

臺灣高雄地方法院民事判決

109年度海商字第16號

原告 第一產物保險股份有限公司

法定代理人 李正漢

訴訟代理人 鄭鈞瑋律師

複代理人 王菱律師

被告 誠泰國際物流有限公司

法定代理人 劉光榮

訴訟代理人 沈志祥律師

被告 台灣快桅股份有限公司

法定代理人 艾司高

被告 Sealand Maersk Asia Pte. Ltd

法定代理人 Bo Wegner

上二人共同

訴訟代理人 馮基源律師

吳文淑律師

陳筱文律師

被告 正利航業股份有限公司

法定代理人 劉佑民

訴訟代理人 王國傑律師

複代理人 李妍緹律師

上列當事人間請求損害賠償事件，本院於民國111年7月19日言詞
辯論終結，判決如下：

主 文

01 被告誠泰國際物流有限公司應給付原告新臺幣壹佰壹拾壹萬肆仟
02 伍佰伍拾元，及自民國一〇九年九月二十四日起至清償日止，按
03 週年利率百分之五計算之利息。

04 被告正利航業股份有限公司應給付原告新臺幣壹佰壹拾壹萬肆仟
05 伍佰伍拾元，及自民國一〇九年九月二十五日起至清償日止，按
06 週年利率百分之五計算之利息。

07 前二項給付，於任一被告為給付時，其他被告於清償範圍內同免
08 其責任。

09 原告其餘之訴駁回。

10 訴訟費用由被告誠泰國際物流有限公司、被告正利航業股份有限
11 公司各負擔八分之一，餘由原告負擔。

12 本判決第一項於原告以新臺幣肆拾萬元為被告誠泰國際物流有限
13 公司供擔保後，得假執行；但被告誠泰國際物流有限公司如以新
14 臺幣壹佰壹拾壹萬肆仟伍佰伍拾元為原告預供擔保，得免為假執
15 行。

16 本判決第一項於原告以新臺幣肆拾萬元為被告正利航業股份有限
17 公司供擔保後，得假執行；但被告正利航業股份有限公司如以新
18 臺幣壹佰壹拾壹萬肆仟伍佰伍拾元為原告預供擔保，得免為假執
19 行。

20 原告其餘假執行之聲請駁回。

21 事實及理由

22 一、按當事人之法定代理人之代理權消滅者，訴訟程序在有法定
23 代理人或取得訴訟能力之本人承受其訴訟以前當然停止；第
24 168條、第169條第1項及第170條至前條之規定，於有訴訟代
25 理人時不適用之，民事訴訟法第170條、第173條分別著有明
26 文。查原告提起本件訴訟後，被告台灣快桅股份有限公司
27 （下稱台灣快桅公司）之法定代理人馬偉民變更為艾司高，
28 並已具狀聲明承受訴訟（本院四卷第331、335頁），核無不
29 合。

30 二、原告主張：訴外人日商Inai Corporation（下稱稻井公司）
31 向訴外人新加坡商傑樂生技股份有限公司台灣分公司（下稱

傑樂公司）訂購食用級明膠802包（下稱系爭貨物），約定貿易條件為CIF、買賣價金為美金11萬8,172元，嗣傑樂公司於民國108年8月中自臺灣高雄港出口系爭貨物至日本仙台，委由被告誠泰國際物流有限公司（下稱誠泰公司）進行運送，運送方式為整裝／整拆（CY/CY），誠泰公司復委託被告新加坡籍Sealand Maersk Asia Pte.Ltd（原名為MCC Transport Singapore Pte.Ltd.，下稱Sealand Maersk公司）運送，而台灣快桅公司則代理Sealand Maersk公司簽發載貨證券（證券號碼000000000號，下稱系爭B/L）；嗣傑樂公司自行將系爭貨物裝填於貨櫃（櫃號HASU0000000，下稱系爭貨櫃）後，再交由運送人裝載於KUO LONG輪（下稱系爭船舶）進行運送，被告正利航業股份有限公司（下稱正利公司）為系爭船舶之實際經營管理人。詎系爭貨物於108年9月3日抵達目的港日本仙台港時，發現裝載系爭貨櫃之櫃頂有破洞，系爭貨物遭受外來污水污染受損，致傑樂公司就系爭貨物受有損害293萬6,826元，且為證明系爭貨物受損情形，亦委請SGS公司進行檢測而支付檢測費用3萬4,714元，故共計受損297萬1,540元。誠泰公司與傑樂公司成立貨物運送契約，就此自應負損害賠償責任；而Sealand Maersk公司為系爭B/L之簽發人，自應依載貨證券之法律關係負損害賠償責任，台灣快桅公司代理簽發系爭B/L，依民法總則施行法第15條規定，應與Sealand Maersk公司負連帶賠償責任；而正利公司為系爭貨物之實際運送人，就系爭貨物之裝載與堆存等行為違反貨物照管義務、適航性、適載性等注意義務，應依侵權行為之法律關係負損害賠償責任。而傑樂公司於受領伊所支付之保險金後，即另以債權讓與方式，將本件貨損對被告之相關請求權均讓與伊，伊亦以起訴狀繕本送達做為債權讓與之通知。後伊就系爭貨物之其中508包另請廠商處置而獲有殘值6萬元，故扣除殘值後伊尚得請求被告賠償291萬1,540元，爰依運送契約、載貨證券、侵權行為、債權讓與等法律關係，及民法總則施行法第15條規定，提起本訴等

01 語。並聲明：（一）誠泰公司應給付原告291萬1,540元，及
02 自起訴狀繕本送達之翌日起至清償日止，按週年利率5%計
03 算之利息。（二）台灣快桅公司應給付原告291萬1,540元，
04 及自起訴狀繕本送達之翌日起至清償日止，按週年利率5%
05 計算之利息。（三）Sealand Maersk公司應給付原告291萬
06 1,540元，及自起訴狀繕本送達之翌日起至清償日止，按週
07 年利率5%計算之利息。（四）正利公司應給付原告291萬1,
08 540元，及自起訴狀繕本送達之翌日起至清償日止，按週年
09 利率5%計算之利息。（五）就前四項給付，被告其中一人
10 給付，其他被告在該給付範圍內免除給付義務。（六）願供
11 擔保，請准宣告假執行。

12 三、被告則提出下列抗辯，並均聲明：（一）原告之訴駁回。

13 （二）願供擔保，請准宣告免為假執行。

14 （一）被告誠泰公司部分：本件乃託運人傑樂公司請求伊代為訂
15 艙，並交付5,335 元，惟該款項並非運費，係用以支付予
16 台灣快桅公司之運費2萬3,395元、提單電放費650 元及伊
17 代辦費5,355 元，且系爭B/L並非伊簽發，而係Sealand
18 Maersk公司所簽發，系爭貨物之運送契約應存在於傑樂公
19 司與Sealand Maersk公司之間。縱認伊有民法第634 條適
20 用，然系爭貨物運送過程中，就空貨櫃之選擇、領取空貨
21 櫃、檢查空貨櫃是否破損、將貨物裝載入櫃、送至指定地
22 點等情事，均由傑樂公司自行完成，原告主張櫃頂破洞致
23 貨損之事，顯係傑樂公司過失所致，伊當具民法第634 條
24 但書規定之免責事由；而稻井公司未於提貨前或當時以書
25 面通知伊等有毀損滅失情形，依海商法第56條第1項第1款
26 規定及系爭B/L背面條款第9 條約定，已推定運送人依載
27 貨證券之記載交清貨物；且當時並未對伊為貨損之通知，
28 嗣原告對伊為貨損通知，已逾海商法第56條第3款之期
29 間；另否認原告請求賠付之數額等語。

