

臺灣基隆地方法院民事判決

108年度海商字第9號

原告 蕭世保
訴訟代理人 黃丁風律師
黃雅羚律師
複代理人 陳俊文律師
被告 鄭明杰
訴訟代理人 沈崇廉律師
馬啓峰律師
被告 李文清

上列當事人間損害賠償事件，本院於民國109年2月5日辯論終結，判決如下：

主 文

被告應連帶給付原告新臺幣玖拾貳萬捌仟參佰捌拾參元，及被告鄭明杰自民國一百零八年六月十八日起、被告李文清自民國一百零八年六月三十日起，均至清償日止，按週年利率百分之五計算之利息。

原告其餘之訴駁回。

訴訟費用由被告連帶負擔十分之九，餘由原告負擔。

本判決第一項於原告以新臺幣參拾萬玖仟肆佰陸拾壹元為被告供擔保後，得假執行；但被告如以新臺幣玖拾貳萬捌仟參佰捌拾參元為原告預供擔保，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、按因侵權行為涉訟者，得由行為地之法院管轄；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。民事訴訟法第15條第1項、第2項定有明文。查原告主張其所有之「佳漁號」漁船，遭遇後開船舶碰撞以致受有損害，經拖返八斗子漁港報關進港，乃依侵權行為之法律關係，請求被告負損害賠償責任等語，核屬因侵權行為涉訟之事件

01 兼之本件受損害船舶之最初到達地，係位在本院轄區，是
02 依前開說明，本院就本件自有管轄權。

03 二、次按訴狀送達後，原告不得將原訴變更或追加他訴，但請求
04 之基礎事實同一者、擴張或減縮應受判決事項之聲明者，不
05 在此限，民事訴訟法第255條第1項第2款、第3款亦有明
06 定。查原告本係起訴請求被告連帶給付新臺幣（下同）1,18
07 4,315元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按週年
08 利率5%計算之利息（本院卷第9頁）；嗣則於109年1月30
09 日，向本院提出民事辯論意旨狀，更正其訴之聲明，求為判
10 命被告連帶給付1,093,759元，及自起訴狀繕本送達翌日起
11 至清償日止，按週年利率5%計算之利息（本院卷第601頁、
12 第617頁），核屬應受判決事項聲明之減縮，且其請求之基
13 礎事實同一，合於上開規定，應予准許。

14 三、被告李文清經合法通知，未於最後一次言詞辯論期日到場，
15 核無民事訴訟法第386條各款所列情形，爰依民事訴訟法第
16 385條第1項前段之規定，准原告之聲請，由其一造辯論而
17 為判決。

18 貳、實體事項：

19 一、原告主張

20 (一)原告乃「佳漁號」漁船（編號CT3-4698；下稱系爭甲船）之
21 所有權人；被告鄭明杰乃「常展158號」漁船（編號CT4-31
22 07號；下稱系爭乙船）之所有權人，而被告李文清則係受僱
23 於被告鄭明杰，擔任系爭乙船船長乙職。民國107年10月6
24 日晚間11時54分左右，原告自任船長，駕駛系爭甲船搭載4
25 名外籍船員自八斗子漁港報關出港；迨107年10月7日上午
26 7時左右，系爭甲船駛抵彭佳嶼海域，並於同日下午3時30
27 分左右，在「北緯25度35分000秒、東經122度19分860秒
28 」海域下魚籠從事捕漁作業，適逢被告李文清駕駛系爭乙船
29 抵達該處，且該處海域海象亦屬良好。詎被告李文清竟未指
30 派副手代其駕駛系爭乙船，旋因內急而擅離駕駛座並開啟定
31 速直航之自動駕駛模式，導致持續直航中之系爭乙船船艙自

01 系爭甲船左舢後直接撞入（下稱系爭海上事故），系爭甲船
02 之左舷船殼板、駕駛台甲板、甲板舷牆、後側船員臥艙外板
03 、駕駛室航儀、機艙內油櫃為此破損，導致船體進水、燃油
04 混水流出，迨同日晚間10時43分左右，系爭甲船始經拖返八
05 斗子漁港報關進港。而被告事後雖曾允諾負起全責，然被告
06 僅止給付甲船「船體損壞」之修繕費用，旋藉詞推託，拒絕
07 賠償原告除「船體損壞」以外之財產損失，是原告祇能本於
08 侵權行為之法律關係，就被告起訴請求連帶賠償。

09 (二)茲就原告所受損害說明如下：

10 1. 船體損害部分：

11 系爭甲船固因系爭海上事故以致「船體」受損；惟被告業已
12 給付關此修繕費用，是有關船體損害之部分，原告並未列入
13 本件請求。

14 2. 航儀損害部分：

15 (1) IC-M700型話機修理費14,500元。

16 (2) 無線電話因遇系爭海上事故以致不堪使用，惟現今市面已無
17 原用型號之無線電話，故以新話機WENDEN WTR388替裝，共
18 計花費17,000元。

19 (3) 原漁探併衛星導航儀機器XINOXF-1069GF因遇系爭海上事故
20 以致不堪使用，且已無修復之可能，故以購入同款型儀器替
21 裝，共計花費18,000元；惟原告無法提出購買憑證，故原告
22 捨棄關此部分之賠償請求。

