臺灣高等法院民事判決

107年度保險上字第15號

上　訴　人　明台產物保險股份有限公司

000000000000000000

法定代理人　長瀨耕一

訴訟代理人　林昇格律師

　　李志成律師

共　　同

複 代理 人　李德君律師

被上訴人　　華夏國際股份有限公司

000000000000000000

法定代理人　董兆麟

訴訟代理人　程學文律師

參　加　人　德翔海運股份有限公司（T.S.Lines Co., Ltd.）

000000000000000000

法定代理人　陳德勝

訴訟代理人　王國傑律師

複代理人　　陳思涵律師

上列當事人間請求損害賠償事件，上訴人對於中華民國107年5月11日臺灣臺北地方法院106年度保險字第154號第一審判決提起上訴，本院於109年1月7日言詞辯論終結，判決如下：

主　文

原判決關於駁回上訴人後開第二項之訴部分，及訴訟費用（除減縮部分外）之裁判均廢棄。

被上訴人應給付上訴人新臺幣參拾伍萬參仟肆佰柒拾捌元，及自民國一〇六年四月七日起至清償日止，按年息百分之五計算之利息。

其餘上訴駁回。

第一、二審訴訟費用，除減縮部分外，由被上訴人負擔十分之一，餘由上訴人負擔。

參加費用由參加人負擔。

事實及理由

壹、程序方面：

查上訴人之法定代理人於本院審理中變更為長瀨耕一，業據其具狀聲明承受訴訟（見本院卷㈡第249頁），並有公司變更登記表可稽（見本院卷㈡第253頁），核無不合，應予准許。

貳、實體方面：

一、上訴人主張：訴外人鴻勝國際行銷有限公司（下稱鴻勝公司）於民國(下同)105年3月間自國外進口貨物一批（下稱系爭貨物），委由被上訴人承攬運送，經被上訴人填發電放提單(下稱系爭電放提單)，並就運送全部約定價額，應視為自己運送，被上訴人再將系爭貨物轉由參加人以其所有「德翔臺北輪」（下稱系爭船舶）第16010S航次運送。系爭船舶於105年3月10日上午6時30分許自基隆港發航，於上午7時25分許駛往臺中港途中，發生主機第4缸不噴油之異常狀況，訴外人即船長陳文藝決定以停俥後重新啟動主機之方式排除故障，惟系爭船舶於停俥後無法重新啟動而失去動力，致受強浪影響漂往岸邊，最終在石門外海距岸約400公尺處擱淺，船體斷裂，造成系爭貨物因落海而滅失(下稱系爭事故），系爭貨物目的地價值為新臺幣(下同)410萬3332元。又系爭船舶於發航後燃油黏度驟降，導致主機停俥後無法重新啟動及共軌壓力無法建立，進而失去動力，乃至於擱淺，造成系爭貨物滅失，此係被上訴人於發航前及發航時未就系爭船舶安全航行能力為必要之注意及措置所致，系爭船舶欠缺適航性，鴻勝公司得依民法第634條本文規定，請求被上訴人負損害賠償責任，惟伊與鴻勝公司就系爭貨物成立保險契約（下稱系爭保險契約)，伊已依約賠付鴻勝公司，鴻勝公司並將其對被上訴人之損害賠償債權讓與伊，經伊於105年12月12日以存證信函對被上訴人為債權讓與之通知，復以本件支付命令聲請狀繕本之送達，再為債權讓與之通知，爰依運送契約及債權讓與之法律關係，請求被上訴人給付伊410萬3

332元本息等語(於本院表明不再主張保險代位法律關係，見本院卷㈠第296頁)。原審判決上訴人敗訴，上訴人聲明不服，提起上訴，嗣減縮請求被上訴人給付372萬4545元本息（見本院卷㈣第579頁），合於民事訴訟法第446條第1項但書、第255條第1項第3款規定，應予准許，是該減縮部分非本件裁判範圍，茲不贅述。上訴聲明求為判決：㈠原判決關於駁回上訴人後開第㈡項之訴部分，及該部分假執行之聲請均廢棄；㈡被上訴人應給付上訴人372萬4545元，及自支付命令送達之翌日起至清償日止，按年息5%計算之利息；㈢願供擔保請准宣告假執行。

二、被上訴人則以：上訴人於賠付鴻勝公司保險金時，雙方並未達成債權讓與之合意，鴻勝公司簽立SUBROGATION FORM(代位求償同意書)僅係授權上訴人代位該公司向運送人請求損害賠償，並非將本件損害賠償債權讓與上訴人，縱以鴻勝公司於106年9月21日回覆原審之信函作為債權讓與之意思表示，亦已逾海商法第56條第2項規定之1年除斥期間，伊免負賠償之責。又伊係承攬運送人，並非運送人，原證9係電報放貨之提貨單，與提單性質不同，並無民法第664條介入權規定之適用，況民法第664條僅係就承攬運送報酬約定性質為闡示性之規定，並非謂承攬運送人就運送全部約定價額或填發提單後，即當然擬制視同運送人。如認伊應負運送人責任，伊對於系爭貨物之承運已盡海商法第63條之注意義務，系爭船舶於105年2月29日甫經訴外人中國驗船中心及日本海事協會完成特別檢查，並核發船級證書、貨船安全構造證書、貨船安全設備證書、國際載重線證書等，且發航時之燃油黏度數值為12cSt，符合主機操作手冊之記載，系爭船舶於發航前及發航時已具備海商法第62條第1項之適航性，系爭事故係因系爭船舶於發航後突失航行能力、不能預料之海上危險、系爭船舶隱有瑕疵、抑或非屬運送人或船舶所有人之過失所致，依海商法第62條第2項、第69條第2款、第16款、第17款規定，伊不負賠償責任。退步言之，伊得依海商

