

臺灣臺北地方法院民事判決

113年度保險字第82號

原告 富邦產物保險股份有限公司

法定代理人 許金泉

訴訟代理人 王國傑律師

楊思莉律師

被告 KAWASAKI KISEN KAISHA, LTD. (川崎汽船株式會社)
)

法定代理人 Yukikazu Myochin (明珍幸一)

訴訟代理人 蔡東賢律師

許祐寧律師

複代理人 蔡佳君律師

上列當事人間損害賠償事件，本院於民國115年5月14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、程序部分：

一、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。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，應按法庭地法即我國法律定之。我國法律就國際管轄權未有明文規定，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）。次按當事人得以合意定第一審管轄法院。但以關於由一定法律關係而生之

01 訴訟為限。前項合意，應以文書證之，民事訴訟法第24條定
02 有明文。查被告KAWASAKI KISEN KAISHA, LTD.（川崎汽船株
03 式会社，下稱川崎公司）為日本公司，是本件具有涉外因
04 素，屬涉外民事事件。原告主張訴外人台灣保時捷車業股份
05 有限公司（Porsche Taiwan Motors Ltd.，下稱台灣保時捷
06 公司）與被告簽訂運送契約（下稱系爭契約），委由被告為
07 運送人，然被告安排載運貨物之船舶航行時起火，導致貨物
08 全毀，原告為貨物之保險人，依約理賠保險金予台灣保時捷
09 公司，並取得保險代位及債權讓與，依系爭契約請求被告負
10 債務不履行損害賠償責任，依系爭契約第G條第15項約定：

11 「The place of performance and jurisdiction shall be
12 the city of PTW's head office (currently
13 Taipei).」(譯文：本協議書之履行地及管轄法院應為台
14 灣保時捷車業股份有限公司之主營業所之城市及所在之法院
15 〈目前為台北市〉)(見卷一第59頁)，足認台灣保時捷公
16 司與被告間合意由本院管轄，原告主張其依保險代位、債權
17 讓與之關係為本件請求，則附隨於系爭契約之合意管轄約
18 定，仍生拘束兩造之效力（最高法院87年度台抗字第630號
19 民事裁定參照），依前揭說明，我國法院即本院就本件訴訟
20 有管轄權。原告依系爭契約及侵權行為法律關係為本件請
21 求，並未主張依載貨證券請求，被告抗辯依載貨證券之管轄
22 條款為日本東京地方法院，且約定日本法為準據法，載貨證
23 券為系爭契約之一部分，本院無管轄權云云，核無可採。

24 二、次按法律行為發生債之關係者，其成立及效力，依當事人意
25 思定其應適用之法律；關於由侵權行為而生之債，依侵權行
26 為地法。但另有關係最切之法律者，依該法律，涉外民事法
27 律適用法第20條第1項、第25條分別定有明文。系爭契約第G
28 條第1項約定：「This agreement and the contracts
29 concluded on the basis of this agreement shall
30 be subject to the law of Taiwan, R.O.C., except
31 where mandatory regulations of another state or of

an international convention which is binding for Taiwan preclude the application of Taiwanese law. The contractor's general terms and conditions of business shall not apply. (譯文：本協議書及基於本協議書所締訂之任何契約均適用中華民國台灣之法律為準據法，除非有強制規定或國際公約排除中華民國台灣法律之適用。簽約人方面之標準營業條件條款於茲不適用之。)」等語（見卷一第58頁、第99頁），是系爭契約依當事人之意思應適用我國法，另原告以同一原因事實主張被告應負侵權行為責任，該侵權行為法律關係係基於系爭契約履行而來，系爭契約既約定以我國法為準據法，堪認我國法為關係最切之法律，亦應適用我國法。

