臺灣臺北地方法院民事判決

110年度保險字第116號

原　　告　富邦產物保險股份有限公司

000000000000000000

法定代理人　許金泉

訴訟代理人　李志成律師

被　　告　萬海航運股份有限公司

000000000000000000

法定代理人　久福花園股份有限公司

000000000000000000

上一人　之

法定代理人　陳昭棣

被　　告　WAN HAI LINES SINGAPORE PTE

設00 ANSON ROAD #00-00SINGAPORE（000000）

授權代理人　CHEN CHIH-YUAN

CHUANG FEI-FEI

000000000000000000

RANDY CHEN

000000000000000000

TAY TUAN LENG

000000000000000000

LEE WEI HSIUNG

000000000000000000

上二被告之

共　　同

訴訟代理人　張慧婷律師

被　　告　南京華海船務有限公司

000000000000000000

000000000000000000

法定代理人　楊仕興

000000000000000000

上列當事人間請求損害賠償事件，本院於民國112年2月10日言詞辯論終結，判決如下：

主　文

被告應連帶給付原告美金肆萬貳仟參佰壹拾肆元貳角壹分，及被告萬海航運股份有限公司自民國一一〇年十二月二日起；被告WAN HAI LINES SINGAPORE PTE、南京華海船務有限公司均自民國一一一年一月二十六日起，均至清償日止，按年息百分之五計算之利息。

訴訟費用由被告連帶負擔。

事實及理由

壹、程序方面：

一、按本法所稱外國公司，謂以營利為目的，依照外國法律組織登記之公司；外國公司，於法令限制內，與中華民國公司有同一之權利能力，公司法於民國107年8月1日修正、同年11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人格之既存事實，而認與我國公司具有相同權利能力。查本件被告WAN HAI LINES SINGAPORE PTE（下稱新加坡萬海公司）係於新加坡依法設立註冊登記之公司，設有代表人，有公司資料附卷可稽（見本院卷第77-82頁），依前揭說明及民事訴訟法第40條第1項規定，應具有與我國公司相同之權利能力，亦有當事人能力及訴訟能力，並得為本件民事訴訟之被告實施訴訟行為，合先敘明。

二、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，應依涉外民事法律適用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號判決意旨參照）。又一國法院對涉外民事法律事件，有無一般管轄權即審判權，悉依該法院地法之規定為據。原告向我國法院提起訴訟，則關於一般管轄權之有無，即應按法庭地法即我國法律定之，惟我國涉外民事法律適用法未就國際管轄權加以明

定，應類推適用民事訴訟法之規定（最高法院97年度台抗字第185號、96年度台上字第582號裁判意旨參照）。次按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25條有明文規定。查本件被告新加坡萬海公司，為依新加坡法律成立之公司，故本件具有涉外因素，屬涉外民事事件。新加坡萬海公司不抗辯本院無國際管轄權，而為本案之言詞辯論，類推適用民事訴訟法第25條規定，我國法院即本院就本件訴訟有管轄權，合先敘明。

三、按法律行為發生債之關係者，其成立及效力，依當事人意思定其應適用之法律，涉外民事法律適用法第20條第1項定有明文。查本件當事人牽涉外國公司（即新加坡萬海公司），而兩造就運送契約準據法為中華民國法並無爭執，是本件運送貨物所生之爭執，即應適用中華民國法，合先敘明。

四、按當事人法定代理人之代理權消滅者，訴訟程序在有法定代理人承受其訴訟以前當然停止；又訴訟程序於裁判送達後當然停止者，其承受訴訟之聲明，由為裁判之原法院裁定之，民事訴訟法第170條、第177條第3項定有明文。訴訟程序於判決送達後、提起上訴前，發生當然停止之原因，依民事訴訟法第177條第3項規定，當事人承受訴訟之聲明，尚且應由為裁判之原法院裁定之。茲訴訟程序於裁判送達前，甚至言詞辯論終結前，發生當然停止之原因，承受訴訟之聲明，尤應由為裁判之原法院裁定之，是為當然之解釋（最高法院76年度第10次民事庭會議決議參照）。查本件訴訟於112年2月10日言詞辯論終結。原告於言詞辯論終結後之112年3月1日經主管機關即經濟部商業司核准變更公司負責人，故原告原法定代理人陳伯燿於本件之代理權消滅，並經新法定代理人許金泉具狀聲明承受訴訟，此有民事聲明承受訴訟狀、委任狀、公司變更登記表（見本院卷第407-414頁）在卷可稽，逵諸上開規定及決議要旨，核無不合，應予准許。

