臺灣高雄地方法院民事判決

106年度海商字第8號

原　　告　兆豐產物保險股份有限公司
法定代理人　梁正德
訴訟代理人　林昇格律師
複 代理 人　李志成律師
被　　告　萬海航運股份有限公司
法定代理人　陳柏廷
被　　告　WAN HAI LINES（SINGAPORE） Pte. LTD
法定代理人　HUANG JEN-YEE
共　　同
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10月29日言詞辯論終結，判決如下：

主　　文

原告之訴及假執行之聲請駁回。

訴訟費用由原告負擔。

事實及理由

一、本件為涉外事件

涉外民事事件，指私法事件中之當事人或要件事實牽涉及外國因素而言。本件原告主張被告萬海航運股份有限公司（下稱「萬海公司」）為運送契約之運送人並有發給載貨證券，為託運人運送裝有觸媒貨物之重櫃30只，而其中部分貨櫃於航程途中有14只掉落入海、11只掉落在甲板上，導致櫃內之貨物滅失、受損，原告基於損害賠償債權受讓人及貨物保險人之地位，請求被告分別依載貨證券及侵權行為之法律規定，負貨損賠償責任。在原告主張之要件事實中有裝載地為「科威特港」、實際運送船舶之運送人「WAN HAI LINES （SINGAPORE ）Pte .LTD」（下稱「萬海新加坡公司」）為外國法人、發生事故之地點非在我國境內之外海等涉外因素，本件即屬涉外民事事件。

二、定性及國際管轄權、準據法

本件屬涉外民事事件，首應查認我國有無國際管轄權。對此，因兩造合意不爭執，因此有國際管轄權。另就涉外事件，對於應適用何國法律之選法，兩造亦合意就運送契約、債權讓與依我國法，保險契約則依英國法。

三、原告起訴時之聲明為：萬海公司應給付原告新臺幣（下同）82,359,571元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按年息5％計算之利息；萬海新加坡公司應給付原告82,359,571元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按年息5％計算之利息；上開第一項及第二項被告其中任一已為給付者，他被告在該給付範圍內，及免給付義務；願供擔保，請准宣告假執行（見民事起訴狀，本院海商字卷一第3、4頁），於言詞辯論終結前，就第1、2項擴張聲明金額為：萬海公司應給付原告150,803,284元，及其中82,359,571元部分應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；其餘68,443,713元部分應自民事補充訴之聲明及訴訟標的金額狀書狀繕本送達之翌日起至清償日止，按年息5％計算之利息；萬海新加坡公司應給付原告150,803,284元，及其中82,359,571元部分應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；其餘68,443,713元部分應自民事補充訴之聲明及訴訟標的金額狀繕本送達之翌日起至清償日止，按年息5％計算之利息（見民事補充訴之聲明及訴訟標的金額狀，本院海商字卷二第11頁）。被告爭執原告上述所為訴之聲明金額擴張程序合法性，但原告之變更均基於同一之請求基礎事實即前述貨櫃落海及甲板同一事故，符合民事訴訟法第255條第1項但書第2款之例外要件，因此本件即以變更後之聲明予以審理。

貳、實體事項

一、原告主張：

台灣中油股份有限公司（下稱「中油公司」）於民國105年6月間向他人購入、自科威特國進口觸媒貨物乙批（下稱「系爭貨物」），由出賣人方分裝於30只貨櫃（下稱「系爭貨

櫃」）並交由萬海公司運送至我國高雄港（中油公司並非運送契約之託運人），萬海公司並有簽發載貨證券正本。而萬海公司就其中部分航程，安排由萬海新加坡公司（與萬海公司合稱被告）所屬「WANHAI 517」號船舶（即局春輪，下稱「系爭船舶」）第E017航次負責運送，並將系爭貨櫃置放堆疊於甲板外側區塊。

