臺灣臺北地方法院民事判決

108年度海商字第12號

原　　告　TOKIO MARINE & NICHIDO FIRE INSURANCE CO.,LTD.

000000000000000000

法定代理人　Shinichi Hirose

000000000000000000

訴訟代理人　林昇格律師
　　李志成律師

複代理　人　李德君律師

被　　告　正利航業股份有限公司

000000000000000000

000000000000000000

法定代理人　劉佑民

訴訟代理人　林勝軍
　　汪士凱律師

上列當事人間請求損害賠償事件，本院於民國109年10月6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。

訴訟費用由原告負擔。

事實及理由

壹、程序事項

一、按凡民商事事件涉及外國之人、地、事、物、船舶等涉外成分（Foreign Elements）者，為涉外民商事事件，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（最高法院98年度台上字第2259號判決意旨參照）。查原告主張訴外人Mitsubishi Corporation（下稱三菱公司）委託被告自印尼以海運方式運送冷凍鮮蝦共824箱（下稱系爭貨物）至日本東京，並由被告簽發編號ARM0000000號之載貨證券（下稱系

爭載貨證券）予三菱公司。三菱公司就系爭貨物向原告投保保險（下稱系爭保險契約），而系爭貨物於運送途中發生貨損之爭議，涉及外國地區之涉外因素，自屬涉外民事法律事件。

二、又一國法院對涉外民事法律事件，有無一般管轄權即審判權，悉依該法院地法之規定為據。原告既向我國法院提起訴訟，則關於一般管轄權之有無，即應按法庭地法即我國法律定之，惟我國涉外民事法律適用法並未就國際管轄權加以明定，是應類推適用民事訴訟法之規定（最高法院97年度台抗字第185號、96年度台上字第582號裁判可資參照）。第按當事人得以合意定第一審管轄法院，但以關於由一定法律關係而生之訴訟為限；前項合意，應以文書證之，民事訴訟法第24條定有明文。再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，涉外民事法律適用法（下稱涉民法）第20條第1項亦有明文。經查，原告主張其對被告享有以系爭載貨證券為證之運送契約債務不履行損害賠償債權而提起本件訴訟。而系爭載貨證券已約明「All claims and disputes arising under or in connection with this bill of lading shall be determined by the COURTS TAIWAN TAIPEI at the exclusion of the courts of any other country and TAIWAN shall apply to the terms and conditions of this bill of lading and also be applied in interpreting the terms and conditions hereof. （凡與本提單有關或所衍生之索賠或爭議，應由臺灣臺北地方法院確定，排除其他國家之法院，並且臺灣法律所適用之提單條件與條款，均適用於本合約之條件與條款。）」（見本院卷第15、143 頁），準此，本院就本件訴訟自有國際審判權及管轄權，並就系爭貨物運送所生爭議之認定，以我國法為準據法。

三、被告之法定代理人原為Toshifumi Kitazawa，嗣於訴訟繫屬中變更為Shinichi Hirose ，並經其具狀聲明承受訴訟，於

法核無不合，應予准許。

貳、實體事項

一、原告主張：訴外人三菱公司於民國107年2月間委託被告自印尼運送系爭貨物至日本東京，約定貨櫃須以攝氏零下18度以下之溫度儲放系爭貨物，並由被告簽發清潔之系爭載貨證券予三菱公司。三菱公司復就系爭貨物向原告投保而訂立系爭保險契約。詎系爭貨物運抵日本東京交付予受貨人後，在拆櫃卸貨時發現貨櫃底板位置竟出現「水分遇冷結冰」及「貨物外箱結冰」等異常情形，經公證人調查後確認系爭貨物接近貨櫃底部部分均因失溫變質而受損，被告自應依海商法第5 條準用民法第634條本文、海商法第60條第1項準用民法第627條之規定對三菱公司負擔損害賠償責任。經原告給付保險金日幣6,052,994元予三菱公司後，原告業依保險代位及債權讓與之法律關係取得三菱公司對被告所享之一切權利。為此，爰依海商法第5條準用民法第634條本文、海商法第60條準用民法第627條規定，請求被告如數給付上開損害賠償等語，並聲明：㈠被告應給付原告日幣6,052,994元，及自起訴狀繕本送達翌日至清償日止，按週年利率5%計算之利息；㈡原告願供擔保，請准宣告假執行。