30 （二）Sealand Maersk公司及台灣快桅公司等2人部分（下稱台
31 灣快桅公司等2人）：得依系爭B/L行使權利之人，原則上

01 應為系爭B/L之受貨人稻井公司，而非傑樂公司，況傑樂
02 公司及稻井公司均未收受系爭B/L之正本，其等更不得行
03 使系爭B/L之權利；如認傑樂公司得行使系爭B/L之權利，
04 依系爭B/L 背面運送契約條款第26條約定，已有合意約定
05 專屬英國倫敦高等法院管轄，我國就本件並無國際民事裁
06 判管轄。又系爭貨櫃並非Sealand Maersk公司裝櫃，且系
07 爭船舶經營管理人係正利公司，系爭貨物在裝卸或運送過
08 程中有所損壞，均非Sealand Maersk公司所致；系爭B/L
09 之收貨人稻井公司係於108年9月5日以書面通知貨損，惟
10 其係於108年9月3日收受爭貨物，顯然稻井公司未於提貨
11 前或當時以書面通知伊等有毀損滅失情形，依海商法第56
12 條第1項第1款規定及系爭B/L背面條款第9 條約定，已推
13 定運送人依載貨證券之記載交清貨物；再稻井公司收受系
14 爭貨物後，傑樂公司始委請其他運送人將系爭貨物於109
15 年3月7日運回臺灣屏東，原告甚至在委請他人作成公證報
16 告，然已距離稻井公司收受時間長達6個月至8個月之久，
17 該段期間系爭貨物係如何保存？是否會造成貨物新增溼損
18 或溼損之擴大？俱非無疑；且否認原告請求賠付之數額。
19 另我國公司法於107年修正後，已無「外國公司認許」制
20 度，民法總則施行法第15條規定於公司法修正後即無適
21 用，原告自不得據以主張台灣快桅公司應與Sealand Maer
22 sk公司負賠償責任；況台灣快桅公司僅限於因簽發系爭B/
23 L所衍伸之損害負賠償責任，系爭貨物之濕損既非簽發系
24 爭B/L所衍伸，自不應令台灣快桅公司就此負責等語。

25 (三) 正利公司部分：伊並非系爭船舶之所有人，亦非系爭船舶
26 實際管理人；縱認伊為系爭船舶管理人，然原告仍應就伊
27 對於系爭貨櫃破洞有何疏失、如何為侵權之態樣等情舉證
28 說明；又稻井公司已收受系爭貨物，傑樂公司與稻井公司
29 就系爭貨物自有移轉所有權之讓與合意，是傑樂公司就系
30 爭貨物已不具所有權；否認原告請求賠付之數額。再系爭
31 船舶非我國籍，原告既主張本件侵權行為發生地在海上，

01 依民事訴訟法第15條規定及司法院相關釋示，應以船籍國
02 即香港地區法院為管轄法院，準據法亦應依香港地區之法
03 律，我國就本件並無國際民事裁判管轄等語。

04 四、裁判管轄：

05 （一）按民事事件具有外國之人、地、事、物、船舶等涉外成
06 分，為涉外民事事件，內國法院應依內國法之規定或概念
07 決定爭執法律關係之性質（定性）後，以確定內國對訟爭
08 事件有國際民事裁判管轄，始得受理。而國際民事裁判管
09 轄乃訴訟提起之程序要件，國際民事裁判管轄之有無，實
10 為法院於言詞辯論期日前，應依職權調查事項；法院受理
11 涉外民商事事件審核有無國際民事裁判管轄時，除應審酌
12 個案之原因事實及為訴訟標的法律關係外，尚應就該個案
13 所涉及之國際民事訴訟利益與特定國家（法域）關連性等
14 為綜合考量，並參酌內國民事訴訟管轄之規定及國際民事
15 裁判管轄規則之法理，基於當事人間之實質公平、審判之
16 適正、程序之迅速經濟等程序保障概念，為判斷之基礎。
17 除有明顯違背當事人間之實質公平、審判之適正、程序之
18 迅速經濟等特別情事者，應否定我國法院就該涉外民事事
19 件之國際民事裁判管轄外，原則上應認我國法院有該個案
20 之國際民事裁判管轄。

21 （二）據原告主張上開原因事實及為訴訟標的法律關係以觀，日
22 本稻井公司向我國傑樂公司訂購系爭貨物，傑樂公司將系
23 爭貨物委由誠泰公司進行運送，誠泰公司復委託新加坡籍
24 Sealand Maersk公司運送，我國台灣快桅公司則代理Seal
25 and Maersk公司簽發系爭B/L，系爭貨物裝入系爭貨櫃後
26 實際由我國正利公司以香港船籍之系爭船舶進行運送，嗣
27 系爭貨物於運抵達日本仙台港時，發現裝載系爭貨櫃之櫃
28 頂有破洞，系爭貨物遭受損害，原告受讓傑樂公司之損害
29 賠償債權，依債權讓與、貨物運送契約及侵權行為等法律
30 關係，訴請被告等賠償其損害。經核本件為訴訟標的之法
31 律關係，為涉及外國人、地、事、船舶等具有涉外成分之

債權讓與、貨物運送契約及侵權行為等法律關係。

(三) 關於傑樂公司與Sealand Maersk公司間是否應受系爭B/L之條款所拘束部分：

1、系爭B/L正下方約定：「Shipped, as far as ascertained by reasonable means of checking, in apparent good order and condition unless otherwise stated herein, the total number or quantity of containers or other package or units indicated in the box entitled “Carrier’s Receipt” for carriage from the Port of Loading (or the place of Receipt, if mentioned above) to the Port of Discharge (or the place of Delivery, if mentioned above), such carriage being always subject to the terms, rights, defences, provisions, conditions, exceptions, limitations, and liberties hereof (INCLUDING ALL THOSE TERMS AND CONDITIONS ON THE REVERSE HERE OF NUMBERED 1-27 AND THOSE TERMS AND CONDITIONS CONTAINED IN THE CARRIER’S APPLICABLE TARIFF) and the Merchant’s attention is drawn in particular to the carrier’s liberties in respect of on deck stowage (see clause 18) and the carrying vessel (see clause 19)」(中譯文：此貨物於裝運時，在合理的檢查方式核對範圍內，除本載貨證券另有註記外，其外觀情狀及狀況良好；此筆貨物的貨櫃數量、或其它包裝單位的總件數，記載於標明為“運送人收受”的欄位，而自裝載港（或收貨地，如上面另有記載），載運到卸載港（或交貨地，如上面另有記載）。而此一貨物運送，始終都受本載貨證券記載之約定條款、權利、抗辯、規定、條件、免責事由、責任限制及自由特權的拘束規範（包含本載貨證券背面第1～27條所記載之約定條款與條件；以及運送人所適用的費率表所記載之約定條款與條件）。再者，貨方必須特別注意，運送人有關甲板裝載

