

臺灣高等法院民事判決

111年度保險上字第33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 黃維倫律師

被上訴人 超捷國際物流股份有限公司

法定代理人 蔡登俊

訴訟代理人 洪正雄

參加人 長榮海運股份有限公司

法定代理人 張衍義

訴訟代理人 梁穗昌律師

上列當事人間請求損害賠償事件，上訴人對於中華民國111年8月31日臺灣臺北地方法院109年度保險字第49號第一審判決提起上訴，本院於113年4月3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。

事實及理由

一、上訴人主張：訴外人益睿科技股份有限公司（下稱益睿公司）於民國108年4月間出售connectors（即連接器）共239箱（下稱系爭貨物）予訴外人Finisar Malaysia Sdn. Bhd.（下稱Finisar公司），委託被上訴人承攬運送到Finisar公司位於馬來西亞○○州○○市之營業處（即DDU，下稱系爭承攬運送契約），並就系爭貨物向上訴人投保貨物運輸保險。被上訴人將系爭貨物裝入編號000000000000貨櫃（下稱系爭貨櫃），委由參加人以Ever Birth商船（下稱EB輪）第0000-0000航次，自臺北港裝載運至馬來西亞檳城港

(Penang)卸載。詎EB輪於108年4月21日航行至馬來西亞巴生港(Port Klang)時，與訴外人Cosco England Shipping Limited(下稱Cosco公司)所有之Cosco England商船(下稱CE輪)發生碰撞(下稱系爭碰撞)，因系爭貨物多箱遭受嚴重撞擊而喪失或毀損，退回益睿公司在我國之廠房，經E&P Global Survey & Recovery Service Company Ltd.(下稱E&P公證公司)勘查後發現有26萬0013件受損、16萬1933件喪失，伊已給付保險金美金12萬5000元予益睿公司，並受讓其所有權利。又被上訴人與益睿公司成立系爭承攬運送契約，並填發Bill of Lading(B/L，下稱系爭提單)予益睿公司，依民法第664條規定視為被上訴人自己運送，應依同法第634條規定負海上運送人之推定過失責任；EB輪於發航時未配置相當數量並領有合格證書之船員，不具適航性，系爭碰撞係因EB輪超速行駛，違反1972年國際海上避碰規則(下稱避碰規則)第2、6、7、8、13、16條所致，被上訴人未盡海商法第62條、第63條之善良管理人注意義務。另參加人受被上訴人委託運送系爭貨物，為被上訴人之使用人，其因前開過失致系爭貨物喪失、毀損，被上訴人應依民法第184條第1項前段、第2項規定負同一過失責任。爰擇一依系爭承攬運送契約、侵權行為及債權讓與之法律關係，先位請求被上訴人給付美金12萬5000元及法定遲延利息；如認不得以外幣計算損害賠償金額，備位依起訴時美金對新臺幣匯率1：30.28計算，請求被上訴人給付新臺幣378萬5000元本息。原審為上訴人敗訴之判決，上訴人不服提起上訴，其上訴聲明：(一)原判決廢棄。(二)1.先位聲明：被上訴人應給付上訴人美金12萬5000元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按年息5%計算之利息。2.備位聲明：被上訴人應給付上訴人新臺幣378萬5000元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按年息5%計算之利息。(三)願供擔保請准宣告假執行。

二、被上訴人則以：系爭碰撞係因EB輪依引水人之指示欲超越通

01 過CE輪時，CE輪突然船尾急轉所致，屬海上意外事故，非因
02 伊等或受僱人之過失；縱認EB輪之船長、海員或引水人就系
03 爭碰撞之發生有過失，亦屬航行或管理船舶之行為，依海商
04 法第69條第1款、第2款、第17款規定，伊不負賠償責任。又
05 益睿公司於108年4月12日委由訴外人佶仁報關行代其提供提
06 單指示B/L電報放貨，伊即通知在檳城之代理人即訴外人
07 TRI-MODE System(Penang)SDN. BHD.（下稱TRI-MODE公司）

