

臺灣士林地方法院民事簡易判決

112年度士簡字第567號

原告 全鎂實業股份有限公司

法定代理人 黃文智

訴訟代理人 謝彥安律師

複代理人 陳盈州律師

被告 順風航業股份有限公司

法定代理人 王素月

訴訟代理人 葉重序律師

上列當事人間侵權行為損害賠償事件，本院於民國112年8月24日言詞辯論終結，本院判決如下：

主 文

被告應給付原告新臺幣壹拾萬柒仟捌佰參拾肆元，及自民國一百一十一年七月二十日起至清償日止，按年息百分之五計算之利息。

原告其餘之訴駁回。

訴訟費用新臺幣參仟玖佰柒拾元，其中新臺幣壹仟壹佰捌拾壹元由被告負擔，餘由原告負擔。

本判決原告勝訴部分得假執行，但被告如以新臺幣壹拾萬柒仟捌佰參拾肆元為原告預供擔保後，得免為假執行。

原告其餘假執行之聲請駁回。

事實及理由

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、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項但書第2款、第3款定有明文。又依同法第436條第2項之規定，前揭規定於簡易訴訟程序亦適用之。查原告起訴時訴之聲明為：「被告應給付原告新臺幣（下同）362500元，及自民國111年6月14日起至清償日止，按年息百分之五計算之利息。」，嗣於訴訟程序進行

01 中，原告更正利息起算日，並變更訴之聲明為：「被告應給
02 付原告362500元，及自111年7月20日起至清償日止，按年息
03 百分之五計算之利息。」，核其上開變更請求部分，應屬減
04 縮應受判決事項之聲明，揆諸前揭之規定，應予准許。

05 二、原告起訴主張：原告所有之船舶「久友號」（下稱A船），
06 由訴外人彭永程擔任船長，於109年8月15日19時駕駛自八里
07 大橋碼頭出發，啟航前往淡水河口，於同日19時45分，A船
08 航速五節，航向295°，在行經北緯25°10'08.537"、東經12
09 1°25'39.644"時，訴外人彭永程突聽見船舶右後方傳來高
10 速引擎聲，惟卻未聽見燈火或音響等警告訊號，立即轉頭查
11 看，就遭被告所有之船舶「順風68號」載客交通船（下稱B
12 船）自右後方高速追撞，由於B船追撞時仍有速度，故B船自
13 右後方追撞後，B船船頭之左前方持續朝A船右舷擦撞，導致
14 A船右後方及右側船體多處受損（下稱系爭事故），撞擊當
15 下，B船並未使用燈火或音響等警告A船，B船自A船右後方高
16 速追撞，非A船航行正常視線能及，且船舶航行時，前船並
17 無注意後船動向之義務，B船於晚間航行未依內河航行規則
18 第3條設置燈號，且B船欲越過A船時，應依前開規則第10條
19 避開A船所行之路，並依同規則第16條放長聲汽號三響，短
20 聲汽號一響，通知A船，若未接獲答允汽號時，不得爭先越
21 過，然B船均未依上開規則為之，顯有過失並已違反保護他
22 人之法令，致生損害於原告，B船駕駛人張邵筑於追撞後，
23 僅留下聯絡電話後即離去，訴外人彭永程隨即請同在船上之
24 訴外人黃文彬撥打118專線，向海巡單位說明事發經過並備
25 案，嗣兩造曾先後於111年7月19日、111年9月27日在新北市
26 淡水區調解委員會進行調解而不成立，原告為修復A船所受
27 損害而支出362500元，因B船駕駛人係駕駛被告所有之船
28 舶，並於工作時間內肇事，爰依民法第184條第1項前段及第
29 2項、海商法第96條之法律關係提起本件訴訟，請求擇一為
30 有利判決，並聲明被告應給付原告362500元，及自111年7月
31 20日起至清償日止，按年息百分之五計算之利息，並願供擔

