

臺灣臺北地方法院民事判決

109年度保險字第49號

原告 第一產物保險股份有限公司

法定代理人 李正漢

訴訟代理人 黃維倫律師

被告 超捷國際物流股份有限公司

法定代理人 蔡登俊

訴訟代理人 洪正雄

蕭又禎

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7月21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、程序方面：

一、按訴狀送達後，原告不得將原訴變更或追加他訴，但請求之
基礎事實同一、不甚礙被告之防禦及訴訟之終結者，不在此
限，民事訴訟法第255 條第1 項第2、7 款分別定有明文。

本件起訴時原聲明請求：(一)被告應給付原告美金12萬5,000
元，及自起訴狀繕本送達之翌日起至清償日止按年息5%計算
之利息；(二)願供擔保請准予假執行。嗣依同一基礎事實，於

民國109年9月29日以準備狀變更聲明為：(一)先位聲明：1.被告應給付原告美金12萬5,000元，及自起訴狀繕本送達之翌日起至清償日止按年息5%計算之利息；2.願供擔保請准予假執行；(二)備位聲明：1.被告應給付原告新臺幣（下同）378萬5,000元，及自起訴狀繕本送達之翌日起至清償日止按年息5%計算之利息；2.願供擔保請准予假執行。（見本院卷(二)第15頁），經核追加備位聲明第1項與先位聲明第1項之訴訟標的價額相同（見本院卷(一)第137頁），原告業已陳明僅為請求貨幣之幣別不同，均係基於同一之請求權基礎為請求，請求之基礎事實同一，對於被告之防禦及訴訟之終結尚無何妨礙，原告之追加變更自屬合法，應予准許。且原告先位及備位聲明主張之請求權均同為運送契約及債權讓與等規定，原告就備位聲明之請求權行使是否罹於海商法第56條第2項之1年除斥期間，自應以先位聲明請求時為認定時效之基準，經核本件原告係於109年4月27日起訴主張，而依原告所提公證報告副本可知，原告及原債權人最早可能知悉損害賠償權發生之日應為向公證人提出申請進行公證調查之日即108年5月3日（見本院卷(一)第39頁），是原告於109年4月27日起訴請求，應認先、備位請求權之行使應均未罹於1年除斥期間，爰一併先與敘明。

二、次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。查，本件原告起訴主張被告承運訴外人益睿科技股份有限公司（下稱益睿公司）所託運之銷售出口connectors 239箱貨物一批（下稱系爭貨物），惟系爭貨物於運抵目的港時有諸多受損情形，而原告係該貨物之保險人，亦已依約賠付益睿公司，並受讓益睿公司因系爭受損貨物而得對第三人主張之一切權利，故此請求被告賠償等語。而因被告與受告知人長榮海運股份有限公司（下稱長榮公司）有運送契約關係，被告如受不利判決，受告知人長榮公司對於被告將負有賠償責任，而有法律上之利害關係，從而，被告聲請訴

01 訟告知長榮公司等語（見本院卷(一)第165至第167頁）。故受
02 告知人長榮公司嗣聲請輔助被告而參加本件訴訟（見本院卷
03 (一)第205至379頁），於法有據，應予准許。

04 貳、實體方面：

05 一、原告起訴主張：

06 (一)託運人益睿公司於108年4月間銷售出口系爭貨物，並委託被
07 告承攬運送到戶（DDU）至馬來西亞檳城受貨人Finisar Mal
08 aysia Sdn. Bhd. 公司（下稱FINISAR公司）處，被告將系爭貨
09 物裝載於貨櫃編號EITU0000000，並以EVER BIRTH輪V.0000-
10 000S航次（下稱EVER BIRTH輪）自台北港裝載運至馬來西亞
11 檳城港口卸載。詎料被告通知，EVER BIRTH輪於馬來西亞吉
12 隆坡港口與COSCO ENGLAND輪（下稱COSCO輪）發生碰撞（下
13 稱系爭船舶碰撞），致多只貨櫃落海或受損。經原告委請公
14 證公司到吉隆坡港露天櫃場進行查勘，發現本件承運貨櫃及
15 系爭貨物多箱均遭受嚴重撞擊及毀損。嗣該貨物遭退回臺灣
16 益睿公司廠房，經進一步調查檢測後，被認定有260,013件
17 受損及161,933件喪失，致貨主益睿公司受有損害美金12萬
18 5,000元。

