

裁判字號：臺灣高雄地方法院 101 年海商字第 3 號民事判決

裁判日期：民國 103 年 07 月 28 日

裁判案由：損害賠償

臺灣高雄地方法院民事判決 101年度海商字第3號

原告 明台產物保險股份有限公司

法定代理人 兼好克彥

訴訟代理人 許志勇律師

被告 奇美物流股份有限公司

法定代理人 林榮俊

訴訟代理人 林昇格律師

黃維倫律師

參加人 萬海航運股份有限公司

法定代理人 陳柏廷

訴訟代理人 程學文律師

上列當事人間請求損害賠償事件，本院於中華民國103年6月27日言詞辯論終結，判決如下：

主 文

原告之訴及假執行之聲請均駁回。

訴訟費用及參加訴訟費用由原告負擔。

事實及理由

壹、程序部分：

凡民事事件涉及外國之人、地、事、物、船舶等涉外成分者，為涉外民事事件，內國法院應先就管轄原因事實確定有無國際民事裁判管轄，次就本案原因事實所爭執法律關係之性質予以決定後，選擇應適用之法律（即準據法）。茲審酌如下：

一、本件為涉外民事事件：

本件原告主張訴外人富臨科技工程股份有限公司（F.S.E. Corporation，下稱FSE公司）出售高真空連續式生產線（Hing Vacuum Line Sputter System，下稱系爭貨物）乙套予Ray-Star Technology（Xiamen）Inc.（下稱RST公司），委由被告安排運送（下稱系爭契約），經被告簽發編號CMZ00000000之載貨證券（未簽發原本，屬「分提單」House B/L，下稱系爭載貨證券），並轉由參加人自高雄港運送至大陸廈門港。詎系爭貨物於到達目的港前，即發現部分貨物外包裝破損，致FSE公司或RST公司受有損害，又原告業已受讓FSE公司、RST公司因系爭貨物受損而對被告取得之權利，爰依保險代位或意定債權讓與、承攬運送或海上貨物運送契約等法律關係，請求被告賠償損害等情以觀，本件為含有外國之事、物等涉外成分之海上貨物運送、承攬運送契約及保險代位或債權讓與等法律關係涉訟之爭議，應屬涉外民事事件甚明。

二、國際民事裁判管轄權：

(一)我國有關國際管轄權之規定，除涉外民事法律適用法就外國人之禁治產及死亡宣告有明文規定外，餘則未予規定；學說上則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。是法院受理涉外民事事件審核有無國際民事裁判管轄時，除應審酌個案之原因事實及訴訟標的法律關係外，尚應就該個案所涉及之國際民事訴訟利益與特定國家（法域）關連性等為綜合考量，並參酌援引內國民事訴訟管轄之規定及國際民事裁判管轄規則之法理，基於當事人間之實質公平、審判之適正、程序之迅速經濟等程序保障概念，為判斷之基礎，尚不宜逕行類推適用國內各該管轄之規定。從而，若有明顯違背當事人間之實質公平、審判之適正、程序之迅速經濟等特別情事，則應否定我國法院就該涉外民事事件之國際民事裁判管轄。

(二)依海商法第78條第1項規定：「裝貨港或卸貨港為中華民國港口者之載貨證券所生之爭議，得由我國裝貨港或卸貨港或

其他依法有管轄權之法院管轄。」細繹其旨，實係海商法針對載貨證券法律關係涉訟，而為我國法院有國際民事裁判管轄之特別規定，除規範內國關於載貨證券法律關係所生爭議事件之特別審判籍外，亦涵括規範涉外海商事件中關於載貨證券法律關係涉訟之國際民事裁判管轄在內，復因載貨證券具有運送契約證明之性質，故「載貨證券所生之爭議」或「載貨證券所生之法律關係」，實係蘊含載貨證券所證明之海上貨物運送契約法律關係在內，舉凡以載貨證券證明之海上貨物運送契約法律關係所生之爭議，自仍得依海商法第78條第1項定國際民事裁判管轄及內國具體管轄法院。

