臺灣高雄地方法院民事判決

108年度國字第13號

原　　告　林大樹
訴訟代理人　林石猛律師
　　蘇姵禎律師
被　　告　海洋委員會海巡署南部分署
法定代理人　許靜芝
訴訟代理人　王森榮律師
　　賴柏宏律師
複　代理人　黃柏雅律師
被　　告　臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司
法定代理人　張國明
訴訟代理人　王伊忱律師
　　王恒正律師

上列當事人間請求國家賠償事件，本院於民國109 年4 月13日言詞辯論終結，判決如下：

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

壹、程序部分：

一、按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；賠償義務機關拒絕賠償，或自提出請求之日起逾30日不開始協議，或自開始協議之日起逾60日協議不成立時，請求權人得提起損害賠償之訴，國家賠償法第10條、第11條第1項分別定有明文。查原告於本件起訴前已以書面向被告海洋委員會海巡署南部分署（下稱海巡南部分署）、被告臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司（下稱高雄港務分公司）提出國家賠償請求，經海巡南部分署於民國108 年3 月28日以南署督字第10800026654號函、高雄港務分公司於同日以高港航管字第10831012460號函拒絕原告國家賠償之請求（審國卷

第27至34頁），是不論高雄港務分公司本件實體上有無國家賠償法適用，原告對被告提起本件國家賠償訴訟前，程序上業已履行國家賠償法第10條、第11條規定之書面協議先行程序，合先敘明。

二、海巡南部分署、高雄港務分公司之法定代理人原分別為滕永俊、陳劭良，嗣各變更為許靜芝、張國明，並經許靜芝、張國明具狀聲明承受訴訟，有聲明承受訴訟狀、臺灣高雄港務股份有限公司派令附卷可參（審國卷第153至154頁，國字卷第41至45頁），核無不合，應予准許。

貳、實體部分：

一、原告主張：

㈠緣訴外人郭四農所駕駛之漁舢港外997號漁船（下稱997號漁船）於107年7月1日上午故障失去動力，原告遂駕駛金泰隆號船舶（下稱系爭船舶）支援拖回高雄港港內，然兩船於同日下午1時40分至2時許進入港口時，系爭船舶亦失去動力，乃停泊於一港口南堤內，原告隨即向海巡南部分署之旗后安檢所請求協助，不久見友泰壹號雜貨輪船（下稱友泰壹號）欲進港，原告即要求旗后安檢所通知高雄港務分公司負責之塔台，告知友泰壹號不要轉舵避免碰撞系爭船舶。詎旗后安檢所接獲原告通報後，疏未告知塔台，同時塔台亦未能注意港內船舶通行航道之交通安全，致使友泰壹號轉舵而撞擊系爭船舶（下稱系爭事故），原告因而落海受有鹽水溺水併急性肺水腫與缺氧腦病變併失憶症及恐慌症（下稱系爭傷害）。原告前依國家賠償法第9條第1項、第10條等規定向被告請求損害賠償，惟被告均拒絕賠償。

㈡海巡南部分署依海洋委員會海巡署組織法第1條、海岸巡防法第1條、第3條第1項第7款及海洋委員會海巡署各地區分署組織準則第2條第2款等規定，掌理海上交通秩序管制、海事安全維護之執行，而其所屬旗后安檢所接獲原告通知船隻故障後，基於其反覆依循之海岸巡防機關執行海上救難作業程序（下稱海上救難作業程序）執行救難勤務，所產生

之行政自我拘束，自有依海上救難作業程序第27點第1、2款規定通報當地海岸電台、漁業電台轉知附近過往船隻及作業漁船注意航行安全，並通報航政主管機關發布航行布告之公法上義務，且因涉及人民生命、財產權等重要法益，旗后安檢所並無不予通報之裁量權限，惟旗后安檢所接獲通知後卻怠於通報，進而肇生系爭事故，縱無故意亦有應注意而未注意之過失，是海巡南部分署依國家賠償法第2條第2項後段應負國家賠償責任。

