

臺灣臺北地方法院民事判決

109年度保險字第34號

原告 南山產物保險股份有限公司

法定代理人 蔡漢凌

訴訟代理人 黃智絹律師

被告 沛華實業股份有限公司

法定代理人 PHILIP LIN

訴訟代理人 王瀟珮律師

被告 COSCO ENGLAND SHIPPING LIMITED

QUEEN' S ROAD COSCO ENGLANDNTRAL,
HONG KONG

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

許峻瑋律師

參加人 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

上列當事人間請求損害賠償事件，本院於民國111年6月16日言詞
辯論終結，判決如下：

主 文

被告COSCO ENGLAND SHIPPING LIMITED應給付原告新台幣壹佰玖
拾陸萬肆仟肆佰參拾陸元，及自民國一百零九年十一月十七日起
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
十三，餘由原告負擔。

01 本判決第一項於原告以新台幣陸拾陸萬元為被告供擔保後，得假
02 執行；但被告如以新台幣壹佰玖拾陸萬肆仟肆佰參拾陸元為原告
03 預供擔保，得免為假執行。

04 原告其餘假執行之聲請駁回。

05 事實及理由

06 壹、程序事項：

07 一、按民事事件，涉及香港或澳門者，類推適用涉外民事法律適
08 用法。涉外民事法律適用法未規定者，適用與民事法律關係
09 最重要牽連關係地法律，香港澳門關係條例第38條定有明
10 文。又一國法院對涉外民事法律事件，有無一般管轄權即審
11 判權，悉依該法院地法之規定為據。原告既向我國法院提起
12 訴訟，關於一般管轄權之有無，即應按法庭地法即我國法律
13 定之，惟我國涉外民事法律適用法未就國際管轄權加以明
14 定，應類推適用民事訴訟法之規定。次按被告不抗辯法院無
15 管轄權，而為本案之言詞辯論者，以其法院為有管轄權之法
16 院，民事訴訟法第25條定有明文。查被告COSCO ENGLAND
17 SHIPPING LIMITED（下稱COSCO公司）為香港地區公司，是
18 本件具有涉外因素，屬涉外民事事件，而被告COSCO公司不
19 爭執本院有管轄權（見卷一第471頁），類推適用民事訴訟
20 法第25條規定，我國法院即本院就本件訴訟有管轄權，合先
21 敘明。

22 二、再按法律行為發生債之關係者，其成立及效力，依當事人意
23 思定其應適用之法律。當事人無明示之意思或其明示之意思
24 依所定應適用之法律無效時，依關係最切之法律；關於由侵
25 權行為而生之債，依侵權行為地法。但另有關係最切之法律
26 者，依該法律，涉外民事法律適用法第20條第1項、第25條
27 定有明文。原告主張其所承保之要保人樂亞有限公司
28 （Royal Medi-Tek Inc.，下稱樂亞公司）委託被告沛華實
29 業股份有限公司（Pacific Star Express Corporation，下
30 稱沛華公司）將售予馬來西亞商Supercomal Medical
31 Products Sdn Bhd（下稱Supercomal公司）之貨物一批（下

稱系爭貨物），自我國台北港運送至馬來西亞檳城，然系爭貨物毀損，被告沛華公司應負運送人賠償責任。又系爭貨物在運送過程中，在馬來西亞巴生港遭被告COSCO公司之船舶碰撞，導致系爭貨物毀損。則依樂亞公司與被告沛華公司間契約，既係由我國將貨物運往國外，且樂亞公司為依我國法登記之公司，我國法即為關係最切之法律。系爭貨物於運送途中所生侵權行為之債，既為同一原因事實所生，應一併適用我國法。

三、末按就兩造之訴訟有法律上利害關係之第三人，為輔助一造起見，於該訴訟繫屬中，得為參加，民事訴訟法第58條第1項定有明文。經查，原告主張其承保之系爭貨物係由被告沛華公司運送至馬來西亞，並因船舶碰撞事故而受損，被告沛華公司則稱其將系爭貨物委由參加人長榮海運股份有限公司（下稱長榮公司）實際運送，則參加人就被告沛華公司之敗訴，顯有法律上之直接利害關係，其具狀為輔助被告沛華公司聲請參加訴訟，又長榮公司之法定代理人原為張正鏞，嗣於本院審理期間變更為張衍義，並經其聲明承受訴訟在案，均合於規定，應予准許。

