

臺灣高等法院民事判決

109年度保險上字第10號

上訴人 新光產物保險股份有限公司

法定代理人 吳昕紘

訴訟代理人 蔡宛靜律師

被上訴人 長榮國際股份有限公司

法定代理人 柯麗卿

被上訴人 EVERGREEN MARINE (UK) LIMITED

法定代理人 蔡志和

共同

訴訟代理人 梁穗昌律師

參加人 萬海航運股份有限公司

法定代理人 陳柏廷

訴訟代理人 程學文律師

上列當事人間請求損害賠償事件，上訴人對於中華民國109年5月21日臺灣臺北地方法院108年度保險字第93號第一審判決提起上訴，本院於110年12月7日言詞辯論終結，判決如下：

主 文

上訴駁回。

第二審訴訟費用由上訴人負擔。

參加費用由參加人負擔。

事實及理由

壹、程序方面

一、按未經認許其成立之外國法人，雖不能認其為法人，然仍不失為非法人之團體，苟該非法人團體設有代表人或管理人者，依民事訴訟法第40條第3項規定，自有當事人能力（最

01 高法院50年台上字第1898號、84年度台上字第2549號裁判意
02 旨參照)。查被上訴人EVERGREEN MARINE (UK) LIMITED
03 (下稱英國長榮公司)係依英國法設立之外國法人，由蔡志
04 和擔任代表人，符合非法人團體之要件，有英國之公司登記
05 在卷可稽(原審卷第67至69頁)，英國長榮公司未依我國法
06 設立登記，非屬我國公司法所稱之外國法人，惟依前開說
07 明，仍得認屬非法人團體而有當事人能力，得為本件之訴訟
08 行為，合先敘明。

09 二、次按民事涉及外國人、外國事務或外國地者，為涉外民事事
10 件，應依涉外民事法律適用法(下稱涉外法)定法律之適用；
11 又一國法院對涉外民事法律事件，有無一般管轄權即審判
12 權，悉依該法院地法之規定為據。上訴人既向我國法院提起
13 訴訟，則關於一般管轄權之有無，即應按法庭地法即我國法
14 律定之，惟我國涉外法未就國際管轄權加以明定，應類推適
15 用民事訴訟法之規定(最高法院97年度台抗字第185號裁判
16 意旨參照)。查，英國長榮公司為英國籍之外國法人，因與
17 上訴人間之損害賠償事件涉訟，核屬涉外民事事件，且其不
18 抗辯原法院無國際管轄權而為本案之言詞辯論，依前揭說
19 明，應類推適用民事訴訟法第25條，原法院及本院就本件涉
20 外民事法律關係有管轄權。

21 三、復按法律行為發生債之關係者，其成立及效力，依當事人意
22 思定其應適用之法律。當事人無明示之意思或其明示之意思
23 依所定應適用之法律無效時，依關係最切之法律。法律行為
24 所生之債務中有足為該法律行為之特徵者，負擔該債務之當
25 事人行為時之住所地法，推定為關係最切之法律。涉外法第
26 20條定有明文。查，上訴人主張訴外人康普材料科技股份有
27 限公司(下稱康普公司)委託被上訴人長榮國際股份有限公
28 司(下稱長榮國際公司)或英國長榮公司將貨物運送予日亞
29 化學工業株式會社(Nichia Corporation，下稱日亞公
30 司)，康普公司並就該貨物與上訴人成立保險契約(下稱系
31 爭保險契約)。而上訴人與康普公司於保險單約定適用INSTI

