最高法院民事判決

110年度台上字第1794號

上　訴　人　永三國際營造有限公司
法定代理人　楊逸民
訴訟代理人　蔡琇如律師
被 上訴 人　海盛航運股份有限公司
法定代理人　童佳容
訴訟代理人　張訓嘉律師
　　莊佳叡律師

上列當事人間請求損害賠償事件，上訴人對於中華民國 109年11月10日臺灣高等法院高雄分院第二審更審判決（ 108年度重上更一字第29號），提起上訴，本院判決如下：

主　文

上訴駁回。

第三審訴訟費用由上訴人負擔。

理　由

一、本件上訴人主張：伊承攬訴外人改制前行政院海岸巡防署海岸巡防總局南部地區巡防局東沙指揮部營舍第 2期整建工程，需運送工程所需機具等至東沙島，乃於民國 103年6月6日與被上訴人簽訂船舶租賃契約書（下稱系爭契約），由被上訴人派遣貨輪運送上開貨物至東沙島 1航次（下稱系爭航次），報酬為新臺幣（下同） 125萬元。嗣被上訴人指派由訴外人陳啟聰擔任船長之山寶二號貨輪（下稱系爭船舶）載運，於同年月11日自高雄港啟航，並於同年月13日抵達東沙島，放下接駁船進行卸貨作業。因輕度颱風哈吉貝於同年月14日通過東沙島附近海面，被上訴人所屬人員疏未將接駁船收回至船舶上，致同年月15日上午 9時50分許接駁船纜繩受風浪影響斷裂，進而翻覆，陳啟聰下令切斷其餘纜繩、放棄接駁船，在船上貨物尚未卸載完成，即於同日10時40分許返航高雄，致伊須另向訴外人大川航運股份有限公司（下稱大川公司）僱船將未完成運補之貨物（下稱系爭貨物）運往東沙島，再次支出裝卸費用28萬8,295元及運費126萬元，合計15

4萬8,295元（下稱系爭費用）等情。爰依不完全給付之法律關係，求為命被上訴人如數給付及加付自起訴狀繕本送達翌日起算法定遲延利息之判決（上訴人於第一審原請求 201萬6,222 元本息，其逾上開聲明本息之請求，分經第一審、原審判決駁回後，未據其提起第二、三審上訴，已告確定）。

二、被上訴人則以：東沙島須利用接駁船運送貨物上岸，因哈吉貝颱風之風浪過大，造成接駁船翻覆，伊未能卸載全部貨物，係不可抗力所致，自無不完全給付情事。至上訴人所受損害係船舶發航後突失航行能力所致，伊不負賠償責任。依海商法第66條規定，伊無庸就被上訴人再次運送之系爭費用負責。縱使船長、海員於航行或管理船舶之行為有過失，依海商法第69條第1 款規定，伊亦可主張免責。伊為避免系爭船舶受損而棄置接駁船，所生之損失，應有共同海損之適用，上訴人應分擔85萬9,474 元，伊主張抵銷等語，資為抗辯。

三、原審斟酌全辯論意旨及調查證據之結果，以：系爭契約屬航程傭船契約，被上訴人負有將所載運之貨物運抵東沙島港口碼頭，並全部卸載之義務。惟運送契約具有承攬性質，除法律另有規定外，運送人應在目的地處於得交付運送物之狀態，始得請求運費。海商法第66條規定：「船舶發航後，因不可抗力不能到達目的港而將原裝貨物運回時，縱其船舶約定為去航及歸航之運送，託運人僅負擔去航運費」，屬法律另有規定之情形。海上運送契約如屬航程傭船契約，於約定時間業經履行，因不可抗力而契約目的不達，運送人該次航程之運送義務消滅，去航運費之危險由託運人負擔，以簡化法律關係。倘託運人將貨物轉由其他運送人運送，所生之新運費本應自行負擔，不得向原運送人請求賠償。查訴外人交通部中央氣象局於103年6月14日23時30分發布輕度颱風哈吉貝之海上颱風警報，海上警戒區域涵蓋東沙島海面，警示作業船隻應嚴加戒備，直至同年月15日17時30分解除海上颱風警報。系爭船舶於同年月13日抵達東沙島海域後，必須使用接駁船運至東沙島碼頭進行卸貨作業，已卸載部分貨物上岸，

