

臺灣高等法院民事判決

107年度保險上字第35號

上訴人 第一產物保險股份有限公司

法定代理人 李正漢

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 建華海運有限公司 (KANWAY LINE COMPANY LIMITE

法定代理人 ARTHUR KEHOE(阿索可侯)

被上訴人 建華國際實業股份有限公司

法定代理人 李曙光

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 楊思莉律師

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6日臺灣臺北地方法院106年度保險字第204號第一審判決提起上

01 訴，本院於109年2月5日言詞辯論終結，判決如下：

02 主 文

03 上訴駁回。

04 第二審訴訟費用由上訴人負擔。

05 事實及理由

06 一、上訴人主張：民國105年3月間，訴外人聯電電器股份有限公司
07 （UNION ELECTRIC PLUG & CONNECTOR CORP.，下稱聯電
08 公司）出口銅線1批予訴外人ARCH ENTERPRISES INC.（下稱
09 ARCH公司）；另訴外人華新麗華股份有限公司（WALSIN LIH
10 WA CORPORATION，下稱華新麗華公司）亦出口軟裸銅線1批
11 予訴外人中華金屬（香港）有限公司（下稱中華金屬公
12 司），而由聯電公司、華新麗華公司分別與愛爾蘭籍之運送
13 人即被上訴人建華海運股份有限公司（KANWAY LINE COMPAN
14 Y LIMITED，下稱建華海運公司，按係未經我國認許之外國
15 法人）在臺灣之船務代理人即被上訴人建華國際實業股份有
16 限公司（下稱建華實業公司）締結運送契約，並分別由聯電
17 公司、華新麗華公司為前開出口貨物（下稱系爭貨物）向伊
18 投保基隆至香港之貨物運輸保險。而建華海運公司實際選任
19 參加人德翔海運股份有限公司（下稱德翔公司）所屬之德翔
20 台北輪運送系爭貨物。詎載運系爭貨物之德翔台北輪（M/V
21 TS TAIPEI，航次：V.16010S，下稱系爭船舶）於105年3月1
22 0日上午6時36分自基隆港發航後不到1小時內，即在我國領
23 海內之新北市石門區外海，發生主機第4缸不噴油之異常狀
24 態，船長並逕自採取停止主機運轉再重新啟動之處置，試圖
25 排除此異常狀態，然系爭船舶主機竟發生無法重新啟動、運
26 轉之情形，致船舶失去動力，於我國石門附近外海觸礁擱
27 淺，且因湧浪過大，拖船無法出港施救，後因海象多日持續
28 惡劣，船體斷裂成兩截，進而造成裝載於貨櫃中系爭貨物溼
29 損，已達全損狀態，足見系爭船舶於發航前及發航時不具適
30 航能力，自應負賠償責任。而華新麗華公司所託運之貨物，
31 業將載貨證券背書轉讓予買受人中華金屬公司，伊已分別賠

01 付聯電公司貨損新臺幣（下同）109萬7,425元及中華金屬公
02 司52萬2,337元，而自聯電公司、中華金屬公司受讓系爭貨
03 物損害賠償請求權，並分別為債權讓與之通知等情。爰依民
04 法債權讓與、第634條及載貨證券之法律關係，暨民法總則
05 施行法第15條規定，求為建華海運公司、建華實業公司分別
06 連帶賠償109萬7,425元、52萬2,337元及加付自起訴狀繕本
07 送達之翌日起之法定遲延利息之判決。原審就此部分為上訴
08 人敗訴之判決，上訴人提起上訴，於本院聲明：(一)原判決關
09 於駁回後開第(二)、(三)項之訴部分廢棄。(二)建華海運公司、建
10 華實業公司應連帶給付109萬7,425元，及自起訴狀繕本送達
11 翌日起至清償日止，按年息5%計算之利息；(三)建華海運公
12 司、建華實業公司應連帶給付52萬2,337元，及自起訴狀繕
13 本送達之翌日起至清償日止，按年息5%計算之利息；並願供
14 擔保，請准宣告假執行。（至上訴人在原審逾此部分請求，
15 未據聲明不服，非本院審理範圍，不另贅述）

