

# 臺灣高雄地方法院民事裁定

102年度海商字第7號

原告 陽明海運股份有限公司

法定代理人 謝志堅

訴訟代理人 林昇格律師

複代理人 李志成律師

被告 海洋委員會海巡署艦隊分署

法定代理人 謝慶欽

訴訟代理人 蔣瑞琴律師

林靜歆律師

上列當事人間請求損害賠償（船舶碰撞）事件，本院於民國108年3月7日言詞辯論終結，裁定如下：

## 主 文

原告之訴及假執行之聲請均駁回。

訴訟費用由原告負擔。

## 事實及理由

一、原告公司之法定代理人原為盧峯海，嗣於本院繫屬中變更為謝志堅，有卷附變更登記表可參（卷(六)頁42），業據謝志堅具狀聲明承受訴訟（卷(六)頁38）。又被告於被訴時之名稱為「行政院海岸巡防署海洋巡防總局」，法定代理人本為林福安，後於107年4月28日改制更名為「海洋委員會海巡署艦隊分署」，法定代理人變更為謝慶欽，亦據謝慶欽具狀聲明承受訴訟（卷(五)頁243）。先予敘明。

二、原告主張：訴外人ALL OCEANS TRANSPORTATION INC.,（即全洋海運股份有限公司，下稱全洋公司）登記所有之賴比瑞亞籍貨櫃船M/V Y.M. CYPRESS（下稱柏明輪，交由原告營運）於民國100年5月12日凌晨4時48分許，航行在臺南國聖港外約6海浬之海域，詎於同日4時55分至56分許，柏明輪當值大副張穎發現登記為被告所有舷號CG-126艦艇（下稱臺南艦，值勤船員為訴外人柳錦良、胡志坤），在相距不到2海浬且無預警下，突然大幅度右轉向（臺南艦之舷燈突由綠色變紅色），復未依國際海上避碰規則第8條(a)及(b)規

01 定，本應持續及堅定的右轉，卻加速欲穿越柏明輪之船艙，  
02 致柏明輪遭臺南艦碰撞，受有嚴重毀損（下稱系爭碰撞事故  
03 ）。系爭碰撞事故中，訴外人江東興為臺南艦艦長未善盡督  
04 導責任，竟同意尚未取得船員適任證書之柳錦良單獨值勤，  
05 另被告僱用不適任之船員當值駕駛致臺南艦不適航，均有過  
06 失。柏明輪因系爭碰撞事故受有支出暫時性維修費用美金（  
07 下同）24,084.26 元、永久性維修費用296,646.50元、公證  
08 費用20,590元、營業損失403,446 元，共計744,766.76元。  
09 又原告已受讓全洋公司對被告之損害賠償債權，並已對被告  
10 為債權讓與之通知，爰依海商法第96、97條規定，提起本件  
11 訴訟等情。並聲明求為命被告應給付原告744,766.76元，及  
12 自起訴狀送達之翌日起至清償日止，按週年利率5%計算之利  
13 息；暨願供擔保請准宣告假執行之判決。

14 三、被告則以：臺南艦為公務船，其艦長及其當值值勤人員均為  
15 公務員，系爭碰撞事故發生之際，正執行巡航任務，因其船  
16 員操船過失所致碰撞，致全洋公司之柏明輪受損，應依國家  
17 賠償法第2條第2項、第9條第1項、第10、11條及其施行  
18 細則第26條規定，應先以書面向賠償義務機關請求協議，協  
19 議不成，始得起訴。原告或其代位求償之全洋公司，就本件  
20 訴訟請求，並未於起訴前向原告請求協議，本不得起訴，縱  
21 認其嗣後追加國家賠償法第2條第2項規定為請求權基礎，  
22 亦無從補正，且罹於2年時效，被告拒絕賠償。原告所援海  
23 商法第96、97條為各船舶應如何分擔碰撞損害賠償責任之規  
24 定，不得為損害賠償之請求權基礎。全洋公司於系爭碰撞事  
25 故未受損害或喪失利益，原告所提付款單證，均係以其本身  
26 名義與第三人交易所得，全洋公司未予清償，原告無從受讓  
27 全洋公司對被告損害賠償債權，且原告並未證明支付全洋公  
28 司Time Charterparty之hire，難認全洋公司於柏明輪修復  
29 時有何hire或支付船員薪資之營業損失，原告亦無受讓債權  
30 之可能。經安生理算檢定有限公司鑑定柏明輪損害，已算定  
31 實際合理營運損失，再扣減折舊與全洋公司自修項目，原告

