

臺灣高等法院民事判決

107年度保險上字第33號

上訴人 華南產物保險股份有限公司

法定代理人 吳崇權

訴訟代理人 林昇格律師

李志成律師

複代理人 李德君律師

被上訴人 建華海運股份有限公司

(KANWAY LINE COMPANY LIMITED)

法定代理人 ARTHUR KEHOE

被上訴人 建華國際實業股份有限公司

法定代理人 李曙光

上二人共同

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

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9月13日臺灣臺北地方法院106年度保險更一字第2號第一審判決提起上訴，本院於109年1月15日言詞辯論終結，判決如下：

主文

上訴駁回。

01 第二審訴訟費用由上訴人負擔。

02 事實及理由

03 壹、程序方面

04 一、上訴人之法定代理人於本院審理中變更為吳崇權，業據其聲
05 明承受訴訟（見本院(一)卷第43頁），核無不合。

06 二、關於國際民事訴訟之合意管轄問題，我國未有條約或法律規
07 範，應以法理解決。基於民事訴訟所解決者為私法上權利義
08 務事項，私法上之權利義務當事人原則上得自由處分，是否
09 行使其權利，如何行使，本於當事人之自由意思定之，當事
10 人以關於一定法律關係而生之國際民事訴訟，合意由我國法
11 院管轄，如該訴訟非屬專屬管轄事件，涉訟之一方為我國
12 人，又能提出合意由我國法院管轄之協議書面，應認我國法
13 院對該國際民事訴訟有管轄權。上訴人為我國人，被上訴人
14 建華海運股份有限公司（下稱建華海運公司）係依愛爾蘭法
15 律設立之公司，本件具涉外因素。兩造業以書面合意由原法
16 院管轄本件訴訟（見本院106年度抗字第858號卷第27頁），
17 應認原法院對本件訴訟有管轄權。

18 貳、實體方面

19 一、上訴人起訴主張：訴外人日源紙業股份有限公司、諾瓦材料
20 科技股份有限公司（以下各稱日源、諾瓦公司）於民國105
21 年3月間，分別出口手紙、化學溶液各1批（下稱系爭手
22 紙、化學溶液，合稱系爭貨物），由被上訴人建華國際實業
23 股份有限公司（下稱建華國際公司）代理被上訴人建華海運
24 公司，與日源、諾瓦公司分別締結運送契約。被上訴人將系
25 爭貨物交由參加人德翔海運股份有限公司（下稱德翔公司）
26 以其所屬德翔台北輪（下稱系爭船舶）第V.16010S航次運
27 送。詎系爭船舶於105年3月10日自基隆港發航後不久，發
28 生主機第4缸不噴油之異常狀況，經船上人員將主機停俾後
29 重新啟動失敗，系爭船舶失去動力因而於我國石門附近外海
30 擱淺斷裂（下稱系爭事故），致系爭貨物遭受濕損。系爭船
31 舶主機於發航時不具適航能力，被上訴人或其受僱人或使用

01 人未盡善良管理人注意義務，致系爭貨物受損，日源、諾瓦
02 公司分別遭受折合新臺幣（下同）160 萬5436元、47萬3944
03 元之損失。伊承保系爭貨物之運輸險，已依保險契約約定，
04 賠償日源、諾瓦公司上開損害，並受讓該公司之損害賠償債
05 權，得基於保險代位及債權受讓人地位，請求建華海運公司
06 損害賠償。建華國際公司以建華海運名義為法律行為，應與
07 其負連帶賠償責任等情。爰依民法第634條本文、第294條、
08 民法總則施行法第15條、英國海上保險法第79條規定，求為
09 命被上訴人連帶給付160 萬5436元、47萬3944元，及各自起
10 訴狀繕本送達翌日起算法定遲延利息之判決；並願供擔保，
11 聲請宣告假執行（原審為上訴人敗訴之判決，其提起上
12 訴）。上訴聲明：(一)原判決廢棄；(二)被上訴人應連帶給付上
13 訴人160萬5436元、47萬3944元，及均自起訴狀繕本送達翌
14 日起至清償日止，按週年利率5%計算之利息；(三)願供擔保，
15 請准宣告假執行。

