

臺灣高等法院民事判決

107年度保險上字第28號

上訴人 富邦產物保險股份有限公司

法定代理人 陳燦煌

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 永大國際運輸有限公司

法定代理人 吳啟賢

訴訟代理人 黃智絹律師

參加人 建華國際實業股份有限公司

法定代理人 李曙光

參加人 建華海運股份有限公司(KANWAY LINE COMPANY  
LIMITED)

法定代理人 ARTHUR KEHOE

共 同

訴訟代理人 張安琪律師

參加人 德翔海運股份有限公司

法定代理人 陳德勝

訴訟代理人 王國傑律師

01 複代理人 陳思涵律師

02 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8月  
03 31日臺灣臺北地方法院106年度保險字第149號第一審判決提起上  
04 訴，本院於108年12月24日言詞辯論終結，判決如下：

05 主 文

06 原判決關於駁回上訴人後開第二項之訴部分，及訴訟費用之裁判  
07 均廢棄。

08 被上訴人應給付上訴人新臺幣壹佰參拾玖萬伍仟參佰玖拾玖元，  
09 及自民國一〇六年四月十一日起至清償日止，按年息百分之五計  
10 算之利息。

11 其餘上訴駁回。

12 第一、二審訴訟費用，由被上訴人負擔十分之九，餘由上訴人負  
13 擔。

14 參加費用由參加人各自負擔。

15 事實及理由

16 一、上訴人起訴主張：訴外人長春人造樹脂廠股份有限公司（  
17 CHANG CHUN PLASTICS CO., LTD.，下稱長春公司）於民國  
18 （下同）105年3月間出口印刷電路用覆銅板1批（下稱系爭  
19 貨物），委託被上訴人承攬運送系爭貨物至中國廣東省珠海  
20 市（下稱珠海），經被上訴人填發電放提單（下稱系爭電放提  
21 單），並就運送全部約定價額，應視為自己運送，被上訴人  
22 再將系爭貨物轉由參加人德翔海運股份有限公司（下稱德翔  
23 公司）以其所有「德翔臺北輪」（下稱系爭船舶）第16010S  
24 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  
25 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  
26 不噴油之異常狀況，訴外人即船長陳文藝決定以停俾後重新  
27 啟動主機之方式排除故障，惟系爭船舶於停俾後無法重新啟  
28 動而失去動力，致受強浪影響漂往岸邊，最終在石門外海距  
29 岸約400公尺處擱淺，船體斷裂，造成系爭貨物因浸泡海水  
30 而濕損，已無法達成使用目的，應推定為全損（下稱系爭事  
31 故），系爭貨物目的地價值為人民幣43萬5926元，按伊於

01 106年3月9日聲請支付命令當日人民幣兌換新臺幣即期賣出  
02 匯率4.516計算，扣除殘值34萬218元及長春公司尚未給付之  
03 運費5萬1521元後，長春公司之損失金額為157萬6903元【計  
04 算式：43萬5926元X4.516-34萬218元-5萬1521元=157萬6903  
05 元，元以下四捨五入，下同】。又系爭船舶於發航後燃油黏  
06 度驟降，導致主機停俾後無法重新啟動及共軌壓力無法建立  
07 ，進而失去動力，乃至於擱淺，造成系爭貨物毀損，此係被  
08 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  
09 之注意及措置所致，系爭船舶欠缺適航性，長春公司得依民  
10 法第634條本文規定，請求被上訴人負損害賠償責任，惟伊  
11 與長春公司就系爭貨物成立保險契約（下稱系爭保險契約）  
12 ，伊已依約賠付長春公司，長春公司並將其對被上訴人之損  
13 害賠償債權讓與伊，經伊於106年3月1日以存證信函對被上  
14 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  
15 達，再為債權讓與之通知，爰依運送契約、債權讓與及保險  
16 代位之法律關係，選擇合併請求被上訴人給付伊157萬6903  
17 元本息等語。原審判決上訴人敗訴，上訴人聲明不服，提起  
18 上訴。上訴聲明求為判決：(一)原判決廢棄；(二)被上訴人應給  
19 付上訴人157萬6903元，及自支付命令送達之翌日起至清償  
20 日止，按年息5%計算之利息；(三)願供擔保請准宣告假執  
21 行。

