

臺灣臺北地方法院民事判決

109年度保險字第33號

原告 兆豐產物保險股份有限公司

法定代理人 梁正德

訴訟代理人 黃智絹律師

被告 長榮海運股份有限公司

法定代理人 張衍義

訴訟代理人 梁穗昌律師

被告 COSCO ENGLAND SHIPPING LIMITED

法定代理人 馬杰

訴訟代理人 王國傑律師

複代理人 李妍緹律師

上列當事人間請求損害賠償事件，本院於民國111年8月23日言詞
辯論終結，判決如下：

主 文

被告COSCO ENGLAND SHIPPING LIMITED應給付原告新臺幣參佰陸
拾伍萬柒仟柒佰零柒元，及自民國一百零九年十二月三十一日起
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COSCO ENGLAND SHIPPING LIMITED負擔百分之九
十六，餘由原告負擔。

本判決第一項於原告以新臺幣壹佰貳拾貳萬元為被告COSCO ENGL
AND SHIPPING LIMITED供擔保後，得假執行。但被告COSCO ENGL
AND SHIPPING LIMITED如以新臺幣參佰陸拾伍萬柒仟柒佰零柒元
為原告預供擔保，得免為假執行。

01 原告其餘假執行之聲請駁回。

02 事實及理由

03 壹、程序方面：

04 一、按本法所稱外國公司，謂以營利為目的，依照外國法律組織
05 登記之公司；外國公司，於法令限制內，與中華民國公司有
06 同一之權利能力，公司法於民國107年8月1日修正、同年11
07 月1日公布施行之第4條定有明文。是公司法業已廢除外國公
08 司認許制度，尊重依外國法設立之外國公司於其本國取得法
09 人格之既存事實，而認與我國公司具有相同權利能力。又香
10 港、澳門與臺灣間雖應特別適用香港澳門關係條例（下稱港
11 澳條例），然考量上開公司法修正理由，乃因昔日外國公司
12 認許制度在實務上衍生諸多疑義，造成各部會屢屢透過互惠
13 原則之解釋，認為只要外國公司之本國對於我國公司之權利
14 給予保障，即可例外使未經認許之外國公司取得權利及受到
15 保護，藉以規避該外國公司無權利能力之問題，俾處理其在
16 我國所為各類法律行為或事實行為之爭議，惟此種方式不僅
17 迂迴，亦阻礙我國在國際經貿交流方面與世界接軌，故前揭
18 公司法規定對於香港、澳門之公司亦應為同一解釋適用，承
19 認其具有權利能力。至港澳條例第39條所規定未經許可之香
20 港或澳門法人、團體或其他機構，不得在臺灣地區為法律行
21 為，僅係為保護我國國內交易安全而設，對於香港或澳門地
22 區未經認許之法人，仍應認其得在我國為民事訴訟之原、被
23 告，該條所稱「法律行為」，當不包括訴訟行為在內（最高
24 法院91年度台上字第2647號判決要旨參照）。查本件被告CO
25 SCO ENGLAND SHIPPING LIMITED（下稱COSCO公司）係於香
26 港地區依法設立註冊登記之公司，有查閱公司資料附卷可稽
27 （見本院卷一第227頁），依前揭說明及民事訴訟法第40條
28 第1項規定，應具有與我國公司相同之權利能力，亦有當事
29 人能力及訴訟能力，並得為本件民事訴訟之被告實施訴訟行
30 為，合先敘明。

31 二、按民事事件，涉及香港或澳門者，類推適用涉外民事法律適

用法（下稱涉外法），涉外法未規定者，適用與民事法律關係最重要牽連關係地法律，港澳條例第38條定有明文。又按民事案件涉及外國人或構成案件事實中牽涉外國地者，即為涉外民事事件，應依涉外法定法域之管轄及法律之適用（最高法院98年度台上字第1695號判決要旨參照）。查被告COSCO公司為香港法人，且依原告主張兩造係因發生在馬來西亞巴生港之船舶碰撞事件所生民事法律關係涉訟，故本件核屬涉及香港法人及外國地之民事事件，自有港澳條例及涉外法之適用，應依涉外法定其管轄法院及準據法。茲分述如下：

(一)關於涉外民事事件之國際管轄權誰屬，國際私法上定國際管轄權或合意國際管轄權之效力，仍依各國司法實務之發展及準用或類推適用內國民事訴訟法上關於定管轄權之原則為之，且係以起訴之法庭地法決定國際管轄權之有無（最高法院101年度台抗字第259號裁定意旨參照）。是原告既向我國法院提起訴訟，即應按法庭地之我國法律定其國際管轄權歸屬。惟我國涉外法並未就國際管轄權加以明定，且依該法第1條前段規定：「涉外民事，本法未規定者，適用其他法律之規定」，則受訴法院自得就具體情事，類推適用民事訴訟法之相關規定，以定其訴訟之管轄（最高法院104年度台抗字第1004號、97年度台抗字第185號裁定要旨參照）。又按對於私法人或其他得為訴訟當事人之團體之訴訟，由其主事務所或主營業所所在地之法院管轄；被告不抗辯法院無管轄權，而為本案之言詞辯論者，以其法院為有管轄權之法院，民事訴訟法第2條第2項、第25條分別定有明文；再按關於船舶碰撞之訴訟，得向被告之住所或營業所所在地之法院、當事人合意地之法院起訴，海商法第101條第1款、第5款定有明文。查被告長榮海運股份有限公司（下稱長榮海運公司）設在本院所轄之臺北市中山區，而被告COSCO公司到庭為本案言詞辯論並不爭執本院有管轄權乙事（見本院卷一第340頁），故本院就本件訴訟自有管轄權。

