

臺灣高等法院民事判決

113年度海商上字第4號

上訴人即附

帶被上訴人 騏龍控股有限公司（香港）

法定代理人 許惠欽

訴訟代理人 張慧婷律師

被上訴人即

附帶上訴人 新光產物保險股份有限公司

法定代理人 吳昕紘

訴訟代理人 黃維倫律師

上列當事人間請求損害賠償事件，上訴人對於中華民國113年4月2日臺灣士林地方法院111年度海商字第2號第一審判決提起上訴，被上訴人為附帶上訴，本院於113年12月10日言詞辯論終結，判決如下：

主 文

上訴及附帶上訴均駁回。

第二審訴訟費用關於上訴部分，由上訴人負擔；關於附帶上訴部分，由被上訴人負擔。

事實及理由

壹、程序方面：

一、按民事事件，涉及香港或澳門者，類推適用涉外民事法律適用法。涉外民事法律適用法未規定者，適用與民事法律關係最重要牽連關係地法律，香港澳門關係條例（下稱港澳條例）第38條定有明文。所稱涉及香港或澳門，係指構成民事事件事實，包括當事人、法律行為地、事實發生地等連繫因素，與香港或澳門具有牽連關係者而言（最高法院103年度台上字第1415號判決意旨參照）。關於涉及香港之涉外事件之國際管轄權誰屬，港澳條例及涉外民事法律適用法固未明文規定，惟受訴法院仍得就具體情事，類推適用民事訴訟法

之規定，以定其訴訟之管轄。又關於碰撞之訴訟，得向被告之住所或營業所所在地之法院、碰撞發生地之法院、被告船舶船籍港之法院、船舶扣押地之法院、當事人合意地之法院起訴；因船舶碰撞或其他海上事故請求損害賠償而涉訟者，得由受損害之船舶最初到達地，或加害船舶被扣留地，或其船籍港之法院管轄，海商法第101條、民事訴訟法第15條第2項亦有明文。本件被上訴人即附帶上訴人新光產物保險股份有限公司（下稱被上訴人）主張上訴人即附帶被上訴人騏龍控股有限公司（下稱上訴人）所有，船旗國為中國香港、船籍港為香港之騏龍船舶（國際海事組織編號0000000；下稱騏龍輪）於民國109年3月9日在臺北港（新北市八里區）過失碰撞其承保訴外人連豐隆所有，船旗國為我國、船籍港為臺北港之永華船舶（小船編號981395；下稱系爭引水船），其已受讓連豐隆對於上訴人之債權，請求上訴人賠償損害。本件上訴人為香港公司，具有涉外因素，依前揭規定，被上訴人得向我國法院起訴，我國法院就本件有國際管轄權，並依涉外民事法律適用法第25條規定，以我國法為準據法，此亦為兩造所不爭執（本院卷第86頁）。

二、上訴人之法定代理人原為鄭存漢，嗣變更為許惠欽，並聲明承受訴訟（本院卷第45頁），經核並無不合，應予准許。

貳、實體方面：

一、被上訴人主張：上訴人所有之騏龍輪於109年3月9日晚間8時24分許，因疏於瞭望及航行超速，在臺北港內過失碰撞伊承保之系爭引水船，致該船沉沒而全損（下稱系爭事故），連豐隆因而受有該船價值及救助費用之損失合計新臺幣（下同）568萬元。伊已依保險契約給付連豐隆618萬元保險金，並於理賠範圍內受讓連豐隆對於上訴人之損害賠償債權，爰依海商法第96條、第97條、第98條、民法第184條、保險法第53條規定及債權讓與之法律關係，擇一求為命上訴人賠償370萬8000元本息之判決（原審判命上訴人應給付被上訴人284萬元本息，駁回被上訴人其餘請求，兩造均聲明不服，各

01 自就不利部分提起上訴及附帶上訴)。對於上訴人上訴之答
02 辯聲明：上訴駁回。並附帶上訴聲明：(一)原判決關於駁回伊
03 後開第2項之訴部分廢棄；(二)上訴人應再給付伊86萬8000
04 元，及自111年10月25日起至清償日止，按年息百分之5計算
05 之利息；(三)願供現金或銀行無記名可轉讓定期存單為擔保，
06 請准宣告假執行。

