臺灣臺北地方法院民事判決

108年度海商簡上字第1號

上　訴　人　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 上訴 人　超捷國際物流股份有限公司
法定代理人　蔡登俊
訴訟代理人　洪正雄
　　張雅晴
參　加　人　沛華實業股份有限公司
法定代理人　PHILIP LIN
訴訟代理人　王堉苓
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　陳思涵律師
　　許峻瑋律師
參　加　人　陳文藝

上列當事人間請求損害賠償事件，上訴人對於民國107年11月8日本院臺北簡易庭106年度北海商簡字第10號第一審判決提起上訴，本院於108年6月5日言詞辯論終結，判決如下：

主　文

上訴駁回。

第二審訴訟費用由上訴人負擔。

事實及理由

一、上訴人起訴主張：

㈠訴外人長瑩國際股份有限公司（下稱長瑩公司）於民國105年3月間委由被上訴人運送壓花紙1批（下稱系爭貨物）從基隆到香港，被上訴人再委由參加人沛華實業股份有限公司（下稱沛華公司），以參加人德翔海運股份有限公司（下稱德

翔公司）所有之我國籍船舶德翔臺北輪（TS TAIPEI，下稱系爭船舶）載運系爭船舶貨物，由參加人陳文藝擔任船長，以V.16010S航次運送。詎系爭船舶於105年3月10日自基隆港發航不久，即發生主機第4缸不噴油之事故，致系爭船舶失去動力，在我國石門附近外海擱淺，造成系爭貨物嚴重濕損，被判定全損。

㈡被上訴人受長瑩公司之委託，以自己名義簽發載貨證券、並收取系爭貨物之全程運費，自應使承運船舶適於裝載系爭貨物，並善盡運送人必要之照管及處置義務。惟系爭貨物在被上訴人之債務履行輔助人德翔公司，占有管領之海上運送中遭受嚴重濕損，足認被上訴人及其債務履行輔助人德翔公司提供之系爭船舶不具適航能力及堪載能力，被上訴人與德翔公司未舉證證明已使系爭船舶具有適航能力，不符合海商法第69條免責事由之前提要件。系爭船舶於105年3月9日完成V.16010N航次之後，運送人未舉證證明系爭船舶於V .16010S航次啟航前採取何種措施排除前一航次所遭遇到之損壞及可能遭遇損壞之風險、使系爭船舶具有適航性，且德翔公司所做之定期檢查並未針對主機第4缸為檢查，中國驗船中心及日本海事協會之檢驗均僅針對主機汽缸中「傳遞動能之零件」為檢查，未針對「噴油系統」為檢查。再系爭船舶發航前所為有關SOLAS第5章第26.1條、第26.2條之測試，僅係針對操舵裝置進行檢查，並不及於該船主機及動力裝置設備。且系爭事故之發生並非船長下令停俥之行為，而係系爭船舶主機無法重新啟動方為系爭貨物貨損之原因。系爭船舶半年來已發生過「不噴油」及「燃油共軌低壓」之異常，且系爭船舶主機從定期檢驗完畢後，數度處於「第6缸高溫」之異常狀態，系爭船舶於105年2月27日進行檢查完畢後，於105年3月4日發生主機第6缸異常高溫現象，且是第4缸不作動之情況造成第6缸高溫異常。運送人未就系爭貨物善盡運送人之法定注意義務，被上訴人應依海商法第62條、第63條、第74條、民法第634條、第641條及載貨證券之法律關係，負債務

不履行之損害賠償責任。

㈢上訴人為系爭貨物之貨物運輸險保險人，已依保險契約理賠被保險人長瑩公司前開損失，並受讓長瑩公司關於系爭貨物之一切損害賠償請求權，爰依保險代位及債權讓與等相關規定，請求被上訴人負損害賠償責任等語。並聲明：被上訴人應給付上訴人166,320元，及自支付命令送達翌日起至清償日止，按年息百分之5計算之利息。