系爭船舶第E017航次航行途中，約於105年8月2日，發生系爭貨櫃其中14只落海滅失，另11只自堆疊之高處摔落，內裝之系爭貨物因而滅失、受損之事故（下稱「系爭事故」），致系爭貨物價值受損計150,803,284元。由於系爭事故發生原因，在於系爭貨物屬國際海事組織（International Maritime Organization，下稱IMO）所定義第9類範圍之危險品，依IMDG CODE及1973/78年「防治船舶油污染公約（MARPOL）」ANNEXⅢ公約（下稱系爭公約），應以艙內運送為原則，甲板運送為例外，即便例外放置於甲板，也應置放於中央內側之區域。然而萬海公司、萬海新加坡公司卻將裝有系爭貨櫃置放、堆疊在甲板上外側，對系爭事故之發生自有重大過失。

萬海公司為載貨證券之簽發人，應就系爭事故負賠償責任；萬海新加坡公司僱用於系爭船舶服務之船長或海員，未善盡注意義務，因重大過失將系爭貨物安排並置放於船艙內運送，應依民法第184條第1項前段及第2項、第188條第1項本文規定，負僱用人賠償責任。被告依不同原因就同一之系爭事故負全部給付賠償責任，屬不真正連帶債務。

ŋ 原告為系爭貨物之貨物運輸保險人，就系爭事故已給付中油公司保險金150,803,284元。除依我國保險法第53條第1項規定外，亦經由中油公司依債權讓與方式，取得前述對被告之賠償債權（下稱「系爭債權」）。因此，依海商法第74條第1項規定對萬海公司、依民法第184條第1項前段及第2項、第188條第1項本文規定對萬海新加坡公司，請求給付等語，並聲明：

1.萬海公司應給付原告150,803,284 元，及其中82,359,571元部分應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；其餘68,443,713元部分應自民事補充訴之聲明及訴訟標的金額狀繕本送達之翌日起至清償日止，按年息5 %計算之利息。

2.萬海新加坡公司應給付原告150,803,284 元，及其中82,359,571元部分應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；其餘68,443,713元部分應自民事補充訴之聲明及訴訟標的金額狀繕本送達之翌日起至清償日止，按年息5 %計算之利息。

3.第一項及第二項被告其中任一已為給付者，他被告在該給付範圍內，即免給付之義務。

4.願供擔保，請准宣告假執行。

二、被告抗辯：

系爭事故之發生，原因在於系爭船舶運送途中遭遇妮妲颱風所引起之惡劣天候及不可抗力之風浪所致，依海商法第69條第2 、4 、17款規定，被告得不負賠償責任。至於系爭貨物雖屬危險品，但原告所主張有關危險品之國際公約，並未規範裝載危險品之貨櫃應裝載於船艙內，因此被告將貨櫃裝載在甲板上外側，未將裝有系爭貨物之貨櫃放置在船艙內或甲板中央內側之區域，並無過失。即便系爭船舶之船長、船員有過失，依同法第69條第1 款規定，被告亦可不負賠償責任。

被告縱應就系爭事故負賠償責任，就系爭貨物有無因此受損、受損程度及實際受損價值為何而言，亦有爭執。再者，其中11只掉落甲板之貨櫃內貨物並未受損，縱有受損，貨櫃內之貨物於105 年8 月3 日交付受貨人受領，而原告起訴時僅就落海之14只貨櫃內貨物滅失之部分請求賠償，則於107 年10月9 日就後續追加之11只掉落甲板貨櫃貨物受損，已逾海商法第56條第2 項規定之1 年期限，被告得免除賠償責任。另外被告得主張依同法第70條第2 項規定，以特別提款權之

單位責任限制上限，以14件核算賠償金額。又對於原告有無承作系爭貨物之保險，以及是否確有理賠中油公司就系爭事故所生之損失，是否經由債權讓與方式取得所謂全部之賠償債權，也有爭執。依據前述，原告本件請求無理由，應予駁回等語，並均聲明：原告之訴駁回。如受不利判決，願供擔保，請准宣告假執行。

