臺灣高等法院民事判決

112年度保險上易字第8號

上訴人 萬海航運股份有限公司

法定代理人 陳柏廷（即久福花園股份有限公司之

上訴人 WAN HAI LINES SINGAPORE PTE

法定代理人 Ke, Li-Cheng

共同

訴訟代理人 張慧婷律師

被上訴人 富邦產物保險股份有限公司

法定代理人 許金泉

訴訟代理人 李志成律師

上列當事人間請求損害賠償事件，上訴人對於中華民國112年3月30日臺灣臺北地方法院110年度保險字第116號第一審判決提起上訴，本院於民國113年12月3日言詞辯論終結，判決如下：

主文

一、原判決關於命上訴人連帶給付被上訴人美金肆萬貳仟叁佰壹拾肆元貳角壹分本息部分，及訴訟費用之裁判（除確定部分外）均廢棄。

二、上開廢棄部分，被上訴人在第一審之訴駁回。

三、第一審（除確定部分外）、第二審訴訟費用由被上訴人負擔。

事實及理由

壹、程序方面：

一、按債權人以各連帶債務人為共同被告提起給付之訴，以被告一人提出非基於其個人關係之抗辯，而經法院認為有理由者為限，始得適用民事訴訟法第56條第1項之規定。是連帶債

01 務人中之一人提出上訴，亦須非基於個人關係之抗辯，且經
02 法院認為有理由者，始有民事訴訟法第56條第1項第1款之適
03 用，其上訴效力始及於其他連帶債務人（最高法院93年度台
04 上字第62號判決意旨參照）。查被上訴人在原審依侵權行為
05 之法律關係請求上訴人與原審共同被告南京華海船務有限公
06 司（下稱南京華海公司）連帶賠償，經原審判決上訴人與南
07 京華海公司應連帶給付被上訴人美金（下同）4萬2,314.21
08 元本息，上訴人不服，並以其等個人關係之抗辯【本件事故
09 之發生係因WAN HAI 316船舶（下稱萬海316輪）船長及船員
10 之過失所致，具有海商法第69條第1款、第2款免責事由】提
11 起本件上訴，依上說明，上訴人提起上訴之效力不及於未提
12 起上訴之南京華海公司，是被上訴人對於南京華海公司請求
13 之部分業已確定，合先敘明。

14 二、次按法院就涉外民事事件有無國際審判管轄權，應依法庭地
15 國之國內法規定（最高法院110年度台抗字第693號裁定意旨
16 參照）。經查上訴人WAN HAI LINES SINGAPORE PTE（下稱
17 新加坡萬海公司）係依新加坡法律成立之法人，登記主事務
18 所地址位於新加坡，有新加坡會計與企業管制局核發之公司
19 登記資料影本可稽（見原審卷第20至26頁），故本件具涉外
20 因素而屬涉外民事事件。而新加坡萬海公司在我國並無設置
21 主事務所或主營業所，則依民事訴訟法第2條第3項規定，我
22 國法院並無管轄權。惟新加坡萬海公司不抗辯我國法院無管
23 轄權，而為本案之言詞辯論，則依民事訴訟法第25條規定，
24 我國法院就本件有管轄權。次查兩造同意本件以我國法為準
25 據法（見本院卷二第6頁），則本件應適用我國法為準據
26 法。

27 三、另按第二審訴之變更或追加，非經他造同意，不得為之。但
28 擴張或減縮應受判決事項之聲明者，不在此限，民事訴訟法
29 第446條第1項、第255條第1項但書第3款著有規定。本件被
30 上訴人在原審聲明：上訴人與南京華海公司應連帶給付被上
31 訴人4萬2,314.21元本息（見原審卷第344頁），嗣於本院減

01 縮聲明為：(1)臺灣萬海公司應給付被上訴人4萬2,314.21元
02 本息。(2)新加坡萬海公司與南京華海公司應連帶給付被上訴
03 人4萬2,314.21元本息。(3)上開(1)、(2)項任一人為給付者，
04 其他人於該給付範圍即免其給付責任（見本院卷二第181、
05 199頁），係減縮應受判決事項之聲明，核與上揭規定相
06 符，應予准許。