二、被上訴人及參加人答辯略以：

㈠被上訴人：長瑩公司將系爭貨物以CIF（Cost, Insurance & Freight）之貿易條件出售予「YIU FAI TRADING CO.」（下稱YUI FAI公司），即系爭貨物之保險利益於貨物越過船舷後，移轉予YUI FAI公司，長瑩公司得向YUI FAI公司請求價金，不因系爭貨物毀損而受有損失；又本件載貨證券記載「SURRENDERED IN TAIWAN（HK）」等字，乃長瑩公司以電報放貨方式，指示運送人在目的港直接放貨予指定之YUI FAI公司，長瑩公司在申請電報放貨後，系爭貨物之所有權已經移轉給YUI FAI公司，長瑩公司並無權利移轉予上訴人。再系爭船舶於106年3月10日自基隆港發航時，船舶主機運作一切正常，具有事實上適航性，有相關證書可證明，符合海商法第62條第1項及第63條之規定。系爭事故是系爭船舶發航後，主機第4缸突然無法噴油，突失航行能力，加上船長處置不當，而失去動力，被上訴人得依海商法第62條第2項、第69條第1款及第16款之規定，就系爭貨物之損害主張免責等語。

㈡參加人德翔公司：系爭船舶本航次發航前，船舶主機才完成特別檢查不到10日，檢查結果顯示主機狀態一切良好，系爭船舶於發航前及發航時，確有就系爭船舶主機（Main Engine，縮寫M/E）進行檢查及測試。系爭船舶船員於105年3月10日發航時已就船舶主機進行測試，且系爭船舶V.16010N航次（105年3月8日至9日）途中並未發生任何事故，主機狀況均屬正常，且航行途中風力約3至4級，並無足以造成船

船損壞之天氣狀況。惟系爭船舶於發航後，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。且依海事評議書記載，系爭船舶擱淺原因，除主機第4缸不噴油突失航行能力外，船長及輪機長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船舶主機停俥再試圖重新啟動，因未順利排除故障，致系爭船舶主機於停俥後完全失去動力，進而擱淺於石門外海。可見系爭船舶除突失航行能力外，亦因船長、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。

㈢參加人沛華公司：德翔公司已提出證據足以證明系爭船舶有適航性，德翔公司有海商法第69條第1款、第16款之免責事由，且上訴人無法證明其損害與參加人有關等語。

㈣參加人陳文藝：對於海事評議報告已經提起行政訴訟，尚未確定等語。

三、原審為上訴人敗訴之判決，上訴人不服，提起上訴。上訴聲明：㈠原判決廢棄。㈡被上訴人應給付上訴人166,320元，及自106年度司促字第4106號支付命令正本送達之翌日起至清償日止，按年息5%計算之利息。被上訴人則答辯聲明：上訴駁回。

四、查長瑩公司於105年3月間自我國基隆港出口系爭貨物至香港，委由被上訴人運送，被上訴人復委託沛華公司以德翔公司所有之系爭船舶運送，系爭船舶於105年3月10日自基隆港發航駛往臺中港途中，發生主機第4缸不噴油故障，因主機停俥後重新啟動失敗，系爭船舶失去動力漂流，在我國石門附近外海擱淺，致系爭貨物遭受損害等情，有載貨證券、海事評議書在卷可稽（見原審卷一第57頁、第136-137頁），為兩造所不爭執，堪信為真。

五、本件應審究者為：㈠德翔公司有無使系爭船舶具有適航能力？㈡德翔公司有無海商法第62條、第69條第1款、第16款之

免責事由？㈢上訴人有無自長瑩公司受讓之債權可資請求？茲分別論述如下：

㈠按運送人就運送物之喪失、毀損，應依民法第634條、第638條規定負賠償責任。海商法貨物運送章節有關運送人因貨物滅失、毀損或遲到對託運人或其他第三人所得主張之抗辯及責任限制之規定，對運送人之代理人或受僱人亦得主張之。但經證明貨物之滅失、毀損或遲到，係因代理人或受僱人故意或重大過失所致者，不在此限，海商法第76條第1項定有明文。又因下列事由所發生之毀損或滅失，運送人或船舶所有人不負賠償責任：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；船舶雖經注意仍不能發現之隱有瑕疵，海商法第69條第1、16款亦有明文。又海商法第69條第1款規定係承襲西元1924年海牙規則「運送人對航行上的過失不負責任」之原則而設。蓋以船行海外，權操船長、海員之手，運送人力有未逮，苟對其船舶具有堪航能力及配置相當之海員，已盡必要注意及選任義務，如屬海員航行中的過失，特予免負責任。又運送物有喪失、毀損情事，經託運人或受貨人證明屬實，運送人即應就運送物之喪失、毀損，有海商法所定之免責事由負舉證之責（最高法院96年度台上字第551號民事裁判參照）。運送人已依海商法第62條、第63條之規定，使船舶具堪航能力，並對於承運之貨物之裝卸、搬移、堆存、保管、運送及看守已為必要之注意及處置，始能依同法第69條規定主張免責。運送人欲依海商法第69條之規定主張法定免責事由時，須先證明船舶具有適載性及適航性。再按運送人堪航能力之注意能力，依海商法第62條、第63條規定，可分為三種，一為狹義堪航能力，即「使船舶有安全航行之能力」，指船舶的設計、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。二為運航能力，即「配置相當海員設備及船舶之供應」，三為堪載能力，即「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」。則系爭船舶是否具有堪

