臺灣基隆地方法院民事判決

107年度海商更二字第1號

原　　告　Fubon Insurance Vietnam Co.,Ltd.越南富邦產物保險責任有限公司
法定代理人　陳正秋
訴訟代理人　李念國律師
被　　告　陽明海運股份有限公司
法定代理人　謝志堅
訴訟代理人　程學文律師

上列當事人間損害賠償事件，本院於民國109年7月27日言詞辯論終結，判決如下：

主　文

被告應給付原告美金壹拾壹萬捌仟玖佰參拾貳元，或新臺幣參佰捌拾壹萬貳佰參拾柒元，及自民國一百零五年六月二十八日起至清償日止，按年息百分之五計算之利息。

訴訟費用由被告負擔。

本判決於原告以新臺幣壹佰貳拾玖萬伍仟元為被告供擔保後，得假執行；但被告如以新臺幣參佰捌拾壹萬貳佰參拾柒元為原告預供擔保，得免為假執行。

事實及理由

壹、程序方面：

一、按基於當事人之程序選擇權，兩造當事人就非屬我國民事訴訟法規定專屬管轄之特定法律關係所生爭議，固得合意由外國法院管轄，然該合意國際管轄僅係擴大該國對國際訴訟事件之管轄權，並不當然具有排他管轄之效力，亦不拘束其他國家定國際管轄權，故如當事人意在排除我國法院之民事審判管轄權，必以另有專屬外國某一法院管轄或排除我國法院管轄之合意，且該約定之外國法院亦承認該合意管轄者，始足稱之（最高法院103年度台上字第1957號、101年度台抗字第259號裁判意旨參照）。查原告係依越南法律所設立之外國法人，其於我國提起本件訴訟，係本於債權讓與、保險代位、侵權行為、載貨證券、運送契約之法律關係，請求被告賠

償損害，而被告簽發之載貨證券背面條款第26條記載：「Except as otherwise provided specifically herein any claim or dispute arising under this Bill shall be governed by the law of England and determined in the English courts to the exclusion of the jurisdiction of the courts of any other place.（除本載貨證券另有其它特別約定外，基於本件載貨證券所生之任何請求或爭議，應適用英國法；且應專屬於英國法院管轄，而排除其它任何地方的法院管轄。）」（下稱系爭載貨證券背面條款），固有載貨證券影本附卷可稽，並為兩造所不爭執，惟查，系爭載貨證券背面條款並未特定「英國法院」為某一英國法院，而無從據以判斷當事人是否就「英國法院」之所指確已成立合意，更不能決定該約定所謂之「英國法院」是否承認合意管轄，自難謂係有效之排他合意國際管轄約定，被告辯稱依系爭載貨證券背面條款，本件已約定排他合意國際管轄，其他法院並無管轄權云云，即非可採。又按涉外民事法律適用法對於涉外訴訟之國際管轄權，並未設明文規定，法理上應依法庭地法即民事訴訟法決定我國法院有無管轄權。是本件依民事訴訟法第2條第2項、第12條、第15條第1項、第22條規定關於管轄之規定，被告之主營業所地、契約約定之履行地、侵權行為地之法院，均有管轄權（最高法院97年度台抗字第185號裁判意旨參照）。而被告為依中華民國法律登記成立之公司，既為兩造所不爭執，我國法院對以其為被告之民事訴訟事件，即有管轄權。至被告雖又辯稱原告及原告主張行使代位權利之受貨人，均為外國法人，本件訴訟之重要聯繫因素即貨物之裝載港及目的港、損害發生地、公證報告作成地、保險契約簽訂地，均非在中華民國境內，訴訟之重要聯繫因素均不在中華民國境內，且應適用外國法律，故本院顯係不便利之法庭云云，然按案件含有涉外成分，如一國之管轄權不具合理基礎，不僅容易引起國際爭執，縱使判決確定，亦難為外國法院所承認，致無法於外國為強制執行

，進而失去訴訟功能之目的，故學說上認為一國法院行使一般管轄權之合理基礎，應指該案件中之一定事實與法庭地國有某種牽連關係存在，使法院審理該案件應屬合理，而不違反公平正義原則。至所謂一定之事實不外指當事人之國籍、住所、居所、法律行為地、事實發生地、財產所在地等連繫因素。然若上述之聯繫因素分散於數國，致該數國產生國際管轄權法律上之衝突時，為在原告之法院選擇權與被告之保障、法庭之方便間取得平衡，若受訴法院對某案件雖有國際管轄權，惟自認係一極不便利之法院，案件由其他有管轄權之法域管轄，最符合當事人及公眾之利益，且受訴法院若繼續行使管轄加以裁判，勢將對被告造成不當之負擔時，即得拒絕管轄，此即學說上所稱之不便利法庭原則。經查，本件被告為依中華民國法律登記成立之公司，主營業所又設在本院轄區，則本院就本件之管轄權即非不具合理基礎，且本件由本院管轄，亦使被告能就近應訊，自難謂有何不符被告及對被告造成不當負擔之情形，而本件貨物之裝載港及目的港、損害發生地縱在外國，亦非不能或難以在我國境內調查證據，至於本件原告據以請求損害賠償之公證報告作成地，及原告與訴外人之保險契約簽訂地，均難認與被告作為運送人或侵權行為人應負之舉證責任有何直接重大關聯，自不能以上開地點非在我國境內，即謂被告因此受有不當負擔，被告辯稱本院為不便利法庭云云，亦非可採。

二、次按未經認許成立之外國法人，雖不能認其為法人，然仍不失為非法人之團體，苟該非法人之團體設有代表人或管理人者，依民事訴訟法第40條第3項規定，自有當事人能力，至其在臺灣是否設有事務所或營業所則非所問（最高法院50年台上字第1898號判例參照）。本件原告為越南公司，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，依上開說明，原告自有當事人能力。

三、又按原告以單一之聲明，主張數項訴訟標的法律關係，為客觀訴之合併，民事訴訟法就此並未設有合併型態及種類之限

制，而原告以單一之聲明主張之數項訴訟標的定有先後請求裁判之順序，於先位訴訟標的有理由時，即不請求就備位訴訟標的為裁判者，學說上稱為類似的預備訴之合併，與預備訴之合併須先位訴之聲明與備位訴之聲明，相互排斥而不相容者不同，與原告以單一之聲明，主張二以上之訴訟標的，請求法院擇一訴訟標的為其勝訴判決之選擇訴之合併，亦屬有間。惟基於處分權主義之原則，應尊重原告程序處分權之行使，以其意思決定合併型態及排列審理順序。查原告於本件訴訟中，請求本院就其依單一之聲明主張之數項訴訟標的法律關係，按意定債權讓與及載貨證券法律關係、意定債權讓與及運送契約法律關係、意定債權讓與及民法第184條、第188條侵權行為損害賠償請求權、保險代位及載貨證券與運送契約法律關係之損害賠償請求權、保險代位及民法第184條、第188條侵權行為損害賠償請求權之順序審理（見本院108年8月15日、109年7月27日言詞辯論筆錄），揆諸前揭說明，本院基於處分權主義之原則，應尊重原告程序處分權之行使，就其所要求合併之數項攻擊方法排列先、後審理順序，並以先位攻擊方法有理由，為備位攻擊方法之解除條件，先位攻擊方法無理由，為備位攻擊方法之停止條件，先予敘明。

貳、實體方面：

一、原告起訴主張：

(一)訴外人越南籍之宏越國際有限公司（HUNG YUEH INTER-NATIONAL CO., LTD.，下稱宏越公司)於民國104年5月間，先後於25日及27日出售混紡胚紗(carded cotton，下合稱系爭貨物)予訴外人即中國籍之廣州錦昇紡織漂染有限公司（GUANG ZHOU KAM SING TEXTILE AND DYEING CO.,LTD.，下稱錦昇公司），雙方約定國際貿易條規為CIF，即買賣價格中包含成本(Cost)，保險(Insurance)和運費(Freight)三者在內，出賣人宏越公司應負責安排系爭買賣貨物之運送相關事宜及海上保險相關事宜。故宏越公司一方面將系爭貨物裝

載於三只貨櫃（下合稱系爭貨櫃），與被告公司訂立海上貨物運送契約（下稱系爭運送契約），委由被告公司將貨物自越南胡志明港以新鴻328輪(下稱系爭船舶)運至中國南沙，並由被告公司簽發載貨證券二紙（載貨證券號碼：YMLUZ000000000、Y
面，宏越公司則與原告公司洽定海上運輸保險契約（下稱系爭保險契約），貨物之買受人錦昇公司因已付款贖單而自中國CTTIC銀行取得系爭載貨證券及系爭貨物之所有權。詎系爭貨櫃於104年6月10日海上運送途中，在中國廣州港落水(下稱系爭海上事故)，經打撈上岸並由受貨人錦昇公司委託MCW International Surveyors LTd.公證查驗，並作成公證報告（下稱系爭公證報告），證實系爭貨櫃之內容物已嚴重毀損且無殘餘價值(下稱系爭貨物損害)。

