

臺灣士林地方法院民事判決

109年度海商字第4號

原告 泰安產物保險股份有限公司

法定代理人 李松季

訴訟代理人 黃維倫律師

被告 立天行通運股份有限公司

法定代理人 陳勁松

訴訟代理人 許志勇律師

複代理人 黃智絹律師

參加人 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 洪正雄

參加人 長榮海運股份有限公司

法定代理人 張衍義

訴訟代理人 梁穗昌律師

上列當事人間請求損害賠償事件，本院於民國112年2月21日言詞
辯論終結，判決如下：

主 文

原告之訴及假執行之聲請均駁回。

訴訟費用由原告負擔。

事實及理由

壹、程序方面

一、按民事案件涉及外國人或構成案件事實中牽涉外國地者，即
為涉外民事事件，應依涉外民事法律適用法定法域之管轄及
法律之適用（最高法院98年度台上字第1695號判決意旨參
照）。又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

01 意思依所定應適用之法律無效時，依關係最切之法律；關於
02 由侵權行為而生之債，依侵權行為地法。但另有關係最切之
03 法律者，依該法律，涉外民事法律適用法第20條第1項、第2
04 項、第25條定有明文。另船舶之碰撞，不論發生於何地，皆
05 依本章之規定處理之，海商法第94條亦有明定。查，原告主
06 張其承保訴外人銘異科技股份有限公司(下稱銘異公司)出售
07 予訴外人即受貨人JCY公司(下稱JCY公司)之309箱flex brac
08 ket貨物(下稱系爭貨物)，委由被告自臺北港運送至馬來西
09 亞檳城，然裝載系爭貨物貨櫃之EVER BIRTH輪(下稱EB輪)於
10 馬來西亞巴生港遭訴外人COSCO Shipping Lines Co. Ltd.
11 所有之COSCO ENGLAND輪(下稱CE輪)碰撞，導致貨物受嚴重
12 撞擊及毀損(下稱系爭碰撞)，爰依運送契約(民法第664、64
13 4條、海商法第62、63條)、侵權行為(民法第184條第1項前
14 段、第2項)、債權讓與(民法第295條)之法律關係，請求被
15 告負賠償責任。是本件碰撞地在外國地，屬涉外民事事件，
16 而銘異公司與被告間之海空運貨物委託書(下稱系爭委託書)
17 係依據我國法律所約定(見本院卷一第333頁)，另系爭碰撞
18 所發生之侵權行為之債，原告已於我國法院起訴，則依前揭
19 海商法之規定，關於船舶碰撞，無論發生地為何，均適用我
20 國海商法，堪認我國法為本件侵權行為關係最切之法律，應
21 以我國法為準據法，且本院有管轄權。

22 二、次按就兩造之訴訟有法律上利害關係之第三人，為輔助一造
23 起見，於該訴訟繫屬中，得為參加，民事訴訟法第58條第1
24 項定有明文。查，參加人長榮海運股份有限公司(下稱長榮
25 海運)、超捷國際物流股份有限公司(下稱超捷公司)陳明其
26 與被告有法律上利害關係，遂分於民國109年9月11日、111
27 年2月17日具狀輔助被告而參加訴訟(見本院卷一第296-298
28 頁、卷二第30頁)，兩造均同意其參加訴訟(見本院卷二第
29 10頁、卷三第295頁)，依上開規定，自應准許。

30 三、又訴狀送達後，原告不得將原訴變更或追加他訴，但請求之
31 基礎事實同一者，不在此限，民事訴訟法第255條第1項第2

01 款定有明文。查，本件原告原起訴主張請求權基礎為運送契
02 約(民法第664、644條、海商法第62、63條)、侵權行為(民
03 法第184條第1項前段、第2項)、保險代位(保險法第53條)、
04 債權讓與(民法第295條)等規定(見本院卷一第12、518
05 頁)，後追加請求權基礎民法第634條(見本院卷二第437
06 頁)，被告不同意追加(見本院卷二第145頁)，核追加之訴與
07 原訴均為系爭碰撞所生之爭議，其基礎事實同一，依前揭說
08 明，應予准許。另原告已撤回保險代位之請求(見本院卷二
09 第144頁)，附此敘明。