08 ，嗣Finisar公司於108年4月22日向TRI-MODE公司換取小提
09 單(D/O)，取得系爭貨物之所有權，利益及危險均由其承受
10 負擔，依民法第644條規定取得益睿公司因系爭承攬運送契
11 約所生之所有權利。況系爭貨物之出口報單係記載CIF（即
12 Cost, Insurance and Freight），意旨出賣人須負擔貨物運
13 送至指定目的港為止所需的費用、運費及海上保險費用，系
14 爭貨物滅失或毀損之風險及相關費用於貨物在裝船港越過船
15 舷時起均移轉予Finisar公司，益睿公司已無權利可讓與上
16 訴人。縱認伊應負賠償責任，E&P公證公司就系爭貨物僅進
17 行隨機測試，非全面測試，其出具之公證報告亦未具體說明
18 如何認定受損比例達75%，且退回益睿公司之小提單記載貨
19 物數量為239箱，公證報告卻記載遺失46箱貨物，顯與事實
20 不符，不足採信；況系爭承攬運送契約之運費為新臺幣，損
21 害賠償應按相同幣別計算，而依海商法第70條所定運送人最
22 高賠償責任限制，系爭貨物於提單記載之數量為5個棧板、
23 3210公斤，依特別提款權與美金匯率為1.36609、美金對新
24 臺幣匯率為30.12換算，伊之賠償責任應以新臺幣26萬4161
25 元為限等語，資為抗辯。於本院答辯聲明：(一)上訴駁回。(二)
26 如受不利判決，願供擔保請准宣告免為假執行。

27 三、參加人為輔助被上訴人，於原審參加訴訟，其陳述除與被上
28 訴人相同外，另以：DDU (Delivered Duty Unpaid) 意即未
29 完稅交貨，僅指「賣方在指定目的地將尚未辦理輸入通關手
30 續，且尚未從到達運送工具卸下的貨物交付買方」，與交貨
31 地點無涉；而系爭提單之「Port of Discharge」（即卸貨

01 港)、「Place of Delivery」(即交貨地)均記載檳城，
02 並非指定送達至Finisar公司位於○○市之營業處所，上訴
03 人主張系爭貨物應運送到戶，顯與事實不符。又依馬來西亞
04 Capriconi Marine Services SDN. BHD. (下稱Capriconi公
05 司)出具之公證報告指明系爭碰撞事故係因EB輪欲超越通過
06 CE輪時，CE輪突然船尾急轉所致，故EB輪並無任何責任；且
07 EB輪為106年新造之櫃輪，具備船舶註冊證書、國際噸位證
08 書、最低安全人力配置證書、符合ISM國際安全管理章程文
09 件、安全管理證書、貨船安全設備證書、船級證書、貨物管
10 照紀錄、裝卸貨櫃碼頭當值紀錄、船舶安全結構證書，已具
11 適航性及適載性，並已善盡貨物貨櫃之裝載、作業、檢查等
12 各種注意及檢核。再系爭貨物縱有受損，仍有殘值，且上訴
13 人就其理賠益睿公司之保險金得請領再保險理賠，自應扣
14 除。另上訴人先位以美金請求給付，亦與民法第638條之規
15 定不符等語。

16 四、查益睿公司於108年4月間委由被上訴人承攬運送系爭貨物
17 (共239箱)，受貨人為Finisar公司，益睿公司於108年4月
18 11日就系爭貨物向上訴人投保貨物運輸保險。被上訴人將系
19 爭貨物裝入系爭貨櫃，委由參加人以EB輪第0000-0000航
20 次，自臺北港裝載運至馬來西亞檳城港口卸載。EB輪於108
21 年4月21日凌晨2點53分左右，於馬來西亞巴生港附近進港
22 時，與CE輪發生碰撞，系爭貨櫃因此受損。益睿公司就其因
23 系爭碰撞所受損害，於108年11月22日向上訴人申請理賠美
24 金12萬5000元及出具代位求償收據，上訴人同意理賠，109
25 年1月10日匯款美金12萬5000元予益睿公司，並於109年4月
26 27日以電子郵件及傳真通知被上訴人受讓益睿公司之債權，
27 將進行代位求償，嗣於同年5月5日再以臺北大龍峒郵局第73
28 號存證信函重申前旨，經被上訴人於同年5月6日收受該函等
29 情，為兩造不爭執(本院卷一第297-298頁及卷二第319-320
30 頁)，並有系爭提單(原審卷一第17-19頁及第389頁中譯
31 文，其餘證物如有中譯文均逕記載頁數)，及裝箱單、出口

