

臺灣高等法院高雄分院民事判決

109年度海商上字第9號

上訴人 長富盈漁業有限公司

法定代理人 鄭君惠

訴訟代理人 許志勇律師

被上訴人 豐盈海洋企業股份有限公司

法定代理人 侯惠文

訴訟代理人 王國傑律師

上列當事人間因損害賠償事件，對於民國109年10月7日臺灣高雄地方法院109年度海商字第7號第一審判決提起上訴，本院於110年6月30日言詞辯論終結，判決如下：

主 文

原判決關於駁回上訴人後開第二項之訴部分，及訴訟費用之裁判，均廢棄。

被上訴人應給付上訴人美金肆萬陸仟捌佰陸拾壹元，及自民國一百零九年四月八日起至清償日止，按週年利率百分之五計算之利息。

其餘上訴駁回。

第一、二審訴訟費用，由被上訴人負擔二分之一，餘由上訴人負擔。

事實及理由

一、上訴人主張：伊所屬富盈號漁船（下稱系爭船舶）於民國106年5月30日在東經29度45.312分、南緯37度15.084分作業時，因被上訴人所屬之安盛號漁船（下稱安盛號）船長或船員駕駛不當，而自後方撞擊系爭船舶左舷（下稱系爭事故），致系爭船舶受有損壞，伊因此受有系爭船舶修理費及修理期間無法捕魚之營業損失。嗣被上訴人之保險公司委任訴外人祥瑞公證有限公司之公證人周士明（即Capt .Jimmy Chow）、陳炳宏（即BEN）代理被上訴人及其保險公司，與伊所委任之訴外人即保險經紀人林毓秀進行和解洽談事宜，周士明並於108年4月1日寄發電子郵件表示願意賠償美金6萬7,000元，然未為伊所接受，並請求被上訴人提高賠償金額

，經多次協商後，被上訴人於108年10月3日表示願意賠償至美金9萬元，同時表示願向其保險公司爭取提高賠償金額。後伊未獲得被上訴人願意提高賠償金額之訊息，乃於108年11月12日函詢被上訴人是否仍維持美金9萬元之賠償金額，然仍未獲回應，伊遂於108年12月16日向被上訴人表示同意以美金9萬元和解，並於108年12月24日函請被上訴人於同年月31日前給付賠償金，故兩造就系爭事故顯已達成以美金9萬元和解之合意，然被上訴人迄今未給付任何賠償金。其次，陳炳宏曾於108年3月4日對伊所屬人員施慧玲提出3個和解方案，其中第一個方案明確表示，被上訴人願意賠償之金額為美金6萬7,000元，可認被上訴人已向伊表示承認對伊負有債務，又依周士明所寄發上開電子郵件內容，可認被上訴人之保險人已承認對伊負有美金6萬7,000元之債務，是本件侵權行為損害賠償請求權時效自108年3月4日或同年4月1日中斷，伊於109年2月6日起訴，尚未罹於時效。縱該請求權已罹於時效，惟系爭事故發生後，兩造就被上訴人應負之賠償責任，多次進行協商，被上訴人已承認對伊負有債務，僅係賠償金額尚有爭議，自不得再以時效完成為由拒絕賠償。且被上訴人從未表示其無過失而不負賠償責任，於時效完成後，亦未為時效抗辯，並表示已請求其保險公司提高賠償金額，則被上訴人於本件提出時效抗辯，顯違誠信原則，為權利之不法行使，應予禁止。為此，爰依和解契約、海商法第96條、第97條第1項、民法第184條第1項前段、第2項前段及第188條第1項等規定，求為判決：被上訴人應給付上訴人美金9萬元，暨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。

二、被上訴人則以：伊所屬安盛號固與系爭船舶發生碰撞，惟伊並未授權陳炳宏、周士明等人與上訴人進行和解，陳炳宏係安盛號船舶之保險經紀人，並無代理伊為和解之權限，至多僅能為伊之保險公司就系爭事故表示賠償金額之意見，且兩造就系爭船舶之損壞程度、修理費用、營運損失數額亦未達