㈡又高雄港務分公司依商港法第15條第1、2項、國營港務股份有限公司設置條例（下稱港務公司設置條例）第2條第1、2款、高雄港水域船舶交通服務作業指南（下稱交通服務作業指南）第21點、第33點等規定，負責船舶動態資料、船舶航行、泊港管理，如發現船隻航行、停泊有礙港區安全，或有發生急迫危險之虞者，得予以指導，令其改向或移泊，足徵其有注意港內船隻航向、航道交通安全之義務，且其就維護港區秩序與安全、提供港務服務之職責享有優勢地位，對港區內業者有管理權限，乃立於國家地位行使統治權之行為，則○○○區○○○○○路線、泊港之管理，當屬公權力之行使，而本件事涉人民生命、財產權等重要法益，高雄港務分公司卻因疏忽未注意航道內船隻航行方向及停泊位置，造成系爭事故，是高雄港務分公司應為其過失未執行職務行使公權力之行為，依國家賠償法第2條第2項後段負國家賠償責任。又船舶交通服務系統（Vessel Traffic Service，下稱VTS系統）及塔台由高雄港務分公司經營，其未設置可觀測小目標漁船之設備以監測小目標漁船進港時動態，因此無法及時通知友泰壹號注意航行安全而肇生系爭事故，依國家賠償法第3條第1項規定，高雄港務分公司應負無過失之損害賠償責任。退步言之，縱認高雄港務分公○○○區○○○○○路線、泊港之管理非屬行使公權力之行為，不適用國家賠償法，惟因其提供一定港務服務，基於侵權行為法旨在防範危險之原則，對於其管領能力範圍內之營業海域及周遭

海域之相關安全，自負有避免危險發生之社會活動安全注意義務，當其發現船隻航向異常或船隻停泊有安全疑慮時，即應通知相關船隻以降低或避免危險發生之可能性，詎其未為此應盡之義務，高雄港務分公司亦應依民法第184 條第1 項前段、第2 項規定負損害賠償責任。

㈣另海巡南部分署、高雄港務分公司間雖依法規而有不同之法律義務及職務範圍，惟其等怠於執行職務之行為，均屬原告受有損害之共同原因，被告乃系爭事故之共同侵權行為人；縱認高雄港務分公司所為非涉公權力之行為，國家機關亦有與一般人民成立共同侵權之可能，故被告自應依民法第185 條第1 項規定連帶負賠償責任。再者，系爭船舶因系爭事故全毀，原告自得請求被告依系爭船舶之價值賠償新臺幣（下同）140 萬元，且原告因系爭事故支出醫療費用9,664 元、受有6 個月無法工作之薪資損失13萬2,000 元（計算式：基本工資月薪2 萬2,000 元x 6 ＝13萬2,000 元），並請求被告賠償精神慰撫金100 萬元。從而，被告應連帶賠償原告254 萬1,664 元。

㈤為此，爰依國家賠償法第2 條第2 項後段、第3 條第1 項、民法第184 條第1 項前段、第2 項、第185 條第1 項、第193 條第1 項、第195 條第1 項等規定，提起本件訴訟，並聲明：㈠被告應連帶給付原告254 萬1,664 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；㈡願以現金或同額之金融機構可轉讓定期存單供擔保，請准宣告假執行。

二、被告部分：

㈠海巡南部分署辯稱：海巡南部分署雖係執行海上救難之國家機關，然就本件高雄港內船隻航行海域，僅有須配合高雄港區主管機關執行海難救護之義務。而海巡南部分署所屬旗后安檢所之值班人員於107 年7 月1 日下午1 時44分許接獲原告來電表示：系爭船舶與997 號漁船均失去動力，漂流在一港口南堤內航道口，請求旗后安檢所能否協請高雄港務警察