16 二、被上訴人則以：建華國際公司並未簽發提單予日源公司，且
17 諾瓦公司所持電放提單上無建華國際公司之簽名，其僅係協
18 助建華海運公司安排放貨，毋庸與建華海運公司連帶負責。
19 又日源公司出售系爭手紙予訴外人東莞市維德實業有限公司
20 （下稱維德公司）、諾瓦公司出售系爭化學溶液予訴外人啟
21 富（香港）有限公司（下稱啟富公司），買賣契約之貿易條
22 件依序為FOB台灣、CIF香港。系爭貨物裝船後之風險，已移
23 由維德、啟富公司分別承擔，該貨物發生濕損，賠償請求權
24 人應係受貨人維德、啟富公司，而非託運人日源、諾瓦公
25 司。上訴人理賠予日源、諾瓦公司，無從代位或受讓取得損
26 害賠償債權。系爭船舶於發航時具有適航性，系爭事故是因
27 系爭船舶之隱有瑕疵，致發航後突失航行能力，及船長處置
28 不當，管理船舶過失之行為所致。伊得依海商法第62條第2
29 項及第69條第1款、第2款、第16款、第17款規定主張免責
30 等語，資為抗辯。並答辯聲明：上訴駁回；如受不利判決，
31 願供擔保請准免為假執行。

01 三、參加人陳述：系爭船舶具備海商法第62條第1 項要求之堪航
02 能力，伊已盡善良管理人注意義務，就船舶適航性之維持並
03 無過失。系爭事故之發生，係因發航後船舶主機突然故障失
04 去航行能力，及船長、海員就故障之處置有過失所致，伊就
05 事故發生並無過失等語（其餘陳述意旨與被上訴人同）。

06 四、日源、諾瓦公司於105 年3 月間，分別出口系爭手紙、化學
07 溶液予維德、啟富公司，買賣雙方各約定由賣方日源、諾瓦
08 公司負責與運送人洽訂自我國出口至香港之運送契約。日
09 源、諾瓦公司就系爭貨物，分別向上訴人投保貨物運輸險，
10 並分別與建華海運公司締結運送契約。建華海運公司為系爭
11 貨物之運送人，託運貨物由參加人所屬之系爭船舶以V
12 .16010S航次運送，該船舶於105 年3 月10日自基隆港發航
13 後，發生主機第4 缸不噴油狀態，船上人員為排除該狀態，
14 將主機停俾，惟停俾後重新啟動失敗，船舶失去動力漂流至
15 我國石門附近外海擱淺，系爭貨物因而遭受濕損。上訴人乃
16 依保險契約，理賠日源公司176 萬5980元、諾瓦公司52萬
17 1338元等事實，為兩造所不爭執（見本院(一)卷第207至208
18 頁），堪信為真正。上訴人請求損害賠償，為被上訴人以前
19 詞所拒。茲就爭點分別論述如下：

20 （一）建華海運公司已盡系爭船舶適航性義務。

21 1.依海商法第62條規定：「運送人或船舶所有人於發航前及
22 發航時，對於下列事項，應為必要之注意及措置：一、使
23 船舶有安全航行之能力。」可知對於運送人或船舶所有
24 人，係要求盡船舶安全航行能力即適航性之「注意義
25 務」，而非「擔保義務」。又鑒於船舶在海上航行，一旦
26 發生事故，對人命安全威脅甚大，國際海事組織
27 （International Maritime Organization）為防範海上
28 意外發生，保障船舶、船員及海洋環境安全，乃制定「國
29 際海上人命安全公約」（International Convention for
30 the Safety of Life at Sea，簡稱SOLAS），就船舶之構
31 造、航行及營運安全等各方面訂定相關規範，作為判斷船

01 船是否具備足夠安全性、適航性之標準，並廣為各國及我
02 國政府採納。符合SOLAS要求之船舶，方可領取船籍國政
03 府簽發或受該政府授權簽發之貨船安全設備、貨船安全構
04 造等證書（見原審(一)卷第249至253頁）。是船舶所有人若
05 就船舶領有航政主管機關認許，並就船舶安全適航性具有
06 專業知能之驗船人員，於進行船舶實體檢驗後發給之各項
07 證書，諸如船級、貨船安全設備、船舶安全結構、船舶載
08 重線等證明書，如無反對事證足認不具安全適航能力者，
09 非不得執為審查船舶所有人已盡船舶適航性義務之事項。