01 保請准宣告假執行。

02 三、被告則以：109年8月15日19時42分許，被告所有之B船，乘
03 載遊客自淡水碼頭前往漁人碼頭，B船並以新北市政府交通
04 局核准之航道航行，行經北緯25°10'08.537" 東經121°25'3
05 9.644" 附近海域時，B船之駕駛人即訴外人張邵筑發現，在
06 船艙左前方，A船以航速約五節（時速五海浬），向西北方
07 航行，且並未開啟航行燈，訴外人張邵筑因未見A船有減速
08 或轉向之跡象，反以交叉航行續向A船前方預定航線航行，
09 因B船為權利船，依國際海上避碰規則（下稱避碰規則）規
10 定，不得左轉，而A船為義務船，有先行轉向或減速以避讓
11 之義務，詎料A船仍毫無轉向之跡象，並欲搶越B船之船艙，
12 B船乃採取右滿舵之緊急措施以行避碰，仍因閃避不及，發
13 生擦撞；原告主張B船於行駛時未依法設置燈號，為被告所
14 否認，自應由原告舉證並詳實說明之，而兩船之狀況應為交
15 叉相遇而非追越關係，A船既見B船在其右側，依照內河航行
16 規則第9條之規定，自應察看情形、減少速力，或立即停
17 輪、倒輪後退，避讓B船所行之航線，本件B船既在A船之右
18 舷，依照避碰規則第15條之規定之規定，B船是被避讓的
19 船，A船是讓路船，應避讓B船，並避免橫越B船之船艙，
20 且，再依避碰規則第16條之規定，A船為讓路船，更應盡可
21 能及早採取明確措施，遠離他船，況A船於航行中，應注意
22 左、右有無船舶接近，隨時採取必要之安全措施，以避免航
23 行中船舶發生碰撞，本件A船應能注意到右側B船逐漸靠近，
24 竟未注意採取避讓等之安全措施，致本件事故發生，上開駕
25 駛行為自有過失，應負本件完全肇事責任；本件B船業已依
26 規定保持航向和航速，於不能避免碰撞時，即採取最有助於
27 避碰的行動，立即減速並將B船右側航行，則B船之駕駛行為
28 要合於相關規則採取避讓措施，雖未見效果終至兩船碰撞，
29 惟面對急速自其船艙左側切入之A船，要難期待B船能於行駛
30 既定航道之狀況下仍能有效即時閃避，B船自就本件船舶碰
31 撞事故並無過失，自毋庸就原告所受之損害負損害賠償之

責；另A船船質為玻璃纖維強化塑膠，於99年10月25日建造，迄本件碰撞發生時使用顯已逾5年，A船之維修費用仍應予計算折舊，而僅餘六分之一之殘值，方為本件被告應賠償其船舶因毀損所減少之價額；另本件A船行駛時，亦應注意左、右有無船舶，並保持適當航行之安全距離以避免與其他船舶發生碰撞，而A船應能注意到右側B船之存在，然竟未注意且未變換航向，仍逐漸偏向其船舶右方行駛，並未保持適當航行安全距離以避讓他船，以致本件事故發生，其駕駛行為顯亦與有過失等語資為抗辯，並聲明請求駁回原告之訴，如受不利判決，願供擔保准免宣告假執行。

四、得心證之理由：

(一)按因故意或過失，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、定有明文。次按，不法毀損他人之物者，被害人得請求其物因毀損所減少之價額；又負損害賠償責任者，除法律另有規定或契約另有訂定外，應回復他方損害發生前之原狀，且債權人得請求支付回復原狀所必要之費用，以代回復原狀，民法第196條及第213條第1項、第3項亦有明文。又按，物被毀損時，被害人除得依民法第196條請求賠償外，並不排除民法第213條至第215條之適用；另依民法第196條請求賠償物被毀損所減少之價額，得以修復費用為估定之標準，但以必要者為限（例如：修理材料以新品換舊品，應予折舊），最高法院77年度第9次民事庭會議決議參照。查原告主張其為A船所有權人，被告為B船所有權人，兩船於前揭時地碰撞，A船因此受有損害而支出修復費用（含稅）362500元之事實，業據原告提出與其所述相符之船身受損照片、海巡署第二海巡隊受理報案三聯單、海事報告、衛星影像截圖、報價單、工程請款單、統一發票、中華民國遊艇證書等影本為證，並有本院依原告聲請向交通部航港局北部航務中心調取之船舶海事報告簽證申請書、海事報告、衛星影像截圖、中華民國動力小船駕駛執照、船身受損照片、中華民國小船執照等件為證，且為被告所不爭執，是