(二)按法律行為發生債之關係者，其成立及效力，依當事人意思

01 定其應適用之法律；關於由侵權行為而生之債，依侵權行為
02 地法，但另有關係最切之法律者，依該法律，涉外法第20條
03 第1項、第25條分別定有明文。又按船舶之碰撞，不論發生
04 於何地，皆依船舶碰撞章之規定處理之，為海商法第94條所
05 明定。查依原告所為主張，本件係貨物於海上運送途中，因
06 被告所屬船舶發生碰撞所生關於運送契約債務不履行及侵權
07 行為之債，而原告既於我國法院起訴，復依前揭海商法規
08 定，船舶碰撞不論發生於何地，均應適用我國海商法，即應
09 認我國法為本件侵權行為關係最切之法律，且原告與被告長
10 榮海運公司就本件紛爭以我國法為準據法乙節亦無意見（詳
11 見本院卷一第87頁），是本件訴訟當以我國法為準據法。

12 三、按當事人之法定代理人代理權消滅者，訴訟程序在有法定代
13 理人承受其訴訟以前當然停止；該條所定之承受訴訟人，於
14 得為承受時，應即為承受之聲明，民事訴訟法第170條及第1
15 75條第1項分別定有明文。查被告長榮海運公司之法定代理
16 人原為張正鏞，嗣於本院審理中變更為張衍義，並經張衍義
17 於109年11月12日具狀聲明承受訴訟（見本院卷一第229至23
18 1頁），核與前揭規定相符，應予准許。

19 四、按訴狀送達後，原告不得將原訴變更或追加他訴，但被告同
20 意者、請求之基礎事實同一者，不在此限；被告於訴之變更
21 或追加無異議，而為本案之言詞辯論者，視為同意變更或追
22 加，民事訴訟法第255條第1項第1款、第2款及第2項分別定
23 有明文。查原告起訴時原僅以長榮海運公司為被告，並聲
24 明：(一)被告長榮海運公司應給付原告新臺幣（以下未載明幣
25 別者均同）379萬6,687元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清
26 償日止，按週年利率5%計算之利息；(二)願供擔保，請准宣
27 告假執行（見本院卷一第7頁）。嗣訴狀送達後，追加COSCO
28 公司為被告，並變更聲明為：(一)被告長榮海運公司應給付原
29 告379萬6,687元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，
30 按週年利率5%計算之利息；(二)被告COSCO公司應給付原告37
31 9萬6,687元，及自追加被告狀繕本送達翌日起至清償日止，

01 按週年利率5%計算之利息；(三)前二項被告任一為給付者，
02 在其給付範圍內，另一被告免給付義務；(四)願供擔保，請准
03 宣告假執行（見本院卷一第217至218頁）。經核原告所為上
04 開訴之變更及追加，均係本於被告所屬船舶發生碰撞之同一
05 事故，所利用之證據資料具同一性，應認其請求之基礎事實
06 同一，且被告對原告所為上開訴之變更及追加均無異議，而
07 為本案之言詞辯論，視為同意變更及追加，是揆諸前揭法條
08 規定，原告所為上開訴之變更及追加，應予准許。

09 貳、實體方面：

10 一、原告主張：

11 (一)被告長榮海運公司於108年4月16日受訴外人中鋼鋁業股份有
12 限公司（C.S Aluminium Corporation，下稱中鋼鋁業公
13 司）委託，將中鋼鋁業公司出售訴外人馬來西亞商Ever Wan
14 t (M) Sdn Bhd（下稱Ever Want公司）之鋁捲21顆裝入4只
15 貨櫃後，以所屬「EVER BIRTH」輪（下稱EB輪）第0000-000
16 S航次自我國高雄港發航運送至馬來西亞檳城（MALAYSIA, PI
17 NANG）。詎EB輪於同年月21日在馬來西亞巴生港（PORT KLA
18 NG）與被告COSCO公司所屬「COSCO ENGLAND」輪（下稱CE
19 輪）發生碰撞（下稱系爭事故），致編號「EITU000000
20 0」、「TGHU0000000」貨櫃（下合稱系爭貨櫃）落海，其內
21 之貨物（下稱系爭貨物）因此全部毀損滅失，Ever Want公
22 司受有美金13萬8,980.23元之損失。

23 (二)被告長榮海運公司既與中鋼鋁業公司間成立運送契約，並簽
24 發編號「EGLZ0000000000000」載貨證券（下稱系爭載貨證
25 券），自屬系爭貨物之運送人，依海商法第62條第1項及第
26 63條規定，本應於發航前及發航時使船舶有安全航行之能
27 力，且對承運貨物之裝載、卸載、搬移、堆存、保管、運送
28 及看守等為必要之注意及處置，惟系爭貨物竟於海上運送期
29 間全部毀損滅失，顯見其所屬EB輪不具適航性及適載性，未
30 盡前揭法律及契約上義務，即應就系爭貨物之毀損滅失對Ev
31 er Want公司負債務不履行之損害賠償責任。

01 (三)依被告長榮海運公司所提公證報告、EB輪與CE輪碰撞軌跡
02 圖、EB輪船長出具之事實報告書(Statements of Fact)等
03 資料,可知馬來西亞巴生港引水人登上EB輪,經引水人與CE
04 輪聯絡後,告知EB輪船長在前方之CE輪正往同方向依最慢速
05 度前進,惟因CE輪要向右迴旋以左舷靠岸,須將船首、船艉
06 反轉過來,故將由EB輪先行通過,而當時EB輪與CE輪都在港
07 區狹窄及有限水域之能見範圍內,彼此均能輕易注意到對方
08 船舶之動態與相對距離,然當EB輪通過CE輪船艉之際,CE輪
09 竟突然倒俾向右迴旋轉向侵入EB輪之安全航道,致CE輪左後
10 船艉撞及EB輪右後船艉,CE輪顯已違反「1972年國際海上避
11 碰規則」(下稱避碰規則)第5條所定之瞭望義務,足認系
12 爭事故乃CE輪之航行過失所致,被告COSCO公司為CE輪之船
13 舶所有人,依海商法第96條、第97條第1項規定,即應就系
14 爭事故所致系爭貨物之毀損滅失負損害賠償責任;另CE輪因
15 違反前述避碰規則,尚構成民法第184條第1項前段所定之過
16 失,且避碰規則屬民法第184條第2項所定違反保護他人之法
17 律中關於習慣法之範疇,被告COSCO公司依該等民法規定,
18 亦應負侵權行為損害賠償責任。至被告COSCO公司就CE輪委
19 請訴外人SHANGHAI OCEAN SHIPPING CO LTD(下稱SHANGHAI
20 公司)為國際安全管理經理人(ISM Manager)、訴外人COS
21 CO SHIPPING LINES CO LTD(下稱COSCO S.L公司)為船舶
22 經理人(Ship manager/Commercial manager),其目的乃
23 為自己之利益,而將CE輪交由SHANGHAI公司及COSCO S.L公
24 司管理,以增進船舶之營運表現,提升獲利率及競爭力,則
25 被告COSCO公司實質上對所屬CE輪上之船長、海員仍有指
26 揮、監督權,僅係交由上開公司代為操作而已,其效果仍歸
27 屬於被告COSCO公司,且由CE輪公開登記資料,無從知悉究
28 係由何人僱用該船船員,依一般通念,CE輪船體上既漆有醒
29 目船名「COSCO ENGLAND」,該輪船員即有為其所有人服務
30 而受監督之客觀事實,外觀上當認為被告COSCO公司之受僱
31 人,是被告COSCO公司依民法第188條第1項規定,亦應就其

