

臺灣高等法院民事判決

110年度海商上字第2號

上訴人 向上企業有限公司

法定代理人 鍾美珠

訴訟代理人 鍾凱勳律師

黃姝嫚律師

被上訴人 正利航業股份有限公司

法定代理人 劉佑民

訴訟代理人 劉貞鳳律師

被上訴人 Schiffahrts-Gesellschaft "H. MEERSBURG" mbH
& Co. KG

法定代理人 Mathias Gaethje

被上訴人 Möeschter Jens Uwe

上二人之

訴訟代理人 楊思莉律師

王國傑律師

複代理人 莊怡萱律師

李妍緹律師

被上訴人 彭欽麟

訴訟代理人 彭安國律師

上列當事人間請求損害賠償事件，上訴人對於中華民國110年5月21日臺灣基隆地方法院109年度海商字第5號第一審判決提起上

訴，並追加備位之訴，本院於111年8月31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，及該部分假執行之宣告，暨訴訟費用（除確定部分外）之裁判均廢棄。

被上訴人Schiffahrts-Gesellschaft "H. MEERSBURG" mbH & Co. KG及Möeschter Jens Uwe應連帶給付上訴人新臺幣肆拾陸萬伍仟參佰柒拾伍元及美金柒萬零柒佰柒拾貳點陸壹元，暨自民國一一〇年四月二十四日起至清償日止，按週年利率百分之五計算之利息。

其餘上訴駁回。

第一審（除確定部分外）及第二審訴訟費用，由被上訴人Schiffahrts-Gesellschaft "H. MEERSBURG" mbH & Co. KG及Möeschter Jens Uwe連帶負擔二分之一，餘由上訴人負擔。

本判決第二項所命給付部分，於上訴人以新臺幣壹拾伍萬伍仟元及美金貳萬肆仟元供擔保後，得假執行；但被上訴人Schiffahrts-Gesellschaft "H. MEERSBURG" mbH & Co. KG及Möeschter Jens Uwe如以新臺幣肆拾陸萬伍仟參佰柒拾伍元及美金柒萬零柒佰柒拾貳點陸壹元預供擔保後，得免為假執行。

事實及理由

壹、程序方面：

一、按關於由侵權行為而生之債，依侵權行為地法；但另有關係最切之法律者，依該法律，涉外民事法律適用法第25條定有明文。本件上訴人依侵權行為法律關係，請求被上訴人連帶賠償德國籍船舶M. V. Hansa Meersburg貨櫃輪（下稱梅爾斯輪）於民國107年1月8日靠泊基隆港東11碼頭時，不慎碰撞碼頭，並擦撞編號112橋式起重機，致起重機掉落毀損陸地上貨物所造成之損害；雖被上訴人Schiffahrts-Gesellschaft "H. MEERSBURG" mbH & Co. KG（下稱H. M公司）為梅爾斯輪之船舶所有人，與船長即被上訴人Möeschter Jens Uwe（下稱Moeschter Jens Uwe），均非我國之法人或自然人；

然侵權行為地在我國基隆港，損害之結果發生地亦在我國境內，我國就該侵權行為所生之債具有管轄權，自以我國法關係最切。是以本件侵權行為所生之債，自應以我國法為準據法，先予敘明。

二、次按在第二審為訴之變更或追加，非經他造同意不得為之。但請求之基礎事實同一者，不在此限，此觀民事訴訟法第446條第1項、第255條第1項第2款規定自明。查，本件上訴人於原審主張伊於107年1月間向復興航空運輸股份有限公司（下稱復興航空）購買二手航空器材零組件貨櫃6只（共2678件），轉賣予大陸地區天水太昊航空改裝維修股份有限公司（下稱天水公司），乃以海運之方式出口運送至大陸地區上海市，並存放於基隆港貨櫃場等待裝船；詎梅爾斯輪於107年1月8日靠泊基隆港東11碼頭時，不慎碰撞碼頭，並擦撞編號112橋式起重機，致其中2只貨櫃（貨櫃號碼：CBHU0000000-0、TLLU0000000-0，下稱系爭貨櫃）遭起重機撞擊，經清點後，其中共98件零組件（下稱系爭貨物）嚴重損壞不堪使用，而以系爭貨物所有權人之身分，依侵權行為法律關係請求被上訴人連帶賠償其損害；嗣於本院審理中，另追加備位主張倘本院認系爭貨物已因裝櫃而為天水公司所有，伊亦受讓天水公司對於被上訴人之損害賠償請求權，依債權讓與法律關係，而為同一聲明之請求（見本院卷第301-304頁、第560頁）。被上訴人雖表示不同意，惟上訴人追加備位之訴與原訴之主張，均係本於梅爾斯輪107年1月8日於基隆港靠泊時，不慎擦撞橋式起重機以致系爭貨物受損之同一基礎事實，且就原訴主張之證據資料，於追加備位之訴中亦得加以利用，無害於他造程序權之保障，揆諸前揭規定，應予准許。

貳、實體方面：

一、上訴人主張：伊於107年1月間向復興航空購買二手航空器材零組件共6只貨櫃轉賣予天水公司，乃委由訴外人安陽運通股份有限公司（下稱安陽公司）以海運之方式出口運送至大陸地區上海市，並存放於基隆港貨櫃場等待裝船；詎梅爾斯