(三)復審酌本件原告受讓之債權，係基於我國籍FSE公司與被告，在我國高雄港所訂立之承攬運送契約，並經被告簽發簽單以為證明，此有系爭簽單副本之影本附卷可稽（見本院卷(一)第8頁），與我國關連性甚高且兩造並無應訴之不便，亦無明顯違背當事人間之實質公平、審判之適正、程序之迅速經濟等特別情事。是原告基於保險代位或債權讓與、海上貨物運送及承攬運送契約等法律關係，請求被告負損害賠償責任，揆諸上開說明，參酌海商法第78條第1項規定及對於當事人間並無明顯違背公平適正等特別情事，我國法院就本件爭議，自有國際民事裁判管轄權至明。

三、內國具體管轄權之確定：

關於海上貨物運送契約之法律關係所生爭議，得依海商法第78條第1項定國際民事裁判管轄及內國具體管轄法院，已如前述，系爭貨物在我國高雄港裝載，自有海商法第78條第1項規定之適用，且被告對於本院有管轄權亦不爭執（見本院卷(一)第22頁至第24頁、第103頁以下），而為本案之言詞辯論，則本院對於本件民事事件有管轄權，應屬明確。

四、訴訟參加：

按就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，民事訴訟法第58條第1項定有明文。本件原告主張系爭貨物係交由被告承攬後，復轉由參加人為運送，於運送中，卸載前因未善盡貨物照管義務而致毀損，則本件請求有無理由，影響到被告得否依其與參加人間之運送契約向參加人請求損害賠償。是因兩造所受裁判之結果，參加人亦受其影響，顯有法律上之利害關係，揆諸前揭說明，其為輔助被告而參加訴訟，於法相合，應予准許。

五、訴之補充或追加：

按不變更訴訟標的，而補充或更正事實上或法律上之陳述者，非為訴之變更或追加，民事訴訟法第256條定有明文。本件原告起訴時先位主張依意定債權讓與而受讓對於系爭貨物之損害賠償請求權，嗣於審理中補充：先主張意定債權讓與，若無理由則依保險代位之法律關係為主張等語，此部分原告並未增加新訴，僅就先位部分就其有無提起本訴之權能，補充法律上之依據，非屬訴之追加，被告表示反對，核無理由。

貳、實體部分：

一、原告主張：FSE公司出售系爭貨物乙套予RST公司，分裝成47只木箱，裝載在4只平板櫃及4只普通櫃，委由被告安排運送，經其簽發系爭載貨證券後，復轉委託參加人以「Shin Chun」輪（下稱系爭船舶）第S622航次自台灣高雄港運送至大陸廈門港。詎系爭貨物於目的港卸載前，即發現裝載於編號WHLU0000000（下稱甲貨櫃）及WHLU0000000（下稱乙貨櫃）之平板櫃上編號1、4、6號貨箱之貨物外包裝破損、貨物衝出，致受貨人即進口商RST公司因而受有新台幣（下同）29,884,600元損失。被告負有將系爭貨物完好堆存、固定在平板櫃上之義務而違反之，致系爭貨物毀損，洵有過失，應負運送人損害賠償責任。原告為系爭貨物之保險人，已賠償RST公司之前述損失，並由FSE公司代為受領，原告並分別自FSE公司、RST公司，於29,884,600元範圍內受讓其等因系爭貨物毀損而對被告取得之所有權利，並以本件起訴狀繕本之送達為債權讓與之通知，並先就所受損失29,884,600元其中5,498,406元為請求，餘額24,386,194元暫予保留

等語。爰依承攬運送及海上貨物運送契約之債務不履行法律關係起訴，先位部分，先依債權讓與、次依保險代位之規定，聲明：(一)被告應給付原告5,498,406元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按年息5%計算之利息；(二)願供擔保，請准宣告假執行。備位則主張因RST公司有保障保險人對運送人求償權之義務，卻怠於行使其對於運送人之求償權，依民法第242條規定，代位RST公司起訴並聲明：(一)被告應給付RST公司5,498,406元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按年息5%計算之利息，並由原告代為受領；(二)願供擔保，請准宣告假執行。