07 貳、實體方面：

08 一、被上訴人主張：訴外人台灣化學纖維股份有限公司（下稱台
09 化公司）、鴻來企業股份有限公司（下稱鴻來公司）於民國
10 109年11月間分別委託上訴人萬海航運股份有限公司（下稱
11 臺灣萬海公司），將如附表所示貨物運送至馬來西亞，臺灣
12 萬海公司則以新加坡萬海公司所有之萬海316輪，將該等貨
13 物自臺北港裝載運至馬來西亞巴生港。詎萬海316輪於民國
14 109年11月21日行經香港轉至大陸地區廣州南沙港時，與南
15 京華海公司所有之華錦州輪船舶（下稱華錦州輪）發生碰撞
16 （下稱系爭事故），臺灣萬海公司、新加坡萬海公司未妥善
17 繫固、堆載該等貨物，如附表編號1所示貨物其中1櫃（櫃
18 號：TCNU0000000）及編號2所示貨物全部（櫃號：
19 CAU0000000，下合稱系爭貨物）落入海中，致台化公司、
20 鴻來公司分別受有3萬2,312.50元、1萬0,001.71元之損害。
21 伊為系爭貨物海上運送保險契約之保險人，已依約為保險給
22 付，並依債權讓與、保險代位之法律關係取得系爭貨物受損
23 所生之損害賠償請求權。爰依民法第634條本文規定、載貨
24 證券法律關係請求臺灣萬海公司賠償，另依民法第184條第
25 1項前段、第2項、第185條第1項前段規定請求新加坡萬海公
26 司與南京華海公司連帶賠償，兩者應負不真正連帶責任，求
27 為命：(1)臺灣萬海公司應給付被上訴人4萬2,314.21元本
28 息。(2)新加坡萬海公司與南京華海公司應連帶給付被上訴人
29 4萬2,314.21元本息。(3)上開(1)、(2)項任一人為給付者，其
30 其他人於該給付範圍即免其給付責任之判決（未繫屬本院部
31 分，不予贅述）。

01 二、上訴人則以：系爭事故之發生，係因萬海316輪進入廣州南
02 沙港之航道內，尚在航行未靠岸時，遭華錦州輪無端撞擊，
03 係因可歸責於船長及船員航行操船之過失所致，且系爭事故
04 屬航道上之意外事故，伊得主張依海商法第69條第1款、第
05 2款規定而免責，無須就萬海316輪依海商法第62條、第63條
06 規定之適航性、適載性為舉證，縱認上訴人就此有舉證責
07 任，伊已提出日本NK船級協會出具之船舶檢查合格證書為證
08 等語，資為抗辯。

09 三、本件經原審判決上訴人與南京華海公司應連帶給付被上訴人
10 4萬2,314.21元本息，上訴人不服提起上訴，並上訴聲明：

11 (1)原判決不利於上訴人部分廢棄。(2)上開廢棄部分，被上訴
12 人在第一審之訴駁回。被上訴人則答辯聲明：上訴駁回。

13 四、兩造不爭執之事實（見本院卷二第200、201頁）：

14 (一)台化公司、鴻來公司於109年11月間分別委託臺灣萬海公
15 司，將如附表所示貨物運送至馬來西亞，臺灣萬海公司則以
16 新加坡萬海公司所有之萬海316輪，將該等貨物自臺北港裝
17 載運至馬來西亞巴生港。

18 (二)萬海316輪於109年11月21日行經香港轉至大陸地區廣州南沙
19 港時，與南京華海公司所有之華錦州輪發生碰撞，系爭貨物
20 落入海中，致台化公司、鴻來公司分別受有3萬2,312.50
21 元、1萬0,001.71元之損害。

