臺灣高等法院高雄分院民事判決

108年度重上更一字第29號

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
　　洪煌景
被上訴人　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

上列當事人間請求損害賠償事件，上訴人對於中華民國105 年7 月6 日臺灣高雄地方法院104 年度訴字第16號第一審判決提起上訴，經最高法院發回更審，本院於109 年9 月22日言詞辯論終結，判決如下：

主　文

原判決（除確定部分外）關於命上訴人給付部分，及該部分假執行之宣告，暨訴訟費用（除確定部分外）之裁判，均廢棄。

上開廢棄部分，被上訴人在第一審之訴及假執行之聲請均駁回。

第一（除確定部分外）、二審及發回前第三審訴訟費用由被上訴人負擔。

事實及理由

一、被上訴人主張：伊承攬訴外人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（下稱東指部）營舍第二期整建工程（下稱系爭工程），需運送工程所需機具等至東沙島，乃於民國103 年6 月6 日與上訴人簽訂船舶租賃契約書（下稱系爭契約），由上訴人派遣貨輪運送上開貨物至東沙島一航次（下稱系爭航次），報酬為新臺幣（下同）125 萬元。嗣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（下稱接駁船）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，上訴人所屬人員疏未將接駁船收回至系爭船舶上，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，且在系爭船舶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288,295 元及運費126 萬元（下合稱系爭運費等），合計1,548,295 元等情。為此，爰依不完全給付之法律關係，聲明：上訴人應給付被上訴人1,548,295 元，及自起訴狀繕本送達翌日即103 年10月21日起至清償日止，按週年利率5%計算之利息，並願供擔保准予宣告假執行（被上訴人就原審敗訴部分並未上訴，另本院前審判決被上訴人敗訴部分均已確定，故不予載述）

二、上訴人則以：系爭船舶適航性之注意義務僅及於發航時，不及於發航後。另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，致未能卸載全部貨物，係不可抗力所致，自無不完全給付情事。至被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。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，且依海商法第66條規定，無庸就被上訴人支出之系爭運費等負責。退步言之，縱認上訴人應負擔損害賠償責任，然被上訴人未能證明其另行委託其他公司而生之新運費與本件未運送完畢之貨物有關；且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，被上訴人應分擔其中859,474 元，並以此主張抵銷等語置辯。

三、原審判決上訴人應給付被上訴人1,556,695 元本息。上訴人就其敗訴部分不服提起上訴，前經本院105 年度上字第233號（下稱前審）判決上訴人應給付被上訴人1,548,295 元本息，經最高法院發回更審判決後，於本院聲明：㈠原判決（除確定部分外）關於命上訴人給付部分，及該部分假執行之宣告，暨訴訟費用（除確定部分外）之裁判，均廢棄。㈡上

開廢棄部分，被上訴人在第一審之訴及假執行之聲請均駁回。被上訴人答辯聲明：上訴駁回。

四、兩造不爭執事項：

㈠被上訴人為運送系爭工程所需機具、材料及補給品前往東沙島，於103年6月6日與上訴人簽訂系爭契約，上訴人以所屬系爭船舶為被上訴人運送貨物，費用為125萬元，被上訴人已給付完畢。

㈡上訴人指派陳啟聰擔任系爭船舶船長，於103年6月11日載運貨物由高雄港啟航赴東沙島，於103年6月13日抵達，並使用接駁船進行卸貨作業。而於同月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，陳啟聰下令切斷接駁船之其餘纜繩，並於10時40分許返航，返航前未告知被上訴人。

㈢交通部中央氣象局（下稱中央氣象局）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，於6月15日17時30分解除海上颱風警報。

㈣被上訴人於系爭船舶返航後，就運回之系爭貨物，另委託大川公司於103年7月9日運送部分貨物至東沙島，復於103年8月22日請海巡運補船無償運送部分貨物至東沙島。

五、兩造之爭點：㈠上訴人是否應負不完全給付之損害賠償責任？能否主張海商法第69條第1款免責事由？㈡如被上訴人得請求賠償損害時，其請求金額1,548,295元，是否有據？上訴人所為共同海損之抵銷抗辯金額859,474元是否可採？分述理由如下：