顯然高估損害賠償金額。國立臺灣海洋大學（下稱海大）鑑定意見所認之過失責任比例，其鑑定過程及依據甚多錯誤、疏漏，結論實不足採，亦不可拘束本院判斷。縱認被告須賠償損害，被告亦得以臺南艦修繕期間配置船員薪資支出及臺南艦無法執行勤務作業損失為抵銷抗辯等語，資為抗辯。並聲明：駁回原告之訴；如受不利判決，願供擔保請准宣告免為假執行。

#### 四、兩造間不爭執事項及爭點：

##### （一）不爭執事項：

1. 臺南艦與柏明輪於100年5月12日凌晨4時48分許，在臺南國聖港外約6海浬之海域發生系爭碰撞事故；當時天氣良好，能見度尚可（約10浬），系爭碰撞事故之發生，可排除天氣、能見度等因素。
2. 被告為公務船臺南艦之所有人，因系爭碰撞事故而受有損害（左舷直升機甲板、裝設其左舷之救生艇、左推進器之主軸及減速機等設施），訴外人台灣產物保險股份有限公司（下稱台產公司）依保單賠付並支付損害修復費用新臺幣226,337,730元完畢，於給付範圍內取得被告之權利。
3. 臺南艦之艦長為江東興，系爭碰撞事故發生前，當值航行員柳錦良執勤時間為當日凌晨3時0分至5時0分，當時正與另一航行員胡志坤進行交接，並於4時54分許完成交接。柳錦良當時未領有船員適任證書。
4. 訴外人林逸熙、張穎分別為柏明輪之船長及大副，系爭碰撞事故發生時，張穎為柏明輪當值船員，受林逸熙指揮監督。全洋公司為柏明輪登記註冊之船舶所有人，並與林逸熙、張穎簽立僱傭契約，而受全洋公司之僱用。原告為柏明輪之經理人及營運人，依原告與全洋公司間所簽立之Time Charterparty，船長及大副之主要薪資係由全洋公司發給，加班費則由陽明公司支付。全洋公司為原告之關係企業，廣義而言，柏明輪為原告集團下所屬船舶，其外觀上之「YM」等字樣即象徵原告集團。

- 01 5. 臺南艦於西元2010年建造完成，總長99公尺、總噸位2,46  
02 2、載重噸565噸，吃水深度3.8公尺，使用年限8年；  
03 柏明輪於西元2001年3月建造完成，總長275公尺、總噸  
04 位64,254、載重噸68,303噸，吃水深度12.02公尺，使用  
05 年限18年。
- 06 6. 臺南艦之修理期間為100年5月12日至101年7月20日。
- 07 7. 柏明輪暫時性維修期間為100年5月12日起至5月14（或  
08 15日）日止共49小時。柏明輪永久性維修期間為101年5  
09 月6日起至5月28日止共23日。
- 10 8. 關於臺南艦未作業損失及折舊部分之損失，非屬台產公司  
11 承保範圍內。
- 12 9. 臺南艦於系爭碰撞事故受有損害（左舷直升機甲板、裝設  
13 其左舷之救生艇、左推進器之主軸及減速機等設施）。
- 14 10. 系爭碰撞事故發生時，臺南艦上駕駛臺之當值航行員有柳  
15 錦良、胡志坤，艦長則為江東興，其3人係執行職務行使  
16 公權力。系爭碰撞事故發生後，全洋公司或原告均未於2  
17 年間以被告為賠償義務機關，請求進行協議賠償損害。
- 18 11. 被告對原告所提出下列文書之形式真正不爭執（卷(一)頁21  
19 3、247、卷(五)頁32、卷(六)頁131背面）：
- 20 (1) 原證2之2至5柏明輪暫時性修理、永久性修理各項費  
21 用明細及支出證明文件（卷(一)頁118至148），中譯本  
22 （卷(一)頁239至244）。
- 23 (2) 原證3之1至8柏明輪「船舶每日成本彙總表」中各項  
24 目之詳細說明（卷(一)頁220至231）。
- 25 (3) 原證6債權讓與證明書（卷(一)頁244背面）。
- 26 (4) 原證8柏明輪基隆港船艙海損修理工作報告（卷(二)頁24  
27 至30）。
- 28 (5) 原證9之1至3協和海事保險公證人有限公司出具請款  
29 單（卷(二)頁181至183）。
- 30 (6) 原證14海歷企業有限公司INVOICE、原證15MAERSK  
31 BROKER於西元2011年7月1日刊登之「貨櫃市場／每周