22 二、被上訴人則以：伊與長春公司間係成立承攬運送契約，雙方  
23 並未約定全程運費，伊亦未填發提單(載貨證券)，而係委由  
24 參加人建華海運股份有限公司（下稱建華海運公司）運送系  
25 爭貨物，建華海運公司則委由其在臺船務總代理即參加人建  
26 華國際實業股份有限公司（下稱建華實業公司）代理填發提  
27 單，並以德翔公司所有之系爭船舶運送，伊就系爭貨物之接  
28 收保管、運送人之選定及其他與承攬運送有關之事項，均未  
29 怠於注意，依民法第661條但書規定，自不負承攬運送人之  
30 損害賠償責任。如認伊應負運送人責任，伊就系爭船舶發航  
31 前與發航時之適航性已善盡注意義務，系爭事故係因系爭船

01 船發航後突失航行能力、船長之管理行為有過失、海象惡劣  
02 或系爭船舶隱有瑕疵所致，伊得依海商法第62條第2項、第6  
03 9條第1、2、16、17款規定就系爭貨物之毀損主張免責。倘  
04 認伊須就系爭貨物之毀損負損害賠償責任，伊得依海商法第  
05 70條第2項規定主張單位限制責任，系爭貨物淨重1萬6596公  
06 斤，以每公斤特別提款權2單位計算，共3萬3192單位特別提  
07 款權（ $2 \times 16,596 = 33,192$ ），折算人民幣30萬8989.97元（ $33,$   
08  $192 \times 9.30917$ ）即新臺幣139萬5399元（ $30$ 萬 $8989.97$ 元 $\times$ 聲請  
09 支付命令當日人民幣兌換新臺幣即期賣出匯率 $4.516 = 139$ 萬 $5$   
10  $399$ 元），就超過上開金額部分，伊不負賠償任等語，資為抗  
11 辯。答辯聲明求為判決：(一)上訴駁回；(二)如受不利之判決，  
12 願預供擔保請准宣告免為假執行。

13 三、參加人陳述略以：

14 (一) 建華實業公司、建華海運公司陳稱：長春公司與買受人  
15 長龍化工（深圳）有限公司（下稱長龍公司）就系爭貨  
16 物之貿易條件為CIF，即貨物過船舷後，其風險及利益  
17 移轉予長龍公司，系爭事故不影響長春公司之買賣價金  
18 請求權，長春公司並無損害，自無損害賠償債權可資讓  
19 與上訴人。又被上訴人係承攬運送人，並非運送人，原  
20 證6係電報放貨之提貨單，與提單性質不同，並無民法  
21 第664條介入權規定之適用，而建華海運公司係於西元  
22 2005年間成立，經營台灣-香港-華南地區航線長達16年  
23 之久，乃營運健全之海運公司，德翔公司則係全世界排  
24 名前20大之貨櫃輪公司，體質健全，被上訴人選定運送  
25 人並無任何過失可言，依民法第661條但書規定，自不  
26 負賠償責任。如認被上訴人應負運送人責任，被上訴人  
27 對於系爭貨物之承運已盡海商法第63條之注意義務，且  
28 系爭船舶於發航前10日甫經訴外人中國驗船中心及日本  
29 海事協會於105年2月29日完成為期2週之特別檢查，確  
30 認船體及所有機器設備（包括主機第4缸）之運作均符合  
31 相關規定，並核發相關證書，系爭船舶於106年2月29日

