臺灣高等法院臺中分院民事判決

108年度上字第571號

上　訴　人　李偉寶
　　李民常
共　　同
訴訟代理人　涂國慶律師
被上訴人　　福海風力發電股份有限公司
000000000000000000
法定代理人　林鑫堉
訴訟代理人　黃勃叡律師

上列當事人間請求損害賠償事件，上訴人對於民國108年9月6日臺灣彰化地方法院107年度訴字第788號第一審判決提起上訴，被上訴人為訴之追加，本院於110年12月7日言詞辯論終結，判決如下：

主　文

一、原判決命上訴人應連帶給付被上訴人逾新臺幣390,721元本息部分及該部分假執行之裁判，暨本訴部分訴訟費用之裁判，均廢棄。

二、上開廢棄部分，被上訴人在第一審之訴及假執行之聲請均駁回。

三、其餘上訴駁回。

四、第一審本訴部分訴訟費用，由上訴人連帶負擔百分之55，餘由被上訴人負擔。第二審訴訟費用，由上訴人連帶負擔百分之16，由李偉寶負擔百分之72，餘由被上訴人負擔。

事實及理由

壹、程序事項：

被上訴人於原審係依民法第184條第1項前段、第188條規定，主張上訴人李民常為上訴人李偉寶所有之「大河8號」船舶（下稱系爭船舶）之船長，其2人具有僱傭關係，李民常於民國106年5月25日上午0時51分左右，駕駛系爭船舶，因未注意前方，而不慎撞擊被上訴人設置於ＯＯ縣ＯＯ鄉外

海8公里即經度24,0255.79；緯度120,1637.7處之福海氣象觀測塔（下稱系爭氣象觀測塔），其2人依上開規定應負連帶損害賠償責任，聲明上訴人應連帶給付被上訴人新臺幣（下同）708,793元本息。嗣於110年8月17日本院審理時，追加依民法第184條第1項前段、第185條規定為請求權基礎，主張李偉寶於106年5月25日系爭船舶發航前，未定期更新系爭船舶電子海圖之圖資，未設置船舶布告、航海日誌，未配備雷達（下合稱系爭航行設備），以致系爭船舶航行時撞擊系爭氣象觀測塔等事實（本院卷二第143、188頁），依上開規定，請求李偉寶應與李民常負連帶損害賠償責任而為同一聲明，並與原訴擇一為有利判決。經核，上訴人於本院追加主張民法第184條第1項前段、第185條規定為請求權基礎部分，與原訴請求基礎事實李民常駕駛系爭船舶撞擊系爭氣象觀測塔，導致被上訴人受有系爭氣象觀測塔之損害，其請求之基礎事實同一，且利用原請求所主張之事實及證據資料，具有社會事實上之共通性及關聯性，不妨礙審級利益、防禦權保障，核與民事訴訟法第466條第1項、第255條第1項第2款規定相符，應予准許。

貳、本訴部分：

一、被上訴人主張：

㈠被上訴人於105年5月為配合經濟部風力發電離岸系統示範獎勵計畫，乃於彰化縣芳苑鄉外海8公里即經緯度24,0255.79；緯度120,1637.7處建置系爭氣象觀測塔，用以蒐集福海風場及其鄰近區域海氣象資料，以供被上訴人開發規劃福海風場使用。被上訴人將系爭氣象觀測塔之運轉維護工作委託台灣離岸風場服務股份有限公司（下稱風場服務公司）辦理。

㈡嗣經風場服務公司於106年5月31日上午6時於系爭氣象觀測塔進行例行性保養作業之際，發現系爭氣象觀測塔之灌漿管底部、一側防舷材及爬梯底部遭損毀，經向行政院海洋委員會海洋巡防總局中部地區機動海巡隊（下稱中部機動海巡

隊）申請106年5月4日至5月31日期間之雷達航跡路線圖後，發現系爭氣象觀測塔上開所受損害係因李偉寶所有而由李民常擔任船長之系爭船舶於106年5月25日上午0時51分左右撞擊系爭氣象觀測塔而致（下稱系爭事故）。

㈢系爭氣象觀測塔遭系爭船舶於106年5月25日撞擊所受損害，已由風場服務公司委由耀興海事有限公司（下稱耀興公司）完成修繕（修繕費用明細詳如附表一□欄所示），風場服務公司並依約向被上訴人請款，被上訴人支付修繕費用2,245,793元。嗣經新光產物保險股份有限公司、台灣產物保險股份有限公司、旺旺友聯產物保險股份有限公司、國泰世紀產物保險股份有限公司、泰安產物保險股份有限公司（下合稱保險共保公司）理賠1,537,000元予被上訴人後，被上訴人尚受有損害額708,793元。

㈣李民常為系爭船舶之船長，其於106年5月25日駕駛系爭船舶之際，未注意前方狀況，亦未注意交通部航港局（下稱航港局）公告系爭氣象觀測塔之座標位置，而過失撞擊系爭氣象觀測塔，致被上訴人受有損害，李民常應負侵權行為損害賠償責任；李偉寶則為系爭船舶之所有權人，為李民常之僱用人，但未定期更新系爭船舶電子海圖，未備置系爭航行設備，以致系爭船舶未具有安全航海能力，李偉寶亦應負過失侵權行為責任。上訴人共同損害系爭氣象觀測塔，依民法第184條第1項前段、第185條、第188條規定，應負連帶損害賠償責任，請求擇一為被上訴人勝訴之判決，並聲明：上訴人應連帶給付被上訴人708,793元，及李民偉自107年8月4日、李偉寶自107年9月18日起，均至清償日止，按週年利率百分之5計算之利息（下稱法定遲延利息）。

