

最高法院民事判決

111年度台上字第2540號

上訴人 台朔重工股份有限公司

法定代理人 林健男

訴訟代理人 黃淑芬律師

被上訴人 韋臺國際物流股份有限公司

法定代理人 劉 枋

訴訟代理人 楊思莉律師

被上訴人 偉聯運輸股份有限公司

法定代理人 朱天翎

被上訴人 鴻運通運股份有限公司

法定代理人 鄭榮勳

被上訴人 張少民

上三人共同

訴訟代理人 史乃文律師

上列當事人間請求損害賠償事件，上訴人對於中華民國111年6月1日臺灣高等法院高雄分院第二審更審判決(110年度重上更一字第6號)，提起上訴，本院判決如下：

主 文

原判決關於駁回上訴人請求韋臺國際物流股份有限公司給付新臺幣貳拾參萬肆仟參佰玖拾柒元本息及與其他被上訴人負不真正連帶責任之上訴，暨該訴訟費用部分廢棄，發回臺灣高等法院高雄分院。

其他上訴駁回。

第三審訴訟費用，關於駁回其他上訴部分，由上訴人負擔。

理 由

一、本件上訴人主張：

01 (一)訴外人Babcock-Hitachi K. K. Kure Division 公司(下稱
02 BHK公司)向伊購買 KPAV 170行星磨煤減速機(下稱減速
03 機)12台,並簽訂買賣合約,約定買賣條件為FOB、運送條
04 件為CY。伊於民國103年3月26日接獲被上訴人韋臺國際物流
05 股份有限公司(下稱韋臺公司)代表業主寄發出貨通知,經伊
06 同意韋臺公司之報價後,即於同年4月1日、2日依其通知將
07 減速機運至75號碼頭交予訴外人明裕交通事業有限公司(下
08 稱明裕公司),由明裕公司負責領櫃、裝櫃、運至69號碼頭
09 (下稱系爭碼頭)進倉結關。待配合船公司之時程,再由韋
10 臺公司之履行輔助人即被上訴人偉聯運輸股份有限公司(下
11 稱偉聯公司)或被上訴人鴻運通運股份有限公司(下稱鴻運
12 公司,與偉聯公司合稱偉聯等2公司)將減速機運至船邊進行
13 吊櫃上船作業。是伊與韋臺公司間成立承攬運送契約或委任
14 契約。

15 (二)被上訴人張少民於103年4月5日駕駛鴻運公司所有車牌號碼0
16 0-000號曳引車(下稱系爭曳引車),因疏未注意該車聯結
17 設備未完善,拖曳承載編號00000000-0減速機(下稱系爭貨
18 物)之板台逾該車總聯結重量,於行經系爭碼頭T8區轉彎途
19 中,因該車第5輪鬆脫而與板台分離,致系爭貨物掉落受損
20 (下稱系爭事故),應負賠償責任。而張少民身穿偉聯公司
21 制服,鴻運公司亦對系爭貨物之運送投保,可認偉聯等2公
22 司形式上為張少民之僱用人,應負僱用人連帶損害賠償責
23 任。

24 (三)伊與韋臺公司、偉聯公司會同訴外人寶島海事檢定有限公司
25 (下稱寶島公司)檢視系爭貨物,初步發現有溫度計接頭破
26 裂、牛油管變形及油漆剝落等損害,惟系爭貨物之內部、功
27 能是否完好,仍須進一步檢查。因國外廠商交貨期限將至,
28 為避免遲延責任,伊乃依買受人之要求,先出貨至韓國,再
29 派員前往韓國進行細部檢查及試車,因此支出如原判決附表
30 (下稱附表)所示費用共新臺幣(未標明幣別者,下同)249

萬8,415元（下稱系爭費用），自與系爭事故有相當因果關係，被上訴人應賠償該費用。

（四）爰依民法第661條、第544條、第227條、第184條第1項、第188條第1項規定，求為命韋臺公司給付249萬8,415元本息，偉聯公司、張少民，或鴻運公司、張少民連帶給付同上金額本息。被上訴人如其一已為給付，其餘免給付義務之判決（上訴人請求偉聯等2公司各與張少民連帶給付23萬4,397元本息。被上訴人如其一已為給付，其餘免給付義務之判決部分，業受勝訴判決確定）。

二、被上訴人抗辯：

（一）韋臺公司：買方委託之運送人Sejung (China) Shipping Co., Ltd.（下稱Sejung公司）與伊聯繫，委託伊與上訴人聯絡安排貨物自高雄港裝船出貨事宜，伊與上訴人間並未成立承攬運送契約或委任契約關係，偉聯等2公司亦非伊之履行輔助人。又系爭貨物在臺灣受損，可於臺灣檢查，上訴人先將之運至韓國，再派技師前往檢測，所支出之系爭費用，均非因系爭貨物受損所生及修復所必要。

