臺灣高雄地方法院民事判決

108年度海商字第10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　許志勇律師
參　加　人　台灣電力股份有限公司
法定代理人　楊偉甫
訴訟代理人　陳君漢律師
被　　告　立達國際通運股份有限公司
法定代理人　李立群
訴訟代理人　蔡宛靜律師
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　林明智
被　　告　山隆通運股份有限公司
法定代理人　鄭文明
訴訟代理人　林立民

上列當事人間請求損害賠償事件，原告並為訴之追加，本院於民國109 年3 月17日言詞辯論終結，判決如下：

主　文

原告之訴暨追加之訴及假執行之聲請均駁回。

訴訟費用由原告負擔。

參加訴訟費用由參加人負擔。

事實及理由

一、原告主張：參加人台灣電力股份有限公司（下稱台電公司）於民國106 年9 月間自德國進口控制盤（Control Unit）乙批（下稱系爭貨物），由供應商裝成8 只木箱，填入編號YMLU0000000 開頂貨櫃（下稱系爭開頂櫃）內，委託被告立達國際通運股份有限公司（下稱立達公司）安排運送，立達公司則委由其德國代理即訴外人CROSS TRANS SERVICE HAMBURG GMBH（下稱CROSS 公司），再轉委託被告陽明海運股份有限公司（下稱陽明海運）以M.V. "YM WIND"第002E航

次，將系爭貨物自德國漢堡港運至高雄港。卸載後，台電公司委由被告山隆通運股份有限公司（下稱山隆公司）指派訴外人詹瑞龍駕車提領運抵台電公司南部發電廠。詎台電公司拆櫃後，發現櫃頂帆布破洞，其中2只木箱（即編號0000-00000、0000-00000）內之貨物生鏽受損，損失計歐元308,000。而CROSS公司運送系爭貨物簽發編號0000000000000載貨證券（下稱系爭載貨證券），陽明海運則簽發編號YMLUZ000000000海運應負運送人債務不履行責任，陽明海運、山隆公司應負侵權行為損害賠償責任。台電公司已將其對於立達公司、陽明海運、山隆公司之系爭貨物損害賠償債權讓與原告，原告遂以起訴狀繕本送達，為債權讓與之通知，並暫請求被告賠償其中之新臺幣（除特別載明外國通用貨幣者外，下同）200萬元。為此，爰依債權讓與、運送契約、侵權行為（民法第184條第1項、第188條第1項）等法律關係，提起本件訴訟等情。並聲明先位求為命立達公司或陽明海運應給付原告200萬元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按週年利率5%計算之利息；備位求為命山隆公司應給付原告200萬元，及自追加被告狀繕本送達翌日起至清償日止，按週年利率5%計算之利息；暨願供擔保請准宣告假執行之判決（原告於108年5月16日撤回對CROSS公司部分之起訴，未繫屬本院審理部分，則不贅述）。

二、被告抗辯：

㈠立達公司以：台電公司於106年9月間，自德國進口系爭貨物，委託立達公司安排運送，遂透過德國代理CROSS公司向陽明海運在當地之分公司訂艙，契約上之託運人實為立達公司，而非CROSS公司，是原告主張CROSS公司轉委託陽明海運運送系爭貨物，實有誤會。其次，原告主張系爭貨物中有2只木箱內之貨物生鏽受損，卻未見原告舉證，如有毀損，應為淡水造成，非在立達公司、陽明海運保管、運送期間發生。縱立達公司應就系爭貨物受損部分負責，惟裝載前未將系爭貨物之性質及價值註明於載貨證券，自得依海商法第70

條第2項規定抗辯單位責任限制，且原告並未舉證系爭貨物之殘值。另系爭貨物交付台電公司時，業經台電公司或其指派之人檢查確認無損害，即已依約交清貨物，自無賠償責任可言。況系爭貨物運抵高雄港後，伊之運送責任業已終了，後續領交卸櫃事宜乃台電公司自行委託內陸運輸公司處理等語，資為抗辯。並聲明：駁回原告之訴及假執行之聲請；暨如受不利判決，願供擔保請准宣告免為假執行。