法第70條第2項規定主張單位限制責任，件數以併裝單位即1只貨櫃計算，賠償上限應為666.67SDR(按：特別提款權Special Drawing Right簡稱SDR)等語，資為抗辯。答辯聲明求為判決：㈠上訴駁回；㈡如受不利之判決，願提供現金或同面額之台北富邦銀行可轉讓定期存單預供擔保，請准宣告免為假執行。

三、參加人陳述略以：鴻勝公司於受領保險金給付時，並未與上訴人達成債權讓與之合意，該公司出具SUBROGATION FORM(代位求償同意書)僅係授權上訴人代位向運送人請求損害賠償，並非將本件損害賠償債權讓與上訴人，縱以鴻勝公司於106年9月間回覆原審之信函作為債權讓與之意思表示，亦已逾海商法第56條第2項規定之1年除斥期間，被上訴人免負賠償之責。又鴻勝公司與被上訴人係成立承攬運送契約，並約定以電報放貨之方式交付系爭貨物，被上訴人並未填發提單，自無民法第664條規定之適用。如認被上訴人應負運送人責任，系爭船舶於105年2月間即發航前方經中國驗船中心及日本海事協會之專業驗船師登船進行特別檢查，確認主機狀況良好，並領有中國驗船中心核發之船級證書、貨船安全設備證書、船舶安全結構證明書、船舶載重線證書等各項船舶證書，伊另安排系爭船舶入塢進行必要之維修保養，保養範圍包含主機第1、4、6汽缸，及高壓油泵等機器設備，船員平日亦有進行主機例行保養維護工作，可證系爭船舶主機(包含第4缸)於發航前及發航時之狀態，確已符合國際海上人命安全公約(SOLAS)之安全性標準，伊與被上訴人於發航前及發航時，就系爭船舶之適航性已採取必要之注意及措置，並善盡貨物之照管義務。系爭船舶於105年2月29日開始第16009S航次之航程，從香港出發，途經基隆港、臺中港、高雄港裝卸貨物，再返回香港，隨後開始第16010S航次（即本件航次）之航行，系爭船舶於105年3月10日自基隆港發航時主機運作一切正常，係於發航後突失航行能力，且船長陳文藝於發現主機第四缸不噴油後，本應減低主機轉速、封

缸，並將船舶駛至安全海域後再停俥進行必要之維修，但其疏於注意，反係在西南流強勁之海域以停俥再重新啟動之方式，欲排除第四缸不噴油之狀況，然系爭船舶於發航後燃油黏度驟降，主機無法重新啟動，以致於西南流強勁之海域失去動力，進而受海流及風浪之影響漂至岸邊擱淺，復因海象不良，拖船無法出港拖救、系爭船舶之隱有瑕疵，抑或非屬運送人或船舶所有人之過失致發生系爭事故，依海商法第62條第2項、第69條第1款、第2款、第16款、第17款規定，被上訴人不負賠償責任。退步言之，被上訴人得依海商法第70條第2項規定主張單位限制責任，件數以併裝單位即1只貨櫃計算，賠償上限應為666.67SDR等語。

四、兩造不爭執之事實（見本院卷㈢第7頁）：

(一)鴻勝公司於105年3月間委託被上訴人承攬運送系爭貨物至臺中港，被上訴人將系爭貨物委託參加人與訴外人德翔海運有限公司（T.S.Lines Ltd.）以參加人所有之系爭船舶運送。

(二)系爭船舶於105年3 月10日上午6 時30分許自基隆港發航，於上午7 時25分許駛往臺中港途中，在北緯25度16.4分，東經121 度42.9分處，發生主機第4缸不噴油狀況，船長陳文藝決定嘗試重新啟動主機排除故障，詎系爭船舶主機停俥後無法啟動，致失去動力，受強浪影響飄往岸邊，最終於上午10時許，在石門外海距岸約400公尺處（北緯25度18.121分，東經121度34.622分）擱淺。

(三)交通部航港局就系爭船舶擱淺海事案作成106 年5 月31日航安字第1062010574號海事評議書(下稱系爭海事評議書)。

五、上訴人主張：鴻勝公司委託被上訴人承攬運送系爭貨物，雙方就運送全部約定價額，被上訴人並交付系爭電放提單予鴻勝公司，視為被上訴人自己運送，嗣系爭貨物因系爭事故滅失，伊已依系爭保險契約賠付鴻勝公司，鴻勝公司並將其對於被上訴人之損害賠償債權讓與伊，爰依運送契約及債權讓