二、被告則以：託運人三菱公司於107年1月19日領櫃，並於107年2月1日將系爭貨物裝櫃，系爭貨物於107年2月9日由託運人整櫃拉進貨櫃場後，始由被告支配管領，並於107年2月11日裝船。依溫度紀錄圖表（下稱系爭溫度表）之記載，貨櫃自107年2月9日交付予被告時起至107年3月9日交付予受貨人期間，貨櫃溫度均維持在攝氏零下18度左右，並無異常波動，僅於107年1月31日起至107年2月1日期間，有溫度異常上升情形，足見三菱公司於裝櫃時疏未將貨物或冷凍貨櫃預先冷卻至攝氏零下18度，致系爭貨物失溫變質，系爭貨物毀損實乃三菱公司過失行為所致，伊自得依海商法第69條第14、15、17款規定，主張免責。又受貨人於107年3月9日提貨後，受貨人縱認毀損滅失不顯著，亦應於3日內以書面通知

運送人，然受貨人遲至107年3月19日始申請公證檢查，依海商法第56條第1項第3款規定，亦應推定伊已依照系爭載貨證券之記載，交清貨物，原告自應舉證證明系爭貨物之毀損滅失並非發生於107年3月9日起至107 年3月19日之期間等語，並聲明：㈠原告之訴暨假執行之聲請均駁回；㈡如受不利益之判決，願供擔保，請准宣告免為假執行。

三、本院之判斷：

原告主張因保險代位、債權讓與法律關係而取得三菱公司對被告基於運送契約而生之損害賠償請求權，業為被告所否認，並以前揭情詞置辯，是本件首應審究：三菱公司得否依載貨證券為證之運送契約法律關係，請求運送人即被告負損害賠償責任，茲論述如下：

㈠按運送人對於運送物之喪失、毀損或遲到，應負責任。但運送人能證明其喪失、毀損或遲到，係因不可抗力或因運送物之性質或因託運人或受貨人之過失而致者，不在此限，海商法第60條準用民法第627條、海商法第5條準用民法第634條定有明文。是託運人或載貨證券持有人本於運送契約或以載貨證券為證之運送契約請求運送人負賠償責任時，應先就運送物係在運送人占有中發生毀損滅失之事實負證明之責，始能推定運送人就運送物之毀損滅失有過失存在，並轉換由運送人負擔證明其無過失之責任。

㈡經查：

1.系爭貨物交付受貨人時，有無毀損滅失？

①按「貨物一經有受領權利人受領，推定運送人已依照載貨證券之記載，交清貨物。但有下列情事之一者，不在此限：一、提貨前或當時，受領權利人已將毀損滅失情形，以書面通知運送人者。二、提貨前或當時，毀損滅失經共同檢定，作成公證報告書者。三、毀損滅失不顯著而於提貨後三日內，以書面通知運送人者。四、在收貨證件上註明毀損或滅失者」，海商法第56條第1項定有明文。是以，貨物一經有受領權利人受領，如無海商法第56條第1項各款情事，固可

推定運送人已依照載貨證券之記載，交清貨物。惟此項推定，尚非不得以反證推翻之（最高法院106年度台上字第71號裁判意旨參照）。

②系爭貨物固已於107年3月9日經受貨人受領，而依海商法第56條第1項本文規定，推定被告已依系爭載貨證券之記載交清貨物。惟參諸原告提出之公證報告所載：「根據受貨人及冷藏庫員工的說法，貨物是在2018年3月9日用冷藏貨櫃送到冷藏庫，送達時貨物的外觀看起來是正常的，而且放置整齊，沒有移動/塌陷的樣子，而且在貨物存放上放有足夠的空間可以冷循環。紙箱看起來正常，但在拆箱的最後階段，他們發現下層左前角落處有些紙箱是冰凍的，透過收貨人所提交的照片顯示，在紙箱與左邊面板/艙壁板間有冰，水似乎從艙壁滲漏出來，清理出來有5箱結冰，這以記錄在倉儲報告裡，並且分別被放置在-23度C到-25度C的冷藏室...於3月14日清關，並於3月16日檢查貨物發現蝦子解凍了...其他紙箱外表正常，但內部盒子已經結霜，顯示它們曾在高溫之下曝露過...此外貨物在冷藏庫分裝後即被存放於-23度C到-25度C的冷藏室，該冷藏室當時已存放許多其他冷凍物品，並沒有產生任何問題，因此我們認為貨物存放在冷藏室期間，並沒有受到損壞」等情（見本院卷一第148頁至第150頁）；核與被告提出之公證報告所載：「說明：據稱運抵之20呎冷凍貨櫃於3月9日在受貨人位於川崎市東扇島的冷藏倉庫進行卸貨。卸貨期間，在冷凍貨櫃前方發現有幾箱帶有冰塊的結凍外箱，已針對此部分拍照。日本厚生勞動省人員進行食品安全檢驗後，並在3月14日核准通關，受貨人於3月15日在冷藏庫驗貨，並聲稱發現冷凍蝦子受損...。」等情大致相符（見本院卷一第177頁至第179頁），足認系爭貨物於107年3月9日運抵目的地後，於卸貨時即發現有幾箱貨物外箱有結凍冰塊，而卸貨存放及驗貨地點係在-23度C到-25度C之冷藏室，並無其他造成溫度異常之原因，則受貨人於3月15日、16日在冷凍庫驗貨時所發現系爭貨物失溫變質之損壞，應係

