

臺灣高等法院高雄分院民事判決

110年度海商上更一字第1號

上訴人

即反訴原告 銘榮元實業有限公司

法定代理人 廖士銘

訴訟代理人 吳小燕律師

吳文賓律師

王博正律師

陳冠宇律師

楊岡儒律師

複代理人 洪千惠律師

被上訴人即

反訴被告 邁輝國際物流有限公司

法定代理人 鍾錦銘

訴訟代理人 黃欣欣律師

吳冠龍律師

上列當事人間請求給付運費事件，上訴人對於中華民國106年3月10日臺灣高雄地方法院105年度海商字第2號第一審判決提起上訴，經最高法院發回更審，並於本院提起反訴，本院於110年5月25日言詞辯論終結，判決如下：

主 文

上訴駁回。

反訴及其假執行之聲請均駁回。

第二審、反訴及發回前第三審訴訟費用，均由上訴人負擔。

事實及理由

甲、程序方面：

按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。當事人無明示之意思或其明示之意思依所定應適用之法律無效時，依關係最切之法律。涉外民事法律適用法(下稱涉外法)第20條第1項、第2項定有明文。經

查，邁輝公司簽發予銘榮元公司編號TWBIE00000000之載貨證券（下稱系爭載貨證券），其上載明裝載港「Ksahsiung, Taiwan（台灣高雄）」、交貨地「Beatrice, United States（美國碧翠絲）」（見原審卷第6頁、中譯文見原審卷第52頁），可知本件為交貨地在國外之涉外事件。又被上訴人主張其係依傭船契約請求上訴人給付系爭運費，因兩造就傭船契約並未約定準據法，尚不得以系爭載貨證券之約定補充準據法之約定，依涉外法第20條第2項規定，中華民國法律為關係最切法律等語（見原審卷第184頁）。又本件運送契約之準據法應適用中華民國法律，並於訴訟中兩造再合意適用中華民國法律一節，此為兩造所不爭執（見本院卷二第416頁），是揆諸前揭說明，本件自應以我國法為準據法。

乙、實體方面：

壹、本訴部分：

一、被上訴人起訴主張：上訴人於103年12月間委託伊將系爭貨物自高雄港運送至碧翠絲交予受貨人，兩造於同年月23日簽訂Fixture Note（即定租確認書，下稱系爭確認書），約定運費為美金（下同）385,000元，分別於貨物裝船、貨到目的地之30日內各給付半數運費，伊並簽發以上訴人為託運人，受貨人為Duonix公司，編號TWBIE00000000電報放貨載貨證券（即系爭載貨證券）予上訴人。系爭貨物業於104年6月11日送交受貨人，上訴人逾期仍未給付運費餘款，經催告仍未置理等情，為此，爰依系爭確認書第6條、第10條約定請求被上訴人給付運費等語。求為判決：（一）上訴人應給付被上訴人192,500元，及自104年7月11日起至清償日止，按週年利率5%計算之利息。（二）願供擔保准予宣告假執行。

二、上訴人則以：被上訴人於104年1月19日自高雄港運送系爭貨物，至遲應於同年3月31日將系爭貨物送至碧翠絲，惟遲至同年4月7日始抵達紐奧良港，遲誤78天，嗣改以鐵路運送，又因洪水，無法繼續運送，受貨人自費以公路運輸方式，將系爭貨物運至碧翠絲廠區，被上訴人未完成運送，不得請求運費餘款。且伊因此遭受貨人就鐵路加固費用扣減貨

01 款13萬元，復支出延滯費用14萬元，且尚有卡車及吊車費用
02 22萬6,000元需給付，被上訴人並應賠償逾期違約金6萬60
03 元。伊之上開債權，已足抵銷被上訴人之運費債權等語，資
04 為抗辯。

05 三、原判決命上訴人應給付被上訴人192,500元本息，並分別為
06 准免假執行之宣告。上訴人不服，提起上訴，並於本院上訴
07 聲明：(一)原判決廢棄。(二)被上訴人在第一審之訴及假執行之
08 聲請均駁回。被上訴人答辯聲明：上訴駁回。

09 四、兩造不爭執之事項：

10 (一)本件運送契約之準據法應適用中華民國法律，兩造並於訴訟
11 中再合意適用中華民國法律。

12 (二)兩造於103年12月間約定上訴人委託被上訴人自高雄港運送
13 系爭貨物至碧翠絲，雙方先簽署日期載為103年12月17日之
14 系爭訂購單，復於同年月23日簽訂系爭確認書，約定運費為
15 385,000元，分兩期給付，其中半數運費，於貨物裝船30日
16 內以支票給付，剩餘半數運費則於貨到30日內以支票給付，
17 並由被上訴人簽發以上訴人為託運人，DUONIX公司為受貨
18 人，其上記載電報放貨編號TWBIE00000000之載貨證券(即系
19 爭載貨證券)交付上訴人。

20 (三)上訴人已給付第1期運費192,500元，第2期運費192,500元尚
21 未給付。

22 (四)兩造原約定運送方式為海運，其次河運，最後由河運港口以
23 陸運抵達碧翠絲。

24 (五)系爭貨物於104年1月19日裝運上船，於104年4月7日抵達美
25 國紐奧良港，轉由鐵路運送至菲孟特，嗣因水災造成鐵路運
26 送中斷停駛，改用陸上車輛自菲孟特運送至碧翠絲。

27 (六)受貨人之專案經理人簽署Mainfreight Proof of Delivery
28 記載：From Koahsiung, Taiwan to Beatrice, NE, USA Re-
29 ceived the above goods in apparent good order and
30 condition (下稱系爭收據)予被上訴人，其上記載交貨日
31 期為104年6月11日。

32 (七)上訴人因系爭貨物遭受貨人扣款13萬。

01 (八)上訴人主張抵銷之鐵路運送卸載費用226,000元，及吊車費
02 用14萬元，上訴人迄今均未支付。

03 五、本訴之爭點：

04 (一)被上訴人是否完成系爭貨物之運送？

05 (二)系爭確認書性質為何？系爭契約是否包含系爭訂購單及系爭
06 確認書？有無逾期罰金之約定？被上訴人是否運送遲延？被
07 上訴人主張海商法第69條第2、10款、民法第634條但書不可
08 抗力之免責事由，有無理由？

09 (三)被上訴人依系爭契約第6條、第10條約定，請求上訴人給付1
10 92,500元及自104年7月1日起至清償日止，按年息5%計算之
11 利息，有無理由？