㈠上訴人是否應負不完全給付之損害賠償責任？能否主張海商法第69條第1款免責事由？

被上訴人主張：其將貨物委由上訴人指派之船長（含船員）及系爭船舶運至東沙島岸上卸貨，而上訴人在將全部貨物運送上岸前，即因所提供接駁船翻覆致無法完成卸貨，且所稱係因風浪過大致纜繩斷裂，亦與事實不符，自無海商法第66條及第69條規定免責事由之適用，而應負不完全給付之損害

賠償責任云云。上訴人予以否認，並抗辯：系爭契約屬航程傭船契約，故航行期間之指揮權歸屬被上訴人，其僅負船舶所有人開航時維持適航性及適載性責任，且本件為海上運送，應優先適用海商法，並係因哈吉貝颱風之風浪過大，導致接駁船之纜繩斷裂及翻覆，進而無法再接駁貨物上岸，應有海商法第66條規定之適用，就系爭運費等不負賠償責任，並有同法第69條規定免責事由之適用，且不得再適用民法不完全給付之規定請求賠償等語。經查：

1.按依海商法第38條規定：「貨物運送契約為下列二種：一、以件貨之運送為目的者。二、以船舶之全部或一部供運送為目的者。」，可知海上貨物運送契約可分為「以件貨之運送為目的」及「以船舶之全部或一部供運送為目的」兩者。前者即係件貨運送契約，著重在將貨物運達目的地；後者則為傭船契約之屬性。而其中傭船契約之態樣，則可再細分為僅係著重貨物運送目的之完成，傭船人對於船長及船員並無任免指揮監督之權限（即狹義傭船契約）；或單以船舶之使用及收益為目的，而傭船人對於船長及海員有自行任免指揮監督之權限（即光船租賃契約）；或將船舶連同船長及船員一併包租予傭船人，而傭船人可以運送自己之貨物，亦可使用船舶及船員從事其他海上企業活動（如招攬貨物運送），並由傭船人管理及行使其對船長及船員之指揮、監督權限（即定期傭船契約）等類型。再按解釋契約，應於文義上及論理上詳為推求，以探求當事人立約時之真意，並通觀契約全文，斟酌訂立契約當時及過去之事實、交易上之習慣等其他一切證據資料，本於經驗法則及誠信原則，從該意思表示所根基之原因事實、主要目的、經濟價值、社會客觀認知及當事人所欲表示之法律效果，作全盤之觀察，以為判斷之基礎，不能徒拘泥字面或截取書據中一二語，任意推解致失其真意（最高法院104 年台上字第1562號民事判決意旨參照）。

2.被上訴人為運送系爭工程所需機具、材料及補給品前往東沙島，於103 年6 月6 日與上訴人簽訂系爭契約，上訴人以系

爭船舶為被上訴人運送貨物，費用為125萬元，被上訴人已給付費用完畢；上訴人指派陳啟聰擔任系爭船舶船長，於103年6月11日載運貨物由高雄港啟航赴東沙島，於103年6月13日抵達，並使用接駁船進行卸貨作業乙節，為兩造所不爭執，堪予認定。據此，可知系爭契約內容，係約定上訴人使用系爭船舶，將被上訴人交付之貨物由高雄港運至東沙島並完成卸貨，自屬海上運送，並應優先適用海商法相關規定。

