臺灣高雄地方法院民事判決

107年度海商字第1號

原　　告　華南產物保險股份有限公司
法定代理人　吳崇權
訴訟代理人　許志勇律師
被　　告　萬海航運股份有限公司
法定代理人　陳柏廷
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11月5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、本件為涉外民事事件

涉外民事事件，指私法事件中之當事人國籍或要件事實牽涉及外國因素而言。本件原告主張被告以海運方式為託運人台南紡織股份有限公司（下稱「台南紡織公司」）運送裝有貨物之重櫃1只，並有交付載貨證券正本（編號0000000000，下稱「系爭載貨證券」），於航程途中因負責運送之「Wan Hai 000」貨輪（下稱「系爭貨輪」）發生火災，導致櫃內貨物受損，原告以損害賠償債權之受讓人地位，請求被告依運送契約負貨損賠償責任（見下述原告主張）。原告前述主張要件事實中目的地為中國大陸地區南沙，而系爭貨輪為新加坡籍、發生事故及預訂運送目的地之地點均非在我國境內等涉外因素，本件即屬涉外民事事件。

二、本件之國際管轄權認定

㈠本件屬涉外民事事件，應職權調查我國有無國際管轄權。如何認定有無國際管轄權，除海商法第78條第1項就載貨證券所生之爭議，及家事事件法第53條關於婚姻事件，有特別針對涉外事件國際民事裁判管轄之規定外，民事訴訟法或涉外

民事法律適用法，並無明文規定。而現行法院實務對於國際管轄權之認定標準，有以類推適用（因法律未備出現漏洞，以比附援引之方法加以填補之造法方式）之法律補充、透過涉外民事事件法律適用法第30條規定準用，或以法理視之等解釋論，轉引我國民事訴訟法有關國內管轄規定之內涵及要件作為判斷準則，亦有引用「不便利法庭」等外國法制作為論理基礎之例。

㈡涉外事件之國際管轄認定，應由何國法院審理，牽涉各國司法權之實效範圍，與內國民事訴訟法針對本國民事事件管轄規範之目的，並非全然一致。無論何種論理，除援引民事訴訟法管轄規定之內涵外，是否應由我國管轄，宜併考量具體個案性質、內容所涉及之國際民事訴訟利益（含當事人利益及公共利益）與特定國家（法域，Territorial Legal Unit）關連性等綜合衡量，參酌個別事項國際公約有關國際民事裁判管轄規定及他國國際民事裁判管轄規則之法理，基於當事人間之公平、裁判之適正、妥適及正當、程序之迅速及經濟等現代民事訴訟概念，判斷有無國際民事裁判管轄權。

㈢本件兩造當事人均為我國法人、被告並設有主事務所，且原本之託運人台南紡織公司亦為我國法人，貨物裝載港及發航港為高雄港。參酌我國民事訴訟法第2 條規定：「對於私法人或其他得為訴訟當事人之團體之訴訟，由其主事務所或主營業所所在地之法院管轄」、第12條規定：「因契約涉訟者，如經當事人定有債務履行地，得由該履行地之法院管轄」，均有明確之合理管轄連結因素，因此本件由我國法院管轄，並無不妥。被告雖抗辯依其發給之系爭載貨證券背面條款第27條約定應由新加坡法院專屬管轄（見本院海商字卷一第19頁），且如由我國管轄，亦有「不便利法庭」（Doctrine of Forum Non Conveniens ）調查、審理不便之問題，認為我國法院對本件無國際管轄權。然而，系爭載貨證券背面條款第27條雖約定「有關本件載貨證券為證或所包含之運送契約關係，除另有約定外，應適用新加坡法；且有關本件載貨