12 (四)上訴人以支付重型吊車租金14萬元、自行卸載費用226,000
13 元、違約金60,060元，及加固費用13萬元主張抵銷，有無理
14 由？

15 六、被上訴人是否完成系爭貨物之運送？

16 (一)經查：兩造於103年12月間約定上訴人委託被上訴人自高雄
17 港運送系爭貨物至碧翠絲，雙方先簽署日期載為103年12月1
18 7日之系爭訂購單，復於103年12月23日簽訂系爭確認書，約
19 定運費為385,000元，分兩期給付，其中半數運費，於貨物
20 裝船30日內以支票給付，剩餘半數運費則於貨到30日內以支
21 票給付，並由被上訴人簽發以上訴人為託運人，DUONIX公司
22 為受貨人，其上記載電報放貨之編號TWBIE0000000載貨證券
23 交付上訴人。兩造原約定運送方式為海運，其次河運，最後
24 由河運港口以陸運抵達碧翠絲。系爭貨物於104年1月19日裝
25 運上船，於同年4月7日抵達美國紐奧良港，轉由鐵路運送至
26 菲孟特，嗣因水災造成鐵路運送中斷停駛，改用陸上車輛自
27 菲孟特運送至碧翠絲等情，為兩造所不爭執(見本院卷二第4
28 15頁至第416頁)，復有系爭確認書、系爭載貨證券、簽收
29 單、系爭訂購單在卷可稽(見原審卷第5頁至第7頁、第43
30 頁、第51頁至第53頁)，堪信為真實。

31 (二)次查：被上訴人主張其已於104年6月11日，將系爭貨物交
32 付上訴人指定之受貨人乙節，業據提出受貨人專案經理人

01 Harley Alderson 簽署之系爭收據為證(見原審卷第7頁、第
02 53頁)，其上記載「Delivered by Mainfreight Ltd; From
03 Koahsiung, Taiwan to Beatrice, NE, USA Received the
04 above goods in apparent good order and condition(中
05 譯：系爭貨物由被上訴人交付，自臺灣高雄至美國內布拉斯
06 加州碧翠絲，確認於外觀良好之狀態下收訖上開貨物)等
07 語。又上訴人開立發票向受貨人請領貨款乙節，亦有上訴人
08 提出發票1 紙附卷可稽(見原審卷第112頁至第113 頁)。
09 本院審酌系爭貨物如未經被上訴人完成運送，受貨人應不可
10 能開立系爭收據，載明上情後，交付予被上訴人收執；更不
11 可能同意上訴人開立發票，向受貨人請領貨款。是被上訴人
12 主張其已完成系爭貨物之運送乙節，應堪採信。至上訴人雖
13 辯稱：受貨人簽發收據目的，僅係做為被上訴人向臺灣及美
14 國之海關申報關稅之用乙節，固與證人即被上訴人僱用人員
15 高榮隆於本院到庭證述情節相符(見本院前審卷第164 頁背
16 面)，惟被上訴人如確實未完成貨物運送，且未將貨物交付
17 受貨人，縱使被上訴人要求受貨人簽發收據，以供報稅之
18 用，而不為受貨人所拒絕，衡情，受貨人亦不可能於系爭收
19 據上，記載其已於104 年6 月11日收受由被上訴人交付之系
20 爭貨物，且交付時外觀良好等語(見原審卷第53頁)，是所
21 謂受貨人簽發收據目的，係供作被上訴人申報關稅之用乙
22 節，尚不足為有利於上訴人之認定。況參酌上訴人提出其向
23 受貨人請領系爭貨物款項之商業發票(Invoice No: 14P000
24 -0000000-00)，其上分別記載請款項目及金額為：10 %款
25 項：在指定的美國港口卸貨144,889.2 元；15% 款項：收貨
26 與在目的地交貨217,333.8 元；5%款項：可接受的最終文
27 件、技術檔案庫及工程圖72,444.6元；被上訴人運費40萬
28 元，發票金額共計834,667.6 元等語(見原審卷第113
29 頁)，顯見上訴人向受貨人請領貨款時，受貨人所支付之貨
30 款，係包括應支付被上訴人全部運費40萬元在內。足見被上
31 訴人確實已完成系爭貨物之運送，否則，受貨人不可能照付
32 包括全部運費在內之貨款。復參以受貨人迄未以被上訴人未

01 完成系爭貨物之運送而拒絕給付運送費用予上訴人乙節，亦
02 據上訴人陳明綦詳（見本院前審卷第304 頁），益徵被上訴
03 人確已於104 年6 月11日完成系爭貨物之全部運送。至上訴
04 人雖主張運輸報告應包含運送標的物、標的物圖說等如更一
05 上證29所示事項，而非如系爭收據之簡要記載；且系爭收據
06 應由上訴人簽署、交付地點應為菲孟特、交付時間應為104
07 年5月29日，系爭收據有諸多錯誤，顯見被上訴人未完成系
08 爭貨物之運送云云。惟受貨人提出系爭收據說明其已收受系
09 爭貨物，即足以證明系爭貨物已完成運送，此與運送契約之
10 相對性無涉，自無由上訴人即託運人出具收貨證明之必要，
11 且收貨證明並非制式之文件，即得證明已收受貨物之意思即
12 已足，上訴人主張收貨證明應包含運輸報告即更一上證29所
13 示事項云云，顯無足取。又受貨人因水災致鐵路運輸中斷，
14 要求提前於菲孟特提領系爭貨物，且經兩造同意，則被上訴
15 人提前於菲孟特將系爭貨物交付受貨人，自應認為已依據系
16 爭契約約定，於目的地交付系爭貨物予受貨人(詳後述)，則
17 系爭收據記載於104 年6 月11日，在碧翠絲於外觀良好之狀
18 態下收訖上開貨物，難認有何不實之事，上訴人據此抗辯系
19 爭收據不得為已完成運送之證明云云，尚難採信。

20 (三)復查：被上訴人雖將貨物送至菲孟特，然因遭遇水災，致鐵
21 路運輸中斷，受貨人遂要求提前於菲孟特領取貨物，經被上
22 訴人及上訴人同意後，由受貨人自費以公路運輸方式，將系
23 爭貨物運至碧翠絲，足見被上訴人已於菲孟特完成系爭貨物
24 之運送一節，業據證人即被上訴人時任高雄分公司之經理高
25 榮隆於本院前審證稱：上訴人職員蔣雯玲小姐有通知我，表
26 示受貨人已經等不及了，所以要派卡車到孟菲特直接將貨物
27 以公路運送方式，將貨物運回碧翠絲廠區，這就不在原先運
28 送範圍內，故此部分費用不在被上訴人要負擔的範圍內。當
29 時通報回來菲孟特還是洪水中，處於積水狀態，若要等積水
30 消退及鐵路修復，再用鐵路運送，可能要等7至10日，受貨
31 人已經等不及，就向上訴人表示要直接以公路方式進行運
32 送，蔣雯玲通知我受貨人要以公路的方式運送貨物，並表示