01 成共識，兩造就系爭事故並未達成和解。況上訴人之侵權損
02 害賠償請求權已罹於民法第197條規定之2年時效，被上訴
03 人自無可能於時效消滅後始同意和解，且伊自得拒絕給付等
04 語置辯。

05 三、原審對於上訴人之請求判決全部敗訴，上訴人不服提起上訴
06 聲明：(一)原判決廢棄。(二)被上訴人應給付上訴人美金9萬
07 元，暨自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按週年利率5
08 %計算之利息。被上訴人答辯聲明：上訴駁回。

09 四、兩造不爭執之事項：

10 (一)上訴人所屬系爭船舶於106年5月30日在東經29度45.312分、
11 南緯37度15.084分作業時，與被上訴人所屬安盛號發生撞擊
12 。

13 (二)周士明於108年4月1日下午函覆林毓秀：「Our P&I club
14 informed me today that they agreed to pay US\$67,000
15 to the owner to cover their damage if they agreed」
16 等語。

17 (三)林毓秀於108年10月2日函知陳炳宏：「貴公司安盛漁船於
18 2017年5月30日撞擊我方船隻長富盈，導致我方船隻的損失
19 ，我方公司洪老闆多次與貴公司進行協商，洪老闆表述貴公
20 司有表示要以USD11萬雙方進行和解之誠意，然而之後又說
21 沒辦法以此金額作和解賠付給我方洪老闆，洪老闆表示希望
22 貴公司的P & I保險能盡力去處理，如果金額尚未達到此，
23 我方將進行法律之途徑訴訟，請給予回覆我們何時可以確認
24 金額日期？若無之後我方將進行法律途徑，特此通知」等語
25 。

26 (四)陳炳宏於108年10月3日函覆林毓秀：「…我們必須澄清，
27 我方從無與洪老闆達成11萬的和解承諾，但！我們一直朝此
28 目標與我方P & I的保險進行努力，唯…能力有限，我方保
29 險認為7成責任額，9萬美金應為賠償之數額。現我們已再
30 請求能否再把金額提高以滿足貴方船東的要求，惟時間無法
31 確認，請海涵…」等語。

01 (五) 上訴人於108年11月12日函知陳炳宏：「距離10/3陳先生回
02 覆會再努力，已經等待又一個月的時間，煩請於本周五（11
03 /15）前，務必MAIL告知是否有最新訊息抑或仍是維持原7
04 成責任額，9萬美金應為賠償之數額，感謝」等語。

05 (六) 上訴人於108年12月24日函知陳炳宏：「我在12/16和你聯
06 繫，同意貴保險公司所說的7成責任額，美金9萬元的賠償
07 金額來和解，到目前未收到賠償款項，若在12/31之前尚未
08 收到賠償之款項，我司將採取法律途徑，為避免雙方因訴訟
09 增加不必要的時間和成本，請你盡快處理！！」等語。

10 五、兩造間就系爭事故之損害賠償責任，是否已成立和解契約？
11 和解金額若干？

12 (一) 按代理人於代理權限內，以本人名義所為之意思表示，直接
13 對本人發生效力。前項規定，於應向本人為意思表示，而向
14 其代理人為之者，準用之，民法第103條定有明文。又代理
15 人與使者不同。代理人自為意思表示，使者則係傳達他人之
16 意思表示（最高法院100年度台上字第1459號判決意旨參照
17 ）。申言之，代理人參與意思表示之形成，使者則係將本人
18 已完成之意思表示，傳達予第三人，自己並不參與意思表示
19 之形成。上訴人主張兩造就系爭事故之損害賠償責任已達成
20 和解，無非以其所屬人員與陳炳宏、周士明間之往來電子郵件
21 為其論據。惟被上訴人辯稱：伊並未授權陳炳宏、周士明
22 與上訴人進行和解，陳炳宏係安盛號船舶之保險經紀人，並
23 無代理伊進行和解之權限云云。