㈡陽明海運以：陽明海運受CROSS公司委託運送系爭貨物，簽發海運單予託運人CROSS公司，受貨人為UNI- FREIGHT LOGISTICS CO., LTD.，陽明海運與台電公司間並無契約關係。原告雖主張係提領系爭貨物後始發現受損而認定侵權行為地為高雄，並未見其舉證。又系爭貨物已於106年11月7日經受貨人提領，並於當日返還空櫃，提領貨櫃之交接單未註記異常，堪認系爭貨物完好，且陽明海運未曾接獲台電公司通知系爭貨物毀損，依海商法第56條規定，已交清貨物，原告請求賠償自屬無據。縱認陽明海運應負賠償責任，然系爭貨物之性質及價值在裝載前均未註記於載貨證券上，陽明海運自得依海商法第70條第2項規定抗辯單位責任限制等語置辯。並聲明：駁回原告之訴及假執行之聲請；暨如受不利判決，願供擔保請准宣告免為假執行。

㈢山隆公司以：系爭貨物毀損為海水造成，非淡水入侵造成生鏽，應係立達公司、陽明海運保管、運送期間發生毀損，山隆公司負責陸上運送，無海水入侵之可能，且運送當日並無降雨，未受撞擊。又系爭貨物非全損，原告或台電公司均未舉證系爭貨物已完全不堪用，或修復後不能使用，亦未舉證生產原廠德國西門子修繕後不再提供保固之事實等語，資為抗辯。並聲明：駁回原告之訴及假執行之聲請；暨如受不利判決，願供擔保請准宣告免為假執行。

三、台電公司為輔助原告，主張：系爭貨物於106年11月7日運抵南部發電廠，開櫃卸貨時，即發現設備木箱（箱號0000-00000、0000-000 00）外觀已有破損。嗣於同年12月22日，

台電公司與西門子拆除包裝時，發現：箱號0000-00000內有水痕、鏽痕、白色粉末及銅綠，箱號0000-00000內有積水、鏽痕、白色粉末、銅綠。再於107 年1 月19日檢測系爭貨物設備之濕損控制盤內部，經硝酸銀測試，呈海水反應，系爭貨物應於漢堡港上船後海運過程發生毀損等情。

四、被告同意者，或不甚礙被告之防禦及訴訟之終結者，依民事訴訟法第255 條第1 項第1 、7 款規定，原告毋庸得被告同意，即得為訴之變更或追加。查原告起訴主張債權讓與、運送契約及侵權行為等法律關係，請求立達公司或陽明海運應給付200 萬元及遲延利息，嗣於108 年10月18日具狀追加備位主張如認系爭貨物毀損並非發生在立達公司、陽明海運保管、運送期間，則應由山隆公司負運送人及僱用人侵權行為之損害賠償責任，則備位請求山隆公司應給付上開金額及遲延利息，並追加應受判決事項聲明如前所述。立達公司、陽明海運及山隆公司均表示同意原告所為訴之追加（108 年11月12日言詞辯論筆錄第1 、2 頁，卷㈡頁171 、172 ），且均已為本案之言詞辯論，對其等防禦權尚無突襲或妨礙，亦無侵害其等程序權之應有保障，符合訴訟經濟及紛爭一次解決之原則，依前揭規定，仍可准許。

五、裁判管轄：

㈠按民事事件具有外國之人、地、事、物、船舶等涉外成分，為涉外民事事件，內國法院應依內國法之規定或概念決定爭執法律關係之性質（定性）後，以確定內國對訟爭事件有國際民事裁判管轄，始得受理。而國際民事裁判管轄乃訴訟提起之程序要件，國際民事裁判管轄之有無，實為法院於言詞辯論期日前，應依職權調查事項；法院受理涉外民商事事件審核有無國際民事裁判管轄時，除應審酌個案之原因事實及為訴訟標的法律關係外，尚應就該個案所涉及之國際民事訴訟利益與特定國家（法域）關連性等為綜合考量，並參酌內國民事訴訟管轄之規定及國際民事裁判管轄規則之法理，基於當事人間之實質公平、審判之適正、程序之迅速經濟等程

序保障概念，為判斷之基礎。除有明顯違背當事人間之實質公平、審判之適正、程序之迅速經濟等特別情事者，應否定我國法院就該涉外民事事件之國際民事裁判管轄外，原則上應認我國法院有該個案之國際民事裁判管轄。

