

臺灣臺北地方法院民事簡易判決

106年度北海商簡字第12號

原告 華南產物保險股份有限公司

法定代理人 吳崇權

訴訟代理人 林昇格律師

李志成律師

複代理人 李德君律師

被告 沛榮國際股份有限公司

法定代理人 PHILIP LIN

訴訟代理人 廖仲涵

王瀟珮律師

參加人 德翔海運股份有限公司

法定代理人 陳德勝

訴訟代理人 王國傑律師

複代理人 許峻瑋律師

楊思莉律師

上列當事人間請求損害賠償事件，本院於民國108年2月22日言詞辯論終結，判決如下：

主 文

原告之訴駁回。

訴訟費用由原告負擔。

事實及理由

壹、程序方面：

一、原告之法定代理人於起訴時原為涂志佶，嗣於本院審理中，其法定代理人變更為吳崇權，原告並以書狀聲明由吳崇權承受訴訟（見北海商簡字卷三第53之2至53之6頁）；被告之法定代理人於起訴時原為王素貞，嗣於本院審理中，其法定代理人變更為PHILIP LIN，被告並以書狀聲明由PHILIP LIN承受訴訟（見北海商簡字卷三第51至52頁），均核與民事訴訟法第175條規定相符，應予准許。

二、按訴狀送達後，原告不得將原訴變更或追加他訴，但擴張或減縮應受判決事項之聲明者，不在此限，民事訴訟法第255

條第1項第3款定有明文。本件原告起訴時聲明：被告應給付原告新臺幣（下同）25萬9,523元，及自支付命令聲請狀繕本送達相對人之翌日起至清償日止，按週年利率5%計算之利息（見司促字卷第1頁）。嗣訴狀送達後變更聲明為：被告應給付原告23萬5,930元，及自支付命令送達被告之翌日起至清償日止，按週年利率5%計算之利息（見北海商簡字卷二第154至155頁）。經核原告所為上開訴之變更，屬減縮應受判決事項之聲明，揆諸上開規定，應予准許。

三、按當事人得於訴訟繫屬中，將訴訟告知於因自己敗訴而有法律上利害關係之第三人，民事訴訟法第65條第1項定有明文。再按兩造之訴訟有法律上利害關係之第三人，為輔助一造起見，於該訴訟繫屬中，得為參加，同法第58條亦定有明文。而民事訴訟法第58條第1項所稱就兩造之訴訟有法律上利害關係之第三人，係指其所輔助之當事人敗訴，其私法上地位將受不利益而言（最高法院92年度台抗字第331號裁定意旨參照）。被告以其轉委託參加人以所屬「M/V TS TAIPEI 即德翔臺北號貨櫃輪」（下稱系爭船舶）為實際運送，詎系爭船舶於民國105年3月10日離開基隆港行經石門外海時觸礁擱淺致生本件貨損爭議，故參加人自屬就本事件具法律上利害關係之第三人為由，具狀聲請對參加人為訴訟告知（見北海商簡字卷一第33頁及反面），而參加人即於106年10月25日為輔助被告而具狀聲明參加本件訴訟（見北海商簡字卷一第48頁）。經核參加人將因被告本件訴訟敗訴而有對被告負擔賠償責任之危險，故其就本件自有法律上之利害關係，其聲請輔助被告為參加訴訟，並無不合，應予准許。

貳、實體方面：

一、原告主張：訴外人愛菲亞國際股份有限公司（台灣）（下稱台灣愛菲亞公司）與訴外人愛菲亞國際股份有限公司（香港）（下稱香港愛菲亞公司）於105年3月間訂立買賣契約（下稱系爭買賣契約），由台灣愛菲亞公司出售健康食品貨物1批（共計512盒，分裝於15箱，下稱系爭貨物）予香港愛