三、再按訴狀送達後，原告不得將原訴變更或追加他訴，但擴張或減縮應受判決事項之聲明者，不在此限，民事訴訟法第255條第1項第3款定有明文。經查，原告起訴時原以被告川崎公司，及LUSTER MARITIME S. A.、HIGAKI SANGYO KAISHA LTD.（日文名：檜垣産業株式会社）、SHOEI KISEN KAISHA LTD.（日文名：正栄汽船株式会社）為被告，聲明請求：(一)被告川崎公司應給付原告新台幣（下同）51,018,069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；(二)LUSTER MARITIME S. A.與HIGAKI SANGYO KAISHA LTD.應連帶給付原告51,018,069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；(三)SHOEI KISEN KAISHA LTD.應給付原告51,018,069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；(四)前開3項聲明，被告任一人為給付時，其他被告於其給付範圍內同免給付責任，有民事起訴狀在卷可參（見卷一第7-11頁）。本院於民國114年5月6日以113年度保險字第82號裁定駁回原告對LUSTER MARITIME S. A.、HIGAKI SANGYO KAISHA LTD.、SHOEI KISEN KAISHA LTD.之訴，嗣原告變更聲明為：被告川崎公司應給付原告54,180,029元，及其中

51,018,069元自起訴狀繕本送達翌日起，其中3,161,960元自114年11月4日陳報狀繕本送達翌日起，均至清償日止，按週年利率5%計算之利息，有114年11月4日陳報狀、本院言詞辯論筆錄在卷可憑（見卷二第255-256頁、卷三第347頁），核原告所為上開聲明之變更，為擴張應受判決事項之聲明，揆諸上開規定，應予准許。

貳、實體部分：

一、原告主張：

(一)受貨人台灣保時捷公司於112年7月間，以FOB貿易條件向訴外人Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG（下稱保時捷公司）進口250輛汽車，並與被告簽訂系爭契約，將250輛汽車（共625,405公斤，下稱系爭貨物）委由被告為運送人，自德國布萊梅港運送至台灣台北港，被告並簽發不可轉讓之海運單（Waybill Non-Negotiable）。被告安排由FREMANTLE HIGHWAY輪（下稱系爭船舶）載運系爭貨物，貨物於112年7月25日完成裝船，船舶於同日23時自布萊梅港出發，同日23時11分航行至荷蘭外海時起火，延燒至112年8月3日才完成滅火，導致系爭貨物全毀，殘骸已廢棄處理。

(二)台灣保時捷公司因貨物滅失無法提領，依據FOB貿易條件仍須於支付全額價金予出賣人，因被告違約而受損失。依系爭契約第D條第1項、第3項，運送人責任始自貨物於裝載港之船邊，交入運送人之管領下時起，終於貨物在卸載港自運送人之管領下於第一個交貨點交付貨物為止，運送人就自己或代理人、承包商、或其代表之照管、管領及控管中之貨物之一切毀損、滅失應負責任，直到貨物已如海牙威士比規則之規定，以完好無損之狀態脫離運送人之管領為止。根據Hawkins報告、巴拿馬海事局報告及船東委由Minton, Treharne and Davies Limited所作調查報告（下稱Minton報告），甲板照明燈、船舶載運之電動車不能排除為火災可能原因，且被告將系爭貨物與電動車同船運送，然該船不具適合受載、運送與保存電動車之適載性，未配置有運送電動

車知識及受過充分安全培訓船員，且在電動車發生火災後未及時滅火，有違善良管理人注意義務。被告未提供具安全航行能力，及具受載、運送與保存貨物適載性之船舶，未盡海商法第62條、第63條之善良管理人之注意義務。海商法採推定過失責任主義，運送人未舉證已盡海商法第62條、第63條之注意義務，即不得為海商法第69條免責之抗辯。且以失火為運送人之免責事由係指非由於運送人或其履行輔助人之過失所引起之火災而言。被告未提供受有充分電動車培訓之船員在船照管貨物，有違海商法第62條第1項第2款配置船舶相當船員之注意義務。依系爭契約第D條第1項、第3項、民法第634條無過失責任規定，系爭貨物在被告管領中滅失，被告負有損害賠償之責，依民法第184條第1項前段、第2項、第185條規定，被告應負侵權行為損害賠償責任。