二、被告則以：RST公司出具之權利轉讓同意書，其上無公司或負責人簽章，未發生債權讓與之效力；系爭貨物受損係因託運人包裝不固所致，符合海商法第69條第12款之免責事由；且原告未證明貨損程度、範圍，亦未提出損害額之計算方式，及實際修復金額為何、有無超出完好價格，復未特定聲明數額係屬總損害額何部分，且原告起訴時並非不能確定損害額，餘額部分不得再以民事訴訟法第244條第4項規定為補充；又若認本件被告應負賠償責任，應以實際受損貨物的重量計算單位責任限制等語，並聲明：(一)原告之訴駁回；(二)願供擔保，請准宣告免為假執行。

三、參加人陳稱：本件運送條件為FCL-FCL即CY/CY（整櫃運送），託運人應自行裝卸點件，運送人對貨櫃之內裝物不負責任；縱認運送人應就系爭貨物之損害負賠償責任，然系爭貨物有包裝不固之情形，復於航行中遭遇惡劣天候，符合海商法第69條第2款、第4款、第12款、第15款及第17款規定之免責事由，且託運人於裝載前並未聲明貨物性質及價值，依海商法第70條第2項規定，運送人應負單位限制責任，故本件原告請求超過1333.34（即2 x 666.67）個特別提款權部分無理由；縱認本件不得主張免責或單位限制責任，原告應證明RST公司之權利轉讓同意書，其上簽署人有權代表該公司簽署，且需證明交運時系爭貨物完好及其價值為何，且依海商法第5條準用民法第638條規定，運送人僅就系爭貨物於目的港所減損之價值，負損害賠償責任等語。

四、兩造不爭執事項：

(一)FSE公司以總價美金332萬元出售系爭貨物予RST公司，並分裝成47只木箱，裝載在4只平板櫃及4只普通櫃後，於99年11月22日交由被告運送；被告簽發系爭載貨證券副本（無正本）予FSE公司，復將系爭貨物轉委託參加人以系爭船舶第S622航次，自高雄港運送至大陸廈門港，並經參加人簽發編號0030A29406之載貨證券。

(二)系爭貨物於99年11月23日到達目的港，卸載時即發現裝載於甲貨櫃上裝載編號1、4、12、13號貨箱，乙貨櫃上裝載編號5、6、7、8號貨箱，其中1、4、6號貨箱內機器均衝出而致外包裝破損、機器損壞，其餘貨箱之機器均留在箱內，也固定在貨箱及平板櫃底墊上，編號8號貨箱外觀有些微受損，運送方並於99年11月29日通知RST公司。

(三)抵達卸貨港時船舶上除系爭貨物前述之貨箱受損外，其他貨物皆完好。

(四)系爭貨物係由FSE公司委託昱森企業有限公司（下稱昱森公司）裝箱，復由被告委託明裕裝卸有限公司（下稱明裕公司）將貨箱繫固至平板櫃上，再吊掛至船上進行運送。

(五)RST公司已向被告請求交付及提領系爭貨物；原告為系爭貨物之保險人，已賠償RST公司之前述損失，並由FSE公司代為受領。

五、本院得心證之理由：

涉外民事法律適用法係於99年5月26日修正公布，並於1年後即000年0月00日生效，是關於涉外民事事件準據法之選擇，自應適用行為當時有效之法律（下分別稱修正前涉民法、修正後涉民法），而本件FSE公司係於99年11月22日將系爭貨物交由被告運送、於100年10月16日給付保險金、100年11月11日FSE公司、RST公司將系爭貨物因運送過程受損而取得之債權為讓與，自應分別適用之。又被告就原告之請求為上開爭執，本件應先審究原告已否取得系爭貨物之損害