菲亞公司，價金為美金7,192.98元，約定貿易條件為CIF，台灣愛菲亞公司遂委由被告以海運方式承攬運送系爭貨物至香港地區，被告即簽發系爭載貨證券，並轉委託參加人以系爭船舶實際運送。詎系爭船舶於105年3月10日自基隆港發航後不久後，即發生主機第4缸不噴油之情形，系爭船舶之船長即訴外人陳文藝及輪機長即訴外人翁楚溢為排除該等異常，乃先將主機停俾，然系爭船舶主機卻無法於停止運轉後再次重新啟動，導致系爭船舶失去動力並進而造成擱淺，嗣系爭船舶更斷成兩截。被告並未就系爭船舶所僱用之人員於海上運送期間確實已盡各種注意義務提出足以佐證之證據或資料，而系爭船舶更於發航後不到1小時即發生故障之情事，足堪認定系爭船舶於該次發航前及發航時並不具備適航能力。而系爭貨物係健康食品，經公證人調查後，裝載系爭貨物之貨櫃於海上將近3個月，並造成貨櫃有水漬及生鏽之痕跡，且系爭貨物之外包裝已變形，考量溫度與濕度之劇烈變化，若食用將造成人體危害，應視為已達全損程度，經公證調查後，台灣愛菲亞公司因此受有美金7,192.98元之損害。又被告既有就系爭貨物之運送簽發系爭載貨證券及與台灣愛菲亞公司約定全程運費之情，依民法第664條之規定，應視為被告自己運送，而參加人為被告履行輔助人，被告就參加人履行系爭貨物運送之過失自應負同一責任，故被告就台灣愛菲亞公司因系爭貨物毀損、滅失所受之損害，自應對台灣愛菲亞公司負擔損害賠償責任。原告為系爭貨物海上貨物保險契約之保險人，於依約向被保險人即台灣愛菲亞公司理賠給付保險金25萬9,523元後，已因保險代位、債權讓與之法律關係取得台灣愛菲亞公司對被告所享之一切權利，並以支付命令聲請狀繕本之送達對被告為債權讓與之通知，爰依保險代位及債權讓與之法律關係提起本件訴訟。並聲明：被告應給付原告23萬5,930元，及自支付命令送達被告之翌日起至清償日止，按週年利率5%計算之利息。

01 二、被告則以：系爭買賣契約約定貿易條件為CIF，則關於CIF
02 貿易條件下風險移轉之規定，賣方將貨物在裝船港裝載於船
03 船上時，賣方即已履行交貨義務，貨物滅失或毀損之風險由
04 賣方移轉於買方，因而若貨物於運送途中發生任何損害，亦
05 應由買方負擔，即系爭貨物於越過船舷時起，其風險即移轉
06 由買受人即香港愛菲亞公司所承受，故受損害者為香港愛菲
07 亞公司而非台灣愛菲亞公司，台灣愛菲亞公司既無受損害，
08 原告自不應賠償台灣愛菲亞公司，更遑論自台灣愛菲亞公司
09 受讓債權而向被告請求。又依交通部航港局（下稱航港局）
10 海事評議書之記載，已認定本件事故係因船長陳文藝執行職
11 務之過失而遭遇海難，且系爭船舶發航時仍能正常離港，僅
12 因船長陳文藝指示停俾而失去動力，益見本件確屬發航後突
13 失航行能力之情形；況系爭船舶於事故前10日曾經中國驗船
14 中心、日本海事協會進行特別檢查，檢查範圍亦包含事故發
15 生主因即系爭船舶主機第4缸，檢查結果亦顯示一切正常，
16 而渠等作成之總報告、檢查紀錄上均無任何保留註記，可知
17 主機無法重新啟動之問題，實屬經注意仍不能發現之隱有瑕
18 疵，而系爭船舶於發航前已經由財團法人中國驗船中心（下
19 稱中國驗船中心）、日本海事協會進行前開特別檢查，並獲
20 發給貨船安全設備證書、貨船安全構造證書、國際載重線證
21 書、中國驗船中心臨時船級證書、日本海事協會船級證書，
22 應認系爭船舶於發航前已具有適航性，故被告亦得依海商法
23 第62條第2項、第69條第1款、第16款、第17款之規定主張
24 免責。另依公證報告記載系爭貨物於105年7月13日進行第
25 1次勘驗時外觀完整，僅有輕微變形；同年7月20日第2次
26 勘驗時，箱號5、9、10、11、12、14、15等7箱經開箱檢
27 驗後，其內之商品均為完整無缺，另9箱內之商品亦僅外包
28 裝輕微變形，且公報內容內並無描述系爭貨物濕損情形、清
29 點濕損件數，亦未曾以硝酸銀進行濕損檢驗，原告除未證明
30 台灣愛菲亞公司交付系爭貨物時是否為無瑕疵，復未提出其
31 他事證證明系爭貨物於系爭船舶事故後確有毀損，自難遽認