(二)原告得依債權讓與、載貨證券與運送契約法律關係之損害賠償請求權，請求被告賠償系爭貨物因系爭海上事故所致之損害：

1.訴外人錦昇公司為系爭載貨證券之受領權利人，且系爭載貨爭券業已由錦昇公司贖單後繳回給被告公司，錦昇公司自屬有權向被告請求損害賠償，而錦昇公司於系爭海上事故發生後，向原告公司請領保險給付時，即已授權該公司經理龔衛忠簽屬權利轉讓書(Assignment，下稱系爭權利轉讓書)，其中第一段表明確實已收迄原告所給付之保險給付，第二段復表明「After Fubon Insurance(Vietnam)Co., Ltd. pay for the said loss, we do hereby agree to transfer to Fubon Insurance(Vietnam)Co., Ltd. all our title and interests in the cargo and rights arising from and/or in connection with the captioned case against the carriers, owners of the above-mentioned vessel and/or any other persons who may be liable in respect of this loss or damage.(當越南富邦產物保險責任有限公司給付本公司上述損失後，本公司同意將因貨物受損而得對於運送人、船東或其他應負責任之人之所有權利或

利益讓與予越南富邦產物保險責任有限公司)」。又錦昇公司授權訴外人錦興布業有限公司(KAM HING PIECE WORKS LIMITED，下稱錦興公司)領取原告就系爭貨物之理賠金額，並代錦昇公司簽署代位求償收據(Subrogation Receipt，下稱系爭代位求償收據)，其中第一段表明確實已收迄原告所給付之保險給付，第二段復表明「In consideration of this payment, we hereby guarantee that we are the person entitled to enforce all rights under the term of contracts(whether for transportation or not)in relation to the bills of lading covering the said properties; and we agree that the said Insurance Companies are subrogated and/or transferred to with all of our rights of recovery on account of any and all such loss or damage from relevant parties and/or third parties including but not limited to carriers and……)(基於上開付款，本公司保證為權利人，確實有權行使載貨證券所表彰貨物之權利。而且本公司同意將本次貨物之損失或損害而得對於運送人或相關人等所得追償之所有權利在保險公司給付之範圍內轉讓/讓與予上開保險公司)」，原告前已發函向被告求償並為債權讓與之通知，並再以本件105年6月4日起訴狀再次為債權讓與之通知，故原告自已取得系爭載貨證券權利人錦昇公司就系爭運送契約所得主張之一切權利。

2.依涉外民事法律適用法第30條規定，中國籍之錦昇公司於中國境內將對於被告之運送契約、載貨證券法律關係、侵權行為等請求權以債權讓與方式讓與予越南籍之原告公司，應依中華人民共和國之法律。而依中華人民共和國合同法第79條、第80條規定，債權人得將契約之權利轉讓第三人，惟應通知債務人，故錦昇公司對於被告之請求權或債權自得轉讓與原告公司，且錦昇公司除簽立系爭權利轉讓書及系爭代位求償收據外，並已於105年3月18日以電子郵件及掛號郵件通知

被告公司。又讓與後原告公司對於被告公司起訴主張時，雙方自應依涉外民事法律適用法第32條規定，以原債權(錦昇公司與被告公司間)之法律關係定運送契約、載貨證券法律關係、侵權行為之準據法。系爭運送契約之當事人並無約定應適用之準據法，又系爭載貨證券背面條款雖記載準據法為英國法，惟該條款為運送人單方意思表示，且為定型化契約，非屬當事人約定，亦無雙方合意之效力。故系爭運送契約所生法律關係應以關係最切之法律為準據法，又系爭運送契約行為所生債務中之法律行為特徵為「運送貨物」，被告作為負擔該債務之當事人，其簽立系爭運送契約時之住所地設於我國基隆市，則依上開規定關係最切之法為我國法。故依涉外民事法律適用法第20條、第43條第1項規定，系爭運送契約、載貨證券債務不履行之準據法即為我國法。被告應依我國海商法第74條、民法第634條等載貨證券及運送契約法律關係負債務不履行之損害賠償責任，實屬當然。

3.倘本院認為系爭載貨證券之背面條款所約定之準據法為有效，則本件載貨證券法律關係之準據法即為英國法，系爭運送契約法律關係之準據法則應為越南法。而規範海上貨物運送之法律，為英國1992年海上貨物運輸法(Carriage Of Goods By Sea Act，簡稱COGSA)。又英國1992年海上貨物運輸法係採用1924年海牙規則及其後補充增修之1968年威士比規則，並將其內容作為其內國法之一部分，英國1992年海上貨物運輸法第5條(5)即規定，本法前述規定的效力，在任何情況下，均不得影響按1971年海上貨物運輸法第一節和目前產生法律效力的規則（即海牙威士比規則）的適用。顯見英國海商法係將海牙威士比規則直接引用至其條文中而具法律效力，對於被告是否應負賠償責任，自應依海牙威士比規則認定。至於我國海商法雖未將海牙威士比規則直接引用作為內國法，但仍參照該海牙威士比規則之內容增修入我國海商法，故我國海商法之內容與適用，對於本案仍具參考意義。

4.英國1971年海上貨物運輸法第1條(1)規定：「在本法中，規

則(the Rules)係指1924年8月25日在布魯塞爾簽署的，經1968年2月23日在布魯塞爾簽署之議定書及1979年12月21日在布魯塞爾簽署之議定書修改，關於提單若干法律規則的國際統一公約。」、1(2)規定：「本規則的條款，如本法附件所示，應當具有法律效力。」，由此可知，海牙威士比規則及1979年SDR修訂議定書之內容即為英國海上貨物運輸法之一部，並作為解決本案之法律依據。又海牙威士比規則就貨損索賠事件，雖未明定舉證責任分配之順序，惟如逐條細語推敲，併參考採用海牙規則諸國法院之判例，不難理出其概略。亦即海上貨損索賠舉證責任分配之順序，約可分為四個步驟，即：損害賠償請求權人，首須就貨物在運送人占有中發生損害負舉證責任；其後運送人須證明：損害之原因、已盡相當注意，使船舶具有適航能力、在海牙規則所規定不負責任事由中，主張其一，並經舉證證明（見楊仁壽著，海上貨損索賠，頁43-44）。系爭貨物於同年6月10日，運抵中國南沙港前，因被告公司使用人疏於應盡義務而發生貨櫃落水情事，原告提出系爭公證報告亦記載系爭貨物嚴重毀損且無殘餘價值，受貨人(即貨主)錦昇公司因此分別受有損失美金78,122元與美金40,810元，共計受損美金118,932元（以原告起訴當日之臺灣銀行即期買入匯率32.55換算，為新臺幣3,871,237元），故原告確已證明系爭貨物係於被告收受後、運送中發生貨損。

5.海牙威士比規則第3條第1項(我國海商法第62條亦同)規定：「運送人於發航前及發航時，應就下列事項為必要之注意：(a)使船舶具適航性。(b)適當配置船舶之海員、設備及供應。(c)使貨艙、冷藏室及所有供載運貨物之船舶其他部分，適合於貨物之受載、運送與保存。」，第3條第2項(海商法第63條亦同)規定：「於適用第4條規定情況下，運送人應適當並注意承載貨物之裝載、搬移、保管、看守及卸載。」；第4條第1項則規定：「船舶無適航性所生或所致之滅失或毀損，除係因運送人欠缺必要注意，未依第3條第1項規定，使

船舶有適航性，確實適當配置船舶之海員、設備及供應，並使貨艙、冷藏室及所有供載運貨物之船舶其他部分，適合於貨物之受載、運送與保存外，運送人或船舶均不負責任。因船舶無適航性而致滅失或毀損時，運送人或其他人依本條規定主張免責者，應就已為必要注意之事項，負舉證之責」；同條第2項規定：「下列事由所生或所致之滅失或毀損，運送人或船舶不負責任」。故運送人欲引用海牙威士比規則第4條第2項第（a）至第（q）款各款免責事由內容前，自應證明系爭船舶具1968海牙威士比規則第3條第1項規定之適航性，且運送人已盡1968海牙威士比規則第3條第2項之商業上照管義務。

(1)被告並未舉證證明系爭船舶於發航時具備適航能力：

A.船舶於發航時具船舶適航性，係指船舶在各個方面均必須適合預定航程，除船舶具備在海上航行的浮性、穩性、抗沉性、操縱性、快速性和耐波性等各種性能的結構以外，尚須配備合格的、技術熟練的和有高度責任心的船長和船員，充足的燃料和給養，以及適於載運和積載貨物的貨艙。故舉凡船體安全結構、船舶機械設備、航儀設備、人員配置、適載性等均屬之。又依我國法院實務見解，船舶有無安全航行之能力為事實問題，不得因船舶曾經依船舶法第27條之規定為定期檢查，即得謂船舶之適航性絕無問題。故被告雖然並非不得提出各式檢查證書或船級證書等，藉以證明系爭船舶於發航前及發航時之適航能力，但適航能力有無本為一事實問題，不應僅以提出數紙證書，便可謂運送人針對「其是否於發航前及發航時，對於承運船舶之適航能力確實已善盡注意義務（exercise due diligence）」已盡舉證責任。而被告提出之系爭船舶船東出具之事故報告（下稱系爭海上事故報告）之事故報告雖記載「該輪裝43個大重櫃、24個小重櫃、5個大吉櫃(即空櫃)，裝櫃完畢於6月10日0005時開航」，然並無說明或證明系爭船舶於發航時具有船舶適航性。又被告提出之船長報告書（下稱系爭船長報告書）並無明確製作日