07 二、上訴人則以：系爭事故係因系爭引水船未遵守航行規定所
08 致，應由系爭引水船負擔全部之碰撞責任。再者，系爭引水
09 船之耐用年限為5年，殘值甚微，且系爭引水船之引擎主、
10 副機（下稱系爭引擎）尚屬完好且可正常操作使用，計算連
11 豐隆所受損害時，應扣除系爭引擎價值。又系爭事故係於10
12 9年3月9日發生，被上訴人遲於111年9月7日提起本件訴訟，
13 其請求權已罹於時效消滅等語，資為抗辯。並上訴聲明：(一)
14 原判決不利於伊之部分廢棄；(二)上開廢棄部分，被上訴人在
15 第一審之訴及假執行之聲請均駁回。對於被上訴人附帶上訴
16 之答辯聲明：附帶上訴駁回。

17 三、兩造不爭執事項（本院卷第140至141頁）：

18 (一)系爭引水船與騏龍輪於109年3月9日晚間8時24分許，在臺北
19 港發生系爭事故，系爭引水船因此翻覆受損。

20 (二)系爭引水船為連豐隆所有，並由被上訴人承保如原審卷一第
21 350至376頁所示之該船船體險（保險金額600萬元）及撈救
22 費用，系爭事故發生後，被上訴人就系爭引水船已理賠連豐
23 隆600萬元及18萬元撈救費用，於此金額之範圍內獲得相關
24 債權之讓與。

25 四、茲就兩造之爭點及本院之判斷，分述如下：

26 (一)系爭事故之發生原因及責任歸屬：

27 1.按各船應經常運用視覺、聽覺及各種適合環境之所有方法，
28 保持正確瞭望，以期完全瞭解其處境及碰撞危機，國際海上
29 避碰規則第5條定有明文。又船舶在商港區域內應緩輪慢
30 行，並不得於航道追越他船或妨礙他船航行；船舶在港內應
31 緩輪航行，不得與他船並列航行或超越他船，或妨礙他船航

01 行，商港法第31條、商港港務管理規則第9條前段亦分別定
02 有明文。

- 03 2.查，依據國家運輸安全調查委員會109年3月9日重大運輸事
04 故調查報告（下稱事故調查報告）所載之事故經過：「騏龍
05 （按即騏龍輪）於1928:12時，由當值駕駛員大副，距離港
06 口外防波堤中心20浬報告線及5浬報告線，分別以特高頻無
07 線電(very high frequency, VHF)68頻道與臺北港信號臺聯
08 絡完成報到手續，並聯繫臺北港引水站獲回復於2015時在防
09 波堤內接引水人。騏龍船長於距離臺北港防波堤口5浬處登
10 上駕駛臺接手駕駛船舶控制權，並以8節速度進入堤口。騏
11 龍進入防波堤後，永華（按即系爭引水船）自騏龍左舷靠近
12 船邊運送引水人登輪，騏龍當時航向約為120，航速約為10
13 節，於引水人安全登輪後，騏龍之航向約為093，航速約為8
14 節，永華於完成引水人登輪任務後即自騏龍左舷，航向約為
15 080，以約9節之航速駛離。引水人於2020:44時登上騏龍，2
16 022:05時到達騏龍駕駛臺，此時船長已將航向調整至070，
17 並持續調整至067，此時永華之航向約為075，航速約為9
18 節。當船長和引水人正在交談及確認臺北港內泊位時，於20
19 24:21時騏龍大副船頭瞭望中以對講機呼叫駕駛臺『啊這引
20 航艇不走了停在這邊』，大副於2024:27時再報『啊這引航
21 艇給她撞到了』。依據臺北港信號臺船舶交通服務(vessel
22 traffic service, VTS)系統紀錄騏龍與永華自動識別系統
23 (automatic identification system, AIS)軌跡及雷達軌跡
24 顯示，兩船軌跡重疊之時間約為2024:28時。」（原審卷二第
25 35至36頁）。系爭事故發生之原因乃騏龍輪於引水人登輪後
26 ，船長目視船體偏右，因此將航向朝左調整（原審卷二第87
27 頁）左轉航向，並與於其左側航行，欲超過其船頭之系爭引
28 水船發生碰撞；又國際海上避碰規則，適用於公海上及所有
29 與公海相通可供海船航行之水域內之所有船舶，上開規則所
30 揭櫫之避碰注意義務，當可作為本件船舶注意義務之具體內
31 涵，此觀事故調查報告亦有引用國際海上避碰規則即明（原

