臺灣桃園地方法院民事判決

109年度海商更一字第1號

原　　告　富邦產物保險股份有限公司

000000000000000000

法定代理人　陳伯燿

原　　告　國泰世紀產物保險股份有限公司

000000000000000000

法定代理人　蔡鎮球

原　　告　第一產物保險股份有限公司

000000000000000000

000000000000000000

法定代理人　李正漢

原　　告　新光產物保險股份有限公司

000000000000000000

法定代理人　吳昕紘

原　　告　兆豐產物保險股份有限公司

000000000000000000

法定代理人　梁正德

原　　告　長生電力股份有限公司

000000000000000000

法定代理人　王長生

共　　同

訴訟代理人　林昇格律師

　　李志成律師

上　一　人

之複代理人　李德君律師

被　　告　Ansei Shipholding S.A.

000000000000000000

000000000000000000

000000000000000000

000000000000000000

000000000000000000
000000000000000000
法定代理人　MASAFUMI ABO
000000000000000000
000000000000000000
000000000000000000
000000000000000000
000000000000000000
訴訟代理人　徐瑋琳律師
上列當事人間因損害賠償案件，本院於民國111年8月19日言詞辯論終結，判決如下：

主　　文

一、原告之訴及假執行之聲請均駁回。

二、訴訟費用由原告負擔。

事實及理由

壹、程序方面：

（一）按民事事件涉及外國人或外國地者，為涉外民事事件，內國法院應先確定有國際管轄權，始得受理，次依內國法之規定或概念，就爭執之法律關係予以定性後，決定應適用之法律（即準據法）（最高法院98年度台上字第2259號判決意旨參照）。關於涉外事件之國際管轄權誰屬，涉外民事法律適用法固未明文規定，惟受訴法院尚非不得就具體情事，類推適用國內法之相關規定，以定其訴訟之管轄（最高法院95年度台抗字第2 號裁定意旨參照）。次按因侵權行為涉訟者，得由行為地之法院管轄，民事訴訟法第15條第1 項定有明文。查本件被告係依巴拿馬共和國法律設立登記之外國公司，有原告提出之經我國尼加拉瓜大使館認證之被告公司章程為憑（見本院卷一第37至69頁），本件訴訟有涉外因素而屬涉外民事事件。又本件原告主張被告所有之巴拿馬國籍「MV HARVEST SKY（即哈威輪）」（下稱系爭船舶）於民國106 年10月13日15時30分許，原

預定係由臺電桃園林口港發航前往次一停靠港，惟因系爭船舶之主機及舵機旋即先後發生故障無法正常發動，導致系爭船舶因此在海面上失去動力及應有舵效（即操控能力），進而被當時海浪及潮汐推向淺水海域，最終因水深不足導致系爭船舶擱淺在桃園下海湖外約0.3 海哩處（下稱系爭事故），致原告長生電力股份有限公司（下稱長生電力公司）於該處之海域設置之海底電纜及相關附屬設備（下稱系爭設備），因不敵系爭船舶於擱淺時所產生之撞擊力道而受有損害，而依民法第184 條第1 項前段、第2 項及同法第188 條之規定，請求被告賠償原告之損害，依前開條文之規定，本院對於本件訴訟自有國際裁判管轄權。

（二）按關於侵權行為而生之債，依侵權行為地法，涉外民事法律適用法第25條定有明文。系爭事故之侵權行為地為桃園下海湖外約0.3 海哩處，依上述規定，關於侵權行為部分之請求，自應以我國法為準據法。

（三）本件被告係依巴拿馬共和國法律設立登記之外國公司，係未經我國認許之外國法人，但設有代表人之事實，為兩造所不爭，依公司法第4條規定，於法令限制內，與中華民國公司有同一之權利能力，自有當事人能力。

貳、實體方面：

一、原告起訴主張：被告所有之系爭船舶於106 年10月13日15時30分許，原預定係由臺電桃園林口港發航前往次一停靠港，惟因系爭船舶之主機及舵機旋即先後發生故障無法正常發動，導致系爭事故之發生，使原告長生電力公司於該處之海域設置之系爭設備，因不敵系爭船舶於擱淺時所產生之撞擊力道而受有損害，且經調查系爭設備因系爭事故所致之損害金額總計為新臺幣（下同）19,709,116元。而就系爭設備之毀損，被告依侵權行為損害賠償之法律關係，應負損害賠償責任。又原告長生電力公司與原告富邦產物保險股份有限公司（下稱富邦產物保險公司）、原告國泰世紀產物保險股份