受僱人之航行過失負損害賠償責任。

(四)原告乃系爭貨物保險人，業已賠償Ever Want公司所受前述損失而取得代位求償權，並已受讓Ever Want公司因系爭貨物毀損滅失而對被告長榮海運公司、COSCO公司及其他應負賠償責任者取得之所有權利，自得基於保險代位及債權讓與之法律關係行使上開權利，請求被告長榮海運公司、COSCO公司賠償系爭貨物全部毀損滅失之損害。依海商法第5條適用民法第638條第1項規定，損害賠償額應依系爭貨物應交付時目的地之價值計算之，即到港貨物完好時之市價，一般包括成本、保險、運費、關稅、管理費用及合理利潤在內。又以系爭貨物型號、重量及每噸出口價計算，系爭貨物出口價共計美金12萬6,345.671元（計算式：型號C01每噸美金2,863元×11.236噸＋型號D01每噸美金2,857元×21.954噸數＋型號D02部分每噸美金2,857元×7.471噸＋型號B02每噸美金2,877元×3.514噸＝美金12萬6,345.671元），加計該金額10%即美金1萬2,634.567元（包括運費、保險費、進口關稅及合理利潤等）後，系爭貨物出口目的地之價值共美金13萬8,980.23元（計算式：美金12萬6,345.671元＋美金1萬2,634.567元＝美金13萬8,980.23元，小數點2位數後捨棄），原告即按此金額理賠，而該金額依109年4月16日起訴時臺灣銀行牌告美金兌新臺幣即期賣出匯率30.115計算，折合新臺幣為418萬5,390元（計算式：美金13萬8,980.23元×30.115＝418萬5,390元，元以下四捨五入），原告僅請求379萬6,687元。爰依海商法第5條適用民法第634條本文、海商法第96條及第97條第1項、民法第184條第1項前段、第2項、第188條第1項規定，及保險代位、債權讓與之法律關係，提起本件訴訟。並聲明：1.被告長榮海運公司應給付原告379萬6,687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.被告COSCO公司應給付原告379萬6,687元，及自追加被告狀繕本送達翌日起至清償日止，按週年利率5%計算之利息；3.前二項被告任一為給付者，在其給付範圍內，

01 另一被告免給付義務；4.願供擔保，請准宣告假執行。

02 二、被告答辯：

03 (一)被告長榮海運公司則以：EB輪係於106年間新造之貨櫃輪，
04 除有經認證之註冊證書、國際噸位證書、最低安全人力配置
05 證書、符合ISM國際安全管理章程文件、安全管理證書、貨
06 船安全設備證書、船級證書、船舶安全結構證書外，自臺灣
07 出港啟運前，業已依船舶進出港簽證作業須知第6條規定，
08 將前揭證書、文件及船員資料送交港務機關審核無訛，並就
09 運送貨物善盡貨櫃之裝載、保管、繫固、檢查等作業，有貨
10 物作業紀錄、裝卸貨櫃碼頭當值紀錄為憑，且EB輪總噸位3
11 萬3,266噸，遭總噸位達15萬3,666噸之CE輪嚴重撞擊後，除
12 船身最右側舷邊直接被撞處「38BAY11ROW」之整疊4個貨櫃
13 (包括系爭貨櫃在內)因碰撞落海外，碰撞處旁之其他貨櫃
14 則僅遭擠壓變型但依舊固定，EB輪仍安全航行至預定停泊碼
15 頭港口，最終亦航行至目的港完成運送，足認EB輪確具適航
16 性及適載性，被告長榮海運公司已盡海商法第62條及第63條
17 規定之注意義務。又EB輪係依馬來西亞巴生港引水人之指
18 揮，沿港口水道向預計停泊之港西第12號碼頭航行，途中經
19 該引水人與EB輪前方之CE輪聯絡後，告知EB輪船長可超越停
20 在原處等待EB輪超越之CE輪，詎EB輪船身已大部分越過CE輪
21 繼續前行時，CE輪竟倒俾橫行向右迴旋轉向，EB輪船長雖已
22 瞭望觀察並注意防免，惟事出突然且在狹窄進港航道中無法
23 閃避，CE輪左後舷艙撞及EB輪右後舷艙，足見系爭事故係CE
24 輪之過失所致，EB輪並無過失，縱認EB輪船長或引水人有過
25 失，亦屬「航海過失」或「管理船舶過失」，是依海商法第
26 69條第1款、第2款及第17款規定，被告長榮海運公司對系爭
27 貨物之毀損滅失並不負損害賠償責任，資為抗辯。並聲明：
28 1.原告之訴及假執行之聲請均駁回；2.如受不利判決，願供
29 擔保，請准宣告免為假執行。