審卷二第83頁），而系爭事故發生時，騏龍輪之船長、三副、水手，均於騏龍輪之駕駛臺內值勤，大副則於船首值勤查，又依據騏龍輪航海日誌簿紀錄（原審卷二第44至45頁），系爭事故發生前後能見度為等級6（相當於距離2至5海里），波浪為等級3（輕浪），並無因天氣海象狀況致不能察覺碰撞危機之可言，而騏龍輪於航行海域之障礙物及船舶航行之前方狀況自應予留意，於系爭引水船離開後，本應繼續注意其航行方向，以避免發生碰撞，騏龍輪值班人員卻未依國際海上避碰規則第5條之規定運用適合當時環境所有方法，保持正確瞭望。綜此，騏龍輪就系爭事故之發生自有過失。而系爭引水船於結束引水人登輪任務後，未遵守緩輪慢行，不得與他船並列航行或超越他船，或妨礙他船航行之規定，暗夜中與騏龍輪航向接近並超越，就系爭事故之發生亦與有過失。從而，系爭事故之發生，當係騏龍輪及系爭引水船之過失所致。此亦經事故調查報告為相同之認定（原審卷二第107至108頁）。

(二)被上訴人得請求上訴人賠償人284萬元之損害：

- 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；碰撞之各船舶有共同過失時，各依其過失程度之比例負其責任，不能判定其過失之輕重時，各方平均負其責任，民法第184條第1項前段、海商法第97條第1項分別定有明文。次按民法第294條規定之債權讓與契約，係以債權之讓與為標的之契約，債權讓與契約發生效力時，該債權即移轉予受讓人，而發生債權主體變更之效果，並於讓與人或受讓人依民法第297條第1項之規定，通知債務人時，對於債務人發生效力。
- 2.查，騏龍輪未恪盡其適當之瞭望責任，系爭引水船亦有不當追越騏龍輪之情，致系爭事故發生，是騏龍輪具有過失，業經本院認定如前，依民法第184條第1項前段、海商法第97條第1項規定，上訴人自應賠償系爭引水船之損害。又系爭引水船之所有權人連豐隆已將其損害賠償債權讓與予被上訴

人，並由被上訴人於同年月20日通知上訴人（原審卷一第218、378至382頁、卷二第318至320頁；參不爭執事項(二)），被上訴人自得於受讓連豐隆債權範圍內請求上訴人賠償。

3.次查，系爭引水船於系爭事故發生後翻覆沉沒，有卷附之照片及相關新聞報導可考（原審卷二第67至68、153頁），而系爭引水船於系爭事故發生前之價值，經原審囑託中華海事檢定社股份有限公司（下稱中華海事公司）鑑定，該社根據多年經驗及市場狀況，訪視探討並分析研判，評估為550萬元（外置之112年10月24日、同年12月9日檢定報告書），另系爭引水船於系爭事故發生後之救援費用，合計為18萬元（8萬元+10萬元），亦有吉和利重機械有限公司簽認單及請款單、信榮交通貨運有限公司對帳單及請款單可考（原審卷一第286至294頁），並經該等公司函覆原審確認無訛（原審卷二第12、158頁），堪認系爭引水船就系爭事故所受損害總計為568萬元（550萬元+18萬元）。復審以果騏龍輪及系爭引水船均遵守有關之航行規定，即能防免系爭事故之發生，再參以系爭事故發生之經過，及其等過失之情，堪認騏龍輪及系爭引水船過失程度之比例並無顯著不同，依海商法第97條第1項規定，騏龍輪及系爭引水船自應就船舶碰撞所發生物之損失，平均負其責任。是上訴人應賠償系爭引水船所受損害之半數即284萬元（568萬元÷2）。從而，被上訴人得於受讓連豐隆債權即284萬元範圍內請求上訴人賠償，逾此範圍之請求，即屬無據。

4.至被上訴人執騏龍輪左轉並超速，及上訴人以系爭引水船長期慣性違規操船，違反小型船舶不得妨礙大型船舶之安全航行之規定，主張或抗辯他方應負全部或較高比例之過失責任云云。惟觀諸事故期間兩船航跡圖（原審卷二第59頁），可知騏龍輪是日欲停泊北側碼頭，航跡並無異常，且於20時23分2秒許時即已左舵轉正把定航向，與系爭事故發生之20時24分27秒許尚有相當之時間，期間航向穩定行使，難謂騏龍輪左轉情形應就系爭事故之發生負較大之責任；再臺北港船