24 (二) 查，證人即為被上訴人所屬安盛號經由香港保險仲介公司轉
25 向英國船東互保協會（即P & I，下稱安盛號之P & I）投保
26 之保險經紀人陳炳宏證稱：安盛號發生系爭事故後通知伊
27 ，伊聯繫香港之保險仲介公司，香港之保險仲介公司再通知
28 安盛號之P & I。伊有參與107年12月3日在上訴人處之協
29 調會議，參與會議之人員有安盛號之周士明、侯惠文及伊，
30 上訴人之洪聖豐、林毓秀。當日會議是周士明就上訴人提出
31 之賠償金額，逐項討論哪些應該賠償，哪些不該賠償，但當

01 日並未講到賠償金額。伊是與長富盈（即系爭船舶）之施慧
02 玲聯繫，長富盈希望伊與國外公司進行洽談，希望賠償金額
03 提高，但賠償金額無法提高。林毓秀要求伊方賠償美金11萬
04 元，但伊方不同意以美金11萬元和解，伊於108年10月3日
05 回覆林毓秀（即原證2），國外保險公司（安盛號之P & I
06 ）在108年10月3日之時點願意賠償之金額為美金9萬元。
07 （原證2電子郵件有無發送給安盛號，安盛號收到此電子郵
08 件有無任何表示？）沒有任何表示，僅表示因為他們有保險
09 ，一切就交給保險公司處理」等語（見本院卷第112、113
10 頁）。證人即受僱於安盛號之P & I以檢視上訴人求償費用
11 是否合理之公證人周士明證稱：伊是經由新加坡TINA通知而
12 參與系爭事故公證及理算事宜，查核上訴人提出之賠償金額
13 是否合理。伊曾參與兩次協商會議，但不記得詳細時間，第
14 一次會議是到上訴人處，伊有告知上訴人之經理，哪些賠償
15 金額不合理，不能請求，例如：董事長之交通費用，可以請
16 求賠償，但董事長夫人之交通費用，不能請求。上訴人所提
17 出之賠償費用，伊認為有些是浮報，應予刪除，上訴人不太
18 高興，但伊有說明浮報應予刪除之理由。該次參與會議之人
19 員有安盛號之陳炳宏及老闆，上訴人有一位年輕人、一位老
20 先生，林毓秀沒有參與第一次會議。第二次會議，因安盛號
21 之船東（被上訴人）願意賠償，故陳炳宏找伊洽談能否提高
22 賠償費用，伊又至高雄找上訴人談，第二次參與會議之人員
23 有上訴人之林毓秀、經理，安盛號之陳炳宏及伊等語（見本
24 院卷第107至109頁、第111頁）。上訴人之保險經紀人林
25 毓秀證稱：106年5月30日發生碰撞事故，於107年12月3
26 日在上訴人處開第一次協調會，參與會議有上訴人之洪聖豐
27 、郭自立及伊，安盛號有周士明、陳炳宏、侯惠文出席。當
28 時洪聖豐希望能就周士明審核之內容進行溝通，會議都是與
29 周士明溝通請求賠償之項目是合理的，且為船東實際損害，
30 請他們與安盛號之P & I進行告知等語（見本院卷第116、
31 117頁）。證人即上訴人之職員施慧玲證稱：107年12月3