（下稱港警）前往協助載原告船員返港，並另開一船自行前往拖帶上開船舶等語，值班人員旋於同日下午1 時52分許致電港警，惟當時值班警員回覆：因非緊急救難事件，故無法協助前往救援等語，旗后安檢所值班人員即回報主管並通報第七巡防區，後於同日下午1 時54分致電原告告知上情，原告則表示：將自行聯絡認識的漁民幫忙載回，請安檢所協助幫忙詢問，且目前有1 艘貨輪即將進港，怕有安全上疑慮等語。其後，旗后安檢所之值班人員於同日下午2 時4 分許將上情通報高雄港第一港口塔台管制員，請其通知航行船舶留意，惟塔台表示系爭事故業已發生，旗后安檢所之值班人員旋於同日下午2 時7 分許通報港警並請其派員協助處理，並啟動救援機制，出動巡緝艇前往救援，難認旗后安檢所有何怠於執行職務或拒為職務上應為行為之情形。又系爭事故發生後，民眾於當日下午1 時59分撥打118 海巡服務專線報案，巡防區指揮部於下午2 時2 分立即啟動救援機制，除通報巡防艇前往救援外，亦通報港警、鼓山消防分隊派員協助處理。其次，原告於當日下午1 時54分致電時尚非屬船舶損害嚴重、人員傷亡、失蹤或災害有擴大之虞之事件，而旗后安檢所值班人員既於同日下午2 時4 分許將上情通報高雄港第一港口塔台管制員，已與海上救難作業程序第17點第2 項第1 款所規定前開事件應於15分鐘內通報至本署勤務指揮中心之程序相符，足徵旗后安檢所人員之處置並無過失。況原告係於當日下午1 時54分始告知旗后安檢所人員有1 艘貨輪即將進港一情，勤務指揮中心旋於同日下午1 時59分接獲民眾通報系爭事故發生，則無論旗后安檢所人員如何及早通報塔台，仍無從避免系爭事故之發生，難認原告損害與海巡南部分署有無通報塔台、電台間有何相當因果關係存在。另原告主張受有系爭船舶價值140 萬元損失部分，並未提出相關證據以實其說，且原告所主張醫療費用非完全與系爭事故相關，病房費並非必要費用，其請求精神慰撫金100 萬元亦屬過高。綜上，原告主張為無理由等語，並聲明：㈠原告之訴及

假執行之聲請均駁回；㈡如受不利判決，願供擔保請准免為假執行。

㈡高雄港務分公司辯稱：系爭事故發生前，高雄港務分公司所屬塔台並未接獲任何通知，而系爭船舶依各類型船舶入出國際商港核准程序及管理作業要點第3點、交通服務作業指南第4點規定，屬無須辦理船舶入出港預報及入港報告之漁船，且系爭船舶在高雄港船舶交通服務區域內航行、停泊及作業時，除無需接受船舶交通服務外，亦無需進行船舶動態報告。又系爭船舶於系爭事故當日進港時並未進行通報，且其船上未安裝特高頻無線電話（VHF），事實上亦不可能向塔台（即船舶交通服務中心）通報，而塔台雖設置有VTS系統，但VTS系統係以「商船」進出港交通服務為目的，因此建置之初即將雷達參數設定為監控中大型目標物，諸如系爭船舶在內之許多小船均會被VTS系統視為雜波濾掉，且系爭船舶未裝設船舶自動識別系統（AIS），因此除不會有雷達光點顯見外，也無法顯示AIS船舶資料，原告並自承其未向塔台通報，且同時主張旗后安檢所未通報塔台，堪認高雄港務分公司所屬塔台實無從知悉系爭船舶當日之動態，亦無知悉系爭船舶狀況之義務。另系爭船舶依高雄港船舶航行規定第20條，於進出港或港內行駛時，本應注意沿航道邊線航行，避免進入主航道影響船舶航行，並應靠邊行駛，系爭船舶疏未依上開規定行駛而肇生系爭事故，抑或因系爭船舶未定錨、友泰壹號舵機故障等因素致生系爭事故，均與高雄港務分公司無關，且與原告所指摘的塔台人員疏失行為無因果關係。再者，原告援引商港法、交通服務作業指南等規定，主張高雄港務分公司有注意義務，惟上開規定係以塔台已發現船舶有不適當或應處理之狀況為前提，倘塔台根本不知悉船舶狀況，自無處理義務，且高雄港務分公司對於高雄港區內之水域不負維護交通安全之義務。從而，高雄港務分公司既無違反作為義務之情形，自無任何侵權行為，原告以民法第184條第1項前段、第2項、第185條等規定，請求高雄港務