（見第18條）以及載運船舶（見第19條）之自由特權的約定。．．．。」。系爭B/L 背面運送契約條款第26條約定：「For shipments to or from the U.S. any dispute relating to this bill of lading shall be governed by U.S. law and the United States Federal Court of the Southern District of New York is to have exclusive jurisdiction to hear all disputes in respect thereof. In all other cases, this bill of lading shall be governed by and construed in accordance with English law and all disputes arising hereunder shall be determined by the English High Court of Justice in London to the exclusion of the jurisdiction of the courts of another country.（中譯文：無論是以美國為出發地或是以美國目的地之貨物運輸，與本件載貨證券有關的任何爭議應受美國法律管轄，紐約南區的美國聯邦法院對所有相關爭議之審理有專屬管轄權。在其他所有情況下，有關本件載貨證券所生一切爭議，則須由倫敦之英國高等法院管轄裁判，而排除其他任何國家法院之管轄）。」，系爭B/L 所載出發地及目的地均非美國，是系爭B/L 所生之爭議已有專屬英國倫敦高等法院管轄之記載，為原告與台灣快桅公司等2人所不爭執（本院四卷第307至309頁）。

- 2、按載貨證券具有三種功能，一為運送契約之證明；二為收受貨物之收據；三為表彰運送物所有權之物權證券。次按載貨證券若為記名式，非經背書，不得移轉他人，此觀諸海商法第60條第1項準用民法第628條甚明。因此，記名式之載貨證券，如其背書不連續，雖持有載貨證券，仍非正當之持有人，不得行使證券上之權利（最高法院69年度台上字第2330號判決意旨參照）。又載貨證券簽發後，運送人對於載貨證券持有人應依載貨證券之記載負其責任（海商法第60條第1項準用民法第627條、第629條參照），是

01 故在載貨證券持有人得行使權利期間，託運人對運送人依
02 運送契約所得行使與之有關之權利，殆處於休止狀態而不
03 能再予行使，旨在防止運送人受雙重請求之危險，但託運
04 人並非完全脫離運送契約所定之法律關係。嗣後載貨證券
05 如輾轉復為託運人取得時，上述休止狀態即行回復，託運
06 人自得本於運送契約向運送人主張權利（最高法院76年度
07 台上字第660號）。是貨物運送契約之託運人欲主張記名
08 式載貨證券之權利者，除必須證明運送人係基於與託運人
09 間之運送契約所簽發之載貨證券（運送契約之證明）外，
10 亦須證明其已合法持有載貨證券。亦即，傑樂公司與Seal
11 and Maersk公司間是否應受系爭B/L上開條款所拘束，首
12 應探求者厥為運送人Sealand Maersk公司是否基於與託運
13 人傑樂公司間之運送契約而簽發系爭B/L？傑樂公司是否
14 合法持有系爭B/L？

15 3、依系爭B/L所示（本院一卷第23、321頁），固記載託運人
16 為傑樂公司、運送人為Sealand Maersk公司，且為記名式
17 載貨證券，然原告既主張系爭貨物之運送契約存在於傑樂
18 公司與誠泰公司之間（此亦為本院所審認，容後述），顯
19 見Sealand Maersk公司並非基於與傑樂公司間之運送契約
20 而簽發系爭B/L，系爭B/L自不得作為表彰雙方就系爭貨物
21 運送契約之證明。再者，傑樂公司實際上並未收受系爭B/
22 L之正本，而係於108年8月23日收到稻井公司電匯買賣
23 價金美金11萬8,172元後採電放提單，亦為原告所不爭執
24 （本院四卷第309頁），則傑樂公司實際上既未收受持有
25 系爭B/L之正本，其自非系爭B/L之合法持有人，揆諸前揭
26 意旨所示，傑樂公司自不得對Sealand Maersk公司行使系
27 爭B/L之權利，雙方自不受系爭B/L上開有關專屬英國倫敦
28 高等法院管轄記載之拘束。

29 （四）關於貨物運送契約之法律關係涉訟，本於其事件類型之特
30 殊性、專業性及保護貨損請求權人之訴訟權益，貨損請求
31 權人除得選擇合意之管轄法院為其起訴之適正管轄法院

外，尚得選擇運送人之普通審判籍法院，或在運送契約所
定之收貨地、交貨地，或在貨物之最初裝貨港、最終卸貨
港等法院，或在運送人營業所、分支機構或代理機構所在
地之締約地等法院為適正之管轄法院（參照漢堡規則第21
條第1項、複式運送公約第26條第1項及鹿特丹規則第66
條規定）。又裝貨港或卸貨港為我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，海商法第78條第1項定有明文。細繹其旨，
係以貨物之裝、卸載港所在地為關於載貨證券（含其他得
用以證明海上貨物運送契約之海運單據，如海運單、電子
載貨證券等）暨其所證明海上貨物運送契約法律關係之管
轄連繫因素，並未區分當事人是否為內國人或外國人。參
以載貨證券或海上貨物運送契約之法律關係，動輒涉及不
同國籍、住所之人及不同法域之管轄，殊有國際民事事件
之本質及屬性，顯見以貨物之裝卸港所在地與載貨證券或
海上貨物運送契約之法律關係具有關連性，應有其正當性
及合理性，並符合國際民事裁判管轄之法理，除可規範內
國關於載貨證券或其證明海上貨物運送契約訟爭事件之法
院管轄外，亦可涵攝規範該涉外類型事件之國際民事裁判
管轄。查原告、傑樂公司、誠泰公司、正利公司及台灣快
桅公司均為我國公司，系爭貨物之裝載港為高雄港，侵權
行為地亦為高雄港（容後述），且台灣快桅公司等2人亦
稱如原告（或傑樂公司）並非系爭B/L之合法權利人，則
原告依載貨證券之法律關係之請求即屬無理由等語（本院
三卷第124頁），益見台灣快桅公司等2人亦同意在審判實
體上求為原告敗訴之判決，足徵本件海上貨物運送契約及
侵權行為等法律關係涉訟由我國法院審理，殊無違背當事
人間之實質公平、審判之適正、程序之迅速經濟等特別情
事，我國法院自有國際民事裁判管轄權。

（五）至涉外債權讓與法律關係之國際民事裁判管轄，應以債務
履行地為確定基準，而債務履行地之概念，係依特徵性履

行理論定之。質言之，債權讓與之對外關係，應以債權讓與標的之債權債務法律關係為其履行特徵。準此，原告依債權讓與法律關係訴請被告等賠償損害，自應以債權讓與標的即海上貨物運送契約或侵權行為之法律關係，確定國際民事裁判管轄。我國法院對於本件海上貨物運送契約或侵權行為之法律關係有國際民事裁判管轄，已如前述，故原告所主張債權讓與法律關係部分，我國法院亦有國際民事裁判管轄。