賠償請求權，如已取得，或其雖未取得，亦得依備位民法第242條之主張代位RST公司向被告起訴及代為受領賠償，始就系爭貨物之受損原因為何加以認定，如屬可歸責於被告之事由，被告即應負債務不履行損害賠償之責，並應就原告主張之各項數額有無理由為審認，否則，原告之訴則無理由，應予駁回。分述如下：

(一)原告已否自FSE公司或RST公司受讓系爭貨物本於系爭契約之損害賠償債權？

1. 本件意定債權讓與、系爭契約之準據法：

(1)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，修正後涉民法第32條已有明文，本件原告於100年11月11日分別自FSE公司、RST公司受讓系爭貨物之損害賠償請求權，而各與原告間已成立意定債權讓與之法律關係，自應適用修正後涉民法第32條規定，依本件債權讓與之原債權即系爭契約，就其成立及效力所應適用之法律先予認定，方選定本件意定債權讓與所應適用之法律。

(2)次按法律行為發生債之關係者，其成立要件及效力，依當事人意思定其應適用之法律。當事人意思不明時，同國籍者依其本國法，國籍不同者依行為地法，行為地不同者以發要約通知地為行為地，如相對人於承諾時不知其發要約通知地者，以要約人之住所地視為行為地，為修正前涉民法第6條第1項、第2項著有明文。而系爭契約為法律行為性質，自應依修正前涉外民事法律適用法第6條第1項、第2項規定選定其準據法。查系爭契約之當事人即FSE公司與被告成立系爭契約，於契約成立時，並無證據可證明其等已約定準據法，而其雙方皆為本國人，揆之前揭規定，自應以本國法為準據法。

(3)從而，本件原告受讓FSE公司、RST公司就系爭貨物之損害賠償請求權對債務人即被告之效力，以及系爭契約所應適用之準據法，均為我國法律。

2. 系爭契約之性質：

(1)系爭契約既以我本國法為準據法，然其究屬一般海上貨物運送，抑或承攬運送，攸關本件意定債權讓與之效力，自應先予探究及釐清。

(2)按稱運送人者，謂以運送物品或旅客為營業而受運費之人，民法第622條定有明文；稱承攬運送人者，謂以自己之名義，為他人之計算，使運送人運送物品而受報酬為營業之人，為民法第660條第1項所明文；惟承攬運送人除契約另有訂定外，得自行運送物品。如自行運送，其權利義務，與運送人同。就運送全部約定價額，或承攬運送人填發載貨證券於委託人者，視為承攬人自己運送，不得另行請求報酬，亦為民法第663條、第664條所明文；又所謂船舶運送業，指以總噸位20以上之動力船舶，或總噸位50以上之非動力船舶從事客貨運送而受報酬為營業之事業；而海運承攬運送業，則係以自己之名義，為他人之計算，使船舶運送業運送貨物而受報酬為營業之事業，航業法第3條第2款、第4款復分別明文之。是承攬運送人本為物品運送整體流程之統籌者，因應國際貨物運送戶到戶服務之需求，動輒以自己之名義填製載貨證券（即「分提單」House B/L，以別於運送人所簽發之「主提單」Master B/L）交予委託人，並就運送全部約定價額以收取運費，即為有獨立自主權之運送人。是被告為航業法第3條第4款規定所指之海運承攬運送業，而非同條第2款規定所指之船舶運送業至明，惟其與委託人FSE公司約定收取全部價額之運費，並簽發載貨證券副本予FSE公司等情，有原告提出之系爭載貨證券副本影本、運費收據影本在卷可憑（本院卷(一)第8頁、第130頁背面），應認被告為本件運送貨物之海上貨物運送人，系爭契約係海上貨物運送契約無訛。

3. 原告已否受讓系爭貨物之損害賠償債權？自何公司受讓？

(1)按運送物達到目的地，並經受貨人請求交付後，受貨人取得託運人因運送契約所生之權利，民法第644條已有明文

。而RST 公司業已自被告受領系爭貨物，為兩造所不爭執，則依前開規定，RST 公司已取得託運人即FSE 公司因系爭契約所生之權利，並因系爭貨物受損而取得對於運送人之損害賠償請求權，堪以認定。