19 (二)被告與益睿公司間訂有承攬運送契約，受託運送系爭貨物，
20 並就運送全部約定價額及收取運費，其既收受完好貨物裝
21 運，被告自應就系爭貨物之運送善盡善良管理人之注意義
22 務，並依民法第634條、海商法第62、63條規定應負推定過
23 失責任。系爭貨物既在被告管領下之運送途中遭受嚴重毀
24 損，足證被告或其受僱人或其使用人就系爭貨物之運送及照
25 管，怠於善盡善良管理人注意義務，致益睿公司受有上述損
26 害，則被告依運送契約，就系爭貨損自應負損害賠償責任。
27 原告為系爭貨物之貨物保險人，並已依保險契約賠償上開被
28 保險人所受損害如上述金額，並受讓益睿公司就系爭貨物受
29 損對第三人可得行使之一切損害賠償請求權，並已以索賠函
30 對被告為債權讓與之通知，亦有保險單、賠款同意書、代位
31 求償收據、匯款水單、109年4月27日索賠電郵及傳真記錄可

證。故原告自得依運送契約等規定及債權讓與等規定，請求被告賠償上開損害數額，並請求法定遲延利息。並(一)先位聲明：1. 被告應給付原告美金12萬5,000元，及自起訴狀繕本送達之翌日起至清償日止按年息5%計算之利息；2. 願供擔保請准予假執行。(二)備位聲明：1. 被告應給付原告新臺幣（下同）378萬5,000元，及自起訴狀繕本送達之翌日起至清償日止按年息5%計算之利息；2. 願供擔保請准予假執行。

(三)對被告及參加人陳述之意見

1. 被告辯稱不外以出口報單上有載益睿公司與買受人約定所謂CIF條件云云。惟國際商會所制定之國貿條規並不處理所售貨物的財產/權力/所有權移轉事項。況進口報單乃益睿公司出口時應邊境及關稅管制向我國海關所申報，並非買賣契約文件。依商業發票，益睿公司與買方所約定之貿易條件為是DAP（目的地交貨條件規則），並於發票記載受貨人詳細地址。此觀原證1提單之受貨人欄亦記載「DDU」、並記載受貨人詳細地址於上，而非僅寫檳城港口。被告若有何罹於時效之抗辯，舉證責任在被告。惟被告迄今無法提出伊與益睿公司所約定之送達到戶時間，更避談到戶送達之地點。益睿公司與被告間係約定到貨運送，有被證1之受貨人欄記載「DDU指定目的地稅前條件」可證。原告爭執被告所提之小提單(Delivery Order, D/O，下稱系爭提單)，其形式及實質上真正，且縱令系爭提單形式上真正，依系爭提單表面文義也記載「DDU」字樣，似可知被告之國外代理於指示履行輔助人檳城港區倉庫業者時，亦清楚指示是要繼續運送到檳城以外另一城市之受貨人地址，並非對受貨人(貨物買方)之到貨通知，而係被告自己之國外代理，指示輔助被告履行到戶運送義務之港區倉庫業者，將系爭貨物交付給真正之受貨人。則系爭提單上縱有所謂領單日期4/17、預計到港日期4/22等，惟該文件既非對受貨人之通知；且被告迄未舉證上述日期係伊與益睿公司約定要履行到戶運送、運抵「受貨人詳細地址」之日期，該等4/17、4/22日期俱與本件運送契約之時效

01 如何，顯屬無涉。綜上，被告係受託將系爭貨物運抵受貨人
02 於Chemor Perak城市之詳細地址，亦即到戶運送，而非僅運
03 至船舶之停靠卸載港。被告空言辯稱本件已罹於時效云云，
04 但始終規避且拒不提出與益睿公司間之委託運送資料，以證
05 彼等間所約定之到戶運送應送達之日期，則其所辯即屬無
06 據。