系爭貨物有全數毀損之情事，而系爭貨物之外包裝瑕疵將引起消費者疑慮而無法出售，當應由托運人即台灣愛菲亞公司自行負責，而與被告無涉。縱認被告仍應就系爭貨物之貨損負賠償責任，然原告亦未證明系爭貨物目的地之合理市價，被告亦得依海商法第70條第2項主張單位責任限制，且被告對台灣愛菲亞公司之運送費債權與原告之損害賠償債權於台灣愛菲亞公司未支付金額4,075元範圍內，被告亦得主張抵銷等語，資為抗辯。並聲明：原告之訴駁回。

三、參加人為輔助被告一方，陳述意見略以：系爭買賣契約約定貿易條件為CIF，則關於CIF貿易條件下風險移轉之規定，出賣人台灣愛菲亞公司將系爭貨物通過大船欄杆後，其風險則歸受貨人即香港愛菲亞公司負擔，台灣愛菲亞公司毋庸負擔貨物毀損滅失之風險，且可向香港愛菲亞公司請求給付貨款，台灣愛菲亞公司並無損失可言，原告無從自台灣愛菲亞公司受讓債權，進而向被告請求賠償。又系爭船舶自基隆港發航前及發航時，具備海商法第62條規定之適航性，且中國驗船中心及日本海事協會於105年2月29日，在香港完成對系爭船舶進行5年1次之特別檢查，檢查範圍包含系爭船舶於本件事故故障無法噴油之主機第4缸，檢查結果亦顯示系爭船舶主機狀況一切正常且符合相關規定及國際公約之要求，並經核發貨船安全設備證書、貨船安全構造證書、國際載重線證書等相關證書，符合國際公約之標準及規範，而上開證書之有效期限皆至105年7月28日，而系爭船舶事故乃發生於000年0月00日，距離系爭船舶完成檢查尚未滿1個月，仍在上開證書之有效期限內，足見參加人於系爭貨輪發航前及發航時，已盡必要之注意義務，維護其堪航能力，系爭船舶之事故與船舶適航性無涉。而系爭船舶經上開檢查後，於106年2月29日開始其16009S航次，從香港出發，途經基隆港、臺中港、高雄港裝卸貨物，再返回香港開始16010S航次，期間系爭船舶之主機運作一切正常，而於106年3月10日從基隆港發航時，船舶主機運作亦一切正常，具有事實上

之適航性。惟於發航後，航行至石門外海時，主機第4缸竟突然無法噴油，突失航行能力，此非運送人所得預料，得依海商法第62條第2項規定主張免責。復依海事評議書第7頁記載，系爭船舶擱淺原因，除主機第4缸不噴油突失航行能力外，船長陳文藝及輪機長翁楚溢亦未採取風險較低之處置方式，將系爭船舶駛回基隆港或基隆港錨地檢修，反而將還有航行能力之系爭貨輪主機停俾再試圖重新啟動，因未順利排除故障，致系爭貨輪主機於停俾後完全失去動力，進而擱淺於石門外海等情，可見系爭貨輪除突失航行能力外，亦因系爭船長、海員之過失共同造成，運送人可主張海商法第69條第1款之免責事由等語。並聲明：原告之訴駁回。

四、本院之判斷：

(一)原告主張台灣愛菲亞公司與香港愛菲亞公司於105年3月間就系爭貨物訂定系爭買賣契約，價金為美金7,192.98元，約定貿易條件為CIF，台灣愛菲亞公司委由被告以海運方式承攬運送系爭貨物至香港地區，被告即簽發系爭載貨證券，且轉委託參加人以系爭船舶實際運送，台灣愛菲亞公司並就系爭貨物向原告投保運輸保險，而系爭船舶載運系爭貨物於105年3月10日自基隆港發航開始其16010S航次（下稱本次航行）後未久，發生主機第4缸不噴油之情形，系爭船舶之船長陳文藝及輪機長翁楚溢為排除該異常，乃將主機停俾，然系爭船舶主機卻無法於停止運轉後重新啟動，導致系爭船舶失去動力並進而擱淺，最終系爭船舶斷成兩截，台灣愛菲亞公司以系爭貨物因此受損為由，向原告申請理賠，業經原告賠付保險金25萬9,523元等情，有Commercial Invoice暨中文譯本、系爭載貨證券暨中文譯本、系爭船舶登記船東之公開信（見司促字卷第3至5頁；北海商簡字卷一第188至189頁）；船舶登記證書、航港局106年5月31日航安字第000000000號海事評議書（下稱系爭海事評議書）（見北海商簡字卷一第121、131至140頁）；華南產物貨物運輸保險（英）保險單、華南產物保險公司總公司電匯付款明細（見