01 日聯繫周士明至上訴人處協商，列席人員有洪聖豐、郭自立
02 、林毓秀，對方（被上訴人）是周士明、陳炳宏、侯惠文等
03 語（見本院卷第119頁）。互核上開4位證人證述情節，雖
04 就協調會召開之次數或各曾參加何次協調會，略有出入，惟
05 關於協調內容之證述大致相符，而可認系爭事故發生後，被
06 上訴人即通知其保險經紀人陳炳宏，陳炳宏乃通知香港之保
07 險仲介公司，該仲介公司再轉知安盛號之P & I，受僱於安
08 盛號P & I之周士明則經由新加坡之聯絡人就系爭事故之賠
09 償事宜進行公證及理算，陳炳宏、周士明及被上訴人之法定
10 代理人侯惠文於107年12月3日至上訴人處參與有關係爭事
11 故理賠事宜之協商會議，事後周士明於108年4月1日函知
12 林毓秀安盛號P & I願為賠償之金額為美金6萬7,000元（
13 不爭執事項(二)）。是以，由被上訴人於系爭事故發生後，即
14 通知其保險經紀人陳炳宏，安盛號之P & I因而派任周士明
15 進行系爭事故賠償理算事宜，被上訴人之法定代理人侯惠文
16 亦與陳炳宏、周士明共同出席與上訴人協商賠償金額之會議
17 ，暨被上訴人於接獲陳炳宏108年10月3日回覆林毓秀電子
18 郵件之副本，仍表示交由安盛號之P & I處理系爭事故一切
19 理賠事宜等情觀之，堪認被上訴人確已授與安盛號之P & I
20 代理權，並以陳炳宏、周士明為傳達P & I意思之使者，則
21 依民法第103條第1項規定，安盛號P & I於代理權限內，
22 經由陳炳宏、周士明傳達之意思表示，直接對被上訴人發生
23 效力。被上訴人上開所辯，自非可採。

24 (三)次按，非對話為要約者，依通常情形可期待承諾之達到時期
25 內，相對人不為承諾時，其要約失其拘束力，民法第157條
26 定有明文。上訴人主張兩造間就系爭事故業以9萬元達成和
27 解云云，固提出陳炳宏於108年10月3日寄發予林毓秀之電
28 子郵件為憑（見原審審查卷第17頁）。惟查，陳炳宏於108
29 年10月3日函覆林毓秀：「…我們必須澄清，我方從無與洪
30 老闆達成11萬的和解承諾，但！我們一直朝此目標與我方P
31 & I的保險進行努力，唯…能力有限，我方保險認為7成責

01 任額，9 萬美金應為賠償之數額。現我們已再請求能否再把
02 金額提高以滿足貴方船東的要求，惟時間無法確認，請海涵
03 …」等語；上訴人於108 年11月12日函知陳炳宏：「距離10
04 /3陳先生回覆會再努力，已經等待又一個月的時間，煩請於
05 本周五（11/15）前，務必MAIL告知是否有最新訊息抑或仍
06 是維持原7 成責任額，9 萬美金應為賠償之數額，感謝」等
07 語；上訴人於108 年12月24日函知陳炳宏：「我在12/16 和
08 你聯繫，同意貴保險公司所說的7 成責任額，美金9 萬元的
09 賠償金額來和解，到目前未收到賠償款項，若在12 /31之前
10 尚未收到賠償之款項，我司將採取法律途徑，為避免雙方因
11 訴訟增加不必要的時間和成本，請你盡快處理！！」等語，
12 為兩造所不爭執（不爭執事項(三)至(六)）。證人陳炳宏證稱：
13 安盛號之P & I 最終同意賠償9 萬元，但上訴人不接受。上
14 訴人的洪聖豐在108 年12月16日以電話與伊聯繫，他先問美
15 金11萬元和解沒有辦法嗎？伊說沒有辦法。他說那不然就以
16 美金9 萬元和解。伊於108 年10月3 日表示安盛號之P & I
17 同意以美金9 萬元和解，但上訴人不同意，之後伊還是繼續
18 幫忙爭取有無辦法理賠美金11萬元，但保險公司在10月底表
19 示時間到了（TIMEBAR），所謂時間到了就是時效過了。伊
20 當時是說保險公司願意賠償美金9 萬元，上訴人不接受，要
21 伊幫忙爭取至美金11萬元，在伊之認知，上訴人的意思就是
22 拒絕賠償金額為美金9 萬元，如果上訴人當時接受，兩造早
23 已簽立和解等語（見本院卷第114、115 頁）。由上可知，
24 陳炳宏於108 年10月3 日雖表示「我方保險認為7 成責任額
25 ，9 萬美金應為賠償之數額」之語，然上訴人於該時點對該
26 建議之和解金額並未表示同意，反而希冀陳炳宏轉知安盛號
27 之P & I 將和解金額提高至美金11萬元，甚且，上訴人之實
28 際負責人洪聖豐於108 年12月16日尚以電話詢問陳炳宏和解
29 金額能否提高至美金11萬元，嗣於108 年12月24日始表示同
30 意以美金9 萬元達成和解。據此，縱認陳炳宏於108 年10月
31 3 日向上訴人所為上開理賠金額之建議，屬要約之性質，然