五、被告南京華海船務有限公司（下稱南京華海公司）經本院合

法通知未於最後言詞辯論期日到場，復核無民事訴訟法第386條所列各款情形，爰依同法第385條第1項前段規定，依原告之聲請，由其一造辯論而為判決。

貳、實體方面：

一、原告起訴主張：

㈠訴外人臺灣化學纖維股份有限公司（即FORMOSA CHEMICALS &FIBER CORP，下稱台灣化纖公司）於109年11月間出售共計2櫃2,000包共50MTS之塑膠化料貨物乙批（下稱第一案貨物）予COLOUR IMAGE PLASTIC COMPOUND SDN BHD.,（下稱CIPCSB公司）。上開第一案貨物由被告萬海航運股份有限公司（下稱萬海公司）簽發編號001ABH1091載貨證券負責運送，並於台北港裝載至被告WAN HAI LINES SINGAPORE PTE（下稱新加坡萬海公司）所有之WAN HAI316船舶（下稱萬海316輪），由萬海316輪承運至馬來西亞巴生港。

㈡訴外人鴻來企業股份有限公司（HOLY FOAM ENTERPRISES CO.,LTD.，下稱鴻來公司）亦於109年11月間出售共計1櫃118捲共1,656.40KGS之泡棉橡膠貨物乙批（下稱第二案貨物）予PERMABONY SDN BERHAD （下稱PSB公司）。上開第二案貨物亦由被告萬海公司簽發編號001ABH7580載貨證券負責運送，並於台北港裝載至被告新加坡萬海公司所有之萬海316輪，由萬海316輪承運至馬來西亞巴生港。

㈢詎料，上開第一案及第二案貨物於109年11月18日裝載至萬海316輪時，被告萬海公司及被告新加坡萬海公司竟未妥善繫固、堆載系爭貨物，導致系爭貨物未能穩妥固定於萬海316輪上，致後續萬海316輪航行中，在香港轉至中國南沙時，於109年11月21日與被告南京華海公司所有之華錦州輪船舶（下稱華錦州輪）發生碰撞（下稱系爭碰撞事故），造成第一案貨物其中一櫃（櫃號：TCNU0000000）及第二案貨物全部（下合稱系爭貨物）均因未能穩妥固定於萬海316輪上而落入海中。其後雖落海之二只貨櫃殘骸均被打撈起；惟裝載於內之第一案貨物已散落海中，台灣化纖公司因此受損共計

美金32,312.50元，此參MCW Marine Service Ltd公證公司就本件事故進行調查後所製作公證報告（下稱第一案公證報告）可稽。第二案貨物雖隨同貨櫃一同打撈起；惟因長期浸泡海水中，不得不以殘值出售方式處理，售得殘值價金為美金245.23元，鴻來公司因此受損共計美金10,001.71元，此有Nippon Kaiji Kentei（Malaysia） SDN.BHD製作之公證報告（下稱第二案公證報告）可佐。本件被告萬海公司、新加坡萬海公司未善盡海商法第62、63條法定注意義務，確保系爭貨物妥善堆疊、繫固於萬海316輪，亦未使萬海316輪具備迴避系爭碰撞事故之能力，造成萬海316輪於碰撞後因穩度不足而過度搖晃，加上被告南京華海公司之華錦洲輪於過失撞擊萬海316輪後，終致系爭貨物落海，是本件應屬萬海公司、新加坡萬海公司、南京華海公司三人共同侵權行為，導致台灣化纖公司受損美金32,312.50元及鴻來公司受損美金10,001.71元（下合稱系爭貨損）。原告係系爭貨物之海上貨物保險契約之保險人，已分別依約為保險給付保險金，並依債權讓與法律關係、保險代位權取得因系爭貨物受損所生之一切損害賠償請求權。原告並於起訴前將上開債權讓與之情事通知各被告。爰依民法第634、644條運送契約債務不履行損害賠償請求權、載貨證券法律關係（海商法第60條第1項準用民法第627條以下、海商法第74條第1項）、民法第184條第1項前段、第2項侵權行為、保險代位法律關係、債權讓與法律關係對被告萬海公司請求；依民法第184條第1項前段、第2項、第185條侵權行為之規定對被告新加坡萬海公司、南京華海公司請求賠償。並聲明：被告萬海公司、新加坡萬海公司及南京華海公司應連帶給付原告美金42,314.21元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按年息5%計算之利息。