與之法律關係，請求被上訴人給付伊372萬4545元本息等情，為被上訴人所否認，並以前揭情詞置辯。經查：

(一)按稱運送人者，謂以運送物品或旅客為營業而受運費之人；稱承攬運送人者，謂以自己之名義，為他人之計算，使運送人運送物品而受報酬為營業之人；承攬運送人，除契約另有訂定外，得自行運送物品。如自行運送，其權利義務，與運送人同；就運送全部約定價額，或承攬運送人填發提單於委託人者，視為承攬人自己運送，不得另行請求報酬，民法第622條、第660條第1項、第663條及第664條分別定有明文。準此，運送契約，係以運送為營業而受有運費之契約，運送人負有履行運送貨物至目的地之義務，所得請求者係屬運費；承攬運送契約，則係使運送人運送物品而受有佣金報酬之契約，承攬運送人負有使運送人運送物品之義務，所得請求者係屬佣金報酬，兩者迥異，惟若承攬運送契約係就運送之全部為價額之約定，或承攬運送人填發提單於委託人，即應視為承攬運送人自己運送，除不得另行請求報酬外，其權利義務概與運送人相同，自無再適用民法第661條承攬運送人損害賠償責任規定之餘地（最高法院104年度台上字第426號判決意旨參照）。

（二）次按運送人於收受運送物後，因託運人之請求，應填發提單；提單應記載左列事項，並由運送人簽名：一前條第2項所列第1款至第4款事項。二運費之數額及其支付人為託運人或為受貨人。三提單之填發地及填發之年月日，民法第625 條定有明文。同法第664條既規定承攬運送人因填發「提單」於委託人，而負與運送人相同之權利義務，則該條所稱之「提單」自應與上開提單之規定為相同解釋（最高法院108年度台上字第42號判決參照）。查被上訴人交付鴻勝公司之系爭電放提單（BILL OF LADING），其上並無被上訴人之簽章（見原審卷㈠第78頁），與上開提單要件不符，僅係被上訴人接收、裝載系爭貨物之證明文

件，非表彰系爭貨物所有權之提單，固不能認為被上訴人有填發提單之情形，惟觀諸被上訴人與鴻勝公司間之費用明細，其上載明「收貨地、裝貨港：ZHONGSHAN(廣東中山港)」、「目的地、卸貨港：TAICHUNG,TAIWAN(臺中港)」、「O/F海運費：USD300即NTD9913」、「THC吊櫃費：NTD7000」、「DOC文件費：NTD1700」、「零稅總額(NT$)9913」、「應稅金額(NT$)8700、TAX(5%)435、應稅總額(NT$9135)」、「應收總金額(NT$19048)」（見原審卷㈠第31頁），經核上開裝、卸貨港與系爭電放提單記載「Place of receipt(裝貨港)：ZHONGSHAN,CHINA」、「Port of discharge(卸貨港)：TAICHUNG」相符，且系爭電放提單左下方記載「FREIGHT COLLECT（即運費到付）」字樣（見原審卷㈠第78頁），足見被上訴人有介入為鴻勝公司處理系爭貨物之運送，其所收取之費用，乃運送全程各項服務之對價，即就運送全部約定價額，是以，被上訴人與鴻勝公司間原為承攬運送之法律關係，擬制為被上訴人介入運送，被上訴人自應負運送人責任。

（三）又按運送人對於運送物之喪失、毀損或遲到，應負責任。但運送人能證明其喪失、毀損或遲到，係因不可抗力或因運送物之性質或因託運人或受貨人之過失而致者，不在此限，民法第634條定有明文。關於海上貨物運送人之過失，世界各國之立法，概採推定之過失責任主義，我國海商法亦仿效之，係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，運送人復未能證明運送物之喪失、毀損，有海商法所定之免責事由者，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號判決意旨參照)。再者，依海商法第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)。

(四)查系爭船舶於105年3月10日上午6時30分許載運系爭貨物自基隆港發航，於同日上午7時25分許駛往臺中港途中，發生主機第4缸不噴油狀況，船長陳文藝決定以停俥再重新啟動主機之方式排除故障，但停俥後無法重新啟動，致失去動力，受強浪影響飄往岸邊，最終於上午10時許，在石門外海距岸約400公尺處擱淺，此為兩造所不爭執，已如前述，又系爭事故致系爭貨物下落不明，推定為全損，有傑信公證有限公司出具之公證報告及中譯文影本可稽（見原審卷㈠第28至30、178、179頁），堪認系爭貨物確有滅失情事，依前開說明，即應推定運送人即被上訴人為有過失，倘被上訴人欲執海商法第62條第2項及第69條第1款、第2款、第16款、第17 款為免責事由，自應由被上訴人負證明之責。茲分述如下：

1.被上訴人辯稱：系爭船舶於發航時領有交通部認可之驗船機構即中國驗船中心（CR Classification Society）核發之船級證書、貨船安全設備證書、貨船安全構造證書、國際載重線證書及日本海事協會（Class NK）核發之船級

