

臺灣高等法院高雄分院民事判決

110年度重上更一字第6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（下稱韋臺公司）

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（下稱偉聯公司）

法定代理人 朱天翎

被上訴人 鴻運通運股份有限公司（下稱鴻運公司）

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106年10月31日臺灣橋頭地方法院104年度訴字第323號第一審判決提起上訴，經最高法院第一次發回更審，本院於111年5月4日言詞辯論終結，判決如下：

主 文

原判決關於駁回後開第二項之訴及訴訟費用之裁判均廢棄。

上開廢棄部分，(一)被上訴人偉聯公司、張少民應連帶給付上訴人新台幣貳拾參萬肆仟參佰玖拾柒元，及其中被上訴人偉聯有限公司自民國一〇三年十二月二十八日起、被上訴人張少民自民國一〇四年七月十七日起，均至清償日止按週年利率5%計算之利

01 息。(二)被上訴人鴻運公司、張少民應連帶給付上訴人新台幣貳拾
02 參萬肆仟參佰玖拾柒元，及自民國一〇四年七月十七日起至清償
03 日止按週年利率5%計算之利息。(三)前二項如任一項被上訴人已
04 為給付，其餘被上訴人在該給付範圍內免給付義務。

05 其餘上訴駁回。

06 第一、二審及發回前第三審訴訟費用，由被上訴人偉聯公司、鴻
07 運公司及張少民連帶負擔十分之一，餘由上訴人負擔。

08 事實及理由

09 一、上訴人主張：

10 (一)訴外人Babcock-Hitachi K. K. Kure Division公司（下稱BHK
11 公司）向上訴人購買KPAV 170行星磨煤減速機（下稱減速
12 機）12台，並簽訂買賣合約，約定買賣條件FOB、運送條件C
13 Y。上訴人於民國103年3月26日接獲被上訴人韋臺公司代表
14 業主寄發出貨通知，同意韋臺公司之報價並支付吊櫃等費
15 用，即於同年4月1、2日依其通知將減速機運至75號碼頭交
16 予訴外人明裕交通事業有限公司（下稱明裕公司），由明裕
17 公司負責領櫃、裝櫃、運至69號碼頭（下稱系爭碼頭）進倉
18 結關。待配合實際運送人HYUNDAI MERCHANT MARINE CO., LT
19 D.（下稱船公司）時程，再由韋臺公司之履行輔助人即被上
20 訴人偉聯公司或鴻運公司（下合稱偉聯等2公司）將減速機
21 運至船邊進行吊櫃上船作業。是上訴人與韋臺公司間成立承
22 攬運送或委任契約。

23 (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
24 碼00-000號曳引車（下稱系爭曳引車），自系爭碼頭拖曳承
25 載編號K0HA5C21-5減速機（下稱系爭貨物）至船邊欲進行裝
26 船作業途中，因過失未注意該車聯結設備未完善，拖曳系爭
27 貨物之板台逾該車總聯結重量，於行經T8區轉彎途中，該車
28 第5輪鬆脫，致與板台分離，系爭貨物掉落受損（下稱系爭
29 事故），應負賠償責任。而張少民身穿偉聯公司制服，鴻運
30 公司亦對系爭貨物運送投保，可認偉聯等2公司形式上為張
31 少民之僱用人，應負僱用人連帶損害賠償責任。

01 (三)上訴人與韋臺公司、偉聯公司會同訴外人寶島海事檢定有限
02 公司（下稱寶島公司）等檢視系爭貨物，初步發現有溫度計
03 接頭破裂、牛油管變形及油漆剝落等損害，惟國外廠商交貨
04 期限將至，為避免遲延，上訴人乃先出貨至韓國，再派員前
05 往細部檢查，因此支出如附表所示費用共新臺幣（下同）2,
06 498,415元（下稱系爭費用），自與系爭事故有相當因果關
07 係，而應由被上訴人賠償。

08 (四)爰依民法第661條、第544條、第227條、第184條第1項、第1
09 88條第1項規定，於原審聲明：1.韋臺公司應給付上訴人2,4
10 98,415元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按週年
11 利率5%計算之利息。2.偉聯公司、張少民、鴻運公司應連帶
12 給付上訴人2,498,415元，其中偉聯公司自起訴狀繕本送達
13 之翌日起至清償日止；另張少民及鴻運公司自原審準備書狀
14 三繕本送達最後一位被上訴人之翌日起，均至清償日止，按
15 週年利率息5%計算之利息。3.前揭給付，韋臺公司或前項應
16 為連帶給付之被上訴人已為全部或一部給付者，韋臺公司或
17 其餘被上訴人就其履行範圍內，同免給付之義務。4.願供擔
18 保，請准宣告假執行。

19 二、被上訴人則以：

20 (一)韋臺公司：系爭貨物乃買方委託之運送人Se jung (China) S
21 hipping Co., Ltd. 下稱Se jung公司）與韋臺公司聯繫，委託
22 韋臺公司與上訴人聯絡安排系爭貨物自高雄港裝船出貨事
23 宜，韋臺公司與上訴人間未成立承攬運送或委任契約關係，
24 偉聯等2公司亦非韋臺公司之履行輔助人。況系爭貨物在臺
25 灣受損，可於臺灣檢查，上訴人先將之運至韓國，再派技師
26 前往檢測，所支出系爭費用，均非因系爭貨物受損所生及修
27 復必要等語為辯。

28 (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
29 份有限公司（下稱APL公司）對拖車及駕駛工作有完全指揮
30 權，嗣將拖車業務轉包訴外人中國航運股份有限公司（下稱
31 中航公司），復將拖車業務發包予偉聯公司，偉聯公司再委

01 由鴻運公司承包，鴻運公司僅負責拖車調度，鴻運公司另與
02 訴外人利盈運輸股份有限公司（下稱利盈公司）等車行簽
03 約，由車行派員駕駛鴻運公司之拖車，張少民固定駕駛系爭
04 曳引車，並非偉聯等2公司員工。而系爭貨物運至系爭碼頭
05 後，APL公司將系爭貨物收置在碼頭儲位區，未決定更換板
06 台，即指派拖車司機將系爭貨物運至船邊進行裝船作業。又
07 鴻運公司於系爭碼頭之作業拖車頭，僅有單一樣式，無從就
08 貨物狀況決定使用何種車頭，且上訴人未證明偉聯等2公司
09 為韋臺公司運送契約之履行輔助人及系爭貨物受損金額，系
10 爭費用均非必要等語置辯。