01 輪107年1月8日靠泊基隆港東11碼頭時，因船長Moeschter J
02 ens Uwe，與引水人即被上訴人彭欽麟操作船舶上之過失，
03 使梅爾斯輪碰撞碼頭，並擦撞編號112橋式起重機，致其中2
04 只即系爭貨櫃遭起重機撞擊而受損（下稱系爭事故）；嗣經
05 伊檢視後，發現系爭貨物嚴重損壞不堪使用，伊乃將系爭貨
06 物丟棄，另將其餘無損壞及可修復之零組件，重新包裝後再
07 裝櫃出口，因此受有系爭貨物之損害美金4萬1045.22元、重
08 新整理人工費28萬4000元、車輛作業費18萬2000元、倉儲費
09 （服務費）25萬5000元、木箱費、海關費及報關費共30萬45
10 00元，及賠償天水公司逾期交貨違約金美金10萬0500元之損
11 害，合計102萬5500元及美金14萬1545.22元。另被上訴人正
12 利航業股份有限公司（下稱正利公司）係梅爾斯輪之實際營
13 運人，H.M公司為梅爾斯輪之船舶所有人，對於船長Moescht
14 er Jens Uwe負有監督管理之責，亦應負僱用人連帶賠償責
15 任等情。爰依侵權行為法律關係，求為命被上訴人連帶給付
16 上訴人102萬5500元及美金14萬1545.22元，並加計自原審最
17 後言詞辯論期日後之110年4月24日起算之法定遲延利息（原
18 審判決上訴人敗訴，上訴人不服，提起上訴。未繫屬本院部
19 分，不另贅述）。並於本院追加備位主張：倘本院認系爭貨
20 物已因裝櫃而屬於天水公司所有，惟天水公司已將其對被上
21 訴人之損害賠償請求權讓與伊，伊亦得依債權讓與法律關
22 係，為同一聲明之請求。並上訴聲明：(一)原判決關於駁回上
23 訴人後開第2項之訴部分，及該部分假執行之聲請均廢棄。
24 (二)被上訴人應連帶給付上訴人102萬5500元及美金14萬1545.
25 22元，暨自110年4月24日起至清償日止，按週年利率5%計算
26 之利息。(三)願供擔保請准宣告假執行。

27 二、被上訴人則以：(一)正利公司部分：系爭事故係因船長Moesch
28 ter Jens Uwe及引水人彭欽麟船舶操作上之過失所致，伊僅
29 係梅爾斯輪之定期傭船人，並非船舶所有人，亦非該船舶船
30 長及海員之僱用人，就系爭事故毋須負損害賠償責任；另系
31 爭貨物已經裝櫃存放於基隆港碼頭等候裝船，依上訴人與天

水公司簽訂之工具裝備統包銷售合同(下稱系爭銷售契約)第3.a條、第3.b條、第7.d條約定，應屬天水公司所有，上訴人不得基於所有權人之身分，請求侵權行為損害賠償，縱上訴人受讓天水公司之損害賠償債權，亦已罹於時效；退步言之，倘認伊應負賠償責任，上訴人無法證明系爭貨物受損價值為美金4萬1045.22元，且系爭貨櫃自11碼頭拖至20碼頭倉庫暫存之費用，已由訴外人聯興國際物流股份有限公司(下稱聯興公司)支付，上訴人請求賠償貨物重新整理人工費、車輛作業費、倉儲費(服務費)、木箱費、海關費及報關費等額外支出，均無理由；至上訴人給付天水公司之違約金，係上訴人遲延交貨所生之損害，並非侵權行為所生之損害，亦屬純粹經濟上之損失，自不得請求賠償；況上訴人於109年10月29日始追加彭欽麟為共同被告，距系爭事故發生日已達2年9個月，顯逾民法第197條第1項侵權行為請求權之2年時效，依民法第276條及第208條規定，上訴人對於彭欽麟所得請求賠償之金額，應予扣除；(二)H.M公司及Moeschter Jens Uwe部分：系爭貨物已裝櫃存放於基隆港碼頭等候裝船，屬於天水公司所有，上訴人不得基於系爭貨物所有權人之身分，依侵權行為法律關係請求損害賠償，縱天水公司將系爭貨物之損害賠償債權讓與上訴人，亦已罹於時效；退步言之，倘認伊應負損害賠償責任，然上訴人請求之損害賠償，均屬純粹經濟上損失，且系爭銷售契約第7.f條約定，已免除上訴人對天水公司因該銷售契約所有之一切損害賠償，上訴人毋須給付違約金予天水公司；況上訴人遲至109年10月29日始追加彭欽麟為共同被告，對於彭欽麟之侵權行為損害賠償請求權，亦已罹於時效，上訴人得對彭欽麟請求賠償之金額，應予扣除；H.M公司亦得依海商法第69條第1項規定，就船長及引水人航行及管理船舶之過失行為免責，並適用海商法第21條第1項之船舶所有人責任限制，而以上訴人求償之金額約占系爭事故全部求償總額之0.44%，認H.M公司對上訴人最高僅負美金3萬7111元(按起訴時美金匯率30.25元計

算為112萬2607元)之損害賠償責任；(三)彭欽麟部分：系爭事故於107年1月8日發生，上訴人遲至109年10月29日始追加伊為被告，其侵權行為損害賠償請求權已罹於時效；另本件海事評議委員，並不具有引水人資格，關於引水人部分之評議結果，不具證明力；況依引水法第19條、第32條及船員法第58條第1項規定，引水人對於船長僅有航行建議權，當時船長Moeschter Jens Uwe未告知空氣壓縮機有瑕疵，故以正常方式靠泊，卻因空氣壓縮機無法運作不能倒俾而發生系爭事故，彭欽麟已善盡應注意之義務，就系爭事故並無過失；且依海商法第96條、第98條規定，引水人亦不負船舶碰撞所致之損害賠償責任；各等語，資為抗辯。並均於本院答辯聲明：(一)上訴及追加之訴均駁回。(二)如受不利之判決，願供擔保請准宣告免為假執行。

三、查，(一)上訴人於107年1月間向復興航空購買二手航空器材零組件貨櫃6只(共2678件)轉賣予天水公司，乃以海運之方式出口運送至大陸地區上海市，並存放於基隆港貨櫃場等待裝船；詎德國籍船舶梅爾斯輪於107年1月8日靠泊基隆港東11碼頭時，不慎碰撞碼頭，並擦撞編號112橋式起重機，致其中2只貨櫃即系爭貨櫃遭起重機撞擊而受損(即系爭事故)；(二)正利公司為梅爾斯輪之定期傭船人，H. M公司、Moeschter Jens Uwe及彭欽麟，分別為梅爾斯輪之船舶所有人、船長及引水人等情，有卷附系爭事故新聞網頁、IHS Maritime系統查詢結果、IMO網頁查詢結果、復興航空工具裝備統包銷售合同，及系爭銷售契約可稽(見原審卷一第17-20頁、第429-434頁、原審卷二第139-146頁、第257-401頁)，且為兩造所不爭執(見本院卷第276頁)，堪信為真。