16 二、被上訴人則以：德翔台北輪業經我國政府委託中國驗船中心
17 發給貨船安全設備證書、貨船安全構造證書、國際載重線證
18 書，且甫於105年2月中旬經中國驗船中心及日本海事協會進
19 行每5年應實施之特別檢查合格，並核發貨船安全設備證
20 書、船舶安全構造證書、船舶載重線證書及船級證書。且該
21 船舶經上開檢查後，係於105年2月29日由香港開始16009S航
22 次，經基隆港、台中港、高雄港裝卸貨物，再返回香港之航
23 程，期間主機運作正常，並數度為貨物裝卸程序執行主機停
24 俾，嗣再重新啟動之操作，均未發生任何異常狀況。其後於
25 105年3月10日由基隆港開始本航次時，已就船舶所有航行儀
26 器、主機進行必要之檢查，主機運作一切正常，另所使用燃
27 油黏度之數值及狀態於105年2月29日加油後均表現正常，嗣
28 經檢驗各項數值均在標準範圍內，且配置相當合格證照之船
29 員，船舶之船長及輪機長之母語均為中文，並無語言溝通障
30 礙，足見德翔台北輪具備海商法第62條第1項要求之堪航能
31 力。本事故經交通部航港局106年5月31日航安字第10620105

74號海事評議書（下稱系爭海事評議書）認定德翔台北輪於105年3月10日6時36分自基隆港發航駛往台中港，7時25分發現主機第4缸不噴油，惟船舶仍可繼續以其他各缸有效運轉航行無虞，應採返基隆港或直駛基隆港錨地錨泊檢修，或遠離岸際航行，風險均較小，然船長僅憑聽聞之偶一經驗為決策依據，逕採停止主機再重新啟動之嘗試性處理作為。詎主機停俾後，重新啟動數次皆失敗，船長復未主動將危險情形報告或轉知航政機關，可見船舶於發航時適航性並無問題，系爭事故係因船舶檢驗均無法發現之隱有瑕疵，致發航後因突失航行能力，且因可歸責於船長航行管理船舶之過失所致，而有關主機第4缸不噴油及停俾後無法重新啟動之原因，交通部航港局或船舶主機之製造商均無法查明或判斷，顯難苛求參加人於事故發生前即能預知，伊自得依海商法第62條第2項及第69條第1、2、16、17款規定主張免責。另聯電公司與買受人所約定之貿易條件為CIF，故風險於過船舷後，貨物所有權已移轉予受貨人，而由買受人取得貨物所有權，是託運人聯電公司並未受損害，上訴人理賠予聯電公司，尚不生債權讓與，自不得取得運送契約之代位求償權。且建華實業公司並未代理建華海運公司簽發提單予聯電公司，建華實業公司當毋庸與建華海運公司負連帶責任。又上訴人主張中華金屬公司得依載貨證券法律關係請求建華海運公司賠償，惟迄未提出載貨證券原本3件，自無從依載貨證券法律關係請求，且華新麗華公司為託運貨物之被保險人，未將保險契約權利讓與中華金屬公司，上訴人理賠予中華金屬公司，亦未取得保險法第53條之保險代位權等語，資為抗辯。於本院答辯聲明：上訴駁回，如受不利判決，願供擔保請准宣告免為假執行。

三、查載運系爭貨物之系爭船舶於105年3月10日上午6時36分自基隆港發航駛往台中港，於當日上午7時25分即在我國領海內之新北市石門區外海，發生主機第4缸不噴油之異常狀態，船長並採取停止主機運轉再重新啟動之處置，試圖排除

01 此異常狀態，然系爭船舶主機竟發生無法重新啟動之情形，
02 致船舶失去動力，於我國石門附近外海約400公尺觸礁擱
03 淺，且因湧浪過大，拖船無法出港施救，後因海象多日持續
04 惡劣，船體斷裂成兩截，進而造成裝載之系爭貨物全損之事
05 實，有系爭海事評議書（見原審(一)卷第56-65頁）、公證報
06 告（survey report，見臺灣基隆地方法院106年度海商字
07 第5號卷第7-11頁、第21-25頁）可憑，並為兩造所不爭，堪
08 認真實。上訴人主張伊係系爭貨物運輸保險之保險人，已依
09 約賠付貨損予聯電公司、中華金屬公司，系爭船舶不具適航
10 能力，依保險代位及民法總則施行法第15條規定關係，請求
11 被上訴人連帶賠償109萬7,425元、52萬2,337元等情，被上
12 訴人則以上揭情詞為免責之抗辯，茲就兩造爭點一一論述如
13 下：

14 (一)系爭船舶自基隆港發航後，即在我國新北市石門區外海，發
15 生主機第4缸不噴油之異常狀態，經船長採取停止主機運轉
16 再重新啟動之處置，然系爭船舶主機仍無法重新啟動、運
17 轉，是否係於發航前及發航時即不具有安全航行之能力？