01 開始第16009S航次，由香港出發，途經基隆港、臺中  
02 港、高雄港裝卸貨物，再返回香港開始第16010S航次  
03 （即本件航次），在基隆港裝卸貨物完畢，於106年3月  
04 10日自基隆港發航時主機運作一切正常，具備適航性，  
05 復經船員於發航前進行必要之檢查，被上訴人已盡海商  
06 法第62條第1項之注意義務，系爭事故係因系爭船舶於  
07 發航後突失航行能力、船長與輪機長之操作管理船舶不  
08 當、海象惡劣、系爭船舶隱有瑕疵、抑或非屬運送人或  
09 船舶所有人之過失所致，依海商法第62條第2項、第69  
10 條第1、2、16、17款規定，被上訴人不負賠償責任。退  
11 步言之，被上訴人得依海商法第70條第2項規定主張單  
12 位責任限制，於超過108萬4652元部分，不負賠償責任  
13 等語。

14 （二）德翔海運公司陳稱：系爭保險契約之準據法為英國法，  
15 非如我國保險法第53條之規定，因保險人之理賠而發生  
16 法定債權移轉之法律效果，長春公司出具代位求償收據  
17 僅係授權上訴人代位該公司向運送人請求損害賠償，並  
18 非將本件損害賠償債權讓與上訴人，況上訴人於受領再  
19 保險給付後，依保險法第53條之規定，本件損害賠償債  
20 權法定移轉予再保險人，上訴人無從請求被上訴人就系  
21 爭貨物之毀損負賠償責任。縱認長春公司確有將本件損  
22 害賠償債權讓與上訴人，惟系爭貨物之貿易條件為CI  
23 F，於裝船後風險已移轉予長龍公司，長春公司並未因  
24 系爭事故受有損害，即無損害賠償債權可資讓與上訴  
25 人。又長春公司與被上訴人係成立承攬運送契約，並約  
26 定以電報放貨之方式交付系爭貨物，被上訴人並未填發  
27 提單，自無民法第664條規定之適用，被上訴人為承攬  
28 運送人，其就系爭貨物之接收保管顯無任何過失可言，  
29 且其選定之運送人建華海運公司及伊，均為長期從事海  
30 上運送之專業運送人，伊更為全球排名前20、全台第4  
31 大之貨櫃運送海運業者，自得依民法第661條但書規定

免責。倘認被上訴人應負運送人責任，系爭船舶於105年2月中旬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為期兩週以上之特別檢查，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，可證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俾進行必要之維修，但其疏於注意，反係在西南流強勁之海域以停俾再重新啟動之方式，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，致發生系爭事故，依海商法第62條第2項、第69條第1、2、16、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，賠償上限應為139萬5398元，扣除長春公司未支付之運費5萬1521元後，賠償金額至多為134萬3877元(139萬5398元)等語。

四、兩造不爭執之事實（見本院卷(二)第141、142、439、444頁）：

（一）長春公司於105年3月間委託被上訴人承攬運送系爭貨物至中國珠海。

（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，於同日上午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

01 狀況，船長陳文藝決定以停俾再重新啟動主機之方式排  
02 除故障，詎系爭船舶主機停俾後無法啟動，致失去動力  
03 後，受強浪影響飄往岸邊，最終於上午10時許，在石門  
04 外海距岸約400公尺處（北緯25度18.121分，東經121度  
05 34.622分）擱淺。

06 （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  
07 航安字第1062010574號海事評議書（下稱系爭海事評議  
08 書）。

09 （四）系爭船舶於105年2月29日經中國驗船中心、日本海事協  
10 會進行為期兩週之特別檢查，並經中國驗船中心發給船  
11 級證書（有效期間至105年8月28日）、貨船安全設備證  
12 書、船舶安全構造證書、國際載重線證書（有效期間均  
13 至105年7月28日），及日本海事協會發給船級證書（有  
14 效期間至105年7月28日）。