(2)原告主張其業已自RST 公司受讓系爭貨物之權利等語，並舉RST 公司名義出具之權利轉讓同意書為憑，被告及參加人均以：RST 公司出具之權利轉讓同意書上，並無公司大小章或負責人之簽章，僅有「邱見泰」之簽名，且無法證明業經授權等語置辯。查RST 公司之負責人為江朝瑞，RST 公司於100 年11月11日出具權利轉讓同意書，承諾將其因系爭貨物受損而得向相關應負責之人主張之權利，於29,884,600元範圍內，轉讓與原告，基此，原告自得基於債權讓與之規定，就系爭貨物受損事件，向被告及其他應負責之人求償及採取法律行動等語，並由「邱見泰」名義代表RST 公司在文件上簽名，既無RST 公司大小章，亦無江朝瑞之簽名等情，固有該份權利轉讓同意書、中國廈門市工商行政管理局出具之RST 公司企業法人營業執照在卷（本院卷(一)第11頁、第86頁背面）可資認定；惟經本院依海峽兩岸共同打擊犯罪及司法互助協議，及由廈門海事法院逕至RST 公司調查取證之結果，上開由權利轉讓同意書，確由RST 公司授權其公司工程部資深經理邱見泰所簽署等節，有法務部函、調查取證回復書、廈門海事法院調查取證情況說明函、RST 公司之情況說明書及上開權利轉讓同意書等在卷足稽（本院卷(一)第143 頁至第146 頁），足認原告主張RST 公司於100 年11月11日將其因受領系爭貨物而取得對於運送人之損害賠償請求權，已於29,884,600元範圍內讓與原告等情，係屬有據。

(3)揆諸上開說明，原告基於意定債權讓與之法律關係取得系爭貨物之損害賠償請求權，自得以其自己之名義，於29,884,600元範圍內，行使RST 公司有關係爭貨物權利及請求損害賠償之權利，向被告請求賠償貨損而提起本件訴訟，應無疑義。從而，原告先位另依保險代位、備位聲明依民法第242 條之代位權等法律關係為主張部分，即毋庸再為審酌。

(一)系爭貨物衝出貨箱導致毀損之原因，係因訴外人FSE 公司裝箱固定不當，或係被告所委託之明裕公司未能將系爭貨物之貨箱妥適繫固至平板櫃所致？亦即本件損害可否歸責於被告（海商法第69條第12款包裝不固之免責事由）？

1. 按運送人對於承運貨物之裝載、卸載、搬移、堆存、保管、運送及看守，應為必要之注意及處置，海商法第63條固有明文；因包裝不固所發生之毀損或滅失，運送人或船舶所有人不負賠償責任，海商法第69條第12款復明文之；此外，民法第224 條規定，債務人之代理人或使用人，關於債之履行有故意或過失時，債務人應與自己之故意或過失負同一責任。本件原告主張：被告委託之明裕公司將裝載系爭貨物之貨箱堆積及繫固至平板櫃上不當，導致系爭貨物傾倒，又依貿易習慣，貨箱底部與櫃板間須放置止滑墊以避免貨物位移，且纜繩與貨箱頂部之繫固位置，必須放置鐵片，以防止在運送途中纜繩去破壞貨箱頂部等語。被告否認並以：昱森公司僅在底部約貨箱高度1/4 處才有木條固定，導致貨箱內機器衝出等語置辯。是系爭貨物衝出貨箱發生損壞之原因，是否係因被告所委託之代理人明裕公司，在施作平板櫃時，固定或堆積不當所致，或肇因於原告委託之代理人昱森公司裝箱時包裝不固，攸關被告是否善盡貨物堆存責任，應否負債務不履行之責，自應先予釐清。