㈡據原告主張上開原因事實及為訴訟標的法律關係以觀，我國台電公司向德國西門子購買系爭貨物，德國西門子將系爭貨物交予台電公司所委由我國立達公司之代理人德國CROSS 公司安排運送，CROSS 公司再轉由我國陽明海運將系爭貨物自德國漢堡運至我國高雄，卸載後，另由台電公司所委由我國山隆公司以陸運運抵台電公司南部發電廠，嗣經拆櫃、拆箱後，發現系爭貨物濕損生鏽。原告受讓台電公司之損害賠償債權，依債權讓與、貨物運送契約及侵權行為等法律關係，訴請立達公司、陽明海運或山隆公司賠償其損害。經核本件為訴訟標的之法律關係，為涉及外國人、地、事、船舶等具有涉外成分之債權讓與、貨物運送契約及侵權行為等法律關係。

㈢貨物運送契約之法律關係涉訟，本於其事件類型之特殊性、專業性及保護貨損請求權人之訴訟權益，貨損請求權人除得選擇合意之管轄法院為其起訴之適正管轄法院外，尚得選擇運送人之普通審判籍法院，或在運送契約所定之收貨地、交貨地，或在貨物之最初裝貨港、最終卸貨港等法院，或在運送人營業所、分支機構或代理機構所在地之締約地等法院為適正之管轄法院（參照漢堡規則第21條第1 項、複式運送公約第26條第1 項及鹿特丹規則第66條規定）。又裝貨港或卸貨港為我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。海商法第78條第1 項定有明文。細繹其旨，係以貨物之裝、卸載港所在地為關於載貨證券（含其他得用以證明海上貨物運送契約之海運單據，如海運單、電子載貨證券等）暨其所證明海上貨物運送契約法律關係之管轄連繫因素，並未區分當事人是否為內國人或外國人。參以載貨證券或海上貨物運送契約之法律關

係，動輒涉及不同國籍、住所之人及不同法域之管轄，殊有國際民事事件之本質及屬性，顯見以貨物之裝卸港所在地與載貨證券或海上貨物運送契約之法律關係具有關連性，應有其正當性及合理性，並符合國際民事裁判管轄之法理，除可規範內國關於載貨證券或其證明海上貨物運送契約訟爭事件之法院管轄外，亦可涵攝規範該涉外類型事件之國際民事裁判管轄。查立達公司為我國公司（卷㈡頁137），系爭貨物之卸貨港為高雄港，受領系爭貨物之系爭載貨證券受貨人暨受通知人為我國台電公司（卷㈠頁5），且系爭貨物之交付地（債務履行地）亦為我國，且立達公司並不爭執我國有國際民事裁判管轄（108年4月9日言詞辯論筆錄第9頁，卷㈡頁199），足徵本件海上貨物運送契約法律關係涉訟由我國法院審理，殊無違背當事人間之實質公平、審判之適正、程序之迅速經濟等特別情事，我國法院自有國際民事裁判管轄權。

㈣因原告與陽明海運間並無任何契約關係，原告係主張依侵權行為法律關係，請求實際運送之陽明海運賠償系爭貨物於海上運送所受之損害，參諸海牙威士比規則第4條之1、漢堡規則第7條及鹿特丹規則第4條規定意旨揭櫫之同一法理，貨損請求權人無論基於契約或侵權行為法律關係提起訴訟，皆得援引前開關於海上貨物運送契約法律關係之國際民事裁判管轄規則。我國法院對系爭貨物之海上運送契約法律關係既有國際民事裁判管轄權，已如前述，且陽明海運為我國公司（卷㈡頁135）亦不爭執（108年4月9日言詞辯論筆錄第9頁，卷㈡頁199），益徵我國就本件侵權行為法律關係應有國際民事裁判管轄權甚明。

㈤至涉外債權讓與法律關係之國際民事裁判管轄，應以債務履行地為確定基準，而債務履行地之概念，係依特徵性履行理論定之。質言之，債權讓與之對外關係，應以債權讓與標的之債權債務法律關係為其履行特徵。準此，原告依債權讓與法律關係訴請立達公司、陽明海運賠償損害，自應以債權讓

與標的即海上貨物運送契約或侵權行為之法律關係，確定國際民事裁判管轄。我國法院對於本件海上貨物運送契約或侵權行為之法律關係有國際民事裁判管轄，已如前述，故原告所主張債權讓與法律關係部分，我國法院亦有國際民事裁判管轄。