證書，上開證書均在有效期間內，堪認系爭船舶具備海商法第62條第1項之適航性等語，固以參加人提出之上開證書影本為憑(見原審卷㈠第228至236、270頁)，惟按船舶法第23條第1項規定：「船舶檢查分特別檢查、定期檢查及臨時檢查。船舶檢查之範圍，包括下列各項：一、船舶各部結構強度。二、船舶推進所需之主輔機或工具。三、船舶穩度。四、船舶載重線。....五、船舶艙區劃分。....六、船舶防火構造。....七、船舶標誌。八、船舶設備」、第25條規定：「船舶有下列情形之一者，其所有人應向船舶所在地航政機關申請施行特別檢查：....五、特別檢查有效期間屆滿。船舶經特別檢查合格後，航政機關應核發或換發船舶檢查證書，其有效期間以5年為限。但客船、貨船船齡超過20年者，核發、換發船舶檢查證書之有效期間不得超過2年」、第84條第1項規定：「主管機關因業務需要，得委託驗船機構辦理下列事項：一、船舶檢查、丈量及證書之發給。二、各項國際公約規定之船舶檢驗及證書之發給。三、船舶載重線之勘劃、查驗及證書之發給」，可知船舶檢查分特別檢查、定期檢查及臨時檢查，船舶施行特別檢查之範圍包含船舶各部結構強度、推進所需之主輔機或工具、船舶穩度、船舶載重線、船舶艙區劃分、船舶防火構造、船舶標誌及船舶設備等項目，至船舶主機之特性、功能及操作程序，並非驗船機構之專業範圍，是以，系爭船舶雖曾於105年2月29日經中國驗船中心、日本海事協會進行為期兩週之特別檢查，並核發上開證書，惟上開檢查結果，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，自不得因系爭船舶曾於發航前之105年2月29日完成特別檢查，即可謂於上開證書有效期間內之所有航次均具備適航性。

2.雖參加人辯稱：系爭船舶進行之特別檢查範圍包含主機，檢查結果顯示主機第4缸符合國際公約就船舶安全性之要

求，足見系爭船舶具有適航性云云，並提出中國驗船中心105年2月29日總報告及中譯文、108年7月8日(108)驗中檢字第02979號函等影本為證（見原審卷㈠第255至257頁、卷㈡第21頁、本院卷㈢第203至213頁）。惟查，觀諸上開總報告記載略以：「Conclusion(結論)：1.The following classification survey(s)has/have beencarried out,and the ship was found to comply with the relevant requirements of the Rules of thisSociety(including cargo gears)(本船舶經實施下列船級檢查後，確認其狀態符合本船級社之相關規範〈包含貨物裝置〉)：A.No.2Special Survey of hull andmachinery with automatic and remote control system(船體及機器與自動及遙控系統第二次特驗)。....E.Machinery continuous survey(機器連續檢驗)....」等語(見原審卷㈠第255頁、卷㈡第21頁)；上開函文記載略以：「㈠....主機亦是此次檢查的項目之一。....㈡所謂『特驗』乃『特別檢驗』之簡稱，即船舶在船級證書效期屆滿前所須執行的檢驗，....特驗的檢查項目包括船體及機器，其中主機即涵蓋在機器項目內。所謂『機器連續檢驗』即特驗中所要求的機器項目不在特驗時一次完成全部之檢驗，而改在固定5年循環週期內逐項完成全部之檢驗。㈢對本中心而言，『德翔臺北』輪(即系爭船舶)的機器連續檢驗只須符合上述㈡之要求即可....㈣2016年2月15日至2月29日間之檢查，主機第4缸的檢查項目包含十字接頭及其軸承、導板、連桿及其軸承、曲柄軸頸及其軸承，檢驗結果正常，符合1974年海上人命安全公約之要求。此次主機第4缸的檢查項目雖不包含噴油系統，但船舶開航前船員須先確認主機系統能正常運轉並測試進倒俥等適航狀態。㈤主機於檢查時為停俥狀態，故無法判斷船舶主機第4缸是否不噴油或停俥後無法重新啟動....㈥船舶主機是應具備『停俥後能重新啟動』之功能，至於主機停俥後為何無法重新啟動，因牽涉

因素甚廣，且本中心為一專業檢驗機構，基於第三公正者立場依規定提供檢驗服務，該問題本中心無法表達意見....」等語(見本院卷㈢第203至205頁)，佐以日本海事協會臺北事務所108年7月8日19TP00533號函記載略以：「三....本協會於2016年2月29日所進行的特別檢驗中，拆檢主機內若干軸承，惟並未拆檢汽缸部分。....七、....一般而言，依據機器連續檢驗的規定範疇，我們針對『十字頭、導板、連桿及各軸』所進行的檢查內容，並不包含主機噴油系統的檢查....十、此一類型的引擎，確定可在封閉單一汽缸的情況下重新啟動....」等語(見本院卷㈢第219至221頁)，及該協會出具之檢驗記錄記載，上開特別檢查僅針對系爭主機第4缸部分零件包含CROSSHEAD PIN&BEARING OF M/E(十字頭銷與軸承)、CRANKPIN&BEARING OF M/E(曲軸銷與軸承)、CRANKJOURNAL &BEARING OF M/E(曲頭頸與軸承進行檢驗)(見原審卷㈠第268頁、卷㈡第93頁)等項目，可知系爭船舶於正常狀況下，停俥後應能重新啟動，且可在封閉單一汽缸之情況下重新啟動，中國驗船中心及日本海事協會於105年2月15日至2月29日進行為期兩週之特別檢查，有關主機第4缸之檢查項目僅針對十字頭、導板、連桿、曲軸銷、曲頭頸及各軸承等，尚不包含主機噴油系統，上開驗船機構均無法判斷系爭船舶主機第4缸不噴油及停俥後無法重新啟動之原因，自不能以上開檢查結果符合特別檢驗之相關規範，即可謂系爭船舶於105年3月10日發航時具有適航性。

