臺灣高等法院高雄分院民事判決

109年度海商上字第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
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，本院於110 年1 月6 日言詞辯論終結，判決如下：

主　文

上訴駁回。

第二審訴訟費用由上訴人負擔。

事實及理由

一、被上訴人之法定代理人已由士林紙業股份有限公司變更為久福花園股份有限公司（下稱久福公司），並由久福公司依公司法第27條第1 項但書規定指派陳柏廷為法人董事代表人，茲據其具狀聲明承受訴訟（見本院卷二第84-1頁至第84-3頁），並有經濟部民國109 年8 月10日經授商字第10901125780 號函、久福公司109 年6 月23日董事代表人指派書在卷可稽（見本院卷二第84-5頁至第84-7頁），核與民事訴訟法第176 條之規定相符，於法並無不合，應予准許。

二、上訴人起訴主張：託運人即訴外人李長榮化學工業股份有限公司（下稱李長榮公司）於105年9月將裝有貨物（下稱系爭貨物）之貨櫃3只（貨櫃編號：WHLU0000000、DFSU0000000、WHLU0000000 ，以下合稱系爭貨櫃），交由被上訴人以海運方式運送，貨櫃裝載港為高雄港，目的地為中國大陸地區東莞、香港，雙方成立運送契約，被上訴人並交付無背面條款之載貨證券影本（下稱系爭載貨證券影本），由被上訴人安排之「Wan Hai 307 」貨輪（下稱系爭貨輪）運送。系爭貨櫃於105 年9 月18日裝載至系爭貨輪，而系爭貨輪於同日

自高雄港發航後，於105 年9 月19日航程中發生火災（下稱系爭火災事故），導致系爭貨櫃內之系爭貨物全部受損。被上訴人未將系爭貨物完整無缺送達目的地，自應依侵權行為及運送契約之約定賠償系爭貨物之價值損失共計美金（下同）64,515元。又上訴人承保系爭貨物之保險，因系爭貨物毀損而賠償受貨人即訴外人WELLPOWER SPORTING GOODS CO . LIMITED （下稱WELLPOWER 公司）、樂仕塑膠吹瓶廠有限公司（下稱樂仕公司），及託運人李長榮公司（以下合稱李長榮等3 公司），合計給付保險金64,515元。李長榮等3 公司已將其對被上訴人之損害賠償請求權讓與上訴人，為此，爰依民法第184 條第1 項前段規定（WELLPOWER 公司、樂仕公司部分），及依民法184 條第1 項前段、第634 條、第224 條規定（李長榮公司部分），請求被上訴人給付64,515元等語。求為判決：㈠被上訴人應給付上訴人64,515元，及自起訴狀繕本送達之翌日起至清償日止，按週年利率5 %計算之利息。㈡願供擔保准予宣告假執行。

三、被上訴人則以：系爭火災事故乃因系爭貨輪運送之另只貨櫃（編號WHLU0000000 ，下稱系爭危險品貨櫃）裝有發泡性貨物聚苯乙烯珠粒，屬危險化學品，並未按國際海運危險貨物規則（下稱IMDG規則）包裝，導致聚苯乙烯氣體自貨櫃洩漏，使周遭環境有易燃性，達到燃點進而導致系爭火災事故之發生，為海商法第69條第3 款規定之免責事由，被上訴人得以主張免責，不負賠償責任。又系爭火災事故係因經注意不能發現之隱有瑕疵，且係發航後因突失航行能力所致之毀損滅失，併主張海商法第69條第16款、第17款及第62條第2 項所定之免責事由。況倘被上訴人應負損害賠償責任，亦應依海商法第70條第2 項定之特別提款權單位責任限制計算賠償責任等語置辯。

四、原判決駁回上訴人之訴，上訴人不服，提起上訴，於本院上訴聲明：㈠原判決廢棄。㈡被上訴人應給付上訴人64,515元，及自起訴狀繕本送達之翌日起至清償日止，按週年利率5

％計算之利息。㈢願供擔保准予宣告假執行。被上訴人答辯聲明：如主文所示。

五、兩造不爭執之事項：

㈠李長榮公司於105 年9 月出貨至中國大陸地區東莞、香港，將系爭貨物裝入系爭貨櫃，委請被上訴人運送，運送契約存在於李長榮公司與被上訴人之間。

㈡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 紙內容如原證一所示，交付之版本並無正本版本之背面條款。