三、兩造不爭執事項

本件訴訟我國有國際管轄權，本院有內國管轄權；準據法部分，運送契約、債權讓與以我國法為準據法，保險契約依英國法，

中油公司於105 年6 月間自科威特進口系爭貨物，共分裝於30只貨櫃，委由萬海公司運送至我國高雄港，萬海公司並以運送人名義簽發載貨證券正本（0616A00129），另已繳回萬海公司。

萬海公司安排先後由「THORSTAR」號船舶第013 航次，及以萬海新加坡公司所屬系爭船舶，負責將系爭貨物自科威特運送至我國高雄港。

ŋ 系爭貨物裝載於系爭船舶之航行途中，發生其中14只重櫃（落海滅失，另11只重櫃則翻落於甲板上。

ē 系爭船舶航行途中，有遇到中度颱風妮妲。

系爭貨物之出賣人於裝載港將系爭貨物交予運送人時，出具危險品申報書，內容如原證二書面所示，系爭貨物屬IMO所定義第9類範圍之危險品。

ě 原告就已落海之14只貨櫃，已理賠中油公司，理賠金額如損失代位求償收據所示（本院海商字卷一第99頁），就另掉落甲板之11只貨櫃，原告並未理賠中油公司。

四、本件爭點

萬海公司對於本件之貨物受損，應否依載貨證券之法律關係負損害賠償責任？可否主張免責？

萬海新加坡公司對於本件之貨物受損，應否負侵權行為損害賠償責任？可否主張免責？

原告對於本件貨物受損事故，可否依法主張保險代位或有無合法受讓債權？可否請求被告賠償？

ŋ 原告對於落海之14只貨櫃、翻落甲板之11只貨櫃，如可請求賠償，其所主張之請求賠償金額有無理由？可否主張單位責任限制及核算之金額為何？

ē 原告請求有無罹於海商法第56條第2 項所定之時效或罹於民法第197 條第1 項之2 年短期消滅時效？

五、本件就爭點之心證

萬海公司對於本件之貨物受損，應否依載貨證券之法律關係負損害賠償責任？可否主張免責？

載貨證券之發給人，對於依載貨證券所記載應為之行為，均應負責（見海商法第74條第1 項規定）。載貨證券由運送人或船長因託運人之請求而簽發，運送人與載貨證券持有人間，關於運送事項，依載貨證券之記載。本件萬海公司以運送人名義簽發載貨證券正本，應依載貨證券所載內容運送裝有系爭貨物之系爭貨櫃。而系爭事故之發生，導致14只貨櫃落海、11只跌落甲板，應探究萬海公司主張之免責事由，是否成立。

被告主張之海商法第69條第4 款免責事由規定，因「天災」所發生之毀損或滅失，運送人或船舶所有人不負賠償責任。本件系爭事故之發生原因，依據原告委託之海事公證人所制公證報告（下稱「甲公證報告）記載略以：系爭船舶於105年07月31日離開香港港口後，於航程中遭遇中度颱風妮妲；8 月2 日至高雄港外海錨地錨泊時，發現貨櫃有傾倒/ 掉落/ 落海等情形，運抵高雄港W63 號碼頭卸櫃時，發現系爭貨櫃中，已有14只貨櫃落海滅失、11只貨櫃傾倒/ 掉落於甲板上受損，另5 只貨櫃於船艙內狀況良好（見本院海商字卷一第86頁，原文見本院海商字卷一第23頁）；萬海新加坡公司委託之海事公證人所制公證報告（下稱「乙公證報告」）記載略以：系爭船舶自香港啟航，航行至台灣高雄港，於2016年8月1日遇惡劣天候，遭遇風向東南/東北東/東南東的蒲氏

