臺灣高等法院高雄分院民事判決

111年度海商上更一字第1號

上訴人 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

王菱律師

複代理人 陳銘鴻律師

被上訴人 萬海航運股份有限公司

法定代理人 陳柏廷(即久福花園股份有限公司之指定代表人)

訴訟代理人 程學文律師

上列當事人間請求損害賠償事件，上訴人對於中華民國108年12月3日臺灣高雄地方法院107年度海商字第2號第一審判決提起上訴，經最高法院發回更審，本院於113年11月13日言詞辯論終結，判決如下：

主 文

原判決廢棄。

被上訴人應給付上訴人美金64,515元，及自民國（下同）106年1月2日起至清償日止按週年利率5%計算之利息。

第一、二審（及發回前第三審）訴訟費用由被上訴人負擔。

本判決所命給付，於上訴人以新台幣68萬元供擔保後得假執行。

但被上訴人如以新台幣206萬元供擔保後，免為假執行。

事實及理由

一、上訴人主張：訴外人李長榮化學工業股份有限公司（下稱李長榮公司）將裝有貨物之貨櫃3只（編號WHLU0000000、DFSU0000000、WHLU0000000，下合稱系爭貨櫃），委託被上訴人分別運送至大陸地區東莞、香港，被上訴人並交付無背面條款之載貨證券影本。嗣系爭貨櫃於105年9月18日裝載至Wan Hai 307 貨輪（下稱系爭貨輪），同日自高雄港發航後，於

01 翌日上午9時55分許竟在航程中發生火災（下稱系爭火
02 災），致系爭貨櫃全損，被上訴人自應賠償。伊因承保系爭
03 貨櫃之保險，於賠償受貨人即訴外人WELLPOWER SPORTING G
04 OODS CO. LIMITED、樂仕塑膠吹瓶廠有限公司及託運人李長
05 榮公司（下分稱WELLPOWER公司、樂仕公司，合稱李長榮等
06 3公司）保險金共64,515元美元（以下均同）後，受讓該3
07 公司對被上訴人之損害賠償請求權。爰依民法第634條、第2
08 24條、第184條第1項前段、第188條第1項規定，求為命被上
09 訴人如數給付，及自起訴狀繕本送達翌日起加付法定遲延利
10 息之判決。

11 二、被上訴人則以：系爭火災係因系爭貨輪運送裝有「發泡性聚
12 苯乙烯珠粒」（下稱系爭危險品）之他貨櫃（編號WHLU00
13 00000，下稱系爭危險品貨櫃），未依國際海運危險貨物規
14 則（下稱IMDG規則）規定以氣密包裝，致聚苯乙烯氣體自該
15 貨櫃溢洩，使周遭環境有易燃氣體，因而引發系爭火災，且
16 系爭火災係經伊注意亦不能發現之隱有瑕疵，令系爭貨輪發
17 航後突失航行能力所致貨物滅失，伊得依海商法第69條第
18 3、16、17款及第62條第2項規定主張免責。縱認伊應賠償，
19 應有海商法第70條第2項特別提款權單位責任限制規定之適
20 用等語，資為抗辯

21 三、原審為上訴人敗訴之判決，上訴人不服提起上訴，聲明：(一)
22 原判決廢棄；(二)被上訴人應給付上訴人64,515元，及自起訴
23 狀繕本送達之翌日起至清償日止，按週年利率5%計算之利
24 息；(三)願供擔保准予宣告假執行。被上訴人答辯聲明：上訴
25 駁回。

26 四、兩造不爭執事項：

27 (一)李長榮公司於105年9月出貨至中國大陸地區東莞、香港，將
28 系爭貨櫃委請被上訴人運送，運送契約存在於李長榮公司與
29 被上訴人之間。

30 (二)被上訴人安排以系爭貨輪運送，系爭貨櫃於105年9月18日裝
31 載至系爭貨輪，被上訴人已交付載貨證券影本3紙內容如原

01 證一所示，交付之版本並無正本版本之背面條款。

02 (三)系爭貨輪於105年9月18日21時6分自高雄港發航後，於翌日
03 上午9時55分許之航程途中發生系爭火災，系爭貨物因而受
04 損，嗣同日20時48分抵達香港外海下錨。

05 (四)上訴人如得請求被上訴人賠償損害，其貨物之價值以商業發
06 票記載之金額為準。

07 (五)上訴人就本件貨損已給付WELLPOWER 公司21,131元、樂仕公
08 司21,505元、李長榮公司21,879元，合計64,515元。

09 (六)系爭危險品貨櫃之託運人為台達公司，櫃內之N2211 之發泡
10 性聚苯乙烯包裝並非氣密包裝。

11 (七)系爭危險品貨櫃堆放於甲板上艙位00-00-000（5號艙蓋之甲
12 板上第一層）。

13 五、本件之判斷：

14 (一)按民事事件涉及外國之人、地、事、物、船舶等涉外成分（
15 Foreign Elements）者，為涉外民事事件，內國法院應依內
16 國法之規定或概念，決定爭執法律關係之性質（定性）後，
17 以確定內國對訟爭事件有國際民事裁判管轄，始得受理。查
18 系爭貨櫃係由系爭貨輪運往大陸地區東莞、香港，並在香港
19 海域發生系爭火災致損，而系爭貨輪之實際運送人「WAN HA
20 I LINES (H.K).LTD」非屬我國法人，且其發生事故及預訂
21 運送目的地均非在我國境內，本件應具有涉外因素，屬涉外
22 民事事件。又兩造就我國對本件爭議有國際民事裁判管轄
23 權，原法院及本院亦有內國民事訴訟程序之具體管轄權或特
24 別管轄權並未爭執，本院自得依涉外民事法律適用法定其準
25 據法，並依相關訴訟法規定加以審理。另兩造對上訴人主張
26 之債權請求權基礎為運送契約及侵權行為之法律關係，並經
27 由保險代位、意定讓與方式取得債權等定性，既均同意適用
28 我國法，因此本件即應適用我國法為準據法予以審理，合先
29 敘明。