貨物運送所生之任何訴訟，應專屬由新加坡法院管轄（原文：The contract evidenced by or contained in this Bill of Lading shall be governed by laws of Singapore , except as may be otherwise provided for herein , and any action hereunder shall be brought exclusively before courts in Singapore」（見本院海商字卷一第26頁），載明與載貨證券有關之一切訴訟應由新加坡法院專屬管轄。但依海商法第76條規定：「裝貨港或卸貨港為中華民國港口者之載貨證券所生之爭議，得由我國裝貨港或卸貨港或其他依法有管轄權之法院管轄」，本件被告既有簽發系爭載貨證券正本，且裝貨港為高雄港，顯有國際管轄權；又參酌前述背面條款約定為被告一方預先擬定之制式條款，託運人幾無磋商調整之可能，且依該約定後段又僅允許被告在擔任原告下，可單方調整有關載貨證券專屬管轄之限制（原文：without prejudice to foregoing , the Carrier may at its sole option bring suit against the Merchant to enforce any of these Terms and Conditions before the courts of Singapore , the courts of the Port of Loading , the Port of Discharge or Place of Delivery , or any other court of competent jurisdiction ），對於託運人顯然不公，因此本件應限縮排除約定之適用，仍認定本件有國際管轄權。又所謂「不便利法庭原則」為外國法制，我國現行民事訴訟法並無類似規定，其理在於涉外民事事件倘某國法院認為如由其管轄，或有調查不便或不適之處，為不便利之法院，在此一原則下，得拒絕管轄。本件系爭貨輪發生火災之地點雖不在我國境內外，然而，除有關火災之調查，除以履勘方式進行外，尚可依鑑識報告或公證報告、照片等方法取證，而除此之外，兩造均為我國法人，在我國法院應訴並無任何不便，因此尚未達至須拒絕受理本案之程度，被告抗辯本件無國際管轄權，為無理由。

㈤定性及準據法

依前所述，原告主張之債權請求權基礎為運送契約之法律關係，並經由意定讓與方式取得債權。依涉外民事法律適用法第20條規定「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」。審酌兩造對於上述定性之法律關係均同意適用我國法（見108 年11月5 日言詞辯論筆錄，本院海商字卷二第200 頁），因此本件就運送契約、債權讓與之準據法，均適用我國法審理。

貳、實體事項

一、原告主張：

㈠台南紡織公司於105 年9 月將裝有聚脂棉紗711 箱貨物（下稱「系爭貨物」）之貨櫃1只（貨櫃編號：00000000000，下稱「系爭貨櫃」），交由被告以海運方式運送，貨櫃裝載港為高雄港，目的地為中國大陸地區南沙，雙方成立運送契約，被告有交付有背面條款之系爭載貨證券，並安排由系爭貨輪運送。

㈡系爭貨櫃於105 年9 月18日裝載至系爭貨輪。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。被告無法將系爭貨物完整無缺送達目的地，未盡海商法第62條、第63條所定之運送人義務，基於運送契約運送人之義務，應賠付系爭貨物之價值損失計新臺幣（下同）1,133,892 元。原告由意定讓與，受讓可由台南紡織公司對被告主張之運送契約損害賠償債權。

㈢依上所述，依民法第634 條前段規定，僅請求被告給付950,692 元等語，並聲明：被告應給付原告950,692 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；願供擔保，請准宣告假執行。

二、被告抗辯：

系爭火災事故乃因系爭貨輪運送之另只貨櫃（編號0000000000 ，下稱「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，被告得以主張免責，不負賠償責任；除此之外，併主張同條第16、17條及第62條第2項所定之免責事由。再者，系爭貨物雖有受損，但就系爭貨物受損程度及殘值如何認定，也有爭執，且應依海商法第70條第2項定之特別提款權單位責任限制計算賠償責任。另外，本件尚應扣除再保險之賠付金額，被告亦否認原告受讓其所主張之運送契約賠償債權等語，並聲明：原告之訴及假執行之聲請均駁回；如受不利判決，願供擔保，請准免為假執行之宣告。

三、本件之不爭執事項爭點整理

依據原告所主張之請求權基礎，為對運送契約運送人之損害賠償請求權（民法第634條規定）。而依據兩造其對於該請求權之要件事實爭議（被告主張之免責事由是否成立、是否已盡其海商法第62、63條所定運送人之義務，如須賠償則金額如何認定）以及兩造提出之攻、防及佐證事項，兩造協議不爭執事項及爭點如下：