分公司與海巡南部分署連帶負賠償責任，自不足採。其次，高雄港務分公司係交通部依港務公司設置條例於101年3月1日設立，並依商港法第2條第2項第1款規定負責國際商港之經營管理、提供船舶交通服務，僅係基於商港經營事業機構地位，為提高船舶交通效率之經營管理事項，非屬行使公權力之行為，若管理事項涉及公權力部分則由交通及建設部航港局（下稱航港局）負責辦理，是本件無國家賠償法第2條第2項之適用。另高雄港塔台、VTS系統係原高雄港務局所架設，高雄港務分公司僅負責管理。此外，原告之醫療費用是否為9,664元、是否均屬必要費用等，均待查明，原告請求之慰撫金數額亦屬過高。綜上，原告主張為無理由等語，並聲明：㈠原告之訴及假執行之聲請均駁回；㈡如受不利判決，願供擔保請准免為假執行。

三、兩造不爭執事項：

㈠郭四農所駕駛之997號漁船於107年7月1日上午故障失去動力，原告即駕駛系爭船舶支援將郭四農之漁船拖回高雄港內，然系爭船舶於同日下午1時44分許亦失去動力，遂停泊於高雄港一港口防波堤內，原告有向海巡南部分署請求協助；嗣因友泰壹號進入高雄港後碰撞系爭船舶，致原告落海並因此受有系爭傷害，且系爭船舶全毀無法修復。

㈡原告因系爭事故溺水造成缺氧腦病變出現失憶恐慌後遺症，致其無法出海工作達6個月，每個月損失薪資2萬2,000元。

四、本院得心證之理由：

依兩造主張及答辯，本件爭點應為：㈠高雄港務分公司本件有無國家賠償法之適用？原告依國家賠償法第2條第2項後段、第3條第1項請求高雄港務分公司負國家賠償責任，是否有據？㈡原告依國家賠償法第2條第2項後段請求海巡南部分署負國家賠償責任，並依民法第184條第1項前段、第2項、第185條第1項、第193條第1項、第195條第1項規定請求被告連帶負損害賠償責任，有無理由？

㈠高雄港務分公司本件有無國家賠償法之適用？原告依國家賠償法第2條第2項後段、第3條第1項請求高雄港務分公司負國家賠償責任，是否有據？

1.按公務員於執行職務行使公權力時，因故意或過失不法侵害人民自由或權利者，國家應負損害賠償責任；公務員怠於執行職務，致人民自由或權利遭受損害者亦同，國家賠償法第第2條第2項定有明文。此所稱「公務員」，係採最廣義，謂依法令從事於公務之人員（同法第2條第1項參照）。所稱「行使公權力」，係指公務員居於國家機關之地位，行使統治權作用之行為而言，包括運用命令及強制等手段干預人民自由權利之行為，以及提供給付、服務、救濟、照顧等方法，增進公共及社會成員之利益，以達成國家任務之行為，即不問其性質為干涉行政或給付行政，其表現之型態為事實行為或行政行為，均有適用。惟倘與公務員執行職務行使公權力無涉者，自無國家賠償法上開規定之適用。原告雖主張高雄港務分公司有注意港內船隻航向、航道交通安全之義務，且○○○區○○○○○路線、泊港之管理屬公權力之行使，惟查：