30 (二)上訴人主張自受貨人李長榮等3 公司受讓債權（自何人及有
31 無實質受讓債權），有無理由？

01 查系爭貨櫃因系爭火災全損，承保系爭貨櫃保險之上訴人就
02 本件貨損已給付李長榮等3公司保險金計64,515元，為兩造
03 所不爭執，復有LOSS SUBROGATION RECEIPT 3紙（下稱系爭
04 收據）可稽（原審卷一第23至25頁）。而李長榮公司於105
05 年9月將系爭貨櫃中2只之貨物出售予WELLPOWER公司及樂仕
06 公司，其國際貿易條件均為CIF，有商業發票可佐（原審卷
07 一第120、123頁），依國貿條件風險移轉之規定，自出口
08 貨物安全裝船後，貨物毀損滅失風險即由買方承擔，以該2
09 貨櫃係於裝船後於航行途中因火災毀損，則該受損貨物之毀
10 損風險即應由WELLPOWER公司及樂仕公司負擔，該2公司對
11 此受損貨物自享有保險利益。又李長榮公司將系爭貨櫃中1
12 只之貨物出售予港昌實業有限公司，其國際貿易條件為DDU
13 ，亦有商業發票足稽（原審卷一第126頁），以此貨櫃物損
14 之風險於運抵輸入國指定地點，由進口商負責進口報關後風
15 險始移轉，此貨櫃尚未運抵輸入國前即因火災毀損，其風險
16 即應由李長榮公司承擔而具保險利益。李長榮等3公司對各
17 該貨損既均享有保險利益，並據此向上訴人申請理賠，上訴
18 人因此給付保險金予李長榮等3公司，自屬有據。再者，李
19 長榮等3公司於領取賠償金後，已出具系爭收據予上訴人已
20 如上述，觀諸系爭收據載明：「…，in regard to such los
21 s， and TRANSFER all our RIGHTS TITLE and INTEREST in
22 the said goods to the above mentioned insurance compa
23 ny， …」等語（中譯：…關於上開損害，且轉讓本公司就
24 上開貨損之一切權利及利益給上述的保險公司…），其中除
25 了使用"TRANSFER"（轉讓）一詞外，出具此文件之權利人甚
26 至特意將TRANSFER一詞以大寫強調，顯見其意即在將所有對
27 被上訴人之權利轉讓予上訴人。是上訴人主張其已受讓李長
28 榮等3公司之損害賠償請求權，自屬有據，被上訴人所辯並
29 無足取。

30 (三)上訴人請求被上訴人給付64,515元，有無理由？

31 (1)按第三審發回更審之事件，受發回之法院應受其拘束者，依

01 民事訴訟法第478條第3項規定，以關於法律上之判斷即法律
02 上之見解為限。至發回之意見，非法律上之判斷，而為調查
03 事實之指示，或事件發回後，經調查證據之結果，與發回時
04 所依據之事實不一致者，受發回之法院均不受其拘束（最高
05 法院83年度台上字第1482號裁判意旨參照）。本件第三審發
06 回更審已表示：「海上運送人係以運送為營業而受有運費之
07 人，對運送貨物負有商業上注意義務，即對於承運貨物之裝
08 載、卸載、搬移、堆存、保管、運送及看守，應於「全航
09 程」為必要之注意及處置，此觀海商法第63條規定即明。倘
10 運送人未盡善良管理人之注意，致生貨物之毀損滅失，即應
11 負賠償責任，不得主張同法第69條以次各條之法定免責事
12 由，僅在證明無過失之情形，始得免責。又運送人於承運貨
13 物前，應以一切合理方法查知承運貨物之性質與特性，依商
14 業知識，對貨物之堆存、保持、管理、運送為妥適之處置，
15 係其應盡之貨物照管（安全運送）義務」等語，其所為之法
16 律上見解，除經調查證據之結果與發回時所依據之事實不一
17 致外，本院自應受其拘束，合先敘明。

18 (2)查系爭貨輪自高雄港發航後，於上揭時日之航程途中發生系
19 爭火災，致系爭貨櫃貨物受損，嗣於抵達香港外海下錨，為
20 兩造所不爭執，復有航海記事簿及照片可佐（本院前審卷二
21 第45至52頁、原審卷二第190至200頁），堪信真實。則系爭
22 貨櫃貨物既已因被上訴人之運送毀損，且其亦未能舉證證明
23 就此貨損具民法第634條但書所列無庸負責事由，於此自應
24 負法律上或契約之損害賠償責任，上訴人主張系爭貨物之受
25 貨人或託運人已取得侵權行為或運送契約之債務不履行損害
26 賠償請求權，即屬有據，且其亦可因李長榮等3公司之前開
27 債權讓與而據以請求。