上訴人並未於相當時期內為承諾之意思表示，其歷時2月餘，安盛號之P & I仍未同意將和解金額提高至其預期之美金11萬元後，方於108年12月24日表示同意原建議之和解金額即美金9萬元，依前引規定，上開要約業已先失其效力，自不因上訴人事後之承諾而認兩造已達成以美金9萬元和解之合意。

(四)據上，上訴人主張兩造就系爭事故之損害賠償責任已達成和解，無以為取。

六、上訴人就系爭事故之侵權行為損害賠償請求權，是否業已罹於消滅時效？

(一)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；因碰撞所生之請求權，自碰撞日起算，經過2年不行使而消滅，民法第197條第1項、海商法第99條分別定有明文。次按民法第129條第1項第2款所稱承認，係因時效而受利益之債務人向債權人表示認識其請求權存在之觀念通知，此項承認無須一一明示其權利之內容及範圍等，以有可推知之表示行為即為已足。又債務人同意進行協商，且於協商過程中承認債權人之請求權存在，即生中斷時效之效力，不因協商未能達成一致之合意而受影響（最高法院92年度台上字第291號判決意旨參照）。

(二)查，系爭事故係於106年5月30日發生，則本件上訴人就系爭事故之侵權行為損害賠償請求權原係至108年5月30日消滅時效完成，然系爭事故發生後，兩造曾於107年12月3日就系爭事故之賠償金額進行協商會議，由周士明當場檢視請求賠償項目並為說明、理算，事後周士明於108年4月1日以電子郵件函知上訴人方安盛號P & I願為賠償金額為美金6萬7,000元，已如前述。足認被上訴人於107年12月3日已向上訴人表示認識其損害賠償請求權存在，縱兩造於斯時就賠償金額尚未談妥而未具體表明請求金額之一定內容及範圍，揆諸前開說明，仍屬民法第129條第1項第2款所稱之

01 承認，是上訴人就系爭事故之損害賠償請求權已因被上訴人
02 承認而生中斷時效之效果，依法應重行起算時效，該損害賠
03 償請求權應於109年12月3日始時效完成，則上訴人於109
04 年2月6日具狀提起本件訴訟（見原審審查卷第9頁，原審
05 收文戳章），自未罹於2年短期時效。則被上訴人辯稱：上
06 訴人之侵權損害賠償請求權已罹於民法第197條規定之2年
07 時效，其得拒絕給付云云，自無可採。

08 (三)本件上訴人之侵權行為損害賠償請求權既未罹於時效，則被
09 上訴人所為時效抗辯，有無違反民法第148條第2項之誠信
10 原則，暨被上訴人是否於時效消滅後，依民法第144條第2
11 項規定承認對上訴人負有債務，而不得再以時效業經完成而
12 拒絕賠償等爭點，本院即無審究之必要，附此敘明。

