臺灣高雄地方法院民事判決

107年度海商字第16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　陽明海運股份有限公司
法定代理人　謝志堅
訴訟代理人　陳順隆

上列當事人間請求損害賠償事件，本院於民國108年9月10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或要件事實牽涉及外國因素者而言。本件原告主張被告於106年8月間與訴外人○○科技材料有限公司（下稱○○公司）成立運送契約，委由被告以貨櫃運送方式為○○公司運送鍍鋅鋼複合板乙批（下稱系爭複合板），在高雄港裝船之後經由海運至美國加州洛杉磯港，再經陸運送至美國伊利諾州芝加哥，原告則為系爭複合板之貨物保險人。系爭複合板有部分在運送途中有所受損，被告本於運送人，本應負損害賠償責任。而原告已依保險契約賠付保險金，並經由債權讓與、保險代位取得對被告之運送契約損害賠償債權，因此訴請被告賠償（見原告起訴狀，本院海商字卷第3至5頁）。依據原告主張之內容，本件運送契約中含有卸貨港「洛杉磯」、運送目的地「芝加哥」之涉外因素，即屬涉外事件。

二、國際管轄權

㈠有關涉外事件國際管轄權如何認定，除海商法第78條第1項就裝貨港或卸貨港為中華民國港口因載貨證券所生之爭議，

及家事事件法第53條關於婚姻事件，有個別涉外事件關於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，無論何者，實質均援引我國民事訴訟法有關管轄規定之內涵，作為判斷準則。此外，亦有引用「不便利法庭」等外國法制作為排除管轄權論理基礎之例。

㈡涉外訴訟國際管轄之認定，固均涉及「管轄」，惟訴訟應由何國法院審理，實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，本有不同。而無論何種論理，除援引民事訴訟法管轄規定之內涵外，是否應由我國管轄，仍應就具體個案性質、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，予以調整僅援引內國民事訴訟管轄規定之不足處。

㈢本件原告主張之請求權基礎為運送契約損害賠償請求權。依此債權契約之定性，審酌原告主張運送契約之當事人：被告、○○公司，以及原告均為我國法人，被告之營業所在地設於我國基隆市，以及本件發航港為我國高雄港等要件事實，並參酌我國民事訴訟法第2條第2項規定（以原就被）之內涵，兩造均同意由我國法院審理等因素，本件認定我國有國際管轄權（本件是以「電放」（surrendered）方式辦理放貨，因此不宜適用海商法第78條規定認定本件之國際管轄權，併此敘明）。

三、準據法

有關「定性」，原告主張依據保險代位、債權讓與之方式受讓債權；債權則源自於運送契約。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」，審酌兩造均同意適用我國法（見108年4月30日言詞辯論筆錄，本院海商字卷第83、116頁），因此本件就運送契約、債權讓與及保險代位之準據法，均適用我國法審理。

貳、實體事項

一、原告主張：

㈠○○公司於民國106年8月間出口系爭複合板至美國芝加哥給Xooooooo International ooo（下稱X公司），因而與被告成立運送契約，委由被告運送系爭複合板，經由海、陸運方式運送。系爭複合板數量計10,662片，分裝成220棧板，並裝載於20只40呎貨櫃內，被告則以YM MANDATE輪第V.048E航次，自高雄港經由海運至美國洛杉磯港，再轉陸運至芝加哥。裝有系爭複合板之貨櫃運至洛杉磯港後，暫先置放在被告指定之美國貨櫃集散站West Basin Container Terminal（下稱系爭集散站）。於存放期間，其中編號TGHU0000000號貨櫃（下稱系爭貨櫃），經發現右側櫃板有凹損及破洞情形，並經勘查系爭貨櫃後，發現系爭貨櫃內之複合板有500片受損（下稱系爭受損複合板）。經換算美金及新臺幣幣別及扣除殘值後，系爭受損複合板受損金額計新臺幣（下同）1,093,809元。