3.系爭契約（見原審審訴卷第7至9頁）名稱為：「船舶租賃契約書」，依前言記載：「．．甲方（指上訴人）將所屬『山寶二號』貨輪租賃於乙方（指被上訴人），作為『東沙群島』散雜貨物運輸船隻．．」、第1條記載：「租賃期限：自103年6月9日；預計壹航次」等語，可知租賃期間僅以1航次為限，且約定租賃起始日而不另約定租賃終了日；又觀諸系爭契約第2條第1款約定：「1.租金每航次壹佰貳拾伍萬元整。．．」、第3條記載：「乙方未經甲方同意，不得私自將租賃船舶權利全部或一部分出借、轉租、．．．，或以其他變相方法由他人使用或共同合作配合該船舶。」、第5條約定：「費用負擔：甲方負責船員薪資、船舶行駛所需燃料費用、船體保險。．．」、第6條記載：「甲方需保證船舶設備操作符合航海安全，且自行負責海上航行風險．．」、第7條約定：「甲方基於航行及停泊安全下，有責將貨物卸於乙方指定位置．．．」、第8條記載：「船舶使用期間船長應取得合法證照，船員不得非法聘僱非法勞工，應合法取得證照，如有不法由甲方自行負責。」等語，可知系爭契約雖名為「船舶租賃契約」，然依上開內容所示，上訴人尚負有使船舶設備符合航行安全，以及監督船長、船員之責。

4.其次，就關於卸貨作業、卸貨地點、工作進度、卸貨順序、每日卸貨量，據證人即船長陳啟聰於原審證述：「從高雄港出發開到東沙島是我決定，開到東沙島以後我有參考海巡署

東沙指揮部建議的拋錨點拋錨，再用接駁船將貨物運送到岸上指定的地方（不曉得是上訴人指示或海巡署指定），運送哪些貨物我事前不知道，是兩造會約定好等我將船開到高雄港的碼頭時，原告再將貨物裝上船，會有原告製作的艙單放在船上，卸貨時大副會指揮依照裝貨位置順序來卸貨，每日卸貨量、工作進度由我評估作業安全來決定．．」、「（103年6月15日返航時，是否已完成預定之運貨作業？為何返航？何人決定返航？有無通知上訴人負責人員？有無經上訴人同意？）．．我決定返航因為沒有接駁船可以運送了，我有先跟被告公司報告接駁船翻覆無法再繼續作業後再返航，沒有通知原告負責人員，原告的人員當時也不在船上，接駁船翻覆我有告知東沙指揮部，我想東沙指揮部應該會告知原告公司，我也有告知東沙指揮部要返航。沒有經過原告公司同意．．」等語（原審卷㈡第11至12、15頁），再據證人即被上訴人之員工陳鼎嘉（隨同系爭船舶至東沙島）於原審證述：「卸貨時間是船員會自行評估海象以後，聯絡海巡署東沙指揮部塔台，照塔台指示的時間、卸貨地點卸貨，東沙指揮部再通知我，我跟船員沒有在聯絡，船員會把貨櫃吊到接駁船，再用接駁船運到碼頭，我跟我帶去的工人是負責在碼頭上等接駁船運來的貨，把貨運送到工區，我印象中這次航運進行卸貨作業只有兩天，第一天只有兩個接駁航次，第二天是三到四個船次，這兩天都是開接駁船的操作人員，我聽船員叫他大副會跟我說今天就卸貨到這裡，我無法決定每天的卸貨量，是船員會評估海象決定每天卸貨進度．．」，以及船長返航並未告知伊或其他被上訴人之人員等語（見原審卷㈡27、29頁），可知均係由船長陳啟聰及船員評估海象安全性，並配合東沙指揮部塔台指示而指揮、決定，被上訴人之隨船人員僅負責在東沙島碼頭接貨，並自行運輸至工地，且系爭船舶於103年6月15日返航之決定，係船長陳啟聰徵得上訴人同意後所為，既未事先詢問被上訴人之意見，亦未告知被上訴人之隨船人員。此外，參以兩造簽訂系爭契約

，係以上訴人應將被上訴人指定之貨物，從高雄港運送至東沙島並完成卸貨為契約目的乙節，均不爭執（見本院前審卷第40頁背面、47至48頁）等情相互以觀，足見系爭船舶在系爭航次之船長及船員，均係由上訴人指派、指揮及監督，並由其等就運送卸貨相關事宜為全權之處理。至被上訴人就船長及船員則無任何指揮或監督之權限，衡諸被上訴人訂約之主要經濟目的，僅係將貨物（系爭工程所需機具、材料等）運至東沙島供其承包之工程使用，並無另再利用該船舶自營海上企業活動之需求及目的，暨兩造對於系爭契約屬海上運送契約，為航程傭船契約，應優先適用海商法乙節，不予爭執（見本院卷第133 頁），堪認系爭契約在性質上應屬上開狹義傭船契約中之航程傭船契約，合先敘明。