航能力即安全航行之能力，即應由被上訴人負舉證之責。

㈡經查：

1.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，有中華民國船舶登記證書、貨船安全設備證書、貨船安全構造證書、國際載重線證書在卷可稽（見原審卷一第126-135頁），又系爭船舶於105年2月間甫經中國驗船中心、日本海事協會進行5年一次之特別檢查，並核發船級證書，有中國驗船中心SUMMARY REPORT、日本海事協會SURVEY RECORD、船級證書2份在卷可憑（見原審卷一第107-125頁、第146-148頁），且中國驗船中心之SUMMARY REPORT記載：系爭船舶經實施船級檢查後，確認其狀態符合本船級社之相關規範：A. No.0 Special Survey of hull and machinery with automatic and remote control system.（船體及機器與自動遙控系統第二次特驗）、E. Machinery continuous survey（Code No. 21、22…），Code No. 21、22即主機第4缸之檢驗，而該次報告之CLASSIFICATION SURVEY REPORT記載：機器經MCS/PMS檢驗，即機器連續檢驗/計劃性機器維護方案等語（見原審卷二第70-71頁），足認中國驗船中心該次5年一度之特別檢驗確實就主機之運轉已為檢驗，且檢驗結果為合格；另日本海事協會就5年一度之特別檢查，表明係取代第5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，有日本海事協會船級維持檢驗簡介在卷可憑（見原審卷一第102頁），而日本海事協會所為該次檢驗係該船第2次之特別檢驗，且有進行CMS（Continuous Machinery Survey，連續機械檢驗），檢驗並無異常，有日本海事協會SURVEY RECORD在卷可查（見原審卷一第115頁），足認日本海事協會於105年2月所為之檢查確有涵蓋主機運轉之狀態。綜上，系爭船舶於V.16010S航次啟航前，已依法為各項檢查，均無檢查不通過之情事，依一般經驗及事理法則，除有反證證

明，應認系爭船舶船舶的設計、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，已具備安全航行能力。上訴人爭執中國驗船中心、日本海事協會所為前開檢查並未針對主機第4缸之動力系統、噴油系統檢查云云，惟中國驗船中心及日本海事協會前開檢查既係全面性檢查，依一般經驗法則，主機之運轉當屬船舶檢查重要事項，前開全面性之檢查如僅就主機第4缸之零件為檢查，而未就主機第4缸之運轉為檢查，殊難想像。從而，上訴人前開主張，難以採信。

2.系爭船舶之105年3月10日航海記事簿記載：「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：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），有航海記事簿在卷可查（見原審卷二第36頁），足認系爭船舶開航前已進行主機動力檢查，並確認符合SOLAS第5章第26.1條、第26.2條之規定，而SOLAS第5章第26.1條、第26.2條係有關「操舵裝置之試驗和演習」，有SOLAS第5章第26.1條、第26.2條規定在卷可佐（見原審卷二第221-222頁），而航海記事簿上開記載係「測試所有航儀、主機，以符合SOLAS第5章第26.1條、第26.2條規定」，即船員已測試系爭船舶主機，上訴人爭執船員僅測試操舵裝置云云，顯與事證不符，不可採信。再系爭船舶於105年3月8日至9日甫完成V.16010N航次，為兩造所不爭，而上訴人並未主張該航次有發生任何事故，足認系爭船舶之機械設備未因該航次而陷於不安全之狀態。

3.再船舶是否具有適航性，固屬事實問題，惟不能以系爭船舶發生系爭事故，逕自推論系爭船舶不具有適航性，而應探究系爭事故發生之原因為何。系爭事故經交通部航港局於106年5月31日製有海事評議書，記載系爭事故事發之經過：「0725時於北緯25度16.4分，東經121度42.9分發現