貳、實體事項：

一、原告主張：

（一）樂亞公司於民國108年4月間出售系爭貨物予Supercomal公司，並由EVER BIRTH輪（第0000-000S航次）裝載系爭貨物之貨櫃（編號EITU0000000，下稱系爭貨櫃）自台北港運送至馬來西亞檳城，EVER BIRTH輪於108年4月21日在馬來西亞巴生港，經巴生港引水人上船後告知EVER BIRTH輪預計到港西第12號碼頭停泊，同時告知有另一艘被告COSCO公司所有之COSCO ENGLAND輪在EVER BIRTH輪前，以同方向依最慢速度前進，將向右迴旋左舷靠泊，嗣EVER BIRTH輪引水人聯絡COSCO ENGLAND輪後，告知EVER BIRTH輪船長係由EVER BIRTH輪先行通過後，COSCO ENGLAND輪再將船首、船艉反轉過來以左舷靠泊，然當EVER BIRTH輪正在通過COSCO

01 ENGLAND輪船艙，快完全通過時，當時兩艘船都在港區狹窄
02 水面上近距離能見度範圍內，均能輕易注意到對方船舶之動
03 態與相對距離，EVER BIRTH輪船長發現COSCO ENGLAND輪突
04 然倒俾並向右迴旋轉向，侵入EVER BIRTH輪之安全航道，
05 COSCO ENGLAND輪左後艙碰撞直行之EVER BIRTH輪的右後
06 艙，足見COSCO ENGLAND輪已違反「1972年國際海上避碰規
07 則」第5條瞭望義務「瞭望-各船應經常運用視覺、聽覺及各
08 種適合當前環境的一切可能手段，保持正確的瞭望，以便對
09 其處境和碰撞危機作出全盤的估計。」、第7條「各船舶應
10 利用適合當時環境和情況下的一切可能手段判斷是否存在碰
11 撞危機，如有任何可疑之處，此項危機應視為存在。」而有
12 過失，導致系爭貨物受損。被告沛華公司在馬來西亞之代理
13 行FM GLOBAL LOGISTICS (M) SDN BHD於108年4月23日遭通
14 知系爭貨櫃在上述碰撞事故中受損。

15 (二)樂亞公司係以委託被告沛華公司運送系爭貨物之意思，向被
16 告沛華公司訂艙委託其運送，被告沛華公司亦以接受託運之
17 意思與樂亞公司成立契約，而從未表示係以自己之名義為樂
18 亞公司計算，使運送人運送貨物，系爭貨物由被告沛華公司
19 裝載系爭貨櫃安排由EVER BIRTH輪運送，並簽發載貨證券
20 （編號PN0000000）記載Shipper（託運人）為ROYAL MEDI-
21 TEK INC.（樂亞公司英文名），被告沛華公司為運送人（AS
22 CARRIER），復向樂亞公司收取提單費（即簽發提單之費
23 用）、併裝費（即將貨物裝入貨櫃之費用），是樂亞公司與
24 被告沛華公司間已成立運送契約，而被告沛華公司未盡海商
25 法第63條、第62條第1項之責，依民法第634條規定，應就系
26 爭貨物之毀損，負運送人責任。縱認兩公司間所成立非運送
27 契約，被告沛華公司受樂亞公司委託運送系爭貨物後，即以
28 自己名義委託參加人運送，是樂亞公司與被告沛華公司間應
29 成立承攬運送契約，被告沛華公司並簽發載貨證券、向樂亞
30 公司就貨物運送全部約定價額，被告沛華公司依民法第663
31 條、第664條規定，應負民法第634條之賠償責任。縱僅成立

01 承攬運送關係，被告沛華公司亦應依民法第661條負承攬運
02 送人之賠償責任。再退步言之，樂亞公司、被告沛華公司間
03 成立委任契約，而系爭貨物之受損係因參加人過失所致，足
04 證被告沛華公司對委任事務處理有過失，依民法第544條規
05 定應負賠償責任。依民法第638條第1項規定，以系爭貨物目
06 的地進口價格即商業發票價格美金68,831.09元折合新台幣
07 （下同）2,072,848元為賠償額（以起訴日109年4月16日美
08 金兌新台幣匯率30.115元計算，元以下四捨五入〈下
09 同〉），退而言之，縱被告沛華公司得主張單位限制責任，
10 賠償額應為847,061元。