15 五、上訴人主張：長春公司委託被上訴人承攬運送系爭貨物，雙  
16 方就運送全部約定價額，被上訴人並交付系爭電放提單予長  
17 春公司，視為被上訴人自己運送，嗣系爭貨物因系爭事故毀  
18 損，屬系爭保險契約承保範圍，伊已依約賠付長春公司，長  
19 春公司並將其對於被上訴人之損害賠償債權讓與伊，爰依運  
20 送契約、債權讓與及保險代位之法律關係，選擇合併請求被  
21 上訴人給付伊157萬6903元本息等情，為被上訴人所否認，  
22 並以前揭情詞置辯。經查：

23 （一）按稱運送人者，謂以運送物品或旅客為營業而受運費之  
24 人；稱承攬運送人者，謂以自己之名義，為他人之計算，  
25 使運送人運送物品而受報酬為營業之人；承攬運送人，除  
26 契約另有訂定外，得自行運送物品。如自行運送，其權利  
27 義務，與運送人同；就運送全部約定價額，或承攬運送人  
28 填發提單於委託人者，視為承攬人自己運送，不得另行請  
29 求報酬，民法第622條、第660條第1項、第663條及第664  
30 條分別定有明文。準此，運送契約，係以運送為營業而受  
31 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）。查被上訴人交付長春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(一)第230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，惟觀諸被上訴人與長春公司間之報價明細，其上載明「桃園-香港 轉拖車TO DOOR HKG拖車(指定大眾)1X20' GP TO珠海市新青科技工業園西埔路中業工業園CNEE：珠海京利華有限公司」、「O/FRT：USD 1400/20'（即海運費）」、「THC：NTD5600/20'（即櫃場費）」、「DOC：NTD1620/BL（即文件費）」、「SEAL FEE：NTD210/20'（即封條費）」、「TLX FEE：NTD600/BL(即電報費)」(見原審卷(二)第77頁)，被上訴人復自承：伊受託運送範圍係自臺灣端貨櫃場開始至送達受貨人止，約定運費包括臺灣端費用(包括櫃場費、文件

費、封條費、電報費等)、海運費(包括香港櫃場費用、受貨端卡車費)等語(見本院卷(一)第200頁),參以系爭電放提單左下方記載「FREIGHT AMOUNT: AS ARRANGED (即運費已約定)」字樣(見原審卷(一)第230頁),足見被上訴人有介入為長春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,並就運送全部約定價額,並非僅佣金報酬,是以,被上訴人與長春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,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俾再重新啟動主機之方式排除故障，但停俾後無法重新啟動，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滲濕、腐蝕及氧化，且發出異味，已無法應用於原來之使用目的，有大正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(一)第223至228頁），堪認系爭貨物確有毀損情事，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、2、16、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、船舶安全構造證書、國際載重線證書及日本海事協會（Class NK）發給之船級證書，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，固以德翔公司提出之上開證書影本為憑(見原審卷(一)第102至109、148至150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，此由中國驗船中心107年3月26日(107)驗中檢字第01151號函可窺見(見原審卷(二)第210頁)，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.雖被上訴人辯稱：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，並以德翔公司提出之中國驗船中心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(一)第129至135頁、本院卷(二)第475至479頁)。惟查，觀諸上開總報告記載略以：「結論：1.The following

classification survey(s)has/have been carried out,  
and the ship was found to comply with the relevant  
requirements of the Rules of this Society(  
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 and machinery  
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  
(一)第129、132頁)；上開函文記載略以：「(一)....主機亦  
是此次檢查的項目之一。....(二)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。(三)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(二)之要求即可....(四)2016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俾等適航狀態。(五)主機於檢查  
時為停俾狀態，故無法判斷船舶主機第4缸是否不噴油或  
停俾後無法重新啟動....(六)船舶主機是應具備『停俾後能  
重新啟動』之功能，至於主機停俾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(二)第475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

