最高法院民事判決

107年度台上字第1660號

上　訴　人　MLC MARINE PTE. LTD.

法定代理人　Tan Ho Seng

訴訟代理人　李念國律師

被 上訴 人　中龍鋼鐵股份有限公司

法定代理人　王錫欽

訴訟代理人　王國傑律師

上列當事人間請求損害賠償事件，上訴人對於中華民國107年3月14日臺灣高等法院臺中分院第二審更審判決（106年度重上更㈡字第40號），提起上訴，本院判決如下：

主　文

原判決廢棄，發回臺灣高等法院臺中分院。

理　由

本件被上訴人主張：伊向訴外人星餘實業有限公司（下稱星餘公司）採購廢鋼1萬0,176.083公噸（下稱系爭廢鋼），由訴外人JJ TRADING公司（下稱JJ公司）及TING GUAN TRADING CORPORATION（下稱TING GUAN公司）交由上訴人以第一審共同被告MLC SHIPPING PTE. LTD.（下稱SHIPPING公司）所有之MLC NANCY1號拖船（下稱NANCY1號拖船）拖帶上訴人所有裝載系爭廢鋼之無動力駁船 MLC3302號（下稱3302號駁船）（下就上開拖船及駁船合稱系爭船舶），於民國93年10月 2日從菲律賓CEBU港發航，欲運往臺中港卸載，詎於同年月17日0時15分，行經北緯24.53度，東經120.129 度時（即鹿港至東石沿海），連接NANCY1號拖船與3302號駁船之拖纜突然斷裂，致3302號駁船漂失。經尋獲後，系爭廢鋼僅剩50公噸。伊持有系爭船舶船長 RINALDO FRANKLIN TAPANGAN（下稱船長TAPANGAN）簽發之載貨證券（下稱系爭載貨證券）。系爭船舶於發航時未具適航能力，且上訴人身為運送人，卻未盡貨物照管義務，造成系爭廢鋼部分滅失，伊受有美金（下未標明幣別者，均同）308萬8,455.315元損害，爰僅先就其中 200萬元請求賠償。依載貨證券、債務不履行及侵權行為法律關係，求為命上訴人給付200萬元及自95年10月3日起加計法定遲延利息之判

決（被上訴人原請求上訴人與SHIPPING公司連帶給付 200萬元本息，第一審法院判決駁回SHIPPING公司部分，業經被上訴人於原審撤回該附帶上訴）。

上訴人則以：本件準據法為新加坡法或菲律賓法，被上訴人應先提付仲裁，不得逕予起訴。伊僅提供3302號駁船供SHIPPING公司使用，而與SHIPPING公司簽訂船舶拖帶契約，依海商法第92條規定，應由SHIPPING公司負賠償責任。伊非運送人，亦未僱用船長TAPANGAN，其非為伊簽發系爭載貨證券。系爭船舶於發航時具適航能力，且系爭載貨證券記載系爭廢鋼係裝載於駁船之甲板上，系爭廢鋼既因甲板裝載而滅失，伊自不負賠償責任。被上訴人已向訴外人臺灣產物保險股份有限公司（下稱臺灣產險公司）投保貨物運輸險，並獲得理賠，依保險法第53條法定代位規定，被上訴人不得再向伊請求賠償。本件於93年10月17日發生貨損，被上訴人迄未對船長、船員提出侵權行為損害賠償請求，依民法第276條第2項規定，伊得援用船長、船員之時效利益，拒絕賠償等語，資為抗辯。

原審維持第一審所為上訴人敗訴之判決，駁回其上訴，無非以：被上訴人向星餘公司購買系爭廢鋼，由SHIPPING公司所有之NANCY 1 號拖船拖帶上訴人所有裝載系爭廢鋼之無動力3302號駁船，於93年10月 2日從菲律賓CEBU港發航，欲運往臺中港卸載，於途中停靠高雄港補充燃料，並於同年月15日下午 3時20分自高雄港發航前往臺中港，詎於同年月17日0時15分，行經約北緯24.53度，東經 120.129度時（即鹿港至東石沿海），連接NANCY1號拖船與3302號駁船之拖纜突然斷裂，致3302號駁船漂失。經尋獲後，系爭廢鋼僅剩50公噸。系爭廢鋼買賣係以信用狀為付款方法，被上訴人已向開狀銀行即法國巴黎銀行高雄分行付款贖單而取得系爭載貨證券。觀諸系爭載貨證券及傭船契約記載，JJ公司為系爭載貨證券記載之託運人，運送船舶為系爭船舶，而 TING GUAN公司與上訴人簽訂傭船契約，由上訴人以系爭船舶進行運送，足見上訴人為本件之運送人，船長TAPANGAN係上訴人之代理人，其簽發系爭載貨證券所生權利義務，應由上訴人負責。上訴人為外國法