五、準據法：

- (一) 按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；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；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，涉外民事法律適用法第20條第1項、第25條及第32條第1項分別定有明文。
- (二) 原告主張依債權讓與及運送契約法律關係請求誠泰公司賠償系爭貨物之損害，原告與誠泰公司均同意以我國法為契約準據法，是揆諸前揭規定，原告主張此部分法律關係之準據法為我國法。
- (三) 原告主張依債權讓與及侵權行為法律關係請求正利公司賠償系爭貨物之損害，查系爭貨物之侵權行為地為我國高雄港（容後述），則依前揭規定，準據法應為我國法，原告主張此部分法律關係之準據法為我國法。

六、兩造不爭執事項：

- (一) 稻井公司向傑樂公司訂購系爭貨物，約定貿易條件為CIF、買賣價金為美金11萬8,172元；嗣傑樂公司向誠泰公司聯絡運送系爭貨物定艙事宜，再由誠泰公司向Sealand Maersk公司聯絡運送系爭貨物運送定艙事宜後，於108年8月15日自臺灣高雄港出口系爭貨物至日本仙台，並由台灣快桅公司代理Sealand Maersk公司簽發系爭B/L；Sealand Maersk公司依約應將系爭貨物自高雄港運送至日本仙

台；而當時係系爭船舶之經營管理人指示高雄港碼頭貨櫃公司將系爭貨物吊掛裝載於系爭船舶上，系爭貨物實際由系爭船舶運送。

(二) 系爭貨物運送方式為整裝／整拆 (CY/CY)，由傑樂公司裝填系爭貨物至系爭貨櫃。

(三) 台灣快桅公司向誠泰公司收取明細為基本運費 (Basic Ocean Freight) 1 萬4,240 元、文件處理費 (Documentation Fee-Origin) 2,650 元、設備輸出管理費 (Equipment Management Exports) 230 元、LSS 低硫燃油附加費 (Low Sulphur Surcharge) 475 元、吊櫃費 (Terminal Handling Service-Origin) 5,800 元共計2 萬3,395元，並由台灣快桅公司開立誠泰公司為買受人之108年8月15日統一發票。

(四) 誠泰公司向傑樂公司收取明細為海運費1 萬8,196 元、吊櫃費5,800 元、提單製作費1,650 元、封條費230 元、AF R CHARGE1,000元、LSS 低硫燃油附加費-L475 元及營業稅1,400元共計2 萬9,401元，並由誠泰公司開立傑樂公司為買受人之108 年8 月16日統一發票。

(五) 依Sealand Maersk公司線上電子定艙資料所示，定艙人為誠泰公司 (本院三卷第129 頁)。

(六) 系爭B/L記載託運人為傑樂公司、運送人為Sealand Maersk公司。

(七) 傑樂公司實際上並未收受系爭B/L 之正本，而係於108 年8 月23日收到稻井公司電匯買賣價金美金11萬8,172元後採電放提單。

(八) Sealand Maersk公司與訴外人新加坡APL Co. Pte Ltd (下稱新加坡APL 公司) 簽立SLOT EXCHANGE AGREEMENT (下稱換艙契約)，由新加坡公司依換艙契約運送系爭貨物，嗣系爭貨物裝載於系爭船舶進行實際運送。

(九) 系爭船舶之船籍國為中國香港地區，登記所有權人為「CNC Line Ltd-HKG」，登記船舶經營管理人為「CNC LINE

01 -CHT」，並登記船舶經營管理人之地址為「15thFloor, 1
02 0, Minsheng E Road. Section 3, Zhongshan District,
03 Taipei City. 10480, China, Republic of(Taiwan) 」
04 （即臺北市○○區○○○路0 段00號15樓）；正利公司於
05 我國出進口廠商登記英文名稱為「CHENG LIE NAVIGATION
06 CO., LTD.」，於我國公司登記地址為「臺北市○○區○
07 ○○路0 段00號13、14樓」。系爭船舶運送系爭貨物時，
08 正利公司所營事業仍有「船舶運送業」。

09 （十）日本大阪府港務局於108 年8 月1 日及11月1 日分別線上
10 公布之航線資料記載系爭船舶之船公司名稱均為「CHENG
11 LIE NAVIGATION CO., LTD.」。

12 （十一）系爭船舶於108 年8 月21日抵達日本橫濱港本牧碼頭
13 時，系爭貨櫃自系爭船舶卸載至碼頭後，由貨櫃碼頭公
14 司即日本APL 公司於是日約13時17分許收受爭貨櫃並出
15 具本院四卷第47頁之收據暨貨櫃交接單，且在備註欄並
16 記載「DAMAGE; FP/8/3 FRONT BOTTOM RAIL DENTED
17 」。嗣日本APL 公司將系爭貨櫃裝載於Sealand Maersk
18 公司委請運送之駁船（航海編號9908）後，由該駁船之
19 運送人於是日約13時46分許收受系爭貨櫃並出具本院四
20 卷第49頁之貨櫃交接單，且在貨櫃狀態欄並記載「
21 DEFECTIVE（中譯文：有缺陷）」。

22 （十二）系爭貨物於108 年8 月29日抵達目的港日本仙台塩釜
23 港，日本三陸運送公司於108 年9 月3 日約14時21分許
24 在高砂貨櫃碼頭收受系爭貨櫃並出具本院二卷第411 頁
25 之貨櫃交接單，且在備註欄記載「DAMAGE REMARK :
26 ROOF PANEL HOLD ALUMI TAPE REPAIR; フロントシル
27 ヘコミ（中譯文：受損備註：櫃頂破洞（頂面橫條凹
28 陷），用鋁膜膠帶修補）」，稻井公司於是日收受系爭
29 貨物。

30 （十三）稻井公司向Sealand Maersk公司發出本院一卷第107 頁
31 之記載日期為108 年9 月4 日之貨損通知（Sealand

01 Maersk公司於108 年9 月5 日收受)。

02 (十四) 後系爭貨物由傑樂公司委請其他運送人將系爭貨物於10
03 9 年3 月7 日運回臺灣，嗣原告於109 年3 月19日復委
04 請寶島海事檢定公司(下爭寶島檢定公司)進行公證
05 後，由寶島檢定公司參考系爭公證報告之內容並出具10
06 9 年6 月29日「TMS Survey Report 」(本院一卷第73
07 至90頁；中譯文如本院一卷91至105 頁；下稱TMS 公證
08 報告)。

09 (十五) 系爭貨物退運回臺灣後，傑樂公司於109年4月9日退還
10 系爭貨物之買賣價金美金11萬8,172元予稻井公司。

11 (十六) 寶島公司於進行公證期間，就系爭貨物曾委請SGS公司
12 進行檢測而支付檢測費用3萬4,714元。

13 (十七) 傑樂公司已將系爭貨物損害債權讓與原告，並以本件起
14 訴狀記載債權讓與之意旨而以繕本送達通知被告。

15 (十八) 有關於計算系爭貨物損害部分，如有涉及美金匯率計
16 算，兩造同意美金1 元可兌換新臺幣29.76元為計算。

17 七、本件之爭點：

18 (一) 系爭貨物之運送契約是否存在於傑樂公司與誠泰公司之
19 間？原告依系爭貨物之運送契約，請求誠泰公司賠償系爭
20 貨物損害，是否有據？

21 (二) 原告依系爭B/L 之法律關係，及依民法總則施行法第15條
22 規定，分別請求Sealand Maersk公司及台灣快桅公司賠償
23 系爭貨物損害，是否有據？