01 主機內若干軸承，惟並未拆檢汽缸部分。.... 七、.... 一  
02 一般而言，依據機器連續檢驗的規定範疇，我們針對『十字  
03 頭、導板、連桿及各軸』所進行的檢查內容，並不包含主  
04 機噴油系統的檢查.... 十、此一類型的引擎，確定可在封  
05 閉單一汽缸的情況下重新啟動....」等語(見本院卷(二)第  
06 188、189頁)，及該協會出具之檢查報告記載，上開特別  
07 檢查僅針對系爭主機第4缸部分零件包含CROSSHEAD PIN&  
08 BEARING OF M/E(十字頭銷與軸承)、CRANKPIN&BEARING  
09 OF M/E(曲軸銷與軸承)、CRANKJOURNAL &BEARING OF M/E  
10 (曲頭頸與軸承進行檢驗)(見原審卷(一)第146、204頁)等項  
11 目，可知系爭船舶於正常狀況下，停俾後應能重新啟動，  
12 且可在封閉單一汽缸之情況下重新啟動，中國驗船中心及  
13 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  
14 特別檢查，有關主機第4缸之檢查項目僅針對十字頭、導  
15 板、連桿、曲軸銷、曲頭頸及各軸承等，尚不包含主機噴  
16 油系統，上開驗船機構均無法判斷系爭船舶主機第4缸不  
17 噴油及停俾後無法重新啟動之原因，自不能以上開檢查結  
18 果符合特別檢驗之相關規範，即可謂系爭船舶於105年3月  
19 10日發航時具有適航性。

20 3.又系爭海事評議書事實欄記載：「德翔公司所屬貨櫃船-  
21 臺北輪(M/V TS TAIPEI，以下簡稱德翔臺北，即系爭船  
22 舶)於105年3月10日0636時自基隆港發航駛往臺中港途  
23 中，0725時於北緯25度16.4分，東經121度42.9分發現主  
24 機第4缸不噴油，輪機長翁楚溢隨即通知駕駛臺船長陳文  
25 藝，.... 船長陳文藝建議輪機長可以嘗試重新啟動主機，  
26 並決定停俾並採行此法，故依慣例程序減俾，主機自0735  
27 時停止後，重新啟動數次皆失敗，輪機長翁楚溢告知船長  
28 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  
29 因，隨後不到30分鐘，輪機長翁楚溢再次通知駕駛臺操作  
30 俾鐘使主機再次啟動，但嘗試後仍失敗」、「0820時船長  
31 陳文藝請大副李念學與甲板部船員先拋下右錨，隨即再拋

01 下左錨，並以電話告知『德翔公司』總工程師王聯芳(副  
02 協理)有關主機故障之情況，並將總工程師王聯芳提及之  
03 處理方式轉告輪機長翁楚溢知悉，即採用第4缸封缸之方  
04 式，惟仍無法啟動主機，隨即機艙亦告知駕駛臺其觀察到  
05 燃油黏度數值過低，使得共軌壓力無法建立，致使主機無  
06 法啟動」等語(見原審卷(一)第187頁及背面)，可知系爭船  
07 舶之船長陳文藝於主機停止後，先後採用停俾及封閉第4  
08 缸等兩種方式，嘗試重新啟動主機，惟主機均無法重新啟  
09 動，經機艙人員觀察發現系爭船舶有燃油黏度數值過低，  
10 使得共軌壓力無法建立，致主機無法啟動之情形，經本院  
11 函詢系爭船舶主機製造廠商瓦錫蘭股份有限公司(下稱瓦  
12 錫蘭公司)有關燃油黏度驟降及主機無法重新啟動之原  
13 因、何謂「共軌壓力無法建立」及其原因為何，據該公司  
14 於108年10月29日函覆稱：(1)主機運作燃油黏度應依照操  
15 作手冊建議。影響主機重新啟動之因素甚多，除燃油特性  
16 外，還包含起動元件、控制系統，甚至人為操作等。燃油  
17 黏度驟降之幾項可能原因為：—Rapid fuel oil change  
18 by fuel valve operation during fuel changeover.(變  
19 換燃油種類時，操作油閥之速度過快)—Abnormal order  
20 viscosity controller or temperature controller in  
21 the ME fuel supply system.(主機燃油系統之黏度控制  
22 器或溫度控制器異常)—Bad or abnormal fuel oil  
23 quality lead some defect or heavy sludge foaming  
24 into ME fuel supply system(低劣或異常燃油品質導致  
25 某些瑕疵，或嚴重淤泥進入主機供油系統)。(2)柴油主機  
26 需建立燃油共軌壓力以確保主機運作時，每個工作汽缸內  
27 有足夠之燃油量與燃汽壓力。共軌壓力無法建立之可能原  
28 因包含：非操作手冊建議之燃油黏度及特性、主機供油系  
29 統無法正常運作(系統故障或人員操作失誤等)等語(見本  
30 院卷(三)第105頁)，可知系爭船舶主機因燃油黏度數值過  
31 低，於停俾後無法重新啟動，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. 觀諸德翔公司提出之系爭船舶主機操作手冊記載：「(3) The required fuel viscosity at the fuel pump inlet for RT-flex and W-X engines must be in the range 10 to 20 mm<sup>2</sup>/s(cSt). However, the 13 to 17 mm<sup>2</sup>/s (cSt) range is recommended for the operation with HF0. (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(HF0)之黏度數值建議介於13至17cSt之間」等語(見本院卷(二)第61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(HF0)，則建議介於13至17cSt之間，系爭船舶主機(RT-flex)係使用重燃油(HF0)，此據德翔公司陳明在卷(見本院卷(三)第181頁)，即應依上開操作手冊之建議，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(一)第508至510頁)，參以德翔公司自承：燃油黏度是