01 報單、保單、參加人填發之提單、裝船通知單、申請理賠
02 書、代位求償收據、匯款交易憑證、電子郵件及傳真、存證
03 信函及回執等可稽（原審卷一第23-25、117、123-127、
04 169-173、483、485頁及卷二第19-23、119、137-151頁及卷
05 三第155頁），應堪認定。

06 五、上訴人主張：系爭碰撞係因EB輪不具適航性，復超速行駛所
07 致，被上訴人應負推定過失責任，伊已就系爭貨物之喪失、
08 毀損理賠益睿公司並受讓其所有權利，擇一依系爭承攬運送
09 契約、侵權行為及債權讓與之法律關係，請求被上訴人給付
10 美金12萬5000元或新臺幣378萬5000元等語，為被上訴人及
11 參加人否認，並以上開情詞置辯。茲查：

12 (一)、按就運送全部約定價額，或承攬運送人填發提單於委託人
13 者，視為承攬人自己運送，不得另行請求報酬，民法第664
14 條定有明文，是承攬運送人與託運人就運送全部約定價額，
15 或承攬運送人填發提單於委託人，即應視為承攬人自己運
16 送，其權利義務概與運送人相同。被上訴人與益睿公司簽訂
17 系爭承攬運送契約，並填發系爭提單予益睿公司，嗣選任參
18 加人為實際運送人，應視為被上訴人自己運送，對益睿公司
19 負運送人責任。次按海上貨物運送人對於運送物之喪失、毀
20 損或遲到，應負責任。但運送人能證明其喪失、毀損或遲
21 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
22 過失而致者，不在此限，海商法第5條、民法第634條亦有明
23 定。是海上貨物運送人就運送物之喪失、毀損或遲到，如能
24 證明係因不可抗力或因運送物之性質或因託運人或受貨人之
25 過失，或有海商法第69條所定法定免責事由之事實，即毋庸
26 負責。

27 (二)、系爭碰撞發生之原因：

28 1.查參加人在馬來西亞吉隆坡之保險公司Spica Services (M)
29 Sdn Bhd委託Capriconi Marine Services Sdn. Bhd. 指派海
30 事公證人Mohmad Bin Abdullah（下稱海事公證人），會同巴
31 生港碼頭公證人於108年4月21日上午10點30分登上EB輪調查

發生原因，訪談EB輪船長即訴外人戴燕堂(Tai, Yen-Tang)，並檢查EB輪損害情形。經海事公證人檢視EB輪接收外來資料中有關自動識別數據，觀察到CE輪於凌晨2點31分以船速7.8節進入南航道，EB輪於凌晨2點43分以10.5節進入南航道，在CE輪後方約1.5浬，此時CE輪左側方向有2艘拖船。EB輪依船速10.5節持續航行在航道內，至凌晨2點48分時，距CE輪約0.5浬，此時CE輪減速至5.5節並右轉。凌晨2點51分，EB輪在距離CE輪約0.11浬之航道中，依船速10.3節準備超越CE輪船艙，此時CE輪明顯依1.1節在右轉，並由在右舷之2艘拖船及左舷之1艘拖船協助。凌晨2點52分至碰撞前，EB輪向左轉，當時船速10節，因CE輪繼續右迴旋轉向，造成CE輪船艙接近EB輪，逼近EB輪之安全航道，至凌晨2點53分，CE輪左方觸碰到EB輪右後舷，EB輪當時船速10節等情，有海事公證人出具之初步報告（下稱系爭報告）及中譯文，暨報告中所附自動識別數據截圖、EB輪電子海圖螢幕顯示之船舶位置截圖等可佐（原審卷一第315-324頁，本院卷一第417-439頁），應堪信實。上訴人雖爭執系爭報告之形式真正（本院卷一第307頁），然其已於原審具狀表明不爭執（原審卷二第419頁）而為自認，其既迄未撤銷前開自認，亦未舉證其自認有何與事實不符之情，本院不得為相反之認定；況系爭報告業經馬來西亞公證人公證，復經馬來西亞外交部、我國駐馬來西亞台北經濟文化辦事處認證（本院卷一第415-439頁），上訴人任意爭執，自無可取。