18 1. 依海商法第62條規定：「運送人或船舶所有人於發航前及發
19 航時，對於下列事項，應為必要之注意及措置：一、使船舶
20 有安全航行之能力。」可知對於運送人或船舶所有人，係要
21 求盡船舶安全航行能力即適航性之「注意義務」，而非「擔
22 保義務」。又鑒於船舶在海上航行，一旦發生事故，對人命
23 安全威脅甚大，國際海事組織（International Maritime O
24 rganization）為防範海上意外發生，保障船舶、船員及海
25 洋環境安全，乃制定「國際海上人命安全公約」（Internat
26 ional Convention for the Safety of Life at Sea，簡稱
27 SOLAS），就船舶之構造、航行及營運安全等各方面訂定相
28 關規範，作為判斷船舶是否具備足夠安全性、適航性之標
29 準，並廣為各國及我國政府採納。符合SOLAS要求之船舶，
30 方可領取船籍國政府簽發或受該政府授權簽發之貨船安全設
31 備、貨船安全構造等證書（見原審(一)卷第47至53頁）。是船

01 船所有人若就船舶領有航政主管機關認許，並就船舶安全適
02 航性具有專業知能之驗船人員，於進行船舶實體檢驗後發給
03 之各項證書，諸如船級、貨船安全設備、船舶安全結構、船
04 舶載重線等證明書，如無反對事證足認不具安全適航能力
05 者，非不得據為審查船舶所有人已盡船舶適航性義務之事
06 項。

07 2. 系爭船舶為我國籍船舶，有船舶登記證書可稽（見原審(一)卷
08 第46頁），甫於系爭事故發生10日前即105年2月12日至同年
09 月29日期間，於香港進塢保養維修。並由受我國政府委託之
10 中國驗船中心指派驗船師於香港登船，依國際公約、船級規
11 範及我國法規，進行各項檢驗後，頒給船舶所有人即參加人
12 有效期限至105年7月28日之「貨船安全設備證書」、「船舶
13 安全構造證明書」、「船舶載重線證書」等節，有該中心之
14 總報告、檢查報告及各該證書可稽（見原審(一)卷第47至55、
15 193至196頁）。參諸上開證書所載：「茲由中華民國政府委
16 託中國驗船中心依照一九八八年議定書修訂之一九七四年海
17 上人命安全國際公約之規定發給本證書」（見原審(一)卷第4
18 7、52、54頁），及系爭海事評議書所載：「德翔臺北（即
19 系爭船舶）於99年9月29日入級中國驗船中心，主要航行於
20 臺灣各港至香港航線，並具有該中心依國際公約所核發之各
21 項證書」（見原審(一)卷第59頁）各詞以觀，可知系爭船舶於
22 105年3月10日發航前，已領有中國驗船中心依國際公約頒發
23 之各項船舶證書。

24 3. 依SOLAS第I章第12條規定：「貨船經過初次檢驗或換證檢
25 驗，符合除有關消防安全系統和防火控制圖以外的第II-1章
26 和第II-2章中有關的要求以及本公約其他有關要求後，應發
27 給貨船構造安全證書」、「貨船經過初次檢驗或換證檢驗，
28 符合第II-1、II-2、III和V章的有關要求及本公約其他有關
29 要求，應發給貨船設備安全證書」（見原審(二)卷第73頁），
30 可知系爭船舶申領上開證書，須以系爭船舶進行SOLAS所規
31 定之初次檢驗或換證檢驗，並確認船舶狀態符合SOLAS各章

要求之安全標準為前提。又依SOLAS第I章第10條規定：「…貨船的…機器…接受下列核對總和檢查…」、「…初次檢驗應包括…機器…的全面檢查。…主輔機包括舵機及其相關的控制系統…符合本公約的各項要求，且處於合格狀況，適合該船預定的用途…換證檢驗應包括…機器…的檢查，以保證其符合本公約的各項要求，且處於合格狀況，適合該船預定的用途」等文義（見原審(二)卷第71至72頁），可知系爭船舶換證檢驗之檢查範圍，包含主機及輔機等機械設備，並須符合合格狀況，始能通過檢查。據此，中國驗船中心既已按照SOLAS規定，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且處於合格狀態後，頒發上開證書予參加人，自足證明系爭船舶主機之狀態符合SOLAS規範之安全性標準。