㈡被告身為系爭複合板之運送人，對於裝載、卸載、搬移、堆存、保管、運送及看守，應為必要之注意及處置，使貨物不致毀損或滅失。系爭受損複合板既有受損，被告應依運送契約負賠償責任。而原告為貨物保險人，已賠付X公司美金37,718.74元，並且經由保險代位及債權讓與，自X公司、○○公司取得對被告之運送契約損害賠償請求權。基上，依債權讓與、保險代位及運送契約之法律關係，請求被告給付1,093,809元等語，並聲明：被告應給付原告1,093,809元，

及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按週年利率百分之五計算之利息；願供擔保，請准宣告假執行。

二、被告抗辯：系爭貨櫃中之複合版並無受損情事。縱有受損情狀，亦因託運人之包裝不固所致，被告得依海商法第69條第12款規定主張免責，不負賠償之責。被告縱須賠償，亦得主張依單位責任限制上限，原告本件請求無理由等語，並聲明：原告之訴及假執行之聲請均駁回；如受不利判決，願供擔保請准宣告免為假執行。

三、兩造不爭執之事項

㈠○○公司於106年8月向被告洽訂運送系爭複合板，採電報放貨；本件採（FCL/FCL）運送，系爭複合板由○○公司自己裝櫃，被告並於106年8月16日簽發載貨證券影本；○○公司另有簽發長期電放切結書。

㈡發生翻落地面之系爭貨櫃於106年8月31日自船上卸載後，堆置在洛杉磯港區貨櫃集散場；9月7日，一輛運送卡車到集散場要接受貨櫃時，司機發現系爭貨櫃有過度往右傾斜之情狀，司機因此拒絕運送。

㈢經WBCT碼頭公司通知被告陽明公司提供其他拖車運送，因此在9月11日，改由一輛有flatbed trailer運送。但由頂式貨櫃起重機（top handler machine）搬移過程，貨櫃向右翻覆，掉到地面。

㈣106年9月11日系爭貨櫃有凹損及破洞。

㈤106年9月13日由WBCT碼頭公司委派之公證人檢查並製有報告（見本院海商字卷第26頁）。

㈥○○公司委請之公證人於106年9月19日檢查並出具公證報告。

㈦貨物於106年9月19日至9月20日間換櫃，再依原訂之鐵路運送到芝加哥倉庫，再由貨主安排卡車，於106年10月3日運送至原預訂目的地Terre Haute。

㈧公證人於107年3月2日檢查貨物有無受損。

㈨貨主有賠償106年9月11日事故的板車受損費用。

四、依據上開協議不爭執之事項為裁判基礎，本件爭點如下：

㈠系爭貨櫃內之貨物有無受損、何時受損？

㈡系爭貨櫃內之貨物如有受損，被告應否負賠償責任？

㈢被告如應負賠償責任，賠償金額為何？

五、本件之認定

㈠系爭貨櫃內之貨物有無受損、何時受損？

1.依據兩造不爭執之事項，裝有系爭複合板之貨櫃運送至洛杉磯港，於106 年8 月31日自貨輪卸載後，堆置於洛杉磯港區貨櫃集散場。於9 月7 日，1 輛運送卡車到集散場要接運系爭貨櫃時，卡車司機發現該貨櫃有過度往右傾斜之情狀，因此拒絕運送。WBCT碼頭公司因而通知被告提供其他拖車運送系爭貨櫃；9 月11日，改由一輛有flatbed trailer 至系爭集散站接運。但在頂式貨櫃起重機搬移過程中，系爭貨櫃向右翻落到地面。因有該起事故，○○公司委請之公證人於106 年9 月19日檢查結果，則為「We attended at the import wharf" WBCT55 in San Pedro , C A (Port of Los Angeles) on September 19,2017 at 08:00 am and met with the following parties …we represented with forty-foot (40 ') container #TGHU- 000000-0 (manufactured in August 0000) that was on the ground (not on a chassis) and the doors were open . We observed the following handwritten marking on the outside of the container : "LEANER " .The container had extensive damages to the entire right side panel and the roof was buckledfrom when it overturned . The eleven (00) skids were stowed three (3) tiers high up to the doors and weighed 1,816 kgs (gross)…During unloading we observed some sheets to be shifted , indented and scored」（中譯：我們於2017年9 月19日早上08:00 抵達位於SanPedro , CA(洛杉磯的港口）的進口碼頭，並與下述人員會同參與