2. 又船長戴燕堂於108年4月21日系爭碰撞發生日出具之事實報告書記載：EB輪於當日裝載1萬8625.5噸貨櫃，從新加坡航向馬來西亞可倫港（即巴生港），該港引水人即訴外人WAN MOSD HASIZEE（下稱引水人）在凌晨2點22分上船，EB輪在引水人指揮下沿港口水道航行，將到港西第00號碼頭停泊。當靠近第00號錨位時，引水人似以其對講機與在EB輪前方之CE輪聯絡後，告知伊超越CE輪後減速調整，且伊看到CE輪由3艘拖船協助停在原處，似在等待EB輪超越通過，故遵照引

01 水人指示。但當EB輪靠近CE輪時，伊發現CE輪突然船尾急轉
02 而導致碰撞等語，並於同日向CE輪船長遞交責任通知書，表
03 示CE輪應就EB輪因碰撞所致損害負責等情，有事實報告書、
04 通知書及各中譯文、認證書可憑（原審卷一第215-221頁及
05 原審卷二第201-204頁）。戴燕堂另向海事公證人陳述：引
06 水人於108年4月21日凌晨2點22分上船後，先跟伊討論航行
07 計畫，並通知港口指派官員，該官員推薦EB輪左靠00號碼
08 頭。引水人同時告知伊，另一艘船即CE輪正在EB輪前，其以
09 同方向依最慢速度前進，隨後並將向右迴旋以左舷靠泊。引
10 水人隨後用當地語言聯絡CE輪上之引水人，並且告知伊加速
11 通過CE輪，在到達00號碼頭前減速，伊從雷達螢幕上觀測計
12 算兩船最接近距離是0.5浬，EB輪可以安全通過。EB輪於凌
13 晨2點53分通過CE輪船艙時，伊從CE輪俾葉水花發現CE輪正
14 在倒俾，前述動作跟引水人稍前告知情報相反，伊在狹窄及
15 有限的水域內，可得採取限制性之避碰行動前，EB輪右後艙
16 部已經與CE輪左後艙部碰撞等語（原審卷一第316-317頁，
17 本院卷一第421-423頁），核與戴燕堂出具之前開事實報告
18 書所載相符。再參酌引水人在凌晨2點22分即已上船引導入
19 港，且EB輪自凌晨2點43分以10.5節進入南航道後，至系爭
20 碰撞發生前，始終在航道上以10.5節至10節之速度前進，倘
21 非引水人告知戴燕堂維持保持速度、超越CE輪後再減速，衡
22 情戴燕堂在航道前方有CE輪準備右轉之情形下，應不會毫無
23 減速，並持續至凌晨2點51分準備超越CE輪船艙，其前開陳
24 述，應可採信。

- 25 3.綜合EB輪船長戴燕堂前開陳述及系爭報告所載兩船發生碰撞
26 之時間、位置，可知EB輪進入南航道後，前方CE輪已逐漸減
27 速，左側並有2部拖船，引水人告知戴燕堂CE輪在EB輪前方
28 以同方向以最慢速度前進，隨後將右迴旋轉向以左舷靠泊，
29 並以對講機與CE輪聯絡後，告知戴燕堂超越CE輪後再減速左
30 靠。此時戴燕堂看到CE輪由3艘拖船協助停在原處，似在等
31 待EB輪超越通過，且其自雷達螢幕觀測計算兩船最接近距離