4. 參諸中國驗船中心總報告記載：「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：A. 船體及機器與自動及遙控系統第二次特驗…E. 機器連續檢驗…」（見原審(一)卷第74、77頁）；及該中心107年5月9日函覆稱「本中心驗船師於民國105年2月就德翔臺北輪進行特別檢驗時，檢驗範圍包含主機第4缸，其檢驗結果正常。」（見原審卷(二)第215頁），復於108年7月8日函所稱：「本中心驗船師係依據鋼船建造與入級規範…對船舶施以特別檢查…主機亦是此次檢查的項目之一」、「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…特驗的項目包括船體及機器，其中主機涵蓋在機器項目內…『機器連續檢驗』是全世界船級協會普遍採用之方式，完全符合國際公約及船級規範對船舶安全性之要求」、「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」、「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。然船舶完成檢查後即可駛離船廠投入營運，顯示當時主機能正常操作，符合1974年海上人命

安全公約（SOLAS）之要求」、「主機『停俾後能重新啟動』之功能則是藉由船舶完成檢查離場前，由輪機長重新啟動主機確認各項功能正常」等詞（見本院(二)卷第242-244頁）以察，足徵系爭船舶於105年2月29日之檢查範圍包含主機第四缸，並由輪機長重新啟動主機以確認重啟之功能均屬正常。

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對包括主機第四缸在內之機件，進行檢查，結果亦顯示狀況良好，此有該協會檢驗紀錄可查（見原審(一)卷第103頁代碼313004、314104、314204及備註欄）。而依船舶法第25條規定及日本海事協會之規範，系爭船舶除每年度實施之年度檢查外，每5年並應進行1次特別檢查（見原審(一)卷第71-73頁）。依日本海事協會之介紹所載：「希望延展船級證書並維持登錄狀態的船隻，必須在船舶週年日的五年內接受特別檢驗。特別檢驗取代第五年的年度檢驗，是最全面的船級檢驗，範圍涵蓋船舶幾乎所有領域」等詞（見原審(一)卷第69頁），可知「特別檢查」係最全面之船級檢驗，檢查範圍幾乎涵蓋船舶所有領域。再依船舶檢查規則第34條規定：「內燃機用為主輔機者，其特別檢查應作外觀及試俾或試航檢查，確認其運轉情況有無異常，發現異常，經檢查人員認為必要時，得就氣缸、給氣、供油、冷卻、潤滑、排氣、控制系統及動力輸出裝置等，予以拆解檢查」（見原審(一)卷第130頁），亦見特別檢查項目包含船舶主機運轉有無異常之確認。而參加人謂：系爭船舶105年2月29日完成之上開檢查，性質為特別檢查，為上訴人所無異詞。而該檢查結果，已確認機械設備符合國際安全性標準，主機運轉測試亦屬正常等情，並有日本海事協會檢驗紀錄所載「Booster pumps of M/E overhauled /renewed with satisfaction, mooring test of M/E was carried out with satisfaction.（徹底檢查/更新主機增壓泵，及實行主機繫泊試車，且相關結果符合要求）」、「The following survey(s) were carried

01 out: Special Survey（下列檢查均已實施：特別檢查）」
02 等詞可憑（見原審(一)卷第81、82頁），足認系爭船舶於105
03 年3月10日發航前，已具備符合國際公約規範之安全性。

- 04 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
05 查，係以「機器連續檢驗」方式為之，並未拆檢船舶主機所
06 有零件，檢查範圍未包含系爭船舶主機之重新啟動及噴油功
07 能，不能證明系爭船舶於發航前及發航時，主機之重新啟動
08 及噴油功能正常而具有適航性云云。惟依中國驗船中心108
09 年7月8日函所稱：「機器連續檢驗是全世界船級協會普遍採
10 用之方式，完全符合國際公約及船級規範對船舶安全性之要
11 求。…德翔臺北輪的機器連續檢驗只須…在固定五年循環週
12 期內逐項完成全部檢驗」（見本院(二)卷案第242頁）；及日
13 本海事協會108年7月8日函所載：「…本協會所訂定之船舶
14 檢驗法規皆合乎國際船級協會聯合會統一要求（IACS Unifi
15 ed Requirements），以及諸如《國際海上人命安全公約》
16 …等國際公約之規範。本協會執行船舶定期檢驗時，皆會依
17 據上述法規針對船舶主機進行一般檢查與效能測試。尤其在
18 特別檢查（Special Survey）時，本協會會進行船塢試俾
19 （dock trial），其中包括主機噴油及重啟功能之檢驗，以
20 確認主機及輔機的功能都正常。…本協會基於國際船級協會
21 聯合會統一要求及《國際海上人命安全公約》等國際公約，
22 制訂船級維護檢驗（Class Maintenance）等相關規定，其
23 中包含特別檢驗及機器連續檢驗，…特別檢驗…包含船體、
24 機器、設備、防火設施等之詳細檢查。機器連續檢驗…包含
25 機器與設備之拆檢，並以系統化、持續性及按照特定順序的
26 方式進行，以使機器連續檢驗中所有項目的檢驗間隔（surv
27 ey interval）不超過5年。…根據本協會先前的檢驗資料，
28 來文中所指船舶（即系爭船舶）之前述檢查結果皆為正常。
29 另，本協會曾於2013年8月8日針對每5年須予以定期檢驗之
30 主機第4缸進行拆檢（open-up examination），此舉符合本
31 協會已批准之機器連續檢驗（Continuous Machinery Surve