23 (4) 基上，原告有關(1)(2)兩項之航儀損害，金額總計31,500元【
24 14,500元+17,000元=31,500元】。

25 3. 魚籠損害部分：

26 系爭海上事故導致甲船原有魚籠100個毀損，原告為此必須
27 重新添購，以致受有相當於84,000元之財產損失。

28 4. 燃油損害部分：

29 系爭海上事故導致系爭甲船損失油料5916公升（其中5786公
30 升，乃油櫃破裂導致船體進水而使燃油混水流出之損失；其
31 餘130公升，則係甲船修復以後，重新駛抵上開海域之所耗

油料)，倘以每公升單價18.054元計算，原告總計受有相當於106,807元之財產損害。

5. 營業損失部分：

系爭甲船於107年11月13日迄107年12月31日（49天）之漁獲收入，總計1,626,099元，其間，甲船滯港28.44天，實際作業日數則係20.56天；扣除甲船作業成本439,928元，可知甲船每日平均收入應係24,207元【（1,626,099元－439,928元）÷49天＝24,207元】。因系爭海上事故導致系爭甲船不能出海作業總計36天，故可推知原告因甲船不能出海而受有相當於871,452元之財產損失【24,207元×36天＝871,452元】。

(三)茲因原告如上開(二)2.3.4.5.所示損害，金額總計1,093,759元【航儀損害31,500元＋魚籠損害84,000元＋燃油損害106,807元＋營業損失871,452元＝1,093,759元】，是原告乃本於海商法第5條、第94條、第96條以及民法第188條第1項之法律關係，提起本件損害賠償之訴，並聲明：

1. 被告應連帶給付原告1,093,759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。

2. 願供擔保，請准宣告假執行。

二、被告答辯：

(一)107年10月6日上午9時8分左右，被告李文清駕駛系爭乙船自南方澳漁港報關出海，迨107年10月7日下午3時39分左右，乙船駛抵「北緯25度35分、東經122度19.86分」海域；斯時，被告李文清目視甲船刻處乙船右前方600公尺遠處，因甲船先往西北方向行駛而後靜止停駛，李文清確認甲船並無前進跡象，評估乙船倘按原定路線即由西南往東北方向定速直航，應無碰撞甲船之客觀可能，遂開啟自動駕駛之模式，使乙船按原行徑路線（即往東北方向）定速直航，而後方始離開乙船之駕駛座艙；詎被告李文清嗣後折返駕駛座艙之時，系爭甲船已經近在眼前，李文清雖即倒俾，欲使乙船向後避讓，然其終難避免兩船輕度碰撞之結果。惟李文清

01 離開駕駛座艙之時，甲船原已靜止停駛，而甲船嗣後之航行
02 路徑，則非乙船船長李文清所能預判，是就本件兩船碰撞之
03 結果，被告李文清應無過失責任之可言，遑論苛求被告鄭明
04 杰與其連帶負賠償之責；況本件縱認船長李文清未盡注意義
05 務而有疏失，然原告同亦違反海上避碰規則第5條之瞭望規
06 定而有違失，是本件若肯認被告應負賠償之責，原告亦因與
07 有過失，而應按其過失比例，承擔其中之部分損害。

08 (二)承前，系爭甲船雖因碰撞以致破裂進水，然其並未喪失航行
09 能力，且原告提出之公證報告，俱係根據原告片面主張而為
10 估算，兼之公證人並未於事發後立即登船勘估，是該公證報
11 告原難恃為原告所稱損害之客觀依據；尤以原告所稱之航儀
12 、燃油、漁籠損失，俱乏可證其真實之發票單據，系爭甲船
13 漁業執照所載之「延繩數量」，亦與原告本件主張相距甚遠
14 ，凡此勾稽，在在可徵原告所稱之損害範圍均非事實。更何
15 況，本件縱認船長李文清未盡注意義務而有疏失，原告同亦
16 違反海上避碰規則第5條之瞭望規定而有違失，是原告不僅
17 與有過失而應自行吸收部分損失，尤應就乙船所有權人即被
18 告鄭明杰所受損害負賠償之責，且參照海商法第97條規定，
19 可認兩造過失比例應各為50%，而被告鄭明杰則已支付甲、
20 乙兩船修繕費用各500,000元、60,000元，是被告鄭明杰應
21 可本於不當得利之法律關係，請求原告返還甲船修繕費用之
22 半數即250,000元，同時本於侵權行為之法律關係，請求原
23 告賠償乙船修繕費用之半數即30,000元，並以上開合計280,
24 000元之金額，與原告本件請求互為抵銷。

25 (三)基上，爰聲明：原告之訴駁回；如受不利之判決，願供擔保
26 ，請准宣告免為假執行。

27 三、兩造不爭執之事實：

28 (一)原告乃系爭甲船之所有權人；被告鄭明杰乃系爭乙船之所有
29 權人，而被告李文清則係受僱於被告鄭明杰，擔任系爭乙船
30 之船長乙職。

31 (二)107年10月6日晚間11時54分左右，原告自任船長，駕駛系

01 爭甲船搭載4名外籍船員自八斗子漁港報關出港，107年10
02 月7日上午7時許，系爭甲船駛抵彭佳嶼海域從事捕漁作業
03 ，並於同日下午3時30分左右，在「北緯25度35分000秒、
04 東經122度19分860秒」海域下魚籠；而被告李文清則於10
05 7年10月6日上午9時8分左右，駕駛系爭乙船自南方澳漁
06 港報關出海，並於同日下午3時30分左右，駛抵系爭甲船所
07 在之上開海域。