5.又被上訴人主張：系爭船舶業已抵達目的港，上訴人之運送義務尚未消滅，亦非因不可抗力而不能到達目的地港，並無海商法第66條規定之適用云云。上訴人予以否認，並抗辯：因哈吉貝颱風於103 年6 月14日、15日通過東沙島附近海面，接駁船翻覆，伊僅收取去航運費，係因遭遇颱風之不可抗力，致未能完成全部貨物之運送，故依海商法第66條規定，去航運費仍應由被上訴人負擔，伊無須對系爭運費等負賠償責任等語。經查：

⑴按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。而按海商法第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」，屬法律另有規定情形。準此，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（最高法院108 年台上第615 號判決意旨參照）。查，系爭船舶抵達

東沙島海域後，已以接駁船卸載部分貨物上岸，嗣因接駁船翻覆，系爭貨物未能卸載上岸，船長將之載回高雄港，如前所述，應認系爭貨物並未到達東沙島，則揆諸前揭說明，如因不可抗力而契約目的不達，運送人（即上訴人）就該次航程之運送義務消滅，去航運費之危險由託運人（即被上訴人）負擔，故本件應審究者，乃是否因「不可抗力」，而有海商法第66條之適用。

⑵其次，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，於6月15日17時30分解除海上颱風警報乙節，為兩造所不爭執，並有中央氣象局103年12月8日中象參字第1030014479號函文在卷（見原審審訴卷第124頁）可稽，堪予認定。而系爭船舶自103年6月13日抵達東沙島後，使用接駁船進行卸貨作業，並於同月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，陳啟聰乃下令切斷接駁船之其餘纜繩，並於10時40分許返航乙節，亦為兩造所不爭執，同堪認定。足見自前述發現纜繩斷裂至系爭船舶返航期間，均屬哈吉貝之海上颱風警報警戒期間。又觀諸中央氣象局103年12月8日中象參字第1030014479號函及104年3月10日中象參字第1040002663號函分別檢附東沙島浮標站的海面風速風向逐時紀錄表及浪高週期波向逐時紀錄表（見原審審訴卷第124至127頁、原審卷㈠第226至227頁）所示，可知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、海面風速風向逐時紀錄表（見原審審訴卷第124頁）及浪級示性波高之逐時（即每小時觀測一次）紀錄（見原審卷㈠第226頁），依風向逐時紀錄表記載：103年6月14日8時至12時的風級為6級、13時至19時風級均為7級；20時為6級、21時至翌日（即15日）零時風級為7級；15日1時至6時風級為6級，7時至10時風級為5級，然11時至12時風級仍有6級（見原審審訴卷第125頁背面）等語；可認6月14

日、15日風級與6月12日（系爭船舶6月13日抵達東沙島）以前之風級多屬3、4級風（見原審審訴卷第125頁背面）相比較結果，平均約高出2至3級風不等。參諸東沙島區域之浪級示性波高，其中同年6月14日8時至17時的示性波高為3.80至5.15公尺，整日浪級為L級（大浪，指浪高大於2.5公尺，以上見原審卷㈠第227頁）；另6月15日凌晨零時至11時的示性波高為2.48至3.60公尺，該時段除9時為M級（中浪）外，其餘均為大浪，而M級浪高為介於1.5公尺至2.5公尺之間，其中依6月15日9時記載之浪高為2.48公尺，亦接近L級（見原審審訴卷第125頁背面、原審卷㈠第227頁）乙節，可徵東沙島海域於6月14日、15日之風級及浪高之擴大，係因受哈吉貝颱風之通過所影響。此外，參以上訴人提出系爭船舶航海記事簿（見本院卷第197至251頁）記載：103年6月14日約16時40分完成該日第三趟之卸貨作業，接駁船回到母船旁邊；17時05分，東指部告知有颱風形成，18時00分海象開始轉趨惡劣等詞（見本院卷第227頁）相互以觀，足見因哈吉貝颱風103年6月14日、15日通過東沙島附近海面，始導致接駁船纜繩有2條斷掉及翻覆，堪認接駁船翻覆，係屬不可抗力。