發生於系爭貨物交付受貨人之前。職是，依原告所提事證，已足推翻被告依系爭載貨證券交清貨物之推定。系爭貨物於107年3月9日交付受貨人時，應已發生毀損情形無訛。

2.系爭貨物之毀損是否於運送期間發生？

①按託運人或載貨證券持有人固得以載貨證券上有關貨物清潔之記載，推定貨物交付運送人時係完好、無瑕疵，惟此事實在運送契約當事人間，仍得舉證推翻。

②系爭載貨證券為清潔載貨證券，固為兩造所不爭執（見本院卷一第351頁），惟原告既主張運送契約當事人之權利，被告自得就系爭貨物與系爭載貨證券不符之處，向原告舉證推翻之。而系爭貨物乃由託運人自行裝櫃，託運人於107年1月28日提領貨櫃，並於107年2月9日將貨櫃交付被告，此經原告自承在卷（見本院卷一第237頁、第385頁）。復參之原告提出之公證報告補充報告可知：「系爭貨櫃於107年2月1日開始冷卻，溫度設定是-20度C，紀錄中顯示它花了很長的時間預冷；2月6日溫度升高到-3度C並隨後又下降，而濕度到達RH100。此後，溫度都趨高，在2月11日前，有幾次是-5度C，不確定是否有除霜，但-5度C已經是高於正常的除霜溫度；2月6日至9日，濕度變化很大，有兩次到達RH100，我們認為這是因為冷卻空調下的門或通風口有被打開，很明顯的貨櫃內的濕度很高，而冷凍機，尤其是蒸發器，很容易結霜...貨物從溫度紀錄看來，航行期間溫度是正常的，我們認為是冰塊堵住了冷卻空氣的流通，使得貨物受損。而且，由溫度紀錄來看，有很大原因是在2月1日至9日之間有大量的排水，但排水管因某些因素被堵塞，導致除霜水無法順利排出，而從蒸發器下方溢出流入貨艙，而在貨艙地板結凍，致使貨物受損」等情（見本院卷一第263頁至第267頁），則系爭貨櫃冷卻系統異常而肇致貨損之情形，於107年2月1日至2月9日之託運人裝櫃期間即已發生。是被告辯稱系爭貨物於107年2月9日交付被告前，已因溫度異常而損壞，並非完好、無瑕疵等情，應堪採信。從而，系爭貨物之毀損無法證

明係發生於被告占有貨物之運送期間，揆諸首揭說明，原告自無從依海商法第60條準用民法第627條、海商法第5條準用民法第634條規定，請求被告損害賠償。

四、綜上所述，原告依海商法第5條準用民法第634條本文、海商法第60條準用民法第627條規定，請求被告給付日幣6,052,994元，及自起訴狀送達翌日起至清償日止，按週年利率5%計算之利息，為無理由，應予駁回。原告之訴既經駁回，其假執行之聲請亦失所附麗，爰併予駁回。

五、本件事證已臻明確，兩造其餘攻擊防禦方法及所舉證據，核與本件判決結果不生影響，爰不再逐一論列，併此敘明。

六、訴訟費用負擔之依據：民事訴訟法第78條。

中　　華　　民　　國　　109　　年　　10　　月　　27　　日

民事第七庭　法　官　陳　瑜

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　　109　　年　　10　　月　　27　　日

書記官　詹玗璇