11 (三)被告COSCO公司為COSCO ENGLAND輪之所有人，依海商法第96
12 條規定，應就COSCO ENGLAND輪之航行過失所致碰撞事故，
13 導致Supercomal公司所受損失負賠償責任。縱系爭事故非
14 COSCO ENGLAND輪單獨過失所致，依海商法第97條第1項規
15 定，被告COSCO公司應按COSCO ENGLAND輪、EVER BIRTH輪過
16 失比例負賠償責任，無法判定兩船過失比例時，被告COSCO
17 公司應負擔50%之賠償責任。又COSCO ENGLAND輪違反1972年
18 國際海上避碰規則，已構成民法第184條第1項前段所定之過
19 失，且違反民法第184條第2項所定保護他人之法律中關於習
20 慣法之範疇，被告COSCO公司應負損害賠償責任。又被告
21 COSCO公司委託訴外人COSCO Shipping Lines Co., Ltd. 為
22 COSCO ENGLAND輪之Ship Manager，訴外人Shanghai Ocean
23 Shipping Co., Ltd為ISM Manager，而委託上開公司管理船
24 舶目的係為被告COSCO公司提升船舶獲利率及競爭力，故被
25 告COSCO公司實質上對所有COSCO ENGLAND輪上海員仍有指
26 揮、監督權，只不過係交由上開公司為其操作而已，其效果
27 自然歸屬於被告COSCO公司。退步言之，一般人由COSCO
28 ENGLAND輪公開登記資料不會知悉由何人僱用該船船員，該
29 船船體上又漆有醒目船名「COSCO ENGLAND」，依一般人觀
30 念，該輪船員即有為COSCO ENGLAND輪船東使用而為之服務
31 受其監督之客觀事實，而應認為被告COSCO公司之受雇人，

01 故被告COSCO公司依民法第188條第1項規定，應就其受雇人
02 違犯航行過失負賠償責任。並依民法第196條規定以毀損所
03 減少價額共計美金67,856.16元，折合新台幣1,964,436元為
04 賠償額（以109年10月20日追加被告COSCO公司為被告之日美
05 金兌新台幣匯率28.95元計算）。就被告COSCO公司責任請依
06 序審酌海商法第96條及第97條第1項規定、法人侵權責任、
07 受僱人侵權責任。

08 (四)原告係系爭貨物保險人，並已依保險契約賠償Supercomal公
09 司前述損失而取得代位求償權，且已受讓Supercomal公司因
10 系爭貨物毀損，而對被告COSCO公司及其他應負賠償責任人
11 所取得之所有權利，原告可以自己名義提起訴訟，向被告沛
12 華公司、被告COSCO公司請求賠償。樂亞公司亦已將其因系
13 爭貨物毀損，而對被告COSCO公司及其他應負賠償責任人所
14 取得之所有權利轉讓與原告，爰依債權讓與、保險代位規
15 定，請求被告沛華公司、被告COSCO公司賠償原告之損害
16 2,112,349元及法定遲延利息，其中任一被告為給付，在其
17 給付範圍內，另一被告免給付義務等語。

18 (五)並聲明：1.被告沛華公司應給付原告2,112,349元，及自起
19 訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按週年利率5%計算之利
20 息。2.被告COSCO公司應給付原告2,112,349元，及自追加被
21 告狀繕本送達翌日起至清償日止，按週年利率5%計算之利
22 息。3.前二項被告，任一被告為給付，在其給付範圍內，另
23 一被告免給付義務。4.願供擔保，請准宣告假執行。

24 二、被告答辯：

25 (一)被告沛華公司答辯略以：

26 1.系爭貨物貿易條件為FOB，即由受貨人Supercomal公司指
27 定訴外人馬來西亞商FM GLOBAL LOGISTICS（下稱FM公
28 司）為承攬運送人，與之訂立契約，並由Supercomal公司
29 給付運費，FM公司再與被告沛華公司安排運送事宜，關於
30 船班航次、預訂開航日與抵達日等均需經FM公司同意，被
31 告沛華公司接獲樂亞公司訂艙訊息後，在徵得FM公司同意

01 後方安排艙位，故被告沛華公司與Supercomal公司及樂亞
02 公司間並無運送契約或承攬運送契約存在，且被告沛華公
03 司所收取僅提單費、併裝費，可見雙方並無約定運費或承
04 攬運送報酬，被告沛華公司亦未填發提單或載貨證券，原
05 告提出之電報放貨通知單既未經被告沛華公司簽章，又不
06 符合民法第625條第2項、海商法第54條第1項規定，不能
07 認被告沛華公司有簽發提單或載貨證券。原告未提出蓋有
08 「SURRENDERED」字樣之載貨證券原本，僅憑電報放貨通
09 知單上「Number of Original B (S) /L」欄記載
10 「THREE (3)」，即認定被告沛華公司有簽發載貨證券，
11 顯不可採。是原告主張被告沛華公司應就系爭貨物負運送
12 人、擬制運送人責任等語，均無理由。