2. 查甲、乙貨櫃以外之普通貨櫃及其餘2 個平板櫃部分，貨箱及包裝外觀均大致良好（僅編號2 貨箱部分外觀有破損，惟非屬本件請求之範圍），4 個平板櫃上各堆放4 個貨箱，每個貨箱均以1 條鋼纜、2 條繩繫固於平板櫃上，各機器均以鋁箔包覆，另以條狀墊木及井字型木架置於底部防止移動；甲貨櫃上編號1、4 及乙貨櫃上編號6 等貨箱，分別有破損或機器跌出之情形，鋁箔拆開後，內部多已變形。依原告提出之公證報告、兩造提出之相片觀之，各受損貨箱情形如下

- ：(1)編號1：貨箱及貨物整個跌出，箱體嚴重破損，只剩下底板及一側木板壁連在底墊板上，機器站立在底墊板上，然未見井字型木條（本院卷(一)第88頁、第91頁背面、第191頁中、下方、第192頁上）。(2)編號4：貨箱嚴重破損，機器跌出貨箱，貨箱側木板壁脫離、其餘2側木板壁及底墊板仍固定在平板櫃上，同櫃之其他貨箱編號12、13貨物均完好固定在平板櫃上，井字型木條完全被破壞（本院卷(一)第88頁、第99頁背面、第190頁、第237頁）。(3)編號6：貨箱掉出櫃外，且完全解體，木墊板損壞（本院卷(一)第88頁、第99頁背面）。是堪認本件受損之編號1、4、6號貨箱內之機器，發生嚴重位移而跌出貨箱，井字型木條全被破壞；其中編號4部分之貨物跌出後，貨箱木墊板仍固定在平板櫃上，堪認此部分貨物衝出貨箱之原因，似與平板櫃之繫固無關；至編號1、6之貨箱整個脫離平板櫃，原因則不明。
3. 證人郭茂達即負責系爭貨物封箱作業之昱森公司現場人員於本院中結證稱：系爭貨物由其帶隊到FSE公司的工廠實施包裝，先以鋁箔紙將機器包起來後抽成真空，再裝入貨箱；一般機器包裝，需先依機器尺寸裁切木板，再以堆高機將貨物依重量放在不同的底板上，在底部距離底板的距離約21公分處，用釘子將6公分x9公分的木條井字型固定於機器的四周，此外，沒有以其他方式固定底部；上方則立起四方的木板壁，再從上方以9公分x9公分之木條（俗稱天樑）往下壓，即鈞院卷(一)第276頁中左方、第206、207頁相片所示，將之與四方的木板壁互相組合起來，再從木板壁的外側向內以鐵釘固定木條；貨物與貨箱間之空隙，有時會在機器的2/3處外面加釘井字型的木條；因系爭機器並不是很大，所以不需要在2/3處加強，上方除天樑以外，並無其他方式固定；卷(一)第277頁右上方相片所示（即8號貨箱）機器高度應該有3米以上，依同頁中左方相片來看，底部的固定高度有比較高，約45公分這麼高等語（本院卷(一)第208頁至第211頁），證人郭茂達就上開證述自承：上開各種包裝或固定方式，都是依現場狀況及經驗來判斷，沒有特定標準或經測試，此業務亦無證照要求，業主僅提供機器的重量、大小資料，未提供包裝的標準相關資料等語（本院卷(一)第210頁至第211頁），及昱森公司負責人即證人郭慶惠結證稱：我們依機器的大小設計底座及周圍板，並以自己依經驗自行設計之excel電腦程式計算出木箱及固定木條所需尺寸，至於固定位置、木條數量、是否加強等，均依經驗判斷等語（本院卷(一)第213頁至第214頁），堪認昱森公司所採之包裝方式，悉依個人經驗判斷，無法明確說出所採用固定之方式及材料之數值或依據，亦無客觀之規則或標準可資依憑。復依證人郭茂達所陳僅在機器下方在高約45公分處以6x9公分井字型木條、上方以9x9公分天樑加以固定等節，參以本件受損之編號1、4、6號貨箱與8號貨箱均重達9公噸、3.72公尺高（本院卷(一)第240頁機損統計表），衡諸常情，一般物體之重心，應在1/3至2/3處中間之處，而上開機器高達3.72公尺，其重心應位於1.24公尺至2.48公尺位置，昱森公司僅在約45公分高處（比例約機器之1/10高處）加裝6x9公分之木條，且未於高度之2/3即2.48公尺處再為加強，又其上方9x9公分之木條，係由上往下加壓，然四周木板壁為一般木板，未見有任何加強之設計，由上而下加壓之力量，未經垂直力道聯繫及固定，是否足以抵擋重達9公噸之機器因海上運送之顛簸引起機器本體之晃動，令人存疑；復參編號1貨箱內之機器頂端，為多根豎立之小鐵柱，並非平面，有上開原告所提公證報告所附相片可參（本院卷(一)第191頁中、下至第192頁上、第271頁右中、右下、左下），其以木條由上往下加壓結果，是否足以固定整台機器，亦非無疑。復參編號8貨箱部分（此部分非原告主張範圍，惟屬同批受損貨物），平板櫃繫固之纜繩仍在，惟貨箱外觀下方已出現裂痕，其餘外觀大致良好，打開貨箱後，裡面機器疑似位移24公分，下方圍繞井字型木條並未緊貼機器本體而留有相當間隙（本院卷(一)第197頁、至第210頁、第211頁相片），及編號2亦有貨箱由內向外衝破之情形（本院卷(一)