28 (3)被上訴人抗辯其於系爭貨損得依海商法第69條第3、16、17
29 款及第62條第2項規定主張免責，為上訴人所否認，而查：

30 ①系爭船舶是否具適航性？

31 1.按海牙規則第3條第1項、第4條第1項明定提供具有適航性

01 (seaworthy) 船舶，為運送人應負之基本義務，而我國海
02 商法第62條第1項亦規定：「運送人或船舶所有人於發航前
03 及發航時，對於下列事項，應為必要之注意及措置：一、使
04 船舶有安全航行之能力。二、配置船舶相當船員、設備及供
05 應。三、使貨艙、冷藏室及其他供載運貨物部分適合於受
06 載、運送與保存」，此即係對運送人應負船舶適航性義務所
07 為之規範。又船舶是否具有適航性，必須針對每一件託運貨
08 物具體判斷，且在貨物發生毀損、滅失時，運送人若欲依海
09 商法第69條第3款之規定主張免責，必須先證明船舶具有適
10 航性。

- 11 2. 查系爭貨輪為新加坡籍，於104年12月17日完成年度檢驗，
12 其船體構造、配置及供載運貨物之船舶貨艙、甲板等船舶設
13 備，不但適於載運系爭貨物之一般貨櫃，並符合1974年海上
14 人命安全國際公約暨修正相關規定，而適於裝載運送危險品
15 貨物，業據被上訴人提出法國BV驗船中心出具之系爭船舶危
16 險貨物適合載運證書、船級證書、貨船安全構造證書、貨船
17 安全設備證書等件為證（原審卷一第197至208頁，卷二第18
18 至19頁）。以法國BV驗船中心之檢查於國際上具相當公信
19 力，此為海運業眾所皆知之事實，且就港口國管制而言，於
20 運送人提出合格有效之船舶檢驗證書，經港口管制員登船檢
21 查後，若無其他不適航等違規事項即予以放行，足證系爭貨
22 輪於發航時確具適航能力。再核系爭貨輪於105年9月18日21
23 時6分自高雄港發航後，係至翌日上午9時55分許之航程途
24 中始發生系爭火災，並於同日20時48分抵達香港外海下錨，
25 業如前述，則系爭貨輪於發航後至系爭火災發生之時已相隔
26 近12小時，足認該輪已於海上安全航行相當之時間，被上訴
27 人主張系爭貨輪於發航前及發航時具有適航性，應可信實。
- 28 3. 上訴人另主張系爭貨輪發航當日即須對承載貨艙進行熱工維
29 修，並於發航後12小時左右即發生嚴重火災事故，且船員於
30 火災發生後延遲10小時始通報香港消防處而致其協助滅火時
31 已延燒12個小時，更直至2日後始完全撲滅，可認系爭貨輪

01 與船員除因船舶不具備安全航行能力外，於火災發生後亦未
02 即時採取有效處理且延遲通報，不具備應有之消防能力，系
03 爭貨輪於發航時並不具有安全航行能力云云。惟系爭貨輪確
04 具合格之消防設備，有上揭貨船安全設備證書可稽，而該船
05 船員並確均接受消防訓練並領有船員消防訓合格證書，有各
06 該證書足憑（本院卷一191至207頁），且核系爭火災於19日
07 上午10時左右發生後，系爭貨輪於當日下午3時左右即已大
08 致控制火勢，而可繼續駛往目的港香港，並於當日安全航行
09 抵達，再獲得香港消防處之協助完全撲滅火災，此據系爭調
10 查報告於3.13記載明確（原審卷二第245頁背面），足證系爭
11 貨輪及船員確實具有應有之消防能力，得以適時控制火災，
12 並確保系爭貨輪之船員、船上貨物及船舶之安全，避免受到
13 更嚴重之危害，上訴人據此主張系爭貨輪於發航時並不存在
14 應有之安全航行能力云云，自無可採。

15 4. 末船舶適航性義務係針對船舶而言，與海商法第63條所定

16 「運送人對於承運貨物之裝載、卸載、搬移、堆存、保管、
17 運送及看守，應為必要之注意及處置」乃以貨物為標的之照
18 管義務規範尚有不同，尚不得以被上訴人接受系爭危險品貨
19 櫃之託運後，是否已依照相關規定裝運或善盡必要注意、措
20 置以排除產生、蓄積易燃氣體風險，以使裝載系爭危險品貨
21 櫃之貨艙適合於受載、運送與保存其他貨物，作為系爭貨輪
22 不具適航性之論據，附此敘明。

23 ②被上訴人是否已盡託運物之照管（安全運送）義務？

24 上訴人主張被上訴人承運系爭危險品貨櫃前，未能確認其內
25 之系爭危險品是否依IMDG規則為適當之包裝，亦未為適當之
26 存置，致櫃內之戊烷易燃氣體逸出而引燃肇事，已違反海商
27 法第63條之貨物照管義務，被上訴人則予否認。而查：

28 1. 系爭火災之發生原因：

29 ①系爭危險品係由出貨人台達公司以太空袋內袋氣密式封
30 裝，再加以「軟式中型散裝容器」「FIBC」為內、外雙層
31 包裝後，與其所委運櫃至碼頭之運輸公司共同辦理封櫃，

01 並將封條號碼記錄於出口貨物裝櫃清單而由貨運司機辦理
02 後續碼頭交櫃作業，有台達公司函可稽（本院卷二第15
03 4、35頁）。惟被上訴人就櫃內系爭危險品之包裝方式，
04 於前審乃與上訴人為「非氣密包裝」之不爭執合意，且於
05 本院為上開調查結果後，仍堅為此之不爭執主張而未撤銷
06 自認（本院卷二第367至368頁）。以民事訴訟係採處分權
07 主義，被上訴人於本件訴訟上既堅為此之自認，於辯論主
08 義所行之範圍內，自有拘束當事人及法院之效力，本院自
09 應以其自認之事實為裁判基礎，惟台達公司於此所可能衍
10 生之效果則不受其主張拘束，合先敘明。