13 2.退步言之，如被告沛華公司應負運送人責任，系爭貨物貨
14 損原因係裝載貨物之EVER BIRTH輪與COSCO ENGLAND輪碰
15 撞所致，而碰撞事故或可歸責引水人指揮不當、或可歸責
16 船長操作船舶有過失，即與船長、引水人之航行過失行為
17 具有因果關係，是被告沛華公司依海商法第69條第1款規
18 定，對於系爭貨物毀損應不負運送人賠償責任。縱認被告
19 沛華公司與樂亞公司間成立承攬運送契約，並依民法第
20 664條擬制為運送人，應負損害賠償責任，然承運系爭貨
21 物之EVER BIRTH輪為106年12月甫建造完成交船之新貨櫃
22 輪，具備船級證書、最低安全人力配置證書、符合ISM國
23 際安全管理章程文件、安全管理證書、船舶安全設備證
24 書、船舶安全結構證書等，足證該船船體、設備與管理均
25 符合國際公約標準，於發航前與發航時均具備適航性及適
26 載性，且依貨物照管記錄（CARGO OPERATION RECORD）記
27 載系爭貨櫃於船上固定良好，參加人之堆存保管處置並無
28 不當，可見承運船舶及貨物之照管均符合海商法第62條、
29 第63條規定，而貨物毀損係肇因於船舶與他船碰撞，是被
30 告沛華公司、參加人依海商法第69條第1、2、17款規定運
31 送人免責事由，毋庸負責。再退步言，貨物毀損既肇因於

01 航程中，非被告沛華公司對於貨物之接收保管有不當所
02 致，且被告沛華公司選定經營歷史悠久、全球排名前10名
03 航商之參加人為運送人，系爭貨物雖因航程中之船舶碰撞
04 事故致部分毀損，惟參加人於最近港口安排換櫃後，皆已
05 依約送達目的地港檳城，經受貨人Supercomal公司提領完
06 畢，足見被告沛華公司就承攬運送有關事項，均已善盡善
07 良管理人注意義務，依民法第661條但書規定無需負承攬
08 運送人損害賠償責任。又依海商法第70條第2項，並參酌
09 受損貨物共31件、重量共計1,388公斤（計算式：900＋
10 144＋264＋80＝1,388），以件數、公斤數計算單位責任
11 限額後，分別為美金28,107元、3,775.36元，取價高者換
12 算後，應負賠償金額應為847,061元等語。

13 3.並聲明：原告之訴及其假執行之聲請均駁回。如受不利之
14 判決，願供擔保請准宣告免為假執行。

15 (二)被告COSCO公司答辯略以：

16 1.系爭事故發生當時COSCO ENGLAND輪已預計停泊靠港，並
17 且航行在EVER BIRTH輪前方，EVER BIRTH輪船長亦明知
18 COSCO ENGLAND輪航行在前且將靠泊，故EVER BIRTH輪應
19 等待COSCO ENGLAND輪靠泊或在有足夠海上空間的情形
20 下，才能繼續前進，然觀EVER BIRTH輪船長事實報告書可
21 知，EVER BIRTH輪船長竟自行臆測COSCO ENGLAND輪在等
22 待EVER BIRTH輪加速通過，且忽略COSCO ENGLAND輪正在
23 靠泊，在不足夠之空間下，反而加速追越COSCO ENGLAND
24 輪，違反避碰規則第13條（a）「任何船舶追越任何其他
25 船舶，應避讓被追越之船舶」，未採取任何避讓措施，反
26 觀COSCO ENGLAND輪在緩慢轉彎，對方船速極高狀態下，
27 已盡瞭望義務，並採避碰措施但仍不足以避開EVER BIRTH
28 輪，足見碰撞事故係肇因於EVER BIRTH輪違反安全航行之
29 速度、不當追越、未採取避碰措施、違反1972年避碰規則
30 之瞭望義務等過失，原告稱係COSCO ENGLAND輪倒俾後
31 退，故撞上EVER BIRTH輪云云，惟COSCO ENGLAND輪係要

01 以轉彎方式停泊，此為兩船明知，COSCO ENGLAND輪無倒
02 車之行為，況原告亦未說明倒車有任何不當之行為，是
03 COSCO ENGLAND輪之航行應無任何過失。