㈥內國裁判管轄權之確定：本件原告基於債權讓與、海上貨物運送契約、侵權行為等法律關係而涉訟，雖立達公司與台電公司間所簽立之系爭運送契約第18條第2款約定因契約所生爭訟，以台電公司所在地之臺灣臺北地方法院為第一審管轄法院（卷㈠頁74），惟系爭貨物之卸貨港為高雄，系爭貨物之交付地（債務履行地）亦為高雄，依海商法第78條第1項及民事訴訟法第12條規定，本院應有內國民事訴訟程序之裁判管轄權，且立達公司亦於108年5月9日具狀（本院收狀日期為同年月10日）陳明不再為內國土地管轄之抗辯，同意本院就本件訴訟具有管轄權等語（卷㈡頁222），並為本案之言詞辯論，益見本院確有內國裁判管轄權至明。

六、準據法：

㈠法律行為發生債之關係者，其成立及效力，依當事人意思定期應適用之法律；關於由侵權行為而生之債，依侵權行為地法。但另有關係最切之法律者，依該法律；債權之讓與，對於債務人之效力，依原債權之成立及效力所應適用之法律，涉外民事法律適用法第20條第1項、第25條及第32條第1項分別定有明文。

㈡原告主張依債權讓與及運送契約法律關係請求立達公司賠償系爭貨物之損害，依台電公司與立達公司間所簽立系爭運送契約第18條第2款約定，係以我國法為契約準據法（卷㈠頁74），是揆諸前揭規定，原告主張此部分法律關係之準據法為我國法。

㈢原告主張依債權讓與及侵權行為法律關係請求陽明海運賠償系爭貨物之損害，準據法應為我國法，陽明海運亦無意見（108年4月9日言詞辯論筆錄第10頁，卷㈡頁200），則依

前揭規定，原告主張此部分法律關係之準據法為我國法。

七、兩造間之不爭執事項及爭點：

㈠不爭執事項

1.台電公司與立達公司簽立系爭運送契約。

2.台電公司於106年9月間自德國進口系爭貨物，委託立達公司安排運送。系爭貨物在德國由台電公司供應商SIEMENS AG.裝成8只木箱，填入系爭開頂櫃，再由陽明海運以M.V. "YM WIND"第002E航次，自德國漢堡港運至高雄港。

3.CROSS公司於西元2017年9月18日簽發系爭載貨證券，陽明海運則於同日簽發系爭海運單。

4.承運系爭開頂櫃暨系爭貨物之船舶具有適航性。

5.台電公司於西元2017年10月27日提供報關文件，立達公司同年10月30日通知Invoice需修正（參證4號），西門子公司於同年11月3日提供修正之Invoice(參證5號），台電公司於同年11月3日通知投單，海關於同日放行，立達公司於同年11月6日提供領櫃單（小提單、放行單）予台電公司委請之山隆公司（參證6號），山隆公司於106年11月7日至貨櫃場提櫃出站（參證7），其間並無遲延。

6.原證1之B/L係由西門子公司以郵寄方式送達台電公司。

7.西元2017年11月8日華商公證股份有限公司（下稱華商公證）指派到場檢驗的人員為黃寶銘，當天除照相外，並無錄音、攝影。

8.台電公司係基於兆豐保險（原告）之公證人請求，始於西元2018年4月18日向陽明海運公司要求提供EIR。

9.系爭開頂櫃櫃位300820（卷㈠頁94）；系爭貨物係於西元2017年10月25日到達高雄港。

10.陽明海運於航程中，並未開啟儲放系爭開頂櫃貨艙上之艙口蓋。

11.原告已於108年3月28日支付台電公司保險理賠金額339,370.97歐元，並有原證12之兆豐國際商業銀行匯款水

單（電匯證實書）為證。

12.系爭貨物存放櫃位的貨艙，沒有因為水損被請求損害賠償的其他案件。

㈡爭點：

1.系爭貨物毀損之原因？是否在立達公司、陽明海運、山隆公司保管、運送期間發生毀損？

2.立達公司、陽明海運、山隆公司對於系爭貨物之保管、看守、搬移、裝載、堆存、運送、卸載、搬移、保管、看守等，是否已為必要之注意及處置？（系爭貨物之毀損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？）又系爭貨物是否因貨物所有人、託運人或其代理人、代表人之行為或不行為所致毀損？

