

臺灣臺北地方法院民事判決

111年度海商字第2號

原告 三千貿易股份有限公司

法定代理人 賴真真

訴訟代理人 姚書容律師

被告 香港商北歐國際聯運有限公司台灣分公司

法定代理人 奧多索潘尼(SOPRANI, ALDO ARTURO)

訴訟代理人 王瀨珮律師

被告 歲航國際股份有限公司

法定代理人 曾俊鵬

訴訟代理人 葉淑珍律師

被告 利達貨櫃運輸股份有限公司

法定代理人 葉勇

被告 黃麒勳

上二人共同

訴訟代理人 王國傑律師

謝宜蓁律師

受告知人 福貿運通股份有限公司

法定代理人 王寅

上列當事人間請求損害賠償等事件，本院於112年4月17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、程序部分：

一、按民事事件涉及外國人或外國地者，為涉外民事事件，內國法院應先確定有國際管轄權，始得受理，次依內國法之規定或概念，就爭執之法律關係予以定性後，決定應適用之法律（即準據法）（最高法院98年度臺上字第2259號判決意旨參照）。關於涉外事件之國際管轄權誰屬，涉外民事法律適用法固未明文規定，惟受訴法院尚非不得就具體情事，類推適用國內法之相關規定，以定其訴訟之管轄（最高法院95年度臺抗字第2號裁定意旨參照）。外國人關於由侵權行為而生之債涉訟者之國際管轄權，我國涉外民事法律適用法並未規定，即應類推適用民事訴訟法第1條第1項、第15條第1項、第22條規定，認被告住所地、侵權行為地之法院，俱有管轄權（最高法院97年度臺抗字第185號裁定意旨參照）。又按分公司，為受本公司管轄之分支機構；外國公司，於法令限制內，與中華民國公司有同一之權利能力；外國公司非經辦理分公司登記，不得以外國公司名義在中華民國境內經營業務，公司法第3條第2項後段、第4條第2項、第371條第1項分別定有明文。查被告香港商北歐國際聯運有限公司台灣分公司（下稱北歐公司）為外國公司，有其外國公司登記基本資料（卷一第145頁）為憑，故本件有涉外因素而屬涉外民事事件。原告主張被告黃麒勳駕車載運貨物行經臺南市○○區○○道0號306公里600公尺處翻覆致原告無法及時交付貨物予買方而受有報關、倉租等損害，有國道公路警察局道路交通事故初步分析研判表（卷一第27頁）可參，應堪認原告主張被告之侵權行為地為臺灣臺南市，揆諸前揭說明，類推適用民事訴訟法，本院應有國際管轄權，而被告均無異議而為本案言詞辯論，類推適用民事訴訟法第25條之規定，本院就本件訴訟應有管轄權。

二、按關於由侵權行為而生之債，依侵權行為地法。但另有關係最切之法律者，依該法律，涉外民事法律適用法第25條定有

01 明文。查原告主張本件侵權行為地為臺灣臺南市已如前述，
02 揆諸上開規定，即應適用中華民國法律。

03 三、按訴狀送達後，原告不得將原訴變更或追加他訴。但擴張或
04 減縮應受判決事項之聲明者，不在此限，民事訴訟法第255
05 條第1項第3款定有明文。查原告起訴時聲明：(一)被告北歐公
06 司應給付原告新臺幣（下同）110萬8,656元，及自起訴狀繕
07 本送達翌日起至清償日止按年息5%計算之利息；(二)被告利
08 達貨櫃運輸股份有限公司（下稱利達公司）、黃麒勳應連帶
09 給付原告110萬8,656元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償
10 日止按年息5%計算之利息；(三)被告歲航國際股份有限公司
11 （下稱歲航公司）應給付原告110萬8,656元，及自起訴狀繕
12 本送達翌日起至清償日止按年息5%計算之利息；(四)上開第
13 一至三項所命給付，任一被告已為全部或一部之給付者，其
14 餘被告就其履行之範圍內同免給付之義務（卷一第9-10
15 頁）；嗣於民國111年3月24日具狀更正聲明為：(一)被告北歐
16 公司應給付原告48萬6,292元，及自起訴狀繕本送達翌日起
17 至清償日止按年息5%計算之利息；(二)被告利達公司、黃麒
18 勳應連帶給付原告48萬6,292元，及自起訴狀繕本送達翌日
19 起至清償日止按年息5%計算之利息；(三)被告歲航公司應給
20 付原告48萬6,292元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日
21 止按年息5%計算之利息；(四)上開第一至三項所命給付，任
22 一被告已為全部或一部之給付者，其餘被告就其履行之範圍
23 內同免給付之義務（卷一第233頁），係減縮應受判決事項
24 之聲明，核與前揭規定相符，應予准許。