…抵達現場時，發現1 個40呎編號TGHU-00000 0-0貨櫃（ 2016 年8 月製造）已被放置於地上（並非置於底盤）並且櫃門已經打開。我們發現於貨櫃外板有一個手寫的標記：傾斜…系爭貨櫃於整個右側的櫃板有大面積的損傷，且其頂板由於貨櫃傾覆導致變形。11片棧板分別以三層一堆的方式堆放至櫃門，總重為1,816 公斤（毛重）。每一片棧板承載50片鍍鋅鋼複合板，一片複合板大小為49x108.50 英吋…卸貨過程中，我們觀察到一些待移動的複合板有凹痕及刮傷）（見公證報告，本院海商字卷第9 、10、50頁）。依據該份公證報告，公證人於106 年9 月19日至現場檢查時，確實查覺有部分複合版有凹痕及刮傷。

2. 至於WBCT碼頭公司委派人員於106 年9 月13日就系爭貨櫃進行檢查，貨櫃受損報告雖記載：「DENT ALONG THE RIGHT SIDE AND A HOLE IN THE CONTAINER .」（中譯：貨櫃右側櫃板有凹損及破洞）（見本院海商字卷第7 、47頁）；封條損害/ 遺失報告記載：「Container was surveyed by John Curry and the cargo is not damaged and the reason for opening container is because it was a leaning container due to improper block and bracing from shipper 」（中譯：貨櫃經由John Curry檢查，貨物未受損，開櫃檢查的原因是因為貨櫃有傾斜，原因是因為貨主不當繫固、支撐）（見本院海商字卷第26頁）。然而，○○公司委請之公證人公證報告亦提及「We find it very strange that the"WBCT "report dated September 13,2017 does not mention any damage to the container and cargo ; however , their report dated September 12,0000 (the day before their first report) does mention damages to the container .」（中譯：我們對於WBCT在2017年9 月13日所出具的報告，沒有提到貨櫃及裝貨物有任何受損；然而，2017年9 月12日所出具的報告（第一份報告製作的前一日），卻明確提及貨櫃有受損之情形，感到非常奇怪）（見

本院海商字卷第4 、49頁），則對於究竟系爭貨櫃中之複合板有無受損，就WBCT碼頭公司委派之公證人出具之封條損害/遺失報告就系爭複合板有無受損乙節之記載是否失真有誤，確有疑問，難以採信。

3.基上，本件採認○○公司委請公證人之公證報告，系爭貨櫃內之複合板當有受損之情事，至於受損程度及數量，依該份報告並未明確認定。

㈡系爭貨櫃內之貨物如有受損，被告應否負賠償責任？

1.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（見民法第634 條規定）。而貨物因包裝不固所致之毀損，運送人不負賠償責任，亦為海商法第69條第12款所明定。則貨物雖在運送途中受損，但若係因其本身包裝不固所致時，運送人即得據以免責。而所謂包裝是否堅固，係指貿易上正常包裝或習慣包裝而言，其程度雖不要求須堅固至足以抵禦運送人之疏失，然仍應達到可使運送人為正常之裝卸、搬移、堆存及運送，而無虞受損之程度，亦即貨物之包裝是否堅固，應就貨物之種類、航運之性質，依一般航運慣例為綜合判斷，而若貨物之包裝情狀未能達上開程度，應可認係屬包裝不固之狀態。又所謂包裝不固，不僅指貨物本體之包裝不固，亦包括將貨物堆置於裝載器物（如普通貨櫃或平板櫃）時之繫固方式不當在內，亦即因海上運送極易受天候、風浪等自然因素之影響，而常有船舶上下起伏搖晃之情形。若貨物之包裝不固，顯易發生因搖晃而毀損之風險，故為平衡運送人就貨物在運送途中所生毀損即應負賠償責任之義務，乃規定就貨物毀損之原因若係因包裝不固所致時，既屬可歸責於託運人自己之事由，運送人即得免責。再者，我國海商法對於海上貨物運送人之過失，採推定過失責任，亦即運送人就貨物在運送途中之毀損滅失，原則上雖應負賠償責任，但運送人若能舉證證明貨物係因包裝不固所致者，即得據以免責。而依