10 2. 系爭船舶為我國籍船舶，有船舶登記證書可稽（見原審(一)
11 卷第42頁），甫於系爭事故發生10日前即105年2月12日至
12 同年月29日期間，於香港進塢保養維修。並由受我國政府
13 委託之中國驗船中心指派驗船師於香港登船，依國際公
14 約、船級規範及我國法規，進行各項檢驗後，頒給船舶所
15 有人即參加人有效期限至105年7月28日之「貨船安全設備
16 證書」、「船舶安全構造證明書」、「船舶載重線證書」
17 等節，有該中心之總報告、檢查報告及各該證書可稽（見
18 原審(一)卷第70至76、254至257、43至51頁）。參諸上開證
19 書所載：「茲由中華民國政府委託中國驗船中心依照一九
20 八八年議定書修訂之一九七四年海上人命安全國際公約之
21 規定發給本證書」（見原審(一)卷第43、48、50頁），及交
22 通部航港局海事評議書所載：「德翔臺北（即系爭船舶）
23 於99年9月29日入級中國驗船中心，主要航行於臺灣各港
24 至香港航線，並具有該中心依國際公約所核發之各項證
25 書」（見原審(一)卷第52至61頁）各詞以觀，可知系爭船舶
26 於105年3月10日發航前，已領有中國驗船中心依國際公約
27 頒發之各項船舶證書。

28 3. 依SOLAS第I章第12條規定：「貨船經過初次檢驗或換證檢
29 驗，符合除有關消防安全系統和防火控制圖以外的第II-1
30 章和第II-2章中有關的要求以及本公約其他有關要求後，
31 應發給貨船構造安全證書」、「貨船經過初次檢驗或換證

01 檢驗，符合第II-1、II-2、III和V章的有關要求及本公約
02 其他有關要求，應發給貨船設備安全證書」（見原審(一)卷
03 第252頁），可知系爭船舶申領上開證書，須以系爭船舶
04 進行SOLAS所規定之初次檢驗或換證檢驗，並確認船舶狀
05 態符合SOLAS各章要求之安全標準為前提。又依SOLAS第I
06 章第10條規定：「…貨船的…機器…接受下列核對總和檢
07 查…」、「…初次檢驗應包括…機器…的全面檢查。…主
08 輔機包括舵機及其相關的控制系統…符合本公約的各項要
09 求，且處於合格狀況，適合該船預定的用途…換證檢驗應
10 包括…機器…的檢查，以保證其符合本公約的各項要求，
11 且處於合格狀況，適合該船預定的用途」等文義（見原審
12 (一)卷第250至251頁），可知系爭船舶換證檢驗之檢查範
13 圍，包含主機及輔機等機械設備，並須符合合格狀況，始
14 能通過檢查。據此，中國驗船中心既已按照SOLAS規定，
15 就系爭船舶之主機進行檢查並確認主機狀況符合公約要求
16 且處於合格狀態後，頒發上開證書予參加人，自足證明系
17 爭船舶主機之狀態符合SOLAS規範之安全性標準。

- 18 4.參諸中國驗船中心總報告記載：「本船舶經實施下列船級
19 檢查後，確認其狀態符合本船級社之相關規範：A. 船體及
20 機器與自動及遙控系統第二次特驗…E. 機器連續檢驗…」
21 （見原審(一)卷第70、73頁）；及該中心108年7月8日函所
22 稱：「本中心驗船師係依據鋼船建造與入級規範…對船舶
23 施以特別檢查…主機亦是此次檢查的項目之一」、「所謂
24 『特驗』乃『特別檢驗』之簡稱，即船舶在船級證書效期
25 屆滿前所須執行的檢驗…特驗的項目包括船體及機器，其
26 中主機涵蓋在機器項目內…『機器連續檢驗』是全世界船
27 級協會普遍採用之方式，完全符合國際公約及船級規範對
28 船舶安全性之要求」、「2016年2月15日至2月29日間之檢
29 查，主機第4缸的檢查項目包含十字接頭及其軸承、導
30 板、連桿及其軸承、曲柄軸頸及其軸承，檢驗結果正常，
31 符合1974年海上人命安全公約之要求」、「主機於檢查時