07 2.無論依買賣契約或本件(承攬)運送契約，系爭貨物均確實未
08 實際運抵目的地Chemor Perak城市之受貨人地址，即不生被
09 告及參加人所謂交付予受貨人、受貨人取得權利之問題。嗣
10 系爭貨物仍由被告負責退運回台，系爭貨物約於108年8月間
11 運回給益睿公司，並通知被告於同年月20日會同公證，但被
12 告拒絕出席等情，亦有往來電郵可證。則系爭貨物退運回台
13 後何時實際由益睿公司受領之日期，被告即有提出及具體說
14 明之義務。綜上，系爭貨物在事故當年108年4月27日之前，
15 系爭貨物從未運抵目的地即受貨人公司地址，亦從未由受貨
16 人受領、或依買賣契約移轉風險給受貨人。益睿公司既於10
17 8年8月間始實際受領退運回台之系爭貨物。則被告及參加人
18 空言抗辯本件已罹時效、貨物權利已移轉給受貨人云云，有
19 刻意規避及隱匿事實之嫌，要不足採。

20 3.被告及參加人又辯稱，系爭貨物之毀損係因遭其他船舶碰撞
21 所致，伊不負責任云云。惟海上運送人倘欲主張海商法第69
22 條各款免責事由，必先舉證伊已盡海商法第62、63條之注意
23 義務。該等事故之最終責任歸屬，是否如被告及參加人所抗
24 辯應由他船負100%責任、而被告及其使用人就船舶之適航適
25 載能力及貨物照管義務果真均毫無任何疏失？迄未見被告及
26 參加人舉相關裁判或仲裁之結果為憑。惟參加人迄今刻意拒
27 不提出伊與對方船東之裁判或仲裁結果。則原告合理主張，
28 該等裁判或仲裁結果，是認定參加人無法卸免責任，故參加
29 人不願提出。綜上，被告及參加人既未能舉證伊已盡海商法
30 第62、63條之注意義務，復未能就有何免責事由，舉證以實
31 其說，其空言抗辯免責云云，要不足採。

01 二、被告則以：

02 (一)就系爭貨損事件，被告並無過失，自無責任。本件船舶碰撞
03 係因COSCO輪突然船尾急轉而導致與碰撞，故本件船舶碰撞
04 係訴外船舶之過失所導致，運送人並無過失，自無須就本案
05 原告之損失負責，且系爭船舶碰撞事故另有109年度保險字
06 第90號、109年度保險字第34號案件繫屬於鈞院，前述案件
07 已於111年6月30日判決均認EVER BIRTH輪無過失，過失存在
08 於COSCO輪，且縱認運送人有過失，亦屬航海過失，被告得
09 依海商法第69條第1、2、17款規定主張免責，不負賠償責
10 任。

11 (二)若認被告未能依海商法第69條第1、2、17款之規定主張免
12 責，原告亦無權請求被告賠償系爭貨物之損害。

13 1.益睿公司於108年4月8日委由被告運送系爭貨物，被告透過
14 電子郵件提供裝船通知單後，經佺仁報關行代表益睿公司於
15 108年4月8日提供提單做法，並指示B/L電報放貨，被告因而
16 提供益睿公司編號TPEPEN0000000 之副本電放載貨證券(下
17 稱系爭載貨證券)，依民法第761條第3項及第373條規定之適
18 用，於益睿公司指示系爭貨物以電報放貨方式交付於FINISA
19 R公司之時，即已移轉系爭貨物之所有權利予FINISAR公司。
20 被告目的港代理TRI-MODE SYSTEM (PENANG) SDN BHD (下稱
21 TRI-MODE公司)經被告依益睿公司指示通知其以電放交付系
22 爭貨物予FINISAR公司，FINISAR公司於108年4月22日向TRI-
23 MODE公司換取系爭提單，供日後憑D/O向目的港之倉儲公司
24 提領貨物。原告員工鄭際松於108年5月3日發給其公證人寶
25 島公證公司員工Susan之郵件，其上明顯記載「船方已更換
26 貨櫃，欲待到達馬來西亞檳城貨代倉庫時進行公證」。寶島
27 公證另於108年5月27日郵件通知被告：「獲知貨物還待清關
28 中」，足證系爭貨物確實已送達檳城。FINISAR公司已依民
29 法第644條取得益睿公司因運送契約所生之權利，如系爭貨
30 物確受有損害，系爭貨物之損害賠償請求權亦隨同移轉予FI
31 NISAR公司。益睿公司既已喪失請求貨物之損害賠償之權