（二）偉聯等2公司：系爭碼頭之事業單位主美商美國總統輪船股份有限公司（下稱APL公司）對拖車及駕駛工作有完全指揮權，其嗣將拖車業務轉包訴外人中國航運股份有限公司，復轉包偉聯公司，再轉由鴻運公司承包，鴻運公司另與訴外人利盈運輸股份有限公司（下稱利盈公司）等車行簽約，由車行派員駕駛鴻運公司之拖車，故張少民固定駕駛系爭曳引車，並非伊等之員工。系爭貨物運至系爭碼頭後，APL公司將系爭貨物收置於碼頭儲位區，未決定更換板台，即指派拖車司機將系爭貨物運至船邊進行裝船作業，且鴻運公司於系爭碼頭之作業拖車頭，僅有單一樣式，亦無從就貨物狀況決定使用何種車頭。又上訴人並未證明伊等為韋臺公司之履行輔助人以及系爭貨物受損金額，系爭費用非屬必要支出。

（三）張少民：伊不清楚系爭曳引車載重上限，且APL公司直接指揮、監督伊在港區駕駛曳引車裝卸貨櫃，並由港區理貨員指

01 派工作予伊，伊就系爭事故之發生，並無過失。又利盈公司
02 為伊之僱用人，並提供偉聯公司制服及指派伊至碼頭駕駛曳
03 引車，伊並未受僱於偉聯等2公司，亦不受其等指揮監督。

04 三、原審將第一審所為上訴人敗訴之判決一部予以廢棄，改判命
05 偉聯公司、張少民，或鴻運公司、張少民連帶給付23萬4,39
06 7元本息，如其一已為給付，其餘免給付義務，並駁回上訴
07 人其餘上訴，係以：

08 (一)系爭貨物為3萬2,000公斤，加計板台1萬2,000公斤後，已逾
09 系爭曳引車總聯結重量3萬5,000公斤，依張少民之陳述 及
10 寶島公司出具之初損報告記載，堪認系爭曳引車之車頭與板
11 台未妥善連結，與上開超重承載同為系爭事故之發生原因。
12 張少民為從事駕駛業務之人，對於系爭曳引車所得承載之重
13 量知之甚詳，竟疏未注意而超重承載，且其於駕駛過程中已
14 察覺所駕車輛之霸王銷及蝴蝶片於轉彎時發生異常，竟未停
15 車檢查或採取必要之防範措施，顯然欠缺職業駕駛人之善良
16 管理人注意義務，致發生系爭事故，顯有過失。

17 (二)鴻運公司依其與利盈公司間之約定，對駕駛系爭曳引車之張
18 少民有指揮監督之權。又偉聯公司實際負責系爭碼頭管理事
19 務，張少民自受偉聯公司之指揮監督，且張少民於系爭碼頭
20 穿著偉聯公司之制服並配戴識別證，外觀上已足使他人認其
21 為偉聯公司服勞務之人。故偉聯等2公司均應依民法第188條
22 第1項之規定，各就張少民之過失行為負連帶賠償責任。

23 (三)依初損報告記載，系爭貨物受損情形為木箱底部固定螺絲彎
24 曲及固定枕木裂損，造成貨物周圍及底部有多處擦、刮傷及
25 掉漆現象，木箱長邊外凸側之箱內相對位置，貨物有向外擠
26 壓之情形，而導致Thermal Couple (熱電偶)及Grease tube
27 (黃油管)變形，嗣經上訴人更換零件、木箱及修復彎曲、重
28 新油漆完畢。買受人BHK公司依約固得請求上訴人於交貨前
29 進行檢測以確認設備品質，惟其請求仍以合理且有必要為
30 限。依上訴人於系爭事故發生後與BHK公司之往來電子郵件
31 內容所示，上訴人確信已無其他損害，而可直接運至韓國交

01 貨，並願向買受人提出品質保證，且上訴人依約配合BHK公
02 司之要求為重行檢測，亦應以其原有設備、人員，直接在臺
03 灣進行檢測最為適當。乃上訴人慮及業主日後索賠，而配合
04 BHK公司之提議，將試車工具隨同系爭貨物運至韓國後再派
05 員前往韓國試車，顯已逾因系爭事故所需檢測之必要合理範
06 圍，故上訴人請求被上訴人賠償之費用，除附表所示試車潤
07 滑油、木箱裝箱等施工費用23萬4,397元(折合美金7,453元)
08 外，其餘部分均非合理必要。

09 (四)韋臺公司與上訴人接洽時，已表達係代理Se jung公司與上訴
10 人聯繫減速機之出貨日期、尺寸、重量及品名等裝船相關作
11 業，且該批貨物之買賣條件為FOB，上訴人(即賣方)應負責
12 辦理出口清關，並應支付上船前之全部費用，BHK公司(即買
13 方)則負責辦理洽訂船艙運送、進口清關、保險等事項，韋
14 臺公司既僅為Se jung公司在高雄港之裝貨代理，縱有為該公
15 司代收代付款項，亦難遽認其與上訴人間存在承攬運送契約
16 或委任契約關係。又裝船通知書僅為韋臺公司基於裝貨港代
17 理之身分，通知上訴人預定裝船日期，不能據以認定其與上
18 訴人間有承攬運送契約關係存在。另韋臺公司之報價內容
19 中，除裝櫃費、板架費係屬明裕公司之運送費用，其餘文件
20 費、封條費、電放費、吊櫃費，均屬韋臺公司代理Se jung公
21 司辦理減速機離岸上船之相關費用，復無任何事證證明上訴
22 人與韋臺公司間就系爭貨物自系爭碼頭運送至船邊一事達成
23 合意，上訴人請求韋臺公司就系爭事故應負債務不履行之損
24 害賠償責任，即無理由。