報導 ( Container Market-Weekly Report ) ( 卷(五)頁 18  
背面至 20 ) 。

(7) 原證 17 花旗 ( 台灣 ) 商業銀行支出證明文件 ( 卷(六)頁  
140 ) 。

12. 原告對被告所提出下列文書之形式真正不爭執 ( 卷(四)頁  
183 、卷(五)頁 7 、183 背面、卷(六)頁 52 ) ：

(1) 被證 8 柏明輪「集團船舶每日成本彙總表」 ( 卷(三)頁  
197 ) 。

(2) 被證 9 LLOYD'S LIST LAW REPORT 第 25 卷第 6 冊頁 173  
至 179 及中文節譯本 ( 卷(三)頁 198 至 206 、卷(六)頁 88 至  
96 ) ；被證 10 LLOYD'S LIST LAW REPORT 第 44 卷第 11 冊  
頁 381 至 383 及被證 10-1 其中文節譯文 ( 卷(三)頁 207 至  
209 、卷(四)頁 136 至 138 、卷(六)頁 97 至 102 ) 。

(3) 被證 11 經濟部投資業務處固定資產耐用年數表 ( 卷(三)頁  
210 、卷(六)頁 103 ) ；被證 12 財政部發布固定資產剩  
餘年數之換算及新表適用補充規定 ( 卷(三)頁 211 至 213  
、卷(六)頁 104 至 106 ) 。

(4) 被證 13 臺南艦之船舶國籍證書 ( 卷(三)頁 214 ) 。

(5) 被證 14、16 臺南艦之海損修理契約 ( 卷(四)頁 139 至 140  
、144 至 180 ) 。

(6) 被證 17 被告自行支付修理費用之付款憑證 3 紙 ( 卷  
(四)頁 186 至 187 ) 。

(7) 被證 18 原告公司工務部簽呈 ( 卷(四)頁 219 至 220 ) ；被  
證 19 原告柏明輪基隆港船艙海損修理工作報告 ( 卷(四)頁  
221 至 223 ) ；被證 20 和豐海事工程有限公司水下作業  
請款單 ( 卷(四)頁 224 ) 。

(8) 被證 21 海大分析報告、被證 22 KENNETH C. McGUFFIE 所  
著 The Law of Collision at Sea 第 467 至 468 頁節本  
及譯文、被證 23 司玉琢、吳兆麟編著船舶碰撞法第 362  
至 363 、371 至 372 、452 至 455 頁、被證 24 游健榮評  
析報告、被證 25 協和海事保險公證人有限公司 SURVEY

REPORT、被證26柏明輪船長海事報告、被證27郭香成分析報告、被證28臺南艦艦長海事報告、被證29海大102年8月20日函暨意見陳述會議紀錄及補充意見、被證30臺灣高等法院高雄分院105年度海商上更(一)字第1號(下稱105海商上更一)106年4月24日準備程序筆錄、被證31交通部航港局106年3月6日航務字第1061610083號函、被證32避碰雷達操作原理及功效說明(卷(七)被告106年11月17日答辯狀(五)狀頁108至346)。

(9)被證37柳錦良二等船副考試院考試及格證書、操作級雷達及ARPA、進階滅火、人員求生技能、基礎急救、防火及基礎滅火、人員安全及社會責任、救生艇筏及救難艇操縱訓練合格證書、實習生資格及經歷證明(卷(六)頁15至20)。