11 (三)張少民：不清楚系爭曳引車載重上限，就系爭事故發生並無
12 過失。而APL公司直接指揮、監督張少民在港區駕駛曳引車
13 裝卸貨櫃，並由港區理貨員指派工作予張少民。又利盈公司
14 為張少民之僱用人，提供偉聯公司制服及指派張少民至碼頭
15 駕駛曳引車，張少民並未受僱於偉聯等2公司，亦不受其指
16 揮監督等語，資為抗辯。

17 三、原審判決上訴人全部敗訴。上訴人聲明不服，提起上訴，上
18 訴聲明：(一)原判決廢棄。(二)韋臺公司應給付上訴人2,498,41
19 5元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按週年利率
20 5%計算之利息。(三)偉聯公司、鴻運公司及張少民應連帶給付
21 上訴人2,498,415元，其中偉聯公司自起訴狀繕本送達之翌
22 日起至清償日止；另張少民及鴻運公司自原審準備書狀三繕
23 本送達最後一位被上訴人之翌日起，均至清償日止，按週年
24 利率息5%計算之利息。(四)前揭給付，韋臺公司或前項應為連
25 帶給付之被上訴人已為全部或一部給付者，韋臺公司或其餘
26 被上訴人就其履行範圍內，同免給付之義務。(五)願供擔保，
27 請准宣告假執行（上訴人於本院前審所為追加之訴已不再主
28 張，見本院卷第445頁）。被上訴人均答辯聲明：上訴駁
29 回。

30 四、兩造不爭執事項

31 (一)兩造均同意本件爭訟由原審法院管轄。日本國之BHK公司為

01 韓國客戶大連工業公司（下稱大連公司）規劃東西方電廠公
02 司之整套電廠設備，而向上訴人購買系爭貨物。

03 (二)上訴人與BHK公司就系爭貨物所簽訂買賣契約，其國際貿易
04 買賣條件為FOB（Free On Board，意指：賣方於起運地裝貨
05 港由買方所指定的大船上交貨。責任：賣方負責裝船以及貨
06 物通關，至船上欄杆前的一切費用及風險；買方負責洽訂艙
07 位及保險，並負擔海上運輸以及貨物通過大船欄杆後的風
08 險）；運送條件為CY（Container Yard，指整櫃出貨，是以
09 貨櫃為計算運費之單位）。

10 (三)明裕公司將系爭貨物固定在船公司所有之折疊櫃上，並使用
11 明裕公司所有#28外車板台（下稱系爭板台），從75號碼頭
12 運至系爭碼頭。

13 (四)系爭貨物經裝載於編號HDMU0000000號之平板櫃內。

14 (五)張少民於103年4月5日，在系爭碼頭內，駕駛系爭曳引車拖
15 曳系爭貨物至船邊欲進行裝船作業途中，在系爭碼頭T8區轉
16 彎之際，系爭曳引車車頭與系爭板台脫離，外車板腳架損
17 壞，板架前端直接著地，系爭貨物仍放置於板台車上之木箱
18 內。

19 (六)APL公司向高雄港務股份有限公司高雄港務分公司（下稱高
20 港分公司）承租系爭碼頭，由APL公司經營碼頭船邊貨櫃裝
21 卸、貨櫃場、倉庫管理及貨櫃維修等業務，APL公司為商務
22 港港務管理規則第2條第1款所稱之作業機構，屬系爭碼頭之
23 事業單位主。而中航公司和APL公司簽訂系爭碼頭區域內拖
24 車業務承攬契約後，中航公司再與偉聯公司簽訂系爭碼頭區
25 域內拖車業務承攬契約，偉聯公司再與鴻運公司簽訂承攬契
26 約，由鴻運公司承包系爭碼頭區域內之拖車業務。鴻運公司
27 復與利盈公司等車行簽約，由利盈公司派遣駕駛員張少民到
28 系爭碼頭駕駛鴻運公司所有之拖車。

29 (七)APL公司進站收櫃人員於貨物抵達碼頭後，決定是否更換板
30 台，而系爭貨物抵達碼頭後，並未更換板台，仍援用明裕公
31 司之板台。

01 (八)鴻運公司在系爭碼頭區之所有拖車頭均為三菱牌（FUSO）、
02 曳引式、連結重量35公噸，而張少民所駕駛的拖車頭均固定
03 為系爭曳引車。

04 (九)明裕公司使用運送系爭貨物至系爭碼頭之曳引車車牌號碼為
05 000-00，該曳引車總聯結重為43公噸，而系爭板台最大承載
06 重量為35公噸。

07 (十)系爭貨物重量在外箱部分已標示為32,000公斤，系爭板台重
08 量為12,000公斤。

09 (十一)系爭事故發生時，系爭曳引車車主為鴻運公司，板台則為明
10 裕公司所有，張少民係利盈公司派來系爭碼頭之司機。

11 (十二)系爭事故發生後，系爭貨物即退運，經另行安排船期，於10
12 3年4月18日運送至韓國釜山交付大連公司受領，已非上訴人
13 所有。

14 (十三)系爭貨物送抵韓國後，上訴人派技師前往韓國，實際支出韓
15 國當地之試車費用美金27,820元（折合874,939元），另支
16 出試車工具運輸費用407,952元。

17 (十四)本件為涉外法律關係民事事件，其準據法為中華民國法
18 律。

19 五、本院之論斷：

20 (一)張少民就系爭事故之發生應否負損害賠償責任？

21 1.系爭事故之發生原因為何？

22 按損害賠償之債，以有損害之發生及有責任原因之事實，
23 並二者之間，有相當因果關係為成立要件。所謂相當因果
24 關係，係以行為人之行為所造成之客觀存在事實，為觀察
25 之基礎，並就此客觀存在事實，依吾人智識經驗判斷，通
26 常均有發生同樣損害結果之可能者，該行為人之行為與損
27 害之間，即有因果關係。上訴人主張系爭事故之發生，除
28 系爭貨物超重外，張少民未將曳引車頭與板台妥善連結，
29 亦同為事故發生之原因等語；被上訴人則辯稱：系爭曳引
30 車於載運系爭貨物前，並無任何異狀，否認有連結設備不
31 完善之情形，系爭事故之發生原因係系爭貨物超重所致云

