



最高法院民事裁定 112 年度台上字第 165 號

海商法—船舶撞擊碼頭造成(橋式起重機及)
貨櫃貨物受損—侵權行為請求—侵權行為
請求權是否為貨物所有權人之認定,可否以
債權讓與方式為備位請求?—定期傭船人
Time Charterer 是否應承擔本件 allision 責
任?—過失引水人之民事責任及時效起算
—船舶所有人責任限制—各項損害賠償計
算

向上企業
(貨主?)
(原告/被上
訴人)

v.s.

Schiffahrts-Gesellschaft
H.Meersburg MBH
(船舶所有人)

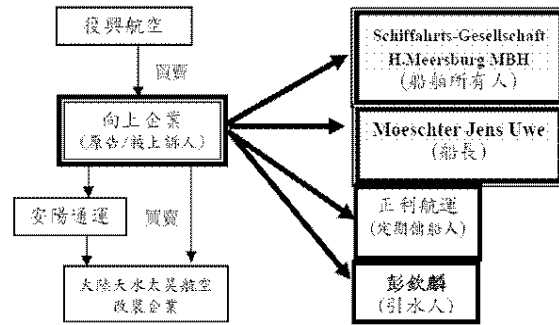
Moeschter Jens Uwe
(船長)
(以上為上訴人)

正利航運
(定期傭船人)
彭欽麟
(引水人)
(以上原審被告)

【案情摘要】

本案為 107 年 1 月 8 日發生德籍貨櫃船 Hansa Meersburg (18,275 總噸位)進基隆港時,因船長及引水人共同過失,船舶撞擊東 11 號碼頭,導致橋式起重機翻覆,連帶造成櫃場本案貨櫃/貨物受損案件。本案受損貨櫃/貨物為二手航空器零組件,由原審原告(被上訴人)向上企業向復興航空購買,擬委安陽通運以海運方式運往中國上海出售給大陸天水太昊航空改裝公司。本件貨櫃貨物受損,造成貨價、整理人工費、車輛作業費、倉儲費及違約損失等約台幣 100 萬及美金 14 萬餘損失。原告因此向該輪的船舶所有人(簡稱 HM 公司)、過失船長 MJU、過失引水人彭欽麟,以該輪的定期傭船人正利航業公司提起共同侵權行為損害賠償。

被告以原告向上企業已將貨物轉賣給天水公司,非貨物所有權人,向上企業無權求償;109 年 10 月 29 日追加起訴彭欽麟引水人已罹二年時效、正利航業非船舶所有權人及主張船舶所有人責任限制等理由為抗辯。



【主要爭點或重要見解】

本案侵權行為之請求權人是否應為侵權受損貨物的所有權人?

Ans: 是(高等法院/最高法院)。

可否以債權讓與方式,取得侵權行為請求權人之地位?

Ans: 可(高等法院/最高法院)。

船舶定期傭船人 Time Charterer 是否應承擔船舶撞碼頭之責任?

Ans: 無須(高等法院)(註:原告一審敗訴,上訴時並未將船舶定期傭船人列為被上訴人!但高等法院仍為前述見解)。

引水人是否應承擔侵權行為責任?以及對引水人的侵權行為請求權時效何時起算?

Ans: 引水人應承擔侵權行為責任;2 年時效應自事故發生時起算,而非海事評議確定有過失時起算(基隆地方法院)。(註:原告一審敗訴,上訴時並未將引水人彭欽麟列為被上訴人!)

【裁判要旨】

依被上訴人與天水公司簽訂系爭契約第 7.a 條、系爭事故後所簽和解補充協議第 1 條約定,及證人林昶宏、黃俊智等人所言,可知系爭貨物仍屬被上訴人所有,其因系爭事故受有系爭貨物部分零件損壞價額美金 4 萬 1,045.22 元、及因貨物受損支出重新整理人工費 28 萬 4,000 元、車輛作業費 18 萬 2,000 元、倉儲服務費 20 萬 4,000 元、木箱費 15 萬 7,500 元、第二次運費 9 萬 8,000 元及報關費 5,250 元、賠償天水公司違約金美金 10 萬 0,500 元,合計 93 萬 0,750 元及美金 14 萬 1,545.22 元之損害,惟被上訴人對彭欽麟之侵權行為損害賠