11 ②關於系爭火災之成因，經A Hawkins Company調查後提出
12 調查報告（下稱系爭調查報告）略以：105年9月18日在高
13 雄港有兩只系爭危險品貨櫃進行裝載在3號貨艙甲板上，
14 根據載貨證券記載，兩只貨櫃內貨物為發泡性聚苯乙烯。
15 系爭貨輪當天21時6分自高雄港開航。系爭貨輪在香港中
16 流作業區進行貨物裝卸作業過程中，由於長期使用而發現
17 貨櫃綁紮橋艙欄杆有受損情形，因此，9月17、18及19
18 日，大副簽准同意銅匠對6號綁紮橋艙欄杆進行熱工修護
19 作業熱工作許可。依據銅匠說明，在19日早上8時20分左
20 右開始進行維修工作，大約在9時20分至30分之間，完成
21 第3個艙欄杆刷漆工作。接著水手回到住艙區域後面拿更
22 多的鋼條，銅匠停止熱工作業，等待水手回來。銅匠當時
23 站在艙位23-06-86處，等了約10至15分鐘後，聽到貨輪前
24 端傳來了大的爆炸聲響。銅匠前往觀看，看到位於艙位18
25 -03-82之貨櫃櫃門被炸飛掉落在6號艙蓋板上（4號貨
26 艙），靠近第23排第6列之位置。同時，貨櫃內有紅色火
27 焰火光，在火焰上方還泛著綠光，綠光之上冒著黑煙。火
28 災大概在15時火勢大致獲得控制，系爭貨輪駛往香港。21
29 日在火勢得到控制並且幾乎完全撲滅情況下，香港消防處
30 安排將火災受損區域之24個貨櫃卸載至船邊的駁船。22、
31 23日檢查人登上系爭貨輪開始進行檢查，對4、5、6號綁

01 繫橋檢查過程中，發現在甲板上有幾包空香煙盒及被使用
02 過之焊條。在6號綁繫橋的第86層位置，發現在欄杆處有
03 最近進行之電銲維修作業，並測量從進行電銲工作業區域
04 到系爭危險品貨櫃門端距離，約16至20公尺。23日3號貨
05 艙艙蓋板5S和5C，被卸載到香港某船廠一艘駁船上。在這
06 兩塊艙蓋板底部，受有煙和熱之損壞。堆放在3號貨艙右
07 後方貨櫃也受有煙和熱之損壞。相關跡證顯示，爆炸起源
08 自堆放在艙位18排3列82層位置之系爭危險品貨櫃，該貨
09 櫃門因為爆炸遭炸飛。鑒於炸飛到4號貨艙之6號艙蓋上
10 之右側櫃門並無火損，此一證據，與爆炸是起源自系爭危
11 險品貨櫃，並進而引起系爭火災的事實相符。而發泡性聚
12 苯乙烯（EPS）是聯合國編號為2211，且在IMDG規則中屬
13 於第9類雜類危險物品。在此規則中，其包裝組類別屬第
14 III項下，並遵循包裝指導P002，中型散裝容器（IBC）指
15 導中之IBC08。在本案例中，此貨物是以軟式中型散裝容
16 器（FIBC）包裝進行運輸。根據IMDG規則中，對聯合國22
17 11號貨物之965.1規定，運送此類貨物的運輸工具，必須
18 能提供適當之空氣流通（例如：使用通風貨櫃，或開頂式
19 貨櫃，或以一個櫃門開啟之方式）。於系爭貨輪運送的發
20 泡性聚苯乙烯珠粒，所使用之軟式中型散裝容器（FIBC）
21 並不列入965.2規則規定之中型散裝容器的一類，事發貨
22 櫃中貨物所使用的包裝，似乎不能認為可以豁免965.1條
23 款之適用。經全面檢視顯示，系爭貨物並未按IMDG規則進
24 行包裝，因而導致聚苯乙烯氣體從貨櫃洩漏出來，使得周
25 圍環境具有易燃性。這些易燃氣體達到燃點，因而導致了
26 爆炸及隨後發生之火災。如果沒有點火源，不會發生易燃
27 氣體之火災/爆炸。雖然在事故地點附近發現廢棄的香煙
28 盒，但許多科學研究顯示，不經心丟棄的香煙，並無足夠
29 能量點燃諸如戊烷類氣體。此外，其它可能點火源，就是
30 在6號綁繫橋所進行的熱工作業。根據現有資料，熱工作
31 業很可能是自系爭危險品貨櫃釋放出來之易燃氣體之點火

01 源。因此依實體及間接之證據，均顯示堆載於艙位第18排
02 3 列1 層（18-03-82）之系爭危險品貨櫃，導致系爭火災
03 之發生。因該貨櫃未依照IMDG規則之要求包裝貨物，因而
04 導致戊烷氣體從貨櫃洩漏，使周圍環境產生了易燃氣體。
05 這些易燃氣體起燃，可能是熱工作業所致，並因而發生了
06 爆炸及隨後的火災事故（原審卷二第241至258頁，原文見
07 第168至200頁）等語。審酌系爭調查報告已詳細明確說明
08 系爭火災發生位置、發生爆炸前在距離爆炸地點進行熱工
09 作業、爆炸前後之現場情狀、事後檢視危險品貨櫃置放位
10 置、包裝方式，及基於發泡性聚苯乙烯物理特性，推認系
11 爭危險品貨櫃應為系爭火災事故發生之來源，何以發生之
12 理由等調查依據及認定理由，均甚為詳盡明確，衡之與引
13 起易燃氣體起燃之熱工作業或上訴人主張之電氣配電盤故
14 障產生火花（見下述）等2事由，依系爭火災發生時機係
15 同於熱工作業之時的機率推斷，此鑑定意見應較符於事理
16 而堪採信。