08 (三)107年10月7日下午3時35分左右，系爭乙船船艙自系爭甲
09 船左舳後撞入；而兩船碰撞之前，被告李文清即已開啟乙船
10 自動駕駛之模式，使乙船按原行徑路線定速直航，並已離開
11 駕駛座艙且未指派副手代理掌舵瞭望。

12 (四)系爭甲船因系爭海上事故以致「船體」受損，修復費用總計
13 500,000元，並已由被告鄭明杰悉數給付。

14 (五)系爭乙船因系爭海上事故以致「船體」受損，修復費用總計
15 60,000元。

16 四、本院判斷：

17 (一)原告依憑前揭三(一)(二)(三)所示兩造不爭執之事實，主張被告應
18 就其負侵權行為之損害賠償之責，惟被告則執前詞而予否認
19 。按因故意或過失，不法侵害他人之權利者，負損害賠償責
20 任。違反保護他人之法律，致生損害於他人者，負賠償責任
21 。但能證明其行為無過失者，不在此限。民法第184條第1
22 項前段、第2項定有明文；又碰撞係因於一船舶之過失所致
23 者，由該船舶負損害賠償責任。碰撞之各船舶有共同過失時
24 ，各依其過失程度之比例負其責任，不能判定其過失之輕重
25 時，各方平均負其責任。海商法第96條、第97條第1項亦有
26 明定。經查：

27 1.承前三(三)所示兩造俱無所爭之事實，乙船船艙（即船首）係
28 自甲船左舳後（即左側偏後位置）撞入，觀此撞擊位置，並
29 參被告自承「系爭海上事故發生以前，被告李文清目視甲船
30 刻處乙船右前方600公尺遠處」、「甲船先往西北方向行駛
31 而後靜止停駛」等情（本院卷第189頁、第203頁），以及

01 被告李文清以船長身分出具之船舶海事報告書（本院卷第21
02 7頁至第219頁），客觀上首堪推知，乙船船長即被告李文
03 清離開駕駛座艙迄兩船碰撞以前，位處乙船右前方600公尺
04 遠處之甲船，應係「自乙船『右舷』往乙船『左舷』方向移
05 動」。其次，承前三(二)所示兩造俱無所爭之事實，亦明確可
06 知系爭海上事故發生以前，甲船已於兩船相遇之上開海域下
07 魚籠，乃「從事捕魚中之船舶」無疑。再者，承前三(三)所示
08 兩造俱無所爭之事實，系爭海上事故發生以前，船長李文清
09 係開啟自動駕駛之模式，使乙船按原行徑路線（即往東北方
10 向）定速直航，隨即離開駕駛座艙且未指派副手代理掌舵瞭
11 望；而系爭海上事故發生以前，原告亦未察知甲、乙兩船存
12 在海上碰撞之危機，此亦經證人NURJOKO即系爭甲船之外籍
13 漁工證述在卷（本院卷第277頁），且為原告之所不否認。
14 互核勾稽上情以觀，系爭海上事故之發生原因，顯係乙船猶
15 未排除甲船持續「自其『右舷』往『左舷』方向移動」之可
16 能，旋疏於瞭望並持續往東北方向定速直航，兼以甲船同亦
17 疏未瞭望，而未及時洞察甲、乙兩船存在海上碰撞之危機，
18 以致全未採取任何可能實施之避碰措施，方導致無可迴避「
19 乙船船艏（即船首）自甲船左舳後（即左側偏後位置）撞入
20 」之碰撞結果。又我國雖無船舶航行所應遵守之法律明文，
21 然1972年國際海上避碰規則（以下簡稱避碰規則），乃為確
22 保船舶航行安全，預防、減少船舶碰撞，規定在公海和連接
23 於公海的一切通航水域所應共同遵守之海上交通規則（參避
24 碰規則第1條第1項規定，見本院卷第445頁、第509頁）
25 ，是為期減免海上事故之發生，所有航行於海上之船舶，原
26 即均有遵守關此海上交通規則之義務，此徵兩造均曾恃避碰
27 規則為本件訴訟之攻擊、防禦方法即明；因避碰規則第4條
28 規定：「本節之規定，適用於任何能見度之情況。」第5條
29 規定：「各船應經常運用視覺、聽覺及各種適合當前環境所
30 有可使用之方法，保持正確瞭望，以期完全瞭解其處境及碰
31 撞危機。」第15條規定：「兩動力船舶交叉相遇，而含有碰

01 撞危機時，見他船在其右舷者，應避讓他船。如環境許可，
02 應避免橫越他船船艙。」第18條第1項第3款規定：「航行
03 中動力船舶，應避讓從事捕魚中之船舶。」（見本院卷第44
04 8頁、第449頁、第459頁、第462頁、第511頁、第516
05 頁）則系爭乙船疏未善盡瞭望義務、疏未避讓從事捕魚作業
06 中之船舶、疏未避讓與其交叉相遇之右舷船舶，以及系爭甲
07 船疏未善盡瞭望義務，以致未能及時洞察碰撞危機從而採取
08 合宜之避碰措施，當然均已明確違反上開避碰規則而有過失
09 。