01 TUTE CARGO CLAUSES (A)，而 INSTITUTE CARGO CLAUSES
02 (A)第19條規定：「This insurance is subject to Englis
03 h law and practice.」(原審卷第175、259至260頁)，則
04 系爭保險契約約定之準據法為英國法，兩造就此部分亦不爭
05 執(本院卷第106、109頁)，自應以英國法為準據法。又，
06 兩造對於本件運送契約準據法應適用我國法均不爭執(本院
07 卷第403頁)，而提單條款視為運送契約之一部分(原審卷第
08 51頁)，則本件運送契約及提單之約定，自以我國法為準據
09 法。至於上訴人基於保險代位及債權讓與為本件請求權之一
10 部，債權讓與部分應適用我國法兩造亦無爭議(本院卷第402
11 頁)，自亦以我國法關於債權讓與規定為準據法。惟關於保
12 險給付後，保險人得否以自己名義為訴訟上主張，或應以被
13 保險人或受益人名義代位主張，兩造就此有爭執(本院卷第4
14 02頁，詳後述五(二))，因日亞公司已提出債權讓與之確認書
15 並經認證在卷(本院卷第383至387頁)，兩造就此已為攻防在
16 案，既債權讓與依我國法規定，已合債權讓與通知效力，則
17 上訴人基於債權讓與關係，以自己名義為訴訟上主張，於法
18 有據，併予敘明。

19 四、參加人之法定代理人原為士林紙業股份有限公司指定之代理
20 人陳柏廷，嗣於民國109年6月23日變更為久福花園股份有限
21 公司指定之代理人陳柏廷，有經濟部109年8月10日核准變更
22 登記函、董事代表人指派書可按，並經其具狀聲明承受訴訟
23 (本院卷第113、117至119頁)，核與民事訴訟法第175條第
24 1項、第176條規定相符，應予准許

25 貳、實體方面：

26 一、上訴人主張：康普公司於107年8月間因出售硫酸鎳(Nickel
27 Sulfate) 300包(下稱系爭貨物)予日亞公司，於長榮國際
28 公司之電子系統線上訂艙，以15個貨櫃委託其負責自台中運
29 送至日本神戶。詎系爭貨物於交付日亞公司前有40包遭火燒
30 毀，50包嚴重濕損，伊為系爭貨物之保險人，已將系爭貨物
31 扣除受損後之殘值賠償日幣(下同)3,532萬4,425元(下稱

01 系爭款項)予日亞公司，並受讓日亞公司因系爭貨物毀損所
02 得主張之一切權利。爰依保險代位、債權讓與之法律關係、
03 康普公司與長榮國際公司間之運送契約，及民法第664條、
04 第634條、第644條、海商法第62條、第63條規定，先位聲明
05 請求長榮國際公司如數賠償系爭款項，並加計自起訴狀繕本
06 送達翌日起算之法定遲延利息；如認長榮國際公司係代理英
07 國長榮公司（與長榮國際公司合稱為被上訴人）簽發載貨證
08 券(BILL OF LADING)，英國長榮公司為系爭貨物之運送人，
09 依海商法第62條、第63條、第74條第1項及民法第634條、民
10 法總則施行法第15條，備位聲明請求被上訴人連帶給付系爭
11 款項，及同上之法定遲延利息。

12 二、被上訴人及參加人則以：長榮國際公司非系爭貨物之運送
13 人，其僅為英國長榮公司之代理人，並委託參加人實際運送
14 系爭貨物。而依上訴人與康普公司間之系爭保險契約準據法
15 為英國法，上訴人不得以自己之名義求償；且日亞公司出具
16 之代位求償收據(Subrogation Receipt)，記載應以日亞公
17 司名義求償；縱上訴人主張保險代位請求有理由，其得請求
18 之金額亦應扣除所領得之再保險理賠金額。又上訴人未舉證
19 系爭貨物確有受損；縱有受損，系爭貨物卸載存置於日本神
20 戶港貨櫃場後，遭燕子颱風侵襲，應屬天災或海上危險意外
21 事故，且107年9月5日因本神戶港貨櫃場半夜爆炸起火波及
22 其中2個貨櫃，被上訴人並無過失；依海商法第69條第2款、
23 第3款、第4款、第12款、第17款，自無庸負責，或依海商法
24 第70條規定，僅以特別提款權之限度負責等語置辯。