25 (五)從而，上訴人依民法第184條第1項、第188條第1項請求偉聯
26 等2公司各與張少民連帶賠償其23萬4,397元本息，如其一已
27 為給付，其餘免給付義務部分，應予准許，逾此範圍，不應
28 准許。

29 四、關於廢棄發回部分：(即請求韋臺公司給付23萬4,397元本息
30 並負不真正連帶責任部分)

01 查上訴人與BHK公司就減速機所約定之買賣條件為FOB，上訴
02 人(即賣方)應負責辦理出口清關，並應支付上船前之全部費
03 用，為原審所確認之事實。果爾，上開貨物迨至上船前所生
04 之運送費用，包括由明裕公司自75號碼頭運送至系爭碼頭，
05 以及接續由張少民自系爭碼頭運送至船邊之二階段運費，均
06 應由上訴人負擔。而依卷附上訴人與韋臺公司往來之電子郵件
07 所示，上開貨物之出口清關事宜，包括裝船通知單之提供，
08 以及「吊櫃費」、「文件費」、「封條費」、「電放
09 費」、「裝櫃費」、「板架費」等項目之報價，均係由韋臺
10 公司為之(見一審卷一第131頁)。另依明裕公司於105年12月
11 2日出具之函文及後附應收帳款對帳單記載，該公司將貨物
12 自75號碼頭運送至系爭碼頭之前階段運費5萬5,500元，係向
13 韋臺公司請款(見一審卷四第65、66頁)。準此，倘張少民將
14 貨物自系爭碼頭運送至船邊之後階段運費，並未涵括在韋臺
15 公司之上開報價範圍內，則該部分之運送究由何人與上訴人
16 締約並向其請款？自待釐清。且依韋臺公司出具之請款單2
17 紙記載，其中「裝貨費」、「板架費」項目之費用合計12萬
18 4,000元(見一審卷一第154、157頁)，顯與明裕公司請款之
19 運費5萬5,500元有所出入，其差額與貨物自系爭碼頭運送至
20 船邊之運費有無關聯？亦未見原審釐清究明。則上訴人主張
21 其請求韋臺公司報價之範圍，涵蓋系爭貨物至上船前之一切
22 運費等語，是否毫無可取？非無再為研求之必要。其次，承
23 攬運送人就運送全部約定價額，或自行填發提單於委託人
24 者，視為承攬人自己運送(民法第664條規定參照)。上開由
25 韋臺公司出具之請款單另載有「提單製作費」、「吊櫃
26 費」、「封條費」，「電放費」等項目，對照卷附提單(BIL
27 L OF LADING)之簽發人亦為韋臺公司(ITI LOGISTICS CO., L
28 TD)(見一審卷一第153、156頁)，似見韋臺公司係自行簽發
29 提單而為運送人，且為自己請領上開費用，並為唯一與上訴
30 人接洽之人。原審未詳查審認，遽謂韋臺公司僅為Se jung公
31 司在高雄港之裝貨代理，與上訴人間不具契約關係，進而為

不利上訴人之判斷，亦有可議。韋臺公司是否為將系爭貨物自系爭碼頭運送至船邊之運送人，攸關其是否應就系爭貨物之受損負運送人責任之認定，其事實既欠明瞭，有待原審調查澄清，本院尚無從為法律上之判斷。上訴論旨，指摘原判決駁回其請求韋臺公司給付23萬4,397元本息及與其他被上訴人負不真正連帶責任部分違背法令，求予廢棄，非無理由。

五、關於駁回其他上訴部分：（即請求被上訴人給付超過23萬4,397元本息部分）

原審駁回上訴人請求偉聯公司、張少民，或鴻運公司、張少民連帶賠償逾23萬4,397元本息及負不真正連帶責任部分，經核尚無不合。又上訴人因系爭貨物受損所得請求之賠償金額既經認定如前，則原審駁回上訴人請求韋臺公司賠償逾23萬4,397元本息及負不真正連帶責任部分，理由雖有不同，結論並無二致，仍應維持。上訴論旨就原審取捨證據、認定事實之職權行使，指摘原判決上開部分不當，求予廢棄，非有理由。

六、據上論結，本件上訴為一部有理由，一部無理由。依民事訴訟法第477條第1項、第478條第2項、第481條、第449條第2項、第78條，判決如主文。

中 華 民 國 112 年 2 月 23 日

最高法院民事第七庭

審判長法官 林 恩 山

法官 邱 瑞 祥

法官 吳 青 蓉

法官 謝 說 容

法官 許 紋 華

本件正本證明與原本無異

書 記 官 吳 文 仲

中 華 民 國 112 年 3 月 13 日