⑶至於被上訴人主張：比較6月15日與6月14日之風級及浪高，可認哈吉貝颱風自6月14日後影響逐漸減小，而系爭船舶於6月14日系爭船舶卸貨作業時之風級及浪高均高於6月15日接駁船纜繩斷裂及翻覆時，詎本件接駁船翻覆非發生於颱風影響最劇之6月14日，卻發生於颱風逐步遠離、影響遞減之6月15日，顯見接駁船纜繩斷裂及翻覆，非源於不可抗力之事故云云。然參酌6月14日晚上23時30分發佈海上颱風警報資料（見原審審訴卷第116頁背面至117頁）記載：颱風中心當時自東沙島北方海面向北移動，暴風圈逐漸進入台灣海峽南部，至6月15日凌晨2時30分動態顯示，颱風中心當時仍由東沙島北方海面向北移動，

暴風圈已進入台灣海峽南部等情，可徵哈吉貝颱風中心陸續自東沙島北方海面向北移動，而此颱風之移動，雖係陸續行進中，然東沙島海域仍在暴風圈範圍內，且6月15日相較於14日的風級及浪高，在系爭船舶返航高雄前，風級仍達6級，浪高亦屬大浪居多，如前所述，自難認接駁船纜繩斷裂及翻覆，非出於颱風之不可抗力所致，故被上訴人此部分主張云云，難謂有據。

⑷被上訴人又主張：海上颱風警報及警戒區域及事項均僅記載東沙島海面作業船隻應嚴加戒備，並未記載禁止航行等文字，自無從認定屬於不可抗力之事由云云，固引中央氣象局海上颱風警報資料（見原審審訴卷第116頁背面至117頁）為證。然自海上颱風警報資料所示，哈吉貝暴風圈確已籠罩東沙島海面區域，且海上警報資料業已警示東沙島海面作業船隻應嚴加戒備，自難以海上警報未記載禁止航行即推論非屬於不可抗力事由，被上訴人此部分主張難謂可採。又被上訴人主張：東沙島海域雖因輕颱哈吉貝即將形成前的熱帶氣旋而於103年6月14日12時出現該月最大浪5.15公尺（當時系爭船舶正常進行卸貨作業），然與歷年統計數據相比，亦非特別險惡。足徵103年6月15日纜繩斷裂及接駁船翻覆時，浪高2.48公尺至3.02公尺之海象與平時相較並無特別險惡的情形，顯未達不可抗力的程度云云，固提出東沙島監測站波浪高歷線圖及東沙島浮標自99年起至108年止之波高統計表（本院卷第95、165頁）為參。然查，觀諸東沙島監測站海浪波高歷線圖內容，僅顯示109年2月21日零時至同年月25日23時共120小時之海浪波高歷線圖，此外，東沙島浮標自99年起至108年止之波高統計表內容，係以每個年度當月份列出平均示性波高及波高分布百分比，並無區分是否有颱風等侵襲之海象狀況而產生之數據，故上訴人以此推論與系爭船舶卸貨作業時、纜繩斷裂及接駁船翻覆當時之浪高相比並無較高之前述主張，難謂有據。

⑸綜上，堪認系爭船舶抵達東沙島海域後，除以接駁船卸載部分貨物上岸外，因遭遇颱風，造成接駁船纜繩斷裂及翻覆，致系爭貨物未能卸載上岸，船長陳啟聰始將之載回高雄港，則揆諸前揭說明，即應適用海商法第66條規定。而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，則揆諸前揭說明，本件運送人即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被上訴人負擔。

6.被上訴人另主張：本件被上訴人請求者，係上訴人拒絕履約所發生轉船運費及裝卸費用，故不適用海商法第69條之規定云云。惟上訴人予以否認，並抗辯：因哈吉貝颱風之風浪過大，導致接駁船之纜繩斷裂及翻覆，進而無法再接駁貨物上岸，即有海商法第69條第1 款所規定免責事由之適用或類推適用等語。經查：