四、本件應審究者為(一)上訴人是否為系爭貨物之所有權人？(二)若是，則上訴人依侵權行為法律關係，請求Moeschter Jens Uwe及彭欽麟連帶賠償其損害，有無理由？(三)若有，則上訴人請求賠償金額以若干為當？(四)上訴人依民法第188條第1項規定，請求正利公司及H. M公司負僱用人連帶賠償責任，是否

01 有理？(五)上訴人追加備位之訴，依債權讓與法律關係請求被
02 上訴人連帶賠償，有無理由？茲分別論述如下：

03 (一)上訴人是否為系爭貨物之所有權人？

04 1.按解釋意思表示，應探求當事人之真意，不得拘泥於所用之
05 辭句，民法第98條定有明文。次按解釋契約，應於文義上及
06 論理上詳為推求，以探求當事人立約時之真意，並通觀契約
07 全文，斟酌訂立契約當時及過去之事實、交易上之習慣等其
08 他一切證據資料，本於經驗法則及誠信原則，從契約之主要
09 目的及經濟價值作全盤之觀察，以為其判斷之基礎，不能徒
10 拘泥字面或截取書據中一二語，任意推解致失其真意。

11 2.經查：

12 (1)、上訴人因向復興航空購買二手航空器材零組件貨櫃6只
13 轉賣予天水公司，乃以海運之方式運送至大陸地區上海
14 市等情，業據上訴人提出復興航空工具裝備統包銷售合
15 同及系爭銷售契約為證（見原審卷二第139-146頁、第2
16 57-264頁）。觀諸系爭銷售契約第7.a條約定：「（中
17 譯）雙方同意所有工具裝備包裝後，3個月內（至107年
18 2月1日前）於基隆港完成上船且全數無損運送至中國，
19 並指定中國天津港為轉運口，由向上企業負責全數海上
20 保險和相關事宜且不會延誤。若向上企業違反合約約定
21 延誤而阻礙他方（太昊）生產建設運作，需給付合同總
22 金額百分之三十之損害賠償」（見原審卷二第262
23 頁）。可知上訴人與天水公司就系爭貨物簽訂之系爭銷
24 售契約，已於第7.a條特別約定兩造同意所有航空器材
25 工具裝備包裝後，3個月內（至107年2月1日前）於基隆
26 港完成上船且全數無損運送至中國，並指定中國天津港
27 為轉運口，由上訴人負責全數海上保險和相關事宜且不
28 會延誤。足認上訴人向復興航空購買二手航空器材零組
29 件包含系爭貨櫃在內共6只貨櫃，由上訴人包裝後，於
30 基隆港完成上船前，仍為上訴人所有，因此該等貨櫃內
31 貨物之危險，方由上訴人承擔。則系爭貨物既裝載於系

01 爭貨櫃內，而存放於基隆港貨櫃場之陸地上等待裝船，
02 自屬上訴人所有。

03 (2)、被上訴人固抗辯：依上訴人與天水公司簽訂之系爭銷售
04 契約第3a條、第3b條、第7d條約定，系爭貨物於系爭事
05 故發生時，已裝櫃存放於基隆港碼頭等候裝船，應屬天
06 水公司所有，上訴人並非系爭貨物之所有權人云云。然
07 查：

08 ①、上訴人係向復興航空購買二手航空器材零組件轉賣
09 予天水公司，參諸上訴人與復興航空簽訂之工具裝
10 備統包銷售合同（見原審卷二第139-146頁），及
11 上訴人與天水公司簽訂之系爭銷售契約（見原審卷
12 二第257-264頁），可知復興航空工具裝備統包銷
13 售合同共7條，包含第1條「定義」、第2條「付款
14 條件及方式」、第3條「交貨」、第4條「稅務及其
15 他費用」、第5條「合同終止」、第6條「誠信經營
16 條款」、第7條「雜項條款」等內容，與系爭銷售
17 契約相較，除更改買方為天水公司，賣方為上訴
18 人，銷售金額由850萬元更改為1050萬元，及雜項
19 條款7.a內容有所不同之外，其餘約定文字條項及
20 內容均大致相同。堪信上訴人向復興航空購買二手
21 航空器材轉賣予天水公司時，係援用上訴人與復興
22 航空工具裝備統包銷售合同之制式內容，僅更改買
23 賣雙方當事人名義及價金之外，而簽訂系爭銷售契
24 約。是以系爭銷售契約第3.a條雖約定：「交貨地
25 點：松山機場棚場與桃園機場保稅庫房」，第3.b
26 條約定：「交貨日期：雙方約定於賣方收到訂金
27 （總價之40%）之全額款項後立即可進行交貨」，
28 第7.d條約定：「向上企業保證此工具裝備全部為
29 向上企業所有，無設定他項權利等瑕疵情事，並於
30 點交時將此工具裝備之產權移轉給買方」（見原審
31 卷二第260頁、第263頁），然上開約定內容均係援

用上訴人與復興航空工具裝備統包銷售合同第3. a
條、第3. b條及第7. c條之文字，並未經過修改，難
認該等約定內容為上訴人及天水公司簽訂系爭銷售
契約時之真意。

②、另佐以上訴人與天水公司簽訂之系爭銷售契約第7.
a條約定：「雙方同意所有工具裝備包裝後，3個月
內（至107年2月1日前）於基隆港完成上船且全數
無損運送至中國，並指定中國天津港為轉運口，由
向上企業負責全數海上保險和相關事宜且不會延
誤。若向上企業違反合約約定延誤而阻礙他方（太
昊）生產建設運作，需給付合同總金額百分之三十
之損害賠償」（見原審卷二第262頁），此乃上訴
人與復興航空工具裝備統包銷售合同第7條所無之
特別約定。衡以上訴人向復興航空購買二手航空器
材，僅需將貨物放置於松山機場棚場與桃園機場保
稅庫房，即可交貨；但上訴人出賣系爭貨物予天水
公司，需經由海運方式運送至大陸地區，兩者風險
程度迥然不同。堪信上訴人與天水公司係經磋商
後，於系爭銷售契約第7. a條特別約定所有工具裝
備包裝後，需於3個月內於基隆港完成上船且全數
無損運送至中國，並由向上企業負責全數海上保險
和相關事宜，而由上訴人負擔運送過程之風險。則
探求上訴人與天水公司立約時之真意，並本於經驗
法則及誠信原則，認上訴人與天水公司既就系爭貨
物之危險負擔已有特別約定，足徵系爭貨物於基隆
港裝載於系爭貨櫃上船前，危險負擔尚未移轉，系
爭貨物仍屬上訴人所有。