01 利，自無權利可移轉予原告。原告稱受讓益睿公司就系爭貨
02 物受損對第三人可得為一切損害賠償請求權之主張，顯無理
03 由。

04 2.就原告提供之出口報單，出賣人益睿公司與買受人FINISAR
05 公司之買賣交易條件為CIF，出賣人須負擔貨物運至指定目
06 的港為止所需的費用、運費及海上保險費用，但貨物滅失或
07 毀損的風險及貨物在船上交付後由於事故而生的任何額外費
08 用，則自貨物在裝船港越過船舷時起，由出賣人移轉予買受
09 人負擔。系爭貨物越過船舷時，風險即移轉FINISAR公司負
10 擔，其依保險法第18條已取得保險利益，故惟有FINISAR公
11 司始得依保險契約請求原告理賠。益睿公司既已喪失請求貨
12 物損害賠償之權利，自無權利對原告請求保險理賠。次就買
13 賣契約所生對於系爭貨物之利益與風險移轉，因被告僅為買
14 賣雙方於國際貿易條件下就系爭貨物進行運送事宜，並無從
15 確認出賣人益睿公司與買受人FINISAR公司間存在買賣關
16 係，但FINISAR公司既已提領運抵於目的地/馬來西亞檳城之
17 系爭貨物，FINISAR公司方能以託運人之身分將系爭貨物退
18 運回原出口港/台灣台北，可認系爭貨物已實質交付至FINIS
19 AR公司，有系爭貨物之退運載貨證券可證。按民法第373條
20 之規定，買受人FINISAR公司已取得買賣標的即系爭貨物，
21 因買賣契約移轉之權利，益睿公司不得依買賣契約主張任何
22 權利，則原告自不能依債權讓與規定自益睿公司受讓取得系
23 爭貨物買賣契約所生之損害賠償請求權。綜上，被告認為僅
24 FINISAR公司得主張系爭貨物之所有權利，而非益睿公司，
25 故原告主張本件自受讓益睿公司就系爭貨物之一切損害賠償
26 請求權，顯無理由。

27 3.被告依提單之約定有將系爭貨物於108年5月間卸載之卸貨港
28 馬來西亞檳城，然公證報告卻未提及系爭貨物有運抵馬來西
29 亞檳城之相關內容，僅描述系爭貨物於船舶碰撞事故港巴生
30 港更換貨櫃（替代貨櫃編號TCNU0000000）後退運回台灣。綜
31 上，益睿公司已無從主張系爭貨物之所有權利，益睿公司並

01 無權利移轉原告，故原告主張本件自益睿公司受讓系爭貨物
02 之一切損害賠償請求權，顯無理由。

03 (三)縱被告未能依海商法第69條第1、2、17款之規定免責，原告
04 亦充足說明並證明其損害請求有理由，按海商法第70條運送
05 人賠償責任之規定，被告對系爭貨物之最高賠償責任約為26
06 4,161元，依系爭貨物於系爭載貨證券之記載為5個棧板，共
07 3,210公斤為計算基準（依特別提款權與美金匯率1.366090
08 及美金與新臺幣匯率30.12計算之），故本件原告之訴確係
09 無理由等語置辯。並聲明：1.原告之訴及其假執行之聲請均
10 駁回；2.願供擔保請准免為假執行。

11 三、參加人則以：

12 (一)本件事發係長榮公司運送船舶EVERBIRTH號與第三人船舶COS
13 COENGLAND號於108年4月21日在馬來西亞港口航道上引水人
14 上船帶引進港時遭另一艘COSCOENGLAND後退時發生碰撞，係
15 第三人船舶之過失所致，長榮公司無任何過失，與本件相關
16 之109年保險字第34號案件，業經鈞院判決EVER BIRTH輪無
17 過失在案。