(三)參酌海商法第70條第2項規定，被告所負運送人賠償責任，以每公斤特別提款權2單位計算較高，依起訴日113年8月9日SDR與美金匯率（1：1.334030）及美金兌新台幣匯率（1：32.47）計算，其賠償金額為54,180,028元（計算式： $624,405 \times 2 \times 1.334030 \times 32.47 = 54,180,028$ ）。台灣保時捷公司根據與保時捷公司間FOB貿易條件，於貨物越過船舷後即負擔危險，而有保險利益，因此向原告投保貨物運輸險，原告已依約理賠保險金6億60,214,292元予台灣保時捷公司，依保險法第53條規定取得保險代位請求權，得行使被保險人台灣保時捷公司對第三人所得主張之一切權利。台灣保時捷公司復將其就系爭貨物之一切權利讓與原告，原告於113年7月15日發函向被告為債權讓與之通知。又被告在事故發生日前112年7月4日已給付保費，於保險契約之效力不生影響。由於更換國外之再保險人，更換後之再保險人於111年12月23日來函告知原告已取得此案，請原告依原條件承保，台灣保時捷公司於112年7月4日繳納保費，原告再將再保保費支付予更換後之再保公司，不影響貨物保險之效力。

(四)原告本於保險代位及債權讓與，依系爭契約請求被告負債務

01 不履行損害賠償責任，及依民法第184條第1項前段、第2
02 項、第185條請求被告負侵權行為損害賠償責任，請求擇一
03 判決被告給付54,180,029元及其利息等語。並聲明：1.被告
04 應給付原告54,180,029元，及其中51,018,069元自起訴狀繕
05 本送達翌日起，其中3,161,960元自114年11月4日陳報狀繕
06 本送達翌日起，均至清償日止，按週年利率5%計算之利息。
07 2.願供現金或銀行無記名可轉讓定期存單為擔保，請准宣告
08 假執行。

09 二、被告答辯略以：

10 (一)被告係傭船人，非船舶所有人，系爭船舶在112年7月21日至
11 22日於火災起火區域裝載BMW電動車，在112年7月25日15時
12 離開布萊梅港，23時10分才發生火災。根據Minton報告，低
13 絕緣警報於初次煙霧探測器啟動約10分鐘後才記錄，顯示火
14 災發展一段時間後，才導致甲板照明電路絕緣受損，且火災
15 發生時甲板燈仍亮著，未發生電路保護動作使同一電路之燈
16 熄滅情形，甲板第8層及第7層之燈具內均無明顯電弧痕跡，
17 對燈具、電線實體檢查未發現任何明確起火證據。再由相關
18 利害關係人之檢查，燈具位於第7層，乃發熱極低之螢光燈
19 管，燈具殘骸未發現短路跡象，殼體上電線殘段無熔化跡
20 象，電線與殼體連接處之腐蝕跡象等係外部熱效應導致，距
21 首個觸發煙霧偵測器前方約9米，可見船舶照明、電線非火
22 災原因。而自證人證詞、警報紀錄、車輛受損區域，火勢發
23 展迅速與電動車鋰離子電池起火情形相同，及鋰離子電池之
24 BMW電動車是以高電量（SoC）方式存於船舶，鋰離子電池內
25 部缺陷在製造、分銷過程中可能無法被發現，可能導致內部
26 短路、熱失控及火災，且此類缺陷已導致多起與火災相關的
27 車輛召回事件。反觀火災區域之2輛電動車（車架號分別為
28 WBY62EF0705X42258〈1A〉及WBY62EF0805X43323〈1C〉，生
29 產日分別為112年7月5日、6日），與聯邦汽車運輸管理局因
30 電池損壞及火災風險所進行編號13060（涉生產期間112年7
31 月10日至12日）之BMW電動車召回高度相關，極可能有相同

01 電池問題，且根據歐盟執委會「Safety Gate：歐盟危險非
02 食品產品快速警示系統」資料庫顯示，僅110至114年BMW電
03 動車生產期間即有6次產品召回等情，足證船舶照明、電線
04 非火災原因，火災起源於第8層甲板中心線右舷承運之電動
05 車。