③、參以系爭事故發生後，上訴人與天水公司就系爭貨
物無法如期交貨乙事，已簽訂和解補充協議書，以
上訴人賠償天水公司美金10萬0500元達成和解，有
卷附和解補充協議書可稽（見本院卷第155-159

頁)。觀諸和解補充協議書第1點約定：「雙方同意並確認雙方間所簽訂之工具裝備統包銷售合同第3.a條：『交貨地點：松山機場棚廠與桃園機場保稅庫房』之交貨地點為誤載，雙方實際真意之交貨地點應為甲方將工具裝備運送上船為止，雙方並確認工具裝備遭毀損時之所有權人為甲方（指上訴人），而非乙方（指天水公司）」（見本院卷第155-159頁）。益徵上訴人與天水公司簽訂系爭銷售契約第3.a條交貨之真意，係指上訴人將系爭貨物裝載上船方為交貨。則系爭貨物既裝載於系爭貨櫃內，而存放於基隆港貨櫃場之陸地上等待裝船，尚未交貨，自屬上訴人所有。故被上訴抗辯系爭貨物於系爭事故發生時，已裝櫃存放於基隆港碼頭等候裝船，而屬天水公司所有云云，尚非可採。

(3)、綜上，上訴人與天水公司已於系爭銷售契約第7.a條特別約定，所有工具裝備包裝後，3個月內（至107年2月1日前）於基隆港完成上船且全數無損運送至中國，並由上訴人負責全數海上保險和相關事宜，探求上訴人與天水公司立約時之真意，並本於經驗法則及誠信原則，堪認上訴人應將工具裝備包裝並裝載上船，始完成交貨；惟系爭貨物裝載於系爭貨櫃內，仍存放在基隆港陸地上等待，尚未裝載上船交貨，則系爭貨物仍屬上訴人所有，上訴人應為系爭貨物之所有權人。

(二)上訴人依侵權行為法律關係，請求Moeschter Jens Uwe及彭欽麟連帶賠償其損害，有無理由？

1.按因故意或過失，不法侵害他人之權利者，負損害賠償責任，民法第184條第1項前段定有明文。次按數人共同不法侵害他人之權利者，連帶負損害賠償責任，民法第185條第1項定有明文。經查：

(1)、系爭貨物於系爭事故發生時，裝載於系爭貨櫃內，並因系爭事故而受有損害等情，業經瑞聯公證股份有限公司

(下稱瑞聯公司)出具公證報告為證，有卷附包裝單、公證報告英文版及中譯本、系爭貨櫃之包裝單、出口報單可稽(見原審卷一第309-399頁、原審卷二第29-47頁、第151-207頁、第265-401頁)。足認系爭貨物於系爭事故發生時，確實裝載於系爭貨櫃內，且系爭貨物所受之損害，與系爭事故之發生間，應具有相當因果關係。

(2)、而系爭事故發生後，交通部航港局已就系爭事故之經過進行調查，有卷附海事檢查報告書可稽(見原審卷一第101-219頁)。參諸海事檢查報告書所附船長Moeschter Jens Uwe於107年1月9日海事訪談筆錄稱：「領港上船後以俾令為滿進俾通過北堤速度約11.8節，過南堤口時改為半進俾，然後逐漸減速。之後俾鐘由停俾位置用微倒俾減速，發現倒俾不來，再改為慢倒俾，倒俾仍不來，…」等語(見原審卷一第144頁)；另證人即梅爾斯輪大副Watermann Jan Christoph於107年1月9日海事訪談筆錄亦稱：「18:44位置在第2轉角，船速8節，俾令微倒俾發現倒俾不來，改慢倒俾，還是不來就通知機艙，然後在18:50撞碼頭」等語(見原審卷一第151頁)；又證人即輪機長Rist Alois Martin於107年1月9日海事訪談筆錄亦稱：「接獲駕駛臺通知後，切換到機艙控制室接管主機，但倒俾仍無反應，再改由機側操俾，鑑於當時主機轉速仍有20RPM，使用空氣降低轉速，造成啟動空氣過低，3部空壓機自動啟動仍無法及時補充」等語(見本院卷一第153頁)；而引水人彭欽麟於107年1月16日海事詢問筆錄則陳稱：「我建議俾舵令，經船長確認後傳令給船上人員執行。事先安排兩條拖船，上船有告知此訊息，船長也同意。船長有告知船上航向與俾鐘位置和速度，詳細資料記不起來，我位在窗邊(中間偏右)，後面有當值船副與船長在操俾台。之後我建議加俾，逐漸加俾到full ahead，過外堤建議減俾直到停俾，與拖船完成聯繫後，指示他們工作位置」等語(見

01 原審卷一第192頁)。則互核上開證人之證詞，可知船長
02 Moeschter Jens Uwe及引水人於系爭事故發生時，曾採
03 取減速及倒俾之處置，但無法迅速反應，堪信梅爾斯輪
04 船舶主機倒俾未能產生效果，應係系爭事故發生之主
05 因。

06 (3)、再依交通部航港局海事評議書(下稱海事評議書)所附錄
07 音紀錄所示，彭欽麟於當日18時46分45秒詢問船長Moesch
08 chter Jens Uwe RPM是否可歸零，Moeschter Jens Uwe
09 答稱RPM可歸零，可使用最慢速，彭欽麟乃於18時46分4
10 9秒時下達最慢速倒俾，惟梅爾斯輪船舶主機明顯未停
11 俾(見原審卷一第290頁)，再參以Moeschter Jens Uw
12 e曾於18時49分05秒表示「請輪機長來」(見原審卷一
13 第205頁)，足見此時Moeschter Jens Uwe方意識到主
14 機運轉異常，亟需輪機長解決，但旋於18時49分24秒梅
15 爾斯輪距離東11碼頭僅400公尺，西19碼頭僅100公尺
16 (見原審卷一第205頁)。可見船長Moeschter Jens Uw
17 e雖下達最慢速倒俾之命令，但船舶主機明顯未停俾，
18 顯然船速甚快，且Moeschter Jens Uwe於接近碼頭時，
19 始發現主機運轉異常，已無法及時倒俾或停俾，顯然未
20 能充分掌握主機運轉情形。