22 (三)被上訴人為系爭貨物海上運送保險契約之保險人，已依約為
23 保險給付，並依債權讓與、保險代位取得系爭貨物受損所生
24 之損害賠償請求權。

25 五、得心證之理由：

26 (一)被上訴人依民法第634條規定、載貨證券法律關係，請求臺
27 灣萬海公司賠償系爭貨物受損所生損害，有無理由？

28 1.按海商事件，依本法之規定，本法無規定者，適用其他法律
29 之規定；運送人對於運送物之喪失、毀損或遲到，應負責
30 任，海商法第5條、民法第634條本文分別定有明文。次按因
31 下列事由所發生之毀損或滅失，運送人或船舶所有人不負賠

01 償責任：一、船長、海員、引水人或運送人之受僱人，於航
02 行或管理船舶之行為而有過失。二、海上或航路上之危險、
03 災難或意外事故，海商法第69條第1款、第2款分別著有規
04 定。又海上貨物運送人之過失，我國海商法仿世界各國之立
05 法例，採推定之過失責任主義，託運人或受貨人只須證明運
06 送物有喪失、毀損或遲到之情事，即得請求海上貨物運送人
07 負責；至海上貨物運送人如欲免除其責任，則應就其有海商
08 法法定免責事由之事實，負舉證責任。經查萬海316輪於109
09 年11月21日行至大陸地區廣州南沙港時，與南京華海公司所
10 有之華錦州輪發生碰撞，系爭貨物落入海中，致台化公司、
11 鴻來公司分別受有損害。則依上說明，即推定臺灣萬海公司
12 有過失，應就系爭貨物之損害負賠償責任。上訴人辯稱：系
13 爭事故係因萬海316輪進入廣州南沙港之航道內，遭華錦州
14 輪無端撞擊，可歸責於船長及船員航行操船之過失所致，且
15 系爭事故屬航道上之意外事故，伊得主張海商法第69條第
16 1款、第2款之免責事由等語。經查：

17 (1)於109年11月21日15時15分，華錦州輪從大陸地區東莞空載
18 駛出，計畫駛往珠江口外伶仃砂場裝砂，萬海316輪於同日
19 1時13分從香港駛往廣州南沙港，裝載貨櫃2萬1,102噸。18
20 時26分許，華錦州輪航向173.3度，航速3.6節，船長發現進
21 港之萬海316輪，此時兩船相距約1.2海里，華錦州輪船長認
22 為萬海316輪為穿越航道之船舶，於是用綠色激光燈向萬海
23 316輪照射，但發現萬海316輪沒有任何行動。18時27分許，
24 萬海316輪距華錦州輪約0.9海里，航向342度，航速15節，
25 萬海316輪發現華錦州輪有進入航道之趨勢，引水人下令減
26 速至HALF AHEAD，接著用VHF在09頻道及16頻道聯繫華錦州
27 輪，均無人應答，船長用VHF繼續呼叫，並下令用探照燈及
28 聲號警告華錦州輪注意。18時28分許，華錦州輪距萬海316
29 輪約0.4海里，航向342度，航速15節，萬海316輪引水人發
30 現華錦州輪已經從伶仃航道東側駛入進港航道，不斷加速向
31 伶仃航道紅浮一側斜插，引水人立即下令「右舵20」，但船

01 長沒有複述口令，並命令水手操左滿舵，引水人再次下令
02 「右舵20」，並進入駕駛台查看，發現船長並沒有執行引航
03 指令，引水人看到船頭向左之轉速還沒起來，仍建議船長回
04 舵，但還是沒有被採納，隨後萬海316輪在左滿舵之情況下
05 繼續大幅度左轉。18時29分許，萬海316輪船頭過了華錦州
06 輪船首，但萬海316輪右側船中後部與華錦州輪船首右舷發
07 生了碰撞，華錦州輪之右錨掛住了萬海316輪裝載之貨櫃，
08 最終導致4個貨櫃落水等情，有大陸地區廣州沙角海事處出
09 具之「廣州11.21華錦州輪與萬海316輪碰撞事故調查報告」
10 影本（下稱系爭事故調查報告）可憑（見本院卷二第157、
11 161至164頁）。事故發生後，大陸地區廣州沙角海事處成立
12 事故調查組以調查系爭事故，經詢問船員、查詢廣州海事局
13 綜合監管平台與廣東智慧海事監管服務平台船舶AIS軌跡
14 後，認為華錦州輪未保持正規瞭望、未充分估計判斷碰撞危
15 險、未避讓順航道航行之船舶及萬海316輪未使用安全航
16 速、未採取最有助於避碰之行動係造成系爭事故之原因。其
17 中華錦州輪過失較大，負系爭事故主要責任，華錦州輪船長
18 是系爭事故主要責任人，萬海316輪負系爭事故次要責任，
19 萬海316輪船長及引水人是系爭事故次要責任人，有系爭事
20 故調查報告可考（見本院卷二第171頁）。