13 七、系爭事故發生之原因為何？上訴人得請求被上訴人賠償之金
14 額為若干？

15 (一)查，系爭事故於106年5月30日發生後，系爭船舶因尚在作
16 業中，並未進港，迄至107年1月26日方駛入模里西斯之港
17 口進行整修等情，經證人周士明、洪聖豐證述明確（見本院
18 卷第108、123頁），且為兩造所不爭，堪予採信。又證人
19 周士明證稱：系爭船舶發生事故後，停放於最近港口模里西
20 斯，安盛號之P & I即已在模里西斯檢視系爭船舶受損情形
21 ，但系爭船舶之船長拒絕讓安盛號之保險公司人員上船檢視
22 ，所以無法作公證報告。本件船舶碰撞後，系爭船舶應該要
23 立刻回頭至模里西斯修理，維修費用保險公司都要賠償，但
24 系爭船舶於碰撞發生後1年（按應為約8個月）才回到模里
25 西斯，這代表系爭船舶在碰撞發生後，受損情形並不嚴重。
26 系爭船舶是定期特檢，才回模里西斯。系爭事故發生後，伊
27 沒有到模里西斯，因模里西斯之公證人就可以公證。伊對系
28 爭事故發生原因不清楚，因系爭船舶不讓安盛號保險公司人
29 員上船，其亦未找公證人，若系爭船舶可以提出公證報告，
30 責任歸屬就會清楚，至系爭船舶自己的保險公司有無上系爭
31 船舶，伊不了解。（本件兩造沒有公證報告，為何P & I還

01 願意賠償？）伊之觀點是保險公司想息事寧人，兩造責任先
02 各半，且安盛號之船東也願意賠償等語（見本院卷第107、
03 108、110、124頁）。可見安盛號之P & I就系爭事故雖
04 未製作公證報告，惟被上訴人仍同意賠償上訴人所屬系爭船
05 舶所受之損害，衡情應係其經由所屬之安盛號船舶人員得悉
06 事發梗概，而認知己方就系爭事故之發生係有過失，始符常
07 理。

08 (二)又上訴人提出系爭船舶之P & I委請檢驗公司所製作之臨時
09 調查報告（見本院卷第203至228頁，中英譯本），依該公
10 證報告略述：

11 「【船長聲明】根據Hong船長（系爭船舶之船長）的陳述，
12 船隻是在2017年5月29日發生碰撞，地點為南緯37度15.084
13 分，東經29度45.312分公海上，能見度良好，大約為當地時
14 間23時30分，當時船隻以60°，9節速度
15 駛向延繩浮標的收拾點。船長單獨在船橋上，船員在甲板附
16 近。船隻以自動駕駛模式，在甲板照亮的情況下，穩步駛向
17 收拾點。根據船長之陳述，在撞船之前，有一艘漁船以大約
18 11節的速度從右舷越過船尾到左舷。當時船長認為該漁船會
19 安然越過他的船尾，但是，突然間聽到一聲巨響，然後船隻
20 劇烈晃動。他斷定該艘漁船一定是在船頭越過之後，迅速轉
21 向右舷，而使其船頭右舷與長富盈號漁船（系爭船舶）的左
22 舷區發生嚴重碰撞。經確認與長富盈號漁船左舷區發生碰撞
23 的船隻為安盛號漁船。Hong船長無法解釋為何安盛號漁船會
24 在其船尾做出此類舉動。本公司不可能從海上確切檢查船殼
25 側邊的撞擊區域和相鄰區域，以找出撞擊痕跡為正面或側面
26 擊中，因為是故事發生在大約8個月以前，所以這些痕跡可
27 能已經消失…長富盈號漁船的船員沒有受到任何傷害，且未
28 對海洋環境造成任何污染危害。該事故已呈報給船東，並已
29 將毀損區域的照片發送給船東，但是未將事件做成書面報告
30 。船長提到他不知道安盛號漁船在這一次事故中的損害程度
31 。他補充道，在碰撞後，未發現船隻有任何進水的情形，且

01 船隻未出現航行阻礙。

02 【現場巡視】安盛號之 P & I 的公證人，即 Yves Rozar 先生
03 ，在船長接受面談之初曾參與其中。他經告知僅能檢查毀損
04 區域，視察的時間十分短暫，他想知道長富盈號漁船的船東
05 將會在模里西斯或臺灣提出索賠…在長富盈號漁船的左舷區
06 ，一眼即發現極大的毀損。主要的毀損範圍，如下所示：