21 (4)、嗣彭欽麟乃於18時49分46秒建議俾令全速倒俾，Moesch
22 ter Jens Uwe沒回應但有氣憤聲；輪機長接獲駕駛臺通
23 知後，切換到機艙控制室接管主機，但倒俾仍無反應，
24 再改由機側操俾，鑑於當時主機轉速仍有RPM20，使用
25 空氣降低轉速，造成啟動空氣過低；Moeschter Jens U
26 we第1次通知輪機長要倒俾，並要求手動操控主機；18
27 時50分18秒彭欽麟建議俾令全速倒俾，船長沒回應；18
28 時51分00秒，船長Moeschter Jens Uwe表示engine is
29 not coming(中譯：引擎沒有動)，要求let the tug
30 pull aft(中譯：讓拖船拉到船尾)；18時51分03秒大
31 副說撞到了(見原審卷一第206-207頁)。是依Moescht

er Jens Uwe及彭欽麟之用俾過程與錄音紀錄，顯示Moeschter Jens Uwe及彭欽麟均未能及早意識到船速過快，且於發現主機RPM無法歸零後，仍未儘速倒俾停船，直至碰撞東11碼頭之前，Moeschter Jens Uwe方要求輪機長處理，足見兩人並未明確清楚收發俾令，充分交換資訊，對於碼頭靠泊情境意識，亦有不足。

(5)、是以，參酌海事檢查報告書所附之梅爾斯輪VDR、基隆港VTS之AIS資料與錄音，及2010年航海人員訓練發證及航行當值標準國際公約（STCW公約）、國際海上碰撞規則、1974年海上人命安全國際公約、引水法，與基隆港務分公司棧埠事業處岸邊裝卸機具漁船舶離靠船席時相關安全管理措施等規定，堪認梅爾斯輪於107年1月8日靠泊基隆港之過程中，Moeschter Jens Uwe未依安全速度航行，且未盡早充分掌握主機運轉情形，致船舶前進慣性大幅增加；且Moeschter Jens Uwe及彭欽麟未明確清楚收發俾令，充分交換資訊，情境意識不足，並錯估形式，以致未能儘早採取因應措施，及時倒俾或停船，終使梅爾斯輪右船首碰撞東11號碼頭及112橋式起重機，而發生系爭事故。足見Moeschter Jens Uwe未善盡船長指揮操作船舶應盡之注意義務，彭欽麟亦未盡引水人業務上應盡之注意義務，均有過失，且其過失比例相當。而系爭事故經交通部航港局製作海事檢查報告書分析肇因，並經該局進行海事評議後，其等結論亦同本院之見解，有卷附海事檢查報告書及海事評議書可稽（見原審卷一第92頁、第119-125頁）。故上訴人主張系爭事故係因Moeschter Jens Uwe及彭欽麟之過失不法行為所致，洵屬有據。

(三)上訴人請求賠償金額以若干為當？

1.承前所述，系爭事故係因Moeschter Jens Uwe與彭欽麟之過失不法行為所致，且其等過失不法行為與系爭貨物受損害之結果間，具有相當因果關係。故上訴人依民法第184條第1項

01 前段、第185條第1項規定，請求Moeschter Jens Uwe及彭欽
02 麟連帶賠償其損害，應屬有理。

03 2.茲就上訴人請求賠償之損害金額，是否應予准許，分述如
04 下：

05 (1)、系爭貨物之損害美金4萬1045.22元部分：

06 查系爭貨物共98件零組件損壞，價值美金4萬1045.22元
07 等情，有卷附包裝單、瑞聯公司公證報告英文版及中譯
08 本、商業發票、出口報單及上訴人請求貨損金額一覽表
09 可稽(見原審卷一第309-399頁、原審卷二第29-47頁、
10 第151-207頁、第265-401頁、原審卷三第45頁)。佐以
11 證人即復興航空員工黃俊智於本院證稱：公證報告損壞
12 貨物的品名跟編號，就是物品上的編號，因為公司賣出
13 去有一本清冊，伊等針對清冊上壞的部分勾選出來；吊
14 車打開壓毀的貨櫃時，有看到積水，因為貨櫃破損；生
15 鏽的東西，伊鑑定時有區分生鏽還可以使用者，及生鏽
16 就壞掉者；伊以目視及操作還能不能用來判斷；因為復
17 興航空休業，伊等已離開公司，承辦出售業務的同事，
18 請伊等回去幫忙鑑定貨物好壞等語(見本院卷第451-453
19 頁)。可知系爭貨物係經復興航空員工及瑞聯公司公證
20 人員鑑定損壞情形後，製作瑞聯公司公證報告為憑。則
21 瑞聯公司公證報告及商業發票所載系爭貨物損害品項及
22 價值共計美金4萬1045.22元，應屬可採。故上訴人請求
23 賠償系爭貨物價值美金4萬1045.22元之損害，洵屬有
24 據。

25 (2)、重新整理人工費28萬4000元部分：

26 查上訴人將系爭貨櫃除系爭貨物之外，其餘未損壞及已
27 修復之零組件，重新包裝後再裝櫃出口，因此支出重新
28 整理人工費共28萬4000元等情，業據提出工資證明單為
29 證(見原審卷一第403-411頁)。Moeschter Jens Uwe
30 及彭欽麟雖否認工資證明單之真正，並抗辯：系爭貨物
31 重新整理人工費用，乃上訴人應自行負擔之經濟上損失

云云。然證人林昶宏(原名林忠義)於本院證稱：伊與上訴人公司勵先生為好友，伊當時在雙傑國際運通股份有限公司，負責處理報關事務，因此協助他處理系爭貨物損壞；工資證明單右上角有領取人「忠義」簽名，是指伊沒錯，伊有去才有領工資；黃愛珠是否提供餐點的業者伊記不得，伊等一早去，有時忙到下午，他都會供餐，也有工資給伊等，這些單據是伊給勵先生沒錯等語(見本院卷第370-372頁)。另證人黃俊智亦證稱：伊協助上訴人看被壓損貨櫃內貨物損壞情形，伊等係一個團隊出去，同事有拿給伊工錢，一天大約2千元，後來有多給一點茶水費，忘記茶水費多少錢；伊為了此事，大約去倉庫快一週，從出事開始，去了好幾次等語(見本院卷第449-453頁)，並有卷附黃俊智前往倉庫檢查貨物之錄影光碟可稽(見本院卷第405頁)，且經本院勘驗屬實(見本院卷第450頁)。堪信上訴人為檢查系爭貨櫃損壞情形，區別系爭貨櫃內嚴重損壞無法修復、未損壞，及可得修復之貨物，而委由林昶宏及黃俊智等人協助，因此支出重新整理人工費共28萬4000元，核屬因系爭貨物受損所支出之費用，並非純粹經濟上之損失，上訴人自得請求賠償。