期，且未經船長或檢查員簽名，無從判斷該證物是否為臨訟製作或係屬真正。另被告提出之船舶國籍證書僅屬系爭船舶之身分證明文件及所有權證明文件，而中華人民共和國海事局檢驗報告（下稱系爭中國海事局檢驗報告）、內河船舶載重線證書、內河船舶噸位證書、內河船舶檢驗報告核發日期並非事發當時之2015年6月10日，而無從證明系爭船舶「發航時」之適航能力。又被告所提出內河船舶適航證書（下稱系爭船舶適航證書）僅為「內河」航域，不及於海上階段，且檢查日期為2014年11月12日，與事發之2015年6月10日，已經過7個月，該證書能否證明「發航時」之適航能力，更有疑問。至於被告提出之多次出入口許可證（下稱系爭多次出入口許可證），僅係香港地區為避免每次船舶進出均需重新申請許可之行政簡便措施，該出入許可僅係用於管制、管理、監控他國船舶之用，並未實際針對每次出航進行適航性檢查，該許可證自不得作為證明系爭船舶具適航性之證明文件。被告於本案中就適航能力所提出之證據資料僅有法定證書數紙，不得謂其已就「於發航前及發航時之善盡相當注意義務而使船舶具有適航能力」為舉證。

B.況依國際公約或船籍國之規範檢查合格取得之證書所表彰意義為形式適航性證明文件，而船舶實質適航性，除前揭條件外，尚包含船員配置、貨物裝載以及船舶發航時對航行區域之天候條件有十足抗浪性，運送人應提出關於船舶之性能、貨物繫固及裝載分佈、船員數量及是否適任、開航前船員是否有足夠休息、用適當尺寸及更新過之海圖，配合最新之氣象、海象資訊及無線電航行警告、制定航行計畫(Voyage Plan)，使用準確及最新的航行資料、氣象資料，航行路線及通報系統，航路交通狀況，海洋環保因素等，且在適當比例尺寸之海圖上描繪出航線之路經，包含計劃路徑之方向，離岸安全距離、所有可能產生危險之地區及其通報系統，交通服務並考慮有無特定之環保區域要考慮安全船速，船舶操作特性，船舶之吃水與水深之限制(要考慮潮差因素)，在限

制水深之危險區域內有無預留龍骨到海底之最小垂直安全距離，故被告提出之上開文件，尚不足證明船舶發航時就適航能力之檢查、檢驗、流程、確認已盡善良管理人注意義務。

C.依海牙威士比規則第3條第1項(b)款規定，運送人應適當配置船舶之海員、設備及供應，亦即適航性包括配置相當船員。所謂配置相當船員，應從船員之「數」與「質」兩方面而言。換言之，船員之人數不僅須與船舶正常營運所需者相當，且該等船員亦應具備可以運航之能力。被告公司就本件運送，並未證明其已符合海牙威士比規則第3條第1項(b)款所定船員「數量上之充足」與「質量上之完善」之規定，系爭船舶即應視為不具適航性。

(A)被告未證明系爭船舶上之船員數量上已充足：

被告對於系爭船舶是否已配置適當之船長、海員，雖提出系爭船長報告書，惟該報告書並無明確製作日期，且未經船長、檢查員簽名，更無香港或中國大陸官方印文，無從判斷該證物是否為臨訟製作或所述內容係屬真正，其形式真正即非無疑。況系爭船長報告書中雖有列名船長海員之姓名，惟就系爭船舶依法律應配置之船員人數、開航時系爭報告書名單上之人員是否真正確實當值，均無從證明，自不得據以認定系爭船舶已配置合法、合格數量上之船員。

(B)被告未證明系爭船舶之船員之適格與能勝任：

相當之船員，不但指數量充足，且品質亦應完善。海員人數雖符合法定人數，若不符法定資格，或訓練、經驗不足，仍難謂船舶業已適航。依系爭公證報告第3頁記載：「…新鴻328輪船長犯了嚴重的錯誤。他需注意到船體撞擊到水中物體，並應向香港海事處通報，再由香港海事處指揮他將船停留在港區檢查。依據有實務經驗的航海技術，當船長察覺他的船可能擊中水中物體，應會立即指揮他的船員檢查所有槽艙的水深，包括前尖艙、尾尖艙、雙壓艙櫃、燃料油艙，並檢查是否滲水以決定船隻能否經得起風浪繼續航程。」；又系爭海上事故報告雖記載「0200時左右，船舶航行時感覺有

可能船底觸碰到不明物體，經檢查沒有發現問題，船舶繼續航行，0410時船體逐漸向左傾逐漸傾斜，…船舶於0450時沉沒在沙角對開水域。」，然卻未說明及證明當時檢查過程為何，及作何種檢查或措置，可見系爭船舶之船長、海員發現系爭船舶有異狀之處理過程與反應，顯然欠缺一般正常專業知識與技能，而有訓練及經驗不足等船員「質量」之欠缺。又依英國學說與判決，被告欲證明聘雇之船長海員適格，應證明其就委派聘僱適格、能勝任的船長海員與該船長海員對於該船舶之特性、性能、機械與操作具專業知識與技能，及海員就本次航程所涉天氣、水文、航道、航程、裝載等涉及船舶能堪航所有事項已克盡職責，善盡其注意義務，始可謂系爭船舶之船員符合海牙威士比規則第3條第1項(b)款所定配置適當船舶之海員規定。惟被告迄今未能提供系爭船舶船長、海員之學經歷，及聘僱當時，運送人有無善盡注意義務，事先面試，詳加調查其學經歷，先前服役船舶種類、先前工作內容及個人專業能力如何、身體及精神方面有無疾病、聘僱後如何培訓，亦未證明船長海員就「本次航程」所涉天氣、水文、航道、航程、裝載等涉及船舶堪航所有事項已妥善制定航行計畫或航線規劃，善盡其注意義務並克盡職責，系爭船舶即應認不具適航性。

(2)依被告提出之中華人民共和國海事局之水上交通事故調查結論書(下稱系爭調查報告)雖記載「1.新鴻328號船碰觸不明物導致船舶4#右壓載艙破損進水」、「2.船員在發現船舶左傾至船舶沉沒期間採取的處置措施失當」，惟姑且不論系爭調查報告之第一點是否屬於免責事由，但碰觸不明物導致船舶進水，未必當然會造成貨物之受損，倘運送人或船長海員妥適處理，尚非不可避免系爭貨物損害之發生，顯見被告對於承運貨物之保管、運送及看守，有所疏失，而未盡必要之注意及處置，自屬違反海牙威士比規則第3條第2項之海上運送人應盡之責任及義務，故不得主張海牙威士比規則第4條規定之免責事由，被告對系爭貨物損害，自應負擔賠償責任

。

(3)退萬步言，縱認被告已舉證證明系爭船舶於發航前及發航時具有適航性，惟被告仍須舉證證明貨損原因與海牙威士比規則第4條規定之免責事由之因果關係，方得援引該免責事由而不負賠償責任。惟系爭海上事故主因迄今未明，且被告均未舉證證明貨損發生原因與其主張之免責事由間之因果關係，縱使被告已舉證其已於發航前及發航時善盡相當注義義務，仍不得逕援引海牙威士比規則第4條規定免責事由，而應就運送物之毀損滅失負責。又被告雖抗辯系爭海上事故之係因海上或航路上之危險或意外事故所致云云，惟系爭調查報告就事故經過僅提出「簡要」說明，且該說明均係被告自行陳述所得而無任何輔佐證據資料，更未提出其所調查結果所憑證據資料，尚不足且不得作為確認本案事故發生之經過。況且，被告未說明碰撞之物體為何、碰撞之確切時間、地點、位置、船舶行進之方向與方位為何、是否在正常航道上、船舶破損程度、進水狀況與速度、壓載艙進水是否一定會造成沈船事故等事項，自未盡其舉證責任。又被告提出之廣東海事工程諮詢檢驗公司出具之之檢驗報告書（下稱系爭廣東海事檢驗公司檢驗報告)固記載系爭船舶「約0200時，船底觸碰到不明物體，0410時船舶逐漸傾斜，0450時沉沒在沙角對開水域」，然該檢驗報告所述內容係抄錄系爭海上事故報告而來，系爭海上事故報告又為系爭船舶船東自行組織繕寫之內容，並無其他客觀、書面證據可供參照，故均不得作為認定系爭海上事故發生經過之依據。

6.本件系爭貨物之損害應以商業發票價格加計10%為計算標準：

依海牙威士比規則第4條第5項(b)款之規定，運送人之賠償總額依依照契約所約定從船上卸載或應卸載之時間及地點之價值，計算貨物之價值。貨物價值，應依商品交易價值，如無商品交易價值，應依當時市價，如無商品交易價值，亦無當時市價，則應參考同性質與品質之其他貨物之一般價值確

定之。而海運實務上認損害賠償額之計算，係以到達港貨物完好市價減去貨物損害後在到達港市價。所謂到達港貨物完好市價，一般包含成本、保險、運費、關稅、管理費用以及合理利潤而言，在實務上，係得以商業發票價格加百分之十以為決定（楊仁壽著「海上貨損索賠」第93-95頁）。亦即實務上及學說上認海運實務上認損害賠償額之計算乃係商業發票價格加上10%後之價值，即應包含成本、保險、運費、關稅、管理費用及合理利潤。故原告以商業發票價格加計百分之十計算系爭貨物於目的地之價值，應屬合理。況系爭保險契約中，保險人與貨物所有人亦約定以商業發票上金額加計一成作為其被保險金額，亦即美金78,122元及美金40,810元，亦可證明商業發票價格加計百分之十計算後為系爭貨物於目的地之價值。又倘本院認原告加計10%為無理由，則依海牙威士比規則第4條第5項(b)款之規定，買受人約定之價金(商業發票上之價格)即為商品交易價格，故被告亦應賠償原告按商業發票價格計算之損害即美金108,120元。

