# 臺灣高雄地方法院民事判決

108年度海商字第21號

原　　告　偉同科技股份有限公司
法定代理人　洪登正
訴訟代理人　阮文泉律師
被　　告　超捷國際物流股份有限公司
法定代理人　蔡登俊
訴訟代理人　楊思莉律師

上列當事人間請求損害賠償事件，本院於民國109 年2 月6 日言詞辯論終結，判決如下：

主　　文

被告應給付原告新臺幣貳佰零捌萬肆仟柒佰柒拾壹元，及自民國一百零八年七月十七日起至清償日止，按週年利率百分之五計算之利息。

訴訟費用由被告負擔。

本判決第一項於原告以新臺幣柒拾萬元為被告供擔保後，得假執行；但被告以新臺幣貳佰零捌萬肆仟柒佰柒拾壹元為原告預供擔保後，得免為假執行。

事實及理由

一、程序部分：

（一）按民事事件，涉及香港或澳門者，類推適用涉外民事法律適用法，涉外民事法律適用法未規定者，適用與民事法律關係最重要牽連關係地法律，香港澳門關係條例第38條定有明文。所稱涉及香港或澳門，係指構成民事事件事實，包括當事人、法律行為地、事實發生地等連繫因素，與香港或澳門具有牽連關係者而言（最高法院103 年度台上字第1415號判決意旨參照）。查原告起訴主張其委託被告自香港海運貨物至高雄，原告依被告指示將貨物交付至被告指定之香港商文鴻物流有限公司（下稱文鴻公司）倉庫，詎文鴻公司倉庫發生火災致貨物全損，故請求被告負運送人之損害賠償責任等情，則本件火災事實發生地等連繫因素，與香港具有牽連關係，應適用涉外民事法律適用法決

定準據法，又兩造已不爭執本院對本件有國際裁判管轄權及內國具體管轄權，且合意準據法為中華民國法律（見兩造不爭執事項㈧），合先敘明。

（二）按訴狀送達後，原告不得將訴變更或追加他訴，但減縮應受判決事項之聲明者，不在此限，民事訴訟法第255條第1項第3款定有明文。查原告於起訴時請求被告給付新臺幣（以下若未標示幣別為新臺幣）2,140,130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（見審訴卷第9頁），嗣於起訴狀繕本送達被告後，將上開請求金額減縮為2,084,771元（見本院卷第38、123頁），利息部分不變，係屬減縮應受判決事項之聲明，參諸上揭規定，應予准許。

二、原告主張：原告於民國（以下若未標示西元為民國）108年1月11日向ROAD-WELL （HK）ELECTRONIC TECHNOLOGY LTD（下稱RW公司）購買LCD一批（下稱系爭貨物），買賣價金美金67,512元（即2,084,771元，匯率依1：30.88計算），原告於同年1月14日給付RW公司上開買賣價金完畢，並將系爭貨物委託被告承攬運送，兩造就運送全部約定價額，視為被告自己運送，被告並簽發Shipping Order（下簡稱S/O）以電子郵件傳送原告，預計於同年1月25日將系爭貨物自香港海運至高雄，原告已依被告指示，要求RW公司將系爭貨物交付至被告指定之文鴻公司倉庫，被告亦於同年1月15日以電子郵件通知原告系爭貨物已入倉。詎文鴻公司倉庫於同年1月19日發生火災，致系爭貨物全部毀損，原告於同年2月13日向被告索賠，被告卻以失火為免責事由而拒絕賠償，爰依民法第664條、第634條規定，請求被告賠償損害。並聲明：如主文第1項所示，並陳明願供擔保，請准宣告假執行。

三、被告則以：海商法於88年7月14日修正後，就運送人之責任期間已採取海上運送責任單一說，即自貨物收受起至交付受貨人受領止，整個運送過程均可適用海商法規定，且倉庫為

運送人所有者，此時之倉庫應視為船舶之延長，於貨物尚未完成交付，而在運送人保管期間，運送人之責任仍非無海商法之適用，則在裝船前之待運階段，於倉庫中發生火災所致貨物毀損滅失，只須火災非因運送人本人之故意或過失所生，運送人仍得依海商法第69條第3 款規定主張免責。又海商法第69條各款免責事由，亦多有與貨物是否在船無關者（例如：戰爭行為、暴動、公共敵人之行為、罷工或其他勞動事故、包裝不固、貨物之固有瑕疵等），且海商法第76條第2 項係西馬拉雅條款明文化規定，乃商港區域內之履行輔助人得援用運送人抗辯之情形，原告主張被告應直接負運送人責任，故而本件並非海商法第76條第2 項所規範情形，若必限於「船上及商港區域之火災」所致之貨物毀損滅失，運送人方得主張免責，亦有任意限縮解釋該免責事由之不合理處，自非可取。再退萬步言，縱認被告應負運送人之責，且不得為免責之主張，惟因原告為系爭貨物託運時，並未申報貨價，亦未將貨價記載於載貨證券上，被告自得援引海商法第70條第3 項規定主張單位限制責任，僅於2,250SDR即89,585元之範圍內負賠償之責等語，資為抗辯。並聲明：㈠原告之訴駁回。㈡願供擔保，請准宣告免為假執行。