18 (二)退而言之，縱認船長或引水人於本件航行入港時超船時因他
19 船船尾急轉時，減速或閃避不及而碰撞，船長或引水人為有
20 過失，亦係屬航海過失、管理船舶過失，依海商法第69條第
21 1款規定，運送人不負賠償責任，因EVER BIRTH輪係106年新
22 造之櫃輪，具備船舶註冊證書、國際噸位證書、最低安全人
23 力配置證書、符合ISM國際安全管理章程文件、安全管理證
24 書、貨船安全設備證書、船級證書、貨物管照紀錄、裝卸貨
25 櫃碼頭當值紀錄、船舶安全結構證書，可證已具適航性及適
26 載性，並善盡貨物貨櫃之裝載、作業、檢查等各種注意及檢
27 核，另參公證報告及所附事發後船舶照片，可知系爭船舶從
28 系爭貨物裝載港出發後安全航行至馬來西亞，且被撞後仍安
29 全航行至預定停泊港口碼頭，足證長源輪確具適航、適載
30 性。另由船舶甲板平面圖及積載圖、海裏撈上來之貨櫃殘骸
31 照片及其他船上貨櫃及船舶本身之照片可知整個貨櫃被撞爛

01 船被撞壞，顯示當被碰撞力道強大，而只有直接被撞擊處之
02 38BAY11ROW整疊四個貨櫃被撞爛並掉海外。其他旁邊貨櫃雖
03 被擠壓變型但仍然固定，足證系爭貨櫃之繫固確係正確妥
04 適，足證系爭船舶確具適航、適載性。EVER BIRTH輪總噸位
05 33,266噸，而COSCOENGLAND總噸位則係153,666噸係超過15
06 萬噸之超級大船，遭其碰撞所受力量自非貨櫃及繫固件所得
07 承受。系爭貨物之貨櫃係放置最外列直接被撞落海或置放同
08 一BAY而在碰撞時被擠壓變型，並無繫拴不固情事，故系爭
09 長源輪及其繫固等載具確具適載性。另由貨物作業紀錄及長
10 源輪裝卸貨櫃碼頭當值紀錄可知，長源輪上船員確對貨物管
11 照確已盡其注意管理、照顧之責，並無過失。況本件船舶碰
12 撞，係屬航行或管理船舶之行為，設若船長、引水人、船員
13 有過失，依海商法第69條第1款規定，運送人長榮公司亦無
14 賠償責任。

15 (三)原告無權對被告請求以美金賠償貨損，被告與其託運人、受
16 貨人係以我國法為準據法，貨損損害賠償依民法第638條規
17 定計算，並無以美金賠償之理。系爭貨物到目的港後受貨人
18 已提貨，故本件託運人益睿公司對被告並無請求交付貨物之
19 權，亦無貨損賠償請求權，自更無損害賠償權利可轉讓原
20 告，原告之請求自無理由。又依系爭貨物僅只有5件，原證
21 1號載明「QUANTITY AND KIND OF PACKAGE」、「5 PALLET
22 S」、「數量及包裝、種類」「5棧盤」，故依海商法第70條
23 限制規定，縱認被告應負賠償責任，亦應以666.6單位乘以5
24 即3333特別提款權為限。另系爭貨物僅有部分毀損，受損、
25 未損貨物仍有殘值，而原告並未證明系爭貨物殘值，亦未扣
26 除，故其請求，尚有可議。

27 (四)本件原告起訴訴之聲明係要求被告給付美金，嗣於109年1
28 2月又追加預備之訴之聲明請求新臺幣云云，原告所為確係
29 訴之追加，參加人已表明不同意，且原告未證明益睿公司有
30 此權利，且益睿公司亦無轉讓378萬5,000元債權給原告。況
31 其追加請求新臺幣係在109年12月15日，距本件事發108年4

01 月顯已逾1年起訴請求之除斥期間，縱認被告公司應負責，
02 原告起訴已逾除斥期間，原告請求自無理由。況益睿公司並
03 無轉讓新臺幣債權予原告，原告起訴時稱益睿公司係轉讓
04 「美金債權」予原告，其主張自屬無據。

05 (五)原告主張所謂「債權讓與」亦係無理，原證8號係「代
06 位」而非讓與，並特別載明「以我們的名義就上述貨物損
07 失或追討，進行訴訟」，與我國保險法之法定代位不同。且
08 另特別載明「我們對貨物之權利利益」云云，並無轉讓對何
09 人？何種具體特定債權？與債權讓與完全不符，況若係轉讓債
10 權，何來約定「以我們的名義進行訴訟」，皆與債權轉讓要
11 件不符。假設係債權讓與，本件債權讓與亦不合法而無效，
12 原證8並非意定轉讓債權，若係意定轉讓債權亦屬無效。蓋
13 債權轉與係權利處分行為，係準物權行為，因此債權轉讓之
14 表示應有「標的特定原則」之適用，即債權轉讓應就特定債
15 權為之，否則應屬無效。本件原證8號既無特定係轉讓對何
16 人之債權？更無特定係何種債權？亦無金額？而僅記載所謂
17 「所有權利」云云，確不符「標的物特定原則」。