01 為0.5浬，研判EB輪可安全通過，遂遵照引水人指示，準備
02 超越CE輪。然CE輪未待EB輪安全通過，即持續向右迴旋轉
03 向，逼近EB輪之安全航道，並突然倒俾，EB輪雖立即向左調
04 整航行方向，其右後艉部最終仍與CE輪左後艉部發生碰撞等
05 情，應甚明確。則戴燕堂既依引水人之指示超越CE輪，且於
06 通過時惟礙於狹窄有限之水域，已不及採取其他有效之避碰
07 措施，自難認系爭碰撞之發生，係因船長、運送人或其受僱
08 人之過失所致。上訴人雖提出Cosco公司委請新加坡之HFW
09 Singapore LLP（下稱HFW公司）出具之書面及中譯（本院卷
10 一第111-123頁），主張被上訴人違反避碰規則云云。惟被
11 上訴人及參加人均爭執前開文件之形式真正，況HFW公司為
12 律師事務所，所提出之書面係引用系爭報告之資料（見本院
13 卷第113頁下方註釋欄「See Capriconi Marine Services
14 Sdn. Bhd. Report」之記載），且該書面之內容僅屬HFW公司
15 之法律意見，自無從為上訴人有利之認定。

16 (三)、海商法第69條規定：「因下列事由所發生之毀損或滅失，運
17 送人或船舶所有人不負賠償責任：一、船長、海員、引水人
18 或運送人之受僱人，於航行或管理船舶之行為而有過失。
19 二、海上或航路上之危險、災難或意外事故。…十七、其他
20 非因運送人或船舶所有人本人之故意或過失及非因其代理
21 人、受僱人之過失所致者。」，系爭碰撞固非屬海上意外事
22 故，惟亦非因船長、運送人或其受僱人之過失所致，被上訴
23 人抗辯依前條第17款規定伊不負賠償責任，即非無據；且縱
24 使EB輪之引水人就航行之指示行為有過失，被上訴人仍得依
25 同條第1款規定主張免責。上訴人雖主張EB輪於發航時未配
26 置相當數量並領有合格證書之船員，不具適航性，違反海商
27 法第62條第1項第2款規定，不得主張免責云云。然系爭貨物
28 之喪失、毀損係因EB輪與CE輪之航行行為所引起，非係船舶
29 不適航或貨物之處理所惹起，系爭碰撞之發生與EB輪之適航
30 性無關，自無須就此再予調查，併此敘明。

31 (四)、從而，被上訴人已舉證就系爭貨物之喪失、毀損並無過失，

01 且具有海商法第69條第1款、第17款之免責事由，毋庸負侵
02 權行為或運送人之賠償責任，益睿公司對被上訴人自無債權
03 可資請求，是上訴人主張受讓益睿公司對被上訴人之債權，
04 請求被上訴人負賠償責任，自屬無據。

05 六、綜上所述，上訴人依民法第184條第1項前段、第2項，第634
06 條、第664條及海商法第62條、第63條規定及債權讓與之法
07 律關係，先位請求被上訴人給付上訴人美金12萬5000元，備
08 位請求被上訴人給付上訴人新臺幣378萬5000元，及均自起
09 訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按年息5%計算之利息，
10 為無理由，不應准許。原審為上訴人敗訴之判決，核無不
11 合。上訴論旨指摘原判決不當，求予廢棄改判，為無理由，
12 應駁回其上訴。

13 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
14 據，經本院斟酌後，認為均不足以影響本判決之結果，爰不
15 逐一論列，附此敘明。

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

18 中 華 民 國 113 年 5 月 8 日
19 民事第十三庭

20 審判長法 官 林純如

21 法 官 江春瑩

22 法 官 邱蓮華

23 正本係照原本作成。

24 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
25 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
26 （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
27 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
28 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
29 但書或第2項所定關係之釋明文書影本。如委任律師提起上訴
30 者，應一併繳納上訴審裁判費。

31 中 華 民 國 113 年 5 月 8 日