04 2.海商法第97條與民法第185條同為民法第184條一般侵權行
05 為之特別規定，民法第185條使共同侵權行為人負連帶責
06 任，海商法第97條使共同發生碰撞兩船負比例之責任，是
07 於船舶碰撞事件，海商法第97條為民法第185條之特別規
08 定，當無侵權責任時，即無海商法第97條責任比例分擔規
09 定之適用。退步言之，縱認海商法第96條、第97條為單獨
10 之請求權基礎，海商法第96條所定由過失之船舶負賠償責
11 任，係因此章節乃參考海洋法系國家可對船舶提起對物訴
12 訟之碰撞公約訂立，然在我國不認為船舶具有權利能力，
13 屬立法疏漏，應依個案判斷管理操船過失之船長或實際操
14 船過失致碰撞之海員之僱用人是誰，由該僱用人負責，而
15 非由船舶所有人負責，請求權人亦僅限被害船舶所有人，
16 而非貨主。被告COSCO公司與COSCO ENGLAND輪船員間並無
17 僱傭關係，且原告為貨物保險人，主張其受讓貨主之債
18 權，自不得依上述海商法規定請求被告COSCO公司負損害
19 賠償責任。又1972年國際海上避碰規則為船舶航行之規
20 定，目的係為避免船舶碰撞，貨主並非船舶，非國際海上
21 避碰規則適用及保護的對象，原告以其受讓自貨主之請求
22 權提起本訴，自無海上避碰規則之適用。且我國非1972年
23 國際海上避碰規則之簽約國，該規則非我國之法律，自非
24 民法第184條第2項所稱保護他人法律。

25 3.被告COSCO公司為COSCO ENGLAND輪登記所有人，惟非船舶
26 之經營管理人，COSCO ENGLAND輪所有經營管理、航行營
27 運等皆由Shanghai Ocean Shipping Co., Ltd公司處理，
28 被告COSCO公司自未因船舶營運受有利益，亦無任何侵害
29 行為可言，無法人單獨侵權行為責任。再系爭事故發生時
30 COSCO ENGLAND輪船長Mao Guomin（毛國民）係與
31 Shanghai Ocean Shipping Co., Ltd簽署船員上船協議，

可見其僱用人為Shanghai Ocean Shipping Co., Ltd，非被告COSCO公司，被告COSCO公司並無指揮監督之權能，原告迄未就其主張具有所謂實質僱傭關係之變態事實負舉證責任，其請求被告COSCO公司負僱用人侵權行為責任，應無理由。退步言之，縱認有僱傭關係，原告亦應先證明船長應負何侵權行為責任，始得依民法第188條第1項請求被告COSCO公司負僱用人連帶責任，原告迄未向船長起訴求償，已罹於2年時效，被告COSCO公司援引受僱人之時效利益後，依民法第276條第2項，因無內部分擔而同免賠償之責任。退步言之，縱被告COSCO公司不得援引受僱人之時效抗辯，碰撞事故發生於108年4月，並已於同年月發出事故通知書，顯見貨主於108年4月已知悉本件碰撞及其貨物受損之事實，原告遲至110年8月才於民事補正狀主張被告COSCO公司應負民法第184條法人侵權行為責任，遲至111年1月始主張被告COSCO公司應負民法第188條之僱用人侵權行為責任，原告受讓自貨主之請求權已罹於民法第197條之2年時效。

4.依海商法第60條第1項準用民法第629條規定載貨證券之持有人始為貨物所有權人，貨物出賣人及買受人並非當然為貨物所有權人，原告未提出被告沛華公司簽發載貨證券原本，不能證明其係經貨物所有人受讓本件請求權。又原告之保險契約準據法為英國法，而英國海上保險法關於保險代位之法律關係，保險人應僅得以被保險人之名義，代位行使被保險人之權利或損害賠償請求權，原告逕以自己名義起訴，並無理由。

5.原告雖主張系爭貨櫃（編號EITU0000000）因船舶碰撞而扭曲，導致系爭貨物受損，然長榮公證報告所列舉受損貨櫃中，並無系爭貨櫃，無法證明系爭貨物有受損。依民法第216條損害賠償應以實際損害為限，且原告未提出受損貨物中Automatic Crimping M/C更換重置新機器費用為美金47,537.49元之單據，亦未扣除廢品報價145.08美元。

Contact Pin (MMP-032C)、O Ring (MMP-035-A) 部分未提出貨物銷毀證明，計算之美金匯率亦非起訴時匯率，請求金額有誤等語。並聲明：原告之訴駁回。如受不利之判決，願供擔保請准宣告免為假執行。