償請求權，已罹於2年時效，彭欽麟就系爭事故所負連帶賠償債務應分擔之2分之1，Uwe亦同免其責任，被上訴人僅得請求Uwe賠償46萬5,375元及美金7萬0,772.61元。HM公司為系爭船舶之所有人，並為Uwe之僱用人，應連帶負賠償責任，且本件係侵權行為，受損貨物非系爭船舶乘載之貨物，無海商法第69條第1項免責條款適用。又船舶所有人HM公司依海商法第21條第1項規定，所負限制責任總額為系爭船舶價值美金842萬1,000元，加計本次運送傭船契約運費美金1萬3,450元，合計為美金843萬4,450元，被上訴人請求未逾該總額，其先位之訴主張其為系爭貨物所有權人，依侵權行為法律關係，請求上訴人連帶給付46萬5,375元及美金7萬0,772.61元本息，為有理由等情，指摘為不當，並就原審命為辯論及已論斷或其他贅述而與判決結果不生影響者，泛言謂為違法，而非表明該判決所違背之法令及其具體內容，暨依訴訟資料合於該違背法令之具體事實，更未具體敘述為從事法之續造、確保裁判之一致性或其他所涉及之法律見解具有原則上重要性之理由，難認其已合法表明上訴理由。依首揭說明，應認其上訴為不合法。未按第二審法院因民事訴訟法第255條第1項但書規定，而許訴之變更或追加，不得聲明不服，此觀同法第463條準用第258條第1項規定自明。原審以被上訴人於第二審主張其受讓天水公司之損害賠償請求權，追加依債權讓與法律關係，而為同一聲明之請求，係基於同一基礎事實，依同法第446條第1項但書、第255條第1項第2款規定予以准許，上訴人自不得聲明不服，附此敘明。

【裁判字號】 112台上165裁定

【裁判日期】 1121019

【裁判案由】 請求損害賠償

【裁判全文】

上訴人 Schiffahrts-Gesellschaft
"H.Meersburg" mbH & Co. KG
法定代理人 Mathias Gaethje
上訴人 Möeschter Jens Uwe
共同
訴訟代理人 王國傑律師
楊思莉律師
複代理人 李妍緹律師
被上訴人 向上企業有限公司
法定代理人 鍾美珠

上列當事人間請求損害賠償事件，上訴人對於中華民國111年9月21日臺灣高等法院第二審判決（110年度海商上字第2號），提起上訴，本院裁定如下：

主文

上訴駁回。

第三審訴訟費用由上訴人負擔。

理由

一、按上訴第三審法院，非以原判決違背法令為理由，不得為之。又提起上訴，上訴狀內應記載上訴理由，其以民事訴訟法第469條所定事由提起第三審上訴者，應於上訴狀內表明：原判決所違背之法令及其具體內容、暨依訴訟資料合於該違背法令之具體事實。其依同法第469條之1規定提起上訴者，並應具體敘述為從事法之續造、確保裁判之一致性或其他所涉及之法律見解具有原則上重要性之理由。同法第467條、第470條第2項分別定有明文。而依同法第468條規定，判決不適用法規或適用不當者，為違背法令；依同法第469條規定，判決有該條所列各款情形之一者，為當然違背法令。當事人提起第三審上訴，如合併以同法第469條及第469條之1之事由為上訴理由時，其上訴狀或理由書應表明該判決所違背之法令條項，或有關之司法院大法官解釋、憲法法庭裁判，或成文法以外之習慣或法理等及其具體內容，暨係依何訴訟資料合於該違背法令之具體事實，並具體敘述為從事法之續造、確保裁判之一致性或其他所涉及之法律見解具有原則上重要性之理由。如未依上述方法表明，或其所表明者與上開法條規定不合時，即難認為已合法表明上訴理由，其上訴自非合法。

二、本件上訴人對於原判決提起上訴，雖以該判決違背法令為由，惟核其上訴理由狀所載內容，係就原審取捨證據、認定事實及解釋契約之職權行使所論斷：被上訴人於民國106年10月26日與訴外人大陸地區天水太昊航空改裝維修股份有限公司（下稱天水公司）簽訂工具裝備統包銷售合約（下稱系爭契約），將二手航空器材零組件一批（下稱系爭貨物）以新臺幣（以下未敘明幣別者均同）1,050萬元出售與天水公司。系爭貨物於107年1月8日在基隆港等待裝船時，上訴人 Schiffahrts - Gesellschaft "H.MEERSBURG" mbH &