⑴國際商港由主管機關設國營事業機構經營及管理，管理事項涉及公權力部分，由航港局辦理。港務公司業務範圍如下：一、商港區域之規劃、建設及經營管理。二、商港區域海運運輸關聯服務之經營及提供。三、自由貿易港區之開發及營運。四、觀光遊憩之開發及經營。五、投資、轉投資或經營國內、外相關事業。六、其他交通及建設部或目的事業主管機關委託及核准之事項。商港法第2條第2項第1款、港務公司設置條例第2條分別定有明文。而高雄港務分公司乃於101年3月1日依港務公司設置條例設立之國營事業，且高雄港為國際商港，高雄港務分公司依前開規定，業務範圍主要係涉及商港區域內營運性質之私經濟行為部分，管理事項若涉及公權力部分則由航港局辦理，是高雄港務分公司於其職務範圍內是否有居於國家機關地位行使統治權作用之行為

，已有疑問。

⑵另商港法第15條第1、2項係關於商港區域內「停泊」之船舶有妨礙船席調度或港區安全時，得由商港經營事業機構、航港局或指定機關指定地點令其移泊或疏散他處停泊或逕行移泊，以及商港經營事業機構、航港局或指定機關為維護港區秩序、疏導航運、便利作業，得對港區內「小船艘數、停泊位置、行駛及作業」，予以限制，或在必要時將小船移置他處停放之規定；而交通服務作業指南第33點則係規定航行、停泊在高雄港船舶交通服務區域水域內之船舶交通，應聽從高雄港務分公司塔台之指導。觀諸上開商港法所規範範圍，均與高雄港務分公司於系爭事故發生前有無怠於示警友泰壹號依其航行路線可能碰撞系爭船舶、有無疏未為適當航行引導等原告所指摘事項無涉，前述交通服務作業指南亦僅係關於港區內船舶航行或停泊須聽從塔台指揮之作業規則，港務公司設置條例第2條更僅係關於高雄港務分公司業務範圍之規定，實無從憑上開法規或作業規則論斷高雄港務分公司負有避免所有港區內船舶碰撞事件發生之注意義務。原告既係指摘高雄港務分公司有怠於執行職務之過失，自應以高雄港務分公司有注意義務為前提，若本件高雄港務分公司並無原告所指摘之注意義務，自無由原告引前開相關規定主張高雄港務分公司有立於國家地位行使統治權而怠於行使之情形，遑論有何國家賠償法相關規定之適用。另交通服務作業指南第21點乃規定高雄港務分公司塔台為避免急迫危險之發生，「得」向船舶提供資訊或發出警告，此實屬高雄港務分公司所提供之船舶交通服務，並無任何公權力之行使，亦非賦予高雄港務分公司就港區內所有可能發生船舶碰撞事件之情形向船舶發出警告之注意義務之規定。從而，原告在未證明高雄港務分公司於本件有其主張之作為義務前，直接引用前揭規定主張高雄港務分公司怠於執行職務行使公權力而須負國家賠償責任，稍嫌速斷。