01 此部分之事實，應堪信為真正。

02 (二)再按，兩輪船縱橫相遇，如甲輪見乙輪在本輪船頭之右者，
03 應察看情形，或減少速力，或立即停輪、倒輪後退，讓避乙
04 輪所行之路，甲輪既經讓路，乙輪亦應察看情形，設法讓
05 避，不得逕向甲輪前面橫駛而過；兩輪船同一方向行駛，後
06 輪欲越過前輪時，除依本規則第16條第1項鳴放汽號外，應
07 避前輪所行之路。但遇河道狹窄交叉或轉彎處，不得爭先越
08 過；又本規則未規定事項，適用國際海上避碰規則之規定，
09 內河航行規則（下稱系爭規則）第9條、第10條及第24條分
10 別定有明文。又我國雖無船舶航行所應遵守之法律明文，然
11 避碰規則乃為確保船舶航行安全，預防、減少船舶碰撞，規
12 定在公海和連接於公海的一切通航水域所應共同遵守之海上
13 交通規則（參避碰規則第1條第1項規定），是為期減免海上
14 事故之發生，所有航行於海上之船舶，即均有遵守關此海上
15 交通規則之義務。又避碰規則第5條及第8條第5項規定：各
16 船應經常運用視覺、聽覺及各種適合當前環境所有可使用之
17 方法，保持正確瞭望，以期完全瞭解其處境及碰撞危機，且
18 為避免碰撞或留有更多時間以研判當前情勢，船舶應減速或
19 停止或倒退，以制止船舶繼續前進等旨，而被告雖以上開言
20 詞置辯，然依兩船駕駛人所出具之海事報告所示，系爭事故
21 發生時，B船係位於A船後方，且依卷附之A船船身受損照片
22 以觀，A船受損位置多位於右後方船身至駕駛台樓梯右側，
23 足見B船於系爭事故發生時係在A船船尾之右側，則A船自無
24 依系爭規則第9條規定讓避之義務；另依前開海事報告及兩
25 造於112年8月24日當庭繪製之行向圖所示，A船自八里大橋
26 碼頭出發往淡水河口方向行駛，B船係自淡水碼頭往漁人碼
27 頭方向行駛，兩船顯係往同一方向行駛之船隻，參酌B船所
28 出具之海事報告內載有B船駕駛人張邵筑發現，左前側端切
29 入一艘遊艇（即A船），當下目視未開啟航行燈，A船切入B
30 船所行駛之航道，且因淡江大橋之施工，受臺北港夜間之光
31 源過強影響視線，於發現當下立即減速並將B船向右航行，

01 不知因何因素A船也持續向B船靠近，當下B船閃避不及因而
02 發生碰撞等內容，而被告並未舉證證明A船確有未開啟航行
03 燈行駛及A船駛入核定航線之情事，則以系爭事故發生前，A
04 船已進入B船所行之航道，並行駛於B船左前方，而B船駕駛
05 人即訴外人張邵筑於系爭事故發生前業已發現A船，僅以減
06 速並向右偏駛為因應措施，尚難認已依系爭規則及避碰規則
07 所規定內容為適當之處置，因認B船駕駛人就系爭事故之發
08 生顯欠缺相當之注意義務，則其就系爭事故之發生，自難謂
09 無過失責任，而該當民事侵權行為之構成要件，故被告上開
10 所辯，尚不足採。

