臺灣臺北地方法院民事判決

107年度海商字第13號

原　　告　大石通貿易有限公司
法定代理人　杞錦全
訴訟代理人　林志豪律師
複 代理 人　劉北芳律師
被　　告　萬海航運股份有限公司
法定代理人　陳柏廷（即士林紙業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，本院於民國108年5月16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

一、原告主張：原告向訴外人廣州謙毅信息技術有限公司（下稱謙毅公司）進口一批價值人民幣806,694元之貨物（下稱系爭貨物），並由謙毅公司為託運人，原告為受貨人，向被告訂定運送契約，約定由起運港廣州南沙港，中轉港香港運送至目的港台中港，被告遂以宏春輪（HON CHUN/N943）承運，並簽發載貨證券（編號：0247A25416）。宏春輪於民國106年8月21日13時54分前，均停泊在香港，自13時54分至14時1分開始往港口外移動前往台中港，依照台灣中央氣象局及香港天文台所發布之中強度颱風「天鴿」行徑路線，均顯示該颱風正由台灣南方以西北西方向往香港方向前進，且強度持續增強。宏春輪竟強行出航，遇天鴿颱風造成之惡劣氣候及海象，無法順利前進，卻不返回港口躲避颱風，反而在香港近海地區徘徊、於外海下錨，於同年月23日6時許於中國竹灣頭島觸礁擱淺，致系爭貨物因而全部毀損。被告欠缺普通人應具注意義務之重大過失，且不得依海商法第69條第2款、第4款、第17款等規定主張免責。謙毅公司於107年8月12日將其與被告間因運送事項所生之權利，包括因運送貨物

滅失所得對被告主張之一切損害賠償請求權（包括但不限於基於運送契約或載貨證券法律關係所生之請求權）讓與原告，原告已於同年月15日發函將債權讓與之事實通知被告。爰依運送契約、載貨證券、債權讓與之法律關係，以較低之系爭貨物購買價格作為目的地之市價，請求被告賠償原告人民幣806,694元，或給付時給付地等值市價即新台幣3,655,131元。又系爭貨物之毀損滅失係運送人即被告之重大過失所致，依海商法第70條第4項規定，被告不得主張單位限制責任之利益。參酌本件載貨證券記載為「整櫃貨（FCL/FCL）」、「CONTAINER AS ATTACHED LIST（內容物參附件之清單）」，清單若為裝箱單，其上已記明名稱、重量、體積、數量，若為發票，已載明名稱、單價、金額，均得據以計算出系爭貨物客觀價值，依海商法第70條第2項前段規定，得排除單位責任限制之適用。縱認本件有單位責任限制之適用，惟本件載貨證券已記載一個貨櫃裝載947個紙箱，內容物可參附件之清單，應以947件計算。又原告既持有載貨證券，依照載貨證券之物權效力，已取得系爭貨物之所有權，另依民法第184條第1項前段規定，請求被告對於原告之所有權損害負賠償責任，擇一請求判命被告為賠償等語。並聲明：被告應給付原告人民幣806,694元或新台幣3,655,131元，及自起訴狀送達時起至清償日止，按週年利率5%計算之利息；願供擔保，請准宣告假執行。

二、被告則以：船舶於貨物裝卸載作業完成後，依一般航運實務及港口作業實務及規定，即應離開船席並駛離碼頭，以便其他船舶可以接續進港靠泊進行裝卸載作業，且依香港國際貨櫃碼頭颱風期間之作業措施規定，當香港天文台懸掛三號強風訊號後，所有船舶即應離開碼頭前往避風。宏春輪於106年8月21日上午，靠泊香港國際貨櫃碼頭進行貨物裝卸載作業，於同日22時許依預定航程移往香港中流錨區（HKM Anchorage），同日22時54分左右駛抵香港中流作業區進行裝卸載作業，在106年8月22日下午完成裝卸載作業後，為避