二、上訴人抗辯：

㈠否認系爭船舶有於106年5月25日撞擊系爭氣象觀測塔，否認未定期更新系爭船舶電子海圖、未備有系爭航行設備。縱然系爭氣象觀測塔有如被上訴人主張損害情事，應是海象或碰撞原因不明而受損害，且風場服務公司於106年5月31日既已

完成系爭氣象觀測塔運轉維護作業，顯見被上訴人所稱之損害並未影響系爭氣象觀測塔功能，被上訴人支付附表一費用，與系爭事故無關，並非必要合理費用，應由被上訴人自行負擔。

㈡否認被上訴人間有僱傭關係，倘認上訴人應負賠償責任，則應適用海商法第21條規定之船舶所有人限制責任，上訴人賠償責任限制數額以691,375元為上限。又被上訴人於未取得海域用地許可證即違法設置系爭海氣象觀測塔，未設置海域警示燈、浮標或燈浮標，系爭氣象觀測塔設置燈號不符合法令規範，且柱體周圍並無任何防止碰撞之安全設施，被上訴人具有過失責任。

㈢被上訴人既已於107年9月10日對李偉寶主張雇主之連帶侵權行為損害賠償責任，則被上訴人遲至110年8月17日始追加依民法第184條第1項前段、第185條規定為請求，此部分請求已罹於2年消滅時效等語。

參、反訴部分：

一、李偉寶主張：

㈠被上訴人違法設置系爭氣象觀測塔，且未將系爭氣象觀測塔之位置標示於電子海圖，亦未於系爭氣象觀測塔周遭設置警示燈號及人員指揮，因系爭氣象觀測塔隨潮汐移動，致系爭船舶於106年5月25日上午0時51分時，遭系爭氣象觀測塔水線下之突出物撞擊損壞，而支付必要修復費用及受有工資、營業損失（詳如附表二所示），所受損害金額1,806,963元，被上訴人應負過失侵權行為賠償責任。

㈡依民法第184條第1、2項、第196條規定，提起反訴聲明：被上訴人應給付李偉寶1,806,963元，及自反訴調查證據狀暨本訴答辯狀繕本送達翌日即107年11月17日起至清償日止之法定遲延利息（李偉寶於原審反訴聲明請求之利息，逾上開範圍部分，業經李偉寶予以減縮，見本院卷二第14頁所示，非本院審理範圍）。

二、被上訴人抗辯：

㈠系爭氣象觀測塔為海上定著物，無法隨潮汐而移動，且李偉寶既否認系爭船舶有撞擊系爭氣象觀測塔，卻又反訴主張系爭船舶係撞擊系爭氣象觀測塔而受有損害，李偉寶主張顯有矛盾。

㈡系爭氣象觀測塔有明確之座標位置，且經政府核准設置，亦有設置警示設備，足供海上航行船舶通過而無任何困難。李民常駕駛系爭船舶因未注意前方狀況及航港局公告系爭氣象觀測塔之座標位置，而撞擊系爭氣象觀測塔，係可歸責於李民常之過失行為，與被上訴人設置系爭氣象觀測塔無關，自不得向被上訴人求償。

參、原審判決上訴人應連帶給付被上訴人708,793元本息，並駁回李偉寶之反訴。上訴人不服上開判決，提出上訴。兩造於本院聲明如下：

一、上訴人上訴聲明：

㈠原判決關於⑴命上訴人連帶給付708,793元本息，及⑵駁回李偉寶後開第㈢項之訴部分，均應廢棄。

㈡上開⑴廢棄部分，被上訴人在第一審之訴應予駁回。

㈢上開⑵廢棄部分，被上訴人應給付李偉寶1,806,963元，及自107年11月17日起之法定遲延利息。

㈣上開第㈢項部分，願供擔保，請准宣告假執行。

二、被上訴人答辯聲明：上訴駁回。如受不利判決，願供擔保，請准宣告免為假執行。

肆、兩造不爭執事項（本院卷二第189-190頁）：

一、被上訴人為設置福海離岸風力發電風場，於ＯＯ縣ＯＯ鄉外海8 公里處（經度24,0255.79；緯度120,1637.7）建置系爭氣象觀測塔，用以蒐集福海風場及其鄰近區域海氣象資料，以供被上訴人開發規劃福海風場使用，並委託風場服務公司進行運轉維護保養等相關工作。

二、李偉寶為系爭船舶所有權人，李民常擔任系爭船舶之船長。

三、李偉寶所有之系爭船舶，總噸位為178，非屬於船舶法第3條規範之小船。

四、兩造同意：倘若本件適用海商法第21條規定之船舶所有人責任限制，則106 年5 月25日系爭船舶所有人之責任限制數額，依據海商法第21條第4 項各款規定，最低責任限制數額為691,375元。

五、依行政院海岸巡防署海岸巡防總局中部地區巡防局106 年10月3 日函文所檢附之系爭海氣象觀測塔週邊之雷達航跡資料，系爭船舶於106 年5 月25日上午0 時51分曾與系爭海氣象觀測塔之座標有重疊，系爭海氣象觀測塔之監控鏡頭於上開時點亦拍到有船型亮光。