⑴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：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」，海商法第62條第1 、2 項定有明文。準此，運送人或船舶所有人於「發航前及發航時」，應盡相當注意義務，使船舶具備適航性，此為基本義務。倘運送人或船舶所有人於上揭期間，未盡該基本義務，固不得主張海商法第69條各款之免責事由。惟船舶於上揭期間外，因突發狀況不具適航性，既不屬於基本義務範圍，運送人或船舶所有人仍得主張海商法第69條各款之免責事由（最高法院108 年台上字第615 號判決意旨參照）。次按「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：一、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。．．」，海商法第69條第1 款定有明文。此在貨物有毀損或滅失之情形，

固得適用，而貨物有未能完成運送之情形，若符合該條各款之事由，運送人或船舶所有人亦得主張免責。

⑵本件據證人船長陳啟聰於於原審證述：係於103年6月14日17時05分得知有颱風形成，18時發現海象轉惡劣即開始起風浪，18時40分決定移泊，19時26分完成移泊，20時完成拋錨，20時10分又再起錨，之後，持續以最慢速逆風在東沙島附近往颱風反方向航行且不停船，接駁船則以纜繩固定在系爭船舶之左舷，與系爭船舶持續慢速航行，嗣於6月15日上午5時50分發現因風浪過大，致接駁船有2條纜繩斷掉，乃於6時10分使用纜繩欲將接駁船吊至系爭船舶上，但直至9時50分皆無機會吊起，此時接駁船因風浪過大而翻覆，曾試圖將接駁船轉正，但因過於危險而作罷，後來考量接駁船上之滑索可能危及系爭船舶，因而放棄接駁船，並將系爭船舶駛回高雄港等語（見原審卷㈡第12至14頁），核與系爭船舶之航海記事簿記載：「1705卸貨完畢向東沙指揮部報告此時指揮部告知有颱風形成」、「海象開始轉惡劣」、「1926移泊」「2000錨泊於東沙島西側．．」「2010本船．．開始頂風浪於東沙島附近航行」等語（見本院卷第227頁）大致相符，有航海記事簿在卷（見原審卷㈠第205至211頁、本院卷第197至251頁）可稽，並經原審勘驗接駁船翻覆之光碟畫面，依勘驗筆錄記載：「0-1秒：畫面中為一紅色接駁船翻覆、漂流在海面上，右側是上訴人之運送母船，拍攝者從運送母船船上往海面拍。1-5秒：接駁船落海位置之四周海面起伏較劇烈，接駁船不斷地明顯上下起伏。．．．21-34秒：接駁船落海位置之四周海面起伏較劇烈，有大量白色泡沫，接駁船持續上下起伏」等語，有勘驗筆錄及光碟截圖在卷（見原審卷㈠第224、237至244、247頁）可稽。綜上所述，固可認接駁船翻覆且遭棄置之結果，其近因研判為哈吉貝颱風引起風浪導致纜繩斷裂，致有止滑索漂流捲入系爭船舶螺旋槳之危險，而為避免該風險所作成棄置接駁船之