17 ③至上訴人雖提出海事公證人製作之公證報告（下稱系爭公
18 證報告）略以：香港消防處對於系爭火災事故之事故報告
19 第10點起因提到系爭貨輪5號貨艙艙口蓋上電氣配電盤，
20 發生電氣故障，所產生的火花/ 熱量點燃了裝有危險貨物
21 之貨櫃易燃蒸氣，導致該危險貨物及附近其他貨櫃著火。
22 可看出火災原因很明顯是因為船舶/運送人疏失，將含易
23 燃氣體貨物安排在配電盤附近，所以當電氣火花產生時就
24 引起了火災，並且蔓延至放在相鄰區域之系爭貨櫃等語
25 （原審卷二第133頁，原文見第129頁），而香港消防處事
26 件報告亦確有上述起因之記載（原審卷二第135頁，原文
27 見第131 頁），海事公證人補充報告並指出：香港消防處
28 報告中所指Electric Switch-board（配電盤）正是系爭
29 調查報告所提及Power SupplyBox（供電箱），供電箱跟
30 配電盤，名稱似不相同但兩者係相同物件。緊貼於船上第
31 3 艙後面係第5 號綁紮橋，該處有9 只供電箱分佈在其左

01 右翼，系爭檢查報告推估爆炸發生時有7 只供電箱未被應
02 用，而另外2 只位於18-02-82及18-03-82雖有被燒傷及燻
03 黑但箱內損壞較小，故推估其亦也未被應用，所以應沒有
04 Sparks/ heat產生，因而推估不會由此供電箱點著位於系
05 爭危險品貨櫃漏出之易燃氣體。但只要有電源到達供電
06 箱，即使沒其他電器取電使用都會有可能由於某些電器瑕
07 疵造成電器短路而產生火花，因而點著由該櫃漏出之易燃
08 氣體引起爆炸。理論上靠近貨櫃的位置有較大濃度氣體而
09 供電箱則較少氣體進入，故爆炸時外面衝力大，供電箱則
10 少，所以供電箱外表受損嚴重而內則較少。第6 號綁紮橋
11 離在第5 號綁紮橋前方之18-03-82位置至少距離40呎之遙
12 遠，比起在第5 號綁紮橋之供電箱離貨櫃只有3 呎距離有
13 很大分別，故很難想像第6 號綁紮橋熱工作業所產生之火
14 花會散發到船隻前方貨櫃。又如果爆炸真由此引起，當時
15 熱工作業的船員應首當其衝，傷亡慘重，但當時並無船員
16 傷亡報告，顯然爆炸並非熱工作業所致等語（見原審卷三
17 第22至23頁）。然該補充報告僅反駁系爭調查報告有關供
18 電箱在未有其他電器取電使用之條件下，並非絕不可能產
19 生火花，及以熱工作業、配電盤與危險品貨櫃之相對位
20 置，否定系爭調查報告之可信度，但該補充報告對配電盤
21 事實上是否確有瑕疵並因此產生火花一事，並未提出事證
22 為佐，且調查報告之檢查人對該補充報告亦回應略以：

23 「系爭火災事故發生當時，僅有兩種可能的點火源--臨近
24 電源供應器發生短路，或是在附近進行之熱工作業所產生
25 的火花，但並未發現任何有關電源供應器發生電路故障的
26 證據，因而推斷最可能的點火源，是熱工作業時所產生的
27 火花；第5號綁紮橋有9 個具防水的電源供應器，事故發
28 生當時，均顯示非在使用中。7 個電源供應器，相對地並
29 未受到損害。其他2 個位在艙位18排2 列82層及18排3 列
30 82層，受損壞最嚴重。不過該電源供應器受損情狀，與受
31 到外部火災侵害之情形相符，且電源供應器內部受火災之

01 損害輕微，而相關之電源線及端子，沒有發現有發生電弧
02 或是電阻加熱（如局部熔化）之跡證。而對有關電源供應
03 器即使未連接任何電器設備時，有發生電路故障可能性之
04 部分雖可認同，但該論述對於欠缺電路故障之物理性證據
05 之情形（如電源供應器的電源線及端子，並沒有發生電弧
06 或電阻加熱跡象），並無法提供合理的釋據。再者，當電
07 源供應器未在使用中，保險供應器是會覆蓋防水布。而防
08 水布及防水密封之配置，顯著地降低易燃氣體濃度聚積在
09 任何一個電源供應器內部或周圍之可能性」等語（原審卷
10 三第137 至139 頁，原文見第133 至135 頁），足見系爭
11 調查報告已檢查確認配電盤內並無系爭公證報告、補充報
12 告及香港消防處事件報告所謂瑕疵及電弧或電阻加熱跡象
13 之存在。以兩者意見相較，並衡之熱工作業時始發生系爭
14 火災及配電盤經長時航行均無異狀等情，應以系爭調查報
15 告較為可信，上訴人主張系爭火災係因系爭貨輪之配電盤
16 短路產生火花而點燃由系爭危險品貨櫃漏出之易燃氣體所
17 致，系爭貨輪為不具適航性云云尚無足取。