10級強風，伴隨著7公尺高的巨浪，導致該船舶船身不時地發生嚴重的上下、左右搖晃及衝擊。而此種情況，必然造成船身嚴重的搖晃情形，最大搖晃角度約27°，的海水風浪不時地沖上船舶甲板（見本院海商字卷一第204頁，原文見第175頁）。另外該航次之輪船航海記事簿記載略以：105年8月1日中午（noon）強烈大風，大浪和較大湧浪，下雨，船顛簸橫搖非常嚴重，甲板上浪不曾間斷，（16時）強烈大風、大浪和大湧浪，下雨（見本院海商字卷二第34頁，原文見第20頁）。依據上述文件所載，均記錄系爭船舶於105年8月1日遭遇中度颱風妮妲，伴隨10級強風，船身因而發生嚴重的上下、左右搖晃及衝擊，海水風浪不時地沖上船舶甲板，對應系爭事故之情狀為系爭貨櫃掉落，足可認定系爭貨櫃因強烈風浪吹襲、船身嚴重晃動，鬆動原本繫固狀態，進而掉落，兩者之間互為因果，合乎前述被告所主張之免責事由，則其主張就系爭事故所致系爭貨物之受損結果不負賠償責任，依法有據。

原告雖然主張萬海公司未依海商法第62、63條所定，善盡運送人之注意義務，不應免責。而參見該2 條規定之義務在於：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（適航、適載）。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（貨物照管義務）。船舶是否具有安全航行之能力，應依該船舶是否具備適於航行之結構強度、船舶穩度與推進機器或工具及設備有無經檢查合格等情形決之，此觀船舶法第23條第1 項之規定自明（最高法院91年度台上字第1090號民事判決意旨參照）。另依船舶法第23條第1 項規定：「船舶檢查分特別檢查、定期檢查及臨時檢查」、第3 項規定：「船舶應依規定檢查合格，並將設備整理完妥，始得航行」；第25條第1 項第5 款及第

2項規定：「船舶有下列情形之一者，其所有人應向船舶所在地航政機關申請施行特別檢查：特別檢查有效期間屆滿」、「船舶經特別檢查合格後，航政機關應核發或換發船舶檢查證書，其有效期間以5年為限。但客船、貨船船齡超過20年者，核發、換發船舶檢查證書之有效期間不得超過2年」；第26條：「船舶經特別檢查後，於每屆滿1年之前後3個月內，其所有人應向船舶所在地航政機關申請施行定期檢查。船舶經定期檢查合格後，航政機關應於船舶檢查證書上簽署」。此外，該法第23條2項列有船舶檢查之範圍包含船舶各部結構強度、船舶推進所需之主輔機或工具、船舶穩度等項目共計7項。

系爭船舶為新加坡籍，甫於105年4月15日完成年度檢驗，結果均合於檢驗要件，而發給貨船安全設備證書、貨船安全構造證書（見本院海商字卷一第165至167頁，原文見第153至155頁），參酌系爭船舶確自發航之香港口航至高雄港，完成航程，應可證認具有上述海商法第62條所定發航時之安全適航、適載能力。而就海商法第63條規定之貨物照管義務，前述乙公證報告記載略以：原本的繫固工作僅安排加上長桿繫固於左/右舷列上之第3層貨櫃底部(共2列加上長桿繫固)，依大副告知，他們在第10排艙位加強繫固，而在每一列的第3層貨櫃的底部，加上長桿繫固(共8列加上長桿繫固)，並註記「部份繫固桿於該船遭遇惡劣天候時已落海，但我們發現在第10排艙仍殘留有一些繫固用的長桿，顯然不止在該船的左/右舷列上，有加強繫固安排。因此，我們認為大副確已在第10排艙位，加強繫固作業安排。我們發現甲板上第6排及第10排艙位的所有繫固材料（扭鎖、長桿、短桿、螺絲釦）的狀況，都保持著良好的狀態（包括甲板上的插座）」（見本院海商字卷一第206頁，原文見第175頁），確實對應妮妲颱風之到來，已有合理之加強繫固作為，顯然已盡照管義務。