y) 機制相關規定，且檢查結果顯示第4缸功能正常」(見本院(二)卷第258至260頁)各語，參互以觀，足徵機器連續檢驗乃專業驗船協會普遍使用且符合國際公約要求之檢驗方式。系爭船舶主機既通過中國驗船中心與日本海事協會等專業驗船機構之機器連續檢驗，確認狀況一切良好，並接受符合國際規範之特別檢查，檢查內容不但包含一般檢查及效能測試，尚涵蓋船體、機器、設備、防火設施之詳細檢查及機器連續檢驗，日本海事協會執行特別檢驗更進行船塢試俾，以確認系爭船舶主機及輔機功能符合要求。凡此足證系爭船舶於發航前，已具備國際要求之安全航行能力。上訴人空言指摘上開機器連續檢驗及特別檢查不能證明系爭船舶之適航性云云，要非可取。

7. 考諸系爭船舶105年3月10日航海記事簿所載：「0538 test all navi equipment M/E to comply with solas CH V reg 26.1-2 and CK 000000foundin good order (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)」；該船舶俾鐘記錄紙第109頁顯示「於105年3月10日06：23、06：33時，連續兩次成功啟動主機」；系爭事故海事檢查報告所載系爭船舶輪機長翁楚溢陳述：「105年3月10日，當時大管當值，許家祥二管副班，06：30 S/B，自基隆港離開，06：54 FULL SPEED，駕駛台通知自動加俾到92RPM，期間主機狀況正常」(見本院(二)卷第71頁)、大管錢其南所陳：「(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115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562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，

01 方駛離基隆港。基此，可見系爭船舶發航時，主機狀況正
02 常，能啟動並加速至全速，足證該船舶主機於發航時運作情
03 形良好，並無不具適航能力之情況。

04 8. 上訴人雖稱：系爭船舶在使用重燃油（HF0）情況下，依主
05 機操作手冊之說明，燃油黏度必須在13至17cSt之間，但該
06 船舶發航時燃油黏度僅有12cSt，自屬欠缺適航能力云云。
07 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
08 須（must be）落在10至20cSt之間。使用重燃油時，建議
09 （recommended）將燃油黏度調整為13至17cSt（見本院(二)卷
10 第604頁）。衡諸事理，倘系爭船舶使用重燃油之黏度未達1
11 3cSt會造成主機不能作動，失去航行能力，該使用手冊斷無
12 將「13cSt」列為「建議值」而未列為「必須值」之可能。
13 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
14 書所載：「…current recommendation for the fuel oil
15 viscosity at engine inlet when operating on HF0 is 1
16 3 to 17cSt for RTA/RT-flex（系爭船舶主機型號）/W-X e
17 ngines, though for RT-flex/W-X engines also values ab
18 ove respectively below this recommendation within th
19 e extended range 10-20cSt are permissible when opera
20 ting on HF0.（目前就RTA/RT-flex/W-X主機以重燃油操作
21 時，燃油黏度之建議值為13至17cSt。但在使用RT-flex/W-X
22 主機時，此等型號之主機在以重燃油操作時，可容許的黏度
23 數值範圍可上下延展為10至20cSt之間）」（見本院(三)卷第2
24 7頁），可悉13至17cSt僅屬系爭船舶所用重燃油黏度之建議
25 值，10至20cSt仍在容許範圍。準此，系爭船舶發航時調整
26 燃油黏度為12cSt，並未低於容許值，佐以系爭船舶發航時
27 可順利啟動主機加速航行，已如前述等情，顯見該船舶燃油
28 黏度數值設定為12cSt，並未構成不適航。上訴人所陳，要
29 非可採。

30 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
31 主機之供油系統，造成燃油黏度於航行中驟降，致主機停俾