06 (二)巴拿馬海事局報告係根據指派火災專家進行船上實地檢查、
07 航行資料記錄儀數據、文件證據及訓練紀錄，訪談船長、大
08 副、輪機長、水手長、電機師、水手、遠洋引水人、船公司
09 主管船長及公司代表，經荷蘭安全委員會以實質利害關係國
10 身分、巴拿馬海事局以主導調查國身分收集之資訊，荷蘭海
11 岸警衛隊救援行動之雷達、語音錄音數據等，認定系爭船舶
12 具適航性，船舶設備及訓練均符合現行法規，船長及船員就
13 火災無過失。根據巴拿馬海事局報告調查最近一次111年7月
14 9日對消防設備強制性外部檢查狀況良好，船級社日本海事
15 協會（NKK）111年10月11日對消防、救生設備操作進行最近
16 一次外部機構驗證顯示設備狀況良好，另安全管理系統緊急
17 程序手冊針對火災及棄船情境均有相關程序，並額外提供有
18 關運載電動車（EV）指導方針，符合業界最佳實務，演練紀
19 錄，特別是棄船及火災演練，均依國際海上人命安全公約
20 （SOLAS）要求及船舶演練計畫執行，安全管理系統之緊急
21 演練評估表顯示船員熟悉船舶緊急程序及救生、消防設備
22 （LSA/FFE），船員訪談亦表示消防設備已備妥可用並正確
23 部署，無消防或救生設備短缺情況。根據巴拿馬海事局報
24 告：「雖然電動車火災風險較低，但一旦發生後果極為嚴
25 重。關於電動車運輸，行業規範仍處於建議及指引階段，目
26 前船舶無需遵守任何全球強制性監管標準。」足見目前國際
27 海事組織（IMO）尚未制定電動車運輸船相關規範，系爭船
28 舶未違反任何安全規定。

29 (三)巴拿馬海事局報告第6.2章所載：「1. 貨艙電動車火災及火
30 勢迅速蔓延（直接原因）：根據營運方提交的貨物裝載/儲
31 存計劃，發現其對電動車（EV）的位置、數量及類型描述不

01 夠詳細。尤其是，電動車與內燃機車（ICE）混合存放，未
02 採取進一步安全措施。」惟將電動車與非電動車混合裝在同
03 一層甲板，即將火災風險分散而不是集中在單一甲板乃最好
04 之實務做法，如果將電動車集中裝載在同一層甲板，火災將
05 擴展更迅速嚴重。且系爭船舶固定滅火系統（泡沫）經過電
06 動車測試，符合現行法令，船員亦已根據培訓妥善啟用泡沫
07 消防設備，然因鋰離子電池火災僅能透過大量水控制，僅靠
08 泡沫對滅火未產生積極效果。巴拿馬海事局報告第6.2章所
09 稱訓練不足/不充分（促成因素）係指所提供之培訓本身不
10 足，而非船員未遵守培訓內容，溝通不良（促成因素）係指
11 船舶與救援設施（NLCG及RCC）及岸基管理公司的溝通，本
12 件係遠洋引水人負責與救援設施聯絡，督導船長負責與岸基
13 管理公司聯絡，上述人員並非船員，不屬於船舶應急小組，
14 大副更是熟悉電動車精確數量及位置，並進行通報，火災發
15 生初期已確認為電動車火災，均可見船舶具適航及適載能
16 力，船員無疏失。另Hawkins報告所指泡沫系統存在缺陷，
17 船員沒有使用滅火器或消防水帶進行滅火，無法使用運載車
18 輛甲板上的消防栓云云，係忽略電動車火災迅速發展，並產
19 生大量有毒濃煙，使得使用便攜式滅火設備、消防栓等進行
20 滅火變得極為困難等情而不可採。

21 (四)原告主張台灣保時捷公司於貨物運抵台灣前尚未取得貨物所
22 有權，貨物因火災全損後，台灣保時捷公司亦無從取得所有
23 權，是台灣保時捷公司無貨物所有權或貨物損害賠償請求
24 權，原告亦無法自台灣保時捷公司受讓貨物損害賠償請求
25 權。台灣保時捷公司簽署之SUBROGATION RECEIPT（轉讓收
26 據）記載其於112年9月12日收到660,214,292元，以此為對
27 價出讓權利予原告，然原告迄112年10月18日始匯付理賠
28 金，可見112年9月12日無支付對價，轉讓為無效、不生效
29 力。況台灣保時捷公司表明出讓在「the bills of
30 lading（載貨證券）」下尋求索賠之權利，然本件僅簽發
31 Sea Waybill（海上貨運單），未簽發載貨證券，台灣保時