三、參加人答辯略以：

(一)EVER BIRTH輪係106年新造之櫃輪，具備船舶註冊證書、國際噸位證書、最低安全人力配置證書、符合ISM國際安全管理章程文件、安全管理證書、貨船安全設備證書、船級證書、貨物管照紀錄、裝卸貨櫃碼頭當值紀錄、船舶安全結構證書，可證已具適航性及適載性，並善盡貨物貨櫃之裝載、作業、檢查等各種注意及檢核。且EVER BIRTH輪總噸位33,266噸，遭總噸位達153,666噸之COSCO ENGLAND輪碰撞，所受力量非貨櫃及繫固件得承受，惟除直接被撞之船最右側的舷邊整疊4個貨櫃因碰撞落海外，其他旁邊貨櫃雖被擠壓變型但仍然固定，且EVER BIRTH輪遭撞後仍安全航行至目的港，亦可證系爭貨櫃繫固正確妥適，裝貨設備貨櫃及船舶具適載、適航性，參加人應已盡海商法第62條、第63條之注意管照義務。

(二)EVER BIRTH輪在馬來西亞巴生港口航道上，依該港引水人指示航行，超越停在一旁等待EVER BIRTH輪超越之COSCO ENGLAND輪，在EVER BIRTH輪船身已大半超越COSCO ENGLAND輪後，COSCO ENGLAND輪突倒俾並向右迴旋轉向左後艉部，EVER BIRTH輪船長雖注意到上情，然因事出突然，且在狹窄進港航道中，無法閃避，遭撞及右後艉部，可見EVER BIRTH輪航行並無過失。縱認EVER BIRTH輪船長或船員、引水人有過失，依海商法第69條第1款、第2款及第17款規定，被告沛華公司及參加人對貨物毀損滅失並無賠償責任。

(三)原告之保險契約準據法為英國法，且該法並無保險代位規定，原告依我國保險法主張保險代位而為請求，並無理由。縱有賠償責任，依原告主張受損貨物係41件，重量係1,834公斤，依海商法第70條規定，應以27,333個特別提款權為

01 限。退步言之，原告加10%為賠償金額，與民法第638條規定
02 不符，又未扣除再保險人已付原告之再保險金額，亦屬有誤
03 等語。

04 四、兩造不爭執事項如下：

05 (一)被告沛華公司受委託安排運送系爭貨物，由台北港運送至馬
06 來西亞檳城，被告沛華公司安排由參加人以EVER BIRTH輪
07 (第0000-000S航次)運送系爭貨物，裝載於系爭貨櫃(編
08 號EITU0000000)。

09 (二)EVER BIRTH輪與被告COSCO公司之COSCO ENGLAND輪於馬來西
10 亞巴生港發生碰撞事故。

11 五、本件之爭點為：(一)原告主張被告沛華公司負運送人責任或承
12 攬運送人責任，是否有理？如是，被告沛華公司應給付金額
13 為若干？(二)原告主張被告被告COSCO公司負海商法第96條、
14 第97條、法人侵權行為、受僱人侵權行為賠償責任，是否有
15 理？如是，被告COSCO公司應給付金額為若干？茲分別論述
16 如下：

17 (一)按載貨證券，應載明船舶名稱、託運人之姓名或名稱、貨物
18 名稱、件數或重量等事項，由運送人或船長簽名；運送人於
19 收受運送物後，因託運人之請求，應填發提單。提單應記載
20 託運人之姓名及住址、運送物之種類、品質、數量等事項，
21 並由運送人簽名，海商法第54條第1項、第625條第1項、第2
22 項分別定有明文。原告固提出被告沛華公司具名之「OCEAN
23 BILL OF LADING」，記載託運人為樂亞公司，惟該提單並未
24 經被告沛華公司簽名，難認係合法有效之海運提單。又被告
25 沛華公司出具統一發票1紙予樂亞公司，發票品名記載「提
26 單費、併裝費」，有該發票1紙在卷可稽(見卷一第15
27 頁)，並非海運運費，難認被告公司係就系爭貨物自我國台
28 北港運送至馬來西亞檳城與樂亞公司約定運送費用，從而樂
29 亞公司與被告沛華公司間並非成立運送契約。再原告主張樂
30 亞公司與被告沛華公司間成立承攬運送契約，然從前開統一
31 發票之服務內容僅載提單費、併裝費，並無承擔運送報酬之