25 三、原審判決駁回上訴人之訴，上訴人不服，提起上訴，聲明：

26 (一)原判決廢棄。

27 (二)先位聲明：長榮國際公司應給付系爭款項，及自起訴狀繕本
28 送達翌日起至清償日止，按年息5%計算之利息。

29 備位聲明：被上訴人應連帶給付系爭款項，及自起訴狀繕本
30 送達翌日起至清償日止，按年息5%計算之利息。

31 (三)願供擔保，請准宣告假執行。

01 被上訴人均於本院答辯聲明：

02 (一)上訴駁回。

03 (二)如受不利判決，請准供擔保宣告免為假執行。

04 四、兩造不爭執事項（本院卷第107至108頁，並由本院依相關卷
05 證為部分文字修正）：

06 (一)康普公司於107年8月間出售系爭貨物予日亞公司，並由英國
07 長榮公司簽發載貨證券予康普公司，有商業發票、包裝清
08 單、載貨證券可證（原審卷第19、21、23頁）。

09 (二)上訴人為系爭貨物之保險人，康普公司為被保險人，有貨物
10 保險保單可證（原審卷第175頁）。

11 (三)上訴人於108年7月5日給付日亞公司系爭款項，有匯出匯款
12 其他交易憑證、理賠付款憑證可證（原審卷第45、47頁）。

13 五、上訴人主張其因債權讓與已取得日亞公司就系爭貨物對被上
14 訴人之損害賠償請求權，被上訴人應如數賠償系爭款項本
15 息；被上訴人則否認，並以前詞置辯。茲就兩造之爭點及本
16 院之判斷，分述如下：

17 (一)康普公司與何人簽訂系爭貨物之運送契約？應由何人負運送
18 人責任？

19 1.按稱運送人者，謂以運送物品或旅客為營業而受運費之人；
20 稱承攬運送人者，謂以自己之名義，為他人之計算，使運送
21 人運送物品而受報酬為營業之人；承攬運送人，除契約另有
22 訂定外，得自行運送物品。如自行運送，其權利義務，與運
23 送人同；就運送全部約定價額，或承攬運送人填發提單於委
24 託人者，視為承攬人自己運送，不得另行請求報酬，民法第
25 622條、第660條第1項、第663條及第664條分別定有明文。
26 準此，運送契約，係以運送為營業而受有運費之契約，貨物
27 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
28 運費；承攬運送契約，則係使運送人運送物品而受有佣金報
29 酬之契約，承攬運送人負有使運送人運送物品之義務，所得
30 請求者係屬佣金報酬，兩者迥異，惟若承攬運送契約係就運
31 送之全部為價額之約定，或承攬運送人填發提單於委託人，

01 即應視為承攬運送人自己運送，除不得另行請求報酬外，其
02 權利義務概與運送人相同，自無再適用民法第661條承攬運
03 送人損害賠償責任規定之餘地（最高法院104年度台上字第4
04 26號判決意旨參照）。

05 2.查，系爭貨物由長榮國際公司代理英國長榮公司簽發載貨證
06 券，該載貨證券右下方記載「EVERGREEN INTERNATIONAL CO
07 RPORATION as agent for the Carrier and the vessel pr
08 ovider-Evergreen Marine (UK) Limited doing business
09 as "Evergreen Line"」等語，有該載貨證券在卷可稽（原
10 審卷第23頁），又長榮國際公司出具之訂艙確認通知上明確
11 記載「Carrier: EVERGREEN LINE」、「ON BEHALF OF: EV
12 ERGREEN MARINE (UK) LIMITED」（原審卷第51頁），且長榮
13 國際公司之發票亦載代收代付（原審卷第61頁），足認本件係
14 由長榮國際公司代理英國長榮公司簽訂運送契約及載貨證
15 券，並由長榮國際公司負責聯繫運送事宜，是本件運送契約
16 係於康普公司與英國長榮公司間成立，長榮國際公司僅為英
17 國長榮公司之代理人，可資認定。上訴人主張長榮國際公司
18 為本件運送人，為不可採。惟英國長榮公司未依我國法設立
19 登記，長榮國際公司以該公司代理人為法律行為，依民法總
20 則施行法第15條規定，應與英國長榮公司連帶負責。