7.被告並無主張單位責任限制之實益：

依海牙威士比規則第4條第5項(c)款規定：「為集裝貨物而使用貨櫃、墊板或類似運送載具時，載貨證券內所列裝載於此等運送載具內之件數或單位之數量，應視為本項所指之件數或單位之數量。除此之外，該運送載具應被認定為該件數或單位。」，故倘貨物裝載於貨櫃中，並於載貨證券內記載貨物之包裝單位(一綑、一包、一箱、一件、一個)、重量(公斤、公噸、磅)時，則依該包裝單位或重量計算單位限制責任之總額。倘貨物裝載於貨櫃中，但無於載貨證券內記載貨物之包裝單位、重量時，則依1貨櫃作為1件計算單位限制責任之總額。經查，載貨證券編號YMLUZ000000000已記載運送貨物為848箱(848CARTONS)，重量為40,388.540公斤(40,388.540KGS)、載貨證券編號YMLUZ000000000記載運送貨物為424箱(24CARTONS)，重量為20,194.270公斤(20,194.270KGS)。故編號YMLUZ000000000載貨證券之單位限制責任

之計算分別為565,336.16SDR(848箱x 666.67=565,336.16)及80,677.08SDR(40,388.540公斤x 2=80,677.08)，兩相比較後，應以848箱計算後為高，是被告就編號YMLUZ000000000載貨證券(2016年6月3日)之國際貨幣基金(IMF)所公佈之兌換比例，1特別提款權相當於1.40223美元，經相乘後本件被告於編號YMLUZ000000000所負擔之限制賠償責任應為美金792,731.32元，高於原告起訴主張之美金78,122元，對於被告而言，主張單位限制責任並無實益，而無海牙威士比規則第4條第5項(a)、(c)款規定之適用。至於編號YMLUZ000000000載貨證券之單位限制責任之計算分別為282,668.08SDR(424箱x 666.67 =282,668.08)及40,388.54SDR(20,194.270公斤x 2=40,388.54)，兩相比較後，應以424箱計算者為高，是被告就編號YMLUZ000000000載貨證券之單位限制責任為282,668.08SDR。又1特別提款權相當於1.40223美元，經相乘後被告於編號YMLUZ000000000載貨證券所負擔之限制賠償責任應為美金396,365.66元，顯然高於原告起訴主張之美金40,810元，對於被告而言，主張單位限制責任並無實益，亦無海牙威士比規則第4條第5項(a)、(c)款規定之適用。

(二)原告得依債權讓與及侵權行為損害賠償之法律關係，請求被告賠償系爭貨物因系爭海上事故所致之損害：

1.依涉外民事法律適用法第25條規定，關於由侵權行為而生之債，依侵權行為地法。但另有關係最切之法律者，依該法律。系爭貨櫃係於中國南沙外海落海，並於中國南沙港確認貨損及作成公證報告，故本件侵權行為法律關係之準據法應為中國人民共和國法。依系爭調查報告及系爭公證報告內容，系爭海上事故係因船員於發現船舶左傾至船舶沉沒期間採取的處置措施失當，亦即未注意系爭船舶船體撞擊到水中物體，亦未向香港海事處通報並為必要之檢查，顯見被告之受僱人對於承運貨物之保管、運送及看守，有所疏失，而未盡必要之注意及處置有過失，侵害錦昇公司對系爭貨物之所有權，被告應依中華人民共和國侵權責任法第2條、第3條、第6

條、第34條以及中華人民共和國民法通則第43條規定，負民事侵權行為損害賠償責任。

2.本件債務不履行損害賠償請求之準據法為英國法，而侵權行為法律關係之準據法為中華人民共和國，二請求權基礎所應適用之法律既不相同，且均非我國法律，二者之間自不生所為相互影響之可能。

(四)原告得依保險代位及運送契約、載貨證券、侵權行為之法律關係請求被告賠償損害：

1.訴外人錦昇公司為系爭貨物之買受人，其與出賣人宏越公司間之買賣契約約定適用CIF國貿條規，訴外人宏越公司與原告訂立系爭保險契約時主要條款約定為協會ICC(A)條款，該保險契約第11.1條規定「十一、保險利益條款（一）為期能獲得本保險之補償，被保險人於被保險標的物發生損失之時，必須持有保險利益。」。又依英國海上保險法第6條第1項(該內容類似前項保單條款)及其實務之規定，CIF國貿條規下，應由出賣人購買保險並為要保人及被保險人，後貨物上船後，貨物之危險負擔移轉於買受人，貨物之買受人就此貨物即擁有保險利益，而為系爭保單之被保險人，保險利益及被保險人之變更，並不以原保險單中被保險人是否變更為斷。倘運送途中發生貨物毀損滅失時，則由具保險利益之買受人(被保險人)向保險公司請領保險金。該項實務作法不但為英國保險實務及世界保險實務所採，我國繼受外國保險法及其實務亦同，此觀保險法第18條規定及立法理由即明。而訴外人錦昇公司已簽屬授權書委由第三人錦興公司代為受領保險金，並於受領保險金後，表明受領保險金後將本案所得請求之權利移轉給原告公司。而錦興公司取得原告就系爭貨物之理賠金額，並代錦昇公司簽署代位系爭代位求償收據，並表示在原告賠付完成後，將其就本件運送、貨損所得主張之一切權利轉讓予原告公司，且原告並已將理賠金額依約賠付予錦昇公司(由錦興公司代錦昇公司受領)，自已取得貨主錦昇公司就本件運送、貨損所得主張之一切權利，而得依保險

代位及運送契約、載貨證券、侵權行為之法律關係，請求被告賠償前揭因系爭海上事故所生之損害。

2.原告取得訴外人錦昇公司對於被告之權利乃係基於保險代位，依我國實務見解，系爭保險契約正面雖記載引用英國協會貨物保險條款，然其僅引據協會貨物保險條款之保險及理賠範圍，並非保險契約其他效力亦準據協會貨物保險條款；而系爭保險契約之當事人宏越公司與原告又未就系爭保險契約之其他效力之準據法為約定，故依涉外民事法律適用法第20條規定，系爭保險契約之準據法自應為越南法(原告負擔保險契約理賠義務為該法律行為中之特徵，而原告簽訂該保險契約時之住所地為越南)。又越南保險法第17條第(e)款規定，保險公司在理賠後，即有權向應就損害負賠償責任之第三人求償，原告既已依系爭保險契約賠付，就本件損害即有對被告依保險代位之法律關係求償之依據。

3.縱本件保險代位之準據法為英國法，然依英國學說，若保險契約之當事人有特約約定保險人得以自己名義提起代位求償訴訟，則無須以被保險人之名義提起代位求償訴訟。系爭代位求償收據已記載：「...and we hereby appoint the officers and agents of the said Insurance Company and their successors……to begin, prosecute, compromise or withdraw, in the name of the Insurance Company……any and all legal proceedings…（我們在此授權保險公司及其經理人、代理人或繼承人以其保險公司自己之名義，起訴、妥協、撤回或進行任何法律程序…）」，可見訴外人錦昇公司除已將損害賠償債權讓與給原告外，並特別約定授權原告等能以自己之名義就本件運送貨損事件進行任何法律程序，故原告依保險代位及此特約之約定，以自己名義對被告代位求償，權利來源並無瑕疵。

(五)並聲明：

1.被告應給付原告美金118,932元或新臺幣3,871,237元，暨自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按週年利率百分之五計

算之利息。

2.原告願供擔保，請准宣告假執行。

二、被告則聲明請求駁回原告之訴及假執行之聲請，並陳明如受不利判決，願提供現金或同額之華南商業銀行可轉讓定期存單為擔保，免為假執行，其答辯略以：

(一)原告不得依債權讓與及系爭載貨證券、系爭運送契約之法律關係，向被告請求賠償損害：

1.被告對於系爭權利轉讓書形式上真正固不爭執，然依系爭權利轉讓書之文義，錦昇公司乃係在原告依據系爭保險契約對該公司為保險理賠之前提下，同意轉讓該文件所載之權利，而本件原告給付本件保險理賠之對象，以及簽署系爭代位求償收據者，乃係訴外人錦興公司，並非錦昇公司，錦興公司亦未表明係「代理」錦昇公司簽署之文義，更遑論錦昇公司並非系爭保險契約之被保險人，是原告主張其依系爭權利轉讓書已合法受讓取得錦昇公司之損害賠償請求權利，得依法對被告為本件請求云云，尚屬無據。

2.依系爭載貨證券背面條款約定，有關系爭載貨證券運送契約所生之任何請求或爭議，應適用英國法，被告得依經內國法化之海牙威士比規則第2項(c)款、(q)款規定，及同項(a)款規定，主張免負本件損害賠償責任：

(1)被告得依海牙威士比規則第4條第2項(c)款及(q)款規定，主張免負本件損害賠償責任：

海牙威士比規則第4條第2項(c)款及(q)分別規定：「Neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising or resulting from: (a)…(b)…(c)Perils, dangers and accidents of the sea or other navigable waters……. (q)Any other cause arising withoutthe actual fault or privity of the carrier, or without the fault or neglect of the agents or servants of the carrier.（不論是運送人或船舶，對於因下列事由所生或所致之滅失或毀損，不負損害賠