01 公路運送相關費用要由被上訴人負擔，當時我向蔣雯玲表
02 示，被上訴人已經支付費用給美國負責鐵路運送的公司，自
03 菲孟特至碧翠絲也是在美國鐵路運送公司運送範圍內，而且
04 被上訴人已經支付運費給該美國鐵路運送公司，因此被上訴
05 人沒有辦法再支付受貨人自行以公路運送所產生的費用等語
06 相符（見本院前審卷第164 頁背面），堪認受貨人係因水災
07 致鐵路運輸中斷，為即時收受使用系爭貨物之需求，乃向被
08 上訴人要求提前於菲孟特提領系爭貨物，而受貨人既同意於
09 菲孟特提前取領系爭貨物，且經兩造同意，則被上訴人提前
10 於菲孟特將系爭貨物交付受貨人，自應認為已依據系爭契約
11 約定，於目的地交付系爭貨物予受貨人。從而，被上訴人主
12 張其已完成系爭貨物之運送乙節，自屬有據。上訴人抗辯被
13 上訴人未完成運送云云，並無可採。至上訴人主張被上訴人
14 對水災致鐵路運輸中斷，承諾立即進行調查並提出建議，竟
15 僅消極的更新鐵路淹水狀況，並持續擺爛，毫無因應對策云
16 云，並提出兩造及受貨人之往來電子郵件為證（見本院卷二
17 第351頁至第381頁），惟被上訴人因水災致鐵路運輸中斷，
18 無法繼續以鐵路運送系爭貨物，經與其美國團隊討論後，回
19 覆上訴人基於安全及現場狀況等考量，不建議從火車上卸下
20 系爭貨物，而需等候淹水消退後，再繼續以鐵路運送等語，
21 此有電子郵件在卷可佐（見本院卷一第162頁），惟因受貨人
22 有即時收受使用系爭貨物之需求，乃經兩造之同意，提前於
23 菲孟特提領系爭貨物，已如前述，是尚難以被上訴人之前開
24 建議，而由受貨人於菲孟特自行以公路運送，據以認定被上
25 訴人未完成系爭貨物之運送，而為有利於上訴人之認定。

26 七、系爭確認書性質為何？系爭契約是否包含系爭訂購單及系爭
27 確認書？有無逾期罰金之約定？被上訴人是否運送遲延？被
28 上訴人主張海商法第69條第2款、第10款、民法第634條但書
29 不可抗力之免責事由，有無理由？

30 (一)按稱承攬運送人者，謂以自己之名義，為他人之計算，使運
31 送人運送物品而受報酬為營業之人；就運送全部約定價額，
32 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。民法第660 條第1 項、第664條定有明文。據此，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）。經查：被上訴人為從事海運承攬運送之業者，其與託運人即上訴人就系爭貨物運送全部約定價額，且簽發系爭載券交付上訴人，依上所述，應視為承攬人自己運送，其權利義務概與運送人相同，先予敘明。

(二)次按「貨物運送契約為下列二種：一、以件貨之運送為目的者。二、以船舶之全部或一部供運送為目的者；以船舶之全部或一部供運送為目的之運送契約，應以書面為之；前條運送契約應載明下列事項：一、當事人姓名或名稱，及其住所、事務所或營業所。二、船名及對船舶之說明。三、貨物之種類及數量。四、契約期限或航程事項。五、運費」。海商法第38條至第40條定有明文。又按傭船契約，謂約定以船舶之全部或一部供他人於特定期間或為特定航行之使用而受報酬之契約，為承攬之一種，以完成運送為目的，因之傭船人不占有船舶，僅支付運費而不負擔航行費用，對於海員亦無何等關係（最高法院73年度台上字第4153號裁判要旨參照）。被上訴人主張：本件貨物運送屬於傭船契約性質，而系爭確認書即為兩造簽訂之書面傭船契約，故系爭契約係指系爭確認書。兩造除簽訂系爭確認書外，並未另行簽訂其他書面契約，至於系爭訂購單係屬兩造簽訂系爭確認書前，由上訴人單方提出之意見，嗣兩造於協商後，正式簽訂系爭確認書，故系爭確認書即為系爭契約之書面文書，系爭契約並不包含系爭訂購單等語；上訴人則辯稱：被上訴人向上訴人提出系爭確認書，稱該確認書係船主要求之手續，請上訴人蓋章，並非傭船契約之書面契約，系爭契約應包含系爭訂購單及系爭確認書記載之內容云云。經查：兩造約定由被上訴人提供租用訴外人日本 NYK 公司所有船舶（船舶名稱MVIBI V-073【見原審卷第5 頁】，下稱系爭船舶）之一定船艙裝

載系爭貨物乙節，業據被上訴人前高雄分公司經理高榮隆於本院前審證述綦詳（見本院前審卷第167 頁背面）。復參諸訂租確認書乃傭船契約下船東與傭船人為確定傭船船舶的條件所簽署的簡式合約，若條件簡單，該載有船名、裝卸港、貨品明細、運價、運送條件等主要傭船條件的書面文件即足作為兩造權利義務的依據。復觀諸系爭確認書第3項（lay-can，即layday、cancling date之縮寫）裝卸時間之約定，係在傭船契約下，運送人（傭船契約下稱為「船東」）有依照契約約定提出船舶的義務，因此合約中會記載交（裝）船時間，意指船東（被上訴人）交船日不得早於layday，不得晚於cancling date，此種裝船時間的約定乃傭船契約所獨有，足見被上訴人係以系爭船舶之一部供運送系爭貨物為目的，而與上訴人簽訂運送契約，揆諸前揭說明，兩造間有關貨物運送，即屬傭船契約性質，故被上訴人主張系爭契約屬於傭船契約，應堪採信。