01 云。經查：

02 (1)鴻運公司前就系爭曳引車，曾向訴外人富邦產物保險股
03 份有限公司（下稱富邦公司）投保貨物運送人責任險，
04 於系爭事故發生後，富邦公司通知寶島檢定公司會同上
05 訴人、鴻運公司前往系爭碼頭勘查貨損及調查損失原因
06 乙節，據證人即寶島檢定公司公證人鄭智仁於原審證
07 稱：其於103年4月8日前往系爭貨物停放之系爭碼頭，
08 主要工作係查看貨物受損程度及損害原因，當日有看到
09 木箱，系爭貨物仍在木箱中，木箱已移到碼頭暫存區之
10 地板上，上面蓋有帆布。現場沒有辦法馬上拆開木箱查
11 看，但有用相機拍攝裝置貨物木箱外觀受損情形及整個
12 出險之道路狀況，無法拍到裡面貨物，也未針對載運系
13 爭貨物之曳引車、板台及平板櫃進行拍照存證。後來貨
14 主要求退關，不出口系爭貨物，並將系爭貨物送回工
15 廠，其配合貨主開箱日期，於103年4月11日前往上訴人
16 仁武廠區查看，系爭貨物是其抵達仁武廠區後才拆箱一
17 起查看，並進行拍照，如卷附公證報告所示，除照片所
18 示情形外，系爭貨物外觀並無其他損害等語在卷（見原
19 審卷二第42至45頁），並有初損報告、鴻運公司肇事報
20 告表、現場照片、富邦公司貨物運送人責任保險單（見
21 原審卷一第162至164頁、第182至187頁、第199至202
22 頁）在卷可憑。

23 (2)依上開初損報告記載：「D. 另查本票貨物外箱嘜頭標示
24 貨重32,000kgs，經進一步查核被保險人（即鴻運公
25 司）提供本出險車號之汽車領牌照登記書之總聯結重量
26 35,000kgs，若依上述貨重32,000kgs+車重/板重約12,
27 000kgs=44,000kgs，已超過汽車領牌照登記書之總聯
28 結重量」等語（見原審卷一第164頁）等語；而兩造就
29 系爭貨物重量在外箱部分標示為32,000公斤、系爭板台
30 重量12,000公斤乙節並不爭執；且系爭曳引車車重為6.
31 32公噸、總聯結重量為35公噸乙節，則有汽車新領牌照

登記書在卷可證（見原審卷一第190頁），是系爭貨物32,000公斤加計系爭板台12,000公斤後，確已逾系爭曳引車總聯結重量35,000公斤甚明。揆以道路交通安全規則（下稱道安規則）第2條第1項第19款明定總聯結重量係指曳引車及拖車之車重與載重之全部重量，系爭曳引車當初製造所設計之總聯結重量既僅有35公噸，其牽引總重量達44噸之系爭貨物及系爭板台，顯逾其構造本身之承重結構，應屬至明。

(3)又張少民於原審陳稱明裕公司的曳引車車頭是固定式的，蝴蝶片是用人工鎖死，不會脫落，蝴蝶片指第五輪裡面用來夾住霸王銷，但其所駕駛之系爭曳引車是油壓式的蝴蝶片，以油壓控制蝴蝶片去鎖住霸王銷，且系爭貨物過高重心不穩，其在拖時如有遇到轉彎，板台連同貨物一起傾斜，霸王銷就會把蝴蝶片擠壓撐開，再轉兩次彎時，就會發出擠壓，其再最後拉直之後，要加油時板台與曳引車就脫開了等語明確（見原審卷二第163頁），依其上開陳述，足見其於系爭曳引車駕駛過程中，已察覺第五輪之蝴蝶片及霸王銷部分有異常情形，並於2次轉彎後即自行鬆脫；而佐以前開出損報告所記載「被保險人所屬之出險車頭（車號：00-000，即系爭曳引車）拖曳該板台，駛出加封站在轉直後欲加速時，因第五輪鬆脫導致板台與保車脫離，導致板台無法支撐重量而跪地，造成平板櫃上之機件包裝木箱破裂，因此通報出險」、「B.2出險車輛查勘：因本出險車輛為港區內專用車，故車牌已註銷，經現場檢視該車無掛牌，車門有噴漆”H968”字樣。經進一步檢視該車第五輪聯結器座盤內，其機械式嚙合鎖定裝置外觀呈不規則鋸齒狀，比對他車之鎖定裝置結構（圓滑完整）已明顯不同」等語（見原審卷第162頁、第163頁背面）。參以明裕公司之曳引車重8.17公噸，加計系爭貨物、板台，共重52.17公噸，已逾該車總聯結重量43公噸，有該車新

01 領牌照登記書可稽（原審卷二第112頁），惟明裕公司
02 於前述載運途中，並未發生該車與板台脫鉤事故，而上
03 訴人其他減速機均採取與本件相同之運送方式，亦未發
04 生曳引車與板台脫鉤情事，堪認系爭車輛之曳引車頭與
05 板台顯有未妥善連結之情事。本院審酌系爭曳引車之第
06 五輪連結裝置於事故發生時已有未妥善連結之異常狀
07 況，復超重承載系爭貨物及板台，致該連結裝置於系爭
08 曳引車轉彎、拉直之過程中斷裂，車頭與板台因而脫
09 鉤，故系爭曳引車之連結設備異常，並超重承載，均同
10 為系爭事故之發生原因，應可認定。

11 2.張少民就系爭事故之發生有無過失？

12 按構成侵權行為之過失，係指抽象輕過失即欠缺善良管理
13 人之注意義務。行為人已否盡善良管理人之注意義務，應
14 依事件之特性，分別加以考量，並因行為人之職業、危害
15 之嚴重性、被害法益之輕重、防範避免危害之代價，而有
16 所不同（最高法院93年度台上字第851號判決意旨參
17 照）。上訴人主張張少民對於系爭貨物超重顯為明知，且
18 於駕駛過程中發現系爭曳引車第五輪連結裝置異常，仍貿
19 然續行，就系爭事故自有重大過失等語；被上訴人則以張
20 少民未受指示更換曳引車或板台，於有限之裝卸作業時間
21 內無從選擇或變更，自無過失可言云云。經查：

22 (1)原審前就系爭碼頭作業流程，詢問APL公司是否知悉明
23 裕公司載運之板架所置放機具重量為何、電腦系統是否
24 安裝於鴻運公司所屬拖車、資料何人輸入等節，經APL
25 公司答覆以「六貨主交付貨物至本公司68、69碼頭，在
26 進站時有地磅秤其總重量（貨物加上板架、拖車頭）
27 ……至於板架何人提供則本公司不詢問；板架上置放之
28 機具重量則依據拖車司機提供的拖車頭及板台總重扣減
29 後即為機具重量亦輸入電腦」、「（是否將電腦系統之
30 機器裝置於中航公司下包商鴻運公司所屬之拖車？電腦
31 系統內之資料是否由貴公司輸入？）七是，本公司採用