六、上訴人對於原審卷一第36頁之統一發票形式真正性並不爭執。

七、保險共保公司已共同理賠1,537,000 元予被上訴人。被上訴人並將上開受領1,537,000 元之對上訴人損害賠償請求權，讓與保險共保公司。

伍、兩造爭執事項：

一、本訴部分：

㈠系爭海氣象觀測塔於106年5月25日上午0時51分，是否遭系爭船舶撞擊？

㈡系爭海氣象觀測塔是否因上開撞擊而受有損害？必要之修復費用為何？

㈢被上訴人就設置時或管理系爭海氣象觀測塔有無違反法令規範而致系爭船舶撞擊系爭海氣象觀測塔？上訴人抗辯被上訴人與有過失，有無理由？與有過失責任比例為何？

㈣李民常、李偉寶是否得適用海商法第21條規定之船舶所有人限制責任？系爭船舶於106 年5 月25日之價值為何？有無低於海商法第21條第4 項規定之691,375 元？被上訴人抗辯依海商法第22條第1 款規定，本件無船舶所有人限制責任之適用，有無理由？

㈤被上訴人依侵權行為之法律關係，請求上訴人連帶給付708,793元，有無理由？被上訴人對李偉寶之損害賠償請求權，是否罹於2年消滅時效？

二、反訴部分：

㈠系爭船舶於106年5月25日與系爭海氣象觀測塔發生碰撞，是否可歸責於被上訴人？

㈡系爭船舶因上開碰撞所發生之必要之修復費用為何？

㈢系爭船舶因上開碰撞是否受有營業損失？損害金額為何？

㈣李偉寶請求被上訴人賠償1,806,963元，有無理由？

陸、本院之判斷：

一、系爭海氣象觀測塔於106年5月25日上午0時51分，遭系爭船舶撞擊，係因上訴人過失行為所致，被上訴人並無可歸責因素，上訴人應負共同侵權行為連帶損害賠償責任：

㈠被上訴人主張其設置之系爭氣象觀測塔於106年5月25日上午0時51分遭系爭船舶撞擊一情，有被上訴人提出系爭氣象觀測塔受損照片、106年5月25日監視器畫面（原審卷一第9-21頁）為證；又經被上訴人於106年6月5日發函向中部機動海巡隊申請106年5月4日至5月31日期間之雷達航跡路線圖後，依該海巡隊函覆之系爭氣象觀測塔周邊之雷達航跡路線圖，圖示系爭船舶於106年5月25日上午0時51分與系爭氣象觀測塔相重疊一情，有被上訴人106年6月5日函文、中部機動海巡隊106年10月3日函覆之雷達航跡路線圖可佐（原審卷一第22、27頁）；再者，系爭船舶受損原因經兩造同意並囑託中華海事檢定社鑑定後，依當時系爭氣象觀測塔之潮高，系爭氣象觀測塔受損結構為右側上部、下部防舷材、爬梯、灌漿管，系爭船舶受損位置為右舷舷牆凹陷、裂痕，鑑定結果認為系爭氣象觀測塔灌漿管受損位置最高點與系爭船舶船舷最高處大致相吻合，系爭船舶船艏與右舷碰撞系爭氣象觀測塔右側上部與下部之防舷材及灌漿管，該防舷材與連接之爬梯受撞擊後脫落落海等情，有該檢定社00-0-00000號鑑定報告書可佐（見該鑑定書第21-26頁）。此外，依被上訴人提出其員工與李民常之對話錄音內容顯示，李民常亦表示：伊就是從旁邊撞過去；碰撞的時候，那個黃色的東西有撞破一塊應該沒有很嚴重吧等語（原審卷一第184頁）。綜上各節，

足認被上訴人主張其設置之系爭氣象觀測塔於106年5月25日上午0時51分遭系爭船舶撞擊一情，堪予信實。

㈡被上訴人主張李偉寶為系爭船舶之所有權人，卻於106年5月25日系爭船舶發航前，未定期更新系爭船舶電子海圖之圖資，未設置系爭航行設備，以致系爭船舶航不具有安全航行能力，而李民常為船長，未注意前方狀況及交通部航港局公告系爭氣象觀測塔之座標位置，過失撞擊系爭氣象觀測塔，上訴人上開共同侵權行為，造成系爭氣象觀測塔受有損害，上訴人應負連帶損害賠償責任等語，上訴人雖否認上情，惟查：

⑴中華海事檢定社受理本件鑑定事務後，於109年12月10日造訪系爭船舶船長李民常，經訪談後作成鑑定訪談紀錄，依該紀錄顯示系爭船舶並未留有進出港紀錄；而系爭船舶雖備有紙本海圖，但於航行中多參照電子海圖，而經現場操作電子海圖查找系爭氣象觀測塔之經緯度位置，發現未有系爭氣象觀測塔之標示，經詢問後得知電子海圖之圖資並無定期更新，此外，系爭船舶未備有航海布告、航海日誌、雷達，辨別海上船隻或障礙物是依靠AIS（即自動識別系統）與瞭望等語（見該鑑定書第5頁），足見鑑定機關實際訪查後，系爭船舶確實未定期更新系爭船舶電子海圖之圖資，未設置系爭航行設備等情，堪以認定。而系爭氣象觀測塔座標位置係經財政部國有財產署中區分署彰化辦事處（下稱國財署彰化辦事處）同意使用海域土地，有該辦事處同意書為證（原審卷一第110-111頁）；並經航港局轉知海軍大氣海洋局（下稱大氣海洋局）為船舶布告，並分別於104年7月17日布告系爭氣象觀測塔新建工程（原審卷一第119頁）、同年8月18日布告系爭氣象觀測塔設置（原審卷一第117頁），有航港局104年8月10日函文、大氣海洋局航船布告為證（原審卷一第112-119頁），可見系爭船舶於106年5月25日發航前，系爭氣象觀測塔座標位置已是經公告周知之事項，且為船舶航海應注意避讓之處，故系爭船舶所有權人李偉寶自應將該船所配