01 為停俾狀態，故無法判斷船舶主機第4缸是否不噴油或停
02 俾後無法重新啟動。然船舶完成檢查後即可駛離船廠投入
03 營運，顯示當時主機能正常操作，符合1974年海上人命安
04 全公約（SOLAS）之要求」、「主機『停俾後能重新啟
05 動』之功能則是藉由船舶完成檢查離場前，由輪機長重新
06 啟動主機確認各項功能正常」等詞（見本院(二)卷第369、
07 371頁）以察，足徵系爭船舶於105年2月29日之檢查範圍
08 包含主機第4缸，並由輪機長重新啟動主機以確認重啟之
09 功能均屬正常。

- 10 5. 系爭船舶於上開檢查期間，另由日本海事協會指派驗船師
11 對包括主機第4缸在內之機件，進行檢查，結果亦顯示狀
12 況良好，此有該協會檢驗紀錄可查（見原審(一)卷第99頁代
13 碼313004、314104、314204及備註欄）。而依船舶法第25
14 條規定及日本海事協會之規範，系爭船舶除每年度實施之
15 年度檢查外，每5年並應進行1次特別檢查（見原審(一)卷第
16 62至69頁）。另依日本海事協會之介紹所載：「希望延展
17 船級證書並維持登錄狀態的船隻，必須在船舶週年日的五
18 年內接受特別檢驗。特別檢驗取代第五年的年度檢驗，是
19 最全面的船級檢驗，範圍涵蓋船舶幾乎所有領域」等詞
20 （見原審(一)卷第65頁），可知「特別檢查」係最全面之船
21 級檢驗，檢查範圍幾乎涵蓋船舶所有領域。再依船舶檢查
22 規則第34條規定：「內燃機用為主輔機者，其特別檢查應
23 作外觀及試俾或試航檢查，確認其運轉情況有無異常，發
24 現異常，經檢查人員認為必要時，得就氣缸、給氣、供
25 油、冷卻、潤滑、排氣、控制系統及動力輸出裝置等，予
26 以拆解檢查」（見原審(一)卷第126頁），亦見特別檢查項
27 目包含船舶主機運轉有無異常之確認。而參加人謂：系爭
28 船舶105年2月29日完成之上開檢查，性質為特別檢查，為
29 上訴人所無異詞。且該檢查結果，已確認機械設備符合國
30 際安全性標準，主機運轉測試亦屬正常等情，並有日本海
31 事協會檢驗紀錄所載「Booster pumps of M/E

01 overhauled /renewed with satisfaction, mooring
02 test of M/E was carried out with satisfaction. (徹
03 底檢查/更新主機增壓泵，及實行主機繫泊試車，且相關
04 結果符合要求)」，「The following survey(s) were
05 carried out: Special Survey (下列檢查均已實施：特
06 別檢查)」等詞可憑（見原審(一)卷第77、78頁），足認系
07 爭船舶於105年3月10日發航前，已具備符合國際公約規範
08 之安全性。

- 09 6.上訴人雖謂：上開中國驗船中心及日本海事協會之特別檢
10 查，係以「機器連續檢驗」方式為之，並未拆檢船舶主機
11 所有零件，檢查範圍未包含系爭船舶主機之重新啟動及噴
12 油功能，不能證明系爭船舶於發航前及發航時，主機之重
13 新啟動及噴油功能正常而具有適航性云云。惟依中國驗船
14 中心108年7月8日函所稱：「機器連續檢驗是全世界船級
15 協會普遍採用之方式，完全符合國際公約及船級規範對船
16 舶安全性之要求。…德翔臺北輪的機器連續檢驗只須…在
17 固定五年循環週期內逐項完成全部檢驗」（見本院(二)卷第
18 369、371頁）；及日本海事協會108年7月8日函所載：
19 「…本協會所訂定之船舶檢驗法規皆合乎國際船級協會聯
20 合會統一要求（IACS Unified Requirements），以及諸
21 如《國際海上人命安全公約》…等國際公約之規範。本協
22 會執行船舶定期檢驗時，皆會依據上述法規針對船舶主機
23 進行一般檢查與效能測試。尤其在特別檢查（Special
24 Survey）時，本協會會進行船塢試俾（dock trial），其
25 中包括主機噴油及重啟功能之檢驗，以確認主機及輔機
26 的功能都正常。…本協會基於國際船級協會聯合會統一要求
27 及《國際海上人命安全公約》等國際公約，制訂船級維護
28 檢驗（Class Maintenance）等相關規定，其中包含特別
29 檢驗及機器連續檢驗，…特別檢驗…包含船體、機器、設
30 備、防火設施等之詳細檢查。機器連續檢驗…包含機器與
31 設備之拆檢，並以系統化、持續性及按照特定順序的方式