(3)、車輛作業費18萬2000元部分：

上訴人主張其將系爭貨櫃其餘未損壞及已修復之零組件，重新包裝後再裝櫃出口，支出拖櫃及吊櫃車輛作業費18萬2000元等語，業據提出星宇物業有限公司(下稱星宇公司)統一發票為證(見原審卷一第415頁)。Moeschter Jens Uwe及彭欽麟雖抗辯星宇公司並未載運系爭貨物云云，然證人即安陽公司業務卓彩雪於本院證稱：伊透過林昶宏認識上訴人，伊幫上訴人處理包裝、報關及海運；林昶宏有請伊開發票給星宇公司，開卡車費用就是拖櫃費10萬2900元(含稅)、延滯費、提單、吊櫃費共19萬8715元，都跟系爭貨物有關，就是系爭貨物載出關

01 的費用等語，並提出統一發票為證(見本院卷第444-448
02 頁、第483頁、第485頁)。而觀諸其中部分發票日期107
03 年6月30日與上訴人提出之星宇公司統一發票相同(見原
04 審卷一第415頁)，堪信林昶宏確有委託安陽公司之人員
05 卓彩雪將系爭貨櫃其餘未損壞及已修復而重新包裝之零
06 組件，再裝櫃出口，並委託卓彩雪運送，再由林昶宏以
07 星宇公司名義出具金額為18萬2000元之統一發票予上訴
08 人核銷。故上訴人主張因將系爭貨櫃未損壞及已修復之
09 零組件，重新包裝後再裝櫃出口，而支出拖櫃及吊櫃車
10 輛作業費18萬2000元等語，應屬有據。

11 (4)、倉儲費(服務費)25萬5000元部分：

12 上訴人主張因將系爭貨櫃受損需檢視貨物，需將系爭貨
13 物儲存於倉庫，而支出25萬5000元等語，業據提出星宇
14 公司統一發票為證(見原審卷一第413頁)。證人林昶宏
15 並於本院證稱：砸壞後將貨物送至新倉庫，該新倉庫並
16 非伊找的；因為上訴人要申請開銷，勵先生拜託伊每日
17 薪資、請款費用要有單據，所以星宇的發票是伊給勵先
18 生的，上訴人一定有這個支出，伊才會給他發票等語
19 (見本院卷第372頁)。佐以系爭貨物於復興航空員工及
20 瑞聯公司公證人員檢查時，確係存放於倉庫等情，有卷
21 附黃俊智前往倉庫檢查貨物之錄影光碟可稽(見本院卷
22 第405頁)，並經本院勘驗屬實(見本院卷第450頁)。堪
23 信上訴人於系爭事故發生後，應有租用倉庫存放系爭貨
24 物之情事。惟證人林昶宏於本院證稱：金額是伊跟星宇
25 公司講的，星宇公司有提供這些發票給上訴人，因那時
26 伊與星宇公司是好朋友，伊請星宇公司開發票等語(見
27 本院卷第374-375頁)，可見該等發票金額係林昶宏向星
28 宇公司所陳報而製作。上訴人復自陳星宇公司非實際出
29 租倉庫之人，應係林昶宏從中賺取價差，乃同意以兩折
30 價作為林昶宏從中賺取之價差，並以20萬4000元作為倉
31 儲費(服務費)(見本院卷第540-541頁)，應認倉儲費(服

務費)為20萬4000元。故上訴人請求賠償倉儲費(服務費)20萬4000元，應屬有據，逾此部分，則非有理。

(5)、木箱費、第二次運費及報關費共30萬4500元部分：

上訴人主張伊將系爭貨櫃其餘未損壞及已修復之零組件，重新包裝後再裝櫃出口，而支出木箱費15萬7500元、第二次運費14萬1750元，及報關費5250元，共30萬4500元等語，業據提出統一發票為證（見原審卷一第417-421頁）。參以貨物需裝載於木箱內報關出口，上訴人支出木箱費用15萬7500元及報關費用5250元，應屬合理。惟上訴人支出第二次運費14萬1750元部分，係以林昶宏提出之星宇公司統一發票為據，上訴人復自陳因恐林昶宏賺取差額，同意以卓彩雪提出之隆通國際物流有限公司統一發票所載運費9萬8000元為準（見本院卷第483頁、第541頁），故上訴人支出第二次運費應為9萬8000元。以此計算，上訴人將系爭貨櫃未損壞及已修復之零組件，重新包裝後再裝櫃出口，應支出木箱費15萬7500元、第二次運費9萬8000元，及報關費5250元，共計26萬0750元，應可認定。

(6)、上訴人賠償天水公司違約金美金10萬0500元之損害部分：

①、上訴人主張其因系爭事故遲延交付系爭貨物予天水公司，需賠償天水公司美金10萬0500元之違約金等語，業據提出天水公司證明書為證(見原審卷一第401頁)。Moeschter Jens Uwe及彭欽麟雖否認上訴人確有賠償天水公司美金10萬0500元之違約金，惟上訴人已於本院提出和解補充協議書，載明：「甲方(指上訴人)因而無法如期交貨予乙方(指天水公司)，經雙方協議並由甲方賠償乙方美金100,500後，雙方間業已達成和解」，有卷附和解補充協議書可稽(見本院卷第155頁)。堪信上訴人應有因系爭貨物交付遲延而賠償天水公司美金10萬0500元之

01 違約金。而上訴人遲延交付系爭貨物予天水公司，
02 實係因系爭事故所致，則上訴人給付天水公司違約
03 金與系爭事故間，亦有相當因果關係。故上訴人請
04 求賠償天水公司違約金美金10萬0500元之損害，應
05 屬有據。