償責任：(a)…(b)…(c)海上或其他可供航行水域之危險、災難或意外事故……(q)其它任何非因運送人之實際過失或故意，或非因運送人之代理人或受僱人之過失或疏忽之原因。）」。依系爭調查報告、系爭海上事故報告、系爭廣東海事檢驗公司檢驗報告之記載，系爭船舶確係於航行途中，因船底觸碰不明物體，造成4號右壓載艙破損進水，而翻覆沈沒。系爭公證報告僅憑臆測即謂系爭海上事故係由於引擎室之人孔蓋未緊閉而滲水，以致系爭船舶不穩傾斜進而翻覆沉沒，原告並據以主張系爭海上事故責任可歸責於系爭船舶船長及船員云云，並非事實。而一般的貨物運輸船舶，並不具有偵測察覺航行水域下，可能妨害船舶安全航行之不明物體的設備及能力。因此，基於鼓勵航海促進貨物流通之目的，對於此種海上或航路上的危險或意外事故所致之貨物損害，國際海上貨物運送公約及各國立法例，均明白規定運送人得依法主張免責。本件原告所主張之貨物損害，係因本件運送人及其受僱人所不能預料及不能防止之海上或航路上之危險、災難或意外事故所致，被告並無過失情事，則為運送人之被告得依海牙威士比規則第4條第2項(c)款及(q)款規定，主張免負本件損害賠償責任。

(2)被告得依海牙威士比規則第4條第2項(a)款規定，主張免負本件損害賠償責任：

海牙威士比規則第4條第2項(a)款規定：「Neither the carrier nor the ship shall be responsiblefor loss or damage arising or resulting

from: (a)Act,neglect, or default of the master, mariner, pilot, or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship.(不論是運送人或是船舶，對於因下列事由所生或所致之滅失或毀損，不負損害賠償責任：(a)船長、海員、引水人或運送人之受僱人，於航行上或船舶管理上之行為、疏忽或過失）。故縱認系爭船舶之船長或海員，就系爭海上事故之發生，

有任何於航行或管理船舶行為之過失，造成系爭貨物損害，被告亦得依海牙威士比規則第4條第2項(a)款規定，主張免責。

3.原告主張如被告有違反海牙威士比規則第3條第1項船舶適航性及第2項貨物照管義務規定情事，即不得援引海牙威士比規則第4條規定之免責事由云云，尚非有據：

海牙威士比規則第4條第1項規定「Neither the carrier nor the ship shall be liable for loss or damage arising or resulting from unseaworthiness unless caused by want of due diligence on the part of the carrier to make the ship seaworthy, and to secure that the ship is properly manned, equipped and supplied, and to make the holds, refrigerating and cool chambers and all other parts of the ship in which goods are carried fit and safe for their reception, carriage and preservation in accordance with the provisions of paragraph 1 of Article III.(不論是運送人或船舶(所有人)，對因船舶不具適航能力所生或所致之滅失或毀損，均不須負賠償責任；除非係由於運送人未依第3條第1項規定，盡相當之注意，以使船舶適航，配置船舶相當船員、設備及供應，使貨艙、冷藏室及其他供載貨物部分適合於受載、運送與保存所引起」。同法第3條第2項有關貨物照管義務，乃係明文規定：「Subject to the provisions of Article IV, the carrier shall properly and carefully load, handle, stow, carry, keep, care for, and discharge the goods carried.(除第4條另有規定外，運送人應適當並注意地裝載、搬移、保管、看守及卸載所承運之貨物」。故依上開規定，就因船舶不具適航能力所致之損害，除非船舶不具適航能力情事，係因運送人未盡必要注意之過失所致者外，運送人並不須負損害賠償責任。且如有海牙威士比規則第4條第1項及第2項規定之免責事由

存在，即應優先適用海牙威士比規則第4條規定之免責事由。原告主張如被告有違反海牙威士比規則第3條第1項船舶適航性及第2項貨物照管義務規定情事，即不得援引海牙威士比規則第4條規定之免責事由云云，尚非有理。

4.系爭船舶於發航前及發航時，確實具有安全航行之適航能力：

(1)系爭船舶於發航前及發航前，已取得中華人民共和國廣東海事局所出具之系爭內河船舶適航證書系爭船舶國籍證書系爭內河船舶載重線證書及內河船舶噸位證書，前揭內河船舶適航證書並記載系爭船舶處於適航狀態，准予航行A級航區(航線)，作集裝箱船用。又中華人民共和國廣東海事局，亦曾於2015年5月20日就系爭船舶，進行檢驗，確認該船具有適航能力，並發給無任何保留意見之系爭中國海事局檢驗報告；另系爭船舶亦經中國廣東省主管機關即交通運廳核准「繼續航行廣東省各對外開放港口至香港、澳門航線」，並發給核准函，復經本航次啟航港之香港航政主管機關即海事處檢驗合格准許開航，並發給「多次出入口許可證/MULTIPLE CLEARANCE PERMIT」，故系爭船舶確實具有安全航行之適航能力。而航行載運貨物之船舶，不但並無可能且無必要，逐次於船舶每航次發航前，均由相關船舶檢驗機構進行船舶適航能力之檢驗。在船舶之適航證書的有效期間內，除例行之年度或中間檢驗外，均由船長海員於每次航程開航前，就船舶之航行設施及設備，進行必要及仔細之檢查及確認；且依船舶法第23條第3項、第31條、第32條規定，及最高法院78年台上字第2057號民事判決意旨，船舶如已具備國際公約證書，並經主管機關委託之驗船機構檢驗入級者，即視為已依船舶法之規定檢查合格，而認定船舶具有安全航行能力，得為航行。換言之，運送人或船舶所有人，得以船舶取得之國際公約證書及中華民國主管機關委託中國驗船中心或其他驗船協會發給之船級證書，證明船舶之適航能力，故被告提出之上開證書，已足以證明系爭船舶具備安全航行之適航能力

。

(2)系爭船舶已配置充足適任之人員：

A.船長及各種職務之海員，取得海員證及船員適任證書(Certificate of Competency)，均必須依1978年航海人員訓練、發證及航行當值標準國際公約及其修正案(International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers,1978, as amended)之相關訓練、發證、資格及設置標準規範，經過相關訓練並通過評估審核，且於取得適任證書後，始能擔任證書所載之責任等級從事有關之職務。且各締約國政府，該國政府有義務達到或者超過本公約所設置航海人員訓練、發證及航行當值的最低標準。故如船員已取得相關船長海員職務之適任證書，即應認船長海員具合格適任能力，而不得未憑證據任意指摘船長海員不適任。系爭船舶之船長范偉鋒、輪機長李忠元及三管輪陳志森及持有船長適任證書之鄧振光等4人，既均已取得合格之適任證書，自均無不適任情事。

B.系爭船舶總噸位數僅1309噸，持有合格適任證書之船長及輪機長，對於系爭船舶之結構及性能操作應不致不熟悉。又系爭船舶碰撞不明物體後，係經過2小時，始發生船舶向左傾斜情形，可見系爭船舶船底觸碰不明物體，而發生凹陷穿孔情形，尚未立即對系爭船舶造成重大之異常情形或損壞。故船長及海員立即進行相關必要檢查後，仍未能發現船底遭觸碰凹陷之情形，乃決定繼續航行，應無過失情事可言，更無任何不適任情形。縱認船長就系爭海上事故之發生，有任何過失情事，亦不能率而主張持有合格適任證書之船長為不適任，海牙威士比規則第4條第2項(a)款之規定，將成為具文。

5.縱系爭船舶於開航時不具安全航行能力，被告仍得依法主張免負本件損害賠償責任：

海牙威士比規則第4條第1項及第2項(q)款規定，如運送人或

船舶所有人就載運船舶之適航能力，已盡必要之注意及措置，而船舶仍未具有安全航行能力，運送人或船舶所有人就船舶不具適航能力所致之損害，不須負損害賠償責任。有關系爭船舶之安全航行能力，不但已委託專業人員進行必要之維修檢查，並已獲得中國大陸海事主管機關所發給之系爭船舶適航證書，且於本航次自香港開航前，就系爭船舶為必要之檢查、保養及維護，並經香港航政主管機關查驗合格，並發給系爭多次出入口許可證，准予開航。故被告已盡必要注意及措置，以使系爭船舶於開航前及開航時，具有安全航行之能力，縱系爭船舶於發航前及發航時，有任何不具安全航行能力之情事，依上開規定，被告亦不須就因船舶不具安全航行能力所致之損害，負損害賠償責任。

6.被告縱應就系爭貨物損害，負運送人損害賠償責任，亦得依海牙威士比規則第4條第5項，主張單位限制責任：

海牙威士比規則第4條第5項(a)款規定，除非貨物之性質及價值，於貨物裝載前即已經託運人聲明，並記載於載貨證券外，運送人在任何情況下，得主張以每件或每單位不超過相當666.67個記帳單位金額(特別提款權)，或按滅失或毀損貨物每公斤毛重不超過相當2個記帳單位(特別提款權)之金額為限，並以其中較高額者為準。同項第c款並規定：「Where a container, pallet or similar article of transport is used to consolidate goods, the number of packages or units enumerated in the bill of lading as packed in such article of transport shall be deemed the number of packages or units for the purpose of this paragraph as far as these packages or units are concerned.Except as aforesaid such article of transport shall be considered the package or unit.(為固定貨物而使用貨櫃、墊板或類似之運送容器時，載貨證券上記載裝載此項運送容器之件數或單位之數量，視為本項所規定之件數或單位之數量；除有上述規定之情形外，應認

該運送容器為一件或一單位）」。系爭載貨證券雖記載貨物箱數，惟系爭貨物係由託運人自行裝載計數及封櫃，系爭載貨證券並因而註明「shipper's load，count，and sealed」以及「S.T.C (said to contain，據託運人之告稱)」，依1971年英國海上貨物運送法第4條第5項c款規定之合理解釋，在運送人已經就託運人所告稱之件數為保留之記載時，即應認為不生該條前段有關貨物箱件數記載之效力，或該記載不生拘束力，而應依該條最末句的規定以貨櫃的件數做為責任計算之件數。又系爭載貨證券中之編號YMLUZ000000000載貨證券記載貨櫃數為為2個，編號YMLUZ000000000載貨證券記載之貨櫃數為1個，故依海牙威士比規則第4條第5項規定，每件受損貨物應以666.67個特別提款權計算之單位限制責任，原告本件超過此一單位限制責任金額之請求，即屬無據。