捷公司無在涵蓋系爭貨物之載貨證券下尋求索賠之權利，無從將之讓與原告。

(五)綜上，系爭火災是船舶承運之電動車失火所造成，非由於運送人本人之故意或過失所生之火災，被告依海商法第69條第3款、第14款、第15款規定而免責。縱認被告有滅火上之疏失，審酌滅火係以船舶安全為目的，為管理船舶的行為，屬海商法第69條第1款所定船長、海員、引水人或運送人之受僱人於航行或管理船舶之行為，而非海商法第63條所定以維護貨物之利益為主要目的之貨物照顧管理上行為，被告依海商法第69條第1款規定而免責，況系爭船舶之船員係船舶所有人聘僱，非被告所聘僱，非被告之代理人、受僱人，被告依海商法第69條第17款規定而免責等語。並聲明：原告之訴及假執行之聲請均駁回。如受不利之判決，願供擔保請准宣告免為假執行。

三、不爭執之事項：

(一)系爭貨物由系爭船舶載運，系爭船舶於112年7月25日自德國布萊梅港啟航，船舶於同日約23時11分發生火災，系爭貨物全損。

(二)台灣保時捷公司於112年7月4日繳納保費予原告。原告於112年10月18日匯款保險金660,214,292元予台灣保時捷公司。

四、本院於115年1月29日即已諭知兩造應整理爭執、不爭執事項之書狀陳報，並於1個月內提出證據（見卷三第242頁），被告於115年3月24日言詞辯論期日陳報被告會提出船員訓練之公認證證書，約需1個月時間，本院因此於該次期日諭知如有證據補行提出，應於庭後1個月內提出（見卷三第347頁），被告之民事答辯補充理由十一狀雖於115年4月24日具狀，卻於115年4月27日始遞狀，經本院詢問何以逾期提出，被告陳稱其並未逾期（見卷四第372頁），然衡以被告該書狀提出遲延之日期僅1日（4月25日、26日為周末），尚難謂有礙訴訟之終結，仍准許被告提出該證據。惟被告之民事答辯補充理由十二狀、民事陳報二狀、三狀、四狀所附證據

（即被證17-1、17-2、17-3、17-4、17-5、18、19、20、21、22、23、24）均遲誤證據提出之時間已久，且遲誤提出無正當理由，爰依民事訴訟法第196條第2項規定駁回之，先予敘明。

五、本件之爭點為：(一)系爭船舶失火之原因為何？(二)被告抗辯本件有海商法第69條之免責事由，是否可採？(三)原告主張被告船舶不具有適載性，是否可採？(四)原告依保險代位、債權讓與之法律關係，對於被告是否有債權可資請求？(五)原告請求之金額應為若干？茲分別論述如下：

(一)經查，巴拿馬海事局報告第6.1章分析肇事原因最早由值班水手發現，發生於8層甲板4號艙、右舷、橫肋50-55之間，隨後三副也觀察到火勢來自一輛電動車，證據顯示起火源為位於右舷、艙部、24輛電動車區塊內的一輛電動車（見卷二第594頁），互核可知系爭船舶失火原因係因該船所載運之電動車起火所造成。又Minton報告係系爭船舶所有人Luster Maritime S.A.、Higaki Sangyo Kaisha Ltd. (Japan) 委請Minton, Treharne & Davies Limited調查系爭船舶上火災所作調查報告，Minton, Treharne & Davies Limited於112年多次登船調查火災起因，並進行照明、電氣元件及電線，以及22輛車輛之法醫鑑定，該報告做成於114年8月4日，有該報告在卷可查（見卷二第307-384頁，中譯文見卷二第385-436頁）。Minton報告記載：「僅有兩名目擊證人目睹火災最初階段，分別為一名水手及三副。該水手為值班水手，估計在警報響起後不超過3-4分鐘便抵達第8層甲板。他描述當時可能有1、2或3輛車著火——他並不確定。…汽車上方的"淨空高度"有限，因此他很難看清楚著火的情況。他能看到汽車上方有火焰，但火焰沒有延伸到甲板頂部。」、「『我心裡面認為我看到的是一輛電動車起火。』」、「三副的陳述包括：『下樓途中，在到達第8層甲板前我沒有注意到任何煙霧或火焰。我確定我到達的是第8層甲板。每層甲板靠近樓梯處都有標記顯示層數。汽車甲板上的燈全都亮

