部分，因金鑫
15 輪之維修並非全與系爭碰撞事故有關，以維修項目共6項而
16 其中3項無關為計，此部分費用應以半數即826,745元（165,
17 349÷2）計算較為公允。

18 (4)綜上，金鑫輪於系爭碰撞事故受損有關之維修應為防鏽漆3
19 4,724元、船艙外板修理204,750元、碼頭停泊費826,745
20 元、船舶維修340,000元、螺旋槳運費70,000元，加計上開
21 港務費用49,452元及員工加班費45,341元後共1,571,012元
22 （34,724+204,750+826,745+340,000+70,000+49,452
23 +45,341），依過失比例50%核計，同曄公司得請求之金額
24 即為785,506元。則以之與應賠償中油公司之金額1,425,028
25 元互為抵銷結果，同曄公司仍應給付中油公司639,522元
26 （1,425,028-785,506）。

27 七、從而，中油公司依侵權行為之法律關係請求同曄公司等2人
28 連帶給付639,522元，及自準備四狀送達最後一被告之翌日
29 即111年6月5日（原審海商卷(二)第103頁）起至清償日止，按
30 年息5%計算之利息部分，洵屬有據，應予准許，逾此部分之
31 請求，為無理由，應予駁回。中油公司上訴請求同曄公司等

01 2人應再連帶給付208,471元本息，應屬無據，不應准許。又
02 原審就超過上開應准許部分，為同曄公司等2人敗訴之判
03 決，並為假執行之宣告，自有未洽，同曄公司等2人上訴意
04 旨指摘原判決此部分不當，求予廢棄改判，為有理由，爰由
05 本院廢棄改判如主文第2項所示。至於上開應准許部分，原
06 審為同曄公司等2人敗訴之判決，並為准免假執行之宣告，
07 並無不合。同曄公司等2人仍執陳詞，指摘原判決此部分不
08 當，求予廢棄改判，為無理由，應駁回其上訴。又本件事證
09 已臻明確，兩造其餘之攻擊或防禦方法及所用之證據，經本
10 院斟酌後，認為均不足以影響本判決之結果，爰不逐一論
11 列，附此敘明。

12 八、據上論結，本件中油公司之上訴為無理由，同曄公司等2人
13 之上訴為一部有理由、一部無理由，判決如主文。

14 中 華 民 國 112 年 7 月 12 日

15 民事第二庭

16 審判長法 官 黃國川

17 法 官 何佩陵

18 法 官 黃宏欽

19 以上正本證明與原本無異。

20 本件不得上訴。

21 中 華 民 國 112 年 7 月 12 日

22 書記官 梁美姿