置之電子海圖予以更新並建立系爭氣象觀測塔座標，或建置系爭航行設備，以利系爭船舶於航行至系爭氣象觀測塔海域時，能清楚辨別該船與系爭氣象觀測塔相對位置及距離，以維護航海安全。惟李偉寶既未將系爭船舶所配置之電子海圖予以更新，未建立系爭氣象觀測塔座標及建置系爭航行設備等過失行為，以致系爭船舶於106年5月25日航行至系爭氣象觀測塔海域時，因未能辨別該船與系爭氣象觀測塔相對位置及距離，導致發生碰撞事故，應認李偉寶上開過失行為致系爭氣象觀測塔受有損害，故被上訴人主張李偉寶應負民法第184條第1項前段之侵權行為損害賠償責任，核屬有據。

⑵又系爭氣象觀測塔係依經濟部能源局風力發電力按系統示範獎勵計畫所設置，並經國財署彰化辦事處同意使用該海域土地，並經航港局轉知大氣海洋局布告系爭氣象觀測塔新建工程、設置等資訊，已如上述，復經行政院內政部發給海域用地（視同取得）區位許可證明，及環境保護署通過環境影響評估，亦有內政部函文及區位許可證明書、環境保護署102年3月21日函文及公告可佐（原審卷二第94-97頁、98-101頁），則系爭氣象觀測塔既有固定之座標位置，即為海上之定著物，且經審核通過而建置完成，並無不法，上訴人抗辯系爭氣象觀測塔隨潮汐移動云云，要屬無據。李民常為系爭船舶之船長，依船員法第58、61條規定，負有指揮系爭船舶之權利及義務，於船舶發航前及發航時，應依規定檢查船舶及完成航海準備，並為維護船舶安全，保障他人生命或身體，對於船上可能發生之危害，得為必要處置；又依船員法第67條規定，船長對於執行職務中之過失，應負責任。則李民常依上開船員法第58、61、67條等規定，應負有綜理指揮系爭船舶安全航行之注意義務，堪以認定。而系爭船舶行經系爭氣象觀測塔所屬海域，李民常本於其指揮綜理系爭船舶航行一切事務之權限，自應注意航行海域之障礙物，留意船舶航行之前方狀況，惟李民常疏未注意系爭氣象觀測塔所屬海域之電子海圖圖資更新與否，以及航港局、大氣海洋局上

開布告訊息，以致系爭船舶行經系爭氣象觀測塔所屬海域時，其不知悉系爭氣象觀測塔座標位置，亦疏未目視行進方向之狀況，致發生系爭事故，應認李民常上開過失行為致系爭氣象觀測塔受有損害，故被上訴人主張李民常應負民法第184條第1項前段之侵權行為損害賠償責任，亦屬有據。

⑶上訴人雖抗辯系爭氣象觀測塔設置之航海導航警示燈未開啟或故障，柱體周圍並無任何防止碰撞之安全設施，漆黑一片，無足以辨識安全距離之海面警戒燈，被上訴人應負與有過失責任云云，有被上訴人提出之系爭氣象觀測塔監視畫面照片為證（原審卷一第16-21頁），並請求調查證人即系爭船舶船員ＯＯＯ。惟被上訴人則否認航海導航警示燈故障或未開啟，主張系爭事故後之106年5月31日維修紀錄，並無航海導航警示燈失效而維修之情形等語。查系爭氣象觀測塔之航海導航警示燈為自動感光，晝閉夜啟之太陽能外置式LED導航燈（設置於系爭氣象觀測塔平台之西北角、東南角各有1組），光色為紅、綠、黃色，每4秒1閃（0.5秒明、3.5秒滅），360度平發散角、9度垂直發散角等規格，有航港局轉寄予大氣海洋局之系爭氣象觀測塔設備規格附檔之函文及電子郵件信箱為證（本院卷一第85-93頁），可知系爭氣象觀測塔之航海導航警示燈為夜間自動感應開啟而非以人工方式開啟，故無未開啟之情事；參以被上訴人提出系爭事故後之106年5月31日維修紀錄，顯示僅拆除一顆航空障礙燈（航空障礙燈係警示行經系爭氣象觀測塔高空區域之飛行物而設置）下塔，協助更換電池，並無航海導航警示燈失效而維修之情形，有106年5月31日維修紀錄可佐（原審卷一第104-105頁），亦徵系爭氣象觀測塔之航海導航警示燈於106年5月31日前並無故障之情事；再依被上訴人提出其員工與李民常之對話錄音內容顯示，李民常亦重複自陳：目標（指系爭氣象觀測塔）不清楚又不太亮，那個又不太好閃；那個目標又不是很清楚等語（原審卷一第184頁），可見系爭氣象觀測塔海域環境並非漆黑一片，仍得以肉眼看見系爭氣象觀測