- 10 2. 被告雖稱：李文清確認甲船並無前進跡象，評估乙船倘按原
11 定路線即由西南往東北方向定速直航，應無碰撞甲船之客觀
12 可能，遂開啟自動駕駛之模式，使乙船按原行徑路線（即往
13 東北方向）定速直航，而甲船於「李文清離開乙船駕駛座艙
14 以後」之航行路徑，則非乙船船長李文清所能預判，是乙船
15 就系爭海上事故應無過失責任可言云云；然被告既知「甲船
16 航行路徑尚非乙船船長李文清所能預判」，則被告李文清因
17 故離去駕駛座艙以前，理應謹慎指派副手代理掌舵瞭望，以
18 期確保海上航行之安全無虞，是被告李文清明知其不能掌控
19 甲船之航行路徑，亦不能排除甲船持續「由乙船『右舷』往
20 『左舷』方向移動」之可能，猶冒然開啟乙船自動駕駛之模
21 式，放任乙船以相當之速度持續往東北方向直線行駛，則於
22 系爭海上事故發生以後，當亦不容被告藉詞「李文清不能預
23 斷甲船路徑」云云，以圖免乙船違反避碰規則之航行疏失。
24 再者，原告雖亦攀附宣稱：「捕魚船舶」應與「操縱失靈船
25 舶、運轉能力受限船舶」等量齊觀，故「捕魚船舶」並無避
26 讓他船之義務或避讓他船之可能云云；然系爭海上事故發生
27 以前，甲船原係具有適航性之正規漁船，是自客觀以言，系
28 爭甲船原即不存在「操縱失靈」或「運轉能力受限」之情事
29 ，故就令甲船斯時已下魚籠（捕魚中），甲船仍係具有「操
30 縱、運轉能力」之「正常船舶」，而與「操縱、運轉能力」
31 不足之「失常船舶」迥不相侔，是除「失常船舶」以外，捕

魚中之甲船雖「優先」於他船而「受禮讓」（參避碰規則第18條規定，見本院卷第462頁、第516頁至第517頁），然「捕魚船舶」既係海上航行之「正常船舶」，則其當然不能自外於海上船舶所應共同遵守之交通規則（參避碰規則第1條第1項規定，見本院卷第445頁、第509頁），尤以避碰規則第二章第一節即第4條至第10條（見本院卷第448頁至第454頁、第511頁至第514頁），概未排除「捕魚船舶」之瞭望責任，是回歸避碰規則第4條、第5條、第7條、第8條之規定，「捕魚船舶」當然仍應「以適切之方法保持正確之瞭望」，以期及時洞察海上船舶之碰撞危機，從而採取任何可能實施之避碰措施，從而，原告無限上綱「『捕魚船舶』應受禮讓」之避碰規則，無視甲船並不存在「操縱失靈」或「運轉能力受限」之失常情狀，祇因甲船斯時已下魚籠，旋謬指捕魚中之甲船洵無瞭望與避碰之義務云云，無疑翹置海上船舶之航行安全於不顧，殊非可取。

3. 綜上，系爭乙船雖因疏未瞭望、疏未避讓從事捕魚作業中之船舶、疏未避讓與其交叉相遇之右舷船舶，致就系爭海上事故之發生應負相當之過失責任，然系爭甲船既不存在「操縱失靈」或「運轉能力受限」之失常情狀，則其疏未瞭望以致未能及時採取合宜之避碰措施，就系爭海上事故之發生，同亦違反避碰規則而有過失。茲系爭甲、乙兩船就系爭海上事故之發生既有過失，從而導致原告受有相當之財產損害，則系爭乙船之航行過失與原告所蒙受之財產損害間，自係存在相當因果關係，從而，系爭乙船之駕駛人即被告李文清自應依民法第184條之規定，就原告負過失侵權行為之損害賠償責任；且承前三(一)所示兩造俱無所爭之事實，系爭乙船既為被告鄭明杰所有，被告李文清則係受僱於被告鄭明杰，擔任乙船船長並駕駛乙船出海，則被告鄭明杰亦應依民法第188條第1項規定，與被告李文清同負連帶賠償之責。

(二) 承前三(一)(二)(三)所示兩造不爭執之事實，原告主張系爭海上事故致其受有前揭一(二)2.(1)(2)、3.4.5.所列各該損害乙情，亦

經被告悉予否認。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，民法第216條第1項定有明文；申言之，損害賠償之範圍，本即應以被害人實際所受損害為衡；倘損害已經證明，祇以其數額有不能證明或證明顯有重大困難之情形，為免被害人因訴訟上舉證困難而使其實體法上損害賠償權利難以實現，法院方應審酌一切情況，依所得心證定其數額，以兼顧當事人實體權利與程序利益之保護（民事訴訟法第222條第2項暨其立法理由、最高法院101年台上字第1452號判決意旨參照）。
經查：

