



本案歷次裁定

最高法院 110 年度台抗字第 2309 號裁定

(上訴駁回，應踐行國賠程序)

高院高雄分院 109 年度海商上字第 8 號判決

(上訴駁回，應踐行國賠程序)

高雄地院 109 年度海商更一字第 1 號判決

(未踐行國賠程序，原告之訴駁回)

最高法院 109 年度台抗字第 267 號裁定

(再抗告駁回，無須踐行國賠程序)

高院高雄分院 108 年度抗字第 102 號裁定

(原裁定廢棄，無須踐行國賠程序)

高雄地院 102 年度海商字第 7 號裁定

(未踐行國賠程序，原告之訴駁回)

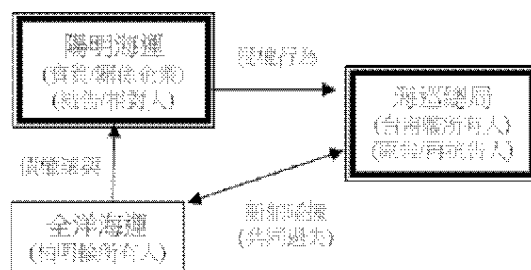
最高法院民事裁定 110 年度台上字第 2309 號

海商法/國家賠償法—船舶碰撞(公務船與商船)—是否應踐行國賠法協議程序?

陽明海運 (柏明輪) (原告/被抗告人) v.s. 海委會海巡署 (台南艦) (被告/抗告人)

【案情摘要】

民國 100 年 5 月間，海巡署(被告)台南艦於台南外海過失碰撞陽明海運(原告)子公司全洋公司所屬柏明輪。全洋公司債權讓與給陽明海運，陽明海運以台南艦有航行過失為由，使柏明輪受有修理及營業損失等，依海商法及侵權行為法律基礎向被告海巡署訴請損害賠償。被告主張以應先適用國家賠償法為協議，因此主張原告起訴不合法。



【主要爭點或重要見解】

公務船碰撞商船，是否應先踐行國賠法協議程序？

Ans: 最高法院(109 台抗 267)/高等法院: 無須。
最高法院(110 台上 2309)/高等法院: 須。

【裁判要旨】

系爭事故發生時，臺南艦之當值航行員柳錦良、胡志坤及艦長江東興為執行海上巡航職務行使公權力，上訴人主張因系爭事故所致之



損害，係被上訴人所屬公務員駕駛臺南艦執行公務，行使公權力所造成，性質上屬國家賠償事件。國家賠償法屬公務員行使公權力不法侵害人民權利而應由國家負自己責任之程序及實體法特別規定，除有同法第 6 條所稱國家損害賠償之特別規定應優先適用外，均應依該法之程序行使權利。海商法第 96 條、第 97 條係關於船舶碰撞時應由何船舶負責之規定，非國家賠償法第 6 條所稱之特別規定。上訴人起訴之原因事實既係因臺南艦執行公權力而與柏明輪發生船舶碰撞，仍應適用國家賠償法之程序規定，上訴人未依國家賠償法第 10 條規定，踐行書面協議先行程序。從而，上訴人依債權讓與、海商法第 96 條、第 97 條規定，請求被上訴人給付美金 74 萬 4,766.76 元本息，為無理由等情，指摘為不當，並就原審命為辯論及已論斷或其他與判決結果不生影響者，泛言謂為違法，而非表明該判決所違背之法令及其具體內容，暨依訴訟資料合於該違背法令之具體事實，更未具體敘述為從事法之續造、確保裁判之一致性或其他所涉及之法律見解具有原則上重要性之理由，難認其已合法表明上訴理由。

【裁判字號】 110 台上 1575 判決

【裁判日期】 1101103

【裁判案由】 請求返還代墊款

【裁判全文】

上訴人 陽明海運股份有限公司
 法定代理人 鄭貞茂
 訴訟代理人 李志成律師
 被上訴人 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 張慧婷律師

上列當事人間請求損害賠償事件，上訴人對於中華民國 109 年 12 月 30 日臺灣高等法院高雄分院第二審判決(109 年度海商上字第 8 號)，提起上訴，本院裁定如下：