⑶再者，所謂過失責任之發生，其不法性在於行為人違反法律

所課予之注意義務，至於所謂違反注意義務，則係指行為人就損害之發生有應注意能注意而不注意之情事而言。高雄港務分公司辯稱系爭船舶依各類型船舶入出國際商港核准程序及管理作業要點第3點、交通服務作業指南第4點規定，屬無須辦理船舶入出港預報及入港報告之漁船，且系爭船舶在高雄港船舶交通服務區域內航行、停泊及作業時，亦無需進行船舶動態報告等節，為原告所不爭執（國字卷第29頁），是此節堪以認定。又系爭船舶未安裝特高頻無線電話或自動識別系統一節，經原告於其接受海事詢問時陳述：系爭船舶僅配備其手機而無其他電信設備等語明確（國字卷第131頁），而塔台設置之VTS系統因原始雷達參數設定之因素無法監測商船以外之小船即系爭船舶之動態，是依塔台現有設備狀態實無法觀測系爭船舶之動態一情，有法商空中巴士防務航太股份有限公司台灣分公司說明函存卷為證（國字卷第101頁）。另原告於系爭事故當日進港或失去動力時均未向高雄港務分公司之塔台進行通報一節，亦為原告所不爭執，顯見於系爭事故發生前，高雄港務分公司塔台人員事實上確實無從發現系爭船舶失去動力而停泊於港區內或友泰壹號可能碰撞系爭船舶一事，自難責令其負有避免系爭事故發生之注意義務。原告雖另舉塔台人員林建樑於海事詢問時陳稱其於系爭事故發生當日下午2時2分許，有發現友泰壹號偏航等語為證，主張塔台人員發現友泰壹號偏離航道卻不及時通知而有過失云云，然依海事檢查報告書附件32、33、35、36之岸際雷達追蹤畫面、碰撞示意圖、航跡示意圖，可知系爭事故約於當日下午1時58至59分許（高雄港務分公司系統時間）發生，是前開塔台人員發現友泰壹號偏離航道之時間已在系爭事故發生後，塔台人員縱即時通知友泰壹號其偏離航道一事，亦無從防免系爭事故之發生，故原告此部分主張不足採信。

2.原告另主張VTS系統及塔台由高雄港務分公司經營，其未設置可觀測小目標漁船之設備以監測小目標漁船進港時動態，

因此肇生系爭事故，高雄港務分公司應依國家賠償法第3條第1項規定負損害賠償責任等語，為高雄港務分公司所否認。本院衡以高雄港務分公司係於101年3月1日始設立，而高雄港塔台之VTS系統早於90年底時建置完成一節，有網頁列印資料在卷可證（審國卷第81頁），是高雄港務分公司辯稱VTS系統及塔台非其所建置，其僅負責管理等語，應屬有據。又高雄港務分公司並非VTS系統及塔台之設置機關，原告復未舉證證明高雄港務分公司就前開設施有何維持、修繕及保管不完全之管理欠缺之情形，則原告主張高雄港務分公司應負國家賠償法第3條第1項之損害賠償責任部分，實無依據。

3.綜上，高雄港務分公司之業務多係關於港區內私經濟之營運行為，其依交通服務作業指南第21點為避免急迫危險之發生而向船舶提供資訊或發出警告部分，實屬船舶交通服務而與航港公權力執行無涉，高雄港務分公司依其現有設備及案發當日客觀情狀亦無從注意系爭船舶動態而無即時示警友泰壹號或引導其航向之注意義務，其更非VTS系統及塔台之設置機關，則原告依國家賠償法第2條第2項後段、第3條第1項規定請求高雄港務分公司負國家賠償責任部分，誠屬無據。

㈡原告依國家賠償法第2條第2項後段請求海巡南部分署負國家賠償責任，並依民法第184條第1項前段、第2項、第185條第1項、第193條第1項、第195條第1項規定請求被告連帶負損害賠償責任，有無理由？

1.按國家賠償法第2條第2項前段所定之國家賠償責任，以公務員之故意或過失不法行為，與損害之發生，有相當因果關係為其成立要件，如不合於此項成立要件，即難謂有國家賠償請求權存在。另民法侵權行為之成立，亦須行為人因故意過失不法侵害他人權利，且不法行為與損害間有相當因果關係，始能成立。所謂相當因果關係，係以行為人之行為所造成之客觀存在事實，依經驗法則，可認通常均可能發生同樣

損害之結果而言；如有此同一條件存在，通常不必皆發生此損害之結果，則該條件與結果並不相當，即無相當因果關係；不能僅以行為人就其行為有故意過失，即認該行為與損害間有相當因果關係。故就損害發生之因果關係認定上，除須具「無此行為，必不生此種損害」之「條件關係」外，尚須認定具「依經驗法則，通常均可能發生同樣損害之結果」之「相當性」，方可謂加害行為與損害發生間具備相當因果關係，亦即係以行為人改變危險、增加損害結果發生之可能性，以及損害之發生係在事件正常之發展過程中產生，而未有異常之獨立原因介入者，始足當之。