民事訴訟法第277 條第1 項前段規定，運送人就此有利於己之事實應負舉證之責。

2.有關系爭貨櫃內複合板受損是否因包裝不固乙節，經查，系爭貨櫃於106 年9 月7 日即有向右傾斜之情狀，原欲接運之司機因而拒絕接送；另依現場照片所示，系爭貨櫃當時已因過度向右傾斜，碼頭公司須先以機具頂住貨櫃（見本院海商字卷第89、90頁），堪認系爭貨櫃內部受有一定物理向右之相當力量，方會導致貨櫃失衡向右傾斜之情狀。而依上揭碼頭公司封條損害/ 遺失報告已明確記載貨櫃有傾斜，原因是因為貨主不當繫固、支撐；同名公證人出具之公證報告記載「cargo had been secured with a combination of wood blocking/b racing and nylon web lashings…It is my opinion that the container's transverse imbalance was due to voyage-related cargo shifting , not stevedore handling after the unit was discharged from the vessel …Each three-tier stack of pallets weighed more than 5.4 metric tons . Note severe shifting to the right side…These were anchored with only four small nial .」（中譯：貨物由木條及尼龍網之組合堵住綁紮…系爭貨櫃不平衡係因運送期間貨物發生位移所致，並非卸船後貨櫃場員工處理不當．．．棧板嚴重向右位移…只有用4 根小鐵釘錨定板面木條…），並有開櫃內部照片為佐（見本院海商字卷第32、34、35頁）。基上，足可認定系爭貨櫃自貨輪卸載後、置放於系爭集散站，其向右過度傾斜原因在於內部貨物繫固方式不當，參以系爭複合板為鋅鋼材質，重量極重，因而導致棧板位移、複合板亦有移動，進而導致系爭貨櫃嚴重失衡，因而於9 月11日發生翻落地面之情事。基上，被告抗辯本件系爭複合板縱有受損，亦因貨物包裝不固所致，舉證甚明，自屬有據。

3.原告雖稱於9 月11日卡車司機所拖帶之平板車架不適合裝載系爭嚴重傾斜之貨櫃，方才導致貨櫃翻落地面，進而導致內

部之系爭複合板受損，被告未盡海商法第63條規定之貨物照管義務等語，然而，系爭貨櫃之所以過度向右傾斜係因所載貨物重量及繫固不當所致，已如前述，亦因而導致貸櫃失衡方會翻落地面，當與卡車拖帶之車架無關，原告主張當屬倒果為因，自非可採。

㈢被告如應負賠償責任，賠償金額為何？

被告既可主張免責，此爭點即無庸再行審認。

六、綜上所述，貨物之裝填、包裝及繫固均為託運人所為，運送人無從過問，貨物之包裝及繫固是否得當，自為託運人之義務。而本件託運人就系爭複合板確有包裝不固之情事，應可認定，被告主張免責，依法有據。是以，原告依據依保險代位、債權讓與及運送契約等法律關係，訴請被告給付原告1,093,809 元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按週年利率百分之五計算之利息，為無理由，應予駁回。原告之訴既經駁回，假執行之聲請併予駁回。

七、本件判決之基礎已臻明確，兩造其餘之攻擊防禦方法及所舉未經援用之證據，經本院審酌後，咸認與判決之結果不生影響，爰不予一一論述，附此敘明。

八、訴訟費用負擔之依據：民事訴訟法第78條。

中　　華　　民　　國　　108　　年　　10　　月　　8　　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　　10　　月　　8　　日

書記官　徐美婷