免於前往台中港航程中遭遇天鴿颱風侵襲，船長遂於106年8月22日15時自香港中流錨區開航，於當日17時18分駛抵擔杆水道錨區下錨停泊，以躲避颱風侵襲，此與世界各港口碼頭均會於颱風將來襲前，要求船舶離開港區碼頭躲避颱風之一般航運實務及各地港口碼頭船舶作業規定相符，被告並無任何過失。香港天文台於8月22日18時20分原發出三號警告信號，然天鴿颱風於8月23日早上，超乎原先預報，突然迅速增強，於該日5時20分發出八號警告信號，隨即於8時10分發出九號警告信號，1小時後即9時10分再度變更發出最強之十號颶風警告信號，其最高持續風速估計達每小時185公里（16級風）以上，宏春輪於靠泊躲避颱風期間，因遭遇該超級強烈颱風引起之不可抗力惡劣風浪，及超過90節/15級強風、120節（超過17級）強風侵襲，致發生擱淺情事，足見系爭貨物之損害屬海上或航路上之危險或天災所致，被告並無任何過失，被告依海商法第69條第2款、第4款、第17款規定，得主張免責。縱認宏春輪發生觸礁擱淺，係因在香港外海下錨停泊避颱之行為所致，被告就因船長及海員於航行或管理船舶之行為有過失所致之損害，得依海商法第69條第1款規定，主張免責。又託運人謙毅公司於系爭貨物裝載前並未聲明貨物之性質及價值，並記載於載貨證券，有海商法第70條第2項所定單位限制責任之適用，本件載貨證券記載貨物之件數為「1 CTR」、「ONE CONTAINER ONLY」，即1件666.67單位特別提款權，依重量23,040公斤計算為46,080個特別提款權較高，故被告應負擔之賠償數額上限為美金63,864.58元（計算式：46,080× 1.38595＝63,864.58，元以下四捨五入）。再依海商法第5條準用民法第638條規定，被告僅就系爭貨物於目的港所滅損或滅失之價值範圍，負損害賠償責任，原告應舉證證明貨物之目的地市價。又系爭貨物買賣之貿易條件為CIF，故出賣人謙毅公司於貨物交運越過船欄後，即已履行其買賣契約義務，貨物風險已移轉由買受人承擔，謙毅公司未受有任何損害，無任何損害賠償請求

權得讓與原告，原告不得依債權讓與規定請求被告賠償。且系爭貨物運送契約為海上貨物運送契約，非民法上之運送契約，有關運送人責任應依海商法規定，並無民法第634條規定之適用。再原告既未提出載貨證券正本，自不得依載貨證券法律關係所為請求等語，資為抗辯。並聲明：原告之訴及其假執行之聲請均駁回；如受不利之判決，願以現金或同額之第一商業銀行可轉讓定期存單為擔保，請准宣告免為假執行。

三、原告起訴主張其向謙毅公司進口系爭貨物，雙方約定貿易條件為CIF，並由謙毅公司為託運人，原告為受貨人，委由被告以宏春輪自廣州南沙港運送至台中港，宏春輪於106年8月23日於香港近海地區之中國竹灣頭島觸礁擱淺，系爭貨物因此毀損滅失等情，為兩造所不爭執，並有被告公司通知函及有關該船舶上滯留貨物之通知書在卷足稽（見卷第43 -51頁），堪以採信。

四、本件之爭點為：㈠謙毅公司有無債權轉讓原告？㈡被告抗辯依海商法第69條第2款、第4款、第17款、第1款之免責事由，是否可採？原告主張被告賠償之金額，有無理由？㈢原告主張依民法第184條第1項前段規定，請求侵害其所有權之損害賠償，有無理由？茲分別論述如下：

㈠謙毅公司對被告有無債權？可否轉讓與原告？

按海上貨物運送人對於運送貨物之喪失、毀損或遲到應負責任，此觀海商法第5條、民法第634條前段規定自明。故託運人或受貨人，只須證明運送物有喪失、毀損或遲到之情事，即得請求海上貨物運送人負責；至海上貨物運送人如欲免除其責任，則應就其已盡其法定注意、處置及措置義務，仍難免發生，或有法定免責事由之事實，負舉證責任（最高法院102年度台上字第1815號民事判決參照）。

查謙毅公司委由被告運送系爭貨物，被告並簽發BILL OF LADING，有BILL OF LADING1紙在卷可稽（見卷第41頁），被告對於謙毅公司自應負民法第634條對於系爭貨物運

送之喪失之賠償責任，與謙毅公司、原告間關於買賣契約條件如何訂定，毫無關聯。按債權契約為特定人間之權利義務關係，僅債權人得向債務人請求給付，不得以之對抗契約以外之第三人，此為債之相對性原則。是謙毅公司、原告間買賣契約之約定僅拘束謙毅公司及原告，與第三人無涉，第三人尤無執該等約定主張之餘地。被告執原告與謙毅公司間買賣契約條件為CIF約定，謙毅公司已非系爭貨物所有權人，並無損害，而不得對被告請求云云，殊非可採。謙毅公司既得以運送人之地位，請求被告就系爭貨物之喪失負責，其將該等債權轉讓與原告，自無不合，從而，原告主張其基於受讓自謙毅公司之債權，對被告為運送契約之請求，為有理由。