21 (2)查萬海316輪未使用安全航速、未採取最有助於避碰之行動
22 乃造成系爭事故之原因，且萬海316輪負系爭事故次要責
23 任，萬海316輪船長及引水人是系爭事故次要責任人，業如
24 前述，足認上訴人抗辯：伊得主張海商法第69條第1款之免
25 責事由等語，洵屬有據。又本院既已認定上訴人得主張海商
26 法第69條第1款之免責事由，上訴人得否主張海商法第69條
27 第2款之免責事由，即與本件判決結果不生影響而無探究必
28 要，併為敘明。

29 2.次按運送人或船舶所有人於發航前及發航時，對於下列事
30 項，應為必要之注意及措置：一、使船舶有安全航行之能
31 力。二、配置船舶相當船員、設備及供應。三、使貨艙、冷

01 藏室及其他供載運貨物部分適合於受載、運送與保存；運送
02 人對於承運貨物之裝載、卸載、搬移、堆存、保管、運送及
03 看守，應為必要之注意及處置，海商法第62條第1項、第63
04 條分別規定明確。上訴人另辯稱：萬海316輪發航前及發航
05 時具適航性、適載性，伊已提出日本NK船級協會出具之船舶
06 檢查合格證書為證等語，被上訴人則主張：上訴人未妥善繫
07 固、堆載系爭貨物，致系爭貨物未能穩妥固定於萬海316輪
08 云云。經查：

09 (1)日本NK船級協會出具之船舶檢查合格證書之主旨記載：「謹
10 此證明，上述船舶（即萬海316輪）已完成檢查，並符合本
11 協會之規章及規則，於西元2007年6月1日確定船級並加入本
12 船級社」，另記載：「此證書在符合本協會規章及規則下，
13 維持有效期限至西元2022年5月31日」，且萬海316輪於107
14 年4月21日、108年4月22日、110年3月31日進行年度檢查，
15 於109年4月10日進行期中檢查，均符合該協會規章及規則
16 （見原審卷第267、268頁，本院卷二第147、148頁）。另參
17 諸系爭事故調查報告記載：萬海316輪本航次船上共有20
18 人，船上人員均持有合格之職務證書，根據萬海316輪「船
19 舶最低安全配員證書」，該輪滿足最低安全配員要求等語
20 （見本院卷二第158頁），是臺灣萬海公司已盡海商法第62
21 條、第63條法定注意、處置及措置義務乙節，應堪認定。

22 (2)被上訴人雖主張：上訴人未將系爭貨物妥善繫固於萬海316
23 輪，違反海商法第63條貨物照管義務，不得依同法第69條規
24 定免責云云。但查，依系爭事故調查報告所載，109年11月
25 21日18時29分許，萬海316輪船頭過了華錦州輪船首，但萬
26 海316輪右側船中後部與華錦州輪船首右舷發生了碰撞，華
27 錦州輪之右錨掛住了萬海316輪裝載之貨櫃，最終導致4個貨
28 櫃（含系爭貨物）落水等情，已如前述，並有萬海316輪右
29 側船中後部受損照片可稽（見本院卷二第164、167頁）。另
30 經訴外人廣州華泰公司委請廣州海正保險公估有限公司出具
31 之公證報告亦記載：華錦州輪之右船首已經撞進萬海316輪