10 四、本件被告原為亞致力物流股份有限公司，嗣與立天行通運股
11 份有限公司合併，並以後者為存續公司，有臺北市政府111
12 年7月8日函文、股份有限公司變更登記表在卷可稽(見本院
13 卷三第266-271頁)，並據其具狀聲明承受訴訟(見本院卷
14 三第262頁，另已出具委任狀，見同卷第272頁)，核無不
15 合，先予敘明。

16 貳、實體方面

17 一、原告主張：銘異公司於108年委由被告運送系爭貨物，至馬
18 來西亞檳城予JCY公司，被告以拼裝(CFS)方式裝載於貨櫃
19 編號EITU0000000內(下稱系爭貨櫃)，並交付予超捷公司運
20 送，再委由長榮海運以EB輪V. 0000-000S航次(下稱系爭航
21 次)，自臺灣基隆港經臺北港裝載運至馬來西亞檳城港卸
22 載，原告為系爭貨物之保險人。詎於108年4月21日，因系爭
23 碰撞，嗣經JCY公司退回系爭貨物，經調查後發現其中60萬5
24 600件貨物嚴重毀損無法回收，致銘異公司及JCY公司受有新
25 臺幣(下同)137萬9,226元貨物毀損之損害，及支出公證費用
26 美金5,262元。原告已依保險契約賠償銘異公司、JCY公司之
27 損害，渠等並讓與其因系爭貨物對第三人之損害賠償債權。
28 爰擇一依(一)民法第664、644、634條、海商法第62、63條；
29 (二)民法第184條第1項前段、第2項及第295條規定，請求被告
30 賠償上開貨物損失及公證費用共153萬7,401元。並聲明：(一)
31 被告應給付原告153萬7,401元，及自起訴狀繕本送達被告翌

01 日起至清償日止，按週年利率百分之5計算之利息。(二)願供
02 擔保請准宣告為假執行。

03 二、被告則以：原告所提出JCY公司債權讓與文書不具形式上真
04 正，不生讓與之效力。系爭碰撞係因EB輪進泊至馬來西亞巴
05 生港途中遭CE輪碰撞所致，EB輪對於該碰撞並無過失，依海
06 商法第69條第17款規定，對於系爭貨物毀損，不負賠償責
07 任。況縱使EB輪對系爭碰撞有過失，該碰撞亦因船舶之船
08 長、海員之航行行為有過失所致，依同條項第1款規定，亦
09 無庸負責。又系爭貨物遭碰撞卸載後，由JCY公司以陸運運
10 送至其指定之倉庫，並重新打包堆置在棧板上，嗣因JCY公
11 司拒絕受領，再自該倉庫運送至臺北港卸載後，運送至銘異
12 公司位於桃園市龜山區之廠房內，是不能排除因上開運送過
13 程造成系爭貨物受損。銘異公司對於系爭貨物之尺寸、清潔
14 度進行測試，以不符規格為由，判定系爭貨物全部毀損，然
15 抽驗之樣本與全部樣本比例過低，且公證報告亦有採樣未破
16 損貨物上存有汙染物，是無法採信為全部受損。縱使有受
17 損，亦應以應交付目的地價值計算之，則依商業發票金額，
18 本件應僅有美金4萬630元之損害即122萬1,338元，依海商法
19 第70條第2項規定計算系爭貨物7件、重量為1,371公斤，二
20 者計算特別提款權較高者4,666.69SDR，為19萬1,317元(4,6
21 66.69*1.36SDR折美金*30.06兌換台幣匯率)，是被告至多僅
22 負19萬1,317元之損害，另銘異公司並未支出公證費，此部
23 分非屬受讓之債權等語置辯。並聲明：(一)原告之訴及假執行
24 之聲請均駁回；(二)如受不利判決，願供擔保請准宣告免為假
25 執行。

26 三、參加人陳述意見：系爭貨物運抵目的港馬來西亞檳城後，已
27 由受貨人JCY公司收受，依民法第644條規定系爭貨物權利屬
28 於JCY公司，原告所提出JCY公司債權讓與文書不具形式上真
29 正，不生讓與之效力。況，系爭貨物已於108年7月3日運回
30 臺灣，已非JCY公司所有，JCY公司不可能於108年11月25日
31 受讓該債權。另EB輪於108年4月21日在馬來西亞巴生港口航