01 後不能重啟云云，惟為被上訴人所否認，且無證據可資佐
02 證。而系爭船舶使用之燃油，是由參加人於香港向特定供油
03 商New Ocean Petroleum Company Ltd.（新海石油有限公
04 司）所承購之相同油款（IF380），並經檢驗合格，有香港S
05 GS檢驗報告（見原審(二)卷第152至154頁）及燃油交付單（見
06 本院(三)卷第29、31頁）可稽，可見並無不同牌號燃油或相同
07 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
08 揚於海事調查時所陳：「本輪目前有三台燃油淨油機...三
09 台皆正常...平常C油淨油機開一台，另一台備便...最近淨
10 油量正常，給油泵正常無漏油...每天都洗淨油機給油泵濾
11 清器，無異常。約三個月清洗一次淨油機內部、O-RING全部
12 更換原廠備品，油泥不多，時間到了就進行淨油機保養清
13 洗，淨油機狀況良好」等語（見本院(二)卷第87至89頁），益
14 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
15 摘，並無可採。

16 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，
17 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
18 海事檢查報告所載陳勝揚陳述：「現場手動切換AC油及機艙
19 控制室和燃油模組，可以顯示出目前使用燃油種類，A/C油
20 切換閥沒有漏」、「去主機最後一道濾網放油，放出來是正
21 常、熱的C油」（見本院(二)卷第87、79頁）；大管錢其南所
22 稱：「雙連濾器放油，看是不是有什麼問題，結果都很正
23 常。有換過濾器，過濾器也正常。之後，檢查都正常」（見
24 本院(二)卷第113頁）；銅匠劉明先所述：「許二管帶我下去
25 主機燃油過濾器那邊檢查放油，放了很多桶，油溫是燙的C
26 油，溫度約120~130度左右，觸摸並判斷是無異常情況的C
27 油」（見本院卷(三)第35頁）等語，參互以察，足見系爭船舶
28 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
29 泥之情況。上訴人上詞所指，亦屬無憑。

30 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
31 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

01 別檢查合格，且其主機於發航時運作情形良好，並無不具適
02 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
03 存在，亦無其他反對事證足認該船舶不具安全適航之能力，
04 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
05 可取。

06 (二)本件是否係因船長航行或管理船舶之行為而有過失之事由，
07 致發生系爭貨物之毀損滅失？

08 1.按海上運送之運送人，就運送物之喪失、毀損，應負責任。

09 但因船長、海員於航行或管理船舶之行為過失所造成之貨物
10 毀損或滅失，運送人不負賠償責任，此觀海商法第5條、第6
11 9條第1款、民法第634條本文規定自明。

12 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
13 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
14 知駕駛台船長陳文藝，希望找安全地方檢修。船長陳文藝建
15 議輪機長嘗試重新啟動主機，並決定停俾採行此法，遂依慣
16 例程序減俾。主機自上午7時35分停止後，重新啟動數次皆
17 失敗。上午8時20分，船長以電話告知參加人之總工程師王
18 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
19 機長，亦即採用第4缸封缸之方式，惟仍無法啟動主機，隨
20 即機艙亦告知駕駛台，有燃油黏度數值過低，共軌壓力無法
21 建立，致使主機無法啟動之情況。系爭船舶失去主機動力
22 後，迄上午10時許，於石門外海距岸約400公尺處擱淺。其
23 後因海象持續惡劣，湧浪過大，船體於同年月24日斷為兩
24 截，系爭貨物因而發生濕損等事實，有系爭海事評議書（見
25 原審(一)卷第56至65頁）、船長海事報告（見本院卷(一)第277
26 至281頁）可稽，足堪認定。

27 3.依船員服務規則第43條第7款規定：「各種機械運轉發出怪
28 異聲音或任何不正常情況時，應即減低運轉速度及作必要之
29 緊急措施，並立即報請輪機長、船長及當值航行員協助作適
30 當之處置」（見本院卷(一)第360頁），可知於船舶主機運轉
31 狀況有異時，船員及船長應即減低運轉速度，以降低主機之

01 負荷，確保船舶主機能繼續提供航行所需動力，俾行駛至安
02 全水域後，再就異常狀況進行處置。又參加人陳稱：依海運
03 實務船舶操縱之原則，船長如於航行中發現船舶主機故障，
04 應評估船舶所處位置及主機故障程度，盡可能利用船舶剩餘
05 動力抵達安全海域再進行維修，不能貿然停俾，蓋因船舶在
06 危險水域失去動力，船員無法有效操縱船舶，有使船舶遭受
07 海流、海風影響，致漂流觸礁擱淺，甚至發生碰撞事故之危
08 險等語，核與事理無違，且有記載相同論述之徐國裕所著
09 「船舶管理」等相關文獻為佐（見本院卷(二)第578-580
10 頁），可以採憑。系爭船舶主機第4缸發生不噴油狀況時，
11 其他6缸尚能繼續運作，此觀翁楚溢於海事檢查時所陳「…
12 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
13 況」等語（見本院卷(二)第73頁）甚明。而當時系爭船舶所處
14 位置僅距基隆港外港錨地3.6浬，距基隆港東防波堤6.9浬乙
15 節，有系爭海事評議書可考（見原審卷(一)第62頁）。依船長
16 陳文藝於臺灣士林地方法院105年度聲字第117號保全證據事
17 件所陳：「…我希望撐一段時間，到安全水域，估計大約要
18 1小時」等語（見本院卷(一)第267頁），可知其當時知悉系爭
19 船舶所處位置並非安全水域。基此，陳文藝當時利用系爭船
20 舶餘速回航基隆港或直駛基隆港錨地錨泊檢修，始為安全正
21 辦之合理航行管理船舶之行為。