主機第4缸不噴油，輪機長翁楚溢隨即通知駕駛臺船長陳文藝，希望找安全地方檢修。船長陳文藝建議輪機長可以嘗試重新啟動主機，並決定停俥並採行此法，故依慣例程序減俥，主機自0735時停止後，重新啟動數次皆失敗…0820時船長陳文藝…並以電話告知德翔公司總工程師王聯芳（副協理）有關主機故障之情況，並將總工程師王聯芳提及之處理方式轉告輪機長翁楚溢知悉，即採用第4缸封缸之方式，惟仍無法啟動主機，隨即機艙亦告知駕駛臺其觀察到燃油黏度數值過低，使得共軌壓力無法建立，致使主機無法啟動。失去主機動力之後，系爭船舶之船體受強浪影響而橫搖劇烈…」等語（見原審卷一第166-167頁），足認系爭事故之發生係由於船長、輪機長就系爭船舶主機第4缸不噴油之處置不當所致，船長、輪機長就發現系爭船舶主機第4缸不噴油時，首應將系爭船舶移至安全地方檢修，以避免不必要之風險，縱採行停俥重新啟動之方式，亦應依王聯芳之建議，先將主機第4缸封缸再重新啟動，以避免不測。而系爭船舶主機第4缸不噴油時係105年3月10日7時25分，系爭船舶甫於同日6時36分駛離基隆港，該船距離基隆港外港錨地僅3.6浬，而當時之海象風浪甚大，依中央氣象局105年3月10日氣象資料顯示，彭佳嶼基隆海面，東北轉偏北風，風力6-7級，浪高4-5公尺，而依船長陳文藝於105年5月5日製作之海事報告所述，當時風向北北東，風速4級，海浪3公尺等情，有海事評議書可憑（見原審卷一第168-169頁），是系爭船舶停俥時當屬危險、惡劣之天候狀況。惟陳文藝仍下令減俥再重新啟動主機，置系爭船舶可能於停俥後無法重新啟動主機之風險，自屬船長、海員於航行或管理船舶之行為而有過失。再系爭貨物遭受濕損係因德翔臺北輪失去動力後於石門附近外海擱淺，此為上訴人所不爭，則系爭船舶主機第4缸不噴油，不一定造成系爭船舶主機全部失去動力，自不能認系爭船舶主機第4缸不噴油即造成系爭船舶主機全部失去

動力，從而不能以此情況認有反證證明系爭船舶於該次航程啟航時及發航後不具備安全航行能力。上訴人雖主張船長下令重新啟動主機，卻無法重新啟動，即屬系爭船舶不具適航性云云，然系爭船舶因主機第4缸不噴油而有故障情事，斯時系爭船舶主機尚有6缸仍在正常運轉，並無證據可認系爭船舶該6缸主機亦會故障失去動力，系爭船舶係因船長為不適當之作為即將主機停俥重新啟動之後，始無法啟動，而因系爭船舶主機第4缸有故障情事，將系爭船舶停俥再重新啟動，將使系爭船舶主機全部置於無法重新啟動之風險，從而非可謂系爭船舶主機因此無法重新啟動，即屬不具適航性。又上訴人提出另艘船舶之航海日誌（見本院卷第85-86頁），欲證明商用船舶主機於航行中停俥應能重新啟動一情，惟該航海日誌經德翔公司爭執其形式真正，上訴人未舉證證明其真正，不能採為本件認定事實之證據。上訴人另爭執系爭船舶於前次航程後數小時內即為本次航程，被上訴人及參加人應舉證證明二次航程之間運送人就系爭船舶之適航能力已善盡注意義務一情，惟系爭船舶本次航程啟航前該船海員也已測試該船航儀、主機，業如前述，難認德翔公司尚應為如何之舉證始盡舉證之責。又上訴人質疑何以系爭船舶於本次航程發航不到1小時即發生主機第4缸不噴油，可見該船並無適航性云云，惟系爭船舶之主機共有7個汽缸，主機第4缸於發航後不到1小時之時間內故障，系爭船舶尚未失去其全部動力，仍得駛往安全地點檢修，業如前述，不能認為系爭船舶主機第4缸故障故系爭船舶無適航性。而主機第4缸故障與系爭船舶嗣後斷成兩截間之因果關係已因該船船長、海員不適當之處置而中斷，亦不能謂主機第4缸故障即會造成系爭船舶船主機失去全部動力，因此系爭船舶無適航性。