㈡被告就系爭貨物運送得否主張免責？

1.按因下列事由所發生之毀損或滅失，運送人或船舶所有人不負賠償責任：⑴船長、海員、引水人或運送人之受僱人，於航行或管理船舶之行為而有過失。⑵海上或航路上之危險、災難或意外事故。…⑷天災。…⑰其他非因運送人或船舶所有人本人之故意或過失及非因其代理人、受僱人之過失所致者，海商法第69條第1款、第2款、第4款、第17款定有明文。又海上或航路上之危險、災難或意外事故，而此項危險之發生，須為運送人或其受僱人思慮所不及，不可預料，且須為熟練之船員已盡善良管理人之注意義務為危險之防止而無從奏效。另天災為不可抗力，惟如損害之發生除天災外，尚含有人為因素，若係出於運送人或其履行輔助人之過失而致者，運送人仍不能免責。再運送人對於船長、海員等於航行或管理之行為而有過失，為法定免責事由，此種過失泛稱航海上之過失，包括航行上之過失即指船舶於通常航程中之移動有疏失而言，例如因船舶碰撞或擱淺，致貨物遭受毀損滅失。而海商法第69條第17款係於同條其他款皆無適用餘地時，始有適用之餘地。

2.原告主張被告於天鴿颱風來襲時，未於香港港口區域內避颱，未盡普通人應具備之注意義務，有重大過失云云，被告則抗辯宏春輪已於106年8月21日22時自香港國際貨櫃碼頭移往香港中流錨區進行裝卸載作業，並於106年8月22日15時自香港中流錨區開航前往擔杆水道錨區避颱，並舉香港國際貨櫃碼頭颱風作業規定、台中港颱風期間船舶進出港航行與靠泊作業規定摘要表、基隆港颱風期間船舶靠泊作業細則、台北港船舶進出港作業規定為證（見卷第399-406頁），已堪認被告所辯：港口碼頭於颱風來襲時均會要求貨櫃船舶駛離港口碼頭一節，可資採信。再基隆港颱風期間船舶靠泊作業細則第5條已明訂：「7級暴風圈抵達基隆港6小時前…已抵達港口外海水域或在港繫泊危險品船（含油輪及化學品船）、汽車船、貨櫃船及吃水較深之船舶均應離港避風，不得滯留港內，但國內線小型空載油輪，必須持有…」等語（見卷第404頁），原告以該細則第4條、第9條規定：「國際線客輪（含兩岸客輪）應於7級暴風圈抵達基隆港6小時前強制離港，但本國籍客輪得視情況依本細則規定留港避風」、「營運船舶（含工作船）…向本分公司申請同意後始得進港避風」等語，主張有船舶在港口內躲避颱風之規定云云，與宏春輪係貨櫃船一節無涉，並無可採。原告另舉出原證28、29之網路文章、網路新聞為證，惟原證28係個人部落格文章，原證29未提及貨輪得否於港口區域內避颱，均不能認為係有利原告之證據。從而，原告主張港區內可停泊貨櫃船避颱，未經舉證為真，不可採信。

3.海事報告規則最後修正時間為交通部於80年12月18日以交航發字第8038號令修正發布，該規則第3條第1項規定：船長遇船舶發生海事時，應依海商法第49條之規定，作成海事報告。然海商法已於88年7月14日經總統（88）華總一義字第8800159860號令修正公布全文153條，

將原第49條關於船長作成海事報告之規定刪除，並於同年6月23日經總統（88）華總一義字第8800142720號令制定公布全文93條，於該法第66條規定：「船長遇船舶沈沒、擱淺、碰撞、強迫停泊或其他意外事故及有關船舶貨載、海員或旅客之非常事變時，應作成海事報告，載明實在情況，檢送航政機關。前項海事報告，應有海員或旅客之證明，始生效力。但其報告係船長於遭難獨身脫險後作成者，不在此限。」足認該規則僅係行政機關發布之行政規則，且該規則第9條第2項明訂：「海事報告之簽證，僅係證明船長已作成海事報告及將海事報告送請簽證之時間。」自無從以該規則規定須送航證機關簽證而認如未經簽證即無證據能力。又宏春輪船長出具之海事報告，經見證人周仟簽名，有海事報告1紙在卷可查（見卷第155頁），且其記載之內容核與宏春輪航海記事簿（見卷第163-165頁、第169-170頁）內所載時間相符，堪認係屬真正。查宏春輪船長馬俊於106年8月23日作成海事報告，內容略為：宏春輪於106年8月22日15時許，自擔杆水道錨區啟航，至同日17時18分在擔杆水道錨區（北緯22-03.37，東經114-04.38）下錨，迄106年8月23日10時左右，因遭受天鴿颱風之侵襲，在北緯22-02.466，東經114-00.911附近海域發生擱淺等語（見卷第156-157頁），核與國際定位公司「Vessel Finder」資料庫所記載之宏春輪位置相符（見第273頁）：宏春輪於世界協調時間（Coordinated Universal Time，簡稱UTC）106年8月22日9時19分（即香港當地時間108年8月22日17時19分）之位置係在北緯22.05568，東經114.07293一節，時間地點均相符。且宏春輪自斯時開始迄UTC時間106年8月22日23時10分（香港當地時間106年8月23日10時10分）止，其位置所在之經緯度幾乎未改變（每次記錄之經緯度與前次記錄比較大多數僅差0.0001，甚或為0），有前開定位資料在卷可查（見