2.原告雖主張海巡南部分署所屬旗后安檢所未即時通報相關單位轉知附近過往船隻注意航行安全或發布航行布告，高雄港務分公司亦未注意於船隻航向異常或船隻停泊有安全疑慮時通知相關船隻以降低或避免危險發生，均為肇生系爭事故之原因。然友泰壹號船長祈元安於107 年7 月1 日接受港警調查時陳稱：系爭事故發生前我就發現兩條小船在航道右側附近，我所做之避撞措施，是以目測方式與其保持安全通過之距離等語（國字卷第147 頁）；其於同年月10日海事詢問時並陳述：本船距離高雄港一港口堤口1 海浬前，我在駕駛台右舷外面以目視發現有小漁船在本船前方右側等語（臺灣高雄地方檢察署107 年度他字第5452號卷，下稱他字卷，第236 頁）。友泰壹號外籍水手ZAW ZAW LATT於107 年7 月1 日接受港警調查時亦陳稱：我從友泰壹號距離高雄港約2 海浬處時開始接手操控船隻，進港時我有看到兩艘漁船等語（國字卷第161 頁）；其於同年月4 日海事詢問及其涉犯業務過失致死之刑事案件偵查中復稱：本船大約距高雄港1 浬時，我可以從駕駛台目視到前方2 艘漁船並排航行，之後船長下令右舵5 度，我右舵5 度後並復誦給船長知道，進港後我聽到大副跟船長報告本船距離前方漁船大約10-15 公尺時，船長下令左舵10度，我就左舵10度並復誦給船長，本船尚未轉到左舵10度時就撞到兩艘漁船，右轉5 度是因為我們船要調

整角度才能進港，船長怎麼說我就怎麼做，我掌舵期間舵都是好的等語（他字卷第264 、357 、358 頁）。友泰壹號外籍大副SLAMET HARDIANTO於107 年7 月4 日海事詢問時亦稱：當日約下午1 時50分、本船距離防坡堤口約1 浬時，我就目視到在本船正前方有兩艘船舶並排，距離本船約1 浬，我一發現前方有漁船時，便馬上使用手持式對講機告訴船長，船長回復我說有看到，接著我發現本船有向右偏的趨勢，但轉向趨勢不大，大概持續約5 分鐘等語（他字卷第280 至281 頁）。足見友泰壹號船長及船員均於距離高雄港提口約1 海哩處即已發現系爭船舶在提口內之航道附近右側，然友泰壹號船長未採取適當避免碰撞之措施，仍下令右舵5 度，最後與系爭船舶距離十分接近時始欲左轉避碰，仍不及閃避而與系爭船舶發生碰撞，是友泰壹號船長指揮船員駕駛之行為顯有失當。再者，船舶在商港區域內應緩輪慢行；船舶在高雄港港區內航行時，應以安全速度航駛，商港法第31條、交通服務作業指南第16點、高雄港船舶航行規定第6 條分別定有明文。因此，於高雄港港區內航行時，應遵守緩輪慢行之原則並採取安全速度航行，俾能採取適當有效之措施即時停止前進避免造成碰撞。然依海事檢查報告書附件32、33、35、36之岸際雷達追蹤畫面、碰撞示意圖、航跡示意圖，可知友泰壹號當日進港時，在高雄港一港口堤口處以航速約8 節之速度航行，是友泰壹號船長於進港時未遵守安全速度之規定亦為肇生系爭事故之原因。綜上，友泰壹號船長及掌舵船員並非在無法採取安全避碰措施的急迫情況下始發現系爭船舶停泊於高雄港提口內，實則其等早已發現系爭船舶位置，但仍因船長指揮失當、該船未以安全速度航行等因素，致生系爭事故，則不論被告有無為通報或示警之行為，均與系爭事故之發生無關。申言之，在友泰壹號船長及船員均於進入高雄港前相當距離即發現系爭船舶所在位置情況下，縱使被告未通報友泰壹號人員系爭船舶失去動力停泊於高雄港提口內一事，依經驗法則，亦不當然會發生同樣損害之結果，是