㈢系爭貨輪於105 年9 月18日21時6 分自高雄港發航後，於同年月19日上午9 時55分許之航程途中發生系爭火災事故，系爭貨物因而受損。嗣於同年月19日20時48分抵達香港外海下錨。

㈣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票記載之金額為準。

㈤上訴人就本件貨損已給付受貨人WELLPOWER 公司21,131元、樂仕公司21,505元、李長榮公司21,879元，合計64,515元。

㈥系爭危險品貨櫃之託運人即訴外人SEKISUI 公司，系爭危險品貨櫃內之N2211 之發泡性聚苯乙烯包裝並非氣密包裝。

㈦系爭危險品貨櫃，堆放於甲板上艙位18-03-82，係堆放在5號艙蓋之甲板上第一層。

六、本件之爭點：

㈠上訴人主張自受貨人李長榮等3 公司受讓債權（自何人及有無實質受讓債權），有無理由？

㈡上訴人依民法第184 條第1 項前段規定（WELLPOWER 公司、樂仕公司部分），及依民法184 條第1 項前段、第634 條、第224 條規定（李長榮公司部分），請求被上訴人給付64,515元，有無理由？

㈢被上訴人抗辯系爭貨物受損，依海商法第69條第3 款、第16款、第17款、第62條第2 項主張免責，有無理由？

㈣被上訴人如不可主張免責，應賠償之金額為何（含貨物受損

程度、被上訴人有無重大過失、單位責任限制）之爭點？

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

㈠經查：系爭貨輪於105年9月18日21時6分自高雄港發航後，於同年月19日上午9時55分許之航程途中發生系爭火災事故，系爭貨物因而受損。嗣於同年月19日20時48分抵達香港外海下錨。又上訴人就本件貨損已給付受貨人WELLPOWER公司21,131元、樂仕公司21,505元、李長榮公司21,879元，合計64,515元等節，為兩造所不爭執（見本院卷二第248頁），復有新聞報導及LOSS SUBROGATION RECEIPT 3紙（下稱系爭收據）在卷可稽（見原審卷一第14頁、第23頁至第25頁），堪信為真實。

㈡次查：李長榮公司於105年9月將裝有系爭貨物出售予WELL-POWER公司及樂仕公司，其國際貿易條件均為CIF一節，此有商業發票在卷可佐（見原審卷一第120頁、第123頁），而依國貿條件風險移轉之規定，自出口貨物安全裝船後，貨物毀損滅失風險即由買方承擔，因系爭貨物係於裝船後於航行途中因火災毀損，業如前述，則該受損貨物之毀損風險即應由WELLPOWER公司及樂仕公司負擔，WELLPOWER公司及樂仕公司對該受損貨物自享有保險利益。又李長榮將貨物出售予港昌實業有限公司，其國際貿易條件為DDU，此有商業發票在卷可稽（見原審卷一第126頁），則該貨物毀損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險始移轉，因該貨物尚未運抵輸入國前即於航行途中因火災毀損，其風險即應由李長榮公司承擔。復因被保險人於損失發生時需具有保險利益，李長榮等3公司對因系爭火災事故受損之系爭貨物享有保險利益，則李長榮等3公司因系爭貨物毀損向上訴人申請理賠，上訴人給付保險金予李長榮等3公司，自屬有據。再者，李長榮等3公司因本件貨損自上訴人領取賠償金後，已出具系爭收據予上訴人一節，此有系爭收據在卷可佐（見原審卷一第23頁至第25頁）。觀諸系爭收據載明

：「…,in regard to such loss , and TRANSFER all our RIGHTS TITLE and INTEREST in the said goods to the above mentioned insurance company , …」等語（中譯：…關於上開損害，且轉讓本公司就上開貨損之一切權利及利益給上述的保險公司…），其中除了使用"TRANSFER"（轉讓）一詞外，出具此文件之權利人甚至特意將TRANSFER一詞以大寫強調，顯見其真意即在將其所有對於被上訴人之權利轉讓予上訴人。是以，上訴人主張其已受讓李長榮等3 公司之損害賠償請求權等語，自屬有據。被上訴人辯稱上訴人並未受讓李長榮等3 公司之權利云云，自無足取。