四、兩造不爭執事項（見本院卷第126 至127 頁）：

（一）原告於108 年1 月11日向港商RW公司購買系爭貨物，買賣價金美金67,512元（即2,084,771 元），原告已依被告之指示，將系爭貨物交付至被告指定之香港文鴻公司倉庫，預計於108 年1 月25日海運至高雄。

（二）被告於108 年1 月15日以電郵通知原告系爭貨物已入倉。

（三）文鴻公司倉庫位於香港商港區之外。

（四）文鴻公司倉庫於108 年1 月19日發生火災，致原告託運系爭貨物付之一炬，全部毀損。

（五）系爭貨物之運送，並未簽發載貨證券。

（六）系爭貨物依照被告所簽發之S/O 記載為30BOXES （3PLTZ），1,125KGS。依照原證3 文鴻公司所發貨物損失清單記

載之貨物件數為3PKGS（見審訴卷第21頁），原證4經原告用印之客戶索賠申請表，其上引用S/O之號碼而記載貨物件數為3PLTS（見審訴卷第23頁）。

（七）108年1月22日之SDR對美金之匯率為1SDR等於1.39063美元，108年1月19日之美金對新臺幣之匯率為1美金等於30.415新臺幣。

（八）本院對本件有國際裁判管轄權及內國具體管轄權，兩造合意準據法為中華民國法律。

五、本件之爭點：㈠本件有無海商法第69條第3款免責事由之適用？㈡如被告應負損害賠償責任，其賠償金額為何？本院分述判斷意見如下：

（一）本件有無海商法第69條第3款免責事由之適用？

1.按我國現行海商法之適用範圍，係採「港至港之原則」，其理由如下：⑴第76條第2項規定：「前項之規定，對從事商港區域（參見商港法第3條第4款規定，商港區域，指劃定商港界限以內之水域與為商港建設、開發及營運所必需之陸上地區）內之裝卸、搬運、保管、看守、儲存、理貨、穩固、墊艙者，亦適用之。」亦即，本節有關運送人因貨物滅失、毀損或遲到，對託運人或其他第三人所得主張之抗辯及責任限制之規定，對從事商港區域內之裝卸、搬運、保管、看守、儲存、理貨、穩固、墊艙之業者，亦有其適用，此等在商港區域內之獨立性履行輔助人，既可主張法定免責事由（第69條）、單位責任限制（第70條），1年除斥期間（第56條第2項），若謂運送人就於商港區域內欠缺注意所致貨物之毀損滅失竟不可主張，本末之間，顯失均衡。⑵舊海商法第93條第3項規定：「卸載之貨物離船時，運送人或船長解除其運送責任」，於移列第50條後刪除。⑶第63條一讀之草案原規定：「運送人對於承運貨物之裝載、搬移、堆存、保管、運送、看守及卸載，應為必要之注意及處置」，其立法說明稱：「參照海牙威士比規則第6條作文字修正，使符合現行作業程序，

即將『裝卸』修正為『裝載』、『卸載』，並分別依其順序排列之」，至二讀時，修正改成現行條文。⑷海商法第58條、第59條規定，運送人交付貨物之義務，以及寄存貨物（第51條第1項、第2項）、拍賣貨物（第51條第3項），均係於卸載之後，運送人所負之義務。準此，我國現行海商法並未採「鉤至鉤之原則」（principle of tackle to tackle）或「舷至舷之原則」（principle of rail to rail），亦非採西元2008年鹿特丹規則「戶到戶之原則」（Principle of door to door）或「倉庫至倉庫之原則」（Principle of warehouse to warehouse），而係仿西元1978年漢堡規則第4條第1項之例，採「港至港之原則」（principle of port to port），亦即「從裝載港迄卸載港」，使其有地理上之極限，亦即海上運送終端部分，限於商港區域，必貨物進入商港區域之後，或未出商港區域之前，始有海商法之適用（最高法院107年度台上字第806號判決意旨亦可參酌）。換言之，因貨物於裝船前或卸船後之事實所生損害，如在商港區域內，方有海商法之適用。至被告雖援引最高法院72年度台上字第1188號、77年台上字第1963號判決意旨，辯稱：倉庫為船舶之延伸，於貨物未完成交付前，應有海商法之適用云云，然海商法第76條為88年7月14日所新增，我國現行海商法於88年7月14日修正後，就運送人之責任期間，已採取「港至港之原則」，業如前述，被告上開所辯，洵無足採。

2.次按因非由於運送人本人之故意或過失所生之火災，所發生之毀損或滅失，運送人或船舶所有人不負賠償責任，海商法第69條第3款固有明文。實則，探本溯源，西元1893年哈德法案（The Harter Act）、英美火災條例（fire statutes）以及西元1924年海牙規則，所以承認運送人可主張火災免責，其理由之一，乃因在船舶上一經發生火災，極易波及全部貨載，或貨物一旦引燃，極易燒燬船舶，