- 22 4.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
23 審慎評估當時水域海象不佳情況，採取回航錨地檢修之較低
24 風險處置之義務。惟依輪機長翁楚溢於海事詢問筆錄所陳：
25 「當時我跟船長回報：發現主機第4缸有問題，需要在安全
26 水域做檢修，請開到安全水域，我要檢修，船長回復：最安
27 全的地方是台北港，需要一個多小時，滿遠的，並建議根據
28 以前的案例，RESET之後可以重新啟動，我回覆：那就試試
29 看吧！」（見本院卷(二)第73頁），而船長陳文藝所提海事報
30 告亦記載：「…我建議輪機長：過去機艙同仁會嘗試重新啟
31 動，是否要試試這個方法？…而後輪機長告知：就停車試試

01 這個方法，故我便開始依慣例程序做減俾」（見本院卷(一)第
02 277頁）等語，經查：輪機長發現主機第4缸有問題，需要在
03 安全水域做檢修，要求船長開到安全水域，船長竟告稱最安
04 全的地方是台北港，需要一個多小時，滿遠的等語，惟當時
05 系爭船舶所處位置僅距基隆港外港錨地3.6浬，距基隆港東
06 防波堤6.9浬乙節，其最近之安全檢修水域應係前往基隆
07 港，而非一小時航程外之台北港，船長陳文藝顯有誤判情
08 事。再參酌交通部航管局已在臺北高等行政法院107年度訴
09 字第397號行政訴訟中，提出行政陳報狀及系爭海評議書載
10 明「德翔台北輪發現主機第4缸不噴油時距離基隆港外港錨
11 地3.6浬，基隆港東防波堤約7海浬，依當時16節船速約13.5
12 分鐘即可返回錨地下錨檢修，約26.3分鐘即可返回基隆
13 港。」、「德翔台北輪號之安全管理程序書亦有規定船長
14 應考慮下錨或是前往最近港區」、「安全程序書中5.7主機
15 故障一節之5.7.3規定亦有建議，如果船舶必須經長時間的
16 檢查或修理才能復原，船長應考慮是否需要下錨以避免船隻
17 漂流。」（見本院卷(一)第539頁、原審卷(一)第61頁），可見
18 船長陳文藝顯係為避免返航之不便，忽視上揭相關安全管理
19 程序規定，並未審慎評估各種處置作為可能之風險，僅憑聽
20 聞之偶一經驗為決策之依據，即在未駛至安全水域時，逕採
21 停止主機再重新啟動之嘗試性便宜處理作為，致系爭船舶主
22 機因不明原因無法重新啟動（詳後述），失去原有仍得繼續
23 航行能力，復未於停止主機時先行採取下錨之安全措施，致
24 於當時海象惡劣情形下造成系爭船舶漂流而觸礁肇事。船長
25 既負指揮船舶之責，其與輪機長自有違反相關安全措施規
26 定，對系爭船舶之航行、管理顯有過失，致發生系爭事故，
27 造成系爭貨物遭受濕損。準此，運送人建華海運公司對此因
28 發航後船長與輪機長於航行或管理船舶之過失行為致該損害
29 之發生，自得依海商法第69條第1款規定，主張免責。上訴
30 人雖以系爭船舶自基隆港發航未久，即發生主機第4缸不噴
31 油，且停止主機後未能再行啟動之狀況，乃欠缺適航能力云