01 以溫度調整，溫度高燃油黏度數值就會低，系爭船舶發航  
02 時燃油黏度設定為12cSt，沒有調整等語(見本院卷(三)第18  
03 0頁)，可見系爭船舶於基隆港發航時之燃油黏度數值為12  
04 cSt，於發航後不久即驟降為4cSt，證人翁楚溢主觀認知  
05 之燃油黏度正常範圍12-18cSt，與主機操作手冊建議之正  
06 常範圍13至17cSt不符，系爭船舶於發航時既未依主機操  
07 作手冊建議將燃油黏度調整至正常範圍，即可能為系爭船  
08 舶停俾後無法重新啟動之原因。

09 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  
10 心(下稱航務中心)調查時證稱：事發前半年內系爭船舶主  
11 機維修項目包括第5缸缸套換成船上的備品、換修排氣閥  
12 (不清楚第幾缸)、油頭(第5缸)、清ICU(第5缸)，這半年  
13 來，主機第5缸較常出現警報，從香港開出後，因漏水嚴  
14 重，在海上停俾，檢查第5缸漏水。別的缸之前發生過ICU  
15 (即INJECTION CONTROL UNIT)零件不噴油與排氣溫度低，  
16 與本次雷同，曾經發生過1、2次，不清楚第幾缸，經檢修  
17 IPU後恢復正常，輪機長及大管輪都知道。105年2月11日  
18 香港入塢維修，約2月底出塢，修完船沒有做海試。燃油  
19 共軌低壓之前會發生，試了幾次之後會起來，本次俾不來  
20 是第1次遇到，因無法蓄壓，造成俾不來。因航程較短因  
21 素，轉俾機已經很久沒用等語(見本院卷(一)第439至441  
22 頁)；證人即系爭船舶三管輪陳勝揚證稱：系爭船舶於事  
23 發前這半年內，除了在香港塢維修外，另依照大管輪分派  
24 的例行保養做工，關於主機的各種警報有共軌壓力低(有  
25 檢修高壓油泵)，有吊過高壓油泵，超過兩次的警報是共  
26 軌低壓，動俾時出現，第1次啟動蓄壓不足會出現此警  
27 報，但第2次蓄壓就可以成功啟動。105年2月份因10年特  
28 檢，進香港塢修，出塢後沒有去海試。主機備俾程序包括  
29 暖缸泵切換至缸套水泵，注汽缸油，轉俾完成後吹俾，控  
30 制權切換至駕駛台，與駕駛台聯絡試俾，試DEAD SLOW正  
31 倒俾，過程約半小時左右等語(見本院卷(一)第448、449