18 (六)本件原告辯稱目的地受貨人未出面要求提貨，並引原證1號
19 上所載DDU為證云云，原告所陳顯有錯誤不實，並與原告自
20 承之原證1號及中譯本所載自相矛盾。原證1號提單上PLACE
21 OF DISCHARGE「PLACE OF DELIVERY」都是「PENANG MALASI
22 A」即卸船地及交貨地皆同一處即檳城，而非原告所稱「CHE
23 MOR PERAK」，原證1號提單左上角「CONSIGNEEE受貨人FINS
24 AR及其地址」，原告却故將此欄偽指為貨物交付地云云。本
25 件貨物已運抵交貨地「PLACE OF DELIVERY」PENANG檳城，
26 並由受貨人出面領取系爭提單提貨，並且系爭貨物已取走並
27 交由公證公司公證。系爭貨物嗣因有損壞，受貨人又將系爭
28 貨物運回台灣，交付益睿公司，有被證8號可證。原告所提
29 原證1號及其中譯文亦承認(DDU)係「未完稅交貨」即未完稅
30 交貨，與交貨地點無涉。原告竟將原證1號在左上角欄所載
31 受貨人公司、住址、電話明細偽稱係「指示請交下列貨物至

01 FINSAR:CHEMOR PERAK」，完全錯誤不實，另依原證1號中譯
02 本其左下角「FOR DELIVERY OF GOODS PLEASE APPLY TO」
03 係「貨物交付請洽…」並非如原告所杜撰「收件人(TO)是檳
04 城港自由貿易區之倉庫」。本件原證1號已載明「交貨地：
05 馬來西亞檳城未稅交貨」，有原告原證1號翻譯本可證。所
06 謂「DDU」完全與運送人應於何處交貨無涉，而係買賣契約
07 之稅負約定，完全與運送契約交貨地無涉，何況本件提單上
08 已載「交貨地檳城」自更無可爭，何況原證1號中右中二欄
09 最終目的地及內陸路線欄都是空白，足證交貨地即係檳城港
10 口並非原告無中生有而謂「被告之國外代理，指示輔助被告
11 履行到戶運達義務之檳城港區倉庫業者時已清楚指示是否繼
12 續送到檳城以外另一城之受貨人地址」云云。況所謂提貨單
13 (小提單)(DELIVERY ORDER)就是受貨人出面繳回B/L載貨證
14 券提貨或如本件未簽發B/L時受貨人(CONSIGNEEE)出面要求
15 提貨，運送人始給小提單而供其向倉庫提貨，小提單上係載
16 明貨櫃場或倉庫(系爭提單號左上角)將貨物RELEASE給FINIS
17 AR公司，此觀系爭提單號原文所載自明，原告曲解為所謂將
18 貨物運到CHEMOR PERAK云云，顯然錯誤。

19 四、兩造不爭執之事實（見本院卷第206至第207頁）：

20 (一)關於債權讓與法律關係之成立與生效以我國法為準據法。

21 (二)原證10、11之形式上真正。

22 (三)被證7之形式上真正。

23 五、本件爭點為：

24 (一)原告109 年12月15日所提之備位聲明是否合法？備位聲明是
25 否已逾海商法第56條第2 項之1年除斥期間？

26 (二)原告主張業經益睿公司債權讓與系爭貨物之損害賠償請求
27 權，並於本件以原告自己名義向被告提出如訴之聲明之請求
28 是否合法？被告超捷公司及參加人長榮公司主張依系爭提單
29 之記載系爭貨物所有權及基於運送契約所生的權利均已移轉
30 與受貨人，故主張益睿公司已無系爭貨物之所有權及相關權
31 利讓與原告之答辯有無理由？