11 (三)另按，受僱人因執行職務，不法侵害他人之權利者，由僱用
12 人與行為人連帶負損害賠償責任。但選任受僱人及監督其職
13 務之執行，已盡相當之注意或縱加以相當之注意而仍不免發
14 生損害者，僱用人不負賠償責任，民法第188條第1項定有明
15 文。又上開條文所稱之執行職務，除執行所受命令或受委託
16 之職務本身外，受僱人如濫用職務或利用職務上之機會及與
17 執行職務之時間或處所有密切關係之行為，在客觀上足認為
18 與其執行職務有關，而不法侵害他人之權利者，就令其為自
19 己利益所為，亦應包括在內（最高法院100年度台上字第609
20 號、104年度台上字第977號判決意旨參照）。查系爭事故發
21 生時，訴外人張邵筑所駕駛之B船為被告所有，此有中華民
22 國小船執照在卷可參，且被告所營事業為渡輪、遊艇及航運
23 等項目，亦有股份有限公司變更登記表在卷可稽，足見訴外
24 人張邵筑於系爭事故發生時所為駕駛行為客觀上已具有執行
25 職務之外觀，而被告並未舉證證明其有何具體防免受僱人之
26 行為，自難認被告已盡相當之注意，且被告亦未提出其他證
27 據證明其選任受僱人及監督其職務之執行，已盡相當之注
28 意，或縱加以相當之注意仍不免發生損害，是被告就原告因
29 訴外人張邵筑前開侵權行為所受之損失，自應連帶負賠償責
30 任，則原告就訴外人張邵筑前開侵權行為所受之損失，請求
31 被告負損害賠償責任，尚非無據。

01 (四)又原告主張A船之修復費用（含稅）362500元，雖有報價
02 單、工程請款單及統一發票為據，然A船係99年10月建造，
03 此有中華民國遊艇證書影本影本附卷可稽，然原告迄今並未
04 具體指出前開報價單所載各項費用何項為零件費用，而本院
05 審酌前開報價單除項次1、2及16所載內容顯與零件無涉外，
06 其餘項次應屬連工帶料之報價，因原告未能舉證證明此部分
07 報價關於工資及零件之計算方式，而均以零件費用核算，是
08 A船前開修復費用包括零件費用（未稅）260238元，衡以A船
09 有關零件部分之修復，既以新零件更換被損害之舊零件，則
10 在計算損害賠償額時，自應將零件折舊部分予以扣除，而依
11 其前開遊艇證書所載，A船為玻璃纖維強化塑膠製船舶，依
12 行政院所發佈之固定資產耐用年數表及固定資產折舊率表，
13 FRP船之耐用年數為5年，依兩造主張之平均法計算其折舊結
14 果（即以固定資產成本減除殘價後之餘額，按固定資產耐用
15 年數表規定之耐用年數平均分攤，計算折舊額），每年折舊
16 率為5 分之1，並參酌營利事業所得稅查核準則第95條第6
17 項規定「固定資產提列折舊採用定率遞減法者，以1 年為
18 計算單位，其使用期間未滿1 年者，按實際使用之月數相當
19 於全年之比例計算之，不滿1月者，以1 月計」，則A船自出
20 廠日至發生本件事故之日即109年8月15日止，業已實際使用
21 逾5年，則就A船之更換零件部分所得請求被告賠償之範圍，
22 扣除折舊後之費用（未稅）估定為43373元【計算方式：1.
23 殘價＝取得成本÷（耐用年數＋1）即 $260,238 \div (5+1) \div 43,373$
24 （小數點以下四捨五入）；2. 折舊額＝（取得成本－殘價） $\times$
25 $1 / (\text{耐用年數}) \times (\text{使用年數})$ 即 $(260,238 - 43,373) \times 1 / 5 \times$
26 $(5 + 0 / 12) \div 216,865$ （小數點以下四捨五入）；3. 扣除折
27 舊後價值＝（新品取得成本－折舊額）即 $260,238 - 216,865$
28 $= 43,373$ 】，加上其餘非屬零件之工資費用（未稅）85000
29 元，合計原告得向被告請求之A船修復費用應為134792元
30 【計算式： $(43373 + 85000) \times 1.05 = 134792$ ，元以下四捨
31 五入】。