(三)復按兩造簽訂運送契約既屬傭船契約性質，揆諸前開說明，原則上即應依海商法第39條規定，並以書面載明同法第40條所列事項。又被上訴人主張系爭契約即以系爭確認書為依據，惟為上訴人所否認，並抗辯系爭契約應以系爭訂購單為依據云云。本院審酌系爭確認書記載託運人即上訴人、運送人即被上訴人及其營業所；船舶名稱及載貨證券簽發地；運送貨物名稱及數量；裝船期及運費等情，有該確認書英、中譯文附卷可稽（見原審卷第5頁、第51頁），是依前揭說明，自符合海商法第40條規定之書面記載事項，已徵被上訴人主張系爭確認書屬於傭船契約乙節，係屬有據。至系爭訂購單固記載貨物名稱及數量、裝載港及最終卸載港、裝船期、運費、交貨條件、裝載方式、運費給付條件、運送期間及逾期交貨罰則等事項（見原審卷第35頁），惟系爭訂購單係由上訴人於103 年12月17日提出（見原審卷第35頁，本院前審卷第106 頁），係採用表格及備註方式記載，並經被上訴人蓋章；而系爭確認書則係兩造於103 年12月23日共同簽訂（見原審卷第5頁，本院前審卷第93頁），並以英文臚列

條款方式為之（中譯文如原審卷第51頁，本院前審卷第83頁），經審酌系爭確認書簽訂在後，且以條款臚列方式約定兩造權益，應較簽訂在前之系爭訂購單更加慎重，衡情，應可認兩造有關運送系爭貨物事宜，有意以簽訂在後之系爭確認書作為運送契約之依據。又觀諸系爭訂購單及系爭確認書相關記載事項，除系爭訂購單未記載船舶名稱或有關船舶之說明（如載貨證券簽發地），難謂與海商法第40條規定應載明事項相符外，復參酌有關交貨物部分，本件實際交付系爭貨物之尺寸為25,866mmL x3,558mmWx3,450mmH（見原審卷第7頁），核與系爭確認書記載交付之貨物Reactors（譯：反應爐）尺寸為25,866 mmLx3,558mmW x3,450mmH（2units，見原審卷第51頁）相符，而與系爭訂購單記載貨物尺寸25,960mmL x3,560（管嘴尺寸）mmWx3,390mmH（2 sets，見原審卷第35頁）並不相同；關於是否引用系爭載券背面條款部分，系爭確認書將系爭載券之背面條款列為契約之一部分，而系爭訂購單則未引入系爭載券背面條款乙節，此有系爭確認書及系爭訂購單在卷可稽。又有關貨物裝載及保存部分，系爭確認書記載「若堆存於盒、箱內，盒、箱最大不得超過5層」等6款（見原審卷第5頁、本院前審卷第83頁），而系爭訂購單則無相關約定；另關於運送期間部分，系爭訂購單雖記載70天內到達，惟系爭確認書則引用系爭載券背面條款第11(1)條約定：運送人不擔保貨物在特定時間抵達交貨地等語（見原審卷第42頁、第161頁，本院前審卷第83頁），而予以變更；另關於逾期交貨罰則部分，系爭訂購單雖記載每逾1天按總價之千分之2扣罰貨款，惟系爭確認書則引用系爭載券背面條款第10(4)條約定：運送人對於因任何原因，包括運送人或第三人之過失、違約或故意不履行，所生之遲延交付或其結果，均不負賠償責任；第11(1)條約定：運送人不對任何遲延所致結果負責等語（見原審卷第42頁、第161頁，本院前審卷第83頁），而予以變更；其餘有關裝載港及最終卸載港、裝船期、運費、交貨條件、裝載方式、運費給付條件部分，系爭確認書記載內容與系爭訂購單

相同等情，相互以觀，益堪認兩造有關運送系爭貨物事宜，確有意以簽訂在後之系爭確認書取代系爭訂購單作為運送契約之依據。從而，被上訴人主張有關兩造間運送契約即傭船契約，應以系爭確認書記載內容為依據，即屬有據。此外，系爭確認書既將系爭訂購單上記載運送期間及逾期交貨罰則予以變更刪除，則有關該變更刪除部分，即屬兩造有意之刪除，而不再屬於系爭確認書約定之條款，被上訴人並不受其拘束，故上訴人抗辯：兩造運送契約縱使應以系爭確認書為據，然有關係爭訂購單記載運送期間及逾期交貨罰則，亦應納為系爭確認書之條款，並拘束兩造云云，尚難採信。因系爭確認書既無運送期間及逾期交貨罰則之約定，則上訴人抗辯系爭契約有逾期罰金之約定及運送期間為70天云云，亦難採信。又我國海商法第61條規定：「以件貨運送為目的之運送契約或載貨證券記載條款、條件或約定，以減輕或免除運送人或船舶所有人，對於因過失或本章規定應履行之義務而不履行，致有貨物毀損、滅失或遲到之責任者，其條款、條件或約定不生效力」。換言之，「約定減輕或免除運送人責任之條款無效」的情形僅限於件貨運送，在傭船契約下，貨主既有能力拒絕對其認為不滿意的條款，對於經雙方協議同意的條款自有嚴格遵守的必要，因兩造係簽訂傭船契約，已如前述，則系爭確認書引用系爭載貨證券背面條款10(4)條、第11(1)條關於運送人遲延免責之約定，自屬有效，附此敘明。

(四)再按託運物品應於約定期間內運送之，無約定者依習慣，無約定亦無習慣者，應於相當期間內運送之。前項所稱相當期間之決定，應顧及各該運送之特殊情形；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632條、第634條分別定有明文。又海商法對運送人遲到責任之要件與效果則未予規定，故應依同法第5條之規定，而適用民法有關規定。再按當事人如未約定運送期間，且無習慣可資援引者，

01 則依民法第632 條第1項規定，運送人應於相當期間內運送
02 之。而所謂相當期間，依同條第2 項規定，則應顧及各該運
03 送之特殊情形，以為決定。本件系爭契約並未約定送達期間
04 乙節，已如前述，而系爭契約如未約定運送期間，應有民法
05 第632 條之適用乙節，為兩造不爭執（見本院前審卷第329
06 頁），堪認系爭契約雖未約定運送期間，然被上訴人依法仍
07 應於相當期間內完成運送。經查：

08 1.兩造原約定運送方式為海運，其次河運，最後由河運港口
09 以陸運抵達碧翠絲。而系爭貨物於104 年1 月19日裝運上
10 船，於同年4 月7 日抵達美國紐奧良港，轉由鐵路運送
11 至菲孟特，嗣因水災造成鐵路運送中斷停駛，改用陸上車
12 輛自菲孟特運送至碧翠絲乙節，已如前述，堪認被上訴人
13 原擬採用海運、河運及陸運相繼運送方式運送系爭貨物至
14 目的地碧翠絲。惟因系爭貨物於104 年4 月7 日抵達美國
15 紐奧良港，較原頂訂時間為晚，致錯過河運時間，被上訴
16 人乃捨河運，改採用鐵運方式接續運送系爭貨物，復因水
17 災造成鐵運中斷，再改用陸運自菲孟特運送至碧翠絲。