㈠不爭執：

1.台南紡織公司於105年9月出貨至中國大陸地區南沙，將系爭貨物裝入系爭貨櫃，委請被告運送，運送契約存在於台南紡織公司、被告之間。

2.系爭貨櫃交由被告以系爭貨輪運送；系爭貨櫃於105年9月18日裝載至系爭307號船舶；被告簽發系爭載貨證券正本並交付台南紡織公司（有背面條款，見本院海商字卷一第5、26頁），並已由台南紡織公司交回被告。

3.系爭貨輪於105年9月19日自高雄港發航後，於同日航程途中發生火災，系爭貨櫃之系爭貨物有受損。

4.本件如須計算系爭貨物之價值，以商業發票記載之金額為目的地之市價（見本院海商字卷一第105頁）。

5.有關本件運送契約法律、債權讓與關係之準據法為我國法（

見本院海商字卷一第146 頁）。

㈡爭點：

1.被告應否負運送人之損害賠償責任及侵權行為賠償責任？被告對於系爭貨物受損，可否依海商法第69條第3 、16、17款、第62條第2 項主張免責？

2.原告據以主張受讓債權（自何人及有無實質受讓債權），有無理由？

3.被告如不可主張免責，應負賠償責任，應賠償之金額為何（貨物受損程度、應否扣除殘值及金額為何、被告有無重大過失、單位責任限制問題）？

4.被告主張原告可請求之賠償金額應扣除再保險理賠金額，有無理由？

四、本件就爭點之認定

㈠被告應否負運送人之損害賠償責任及侵權行為賠償責任？被告對於系爭貨物受損，可否依海商法第69條第3 、16、17款及第62條第2 項主張免責？

1.運送人應依運送契約約定，運交物品。對於運送物之喪失、毀損或遲到，應負責任（見海商法第5 條準用民法第634 條前段規定）。系爭貨物交由被告以海運方式運送，在運送航程中因系爭火災事故之發生有所受損，依該規定，推定被告應負賠償責任。被告如欲免責，依前引規定但書之舉證責任倒置原則，應舉證免責事由之事實存在。而被告分別抗辯海商法第69條第3 款所定「非由於運送人本人之故意或過失所生之火災」及第16款「船舶雖經注意仍不能發現之隱有瑕疵」、第17款「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」所發生之毀損或滅失，運送人或船舶所有人不負賠償責任之免責事由，應由被告舉證證明該免責事實之存在。

2.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）（見海商法第62條第1項、第63條規定）。對於系爭貨輪發航前及發航時有無適航能力此點，依被告提出外國私人鑑識公司之調查報告（下稱「系爭調查報告」）所載，系爭貨輪於105年9月18日21時6分即自高雄港發航（見本院海商字卷二第35頁，兩造不爭執之時點則為105年9月19日），而系爭火災事故則至翌日上午9時左右發生，相隔近12小時，可見系爭貨輪已有安全航行相當之時間；再者，依據被告提出之船級證書、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，結果均合於檢驗要件（見本院海商字卷一第115至126頁），足以證明系爭貨輪發航前及發航時有適航能力。而就貨物照管義務乙節，原告雖主張對於本件系爭火災事故，如因另只裝有危險品貨櫃有易燃蒸氣釋出所致，被告並應妥適堆置在甲板上所有貨櫃之最上一層，而非堆置在相對通風不良，四周均有貨櫃之甲板上第一層等語，但系爭貨櫃依系爭貨輪之結構設計、空間分布、儲位多寡、船舶之穩定性及安全性，配合貨物裝卸順序堆存，尚無任何不當。又依下述系爭火災事故認定之發生原因，在於該危險品貨櫃包裝不當之故，因此尚不足以認定被告就貨物照管有過失之存在（詳如下述）。

3.對於系爭火災事故之發生原因，系爭調查報告指出略以：105年9月18日在高雄港有兩只危險品貨物貨櫃（0000000000及00000000000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，他和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，而銅匠停止了熱工作業，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一個大的爆炸聲響。銅匠向前看去，看到位於艙位18-03-82的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 列的位置。同時，他看到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。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的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以及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的香煙盒以及被使用過的焊條。在6 號綁紮橋的第86層位置，我發現在欄杆處有最近進行電銲維修作業。檢查人測量從進行電銲工作業區域到危險品貨櫃門端距離，約16公尺到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，受有煙和熱的損壞。堆放在3 號貨艙右後方貨櫃也受有煙和熱的損壞。相關的跡證顯示，爆炸起源自堆放在艙位18排3 列82層位置的危險品貨櫃。該貨櫃門因為爆炸遭炸飛。鑒於炸飛到4 號貨艙的6 號艙蓋上的右側櫃門沒有火損，此一證據，與爆炸是起源自危險品貨櫃，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)指導中的IBC08 。在本案例中，此筆貨物是以軟式中型散裝容器（FIBC）的包裝進行運輸。根據國際海運危險貨物