7.縱被告不得主張單位限制責任，原告亦應舉證證明系爭貨物之目的地市價：

依英國海上貨物運送法第4條第5項(b)款之規定：「The total amount recoverable shall be calculated by reference to the value of such goods at the place and time at which the goods are discharged from the ship in accordance with the contract or should have been so discharged.（賠償總金額，應參照貨物依據(運送)契約約定，自船舶卸載時或應卸載時，卸載地之貨物價值計算之。）」，而本件原告並未依法舉證證明系爭貨物卸載地之目的地市價為何，即主張以商業發票數額，加計百分之十，作為系爭損害賠償金額云云，應無理由。

(二)原告本件侵權行為之損害賠償請求，亦無理由：

1.本件被告並未為任何侵害行為，而原告亦迄未舉證證明被告有如何之侵害行為存在，及錦昇公司有何權利受侵害，且該等侵害行為，與原告所主張之權利損害結果間，有如何之因果關係存在，故原告依中國侵權責任法第2條及第6條規定請

求被告賠償，並無理由。又本件被告之法定代表人及其受僱人，亦未曾有任何之經營活動造成原告所主張之本件侵害行為，原告自不得依中國民法通則第43條規定請求被告之法定代表人負侵權行為責任。

2.海牙威士比規則第4條之1第1項規定：「The defences and limits of liability provided for in this Convention shall apply in any action against the carrier in respect of loss or damage to goods covered by a contract of carriage whether the action be founded in contract or in tort. (本公約所規定之抗辯事由及責任限制，就有關運送契約所載運之貨物所生的滅失或毀損，而對於運送人所提起之任何訴訟，不論其請求權基礎是契約或侵權行為規定，均有其適用。)」；亦即對於運送人所提起之任何訴訟，不論是基於運送契約抑或侵權行為規定，更無論侵權行為之準據法為何，運送人均得援引運送契約所規定之抗辯及責任限制等抗辯權利，而本件被告就系爭貨物損害既得主張免責，自亦無須負損害賠償責任。

(三)原告不得依保險代位之法律關係，向被告主張運送契約責任及侵權行為責任：

1.系爭保險契約保險單保險條款「Terms and Conditions」乙欄中，明白記載系爭保險契約適用「(英國)協會貨物保險條款(A)(institute cargo clauses(A)」。又英國協會貨物保險條款(A)第19條明文規定：「This insurance is subject to English law and practice (本保險以英國法律及慣例為準據法)」。足證系爭保險契約之準據法為英國法，原告應舉證證明其已依英國保險法相關規定，合法取得系爭保險代位權。而基於債權（契約）相對性原則，非契約之當事人，並不能享有契約所生之利益，亦不負擔契約所生之義務。系爭保險契約之當事人為越南宏越公司，並非錦昇公司，原告既係對非被保險人為保險理賠給付，自無取得系爭保險代位權之依據及可能。且原告並未說明依系爭保險契約準據法

（英國法）之何項規定，非被保險人之錦昇公司，得合法變成系爭保險契約之被保險人，而徒以宏越公司與錦昇公司間之買賣契約之貿易條件為CIF，以及依非系爭保險契約準據法之中華民國保險法第18條規定，主張系爭保險契約之被保險人，得由越南宏越公司，轉變為錦昇公司云云，並主張其已因理賠予錦昇公司取得保險代位權，顯屬無據。

2.又依系爭保險契約之準據法即英國法，保險人取得保險代位權（Subrogation），並無「法定債權讓與」之效力；亦即保險人並未因取得保險代位權，而法定受讓取得其被保險人所享有之損害賠償請求權。因此，縱認本件原告依英國法已取得系爭保險代位權，惟因依英國法相關規定，原告並未法定受讓取得被保險人之損害賠償請求權，而原告既未合法取得被保險人之損害賠償請求權，則原告以其自己之名義提起本件訴訟，即為無理由。

3.縱認系爭保險契約之準據法為原告主張之越南法，惟原告所提保險事業法第17條第1項(e)款僅係規定，保險人有權要求造成損害之第三人為補償，然原告並未舉證證明依越南保險法，其已因理賠而依法取得損害賠償請求權，而得以其自己名義，對被告為本件賠償請求。

三、經查，原告主張訴外人即越南籍之宏越公司於104年5月間，先後於25日及27日出售系爭貨物予訴外人即中國籍之廣州錦昇公司，雙方約定國際貿易條規為CIF，出賣人宏越公司應負責安排系爭貨物之運送相關事宜及海上保險相關事宜。宏越公司乃一方面將系爭貨物裝載於系爭貨櫃，與被告公司訂立系爭運送契約，委由被告公司將貨物自越南胡志明港以系爭船舶運至中國南沙，並由被告公司簽發載貨證券二紙（載貨證券號碼及YMLUZ000000000號、YMLUZ000000000號）；另一方面則與原告公司訂立系爭保險契約，且錦昇公司因已付款贖單而自中國CTTIC銀行取得載貨證券，並取得系爭載貨證券上所載貨物之所有權。詎系爭貨櫃於104年6月10日海上運送途中，在中國廣州港落水，經打撈上岸並由受貨人錦昇

公司委託MCW International Surveyors LTd.公證查驗後，作成系爭公證報告，證實系爭貨櫃之內容物已嚴重毀損且無殘餘價值等事實，業據其提出系爭載貨證券影本及系爭公證報告為證，並為被告所不爭執，應堪信為真實。

四、關於原告依債權讓與及系爭載貨證券法律關係請求被告賠償部分：

(一)準據法之選擇：

1.債權讓與準據法：

按債權之讓與，對於債務人之效力，依原債權之成立及效力所應適用之法律；法律行為發生債之關係者，其成立及效力，依當事人意思定其應適用之法律。當事人無明示之意思或其明示之意思依所定應適用之法律無效時，依關係最切之法律，涉外民事法律適用法第32條第1項、第20條第1項分別定有明文。本件原告主張其於系爭海上事故發生後，受讓訴外人錦昇公司就系爭載貨證券之債權，是就債權讓與對於被告之效力，即應依原債權即系爭載貨證券法律關係之成立及效力所應適用之法律為準據法；而債權讓與係以使債權直接發生主體變動為標的之準物權行為，惟有關債權讓與「成立與否」之準據法，涉外民事法律適用法第32條未有規範，故其準據法自應依涉外民事法律適用法第20條規定以定之，而兩造於本件訴訟均主張我國法為債權讓與成立與否之準據法(見本院109年7月27日言詞辯論筆錄)，是本件債權讓與成立與否之準據法，即應為我國法。

2.載貨證券法律關係之準據法：

按因載貨證券而生之法律關係，依該載貨證券所記載應適用之法律，涉外民事法律適用法第43條第1項前段定有明文。查系爭載貨證券背面條款約定基於系爭載貨證券所生之任何請求或爭議，應適用英國法之事實，既如前述，則本件關於系爭載貨證券法律關係之準據法，即應為英國法。至原告雖主張又系爭載貨證券背面條款為運送人單方意思表示，且為定型化契約，非屬當事人約定，亦無雙方合意之效力云云，

惟按涉外民事法律適用法第43條第1項規定並未限制載貨證券就應適用法律之記載之形式，是縱該記載為事先印就之定型化契約條款，亦不因之而當然不生效力，至於該定型化契約條款，如有顯失公平之情形而應認為無效，則屬另一問題。且按載貨證券屬具物權效力之有價證券，亦有運送契約成立生效之證明效力，該證券雖由運送人或船長簽發，然係因受託運人之請求而為，一般海運實務，除有特殊情況，託運人對於載貨證券背面記載有關準據法約定，係屬重要約定事項，於貨物交付託運前，非無知悉該約款之機會，且於交付運送收受載貨證券時，如有異議可請求更正，或要求取回貨物，苟不予聞問，且將之轉讓予受貨人，其託運及轉讓載貨證券之過程，包括尋找託運對象、與運送人洽商運送事宜、交付託運貨物、收受載貨證券一連串動作，對載貨證券背面有關準據法約款，自非單純沈默，而達於默示同意該約款之效力。況從海商法第61條，載貨證券記載條款、條件或約定，非係免除運送人或船舶所有人對於因過失或海商法規定應履行之義務而不履行者，其條款、條件、約定，仍屬有效之反面解釋以觀，亦應解為系爭載貨證券背面條款有拘束雙方當事人之效力。並揆以海運實務及載貨證券之流通性，尤應認有關準據法之記載，係雙方當事人之約定，修正前涉外民事法律適用法，雖無現行法第43條之規定，惟本於相同法理，修正前有關準據法適用，亦應為相同之解釋。末者，載貨證券持有人既係據該證券行使權利，關於準據法，自應依該證券所載有關準據法文義決之，以維持法律適用之明確及一致性。是載貨證券背面所記載有關準據法之約款，對於託運人、運送人及載貨證券受讓人（持有人），應均有拘束力，亦有最高法院民事大法庭108年度台上大字第980號民事裁定可資參照，是原告前揭主張自非有理，系爭載貨證券之準據法，應為系爭載貨證券背面條款記載之英國法。