- 07 1. 在左舷區長約 5500 毫米的舷牆上，留下 50 毫米左右的毀損
- 08 。
- 09 2. 發現舷緣板上的交叉繫船柱彎曲。未檢查焊接處的裂紋。
- 10 3. 底部的 5 個欄杆支柱遭到擊毀（可能船隻已重新焊接）。
- 11 4. 5 個頂板橫向加固物出現彎曲。
- 12 5. 在船尾甲板的凹區範圍內，即 2600× 1000 毫米的表面積上
- 13 ，發現略有變形。
- 14 6. 機艙內的第 16-19 機架和第 20 網架已經變形。
- 15 7. 在左舷艙底板 2300× 2300 毫米的表面積上，留下大約 120
- 16 毫米的毀損。
- 17 8. 發現左舷縱樑板的第 16-20 骨架彎曲。
- 18 9. 機艙底部平台支撐板的第 16-20 支架被往上推，導致位於
- 19 該區域的設備無法直立。
- 20 10. 發現位於船尾甲板下方和左舷開口前方的周圍，以及第 2
- 21 和第 1 支架間的懸垂船尾板毀損與彎曲。
- 22 11. 發現左舷的穿入電纜略為彎曲。

23 【敘述】

24 本公司對船長的陳述沒有疑問，但是，我們認為細節不足，
25 將會導致我們無法確切辨認導致發生事故的主要原因…船長
26 是否無法保持有效的注意力，其他船員應協助落實監視任務
27 ，直到船長恢復全神貫注，保持注意為止。工作甲板在夜間
28 需要良好的照明是無庸置疑的事。不過，工作燈必須小心放
29 置或保護，以使其他船隻可以分辨航行燈」等語。

30 由該報告內容可知，系爭船舶遭安盛號碰撞處位於其左舷，
31 且系爭船舶之船長因該船經 8 月餘始進港而無法在海上檢查

01 碰撞區域及受損程度，惟該船並未因碰撞而出現進水或航行
02 阻礙之情形。嗣系爭船舶進港停泊時，檢驗人員檢查後，發
03 現系爭船舶之左舷區受損區域極大，毀損範圍如上所載，並
04 認系爭船舶之船長是否保持有效之注意力，暨該船之甲板夜
05 間配置之照明工作燈是否妥適放置及保護等節，尚有不
06 明，對系爭船舶就系爭事故之發生有無過失及兩造對系爭事
07 故發生之責任比例，均未能具體辨明或確認。

08 (三)按碰撞之各船舶有共同過失時，各依其過失程度之比例負其
09 責任，不能判定其過失之輕重時，各方平均負其責任，海商
10 法第97條第1項定有明文。查，被上訴人於系爭事故發生後
11 即已認知其就安盛號之過失應負賠償責任，且迄至108年10
12 月間仍允由安盛號之P & I與上訴人洽談賠償金額；而上開
13 調查報告就系爭船舶船長所述安盛號之過失情節，固予肯認
14 ，惟該調查報告未能就系爭船舶關於系爭事故並無過失或兩
15 造過失責任之比例辨明確認，俱如前述。綜此，堪認本件碰
16 撞之發生系爭船舶及安盛號均有過失，且為系爭船舶受損之
17 共同原因，然無事證可資判定其等過失之輕重，依前引規定
18 ，自應由兩造平均負其責任。

19 (四)關於系爭船舶因碰撞所受損害，業據上訴人提出支出明細表
20 及單據為證（見原審卷第67至141頁）。稽之該支出明細表
21 所列者，其中鄭君惠之擔保函（美金30元，原審卷第100頁
22 ）、碼頭出入準證（美金5元，原審卷第104頁）、機票及
23 改期費（新台幣4萬4,200元、2,800元，見原審卷第130
24 、131頁），因其為系爭船舶所有人洪瑞宏之配偶（上開單
25 據註明洪瑞宏為船舶所有人，鄭君惠為其配偶，見原審卷第
26 104頁），而上訴人未說明其有至模里西斯一同參與系爭船
27 舶修繕事宜之必要性，故此部分費用，不應准許（至107年
28 2月3日、同年月8日之交通費用模里西斯盧比幣3,000、
29 1,600元，因係與技師同搭一艘船舶及與船舶所有人同乘一
30 輛接駁車，該費用非按人數計算，此部分仍准許之）。次者
31 ，上開支出明細表所載郭自立計程車資、舢舨費及電話儲值