塔。上訴人雖以被上訴人提出之系爭氣象觀測塔監視畫面照片（原審卷一第16-21頁）而欲證明系爭氣象觀測塔漆黑一片云云，惟上開照片係由系爭氣象觀測塔對海面監視錄影之畫面，並非是對於設置於平台之航海導航警示燈為監視錄影，故無從以上開監視器畫面照片而推論航海導航警示燈未開啟或故障之事實。則上訴人抗辯系爭氣象觀測塔設置之航海導航警示燈未開啟或故障，漆黑一片云云，與事實即不相符，不足採信。上訴人聲請通知證人即船員０００，欲證明系爭氣象觀測塔之航海導航警示燈故障或未開啟，系爭事故時漆黑一片，無足以辨識安全距離海面警示燈一事（本院卷一第251-253頁；本院卷二第214頁），惟李民常於上開對話錄音內已自陳系爭氣象觀測塔不太亮而非一片漆黑致不得見之形體，且系爭氣象觀測塔之航海導航警示燈並無故障或未開啟，已如前述，故上訴人請求調查證人０００，欲證明上開待證事項，與真實即不相符，核無調查之必要。至於上訴人抗辯柱體周圍並無任何防止碰撞之安全設施云云，查系爭氣象觀測塔之結構物係自爬梯底端至平台高程皆漆以黃色，有系爭氣象觀測塔照片為佐（原審卷一第9頁），且經中華海事檢定社鑑定屬實（見鑑定報告書第8頁），堪認系爭氣象觀測塔之柱體已有反光之有色標示，以警示接近之船舶，足以防止發生碰撞。從而，上訴人上開抗辯系爭氣象觀測塔漆黑一片，航海導航警示燈並未開啟或故障云云，均無足採。

㈢數人因共同過失不法侵害他人之權利者，依法應負連帶賠償責任，苟各行為人之過失均為其所生損害之共同原因，即所謂行為關連共同，亦足成立共同侵權行為，最高法院66年度台上字第2115號民事裁判意旨參照。查李偉寶、李民常上開各自過失行為，均為系爭船舶撞擊系爭氣象觀測塔所生損害之共同原因，應成立共同侵權行為。而被上訴人就系爭事故則無過失責任。從而，被上訴人依民法第184條第1項前段、第185條第1項規定，主張上訴人應負連帶侵權行為損害賠償

責任，核屬有據。上訴人抗辯被上訴人就系爭事故應負與有過失責任云云，要屬無據。又本院既已就被上訴人依民法第184條第1項前段、第185條第1項規定為請求部分，為有利於被上訴人之判斷，即無庸再就被上訴人依民法第188條規定為請求部分，再予審究，併此敘明。

二、上訴人抗辯被上訴人已於107年9月10日對李偉寶主張雇主之連帶侵權行為損害賠償責任，則被上訴人遲至110年8月17日始追加依民法第184條第1項前段、第185條規定而對李偉寶為請求，此部分請求已罹於2年消滅時效等語。被上訴人則主張其係因本件中華海事檢定社提出鑑定報告書而知悉李偉寶上開過失行為等語。經查：

㈠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及賠償義務人時起，2年間不行使而消滅，自有侵權行為時起，逾10年者亦同，民法第197條第1項定有明文。所謂知有損害及賠償義務人之「知」，係指明知，即該請求權之消滅時效，應以請求權人實際知悉損害及賠償義務人時起算。如當事人間就知之時間有所爭執，應由賠償義務人就請求權人知悉在前之事實，負舉證責任（最高法院109年度台上字第417號判決參照）。

㈡被上訴人於107年7月30日起訴時原係以大漢海事工程有限公司為系爭船舶之所有權人，與李民常間具有僱傭關係，而對該公司主張民法第188條規定之雇主連帶賠償責任（見原審卷一第7頁倒數第3行至第1行之起訴狀所載）；嗣原法院向航港局查詢系爭船舶登記文件後，被上訴人方知悉系爭船舶所有權人為李偉寶，乃於107年9月10日具狀更正，並以李偉寶為被告（原審卷一第56頁），可見被上訴人係以李偉寶為李民常之雇主，而依民法第188條規定為請求，並無法推認被上訴人當時已知悉李偉寶係因未將系爭船舶所配置之電子海圖予以更新，未建立系爭氣象觀測塔座標及建置系爭航行設備等過失行為而致生系爭事故之事實。再者，被上訴人主張有關其主張李偉寶上開過失行為，係因本院囑託中華檢定

社辦理本件鑑定事務，而經該檢定社訪查並現場實際操作電子海圖，製成鑑定報告書後，於110年3月23日函覆本院（見本院卷一第429頁函文），並經被上訴人於110年4月7日閱卷後（見本院卷一第441頁之聲請閱卷狀），被上訴人方知悉系爭船舶並未更新電子海圖，未備有系爭航行設備，上訴人明顯具有過失，並於110年4月21日提出書狀予以主張等語（本院卷二第7頁），且上訴人並未舉證證明被上訴人於110年4月7日前已知悉李偉寶就系爭船舶所設置之電子海圖未予更新，及未建置系爭航行設備等情，故被上訴人主張其係於110年4月7日閱覽中華海事檢定社鑑定報告後，方知悉其所屬系爭氣象觀測塔因李偉寶上開過失行為而生損害一節，即非無憑。則被上訴人於110年8月17日追加依民法第184條第1項前段、第185條規定而對李偉寶為請求，此部分請求即未罹於2年消滅時效。從而，上訴人抗辯被上訴人對李偉寶之上開規定侵權行為損害賠償請求權已罹於2年消滅時效云云，實不可採。