01 進行，以使機器連續檢驗中所有項目的檢驗間隔（survey
02 interval）不超過5年。…根據本協會先前的檢驗資料，
03 來文中所指船舶（即系爭船舶）之前述檢查結果皆為正
04 常。另，本協會曾於2013年8月8日針對每5年須予以定期
05 檢驗之主機第4缸進行拆檢（open-up examination），此
06 舉符合本協會已批准之機器連續檢驗（Continuous
07 MachinerySurvey）機制相關規定，且檢查結果顯示第4缸
08 功能正常」（見本院(二)卷第399至401頁）各語，參互以
09 觀，足徵機器連續檢驗乃專業驗船協會普遍使用且符合國
10 際公約要求之檢驗方式。系爭船舶主機既通過中國驗船中
11 心與日本海事協會等專業驗船機構之機器連續檢驗，確認
12 狀況一切良好，並接受符合國際規範之特別檢查，檢查內
13 容不但包含一般檢查及效能測試，尚涵蓋船體、機器、設
14 備、防火設施之詳細檢查及機器連續檢驗，日本海事協會
15 執行特別檢驗更進行船塢試俾，以確認系爭船舶主機及輔
16 機功能符合要求。凡此足證系爭船舶於發航前，已具備國
17 際要求之安全航行能力。上訴人空言指摘上開機器連續檢
18 驗及特別檢查不能證明系爭船舶之適航性云云，要非可
19 取。

- 20 7.考諸系爭船舶105年3月10日航海記事簿所載：「0538 test
21 all navi equipment M/E to comply with solas CH V
22 reg 26.1-2 and CK 000000foundin good order（0538測
23 試所有航儀、主機，以符合SOLAS第五章第26.1條、第26.2
24 條之規定，並查核070201表格，確認一切狀況良好）」；
25 該船舶俾鐘記錄紙第109頁顯示「於105年3月10日06：23、
26 06：33時，連續兩次成功啟動主機」；系爭事故海事檢查
27 報告所載系爭船舶輪機長翁楚溢陳述：「105年3月10日，
28 當時大管當值，許家祥二管副班，06：30 S/B，自基隆港
29 離開，06：54 FULL SPEED，駕駛台通知自動加俾到
30 92RPM，期間主機狀況正常」（見本院(二)卷第153頁）、大
31 管錢其南所陳：「（問：依通報領港上船後，機艙主機無

法動俾，主機情況為何？）主機作動正常」（見本院(二)卷第209頁）；三副許勝翔所稱：「出港佈署解除後，…上駕駛台與緬甸三副交接，他告知船已經RFA（按：Running Full Away，指全速航行）。當時船舶機器及航儀正常」（見本院(三)卷第405頁）各詞，參互以觀，可知系爭船舶備俾過程中，主機作動業經大管確認情況良好，可正常啟動及運轉，發航時並經啟動主機，測試運轉狀況為正常，且於確認航儀、主機之運作情況良好後，方駛離基隆港。基此，可見系爭船舶發航時，主機狀況正常，能啟動並加速至全速，足證該船舶主機於發航時運作情形良好，並無不具適航能力之情況。

8. 上訴人雖稱：系爭船舶在使用重燃油（HFO）情況下，依主機操作手冊之說明，燃油黏度必須在13至17 cSt之間，但該船舶發航時燃油黏度僅有12 cSt，自屬欠缺適航能力云云。然觀諸系爭船舶主機操作手冊所載，燃油泵口之燃油黏度必須（must be）落在10至20 cSt之間。使用重燃油時，建議（recommended）將燃油黏度調整為13至17 cSt（見本院(二)卷第165頁）。衡諸事理，倘系爭船舶使用重燃油之黏度未達13cSt會造成主機不能作動，失去航行能力，該使用手冊斷無將「13cSt」列為「建議值」而未列為「必須值」之可能。參諸系爭船舶主機製造商於104年11月27日發佈之補充說明書所載：「…current recommendation for the fuel oil viscosity at engine inlet when operating on HFO is 13 to 17cSt for RTA/RT-flex（系爭船舶主機型號）/W-X engines, though for RT-flex/W-X engines also values above respectively below this recommendation within the extended range 10-20cSt are permissible when operating on HFO.（目前就RTA/RT-flex/W-X主機以重燃油操作時，燃油黏度之建議值為13至17 cSt。但在使用RT-flex/W-X主機時，此等型號之主機在以重燃油操作時，可