八、上訴人依民法第184 條第1 項前段規定（WELLPOWER 公司、樂仕公司部分），及依民法184 條第1 項前段、第634 條、第224 條規定（李長榮公司部分），請求被上訴人給付64,515元，有無理由？

㈠經查：系爭貨輪於105 年9 月18日21時6 分自高雄港發航後，於同年月19日上午9 時55分許之航程途中發生系爭火災事故，系爭貨物因而受損。嗣於同年月19日20時48分抵達香港外海下錨一節，為兩造所不爭執（見本院卷二第247 頁），復有航海記事簿及系爭火災事故照片在卷可佐（見本院卷二第45頁至第52頁、原審卷二第190 頁至第200 頁），堪信為真實。

㈡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。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。但當事人另有訂定者，不在此限。海商事件，依本法之規定，本法無規定者，適用其他法律之規定。民法第634 條、民法第224 條、海商法第5 條分別定有明文。次按非由於運送人本人之故意或過失所生之火災、船舶雖經注意仍不能發現之隱有瑕疵、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、

受僱人之過失所致之毀損或滅失，運送人不負賠償責任。船舶於發航後因突失航行能力所致之毀損或滅失，運送人不負賠償責任。運送人或船舶所有人為免除前項責任之主張，應負舉證之責。海商法第69條第3款、第16款、第17條、第62條第2項、第3項亦有明定。又海商法第69條第3款之規定為民法第634條、第224條規定之特別規定，於本件海上貨物運送損害賠償事件，自應優先適用。亦即，於海上運送因火災所受之損害，倘非係因「運送人本人」之故意或過失所致，而係因運送人之受僱人或使用人之故意或過失情事，致發生火災事故，運送人仍得援引海商法第69條第3款規定免負賠償責任。經查，系爭貨輪於航程途中發生系爭火災事故，致系爭貨物因而受損，業如前述，則上訴人主張被上訴人未拒絕載運系爭危險品貨櫃，應就系爭火災事故負損害賠償責任，不得依海商法第69條第3款主張免責云云，自屬無據。

㈢次按運送人或船舶所有人於發航前及發航時，對於下列事項，應為必要之注意及措置：一、使船舶有安全航行之能力。二、配置船舶相當船員、設備及供應。三、使貨艙、冷藏室及其他供載運貨物部分適合於受載、運送與保存。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62條第1項、第63條定有明文。經查，系爭貨輪於航程途中發生系爭火災事故，致系爭貨物毀損一節，業如前述，則被上訴人倘欲主張免責，即應就系爭貨物之毀損，已就貨物之裝卸、搬移、堆存、保管、運送、看守，已盡其必要注意及處置。暨就船艙及其他供載運貨物部分，適合於受載、運送與保存，盡其舉證之責。又我國海商法第62條第1項承襲海牙規則第3條之規定，對於船舶適航性之要求乃在於「發航前」及「發航時」該船舶必須具有適航性。而所謂船舶之適航性應具備下列能力，分別為：一、於船舶實體構造上須能抗拒預定航程所可能預見之危險（此為狹義之船舶適航性之定義）、二、配置相當之船長及海

員，包括配置適任及充足數額之船員（指運送人或船舶所有人必須證明其對船員之選任以盡相當之注意，並應對其執行職務期間，作適當之監督）、㈢配置相當之設備及船舶之供應，及㈣提供具有適載能力之貨艙、冷藏室及其他供載運之部分等。倘運送人或船舶如未盡在發航前及發航時使船舶具適航能力之責任，因此而致貨物損害，則不得主張海商法第69條之免責事由。至於海商法第62條第1項第3款之貨物適載性義務，指船上如有貨載，除須妥善且合適裝載，以維航行安全外；該船舶尚須具備運送該貨物安全抵達目的地之能力。析言之，船舶適載性之成立要件有二，分別為：㈠貨物之妥善且合適裝載以及㈡安全運送貨物之能力。經查：