01 著。艙燈一直都開著。』」等語（見卷二第396-398頁，第
02 324-327頁），足以佐證巴拿馬海事局報告所載系爭船舶火
03 災係因電動車失火所生，而非系爭船舶之燈具所產生一節與
04 事實相符。另Hawkins報告為Segelken & Suchopar於112年7
05 月28日委託Hawkins調查系爭船舶火災起因，Segelken &
06 Suchopar係Volkswagen集團之法律代表，該集團為包括
07 Audi、Lamborghini及Porsche等品牌之母公司，該報告係
08 114年12月18日做成，有Hawkins報告在卷可查（見卷三第
09 85-159頁、第161-229頁）。Hawkins報告記載：「參照附有
10 標註之消防控制配置圖，其顯示船上所裝載車輛之大致位
11 置，可知該次事件中最先啟動之煙霧探測器位於車輛3B上
12 方，該車輛為一輛BMW i7。」、「在最先啟動之煙霧偵測器
13 所在位置，設有一具燈具，編號為L715(i)。參照《照明系
14 統配線圖》文件，可推知該燈具位於第4艙，並且與第3艙的
15 燈具屬於不同電路。經檢查該燈具後，我未發現其本身或相
16 關配線存在引燃性電氣故障的證據。」等語（見卷二第172
17 頁、第222-223頁，第96頁、第150頁），足以排除系爭船舶
18 火災係由於燈具配線所引發。原告稱依Hawkins報告、巴拿
19 馬海事局報告、Minton報告，甲板照明燈不能排除為火災可
20 能原因，無足採信。

21 (二)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
22 負賠償責任：1.船長、海員、引水人或運送人之受僱人，於
23 航行或管理船舶之行為而有過失。3.非由於運送人本人之故
24 意或過失所生之火災。14.因貨物之固有瑕疵、品質或特性所
25 致之耗損或其他毀損滅失。15.貨物所有人、託運人或其代理
26 人、代表人之行為或不行為。17.其他非因運送人或船舶所有
27 人本人之故意或過失及非因其代理人、受僱人之過失所致
28 者。海商法第69條第1款、第3款、第14款、第15款、第17款
29 定有明文。次按運送人堪航能力之注意能力，依海商法第62
30 條、第63條規定，可分為三種，一為狹義堪航能力，即「使
31 船舶有安全航行之能力」，指船舶的設計、構造、機器、屬

具、配備均屬完備妥善，足堪擔當該次航程的具體情況所需。二為運航能力，即「配置相當海員設備及船舶之供應」，三為堪載能力，即「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。」。再按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（最高法院96年度台上字第551號民事裁判參照）。經查：

- 1.系爭船舶失火係由於船上載運之電動車起火所致，業如前述，則依前揭法律規定，系爭貨物遭燒毀，非由於運送人本人即被告之故意或過失所生之火災，被告符合海商法第69條第3款之免責事由。
- 2.原告主張被告將系爭貨物與電動車同船運送，該船不具適合受載、運送與保存電動車之適載性及安全航行能力，未配置有運送電動車知識及受過充分安全培訓船員，且在電動車發生火災後未及時滅火，有違善良管理人注意義務等情，揆諸前開見解，應由被告舉證證明其就貨物之堆存、保管、運送已盡必要注意及處置，且系爭船舶具有適航性、適載性等節。
- 3.被告抗辯系爭船舶具有適航性、適載性，並提出巴拿馬海事局報告、Minton報告、船員相關訓練證明（被證10，卷三第297-310頁）、Kashiwa Tech Co., Ltd. 提供汽車運輸船之標準高膨脹泡沫滅火系統英文版測試報告（被證13，卷三第423-429頁）、專家報告（被證15、16，卷三第455-499頁）為證。查系爭船舶於112年7月25日15時由德國布萊梅哈芬港啟程，於23時11分許發生火災，系爭船