25 貳、實體部分：

26 一、原告主張：

27 (一)原告從事傢俱五金零件及工業滑軌之外銷貿易事業，訴外人
28 OMGE Officina Meccanica Gino Eustacchioni S.P.A. 公司
29 （下稱OMGE公司）於109年10月26日與原告訂立買賣契約，
30 約定由OMGE公司向原告購買產品型號為L00000-00.ZY3.21
31 （I10843/000/00/0400/00）、L00000-00.ZY3.21（I10843/

000/00/0500/00) 及L00000-00.ZY3.21 (I10843/000/BS/0450/00) 的滑軌，數量分別為200組、512組及224組（下合稱系爭貨物），系爭貨物發票（PROFORMA INVOICE）記載交期及運送方式為「海運：在110年1月5日前，自臺中港至義大利（Shipment：Before JAN.5, 2021 From TAICHUNG To ITALY）」、「貿易條件：FOB 臺中港（Terms：FOB TAICHUNG）」。原告於109年12月28日委託訴外人台灣航空貨運承攬股份有限公司（下稱台灣航空公司）將系爭貨物寄倉至臺中港中國10號碼頭/貨櫃場收訖，完成報關並等候裝船。OMGE公司則委託被告北歐公司承攬運送系爭貨物至義大利。詎被告北歐公司未得原告及OMGE公司同意即變更輸出港為高雄港，並擅自委託被告歲航公司複委託被告利達公司將系爭貨物自臺中港運往高雄港，被告利達公司指派受僱人即被告黃麒勳於109年12月31日駕駛車號000-00半聯結車運送系爭貨物，行經國道1號306公里600公尺處南側向外側，因駕駛違規或有不當行為而發生翻覆，致系爭貨物外盒受損、零件功能性待檢測，原告因而無法依約於110年1月5日前交付系爭貨物予OMGE公司。原告為避免遲延交貨將遭OMGE公司求償違約金，遂於110年2月2日委託訴外人UPS、110年3月19日委託訴外人鴻霖航空貨運代理股份有限公司先以空運方式交寄部分貨物予OMGE公司；其餘數量則由原告於110年4月5日委託訴外人海捷股份有限公司以海運方式交貨。原告所受損害包括倉租費、空運費、海運費、報關費、原料上漲負擔價差共計48萬6,292元（下合稱系爭費用），爰依民法第184條第1項前段、第2項、第185條、第188條第1項、第191條之2規定請求被告賠償損害。

(二)因被告黃麒勳過失駕駛行為致原告無法依民法第765條規定對系爭貨物為收益及處分，無法如期交貨予買方OMGE公司，被告黃麒勳應依民法第184條第2項（違反民法第765條保護他人之法律）對原告負損害賠償責任。被告利達公司為被告黃麒勳之僱用人，應依民法第188條第1項規定與被告黃麒勳

負連帶損害賠償責任。被告北歐公司原應遵照系爭貨物買方OMGE公司與賣方原告約定之FOB臺中港裝船之貿易條件，卻未得原告及OMGE公司同意即逕委託被告歲航公司複委託被告(五)利達公司將系爭貨物自臺中港運往高雄港，被告利達公司為被告歲航公司之履行輔助人，被告北歐公司、被告歲航公司變更系爭貨物之裝載港為高雄港，係故意共同侵害原告就系爭貨物所有權之行為，與被告黃麒勳過失駕駛行為間有客觀共同關連性，被告負不真正連帶賠償責任等語。

(三)並聲明：(一)被告北歐公司應給付原告48萬6,292元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止按年息5%計算之利息；(二)被告利達公司、黃麒勳應連帶給付原告48萬6,292元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止按年息5%計算之利息；(三)被告歲航公司應給付原告48萬6,292元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止按年息5%計算之利息；(四)上開第一至三項所命給付，任一被告已為全部或一部之給付者，其餘被告就其履行之範圍內同免給付之義務；(五)願供擔保請准宣告假執行。