1.系爭貨輪於105年9月18日21時6分自高雄港發航後，於同年月19日上午9時55分許之航程途中發生系爭火災事故，系爭貨物因而受損，業如前述。則系爭貨輪於105年9月18日21時6分即自高雄港發航，而系爭火災事故則至翌日上午9時許發生，相隔近12小時，足認系爭貨輪已安全航行相當之時間。又系爭貨輪於發生系爭火災事故後，於同年月19日20時48分抵達香港外海下錨，亦如前述。且依被上訴人提出之船級證書、貨船安全設備證書、貨船安全構造證書及檢查簽證所示，系爭貨輪為新加坡籍，於104年12月17日完成年度檢驗，均合於檢驗要件（見原審卷一第197頁至第208頁，卷二第18頁至第19頁），足認系爭貨輪於105年9月18日發航前已經由法國驗船中心BUREAU VERITAS於年度檢查或定期檢查簽具合格，又法國驗船中心BUREAU VERITAS之檢查於國際上具相當公信力，此為海運業眾所皆知之事實，且就港口國管制而言，於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查後，若無其他不適航等違規事項即予以放行，足證系爭貨輪於發航時確具適航能力。被上訴人辯稱系爭貨輪於「發航前及發航時」具有適航能力等語，堪以採信。

2.再者，系爭火災事故之發生原因，經A Hawkins Company

調查後，於106 年10月13日提出調查報告（下稱系爭調查報告）略以：105 年9 月18日在高雄港有兩只危險品貨物貨櫃（WHLU0000000 及WHLU0000000 即危險品貨櫃）進行裝載在3 號貨艙甲板上，根據載貨證券記載，兩只貨櫃內貨物為發泡性聚苯乙烯。系爭貨輪當天21時6 分自高雄港開航。系爭貨輪在香港中流作業區進行貨物裝卸作業過程中，由於長期使用而發現貨櫃綁紮橋艙欄杆有受損情形。因此，105 年9 月17日、18日及19日，大副簽准同意銅匠對6 號綁紮橋艙欄杆進行熱工修護作業熱工作許可。依據銅匠說明，在105 年9 月19日早上8 時左右，銅匠與另位水手開始準備切割、電焊、刷漆工具，大約8 點20分左右，開始進行維修工作，大約在9 時20分至9 時30分之間，完成了第3 個艙欄杆刷漆工作。接著水手回到住艙區域後面拿更多的鋼條，而銅匠停止熱工作業，等待水手回來。銅匠當時站在艙位23-06-86處，等了約10至15分鐘後，聽到貨輪前端傳來了大的爆炸聲響。銅匠前往觀看，看到位於艙位18-03-82之貨櫃櫃門被炸飛掉落在6 號艙蓋板上（4 號貨艙），靠近第23排第6 列之位置。同時，貨櫃內有紅色火焰火光，在火焰上方還泛著綠光，綠光之上冒著黑煙。火災大概在15時火勢大致獲得控制，系爭貨輪駛往香港。105 年9 月21日，在火勢得到控制並且幾乎完全撲滅情況下，香港消防處安排將火災受損區域之24個貨櫃卸載至船邊的駁船。105 年9 月22日、23日，檢查人登上系爭貨輪開始對受損區域及3 號艙內部進行檢查，對4 、5 、6 號綁紮橋檢查過程中，發現在甲板上有幾包空香煙盒及被使用過之焊條。在6 號綁紮橋的第86層位置，發現在欄杆處有最近進行之電銲維修作業，並測量從進行電銲工作業區域到系爭危險品貨櫃門端距離，約16公尺至20公尺。105 年9 月23日，3 號貨艙艙蓋板5S和5C，被卸載到香港某船廠一艘駁船上。在這兩塊艙蓋板底部，受有煙和熱之損壞。堆放在3 號貨艙右後方貨櫃也受有煙和熱之損壞。