3.系爭貨物之殘值？系爭貨物毀損之賠償金額應為若干？

4.立達公司、陽明海運所為單位責任限制抗辯，有無理由？

八、本院判斷：

㈠系爭貨物毀損之原因？是否在立達公司、陽明海運、山隆公司保管、運送期間發生毀損？

1.原告主張系爭貨物生鏽毀損，係因立達公司、陽明海運保管期間接觸淡水所致，並非在運送期間等情，為立達公司及陽明海運所否認。原告就其上開主張，雖提出英商麥理倫國際公證有限公司（下稱麥理倫公司）初步勘查報告（下稱麥理倫公證報告，卷㈠頁75背面）、中華海事檢定社股份有限公司（下稱中華海事）SURVEY REPORT（下稱中華海事公證報告，卷㈡頁266至267），並援用台電公司提出之進口器材運輸憑單（卷㈡頁483）等為證，惟台電公司係於106年11月7日提領系爭貨物，而原告委任麥理倫公司之人員係於107年3月29日到場檢定前，系爭貨物箱號0000-00000、0000-00000均已拆除及丟棄包裝，僅受損設備在場供檢，是否仍為卸載交付之狀態，即有可疑。復以，麥理倫公司人員在場被告知箱號0000-00000於拆箱時，曾發現控制器底部積水云云，並未有何舉證；且控制

器底部生鏽，銅排與固定螺絲附近有綠色銅鏽及附著白色結晶物，控制器零件有水濕痕跡及附著白色結晶物，控制器金屬零件生鏽，暨箱號0000-000 00 內控制器零件有水濕痕跡，並附著白色結晶物，銅排與固定螺絲附近有綠色銅鏽及附著白色結晶物，金屬部分生鏽及附著白色結晶物等各情，麥理倫公司人員卻未檢驗水濕、生鏽之成因，及白色結晶物之成分，又距離台電公司受領系爭貨物已逾4個月，則系爭貨物水濕、生鏽是否確於立達公司、陽明海運或山隆公司保管、運送期間發生，殊有疑義。

2.中華海事係於107 年4 月23日始受西門子委託到場，上開2 只木箱及包材均已丟棄，發現：控制器外部明顯乾淨、乾燥（...apparently in clean and dry condition）；箱號0000-00000之控制器頂部金屬蓋有局部生鏽，螺栓及金屬結構生鏽及附有結晶顆粒，銅排螺栓及表面生鏽，底部有銅鏽，內部金屬板表面有白點，底座表面有局部水痕及生鏽；箱號0000-00000之控制器頂部金屬蓋明顯乾淨、乾燥，內部金屬零件表面有白點，底座表面局部水痕及生鏽；水痕、生鏽及白點，經施以硝酸銀檢測並無鹽分反應等各情（卷㈡頁266 至267 、303 至321 ），足徵系爭貨物生鏽毀損並非海水所致。

3.觀諸台電公司提出之進口器材運輸憑單（卷㈡頁483 ）及所附照片（卷㈢頁355-1 至355-3 ），雖可見台電公司於106 年11月7 日委由山隆公司派員提領系爭開頂櫃後，當日即運至南部發電廠，經檢視箱號0000-00000、0000-00000箱頂破損，貨櫃頂帆布破等情，惟承運系爭貨物之船舶及裝填系爭貨物之開頂櫃均具有適航性，系爭開頂櫃儲放該櫃位300820之貨艙，航程中並未開啟艙口蓋，亦無因水損被請求損害賠償之其他事件等情，業據兩造及參加人不爭執（108 年5 月16日言詞辯論筆錄第9 、10頁，卷㈡頁239 、240 ；108 年10月8 日言詞辯論筆錄第3 頁，卷㈢頁11；108 年11月12日言詞辯論筆錄第4 、8 至9 頁，卷

㈢頁174、178至179；109年1月14日言詞辯論筆錄第4頁，卷㈢頁382；109年2月6日言詞辯論筆錄第12、14頁，卷㈣頁88、90），且經本院勘驗承運船舶儲放系爭開頂櫃之貨艙及艙口蓋，要無不具水密情形，有108年12月28日勘驗筆錄暨照片在卷可稽（卷㈢頁325、327至329、343至345、349至351、卷㈣頁131至143）；復觀諸兩造及參加人所不爭執之積載圖，系爭開頂櫃儲放係在艙口蓋下第2層之300820櫃位，並非艙口蓋下第1層之300822櫃位（卷㈠頁94、95；卷㈡頁127、129），顯見系爭貨物並非於海上運送期間發生水濕鏽損甚明。故台電公司所陳：系爭貨物應於漢堡港上船後海運過程發生毀損云云，殊無可採。