規則中，對聯合國2211號貨物的965.1 規定，運送此類貨物的運輸工具，必須能提供適當的空氣流通（例如：使用通風貨櫃，或是開頂式貨櫃，或是以一個櫃門開啟的方式）。於系爭貨輪運送的發泡性聚苯乙烯珠粒，所使用的軟式中型散裝容器FIBC）並不列入965.2 規則規定的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 條款的適用。經過全面的檢視顯示，危險品貨櫃的貨物，並未按國際海運危險貨物規則進行包裝，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，因而導致了爆炸以及隨後發生的火災。如果沒有點火源，不會發生易燃氣體的火災/ 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，是沒有足夠能量點燃諸如戊烷類氣體。除此之外，其它可能點火源，就是在6 號綁紮橋所進行的熱工作業。根據現有的資料，熱工作業很可能是自危險品貨櫃釋放出來之易燃氣體的點火源。因此結論實體及間接的證據，都顯示是堆載於艙位第18排3 列1 層（ 00-00-00) 的危險品貨櫃，導致此一火災事故的發生。因該貨櫃未依照規則的要求，來包裝貨物，因而導致戊烷氣體從貨櫃洩漏出來，使周圍環境產生了易燃氣體。這些易燃的氣體起燃，可能是熱工作業所致，並因而發生了爆炸以及隨後的火災事故（見本院海商字卷二第86至106 頁，原文見第31至59頁）。

4. 上述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，以及基於發泡性聚苯乙烯物理特性，推認該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，甚為完整、公正，當可採信。

5. 原告雖然提出其所委託之海事公證人所制公證報告（下稱「系爭公證報告」）為反證，載明略以：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 號船

艙蓋配電盤失誤，所產生的火花點燃了自危險櫃釋出之易燃蒸氣，導致危險物品起火又波及附近其他貨櫃（見本院海商字卷一第31頁背面），而香港消防處事件報告確有上述起因之記載（見本院海商字卷一第頁，原文見第185 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 Switchboard(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都是指同一樣的東西。緊貼於船上第3 艙後面的是第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（見本院海商字卷二第182 至188 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「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。但我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是相符的；且電源供應器內部受火災的損害是輕微的，而相關的電源線及端子，也沒有發現有發生電弧或是電阻加熱（如局部熔化）的跡證。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的部分，我雖表示認同。但是該論述對於欠缺電路故障的物理性證據之情形（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的跡象），並無法提供解合理的釋據。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的配置（存在），顯著地降低易燃氣體濃度聚積在任何一個電源供應器的內部或周圍的可能性」（見本院海商字卷二第194至197頁，原文見第190至193頁），可見系爭調查報告之檢查人已有檢查確認配電盤內並無系爭公證及補充報告以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，仍以系爭調查報告較可信。因此，原告所提反證，尚不足以推翻系爭檢查報告之可信性。

6.綜上所述，系爭火災事故之發生既因危險品貨櫃未依規定包裝所造成，被告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。又被告已得主張海商法第69條第3款之免責事由，即無庸再查認被告有無海商法第69條第16、17款及第62條第2項之免責事由。

㈡被告既可主張免責，不負系爭貨物之貨損賠償責任，即無庸再行論述審認兩造就爭點2至4之主張、抗辯是否成立。

五、綜上所述，原告依運送契約之法律關係，依民法第634條規

定，請求被告應給付原告950,692 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，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依據，應併駁回之。

六、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。

七、訴訟費用負擔之依據：民事訴訟法第78條。

中　　華　　民　　國　　108　　年　　12　　月　　3　　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　　12　　月　　3　　日

書記官　徐美婷