(二) 爭點：

1. 本件訴訟有無國家賠償法相關規定之適用？
2. 海商法96、97條規定是否為獨立之請求權基礎？
3. 全洋海運公司於本件船舶碰撞事故中是否受有損害或喪失利益？原告受讓全洋海運公司損害賠償請求權之項目及金額各為若干？原告有無自己因本件船舶碰撞事故而受有損害或喪失利益？
4. 本件船舶碰撞事故中，柏明輪與臺南艦應分擔之過失責任比例？
5. 被告是否得以臺南艦營運損失為抗辯請求及抵銷抗辯？

五、國際民事裁判管轄暨內國土地管轄：

(一)按民事事件具有外國之人、地、事、物、船舶等涉外成分，為涉外民事事件，內國法院應依內國法之規定或概念決定爭執法律關係之性質(定性)後，以確定內國對訟爭事件有國際民事裁判管轄，始得受理。而國際民事裁判管轄乃訴訟提起之程序要件，國際民事裁判管轄之有無，實為法院於言詞辯論期日前，應依職權調查事項；法院受理涉外民事事件審核有無國際民事裁判管轄時，除應審酌個案之原因事實及為

訴訟標的法律關係外，尚應就該個案所涉及之國際民事訴訟利益與特定國家（法域）關連性等為綜合考量，並參酌內國民事訴訟管轄之規定及國際民事裁判管轄規則之法理，基於當事人間之實質公平、審判之適正、程序之迅速經濟等程序保障概念，為判斷之基礎。除有明顯違背當事人間之實質公平、裁判之適正、程序之迅速經濟等特別情事者，應否定我國法院就該涉外民事事件之國際民事裁判管轄外，原則上應認我國法院有該個案之國際民事裁判管轄。

(二)經查：據原告主張之上開原因事實及為訴訟標的法律關係以觀，原告集團之全洋公司（賴比瑞亞公司法人）所有柏明輪為賴比瑞亞國籍 卷(一)頁178、101年度海商字第6號（下稱101海商6）卷(一)頁34至35V，臺南艦則為我國籍的公務船（船籍港為高雄，101海商6卷(一)頁14），系爭碰撞事故發生在臺南國聖港外6海浬之我國領海基線向陸一面之內水（105海商上更一卷(一)頁131背面、卷(二)頁181），是原告依債權讓與、船舶碰撞等法律關係，訴請賠償損害，經核本件為訴訟標的法律關係涉及外國人、船舶等涉外成分之船舶碰撞侵權行為法律關係。

(三)涉外船舶碰撞侵權行為法律關係之國際民事裁判管轄，如當事人未明示合意定管轄法院，概以船舶碰撞事故發生地、加害船舶之船籍港或被扣押地、受害船舶最初到達地或被告普通審判籍等法院有國際民事裁判管轄。系爭碰撞事故既發生在我國內水，被告為我國公務機關，原告主張之加害船舶臺南艦亦為我國籍公務船，是原告向我國法院提起本件訴訟，核無明顯違背當事人間之實質公平、裁判之適正、程序之迅速經濟等特別情事，且兩造對此並無爭執（我國法院自有本件之國際民事裁判管轄甚明。

(四)查臺南艦之船籍港為高雄，高雄港亦為其於系爭碰撞事故發生之最初到達地（卷(五)頁209之被告107年5月10日爭點整理暨表示意見狀第1頁及卷(六)頁55之原告107年9月6日準備(四)狀第2頁），且兩造均同意本院有管轄權（卷(二)頁150

01 )，本院有本件之內國土地管轄至明。

02 六、準據法：

03 (一)按關於由侵權行為而生之債，依侵權行為地法。但另有關係  
04 最切之法律者，依該法律，為涉外民事法律適用法第25條所  
05 明定。查原告主張上開原因事實及其為訴訟標的法律關係，  
06 系爭碰撞事故發生在我國內水，臺南艦為我國籍公務船，我  
07 國法律自為系爭碰撞事故關係最切之法律，則本件船舶碰撞  
08 侵權行為法律關係之準據法，即指向我國法。