21 3.次按運送人於收受運送物後，因託運人之請求，應填發提
22 單；提單應記載左列事項，並由運送人簽名：一前條第2項
23 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
24 或為受貨人。三提單之填發地及填發之年月日，民法第625
25 條定有明文。同法第664條既規定承攬運送人因填發「提
26 單」於委託人，而負與運送人相同之權利義務，則該條所稱
27 之「提單」自應與上開提單之規定為相同解釋（最高法院10
28 8年度台上字第42號判決參照）。查本件載貨證券並無被上
29 訴人之簽章（原審卷第23頁），與上開提單要件不符，僅係
30 被上訴人接收、裝載系爭貨物之證明文件，非表彰系爭貨物
31 所有權之提單，固不能認為被上訴人有填發提單之情形，惟

01 觀諸被上訴人與康普公司間報價費用明細，其上載明，裝貨
02 港：TAICHUNG, TAIWAN(臺中港)、卸貨港：KOBE, JAPAN(日本
03 神戶港)、O/F海運費：USD1,200、THC/L吊櫃費：TWD84,00
04 0、SEAL FEE 封件費、文件費各新臺幣1,000、1,800、總
05 計新臺幣127,414(本院卷第27頁)，經核與本件載貨證之
06 記載「Place of receipt(裝貨港)：TAICHUNG, TAIWAN」、
07 「Port of discharge(卸貨港)：KOBE, JAPAN」相符，亦與
08 訂艙確認單吻合(原審卷第51頁)，足見被上訴人所收取之費
09 用，乃運送系爭貨物全程各項服務之對價，即就運送全部約
10 定價額，雖實際運送系爭貨物為參加人，揆前說明，應擬制
11 英國長榮公司為運送人，被上訴人自應連帶負運送人責任。

12 (二)上訴人得否依保險代位、債權讓與規定取得對運送人之損害
13 賠償請求權？本件應適用之準據法為何？

14 1.本件運送契約之準據法為我國法，前已敘明，按「運送人對
15 於運送物之喪失、毀損或遲到，應負責任。但運送人能證明
16 其喪失、毀損或遲到，係因不可抗力或因運送物之性質或因
17 託運人或受貨人之過失而致者，不在此限。」、「運送物達
18 到目的地，並經受貨人請求交付後，受貨人取得託運人因運
19 送契約所生之權利。」民法第634條、第644條定有明文。海
20 商法第74條第1項：「載貨證券之發給人，對於依載貨證券
21 所記載應為之行為，均應負責。」。

22 2.查，系爭貨物以15個貨櫃運達日本神戶港RC-2貨櫃場，因燕
23 子颱風而受損，有公證報告卷內可考(原審卷第27至41頁)，
24 日亞公司請求交付系爭貨物並收取上訴人理賠，依上開我國
25 法關於運送之規定，日亞公司即取得康普公司因本件運送契
26 約所生之權利，日亞公司乃出具原證7代位求償收據「SUBRO
27 GAYIOM RECEIPT」，記載該公司受領系爭貨物貨損日幣35,3
28 24,425元，以及「We place on record that by virtue of
29 such payment the Underwriters concerned became subro
30 gated to all our rights and remedies in and in respec
31 ct of the subject matter insured in accordance with

01 the laws governing the Contract of Insurance. We also
02 record that they have authority to use our name to
03 the extent necessary effectively to exercise all or
04 any of such rights and remedies; that we will furnish
05 them with any assistance they may reasonably require
06 of us when exercising such rights and remedies...