01 (三)被告及參加人是否符合海商法第62條及63條適航能力及運送
02 能力之要件？被告主張依海商法第69條第1.2.17款免責有無
03 理由？

04 六、法院之認定

05 (一)原告109 年12月15日所提之備位聲明是否合法？備位聲明是
06 否已逾海商法第56條第2 項之一年除斥期間？

07 就此爭點之認定業如前壹、程序方面(一)所述。

08 (二)原告主張業經益睿公司債權讓與系爭貨物之損害賠償請求
09 權，並於本件以原告自己名義向被告提出如訴之聲明之請求
10 是否合法？被告及參加人主張依系爭提單之記載系爭貨物所
11 有權及基於運送契約所生的權利均已移轉與受貨人，故主張
12 益睿公司已無系爭貨物之所有權及相關權利讓與原告之答辯
13 有無理由？

14 查被告雖辯以出賣人益睿公司與買受人FINISAR公司之買賣
15 交易條件為CIF，故系爭系爭貨物越過船舷時，風險即移轉F
16 INISAR公司負擔，且於益睿公司指示系爭貨物以電報放貨方
17 式交付於FINISAR公司，FINISAR公司於108年4月22日取得系
18 爭提單時，即已移轉系爭貨物之所有權利予FINISAR公司，
19 故惟有FINISAR公司始得依保險契約請求原告理賠等語，並
20 提出系爭提單影本、退運載貨證券為憑（本院本院卷(一)第50
21 1頁、卷(二)第323-329頁），惟被告前開所稱CIF之交易條件
22 應僅限於系爭貨物之風險移轉，並不當然即認系爭貨物之所
23 有權亦已發生移轉之效力，且被告所提系爭提單為影本，業
24 經原告否認系爭提單之形式上真正在卷，是本應由被告提出
25 系爭提單之原本以供法院核對其形式上真正，然被告殆至言
26 詞辯論終結日均未提出系爭提單之原本以供核對，就此亦未
27 提出相關之證據調查方法為主張，自難認系爭提單具形式上
28 真正，衡以被告稱FINISAR公司係於108年4月22日取得系爭
29 提單，而系爭碰撞事故發生於000年0月00日，業經參加人提
30 出系爭公證報告在卷可參，是縱認FINISAR公司於108年4月2
31 2日有取得系爭提單，亦難逕認FINISAR公司於系爭船舶碰撞

01 後，有取得歷經碰撞事故之系爭貨物所有權之意，故被告辯
02 稱已依系爭提單將系爭貨物所有權交付與受貨人FINISAR公
03 司等語自無足採。又益睿公司前將系爭貨物交付被告運送，
04 已提出海上運送單、商業發票、出口報單等件在卷可稽（本
05 院卷(一)第17-23頁），被告未能舉證已將系爭貨物交付並移
06 轉所有權與受貨人FINISAR公司，益睿公司自仍為系爭貨物
07 所有權人無疑。而原告為系爭貨物之貨物保險人，已依保險
08 契約賠償被保險人即益睿公司保險理賠金美金12萬5000元，
09 益睿公司將系爭貨物之所有的權利、所有權及利益讓與原
10 告，原告並以索賠函對被告為債權讓與之通知等情，亦有保
11 險單、賠款同意書、代位求償收據、匯款水單、益睿公司函
12 文等件附卷可參（本院卷(一)第117-123頁、本院卷(三)第167
13 頁），堪認益睿公司已將其對於被告就系爭貨物得主張之一
14 切權利讓與原告。從而原告既已自益睿公司受讓系爭貨物所
15 得主張之一切權利，原告依債權讓與之法律關係，以自己名
16 義主張行使益睿公司就系爭貨物對被告因運送契約所生的權
17 利為自屬合法。

18 (三)被告及參加人是否符合海商法第62條及63條適航能力及運送
19 能力之要件？被告及參加人主張EVERBIRTH 輪航行於系爭船
20 舶碰撞中無過失，並依海商法第69條第1.2.17款免責有無理
21 由？若無理由，原告應請求被告賠償之金額為何？是否應該
22 扣除再保險的給付額？