有限公司（下稱國泰世紀產物保險公司）、原告第一產物保險股份有限公司（下稱第一產物保險公司）、原告新光產物保險股份有限公司（下稱新光產物保險公司）、原告兆豐產物保險股份有限公司（下稱兆豐產物保險公司）訂有保險契約，原告富邦產物保險公司、國泰世紀產物保險公司、第一產物保險公司、新光產物保險公司、兆豐產物保險公司就系爭設備毀損已分別賠付225 萬元、105 萬元、90萬元、50萬元、30萬元予原告長生電力公司，並經保險代位及債權讓與之法律關係取得原告長生電力公司對被告就上開各自向原告長生電力公司給付之保險理賠款數額範圍內所享之一切權利，且已對被告為債權讓與之通知，爰請求被告負損害賠償責任等語。並聲明：1、被告應給付原告富邦產物保險公司225 萬元、原告國泰世紀產物保險公司105 萬元、原告第一產物保險公司90萬元、原告新光產物保險公司50萬元、原告兆豐產物保險公司30萬元、長生電力公司14,709,116元，及均自起訴狀繕本送達被告之翌日起至清償日止，按年息5 %計算之利息。2、願供擔保請准宣告假執行。

二、被告則以：系爭船舶已於104 年2 月間光船租賃予Diamond Camellia S.A. ，系爭事故發生時，正處於光船租賃期間，系爭船舶係由Diamond Camellia S.A. 占有經營，船長船員均在Diamond Camellia S.A. 指揮監督之下，伊已退居系爭船舶間接占有人地位，對於船舶行為及其上船長海員行為均無從干涉，伊既非船舶所屬船長或海員之僱用人，就系爭事故自無須負侵權行為損害賠償責任等語，資為抗辯。並聲明：原告之訴駁回；如受不利判決，願供擔保請准宣告免為假執行。

三、本院得心證之理由：

（一）按依海商法第38條規定：「貨物運送契約為下列二種：一、以件貨之運送為目的者。二、以船舶之全部或一部供運送為目的者。」，可知海上貨物運送契約可分為「以件貨之運送為目的」及「以船舶之全部或一部供運送為目

的」兩者。前者即係件貨運送契約，著重在將貨物運達目的地；後者則為傭船契約之屬性。而其中傭船契約之態樣，則可再細分為僅係著重貨物運送目的之完成，傭船人對於船長及船員並無任免指揮監督之權限（即狹義傭船契約）；或單以船舶之使用及收益為目的，而傭船人對於船長及海員有自行任免指揮監督之權限（即光船租賃契約）；或將船舶連同船長及船員一併包租予傭船人，而傭船人可以運送自己之貨物，亦可使用船舶及船員從事其他海上企業活動（如招攬貨物運送），並由傭船人管理及行使其對船長及船員之指揮、監督權限（即定期傭船契約）等類型。又按所謂「傭船契約」在英美法上之類型不一而足，包括船舶租賃契約（俗稱光船租賃契約）、定期傭船契約（time charter）、及以船舶之全部或一部供運送為目的之狹義傭船契約等。前者以船舶所有人約定以船舶之占有及管理移交於承租人，船舶移歸承租人占有自為用益，供其於一定期間或不定期間為特定目的之支配及利用，而由承租人支付租金之契約，為租賃之一種，以船舶之使用、收益為目的，因之承租人須占有船舶，除支付租金外並應負擔航行費用，海員亦由其僱用或由出租人將海員隨同船舶移交承租人，承租人關於船舶之利用，對於第三人與船舶所有人有同一之權義（最高法院69年台上字第412 號判決意旨參照）；而定期傭船則係以船舶之全部及附帶船員為其包租內容，船舶所有人於一定期間，將船舶連同船長及海員一併包租予定期傭船者，船長及海員並須聽從定期傭船者之指示。在此期間，船舶所有人對於船長並無指揮監督權，並非船長、海員之實質僱用人，性質屬「船舶用益」及「船員勞務供給」之混合契約，其與船舶租賃契約係以「光船」為租賃迥異其趣。至狹義傭船契約則係指以船舶之全部或一部供運送為目的之運送契約，為承攬之一種，以完成運送為目的，因之傭船人不占有船舶，僅支付運費而不負擔航行費用，對於海員亦無何等關