相關跡證顯示，爆炸起源自堆放在艙位18排3 列82層位置之系爭危險品貨櫃。該貨櫃門因為爆炸遭炸飛。鑒於炸飛到4 號貨艙之6 號艙蓋上之右側櫃門並無火損，此一證據，與爆炸是起源自系爭危險品貨櫃，並進而引起系爭火災的事實相符。而發泡性聚苯乙烯（EPS ）是聯合國編號為2211，且在國際海運危險貨物規則中，屬於第9 類雜類危險物品。在此規則中，其包裝組類別屬第III 項下，並遵循包裝指導P002，中型散裝容器（IBC ）指導中之IBC08。在本案例中，此貨物是以軟式中型散裝容器（FIBC）包裝進行運輸。根據IMDG規則中，對聯合國2211號貨物之965.1 規定，運送此類貨物的運輸工具，必須能提供適當之空氣流通（例如：使用通風貨櫃，或開頂式貨櫃，或以一個櫃門開啟之方式）。於系爭貨輪運送的發泡性聚苯乙烯珠粒，所使用之軟式中型散裝容器（FIBC）並不列入965.2 規則規定之中型散裝容器的一類，事發貨櫃中貨物所使用的包裝，似乎不能認為可以豁免965.1 條款之適用。經過全面檢視顯示，系爭貨物並未按IMDG規則進行包裝，因而導致聚苯乙烯氣體從貨櫃洩漏出來，使得周圍環境具有易燃性。這些易燃氣體達到燃點，因而導致了爆炸及隨後發生之火災。如果沒有點火源，不會發生易燃氣體之火災/ 爆炸。雖然在事故地點附近發現廢棄的香煙盒，但許多科學研究顯示，不經心丟棄的香煙，並無足夠能量點燃諸如戊烷類氣體。此外，其它可能點火源，就是在6 號綁紮橋所進行的熱工作業。根據現有資料，熱工作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源。因此依實體及間接之證據，均顯示堆載於艙位第18排3 列1 層（00-00-00）之系爭危險品貨櫃，導致系爭火災事故之發生。因該貨櫃未依照IMDG規則之要求包裝貨物，因而導致戊烷氣體從貨櫃洩漏，使周圍環境產生了易燃氣體。這些易燃氣體起燃，可能是熱工作業所致，並因而發生了爆炸及隨後的火災事故（見原審卷二第241 頁至第258 頁，原文

見第168 頁至第200 頁）等語。本院審酌系爭調查報告詳細明確說明系爭火災事故發生位置、發生爆炸前在距離爆炸地點進行熱工作業、爆炸前後之現場情狀、事後檢視危險品貨櫃置放位置、包裝方式，及基於發泡性聚苯乙烯物理特性，推認系爭危險品貨櫃應為系爭火災事故發生之來源，何以發生之理由等調查依據及認定理由，均甚為詳盡明確，堪以採信。至上訴人雖另提出海事公證人所製作之公證報告（下稱系爭公證報告）略以：香港消防處對於系爭火災事故之事故報告第10點「起因」提到：系爭貨輪5號貨艙艙口蓋上電氣配電盤，發生電氣故障，所產生的火花/ 熱量點燃了裝有危險貨物之貨櫃易燃蒸氣，導致該危險貨物及附近其他貨櫃著火。可看出火災原因很明顯是因為船舶/ 運送人疏失，將含易燃氣體貨物安排在配電盤附近，所以當電氣火花產生時就引起了火災，並且蔓延至放在相鄰區域之系爭貨櫃。我們認為運送人並未善盡其注意義務以確保貨物安全，依據我們的意見，運送人應就整筆損失負責任等語（見原審卷二第133 頁，原文見第129 頁），而香港消防處事件報告確有上述起因之記載（原審卷二第135 頁，原文見第131 頁）。另海事公證人之補充報告並指出略以：香港消防處報告中所指Electric Switch-board（配電盤）正是系爭調查報告所提及Power Supply Box （供電箱），供電箱跟配電盤，名稱似不相同但兩者係相同物件。緊貼於船上第3 艙後面係第5 號綁紮橋，該處有9 隻電源供電箱分佈在其左右翼，系爭檢查報告推估爆炸發生時有7 隻供電箱未被應用，而另外2 隻位於18-02-82及18-03-82雖有被燒傷及燻黑但箱內損壞較小，故推估其亦也未被應用，所以應沒有Sparks/ heat產生，因而推估不會由此供電箱點著位於系爭危險品貨櫃漏出之易燃氣體。但只要有電源到達供電箱，即使沒有其他電器取電使用都會有可能由於某些電器瑕疵造成電器短路而產生火花，因而點著由該櫃漏出之易燃氣體引起爆炸。理論上靠