01 船進出港作業要點僅係提醒船舶進港時應注意事項，觀諸臺
02 北港營運處信號臺管制員作業手冊，可知臺北港營運處實僅
03 要求船舶進港後，應以安全速度行駛（原審卷二第117
04 頁），引水人及船舶係在無速度值限制之狀況下領航或航行
05 （原審卷二第102、108頁），且依事故調查報告中交通部所
06 示之「查本報告第15頁1.9.3、第27頁1.9.6有關VDR語音及
07 俾鐘紀錄，自引水人登輪前後，船長均保持『微速前進』之
08 俾令，並無有明顯加速之情事；次查第55頁1.12.5『事故引
09 水人訪談摘要』及第59頁1.12.8『臺北港引水人辦事處主任
10 訪談紀錄摘要』略以，登輪船速控制在7到8節，有關騏龍船
11 速在與永華撞擊前有增速狀況(自8節提升至9.2節)，應是騏
12 龍轉正舵把定航向，及當時風向海流影響，導致船速加快。
13 按此，本案似無刻意提升船速以加快靠泊作業之行為，逕行
14 判斷與安全速度限值或加快靠泊作業有關允有未當。」之意
15 見回覆（原審卷第128至129頁），益徵騏龍輪並無明顯加速
16 之情事，而僅係因騏龍輪轉正舵把定航向，及當時風向海流
17 影響，導致船速加快，與系爭事故之發生無涉，亦難認騏龍
18 輪航速情形應就系爭事故之發生負較大之責任。另系爭引水
19 船有不當追越騏龍輪之情，經本院認定如前，核與小型船舶
20 不得妨礙大型船舶之安全航行之違反情況相當，後者注意義
21 務之違反，尚不足以加重系爭引水船所應負之過失責任。是
22 系爭事故乃因騏龍輪未恪盡其適當之瞭望責任，系爭引水船
23 亦有不當追越騏龍輪（即違反相關安全行駛之規定）之情，
24 均如前述，尚難認騏龍輪及系爭引水船之過失輕重明顯不
25 同，自應依海商法第97條第1項規定，由騏龍輪及系爭引水
26 船平均負責。兩造各自稱應由他方應負全部或較高比例之過
27 失責任云云，均無足採。

28 5.上訴人另抗辯：觀諸系爭引水船相類船型之委售資料（原審
29 卷三第130至134頁），及連豐隆與上訴人另案訴訟認定系爭
30 引水船殘值為87萬9735元或97萬7483元之結果（本院卷第17
31 9至192頁），顯見系爭引水船於系爭事故發生時之價值未達

550萬元云云。惟查，上訴人提出玻璃纖維材質CT2級漁船，其中95年8月建造，主機已故障不值得修復使用，尚出價333萬元求售（原審卷三第132頁），其中77年12月建造，正常作業使用中，亦出價368萬元求售（原審卷三第134頁），本件系爭引水船係110年2月建造，顯較前開上訴人提出比價之船舶為新，於系爭事故發生時得正常使用，衡情其價值顯然較上訴人提出之其他船舶價值高，是上訴人所提之其他船舶委售資料，無足證明系爭引水船之價值未達550萬元。再者，另案訴訟所認定之系爭引水船殘值，本無拘束本院之效力，又固定資產耐用年數表係財政部依所得稅法第51條第2項及第121條規定所訂定，目的在供計算固定資產折舊，以利核定營利事業所得稅。依所得稅法第51條第3項規定，該表規定之「耐用年數」乃固定資產折舊之最短年限，未必反應物品之實際使用狀況。系爭引水船於系爭事故發生前之價值，既經原審囑託中華海事公司鑑定後，認其殘餘價值為550萬元，已如前述，本件自無依固定資產耐用年數表所示耐用年數按折舊比例計算系爭引水船殘值之理，是上訴人主張系爭引水船於100年時之市價為879萬7348元，迄系爭事故發生時已超過5年之耐用年數，僅餘百分之10之殘值87萬9735元，或依財產目錄所載預留殘值為97萬7483元計算系爭引水船於系爭事故發生時之價值云云，洵無足採。

6.上訴人再抗辯：系爭事故發生後，系爭引水船之引擎完好，計算系爭引水船損失應扣除其引擎價值云云。然依上訴人所提出之事故照片（原審卷二第67至68頁），本無從認定系爭事故後引水船之引擎是否完好；另依事故調查報告雖可見國家運輸安全調查委員會於事故發生後所為引擎動力測試結果為正常（原審卷二第72至74頁），然前開測試目的不在釐清事故後引擎之價值，測試過程中復有「換啟動馬達」、「抽除曲柄箱積水」等作業（原審卷二第74頁），無從僅憑該測試結果遽認該引擎完好，尚有價值，況系爭引水船之主機於系爭事故中完全沒入海中，已不堪使用，毫無價值乙節，經