電腦系統作業，且將電腦系統之終端機裝置於中航公司所屬拖車上，電腦系統內之工作資料會自動更新以利船隻大量貨櫃裝卸作業使符合海關規定，亦能符合船隻裝貨卸貨之安全因素，不致於傾斜翻覆等不當情況」等語（見原審卷四第68頁），是系爭貨物於進站系爭碼頭時，該貨物加計板台、拖車頭之過磅秤重資料即輸入APL公司電腦系統，並已自動傳輸至系爭曳引車上，而為駕駛系爭曳引車之張少民所得知悉，應可認定。

(2)又張少民自陳已在系爭碼頭開車近30年等語在卷（見原審卷二第6頁），並領有職業聯結車駕駛執照（見原審卷一第191頁），其為從事駕駛業務之人，對承載貨物加計板台之總重量不得超過曳引車總聯結重量之基本知識，自無不知之理；而其既係固定駕駛系爭曳引車，對系爭曳引車所得承載之重量亦知之甚詳，且系爭曳引車上既有系爭貨物、板台過磅秤重等資料，張少民基於行駛過程之道路安全及保持載運貨物不受損害之駕駛職責，自應予以注意。況系爭貨物之重量資料，除已上傳至系爭曳引車之電腦系統內，並於外箱標示32,000公斤明確，則張少民於駕駛前檢查車輛及貨物狀況時，亦得輕易查知超重情形，然其或於知悉超重而未向APL公司反映，或對此一事項絲毫未加注意，顯已違背其身為職業曳引車駕駛應有之注意義務。被上訴人雖另以系爭貨物是否適合載運，係APL公司所應注意，張少民無權拒絕，亦無權審核云云，惟張少民既為實際載運系爭貨物之人，對於所執行之駕駛任務若有安全疑慮，自有注意並加以防免之義務，其此部分所辯顯屬卸責之詞，尚無從為其有利之認定。

(3)再系爭曳引車之第五輪連結裝置於事故發生時並未妥善連結而有異常，業經本院認定如上，而佐以前開張少民自陳系爭貨物重心不穩，轉彎時，板台連同貨物一起傾斜，霸王銷便把蝴蝶片擠壓撐開，其轉兩次彎之後拉

01 直，要加油時板台與曳引車就脫開了等語在卷；及佐以
02 內政部警政署高雄港務警察總隊104年6月25日函覆說明
03 「張少民駕駛AX-446號營業貨櫃曳引車迴轉時，因不明
04 原因拖車卡榫脫落導致車頭及拖架分離之意外事故」等
05 語（見原審卷一第112 頁），亦見張少民於駕駛過程中
06 已察覺霸王銷及蝴蝶片於轉彎時發生異常，然其竟未即
07 時停車檢查聯結設備是否完善，或採取必要之防範措
08 施，仍貿然續行，於連續兩次轉彎後，終致系爭事故發
09 生，該部分駕駛行為，亦顯然欠缺職業曳引車駕駛應負
10 之善良管理人注意義務。

11 3. 綜上，張少民疏未注意系爭曳引車超重承載系爭貨物及連
12 結設備異常，於駕駛過程中復未及時停車採取必要措施，
13 致載運過程中系爭曳引車之車頭與板台脫鉤，造成放置系
14 爭貨物之板架前端直接著地，其就系爭事故之發生，顯有
15 過失，已屬明確。被上訴人前開所辯，均不足採。

16 (二) 偉聯等2公司是否應依民法第188條負連帶賠償責任？

17 按民法第188條僱用人責任之規定，係為保護被害人而設。
18 故該條所謂受僱人，非僅限於僱傭契約所稱受有報酬之受僱
19 人，凡客觀上被他人使用為之服勞務而受其監督者，均屬之
20 （最高法院111年度台上字第737號判決意旨參照）。上訴人
21 主張系爭曳引車為鴻運公司所有，而張少民於碼頭工作時，
22 身著偉聯公司制服，足見偉聯等2公司對張少民有指揮監督
23 權，均應依民法第188條規定，對於張少民之侵權行為負損
24 害責任等語，然此為偉聯等2公司所否認，並辯稱：張少民
25 係受僱於利盈公司，於系爭碼頭作業時則受APL公司之指揮
26 監督，偉聯公司僅提供系爭曳引車予利盈公司交由張少民駕
27 駛，並為碼頭管制方便，提供繡有偉聯公司名稱之衣服，並
28 無指揮監督之權云云。然查：

29 1. 鴻運公司與利盈公司間之合約書第4條約定「乙方（即
30 利盈公司）駕駛員開甲方（即鴻運公司）車輛，在甲方之
31 督導下配合作業，在作業上不得對甲方有所延誤，凡遲

到、早退，甲方得依規定輕重扣除該車、該班部分或全部應付費用，但乙方仍必須繼續完成作業」等語，此有該合約書在卷可証（見原審卷二第18頁）；而鴻運公司業以自己為被保險人，就系爭曳引車（駕駛人：張少民）投保貨物運送人責任保險乙節，亦有富邦產物保險股份有限公司理賠申請書、保險單在卷足稽（見原審卷一第189、199頁），足認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少民有指揮監督之權，而張少民亦須依鴻運公司之督導作業甚明。

2. 張少民自陳系爭碼頭是由偉聯公司承攬管理，再找利盈公司派司機來開車，其為利盈公司員工，但因為統一管理的關係，其等都穿偉聯公司制服等語在卷（見原審卷二第8頁）；而偉聯公司亦陳稱因系爭碼頭有多家公司行號承接拖車業務，為避免貨櫃掉包、夾帶違禁品等不法情事，故對於各家貨運行派遣至碼頭區之駕駛員，均要求穿上繡有偉聯公司名稱之衣服及配戴識別證，便於碼頭管制員警辨識等語明確（見本院卷第147至149頁），則張少民於系爭碼頭既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為偉聯公司服勞務之人，且偉聯公司實際負責系爭碼頭之管理事務，張少民自受偉聯公司之指揮監督，亦屬明確。