09 (二)至兩造同意依海商法第94條規定，以我國法為實體審理之依  
10 據，不再選擇準據法（卷二頁151）乙節，查海商法第94條  
11 係規定：「船舶之碰撞，不論發生於何地，皆依本章之規定  
12 處理之。」可知其保障航行安全及強調海商法為民法特別法  
13 等政策性考量之立法原意，基於海商暨海事法律領域之獨特  
14 性及沿革發展之趨勢，海商法第94條規定允宜可作為即刻適  
15 用法則強制性適用之立法。準此以言，益徵本件船舶碰撞法  
16 律關係，應依海商法船舶碰撞章及我國其他法律之規定（海  
17 商法第94條、第5條參照）。

18 七、本件訴訟有無國家賠償法相關規定之適用？

19 (一)按公務員於執行職務行使公權力時，因過失不法侵害人民權  
20 利者，國家應負損害賠償責任；國家損害賠償，除依國家賠  
21 償法規定外，適用民法規定，為國家賠償法第2條第2項前  
22 段、第5條規定甚明。民事，法律所未規定者，依習慣；無  
23 習慣者，依法理；海商事件，依海商法之規定，海商法無規  
24 定者，適用其他法律之規定；專用於公務之船舶因碰撞，適  
25 用海商法之規定，為民法第1條、海商法第5條及第3條第  
26 3款分別定有明文。我國係採民商合一制度，故國家損害賠  
27 償，本質上屬於公法上侵權行為概念，應以民法及其特別法  
28 為國家賠償法之補充法，俾補足國家賠償法在實體上得以完  
29 整無缺，並免重複。是以，公務員於駕駛公務船執行職務行  
30 使公權力時，因過失致與其他船舶發生碰撞事故，不法侵害  
31 人民權利，除國家（賠償義務機關）應依國家賠償法第2條

第2項前段規定負代位損害賠償責任，復因船舶碰撞事故為海商事件，海上航行有其技術性及專業性，且碰撞原因複雜具多樣性，尚應以民法及海商法相關規定補充之，惟請求權人不得另依民法第186條第1項後段規定，請求有過失之公務員賠償損害。

(二)本件原告係主張其經營管理其集團下全洋公司所有之全貨櫃船柏明輪，遭被告所有之公務船臺南艦碰撞受損，而系爭碰撞事故發生時，臺南艦駕駛臺之當值航行員即被告所屬公務員柳錦良、胡志坤及艦長江東興為執行海上巡航職務行使公權力等情（107年5月10日言詞辯論筆錄第3頁，卷(五)頁208），為被告不爭執，益徵本件原告因系爭碰撞事故所致之損害賠償，應依國家賠償法第2條第2項前段規定，請求賠償義務機關即被告賠償其損害。

(三)按原告之訴，起訴不合程式或不備其他要件者，法院應以裁定駁回之，民事訴訟法第249條第1項第6款定有明文。又依國家賠償法請求損害賠償，應先以書面向賠償義務機關請求之。賠償義務機關對於前項請求，應即與請求權人協議。賠償義務機關自請求權人提出請求之日起，逾30日不開始協議，或自開始協議之日起60日協議不成立時，請求權人得提起損害賠償之訴，此觀諸國家賠償法第10條第1項、第11條第1項前段規定自明。是「協議」為訴請國家賠償之先行程序，違反者，其訴即難認為合法。依國家賠償法請求損害賠償時，應先以書面向賠償義務機關請求，並於起訴時提出該機關逾期不協議、協議不成立或拒絕賠償之證明文件，此為訴權存在必備之要件（國家賠償法第10條第1項及其施行細則第37條參照），並為法院應依職權調查之事項。苟原告未先以書面向賠償義務機關請求，或未具備國家賠償法第11條第1項前段所定情形，遽提起國家賠償訴訟，其起訴即不備要件而非合法，法院依民事訴訟法第249條第1項第6款規定，應以裁定駁回之。