㈣對被告答辯之陳述：

被告辯稱本件得援引海商法第69條第1、2、4款免除責任云云，惟被告援引海商法第69條免責事由之前提，係需先證明

已善盡海商法第62條第1項、第63條之法定義務，今被告疏於就是否已善盡該等義務此類對被告有利之事項舉證證明之，自無從援引海商法第69條第1、2、4款免除責任。被告萬海公司雖又辯稱，系爭萬海316輪於本件事故發生當時，不僅持有經船級協會檢查證明其合格適航之日本NK船級協會船舶檢查合格證書（下稱系爭適航證書），且均未經台中及香港航政船檢單位禁止或限制其出港航行，同時於航程中亦從未發生任何事故，凡此已足以證明萬海316輪於該行次發航前及發航時，確具安全適航之能力無誤云云，惟依現行判決見解，被告萬海公司要不得僅以具系爭適航證書及經航政機關檢查為由，即辯稱其已善盡海商法第62條適航性注意義務。且系爭適航證書係於106年8月4日頒發，距離系爭事故發生日期即109年11月已餘3年，足證被告萬海公司援引系爭適航證書辯稱萬海316輪於本件事故發生當時，持有系爭適航證書，足以證明萬海316輪於該行次發航前及發航時，確具安全適航之能力云云，顯非可採。

二、被告萬海公司、新加坡萬海公司則以：

㈠系爭貨物運送契約乃係經託運人及運送人於台灣訂定，而相關提單亦係於台北簽發，故不論原告係據運送契約或提單之法律關係提出本件請求，其準據法均應為中華民國之法律。按凡因船長、海員航行或管理船舶之行為有過失，或因海上或航路上之危險、災難或意外事故所造成之毀損或滅失，運送人或船舶所有人均不負賠償責任，我海商法第69條第1、2項定有明文。據原告所提出第一案公證報告第一頁（c）項及第四頁CAUSE OF CARGO DAMAGE（貨物毀損原因）段均載明：「Base on the Collision Report and result of our survey, we opine the damage was due tocollision accident of the 2 vessels "Hua Jin Zhou" andu Wan Hai 316," resulting in the container（TCNU0000000） being thrown into the sea.（中譯：基於碰撞事故報告及我司檢查所得的結果，我們認為系爭貨損是因「華錦州」輪及「萬

海316號輪」二船發生碰撞，導致該貨櫃落海所肇致。）」，而第一案公證報告第二頁調查所發現事項（Survey Finding）下第1項復明指：「因…與另一艘華錦州輪有相撞，造成萬海316輪有TCNU0000000及其他3隻貨櫃落海…」。再依第二案公證報告，於 Cause of Loss or Damage to the goods（貨物毀損滅失原因）一欄亦載明：The cargos inside the container were suffered damages after the incident during voyage which causing the container to dented and slightly torn and allow the sea water to enter the container contaminating the goods inside.（中譯：在該航次因發生上指事故，致使貨櫃遭受凹陷及輕微破裂，海水因而浸入貨櫃污損內裝貨物。）。上開公證報告均系由系爭貨物各貨主（受貨人）自行委僱之公證公司就系爭貨損進行調查後所製作及簽發之報告，且就系爭貨物遭致毀損之原因，亦均一致同意並認定，係因承運系爭貨物之「萬海316輪」於航路上，發生與「華錦州輪」碰撞之意外事故所造成之結果。故按我國上開海商法之規定，不論身為系爭貨物運送人之萬海公司，或該承運船舶萬海316輪之所有權人新加坡萬海公司就上開貨損依法均得免責。

㈡被告等否認就系爭貨物有任何原告所指稱未為妥善繫固、堆疊、不穩固放置等怠於照管義務之情事。原告就系爭貨物於上指航程中受有損害之事實，於法固免負其舉證責任，但彼既主張係因被告「怠於履行對系爭貨物之管照義務，並未就系爭貨物為妥善繫固、堆存，任由系爭貨物『不穩固地』放置於萬海316輪上」之特定原因事實而受損，則就有利於彼之上開特定事實及主張，仍不得免其依法所應負之舉證責任。惟原告就此並未為任何舉證或說明。然第一案公證報告第2頁下半部附表內另復載明，經其查證確認萬海316輪於此次事故中遭碰撞受損之部位，乃係其右舷甲板上編號自24至34號之貨櫃堆存區，且該區域內原所裝設用以繫固貨櫃的設備於系爭碰撞事故中均遭嚴重毀損。而裝載於該區域因而受