(二)被告應依載貨證券法律關係，對原告負損害賠償責任：

1.按債權之讓與，非經讓與人或受讓人通知債務人，對於債務

人不生效力，民法第297條第1項前段定有明文。查原告主張其受讓訴外人錦昇公司之債權並經訴外人錦昇公司出具系爭權利轉讓書及系爭代位求償收據，原告已於105年3月18日分別以電子郵件及掛號郵件通知被告，被告並已收受該讓與通知之事實，業據其提出系爭權利轉讓書、系爭代位求償收據、電子郵件、原告訴訟代理人表明原告受讓債權之信函、掛號執據等件影本，並為被告所不爭執，應堪信為真實。被告雖辯稱依系爭權利轉讓書之文義，錦昇公司乃係在原告依據系爭保險契約對該公司為保險理賠之前提下，同意轉讓該文件所載之權利，而本件原告給付本件保險理賠之對象，以及簽署系爭代位求償收據者，乃係訴外人錦興公司，並非錦昇公司，錦興公司亦未表明係「代理」錦昇公司簽署之文義，故原告並未受讓訴外人錦昇公司對被告就系爭載貨證券之債權云云，惟查，原告就其主張債權讓與之事實，除提出系爭代位求償收據，並提出訴外人錦昇公司出具之系爭權利轉讓書，而系爭權利轉讓書已載明「After Fubon Insurance (Vietnam)Co., Ltd. pay for the said loss, we do hereby agree to transfer to Fubon Insurance(Vietnam) Co., Ltd. all our title and interests in the cargo and rights arising from and/or in connection with the capitioned case against the carriers, owners of the above-mentioned vessel and/or any other persons who may be liable in respect of this loss or damage .(當越南富邦產物保險責任有限公司給付本公司上述損失後，本公司同意將因貨物受損而得對於運送人、船東或其他應負責任之人之所有權利或利益讓與予越南富邦產物保險責任有限公司)」，訴外人錦昇公司復於被告於本件訴訟中一再爭執訴外人錦興公司非有權代錦昇公司受領保險金之人，原告並未受讓錦昇公司之債權時，應原告之要求出具文件，表明「...關於上述事件；本公司本於上述保單所簽署的2份授權/權利轉讓書，係由本公司合法授權本公司經理龔衛忠先

生代表公司所簽具」之事實，有原告受僱人與錦昇公司受僱人往來電子郵件及前揭文件影本附卷可稽，衡諸常情，訴外人錦昇公司若未授權訴外人錦興公司受領保險金，且未因而將其對被告關於系爭載貨證券之債權讓與原告，要無可能於原告要求其於本件訴訟中確認系爭權利轉讓書真正時，不僅未有任何異議，且配合原告向被告行使債權，足見被告前揭所辯，並非可採，原告確受讓訴外人錦昇公司對被告因系爭載貨證券法律關係而生之債權，應堪認定。

2.又系爭載貨證券所生法律關係之準據法，應以英國法為準據法，已如前述，是原告受讓訴外人錦昇公司就系爭載貨證券之債權，向運送人即被告行使權利時，除依載貨證券之記載外，並應適用英國法。又規範海上貨物運送之法律，為英國1992年海上貨物運輸法(Carriage Of Goods By Sea Act)，而該法第5條(5)規定「本法前述規定的效力，在任何情況下，均不得影響按1971年海上貨物運輸法第一節和目前產生法律效力的規則（即海牙威士比規則）的適用」，又英國1971年海上貨物運輸法第1條第1款規定：「在本法中，規則(the Rules)係指1924年8月25日在布魯塞爾簽署的，經1968年2月23日在布魯塞爾簽署的議定書及1979年12月21日在布魯塞爾簽署的議定書修改的，關於提單若干法律規則的國際統一公約。」、同條第2款規定：「本規則的條款，如本法附件所示，應當具有法律效力。」，而該法之附件(Schedule)，即為1924年海牙規則及經增修之1968年威士比規則，是海牙威士比規則業經轉換為英國內國法等事實，有原告提出之英國1992年海上貨物運輸法、英國1971年海上貨物運輸法暨附件英文及中文譯本在卷可稽。而按關於海上貨物運送人之過失，世界各國之立法，概採推定之過失責任主義，即關於運送人之責任，只須運送物有喪失、毀損情事，經託運人或受貨人證明屬實，而運送人又未能證明運送物之喪失、毀損，有海商法所定之免責事由，且關於貨物之裝卸、搬移、堆存、保管、運送、看守，已盡必要注意及處置，

暨船艙及其他供載運貨物部分，適合於受載、運送與保存。則不問其喪失、毀損之原因，是否係可歸責於運送人之事由，運送人均應負法律上或契約之責任(最高法院96年度台上字第551號裁判意旨參照)。再按海牙威士比規則第3條第1項規定：「運送人於發航前及發航時，對下列事項應盡相當之注意：(1)使船舶適航。(2)配置船舶相當之船員、設備供運。(3)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。（Article III:1.The carrier shall be bound before and at the beginning of voyage to exercise due diligence to- (a)Make the ship seaworthy.(b)Properly man,equip and supply the ship .(c)Make the holds, refrigerating and cool chambers, and all other parts of the ship in which goods are carried, fit and safe for their reception,carriage and preservation.）；第4條第1項規定：「不論是運送人或船舶，對因船舶不適航所生或所致之滅失或毀損，均不負責任。除非係由於運送人未依第3條第1項之規定，盡相當之注意，使船舶適航，配置船舶相當船員、設備及供應，使貨艙、冷藏室其他供載運貨物部分適合於受載，運送與保存所引起。因船舶欠缺適航能力所致之滅失或毀損，運送人或其他人依本條之規定主張免責時，應就已盡相當注意之事實，負舉證之責。（ArticleⅣ：1.Neither the carrier nor the ship shall be liable for loss or damage arising or resulting from unseaworthiness unless caused by want of due diligence on the part of the carrier to make the ship seaworthy, and to secure that the ship is properly manned, equipped and supplied, and to make the holds, refrigerating and cool chambers and all other parts of the ship in which goods are carried fit and safe for their reception,carriage and preservation in accordance with the provisions

of paragraph 1 of ArticleIII.Whenever loss or damage has resulted from unseaworthiness the burden of proving the exercise of due diligence shall be on the carrier or other person claiming exemption under this article.）」；第4條第2項(a)、(c)、(q)款分別規定：「不論是運送人或是船舶，對於因下列事由所生或所致之滅失或毀損，不負損害賠償責任：(a)船長、海員、引水人或運送人之受僱人，於航行上或船舶管理上之行為、疏忽或過失...(c)海上或其他可供航行水域之危險、災難或意外事故……(q)其它任何非因運送人之實際過失或故意，或非因運送人之代理人或受僱人之過失或疏忽之原因。但主張本款免責之利益者，應就滅失或毀損非由於運送人之實際過失或知情，亦非歸因於運送人之代理人或雇用之過失或疏忽。（Neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising or resulting from: (a)Act,neglect, or default of the master ,mariner, pilot, or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship…(c) Perils, dangers and accidents of the sea or other navigable waters…(q)Any other cause arising without the actual fault or privity of the carrier, or without the fault or neglect of the agents or servants of the carrier, but the burden of proof shall be on the person claiming the benefit of this exception to show that neither the actural fault or privity of the carrier nor the fault or neglect of the agents or servants of the carrier contributed to the loss or damage.)」。是由海牙威士比規則前揭規定對於舉證責任之分配，可見英國法關於運送人之過失，亦係採推定過失之責任主義，亦即海上貨損索賠舉證責任分配之順序，約可分為四個步驟，即：損害賠償請求權人，首須就貨

物在運送人占有中發生損害負舉證責任；其後運送人須證明：損害之原因、已盡相當注意，使船舶具有適航能力、在海牙規則所規定不負責任事由中，主張其一，並經舉證證明（參照楊仁壽著，海上貨損索賠，第43-44頁）。

3.經查，原告主張系爭貨物於104年6月10日海上運送途中，在中國廣州港落水，打撈上岸後經MCW International Surveyors LTd.公證查驗，系爭貨櫃之內容物已嚴重毀損且無殘餘價值等事實，為被告所不爭執。被告雖辯稱系爭海上事故係因本件運送人及其受僱人所不能預料及不能防止之海上或航路上之危險、災難或意外事故所致，被告並無過失情事，則為運送人之被告得依海牙威士比規則第4條第2項(c)款及(q)款規定，主張免負本件損害賠償責任。縱認系爭船舶之船長或海員，就系爭海上事故之發生，有任何於航行或管理船舶行為之過失，造成系爭貨物損害，被告亦得依海牙威士比規則第4條第2項(a)款規定，主張免責云云，惟揆諸前揭說明，被告除應先證明系爭貨物損害之原因係因其主張之免責事由所致外，尚應依海牙威士比規則第4條第1項規定，先證明其就系爭船舶具備適航能力，已盡相當之注意後，始得主張同條第2項各款所定免責事由。而被告雖提出系爭調查報告及系爭船舶船長製作之系爭海上事故報告，辯稱系爭海上事故係因運送人及其受僱人所不能預料及不能防止之海上或航路上之危險、災難或意外事故，或系爭船舶之船長或海員航行或管理船舶行為之過失所致云云，惟查，系爭調查報告僅記載「事故原因：1.新鴻328號船碰觸不明物導致船舶4#右壓載艙破損進水。2.船員在發現船舶左傾至船舶沉沒期間採取的處置措施失當」；系爭海上事故報告則記載「...0200時左右，船舶航行時感覺有可能船底觸碰到不明物體，經檢查沒有發現問題，船舶繼續航行，0410時船體逐漸向左傾逐漸傾斜，駕駛員采取操舵沖灘，但為時已晚，船舶于0450時沉沒在沙角對開水域...」，有系爭調查報告及系爭海上事故報告影本附卷可稽，而上開報告內容，至多僅能