07 (本公司關於這筆款項，根據相關保險契約法令之規定，保險
08 公司代位取得本公司在投保標的物相關之所有權利與救濟
09 措施。本公司亦記錄：保險公司有權在必要範圍內，以本公司
10 名義行使此類權利與救濟措施，本公司將提供貴公司合理
11 要求之任何協助，以便行使該項權利與措施...)」等語(原
12 審卷第47、237頁)，關於「保險公司有權在必要範圍內，以
13 本公司名義行使此類權利與救濟措施」等語，究以日亞公司
14 或上訴人名義求償容有疑義，惟日亞公司嗣出具債權讓與確
15 認書(本院卷第383至387頁)，肯定系爭貨物之損害賠償請求
16 權讓與上訴人，其上載明本件載貨證券之號碼、船舶名稱及
17 航次(本院卷第383頁)，與卷內所稱載貨證券相符，而該載
18 貨證券為運送契約之一部分，為兩造不爭之事實，合前所
19 述，上訴人主張日亞公司已為債權讓與即屬可採，該債權讓
20 與業經被上訴人據以攻擊防禦，自屬已生通知之效力，是上
21 訴人依意定之債權讓與關係(非保險法第53條之法定債權移
22 轉)，以自己名義行使保險給付後，因債權讓與所取得之損
23 害賠償債權，即無不合。被上訴人雖抗辯保險代位依英國
24 法，非法定債權讓與，上訴人無權以自己名義為請求云云，
25 不足為採。

26 (三)被上訴人依海商法第69條第2款、第3款、第4款、第12款、
27 第17款主張免責，或依海商法第70條規定，僅以特別提款權
28 之限度負責，有無理由？

29 1.按「海上或航路上之危險、災難或意外事故」、「非由於運
30 送人本人之故意或過失所生之火災」、「天災」、「其他非
31 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、

01 受僱人之過失所致者」等事由所發生之毀損或滅失，運送人
02 或船舶所有人不負賠償責任。海商法第69條第2款、第3款、
03 第4款、第17款定有明文。被上訴人據為本件免責之抗辯。

04 2.經查：系爭貨物以15個貨櫃運達日本神戶港放置在六甲人工
05 島之RC-2貨櫃場，於2018年9月4日遭燕子颱風之暴潮所引發
06 約2公尺水深之淹水，導致貨櫃倒塌、漂流、衝入海、火
07 災、貨櫃起重機損壞、交通工具遭水淹沒或起火、人員死
08 亡…等嚴重災情，且除RC-2貨櫃場外，其他碼頭或貨櫃場亦
09 有嚴重災情，包括RC-3~RC-7。又自1988年間六甲人工島完
10 成建造營運以來，從未遇見如燕子颱風所造成之風暴潮致生
11 重大水災，2018年9月4日14:09測到最高潮位高度為233公分
12 (通常潮位52公分)，大於1961年所紀錄230公分，燕子颱風
13 最大風速每秒45.3公尺。此外，據日本政府預測，地震可能
14 引發海嘯之水災危險區，並不包括RC-2貨櫃場等情，有公證
15 報告及相關照片在卷可稽(原審卷第347至373頁)，足見RC-2
16 貨櫃場縱有地震引發海嘯亦非日本當局所預測之水災危險
17 區，且從營運約30年以來，颱風幾乎年年有，卻是頭一次遇
18 到如燕子颱風所引起之重大淹水事故，在淹水之際，測到之
19 最高潮位大於1961年之紀錄，且燕子颱風最大風速達每秒4
20 5.3公尺，狂風暴雨巨浪，及非比尋常之風暴潮，造成人員
21 死亡、RC-2貨櫃場及其他碼頭重大災情(原審卷第369至372
22 頁)，即使建港時亦無以推測30年後有如此之風暴潮來襲，
23 則因燕子颱風所發不可抗力災難致系爭貨物受損，應屬天
24 災，足堪認定。而上訴人亦不爭執系爭貨物因颱風而遭損，
25 惟爭議被上訴人未事前盡善良管理人之注意及照管義務，依
26 推定過失原則，不得以天災或不可抗力而免責云云，固非無
27 見。雖觀諸海上貨物運送人之過失，世界各國之立法，概採
28 推定過失責任，我國海商法亦仿效之，即關於運送人之責
29 任，只須運送物有喪失、毀損情事，經託運人或受貨人證明
30 屬實，運送人復未能證明運送物之喪失、毀損，有海商法所
31 定之免責事由者，運送人均應負法律上或契約之責任(參最