云，惟查系爭船舶發航後未久雖發生主機第4缸不噴油，但其餘6缸仍正常運轉，如船長未誤採停止主機行為，仍得減速航行十餘分鐘後即可返回基隆港錨地下錨檢修，而避免本件海難事故發生，已如前述，並非主機第4缸不噴油即已喪失航行能力，是系爭船舶停止主機後喪失航行能力乃係因船長發航後誤採停止主機之過失行為介入所導致，並非發航前或發航時即欠缺適航能力。至於船長停止主機後未能重新啟動原因，因系爭船舶於本件觸礁事故後船體斷裂成兩截，且造成漏油海域污染事件，相關船體主機業因受損報廢而無從鑑定查悉其原因，為兩造所不爭。依系爭海事評議書雖記載因「機艙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」（見原審卷(一)第57頁），但製造系爭船舶主機之瓦錫蘭股份有限公司已覆稱「影響主機重啟動功能之因素甚多，除燃油特性外，還包含起動元件、控制系統甚至人為操作等。本公司對於事發前主機及船員之狀況無從知悉，因而無法單就單一因素提供評論。……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：--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）。」（見本院卷(二)第616頁），另日本海事協會台北事務所亦覆稱「（系爭船舶）此一類型的引擎，確定可在封閉單一氣缸的情況下重新啟動。爰本協會認為，只要依據廠商操作手冊，適當封閉故障的第4缸，那麼該汽缸之排氣閥無法關閉，並不可能導致主機無法重新啟動。」（見本院卷(二)第417頁），足見系爭船舶之主機乃複雜之機械結構，其導致主機無法重新啟動原因多端，包含燃油特性、起動元件、供油、控制（ICU）系統是否故障或人為操作缺失等各種可能性，而本件並無所加燃油黏度數值不足、漏油或混油而發生黏度驟降之情形，已如前述，且經當時船上人員即時為各項檢修仍無法查明排除不能重新啟動原因，亦有一等輪機長

01 錢其南之海事詢問筆錄可憑（見本院卷(二)第111-119頁），
02 上訴人徒以此或稱主機汽缸有排氣閥無法關閉之情形，即自
03 行臆測指為主機無法重新啟動原因，進而謂系爭船舶主機發
04 航時即有不能重新啟動瑕疵，係欠缺適航能力云云，自屬無
05 據。是系爭船舶因船長誤行停止主機之過失行為，嗣後無法
06 重新啟動主機，其原因不明，乃屬發航後突失航行能力之情
07 形。

08 5.上訴人雖謂：系爭船舶主機發生第4缸不噴油狀況時，船長
09 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
10 域再維修，方採取停俾重新起動方式，試圖排除該異常狀
11 況，其處置並無過失云云。惟查系爭船舶雖發生主機第4缸
12 不噴油，但其餘6缸仍正常運轉，已如前述。且依船長陳文
13 藝之海事報告所載：「2015年12月29日至2016年1月4日期
14 間，本輪第5缸以封缸方式，皆可於大陸汕頭沿岸航行至高
15 雄>基隆>台中>高雄，實務上操作本輪對主機某一缸以封
16 缸方式運轉皆可以正常航行」等詞（見本院卷(一)卷第278
17 頁），可知系爭船舶主機縱有1缸不噴油，仍可憑其餘6缸運
18 轉繼續行駛，且為船長所明知。再依輪機長翁楚溢於海事調
19 查時所陳：「當時情況7缸還有6缸可以跑，我認為並不是在
20 很緊急的情況。…我只是告知船長需要在安全水域做檢修，
21 船長會自己斟酌停在安全水域，當船長停好時，我們就知道
22 已經在安全水域內，並沒有叫船長馬上停俾」等語（見本院
23 卷(二)第73頁），足見並無翁楚溢告知船長無法繼續航行至安
24 全水域之情事，上訴人所陳自不可採。

25 6.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
26 氣溫度高之情況，故無法繼續航行至安全水域，船長停俾並
27 無過失云云。惟依大管錢其南於海事調查時所陳：「輪機長
28 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
29 泵（第1缸掃氣室旁），回控制室說高壓油泵沒問題，沒多
30 久第6缸高溫警報也響，顯示排氣溫度高溫，推斷原因可能
31 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113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。

四、綜上所述，本件運送人建華海運公司已盡系爭船舶發航前及發航時之適航性義務，本件海難貨損事故發生，係因發航後，船長誤判、便宜擅行停止主機，又未為先行下錨安全措施之航行、管理船舶過失行為，致系爭船舶主機因不明原因無法重新啟動，突失航行能力而漂流觸礁，建華海運公司自得依海商法第69條第1款為免責抗辯，不負賠償責任，建華實業公司亦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109萬7,425元、52萬2,337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。

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

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

中 華 民 國 109 年 2 月 19 日
民事第十六庭

審判長法 官 朱耀平

法 官 黃明發

法 官 邱育佩

正本係照原本作成。

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 19 日

書記官 張淑芳

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。