4.系爭船舶輪機長翁楚溢於臺灣高等行政法院107年度訴字第397號事件中證述：（通報船長開至安全水域後，船長有無回復至少半小時至1小時才到安全水域？）有。（是

否當時有回覆船長1個小時以上太久，船無法撐到那時？）無法記得很明確。以當時狀況很可能也撐不到那麼久…當時我也不知道要開多久才會到安全水域。（如果當時無法停下檢修，可能會發生何問題？）還可以撐一下。因為第4缸已經沒有作動，其他排汽缸溫度可能愈來愈高，會變成其他排汽缸發生故障，機器應該撐不久等語（見本院卷第504頁），雖足認翁楚溢認為系爭船舶主機無法再轉動1小時以上。惟翁楚溢亦證稱：（以當時船隻情形，安全水域意涵大致如何？）旁邊沒有船隻、擱淺，沒有碰撞危險等語（見本院卷第502頁），與陳文藝於交通部航港局北部航務中心調查系爭事故時陳述：輪機長告知主機第4缸不噴油希望找安全地方檢修，我回答到達安全水域（西岸）還要一段時間，輪機長回答主機無法撐那麼久；當時輪機告知第4缸不噴油，有想過回基隆港或臺北港檢修，但輪機長告知主機無法撐那麼久，因此嘗試重新啟動等語（見本院卷第568-569頁）不同，則船長陳文藝設想之安全水域係西岸（基隆港或臺北港），與輪機長告稱船長希望找安全水域檢修並不相同，系爭船舶雖可能無法回基隆港或臺北港檢修，然至空曠、風浪較小之海域檢修應屬可能。惟陳文藝以其自己以前與機艙同仁聊天之經驗告知翁楚溢，即若主機出現狀況，主機自己減速或溫度過高等，常會把主機重新啟動，與輪機長協商後決定重新啟動系爭船舶，有陳文藝於交通部航港局海事詢問筆錄可憑（見本院卷第568頁），而陳文藝亦明知天候狀況不佳不宜馬上停俥一情，有系爭船舶三副許勝翔於交通部航港局海事詢問筆錄在卷可參（見本院卷第571頁），則陳文藝建議系爭船舶在原地以重新啟動方式檢修故障一事，係風險甚高之舉措。參以系爭船舶主機第4缸不噴油之故障係發生於000年0月00日7時25分，而系爭船舶於同日6時36分始發航，則系爭船舶出航時間僅49分鐘，而系爭船舶105年3月10日7時25分所在之位置即北緯25度16.4分，東經121度

42.9分，依系爭船舶VDR所紀錄之雷達顯示資料，呈現強勁西南流之風險，有海事評議書可憑（見原審卷一第166-168頁），因此縱然系爭船舶需停俥檢修，亦不宜於斯時斯地停俥檢修，如船長陳文藝建議之重新啟動主機之方式不可行，系爭船舶馬上面臨在不安全地帶失去動力之危險。而前開重新啟動主機以排除主機第4缸故障之方式，亦非係正規之檢修船舶主機方式。綜上，系爭事故係因主機第4缸故障，船長未於海域平靜之安全海域即下令停俥、重新啟動主機，而系爭船舶主機亦因不明原因無法啟動，致失去全部動力，在海面上漂流，嗣後擱淺而斷成兩截，尚難謂主機第4缸故障停俥之後，系爭船舶主機應能重啟，不能重啟即無適航性。系爭事故之發生，既係因船長不適當之處置所致，上訴人主張系爭船舶發生事故，並非因船長下令停俥所致，尚非可採。