主文

上訴駁回。

第三審訴訟費用由上訴人負擔。

理由

按上訴第三審法院，非以原判決違背法令

為理由，不得為之。又提起上訴，上訴狀內應記載上訴理由，其以民事訴訟法第 469 條所定事由提起第三審上訴者，應於上訴狀內表明：原判決所違背之法令及其具體內容、暨依訴訟資料合於該違背法令之具體事實。其依同法第 469 條之 1 規定提起上訴者，並應具體敘述為從事法之續造、確保裁判之一致性或其他所涉及之法律見解具有原則上重要性之理由。同法第 467 條、第 470 條第 2 項分別定有明文。而依同法第 468 條規定，判決不適用法規或適用不當者，為違背法令；依同法第 469 條規定，判決有該條所列各款情形之一者，為當然違背法令。是當事人提起第三審上訴，如合併以同法第 469 條及第 469 條之 1 之事由為上訴理由時，其上訴狀或理由書應表明該判決所違背之法令條項，或有關解釋字號，或成文法以外之習慣或法理等及其具體內容，暨係依何訴訟資料合於該違背法令之具體事實，並具體敘述為從事法之續造、確保裁判之一致性或其他所涉及之法律見解具有原則上重要性之理由。如非依上述方法表明，或其所表明者與上開法條規定不合時，即難認為已合法表明上訴理由，其上訴自非合法。本件上訴人對於原判決提起第三審上訴，雖以該判決違背法令為由，惟核其上訴理由狀所載內容，係就原審取捨證據、認定事實之職權行使所論斷；上訴人營運管理之訴外人 ALL OCEANS TRANSPORTATION INC. (即全洋海運股份有限公司，賴比瑞亞籍) 所有貨櫃船柏明輪，於民國 100 年 5 月 12 日，航行在臺南國聖港外約 6 海浬海域時，遭被上訴人所有編號 CG-126 巡邏船(下稱臺南艦)碰撞(下稱系爭事故)，柏明輪因而受損。本件具涉外因素，依涉外民事法律適用法第 25 條規定，應以我國法為準據法。系爭事故發生時，臺南艦之當值航行員柳錦良、胡志坤及艦長江東興為執行海上巡航職務行使公權力，上訴人主張因系爭事故所致之損害，係被上訴人所屬公務員駕駛臺南艦執行公務，行使公權力所造成，性質上屬國家賠償事件。國家賠償法屬公務員行使公權力不法侵害人民權利而應由國家負自己責任之程序及實體法特別規定，除有同法第 6 條所稱國家損害賠償之特別規定應優先適用外，均應依該法之程序行使權利。海商法第 96 條、第 97 條係關於船舶碰撞時應由何船舶負責之規定，非國家賠償法第 6 條所稱之特別規定。上訴人起訴之原因事實既係因臺南艦執行公權力而與柏明輪發生船舶碰撞，仍應適用國家賠償法之程序規定，上訴人未依國家賠償法第 10 條規定，踐行書面協議先行程序。從而，上訴人依債權讓與、海商法第 96 條、第 97 條規定，請求被上訴人給付美金 74



萬 4,766.76 元本息，為無理由等情，指摘為不當，並就原審命為辯論及已論斷或其他與判決結果不生影響者，泛言謂為違法，而非表明該判決所違背之法令及其具體內容，暨依訴訟資料合於該違背法令之具體事實，更未具體敘述為從事法之續造、確保裁判之一致性或其他所涉及之法律見解具有原則上重要性之理由，難認其已合法表明上訴理由。依首揭說明，應認其上訴為不合法。末查，民事訴訟法第 199 條規定審判長之闡明義務或闡明權之行使，應限於辯論主義範疇，故審判長並無闡明令當事人提出新訴訟資料之義務。又審判長依民事訴訟法第 199 條之 1 規定行使闡明，仍應以原告陳述之事實及其聲明為基礎。倘當事人於事實審未為該陳述及聲明，縱各該事實與其已主張之法律關係有關，本於當事人處分權主義及辯論主義，審判長仍無闡明之義務。上訴人於原審主張本件請求權基礎為海商法第 96 條、第 97 條規定，並陳明不援用任何關於國家賠償法之規定，不以國家賠償法規定為請求權基礎，就柏明輪因系爭事故所受損失向被上訴人請求損害賠償(原審卷第 107、109 頁)，核無不明瞭或不完足之情形，原審審判長並無闡明義務，亦無突襲裁判可言，附此敘明。