01 高法院96年度台上字第551號判決意旨及前揭民法第634條規
02 定)；另海商法第63條亦規定：「運送人對於承運貨物之裝
03 載、卸載、搬移、堆存、保管、運送及看守，應為必要之注
04 意及處置。」(海商法第62條就適航能力亦有相關之注意義
05 務規定)。準此，運送人對於貨物之裝載、卸載、搬移、堆
06 存、保管、運送及看守應盡必要注意及照管義務，始得主張
07 免責，否則即推定運送人有過失應負責。然如前所述，燕子
08 颱風帶來之風暴潮係RC-2貨櫃場運轉以來，史無前例，則無
09 論如何蒐集氣象資料或根據過去氣象資料亦無法精準預測此
10 次颱風會造成如此嚴重災害，且潮位上升至近50年來，前所
11 未有之最高點、及狂風巨浪致淹水約2米，是依正常程序，
12 將貨櫃繫固、減少堆疊層數、或其他合理注意、預防、照管
13 義務或措施，仍不免系爭貨物部分遭淹水並引發火災受損結
14 果，且該颱風襲擊之港口不止一處(原審卷第364至371頁)，
15 所生損害自屬無法防免之天災造成。是RC-2貨櫃場於颱風
16 前，即使為加強預防颱風合理措施，仍無可幸免燕子颱風所
17 帶來之水災及引發周邊之其他貨櫃或交通、倉庫之火災等災
18 難，被上訴人據以免責，並非無據。是上訴人主張被上訴人
19 未盡注意或照管義務，不能免責云云，不足為採。

20 3. 綜上，既運送人得主張免責，則關於責任限制之抗辯與主
21 張，即無庸論，附予說明。是上訴人基於運送、債權讓與或
22 保險代位等關係請求損害賠償，洵非有理。

23 六、從而，上訴人依運送、債權讓與、保險代位之法律關係及民
24 法第634條、第644條、第664條、民法總則施行法第15條、
25 海商法第62條、第63條、第74條第1項等規定，先位請求：
26 長榮國際公司應給付3,532萬4,425元；備位請求：被上訴人
27 應連帶給付3,532萬4,425元，及均自起訴狀繕本送達翌日起
28 至清償日止，按年息5%計算之利息，均為無理由，不應准
29 許。從而原審所為上訴人敗訴之判決，並駁回假執行之聲
30 請，所持理由雖與本院不同，惟結論並無二致，仍應予維
31 持。上訴論旨指摘原判決不當，求予廢棄改判，為無理由，

01 應駁回其上訴。

02 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
03 據，經本院斟酌後，認為均不足以影響本判決之結果，爰不
04 逐一論列，附此敘明。

05 八、據上論結，本件上訴為無理由，依民事訴訟法第449條第2
06 項、第78條、第86條第1項，判決如主文。

07 中 華 民 國 111 年 1 月 21 日

08 民事第二十庭

09 審判長法 官 周祖民

10 法 官 鄭威莉

11 法 官 張永輝

12 正本係照原本作成。

13 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
14 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
15 （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
16 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
17 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
18 書或第2項所定關係之釋明文書影本。如委任律師提起上訴者，
19 應一併繳納上訴審裁判費。

20 中 華 民 國 111 年 1 月 21 日

21 書記官 賴以真