5.上訴人復主張系爭船舶開航前之準備工作不完全，並未進行轉俥測試10-15分鐘，以及倒俥測試云云，惟據上訴人提出之「柴油機概要」一書所載：「大型低速柴油機和部分中速柴油主機，要求轉俥10-15分鐘，確認機器正常後停止轉俥機」等語，則並非指所有柴油機均應行轉俥之程序，上訴人僅憑上開資料即指系爭船舶未進行轉俥，德翔公司未盡海商法第62條第1項課予之適航性注意義務，尚難憑採。再系爭船舶離港時船員應注意之程序，有德翔公司提出之到／離港查核表（甲板用）1紙可憑（見原審卷二第223頁），與上訴人提出之「柴油機概要」一書所載機器起動前相關系統之準備包括暖機、滑油系統的準備、冷卻系統的準備、燃油系統的準備、壓縮空氣系統的準備、轉俥、吹俥、試俥等項目（見本院卷第237-242頁）均不相同，本件卷內復無其他證據資料足認前開「柴油機概要」一書所載程序係海運實務之慣例，尚不能以該書所載項目逕認係海運實務船舶發航前應行檢查之測試項目。上訴人以前開資料主張德翔公司未於系爭船舶發航前應行測

試項目而未善盡關於適航性之注意義務，為不可採。

6.上訴人主張系爭船舶半年來已發生過「不噴油」及「燃油共軌低壓」之異常，且系爭船舶於105年2月27日進行檢查完畢後，於105年3月4日發生主機第6缸異常高溫現象，且是第4缸不作動之情況造成第6缸高溫異常，足見德翔公司未善盡必要之注意及措置等情，並舉系爭船舶船員於交通部航港局海事詢問筆錄、海事檢查報告書之附件49為證，惟系爭船舶經檢修後均恢復正常，105年2月主機於香港進行大修，於香港入塢時CR&NK都有隨時派員監工；主機除第5缸缸套漏水問題較大之外，其餘皆正常等情，有系爭船舶二管鄭良緯、一等管輪陳勝揚於交通部航港局海事詢問筆錄可憑（見本院卷第534-535頁、第542頁），是系爭船舶於105年2月進行主機大修並經中國驗船中心（即CR）、日本海事協會（即NK）人員在場監工，並無上訴人主張系爭船舶主機異常而不修理之情事。另海事檢查報告書附件49係記載105年3月10日因主機第4缸故障無作工，主機程式需把負荷分配至其他6個缸，而主機第6缸因於105年3月4日已出現排氣溫度高於其他6缸之情況，故導致主機第6缸排氣溫度過高情況等語，有該附件在卷可稽（見本院卷第579頁），並非指系爭船舶主機第6缸於系爭事故發生前已發生異常狀況，上訴人前開主張，與證據內容所示不符，無足採信。

㈢再按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：⑴使船舶有安全航行之能力。⑵配置船舶相當船員、設備及供應。⑶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，海商法第62條第1項、第2項有明文規定。是運送人或船舶所有人於發航前及發航時就船舶有安全航行之能力，固應加以確保，惟船舶於航行中發生突失航行能力之情事，運送人仍得主張免責。德翔公司於系爭船舶發航前已盡其注意，並按規

定將系爭船舶送往檢修，並經中國驗船中心及日本海事協會檢驗合格，則依前開事實綜合判斷，不能認運送人就系爭船舶有安全航行之能力尚有何未盡之注意可言，上訴人主張運送人未使系爭船舶具有適航性，難以採信。

㈣從而，系爭船舶所載運之系爭貨物係因船長、海員，於航行或管理船舶之行為而有過失致毀損，該當於海商法第69條第1款之免責事由，則運送人不負賠償責任。至被上訴人另抗辯本件有海商法第69條第16款免責事由，及上訴人有無自長瑩公司受讓債權等節，均不影響本件之判斷，即無庸審酌，併予敘明。

六、綜上所述，上訴人依運送契約、保險代位、債權讓與之法律關係，請求被上訴人給付166,320元，及自支付命令送達翌日起至清償日止，按週年利率5%計算之利息，為無理由，應予駁回。原判決駁回上訴人請求，核無違誤，並無不合。上訴意旨指摘原判決不當，求予廢棄改判，為無理由，應予駁回。

七、本件事證已明，兩造其餘攻擊防禦方法及舉證，經本院審酌後，認與判決結果無影響，爰不另一一論述，併予敘明。

八、據上論結，本件上訴為無理由。依民事訴訟法436條之1第3項、第449條第1項、第78條，判決如主文。

中　　華　　民　　國　　108　　年　　7　　月　　3　　日

民事第八庭　審判長法　官　鄭佾瑩

法　官　江春瑩

法　官　林欣苑

以上正本係照原本作成。

本件判決不得上訴。

中　　華　　民　　國　　108　　年　　7　　月　　3　　日

書記官　范煥堂