24 (三) 正利公司是否為系爭船舶之經營管理人？原告依侵權行為
25 之法律關係，請求正利公司賠償系爭貨物損害，是否有
26 據？

27 八、本院得心證之理由：

28 (一) 系爭貨物之運送契約是否存在於傑樂公司與誠泰公司之
29 間？原告依系爭貨物之運送契約，請求誠泰公司賠償系爭
30 貨物損害，是否有據？

31 1、按稱運送人者，謂以運送物品或旅客為營業，而受運費之

01 人。運送人對於運送物之喪失、毀損或遲到，應負責任。
02 但運送人能證明其喪失、毀損或遲到，係因不可抗力或因
03 運送物之性質或因託運人或受貨人之過失而致者，不在此
04 限。稱承攬運送人者，謂以自己之名義，為他人之計算，
05 使運送人運送物品而受報酬為營業之人。承攬運送人，除
06 契約另有訂定外，得自行運送物品。如自行運送，其權利
07 義務，與運送人同。就運送全部約定價額，或承攬運送人
08 填發提單於委託人者，視為承攬人自己運送，不得另行請
09 求報酬。民法第622條、第634條、第660條、第663條及第
10 664條定有明文。準此，承攬運送人與託運人就運送全部
11 約定價額，或承攬運送人填發提單於委託人，即應視為承
12 攬人自己運送，除不得另行請求報酬外，其權利義務概與
13 運送人相同（最高法院104年度台上字第426號判決意旨參
14 照）。

15 2、傑樂公司向誠泰公司聯絡運送系爭貨物定艙事宜，再由誠
16 泰公司向Sealand Maersk公司聯絡運送系爭貨物運送定艙
17 事宜，為兩造所不爭執。原告主張傑樂公司與誠泰公司就
18 系爭貨物成立貨物運送契約，再由誠泰公司與Sealand Ma
19 ersk公司就系爭貨物成立貨物運送契約等語，然為誠泰公
20 司所否認，並以前揭情詞置辯。經查：

21 (1)系爭B/L固記載託運人為傑樂公司、運送人為Sealand Mae
22 rsk公司，然台灣快桅公司等2人稱：誠泰公司接洽聯絡時
23 並未表明係代理傑樂公司定艙，且當時係依照誠泰公司之
24 指示在系爭B/L填載託運人為傑樂公司等語；復依Sealand
25 Maersk公司線上電子定艙資料所示，定艙人為誠泰公司，
26 亦為誠泰公司所不爭執，自無法徒憑系爭B/L而遽認傑樂
27 公司與Sealand Maersk公司成立貨物運送契約。

28 (2)依前揭兩造不爭事項（三）、（四）所示，台灣快桅公司
29 向誠泰公司收取明細包含基本運費（Basic Ocean Frieght）1 萬4,240 元在內共計2 萬3,395元，並由台灣快桅公
30 司開立誠泰公司為買受人之108 年8月15日統一發票，誠
31

01 泰公司向傑樂公司收取明細包含海運費1 萬8,196 元（如
02 含營業稅在內或許為1萬9,106元，元以下四捨五入）在內
03 共計2萬9,401元，並由誠泰公司開立傑樂公司為買受人之
04 108 年8 月16日統一發票，顯見誠泰公司向傑樂公司收取
05 之運費高於台灣快桅公司向誠泰公司收取之運費，誠泰公
06 司就收取運費部分有營利獲利；且核其他收費明細之項目
07 內容（運費除外），亦均相同（台灣快桅公司向誠泰公司
08 收取文件處理費2,650元，恰與誠泰公司向傑樂公司收取
09 提單製作費1,650元及AFR CHARGE1,000元合計2,650元相
10 同），足見誠泰公司與傑樂公司就系爭貨物之運送全部約
11 定價額，依前揭意旨所示，其權利義務自與運送人相同，
12 誠泰公司此情所辯，尚難憑採。是原告主張傑樂公司與誠
13 泰公司就系爭貨物成立貨物運送契約，自屬有據。

14 3、系爭貨物運送方式為整裝／整拆（CY/CY），由傑樂公司
15 公司裝填系爭貨物至系爭貨櫃，為兩造所不爭執。誠泰公
16 司固主張系爭貨櫃之櫃頂破洞致貨損之事，係傑樂公司過
17 失所致云云，然為原告所否認。經查，傑樂公司提領系爭
18 貨櫃之空櫃時，及裝填系爭貨物至系爭貨櫃之重櫃交付予
19 碼頭貨櫃裝載業者即APL美商美國總統輪船有限公司時，
20 系爭貨櫃並未有任何破洞毀損之註記，業據原告提出系爭
21 貨櫃之空櫃及重櫃交接單在卷可稽（本院一卷第143頁、
22 二卷第409頁），顯見傑樂公司將系爭貨櫃交付予碼頭貨
23 櫃裝載業者時並無任何破洞毀損。而誠泰公司對此情並未
24 舉證以實其說，是其此部分主張，洵屬無據。

25 4、依前揭兩造不爭執事項（十二）至（十五）所示，稻井公
26 司於108 年9 月3 日收受系爭貨櫃時已發現系爭貨櫃之櫃
27 頂有破洞，除向Sealand Maersk公司發出本院一卷第107
28 頁之記載日期為108 年9 月4 日之貨損通知，後系爭貨物
29 由傑樂公司委請其他運送人將系爭貨物於109 年3 月7 日
30 運回臺灣，嗣原告委請寶島檢定公司進行公證並出具TMS
31 公證報告，且系爭貨物退運回臺灣後，傑樂公司於109年4

01 月9日退還系爭貨物之買賣價金美金11萬8,172元予稻井公
02 司。原告主張依TMS 公證報告所示，因系爭貨櫃之櫃頂有
03 破洞，系爭貨物遭受外來污水污染受損，致傑樂公司就系
04 爭貨物受有損害293萬6,826元，且為證明系爭貨物受損情
05 形，亦委請SGS公司進行檢測而支付檢測費用3萬4,714
06 元，故共計受損297萬1,540元等語，然為被告所否認。經
07 查：