三、系爭海氣象觀測塔因系爭事故而受有損害，必要之修復費用如下：

㈠按損害賠償，除法律另有規定或契約另有訂定外，應以填補債權人所受損害及所失利益為限。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。因回復原狀而應給付金錢者，自損害發生時起，加給利息。第一項情形，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216條、213條定有明。

㈡被上訴人主張系爭氣象觀測塔因系爭事故而修繕之明細及費用，依約應由風場服務公司處理，而該公司已委由耀興公司完成修繕，修繕費用明細詳如附表一□欄所示，風場服務公司並依約向被上訴人請款，被上訴人支付修繕費用2,245,793元等情。上訴人則抗辯抗辯與系爭事故無關，並非必要合理費用云云。經查：

⑴被上訴人就其支付系爭氣象觀測塔因系爭事故而受損之修繕

費用2,245,793元一情，固據提出耀興公司開立予風場服務公司發票2張（原審卷一第35-36頁）、風場服務公司開立予被上訴人發票1張（原審卷一第37頁）為證，惟經中華海事檢定社依耀興公司進行之修繕項目，施工步驟、進程，作業潛水員人次、工作船舶規格、實際作業日數，及參據風場服務公司出具之施工前計畫書所載之施工用料規格及費用等要項，綜合評估後，鑑定認為合理之修繕費用如附表一□欄所示（見鑑定報告書第11-20頁），經核上開鑑定意見已綜合評估耀興公司施工項目所需人力、物力、資材、施作日數之合理費用，及風場服務公司之施工前計畫書所預估之施工用料規格及費用等影響修繕費用合理性判斷事項，合於市場交易常情，核屬可採。堪以認定耀興公司完成修繕之合理費用應為1,835,925元。

⑵惟被上訴人係委由風場服務公司執行系爭氣象觀測塔之運轉維護工作，有其二家公司海氣象觀測塔運轉維護服務合約為憑（下稱維護服務契約，本院卷二第61-73頁），而依維護服務契約第3條、第5條第3項約定，風場服務公司之實際工作超過原預估之日數或數量上限，亦應按該項工作之單價及實作數量計價，則風場服務公司因修繕系爭氣象觀測塔而另行支付承攬商耀興公司合理之修繕費用為1,835,925元，再加計營業稅百分之5即91,796元（1,835,925元×5%＝91,796元，元以下四捨五入），合計1,927,721元即為風場服務公司依維護服務契約得向被上訴人請求支付之修繕金額，故被上訴人主張其因系爭事故而支付系爭氣象觀測塔修繕費用之合理金額為1,927,721元，核屬有據；逾此部分主張，即屬無據。

⑶至於上訴人抗辯其等得依海商法第21條第1項規定，以系爭船舶價值691,375元為本件損害賠償之上限云云。被上訴人則主張依同法第22條第3項規定，李偉寶就系爭事故具有過失責任，自無船舶所有人責任限制之適用，李民常則非船舶所有人，亦無適用之餘地等語。按海商法第21條第1項第1款

規定，船舶所有人對操作船舶直接所致財物毀損滅失之損害賠償，以本次航行之船舶價值、運費及其他附屬費為限；同法第22條第1款規定，本於船舶所有人本人之過失所生之債務，不適用第21條責任限制之規定。查系爭事故係肇因於李偉寶未將系爭船舶所配置之電子海圖予以更新，未建立系爭氣象觀測塔座標及建置系爭航行設備等過失行為，以致系爭船舶於106年5月25日航行至系爭氣象觀測塔海域時，因不具有安全航行能力，且李民常駕駛系爭船舶亦疏未注意前方狀況，致未能辨別該船與系爭氣象觀測塔相對位置及距離，因而發生系爭船舶撞擊系爭氣象觀測塔，已如前述，則李偉寶雖為系爭船舶之登記所有權人，惟依海商法第22條第1款規定，系爭事故既係李偉寶之過失行為所致，即無同法第21條第1項規定船舶所有人責任限制之適用；李民常雖為系爭船舶之船長，但非系爭船舶之登記所有權人，亦無上開船舶所有人責任限制規定之適用，故被上訴人主張本件並無海商法第21條第1項規定之適用，應屬有據。從而，上訴人抗辯其等得依海商法第21條第1項定，以系爭船舶價值691,375元為本件被上訴人得請求損害賠償金額之上限云云，要屬無據。

四、按被保險人因保險人應負保險責任之損失發生，而對於第三人有損失賠償請求權者，於保險人履行賠償之義務後，依保險法第53條第1項規定，其損失賠償請求權於賠償金額範圍內，當然移轉於保險人，被保險人於受領保險金給付後，即不得再向第三人行使已移轉予保險人之損失賠償請求權，最高法院93年度台上字第2060號民事裁判意指參照。查兩造均不爭執被上訴人因系爭事故而向保險共保公司領取保險理賠金1,537,000元，且被上訴人已將上開受領保險理賠金範圍內之對上訴人損害賠償請求權，讓與保險共保公司，則被上訴人請求上訴人應連帶賠償之損害金額，自應扣除已領取之1,537,000元。從而，被上訴人請求上訴人連帶給付390,721元（計算式：1,927,721元－1,537,000元＝390,721元），即有理由；逾此範圍之請求，即無理由。