北海商簡字卷二第5至6頁)等件附卷可稽,且為被告及參加人所不爭執,固堪信為真實。

(二)至原告另主張系爭船舶不具適航性,故發生本件事故,造成系爭貨物受損,被告應負損害賠償責任乙節,則為被告所否認,並以前揭情詞置辯。經查:

1.按運送人對於運送物之喪失、毀損或遲到,應負責任,但運送人能證明其喪失、毀損或遲到,係因不可抗力或因運送物之性質或因託運人或受貨人之過失而致者,不在此限,民法第634條固有明定。惟按因船長、海員、引水人或運送人之受僱人,於航行或管理船舶之行為而有過失,運送人或船舶所有人不負賠償責任,海商法第69條第1款定有明文。又按運送人援引海商法第69條各款免責事由前,固應先就船舶已具適航能力乙節為舉證,惟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;二、配置船舶相當船員、設備及供應;三、使貨艙、冷藏室及其他供載運貨物部分適合於受載、運送與保存;船舶於發航後因突失航行能力所致之毀損或滅失,運送人不負賠償責任,已為海商法第62條第1項、第2項所分別明定,則運送人或船舶所有人所應確保船舶具備適航性之時點僅為發航前及發航時,而非擔保船舶於航行過程中均應具有適航性,如運送人或船舶所有人於船舶發航前及發航時已善盡注意義務以使船舶具備適航性,即應認船舶於是時已具有適航性,而非應由運送人或船舶所有人擔保船舶於發航前及發航時客觀上具有適航性。

2.系爭船舶係我國船舶,業依法經載重線檢驗、貨船安全構造檢驗、貨船安全設備檢驗、安全管理系統評鑑合格,有船舶登記證書、貨船安全設備證書、貨船安全構造證書、國際載重線證書、安全管理證書在卷可按(見北海商簡字卷一第121至130頁;北海商簡字卷二第136頁)。又系爭船舶於本次航行前,甫於105年2月29日經中國驗船中心、日本海事協會完成5年1次之特別檢查,並分別核發效期各至同年8

月26日、同年10月9日之船級證書，有中國驗船中心SUMMARY REPORT暨中文譯本（見北海商簡字卷一第102至104頁；北海商簡字卷二第31至34頁）、日本海事協會SURVEY RECORD暨中文譯本（見北海商簡字卷一第109至120頁；北海商簡字卷二第35至46頁）、中國驗船中心臨時船級證書及日本海事協會船級證書（見北海商簡字卷一第141至142頁）存卷可佐；復觀之上開中國驗船中心SUMMARY REPORT結論第1.點第A項及第E項之記載，可知中國驗船中心就系爭船舶有實施船體及機器與自動及遙控系統第2次特別檢驗、機器連續檢驗，確認其狀態符合該船級社之相關規範（見北海商簡字卷一第102頁；北海商簡字卷二第31頁），而由上開日本海事協會SURVEY RECORD報告之記載，亦可知日本海事協會就系爭船舶進行第2次船級特別檢驗、自動與遙控系統檢驗、入塢檢驗、鍋爐檢驗、螺旋槳軸與艙軸系檢驗、連續機械檢驗與臨時檢驗，其中報告第4.3點並載明主機之增壓泵已拆解檢修／換新至滿意程度，主機之繫泊試驗業已執行，結果令人滿意（見北海商簡字卷一第109頁；北海商簡字卷二第35頁），日本海事協會介紹資料針對特別檢驗部分亦提及：「希望延展船級證書並維持登錄狀態的船隻，必須在船舶週年日的五年內接受特別檢驗。特別檢驗取代第五年的年度檢驗，是最全面的船級檢驗，範圍涵蓋船舶的幾乎所有領域。成功通過特別檢驗的船隻，其證書將可延展五年。」等語，有該協會介紹資料在卷可參（見北海商簡字卷一第94至98頁）；且中國驗船中心函覆另訴承審法院表示該中心驗船師於105年2月間就系爭船舶進行特別檢驗時，檢驗範圍包含主機第4缸，其檢驗結果正常等語，日本海事協會亦函覆另訴承審法院稱依據上開該協會SURVEY RECORD，連續機器檢驗項目中有關主機第4缸十字頭銷與軸承，及曲拐銷與軸承已做開放性檢查，並發現正常等情，有中國驗船中心107年5月9日（107）驗中檢字第01703號函、日本海事協會台北事務所107年5月15日No.18TP0530函附卷可參（見北