06 ②、Moeschter Jens Uwe雖抗辯：系爭銷售契約第7f條
07 約定已免除上訴人對天水公司因該銷售契約所有之
08 一切損害賠償，上訴人自毋須給付天水公司違約金
09 云云。然系爭銷售契約第7f條約定：「賣方，及其
10 主管人員、董事、僱員、代理人、關係企業、股
11 東、繼承人和轉讓人(受償方)在任何情況下對於買
12 方均免責，不承擔任何因本合約、侵權或其他法律
13 上規範致他人死亡或傷害、本合約出售物品之財產
14 損害之賠償相關規定等引起的任何索賠、損失、損
15 害賠償、費用、判決、責任和支出」(見原審卷二
16 第263頁)，乃規範上訴人與天水公司關於買賣貨物
17 之商品責任範疇。本件係上訴人因系爭事故以致遲
18 延交付系爭貨物予天水公司，違反系爭銷售契約應
19 按期交貨之義務，上訴人自應就其遲延履行之債務
20 不履行行為，對於天水公司負損害賠償責任，核與
21 系爭銷售契約第7f條約定商品責任無涉。故Moesch
22 ter Jens Uwe抗辯依系爭銷售契約第7f條約定，上
23 訴人毋須給付違約金予天水公司云云，要非可採。

24 (7)、惟按侵權行為所生之損害賠償請求權，自請求權人知有
25 損害及賠償義務人時起，2年間不行使而消滅，民法第1
26 97條第1項定有明文。復按債權人向連帶債務人中之
27 一人免除債務，而無消滅全部債務之意思表示者，除該債
28 務人應分擔之部分外，他債務人仍不免除其責任。前項
29 規定，於連帶債務人中之一人消滅時效已完成者，準用
30 之。又連帶債務人相互間，除法律另有規定或契約另有
31 訂定外，應平均分擔義務，民法第276條、第280條分別

01 定有明文。準此，連帶債務就消滅時效已完成之債務人
02 應分擔部分，他債務人既同免其責任，則於命他債務人
03 為給付時，即應將已罹於消滅時效之債務人應分擔之債
04 務額先行扣除，不問該債務人是否援用時效利益為抗
05 辯，而異其法律效果，始能避免他債務人於給付後，再
06 向該債務人行使求償權，反使法律關係趨於複雜及剝奪
07 該債務人所受時效利益之弊（最高法院109年度台上字
08 第2818號民事判決意旨參照）。本件系爭事故於107年1
09 月8日發生，上訴人遲至109年10月29日始追加彭欽麟為
10 共同被告，有卷附民事追加起訴狀可稽（見原審卷二第
11 57-59頁），則上訴人對於彭欽麟之侵權行為損害賠償
12 請求權，已罹於民法第197條第1項之2年消滅時效，揆
13 諸前揭說明，關於彭欽麟就系爭事故所負連帶賠償債務
14 應分擔之2分之1部分，Moeschter Jens Uwe亦同免其責
15 任，於計算損害賠償金額時，自應將彭欽麟應分擔之2
16 分之1部分予以扣除。

17 (8)、準此，上訴人得請求Moeschter Jens Uwe及彭欽麟連帶
18 賠償系爭貨物之損害美金4萬1045.22元；重新整理人工
19 費28萬4000元；車輛作業費18萬2000元；倉儲費(服務
20 費)20萬4000元；木箱費、第二次運費及報關費共26萬0
21 750元；賠償天水公司違約金美金10萬0500元；以上共
22 計93萬0750元(計算式： $284000+182000+204000+260$
23 $750=930750$)，及美金14萬1545.22元(計算式： $41045.$
24 $22+100500=141545.22$)；惟上訴人對於彭欽麟之侵權
25 行為損害賠償請求權，已罹於民法第197條第1項之2年
26 時效，關於彭欽麟就系爭事故所負連帶賠償債務應分擔
27 之2分之1部分，Moeschter Jens Uwe亦同免其責任，應
28 予扣除。故上訴人僅得請求Moeschter Jens Uwe賠償46
29 萬5375元（計算式： $930750\div 2=465375$ ），及美金7萬0
30 772.61元(計算式： $141545.22\div 2=70772.61$)。

31 (四)上訴人依民法第188條第1項規定，請求正利公司及H.M公司

01 負僱用人連帶賠償責任，是否有理？

02 1.接受僱人因執行職務，不法侵害他人之權利者，由僱用人與
03 行為人連帶負損害賠償責任，民法第188條第1項前段定有明
04 文。

05 2.經查：

06 (1)、H.M公司部分

07 ①、查H.M公司為梅爾斯輪之船舶所有人，並為船長Moe
08 schter Jens Uwe之僱用人，為兩造所不爭執，則
09 H.M公司對於Moeschter Jens Uwe自負有指揮、監
10 督之義務。然H.M公司疏於注意監督Moeschter Jen
11 s Uwe以安全速度航行，並掌握船舶主機運轉狀
12 況，及操作指揮船舶之俾令執行，以盡保持船舶安
13 全之義務，亦有過失。故上訴人依民法第188條第1
14 項規定，請求H.M公司負僱用人侵權行為連帶賠償
15 責任，應屬有理。

16 ②、H.M公司雖抗辯：伊就船長航行及管理船舶之過失
17 行為，依海商法第69條第1項規定，應予免責云
18 云。按因船長、海員、引水人或運送人之受僱人，
19 於航行或管理船舶之行為而有過失，所發生之毀損
20 或滅失，運送人或船舶所有人不負賠償責任，海商
21 法第69條第1項固有明文。查系爭事故雖係因Moes
22 chter Jens Uwe及彭欽麟操作船舶之過失不法行為
23 所致，然系爭貨物於系爭事故發生時，係裝櫃存放
24 於基隆港碼頭陸地上等候裝船，遭碼頭上編號112
25 橋式起重機撞擊而受損，侵權行為發生地實係於陸
26 地，並非海洋或與海相接之河川、湖泊等，亦非梅
27 爾斯輪運送之貨物，自應適用民法侵權行為之規
28 定，而無海商法第69條第1項免責條款之適用。故
29 H.M公司抗辯其就船長及引水人航行及管理船舶之
30 過失行為所致之損害，依海商法第69條第1項規
31 定，應予免責云云，尚非可採。