道，經引水人上船帶引進港口，告知同向前方有CE輪航行，經引水人指示超越CE輪時，CE輪卻突然船尾急轉導致碰撞，是系爭碰撞係因CE輪過失所致，船長及引水人為有過失，依海商法第69條第1款規定，長榮海運不負賠償責任。又EB輪為106年建造之新輪船，確實具有適航性、適載性，是系爭碰撞發生後，4個貨櫃遭撞損掉落海外，其他貨櫃雖經擠壓仍固定未調落，仍繼續航行至預定停泊港口。再者，系爭貨物時隔5個月後始運回臺灣，又未經妥善保管，亦難以認定原告所主張之貨損係應由被告負責，甚且不論是FOB或CIF交易條件，貨物在出貨港越過船欄上船，一切風險即應由買方承擔，銘異公司無責、亦無接受退貨義務，該公司並無受損可言；末縱使需要負責，本件亦有民法第217條規定與有過失之適用等語。並聲明：(一)原告之訴及假執行之聲請均駁回；(二)如受不利判決，願供擔保請准宣告免為假執行。

四、兩造不爭執事項(見本院卷二第444頁)

(一)銘異公司與被告於97年7月16日簽署系爭委託書，後於108年委由被告運送系爭貨物，至馬來西亞檳城予JCY公司。

(二)被告將系爭貨物委由超捷公司運送，超捷公司以拼裝(CFS)方式將系爭貨物裝載於系爭貨櫃內，再委由長榮海運以所有EB輪之系爭航次，自臺灣基隆港經臺北港裝載運至馬來西亞檳城港卸載。

(三)EB輪之系爭航次於108年4月21日航行至馬來西亞PortKlang時，與CE輪發生碰撞。

五、本院之判斷

兩造均同意簡化本件爭點項目，茲分述如下(見本院卷第三第297頁)：

(一)原告主張依民法第295條規定，擇一依1.民法664條、第634條、海商法第62條、第63條、第644條規定或2.民法第184條第1項前段、抑或3.第184條第2項規定，請求被告負損害賠償責任，是否有據？

1.按私文書經本人或其代理人簽名、蓋章或按指印或經法院或

01 公證人之認證者，推定為真正，不因該私文書係屬本國私文
02 書或外國私文書而有不同，此觀民事訴訟法第358條第1項規
03 定意旨自明。而證據能力與證據力有別，前者係指於人或物
04 中有為證據方法之資格，後者有形式上證據力與實質上證據
05 力之分，如私文書經舉證人證明其確由名義人作成無誤，即
06 具形式上證據力(最高法院111年度台上字第1299號民事判決
07 意旨參照)。查原告固否認長榮海運所提出之參證4、6、7、
08 8、9、10、11、14-18形式上真正(見本院卷二第464-466
09 頁)，業已有長榮海運提出原本，且陳明參證4為參證12之
10 附件，參證11為參證6、10、11、15之公證文件，參證8、9
11 均有公證，參證12亦經駐馬來西亞台北經濟文化辦事處認證
12 (見本院卷二第443頁、卷三第10-16頁)，是堪認為真正。

13 2.次按稱承攬運送人，謂以自己之名義，為他人之計算，使運
14 送人運送物品而受報酬為營業之人，又稱運送人者，謂以運
15 送物品或旅客為營業而受運費之人。民法第660條、第622
16 條分別定有明文。查：

17 (1)系爭委託書前言「雙方就委任海空運貨物事項，訂立本委託
18 書」、第1條約定「委託事項：受託人(即被告)接受委託人
19 (銘異公司)之指示，代為辦理海空運貨物進出口之各項事
20 宜」、第2條約定「受託人應負之責任依正本提單背面條款
21 之規定辦理受託人並有特別代理權」、第3條約定「委託人
22 同意於接獲受託人所簽發之帳單後，依左列方式付款…」、
23 第4條約定「受託人因代辦海空運貨物所支出或代墊之各項
24 費用，委託人應依第3條約定完全負責清付」(見本院卷一第
25 333頁)、第6條約定「委託人中途終止本約，約定酬金及處
26 理委任是項所支出之費用均照付」，可見被告為受銘異公司
27 委託代為辦理海空運進出口事宜。兩造間就貨物運送辦理事
28 項成立委任關係。