4.台電公司固提出華商公證於106年12月29日所為SUPPLEMENTARY REPORT（卷㈡頁361），陳稱：同年月22日，台電公司與西門子拆除設備包裝進行安裝時，發現箱號0000-00000設備內部有水痕、鏽痕、白色粉末及銅綠，箱號0000-00000設備內部積水、鏽痕、白色粉末及銅綠等情，惟其檢驗人員並未就各該現象採驗有無氯離子反應，無從判斷其水漬、鏽痕、白色粉末或銅綠，是否為海水入浸所致。

5.據證人華商公證負責人李偉國證稱：當初到場檢驗的是黃明紹，已往生，我從頭到尾關注這個案子，比較瞭解，李康萱則是簽署之保險公證人。12月22日下午3時許，台電公司臨時通知開箱後有水痕，檢驗員黃明紹前往勘查後，由公司彙整製作SUPPLEMENTARY REPORT。我後來發現少做一個動作，詢問黃明紹有無用硝酸銀測試，他說沒有，我請他趕快會同台電公司相關人員用硝酸銀測試。黃明紹於1月18日會同南部發電廠人員用硝酸銀測試，每1臺機器各隨機測1個地方，發現有鈉離子反應，照相回公司。如在海運中檢驗出氯化鈉反應，海水的可能性比較大，但在公證報告上不敢講是海水，只有氯化鈉反應等語（109年

2月6日言詞辯論筆錄第2至3、7頁，卷㈣頁78至79、83），然細繹SUPPLEMENTARY REPORT II暨附件照片所載（卷㈡頁366、386至387），華商公證之檢驗員係施以「亞硝酸銀」（silver nitrite）檢測（各該頁右下方照片中告示牌雖以中文註記「硝酸銀」，實際卻為英文註記「silver nitrite」），顯非以海事檢定慣例施以「硝酸銀」（silver nitrate）檢測，而前者化學式為AgNO2，後者化學式為AgNO3，兩者化學結構及應用委實迥異。「硝酸銀」係以其如遇到氯離子、溴離子、或碘離子等鹵素離子，會發生反應生成不溶於水、硝酸之化合物等特性，常用於檢驗前開鹵素離子之存在；而亞硝酸銀並無法如此反應及應用，足徵華商公證所為氯離子檢測而製作之SUPPLEMENTARY REPORT II內容，顯不可採。此外，證人李國偉上開證詞所指施以「硝酸銀」檢測「鈉離子」或「氯化納」云云，殊與前述化學反應有違，其證述情節亦無可取。

6.是以，系爭貨物水濕鏽損係因淡水所致，承運系爭貨物之船舶及裝填系爭貨物之開頂櫃均具有適航性，系爭開頂櫃儲放該船舶櫃位300820之貨艙，航程中並未開啟艙口蓋，亦無因水損被請求損害賠償之其他事件等情，已如前述，則系爭貨物因淡水所致之水濕鏽損，洵非發生於負責海上運送階段之陽明海運保管、運送期間甚明。又山隆公司受託於106年11月7日下午1時24分許，自高雄港第六貨櫃中心碼頭櫃場（設高雄市○○區○○路○○○○號），提領系爭貨物，以陸路運送至設在高雄市○鎮區○○○路○ 號之台電公司南部發電廠，並於當日下午3時40分許運抵目的地，有台電公司進口器材運輸憑單、高明貨櫃碼頭股份有限公司EIR附卷足憑（卷㈡頁85、483），參諸兩造及參加人所不爭執之高雄氣象站（設高雄市○鎮區○○○○路○ 號）106年11月份之降水量逐時氣象資料（卷㈣頁107）及麥理倫公證報告暨其附件西元2017年高雄氣象站逐日

兩量資料（卷㈠頁77；卷㈡頁151）相互以觀，山隆公司負責系爭貨物陸運當日，高雄市前鎮、小港等地並無任何降水，顯見系爭貨物因淡水所致之水濕鏽損亦非發生於山隆公司負責陸運或保管階段至明。