18 ④綜上，系爭火災之發生原因應為系爭貨輪船員從事熱工作
19 業時，引燃周圍易燃氣體所致。而依兩造不爭執之櫃內系
20 爭危險品係以「非氣密包裝」，暨系爭調查報告所載「系
21 爭危險品在IMDG規則中屬於第9 類雜類危險物品，包裝組
22 類別屬第Ⅲ項下，並遵循包裝指導P002中型散裝容器（IB
23 C）指導中之IBC08。在本案中此貨物是以軟式中型散裝
24 容器（FIBC）包裝進行運輸。根據IMDG規則，運送此類貨
25 物的運輸工具必須能提供適當之空氣流通（例如：使用通
26 風貨櫃，或開頂式貨櫃，或以一個櫃門開啟之方式）。系
27 爭危險品使用之FIBC並不列入規定之中型散裝容器一類，
28 其包裝似乎不能認為可豁免965.1 條款之適用。系爭危險
29 品並未按IMDG規則進行包裝，因而導致聚苯乙烯氣體從貨
30 櫃洩漏出來，使得周圍環境具有易燃性，因而導致爆炸及
31 隨後發生之火災」，可認系爭火災係因系爭危險品貨櫃未

01 依IMDG規則之要求包裝，因而導致戊烷氣體從貨櫃洩漏而
02 使周圍環境蓄積易燃氣體，並因熱工作業起燃所致。

03 2.被上訴人已否盡託運物之照管（安全運送）義務？

04 ①我國海商法對於危險品並無定義性質之規定，僅在第64條
05 第2項概括規定：「運送人知悉貨物之性質具易燃性、易
06 爆性或危險性並同意裝運後，若此貨物對於船舶或貨載有
07 危險之虞時，運送人得隨時將其起岸、毀棄或使之無害，
08 運送人除由於共同海損者外，不負賠償責任」。而依船舶
09 法第34條第2項授權訂定之「船舶危險品裝載規則」（下
10 稱裝載規則），其第37條第1項前段、第37條之1依序規
11 定：「危險品之託運人應向船舶所有人、運送人或船長提
12 出危險品託運書」、「託運人或其代理人應對託運之危險
13 品予以正確及完整之分類、識別、包裝、標記、標示、製
14 作標牌」，乃因應海運實務運作，參考國際海運危險品章
15 程第五章，將託運人責任納入，以與國際接軌，而課託運
16 人或其代理人「提出危險品託運書」、「對託運危險品為
17 正確完整之分類包裝標示等」義務。依此可知，系爭危險
18 品之正確包裝及標示，乃其託運人台達公司而非被上訴人
19 之義務。

20 ②又危險品裝船時，船長應確認其容器、包裝及標籤符合危
21 險品裝載規則，並與託運危險品申請書所記載之事項相
22 符；船舶裝載裝置有危險品之貨櫃時，船長除應確認貨櫃
23 之標示與貨櫃裝置危險品明細表之記載事項相符外，並應
24 檢查貨櫃有無損傷或危險品有無洩漏等不正常現象，上開
25 規則第49條前段、第86條第1項固有規定。惟海運業者依
26 國際海運業界慣例或準則，就「自行封櫃」委託運送之危
27 險品貨物，如何查驗其包裝是否符合國際規範乙節，經本
28 院函詢長榮海運公司結果已覆以：「自行封櫃貨物因係由
29 託運人自行裝載入櫃並封櫃，且海運實務上無論依國際法
30 規抑或我國法令規則，有關危險品之正確分類、識別、包
31 裝、標記、標示、標牌等，屬託運人自身之責任，託運人

01 應提交予海運運送業者、置放於船舶上之危險品運輸文件
02 及聲明（如託運單），係供有關主管機關進行相關查核之
03 用，海運運送業者因此信賴託運人所為有關正確分類、識
04 別、包裝、標記、標示、標牌等聲明均已依法合規，其並
05 無權利且無義務查驗託運人之貨物品項是否合於其聲明」
06 等語（本院卷二第17至21頁）。以長榮海運公司為臺灣第
07 一大、全球第7大海運公司，於國際海運業界慣例自當熟
08 悉，再衡海運業界如對全櫃交運之貨物負有查驗聲明是否
09 相符之義務，其拆櫃、查驗、重封、暫存費用應由誰支
10 付，因查驗造成之碼頭裝卸效率降低、可能造成出發之遲
11 延又該由誰負責，如全船全櫃交運貨櫃都須一一拆櫃查
12 驗，所延伸之費用將不言可喻，亦將違於海商法第54、55
13 條所定意旨（本院卷二第201至203頁，見諮詢專家曾文瑞
14 教授意見書），應認長榮海運公司上述為可採（最高法院
15 112年度台上字第758號裁判意旨亦可參照）。故依海運實
16 務運作之風險分配及控制方式，被上訴人就系爭危險品於
17 託運人依規定包裝後，本即得為運送而無須拒絕，雖被上
18 訴人依「一切合理方法」應足以查知系爭危險品應具備包
19 裝類別「Ⅲ」，惟該託運人已以危險貨物包裝證明書聲明
20 以高於IMDG規定（Ⅲ級別）之Ⅱ級別為包裝，且其本即可以
21 以此更高包裝級別為之而不適用965.1之規定（本院卷
22 二第199頁），在正確包裝及標示係屬託運人義務，暨國
23 際海運業界慣例及經濟效率、目的，應認被上訴人不負
24 「查驗」託運人聲明包裝類別「Ⅱ」符合規定與否之注意
25 義務，上訴人主張並無可採。