01 右舷第24至34號中間之貨櫃堆載區，導致萬海316輪第26至
02 30、30至34貨櫃堆裝區之貨櫃固定支架、右舷主甲板欄杆、
03 第28至34貨櫃堆裝區之艙口圍板及貨櫃繫縛柱等遭受損害，
04 同時堆載於右舷第30區之4個貨櫃（含系爭貨物）全數落海
05 等語（見原審卷第244、327頁）。則據此足以證明萬海316
06 輪右側船中後部與華錦州輪船首右舷發生碰撞，致萬海316
07 輪貨櫃堆裝區之貨櫃固定支架、右舷主甲板欄杆、艙口圍板
08 及貨櫃繫縛柱等遭受損害，4個貨櫃（含系爭貨物）因而落
09 海，並不能證明上訴人未將系爭貨物妥善繫固於萬海316輪
10 情事。被上訴人此部分主張，即屬無據。

11 3. 綜上，系爭貨物在運送過程固因落海而受損，惟臺灣萬海公
12 司具有海商法第69條第1款規定之免責事由，且已盡海商法
13 第62條規定所示發航之注意及措置義務、第63條規定所示承
14 運之注意及處置義務，故毋須就系爭貨物受損所生損害負賠
15 償責任。

16 (二) 被上訴人依民法第184條第1項前段、第2項、第185條規定，
17 請求新加坡萬海公司與南京華海公司連帶賠償系爭貨物受損
18 所生損害，有無理由？

19 按運送人或船舶所有人若能證明有海商法第69條規定之免責
20 事由存在，及發生之損害係由此事由而引起者，其舉證責任
21 即屬已盡。此時，被害人無論係依債務不履行或侵權行為之
22 法律關係請求損害賠償，運送人或船舶所有人應均得援用上
23 開法定免責之事由而主張免責（最高法院85年度台上字第
24 1407號判決意旨參照），此由海商法第69條所規定不負賠償
25 責任主體包括「運送人」及「船舶所有人」，益徵斯理。查
26 萬海316輪之所有人為新加坡萬海公司，其已證明得主張海
27 商法第69條第1款之免責事由，業如前述，則被上訴人依民
28 法第184條第1項前段、第2項、第185條規定，請求新加坡萬
29 海公司與南京華海公司連帶賠償系爭貨物受損所生損害，自
30 非有據。

31 六、從而，被上訴人依民法第634條規定、載貨證券法律關係，

01 請求臺灣萬海公司應給付被上訴人4萬2,314.21元本息，被
02 上訴人另依民法第184條第1項前段、第2項、第185條規定，
03 請求新加坡萬海公司與南京華海公司應連帶給付被上訴人
04 4萬2,314.21元本息，兩者構成不真正連帶，核非有據，不
05 應准許。原審判令上訴人應與南京華海公司連帶給付4萬
06 2,314.21元本息，自有未洽。上訴意旨指摘原判決此部分不
07 當，求予廢棄，為有理由，爰由本院廢棄改判如主文第2項
08 所示。

09 七、本件事證已臻明確，兩造其餘攻擊防禦方法及未經援用之證
10 據，經核與判決之結果不生影響，爰不逐一論述，附此敘
11 明。

12 八、據上論結，本件上訴為有理由。依民事訴訟法第450條、第
13 78條，判決如主文。

14 中 華 民 國 113 年 12 月 24 日

15 民事第十庭

16 審判長法官 邱 琦

17 法官 高明德

18 法官 張文毓

19 正本係照原本作成。

20 不得上訴。

21 中 華 民 國 113 年 12 月 24 日

22 書記官 劉文珠

23 附表：

24

編號	託運人	受貨人	貨物內容	載貨證券號碼
1	台化公司	COLOUR IMAGE PLASTIC COMP OUND SDN BHD	塑膠化料貨物乙 批，共計2櫃2000 包共50MTS	001ABH1091
2	鴻來公司	PERMABONY SD N BERHAD	泡棉橡膠貨物乙 批，1櫃118捲共1 656.40KGS	001ABH7580