人，被上訴人為我國公司。系爭傭船契約固有仲裁及準據法為新加坡法之約定，系爭載貨證券並記載「引用傭船契約之約定」，惟被上訴人非該傭船契約當事人，系爭載貨證券亦無傭船契約仲裁協議及準據法之相關記載，復無證據證明被上訴人知悉該仲裁及準據法約定，自難僅以系爭載貨證券前述引置約定，遽認兩造有仲裁及準據法之合意。兩造為不同國籍人，因本件行為地包括載貨證券之「簽發地（即裝載港）」與「交付地（即卸載港）」，兼跨兩國以上，依修正前涉外民事法律適用法第6條第2項、第3項規定，應依履行地法即卸載港法。系爭載貨證券記載之卸載港為臺中港，是本件應以我國法為準據法。系爭事故乃因系爭船舶拖纜斷裂，且無人員看管，致載運之部分廢鋼不知所蹤，足證系爭船舶未配置相當之設備以抵禦風浪，且無相當之船員瞭望看守採取必要措施，顯不具適航堪載能力，上訴人亦未盡貨物照管義務。上訴人依海商法第69條第 1、2、4、12、15、17款為免責抗辯，自無可採。系爭廢鋼雖裝載於3302號駁船之甲板上，惟上訴人未盡貨物照管義務，無從依海商法第73條但書規定免責。上訴人為本件運送人，既應對系爭廢鋼之滅失負責，其依海商法第92條抗辯應由NANCY1拖船所有人SHIPPING公司負責賠償，及依民法第276條第2項規定主張援用該船船長、船員之時效抗辯云云，均無足取。系爭廢鋼實際受損噸數為1萬0,126.083公噸，審酌被上訴人以每公噸 305元（含運費）之價格購買系爭廢鋼，交付目的地為臺中港，其滅失時國際廢鋼報價C&F每公噸 335至410.5元，訴外人中國鋼鐵股份有限公司採購標報價C&F每公噸 353至412元等情，依民事訴訟法第 222條規定，認被上訴人主張按每公噸305 元計算滅失廢鋼之賠償，應屬合理，依此計算，系爭廢鋼滅失部分之金額為308萬8,455.3元，被上訴人僅請求上訴人賠償200 萬元，應予准許。被上訴人雖曾就系爭廢鋼向臺灣產險公司投保貨物運輸險（下稱系爭保險契約），惟臺灣產險公司業以支付和解金新臺幣6,716萬3,986元予被上訴人之方式，與被上訴人合意解除系爭保險契約。此合意解除無違強制、禁止規定及誠信原則，亦非通謀虛偽意思表示，自屬有效。臺灣產險公司上開給付

非屬系爭保險契約之保險金，無保險法第53條規定之適用，無庸自本件貨損賠償金額扣抵。從而，被上訴人依債務不履行法律關係，請求上訴人給付上開金額本息，應予准許。其餘競合請求之法律關係，不再予說明等詞，為其判斷之基礎。

按載貨證券所載之裝載港或卸貨港為中華民國港口者，其載貨證券所生之法律關係依涉外民事法律適用法（下稱涉外法）所定應適用法律。但依本法中華民國受貨人或託運人保護較優者，應適用本法之規定。海商法第77條定有明文。是涉外法修正前於外國簽發或由外國人簽發之載貨證券，其所載裝載港或卸貨港為我國港口者，應先依修正前涉外法第 6條規定選定準據法，如選定外國法為準據法時，應就個案實際適用該外國法與我國海商法之結果為比較，須適用我國海商法對我國受貨人或託運人保護較優者，始得以我國海商法為準據法。而法律行為發生債之關係者，其成立要件及效力，依當事人意思定其應適用之法律。當事人意思不明時，同國籍者依其本國法，國籍不同者依行為地法，行為地不同者以發要約通知地為行為地，如相對人於承諾時不知其發要約通知地者，以要約人之住所地視為行為地。前項行為地，如兼跨二國以上或不屬於任何國家時，依履行地法。為修正前涉外法第 6條所明定。故倘載貨證券無準據法之約定時，當事人同國籍者，依其本國法，國籍不同者依行為地法。而載貨證券乃運送人或船長於貨物裝載後，因託運人之請求所簽發，雖具雙方性質，惟其簽發仍屬單方行為，載貨證券經發行後，入於託運人以外之載貨證券持有人手中時，即具獨立性，不再依存於運送契約，而為表彰運送物之流通證券，故上開所謂行為地應為載貨證券之簽發地。原審以本件行為地包括載貨證券之「簽發地（即裝載港）」與「交付地（即卸載港）」，乃兼跨兩國以上，而認應依修正前涉外法第6條第3項規定，以履行地法即我國法為準據法，自有可議。上訴論旨，指摘原判決為不當，求予廢棄，非無理由。

據上論結，本件上訴為有理由。依民事訴訟法第477條第1項、第478條第2項，判決如主文。

中　　華　　民　　國　　108　　年　　3　　月　　7　　日

最高法院民事第八庭

審判長法官　鄭　傑　夫

法官　周　玫　芳

法官　黃　莉　雲

法官　林　麗　玲

法官　盧　彥　如

本件正本證明與原本無異

書記官

中　華　民　國　108　年　3　月　18　日