26 ③又依系爭調查報告所示：「發泡性聚苯乙烯是珠粒或顆粒
27 形狀的塑模材料…包含高達重量7%，以戊烷為主的揮發性
28 碳氫化合物。少量的戊烷從發泡性聚苯乙烯珠粒中揮發出
29 來後，與空氣結合形成爆炸性混合物，變成易燃氣體」、
30 「鑒於戊烷是易燃氣體，可以在空氣中以相對較低的體積
31 濃度點燃」、「戊烷蒸汽比空氣重……通過使用戊烷隔離

01 膜覆蓋所有的適當包裝，可以減少貨櫃內貨物洩漏戊烷蒸
02 汽的量。然而鑒於某些戊烷可能從包裝中洩漏，為了安全
03 起見，必須避免火源…」（原審卷二第251頁），可見系
04 爭危險品需為適當包裝，且縱有適當包裝，仍有洩漏可
05 能。以被上訴人以運送為業，就有關危險品應為如何包
06 裝、堆存、保管等，應為基本應具備之專業知識（本院卷
07 二第201頁），故系爭危險品之上開特性應為被上訴人依
08 合理方法應查知之商業知識，則其於堆存、保管、運送系
09 爭危險品貨櫃時，將之「遠離或避免火源」即應屬其照管
10 運送貨物之注意義務範圍。惟被上訴人之使用人（或受僱
11 人）大副簽准銅匠就艙欄杆進行切割、電焊等熱工作業
12 時，如上述乃因此起燃由系爭危險品貨櫃洩漏而蓄積於周
13 圍環境之戊烷氣體，致發生爆炸而生系爭火災，如此，即
14 難謂被上訴人就系爭危險品貨櫃已採任何「遠離或避免火
15 源」之隔離安排舉措，而得認為已盡運送人之善良管理人
16 注意，此並不因該執行熱工作區域距離系爭貨物約16-20
17 公尺，已符合規定之最少11公尺為原則的規定而有異，蓋
18 其所保持之距離仍未能避免引燃戊烷氣體之故。從而上訴
19 人主張被上訴人承運系爭危險品貨櫃未為適當之存置，因
20 而於櫃內之戊烷易燃氣體逸出蓄積肇致火災而使系爭貨櫃
21 貨物受損，已違反貨物照管（安全運送）義務，尚屬有
22 據。

23 3. 綜上，被上訴人就其所承運之系爭危險品貨櫃因未為適當之
24 存置而致肇事，因而使系爭貨櫃貨物受損，是其並未盡對託
25 運物所應負之照管（安全運送）義務，自應為此對系爭貨物
26 之受貨人或託運人負毀損之侵權行為或運送契約債務不履行
27 賠償責任。今李長榮等3公司既已將其等對被上訴人之損害
28 賠償請求權讓與上訴人，上訴人據此請求被上訴人賠償系爭
29 貨物所受損害，即屬有據。

30 ③被上訴人得否主張免責或適用關於運送人責任限制數額規
31 定？

01 1.系爭貨損與被上訴人未盡海商法第63條所定之照管（安全運
02 送）義務有關，已如上述，則被上訴人既未能盡善良管理人
03 之注意以致生系爭貨物毀損滅失，亦未能證明其於此並無過
04 失，且系爭貨損並非船舶發航後因突失航行能力所致，此縱
05 非被上訴人本人之代表人之過失，於此應負之賠償責任，依
06 上開說明，仍不得主張同法第69條以次各條之法定免責事
07 由，亦無同法第62條第2項規定適用，所辯就系爭貨物因系
08 爭火災所受損害可不負賠償責任云云，尚無足採。

09 2.按運送物有喪失、毀損或遲到者，其損害賠償額應依其應交
10 付時目的地之價值計算之；運費及其他費用，因運送物之喪
11 失、毀損，無須支付者，應由前項賠償額中扣除之，民法第
12 638條第1項、第2項固定有明文，惟海商法第70條第2、3項
13 規定：「除貨物之性質及價值於裝載前，已經託運人聲明並
14 註明於載貨證券者外，運送人或船舶所有人對於貨物之毀損
15 滅失，其賠償責任，以每件特別提款權666.67單位或每公斤
16 特別提款權2單位計算所得之金額，兩者較高者為限。前項
17 所稱件數，係指貨物託運之包裝單位。其以貨櫃、墊板或其
18 他方式併裝運送者，應以載貨證券所載其內之包裝單位為件
19 數。但載貨證券未經載明者，以併裝單位為件數。其使用之
20 貨櫃係由託運人提供者，貨櫃本身得作為1件計算」，此為
21 海上運送人單位責任限制之特別規定，自應優先適用。查系
22 爭出口貨物於裝載前，託運人並未聲明貨物之性質及價值，
23 並註明於載貨證券（原審卷一第8至10頁，中譯文見同卷第5
24 9至61頁），被上訴人抗辯其賠償責任有海商法第70條第2、
25 3項規定之適用等語，應屬可取。

26 3.被上訴人辯以系爭貨櫃應以每紙載貨證券所載「1個貨櫃」
27 為其件數之單位限制責任數額，以每件666.67個特別提款
28 權、每一特別提款權約折合1.4元計算（原審卷一第80頁）
29 云云。惟查，李長榮公司所託運之系爭貨櫃3只，各紙載貨
30 證券均載明「包裝/貨櫃數量：1個貨櫃（680包），毛重/尺
31 寸：17,091.800公斤，貨物說明內容據稱：樹脂膠粒」，