3.又系爭海事評議書事實欄記載：「德翔海運股份有限公司(即參加人)所屬貨櫃船-臺北輪(M/V TS TAIPEI，以下簡稱德翔臺北，即系爭船舶)於105年3月10日0636時自基隆港發航駛往臺中港途中，0725時於北緯25度16.4分，東經121度42.9分發現主機第4缸不噴油，輪機長翁楚溢隨即通知駕駛臺船長陳文藝，....船長陳文藝建議輪機長可以嘗試重新啟動主機，並決定停俥並採行此法，故依慣例程序

減俥，主機自0735時停止後，重新啟動數次皆失敗，輪機長翁楚溢告知船長陳文藝需要30分鐘的時間查看主機無法再次啟動運轉的原因，隨後不到30分鐘，輪機長翁楚溢再次通知駕駛臺操作俥鐘使主機再次啟動，但嘗試後仍失敗」、「0820時船長陳文藝請大副李念學與甲板部船員先拋下右錨，隨即再拋下左錨，並以電話告知『德翔公司』總工程師王聯芳(副協理)有關主機故障之情況，並將總工程師王聯芳提及之處理方式轉告輪機長翁楚溢知悉，即採用第4缸封缸之方式，惟仍無法啟動主機，隨即機艙亦告知駕駛臺其觀察到燃油黏度數值過低，使得共軌壓力無法建立，致使主機無法啟動」等語(見原審卷㈠第147頁及背面)，可知系爭船舶之船長陳文藝於主機第4缸停止噴油後，採用停俥重新啟動主機方式以排除該問題，但停俥後主機無法啟動；再採用封閉第4缸重新啟動主機方式，主機仍無法重新啟動，經機艙人員觀察發現系爭船舶有燃油黏度數值過低，使得共軌壓力無法建立，致主機無法啟動之情形，經本院另案(107年度保險上字第28號)函詢系爭船舶主機製造廠商瓦錫蘭股份有限公司(下稱瓦錫蘭公司)有關燃油黏度驟降及主機無法重新啟動之原因、何謂「共軌壓力無法建立」及其原因為何，據該公司於108年10月29日函覆稱：⑴主機運作燃油黏度應依照操作手冊建議。影響主機重新啟動之因素甚多，除燃油特性外，還包含起動元件、控制系統，甚至人為操作等。燃油黏度驟降之幾項可能原因為：－Rapid fuel oil change by fuel valve operation during fuel changeover.(變換燃油種類時，操作油閥之速度過快)－Abnormal order viscosity controller or temperature controller in the ME fuel supply system.(主機燃油系統之黏度控制器或溫度控制器異常)－Bad or abnormal fuel oil quality leadsome defect or heavy sludge foaming into ME fuelsupply system(低劣或異常燃油品質導致某些瑕疵，或嚴重淤

泥進入主機供油系統)。⑵柴油主機需建立燃油共軌壓力以確保主機運作時，每個工作汽缸內有足夠之燃油量與燃汽壓力。共軌壓力無法建立之可能原因包含：非操作手冊建議之燃油黏度及特性、主機供油系統無法正常運作(系統故障或人員操作失誤等)等語(見本院卷㈣第151頁)，可知系爭船舶主機因燃油黏度數值過低，於停俥後無法重新啟動，而燃油黏度數值過低，可能為船舶欠缺安全航行能力，即燃油黏度不符合操作手冊建議、主機燃油系統之黏度控制器或溫度控制器異常，或燃油品質低劣、異常，導致產生瑕疵，或嚴重淤泥進入主機供油系統等事由所致。被上訴人抗辯其已盡海商法第62條第1項第1款規定之注意義務，自應舉證排除上開造成燃油黏度數值過低之因素，如未能提出適當證明，難認被上訴人已盡該注意義務，被上訴人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。

4.觀諸參加人提出之系爭船舶主機操作手冊記載：「⑶The required fuel viscosity at the fuel pump inlet for RT-flex and W-X engines must be in the range 10 to 20 ㎟/s(cSt). However, the 13 to 17㎟/s (cSt) range is recommended for the operation with HFO.（針對RT-flex及W-X主機，燃油泵口之黏度數值必須介於10至20cSt之間。然而，使用重燃油（HFO）之黏度數值建議介於13至17cSt之間」等語(見本院卷㈢第37頁)，可知主機製造廠商瓦錫蘭公司認為船舶主機RT-flex與W-X使用之燃油黏度數值應介於10至20cSt之間，但若使用重燃油（HFO），則建議介於13至17cSt之間，系爭船舶主機機型為RT-flex，係使用重燃油（HFO），業據參加人陳明在卷(見本院卷㈣第188、189頁)，並有日本海事協會出具之檢驗記錄及中國驗船中心出具之臨時船級證書可稽(見原審卷㈠第268頁、本院卷㈠第521頁)，依上開操作手冊之建議，即應將燃油黏度調整至13至17cSt之間，方足以