容許的黏度數值範圍可上下延展為10至20 cSt之間)」
（見本院(四)卷第23頁），可悉13至17cSt僅屬系爭船舶所用
重燃油黏度之建議值，10至20 cSt仍在容許範圍。準此，
系爭船舶發航時調整燃油黏度為12cSt，並未低於容許值，
佐以系爭船舶發航時可順利啟動主機加速航行，已如前述
等情，顯見該船舶燃油黏度數值設定為12 cSt，並未構成
不適航。上訴人所陳，要非可採。

9.上訴人又稱：系爭船舶使用之燃油有因混油產生油泥，進
入主機之供油系統，造成燃油黏度於航行中驟降，致主機
停俾後不能重啟云云，惟為被上訴人所否認，且無證據可
資佐證。而系爭船舶使用之燃油，是由參加人於香港向特
定供油商New Ocean Petroleum Company Ltd.（新海石油
有限公司）所承購之相同油款（IF380），並經檢驗合格，
有香港SGS檢驗報告（見原審(二)卷第97至105頁）及燃油交
付單（見本院(二)卷第371、373頁）可查，足見並無不同牌
號燃油或相同牌號而不同港口之燃油混艙之情形。再依系
爭船舶三管陳勝揚於海事調查時所陳：「本輪目前有三台
燃油淨油機...三台皆正常...平常C油淨油機開一台，另一
台備便...最近淨油量正常，給油泵正常無漏油...每天都
洗淨油機給油泵濾清器，無異常。約三個月清洗一次淨油
機內部、O-RING全部更換原廠備品，油泥不多，時間到了
就進行淨油機保養清洗，淨油機狀況良好」等語（見本院
(二)卷第177至179頁），益徵系爭船舶並無混油產生油泥沉
澱物之事證。上訴人空言指摘，並無可採。

10.上訴人復謂：系爭船舶主機供油系統之三通閥未正確關
閉，導致A、C油混合而發生黏度驟降之情形云云。然依系
爭事故海事檢查報告所載三管陳勝揚陳述：「現場手動切
換AC油及機艙控制室和燃油模組，可以顯示出目前使用燃
油種類，A/C油切換閥沒有漏」、「去主機最後一道濾網放
油，放出來是正常、熱的C油」（見本院(二)卷第177、169
頁）；大管錢其南所稱：「雙連濾器放油，看是不是有什

麼問題，結果都很正常。有換過濾器，過濾器也正常。之後，檢查都正常」（見本院(二)卷第203頁）；銅匠劉明先所述：「許二管帶我下去主機燃油過濾器那邊檢查放油，放了很多桶，油溫是燙的C油，溫度約120～130度左右，觸摸並判斷是無異常情況的C油」（見本院(三)卷第377頁）；輪機長翁楚溢所陳：「做最下層燃油濾器底部排放檢查正常」、「A/C轉換閥正常無溢漏」（見本院(三)卷第520、521頁）各等語，參互以察，足見系爭船舶AC油切換閥閉合狀況正常，並無A油溢漏燃油或燃油含有油泥之情況。上訴人上詞所指，亦屬無憑。

11. 準此，系爭船舶既於發航前10日取得中國驗船中心依國際公約及我國法規頒發之各項船舶證書，並通過日本海事協會特別檢查合格，且其主機於發航時運作情形良好，並無不具適航能力之情況，上訴人指摘該船舶未具堪航能力之事由均不存在，亦無其他反對事證足認該船舶不具安全適航之能力，則被上訴人據以辯稱其已盡系爭船舶適航性義務等語，應屬可取。