損及落海之貨櫃，則包括系爭編號為TCNU0000000及CAAU0000000號之貨櫃在內。從而已可確認並證明原告所請求給予賠償之系爭貨物，確係因裝載於上開區域，且係因用以繫固各該貨櫃之設備直接被撞受損，始而翻落下海或受損。則原告上開主張，與彼等所僱用並親自登臨該船進行現場查勘之公證人根據其親見親聞所確認並報導之客觀事實顯然有悖，是其主張自不足採。

㈢萬海316輪於本件事故發生當時，不僅持有系爭適航證書，且其於當航次自台中港發行後至發生系爭事故前，已先航靠香港進行貨物裝卸，但均未經台中及香港航政船檢單位禁止或限制其出港航行，同時於航程中亦從未發生任何事故，凡此已足以證明萬海316輪於該航次發航前及發航之時，確具安全適航之能力。此外，系爭碰撞事故發生後，曾經代表包括原告及被告各相關單位委僱不同之公證機構就系爭事故發生之原因其相關責任問題進行調查，若「萬海316輪」之船舶結構、機具設備乃至貨物堆存之方式，涉有任何足資影響其航行安全致生系爭事故之損害或瑕疵，則各該公證機構斷無視而不見，不於其公證報告中予記述及究責之理由。而不論被告所提廣州海正保險工估有限公司公證報告（下稱海正公司公證報告）或第一案公證報告中，卻全無陳述或點出該輪於事發當時，經彼等檢驗時，曾經發現有影響其安全適航性之任何瑕疵或損害，並據以追究相關之過失責任。從而復可證「萬海316輪」於系爭航次中並無不具安全適航能力、或貨櫃於船上堆存繫固之方式，存有任何錯誤、疏失或不當，而系爭貨損確係因船員操船航行及管理船舶有所疏失，致生船舶碰撞意外事故之行為所致，故被告等人就系爭貨損依海商法第69條第1、2款之明文，得行免責。運送人或船舶所有人若能證明有海商法第69條之免責事由存在，及發生之損害係由此事由而引起，其舉證責任即屬已盡，被害人無論係依債務不履行或侵權行為之法律關係請求損害賠償，運送人或船舶所有人應均得援用上開法定免責之事由而主張免責

等語置辯。並聲明：原告之訴駁回。

三、不爭執事項

㈠台灣化纖公司之貨損為美金32,312.50元及鴻來公司之貨損為10,001.71元。

㈡原告有自台灣化纖公司及鴻來公司受讓系爭貨物之損害賠償請求權。

四、本件爭點為：

㈠被告新加坡萬海公司之萬海316輪於系爭碰撞事故發生時是否具備海商法第62-63條之適航能力？

㈡被告萬海公司與被告新加坡萬海公司主張海商法第69條第1款及2款之免責事由是否有理由？

㈢原告請求萬海公司、新加坡萬海公司及南京華海公司應連帶給付原告美金42,314.21元及法定遲延利息有無理由？

五、法院得心證之理由

㈠被告新加坡萬海公司之萬海316輪於系爭碰撞事故發生時是否具備海商法第62至63條之適航能力？

1.按海商法第62條規定：「運送人或船舶所有人於發航前及發航時，對於下列事項，應為必要之注意及措置：一、使船舶有安全航行之能力。二、配置船舶相當船員、設備及供應。三、使貨艙、冷藏室及其他供載運貨物部分適合於受載、運送與保存。船舶於發航後因突失航行能力所致之毀損或滅失，運送人不負賠償責任。運送人或船舶所有人為免除前項責任之主張，應負舉證之責」，準此，運送人或船舶所有人於「發航前及發航時」，應盡相當注意義務，使船舶具備安全航行能力，此為基本義務，倘運送人或船舶所有人於上揭期間，未盡該基本義務，自不得主張海商法第62條第2項及第69條各款之免責事由。所謂安全航行能力，係指船舶之安全設備及人員配備，足以抗拒預定航程上所可能發生之危險，使貨物得安全到達目的港之能力而言。船舶安全航行能力，非僅以船舶本身狀況而定，尚與其供應、配備、貨載搭載狀況及預定航程上之海上危險有密切關係。船舶有無安全航行能力