30 (二)被告COSCO公司則以：原告為系爭貨物保險人，依其海上貨
31 物保險契約之準據法為英國法，而英國海上保險法關於保險

01 代位之法律關係，性質上非法定債權讓與，保險人僅得以被
02 保險人之名義，代位行使被保險人之權利或損害賠償請求
03 權，原告逕以自己名義提起本件訴訟，與法即有未合。又依
04 HFW事務所出具之公證報告，併參被告長榮海運公司所提公
05 證報告及EB輪船長事實報告書，可知系爭事故發生時，CE輪
06 已預計停泊靠港且航行在EB輪前方，EB輪船長亦明知CE輪航
07 行在前，並將採轉彎調頭方式慢速向右迴旋以左舷靠泊，當
08 應等待CE輪靠泊或在有足夠海上空間之情況下，方能繼續前
09 進，惟EB輪船長竟自行臆測CE輪在等待EB輪加速通過，在有
10 限狹窄之水域空間下，未經鳴笛通知CE輪其擬追越之意圖並
11 取得CE輪同意，即貿然加速追越CE輪導致碰撞，顯然違反避
12 碰規則第6條、第9條第(e)項、第13條第(a)項及第34條第(c)項
13 規定，足見系爭事故係肇因於EB輪超速、不當追越、未採取
14 避碰措施、瞭望不足等過失，EB輪就系爭事故自應負完全責
15 任，CE輪就系爭事故並無任何過失責任。縱認CE輪就系爭事
16 故發生具有過失，惟被告COSCO公司僅為CE輪登記之船舶所
17 有人，SHANGHAI公司方為CE輪之經營管理人，CE輪之航行營
18 運、船員管理等皆由SHANGHAI公司負責，被告COSCO公
19 司未參與CE輪之經營管理，自不負法人侵權行為責任；且避
20 碰規則之目的係為避免船舶碰撞，貨主或自貨主受讓取得債
21 權之原告均非避碰規則所適用及保護之客體，自不得依民法
22 第184條第2項規定向被告COSCO公司為請求；又CE輪之船員
23 係受僱於SHANGHAI公司，被告COSCO公司與船員間並不存在
24 僱傭協議或任何事實上僱傭關係，對船員亦全無指揮監督
25 權，是原告依第188條第1項規定，請求被告COSCO公司負僱
26 用人連帶侵權行為責任，亦無理由；而海商法第96條及第97
27 條規定並非獨立之請求權基礎，且海商法第96條係明定由過
28 失之「船舶」而非「船舶所有人」負損害賠償責任，在我國
29 既無對物訴訟，自應依個案判斷為過失行為船員之僱用人為
30 何，船舶所有人並不當然為責任主體，而請求權人亦僅限被
31 害船舶所有人，不包括貨主，是原告依海商法第96條及第97

條規定，請求被告COSCO公司負損害賠償責任，亦無理由。況原告迄未向CE輪之船員起訴求償，已罹於2年之侵權行為責任時效，被告COSCO公司亦得援引受僱人之時效利益，依民法第276條第2項規定，因無內部分擔而同免賠償責任；此外，系爭事故發生於000年0月間，除有相關新聞報導外，被告長榮海運公司亦曾於108年5月2日發出事故通知書，顯見系爭貨物之貨主至遲於108年5月初即已知悉系爭事故發生及其系爭貨物受損之事實，則原告受讓貨主之請求權後，遲至110年9月間始主張被告COSCO公司應負民法第184條規定之法人侵權行為責任及民法第188條規定之僱用人連帶侵權行為責任，則原告之請求權均已罹於民法第197條規定之2年時效而消滅。另依民法第216條規定，損害賠償應以實際所受損害為限，故原告僅能憑系爭貨物之發票金額為請求，且應按原告追加為被告COSCO公司時即109年10月20日之匯率換算，資為抗辯。並聲明：1.原告之訴駁回；2.如受不利判決，願供擔保，請准宣告免為假執行。

三、本院之判斷：

(一)原告主張被告長榮海運公司所屬EB輪於108年4月21日在馬來西亞巴生港與被告COSCO公司所屬CE輪發生碰撞，致EB輪上之系爭貨櫃落海，系爭貨櫃內裝之系爭貨物因此全部毀損滅失，系爭貨物包括型號C01、D01、D02、B02之鋁捲，其中型號C01鋁捲共3粒，總重量為11.236噸（計算式：編號「EITU0000000」貨櫃中2粒重量共7.515噸+編號「TGHU0000000」貨櫃中1粒重量3.721噸），出口價共計3萬2,168.668元（計算式：出口價每噸美金2,863元×11.236噸）；型號D01鋁捲共6粒，總重量為21.954噸（計算式：編號「EITU0000000」貨櫃中2粒重量共7.162噸+編號「TGHU0000000」貨櫃中4粒重量共14.792噸），出口價共計美金6萬2,722.578元（計算式：出口價每噸美金2,857元×21.954噸）；型號D02鋁捲共2粒（放置編號「EITU0000000」貨櫃中），總重量為7.471噸，出口價共計美金2萬1,344.647元（計算式：出口價每噸

美金2,857元×7.471噸)；型號B02鋁捲1粒(放置編號「TGHU 0000000」貨櫃中)，重量為3.514噸，出口價為美金1萬0,109.778元(計算式：出口價每噸美金2,877元×3.514噸)，故系爭貨物出口價總計為美金12萬6,345.671元(計算式：型號C01鋁捲美金3萬2,168.668元+型號D01鋁捲美金6萬2,722.578元+型號D02鋁捲美金2萬1,344.647元+型號B02鋁捲美金1萬0,109.778元)，而原告為海上貨物保險契約之保險人，因系爭貨物毀損滅失，已賠付Ever Want公司美金13萬8,980.23元等情，業據原告提出系爭載貨證券暨中譯本、貨損通知函暨中譯本、代位求償收據暨中譯本、保險契約暨中譯本、裝箱明細、發票、出口報單等件為證(見本院卷一第11至17、29至33、93、309至317、329頁；卷二第133至134頁)，且為被告所不爭執(詳見本院卷二第349至350頁)，足堪信為真實。