3. 本件張少民駕駛鴻運公司所有之系爭曳引車，並身著偉聯公司之制服，其於執行駕駛業務時，除係為偉聯等2公司服勞務外，並受該2公司指揮監督，則依前揭說明，姑不論偉聯等2公司是否與張少民間具僱傭關係，偉聯等2公司均應各依民法第188條第1項之規定，就張少民之過失行為負連帶賠償責任，應堪認定。

4. 另按連帶責任之成立，應有當事人約定或法律明文規定為依據，此觀民法第272條規定自明。受僱人執行職務不法侵害他人權利，僱用人與該受僱人亦應負連帶賠償責任，固為民法第188條第1項本文所明定。惟法律並無僱用人

01 應與其他僱用人連帶負損害賠償責任之規定，兩造間亦無
02 相同意旨之約定。是偉聯公司等2公司均應與張少民負連
03 帶賠償責任，惟偉聯公司等2公司各係基於其對於張少民
04 監督之僱用人責任而與之負連帶賠償責任，而彼此間並無
05 負連帶責任之約定，因所應負賠償責任之給付目的同一，
06 若為一人給付，他債務人即同免其責任，故偉聯等2公司
07 各別賠償責任，應屬給付目的相同之不真正連帶關
08 係。

09 (三)上訴人所得請求之損害賠償金額為若干？

10 按關於侵權行為賠償損害之請求權，以受有實際損害為成立
11 要件，若絕無損害亦即無賠償之可言（最高法院19年上字第
12 363號判決意旨參照）。而所謂損害，自亦應以與「權利受
13 侵害」有相當因果關係為限。上訴人固主張其因系爭事故發
14 生，派員前往韓國進行細部檢查，支出如附表所示費用計2,
15 498,415元而受有損害云云，被上訴人則辯以：上訴人請求
16 試車及檢查費用，並非系爭貨物所受損害，且縱系爭貨物確
17 有損害，應於臺灣進行檢查、維修，上訴人將系爭貨物運至
18 韓國，並安排技師前往檢測，所生之額外費用，均非修復系
19 爭貨物所必要等語。經查：

20 1.上訴人主張系爭貨物於製作完畢後，業經BHK公司人員於1
21 03年3月19日來台測試合格，始裝箱運送上船，嗣因系爭
22 事故之發生，造成承載系爭貨物之板台著地，BHK公司質
23 疑系爭貨物內部及性能受影響，乃依與上訴人間之買賣契
24 約要求測試檢查，則上訴人因重新試車所支付之費用，自
25 屬因系爭事故所受損害云云，並提出檢驗報告（見前審卷
26 一第51頁）及其與BHK公司間之買賣契約附條件條款（見
27 本院卷第309至374頁）為證。觀之上訴人與BHK公司間買
28 買契約第13.1(2)確有約定「買方有權決定希望見證哪些檢
29 查及測試，並要求賣方增加買方合理認為必要之任何檢
30 查，以確認設備品質（原文：The purchaser shall have
31 the right to determine which inspections and tests

01 listed it wishes to witness and require the Seller
02 to add any inspection, in the Purchaser's reasonabl
03 e opinion, necessary to confirm the quality of the
04 Equipment)」等語(見本院卷第312頁)。本院審酌系爭貨
05 物既因系爭事故而受有前開損害，則買方BHK公司為恐系
06 爭貨物之內部或性能因系爭事故受有其他影響，自得依上
07 開買賣契約之約定，請求上訴人於交貨前進行檢測以確認
08 設備品質，惟其請求仍應以合理且必要之範圍為限，應屬
09 明確。

10 2.系爭事故發生後，經鴻運公司會同上訴人及寶島檢定公司
11 人員至現場勘查系爭貨物結果，其受損情形為木箱底部固
12 定螺絲彎曲及固定枕木裂損，造成貨物周圍及底部有多處
13 擦/刮傷及掉漆現象，木箱長邊外凸側之箱內相對位置，
14 貨物有向外擠壓之情形，而導致Thermal Couple (熱電
15 偶)及Grease tube (黃油管)變形等節，此有前揭初損報
16 告在卷為憑(見原審卷一第164頁)，而系爭貨物除上開
17 情形，外觀並無其他損害，上訴人亦未表示系爭貨物已損
18 壞無法運轉乙情，此據鄭智仁於原審結證明確(見原審卷
19 二第45頁)。又依上訴人於系爭事故發生後，與買家BHK
20 公司間之往來電子郵件內容，BHK公司承辦人Takeuchi於1
21 03年4月9日以電子郵件要求上訴回覆確認，系爭貨物是否
22 確實只有木箱受損，而貨物本身無損？並請寄最快交期
23 (原文：Please confirm if product has no damage, on
24 ly package damage. Please send the shortest future
25 schedule. 見原審卷四第25頁)，上訴人則於同月14日回覆
26 表示「請你們能瞭解，此貨物齒輪、減速箱和木箱並沒有
27 摔落到地上，你在相片上看到的是貨櫃平板傾斜了，然後
28 再造成貨物滑動而撞上木箱(原文：Please kindly be
29 noted that this gearbox and its wooden casing did
30 n't fall down to the ground, the result you saw
31 from the photos is the flat plate was inclined, th

01 en cause the gearbox slid to hit the wooden casin
02 g)」、「檢查結果：A. 有一件熱電偶的螺牙損壞，我們
03 已經購買新品，但無法與減速機一起交貨，我們會以空運
04 交貨。B. 有一根油管彎曲了，我們已修復。C. 減速機外觀
05 有部分油漆受損，我們已經重新漆。D. 舊木箱已受損，且
06 無法再利用，我們會再製作新的木箱。E. 避免推盤及止推
07 軸承滑動的鎖緊裝置，並未變形及損壞。F. 在輸入軸上並
08 無任何損傷，沖擊或變形，因此判定各個齒輪件之間沒有
09 相互運動，換言之，沒有任何沖擊動作對齒面造成損傷
10 （原文：A. 1pc of Thermo-Couple was broken at joint
11 thread, FHI already procured new one ,but the new
12 one are unable to be delivered with gearbox togeth
13 er. We will ship it by airfreight once we get. B. 1pc
14 of grease tube was bent, FHI already repair it. C.
15 Some position of Gearbox painting were broken, FHI
16 already re-painted. D. The exsiting wooden case was
17 broken and is unable to use, FHI will make new woo
18 den casing. E. The lock plate for avoiding the slid
19 ing between Thrust plate and thrust pad is no defo
20 rmation or broken. F. There is no any damage, impact
21 or deformation on the input shaft, therefore, there
22 is no any impact on the gear surface to cause dama
23 ge.）」、「總結以上，我們認為沒有必要再作運轉測試，
24 或拆解去檢查齒面，假使BHK仍然擔心，我們可以提供品
25 質保證（原文：In conclusion, there is unnecessery
26 to perform the on-load test running or dismantle
27 for tooth checking according to FHI judgement and
28 experience. In case BHK still worry, FHI can provide
29 you the certificate of guarantee.）」等語明確（見
30 原審卷四第13頁）；另上訴人於103年4月21、22日其與BH
31 K公司之會議中，亦表示木箱內之系爭貨物並無問題（原