乃事實問題，不得因船舶曾經依法為定期檢查，即謂船舶之適航性絕無問題(最高法院76年度台上字第1858號判決意旨參照)。

2.被告萬海公司、新加坡萬海公司雖以萬海316輪於系爭碰撞事故發生時，持有系爭適航證書（本院卷第267-268頁），並於發航後至發生系爭事故前，均未經航政船檢單位禁止或限制其出港航行等情，主張萬海316輪於該航次發航前及發航時，具安全適航之能力等語，惟觀以被告提出之系爭證書，僅能證明各該次檢驗日期時之狀態，且上開檢查結果，僅係航政主管機關交通部對於船舶航行安全，行政管理上之最低要求，而海商法第62條第1項規定者，係船舶實質上就特定航次應具備之安全航行能力，自不得因萬海316輪曾於發航前完成檢查，即可謂於系爭適航證書有效期間內之所有航次均具備適航性，再觀以系爭適航證書所載萬海316輪距離系爭碰撞事故發生前，最近一次之檢查時間為100年3月31日（本院卷第268頁），而該次檢查時間，亦距本件萬海316輪發航時之109年11月18日逾4月之久，自難認系爭適航證書足以證明萬海316輪發航時具適航之能力，是參以前揭判決意旨，系爭適航證書尚不足據為萬海316輪於發航時具有適航能力之證明。又被告亦未提出萬海316輪之船長及船員就本次航程及貨物之運送，所應具備關於船舶特性、性能、操作、天氣、水文、航道、航程之專業知識與技能，及就萬海316輪操作和船舶特性受到相當之培訓及指導、數量及編制之相關證明，自不得以萬海316輪於發航前未經禁止航行為由，而得以反證萬海316輪於發航時具備適航能力。此外，被告復未提出其他證據，舉證證明萬海316輪於發航時或系爭海上事故發生時，已具備適航能力，或其就萬海316輪應具備適航能力，已盡相當之注意，故難認萬海316輪於系爭碰撞事故發生時已具備海商法第62條至第63條之適航能力。

㈡被告萬海公司與被告新加坡萬海公司主張海商法第69條第1款及2款之免責事由是否有理由？

1.按提單填發後，運送人與提單持有人間，關於運送事項，依其提單之記載；運送人對於運送物之喪失、毀損或遲到，應負責任。民法第627條、第634條前段分別定有明文。是提單持有人於運送物有上開情事時，自非不得依上開法條之規定對運送人行使其權利（最高法院103年度台上字第335號判決參照）。故託運人、受貨人或提單持有人，只須證明運送物有喪失、毀損或遲到之情事，即得請求海上貨物運送人負責；至海上運送人如欲免除其責任，則應就已盡法定注意、處置及措置義務（海商法第62、63條），仍難免發生，或有法定免責事由之事實，負舉證責任（最高法院102年度台上字第1815號判決參照）。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：一、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。二、海上或航路上之危險、災難或意外事故，海商法第69條第1項第1款、第2款定有明文。另按海商法第63條規定：「運送人對於承運貨物之裝載、卸載、搬移、堆存、保管、運送及看守，應為必要之注意及處置。」及第73條規定：「運送人或船長如將貨物裝載於甲板上，致生毀損或滅失時，應負賠償責任。但經託運人之同意並載明於運送契約或航運種類或商業習慣所許者，不在此限。」，海商法第63條（修正前第107條）之規定，乃運送人之基本注意義務，是運送人或船長如將貨物裝載於甲板上，致生毀損或滅失時，依同法第73條（修正前第117條）前段規定，固應負賠償責任，即有該條但書規定，經託運人之同意或航運種類或商業習慣所許之情形，而將貨物裝載於甲板，對於前開第63條（修正前第107條）所定基本注意義務，運送人仍應遵守，而應為必要之注意及處置。其於注意責任有欠缺時，仍應負賠償責任，非謂一經託運人同意或為商業習慣所許而裝載於甲板上，不問運送人保管貨物之注意責任是否欠缺，概可對貨物之毀損不負責任（最高法院71年台上字第290號判決參照）。準此，運送人縱經託運人同意而採甲板運送，仍應使