係而言（最高法院84年台上字第1461號判決、73年台上字第4153號判決意旨參照）。

（二）依海商法第62條規定：「運送人或船舶所有人於發航前及發航時，對於下列事項，應為必要之注意及措置：一、使船舶有安全航行之能力。」可知對於運送人或船舶所有人，係要求盡船舶安全航行能力即適航性之「注意義務」，而非「擔保義務」。又鑒於船舶在海上航行，一旦發生事故，對人命安全威脅甚大，國際海事組織（International Maritime Organization）為防範海上意外發生，保障船舶、船員及海洋環境安全，乃制定「國際海上人命安全公約」（International Convention for the Safety of Life at Sea，簡稱SOLAS），就船舶之構造、航行及營運安全等各方面訂定相關規範，作為判斷船舶是否具備足夠安全性、適航性之標準，並廣為各國及我國政府採納。準此，運送人或船舶所有人於「發航前及發航時」，應盡相當注意義務，使船舶具備適航性，此為基本義務。

（三）經查，系爭船舶為被告所有，於104 年2 月20日與Diamond Camellia S.A.簽訂光船租賃契約，將系爭船舶出租予Diamond Camellia S.A.等情，為兩造所不爭執，復觀諸該光船租賃契約第10條約定：「（a）（i）Maintenance and Repairs-During the Charter Period the Vessel shall be in the full possession and at the absolute disposal for all purposes of the Charterers and under their complete control in every respect.The Charterers shall maintain the Vessel,her machinery ,boilers,appurtenances and spare parts in a good state of repair,in efficient operating condition and in accordance with good commercial maintenance practice and,except as provided for in Clause 14（1）,if applicable,at their own expense they shal

l at all times keep the Vessel's Class fully up to date with the Classification Society indicated in Box 10 and maintain all other necessary certificates in force at all times.（保養及修理：於承租期間內，船舶完全處於承租人占有且承租人為所有目的具有絕對處置權及對任何事項具有完全控制權。承租人應針對船舶、其機器、鍋爐、屬具及備件進行良好的保養維修，使之處於有效運轉狀態，並依照良好的商業保養實務進行保養，且除第14（1）條另有規定者外（若可資適用），承租人應自費隨時維持船舶於第10欄所載船級協會之船級係屬最新，並保持所有必要證書始終有效。）」等語（見本院卷二第95頁、第196頁），又系爭船舶於104年4月至107年4月間係由Diamond Camellia S.A.依光船租賃契約所占有使用，Diamond Camellia S.A.於107年4月14日始交還系爭船舶予被告，有離租燃油數量證書、租金發票暨譯本在卷可稽（見本院卷二第118至188頁、第212至247頁），則於系爭事故發生時，應由Diamond Camellia S.A.就系爭船舶之適航性負「注意義務」，應堪認定。是原告主張被告未使系爭船舶之設備保持在合於「國際海上人命安全公約」要求之合格狀態，依民法第184條第1項前段、第2項規定，就系爭事故應負損害賠償責任，應屬無據。

（四）按民法第188條第1項所謂受僱人，並非僅限於僱傭契約所稱之受僱人，凡客觀上被他人使用為之服勞務而受其監督者均係受僱人。而定期傭船契約，係船舶所有人於一定期間，將船舶連同船長及海員一併包租予定期傭船者，船長及海員並須聽從定期傭船人之指示。經查，依被告與Diamond Camellia S.A.間之光船租賃契約第10條約定：「（b）Operation of the Vessel-The Charterers shall at their own expense and by their own procurement man,victual,navigate,operate,supply,fuel and,whenever required,repair the Vessel during the Charte