1. 航儀損害之部分：

原告主張系爭甲船因遇系爭海上事故以致船上航儀併有毀損，其中，IC-M700型話機修理費14,500元，而無線電話則因市面已無原用型號，乃以新話機WENDEN WTR388替裝並花費17,000元乙情，業據提出佑啟新公證有限公司公證報告書（以下簡稱系爭公證報告；見本院卷第27頁至第129頁、第169頁至第180頁）、喆門電子有限公司報價單（本院卷第247頁）、統一發票（本院卷第248頁）等件為證，經核無訛。至被告固指系爭公證報告乃根據原告片面主張而為估算，兼之公證人並未於事發後立即登船勘估，是其尚難恃為原告損害之證明依據云云。惟按「海事公證人，指向保險人或被保險人收取費用，為其辦理海上保險標的之查勘、鑑定及估價與賠款之理算、洽商，而予證明之人。」保險公證人管理規則第4條第2項訂有明文，是業獲主管機關認可之海事公證人，當然可就海上保險標的進行查勘、鑑定、估算與賠款等種種理算，且海事公證人本其專業，取捨、勘估損害範圍，並就其審認結果，以公證報告形式所提供之專家意見，於民事訴訟之待證事實，當然具有極高之參考價值；因系爭公證報告乃訴外人佑啟新公證有限公司（下稱佑啟新公司）所屬「業獲主管機關認可之海事公證人」，綜合船舶諸元、船舶證書、現場勘驗等種種資料，予以實地勘察從而檢視、分

析船舶損害並為其復原費用之估算，是除非其公證意見查有反於事實之客觀根據，否則，公證人本於專業而為相關損害範圍認定之意見提供，本院自當予以尊重並肯認其公證結論之合理可信。更何況，系爭海上事故發生以前，甲船原係具有適航性之正規船舶，客觀上原即不存在「航儀毀損」之異常情狀，而系爭海上事故發生以後，甲船亦經拖返八斗子漁港送修而可排除其再遇其他外力之可能，則若非系爭海上事故之衝擊，甲船話機又何至毀損而不堪使用？兼之被告不僅未曾提出任何足可動搖公證結論之適切反證，尤一再無視原告已經提出之合理事證，偏執己見推稱公證結論俱非可採云云，則回歸舉證責任分配之法理原則，本院理當逕認被告旨揭抗辯俱非真正，並應本此而為被告不利益之裁判。從而，本院綜合上開證據調查結果，堪認原告關此航儀損害合計31,500元【14,500元 + 17,000元 = 31,500元】之主張，俱有根據而為可採。

2. 魚籠損失之部分：

原告主張系爭海上事故導致甲船原有魚籠100個毀損，原告為此必須重新添購，以致受有相當於84,000元之財產損失等情，除經證人NURJOKO即系爭甲船之外籍漁工到庭證稱：我於107年10月6日午夜搭乘系爭甲船出海捕魚，107年10月7日下午3時左右，我與其他3名外籍漁工在船艙工作，當時，甲船上原有450只魚籠，分成3組作業，1組負責150只魚籠，而系爭海上事故發生以前，1組魚籠業已回收並網放於甲船之左後船舷（下稱系爭「已回收魚籠」），1組魚籠正在進行捕魚作業，1組魚籠正在進行回收，因系爭海上事故發生之時，甲船遭碰撞之位置，即為系爭「已回收魚籠」之存放所在，故系爭「已回收魚籠」因之散落甲板或掉落海中，其中，散落甲板者，亦不乏受壓毀損或變形之狀況，而系爭甲船嗣後收回其他魚籠並返抵漁港經我清點之結果，船上猶堪用之魚籠，數量僅餘350只，是原告事後方又重新添購魚籠100只等語（本院卷第269頁至第279頁），並據

原告提出與其主張相符之系爭公證報告（見本院卷第27頁至第129頁、第169頁至第180頁）、鑫意企業有限公司統一發票（本院卷第255頁）為憑。是予兩相勾稽，原告關此魚籠損害之主張，客觀上自有所本。至被告雖仍偏執甲船漁業執照所載之「延繩數量」，宣稱原告主張之魚籠損失俱非可採；然承前所述，原告業已提出足佐其主張為真之客觀事證，而可認原告對於自己主張之事實，業已善盡其證明之責，是被告對其主張於抗辯之事實，倘無確實證明方法或僅以空言爭執者，當然認定其抗辯事實之非真正，而應為被告不利益之裁判（最高法院18年上字第1679號、48年台上字第887號判例意旨參照），本件被告既不能「舉證」推翻證人NURJ OKO之眼見耳聞，則其東拉西扯而就證人見聞所為之質疑，本院當亦無從憑採，且回歸舉證責任分配之法理原則，本院亦應逕認被告旨揭抗辯俱非真正，並應本此而為被告不利益之裁判。從而，本院綜合上開證據調查結果，同應肯認原告關此魚籠損害84,000元，俱與事實相符而有理由。

3. 燃油損害之部分：

- (1) 系爭事故發生後，甲船旋於同日即107年10月7日晚間10時43分拖返八斗子漁港報關進港，此首有原告提出之機漁船（含船員）進出港檢查表（本院卷第19頁）在卷可考；其次，系爭甲船經拖返八斗子漁港以後，旋於翌日即107年10月8日，委交訴外人張寶全（修繕師傅），向訴外人潤誠船舶工程有限公司（下稱潤誠公司）申請上架修繕，而潤誠公司之經理李宸逸則曾於107年10月9日到場巡視，並因而察悉甲船油櫃破損乙事，此亦有李宸逸之證述（本院卷第359頁至第363頁）在卷可參；再者，訴外人佑啟新公司所屬「業獲主管機關認可之海事公證人」，於107年11月27日登船查勘，亦係確認系爭甲船機艙間左、右各有6個油櫃，「受撞擊位置有4個主機燃油櫃破裂」，而該破損之4油櫃則係左舷6櫃中之前4櫃（參見本院卷第35頁），此同有原告提出之系爭公證報告（參本院卷第35頁）在卷可稽。參互以觀，原