01 文：Thus, there is no problem in the inside Gear
02 Box.)，有該次會議記錄在卷可佐（見原審卷四第6
03 頁）。是系爭貨物於系爭事故發生後，僅上開所述Therma
04 l Couple（熱電偶）及Grease tube（黃油管）變形、油漆
05 外觀及木箱受損，且業經上訴人更換零件、木箱及修復彎
06 曲、重新油漆（本件上訴人並未就此部分費用為請求）完
07 畢，上訴人並確信已無其他損害，功能亦未受影響，而可
08 直接運至韓國交貨，且願向買家提出品質保證，則縱上訴
09 人依約仍應配合BHK公司之要求重行檢測，以確認系爭貨
10 物之內部及功能確未因系爭事故受損，然以系爭事故發生
11 地點及系爭貨物所在地均為臺灣，自應由具專業維修能力
12 之上訴人，以其原有之設備、場地、人員，直接在臺灣進
13 行檢測最為適當。況依上訴人自陳其之所以派技師前往韓
14 國，乃因BHK公司對業主之交貨期限將至，為免因檢測造
15 成交貨遲延將另生額外費用，上訴人只得先出貨至韓國，
16 迨貨物抵達後再派員至韓國檢測等語在卷（見原審卷二第
17 36頁、卷四第101頁、本院卷第463頁），即上訴人係慮及
18 業主日後可能索賠，始配合買家BHK公司之提議派員前往
19 韓國，然上訴人既已表明願意提出品質保證，則BHK公司
20 若仍堅持檢測致延誤交貨時間，日後是否有權索賠尚非無
21 疑，而上訴人以此為由將試車工具隨同系爭貨物運至韓國
22 後，另派遣技師前往韓國試車，顯已逾因系爭事故所需檢
23 測之必要合理範圍，自難認屬本件所受損害。

24 3. 茲就上訴人請求之試車費用分述如下：

25 (1) 韓國當地施工費用874,939元（美金27,820元）部分：

26 兩造對於上訴人就系爭貨物送抵韓國後，於當地施工支
27 出如附表項目一所示計美金27,820元（折合874,939
28 元）乙節並不爭執，然被上訴人均否認為系爭事故所受
29 損害等語。查附表項目一中僅編號4試車潤滑油美金4,1
30 49元係屬試車必要之支出，而編號6木箱裝箱（5箱4車
31 次）美金3,304元部分則為實際受損而應重新包裝之費

01 用，其餘關於附表一編號1租用廠房、編號2之試車用平
02 台、編號3租用發電機、編號5非破壞檢查費用（含搭
03 架、3人/天）、編號7減速機運費（於韓國當地運往租用
04 工廠之在途費用）、編號8中韓文翻譯人員、編號9釜山
05 至工業區交通費用部分，均係在臺灣上訴人廠區檢測
06 時，可利用原有之設備、場地及人員而無須另行支付費
07 用，自非必要，故上訴人所得請求之試車施工費用應僅
08 為上開潤滑油、木箱裝箱計美金7,453元折合台幣為23
09 4,397元【美金（4,149+3,304）×匯率31.45＝234,397
10 元），逾此範圍之請求均屬無據。

11 (2)試車、檢修技師費用（含機票）1,215,524元部分：

12 上訴人雖主張其因系爭事故派遣技師至韓國試車，受有
13 如附表項目二技師機票53,324元、技師費用896,554
14 元、265,646元之損害等語，並提出機票存根聯、預約
15 行程表影本、轉帳清單、出差旅費報銷單等件為證（見
16 前審卷一第189至223頁），而被上訴人固不爭執上訴人
17 確有支出機票53,324元，然辯稱機票及技師差旅費部分
18 均非修復系爭貨物之必要費用，且技師均為上訴人之員
19 工，不論有無出差，上訴人本應給付薪資等語。本件上
20 訴人應於臺灣以其原有之設備、場地及人員進行試車，
21 而無須前往韓國為之，業經本院認定如上，則上訴人並
22 無派遣技師前往韓國之必要，故上訴人請求被上訴人賠
23 償此部分費用，並無理由。

24 (3)試車工具運輸費用407,952元部分：

25 被上訴人對上訴人有支出試車工具運輸費用如附表項目
26 三所示計407,952元乙節亦不爭執，惟否認屬上訴人因
27 系爭事故所受損害。觀之上訴人主張之此部分費用係就
28 試車用馬達、過濾器、其他工具及組件等物品辦理海關
29 出口、於韓國當地運輸至試車地點之陸運費用，及試車
30 完畢後裝櫃、陸運、關稅、海運及返台後到廠之相關運
31 輸支出，若當初在台檢測即均無須為此部分之花費，足

見均非合理必要，應認上訴人此部分主張亦屬無憑。

4. 綜上，上訴人依民法第184條第1項、第188條第1項，所得請求偉聯等2公司各與張少民連帶賠償之損害金額為234,397元，逾此範圍之請求則屬無據。

(四) 上訴人與韋臺公司間就系爭貨物自系爭碼頭至船邊之運送有無承攬運送關係或委任關係存在？韋臺公司應否對上訴人負債務不履行之賠償責任？

按稱運送人者，謂以運送物品或旅客為營業而受運費之人；稱承攬運送人者，謂以自己之名義，為他人之計算，使運送人運送物品而受報酬為營業之人；承攬運送人，除契約另有訂定外，得自行運送物品。如自行運送，其權利義務，與運送人同；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，民法第622條、第660條第1項、第663條及第664條分別定有明文。