確保系爭船舶具備適航性。惟查，依證人即輪機長翁楚溢於另案(臺北高等行政法院107年度訴字第397號，下稱另案)證稱：開船前伊有檢查確認燃油黏度為12cSt，一般正常範圍是12-18cSt，系爭船舶一直啟動失敗時，伊看所有機艙儀表板，發現燃油黏度降到4，伊想辦法把黏度拉高，換泵浦、清過濾器、把燃油蒸氣閥關掉、到機艙底層洩放燃油確認是C油(重油)，不是A油(輕油)，說明書有寫燃油黏度適當範圍，公司訓練沒有提到這個等語(見本院卷㈡第511、512頁)，佐以參加人陳稱：燃油黏度是以溫度調整，溫度高燃油黏度數值就會低，系爭船舶發航時燃油黏度設定為12cSt，沒有調整等語(見本院卷㈣第189頁)，可見系爭船舶於基隆港發航時之燃油黏度數值為12 cSt，於發航後不久即驟降為4cSt，證人翁楚溢主觀認知之燃油黏度正常範圍12-18cSt，與主機操作手冊建議之正常範圍13至17cSt不符，系爭船舶於發航時既未依主機操作手冊建議將燃油黏度調整至操作手冊建議範圍，即可能為系爭船舶停俥後無法重新啟動之原因。

5.又依證人即系爭船舶二管輪鄭良緯於交通部航港局航務中心(下稱航務中心)調查時證稱：事發前半年內系爭船舶主機維修項目包括第5缸缸套換成船上的備品、換修排氣閥(不清楚第幾缸)、油頭(第5缸)、清ICU(第5缸)，這半年來，主機第5缸較常出現警報，從香港開出後，因漏水嚴重，在海上停俥，檢查第5缸漏水。別的缸之前發生過ICU(即INJECTION CONTROL UNIT)零件不噴油與排氣溫度低，與本次雷同，曾經發生過1、2次，不清楚第幾缸，經檢修IPU後恢復正常，輪機長及大管輪都知道。105年2月11日香港入塢維修，約2月底出塢，修完船沒有做海試。燃油共軌低壓之前會發生，試了幾次之後會起來，本次俥不來是第1次遇到，因無法蓄壓，造成俥不來。因航程較短因素，轉俥機已經很久沒用等語(見本院卷㈡第289至291頁)；證人即系爭船舶三管輪陳勝揚證稱：系爭船舶於事

發前這半年內，除了在香港塢維修外，另依照大管輪分派的例行保養做工，關於主機的各種警報有共軌壓力低(有檢修高壓油泵)，有吊過高壓油泵，超過兩次的警報是共軌低壓，動俥時出現，第1次啟動蓄壓不足會出現此警報，但第2次蓄壓就可以成功啟動。105年2月份因10年特檢，進香港塢修，出塢後沒有去海試。主機備俥程序包括暖缸泵切換至缸套水泵，注汽缸油，轉俥完成後吹俥，控制權切換至駕駛台，與駕駛台聯絡試俥，試DEAD SLOW正倒俥，過程約半小時左右等語(見本院卷㈡第298、299頁)；證人即二管輪許家祥證稱：系爭船舶於105年2月7日在香港入塢修船時，主機曾發生啟動失敗的情形，因A油黏度不夠，換油後，發生俥不來。修完船之後，從1號浮塢到3號浮塢，因為啟動失敗，所以是被拖去的。2月份10年特別檢查時有去海試，海試時將主機A油放掉，換成C油後，就可以正常作動。主機備俥程序需時約30分鐘，因主機停下來的時間不長，所以不接轉俥機等語(見本院卷㈡第308、309頁)，及參加人提出之105年3月10日航海日誌記載：「0538測試所有航儀、主機，以符合SOLAS第五章第26.1條、第26.2條之規定，並查核070201表格，確認一切狀況良好」等語(見本院卷㈠第227頁)，而參加人所謂之「070201」表格離港查核項目僅簡單記載測試主機功能、測試舵機等(見本院卷㈠第233頁)，加以俥鐘紀錄紙顯示系爭船舶於發航前凌晨6時23分5秒微速向前啟動主機(DEAD SLOW AHEAD)，於凌晨6時23分21秒隨即停止主機(STOP)，以此方式測試主機(見本院卷㈡第378頁)等情參互以觀，可知系爭船舶於事發前曾發生主機汽缸不噴油、共軌壓力無法建立及重新啟動失敗之情形，然平時維修保養工作並未再針對上開原因進行檢測，本次發航前亦未試俥以確認起動系統、換向裝置、燃油噴射系統、油量調節機構、調速器、軸系與螺旋槳等是否工作正常，僅由船員施行啟動測試，自不足以認定被上訴人就系爭船舶發航前及