(二)又原告另主張其各得向被告請求給付損害賠償金379萬6,687元，且被告間為不真正連帶債務乙節，則為被告所否認，並以前揭情詞置辯。經查：

1.系爭事故之肇因為何？

(1)依EB輪船長出具之事實報告書記載略以：「……The above mentioned vessel laden 18625.5 tons containerized cargo, sailed from Singapore on 20-Apr-2019, bound for Port Kelang, Malaysia. PORT KLANG Pilot, Mr. WAN MOS D HASIZEE, came on board at 0222LT/21-APR-2019, and as pilot's order navigated and underway port channel to berthed at WESTPORT NO. #12 for portside alongside. Whilst approaching port terminal berth NO. 24, our pilot seem to contact on my head vessel of M.V. COSCO ENGLAND by his walkie-talkie and then told me that will speed up to pass M.V. COSCO ENGLAND then reduced speed turn around alongside; and also I saw M.V. "COSCO ENGLAND" staying there with three tugs ass

istance seem to wait for my passing; and there, I took pilot's advice but while we were approaching M.V. COSCO ENGLAND, I found COSCO ENGLAND suddenly crash astern caused collision.」(中譯：本船裝載18,625.5噸貨櫃在108年4月20日從新加坡航向馬來西亞可倫港，可倫港引水人WAN MOSD HASIZEE先生在108年4月21日上午2時22分上船，嗣即在引水人指揮下沿港口水道航行，將到港西第12號碼頭停泊。當靠近第24號錨位時，我方引水人似以其對講機與在我船前方之CE輪聯絡後告訴我超越CE輪後減速調整，而且我看到CE輪由3艘拖船協助停在原處似在等待我船超越通過，所以我遵照引水人指示，但是當我船靠近CE輪時，我發現CE輪突然船尾急轉而導致碰撞)，有EB輪之船長事實報告書附卷可稽(見本院卷一第45、111頁)，EB輪船長並於同日即向CE輪提出責任通知書(Notice of Liability)，表明CE輪應就上開碰撞所致EB輪之損害負責，有該責任通知書在卷可按(見本院卷一第47、115頁)，而EB輪之船長事實報告書所載前述關於EB輪與CE輪之行進動態，亦核與EB輪之船舶航程資料紀錄所示之船舶位置相符，復與公證報告所載之船舶自動識別系統證據內容符合，有EB輪船舶航程資料、公證報告存卷可佐(見本院卷一第53至84、141至162頁)，公證報告就船長陳述部分亦載明：「ii. MV "EVER BIRTH" Pilot then communicated with the pilot on board MV "COSCO ENGLAND" in local language and then informed Master the MV "EVER BIRTH" would speed up to pass MV "COSCO ENGLAND" then slowing down when they reach berth 12. The Master observed the CPA between M V "EVER BIRTH" and MV "COSCO ENGLAND" was 0.5 nautical mile and the vessel was safe to pass MV "COSCO ENGLAND". iii. AT 0253 hours while MV "EVER BIRTH" was passing astern of MV "COSCO ENGLAND" the Master observed the propeller wash from MV "COSCO ENGLAND" and s

01 he was moving astern. The above action was contradic
02 t with the pilot advice earlier and before MV "EVER
03 BIRTH" could make any action in the limited sea room
04 area, the starboard quarter of MV "EVER BIRTH" colli
05 ded with the port quarter of MV "COSCO ENGLAND".
06 ……」(中譯：ii. 領港隨後用當地語言聯絡CE輪上之領港
07 即引水人，並且告知EB輪船長加速通過CE輪，並在到達12號
08 碼頭前減速，EB輪船長從雷達螢幕上觀測計算兩船最接近距
09 離是0.5浬，EB輪可以安全通過。iii. 當EB輪在凌晨2時53分
10 正在通過CE輪船艙時，船長從CE輪俾葉水花發現CE輪正在倒
11 俾，前述動作跟引水人稍前告知情報相反，EB輪船長在狹窄
12 及有限的水域內，可得採取限制性之避碰行動前，EB輪右後
13 艙部已經與CE輪左後艙部碰撞。……」(見本院卷一第14
14 4、155頁)，且公證報告關於船舶自動識別系統證據並有記
15 載自108年4月21日凌晨2時31分起至碰撞發生前，CE輪於凌
16 晨2時31分進入南航道，船速7.8節；於凌晨2時43分，EB輪
17 進入南航道，船速10.5節，CE輪在EB輪前方約1.5浬，CE輪
18 左側方向則有2艘拖船；於凌晨2時48分，EB輪依船速10.5節
19 航行在航道內，在CE輪後方約0.5浬，CE輪則減速至5.5節並
20 右轉；於凌晨2時51分，EB輪航行在航道中依10.3節船速及
21 距離CE輪0.11浬正準備超越CE輪船艙，而CE輪明顯依船速1.
22 1節在右轉，並由在右舷之2艘拖船及左艙之1艘拖船協助；
23 於凌晨2時52分至碰撞前，EB輪左轉船速10節，CE輪繼續右
24 迴旋轉向，造成CE輪船艙接近EB輪，CE輪則繼續向右迴旋轉
25 向，船速1.1節，逼近EB輪之安全航道；於凌晨2時53分，CE
26 輪左方觸碰到EB輪右後舷，碰撞時EB輪船速為10節，CE輪船
27 速為1.1節等情(見本院卷一第150至151、160至161頁)，
28 綜上事證足認EB輪雖晚於CE輪進入南航道，惟CE輪進入南航
29 道後，由船速7.8節開始減速至1.1節，並於拖船協助下欲調
30 頭以左舷靠泊，於EB輪以約10節左右之船速持續於航道中前
31 進並逐漸接近CE輪時，EB輪上之引水人經聯絡CE輪後，EB輪