近貨櫃的位置有較大濃度氣體而供電箱則較少氣體進入，故爆炸時外面衝力大，供電箱則少，所以供電箱外表受損嚴重而內則較少。第6號綁紮橋離在第5號綁紮橋前方之18-03-82位置至少距離40呎之遙遠，比起在第5號綁紮橋之供電箱離貨櫃只有3呎距離有很大分別，故很難想像第6號綁紮橋熱工作業所產生之火花會散發到船隻前方貨櫃。又如果爆炸真由此引起，當時熱工作業的船員應首當其衝，傷亡慘重，但當時並無船員傷亡報告，顯然爆炸並非熱工作業所致等語（見原審卷三第22頁至第23頁）。然而，該補充報告僅反駁系爭調查報告有關供電箱在未有其他電器取電使用之條件下，並非絕不可能產生火花，及以熱工作業、配電盤與危險品貨櫃之相對位置，否定系爭調查報告之可信度。但該補充報告對於配電盤事實上是否確有瑕疵並因此產生火花一事，並未提出積極事證證明，系爭調查報告之檢查人對於該補充報告亦回應略以：系爭火災事故發生當時，僅有兩種可能的點火源：臨近電源供應器發生短路，或是在附近進行之熱工作業所產生的火花。但並未發現任何有關電源供應器發生電路故障的證據，因而推斷最可能的點火源，是熱工作業時所產生的火花；第5號綁紮橋有9個具防水的電源供應器，事故發生當時，均顯示非在使用中。7個電源供應器，相對地並未受到損害。其他2個位在艙位18排2列82層及18排3列82層，受損壞最嚴重。不過該電源供應器受損情狀，與受到外部火災侵害之情形相符；且電源供應器內部受火災之損害輕微，而相關之電源線及端子，沒有發現有發生電弧或是電阻加熱（如局部熔化）之跡證。對有關電源供應器即使未連接任何電器設備時，有發生電路故障可能性之部分，雖表示認同。但是該論述對於欠缺電路故障之物理性證據之情形（如電源供應器的電源線及端子，並沒有發生電弧或電阻加熱跡象），並無法提供合理的釋據。再者，當電源供應器未在使用中，保險供應器是會覆蓋防水布。而防水布及

防水密封之配置，顯著地降低易燃氣體濃度聚積在任何一個電源供應器內部或周圍之可能性等語（見原審卷三第137頁至第139頁，原文見第133頁至第135頁），足見系爭調查報告已檢查確認配電盤內並無系爭公證報告、補充報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之存在，兩者相較，以系爭調查報告較可信。是以，被上訴人抗辯系爭火災事故係因船上熱工作業點燃周圍易燃氣體等語，堪以採信，上訴人主張系爭火災事故係因配電盤短路產生之火花，點燃由系爭危險品貨櫃漏出之易燃氣體，系爭危險品貨櫃堆存不當，被上訴人未盡貨物之照管義務云云，自無足取。

3.上訴人雖主張：系爭船舶發航當日即須對承載貨艙進行熱工維修，並於發航後12小時左右即發生嚴重火災事故（僅約半日），且火災發生後，船員延遲10個小時才通報香港消防處；再者，香港消防處經被上訴人通知前往船上協助滅火時火災亦已延燒12個小時，且香港消防處直至2日後始完全將該火災撲滅，可證系爭船舶與船員，除因船舶不具備安全航行能力外，於火災發生後，亦未即時採取有效處理且延遲通報，不具備應有之消防能力，致系爭火災事故擴大延燒，足證系爭貨輪於發航時並不具有安全航行能力云云。惟系爭火災事故於105年9月19日上午10時左右發生後，系爭船舶於當日下午3時左右，即已大致控制火勢，而可繼續駛往目的港香港，且於當日安全航行抵達目的港香港，並獲得香港消防處之協助，得以完全撲滅火災，此據系爭調查報告於3.13記載明確（見原審卷二第245頁背面），足證系爭船舶及船員確實具有應有之消防能力，而得以適時控制火災，並確保系爭船舶之船員、船上貨物及船舶之安全，避免受到更嚴重之危害，上訴人據此主張系爭貨輪於發航時並不存在應有之安全航行能力云云，自無可採。