01 船於112年7月25日持有有效之營運證書、船級證書、結構
02 安全設備證書、結構安全無線電證書、結構安全建造證
03 書、載重線證書、國際噸位證書、國際船舶保安證書、安
04 全管理證書、海事勞工證書，上開證書之檢驗日期均在
05 111年間，另系爭船舶持有航行登記證書、船舶安全管理
06 手冊、無線電台執照、無線電證書、船舶意外保險證書、
07 國際衛生管理證書、連續概要紀錄，有巴拿馬海事局報告
08 在卷可憑（見卷二第538頁、第542頁、第448頁、第453-
09 454頁），且系爭船舶於112年7月12日於義大利利弗諾
10 港，為PSC（Port State Control港口國監督）檢查通
11 過，並行駛至英國布里斯托港、比利時澤布呂赫港裝載車
12 輛，再航行至德國布萊梅港裝載車輛。在布萊梅港時系爭
13 船舶之甲板／輪機部門執行SMS「離港前」檢查表，未報
14 告任何航行或安全設備缺陷，船舶離港前，岸基管理公司
15 的總監船長登船，其職責為監督船舶運作，定期進行航行
16 檢查、安全稽核及依公司程序進行檢查。船員需在其在場
17 時進行緊急演練，並由其提供表現反饋。根據岸基管理公
18 司SMS程序，船上每2小時進行一次安全及防火巡邏，最後
19 一次巡邏於112年7月25日21時進行，一切報告正常等情，
20 有巴拿馬海事局報告第1.4章、第5.1章可憑（見卷二第
21 544-544頁、第584頁、第455-456頁、第496-497頁），由
22 上開資料可證明系爭船舶於德國布萊梅哈芬港啟程時，係
23 處於檢查合格狀態，且系爭船舶實際上於112年7月12日由
24 義大利航行至英國、比利時，再至德國布萊梅港，足認其
25 具有適航性。復有船員接受電動車安全載運及消防訓練證
26 書（RE-PCCEV Electric Vehicles-Guidance of safe
27 carriage and fire fighting onboard）14份在卷可佐
28 （見卷三第297-310頁），上開證書核與巴拿馬海事局報
29 告第6.2章所載：「大多數船員（除船長及實習生外）均
30 參加了針對運輸電動車的培訓課程（如REL-PCCEV-
31 Electric Vehicles-Guidance of Safe Carriage and

Firefighting On Board 及0455-RORO-Electric Vehicles Fire)」等語（見卷二第596頁）相符，堪信該等證書為真正，被告爭執上開證書之形式真正，難謂可採。另巴拿馬海事局報告第4章所載：系爭船舶配備有經核准的消防與安全計劃（見卷二第582頁、第493-494頁），第5.3.1章記載：「在事故調查過程中，重要的一環是檢視並分析岸基管理公司所實施的培訓系統、船員對緊急情境的應變準備，以及他們在火災及棄船時的表現。為評估船員培訓系統的有效性，調查人員查閱了SMS（安全管理系統）緊急程序手冊。具體而言，發現SMS針對火災及棄船情境均有相關程序，並額外提供有關運載電動車（EV）的指導方針（符合業界最佳實務）。此外，亦檢查了演練紀錄，特別是棄船及火災演練，發現演練均依SOLAS（國際海上人命安全公約）要求及船舶演練計畫執行。…亦查閱了SMS表格『緊急演練評估表』。紀錄顯示演練執行有效，船員表現令人滿意，且熟悉船舶緊急程序及LSA/FFE（救生/消防設備）。但需強調，貨艙火災演練紀錄未提及涉及電動車的火災情境/指導方針。」等語（見卷二第592頁、第507頁），足見系爭船舶對於船員之消防、安全訓練無缺失。縱然貨艙火災演練紀錄未提及涉及電動車火災情境/指導方針，亦無從推翻系爭船舶船員已接受相關訓練，並持有電動車安全載運及消防訓練證書之事實。綜上，系爭船舶該次航行前，已依法為各項檢查，均無檢查不通過之情事，且實際自義大利航行經數國至德國，依一般經驗及事理法則，除有反證證明，應認系爭船舶具有適航性及適載性。

- 4.原告主張被告將系爭貨物與電動車同船運送，且混合存放，未採取安全措施，船員未受過充分之電動車貨物照管、滅火訓練，船長及三副只是一再叫水手、三副攜帶對講機前往查看，未立刻令其攜帶滅火設備及時採取滅火措施，延誤滅火時機，系爭船舶未具受載、運送與保存貨物