01 內容以觀，亦難認樂亞公司與被告沛華公司間有成立承攬運
02 送契約。原告主張樂亞公司與被告沛華公司約定，就系爭貨
03 物之交付採電報放貨方式，沛華公司仍有簽發載貨證券，只
04 是在裝貨港即由託運人樂亞公司繳還沛華公司，樂亞公司不
05 領取正本載貨證券，而通知沛華公司電報放貨給Supercomal
06 公司等語，為被告沛華公司所否認，原告未舉證樂亞公司有
07 通知被告沛華公司為電報放貨並已將載貨證券原本繳還被告
08 沛華公司，其上開主張難認與事實相符。被告沛華公司抗辯
09 承攬運送契約係訴外人FM公司與Supercomal公司間，否認與
10 樂亞公司間有何契約關係，則原告自應就上開有利於己之事
11 實舉證證明，原告復未為其他舉證，不能認承攬運送契約關
12 係成立於被告沛華公司與樂亞公司間。

13 (二)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
14 任；碰撞之各船舶有共同過失時，各依其過失程度之比例負
15 其責任，不能判定其過失之輕重時，各方平均負其責任。有
16 過失之各船舶，對於因死亡或傷害所生之損害，應負連帶責
17 任，海商法第96條、第97條分別定有明文。又因船舶碰撞的
18 結果，致一船舶上之貨物遭受毀損滅失時，該船舶所有人固
19 可依海商法第69條第1款之規定主張航海上過失，不負損害
20 賠償責任，惟依海商法第69條第1款之法意觀之，應僅指載
21 貨之船舶所有人可主張不負賠償責任。即我國海商法第97條
22 第1項就物之損害，係採分割的責任，故他船舶所有人僅按
23 其過失程度之比例，就其應分擔部分賠償此船舶貨物所有人
24 之損害即可（見楊仁壽所著最新海商法）。經查：

25 1.COSCO ENGLAND輪有過失，EVER BIRTH輪無過失：

26 EVER BIRTH輪之船長報告記載：「The above mentioned
27 vessel laden 18625.5 tons containerized cargo,
28 sailed from Singapore on 20-Apr-2019, bound for
29 Port Kelang, Malaysia. PORT KLANG Pilot, Mr. WAN
30 MOSD HASIZEE, came on board at 0222LT/21-APR-
31 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 assistance
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COSCO ENGLAND輪連絡
後告訴我超越COSCO ENGLAND輪後減速調整，而且我看到
COSCO ENGLAND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COSCO
ENGLAND輪時，我發現COSCO ENGLAND輪突然船尾急轉而導
致碰撞)，有船長報告書在卷可稽(見卷一第90頁)，而
EVER BIRTH輪船長於同日即向COSCO ENGLAND輪提出責任
通知書(Notice of Liability)1紙(見卷一第93頁)，
核與上開船舶之航程資料(見卷第99頁)所示船舶位置相
符，復與公證報告所載之船舶自動識別系統證據內容符
合，有公證報告在卷可憑(見卷一第189-210頁)，堪認
系爭事故發生係因COSCO ENGLAND輪突然將船首向右轉，
以致船尾向左撞擊至EVER BIRTH輪右後舷部位，則該事故
自應歸責於COSCO ENGLAND輪。

2.被告COSCO公司抗辯系爭事故發生當時COSCO ENGLAND輪已

01 預計停泊靠港，並且航行在EVER BIRTH輪前方，EVER
02 BIRTH輪船長明知COSCO ENGLAND輪航行在前且將靠泊，故
03 EVER BIRTH輪應等待COSCO ENGLAND輪靠泊或在有足夠海
04 上空間的情形下，才能繼續前進，然EVER BIRTH輪船長自
05 行臆測COSCO ENGLAND輪在等待EVER BIRTH輪加速通過云
06 云，惟港口內航行均依賴該地港口之引水人，EVER BIRTH
07 輪船長係依照該船引水人提供與COSCO ENGLAND輪之聯繫
08 資訊始加速前進，難認被告COSCO公司前開抗辯可採。

09 **3. 請求賠償金額：**

10 (1)查樂亞公司出售系爭貨物予Supercomal公司，裝載於編
11 號EITU0000000之貨櫃，業經Harper Wira Surveyors
12 Sdn. Bhd. 公司為公證報告調查載明系爭貨櫃破損、貨
13 物受損情形，有該公證報告在卷可憑（見卷一第17-31
14 頁、第497-504頁），足認系爭貨物有受損之情事，長
15 榮公司公證報告記載櫃號EITU0000000之普通貨櫃受損
16 （見卷一第207頁），與系爭貨櫃櫃號貨櫃編號
17 EITU0000000僅一位數字不符，不能排除係記載錯誤，
18 被告抗辯長榮公司公證報告所列舉受損貨櫃中並無系爭
19 貨櫃，無法證明系爭貨物有受損云云，並不可採。