18 2.再參諸民法第632 條第2 項規定，前項所稱相當期間之決
19 定，應顧及各該運送之特殊情形等語相互以觀，可認所
20 謂相當期間，除應參酌具體運送契約之起迄地點所需經過
21 之通常期間外，尚須審酌各該運送之特殊情形。就此，被
22 上訴人所屬員工高榮隆於103 年10月7日製作之運送計畫
23 書（見原審卷第117頁至第122 頁，下稱系爭計畫書），
24 其上載明系爭貨物海運通常航行時間為45至50日，內陸運
25 送所需時間為14至21日乙節，既為被上訴人提出之運送計
26 畫，應可資為前述相當期間之參考依據。又兩造約定由被
27 上訴人提供租用系爭船舶之一定船艙裝載系爭貨物乙節，
28 已如所述，顯見NYK 公司係以出租船艙方式，取得對價而
29 獲取利潤，則該公司於航行至目的地之前，於航行過程
30 中，如依其事先預訂停靠其他國家之港口，以便搭載貨物
31 等之行為，則各該停靠港口期間及為搭載貨物所耗費之期
32 間，基於民法第632 條第2 項規定相當期間之決定，應顧

及各該運送之特殊情形等語以觀，自應將上開停泊港口及為搭載貨物所耗費之期間均算入相當期間。

3.系爭貨物於104年1月19日裝運上船，並於104年4月7日抵達美國紐奧良港，期間經過77天（1月有11天、2月有28天、3月有31天、4月有7天）。而搭載系爭貨物之船舶航行期間，先後停靠如附表所示馬山港等港口，各抵港時間及離港時間，如附表所示乙節，此為兩造不爭執（見本院前審卷第328頁背面至第329頁），堪信為真實。又參諸系爭契約即系爭確認書引用系爭載券背面條款第11(1)條約定：運送人不擔保貨物在特定時間抵達交貨地等語，顯見被上訴人基於租用艙位以運送貨物之特殊情形，故於系爭契約約定不擔保貨物在特定時間抵達交貨地，則系爭船舶於航行過程中，基於其預訂停靠港口之需求，而分別於如附表各港口停靠及其所花費之時間，自應納入相當期間判斷依據；暨參酌前揭有關相當期間之決定原則，應認高榮隆於本院前審證述：系爭船舶航行過程中，於日本港口停靠時，為運載貨物而遲延兩週乙節（見本院前審卷第164頁），其中關於系爭船舶於日本停留約14天，亦應納入相當期間之計算依據。此外，依附表所示，系爭船舶於104年2月14日自神戶港離港，迄至同年3月7日始抵達長灘；並於104年3月10日自長灘離港，迄至同年月20日始抵達巴拿馬，上開航行期間較諸其他港口間抵港、離港期間為長，參諸被上訴人自承系爭船舶自日本神戶航行至美國長灘，遭遇颱風，及自長灘航行至巴拿馬時，遇到罷工（見本院前審卷第283頁）等語，暨高榮隆於本院前審證稱：太平洋遇到颱風，後來在美國洛杉磯遇到罷工，前後遲延快要20日，所以趕不上河運期間等語（見本院前審卷第164頁），相互以觀，應認被上訴人運送系爭貨物，仍有遲延運送之情形（至於被上訴人就此部分遲延，得主張免責事由，係屬另一問題，詳後述）。故上訴人抗辯被上訴人運送系爭貨物有遲到之情形，堪可採信。復因被上訴人以海運方式運送系爭貨物部分已陷於

遲延，致趕不上美國內陸河運乙節，為被上訴人所不爭執，並據高榮隆證述如前，堪認被上訴人因系爭船舶遲延抵達美國紐奧良港，致錯過河運期間，而改採較快之鐵路運送方式繼續運送系爭貨物，其有關陸運部分亦陷於遲延運送。

(五)另按連續運送同時涉及海上運送及其他方法之運送者，其海上運送部分適用本法之規定；因海上或航路上之危險、災難或意外事故，及罷工或其他勞動事故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75條第1項、第69條第2款、第10款分別定有明文。再按海商法第69條雖未規定「遲到」責任之免除，然參酌海商法寓有保護運送人之立法意旨，倘貨物之毀損滅失等情節較重者，運送人已得主張免責，則情節較輕之遲到，如不得主張免責，即有輕重失衡之感，並導致同時發生毀損滅失及遲到時，需分別適用海商法及民法規定運送人之責任，徒增切割法律適用之困擾，應認如運送人能證明有海商法第69條所列事由者，亦得免除遲到責任。經查，被上訴人主張系爭船舶自日本神戶航行至美國長灘，遭遇颱風，及自長灘航行至巴拿馬時，遇到罷工等語（見本院前審卷第283頁），核與高榮隆證述大致相符（見本院前審卷第164頁）。其中，關於自長灘航行至巴拿馬時（參照附表所示，此期間介於104年3月10日至3月22日間），遇到罷工乙節，參以上訴人提出寄信人高榮隆於104年3月12日發出電子郵件中譯文，略載：「…運輸船目前已經駛離長灘而在通過巴拿馬運河途中，如你們所知，路易斯安那州才剛結束上個月罷工所造成的港口壅塞，許多運輸船將會從其他港口返還此州停靠，因此我方運輸船需要花平日二倍時間通過巴拿馬運河，可能會遲至3月底始能抵達紐奧良，以上報告」等語（見原審卷第76頁），暨被上訴人提出三立新聞104年2月16日報導美國西部碼頭工人罷工愈演愈烈，目前有29個港口全面停擺，時間已經長達11天（見本院前審卷第74頁至第75頁），及大紀元104年2月5日報導本次勞資糾紛所帶來影響，波及美國西岸所有主要港

01 口，包括長灘等情（見本院審前卷第76頁至第77 頁）。再
02 本院就系爭船舶之航程停靠港口、航行時間及遲延等事項函
03 詢系爭船所屬之郵船通運股份有限公司，經該公司110年11
04 月22日函覆本院略以：系爭航程在由日本開往美國途中遇到
05 海象不佳之狀況，即使沒有颱風，在冬季太平洋洋流相當強
06 勁海象不佳，並不限於受颱風影響，即使在大太陽天氣，海
07 裡的湧浪還是會大大影響船舶的航速調整，NYK經營船舶運
08 送業超過1百年，安全第一是最高指導原則，本船在太平洋
09 航行，從神戶到長灘因海象不佳調整航速及航行路徑，大約
10 比預期航行時間慢了7天。又本船在長灘西岸碼頭確有遇到
11 碼頭雍塞問題(美國碼頭工人罷工確有影響，造成船舶卸貨
12 速率低下)，在下一港口休士頓也遇到一樣的問題，且更甚
13 於在長灘等語，此有該公司110年11月編號222021NOV-BULK0
14 1函在卷可參(見本院卷二第19頁至第20頁)。從而，被上訴
15 人就系爭貨物海上運送部分，援引海商法第69條第2 款、第
16 10款規定，為遲延運送免責之抗辯等語，即屬有據。