原告雖然爭執系爭貨物屬IMO定義第9類範圍之危險品，應

以艙內運送為原則，甲板運送為例外，即便例外放置於甲板，也應置放於中央內側之區域。然而，查閱原告提出之系爭公約，相對要求以「為預防集裝箱等掉落於海，對於含有海洋污染物有害物質的包裝或集裝箱/儲槽，在允許的情況下，都會放置在有保護的甲板下或有良好遮蔽的露天甲板區的內部」，目的則在於「為防止並最小化包裝形式的有害物質對海洋環境的污染」（見本院海商字卷一第82、83頁背面，原文見第17、20頁），可見並非裝有此類危險品之貨櫃絕對不得放置於甲板上，且目的在於污染海洋可能性之最小化，顯然與貨櫃置放之安全性高低無關，參酌本件系爭貨物受損之原因，依前所述在於繫固鬆動，與危險品本身屬性較無關聯。再者，貨櫃輪船上貨櫃之裝載、堆存，首須顧及船舶本身之結構設計、空間分布、儲位多寡、船舶之穩定性及安全性，尚須配合貨物裝卸順序以利作業，除非當事人訂立運送契約時指定需要積載於船艙內，否則運送人對於平板貨櫃得以堆存甲板上運送（最高法院104年度台上字第1270號民事判決意旨參照）因此原告認為被告未將系爭貨櫃置放於艙內或甲板中央內側，不得免責此一主張，並不成立。

另外，原告亦認為萬海新加坡公司將系爭貨櫃全部堆疊在系爭船舶甲板第10排（BAY 10），而系爭貨櫃每只重量超過20噸，已超過堆疊之90噸重量限制，且在甲板右側則全部置放貨櫃，必會致船舶失去平衡，進而影響貨載安全，造成貨櫃落海之可能性大增，自有重大過失。但就此，依前所述，本件系爭事故之發生原因在於強烈風浪導致船身嚴重晃動及繫固鬆動，並非系爭船舶失去平衡、傾斜不穩所致；再者，系爭船舶甲板每一縱列（ROW）可堆疊之重量限制為40呎貨櫃120噸、20呎貨櫃為80噸，有貨物繫固手冊乙份為佐（見本院海商字卷二第176至177頁），原告主張，亦有所誤。是以，原告主張被告不得免責乙節，不予採認。

系爭事故乃因系爭船舶運送途中遭遇妮妲颱風所引起之惡劣天候及不可抗力之風浪所致，依海商法第69條第4款規定，

萬海公司得不負賠償責任。

六、就爭點　部分，依上所述，萬海新加坡公司於系爭船舶之受雇人當無任何過失問題，復亦可主張海商法第69條第4款規定，可免負賠償責任。因此被告既可主張免責，即無庸再行論述審認爭點　至ē。

七、綜上所述，原告依保險代位、債權讓與、載貨證券及侵權行為法則，請求萬海公司應給付原告150,803,284元，及其中82,359,571元部分應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；其餘68,443,713元部分應自民事補充訴之聲明及訴訟標的金額狀繕本送達之翌日起至清償日止，按年息5％計算之利息；萬海新加坡公司應給付原告150,803,284元，及其中82,359,571元部分應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；其餘68,443,713元部分應自民事補充訴之聲明及訴訟標的金額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。又原告之訴既經駁回，其假執行之聲請亦失所依據，應併駁回之。

八、本件事證已臻明確，兩造其餘攻防方法及所提證據，核與判決結果不生影響，爰不予逐一論駁，附此敘明。

九、訴訟費用負擔之依據：民事訴訟法第78條。

中　　華　　民　　國　　108　　年　　11　　月　　26　　日

民事第三庭　法　官　高瑞聰

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　　11　　月　　26　　日

書記官　徐美婷