29 (2)又系爭貨物為銘異公司委由被告代辦運送事宜，被告將系爭
30 貨物實際交付予超捷公司，超捷公司以拼裝(CFS)方式將
31 系爭貨物裝載於系爭貨櫃內，再委由長榮海運以所有EB輪之

01 系爭航次，自臺灣基隆港經臺北港裝載運至馬來西亞檳城港
02 卸載(見不爭執事項(二))，此亦與被告出具之提單、超捷公
03 司出具之載貨證券、長榮海運出具之載貨證券相符(見本院
04 卷一第32、234-236、260-268頁)，堪認超捷公司為系爭貨
05 物承攬運送人，長榮海運始為系爭貨物運送人。

06 3.又因下列事由所發生之毀損或滅失，運送人或船舶所有人不
07 負賠償責任：……十七、其他非因運送人或船舶所有人本人
08 之故意或過失及非因其代理人、受僱人之過失所致者。海商
09 法第69條第17款定有明文。查：

10 (1)EB輪船長出具之事實報告書記載略以：「……The above me
11 ntioned vessel laden 18625.5 tons containerized carg
12 o, sailed from Singapore on 20-Apr-2019, bound for P
13 ort Kelang, Malaysia. PORT KLANG Pilot, Mr. WAN MOSD
14 HASIZEE, came on board at 0222LT/21-APR-2019, and as
15 pilot's order navigated and underway port channel to
16 berthed at WESTPORT NO. #12 for portside alongside.
17 Whilst approaching port terminal berth NO. 24, our p
18 ilot seem to contact on my head vessel of M.V. COSCO
19 ENGLAND by his walkie-talkie and then told me that w
20 e will speed up to pass M.V. COSCO ENGLAND then redu
21 ced speed turn around alongside; and also I saw M.V.
22 "COSCO ENGLAND" staying there with three tugs assist
23 ance seem to wait for my passing; and therefore, I t
24 ook pilot's advice but while we were approaching M.
25 V. COSCO ENGLAND, I found COSCO ENGLAND suddenly cra
26 sh astern caused collision.」(中譯：本船裝載18,625.
27 5噸貨櫃在108年4月20日從新加坡航向馬來西亞可倫港，可
28 倫港引水人WAN MOSD HASIZEE先生在108年4月21日上午2時2
29 2分上船，嗣即在引水人指揮下沿港口水道航行，將到港西
30 第12號碼頭停泊。當靠近第24號錨位時，我方引水人似以其
31 對講機與在我船前方之CE輪聯絡後告訴我超越CE輪後減速調

01 整，而且我看到CE輪由3艘拖船協助停在原處似在等待我船
02 超越通過，所以我遵照引水人指示，但是當我船靠近CE輪
03 時，我發現CE輪突然船尾急轉而導致碰撞）等語（見本院卷
04 一第346-347頁）。

05 (2)公證報告略以：「2.40 Master Statement(Capt Tai, Yen-T
06 ang ii. MV "EVER BIRTH" Pilot then communicated with
07 the pilot on board MV "COSCO ENGLAND" in local langu
08 age and then informed Master that MV "EVER BIRTH" wo
09 uld speed up to pass MV "COSCO ENGLAND" then slowing
10 down when they reach berth 12. The Master observed t
11 he CPA between MV "EVER BIRTH" and MV "COSCO ENGLAN
12 D" was 0.5 nautical mile and the vessel was safe to
13 pass MV "COSCO ENGLAND". iii. AT 0253 hours while MV
14 "EVER BIRTH" was passing astern of MV "COSCO ENGLAN
15 D" the Master observed the propeller wash from MV "C
16 OSCO ENGLAND" and she was moving astern. The above a
17 ction was contradict with the pilot advice earlier a
18 nd before MV "EVER BIRTH" could make any action in th
19 e limited sea room area, the starboard quarter of MV
20 "EVER BIRTH" collided with the port quarter of MV "C
21 OSCO ENGLAND".……」(中譯：2.40船長陳述(Tai, Yen-Tan
22 g陳述) ii. 領港隨後用當地語言聯絡CE輪上之領港即引水
23 人，並且告知EB輪船長加速通過CE輪，並在到達12號碼頭前
24 減速，EB輪船長從雷達螢幕上觀測計算兩船最接近距離是0.
25 5哩，EB輪可以安全通過。 iii. 當EB輪在凌晨2時53分正在通
26 過CE輪船艙時，船長從CE輪俾葉水花發現CE輪正在倒俾，前
27 述動作跟引水人稍前告知情報相反，EB輪船長在狹窄及有限
28 的水域內，可得採取限制性之避碰行動前，EB輪右後艙部已
29 經與CE輪左後艙部碰撞。……」(見本院卷一第407頁背面-
30 408、413頁背面-414頁)。