17 (六)再按運送人對於運送物之喪失、毀損或遲到，應負責任。但
18 運送人能證明其喪失、毀損或遲到，係因不可抗力或因運送
19 物之性質或因託運人或受貨人之過失而致者，不在此限。民
20 法第634 條定有明文。被上訴人主張鐵路運送，係自路易斯
21 安那州紐奧良出發，經由德克薩斯州、奧克拉荷馬州、堪薩
22 斯州，始抵達內布拉斯加州，而內布拉斯加州、奧克拉荷馬
23 州等地於5 月上、中旬意外受洪水、颶風侵襲，導致鐵路運
24 送中斷數日等語，此有被上訴人提出美國各州位置圖、網路
25 新聞及中譯文在卷可稽（見原審卷第85頁至第92頁），參以
26 上訴人並不爭執鐵路運送階段，確有遭遇洪水而造成遲延
27 （見原審卷第126 頁、本院卷二第416頁），則被上訴人主
28 張有關洪水、颶風侵襲，導致鐵路運送中斷乙節，堪以採
29 信。又洪水及颶風既為不可抗力之天災，則被上訴人援引民
30 法第634 條但書規定，主張其就陸上運送遲延部分，不負損
31 害賠償責任等語，亦屬有據。

32 八、被上訴人依系爭契約第6條、第10條約定，請求上訴人給付

192,500元及自104年7月1日起至清償日止，按年息5%計算之利息，有無理由？

經查：系爭契約之運費為385,000元；運費給付條件，半數運費，於貨物裝船30日內以支票給付，剩餘半數運費則於貨到30日內以支票給付乙節，為系爭契約第6條、第10條所明定，堪予認定。又上訴人已給付第1期運費192,500元，而第2期運費192,500元尚未給付乙節，亦為兩造所不爭執（見本院卷二第416頁）。又本件被上訴人已依約於104年6月11日完成系爭貨物之運送乙節，亦如前述，則被上訴人依系爭契約第6條、第10條約定請求上訴人給付192,500元，即屬有據。

九、上訴人以支付重型吊車租金14萬元、自行卸載費用226,000元、違約金60,060元及加固費用13萬元主張抵銷，有無理由？

（一）按二人互負債務，而其給付種類相同，並均屆清償期者，各得以其債務，與他方之債務，互為抵銷。民法第334條第1項前段固定有明文。惟按債務之抵銷，以雙方當事人互負債務為必須具備之要件，若一方並未對他方負有債務，即無抵銷可言。上訴人抗辯：業主自行支付鐵路加固費用，而扣減上訴人報酬13萬元，此部分費用，應由被上訴人負擔。又業主以公路運輸方式，自孟菲特運送系爭貨物至碧翠絲，因而支出重型吊車租金14萬元及自行卸載費用226,000元，上開費用應由被上訴人負擔，雖業主尚未向上訴人請求上開費用，然仍得向被上訴人請求。再被上訴人運送系爭貨物遲到，上訴人可請求被上訴人給付違約金60,060元，並以前開債權與被上訴人得請求運費債權相互抵銷云云。惟被上訴人則執前揭情詞，否認上訴人之抵銷抗辯等語。

（二）加固費用13萬元部分：

1.經查：上訴人抗辯受貨人因支出加固費用，而自其可向受貨人請領之價款中扣除13萬元乙節，固據上訴人提出FHR公司以電子郵件回覆：這是編號14P000-0000000-00發票（即上開商業發票）的短付通知。短付金額：13萬元。短

01 付原因：依據FHR 公司與上訴人間於104 年6 月30日就另
02 一供應商導致之額外費用所作成之協議（見本院卷第63
03 頁、第79頁）等語。然該電子郵件記載內容並未提及係因
04 被上訴人未完成系爭貨物運送，而扣款13萬元，尚難為有
05 利於上訴人之認定。再者，該扣款13萬元，係由受貨人所
06 屬FHR 公司與上訴人所達成之協議（見原審卷第181
07 頁），然其協議時間係104 年6 月30日，亦難謂與被上訴
08 人已於104 年6月11日完成系爭貨物運送有關。況參酌協
09 議內容記載，係就另一供應商導致之額外費用所為協議，
10 益難資為有利於上訴人之認定。

11 2.次查：有關被上訴人在美國內陸之運送，係委由被上訴人
12 下包商即香港Well Power公司負責，再由Well Power公司
13 委由漢沙公司負責運送，所生相關鐵路運送費用，由被上
14 訴人支付Well Power公司後，再由Well Power公司支付漢
15 沙公司，與上訴人或受貨人無涉乙節，業據高榮隆於本院
16 前審證稱：當時鐵路的加固費用是被上訴人委託的美國有
17 一家公司要負責鐵路運送加固費用，上訴人不用出面先給
18 付鐵路的加固費用，上訴人出面會造成被上訴人的困擾。
19 當初上訴人因為受貨人有通知上訴人關於美國負責鐵路運
20 送的公司要求鐵路運送要額外的加固費用，本來鐵路運送
21 就有加固費用，但是加固部分沒有通過鐵路公司合格檢
22 查，所以美國負責鐵路運的公司要額外加固，因此產生額
23 外的加固費用，額外加固是避免鐵路運送過程中的危險，
24 上訴人就此事有向被上訴人告知，我是告訴上訴人這個是
25 被上訴人要負責，請上訴人不要支付此筆額外的加固費
26 用；美國負責鐵路運送公司，係由被上訴人進行接洽，鐵
27 路運送費用由被上訴人負擔，而被上訴人已將鐵路輸費用
28 給付漢沙公司，縱使鐵路運送產生加固費用，亦係由漢沙
29 公司負擔，倘漢沙公司不願負擔，亦應由漢沙公司與被上
30 訴人自行解決，與上訴人或受貨人無涉，故上訴人或受貨
31 人均不得以其給付加固費用予漢沙公司，要求被上訴人負
32 擔該費用等語（見本院前審卷第164頁、第166頁背面），