08 (1)按當事人提出之私文書，必先證其真正，始有形式上之證
09 據力，且私文書之真正，如他造當事人有爭執者，舉證人
10 應負證其真正之責，觀之民事訴訟法第357條規定自明。
11 查稻井公司收受系爭貨櫃後，原告於翌日即108 年9 月4
12 日委請日本CORNES & COMPANY LIMITED （下稱CORNES公
13 司）橫濱分行進行公證後，由CORNES公司出具108 年9 月
14 9 日「Preliminary Survey Report（下稱系爭公證報
15 告）」，業據原告提出系爭公證報告為證（本院四卷第17
16 3 至207 頁；中譯文如本院四卷第13至37頁所示；原告除
17 已提出原證27之2即本院四卷第173至207頁所附經日本公
18 證人認證之文書外，事後亦已提出原證27之3即經日本公
19 證人認證之文書並經我國台北駐日本經濟文化代表處橫濱
20 分處認證之最新文書，依最新文書內容所示，系爭公證報
21 告已有蓋印CORNES公司之「コーンズアンドカンパニーリ
22 ミテッド」之日文公司印章）。被告固爭執系爭公證報告
23 之形式上真正，惟查，本院審酌系爭公證報告內所附拍攝
24 照片之日期為108年9月5日，且就照片亦有記載說明系爭
25 貨櫃之櫃頂右前方孔洞，暫時以鋁膠帶修復，此說明核與
26 日本三陸運送公司出具上開本院二卷第411頁之貨櫃交接
27 單之內容相符，衡以貨物海上運送時如有貨櫃發生破洞情
28 形，常因水氣滲入，或雨水、海水進入而發生貨物濕損，
29 是該照片所記載貨物濕損之情狀，確實可認為當時開櫃檢
30 驗作業時系爭貨物發生濕損之客觀狀態。再者，據證人孫
31 偉耀於本院審理時結證稱：伊在寶島檢定公司任職，目前

擔任襄理5年，TMS公證報告記載「Chang, Chia-Lung」中文姓名為張嘉隆是我們公司的協理，具備海事公證人的資格，伊雖不具海事公證人的資格，但我們會類似從事協理助手的業務，協助他到場蒐集一些相關資料後再交由他判斷並製作公證報告；原告委託我們就系爭貨物公證時有提供系爭公證報告給我們，當時我們打開櫃子看到的貨物，已經有用不同的符號「X」、「O」、「△」來註記，我們依照符號作三區貨物分類，並進行清點，「X」是系爭公證報告寫的嚴重濕損、「△」是輕微濕損，經過清點結果後數量就是符合系爭公證報告所載濕損程度的數量等語甚明（本院四卷第59至61頁）。顯見系爭貨物退運回臺灣後經過證人協同開櫃清點後，系爭貨物之包裝袋外註記「X」、「△」之數量，確實與系爭公證報告上所載嚴重濕損及輕微濕損之數量相符。是經綜合參核上情，本院並考量原告已提出經日本公證人依日本公證法實施認證之系爭公證報告，卷查亦無原告甘冒行使偽造文書之風險而提出偽造文書之事證，是原告就系爭公證報告形式上之真正已盡舉證之責，自可認系爭公證報告確實係由CORNES公司所製作，堪認系爭公證報告應屬真正（至實質上證明力之爭執部分，容後述）。

- (2)系爭貨櫃之櫃頂確實發生破洞，而當時開櫃檢驗作業時系爭貨物確實發現濕損之客觀狀態，顯見系爭貨物遭受濕損應係系爭貨櫃之櫃頂破洞所導致。依系爭公證報告所示，固記載輕微濕損191包、受損金額美金2萬9,652元，嚴重濕損317包、受損金額美金4萬7,910元等情（本院四卷第17、117頁），然核系爭公證報告之內容，並未說明如何判斷輕微濕損及嚴重濕損之相關過程。據證人孫偉耀證稱：當時據傑樂公司的人員告訴伊，他們也想在日本以不合格貨物把它銷燬，他們說在日本要進行銷燬要先報關、受貨，他們為了避免全部銷燬後損失過鉅，所以當時並沒有報關，是在保稅倉裡面，亦即依日本依照當地的食安法

01 規，系爭貨物當時還在海關裡面，在當時查勘的無法時候
02 無法對系爭貨物進行拆檢檢測，如果要進行銷燬也必須要
03 報關，故在還沒有報關之前是無法進行銷燬等語（本院四
04 卷第60、62頁），顯見當時系爭報告之公證人到場時對系
05 爭貨物或僅有單純外觀的判斷，並未做更進一步詳細的檢
06 測，則系爭報告以何標準判斷系爭貨物濕損情況為輕微濕
07 損及嚴重濕損，顯非無疑。再者，依照TMS 公證報告所
08 示，記載中度濕損191包、受損金額美金2萬9,652元，嚴
09 重濕損317包、受損金額美金4萬7,910元等情（本院一卷
10 第88、89、105頁），核與系爭公證報告所載輕微濕損及
11 嚴重濕損之數量及數額相符，顯見系爭公證報告係以系爭
12 貨物屬食用物品，而以全損作為損害之金額。惟查，即便
13 系爭貨物遭受濕損，仍應以遭受濕損之程度之合理市價，
14 作為實際上所受之損害金額，並非概以無法作為食用而判
15 定全損，是系爭公證報告顯難遽信，則TMS公證報告以系
16 爭公證報告為基準並作成公證內容，亦難遽採。

17 (3)按關於損害賠償之數額，固應視其實際所受損害之程度以
18 定其標準。惟倘在損害已經被證明，而損害額有不能證明
19 或證明顯有重大困難之情形，為避免被害人因訴訟上舉證
20 困難而使其實體法上損害賠償權利難以實現，法院應審酌
21 一切情況，依所得心證定其數額，以兼顧當事人實體權利
22 與程序利益之保護，此觀民事訴訟法第222條第2項之規定
23 及其立法理由自明（最高法院101年度台上字第1452號判
24 決意旨）。因此當事人已證明受有損害而不能證明損害之
25 數額時，法院應斟酌損害之原因及其他一切情事，作自由
26 心證定其數額，不得以其數額未能證明，即駁回其請求。
27 繼前所論，傑樂公司因系爭貨櫃之櫃頂破洞而遭受濕損傑
28 樂公司確實受有損害，而原告所提出之系爭公證報告及TM
29 S公證報告，亦均難以遽信，已如上述，而系爭貨物現亦
30 已遭受處分（如後述），可認傑樂公司就系爭貨物所受之
31 損害額應屬不能證明或證明顯有重大困難。是本院審酌TM

01 S公證報告就輕微損害係以20%作為損失比例，則此濕損
02 比例尚可作為系爭公證報告損害數額之參考，是以此計算
03 系爭貨物遭受輕微濕損之數額為美金5,930.4元（計算
04 式：美金2萬9,652元 $\times$ 20%＝美金5,930.4元）；另因系爭
05 公證報告未就嚴重濕損提出判斷之標準，且亦未進一步詳
06 加檢測，是本院認以70%作為損失比例，尚稱妥適，是
07 以此計算系爭貨物遭受嚴重濕損之數額為3萬3,37元（計算
08 式：美金4萬7,910元 $\times$ 70%＝美金3萬3,537元），合計受
09 損金額共美金3萬9,467.4元。