五、李偉寶反訴主張被上訴人違法設置系爭氣象觀測塔，且未將系爭氣象觀測塔之位置標示於電子海圖，亦未於系爭氣象觀測塔周遭設置警示燈號及人員指揮，致系爭氣象觀測塔撞擊系爭船舶，被上訴人應負侵權行為損害賠償責任云云。被上訴人則否認上情。經查：

㈠李偉寶主張被上訴人設置系爭氣象觀測塔違反系爭氣象觀測塔違反土地法、電業法、電業登記規則、再生能源發展條例、再生能源發電設備設置管理辦法、文化資產保存法、水下文化資產保存法、商港法、勞動檢查法、海事報告規則、船員法、船舶檢查規則、海岸管理法、漁業法及其他各目的事業主管機關相關法定等規定，及違反建築法未取得建照執照、使用執照，系爭氣象觀測塔並非合法之海上建物云云，惟系爭氣象觀測塔並非建築法第4條規範之定著於土地上或地面下具有頂蓋、樑柱或牆壁，供個人或公眾使用之構造物或雜項工作物，自無依建築法辦理建築執照、使用執照之適用，而李偉寶其餘泛稱違反法令部分，因未具體指摘違反之規定內容為何，故無從推認被上訴人有何違反上開法令情事而致生李偉寶損害，李偉寶此部分抗辯，核屬無據。

㈡李偉寶另主張被上訴人設置系爭氣象觀測塔違反航路標識設置技術規範云云，惟航路標識設置技術規範係於108年5月31日公布，而被上訴人設置系爭氣象觀測塔之時間為104年，且系爭事故發生於000年0月00日，均在航路標識設置技術規範公布之前，故系爭事故發生時並無航路標識設置技術規範之適用，上訴人此部分抗辯，亦屬無據。

㈢李偉寶復主張被上訴人於系爭氣象觀測塔航路安全警戒措施不符合國際燈塔暨助導航協會（簡稱IALA）之離岸人工結構物之標示建議案2.3.2節規範（燈值部分）云云，並舉出中華海事鑑定社之鑑定報告書第8頁為證。查中華海事鑑定社鑑定意見固認為系爭氣象觀測塔之燈光特性不符合IALA之離岸人工結構物之標示建議案2.3.2節規範（燈值部分）內容（白色閃光，發出摩斯密碼信號U（・・－）之閃光，週期

等於或少於15秒，公稱光程至少10浬，見鑑定報告書第8頁），惟對於航海安全，在航海警示燈正常運作前提下應不至於產生嚴重影響，且系爭氣象觀測塔相關資訊已於104年8月18日透過船舶布告通告往來船隻更新資訊，往來船隻應根據更新之資訊修正相關海圖，以辨識系爭氣象觀測塔等語（見鑑定報告書第10頁），則系爭氣象觀測塔航海警示燈並無故障或未開啟之情事，且該警示燈紅閃光明0.5秒、暗3.5秒，見距4.2浬（1海浬相當於1.852公里，4.2浬相當於7.7784公里）（見鑑定報告書第10頁），則依系爭氣象觀測塔航海警示燈光源之見距距離，足供系爭船舶與系爭氣象觀測塔間保持相當之安全距離。又系爭事故發生於000年0月00日，當時我國關於航路安全標識規範，見於23年5月15日制定公布之航路標識條例，惟該條例並未明確規範航路標識之建造、修理及監督、管理等事項，交通部於108年5月31日公布實施航路標示設置技術規範前並未訂定相關子法或行政規則為規範，而系爭氣象觀測塔航海導航警示燈設於平台西北角、東南角各1組，均為360度平發散角、9度垂直發散角，且柱體自爬梯底端至平台高程皆漆以黃色，有系爭氣象觀測塔圖說、航海導航警示燈及航空障礙燈規格說明、照片為證（原審卷一第9-11頁、本院卷一第89-93頁），堪認系爭氣象觀測塔已建置相當之航海之航路安全警戒措施，並無違反23年5月15日制定公布之航路標識條例。至於IALA之離岸人工結構物之標示建議案2.3.2節規範（燈值部分），並非國際公約，亦未經我國立法採納為國內法規，自無從以該IALA之標示建議案2.3.2節規範（燈值部分）為課以被上訴人之義務內容。故上訴人以非我國法制IALA標示建議案2.3.2節規範（燈值部分）為科以被上訴人之義務規範，核屬無據。

㈣系爭事故係肇因於李偉寶未將系爭船舶所配置之電子海圖予以更新，未建立系爭氣象觀測塔座標及建置系爭航行設備等過失行為，以致系爭船舶於106年5月25日航行至系爭氣象觀測塔海域時，因不具有安全航行能力，且李民常駕駛系爭船

舶亦疏未注意前方狀況，致未能辨別該船與系爭氣象觀測塔相對位置及距離，因而發生系爭事故，已如前述，被上訴人就系爭事故之發生並無可歸責之因素，則李偉寶反訴主張被上訴人應負民法第184條第1、2項規定之侵權行為損害賠償責任，並請求被上訴人賠償李偉寶1,806,963元本息，實屬無據。