船舶發航前或發航時具備貨物自裝載港至目的港之預定航程內有堪載貨物之能力，並對於承運貨物之裝載、卸載、搬移、堆存、保管、運送及看守，為必要之注意及處置。且海上貨物運送人之過失，我國海商法仿世界各國之立法例，採推定之過失責任主義，即關於運送人之責任，只須運送物有喪失、毀損情事，經託運人或受貨人證明屬實，而運送人又未能證明運送物之喪失、毀損，有海商法所定之免責事由，且關於貨物之裝卸、搬移、堆存、保管、運送、看守，已盡必要注意及處置，暨船艙及其他供載運貨物部分，適合於受載、運送與保存。則不問其喪失、毀損之原因，是否係可歸責於運送人之事由，運送人均應負法律上或契約之責任。

2.經查，被告萬海公司為系爭貨物之運送人，被告新加坡萬海公司則為萬海316輪之船舶所有人，台灣化纖公司之貨損為美金32,312.50元及鴻來公司之貨損為10,001.71元，此為兩造所不爭執，此部分事實應堪認定，是原告主張系爭貨物因被告被告萬海公司、新加坡萬海公司未盡繫固之義務而毀損受有上開金額之損害，依前揭判決意旨及說明，應堪認得以推定被告萬海公司與被告新加坡萬海公司就系爭貨物之毀損有過失，而被告萬海公司與被告新加坡萬海公司未能舉證證明就萬海316輪於發航前及發航時具備適航性已盡必要之注意及措置義務，已如前述，則渠等主張系爭貨物遭致毀損之原因，係因萬海316輪與華錦州輪發生系爭碰撞事故之意外事故所造成之結果，並執海商法第69條第1項第1款、第2款規定為免責之抗辯，要無可採，故被告萬海公司、新加坡萬海公司就萬海316輪因海上事故所致系爭貨物毀損，自應負損害賠償責任，不得主張海商法第69條第1項第1款、第2款規定免責。

㈢原告請求被告萬海公司、新加坡萬海公司及南京華海公司應連帶給付原告美金42,314.21元及法定遲延利息有無理由？

1.原告主張被告萬海公司、新加坡萬海公司未善盡妥善編制繫固手冊並按繫固手冊堆存、繫固系爭貨物，並應於航程中定

期巡視系爭貨物繫固是否穩妥、使用合適具足夠強度之繫固裝置等國際公約課予運送人等義務，已違反海商法第63條貨物照管義務而有過失；被告南京華海公司所有之華錦洲輪過失撞擊萬海316輪後，致系爭貨物落海，致系爭貨物於系爭碰撞事故發生時落海而損失，是本件應屬台灣萬海、新加坡萬海、南京華海公司共同侵權行為導致系爭貨損等語，並提出第一案公證報告、第二案公證報告、SOLAS公約、CSS規則、貨物繫固手冊編制指南等件為證（本院卷第21-25頁、第27-31頁、第157-166頁、第197-201頁、第211-218頁）。查被告南京華海公司經合法通知，無正當理由既未到庭，亦未提出任何書狀為聲明或陳述，依民事訴訟法第280條第3項前段準用同條第1項「當事人對於他造主張之事實，已於相當時期受合法通知，而於言詞辯論期日不到場，亦未提出準備書狀爭執者，視同自認。」之規定，應視同被告南京華海公司就原告主張之上開事實已為自認，自堪信原告此部分之主張為真實。

2.被告萬海公司、新加坡萬海公司雖辯以系爭貨物係因用以繫固各該貨櫃之設備直接被撞受損，始而翻落下海而受損云云，惟參以第一案及第二案公證報告均指出系爭貨損是因「華錦州」輪及「萬海316號輪」二船發生碰撞，導致系爭貨物之貨櫃落海所致（本院卷第157頁、第164頁），觀以系爭碰撞事故造成萬海316號輪船身之損害為右側船身之欄杆部分毀損，船身則未見有大面積破損毀壞，此有被告萬海公司、新加坡萬海公司所提之海正公司公證報告所附照片在卷可稽（本院卷第257-259頁），且於系爭碰撞事故中，被告萬海公司並沒有申報共同海損，被告萬海公司認為此次事故的損失相對較小，由萬海316輪及HuaJinZhou（即華錦州輪）兩船的船東自行協商解決即可等情，亦有第一案公證報告附卷可參（本院卷第157頁），足認系爭碰撞事故中，華錦州輪撞擊萬海316號輪之力道應非十分強大，然系爭貨物因系爭碰撞事故卻落入海中毀損，故系爭貨物之損害是否有