又依民法第153條第1項規定，無論物品運送契約或承攬運送契約，均因雙方當事人意思表示一致，其契約方能成立。上訴人固主張其與韋臺公司就系爭貨物成立承攬運送或委任關係，韋臺公司方使明裕公司負責將系爭貨物自75號碼頭運至系爭碼頭，韋臺公司並於其後安排車輛將系爭貨物自系爭碼頭運至船邊，再吊櫃上船云云，並提出裝船通知、發票（即韋臺公司之報價單）、韋臺公司請款單、發票及電子郵件等件為證（見原審卷一第8至9頁、第130至138頁、第154至155頁、第157至158頁、第160至161頁）為證。惟韋臺公司則予否認，辯稱：韋臺公司為Se jung公司之代理人，係依Se jung公司通知與上訴人接洽，契約效果應發生於上訴人與Se jung公司之間，縱認當初係韋臺公司報價，韋臺公司所提供之服務僅限報價項目即將系爭貨物自75號碼頭運至系爭碼頭櫃場及港口岸邊吊掛至船上之費用，並不包含自系爭碼頭櫃場到船邊之運費，系爭事故係發生於自系爭碼頭櫃場至船邊途中，該路段為張少民負責運送，非明裕公司負責範圍等語。經查：

01 1.證人即時任韋臺公司員工簡涵淳於前審到庭證稱：其為當
02 時上訴人與韋臺公司聯絡有關係爭貨物之聯絡人，韋臺公
03 司接獲韓國Sejung公司通知有貨物要自臺灣出口至韓國，
04 韋臺公司是Sejunge公司在臺灣的代理人，故報價給上訴
05 人，系爭貨物不是韋臺公司向上訴人所承攬，韋臺公司只
06 是代理聯繫上訴人貨物裝船出口之事宜等語在卷（見前審
07 卷一第142頁背面、第144、145頁）。又Sejung公司員工T
08 ina Zhou前於103年3月13日寄發電子郵件予訴外人昱臺公
09 司（ITI INTERNATIONAL）員工Kiki，詢問該郵件附件XDJ-
10 BS-031號包裝單所示之貨物，以40呎貨櫃自高雄運至釜山
11 之運費價格為何，Kiki隨即於同日寄發電子郵件指示同集
12 團韋臺公司（ITI Logistics）之簡涵淳（即Betty Chie
13 n）負責處理，經簡涵淳於同月26日下午3點48分寄發主旨
14 「出貨訊息KAO TO BUSAN（高雄昱台）」、內容為「..我
15 司代理Sejung（China） Shipping Co.Ltd公司通知如下
16 出貨訊息~敬請協助確認預計出貨日期及出貨尺寸，重量
17 及品名」之電子郵件與上訴人之員工吳堂來，再由吳堂來
18 於同日轉知上訴人員工莊盛帆，主旨為「出貨訊息KAO TO
19 BUSAN（高雄昱台）~~~KOHA5C/End user委託之Forwarder
20 聯絡窗口，請協助提供相關資料及聯絡交運事宜!謝謝!」
21 等情，分別有上開電子郵件在卷可憑（見原審卷二第174
22 至176頁）；核與證人吳堂來於原審證述當初簡涵淳有寄
23 發電子郵件通知其預計出貨日期，簡涵淳之電子郵件主旨
24 有提到其為End user（業主即買方之買方）所委託之Forw
25 order（運輸之代理），經其以電話聯絡確認無誤後，才
26 將轉信件給莊盛帆，本件是昱臺公司主動聯絡上訴人，稱
27 受委託將貨運到韓國，通知其提供相關資料等語相符（見
28 原審卷二第93至97頁），是韋臺公司與上訴人接洽時，均
29 已明確表達代理船公司代理與上訴人聯繫系爭貨物出貨日
30 期、尺寸、重量及品名等裝船相關作業，則其所辯僅係代
31 理Sejung公司與上訴人接洽，尚非無憑。

01 2.按國際貿易以FOB離岸價格（FREE ON BOARD）為貿易條件
02 者，指賣方即出口商必須在契約約定之裝運期內，在指定
03 裝運港將貨物交至買方即進口商指定之船上，並負擔貨物
04 越過船舷為止之一切費用和貨物滅失或損壞之風險。買方
05 即進口商主要義務包括負責按契約約定支付價款及負責租
06 船或訂艙，支付運費，並給予賣方關於船名、裝船地點和
07 要求交貨時間等充分的通知而言。在FOB貿易條件架構
08 下，租船、訂艙、支付運費，為買方即進口商之主要義
09 務，而進、出口商雙方及知悉FOB貿易條件之運送人等相
10 關當事人，應就運送契約是由買方即進口商負責與運送人
11 締結有所認識，除當事人間特別明確約定變更貿易條件
12 外，非不得參考FOB貿易條件之特性及其他相關事證，判
13 斷運送契約之當事人為何。本件兩造就上訴人與BHK公司
14 就系爭貨物約定之買賣條件為FOB乙節，既不爭執，則賣
15 方即上訴人應負責辦理出口清關，並應支付上船前之全部
16 費用，買方即BHK公司則負責辦理洽訂船艙運送、進口清
17 關、保險等事項，而參以前開事證，韋臺公司僅為Se jung
18 公司於高雄港之裝貨代理，代其安排系爭貨物之裝船出貨
19 事宜，其與上訴人聯絡出貨事宜乃受Se jung公司指示為
20 之，於此情形下縱有為Se jung公司代收代付款項，亦難遽
21 認與韋臺公司間存有承攬運送或委任契約，上訴人此部分
22 主張尚無可採。

23 3.上訴人復以韋臺業已就上船前之一切費用包括系爭貨物之
24 運送等事項向其報價云云，並以證人即上訴人員工莊盛帆
25 證稱韋臺公司報價內容係自上訴人公司至船邊之所有陸上
26 費用等語（見前審卷一第145頁背面），及裝船通知單及
27 報價單等件為證（見原審卷一第8頁、第131頁）。惟裝船
28 通知書，僅為通知裝船之事實行為，並非法律行為，非必
29 由運送人本人始得為之，縱係運送人之代理人或履行輔助
30 人亦有可能為之，更非運送契約或承攬運送契約之證明文
31 件（最高法院94年度台上字第1551號裁定要旨參照），且