發航時之適航性確已盡必要之注意及措置義務。

6.另關於系爭船舶發航後黏度驟降可能係因使用低劣或異常燃油品質導致某些瑕疵，或嚴重淤泥進入主機供油系統等所致，已如前述，而系爭船舶備有兩種油料，一為主機使用之C油(重油)，另一為供發電機使用之A油(輕油)，業據參加人陳明在卷(見本院卷㈣第189、487頁)，如燃油供給系統之轉換三通閥未正常關閉，可能使A油、C油同時流入主機，形成淤泥沉澱物，導致C油之燃油黏度驟降，此為被上訴人所不否認，據證人翁楚溢於另案證稱：從AC油切換閥顯示燈無法確定閥門沒有問題，如果閥有漏的話，量大燃油黏度會突然下降，量小燃油黏度會慢慢下降等語(見本院卷㈡第513頁)；證人許家祥於航務中心調查時證稱：系爭船舶於105年2月間進行海試時，將主機A油放掉，換成C油後，就可以正常作動等語(見本院卷㈡第309頁)，可知系爭船舶主機於事發前1個月內有將A油切換為C油之情形，且事發時燃油黏度驟降，無法確定AC油切換閥是否正常關閉，則系爭船舶是否果無混油之情形，非無疑問，雖證人陳勝揚證稱：事發時伊去檢查主機最後一道濾網放油，放出來的是熱的C油，油溫約120-130℃等語(見本院卷㈡第296頁)，惟證人僅係以肉眼及油溫判斷主機排放之燃油為C油，尚不足以證明並無混入A油之情形。至參加人辯稱：本航次所使用之油品與前次加油所使用之油品，均係向訴外人New Ocean Petroleum Company Ltd.(香港新海石油有限公司)所購買，並無不同來源油種混合之情形，且通過香港SGS公司之檢驗云云，固提出燃油交付單、檢驗報告、照片等影本為證(見本院卷㈡第91至99頁、本院卷㈣第199、201)，然充其量僅能證明系爭船舶係向相同供應商購買燃油，且燃油品質正常，但該燃油之來源是否相同、新油與舊油混合後是否可能產生油泥，導致黏度驟降，仍存在疑問。

7.雖參加人辯稱：系爭船舶設有淨油機及過濾器，可避免混

油生成之油泥進入主機云云，並提出主機構造圖影本為證(見本院卷㈣第563至567頁)，惟查，維基百科記載船舶過濾器係應用於流體輸送泵進口端的過濾機械，主要作用係以濾網將垃圾、雜質攔截於其內部，藉此達到保護泵正常運轉及延長泵使用壽命之目的，並非作為清除油泥之用，又觀諸船舶燃油系統可知(見本院卷㈣第169頁)，船舶添加之新油會先經過淨油機(即分油機)，方進入燃油日用櫃，若燃油日用櫃中留有舊油，即可能與新油混合而產生油泥直接流入主機，淨油機之作用在於將燃油中之水分、雜質濾除，並非過濾油泥之用，參加人前開抗辯，洵非可採。從而，被上訴人既未能舉證證明系爭船舶已排除油泥進入主機供油系統之可能性，即難認其對於系爭船舶之適航性已採取必要之注意及措置。

(五)另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。六、船舶雖經注意仍不能發現之隱有瑕疵。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1項第1款、第2款、第16款、第17款固定有明文。惟查，被上訴人為系爭貨物之運送人，其未能舉證證明就系爭船舶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，則被上訴人及參加人執海商法第62條第2項及第69條第1項第1款、第2款、第16款、第17款等規定為被上訴人免責之抗辯，要無可採。

(六)再按運送物有喪失、毀損或遲到者，其損害賠償額應依其應交付時目的地之價值計算之；運費及其他費用，因運送物之喪失、毀損，無須支付者，應由前項賠償額中扣除之，民法第638條第1項、第2項固定有明文，惟海商法第第70條第2項、第3項規定：「除貨物之性質及價值於裝載前，已經託運人聲明並註明於載貨證券者外，運送人或船

舶所有人對於貨物之毀損滅失，其賠償責任，以每件特別提款權666.67單位或每公斤特別提款權2單位計算所得之金額，兩者較高者為限。前項所稱件數，係指貨物託運之包裝單位。其以貨櫃、墊板或其他方式併裝運送者，應以載貨證券所載其內之包裝單位為件數。但載貨證券未經載明者，以併裝單位為件數。其使用之貨櫃係由託運人提供者，貨櫃本身得作為1件計算」，此為海上運送人單位責任限制之特別規定，自應優先適用。查系爭貨物於裝載前，託運人並未聲明貨物之性質及價值，並註明於載貨證券，被上訴人抗辯伊之賠償責任有海商法第70 條第2項規定之適用等語，應屬可取。又被上訴人並未填發提單，已如前述，依前開規定，系爭貨物之件數應以併裝單位即1只貨櫃計算，而依系爭電放提單記載，系爭貨物重量為4326公斤(見原審卷㈠第78頁)，以每件特別提款權666.67單位或每公斤特別提款權2單位計算後，分別為666.67SDR或8652SDR(即2SDRX4326=8652)，應以較高之8652SDR為被上訴人之賠償上限，又上訴人於106年3月9日聲請支付命令〈見原審司促卷第1頁〉時，1特別提款權相當於人民幣9.30917元(見本院卷㈣第585頁)，上訴人主張1特別提款權以人民幣9.046740元計算(見本院卷㈣第403頁)，未逾上開範圍，應予准許。基此，被上訴人應負之賠償金額為35萬3478元(計算式：9.046740X8652X4.516=353,478，按：上訴人於106年3月9日聲請支付命令時，人民幣兌換新臺幣即期賣出匯率為4.516，見本院卷㈣第583頁)，上訴人逾此部分請求，洵屬無據。至被上訴人同意將「系爭貨物以人民幣74萬4909元，按匯率5：1計算，折合新臺幣372萬4545元」列為不爭執事項(見本院卷㈢第7頁)，僅係對於系爭貨物之目的地價值以上開匯率換算新臺幣乙節，不予爭執，上訴人執此主張應按上開金額定被上訴人之單位責任限額，要無可採。