01 復有與其所述相符之被上訴人提出漢沙公司開給Well
02 Power公司之英文發票暨中譯文（見原審卷第108頁至第11
03 1 頁）記載：鐵路費用（含延滯費用）130,041.86元；
04 Well Power公司開給被上訴人之英文發票及中譯文（見原
05 審卷第131頁至第132 頁）記載：駁船及卡車運輸費用17
06 8,610.56元。而按Well Power公司開給被上訴人之發票雖
07 記載：駁船及卡車運輸費用，並非記載鐵路費用，然被上
08 訴人運送系爭貨物，依兩造原約定運送方式，本即為海
09 運，其次河運，最後由河運港口以陸運抵達碧翠絲，故被
10 上訴人於運送之初，即與Well Power公司約定於美國內陸
11 採用駁船及卡車運輸之運送費用，尚與事實相符。嗣因在
12 美國內陸錯過河運而改採鐵路運送，則被上訴人主張其與
13 Well Power 公司約定於美國內陸之運送，隨之改為鐵路
14 運送之費用，核與常情相符，堪予採信。足見被上訴人委
15 由Well Power 公司，再由Well Power公司委由漢沙公司
16 負責美國內陸之鐵路運送，已將相關運輸費用支付運送公
17 司。則系爭貨物於美國以鐵路運送時，縱使有加固費用之
18 需要，亦應由漢沙公司負擔，倘漢沙公司認為其無須負擔
19 加固費用，亦屬漢沙公司得否向Well Power公司要求給付
20 加固費用，或得否由Well Power公司再向被上訴人要求給
21 付加固費用之問題，要與受貨人或上訴人無涉，受貨人或
22 上訴人並無支付加固費用之責任。從而，上訴人以受貨人
23 支付鐵路運送加固費用13萬元，並自其可領取之價金中扣
24 除13萬元為由，抗辯受貨人支付鐵路加固費用13萬元，應
25 由被上訴人負擔，既由上訴人支付，其得依不當得利返還
26 請求權或代償關係或減少報酬請求權，請求被上訴人給付
27 此部分款項，並據以主張抵銷云云，均屬無據。

- 28 3.再者，上訴人以被上訴人已承諾支付13萬元之加固費用，
29 故上訴人得依被上訴人之承諾，請求被上訴人給付上開款
30 項云云。惟為被上訴人所否認，參諸被上訴人已告知上訴
31 人或受貨人勿庸給付13萬元加固費用，縱使給付，被上訴
32 人亦不負擔此部分費用乙節，業如前述，堪認被上訴人並

01 未向上訴人承諾給付此部分款項。上訴人復未就此舉證以
02 實其說，則上訴人依據被上訴人之承諾，請求給付13萬
03 元，並以該13萬元之債權與被上訴人可請求之運費債權相
04 互抵銷，亦屬無據。

05 (三)受貨人支出重型吊車租金14萬元及自行卸載費用226,000 元
06 部分：

07 1.按無法律上之原因而受利益，致他人受損害者，應返還其
08 利益。雖有法律上之原因，而其後已不存在者，亦同。民
09 法第179 條定有明文。上訴人固抗辯：被上訴人未完成系
10 爭貨物之運送，致業主以公路運輸方式，自菲孟特運送系
11 爭貨物至碧翠絲，支出重型吊車租金14萬元及自行卸載費
12 用226,000 元，上開費用應由被上訴人負擔，雖業主尚未
13 向上訴人請求上開費用，然仍得依不當得利返還請求權，
14 請求被上訴人給付，並以為抵銷之抗辯云云。惟為被上訴
15 人所否認。

16 2.經查：受貨人同意於菲孟特提前受領系爭貨物，且被上訴
17 人依約已完成系爭貨物之運送乙節，業如前述，上訴人以
18 被上訴人未完成系爭貨物之運送，致受貨人以公路運輸方
19 式，自菲孟特運送系爭貨物至碧翠絲，支出重型吊車租金
20 14萬元及自行卸載費用226,000 元，上開費用應由被上訴
21 人負擔，因而依據不當得利請求權，請求被上訴人應給付
22 上開費用云云，即屬無據。

23 3.況且，上訴人主張不當得利請求權，其前提須被上訴人受
24 有利益，並致上訴人受有損害。本件受貨人從菲孟特運送
25 系爭貨物至目的地碧翠絲後，迄今未就相關運送費用，請
26 求上訴人負擔，或發函或以訴訟方式要求上訴人給付，上
27 訴人迄今未付該費用等情，為兩造所不爭執（見本院卷二
28 第416頁），顯見上訴人並未受有上開吊車或卸載費用之
29 損害，則上訴人依不當得利請求權，請求被上訴人給付此
30 部分款項，亦屬無據。又被上訴人否認上訴人抗辯重型吊
31 車租金14萬元及自行卸載費用226,000 元乙節，而上訴人
32 迄未舉證證明上開費用支出，係如何得出，益徵上訴人前

開並無所據。從而，上訴人以其就上開費用，得本於不當得利請求權或減少報酬請求權請求給付，並以之為抵銷之抗辯云云，並無理由。

(四)違約金60,060元部分：

1.上訴人抗辯：被上訴人運送系爭貨物遲到78天，依系爭訂購單備註3 記載，逾期交貨罰則，每逾1 天按總價千分之2 扣罰貨款，而系爭契約總價為385,000 元，其得請求逾期違約金60,060元〔計算式：(385,000 元 $\times$ 0.002 =770 元)；770 元 $\times$ 78天=60,060元〕，得依系爭訂購單約定，請求被上訴人給付上開違約金，並以之為抵銷之抗辯云云，惟為被上訴人所否認。

2.經查：被上訴人運送系爭貨物雖有遲到情形，然被上訴人得援引海商法第69條第2 款、第10款及民法第634 條但書規定，以為免責乙節，已如前述，故被上訴人就遲延運送部分，自不負遲延損害賠償責任，從而，上訴人請求被上訴人給付逾期交貨違約金，即屬無據。又系爭契約之內容為系爭確認書，並不包含系爭訂購單乙節，亦如前述，則上訴人依系爭訂購單備註3 記載，逾期交貨罰則，每逾1 天按總價千分之2 扣罰貨款等語，請求被上訴人給付逾期違約款，並以之為抵銷之抗辯，亦屬無據。