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，發生俾不來。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。主機備俾程序需時約30分鐘，因主機停下來的時間不長，所以不接轉俾機等語(見本院卷(一)第458、459頁)，及德翔公司提出之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(見原審卷(二)第177頁)，而德翔公司所謂之「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(見原審卷(二)第180頁)，加以俾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(一)第404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，本次發航前亦未試俾以確認起動系統、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(燃油品名為IF380)，另一為供發電機使用之A油(燃油品名MGO)，業據德翔公司陳明在卷(見本院卷(三)第145、181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

01 溢於另案證稱：從AC油切換閥顯示燈無法確定閥門沒有問  
02 題，如果閥有漏的話，量大燃油黏度會突然下降，量小燃  
03 油黏度會慢慢下降等語(見本院卷(一)第509頁)；證人許家  
04 祥於航務中心調查時證稱：系爭船舶於105年2月間進行海  
05 試時，將主機A油放掉，換成C油後，就可以正常作動等語  
06 (見本院卷(一)第459頁)，可知系爭船舶主機於事發前1個月  
07 內有將A油切換為C油之情形，且事發時燃油黏度驟降，無  
08 法確定AC油切換閥是否正常關閉，則系爭船舶是否果無混  
09 油之情形，非無疑問，雖證人陳勝揚證稱：事發時伊去檢  
10 查主機最後一道濾網放油，放出來的是熱的C油，油溫約1  
11 20-130℃等語(見本院卷(一)第446頁)，惟證人僅係以肉眼  
12 及油溫判斷主機排放之燃油為C油，尚不足以證明並無混  
13 入A油之情形。至被上訴人辯稱：本航次所使用之油品與  
14 前次加油所使用之油品，均係向訴外人香港新海石油有限  
15 公司所購買，並無不同來源油種混合之情形，且通過香港  
16 SGS公司之檢驗云云，固以德翔公司提出之燃油交付單、  
17 檢驗報告等影本及照片數幀為證(見原審卷(二)第181至185  
18 頁、本院卷(三)第221、223)，然充其量僅能證明系爭船舶  
19 係向相同供應商購買燃油，且燃油品質正常，但該燃油之  
20 來源是否相同、新油與舊油混合後是否可能產生油泥，導  
21 致黏度驟降，仍存在疑問。

22 7.雖被上訴人辯稱：系爭船舶設有淨油機及過濾器，可避免  
23 混油生成之油泥進入主機云云，並以德翔公司提出之主機  
24 構造圖影本為證(見本院卷(三)第401、403頁)，惟查，維基  
25 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  
26 械，主要作用係以濾網將垃圾、雜質攔截於其內部，藉此  
27 達到保護泵正常運轉及延長泵使用壽命之目的，並非作為  
28 清除油泥之用，又觀諸船舶燃油系統可知(見本院卷(三)第1  
29 59頁)，船舶添加之新油會先經過淨油機(即分油機)，方  
30 進入燃油日用櫃，若燃油日用櫃中留有舊油，即可能與新  
31 油混合而產生油泥直接流入主機，淨油機之作用在於將燃

01 油中之水分、雜質濾除，並非過濾油泥之用，被上訴人前  
02 開抗辯，洵非可採。從而，被上訴人既未能舉證證明系爭  
03 船舶已排除油泥進入主機供油系統之可能性，即難認其對  
04 於系爭船舶之適航性已採取必要之注意及措置。

05 (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  
06 人不負賠償責任：一船長、海員、引水人或運送人之受僱  
07 人，於航行或管理船舶之行為而有過失。二海上或航路上  
08 之危險、災難或意外事故。三船舶雖經注意仍不能發現之  
09 隱有瑕疵。四其他非因運送人或船舶所有人本人之故意或  
10 過失及非因其代理人、受僱人之過失所致者，海商法第69  
11 條第1項第1款、第2款、第16款、第17款固定有明文。惟  
12 查，被上訴人為系爭貨物之運送人，其未能舉證證明就系  
13 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  
14 置義務，已如前述，則被上訴人執海商法第62條第2項及  
15 第69條第1項第1款、第2款、第16款、第17款等規定為免  
16 責之抗辯，要無可採。