證明系爭船舶右壓載艙破損進水係因碰觸不明物，及船員於發現船舶左傾後之處置失當、船長於碰觸不明物體，經檢查後繼續航行等事實，而無從證明系爭船舶於航行中碰觸不明物體並因而沈沒，致系爭貨物毀損，係因船長、海員、引水人或運送人之受僱人，於航行上或船舶管理上之行為、疏忽或過失，或海上其他可供航行水域之危險、災難或意外事故，或其它任何非因運送人之實際過失或故意、運送人之代理人或受僱人之過失或疏忽之原因所致，則被告既未能舉證證明系爭海上事故發生之原因，其前揭抗辯，已非可採。且按所謂適航能力，依海牙威士比規則第3條第1項第1款至第3款規定，適航能力除指船舶之船體能力、運航能力及適載能力外，尚包含船員之適格，亦即船員就本次航程及貨物之運送，應具備相當之技術、判斷能力、經驗及知識，並在船舶操作和船舶特性方受到相當之培訓及指導，且船員之數量及編制，亦須有相當之數目及適當構成比例。被告雖提出系爭內河船舶適航證書、系爭船舶國籍證書、系爭內河船舶載重線證書、系爭內河船舶噸位證書、系爭中國海事局檢驗報告、多次出入口許可證、中華人民共和國海員證等件影本，辯稱系爭船舶於系爭海上事故發生時，已具備適航能力云云，惟查，被告提出之前揭各種關於系爭舶舶之證書及檢驗報告，僅均能證明各該次檢驗日期時之狀態，尚不足據為系爭船舶於104年6月10日發航時具有適航能力之證明；至於被告提出之海員證，則僅能證明系爭船舶之船長及船員具有中華人民共和國海員資格，而與其等就本次航程及貨物之運送，應具備關於船舶特性、性能、操作、天氣、水文、航道、航程之專業知識與技能，及是否已就系爭船舶操作和船舶特性受到相當之培訓及指導、數量及編制是否相當均無關聯，自不足以證明系爭船舶之適航能力。此外，被告復未提出其他證據，舉證證明系爭船舶於系爭海上事故發生時，已具備適航能力，或其就系爭船舶應具備適航能力，已盡相當之注意，則其就系爭船舶因海上事故所致系爭貨物毀損，自應負損害賠

償責任，不得主張免責。

4.再按海牙威士比規則第4條第5項(b)款規定「賠償總額應參照依據契約約定從船上卸載或應卸載之時間及地點之價值，計算貨物之價值。貨物價值，應依商品交易價值，如無商品交易價值，應依當時市價，如無商品交易價值，亦無當時市價，則應參考同性質與品質之其他貨物之一般價值確定之。(The total amount recoverable shall be calculated by reference to the value of such goods at the place and time at which the goods are discharged from the ship in accordance with the contract or should have been so discharged. The value of the goods shall be fixed according to the commodity exchange price, or, ifthere be no commodity exchange price or current market price, by reference to the normal value of goods of the same kind and quality.)」。而所謂「卸載或應卸載時地之價值」，係指到達目的地港貨物完好之市價而言，一般包括成本、保險、運費、關稅、管理費用及合理利潤在內。衡諸常情，系爭貨物至目的地港之銷售價格，一般係以購買之成本加上運送、關稅等費用，再加上其應有之利潤計算（最高法院98年度台上字第31號判決意旨參照）。又商業發票記載之金額，為國際貿易上出賣人與買受人約定之價金，是以商業發票上之價格作為認定購買之成本，應無不合。查系爭貨物中載貨證券號碼YMLUZ000000000號之混紡胚紗，商業發票價格合計為美金71,020元，載貨證券號碼YMLUZ000000000之混紡胚紗，商業發票價格為美金37,100元之事實，業如前述，而原告雖未具體提出系爭貨物之保險、運費、關稅、管理費用及合理利潤之數額，惟查，系爭公證報告就系爭貨物毀損之損失金額，認定為商業發票價格加計10%之78,122元、40,810元乙節，亦有系爭公證報告影本附卷可稽，是以原告主張以商業發票金額加計10%之金額即美金118,932元【計算式：78,122元＋40,810元＝118,932元】

，或依兩造不爭執之起訴日即105年6月4日美金即期買入匯率1：32.55(見本院109年5月28日言詞辯論筆錄)，折合新臺幣之金額3,871,237元【計算式：118,932元x 32.55＝3,871,237元】，作為卸載或應卸載之時間及地點之價值，並據以計算本件損害金額，即屬有據。至被告雖依海牙威士比規則第4條第5項(a)款及(c)款規定之合理解釋，系爭載貨證券雖記載貨物箱數，惟亦註明「shipper's load,count, and sealed」及「S.T.C (said to contain，據託運人之告稱)」之保留記載，應不生該項(c)款前段有關貨物箱件數記載之效力，而應依該款最末句之規定以貨櫃之件數即3件，，按每件以666.67個特別提款權計算之單位限制責任，計算原告得請求之金額云云。惟查，系爭載貨證券「包裝件數及貨物描述欄（Description of Packages and Goods)欄係記載：「據告稱：848箱(S.T.C.：848 Cartons)」、「據告稱：424箱(S.T.C.：424 Cartons)」之事實，固有系爭載貨證券影本附卷可稽，並為兩造所不爭執。惟觀諸海牙威士比規則第第4條第5項（c）款之規定：「為集裝貨物而使用貨櫃、墊板或類似之運送容器時，載貨證券上記載裝載於此項運送容器之包裝件數或單位之數量，視為本項所規定之件數或單位之數量；除有上述規定之情形外，應認該運送容器為一件或一單位。(Where a container, pallet or similar article of transport is used to consolidate goods, the number of packages or units enumerated in the bill of lading as packed in such article of transport shall be deemed the number of packages or units for the purpose of this paragraph as far as these packages or units are concerned.Except as aforesaid such article of transport shall be considered the package or unit.)」，並無任何關於載貨證券上記載包裝件數或單位之數量應依是否加註「據告稱」，而為不同認定之文義，是縱令載貨證券上有「據告稱（

said to contain）」之記載，然只要於載貨證券上記載之數量單位，為貨物包裝之單位，即屬計算責任限制有效之數字，是本件即應以系爭載貨證券上所記載系爭貨櫃內之包裝單位即848箱、424箱為計算基準。又英國海上貨物運送法第4條第5項(a)款規定：「除貨物之性質及價值於裝載前，已經託運人聲明並註明於載貨證券者外，運送人或船舶所有人對於貨物之毀損滅失，其賠償責任以每件特別提款權六六六・六七單位或每公斤特別提款權二單位計算所得之金額，兩者較高者為限(Unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the bill of lading, neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to or in connection with the goods in an amount exceeding 666.67 units of account per package or unit or 2 units of account per kilogramme of gross weight of the goods lost or damages, whichever is the higher.)」，是依此計算，編號YMLUZ000000000號載貨證券依箱數計算之單位限制責任為565,336.16【計算式：
848箱x 666.67=565,336.16】，依重量即40,388.540公斤計算之單位限制責任為80,677.08【計算式：40,388.540×2=80,677.08】特別提款權，編號YMLUZ000000000號載貨證券依箱數計算之單位責任限制為282,668.08【計算式：420箱x 666.67=282,668.08】，依重量即20,194.270公斤計算之單位責任限制為40,388.54【計算式：20,194.270×2=40,388.54】特別提款權，而均應以其中較高者即按箱數計算之單位責任限制為準。再按原告起訴之105年6月3日之國際貨幣基金(IMF)公布之兌換比例即1特別提款權相當於1.40223美元換算，編號YMLUZ000000000號載貨證券、編號YMLUZ000000000號載貨證券責任限制賠償金額分別為美金

792,731.32元【計算式：565,336.16× 1.40223=792,731.32元(小數點第二位以下無條件捨去)】、396,365.66元【計算式：282,668.08× 1.40223=396,365.66(小數點第二位以下無條件捨去)】，而原告主張之損害金額即美金78,122元、美金40,810元，均未逾前揭單位責任限制金額，是被告上開所辯，亦非足採。

五、綜上所述，原告依債權讓與及系爭載貨證券之法律關係，請求被告給付美金118,932元，或新臺幣3,871,237元，及自起訴狀繕本送達翌日即105年6月28日起至清償日止，按年息5%計算之利息，為有理由，應予准許。

六、兩造均陳明願供擔保，聲請宣告假執行或免為假執行，經核尚無不合，爰分別酌定相當之擔保金額宣告之。

七、本件事證已臻明確，兩造其餘之攻擊或防禦方法及所用之證據，經本院斟酌後，認為均不足以影響本判決之結果，爰不逐一論列。又原告依債權讓與及載貨證券法律關係之請求既經本院認定為有理由，自無再審究其依債權讓與及運送契約法律關係、債權讓與及侵權行為損害賠償法律關係、保險代為及載貨證券與運送契約法律關係、保險代位及侵權行為損害賠償法律關係所為請求之必要，併予敘明。

八、據上論結，本件原告之訴為有理由，依民事訴訟法第78條、第390條第2項、第392條第2項，判決如主文。

中　　華　　民　　國　　109　　年　　8　　月　　21　　日

民事庭法　官　姚貴美

以上正本係照原本作成。

如對本判決上訴，須於判決送達後廿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　　109　　年　　8　　月　　21　　日

書記官　湯惠芳