(七)末按債權人得將債權讓與於第三人；債權之讓與，非經讓

與人或受讓人通知債務人，對於債務人不生效力，民法第294條第1項本文及第297條第1項本文分別定有明文。準此，債權讓與，經讓與人或受讓人通知債務人後對於債務人即生讓與之效力。上訴人主張伊於105年7月13日賠付鴻勝公司保險金後，鴻勝公司將其對於被上訴人之損害賠償債權讓與伊，伊已於105年12月12日以存證信函向被上訴人為債權讓與之通知，復以本件支付命令聲請狀繕本之送達，再為債權讓與之通知等情，業據提出105年6月8日SUBROGATION FORM(代位求償同意書)暨中譯文、保險理賠付款證明及存證信函為證(見原審卷㈠第32至34、77、180頁)，上開SUBROGATION FORM(代位求償同意書)固記載：「....I/We also record that you have authority to use my/our name to the extent necessary effectively to exercise all or any of such rights and remedies(本人/本公司也同意貴公司有權使用我的/我們的名字，在必要的程度下，有效執行全部或任何該種權利和救濟)....」等語(見原審卷㈠第32、180頁)，惟經原審函詢鴻勝公司關於簽署上開SUBROGATION FORM是否有將基於系爭事故取得之債權讓與上訴人，由上訴人以自己名義行使債權之意思，據該公司於106年9月21日函覆略以：本公司已於所簽署SUBROGATION FORM特定之保險事故範圍內，將對應負責任第三人之損害賠償債權於本公司自受領上訴人之保險金4,097,000元整時起，全數轉讓給上訴人，上訴人自得以自己名義行使上開債權等語(見原審卷㈡第26頁)，復經證人即鴻勝公司承辦人何國綱於原審結證稱：鴻勝公司上開106年9月21日回函是請上訴人協助撰寫後用印，鴻勝公司同意於收到理賠金後，將系爭事故所生損害賠償債權讓與上訴人，由上訴人處理後續事情等語(見原審卷㈢第30、31頁)，足見鴻勝公司於受領保險給付時，已與上訴人達成債權讓與之意思表示合致，即鴻勝公司於領取理賠金後將本件損害賠償債權讓與上訴人，上訴人得

以自己名義行使該債權，法律既未明定債權讓與之方式，自不以書面為必要，是以，上訴人自106年7月13日(即給付鴻勝公司保險金之日)起，合法受讓鴻勝公司對被上訴人之本件損害賠償債權，被上訴人辯稱：鴻勝公司僅係授權上訴人代位行使權利，並非將本件損害賠償債權讓與上訴人，雙方並未達成債權讓與之合意，縱以鴻勝公司106年9月21日回覆原審之信函作為債權讓與之意思表示，亦已逾海商法第56條第2項規定之1年除斥期間，伊免負賠償之責云云，自非可採。從而，上訴人依運送契約及債權讓與之法律關係，請求被上訴人給付35萬3478元，核屬有據，逾此部分請求，即屬無據。

六、綜上所述，上訴人依運送契約及債權讓與之法律關係，請求被上訴人給付35萬3478元，及自本件支付命令送達之翌日即106年4月7日（見原審司促卷送達證書）起至清償日止，按年息5%計算之利息，為有理由，應予准許，逾此部分請求，為無理由，應予駁回。從而，原審就上開應准許部分，為上訴人敗訴之判決，尚有未洽，上訴意旨指摘原判決此部分不當，求予廢棄改判，為有理由，爰由本院廢棄改判如主文第2項所示。又上訴人勝訴部分未逾150萬元，被上訴人不得上訴第三審，無假執行之必要，原審駁回上訴人此部分假執行之聲請，理由固不相同，結論則無二致，仍予維持。至於上開不應准許部分，原審為上訴人敗訴之判決，並駁回其假執行之聲請，理由雖然不同，但結論並無二致，仍應維持，上訴意旨求予廢棄改判，應認為無理由，爰駁回此部分之上訴。

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、據上論結，本件上訴為一部有理由，一部應認為無理由，依民事訴訟法第450條、第449條第2項、第79條、第86條第1項，判決如主文。

中　　華　　民　　國　　109　　年　　2　　月　　11　　日

民事第二十一庭

審判長法　官　翁昭蓉

法　官　劉又菁

法　官　鍾素鳳

正本係照原本作成。

被上訴人不得上訴。

上訴人如不服本判決，應於收受送達後20日內向本院提出上訴書狀，其未表明上訴理由者，應於提出上訴後20日內向本院補提理由書狀（均須按他造當事人之人數附繕本）上訴時應提出委任律師或具有律師資格之人之委任狀；委任有律師資格者，另應附具律師資格證書及釋明委任人與受任人有民事訴訟法第466 條之1第1項但書或第2項（詳附註）所定關係之釋明文書影本。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　　109　　年　　2　　月　　11　　日

書記官　常淑慧

附註：

民事訴訟法第466條之1（第1項、第2項）：

對於第二審判決上訴，上訴人應委任律師為訴訟代理人。但上訴人或其法定代理人具有律師資格者，不在此限。

上訴人之配偶、三親等內之血親、二親等內之姻親，或上訴人為法人、中央或地方機關時，其所屬專任人員具有律師資格並經法院認為適當者，亦得為第三審訴訟代理人。