海商簡字卷三第192至193頁），足認系爭船舶於本次航行約10日前所完成之特別檢查確有包括主機第4缸之檢驗，其結果均屬正常；再佐以系爭船舶於本次航行前之105年3月1日起至同年9月9日止之航行期間，均未發生任何包括主機運轉在內之問題，有系爭船舶於該段期間之航海記事簿在卷可考（見北海商簡字卷三第132頁至第140頁反面），而本次航行即105年3月10日之航海記事簿亦記載：「0538 test all navi equipment M/E to comply with Solas CH V Reg 26.1-2 and CK 000000 found in good order（譯文：上午5時38分測試所有航儀、主機，以符合SOLAS第5章第26.1條、第26.2條之規定，並查核070201表格，確認一切狀況良好）」，有該航海記事簿存卷可憑（見北海商簡字卷二第27頁），且依系爭海事評議書認定之事實，系爭船舶於105年3月10日上午6時36分自基隆港發航駛往臺中港，迄至同日上午7時25分行經北緯25度16.4分、東經121度42.9分始發現主機第4缸不噴油（見北海商簡字卷一第131頁），則系爭船舶之主機於發航前及發航時應屬得正常運轉之狀態無訛。綜上，系爭船舶於本次航行前，已依法為各項行政管理檢查及評鑑，取得各種檢驗及評鑑合格證書，並於105年2月29日甫完成5年1次之特別檢查，包括主機第4缸在內均無檢查不通過之情事，且於105年3月1日起至同年9月9日止之航行期間，均無異常狀況，105年3月10日本次航行啟航前亦就所有航儀及主機進行測試，均屬正常，並能順利啟航，則被告及參加人於系爭船舶發航前及發航時實已善盡注意義務以使船舶具備適航性，故依一般經驗及事理法則，除有反證證明，應認系爭船舶之設計、構造、機器、屬具、配備均屬完備妥善，足堪擔當該次航程的具體情況所需，具備安全航行能力。原告僅以系爭船舶於本次航行發航後未久即發生主機第4缸不噴油之情形，即反推系爭船舶不具適航性云云，無疑係命運送人或船舶所有人就系爭船舶客觀上具有適航性乙事負擔保責任，並非可採，況依航港局就本件事

故調查結果，系爭船舶雖有主機第4缸不噴油之情形，惟仍能繼續以其他各缸有效運轉航行無虞，有系爭海事評議書附卷可參（見北海商簡字卷一第137頁），故系爭船舶主機第4缸不噴油之問題對本次航行之安全性尚無影響，自難執此逕謂系爭船舶於發航前及發航時不具備適航性。原告另以被告未舉證參加人已排除系爭船舶因105年3月1日至同年月9日之航程造成系爭船舶受損之可能性，而謂被告就系爭船舶之適航性未盡舉證責任云云，然無事證足認系爭船舶於本次航行發生主機第4缸不噴油情形之原因乃與前次航程有關，則原告此一主張之前提要件尚有未明，其主張自非可採，再系爭船舶於105年2月29日甫完成5年1次之特別檢查，其檢查結果符合各項規範，並經發給船級證書，且系爭船舶於105年3月1日起至同年月9日止之航程亦無任何異常，其航儀及主機於本次航行啟航前經測試正常，亦能順利啟航等情，業經論述如前，則系爭船舶於本次航行前並無何情狀顯示其因前次航行受損而有影響適航性之虞，故參加人依正常程序測試航儀及主機，配置相當船員及設備，即應認參加人已善盡注意義務確保系爭船舶於本次航行具備適航性，是被告就系爭船舶之適航性實已盡其舉證之責。

3. 又本件事故經航港局依據基隆港船舶交通服務之船舶自動識別系統資料、系爭船舶航程紀錄器、船長陳文藝之船舶海事報告書、相關人員海事詢問筆錄及相關卷證研判發生原因略以：雖系爭船舶於航行過程中發生主機第4缸不噴油之情事，但當時仍能繼續以其他各缸有效運轉航行無虞，尚可採取回航基隆港或直駛基隆港錨地錨泊檢修抑或遠離岸際航行等風險相對較小之方式以為因應，然船長陳文藝並未審慎評估各種處置作為可能之風險，僅憑聽聞之偶一經驗為決策依據，逕採停止主機再重新啟動之嘗試性處理作為，導致系爭船舶失去既有之運轉能力而漂流，終致擱淺之結果，顯已違反依船員法第25條之2授權訂定之船員服務規則第91條第11款「違反航行安全規章而致嚴重災害損失」及同條第12款「因