(二) 建華海運公司對系爭貨物之毀損不負賠償責任。

1. 海上運送之運送人，就運送物之喪失、毀損，應負責任。但因船長、海員於管理船舶之行為過失所造成之貨物毀損或滅失，運送人不負賠償責任，此觀海商法第5條、第69條第1款、民法第634條本文規定自明。
2. 系爭船舶於105年3月10日上午6時36分自基隆港發航後，同日上午7時25分發現主機第4缸不噴油，輪機長翁楚溢隨即通知駕駛台船長陳文藝，希望找安全地方檢修。船長陳文藝建議輪機長嘗試重新啟動主機，並決定停俾採行此法，遂依慣例程序減俾。主機自上午7時35分停止後，重新啟動數次皆失敗。上午8時20分，船長以電話告知參加人之總工程師王聯芳有關主機故障之情況，並將王聯芳所提處理方式轉告輪機長，亦即採用第4缸封缸之方式，惟仍無法啟動主機，隨即機艙亦告知駕駛台，有燃油黏度數

01 值過低，共軌壓力無法建立，致使主機無法啟動之情況。
02 系爭船舶失去主機動力後，迄上午10時許，於石門外海距
03 岸約400公尺處擱淺。其後因海象持續惡劣，湧浪過大，
04 船體於同年月24日斷為兩截，系爭貨物因而發生濕損等事
05 實，有交通部航港局海事評議書（見原審(一)卷第52至55
06 頁）、船長海事報告及輪機長訪談筆錄（見本院(一)卷第
07 427至431、485至491頁）可稽，足堪認定。

08 3.依船員服務規則第43條第7款規定：「各種機械運轉發出
09 怪異聲音或任何不正常情況時，應即減低運轉速度及作必
10 要之緊急措施，並立即報請輪機長、船長及當值航行員協
11 助作適當之處置」，可知於船舶主機運轉狀況有異時，船
12 員及船長應即減低運轉速度，以降低主機之負荷，確保船
13 舶主機能繼續提供航行所需動力，俾行駛至安全水域後，
14 再就異常狀況進行處置。又參加人陳稱：依海運實務船舶
15 操縱之原則，船長如於航行中發現船舶主機故障，應評估
16 船舶所處位置及主機故障程度，盡可能利用船舶剩餘動力
17 抵達安全海域再進行維修，不能貿然停俾，蓋因船舶在危
18 險水域失去動力，船員無法有效操縱船舶，有使船舶遭受
19 海流、海風影響，致漂流觸礁擱淺，甚至發生碰撞事故之
20 危險等語，核與事理無違，且有記載相同論述意旨之徐國
21 裕所著「船舶管理」等相關文獻為佐（見本院(一)卷第197
22 至199、(二)卷第157至161、(三)卷第417至429頁），可以採
23 憑。

24 4.系爭船舶主機第4缸發生不噴油狀況時，其他6缸尚能繼續
25 運作，此觀輪機長翁楚溢於海事檢查時所陳「…當時情況
26 7缸還有6缸可以跑」等語（見本院(二)卷第155頁）甚明。
27 而當時系爭船舶所處位置僅距基隆港外港錨地3.6浬，距
28 基隆港東防波堤6.9浬乙節，有海事評議書可考（見原審
29 (一)願第58頁）。依船長陳文藝於臺灣士林地方法院105年
30 度聲字第117號保全證據事件所陳：「…我希望撐一段時
31 間，到安全水域，估計大約要1 小時」等語（見本院(一)卷

第417頁），可知其當時知悉系爭船舶所處位置並非安全水域。基此，陳文藝當時利用系爭船舶餘速回航基隆港或直駛基隆港錨地錨泊檢修，或遠離岸際航行，風險相對較低，足堪認定。

5. 依上揭船員服務規則及船舶操縱原則，陳文藝有降低船速並審慎評估當時情況，採較低風險方式處置之義務。惟依輪機長翁楚溢於海事調查時所陳：「…發現並回報第4缸油頭不噴油，通報船長，因主機故障需要找一個安全的地方維修，船長說好，同時船長說過以前有過停俾後再啟動就正常，由駕駛臺操俾，有發現駕駛臺慢慢減俾86RPM至停俾後又重新啟動，但未成功」等語（見本院(三)卷第50頁），及船長陳文藝於海事報告記載：「…我建議輪機長：過去機艙同仁會嘗試重新啟動，是否要試試這個方法？…而後輪機長告知：就停俾試試這個方法，故我便開始依慣例程序做減俾」（見本院(一)卷第427頁）等詞，可知船長陳文藝並未審慎評估各種處置作為可能之風險，僅憑聽聞之偶一經驗為決策之依據，逕採停止主機再重新啟動之嘗試性處理作為，導致船舶失去既有之運轉能力而漂流，其與輪機長顯對系爭船舶之管理有過失，致發生系爭事故，造成系爭貨物遭受濕損。準此，運送人建華海運公司對該損害之發生，自得依海商法第69條第1款規定，主張免責。