第213 頁相片），亦堪認系爭貨物之平板櫃內繫固，有固定不當，使機器發生位移之情形。

4. 另甲貨櫃、乙貨櫃之纜繩，並無斷裂之情形，復自系爭船舶高處眺望，甲、乙貨櫃之貨箱雖已破損，惟纜繩仍完好繫固其箱外，未見貨箱有因纜繩之作用力而遭纜繩壓入破壞箱體之情形，有本院卷(一)第69頁之積載圖、第70頁左上、右中之相片（甲貨櫃位於右側、貨櫃位於左側）可參。應認本件編號1、4、6 貨箱雖有衝出貨櫃之情形，然因纜繩仍維持原本繫固之位置，未見其嵌入貨箱或以纜繩處為中心開始破裂等情；且本件貨箱若係由於纜繩與貨箱接觸點未加設鐵片或塑膠墊而致破壞，則系爭貨物之貨箱損壞之情形，理應自纜繩處開始出現較尖銳之裂口，方符合常情，惟本件貨箱遭破壞之方式，係機器衝出或貨箱位移而起，應可排除受損之系爭貨物係因纜繩與貨箱接觸點未加裝墊片所致，可以認定。
5. 證人即明裕公司負責人蔡錦明結證稱：公司有一套作業準則，本件貨箱最重的有7、8 噸，而依照國際規定的安全係數標準，一個新的鋼索安全係數可以固定8 噸重的貨物，舊的鋼索（指第二次使用）則是6 噸，要3 倍以上力量才能拉斷，本件在每個貨箱用一個5 分即16mm鋼纜在中間、兩條2 吋半約6 至7 公分之尼龍布繩在兩旁輔助，橫向固定在木箱兩側，本件業主並未特別要求繫固方式，也不知內部包裝情形，是依現場人員的經驗法則，僅就木箱的長寬高及重量判斷之，另為避免讓貨物的邊角處在移動時刮傷我們的鋼索或是布繩，會使用橡膠墊片等採取一些保護措施，木箱與貨櫃之前後左右空隙，均有以3 吋角木固定在貨櫃的腳柱邊；另原告所提鈞院卷(一)第152 頁以下德國損害防阻協會所認之標準，並非台灣的規定，但我們幾乎都有做到；關於繫固需要多少條纜繩或放置位置，需視貨箱的長寬高及重量，配合貨櫃底部有無繫固之扣環，至高低貨箱的擺放位置並非重要，重點在於重量的平均，使吊車在吊掛時較平穩，又將較低貨箱放中間，較高貨箱放兩側，也是因為考慮到船上的橋式貨櫃機只吊貨櫃的四個腳柱，如此可讓中間比較不會下陷等語甚詳（本院卷(一)第216 頁至第219 頁），復核與被證14至17即本院卷(一)第228 頁相片所示貨箱與貨櫃間隙均有以角木固定、本院卷(一)第229 頁上方相片所示纜繩固定之扣環等情相符，足認明裕公司就本件繫固平板櫃之方式均有其依據，且本件纜繩之固定方式亦屬妥當，原告提出之公證報告同此觀點（本院卷(一)第92頁），其所述內容亦核與事理及經驗法則相符，而難認本件明裕公司之繫固有何不當之情形。