決定。然依證人葉翰勳（即上訴人之董事長特助）證述：上訴人有就纜繩斷裂、接駁船翻覆進行內部檢討，檢討結果認為以後遇到這種情形，要將接駁船拉到母船上面，接駁船從啟航後是先放在母船上，到東沙島再放下，接駁船隨時都可以收到母船上，而颱風當時為何沒有把接駁船收到母船，其詳細情形要問船長，接駁船的收放也要看海象，伊等在南沙島作業時，會為了搶卸貨時間、考量接駁船收放的危險性，放下接駁船後就不再收回，等隔天早上就可以馬上卸貨，上訴人有討論過，認為船長運送過程有疏失，上訴人原本打算將船長革職，不過後來沒有，只有觀察及減班等語（見原審卷㈡第156至157、166頁）；佐以陳啟聰亦證稱：伊返航後，有因為損失接駁船而被要求報告經過，本來要辭職，但上訴人不讓伊辭職（見原審卷㈡第15頁）等語相互以觀，足見接駁船係上訴人以系爭船舶載運本件貨物之隨船應有配備，並供在東沙島將船上貨物卸至該接駁船後再轉運至岸上所使用，且該接駁船可隨時收回至母船上。而陳啟聰自6月14下午17時5分知悉有颱風形成後至同日下午18時海象轉劣前，仍約有1小時之海象平穩時段，應已足供安全收置接駁船，且依其身為船長多年之航海人員專業及經驗，應可預知颱風引起之風浪可能造成接駁船纜繩斷裂、翻覆之危險，詎陳啟聰在颱風來臨致海象轉惡劣前，未將接駁船回收至母船而仍任其置放於海上，致遭風浪衝擊而產生前述纜繩斷裂及翻覆之結果，並造成系爭貨物未能在系爭航次完全卸載完畢，堪認船長航行或管理船舶之行為而有過失。審酌接駁船係供上訴人以系爭船舶載運本件貨物之隨船應有配備，自屬系爭船舶整體之一部分，揆諸前揭說明，堪認系爭船舶係於發航後，始因前述突發狀況不具適航性，上訴人仍得主張海商法第69條第1款之免責事由。

7.綜上，系爭船舶抵達東沙島海域後，除以接駁船卸載部分貨物上岸外，既因遭遇颱風，造成接駁船纜繩斷裂及翻覆，致

系爭貨物未能完全卸載上岸，船長將之載回高雄港，自得適用海商法第66條之規定。其次，系爭貨物未到達東沙島，既因不可抗力而使契約目的不達，則上訴人於系爭航次之運送義務消滅，去航運費之危險由被上訴人負擔。此外，接駁船係供上訴人以系爭船舶載運本件貨物之隨船應有配備，屬系爭船舶整體之一部，嗣因船長航行或管理船舶之行為而有過失，導致接駁船翻覆而無法完成系爭貨物之運送，上訴人主張海商法第69條第1 款之免責事由，即屬有據。從而，被上訴人以上訴人拒絕續運系爭貨物而主張上訴人應負不完全給付之債務不履行損害賠償責任云云，洵屬無據。

㈡如被上訴人得請求賠償損害時，其請求金額1,548,295 元，是否有據？上訴人所為共同海損之抵銷抗辯金額859,474 元是否可採？

被上訴人依不完全給付之法律關係，請求上訴人賠償損害1,548,295 元，既屬無據，則上訴人所為共同海損之抵銷抗辯，即毋庸審酌，附此敘明。

六、綜上所述，被上訴人依不完全給付之法律關係，請求上訴人給付154 萬8295元，及自103 年10月21日起至清償日止，按週年利率5%計算之利息，為無理由，不應准許。原審判命上訴人給付，自有未洽。上訴意旨指摘原判決此部分不當，求予廢棄改判，為有理由，應由本院予以廢棄，改判如主文第二項所示。

七、據上論結，本件上訴為有理由，依民事訴訟法第450 條、第78條，判決如主文。

中　　華　　民　　國　　109　　年　　11　　月　　10　　日

民事第三庭

審判長法　官　李昭彥

法　官　楊淑珍

法　官　郭慧珊

以上正本證明與原本無異。

如對本判決上訴，須於判決送達後20日內向本院提出上訴狀，其

未表明上訴理由者，應於上訴後20日內向本院提出上訴理由書（均須按他造當事人之人數附繕本）。上訴時應提出委任律師或具有律師資格之人之委任狀，並依附註條文規定辦理。

中　　華　　民　　國　　109　　年　　11　　月　　10　　日

書記官　謝佳育

附註：

民事訴訟法第466 條之1 ：

對於第二審判決上訴，上訴人應委任律師為訴訟代理人，但上訴人或其法定代理人具有律師資格者，不在此限。

上訴人之配偶、三親等內之血親、二親等內之姻親，或上訴人為法人、中央或地方機關時，其所屬專任人員具有律師資格並經法院認適當者，亦得為第三審訴訟代理人。

第1 項但書及第2 項情形，應於提起上訴或委任時釋明之。