第273-276頁），堪認宏春輪於106年8月22日17時18分至擔杆水道錨區下錨停泊以避颱，迄隔日10時許均停泊在該錨區一節為真。

4.香港天文台在106年8月22日8時40分發出一號戒備信號，在18時20分發出三號強風信號，於106年8月23日8時10分發出八號東北烈風或暴風信號，9時10分發出十號颶風信號等情，有香港天文台於天鴿颱風侵襲香港後製作之報導、香港天文台警告及信號資料庫在卷可稽（見卷第173-175頁），足見宏春輪於106年8月22日17時許至擔杆水道錨區避颱時，天鴿颱風之風力僅使香港天文台發出一號、三號信號，尚難認天鴿颱風將會增強為超級強烈颱風一節，係屬被告或其受僱人所得預料。宏春輪於擔杆水道錨區避颱約15小時後，香港天文台始發出八號至十號信號，並於香港天文台106年8月23日9時10分發出十號信號後之1小時內遭天鴿颱風強風吹襲，而於同日10時許在北緯22-02.411，東經114-00.911海域發生擱淺，有船長海事報告、宏春輪航海記事簿在卷可查（見卷第155-157頁、第165-166頁、第171-172頁），堪認宏春輪係因天災而發生擱淺。而上開事故係屬不可抗力，運送人或其履行輔助人尚難認有何過失可言。從而，被告抗辯其有海商法第69條第4款之運送人免責事由，係屬可採。

5.原告提出之原證10之106年8月21日星島日報網路新聞報導（見卷第87頁），僅於標題列「『天鴿』明升級強烈風暴…」，內文並未提及天鴿颱風之風力，原證31、32、37係民間天氣預報公司之Facebook網頁內容（見卷第471-475頁、第489-491頁），非香港天文台之預報，其公信力尚有不足。而香港天文台於106年8月22日16時45分發出警報，表示「除非天鴿採取較遠離本港的路徑移動或減弱，否則天文台會在午夜前後考慮改發八號烈風或暴風信號」等語（見卷第481-483頁），核與前開香

港天文台發出風力信號之時間相符，惟宏春輪係因天鴿颱風風力急遽由八號風力增強至十號風力，始因十號風力之強風吹襲而擱淺，自難據前開香港天文台之警報而認被告可得預見天鴿颱風之風力將增強至十號。從而，尚難執此而為對原告有利之認定。

㈢查本件運送係採電報放貨，託運人及原告未執有載貨證券正本等情，為兩造所不爭執（見本院107年11月22日言詞辯論筆錄，卷第147頁）。而所謂「電報放貨」之提貨方式，即出口商（託運人）在趕時效之貨物交運後，將全套載貨證券正本不透過銀行押匯或託收情形下，請出口地之運送人（船公司）以電報要求進口地之船務代理，在不交付載貨證券之情形下交付託運之貨物。1977年國際海運協會將海上貨運單定義為：「係不得轉讓之單據，為海上貨物運送契約與接收、裝載貨物之證明，運送人負有將貨物交付其上所載受貨人之義務」，即不表彰物權，僅是託運人與運送人間之契約，而載貨證券表彰物權，一般可以背書方式轉讓。取得屬海上貨運單之電報放貨通知者，與取得具有物權效力之載貨證券者有別。原告所提出之「BILL OF LADING」僅係影本，印製有「copy」、「non-negotiable」字樣，且其上並無運送人簽名（見卷第41頁），並非海商法第54條所規定之載貨證券，原告未取得系爭貨物之載貨證券正本，對系爭貨物尚未取得所有權，自不得依民法第184條規定，請求被告賠償。

五、從而，原告依運送契約、載貨證券、債權讓與及民法第184條規定，請求被告賠償人民幣806,694元或新台幣3,655,131元，及自起訴狀送達時起至清償日止，按週年利率5%計算之利息，均為無理由，應予駁回。原告之訴既經駁回，其假執行之聲請失其依據，應併予駁回。

六、本件事證已臻明確，兩造其餘主張陳述及所提之證據，經本院斟酌後，認與判決結果不生影響，均毋庸再予論述，附此敘明。

七、訴訟費用負擔之依據：民事訴訟法第78條。

中　　華　　民　　國　　108　　年　　6　　月　　13　　日

民事第八庭　　法　官　林欣苑

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　　108　　年　　6　　月　　13　　日

書記官　范煥堂