告主張系爭甲船因系爭海上事故以致油櫃破損等情，客觀上已有所本；且衡其災情所及之範圍，原告主張系爭甲船原有油料因油櫃破損以致混水流出乙情，自屬合理而無可疑。

(2) 承前所述，業獲主管機關認可之海事公證人，原可就海上保險標的進行查勘、鑑定、估算與賠款等種種理算，且海事公證人本其專業，取捨、勘估損害範圍，並就其審認結果，以公證報告形式所提供之專家意見，於民事訴訟之待證事實，原即具有極高之參考價值；因訴外人佑啟新公司所屬「業獲主管機關認可之海事公證人」，於107年11月27日登船查勘，除確認系爭甲船「受撞擊位置有4個主機燃油櫃破裂」，並曾綜合其所見油櫃破裂以及燃油污染之情狀，推估系爭甲船約有30粒（「1粒」相當於「200公升」）燃油洩海（參本院卷第35頁、第37頁），以此基準核算，系爭甲船因系爭海上事故導致洩海或污染以致不堪使用之燃油，其數量應有6000公升【 $30 \text{粒} \times 200 \text{公升} = 6000 \text{公升}$ 】，再加上海事公證人審認系爭甲船之船舶檢查記錄簿，推估甲船「每日航行」（全速航行）約需耗油3506公升（參本院卷第35頁），是可推知甲船「每小時航行」（全速航行）耗油大約146公升【 $3506 \text{公升} \div 24 \text{小時} = 146 \text{公升}$ ，小數點以下四捨五入，以下均同】，考量系爭甲船修繕完畢以後，再自八斗子漁港重新駛抵彭佳嶼海域，必須航行大約7個小時，以此推估，系爭甲船重新駛抵彭佳嶼海域，必須使用燃油1022公升【 $146 \text{公升} \times 7 \text{個小時} = 1022 \text{公升}$ 】，是參照油料行情（每公升18.054元），原告因系爭海上事故所受油料損失，總計應為126,775元【計算式：（洩海或污染以致不堪使用之6000公升＋重新駛抵彭佳嶼海域之1022公升） $\times 18.054 \text{元} = 126,775 \text{元}$ 】。參互以觀，原告主張其因系爭海上事故而受有相當於106,807元之燃油損害等語，客觀上顯然未逾本院推估上限而屬合理；至被告雖因原告難以提出直接證據，而就原告所稱損害諸多挑剔，然89年2月9日修正之民事訴訟法第222條第2項增訂，當事人已證明受有損害而不能證明其數額或證

01 明顯有重大困難者，法院應審酌一切情況，依所得心證定其
02 數額。而此項增訂，實乃證明責任之規範，期使當事人在損
03 害額證明極度困難之情形下，法院基於全辯論意旨及調查證
04 據結果，仍不能獲得損害賠償額之確信時，得以審酌一切情
05 況，依所得心證定其數額，俾使權利容易實現，減輕損害額
06 證明之舉證責任。即就本件情節而論，系爭甲船「受撞擊之
07 位置」，既有4個主機燃油櫃破裂，從而導致其內燃油洩海
08 、污染以致不堪使用（參前揭(1)所述），則就已經洩海或混
09 水污染之燃油而言，當然查「無」足可精確認定其損害範圍
10 （數量）之實存標的，是原告逕以推估方式，陳報其可能之
11 損害範圍，自係無奈從權之舉，本院考量原告客觀上就其燃
12 油損害確實存在舉證上之困難，並衡量原告業已提出系爭公
13 證報告同時戮力提出適切之推算說明，並未因舉證困難，即
14 置其訴訟上之舉證責任於不顧，基此，本件理應適度減輕原
15 告就燃油「損害數額」之舉證責任，並縱合上開推估方式以
16 及原告所提出之合理說明，而予確定原告之損害範圍，即係
17 其主張且猶未逾本院推估上限之106,807元。

18 4.營業損失之部分：

- 19 (1)承前，系爭事故發生後，甲船旋於同日即107年10月7日晚
20 間10時43分拖返八斗子漁港報關進港，並於翌日即107年10
21 月8日，委交訴外人張寶全（修繕師傅），向訴外人潤誠公
22 司申請上架修繕（參見前揭3.所述），故原告主張其於系爭
23 甲船修繕完成以前，無從駕駛甲船出海捕魚而有損失乙情，
24 客觀上自有所本；因系爭甲船之修繕期間，乃107年10月8
25 日迄107年11月12日，是原告主張系爭海上事故導致系爭甲
26 船不能出海作業總計36天等語，亦係有所根據而堪採信。再
27 者，原告每次出海所能捕撈之魚種、數量，礙於季節、海域
28 甚至魚種交替，雖非一律恆常固定不變，漁獲時價亦無絕對
29 之參考標準，然衡酌「甲船於事發時、地捕魚並有漁獲」之
30 外部情狀，客觀上仍應肯認「107年10月8日迄107年11月
31 12日，原告本得預期藉由駕駛甲船出海，捕撈取得相當漁獲