20 (2)系爭貨物中包括自動端子壓著機1組，及MP-04-249D第2
21 類端子11箱、MMP-032C觸針7箱、MMP-035A之O型環22袋
22 破裂，樂亞公司發票記載金額分別為美金60,000元、
23 7,920元、9,413.6元、3,960元，以及保險人與裝運人
24 （即被保險人）協商期間，裝運人告知保險人重置新機
25 器之成本會低於原始價格，重置機器的費用（含運費）
26 報價為美金47,537.49元，有Harper Wira Surveyors
27 Sdn. Bhd. 出具之公證報告可查（見卷一第502頁），核
28 與樂亞公司發票所載相符（見卷一第491頁），復有樂
29 亞公司出具之LETTER OF ASSIGNMENT在卷可查（見卷一
30 第35頁），足認自動端子壓著機受損金額為美金
31 47,537.49元。綜上，系爭貨物之全部損失金額為美金

68,831.09（計算式：47,537.49 + 7,920 + 9,413.6 + 3,960 = 68,831.09），惟原告主張其得請求之金額為美金67,856.16元（見卷二第235-236頁），折合新台幣為1,964,436元（原告以109年10月20日美金兌新台幣匯率1比28.95計算，較起訴日109年4月16日美金兌新台幣匯率1比30.335為低，見卷二第237頁、第141頁），自無不可。從而，原告請求被告COSCO公司賠償之金額於上開金額之範圍內為有理由，逾此範圍之請求則無理由。

4.原告以自己名義請求債權讓與之金額，為有理由：

被告COSCO公司爭執以樂亞公司未持有系爭貨物之載貨證券，非系爭貨物所有權人一情，惟物之所有權並非僅能以載貨證券表彰之，樂亞公司占有系爭貨物並將系爭貨物交付運送人運送，有該公司發票、出口報單、裝箱單在卷可稽（見卷一第491-495頁），且並無他人主張排除其權利之外觀觀之，樂亞公司即為行使其對於物之所有權利，被告COSCO公司並非可採。樂亞公司出具LETTER OF ASSIGNMENT，將其對於系爭貨物之一切權利讓與原告，有LETTER OF ASSIGNMENT在卷可查（見卷一第35頁），堪認樂亞公司已將其對於被告之系爭貨物得主張之一切權利讓與原告。從而原告受讓樂亞公司前開債權，對系爭貨物自得主張所有權利。原告依債權讓與之法律關係，主張行使樂亞公司對於系爭貨物之權利為有理由，本院自無庸再行審酌原告依保險代位規定行使權利有無理由，附此說明。

5.被告COSCO公司抗辯原告請求已罹於侵權行為2年短期時效，惟系爭事故於108年4月21日發生，原告於109年10月20日追加起訴被告COSCO公司，有原告民事追加被告狀在卷可查（見卷一第319頁），並未逾2年期間，被告COSCO公司上開抗辯亦無理由。

五、從而，原告依債權讓與、海商法第96條規定，請求被告COSCO公司給付1,964,436元，及自追加被告狀繕本送達被告COSCO公司之翌日即109年11月17日（見卷一第353頁）起至

01 清償日止，按週年利率5%計算之法定遲延利息，為有理由，
02 應予准許，逾此部分之請求，則屬無據，應予駁回。

03 六、兩造陳明願供擔保，聲請宣告假執行或免為假執行，經核原
04 告勝訴部分，並無不合，爰分別酌定相當之擔保金額宣告
05 之。至原告敗訴部分，其假執行之聲請失其依據，應予駁
06 回。

07 七、本件事證已臻明確，兩造其餘主張陳述及所提之證據，經本
08 院斟酌後，認與判決結果不生影響，均毋庸再予論述，附此
09 敘明。

10 八、訴訟費用負擔之依據：民事訴訟法第79條。

11 中 華 民 國 111 年 6 月 30 日
12 民事第七庭 法 官 林欣苑

13 以上正本係照原本作成。

14 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
15 委任律師提起上訴者，應一併繳納上訴審裁判費。

16 中 華 民 國 111 年 6 月 30 日
17 書記官 范煥堂