據上論結，本件上訴為不合法。依民事訴訟法第 481 條、第 444 條第 1 項、第 95 條、第 78 條，裁定如主文。

中華民國 110 年 10 月 28 日

【評析】

- 於國際管轄及涉外民事法律適用準據法方面：本件柏明輪為賴比瑞亞籍，屬涉外事件，一審即有處理國際管轄及準據法問題，認我國具國際民事裁判管轄權，船舶碰撞法律關係應適用我國法。
- 本案相關訴訟：本案於民國 100 年 5 月 12 日發生碰撞事件後，主要發生二組訴訟程序：第一組台南艦之船舶保險人台產公司於 101 年 1 月以保險代位法律關係，向柏明輪[船東][TC 陽明][船長]為起訴；第二組訴訟為陽明海運向台南艦/海委員海巡署提起訴訟。第一組訴訟歷經高雄地院 101 海商字第 6 號、高等法院高雄分院 103 年度海商上字第 4 號、最高法院 105 台上字第 620 號判決、高等法院高雄分院 105 年度海商上更(一)字第 1 號判決及最後於 107 年 8 月 30 日最高法院 107 年度台上字

第 968 號裁定上訴駁回而確定判決。而第二組訴訟即為本案，類似另案反訴，由陽明海運告海巡署，請求損害賠償，繼而引發本案國家賠償法是否應優先適用之爭議。本組訴訟有關『商船與公務船碰撞是否有國家賠償法適用』之爭議，原審最高法院(109 台抗 267)與更一審最高法院(110 台上 2309)見解不同，原審最高法院(109 台抗 267)認為無須適用國家賠償法之訴前協商程序，相反地，更一審最高法院(110 台上 2309)則採行高雄地院最初見解，認為必須適用國家賠償法之訴前協商程序。

- 公船於(國際)海商海事法之適用問題(含碰撞)：公船幾乎於所有的國際海商海事公約均予以除外適用或不適用，窺其主要原因是公船涉及國家主權，國際公約不宜規定，避免觸及各國主權；至於公船是否適用哪些海商海事法規或公約，則由各國自行決定。亦即公船於海商海事法之適用問題，屬各國國內法問題。前述情況，具體呈現在我國海商法第 3 條，亦即『下列船舶除因碰撞外，不適用本法之規定：……』。亦即公船基本上不適用海商法，唯一例外是船舶碰撞。從國際規範角度，事實上我國現行海商法第 3 條規定是有問題且具學術高度爭議的。除傳統『除因碰撞外』發生碰撞時到底是僅適用『碰撞章』？抑或適用『整部海商法』？之爭議外，最大問題是於『非碰撞場合』，公船是否有海商法各法制之適用問題？例如本案海巡署船艦投保船舶保險，難道不適用海商法的海上保險章嗎？復例如公船實施海難救助，可否主張海難救助報酬等問題，均屬之。而與本案有關之『船舶碰撞』部分，依 1910 年船舶碰撞公約第 11 條規定，該公約亦不適用於軍艦或公務船，從此角度，現行海商法第 3 條『除因碰撞外』之解釋及適用應非常嚴格及限縮，不僅是公船發生碰撞時『非適用整部海商法』，且僅適用船舶碰撞章有關過失認定及比例過失責任區分等之認定而已。如非如此解釋，公船得以全面適用『船舶碰撞章』甚或『整部海商法』，將會造成公船得依海商法第 100 條被扣押等尷尬情況發生。
- 『碰撞侵權 v.s. 國家賠償』的適用爭議：公船與商船碰撞，是否應先踐行國家賠償法第 10 條協議程序？初步調查國內判決及學術論述，對此並無具體判決或見解。筆者認為，就此問題，可考量以下幾個因素：
- 從法位階及法適用原則：海商法船舶碰撞