船舶所有人或運送人之損害動輒以千萬計，為維持海運企業繁盛，乃有此減輕運送人責任之舉。我國海商法此條規定，既參照美國海上貨物運送條例而為增訂，可謂間接繼受海牙規則或海牙威士比規則，則海商法第69條第3款規定之「火災」，自應解為貨物在船上為限，始為允妥。被告辯稱：海商法第69條各款免責事由，亦多有與貨物是否在船無關者，若必限於「船上之火災」所致之貨物毀損滅失，運送人方得主張免責，有任意限縮解釋該免責事由之不合理處云云，並未考量該條款立法背景及理由，亦無足採。

3.經查，原告已依被告之指示將系爭貨物交付至被告指定之文鴻公司倉庫，然文鴻公司倉庫於108年1月19日發生火災，致系爭貨物全部毀損，文鴻公司倉庫位於香港商港區之外等情，此為兩造所不爭執（見兩造不爭執事項㈠至㈣），被告雖主張海商法第69條第3款規定之免責事由，然貨物於裝船前或卸船後之事實所生損害，如在商港區域內，方有海商法之適用，且海商法第69條第3款規定之免責事由，限於船上火災，已如前述，又從國際公約角度（海牙規則及海牙威士比規則），裝船前及卸船後之責任屬契約當事人約定，被告復未舉證證明兩造合意將陸上段同樣為海上貨物運送規範之適用，則系爭貨物發生火災地點為鴻文公司倉庫，並非在船上，且該倉庫位於商港區之外，自無海商法之適用餘地，被告主張海商法第69條第3款規定之免責事由，洵屬無據。

（二）如被告應負損害賠償責任，其賠償金額為何？

1.按就運送全部約定價額，或承攬運送人填發提單於委託人者，視為承攬人自己運送，不得另行請求報酬，此觀民法第664條規定自明。準此，承攬運送人與託運人就運送全部約定價額，或承攬運送人填發提單於委託人，即應視為承攬人自己運送，除不得另行請求報酬外，其權利義務概與運送人相同（最高法院104年度台上字第426號判決意

旨參照）。查被告為承攬運送人，兩造就運送全部約定價額，依上揭規定，視為被告自己運送，其權利義務視同運送人，此亦為被告所不爭執（見本院卷第124 頁），合先敘明。

2.次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，民法第634 條定有明文。又關於運送人之責任，只須運送物有喪失、毀損或遲到情事，經託運人或受貨人證明屬實，而運送人未能證明運送物之喪失、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所致者，則不問其喪失、毀損或遲到之原因是否為可歸責於運送人之事由，運送人均應負法律上或契約之責任（最高法院49年台上字第713 號判例參照）。經查，被告運送之系爭貨物毀損已達全損程度，此為被告所不爭執（見本院卷第87頁），被告復未舉證乃不可抗力或因運送物之性質或因託運人或受貨人之過失所致，被告自應就系爭貨物之毀損，對原告負賠償責任。另運送物有毀損者，其損害賠償額，應依其應交付時目的地之價值計算之，此觀民法第638 條規定亦明。被告對於原告主張系爭貨物之價值如商業發票所載即美金67,512元（見審訴卷第17頁），亦不爭執（見本院卷第35頁），兩造並同意系爭貨物買賣價金美金67,512元即2,084,771 元（見兩造不爭執事項㈠），則原告主張系爭貨物全損而請求被告賠償2,087,771 元，自屬有據。

3.至被告雖援引海商法第70條第3 項規定主張單位限制責任云云，然系爭貨物發生火災地點為鴻文公司倉庫，該倉庫位於商港區之外，且被告未舉證證明兩造合意將陸上段同樣為海上貨物運送規範之適用，本件無海商法之適用餘地，均如前述，則被告主張海商法第70條第3 項規定之單位限制責任，亦屬無據。

六、綜上所述，被告為承攬運送人，兩造就運送全部約定價額，視為被告自己運送，其權利義務視同運送人，系爭貨物於鴻文公司倉庫發生火災而全損，被告未舉證乃不可抗力或因運送物之性質或因託運人或受貨人之過失所致，依民法第634條規定，被告應就系爭貨物之毀損，對原告負賠償責任，又本件無海商法之適用餘地，被告主張海商法第69條第3款之免責事由及海商法第70條第3項之單位限制責任，均無理由。從而，原告依民法第664條、第634條規定，請求被告給付2,084,771元，及自起訴狀繕本送達翌日即108年7月17日起至清償日止，按週年利率5%計算之利息，為有理由，應予准許。

七、本件事證已臻明確，兩造其餘主張陳述及所提證據方法，經本院斟酌後認均不足以影響本判決結果，自無逐一詳予論駁之必要，併此敘明。

八、兩造均陳明願供擔保，請准為假執行或免為假執行之宣告，經核均無不合，爰分別酌定相當之擔保金額准許之。

九、結論：本件原告之訴為有理由，依民事訴訟法第78條、第390條第2項、第392條第2項，判決如主文。

中　　華　　民　　國　　109　　年　　3　　月　　6　　日

民事第五庭法　官　秦慧君

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　　109　　年　　3　　月　　9　　日

書記官　林雯琪