01 船長依引水人指示超越CE輪，EB輪船長並有自其雷達螢幕觀
02 測計算兩船最接近距離為0.5浬，研判EB輪可安全通過，然C
03 E輪於EB輪接近時仍持續向右迴旋轉向，並突然倒俾而持續
04 逼近EB輪之安全航道，而EB輪於狹窄水域有限空間已不及採
05 取有效之避碰措施，最終CE輪左船艏向左撞擊EB輪右後舷，
06 則系爭事故肇因實乃CE輪未盡避碰規則第5條所定之瞭望義
07 務（即各船應經常運用視覺、聽覺及各種適合當前環境所有
08 可使用之方法，保持正確瞭望，以期完全瞭解其處境及碰撞
09 危機，見本院卷二第207頁），於向右迴旋過程中未注意依
10 引水人指示前進之EB輪之動態而致碰撞，CE輪之上開航行過
11 失實為系爭事故之肇因，而遵照引水人指示並經雷達螢幕觀
12 測研判得以安全通過CE輪之EB輪，因CE輪突然倒俾侵入航道
13 舉動及水域範圍限制而無法及時閃避，難認有何肇事因素。
14 是系爭事故之肇因乃CE輪之航行過失，EB輪就系爭事故之發
15 生並無過失可言。

16 (2)至被告COSCO公司雖以CE輪原航行在EB輪之前為由，認系爭
17 事故肇因乃EB輪超速，且違反避碰規則關於追越及避碰之相
18 關規定，CE輪就系爭事故之發生無何肇事因素，並提出系爭
19 事故分析文件為據（見本院卷二第29至32、41至43頁）。惟
20 上開分析文件乃任職新加坡HFW事務所之資深經理及資深合
21 夥人和海員之人所出具，有該文件出具者之履歷簡介附卷可
22 考（見本院卷二第55至60頁），並非由公正第三方經專門職
23 業技術考試檢核通過之海事公證人所出具，其憑性信自屬有
24 疑，無從遽為系爭事故肇事責任之判斷依據。況該分析文件
25 第9點提及假設EB輪及CE輪保持各自的航向和速度（在EB輪
26 改變航向完成後），EB輪將在17分鐘以100公尺的距離通過C
27 E輪等語（見本院卷二第30至31、42頁），亦可佐見若非CE
28 輪突然改變航向倒俾，EB輪將可安全通過CE輪而不致發生碰
29 撞，然該分析文件結論竟無視上情，逕為系爭事故發生乃EB
30 輪航行過失所致，CE輪並無過失之認定云云，足徵上開分析
31 文件確有偏頗之虞，不足採信。雖CE輪早於EB輪進入南航

道，惟查，EB輪進入南航道時，CE輪正準備調頭以左舷靠泊，且EB輪船上之引水人以無線電與CE輪上之引水人聯絡後，EB輪係依其船上引水人之指示而繼續航行通過CE輪，EB輪船長並有透過雷達螢幕觀測計算兩船最接近距離為0.5浬，研判EB輪可以安全通過，復於通過CE輪時仍有持續注意CE輪之行進動態，並於EB輪通過CE輪船艏時，由CE輪之俾葉水花發現CE輪正在倒俾，與引水人先前告知之情報不同，EB輪猶試圖採取有限之避碰行動等情，已如前述，EB輪實已盡其避碰、瞭望之義務；再由兩船之航跡圖觀之（見本院卷一第53頁），發生碰撞前EB輪穩定以約10節左右之船速依其航行方向前進，CE輪則逐漸減速至1節左右之船速緩慢向右迴旋，而發生碰撞時EB輪大部分船身已越過CE輪船艏，兩船碰撞處為CE輪左後船艏與EB輪右後側船舷，則被告長榮海運公司主張EB輪依其原訂航道直行通過CE輪時，CE輪之船艏突然橫行向後侵入EB輪之航道，以CE輪左後船艏撞擊EB輪右後側船舷等語，自屬有據，難認EB輪有何違反避碰規則所定注意義務之情事，被告COSCO公司徒以CE輪之位置原在EB輪前方，逕謂於EB輪通過CE輪時所發生之系爭事故乃EB輪違反注意義務所致云云，自無從採憑。至被告COSCO公司另提出巴生港航海手冊規定所有船舶距離碼頭或泊位300公尺時之船速不能超過8節（見本院卷二第491頁），認EB輪就系爭事故發生有超速航行之過失云云，然此為被告長榮海運公司所否認，且被告COSCO公司亦未舉證證明碰撞時EB輪與碼頭或泊位之距離在300公尺以內，其船速並已超過8節，是被告COSCO公司此部分推論，亦難認有據。是被告COSCO公司否認系爭事故之發生乃CE輪航行過失所致，或抗辯EB輪就此亦有肇事責任云云，均非可採。

2.原告依海商法第5條適用民法第634條本文及保險代位、債權讓與之法律關係，請求被告長榮海運公司負損害賠償責任，有無理由？

(1)被告長榮海運公司主張EB輪符合海商法第62條及63條適航能

力及運送能力之要件，業據其提出EB輪之船籍登記證書、噸位證書、最低安全人力配置證書（107年10月31日簽發）、符合ISM國際安全管理章程文書（106年10月26日稽查完成、同年11月10日簽發、效期至111年10月28日）、安全管理證書（107年5月21日稽核完成、107年10月11日簽發、效期至112年5月20日）、船舶安全設備證書（106年12月29日檢查完成、107年11月9日簽發、效期至111年12月28日）、驗船協會證書（107年12月23日簽發、111年12月28日到期）、貨物作業記錄、裝卸貨-AB碼頭當值記錄表、船舶安全結構證書（106年12月29日檢查完成、107年11月9日簽發、效期至111年12月28日）為證（見本院卷一第117至139、163至169、175至177頁；卷二第275頁）；復參以EB輪、CE輪之總噸位分別高達3萬3266噸、15萬3666噸，有噸位證書附卷可稽（見本院卷一第119頁；卷二第45頁），且EB輪右後尾舷最側邊遭直接碰撞及因此落海之貨櫃破損變形，有打撈落海貨櫃作業、貨櫃受損情形之照片在卷可按（見本院卷一第183至203頁），足見兩船碰撞之撞擊力道非輕，然兩船發生碰撞後，EB輪猶能正常航行至預定碼頭停泊，並僅有放置在碰撞處最舷邊包括系爭貨櫃在內之4個貨櫃落海，有EB輪之甲板平面圖、碰撞區甲板貨櫃受損情況分布圖存卷可佐（見本院卷一第179至181頁），足認EB輪應已具備適航能力及運送能力之要件。