01 ③、H. M公司又抗辯：依海商法第21條第1項船舶所有人
02 責任限制規定，以上訴人求償之金額約占系爭事故
03 全部求償總額之0.44%計算，伊對於上訴人最高僅
04 負美金3萬7111元（按起訴時美金匯率30.25元計算
05 為112萬2607元）之損害賠償責任云云。然查：

06 (甲)、按船舶所有人對下列事項所負之責任，以本次
07 航行之船舶價值、運費及其他附屬費為限：
08 一、在船上、操作船舶或救助工作直接所致人
09 身傷亡或財物毀損滅失之損害賠償，海商法第
10 21條第1項固有明文。

11 (乙)、惟系爭事故之侵權行為發生地實係於陸地，並
12 非海洋或與海相接之河川、湖泊等，與海上航
13 行之風險程度迥然不同，且非所謂船舶碰撞，
14 系爭貨物亦非梅爾斯輪載運之貨物，自應適用
15 民法侵權行為之規定，尚無海商法第21條第1
16 項船舶所有人責任限制之適用。

17 (丙)、縱認本件有海商法第21條第1項船舶所有人責
18 任限制規定之適用，惟H. M公司亦自陳梅爾斯
19 輪船舶價值為美金842萬1000元，依本次運送
20 傭船契約運費每日美金6725元，2日運費共美
21 金1萬3450元，船舶所有人責任限制總額為美
22 金843萬4450元等語（見本院卷第552頁），並有
23 卷附傭船契約可稽（見原審卷二第241-242
24 頁）。則本件上訴人請求H. M公司與Moeschter
25 Jens Uwe連帶賠償之金額為46萬5375元及美金
26 7萬0772.61元，並未逾船舶所有人責任限制總
27 額，且縱有他人求償，亦屬將來執行上如何分
28 配損害賠償金額之問題，尚無先按求償比例計
29 算是否超逾船舶所有人責任限制總額之必要。
30 故H. M公司抗辯依海商法第21條第1項船舶所有
31 人責任限制規定，其對於上訴人最高僅負美金

01 3萬7111元之損害賠償責任云云，洵非可採。

02 (2)、正利公司部分：

03 ①、按定期傭船契約，指船舶所有人於一定期間，將船
04 舶全部及其所僱用之船長、海員，一併包租予定期
05 傭船人，該等船長及海員等，並須聽從定期傭船人
06 之指示以執行其職務之契約，通說性質乃「船舶用
07 益」及「船員勞務供給」之混合契約。是定期傭船
08 人就商事如裝載貨物之種類、起迄地點之指定，及
09 貨物在船上堆存方式等有關事項，對船長、船員有
10 指揮權；但就船舶之操作航行及船舶本身安全適航
11 性之修理維護等海事技術及工程方面，傭船人對船
12 長、船員即無指揮之權，而仍由船舶所有人指揮監
13 督。

14 ②、查正利公司僅為梅爾斯輪之定期傭船人，僅為運送
15 人，並非船舶所有人，亦非Moeschter Jens Uwe之
16 僱用人，業如前述，對於Moeschter Jens Uwe並無
17 指揮、監督之義務，自無從就Moeschter Jens Uwe
18 之過失不法行為，負僱用人連帶賠償責任。故上訴
19 人請求正利公司負僱用人之連帶賠償責任云云，洵非
20 可採。

21 (3)、綜此，上訴人依民法第188條第1項規定，請求H.M公司
22 負僱用人連帶賠償責任，而與Moeschter Jens Uwe連帶
23 賠償上訴人46萬5375元及美金7萬0772.61元，應屬有
24 據；請求正利公司負僱用人連帶賠償責任，即非有理。

25 (五)上訴人追加備位之訴，依債權讓與法律關係請求被上訴人連
26 帶賠償，有無理由？

27 承上所述，上訴人依侵權行為法律關係，請求H.M公司及船
28 長Moeschter Jens Uwe連帶賠償46萬5375元及美金7萬0772.
29 61元，既屬有理；則上訴人追加備位之訴依債權讓與法律關
30 係，請求被上訴人連帶賠償而為同一聲明之請求，是否有
31 理，已毋庸審究。

01 五、綜上所述，上訴人侵權行為法律關係，請求H.M公司及Moesch-
02 ter Jens Uwe連帶給付上訴人46萬5375元及美金7萬0772.6
03 1元，暨自原審最後言詞辯論期日後之110年4月24日（見原
04 審卷三第165-167頁、本院卷第527頁）起至清償日止，按週
05 年利率5%計算之利息，為有理由，應予准許；逾此所為之請
06 求，為無理由，不應准許。原審就前開應准許部分，為上訴
07 人敗訴之判決，於法尚有未合，上訴人就此部分指摘原判決
08 不當，求予廢棄，為有理由。爰由本院將原判決此部分予以
09 廢棄，並改判如主文第2項所示。至於前開不應准許部分，
10 原審為上訴人敗訴之判決，理由雖與本院容有不同，但結論
11 並無二致，本院仍應予以維持。上訴人就此部分指摘原判決
12 此部分不當，求予廢棄，為無理由，應駁回其此部分之上
13 訴。另兩造均陳明願供擔保宣告准、免假執行，經核均無不
14 合，爰分別酌定相當擔保金額准許之。

15 六、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
16 據，經本院斟酌後，認為均不足以影響本判決之結果，爰不
17 逐一論列，附此敘明。

18 七、據上論結，本件上訴為一部有理由、一部無理由。爰判決如
19 主文。

20 中 華 民 國 111 年 9 月 21 日
21 民事第九庭

22 審判長法 官 楊絮雲

23 法 官 陳賢德

24 法 官 郭顏毓

25 正本係照原本作成。

26 正利航業股份有限公司、彭欽麟不得上訴。

27 向上企業有限公司、Schiffahrts-Gesellschaft "H. MEERSBURG"
28 mbH & Co. KG、Möeschter Jens Uwe如不服本判決，應於收受送
29 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
30 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
31 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；

01 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
02 人有民事訴訟法第466條之1第1項但書或第2項所定關係之釋明文
03 書影本。如委任律師提起上訴者，應一併繳納上訴審裁判費。
04 中 華 民 國 111 年 9 月 21 日

05 書記官 馬佳瑩