十、綜上所述，被上訴人依系爭契約第6條、第10條約定，請求上訴人給付192,500 元，及自104 年7 月11日起（剩餘半數運費於貨到30日內給付，而被上訴人係於104 年6 月11日交付系爭貨物）至清償日止，按週年利率5%計算之利息，為有理由，應予准許。至上訴人以鐵路加固費用13萬元，應由被上訴人負擔；被上訴人應支付重型吊車租金14萬元及自行卸載費用226,000 元；上訴人可請求被上訴人給付違約金60,060元等債權為抵銷之抗辯，均無理由。原審為上訴人敗訴之判決，核無違誤。上訴意旨，指摘原判決不當，求予廢棄改判，為無理由，應予駁回。

貳、反訴部分：

一、反訴原告反訴主張：兩造於103年12月17日簽立系爭訂購

單，該訂購單上載明，由反訴被告為反訴原告運送貨物，反訴被告並應負擔自高雄至碧翠絲之所有必要費用。然因反訴被告發生運送遲延的情事，故反訴被告於貨物送達美國後，即改以鐵路運送的方式為運送。在鐵路運送的過程中，美國當地負責鐵路運送之Hansa公司表示，反訴被告並未向其支付鐵路運送所生之加固費用，倘若再不付清款項，將終止該貨物之運送工作。為使貨物運送工作順利完成，受貨人即先行墊付相關款項，嗣再由反訴原告向受貨人請求之貨款中扣除13萬元，以作為損失補償。前開FHR公司向反訴原告扣除之鐵路加固費用美金13萬元，依系爭訂購單約定為反訴被告應負擔之費用，反訴原告代為負擔，構成無因管理，反訴被告亦屬無法律上原因受有利益，為此，爰依民法第176條第1項、第179條規定，反訴請求反訴被告返還13萬元等語。求為判決：(一)反訴被告應給付反訴原告13萬元，及自104年9月10日起至清償日止，按年利率5%計算之利息。(二)願供擔保准予宣告假執行。

二、反訴被告則以：反訴被告已明白告知反訴原告及美國受貨人毋須給付加固費用，然美國受貨人卻自行、直接致函Hansa公司表示願意負擔額外費用，故縱有所謂管理事務，管理人亦係受貨人而非反訴原告，且其所為不但不利於反訴被告，且違反反訴被告明示之意思，自無從依無因管理為請求。又反訴被告本無給付加固費用之義務，並未受有任何利益，且反訴原告亦未就受有加固費用之損失，及損益變動之因果關係舉證以實其說，自不得依不當得利之法律關係請求返還利益。再者，反訴被告再三告知受貨人及反訴原告並無負擔該等費用之義務，卻仍執意自行給付，其明知無給付義務卻仍承諾負擔給付，依民法第180條第3款規定不得向反訴被告主張不當得利等語置辯。

三、按管理事務，利於本人，並不違反本人明示或可得推知之意思者，管理人為本人支出必要或有益之費用，或負擔債務，或受損害時，得請求本人償還其費用及自支出時起之利息，或清償其所負擔之債務，或賠償其損害。無法律上之原因而

01 受利益，致他人受損害者，應返還其利益。雖有法律上之原因
02 因，而其後已不存在者，亦同。因清償而為給付者，於給付
03 時明知無給付之義務者，不得請求返還。民法第176條第1
04 項、第179條、第180條第4款分別定有明文。經查：反訴原
05 告主張受貨人因支出加固費用，而自其可向受貨人請領之價
06 款中扣除13萬元，並提出FHR 公司以電子郵件回覆為證。惟
07 反訴被告係委由Well Power 公司，再由Well Power公司委
08 由漢沙公司負責美國內陸之鐵路運送，已將相關運輸費用支
09 付運送公司，系爭貨物於美國以鐵路運送時，縱使有加固費
10 用之需要，亦應由漢沙公司負擔，倘漢沙公司認為其無須負
11 擔加固費用，亦屬漢沙公司得否向Well Power公司要求給付
12 加固費用，或得否由Well Power公司再向反訴被告要求給付
13 加固費用之問題，要與受貨人或反訴原告無涉，受貨人或反
14 訴原告並無支付加固費用之義務。又反訴被告向反訴原告及
15 受貨人明示表示，不得給付該筆加固費用，受貨人所為不但
16 不利於反訴被告，且違反反訴被告明示之意思，自無從依無
17 因管理為請求，均如前述。又反訴被告既已告知受貨人及反
18 訴原告並無負擔該等費用之義務，卻仍執意自行給付，受領
19 人明知無給付義務卻仍承諾負擔給付，依民法第180條第3款
20 規定不得向反訴被告主張不當得利，則反訴原告依無因管理
21 及不當得利之規定，提起反訴，擇一請求反訴被告給付加固
22 費用美金13萬元本息，均屬無據，應予駁回。又反訴原告之
23 訴既經駁回，其假執行之聲明，亦無依據，應併予駁回。

24 參、本件事證已臻明確，兩造其餘之攻擊或防禦方法及所用之證
25 據，經本院斟酌後，認為均不足以影響本判決之結果，爰不
26 逐一論列，附此敘明。

27 肆、據上論結，本件上訴及反訴均無理由，爰判決如主文。

28 中 華 民 國 111 年 6 月 22 日
29 民事第一庭

30 審判長法官 洪能超
31 法 官 劉傑民
32 法 官 邱泰錄

01 以上正本證明與原本無異。

02 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，其
03 未表明上訴理由者，應於上訴後20日內向本院提出上訴理由書
04 （均須按他造當事人之人數附繕本）。上訴時應提出委任律師或
05 具有律師資格之人之委任狀，並依附註條文規定辦理。

06 中 華 民 國 111 年 6 月 22 日

07 書記官 黃瀚陞

08 附註：

09 民事訴訟法第466條之1：

10 對於第二審判決上訴，上訴人應委任律師為訴訟代理人，但上訴
11 人或其法定代理人具有律師資格者，不在此限。

12 上訴人之配偶、三親等內之血親、二親等內之姻親，或上訴人為
13 法人、中央或地方機關時，其所屬專任人員具有律師資格並經法
14 院認適當者，亦得為第三審訴訟代理人。

15 第1項但書及第2項情形，應於提起上訴或委任時釋明之。

16 附表

17

停靠港	抵港時間-離港時間(104年)
KAOHSIUNG 高雄	1月19日（離港時間）
MASAN 馬山	1月23日—1月26日
HIBIKINADA 響灘	1月27日—1月30日
NAGOYA 名古屋	2月1日—2月6日
KOBE 神戶	2月7日—2月14日
LONG BEACH 長灘	3月7日—3月10日
PANAMA 巴拿馬	3月20日—3月22日
PUERTO BOLIVAR 玻利瓦爾	3月24日—3月25日
HOUSTON 休士頓	3月30日—4月5日
NEW ORLEANS 紐奧良	4月7日（到港時間）