17 (六)再按運送物有喪失、毀損或遲到者，其損害賠償額應依其  
18 應交付時目的地之價值計算之；運費及其他費用，因運送  
19 物之喪失、毀損，無須支付者，應由前項賠償額中扣除  
20 之，民法第638條第1項、第2項固定有明文，惟海商法第  
21 第70條第2項、第3項規定：「除貨物之性質及價值於裝載  
22 前，已經託運人聲明並註明於載貨證券者外，運送人或船  
23 舶所有人對於貨物之毀損滅失，其賠償責任，以每件特別  
24 提款權666.67單位或每公斤特別提款權2單位計算所得之  
25 金額，兩者較高者為限。前項所稱件數，係指貨物託運之  
26 包裝單位。其以貨櫃、墊板或其他方式併裝運送者，應以  
27 載貨證券所載其內之包裝單位為件數。但載貨證券未經載  
28 明者，以併裝單位為件數。其使用之貨櫃係由託運人提供  
29 者，貨櫃本身得作為1件計算」，此為海上運送人單位責  
30 任限制之特別規定，自應優先適用。查系爭貨物於貨物裝  
31 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，而依上訴人提出之公證報告記載，系爭貨物淨重1萬6596公斤，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33,192SDR(即 $2SDR \times 16,596 = 33,192$ ，按：特別提款權Special Drawing Right簡稱SDR)，應以較高之33,192SDR為被上訴人之賠償上限，基此，被上訴人應負之賠償金額為139萬5399元(計算式： $9.30917 \times 33,192 \times 4.516 = 1,395,399$ ，上訴人於106年3月9日聲請支付命令時，SDR兌換人民幣及人民幣兌換新臺幣即期賣出匯率分別為9.30917、4.516，見原審卷(二)第259頁及背面)，兩造復於本院審理時合意以上開金額為被上訴人之法定責任限額(見本院卷(三)第556頁)，堪予認定。至德翔公司辯稱：縱認被上訴人應負賠償責任，依民法第638條第2項規定，賠償金額亦應扣除長春公司未支付之運費5萬1521元云云，惟民法第638條係運送人責任之一般規定，海商法第70條則係海上運送人之特別規定，被上訴人既係依海商法第70條之特別規定負單位限制責任，自無民法第638條一般規定之適用，德翔公司前開抗辯，為不可採。

(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。上訴人主張伊於賠付長春公司保險金後，長春公司將其對於被上訴人之損害賠償請求權讓與伊，伊已於106年3月1日以存證信函向被上訴人為債權讓與之通知，經被上訴人於同年3月2日收受等情，業據提出代位求償收據及中譯文、保險理賠付款證明、權利轉讓書、存證信函及回執等影本為證(見聲證3、原審卷(一)第

222、235、237頁、卷(二)第420頁)，則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139萬5399元，核屬有據，逾此部分請求，即屬無據。又上開請求權基礎與上訴人主張之保險代位法律關係，係立於選擇合併關係，本院認為上訴人依前者請求既屬有據，即無庸就後者加以裁判，併予敘明。

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139萬5399元，及自本件支付命令送達之翌日即106年4月11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。又上開請求有理由部分未逾150萬元，被上訴人不得上訴第三審，則上訴人聲請宣告假執行，並無必要，爰不予准許，至於上開請求無理由部分，上訴人之假執行聲請失所附麗，亦為無理由。從而，原審就上開應予准許部分，為上訴人敗訴之判決，自有未洽，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。至於上開不應准許部分，原審為上訴人敗訴之判決，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 1 月 31 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

01 正本係照原本作成。

02 不得上訴。

03 中 華 民 國 109 年 2 月 3 日

04 書記官 常淑慧