6. 況證人郭茂達亦稱：老闆接單時，一般會先告知貨物是要放在平板櫃或是標準櫃上，但我們的責任是到封箱為止，其後如何安置在平板櫃上則不瞭解，包裝時業主會派人在現場觀看及拍照，完畢後，不會交付相關包裝資料（如固定方式、位置、使用材質、位置圖等）等語（本院卷(一)第208 頁、第211 頁），證人蔡錦明亦稱：海上運送途中船舶搖晃對於貨物的影響，涉及貨櫃置於船上的位置，但我們只考慮一般的情況，交貨完成後，船上的位置如何已無從考量等語；原告復自承：FSE 公司將貨箱交與被告繫固時，有交付系爭貨物之材積（即長寬高）及重量，但關於機器位置、分佈、固定方式等包裝資料等則未交付等語（本院卷(一)第207 頁），是被告對於甲、乙貨櫃內之機器位置、分佈、固定方式等均無所悉，其所委託之明裕公司、參加人吊掛裝載時，僅能依照一般善良管理人之注意義務加以堆積、繫固，即善盡其注意義務。
7. 又系爭船舶運送途中，縱然於99年11月22日下午8 時11時59 分時，曾遭遇惡劣天候，風力接近6 至7 級強風並有中至大浪，發生劇烈晃動（然尚非達於天災或海上或航路上之危險、災難），有海事報告、氣象資料等在卷可憑（本院卷(一)第69頁、第176 頁至第179 頁），然而系爭船舶上，僅有系爭貨物之甲、乙貨櫃部分貨箱發生貨損情事，船上其他貨物均無受損等情，為兩造所不爭，而平板櫃之繫固並無不當，及依昱森公司包裝之情形及依其個人經驗判斷結果，應認系爭

貨物貨箱1、4、6 確有包裝不固之情形，均經認定如前。應認原告主張本件係因平板櫃繫固不當，致系爭貨物毀損，較不可採，而被告抗辯係因貨箱內固定不當，而屬包裝不固等情，核與事實相符。

(三)綜上，系爭貨物編號1、4、6 號貨箱於運送過程中所致毀損，並非由被告繫固不當所致，而肇因於貨箱之包裝不固，自屬不可歸責被告之事由，原告主張係因被告未善盡貨物照管義務、鋼纜繫固不當，自無理由，應予駁回。至其所得請求之金額為何及被告抗辯免責事由及單位責任限制等節，即無再為審酌之必要，併此敘明。

六、綜上所述，原告依意定債權讓與、海上貨物運送契約之法律關係，先請求被告給付原告5,498,406 元、備位請求被告應給付RST 公司及各自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按年息5 %計算之利息，即無理由，應予駁回。本件既為原告敗訴之判決，則其假執行之聲請即失所附麗，應併予駁回。

七、本件事證已臻明確，兩造其餘主張及舉證，核與本件判決結果無影響，爰不再予斟酌，併此敘明。

八、據上論結，原告之訴為無理由，依民事訴訟法第78條、第86條第1 項但書，判決如主文。

中 華 民 國 103 年 7 月 28 日
民事第六庭法 官 呂明燕

以上正本係照原本作成。

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。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 103 年 7 月 28 日
書記官 李柏親