執行職務上之過失而致海難，其情節較重」之規定等語，有系爭海事評議書在卷可考（見北海商簡字卷一第131至140頁），足認本件事故發生原因乃船長陳文藝未善盡航行注意義務與應變作為，符合海商法第69條第1款所定船長於航行或管理船舶之行為而有過失，運送人或船舶所有人不負賠償責任之免責事由，則系爭貨物縱因本件事故受損，運送人即被告亦不負損害賠償責任。原告雖以系爭船舶主機之製造商瓦錫蘭股份有限公司（下稱瓦錫蘭公司）無法判斷系爭船舶主機未能重新啟動之原因為何，指摘系爭海事評議書認定本件事故原因之正確性堪慮云云，然瓦錫蘭公司函覆另訴本院承審法官內容略以：本公司對於事發前主機之狀況無從知悉，主機故障之原因甚多，而故障排除則應視實際狀況由輪機部門依其經驗加以處理，不可一概而論，因本公司未參與事故後主機及輪機船員之調查、鑑定與判讀，對於故障原因無法判斷，就處理程序是否正確無從表示意見，故本公司對於貴院所詢問之假設性問題，礙難為明確之回覆等語，有本院107年5月15日北院忠民吉106年度保險字第138、148、150、153、159、165、175、194號、北院忠民吉106年度保險更一字第1號、北院忠民吉106年度海商字第24號函、瓦錫蘭公司107年5月17日回函存卷可稽（見北海商簡字卷三第73至74頁），可知瓦錫蘭公司係因未曾參與系爭船舶於本次航行前之檢查作業及事故發生後之調查與鑑定程序，故無法貿然判斷系爭船舶主機故障及未能重新啟動之原因，則原告逕以瓦錫蘭公司未能研判系爭船舶主機故障原因乙節而否認系爭海事評議書之正確性，實嫌無稽。至原告另指稱系爭船舶之主機於船長陳文藝停俥後理應能重新啟動，然事實上主機卻無法再為啟動，可見系爭船舶不具適航性云云，惟無事證顯示系爭船舶發生主機第4缸不噴油之情形時，將主機停俥後重新啟動乃符合標準作業流程而屬正確適當之處理方法，則於主機已有第4缸不噴油之異常情形下，再加當上當時湧浪過大、有強勁西南流等海象不佳之現況交互影響

，難謂此種狀況屬於理論上船舶主機於停俾後應能重新啟動之正常情形，故船長陳文藝將主機停俾後卻無法重新啟動之事實，已無法單純歸究於系爭船舶之主機本即具有設計或構造或運轉上之安全性瑕疵，是原告據此主張系爭船舶不具適航性云云，仍無從採憑。

4. 綜上，系爭船舶於載運系爭貨物之本次航行發航前及發航時具備適航性，雖系爭船舶於本次航行途中發生主機第4缸不噴油之情形，然仍能繼續以其他各缸有效運轉航行無虞，故本件事故發生原因乃船長陳文藝疏未評估各種處置作為之風險，貿然以偶一聽聞之將主機停俾後再重新啟動之方式處理，造成系爭船舶失去既有動力而漂流，終致擱淺之結果，是系爭貨物縱因本件事故受損，惟此乃船長陳文藝於航行、管理船舶之行為而有過失所致，被告自得爰引海商法第69條第1款之免責事由，不負賠償責任。又本院既認定被告得據上開條款主張免責，原告之請求自屬無據，則被告另以台灣愛菲亞公司因系爭買賣契約約定貿易條件為CIF而未受損害、本件另符合海商法第69條第16款及第17款之免責事由、系爭貨物受損情形不明等節，抗辯原告主張無理由，本院即毋庸就該等爭點再加以論述，附此敘明。

五、從而，原告依保險代位及債權讓與之法律關係，請求被告給付23萬5,930元，及自支付命令送達被告之翌日起至清償日止，按週年利率5%計算之利息，為無理由，應予駁回。

六、本件事證已臻明確，兩造其餘攻擊防禦方法及所提證據資料，於判決結果不生影響，爰不一一論列，併予敘明。

七、訴訟費用負擔之依據：民事訴訟法第78條。

中 華 民 國 108 年 3 月 22 日
臺北簡易庭 法官 黃珮如

以上正本係照原本作成。

如不服本判決，應於判決送達後20日內向本庭（臺北市○○○路○○段○○○巷○號）提出上訴狀，並按他造當事人之人數附繕本。如委任律師提起上訴者，應一併繳納上訴審裁判費。

01 中 華 民 國 108 年 3 月 22 日
02 書記官 李易融