六、綜上，被上訴人依民法第184條第1項前段、第185條規定，請求上訴人應連帶給付被上訴人390,721元，及李民偉自107年8月4日起、李偉寶自107年9月18日起之法定遲延利息，為有理由，應予准許；逾上開請求部分，則無理由，不應准許。李偉寶依民法第184條第1、2項規定，反訴請求被上訴人給付1,806,963元本息，為無理由，不應准許。原審關於命上訴人連帶給付逾上開應予准許部分（即超過390,721元本息部分），併依兩造聲請為附條件之准、免假執行宣告，尚有未合，上訴意旨指摘此部分不當，求予廢棄改判，為有理由，爰由本院予以廢棄改判如主文第二項所示。原審關於命上訴人連帶給付390,721元本息部分及駁回李偉寶之反訴，均無不合，上訴意旨指摘此部分不當，求予廢棄改判，為無理由，應駁回上訴。

柒、本件事證已臻明確，兩造其餘之攻擊或防禦方法及所用之證據，經本院斟酌後，認為均不足以影響本判決之結果，不另論述。

捌、據上論結，本件上訴為一部有理由，一部無理由。爰判決如主文。

中　　華　　民　　國　　110　　年　　12　　月　　28　　日

民事第一庭　　審判長法　官　張瑞蘭

法　官　黃綵君

法　官　林孟和

正本係照原本作成。

李偉寶得上訴。

上訴利益需逾新臺幣150萬元始得上訴第三審。

如不服本判決，應於收受送達後20日內向本院提出上訴書狀，其未表明上訴理由者，應於提出上訴後20日內向本院補提理由書狀（均須按他造當事人之人數附繕本）。因疫情而遲誤不變期間，得向法院聲請回復原狀。

上訴時應提出委任律師或具有律師資格之人之委任狀；委任有律師資格者，另應附具律師資格證書及釋明委任人與受任人有民事訴訟法第466條之1第1項但書或第2項所定關係之釋明文書影本。如委任律師提起上訴，應一併繳納上訴裁判費。

書記官　郭蕙瑜

中　　華　　民　　國　　110　　年　　12　　月　　29　　日

附表一

項次	工作項目	明細	單位	單價（元）	數量	報價□（元）	鑑價□（元）
1	船舶作業租賃	金偉群壹	艘/天	35,000	6	210,000	175,000
2	損壞拆除、移除修復或更新作業	--	一式	100,000	1	100,000	100,000
3	爬梯、碰墊安裝作業	爬梯訂製製造	座	772,000	1	772,000	579,000
		碰墊訂製製造及安裝於爬梯結構	座	70,000	2	140,000	140,000
		焊接作業	--	50,000	1	50,000	50,000
		上漆作業	--	150,000	1	150,000	112,500
4	爬梯、碰墊載運、吊運等交通作業	含港口及鐵工廠來回運輸	一式	60,000	1	60,000	60,000
5	潛水員作業含拆裝五金雜支費用	潛水主管	人/天	15,000	6	90,000	75,000
		潛水員	人/天	12,000	26	312,000	312,000
		潛水員助手	人/天	8,000	6	48,000	40,000
		五金雜支費用	--	105,000	1	105,000	105,000
總計		未稅	--			2,138,850（含風場服務公司支付耀興公司	1,748,500

					之營業稅百分之5）	
	含稅	--			2,245,793	1,835,925
備註	中華檢定社就上開□欄第1至5項鑑價合理金額之評估說明： 1.根據上述船舶資訊，該船型、噸位與馬力之船舶，日租金多介於35,000元與45,000元之間。因此單價35,000元實屬合理。然而出海日數共計5日卻報6日的費用，如無合理說明則應扣除1日費用才屬合理。 2.根據風場服務公司製作之施工前計畫書，作業過程有使用吊船（31.7T)與作業船（17.3T)協助，其日租金約為35,000至50,000元，因此包含作業費用與船舶租金其合計報價100,000元應屬合理。 3.參酌風場服務公司出具之施工後驗收檢查報告得知爬梯、碰墊座與碰墊的修復整新作業皆在工程包商躍興的工廠內執行，另參考上表之材料費用綜合判斷，認為第3項次報價中之「爬梯訂製製造」與「上漆作業」費用偏高，除非對該收費提出合理解釋，否則應扣除25%之費用方屬合理。因此，「爬梯訂製製造」應下修為579,000元；「上漆作業」應下修為112,500元。 4.本項次費用應屬合理。 5.根據市場行情調查，潛水主管/潛水員/潛水助手之日收費（港內）分別為12,000/9,000/4,000元左右，但本案海氣象塔位置在港外（外海)且工期短，因此費用會有約1.5～2倍之加成。因此報價單中潛水主管/潛水員/潛水助手之日收費分別為15,000/12,000/8,000元實屬合理。然而潛水主管與潛水員助手根據上述出勤名單所述其出海日數共計5日卻報6日的費用，如無合理說明則應扣除1日費用才屬合理。另外五金雜支費用包括空壓機、發電機、電焊機、潛水設備與水中攝影設備等其合計報價105,000元應屬合理。					

附表二：

項次	項目名稱	損害金額
1	船體上下架、船底清洗海蠣子、電焊機使用、Co2一支、營業稅5%等	125,162元
2	大河8號螺槳整修校正研磨2只、大河8號拆裝工資、開啟源發票5%稅金等	47,250元
3	主軸心校正工項	47,055元
4	材料（鋼板、元鐵、角鐵）	36,282元
5	船舶修理期間20天，用4名搬船、護船員工，一天工資2,000元	160,000元
6	預定拖船前往馬祖之合約營業損失	1,391,250元