Co. KG(下稱 H.M 公司)所有德國籍 M.V. Hansa Meersburg 貨櫃輪(下稱系爭船舶)靠泊基隆港東 11 碼頭時,因船長 Möeschter Jens Uwe(下稱 Uwe)於接近碼頭時,始發現主機運轉異常,且與引水人即第一審共同被告彭欽麟均未及早意識船速過快,未明確清楚收發俾令,充分交換資訊,情境意識不足等原因,致擦撞編號 112 橋式起重機,該起重機再撞擊裝載系爭貨物之貨櫃(下稱系爭事故),Uwe 與彭欽麟應各負 2 分之 1 之過失責任。依被上訴人與天水公司簽訂系爭契約第 7.a 條、系爭事故後所簽和解補充協議第 1 條約定,及證人林昶宏、黃俊智等人所言,可知系爭貨物仍屬被上訴人所有,其因系爭事故受有系爭貨物部分零件損壞價額美金 4 萬 1,045.22 元、及因貨物受損支出重新整理人工費 28 萬 4,000 元、車輛作業費 18 萬 2,000 元、倉儲服務費 20 萬 4,000 元、木箱費 15 萬 7,500 元、第二次運費 9 萬 8,000 元及報關費 5,250 元、賠償天水公司違約金美金 10 萬 0,500 元,合計 93 萬 0,750 元及美金 14 萬 1,545.22 元之損害,惟被上訴人對彭欽麟之侵權行為損害賠償請求權,已罹於 2 年時效,彭欽麟就系爭事故所負連帶賠償債務應分擔之 2 分之 1,Uwe 亦同免其責任,被上訴人僅得請求 Uwe 賠償 46 萬 5,375 元及美金 7 萬 0,772.61 元。H.M 公司為系爭船舶之所有人,並為 Uwe 之僱用人,應連帶負賠償責任,且本件係侵權行為,受損貨物非系爭船舶乘載之貨物,無海商法第 69 條第 1 項免責條款適用。又船舶所有人 H.M 公司依海商法第 21 條第 1 項規定,所負限制責任總額為系爭船舶價值美金 842 萬 1,000 元,加計本次運送備船契約運費美金 1 萬 3,450 元,合計為美金 843 萬 4,450 元,被上訴人請求未逾該總額,其先位之訴主張其為系爭貨物所有權人,依侵權行為法律關係,請求上訴人連帶給付 46 萬 5,375 元及美金 7 萬 0,772.61 元本息,為有理由等情,指摘為不當,並就原審命為辯論及已論斷或其他贅述而與判決結果不生影響者,泛言謂為違法,而非表明該判決所違背之法令及其具體內容,暨依訴訟資料合於該違背法令之具體事實,更未具體敘述為從事法之續造、確保裁判之一致性或其他所涉及之法律見解具有原則上重要性之理由,難認其已合法表明上訴理由。依首揭說明,應認其上訴為不合法。末按第二審法院因民事訴

訟法第 255 條第 1 項但書規定,而許訴之變更或追加,不得聲明不服,此觀同法第 463 條準用第 258 條第 1 項規定自明。原審以被上訴人於第二審主張其受讓天水公司之損害賠償請求權,追加依債權讓與法律關係,而為同一聲明之請求,係基於同一基礎事實,依同法第 446 條第 1 項但書、第 255 條第 1 項第 2 款規定予以准許,上訴人自不得聲明不服,附此敘明。

三、據上論結,本件上訴為不合法。依民事訴訟法第 481 條、第 444 條第 1 項、第 95 條、第 78 條,裁定如主文。

中華民國 112 年 10 月 19 日

【評析】

- 於國際管轄及涉外民事法律適用方面: 本件涉案船舶為德國籍,當時船舶所有人為德國籍(依 IMO GISIS 資料,該輪為 2007 年建造,原登記在賴比瑞亞,馬上改籍為德國籍,最早船名為 Niledutch Hong Kong; 2009 年 8 月船舶更名為 Hansa Meersburg, 2016 年 9 月更換船舶所有人,仍維持德國籍。2020 年 12 月,船名更改為 Hansa Osterburg, 改籍為葡萄牙籍),本件屬涉外因素。本案屬典型的海事侵權行為案件,事故發生地在台灣基隆,損害發生地及受害人亦為我國籍人,依國際管轄一般法理,我國具國際管轄權;另依涉外民事法律適用法第 25 條規定,我國為侵權行為地,且為關係最切地,以我國法為準據法,自無問題。本案三審判決,基隆地院判決並未交代國際管轄及準據法事項,高等法院有處理準據法問題。
- 本案爭點: 本案非 collision(船舶間碰撞),基本上屬英文『allision(船舶與非船物體間碰撞)』,亦非運送,因此不適用我國海商法的船舶碰撞及貨物運送,而應適用民法侵權行為。本案涉及的爭議非常多,基本上可包括第一、『原告向上公司是否為貨物所有權人之認定』、第二、『原告可否以債權讓與方式為備位請求?』、第三、『定期傭船人 Time Charterer 是否應承擔本件 allision 責任?』、第四、『過失引水人之責任及時效起算』及第五、『船舶所有人責任限制』五大問題。前述五問題於高等法院均予以處理,最高法院予以確認。以筆者角度,本案爭點判決中,最有問題者為第二問題。此五