r Period and they shall pay all charges and expenses of every kind and nature whatsoever incidental to their use and operation of the Vessel under this Charter,including annual flag State fees and any foreign general municipality and/or state taxes.The Master,officers and crew of the Vessel shall be the servants of the Charterers for all purposes whatsoever,even if for any reason appointed by the Owners.（船舶營運：承租人應以其費用為船舶人員之配置、供應伙食、為船舶的航行、營運、物料供應、燃油及所需之修理，承租人並應支付於本租約與船舶使用及營運有關，無論任何類型或性質之所有費用或花費，包括年度船旗國費用及任何國外一般自治及/或州稅費。在任何情況下，船舶的船長、船副及船員係承租人的受僱人，即使上述人員係船舶所有人所指派。）」等語（見本院卷二第95頁、第196頁），可認被告辯稱系爭船舶於Diamond Camellia S.A.承租期間，伊非船舶之船長、船員之僱用人等情，洵屬有據。系爭船舶於系爭事故發生時既由Diamond Camellia S.A.依其與被告間之光船租賃契約所占有使用，則原告主張被告所僱用之船員違反「使系爭船舶主機、舵機保持在合於國際海上人命安全公約要求之合格狀態」之義務，被告應依民法第188條規定，就系爭事故應負損害賠償責任，亦屬無據。

（五）再按我國海商法仿世界各國之立法例，採推定之過失責任主義，海商法第62條規定並明列數款貨物運送中，運送人或船舶所有人於發航前及發航時，就船舶適航性應為必要之注意及措置，否則當運送物有喪失、毀損情事，經託運人或受貨人證明屬實，又無同法第69條免責事由時，不問其喪失、毀損之原因，即應對被害人負侵權責任或契約責任。運送人或船舶所有人於「發航前及發航時」，應盡相當注意義務，使船舶具備適航性，此為基本義務。再海商

法第62條規定所稱於船舶發航前及發航時應為必要之注意及措置，係專指運送人或船舶所有人兼運送人為履行運送義務時所應為之情形（此有最高法院103年度台上字第2248號判決可參），此之船舶所有人乃係船舶所有人為運送人時，始須就船舶之適航能力負責而言，蓋船舶所有人將船舶傭租他人，而未交付適航適載之船舶時，傭船人本得事前拒絕受領該船舶，或嗣後就船舶所有人未依債務本旨給付而依債務不履行規定對之請求賠償，若傭船人已受領船舶用以經營運送業務者，即應居於運送人地位自負運送人責任，以提供適航適載之船舶供載運，初不因傭船期間長短而異其責任。系爭船舶於系爭事故發生時既由Diamond Camellia S.A.依其與被告間之光船租賃契約占有使用，已如前述，原告雖執國際海上人命安全公約，認被告係船舶所有人、船舶所有人欲將國際海上人命安全公約所負義務包含主機、舵機等器具之保養維護以及船員關於船舶航行安全之注意事項及義務轉交與第三人負責，自應向主管機關登記，如未辦理登記即應認係負船舶營運責任之人，而就系爭事故負責云云，惟查，被告既非運送人、亦非兼運送人為履行運送義務，難認被告應就系爭船舶適航能力負舉證責任，而本件原告亦尚未就系爭事故應由被告負侵權行為損害賠償責任之依據舉證以實其說，則無從逕論被告就系爭事故應負損害賠償責任，是原告前開主張，尚屬無據。

四、綜上所述，本件原告依民法第184條第1項前段、第2項、第188條第1項之規定，請求被告賠償系爭事故所致之損害，均無理由，不應准許。又原告既受敗訴之判決，則其假執行之聲請，當亦失所附麗而無依據，爰併予駁回之。

五、本件事證已臻明確，兩造其餘攻防方法及所提證據，經本院斟酌後，核與判決結果不生影響，爰不予逐一論駁，併此敘明。

六、訴訟費用負擔之依據：民事訴訟法第78條。

中　　華　　民　　國　　111　　年　　9　　月　　16　　日

民事第四庭　　法　官　林常智

以上正本係照原本作成。

如對本判決上訴，須於判決送達後 20 日內向本院提出上訴狀。

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　　111　　年　　9　　月　　16　　日

書記官　石幸子