從而變現換價」，今因系爭海上事故，以致原告不能駕駛甲船出海作業總計36天，則原告主張其受有36天之營業損失等語，自屬合理可期並堪採信。

- (2) 原告本次係首度駕駛甲船出海捕魚（按：原告係於107年6月購得系爭甲船，俟107年9月整修完備，方於107年10月6日晚間駕駛甲船出海捕魚），故此前並無甲船之航行趟次或漁獲數量可循，是本院乃改而參考「系爭甲船修繕完畢以後，再度出港作業迄107年12月31日返港之航行時間與其漁獲數量」，作為推估原告損失之客觀依據，並逐項審查如下：①參酌系爭公證報告所檢附之臺北漁產運銷股份有限公司拍賣計價單、廣達魚行計價單、億泰魚行計價單、張麗瑛個人計價單（本院卷第90頁至第123頁），以及從事漁獲運輸仲介買賣之業者即證人廖允澤之到庭證述（本院卷第331頁至第341頁），首堪推知系爭甲船於107年11月16日迄107年12月31日之漁獲收入，總計1,626,099元（併參系爭公證報告之內容，見本院卷第37頁至第41頁）；②參酌系爭公證報告所檢附之機漁船（含船員）進出港檢查表（本院卷第70頁至第73頁），次堪推知107年11月16日迄107年12月31日（總計49天），系爭甲船滯港總計28天10小時又18分（相當於28.44天），是其出海捕魚之作業日數，應為20.56天【49天－28.44天＝20.56天】；③原告僱用外籍魚工，駕駛系爭甲船出海捕魚，勢必產生相當之油費、勞務以及管銷等種種成本（以下合稱必要支出），而原告則未就此必要支出提出單據資料以供查考，是本院祇能退而參考訴外人佑啟新公司所屬「業獲主管機關認可之海事公證人」，本其專業審認原告於此期間所難以避免之油費支出（僅計算甲船出海捕魚之20.56天）、伙食費及雜項支出（僅計算甲船出海捕魚之20.56天）、冰塊費用（僅計算甲船出海捕魚之20.56天）、漁工薪資（包括4名外籍漁工合計49天之薪資），審認107年11月16日迄107年12月31日（總計49天），原告之必要支出應為348,202元（參系爭公證報告之內容，見本

院卷第43頁)；④107年10月8日迄107年11月12日(總計36天)，系爭甲船雖因送修以致不能出海，然其勢必相對減省原應支出之必要成本，是本於損益相抵之原則，前開①所示之漁獲收入，尚應扣除前開③所示之必要支出，據此推估，107年11月16日迄107年12月31日(總計49天)，原告出海作業之「每日淨利」，應為26,080元【(1,626,099元－348,202元)÷49天＝26,080元】，今原告因甲船修繕以致不能出海捕魚36天(107年10月8日迄107年11月12日)，據此核算，原告於此期間所蒙受之財產損失，應係938,880元【26,080元×36天＝938,880元】。從而，原告主張其因系爭海上事故而受有相當於871,452元之營業損失等語，同亦未逾本院推估上限而屬合理；至被告雖亦迭執陳詞，宣稱原告並未舉證其損害範圍，然89年2月9日修正之民事訴訟法第222條第2項增訂，當事人已證明受有損害而不能證明其數額或證明顯有重大困難者，法院應審酌一切情況，依所得心證定其數額。而此項增訂，實乃證明責任之規範，期使當事人在損害額證明極度困難之情形下，法院基於全辯論意旨及調查證據結果，仍不能獲得損害賠償額之確信時，得以審酌一切情況，依所得心證定其數額，俾使權利容易實現，減輕損害額證明之舉證責任，此業經本院說明如前。今原告本得預期駕駛甲船於「107年10月8日迄107年11月12日」出海捕魚(參前揭(1)所述)，囿於系爭海上事故以致甲船送修而使原告期望落空，則原告當然因「不能出海」，而「無」足可精確認定關此期間漁獲數量與其成本支出之實存標的，是原告逕以推估之方式，陳報其可能之損害範圍，同屬無奈從權之舉，本院考量原告客觀上就其營業損失確實存在舉證上之困難，並衡量原告業已提出臺北漁產運銷股份有限公司拍賣計價單、廣達魚行計價單、億泰魚行計價單、張麗瑛個人計價單、系爭公證報告以及廖允澤之證述，同時戮力提出適切之推算說明，並未因舉證困難，即置其訴訟上之舉證責任於不顧，基此，本件理應適度減輕原告就營業損失「損

害數額」之舉證責任，並縱合上開推估方式以及原告所提出之合理說明，而予確定原告之損害範圍，即係其主張且猶未逾本院推估上限之871,452元。

5. 綜上，本件原告所受損害之範圍，包括航儀損害31,500元、魚籠損失84,000元、燃油損害106,807元、營業損失871,452元，以上金額合計1,093,759元【31,500元+84,000元+106,807元+871,452元=1,093,759元】。