模里西斯盧比幣4萬3,050元、技師車資舢舨費、帶零件機
場罰款模里西斯盧比幣2萬8,650元、伙食費模里西斯盧比
幣29萬5,800元、9,000元、3萬0,300元等部分，未據上
訴人提出任何單據，亦難准許。再者，「整修營業損失估算
」新台幣609萬1,830元、「停止作業營業損失估算」新台
幣53萬7,514元部分，上訴人雖主張前者為系爭船舶在模里
西斯進行整修期間無法營業之損害，後者為系爭船舶於碰撞
後在公海上進行簡易檢查及整修期間，無法進行捕魚作業之
損害云云，惟上訴人就此並未提出任何單據可供查核，亦未
提出其於該修繕期間，依原定計畫可得預期營業利益之相關
佐證（見本院卷第259頁），故此部分尚難准許。至其餘項
目，為系爭船舶所有人及船舶修繕技師之交通費用、入關相
關費用、修繕機具費用、衛星電話費用等，核屬系爭船舶修
繕所必要之支出，自應准許。經計算，系爭船舶之損害金額
為模里西斯盧比幣47萬5,483.05元、美金4萬0,840.94元、
新台幣121萬0,445元，以上訴人起訴時即109年2月6日
（見原審審海商卷第9頁）各幣別之美金匯率為計（1美金
＝新台幣30.305元；1美金＝模里西斯盧比幣36.75元；歷
史匯率表見本院卷第263、266頁），合計美金93,756元（
計算式：新台幣1,210,445 ÷ 30.305＝美金39,942；模里西
斯盧比幣475,483.05 ÷ 36.75＝美金12,938；39,942+12,93
8+40,840.94＝93,720.94元，元以下四捨五入，下同）。
再依前開規定，由兩造平均分擔過失責任，本件上訴人得請
求被上訴人賠償金額為美金4萬6,861元（93,721 ÷ 2＝46
,861）。

八、綜上所述，兩造就系爭事故並未成立和解契約，上訴人之侵
權損害賠償請求權尚未罹於消滅時效，而兩造就系爭事故之
發生均有過失，惟其等之過失輕重不明，應平均負其責任。
從而，上訴人依海商法第97條、侵權行為之法律關係，請求
被上訴人給付美金4萬6,861元及自起訴狀繕本送達之翌日
即109年4月8日（見原審審海商卷第31頁）起至清償日止

，按週年利率5%計算之利息部分，為有理由，應予准許。
逾此所為請求，為無理由，應予駁回。原審就上開應准許部
分，為上訴人敗訴之判決，尚有未洽，上訴意旨指摘原判決
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。至上訴人之請求不應准許部分，原
判決為上訴人敗訴之判決，並駁回其假執行之聲請，經核於
法並無不合，上訴意旨求予廢棄改判，為無理由，應駁回其
上訴。本件命為給付部分未逾民事訴訟法第466條所定上訴
第三審金額之下限，經本院判決後即確定，故就此部分無論
知假執行之必要，原判決駁回此部分假執行之聲請，結論尚
無不同，故不併廢棄。

九、本件事證已明，兩造其餘攻擊防禦方法及所提證據，均不足
影響本判決結果，爰不逐一論列，附此敘明。

十、據上論結：本件上訴為一部有理由，一部無理由，判決如主
文。

中 華 民 國 110 年 7 月 21 日

民事第四庭

審判長法官甯馨

法官羅培毓

法官何悅芳

以上正本證明與原本無異。

本件不得上訴。

中 華 民 國 110 年 7 月 21 日

書記官戴育婷