01 有上開載貨證券可稽。以各該載貨證券既載明貨櫃內有680
02 包及公斤數，依上開規定，系爭貨櫃3只以重量計算即共10
03 2,550.8SDR（17,091.8公斤×2SDR×3張），以件數計算為1,3
04 60,006.8SDR（680件×666.67SDR×3張），依其較高者即應以
05 1,360,006.8SDR為本件單位責任限制數額。又此如以上訴人
06 主張之1SDR÷1.385590計算，則折合美金為1,884,411.8元
07 （被上訴人主張以折合1.4元計算為更高），已高於其請求
08 已給付予WELLPOWER 公司21,131元、樂仕公司21,505元、李
09 長榮公司21,879元，計64,515元之賠償金額甚多，被上訴人
10 主張單位限制責任即反更不利。

11 4.又系爭貨櫃於事發後經貨損公證結果，各貨櫃業經燒毀及熔
12 化變形，櫃內之樹脂膠粒已經火燒融化/結塊/變色及濕損而
13 受損嚴重全部損毀，建議賠償全損，有偉林國際公證行有限
14 公司初步及公證報告、貨損明細表、照片足佐（原審卷一第
15 18至25頁，中譯文見同卷第64至67頁），以樹脂膠粒遇火本
16 即會熔化結塊而失其物性，上訴人依該公證報告以系爭貨櫃
17 貨物全損為賠償並為請求自屬有據。又李長榮公司於託運後
18 已開出貨櫃貨品總價為19,210元（香港地）、19,890元、1
19 9,890元（東莞地）之商業發票予買方，有商業發票可佐
20 （原審卷一第11至12、126至127頁，中譯文見同卷第62至63
21 頁）。而兩造已同意如上訴人得請求賠償損害，其貨物之價
22 值以商業發票記載之金額為準，另系爭貨櫃貨物自高雄港運
23 至目的地香港、東莞，依一般經驗，本須加計運費、出口關
24 稅及各式稅捐、管理費及合理利潤等，故在目的地所得出之
25 實際售價，自然將較商業發票所載價額為高，則上訴人就本
26 件貨損依其保約條款（見原審卷一第165頁）以商業發票金
27 額加計10%即出貨之相關費用、成本等為應交付時目的地之
28 價值，尚屬合理，是上訴人主張其得向被上訴人請求64,515
29 元，應予准許。

30 5.至被上訴人雖以上訴人就系爭貨物保險應有投保再保險並已
31 受領再保險理賠，其已未受損害而不得請求云云。惟依再保

01 險合約實務及長久以來國外再保險實務，不論比例再保險合
02 約或非比例再保險合約之超額再保險合約，有淨損失及最後
03 賠款淨額條款定義條款之約定，即再保險人在計算給付予原
04 保險人保險金時，若原保險人已完成保險代位程序，均會扣
05 除原保險人所獲得之追償金額，並加上訴訟費用及其他合理
06 費用後，依約給付予原保險人，若計算再保險金給付時原保
07 險人尚未完成代位追償程序，實務上約每季對帳給付再保險
08 金，俟追償完成後再由原保險人扣除追償費用依再保合約攤
09 還給再保險人，故當原保險人向第三人行使代位時，其代為
10 求償金額自無庸扣除再保險人給付部分。故原保險契約保險
11 人之代位求償權，不因有再保險契約之存在而受影響，否則
12 豈非因上訴人耗費投保再保險，而使得應負賠償責任之被上
13 訴人得以減免責任，此自不符衡平原則（參諮詢專業曾文瑞
14 教授鑑定意見，本院卷二第217至220頁），被上訴人所辯不
15 足為採。

16 六、綜上所述，上訴人依債權讓與、侵權行為、運送契約債務不
17 履行之法律關係，請求被上訴人給付64,515元，及自起訴狀
18 繕本送達翌日即106年11月2日起（見原審卷一第36頁送達證
19 書）至清償日止，按年息5%計算之利息，為有理由，應予准
20 許。又上訴人勝訴部分，已陳明願供擔保請准宣告假執行，
21 經核並無不合，應酌定相當擔保金額准許之，並依被上訴人
22 聲請，為免為假執行之宣告。原審就此為上訴人敗訴之判
23 決，並駁回其假執行之聲請，自有違誤，上訴論旨，指摘原
24 判決不當，求予廢棄改判，為有理由，應由本院將原判決廢
25 棄，改判如主文第2項所示，並諭知附條件准免假執行宣
26 告。又本件事證已明，兩造其餘攻擊防禦之方法與判決之結
27 果不生影響，爰不予一一論述，併此敘明。

28 七、據上論結，本件上訴為有理由，判決如主文。

29 中 華 民 國 113 年 11 月 27 日

30 民事第二庭

31 審判長法官 黃宏欽

01 法官 陳宛榆

02 法官 楊國祥

03 以上正本證明與原本無異。

04 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
05 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
06 （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
07 具有律師資格之人之委任狀，並依附註條文規定辦理。

08 中 華 民 國 113 年 11 月 27 日

09 書記官 林昭吟

10 附註：

11 民事訴訟法第466條之1：

12 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
13 人或其法定代理人具有律師資格者，不在此限。

14 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
15 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
16 院認適當者，亦得為第三審訴訟代理人。

17 第1項但書及第2項情形，應於提起上訴或委任時釋明之。