31 (3)公證報告就船舶自動識別系統證據中譯本紀載略以：CE輪於

0231(時間)進入南航道，船速7.8節；0243，EB輪進入南航道，船速10.5節，CE輪在EB輪前方約1.5浬，CE輪左側方向則有2艘拖船；0248，EB輪依船速10.5節航行在航道內，在CE輪後方約0.5浬，CE輪則減速至5.5節並右轉；0251，EB輪航行在航道中依10.3節船速及距離CE輪0.11浬正準備超越CE輪船艙，而CE輪明顯依船速1.1節在右轉，並由在右舷之2艘拖船及左舷之1艘拖船協助；0252至碰撞前，EB輪左轉船速10節，CE輪繼續右迴旋轉向，造成CE輪船艙接近EB輪，CE輪則繼續向右迴旋轉向，船速1.1節，逼近EB輪之安全航道；0253，CE輪左方觸碰到EB輪右後舷，碰撞時EB輪船速為10節，CE輪船速為1.1節等語（見本院卷一第417頁）。

(4)承上可知，系爭碰撞係因CE輪進入南航道後，由船速7.8節開始減速至1.1節，並於拖船協助下欲調頭以左舷靠泊，於EB輪以約10節左右之船速持續於航道中前進並逐漸接近CE輪時，EB輪上之引水人經聯絡CE輪後，EB輪船長依引水人指示超越CE輪，EB輪船長並有自其雷達螢幕觀測計算兩船最接近距離為0.5浬，研判EB輪可安全通過，然CE輪於EB輪接近時仍持續向右迴旋轉向，並突然倒俾而持續逼近EB輪之安全航道，而EB輪於狹窄水域有限空間已不及採取有效之避碰措施，最終CE輪左船艙向左撞擊EB輪右後舷，此亦核與EB輪之船舶航程資料紀錄所示之船舶位置相符（見本院卷一第352-367頁），足見CE輪未盡瞭望義務，於向右迴旋過程中未注意依引水人指示前進之EB輪之動態而致碰撞，亦即CE輪之上開航行過失導致系爭碰撞之結果。

3.次查：

(1)依前述，系爭碰撞係因CE輪未盡瞭望義務，於向右迴旋過程中未注意依引水人指示前進之EB輪之動態而致，且系爭碰撞發生前，EB輪因見CE輪位於其航行方向之右前方，故已向左調整其航行之方向以避開位於右前方之CE輪，核與兩船之航跡圖相符（見本院卷一第352頁），益徵EB輪已盡其海商法第62、63條之注意義務。

01 (2)原告雖主張被告違反1972年國際海上避碰規則第2、5、6、
02 7、8、13、16條規定云云，並以HFW所製作之文書為佐(見本
03 院卷三第74-80頁)。然上開文書乃新加坡HFW事務所所出
04 具，未見由公正之第三方專門職業技術考試檢核通過之海事
05 公證人所出分析，其憑性信已非無疑；且該文書第6點雖提
06 及EB輪以超出當地速限的速度前進，卻未提及稱之速限為何
07 (見本院卷三第78頁)，實難認定有何不依當地速限之情
08 形；再者，依據該文書第9點所載，假設EB輪及CE輪保持各
09 自的航向和速度(在EB輪改變航向完成後)，EB輪將在17分
10 鐘以100公尺的距離通過CE輪等語(見本院卷三第79頁)，
11 亦可佐見若非CE輪突然改變航向倒俾，EB輪將可安全通過CE
12 輪而不致發生碰撞，堪認上開文書未斟酌系爭碰撞實際狀
13 況，而認系爭碰撞係因EB輪航行過失所致，不足為取。