(二)承前(一)(二)所述，原告固因系爭海上事故，受有相當於1,093,759元之財產損害；惟按損害之發生或擴大，被害人與有過失者，法院得減輕賠償金額，或免除之，民法第217條第1項定有明文。又碰撞係因於一船舶之過失所致者，由該船舶負損害賠償責；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。海商法第96條、第97條亦有明定。且酌減賠償金額之程度如何，法院雖有裁量之自由，但應斟酌雙方原因力之強弱與過失之輕重以定之。查系爭乙船疏未瞭望、疏未避讓從事捕魚作業中之船舶、疏未避讓與其交叉相遇之右舷船舶，違反避碰規則第4條、第5條、第15條、第18條第1項第3款所明訂之海上交通規則，而系爭甲船亦因疏未瞭望，同樣違反避碰規則第4條、第5條之瞭望規定，此悉經本院論述如前；考量被告明知「甲船航行路徑原非乙船所能預判」，其難以排除甲船持續「由乙船『右舷』往『左舷』方向移動」之可能，猶於此情形下，冒然開啟乙船自動駕駛之模式，疏於瞭望並以相當之速度往東北方向持續直航，則相較於「同亦疏未瞭望，但原應優先受禮讓之甲船」而言，乙船之過失責任自係尤重，審酌本件船舶碰撞之原因力強弱以及兩船過失情節之輕重，甲、乙兩船就系爭海上事故各應負擔10%、90%之過失責任，方稱允當，且本此過失比例而為核算，原告因系爭海上事故所得對被告請求賠償之範圍，自係以1,093,759元之90%即984,383元為限【1,093,759元×90%=984,383元】。

01 (四)承前(三)所述，原告固因系爭海上事故，而得於984,383元之
02 範圍以內，請求被告鄭明杰、李文清負連帶賠償之責。惟按
03 二人互負債務，而其給付種類相同，並均屆清償期者，各得
04 以其債務，與他方之債務，互為抵銷；抵銷，應以意思表示
05 向他方為之，民法第334條第1項前段、第335條第1項
06 前段亦有明定。查系爭甲、乙兩船就系爭海上事故之發生，
07 均明確違反避碰規則而有過失，且甲、乙兩船各應承擔10%
08 、90%之過失責任，詳如前揭(一)(二)所述，而勾稽前揭三(四)(五)
09 所示兩造不爭執之事實，亦明確可知被告鄭明杰同因系爭乙
10 船「船體」受損，而有相當於修復費60,000元之財產損害，
11 且被告鄭明杰已代原告付訖甲船船體受損之修復費500,000
12 元（未扣減甲船之過失比例），是被告鄭明杰本可要求原告
13 按其過失比例，自行承擔（吸收）甲船船體受損修復費用之
14 10%，暨賠償其因乙船船體修繕所支付費用之10%，從而，
15 原告固得本於侵權行為之法律關係，請求被告鄭明杰給付98
16 4,383元，惟被告鄭明杰亦得依侵權行為之法律關係，請求
17 原告賠償60,000元之10%即6,000元【60,000元×10%=6,
18 000元】，並依不當得利之法律關係，請求原告返還500,00
19 0元之10%即50,000元【500,000元×10%=50,000元】，
20 以上金額合計56,000元【6,000元+50,000元=56,000元】
21 ；因上開兩者均為金錢債權，一經成立，債權人即得對債務
22 人為請求，是原告所得請求給付之984,383元，與被告鄭明
23 杰所得請求給付之56,000元互為抵銷以後，被告即可免除其
24 再為給付關此56,000元之義務，故原告僅能就抵銷以後猶未
25 受填補之928,383元【984,383元-56,000元=928,383元
26 】,請求被告再為給付。從而，原告因系爭海上事故所得對
27 被告請求賠償之範圍，固係984,383元，惟因被告鄭明杰抗
28 辯抵銷，是於兩相扣抵以後，原告祇能請求被告連帶賠償其
29 迄今猶未受填補之928,383元。

30 五、綜上，原告本於侵權行為及海商法船舶碰撞之法律關係，請
31 求被告連帶給付928,383元，及自訴狀繕本送達之翌日（即

被告鄭明杰自108年6月18日、被告李文清自108年6月30日)起，均至清償日止，按週年利率5%計算之利息，為有理由，應予准許；至原告請求逾此範圍之部分，則乏根據，為無理由，不能准許。

六、本件事證已臻明確，兩造其餘攻擊防禦方法及舉證，於本件事實之認定及判決結果不生影響，爰不逐一論列，併此指明。

七、訴訟費用由兩造按勝敗比例負擔。

八、原告陳明願供擔保，聲請宣告假執行，就原告勝訴之部分核無不合，爰酌定相當之擔保准許之，並依被告聲請，酌情宣告被告得預供擔保而免為假執行。至原告敗訴之部分，其假執行之聲請，當亦失所附麗，爰併予駁回之。

九、據上論結，本件原告之訴為一部有理由，一部無理由，依民事訴訟法第79條、第85條第2項、第390條第2項、第392條第2項，判決如主文。

中華民國 109 年 2 月 19 日
民事庭法官 王慧惠

以上正本係照原本作成。

對於本件判決如有不服，應於收受送達後20日內向本院提出上訴書狀，敘述上訴之理由，上訴於臺灣高等法院，並按他造當事人之人數附具繕本。如委任律師提起上訴者，應一併繳納上訴審裁判費。

中華民國 109 年 2 月 19 日
書記官 姚安儒