之適載性及安全航行能力，被告未盡善良管理人注意義務云云。惟巴拿馬海事局報告第6.2章記載：「大多數船員（除船長及實習生外）均參加了針對運輸電動車的培訓課程，且船員對火警的反應時間令人滿意，並遵守了有關船舶滅火設備的SOLAS強制培訓要求；但大副在調查面談中表示，他所接受的電動車培訓及所學技術，對於本次火災情境並不實用。大副的陳述顯示現有培訓未能使船員為此次事故做好準備。…這凸顯了業界及專家需針對電動車火災進行更多研究…」等語，第8章記載：「關於電動車運輸，行業規範仍處於建議及指引階段，目前船舶無需遵守任何全球強制性監管標準。…顯然行業需要制定標準化程序，以確保電動車安全運輸；因此，國際海事組織（IMO）應考慮制定電動車運輸船的IMO規範。」等語（見卷二第596頁、第601-602頁、第513頁、第522頁），足見目前並無針對電動車以船舶運送訂有何等特殊之國際海事規範，自不足認被告有何違反船舶適載性之注意義務。依照巴拿馬海事局報告顯示被告並無何等違反國際海事規範之作為，原告前開主張自難採信。原告援引Hawkins報告主張系爭船舶運送第三人委運之電動車，然系爭船舶並無能安全載運電動車之設計，未配備受有電動車滅火訓練之船員，惟Hawkins報告製作人Luke Collins未能檢查火災最初被發現的區域，其於112年8月12日自14時至18時登船檢查，其訪查期間，船上因可供停留時間有限且缺乏安全通行條件，進入船舶各區域之通行均受限制，有該報告在卷可憑（見卷三第226頁、第166頁、第177頁），是Luke Collins未能進入系爭船舶全部範圍，Hawkins報告調查內容難謂完整而可採。

(三)按因故意或過失，不法侵害他人之權利者，負損害賠償責任。違反保護他人之法律，致生損害於他人者，負賠償責任。但能證明其行為無過失者，不在此限，民法第184條第1項前段、第2項定有明文。查系爭船舶火災係因同船載運之

01 電動車起火所發生，被告並無任何違反國際海事規範之作
02 為，業如前述，難認被告有何未盡注意義務致電動車失火可
03 言。原告另主張被告違反海商法第62條第1項第2款配置船舶
04 相當船員之注意義務，惟前已敘明被告並未違反海商法該款
05 規定，原告主張被告有違反保護他人法律致生損害情事，亦
06 不足採。

07 (四)綜上，被告對於系爭船舶火災並無可歸責情事，依海商法第
08 69條第3款規定，被告不負賠償責任，則原告是否具有保險
09 代位、債權讓與權利，及損失金額為若干，即無庸加以論
10 述。

11 六、從而，原告依保險代位、債權讓與、系爭契約、侵權行為法
12 律關係，請求被告給付原告54,180,029元，及其中
13 51,018,069元自起訴狀繕本送達翌日起，其中3,161,960元
14 自114年11月4日陳報狀繕本送達翌日起，均至清償日止，按
15 週年利率5%計算之利息，為無理由，應予駁回。原告之訴既
16 經駁回，其假執行之聲請失其依據，應併予駁回。

17 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
18 院斟酌後，認與判決結果不生影響，均毋庸再予論述。另被
19 告於言詞辯論終結後以民事再開辯論聲請狀主張未收到原告
20 撰狀日期115年5月13日之陳述意見狀，有礙其辯論權利云
21 云。經查，原告前述意見狀雖於115年5月14日遞狀，惟原告
22 於當日言詞辯論期日並未援引該書狀之內容，有本院115年5
23 月14日言詞辯論筆錄可憑（見卷四第371頁），視為原告未
24 為陳述，該書狀雖嗣後始送達被告，然原告既未於言詞辯論
25 期日援引該書狀之陳述，本院自不得予以審酌，被告未就此
26 為辯論，無礙其辯論權利，附此敘明。

27 八、訴訟費用負擔之依據：民事訴訟法第78條。

28 中 華 民 國 115 年 7 月 13 日
29 民事第二庭 法 官 林欣苑

30 以上正本係照原本作成。

31 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

01 委任律師提起上訴者，應一併繳納上訴審裁判費。

02 中 華 民 國 115 年 7 月 14 日

03 書記官 林思辰