嗣於同年月15日上午5時50分許，發現接駁船有2條纜繩斷掉，9時50分許接駁船翻覆，船長陳啟聰乃下令切斷接駁船之其餘纜繩，並於10時40分許返航之事實，為兩造所不爭。則自接駁船纜繩斷裂至系爭船舶返航，均屬哈吉貝海上颱風警戒期間，而東沙島海域設有浮標站，且就觀測之結果製有浪高週期波向、海面風速風向逐時（即每小時觀測一次）紀錄表及浪級示性波高之逐時紀錄，依該等資料，6月14日、15日風級較6月12日以前之風級平均高約2至3級風不等；6月14日8時至17時之示性波高為3.8至5.15公尺，整日浪級為L級（大浪，浪高大於2.5公尺）、6月15日凌晨零時至11時之示性波高為2.48至3.6公尺，除9時為M級（中浪，浪高介於1.5公尺至2.5公尺間）外，其餘均為大浪，9時之浪高為2.48公尺，亦接近大浪。且6月15日凌晨2時30分，颱風中心雖自東沙島北方海面向北移動，然東沙島海域尚處於暴風圈範圍內，系爭船舶返航高雄前之風級仍達6級，浪高多為大浪。佐以系爭船舶航海記事簿於6月14日記載：約16時40分完成第3趟之卸貨作業，接駁船回到母船旁邊；17時05分，東沙島指揮部告知有颱風形成，18時00分海象開始轉趨惡劣等語。足見因哈吉貝颱風於103年6月14日、15日通過東沙島附近海面，該海域之風級及浪高因而擴大，始導致接駁船纜繩2條斷裂及翻覆，接駁船翻覆，係屬不可抗力。海上颱風警報雖未記載禁止航行，不足推論非不可抗力，東沙島監測站海浪波高歷線圖未區分有無颱風侵襲之海象狀況，無從推論接駁船翻覆時浪高較低，非屬不可抗力。系爭船舶抵達東沙島海域，以接駁船卸載部分貨物上岸後，因遭遇颱風，造成接駁船翻覆，致系爭貨物未能卸載上岸，船長陳啟聰始將之載回高雄港，應適用海商法第66條規定。系爭貨物未能運送到達東沙島，既因不可抗力而使契約目的不達，運送人即被上訴人於系爭航次之運送義務消滅，去航運費之危險應由託運人即上訴人負擔。從而，上訴人依不完全給付之法律關係，請求被上訴人給付系爭費用本息，不應准許，為其心證之所由得

，並說明上訴人其餘主張及聲明證據為不足取與無須再予審酌之理由，因而廢棄第一審所為上訴人此部分勝訴之判決，改判駁回其訴。

四、按取捨證據、認定事實屬於事實審法院之職權，若其取證、認事並不違背法令及經驗法則、論理法則或證據法則，即不許任意指摘其採證或認定不當，以為上訴理由。原審本於認事、採證之職權行使，綜合相關事證，合法認定系爭船舶於103年6月13日抵達東沙島後，須使用接駁船進行卸貨作業，卸載部分貨物上岸，同年月14日23時30分哈吉貝海上颱風警報發布，東沙島海域風級及浪高因而擴大，造成接駁船纜繩斷裂及翻覆，係屬不可抗力，並致系爭貨物未能卸載上岸，船長始將之載回高雄港。被上訴人以系爭船舶將載運之貨物運抵東沙島海域後，必須藉由接駁船始能運至東沙島港口碼頭卸貨，以完成運送，則接駁船為系爭船舶之一部分，因颱風不可抗力造成接駁船翻覆而不能到達目的港，依海商法第66條規定，被上訴人系爭航程之運送義務即消滅，上訴人應負擔去航運費之危險。上訴人係至高雄港取回系爭貨物交由大川公司運送，所支付之運費應自行負擔。被上訴人因不可抗力而未能完成系爭貨物之運送，即無可歸責，上訴人不得依給付不完全之法律關係，請求被上訴人賠償支出之裝卸費用。原審為上訴人敗訴之判決，理由雖未盡相同，結論尚無不合，仍應予維持。又原判決關於被上訴人得主張海商法第69條第 1款免責事由之論述，要屬贅述之理由，其當否與判決結果不生影響。上訴論旨，猶就原審採證、認事之職權行使，暨其他與判決基礎無涉或贅述之理由，指摘原判決為不當，求予廢棄，非有理由。至上訴人於本院提出之上證 3資料，核係新證據，依民事訴訟法第476條第1項規定，本院不得審酌，附此敘明。

五、據上論結，本件上訴為無理由。依民事訴訟法第 481條、第449條第1項、第2項、第78條，判決如主文。

中　　華　　民　　國　　110　　年　　7　　月　　29　　日

最高法院民事第四庭

審判長法官　鄭　傑　夫

法官　盧　彥　如

法官　吳　麗　惠

法官　張　恩　賜

法官　林　麗　玲

本件正本證明與原本無異

書記官

中　　華　　民　　國　　110　　年　　8　　月　　10　　日