(2)又按「因下列事由所發生之毀損或滅失，運送人或船舶所有人不負賠償責任：……十七、其他非因運送人或船舶所有人本人之故意或過失及非因其代理人、受僱人之過失所致者。」，海商法第69條第17款定有明文。查被告長榮海運公司乃系爭貨物之運送人，並以EB輪載運系爭貨物，然系爭貨物於海上運送途中因系爭事故而毀損滅失等情，固為被告長榮海運公司所不爭執，惟系爭事故之肇因乃CE輪航行過失所致，EB輪並無可歸責之事由乙節，業經本院認定如前，則被告長榮海運公司自得援引海商法第69條第17款規定，毋庸對

01 系爭貨物之毀損滅失負賠償責任，故原告請求被告長榮海運
02 公司負損害賠償責任，自無理由。

03 3.原告依保險代位、債權讓與之法律關係，並先位以海商法第
04 96條或第97條第1項規定，備位以民法第184條第1項前段、
05 第2項或第188條第1項規定，請求被告COSCO公司負損害賠償
06 責任，有無理由？

07 (1)按碰撞係因於一船舶之過失所致者，由該船舶負損害賠償責
08 任，海商法第96條定有明文。雖被告COSCO公司抗辯該條規
09 定非獨立之請求權基礎，惟海商法第四章為「船舶碰撞」之
10 規定，第四章包括海商法第94條至第101條，海商法第94條
11 開宗明義規定：「船舶之碰撞，不論發生於何地，皆依本章
12 之規定處理之。」，海商法第95條至第98條分別就因不可抗
13 力而發生之碰撞、因一船過失所致之碰撞、碰撞之各船舶有
14 共同過失、因引水人過失所致之碰撞等各種情形，其損害賠
15 償責任應如何負擔加以規定，海商法第99條並就因碰撞所生
16 之請求權消滅時效予以規定，海商法第100條、第101條另有
17 就加害船舶之扣押及船舶碰撞訴訟之管轄加以明定，是以上
18 開立法架構觀之，立法者應係考量船舶碰撞之特殊性，另行
19 訂定海商法第四章之規定以處理之，海商法第96條既係針對
20 船舶碰撞係因一船舶過失所致情形之損害賠償責任所為之特
21 別規定，自應認屬獨立之請求權基礎。又系爭事故乃全因CE
22 輪之過失所致乙節，已如前述，且通常與船舶最具利害關係
23 者乃船舶所有權人，解釋上該條規定應負損害賠償責任之義
24 務人自然包括該過失船舶之所有權人。至CE輪之船舶經理人
25 係COSCO S.L公司，國際安全管理經理人係SHANGHAI公司，
26 雖有CE輪登記資料附卷可稽（見本院卷一第221至222頁），
27 然不論是船舶經理人或國際安全管理經理人均係受船舶所有
28 權人之委託，為其設計並維持一個有效的商業營運或安全管
29 理體系，其最終目的仍是為了提升船舶所有權人就船舶之營
30 運效能及獲利，船舶所有權人藉由對船舶經理人及國際安全
31 管理經理人之選任，仍得實質掌控船舶之航行及營運，與船

01 船所有權人將船舶出租他人以收取租金獲利，船舶之航行、
02 營運及成效均由船舶承租人自負其責之情形顯然有別，被告
03 COSCO公司並未舉證證明CE輪乃單純出租SHANGHAI公司或COS
04 CO S. L公司營運，以上開CE輪登記資料，僅能得知不論SHAN
05 GHAI公司或COSCO S. L公司均係受CE輪之所有權人即被告COS
06 CO公司委託選任而從事CE輪之國際安全管理經理人或船舶經
07 理人之工作，系爭事故肇因既為CE輪之航行疏失，則身為CE
08 輪所有權人之被告COSCO公司自不能置身事外而對因系爭事
09 故發生受有損害之人主張免責，是被告COSCO公司徒以其非
10 實際執行從事CE輪營運工作者為由，抗辯其就系爭事故發生
11 所致之損害毋庸負賠償責任云云，自非可採。

12 (2)又依海商法第96條規定之文義，並未限制其請求權人僅得為
13 碰撞船舶中無過失一方之船舶所有權人，凡因該船舶碰撞事
14 故受有損害者，均得援引該條規定，請求該過失船舶負損害
15 賠償責任，是被告COSCO公司另抗辯除無過失一方之船舶所
16 有權人外，均不得依上開規定求償，難認有據。EB輪上裝載
17 之系爭貨物既因系爭事故發生而毀損滅失，則系爭貨物之貨
18 主Ever Want公司自得依海商法第96條規定，請求就系爭事
19 故發生具全部肇事因素之CE輪之所有權人即被告COSCO公司
20 負損害賠償責任。而原告依保險契約約定理賠保險金予Ever
21 Want公司後，Ever Want公司已出具代位求償收據予原告，
22 將Ever Want公司因系爭事故所受損害對需負責者之一切請
23 求權及權利均讓與原告，有代位求償收據在卷可按（見本院
24 卷一第17、33頁），則原告所受讓Ever Want公司之權利即
25 包括Ever Want公司依海商法第96條規定對被告COSCO公司之
26 損害賠償債權，是原告依債權讓與之法律關係，自得以自己
27 之名義，依海商法第96條規定，請求被告COSCO公司負損害
28 賠償責任。另原告主張依海商法第96條規定及債權讓與之法
29 律關係，請求被告COSCO公司負損害賠償責任乙節，既經本
30 院審認為有理由而准許之，自不需再論述原告所為關於保險
31 代位法律關係及民法第184條第1項前段、第2項、第188條第