(四)系爭碰撞事故發生後，全洋公司或原告均未於2年內以被告

01 為賠償義務機關，請求進行協議賠償損害，亦為兩造所不爭  
02 (107年5月10日言詞辯論筆錄第3頁，卷(五)頁208)。是  
03 以，依國家賠償法第9條第1項、第3項、第10條第1項、  
04 第11條第1項前項及其施行細則第37條規定，全洋公司或原  
05 告應先以書面向賠償義務機關即被告請求損害賠償，俟被告  
06 拒絕賠償，或自提起請求之日起逾30日不開始協議，或自開  
07 始協議之日起逾60日協亦不成立時，原告始得提起損害賠償  
08 之訴。全洋公司或原告於系爭碰撞事故發生後，既未先以書  
09 面向被告請求進行協議賠償損害，兀自提起本件損害賠償之  
10 訴，揆諸前揭說明，其起訴程式於法自有未合。

11 (五)縱認本件業經兩造實質言詞辯論並調查若干證據，惟被告辯  
12 以本件訴訟程序不合法，受害人未先以書面向賠償義務機關  
13 請求協議賠償前，不得逕行起訴等語，殊難謂兩造業已實質  
14 言詞辯論及調查證據，即得治癒原告起訴程序之瑕疵，否則  
15 國家損害賠償之請求權人率以起訴方式為請求，再認受請求  
16 機關於訴訟中抗辯拒絕之表示，用以補正起訴程式不備，無  
17 異架空國家賠償法第10條第1項之規範目的。矧以，系爭碰  
18 撞事故發生已近8年，被告亦為時效期間屆滿，拒絕賠償之  
19 抗辯。

20 (六)原告雖主張：其固可依國家賠償法第5、6條規定，選擇向  
21 公務船臺南艦之所有權人即被告請求國家賠償，亦得依民法  
22 第186條規定，以公務員柳錦良等船員，請求被告賠償其損  
23 害，屬請求權競合情形，但其係援引海商法第96、97條為本  
24 件損害賠償之請求權基礎，依海商法第3條規定，系爭碰撞  
25 事故應適用海商法「船舶碰撞」章規定云云。惟本件訴訟應  
26 依國家賠償法第2條第2項前段規定，請求賠償義務機關即  
27 被告賠償損害，尚應以民法及海商法相關規定為補充法，不  
28 得依民法第186條第1項後段規定，請求有過失之公務員賠  
29 償損害，已如前述，且海商法並非國家損害賠償之特別法（  
30 國家賠償法第6條參照），自無捨國家賠償法而僅適用海商  
31 法之理。是原告此部分主張並遽依海商法第96、97條規定提

起本件訴訟云云，要無可採。

八、職是之故，系爭碰撞事故為被告所屬公務員於駕駛被告所有公務船臺南艦執行海上巡航職務行使公權力時，因過失碰撞不法侵害原告經營管理其集團下全洋公司所有柏明輪致受有損害，原告未應以書面向賠償義務機關即被告請求，即提起本件損害賠償訴訟，起訴不備要件，其訴應非合法，應予駁回。準此以言，兩造間其餘關於「海商法96、97條規定是否為獨立之請求權基礎？」「全洋海運公司於本件船舶碰撞事故中是否受有損害或喪失利益？原告受讓全洋海運公司損害賠償請求權之項目及金額各為若干？原告有無自己因本件船舶碰撞事故而受有損害或喪失利益？」「本件船舶碰撞事故中，柏明輪與臺南艦應分擔之過失責任比例？」「被告是否得以臺南艦營運損失為抗辯請求及抵銷抗辯？」等爭點，庶無再予審酌之必要。

九、綜上所述，原告之訴為不合法，且無從命其補正，依民事訴訟法第249條第1項第6款規定，應予駁回。原告之訴既經駁回，其假執行之聲請即失所附麗，應併予駁回之。

據上論結，本件原告之訴為不合法，依民事訴訟法第249條第1項第6款、第78條，裁定如主文。

中 華 民 國 108 年 3 月 29 日  
民 事 第 一 庭 法 官 劉 定 安

以上正本證明與原本無異。

如不服本裁定應於送達後10日內向本院提出抗告狀，並繳納裁判費新臺幣1,000元。

中 華 民 國 108 年 4 月 1 日  
書 記 官 張 家 瑜