10 (4)至原告復主張傑樂公司將系爭貨物退運後，經其委請SGS
11 公司進行檢測而支付檢測費用3萬4,714元，並發現尚有輕
12 微濕損294包等節，並舉TMS檢定報告及證人孫偉耀為證。
13 而證人孫偉耀固證稱：第一次伊一個人去的時候伊只有依
14 照「X」、「△」做抽樣，後來第二次去的時候伊才就
15 「O」做抽樣，第一次的抽樣是交傑樂公司的內部實驗室
16 做水份檢測，第二次「O」的部分送SGS公司檢測，第一
17 次與第二次大約相隔一個月等語（本院四卷第62頁），然
18 此係原告於108年9月4日委請CORNES公司進行公證並作
19 成系爭公證報告後，傑樂公司將系爭貨物於109年3月7
20 日運回臺灣，嗣原告於109年3月19日復委請寶島檢定公
21 司進行公證並出具TMS公證報告，而此兩份被告已相距逾
22 半年，且系爭公證報告及TMS公證報告，亦均難以遽信，
23 已如上述。申言之，原告欲證明尚受有TMS公證報告所載
24 輕微濕損294包等節，前提仍須證明系爭貨物在退運之前
25 之實際狀態，及在辦理退運時並無包裝瑕疵導致濕損擴大
26 等情，然原告並未提出使本院信其所指為真之具體事證，
27 其此部分所指，顯難憑採，自屬無據。

28 5、至被告稱Sealand Maersk公司已依照載貨證券之記載，交
29 清貨物等節。惟查，依海商法第56條第1項規定：「貨物
30 一經有受領權利人受領，推定運送人已依照載貨證券之記
31 載，交清貨物。但有下列情事之一者，不在此限：一、提

01 貨前或當時，受領權利人已將毀損滅失情形，以書面通知
02 運送人者。二、提貨前或當時，毀損滅失經共同檢定，作
03 成公證報告書者。三、毀損滅失不顯著而於提貨後三日
04 內，以書面通知運送人者。四、在收貨證件上註明毀損或
05 滅失者。」，是縱認當時Sealand Maersk公司已依照載貨
06 證券之記載交清貨物，然亦僅係具備推定之效果，而原告
07 既已提出反證系爭貨物確實受有損害，自己不具上開推定
08 之效力，是被告此部分所指，應屬無據。

09 6、綜上，傑樂公司業將系爭貨物之損害賠償債權讓與原告，
10 是原告就系爭貨物之濕損得請求誠泰公司賠付美金3萬9,4
11 67.4元，而兩造同意美金1 元可兌換新臺幣29.76元為計
12 算，是原告得請求誠泰公司賠償之數額為117萬4,550元
13 （元以下四捨五入），逾此範圍，則屬無據。

14 （二）原告依系爭B/L 之法律關係，及依民法總則施行法第15條
15 規定，分別請求Sealand Maersk公司及台灣快桅公司賠償
16 系爭貨物損害，是否有據？

17 未經認許其成立之外國法人，以其名義與他人為法律行為
18 者，其行為人就該法律行為應與該外國法人負連帶責任，
19 民法總則施行法第15條定有明文。原告主張台灣快桅公司
20 代理Sealand Maersk公司簽發系爭B/L，故應就Sealand M
21 aersk公司損害賠償責任負連帶賠償責任云云。惟查，傑
22 樂公司與誠泰公司就系爭貨物成立貨物運送契約關係，見
23 Sealand Maersk公司並非基於與傑樂公司間之運送契約而
24 簽發系爭B/L，且傑樂公司實際上既未收受持有系爭B/L之
25 正本，其自非系爭B/L之合法持有人，揆諸前揭意旨所
26 示，傑樂公司自不得對Sealand Maersk公司行使系爭B/L
27 之權利，業經本院審認如前，則傑樂公司自不得依民法總
28 則施行法第15條規定請求台灣快桅公司負連帶損害賠償責
29 任。而原告就此既無損害權利自傑樂公司受讓，其請求台
30 灣快桅公司等2人負連帶賠償，均屬無據。

31 （三）正利公司是否為系爭船舶之經營管理人？原告依侵權行為

之法律關係，請求正利公司賠償系爭貨物損害，是否有據？

1、系爭船舶之登記船舶經營管理人為「CNC LINE-CHT」，並登記船舶經營管理人之地址為「15thFloor, 10, Minsheng E Road. Section 3, Zhongshan District, Taipei City. 10480, China, Republic of(Taiwan)」(即臺北市○○區○○○路0段00號15樓)；正利公司於我國出進口廠商登記英文名稱為「CHENG LIE NAVIGATION CO., LTD.」，於我國公司登記地址為「臺北市○○區○○○路0段00號13、14樓」，為兩造所不爭執。核兩者公司英文名稱及公司地址雖均非完全一致，然就公司地址僅有1樓之差。本院審酌正利公司陳稱其於2007年由法國達飛集團收購，自107年1月1日起正利公司業務併入新加坡APL公司，被告之除財務部門外，其他部門都已陸續移到新加坡與APL公司合署辦公等語，並提出本院二卷第169頁所附新聞報導資料在卷可稽，可知正利公司對外亦有以英文名稱CNC為使用，此與上開船舶經營管理人為「CNC LINE-CHT」已有部分合致。再參核日本大阪府港務局於108年8月1日及11月1日分別線上公布之航線資料記載系爭船舶之船公司名稱均為「CHENG LIE NAVIGATION CO., LTD.」，且系爭船舶運送系爭貨物時，正利公司所營事業仍有「船舶運送業」，足見系爭船舶運送系爭貨物時之經營管理人確實為正利公司。原告主張正利公司為系爭船舶之經營管理人，應屬有據。致正利公司稱已有業務併入新加坡APL公司等語，然此僅係其等公司集團內部業務分配之問題，尚難以此即認正利公司非系爭船舶之經營管理人，正利公司此情所指，實難足取。

2、按因故意或過失，不法侵害他人之權利者，負損害賠償責任，民法第184條第1項前段定有明文。又民法第188條第1項所謂受僱人，並非僅限於僱傭契約所稱之受僱人，凡客觀上被他人使用為之服務勞務而受其監督者均係受僱人。

01 次按海上貨物運送人之過失，我國海商法仿世界各國之立
02 法例，採推定之過失責任主義，即關於運送人之責任，只
03 須運送物有喪失、毀損情事，經託運人或受貨人證明屬
04 實，而運送人又未能證明運送物之喪失、毀損，有海商法
05 所定之免責事由，且關於貨物之裝卸、搬移、堆存、保
06 管、運送、看守，已盡必要注意及處置，暨船艙及其他供
07 載運貨物部分，適合於受載、運送與保存。則不問其喪
08 失、毀損之原因，是否係可歸責於運送人之事由，運送人
09 均應負法律上或契約之責任（最高法院最高法院96年度台
10 上字第551號判決意旨參照）。繼前所論，正利公司為系
11 爭船舶之經營管理人。而當時係系爭船舶之經營管理人指
12 示高雄港碼頭貨櫃公司將系爭貨物吊掛裝載於系爭船舶
13 上，為兩造所不爭執，顯見當時係正利公司指示碼頭貨櫃
14 公司之受僱人進行吊掛作業。再者，傑樂公司將系爭貨櫃
15 交付予碼頭貨櫃裝載業者時並無任何破洞毀損，業如前
16 述。而系爭船舶於108 年8 月21日抵達日本橫濱港本牧碼
17 頭時，系爭貨櫃自系爭船舶卸載至碼頭後，由貨櫃碼頭公
18 司即日本APL 公司於是日約13時17分許收受爭貨櫃並出具
19 本院四卷第47頁之收據暨貨櫃交接單，且在備註欄並記載
20 「DAMAGE；FP/8/3 FRONT BOTTOM RAIL DENTED」，復為
21 兩造所不爭執。顯見系爭貨櫃在傑樂公司交付予高雄港碼
22 頭貨櫃公司後，迄至系爭船舶卸載至碼頭前已發生破洞。
23 系爭公證報告固記載：「本件貨櫃之損害極大可能係發生
24 於台灣高雄港運往日本仙台港之途中。」等語（本院四卷
25 第15、117頁），然本院審酌系爭公證報告拍攝系爭貨櫃
26 之櫃頂破洞照片情形（本院四卷第19、21、31、33頁），
27 其破洞呈現類似三角形的缺口，顯見應係受到貨櫃的四角
28 或類似有銳角之物所由上而下猛烈之撞擊所導致，此通常
29 應係貨物在裝載貨櫃至船上之船艙時因裝載不慎所導致。
30 而本院復審酌自高雄港至日本橫濱港之航程，並非長程之
31 航程，而船舶公司在知悉貨物運送之目的港後，為避免在