14 (3)另依兩船之航程資料(見本院卷一第352-367頁)，已顯示EB
15 輪為避讓CE輪而大幅調整航行之幅度及範圍，且於航行接近
16 CE輪前，已與CE輪之後方相距甚遠；再由CE輪之航行軌跡觀
17 之，CE輪係於短距離內往左大幅改變航向，致EB輪無從避讓
18 因而發生碰撞，足認EB輪應已盡避讓之義務無疑。

19 (4)承上，原告主張系爭碰撞係因EB輪違反注意義務且違反避碰
20 相關規定，而有航行之過失，不足為採。。

21 4.另EB輪具備適航能力及運送能力之要件一節，有EB輪之船舶
22 註冊證書、國際噸位證書、最低安全人力配置證書(107年1
23 0月31日簽發)、符合ISM國際安全管理章程文書(106年10
24 月26日稽查完成、同年11月10日簽發、效期至111年10月28
25 日)、安全管理證書(107年5月21日稽核完成、107年10月1
26 1日簽發、效期至112年5月20日)、船舶安全設備證書(106
27 年12月29日檢查完成、107年11月9日簽發、效期至111年12
28 月28日)、船級證書(107年12月23日簽發、111年12月28日
29 到期)、貨物管照紀錄、裝卸貨-AB碼頭當值記錄表、船舶
30 安全結構證書(106年12月29日檢查完成、107年11月9日簽
31 發、效期至111年12月28日)為證(見本院卷一第370-387

頁)。審酌EB輪為106年建造，總噸位為3萬3,266噸，CE輪總噸位為15萬3,666噸，有EB、CE輪輪船籍登記證書、新聞資料可稽（見本院卷一第368-369、450、552頁），及EB輪右舷最側邊遭直接碰撞之船體受損、貨櫃變形及落海之貨櫃破損等，有照片可按（見本院卷一第426-431頁），顯見EB輪遭噸位較大之CE輪撞擊之力量甚鉅，然EB輪仍繼續正常航行至預定碼頭停泊，且僅有放置在碰撞處最舷邊之4個貨櫃落海，有公證報告可稽（見本院卷一第415-416頁背面），足認EB輪應已具備適航能力及運送能力。

5.承上可知，被告非系爭貨物之運送人，與銘異公司間又未成立承攬運送契約，自無從依運送或承攬運送之規定（即民法664條、第634條、海商法第62條、第63條、第644條規定）負損害賠償責任；又長榮公司雖為系爭貨物運送人，然系爭碰撞之肇因乃CE輪航行過失所致，EB輪並無可歸責之事由，業經本院認定如前，則被告抗辯長榮海運得援引海商法第69條第17款規定，毋庸對系爭貨物之毀損滅失負賠償責任，即屬有據，據此，亦難認被告構成民法第184條第1項前段規定之有侵害銘異公司之財產權，抑或有違反保護他人之法律，致銘異公司受有系爭貨物之損害。

6.從而，原告主張依民法第295條規定，擇一依1.民法664條、第634條、海商法第62條、第63條、第644條規定或2.民法第184條第1項前段、抑或3.第184條第2項規定，請求被告負損害賠償責任，於法即屬無據。

(二)本件原告前揭(一)之請求已屬無據，其請求賠償金額部分自毋庸審酌。

六、綜上，原告主張依民法第295條規定，擇一依1.民法664條、第634條、海商法第62條、第63條、第644條規定或2.民法第184條第1項前段、抑或3.第184條第2項規定，請求被告應給付原告153萬7,401元，及自起訴狀繕本送達被告翌日起至清償日止，按週年利率百分之5計算之利息，於法無據，應予駁回。又原告之訴既經駁回，其假執行之聲請即失所附

麗，亦應一併駁回。

七、本件事證已臻明確，原告聲請調查證部分(見本院卷二第450-452、456、494-500頁、卷三第171、300-302頁)，除請求調閱卷宗部分，業據原承辦股不同意提供電子卷證外(見本院卷三第260頁)，因事證已臻明確，無調查必要，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，原告之訴為無理由，依民事訴訟法第78條，判決如主文。

中 華 民 國 112 年 3 月 7 日
民事第三庭 法 官 林玉蕙

以上正本係照原本作成。

如對本判決上訴，應於判決送達後20日內向本院提出上訴狀，若委任律師提起上訴者，應一併繳納上訴審裁判費，否則本院得不命補正逕行駁回上訴。

中 華 民 國 112 年 3 月 7 日
書記官 林瀚章