01 中華海事公司陳明在卷（外置之112年10月24日檢定報告書
02 第2頁），上訴人復未就系爭引水船引擎尚有價值，及價值
03 若干等有利於己之事實舉證以實其說，則其主張系爭引水船
04 之損失應扣除該引擎價值云云，即無可採。

05 (三)上訴人所為時效抗辯，為無理由：

06 1.按因碰撞所生之請求權，自碰撞日起算，經過2年不行使而
07 消滅，海商法第99條定有明文。次按消滅時效，因請求、承
08 認或起訴而中斷；時效因請求而中斷者，若於請求後6個月
09 內不起訴，視為不中斷，民法第129條第1項、第130條分別
10 定有明文。又請求權人對債務人為請求，並無次數之限制，
11 然其若欲保持時效中斷之效力，非於請求後6個月內起訴不
12 可（最高法院103年度台上字第1735號判決意旨參照）。

13 2.查，黃維倫律師有於109年3月20日以被上訴人代理人之名義
14 寄發如原審卷二第318至320頁所示之請求函予上訴人、王國
15 傑律師、劉緬惠，要求賠償。劉緬惠於同年月23日以上訴人
16 代理人之名義寄發如原審卷二第322頁所示之回函予被上訴
17 人，並提出如原審卷二第324至328頁所示之授權書，其上載
18 明：上訴人委任並授權張慧婷律師、劉緬惠處理有關騏龍輪
19 就系爭事故造成系爭引水船損害及船員傷亡賠償，就任何爭
20 議、索賠和民事訴訟，代為收受送達、抗辯及應訴事務之
21 旨。黃維倫律師復於111年3月4日以被上訴人代理人之名義
22 寄發如原審卷一第384至386頁所示之請求函予上訴人、王國
23 傑律師、劉緬惠，其中電子信件部分於同日由劉緬惠收信、
24 紙本信件部分先後於同年月5日寄達劉緬惠地址、於同年月8
25 日寄達上訴人登記地址（原審卷一第388、390頁、卷二第14
26 6、148頁）。堪認被上訴人有先後於109年3月20日、111年3
27 月4日、同年月5日、同年月8日對上訴人為請求。本件系爭
28 事故係於109年3月9日發生（參不爭執事項(一)），被上訴人
29 本非不得對上訴人為多次請求，其既有於自碰撞日起算2年
30 內之111年3月8日對上訴人為請求，復於自該請求日起算6個
31 月內之同年9月7日提起本件訴訟（原審卷一第10頁），其損

01 害賠償請求權自未罹於時效。從而，上訴人所為時效抗辯，
02 為不可採。

03 五、綜上所述，被上訴人依民法第184條第1項前段、海商法第97
04 條第1項規定及債權讓與之法律關係，請求上訴人給付被上
05 訴人284萬元及自起訴狀繕本送達之翌日即111年10月25日
06 （原審卷一第46至48頁、本院卷第85頁）起至清償日止，按
07 年息百分之5計算之利息部分，為有理由，應予准許，逾此
08 部分之請求，為無理由，不應准許。原審就上開不應准許部
09 分，駁回被上訴人之請求（即駁回86萬8000元本息）及假執
10 行之聲請，及就上開應准許部分（即判命被上訴人應給付28
11 4萬元本息），為被上訴人敗訴之判決，並為供擔保得、免
12 假執行之諭知，均無不合。兩造就其敗訴部分分別提起上訴
13 及附帶上訴，均指摘原判決不利己之部分不當，求予廢棄改
14 判，為無理由，兩造之上訴及附帶上訴均應駁回。

15 六、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
16 據，經本院斟酌後，認為均不足以影響本判決之結果，爰不
17 逐一論列，附此敘明。

18 七、據上論結，本件上訴及附帶上訴，均為無理由，依民事訴訟
19 法第449條第1項、第78條，判決如主文。

20 中 華 民 國 113 年 12 月 31 日
21 民事第十四庭

22 審判長法 官 李媛媛

23 法 官 蔡子琪

24 法 官 陳雯珊

25 正本係照原本作成。

26 被上訴人不得上訴。

27 上訴人如不服本判決，應於收受送達後20日內向本院提出上訴書
28 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
29 由書狀（均須按他造當事人之人數附繕本），上訴時應提出委任
30 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
31 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

01 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
02 訴者，應一併繳納上訴審裁判費。

03 中 華 民 國 113 年 12 月 31 日

04 書記官 陳韋杉