01 中途港浪費時間成本及人力進行翻艙，通常有其貨物裝載
02 於船上之艙單（MANIFEST/ CARGO LIST）、積載圖（
03 CARGO PLAN/STOWAGE PLAN/BAY PLAN），俾利所運送之貨
04 物於裝載在船上後能夠直達目的港而吊掛卸載至目的港碼
05 頭；再衡以一般船舶並無配載可供在船上進行翻艙之吊臂
06 （除非有比較大型或特殊船舶可能會配載），且縱有配載
07 吊臂，倘船舶在海上航行時以吊臂吊掛進行翻艙，恐因吊
08 掛之重心不穩或大風吹襲而貨櫃擺盪，將造成船舶航行上
09 之重大危險，故該等船舶除有非常緊急必要之外，通常在
10 海上航行過程中亦不會進行翻艙，而卷查並無系爭船舶有
11 配載吊臂或在中途港有進行翻艙等具體事證，是本院認系
12 爭貨櫃應該在正利公司指示高雄港碼頭貨櫃公司之受僱人
13 將系爭貨物吊掛裝載於系爭船舶上之船艙時，因作業不慎
14 而撞擊系爭貨櫃，致系爭貨櫃櫃頂發生破洞，是原告主張
15 系爭貨櫃破洞在高雄港發生，自屬有據。至系爭貨物否有
16 可能在航行過程中始發生因雨水或其他水氣而導致濕損等
17 節，然所謂侵權行為之行為地，凡為一部實行行為或其一
18 部行為結果發生之地皆屬之，則系爭貨櫃破洞既然在高雄
19 港裝載時已經發生，本院亦認高雄港係系爭貨物受損之最
20 重要連繫因素而屬侵權行為地，附此敘明。

21 3、繼前所論，正利公司在高雄港指示高雄港碼頭貨櫃公司
22 之受僱人將系爭貨物吊掛裝載於系爭船舶上之船艙時，因
23 作業不慎而撞擊系爭貨櫃至系爭貨櫃櫃頂發生破洞，致系
24 爭貨物受到濕損之結果，足認該貨櫃公司之受僱人客觀上
25 為正利公司公司使用為之服務勞務而受其監督，正利公司
26 自應對傑樂公司負僱用人之損害賠償責任。再依前揭所
27 述，傑樂公司就系爭貨物受到損害數額為117萬4,550元，
28 且傑樂公司亦將此損害賠償債權讓與原告，是原告請求正
29 利公司賠償117萬4,550元，應屬有據，逾此範圍，則屬無
30 據。

31 4、至正利公司稱系爭貨物已由稻井公司受領，故傑樂公司已

01 無所有權之損害云云，惟查，傑樂公司實際上並未收受系
02 爭B/L 之正本，而採電放提單，其於109年4月9日退還系
03 爭貨物之買賣價金美金11萬8,172元予稻井公司，是傑樂
04 公司就系爭貨物之所有權自受有損害，正利公司此情所
05 指，亦難足取。

06 (四) 查原告就系爭貨物之其中508包另請廠商處置而獲有殘值6
07 萬元，業據原告提出穎文國際有限公司111年5月3日之函
08 文及匯款單在卷可憑（本院四卷第209、211頁）。被告固
09 爭執依該匯款單無法說明匯款予傑樂公司之數額云云，惟
10 查，穎文公司上開函文已說明傑樂公司獲有殘值數額6萬
11 元，而被告對此利己之事實，並未舉證以實其說，是原告
12 此部分主張，自堪採信。是原告請求賠償之數額自應予以
13 扣除，經扣除後原告得向誠泰公司及正利公司各賠償111
14 萬4,550元。

15 (五) 末按不真正連帶債務，係數債務人基於不同之債務發生原
16 因，就同一內容之給付，對於同一債權人各負全部給付義
17 務，因一債務人給付，他債務人即同免其責任（最高法院
18 92年度台上字第1540號判決意旨參照）。誠泰公司、正利
19 公司應分別依貨物運送契約及侵權行為之規定賠償原告11
20 1萬4,550元，業如前述，其等為不同債務發生原因，具有
21 同一經濟上之目的，而負同一給付義務，彼此為不真正連
22 帶責任。從而，原告主張誠泰公司、正利公司就111萬4,5
23 50元款項之債務，如其中一人已履行給付，於該給付範
24 圍，他人免給付之義務，當屬可採。

25 九、綜上所述，原告分別依貨物運送契約及侵權行為之規定，分
26 別請求誠泰公司、正利公司各應給付111萬4,550元，及分別
27 自起訴狀繕本送達（誠泰公司於109年9月23日收受送達，正
28 利公司於109年9月24日收受送達，見本院一卷第59、63頁）
29 翌日即109年9月24日及9月25日起至清償日止，按週年利率
30 5%計算之利息；誠泰公司、正利公司於任一人為給付時，
31 其他人於清償範圍內同免其責任，即屬有理由，應予准許，

逾此範圍外之請求，則屬無據，應予駁回。

十、就原告勝訴部分，原告與誠泰公司、正利公司均陳明願供擔保請准為假執行或免為假執行之宣告，經核均無不合，爰分別酌定相當之擔保金額准許之。至於原告敗訴部分，其假執行之聲請，失所附麗，併予駁回。

十一、本件事證已臻明確，兩造其餘主張及陳述，均核與判決結果無影響，爰不再予斟酌，併此敘明。

十二、如上所述，誠泰公司及正利公司應賠償之利息之起算年度是「109年」，本院主文公告第1項及第2項載為「110年」，均係屬誤載，另主文公告第6項記載「被告被告誠泰國國際物流有限公司」，亦屬「被告誠泰國國際物流有限公司」之誤植，本院主文公告附註欄已註明公告之主文如有誤載，以判決原本為準，茲查上述主文公告之內容既有誤載，自應以本件判決原本所載為準。

十三、據上論結，本件原告之訴為一部有理由、一部無理由，依民事訴訟法第390條第2項、第392條第2項、第79條，判決如主文。

中 華 民 國 111 年 8 月 18 日
民事第六庭法 官 饒志民

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 111 年 8 月 22 日
書記官 史華齡