7.查台電公司向西門子購買系爭貨物所採貿易條件為FOB European Port，有西門子之Packing List、Invoice及進口報單等為證（卷㈠頁82、87至88背面；卷㈡頁275、285、288）；依台電公司與立達公司間所簽立系爭運送契約第5條約定，依據國貿條規（INCOTERMS 2010）之規定，應由台電公司洽船之進口器材海運運送勞務及國外船務相關作業（列示但不限於：裝／卸貨物、國外陸運及國外倉儲等）委由立達公司辦理（卷㈠頁58至59），顯見系爭貨物係由西門子負責適當、合理的包裝，並辦理出口之簽證、報關手續及負擔費用，且依台電公司指定之港埠裝船，將系爭貨物交至出口港之船舶上，其風險始移轉由台電公司負擔，此亦有前揭西門子之Packing List在卷足佐（卷㈠頁82至86）。準此以言，立達公司係自系爭貨物裝船後，方依約負責並承擔風險。參諸兩造及參加人不爭執之前揭麥理倫公證報告及系爭海運單所載（卷㈠頁6、76），系爭貨物應係西門子於106年9月5日出貨，並委由訴外人Clemens Fritze運至德國漢堡港，同年月11日繼由西門子或其使用人進行裝櫃（應含系爭貨物包裝、裝入木箱），裝填入系爭開頂櫃，再於同年月13日將裝填入系爭貨物之系爭開頂櫃置放櫃場等待上船，嗣於同年月17日始裝船，翌日裝船完畢後開立系爭海運單，風險移轉始由台電公司負擔，即由立達公司負責辦理。

8.然而，系爭貨物水濕鏽損係因淡水所致，承運系爭貨物之船舶及裝填系爭貨物之開頂櫃均具有適航性，系爭開頂櫃儲放該船舶櫃位300820之貨艙，航程中並未開啟艙口蓋，亦無因水損被請求損害賠償之其他事件等情，已如前述，則系爭貨物因淡水所致之水濕鏽損，誠非發生於負責海上

運送階段之立達公司保管、運送期間甚明。至系爭貨物於106年10月25日運抵高雄港後卸載，至同年11月7日台電公司或其使用人進口報關完竣持小提單提領裝填入系爭貨物之系爭開頂櫃之期間，除同年11月2日總和2.0mm及同年月6日總和1.5mm之降水量外，幾無任何降水（雨），此有前揭麥理倫公證報告暨其附件西元2017年高雄氣象站逐日雨量資料及高雄氣象站106年11月份之降水量逐時氣象資料等為證（卷㈠頁77；卷㈡頁151；卷㈣頁107），益徵立達公司於此保管系爭貨物期間，系爭貨物並無因降水（雨）而受有如原告主張之水濕鏽損，至為明灼。

㈡職是之故，系爭貨物水濕鏽損既係因淡水所致，且非於立達公司、陽明海運或山隆公司保管、運送期間發生毀損，悉如前述，自毋庸再就立達公司、陽明海運或山隆公司對於系爭貨物之保管、看守、搬移、裝載、堆存、運送、卸載等階段是否已為必要之注意及處置？暨立達公司、陽明海運或山隆公司就系爭貨物之毀損有無免責事由？暨系爭貨物之殘值？受損金額若干？暨立達公司、陽明海運抗辯單位責任限制等爭點逐一審究。

九、綜上所述，系爭貨物雖於台電公司拆櫃、拆箱後發現水濕鏽損等毀損情形，然無從證明係於立達公司、陽明海運或山隆公司保管、運送期間所致。從而，原告依債權讓與、貨物運送契約或侵權行為等法律關係，（先位或備位）請求立達公司、陽明海運或山隆公司給付200萬元及遲延利息，為無理由，應予駁回。原告之訴既經駁回，其假執行之聲請即失所附麗，應併予駁回之。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。

據上論結，本件原告之訴及追加之訴均為無理由，依民事訴訟法第78條，判決如主文。

中　　華　　民　　國　　109　　年　　4　　月　　17　　日

民事第一庭　法　官　劉定安

以上正本證明與原本無異。

如對本判決不服，應於判決送達後20日之不變期間內，向本院提出上訴狀並表明上訴理由（須附繕本）。

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　　109　　年　　4　　月　　20　　日

書記官　張家瑜