因被告被告萬海公司、新加坡萬海公司未將系爭貨物之貨櫃穩妥固定於萬海316輪上自有疑義，被告萬海公司、新加坡萬海公司就系爭貨物所裝載之貨櫃是否有依相關繫固手冊妥適繫穩於萬海316號輪一節均未提出相關事證為證，且被告萬海公司、新加坡萬海公司不得主張海商法第69條第1項第1款、第2款規定免責，亦已如前所述，是認原告主張被告被告萬海公司、新加坡萬海公司就系爭貨物未盡堆存、繫固之保管義務而有違反海商法第63條貨物照管義務之過失應屬可採。

3.查台灣化纖公司之貨損為美金32,312.50元及鴻來公司之貨損為美金10,001.71元；原告有自台灣化纖公司、鴻來公司受讓系爭貨物之損害賠償請求權等事實為兩造所不爭執，是此部分事實，應堪認定。又被告萬海公司為就系爭貨物簽發載貨證券之運送人、被告新加坡萬海公司則為萬海316輪之船舶所有人，並實際負責系爭貨物之海上運送，均因過失而未善盡運送人之保管義務致系爭貨物落海而受損，自應就系爭貨物所受損害對託運人台灣化纖公司及鴻來公司負債務不履行、侵權行為之損害賠償責任；另被告南京華海公司對系爭貨損之發生應負過失侵權行為之損害賠償責任，亦已如前所述，是原告依民法第185條請求被告南京華海公司與被告被告萬海公司、新加坡萬海公司對貨物所有權人台灣化纖公司、鴻來公司連帶負侵權行為損害賠償責任，應屬可採。另原告為系爭貨物之保險人，已自台灣化纖公司、鴻來公司、CIPCSB公司及PSB公司受讓系爭貨物之損害賠償請求權既為兩造所不爭執，並有商業發票、載貨證券、代位求償收據、權利轉讓書（本院卷第13頁、第15頁、第17頁、第19頁、第33-35頁、第37頁、第167-169頁）等件為證，則原告依運送契約、侵權行為及債權讓與之法律關係，請求被告連帶給付系爭貨損，洵屬有據。

4.末按，給付有確定期限者，債務人自期限屆滿時起，負遲延責任；給付無確定期限者，債務人於債權人得請求給付時，

經其催告而未為給付，自受催告時起，負遲延責任；其經債權人起訴而送達訴狀，或依督促程序送達支付命令，或為其他相類之行為者，與催告有同一之效力；前項催告定有期限者，債務人自期限屆滿時起負遲延責任；遲延之債務，以支付金錢為標的者，債權人得請求依法定利率計算之遲延利息；應付利息之債務，其利率未經約定，亦無法律可據者，週年利率為5%，民法第229條、第233條第 1項前段、第203條分別定有明文。本件原告請求被告給付自起訴狀繕本送達翌日，即被告萬海公司自110年12月2日起（本院卷第51頁）、被告新加坡萬海公司及南京華海公司則自111年1月26日起（本件起訴狀繕本於110年11月26日向被告新加坡萬海公司及南京華海公司為國外公示送達，經60日於111年1月25日發生送達之效力，見本院卷第61頁公示送達公告）至清償日止，按週年利率5%計算之遲延利息，為有理由，應予准許。從而，原告依民法第184條第1項、第185條之規定，請求被告連帶給付美金42,314.21元（計算式：32,312.50元+10,001.71元＝42,314.21元），及被告萬海公司自110年12月2日起、被告新加坡萬海公司及南京華海公司則均自111年1月26日起至清償日止，按週年利率5%計算之利息，應屬可採。

六、綜上所述，原告依侵權行為及債權讓與之法律關係，請求被告連帶給付美金42,314.21元，及被告萬海公司自110年12月2日起、被告新加坡萬海公司及南京華海公司則均自111年1月26日起至清償日止，按週年利率5%計算之利息為有理由，應予准許。

七、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。

八、訴訟費用裁判之依據：民事訴訟法第78條、第85條第2項。

中　　華　　民　　國　　112　　年　　3　　月　　30　　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　　112　　年　　3　　月　　30　　日

書記官　連晨宇