前開裝船通知單，其上僅記載預計開航日、預計抵達日、裝船港、目的港及報關應注意事項等，則就其記載文義以觀，乃韋臺公司處理系爭貨物之裝船等事宜而通知上訴人進倉、結關等事項，確屬韋臺公司基於裝貨港代理之身份，通知出口商上訴人預定裝船日期等情，尚難憑此遽認定其與韋臺公司間有承攬運送契約關係存在。另韋臺公司辯稱因上訴人與明裕公司已合作多年，故上訴人另指定由明裕公司負責將系爭貨物自75號碼頭載運至指定之貨櫃場（即系爭碼頭），相關事項均由上訴人直接指示明裕公司為之，但相關費用掛韋臺公司的帳等語，而上訴人對其有指定明裕公司載運至系爭碼頭亦不爭執（見本院卷第245頁）；另依證人簡涵淳證稱韋臺公司提供之項目及價格都列在報價單上，報價內容包含文件費、吊櫃費、封條費、電放費、裝櫃費、板架費，不包括運費在內，其中裝櫃費與板架費是委託明裕公司幫上訴人裝貨與運送至船公司指定櫃場（即系爭碼頭）內的費用，明裕公司之對帳單（見原審卷四第66頁）所載運費，是指從上訴人公司運至船公司指定櫃場之費用，至於系爭貨物再從櫃場運至船邊的路程，則不在韋臺公司服務項目，韋臺公司只有將貨物送至船公司指定之櫃場，報價單之吊櫃費是船公司所收取，韋臺公司幫船公司向貨物出口人代收、代付給船公司等語綦詳（見前審卷一第144頁背面至145頁）。況證人莊盛帆亦證稱其未曾詢問簡涵淳關於報價資料之詳細項目為何等語在卷（見前審卷一第146頁），而卷內復無任何上訴人曾與韋臺公司就自系爭碼頭載運系爭貨物至船邊乙事達成合意之具體事證；佐以韋臺公司與偉聯等2公司間並無任何契約關係存在，偉聯等2公司既非韋臺公司之履行輔助人，自無為韋臺公司指示張少民載運系爭貨物之可能，故堪認韋臺公司報價內容中，除裝櫃費、板架費係屬明裕公司之運送費用，其餘文件費、封條費、電放費、吊櫃費，均屬韋臺公司代理Se jung公司因辦理系爭貨物離岸後上船

之相關費用，上訴人主張韋臺公司業已收取系爭貨物自系爭碼頭至船邊之全部運送費用，而應對其負契約履行責任云云，亦屬無據。

4.上訴人就系爭貨物自系爭碼頭至船邊之運送，與韋臺公司間既無承攬運送或委任關係存在，則其依民法第661條、第544條之規定，請求韋臺公司就系爭事故應負債務不履行之損害賠償責任，並與被張少民、偉聯等2公司就賠償其2,498,415元負不真正連帶責任，即無理由。

六、綜上所述，上訴人依民法第184條第1項、第188條第1項請求偉聯等2公司各與張少民連帶賠償其234,397元，及其中偉聯公司自103年12月28日起（送達證書見原審卷一第17頁）、張少民及鴻運公司自104年7月17日起（送達證書見原審卷一第176、177頁），均至清償日止按週年利率5%計算之利息，前項給付如任一被上訴人已全部或一部給付，其餘被上訴人就給付金額範圍內，免除給付義務部分，為有理由，應予准許，逾此範圍外之請求則均無依據，應予駁回。原審就上開應准許部分，為上訴人敗訴之判決，尚有未當，上訴指摘原判決此部分不當，求予廢棄改判，為有理由，應由本院予以廢棄改判如主文第2項所示。又本判決所命給付金額未逾150萬元，張少民及偉聯等2公司不得上訴第三審，故無庸依職權宣告假執行或供擔保免為假執行，原判決駁回此部分假執行聲請，理由雖有不同，但結論並無二致，仍應予維持。至其餘部分，原審駁回上訴人之請求，並無不合，上訴論旨指摘原判決此部分不當，為無理由，應駁回此部分上訴。

七、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據，經本院斟酌後，認為均不足以影響本判決之結果，爰不逐一論列，附此敘明。

八、據上論結，本件上訴為一部有理由，一部無理由，爰判決如主文。

中 華 民 國 111 年 6 月 1 日

民事第五庭

審判長法 官 蘇姿月

法 官 郭宜芳

法 官 謝雨真

以上正本證明與原本無異。

被上訴人不得上訴。

上訴人如對本判決上訴，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（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具有律師資格之人之委任狀，並依附註條文規定辦理。

中 華 民 國 111 年 6 月 1 日

書記官 陳勃諺

附表：上訴人主張之損害費用

項 目	計算說明	金額	
		美金	(台幣)
一、韓國當地施工費用：	USD 27,820 * 匯率 31.45 =		874,939
1. 日本BHK會同試車.租用GIRIM工廠(6/11~6/26)	KRW : 3,663,900÷1,121.55=USD	3,267.0	
2. 試車用鋼板平台(含回收折價11,698,456×0.7)	KRW : 8,188,919÷1,121.55=USD	7,301.0	
3. 租用450KW發電機	KRW : 539,000÷1,121.55=USD	481.0	
4. 試車潤滑油1,800L(VG320)	KRW : 4,653,000÷1,121.55=USD	4,149.0	
5. 非破壞檢查費用(含搭架、3人/天)	KRW : 1,650,000÷1,121.55=USD	1,471.0	
6. 木箱裝箱(5箱4車次)	KRW : 3,705,900÷1,121.55=USD	3,304.0	
7. 減速機運費(物重32噸, GIRIM至唐津公司)	KRW : 5,731,000÷1,121.55=USD	5,110.0	
8. 中韓文翻譯人員(18天)	KRW : 2,349,670÷1,121.55=USD	2,095.0	
9. 釜山至工業區交通費用(租車6萬元/天, 12天)	KRW : 720,000÷1,121.55=USD	642.0	
※美金對韓元匯率,以2014/12/5當日匯率(1:1,121.55)及美金對台幣匯率12/11匯率31.45計價	小計: USD	27,820	
二、試車、檢修技師費用(含機票)	-		1,215,524
1. 機票費用(4人)	NTD : 13,331×4人		53,324
2. 技師費用(3人), 6/10~6/27, 共18天	18天×3人× USD550/天× 30.187		896,554
3. 技師費用(1人), 6/10~6/25, 共16天	16天×1人× USD550/天× 30.187		265,646
※美金對台幣匯率,以6/10出差當日計算.			
三、試車工具運輸費用	-		407,952
1. 試車用馬達及過濾器(海運出口+韓國當地陸運	-		156,760

(續上頁)

01

至GIRIM公司之所有費用)。			
2. 其他工具及組件 (海運出口+韓國當地陸運至GIRIM公司之所有費用)。	-		47,353
3. 工具組件、馬達及過濾器自GIRIM公司復運回台灣 (含韓國當地裝櫃、陸運, 關稅, 海運及台灣到廠之所有費用)	-		203,839
總金額 (台幣)			2,498,415