原告所指摘被告違反義務之行為，實與其損害之發生無相當因果關係存在。

3.交通部航港局南部航務中心所製作海事檢查報告書固認為海巡南部分署所屬旗后安檢所處理通報程序於時效內有所不足，以致相關單位未能及時接獲通報以為因應，是為本海事案之次要原因（臺灣高雄地方檢察署107 年度偵字第20204 號卷第138 至141 頁）。然海巡南部分署所屬旗后安檢所之值班人員於107 年7 月1 日下午1 時44分14秒接獲原告之來電稱：因997 號漁船故障失去動力，請求系爭船舶前去拖帶，因系爭船舶水溫壓力過高亦失去動力，兩船漂流在高雄港一港口南堤內航道口，請求安檢所能否協請港警前往協助載原告返港等語，此通電話通話時間約207 秒。旗后安檢所值班人員於同日下午1 時52分即致電港警，經值班警員覆稱：因該情事非緊急救難事件，故無法協助前往救援等語。旗后安檢所值班人員除回報留守主管副所長外，並將前揭情事通報第七巡防區後，再於同日下午1 時54分57秒致電原告告以上情，原告表示：將自行聯絡認識的漁民幫忙載回，請安檢所協助幫忙詢問，目前有一艘貨輪即將進港，怕有安全上疑慮等詞，且此通電話通話時間145 秒，旗后安檢所人員最後於同日下午2 時4 分許致電塔台等節，有通訊紀錄查詢結果、旗后安檢所值班值勤工作紀錄薄、本件職務報告書在卷可考（審國卷第167 至177 頁），且為原告所不爭執（國字卷第26頁；原告事後雖追復爭執，但未提出證據證明其自認與事實不符，不生撤銷自認之效力），此部分事實應堪認定，是旗后安檢所人員於接獲原告第一通電話而知悉系爭船舶失去動力後，確實有在短時間內致電港警請求協助救援而非完全怠於通報相關單位。又系爭事故約於107 年7 月1 日下午1 時58至59分許發生，已如前述，而旗后安檢所人員與原告第二通電話（即當日下午1 時54分57秒該通電話）後始知悉有貨輪將入港，該次通話結束後已約當日下午1 時57分22秒，不久（1 至2 分鐘時間）即發生系爭事故，則縱使旗后安檢

所於該通電話結束後立即通報相關單位，亦難以防免系爭事故之發生，是海事檢查報告書此部分認定並非可採，本院亦不受該報告書意見之拘束，附此敘明。綜上，原告所指摘被告違反義務之行為，縱然屬實，亦與其因系爭事故所受損害間，無相當因果關係存在，原告請求被告連帶賠償其損失，實無依據。

五、綜上所述，原告本件依國家賠償法第2條第2項後段、第3條第1項、民法第184條第1項前段、第2項、第185條第1項、第193條第1項、第195條第1項，請求被告連帶給付其254萬1,664元及法定遲延利息，均無理由，不應准許。原告之訴既經駁回，其假執行之聲請即失所依據，應併予駁回。

六、本件事證已臻明確，兩造其餘攻擊防禦方法及所提證據，核與判決結果無影響，爰不逐一論列，併此敘明。

七、據上論結：本件原告之訴為無理由，依民事訴訟法第78條，判決如主文。

中　　華　　民　　國　　109　　年　　5　　月　　13　　日

民事第二庭　法　官　林明慧

以上正本係照原本作成。

如對本判決上訴，須於判決送達後20日內向本院提出上訴狀。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　　5　　月　　13　　日

書記官　林雅婷