01 1項本文規定之主張有無理由，附此敘明。

02 (3)而原告向被告COSCO公司請求損害賠償之依據既為海商法第
03 96條規定，已如前述，則關於請求權消滅時效之期間自應適
04 用海商法第99條規定，自碰撞日起算2年。系爭事故於108年
05 4月21日發生，原告於109年10月20日即具狀追加起訴被告CO
06 SCO公司請求損害賠償，有民事追加被告狀暨其上之本院收
07 狀戳為憑（見本院卷一第217至220頁），未逾上開規定之請
08 求權消滅時效期間，則被告COSCO公司所為時效抗辯，委無
09 足採。

10 4.原告得請求被告COSCO公司給付損害賠償金之數額為何？

11 (1)按「損害賠償，除法律另有規定或契約另有訂定外，應以填
12 補債權人所受損害及所失利益為限。依通常情形，或依已定
13 之計畫、設備或其他特別情事，可得預期之利益，視為所失
14 利益。」民法第216條定有明文，至該條第一項所謂所受損
15 害，即現存財產因損害事實之發生而被減少之積極的損害；
16 所謂所失利益，則指新財產之取得，因損害事實之發生而受
17 妨害之消極的損害而言，固非以現實有此具體利益為限，惟
18 該可得預期之利益亦非指僅有取得利益之希望或可能為已
19 足，尚須依通常情形，或依已定之計畫、設備或其他特別情
20 事，有客觀之確定性始得稱之（最高法院94年度台上字第15
21 05號、93年度台上字第1225號判決要旨參照）。

22 (2)原告雖主張系爭貨物之損害賠償額應依海商法第5條適用民
23 法第638條第1項規定，以系爭貨物應交付時目的地之價值計
24 算之，惟被告COSCO公司並非系爭貨物之運送人，自無適用
25 民法第638條第1項規定之餘地，應依民法第216條第1項規
26 定，以填補債權人所受損害及所失利益為限。又系爭貨物買
27 方即Ever Want公司因系爭貨物毀損滅失，自受有相當於系
28 爭貨物價值之損害，而系爭貨物之出口價共計為美金12萬6,
29 345.671元，已如前述，Ever Want公司以該金額向中鋼鋁業
30 公司購得系爭貨物，則該金額即應認係Ever Want公司因系
31 爭貨物毀損滅失所受之損害。至原告雖主張損害額應再加計

01 合理利潤云云，惟原告並未舉證證明Ever Want公司就其購
02 入系爭貨物後可得之利潤有何客觀之確定性，自不能逕以上
03 開出口價10%之金額認定為Ever Want公司因系爭事故發生
04 而有新財產之取得因此受有妨害之消極的所失利益之損害。
05 是原告依債權讓與之法律關係，受讓Ever Want公司對被告C
06 OSCO公司之損害賠償債權，原告得對被告COSCO公司請求之
07 金額自應以系爭貨物之出口價總額美金12萬6,345.671元為
08 限，再以原告追加起訴被告COSCO公司當日即109年10月20日
09 （見本院卷一第217頁）臺灣銀行牌告美金兌新臺幣即期賣
10 出匯率28.95（見本院卷二第407頁）換算，折合為365萬7,7
11 07元（計算式：美金12萬6,345.671×28.95＝365萬7,707
12 元，元以下四捨五入），是原告得請求被告COSCO公司給付
13 之損害賠償金應為365萬7,707元，逾此金額之請求，無從准
14 許。

15 (3)另按給付無確定期限者，債務人於債權人得請求給付時，經
16 其催告而未為給付，自受催告時起，負遲延責任，其經債權
17 人起訴而送達訴狀，或依督促程序送達支付命令，或為其他
18 相類之行為者，與催告有同一之效力；遲延之債務，以支付
19 金錢為標的者，債權人得請求依法定利率計算之遲延利息；
20 應付利息之債務，其利率未經約定，亦無法律可據者，週年
21 利率為百分之五，民法第229條第2項、第233條第1項本文、
22 第203條分別定有明文。本件原告對被告COSCO公司之損害賠
23 償債權，核屬無確定期限之給付，既經原告追加起訴而送達
24 訴狀，被告COSCO公司迄未給付，當應負遲延責任。是原告
25 併請求被告COSCO公司給付自民事追加被告狀繕本送達翌日
26 即109年12月31日（見本院卷一第245至251頁）起至清償日
27 止，按週年利率5%計算之法定遲延利息，核無不合，應予
28 准許。

29 四、綜上所述，原告依海商法第96條規定及債權讓與之法律關
30 係，請求被告COSCO公司給付365萬7,707元，及自109年12月
31 31日起至清償日止，按週年利率5%計算之利息，為有理

01 由，應予准許；逾此範圍之請求，為無理由，應予駁回。

02 五、本件原告勝訴部分，原告陳明願供擔保以代釋明，聲請宣告
03 假執行，合於規定，爰依民事訴訟法第390條第2項規定，酌
04 定相當之擔保金額予以宣告；且被告COSC0公司就此部分聲
05 請供擔保免為假執行，合於法律規定，並依同法第392條第2
06 項規定，宣告被告COSC0公司如預供擔保，得免為假執行。
07 至本件原告敗訴部分，其所為假執行之聲請，因訴之駁回而
08 失所附麗，併駁回之。

09 六、本件事證已臻明確，兩造其餘攻擊防禦方法及所提證據資料
10 核與判決之結果不生影響，爰不一一論列，併此敘明。

11 七、訴訟費用負擔之依據：民事訴訟法第78條、第79條。

12 中 華 民 國 111 年 9 月 22 日
13 民事第七庭 法 官 黃珮如

14 以上正本係照原本作成。

15 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
16 委任律師提起上訴者，應一併繳納上訴審裁判費。

17 中 華 民 國 111 年 9 月 22 日
18 書記官 張惠晴