01 (五)又損害之發生或擴大，被害人與有過失者，法院得減輕賠償
02 金額，或免除之，民法217條第1項定有明文；此項規定之目的
03 的在謀求加害人與被害人間之公平，倘受害人於事故之發生
04 亦有過失時，由加害人負全部賠償責任，未免失諸過酷，是
05 以賦與法院得不待當事人之主張，減輕其賠償金額或免除之
06 職權。換言之，基於過失相抵之責任減輕或免除，非僅為抗
07 辯之一種，亦可使請求權全部或一部為之消滅，故裁判上得
08 以職權斟酌之（最高法院86年度台上字第1178號判決要旨可
09 資參照）。查本件依上開A船出具之海事報告所示，可知A船
10 駕駛人於系爭事故發生前業已聽聞B船之高速引擎聲，未及
11 反應即發生系爭事故，而B船於系爭事故發生時為營業中之
12 運輸船隻，且原告迄今亦未舉證證明B船於系爭事故發生時
13 未依法設置燈號，堪認A船於系爭事故發生時，亦有未隨時
14 注意A船所在環境而為充分瞭望以及時採取合宜避碰措施之
15 過失，是A船駕駛人就系爭事故之發生確屬與有過失應堪認
16 定，則被告就原告上開損害賠償之請求自得適用過失相抵之
17 規定。又本院衡酌系爭事故之發生經過、雙方之肇事原因、
18 過失情節、程度及肇事原因力之強弱等一切情狀，認被告上
19 開過失為系爭事故之主要原因，而認系爭事故應分別由被告
20 及原告負擔80%、20%之過失責任，並依上開過失比例減輕
21 被告之賠償責任，是被告應賠償原告之損害賠償金額計為10
22 7834元【計算式： $134792 \times 0.8 = 107834$ ，元以下四捨五
23 入】。

24 (六)又給付無確定期限者，債務人於債權人得請求給付時，經其
25 催告而未為給付，自受催告時起，負遲延責任；其經債權人
26 起訴而送達訴狀，或依督促程序送達支付命令，或為其他相
27 類之行為者，與催告有同一之效力；又遲延之債務，以支付
28 金錢為標的者，債權人得請求依法定利率計算之遲延利息；
29 又應付利息之債務，其利率未經約定，亦無法律可據者，週
30 年利率為百分之五，民法第229條第2項、第233條第1項前
31 段、第203條分別定有明文。查本件請求被告給付侵權行為

損害賠償事件，未經原告舉證證明定有期限，應認屬未定期限債務，依上開規定，被告應自受催告時起始負遲延責任，而兩造曾就本案於111年7月19日在新北市淡水區調解委員會進行調解，此有調解不成立證明書附卷可參，且為被告所肯認，是原告就上揭所得請求之金額，尚得請求自111年7月19日調解期日之翌日即111年7月20日起至清償日止，按年息百分之五計算之利息。從而，原告依上開法律關係，求為判決如主文第1項所示，為有理由，應予准許，逾此範圍之請求，為無理由，應予駁回。又原告係以單一之聲明，主張二以上訴訟標的，請求法院擇一訴訟標的而為其勝訴之判決，則本院既以侵權行為損害賠償之法律關係為原告勝訴之判斷，則原告所主張之其他請求權基礎即無庸審酌，併此敘明。

五、本件事證已臻明確，兩造其餘攻擊防禦方法及舉證，經核與判決結果不生影響，無逐一論列之必要，併予敘明。

六、本件係就民事訴訟法第427條第1項適用簡易程序所為被告部分敗訴之判決，依同法第389條第1項第3款規定，應依職權就原告勝訴部分宣告假執行，並依同法第392條第2項規定，依被告聲請宣告如預供如主文所示之擔保後，得免為假執行，另依同法第79條之規定職權確定訴訟費用額為3970元（第一審裁判費），其中1181元應由被告負擔，其餘由原告負擔。又原告所為宣告假執行之聲請，僅在促使法院為此職權之行使，本院自不受其拘束，仍應逕依職權宣告假執行，然本件既已依職權宣告假執行，自無再命原告提供擔保之必要。至原告之訴經駁回部分，其假執行之聲請即失所附麗，應併予駁回。

中 華 民 國 112 年 9 月 15 日
士林簡易庭 法 官 黃雅君

以上正本係照原本作成。

如不服本判決，應於判決送達後20日內，向本院提出上訴狀並應

01 記載上訴理由，如於本判決宣示後送達前提起上訴者，應於判決
02 送達後20日內補提上訴理由書（須附繕本）。

03 中 華 民 國 112 年 9 月 15 日

04 書記官 陳香君