23 1.被告及參加人主張EVERBIRTH 輪符合海商法第62條及63條適
24 航能力及運送能力之要件，業經提出船舶註冊證書、國際噸
25 位證書、最低安全人力配置證書、符合ISM國際安全管理章
26 程文件、安全管理證書、貨船安全設備證書、船級證書、貨
27 物管照紀錄、裝卸貨碼頭當值記錄、船舶安全結構證書附卷
28 可稽（本院卷(一)第259-301頁、P325-327、P329-331、第351
29 -353頁），可認EVERBIRTH 輪應已具備適航能力及運送能力
30 之要件，合先敘明。

31 2.又系爭碰撞事故之發生原因，業經參加人提出EVER BIRTH輪

01 之船長報告記載：「The above mentioned vessel laden 1
02 8625.5 tons containerized cargo, sailed from Singapo
03 re on 20-Apr-2019, bound for Port Kelang, Malaysia.
04 PORT KLANG Pilot, Mr. WAN MOSD HASIZEE, came on boar
05 d at 0222LT/21-APR-2019, and as pilot's order navigat
06 ed and underway port channel to berthed at WESTPORT
07 NO. #12 for portside alongside. Whilst approaching p
08 ort terminal berth NO. 24, our pilot seem to contact
09 on my head vessel of M.V. COSCO ENGLAND by his walki
10 e-talkie and then told me that will speed up to pass
11 M.V. COSCO ENGLAND then reduced speed turn around al
12 ongside; and also I saw M.V. "COSCO ENGLAND" staying
13 there with three tugs assistance seem to wait for my
14 passing; and there, I took pilot's advice but while
15 we were approaching M.V. COSCO ENGLAND, I found COSC
16 O ENGLAND suddenly crash astern caused collision.」

17 （中譯：本船裝載18,625.5噸貨櫃在108年4月20日從新加坡
18 航向馬來西亞可倫港，可倫港引水人WAN MOSD HASIZEE先生
19 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
20 水道航行，將到港西第12號碼頭停泊。當靠近第24號錨位
21 時，我方引水人似以其對講機與在我船前方之COSCO ENGLAN
22 D輪連絡後告訴我超越COSCO ENGLAND輪後減速調整，而且我
23 看到COSCO ENGLAND輪由3艘拖船協助停在原處似在等待我船
24 超越通過，所以我遵照引水人指示，但是當我船靠近COSCO
25 ENGLAND輪時，我發現COSCO ENGLAND輪突然船尾急轉而導致
26 碰撞），有船長報告書在卷可稽（本院卷(一)第215頁），而E
27 VER BIRTH輪船長於同日即向COSCO ENGLAND輪提出責任通知
28 書（Notice of Liability）1紙（本院卷(一)第219頁），核
29 與上開船舶之航程資料（本院卷(一)第224-258頁）所示船舶
30 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
31 符合，有公證報告及譯文在卷可憑（本院卷(一)第303-324

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，自
難認EVER BIRTH輪於系爭船舶碰撞之發生有何過失。

3.另按下列事由所發生之毀損、滅失，運送人或船舶所有人不
負賠償責任：船長、海員、引水人或運送人之受僱人，於航
行或管理船舶之行為而有過失；海上或航路上之危險、災難
或意外事故；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
1款、第2款、第17款定有明文，經查系爭船舶碰撞係EVER B
IRTH輪航行至馬來西亞巴生港，在入港時，當地港口引水人
已上船引導指揮船舶入港時發生碰撞，此有公證報告、船長
海事報告在卷可佐，故系爭船舶碰撞亦應屬船長、引水人、
船員於航行、管理船舶行為之過失或為航路上之意外事故，
系爭船舶碰撞之發生應非屬運送人本人之過失，被告主張依
上開規定免責，應認可採，原告主張本件自益睿公司受讓系
爭貨物之損害賠償請求權，請求被告應負損害賠償責任，應
無理由。

七、綜上所述，原告主張依運送契約及債權讓與法律關係，對被
告為先、備為之請求，均無理由，俱應駁回。原告之訴既經
駁回，其假執行之聲明亦失所附麗，爰併予駁回之。

八、本件事證已臻明確，兩造其餘之攻擊或防禦方法及所用之證
據，經本院斟酌後，認為均不足以影響本判決之結果，爰不
逐一論列，附此敘明。

九、訴訟費用負擔之依據：民事訴訟法第78條。

中 華 民 國 111 年 8 月 31 日
民事第八庭 法 官 陳宣每

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 111 年 8 月 31 日
書記官 連晨宇