4.上訴人另主張：被上訴人明知系爭危險品貨櫃所載貨物之

性質與種類，卻未依據IMDG規則裝載，且違反航運業界人士所認知之安全位置而將該貨櫃堆存於高層艙位，致使系爭貨輪於發航時即處於隨時將發生爆炸與火災之風險而不具備安全航行能力，顯有違反海商法第62條以及第63條所定義務云云。惟系爭危險品貨物之運送，被上訴人已要求託運應依IMDG規則等相關規定，妥適標記及包裝系爭危險品貨物，並要求託運人應提供被上訴人有關系爭危險貨物之申報書及包裝證明書，託運人並已出具「危險貨物申報書暨危險貨物包裝證明書」一節，此有前開證明書在卷可佐（見本院卷一第89頁至第91頁），足證系爭貨物及危險品貨物之運送，被上訴人已盡其必要之注意義務，並無任何違反IMDG規則之情事。又依IMDG規則第965.2 條規定，有關聯合國危險品編號UN2211之發泡性聚苯乙烯，如為氣密適用的包裝，即可排除該則第965.1 條之適用，無須以通風貨櫃或開頂式貨櫃，此有IMDG規則第965.1 條、965.2 條在卷可稽（見原審卷二第183 頁至第184 頁、第253 頁至第254 頁）。則上訴人主張被上訴人未依據IMDG規則提供通風貨櫃或開頂式貨櫃載運云云，自無足採。再者，系爭危險品貨櫃，堆放於甲板上艙位18-03-82，係堆放在5 號艙蓋之甲板上第一層一節，為兩造所不爭執（見本院卷二第248 頁），該擺放位置並無違反IMDG規則等國際運送規則之情事，上訴人復未舉證以實其說。是以，上訴人依前開理由，主張被上訴人違反海商法第62條、第63條貨物照管義務云云，即屬無據。

㈣綜上所述，系爭火災事故之發生既因系爭危險品貨櫃未依規定包裝所造成，被上訴人即得就該失火造成系爭貨物喪失、毀損，主張有海商法第69條第3 款之免責。又被上訴人已得主張海商法第69條第3 款之免責事由，即無庸再查認被上訴人有無海商法第69條第16款、第17款及第62條第2 項之免責事由。此外，被上訴人已證明有海商法第69條第3 款規定之免責事由存在，及發生之損害係由此事由而引起者，已盡其

舉證責任。此時，被害人無論依債務不履行或侵權行為之法律關係請求損害賠償，被上訴人均得援用上開法定免責之事由而主張免責，並不因民法第188 條第1 項另設有僱用人賠償責任之規定而受影響（最高法院85年台上字第1407號民事判決意旨參照）。是以，上訴人主張被上訴人應負民法第184 條第1 項前段、第188 條第1 項僱用人賠償責任，亦屬無據。

㈤被上訴人既可主張免責，而無庸就系爭貨物之毀損負損害賠償責任，則關於被上訴人如不可主張免責，應賠償之金額為何（含貨物受損程度、被上訴人有無重大過失、單位責任限制）之爭點，即無論述之必要，附此敘明。

九、綜上所述，上訴人依民法第184 條第1 項前段規定（WELL-POWER 公司、樂仕公司部分），及依民法第184 條第1 項前段、第634 條、第224 條規定（李長榮公司部分），請求被上訴人給付64,515元，及自起訴狀繕本送達之翌日起至清償日止，按年息5%計算之利息，為無理由，應予駁回。從而原審為上訴人敗訴之判決，並無不合。上訴論旨指摘原判決不當，求予廢棄改判，為無理由，應駁回上訴。

十、據上論結，本件上訴為無理由，爰判決如主文。

中　　華　　民　　國　　110　　年　　2　　月　　3　　日

民事第一庭

審判長法　官　謝靜雯

法　官　邱泰錄

法　官　洪能超

以上正本證明與原本無異。

上訴人如對本判決上訴，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（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具有律師資格之人之委任狀，並依附註條文規定辦理。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　　110　　年　　2　　月　　3　　日

書記官　葉淑華

附註：

民事訴訟法第466條之1：

對於第二審判決上訴，上訴人應委任律師為訴訟代理人，但上訴人或其法定代理人具有律師資格者，不在此限。

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院認適當者，亦得為第三審訴訟代理人。

第1項但書及第2項情形，應於提起上訴或委任時釋明之。