6. 上訴人雖謂：系爭船舶主機發生第4缸不噴油狀況時，船長係考量主機情況危急，及輪機長告知無法繼續航行到安全水域再維修，方採取停俾重新啟動方式，試圖排除該異常狀況，其處置並無過失云云。惟系爭船舶主機第4缸不噴油時，其餘6缸仍正常運轉，已如前述。且依陳文藝之海事報告所載：「2015年12月29日至2016年1月4日期間，本輪第5缸以封缸方式，皆可於大陸汕頭沿岸航行至高雄＞基隆＞台中＞高雄，實務上操作本輪對主機某一缸以封缸方式運轉皆可以正常航行」等詞（見本院(一)卷第

428頁），可知系爭船舶主機可憑6缸運轉繼續行駛，且為船長所明知。再依輪機長翁楚溢於海事調查時所陳：「當時情況7缸還有6缸可以跑，我認為並不是在很緊急的情況。…我只是告知船長需要在安全水域做檢修，船長會自己斟酌停在安全水域，當船長停好時，我們就知道已經在安全水域內，並沒有叫船長馬上停俾」等語（見本院(二)卷第155頁），足見並無翁楚溢告知船長無法繼續航行至安全水域之情事，上訴人所陳自不可採。

7.上訴人又以：系爭船舶主機第4缸不噴油時，亦發生第6缸排氣溫度高之情況，故無法繼續航行至安全水域，船長停俾並無過失云云。惟依大管錢其南於海事調查時所陳：「輪機長回報駕駛台主機第4缸不噴油，輪機長也至機側檢查高壓油泵（第1缸掃氣室旁），回控制室說高壓油泵沒問題，沒多久第6缸高溫警報也響，顯示排氣溫度高溫，推斷原因可能是沒有減俾，導致第6缸排氣壓力上升，溫度過高」等語（見本院(二)卷第261頁），可知系爭船舶主機第4缸不作動後，係因未減低主機轉速（減俾），始致第6缸負荷過重，壓力上升而溫度過高。則為修正主機其他汽缸負荷過大，導致排氣溫度升高之情況，船長本應依前揭船員服務規則及船舶操縱原則降速，然其捨此不為，反而嘗試停俾重新啟動，自難謂其無過失。上訴人所述並無可取。

五、綜上所述，建華海運公司已盡系爭船舶適航性義務，得依海商法第69條第1款為免責抗辯，不負賠償責任，建華國際公司自無與其同負連帶責任可言。從而，上訴人依民法第634條本文、第294條、民法總則施行法第15條、英國海上保險法第79條規定，求為命被上訴人連帶給付160 萬5436元、47萬3944元，及各自起訴狀繕本送達翌日起算法定遲延利息之判決，並聲請宣告假執行，均不能准許。原審為上訴人敗訴之判決，核無違誤。上訴意旨指摘原判決不當，求予廢棄改判，為無理由，應駁回上訴。

01 六、本件事證已臻明確，兩造其餘主張陳述及所提之證據，經審
02 酌後認於判決結果無影響，爰不另一一論駁，附此敘明。

03 七、據上論結，本件上訴為無理由，依民事訴訟法第449條第1
04 項、第78條，判決如主文。

05 中 華 民 國 109 年 2 月 12 日

06 民事第十六庭

07 審判長法 官 朱耀平

08 法 官 邱育佩

09 法 官 黃明發

10 正本係照原本作成。

11 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
12 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
13 （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
14 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
15 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
16 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
17 起上訴者，應一併繳納上訴審裁判費。

18 中 華 民 國 109 年 2 月 13 日

19 書記官 康翠真

20 附註：

21 民事訴訟法第466條之1（第1項、第2項）：

22 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
23 人或其法定代理人具有律師資格者，不在此限。

24 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
25 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
26 院認為適當者，亦得為第三審訴訟代理
27 人。