二、被告則以：

(一)被告北歐公司：系爭貨物之受貨人OMGE公司係委託義大利Transporti Internazio Transmec Spa（下稱TIT公司）為承攬運送人，TIT公司再指示被告北歐公司將系爭貨物交由被告歲航公司承攬運送，TIT公司未曾指示系爭貨物須在臺中港裝船運送，而原告既自認其與被告北歐公司間、OMGE公司與被告北歐公司間就系爭貨物並無訂立承攬運送契約，是原告應無權指定系爭貨物運送之裝載港須在臺中港等運送相關事宜。原告雖以系爭貨物發票（PROFORMA INVOICE）上記載「貿易條件：FOB 臺中港（Terms：FOB TAICHUNG）」主張被告北歐公司擅自變更系爭貨物裝載港為高雄港云云，惟系爭貨物發票是國際貿易進出口商間往來報價文件，而非運送文件，被告北歐公司實無從事前知悉系爭貨物買賣雙方有約定該貿易條件，被告北歐公司於109年12月11日提供內容

記載收貨地臺中（PLACE OF RECEIPT：TAICHUNG）、裝貨港高雄（PORT OF LOADING：KAOSHIUNG）裝船通知書（BOOKING ADVICE）予原告，原告未表達反對意思並如期將系爭貨物交付臺中港中國10號貨櫃場寄倉辦理報關，嗣原告委託之報關行台灣航空公司提交給被告北歐公司之系爭貨物作單資料上亦載明「FROM：KAOHSIUNG」，被告北歐公司再按該作單資料內容製作提單草稿記載裝載港高雄（Port of Loading：KAOHSIUNG, TAIWAN）回傳予原告，原告收受後亦無表示異議，堪認其明知且同意系爭貨物自高雄港裝船起運，其主張被告北歐公司未得其同意變更輸出港而故意侵害其對系爭貨物之占有及所有權，顯非事實。又系爭貨物本身並未受損，原告請求項目均屬純粹經濟上損失，並非民法第184條第1項前段規定保護之客體；被告北歐公司對原告並無任何不法侵害所有權或占有之行為，亦不該當依民法第184條第2項要件；原告係因自身不作為才導致系爭費用產生，其主張被告北歐公司須負賠償責任，應無理由等語。

(二)被告歲航公司：縱認系爭貨物買賣之貿易條件得作為所有權變動與否之參考依據，惟依系爭貨物買賣時應適用之2020年國貿條規就FOB貿易條件風險移轉之規定，應認原告將系爭貨物交付陽明海運股份有限公司（下稱陽明海運公司）所屬臺中中國貨櫃場時即屬交付買方OMGE公司，此時系爭貨物之損害及風險均非原告所應負擔，原告既非系爭貨物之所有權人，自不得將其因商業考量而對買方OMGE公司讓步後所生損害歸由被告負擔。系爭貨物為散貨，須與其他貨物合併裝滿貨櫃後方能交付貨櫃輪船班運送，而訂艙人洽定艙位時僅能選定出口定期航線之船舶航次，並依船舶航次之停靠港口將貨物裝載上船，而無法選擇停靠裝載之港口，載運系爭貨物之船班資訊既經原告之報關代理台灣航空公司確認，提單草稿回傳給原告亦未見其表示反對，自堪認原告同意系爭貨物自高雄港起運，被告歲航公司對原告既無任何契約上或法律上義務，則原告主張被告歲航公司有變更系爭貨物裝載港之

01 不法行為云云，顯屬無稽等語。

02 (三)被告利達公司、黃麒勳：原告自認公證人認定系爭貨物並無
03 損害，原告主張系爭費用屬純粹經濟上損失，而與系爭貨物
04 損害無關，自非民法第184條第1項前段、第191條之2保護之
05 範圍。原告所主張系爭費用損害，顯非被告黃麒勳之駕駛行
06 為所致，而係原告於事故發生後無積極確認損害額及證據保
07 全行為所致，原告於事故發生後經會同公證人勘查確認系爭
08 貨物未毀損之情形下，仍自行向OMGE公司表示系爭貨物毀損
09 而無法出貨，OMGE公司才要求原告提於訂單須改以空運方式
10 交貨，則原告主張系爭費用實為原告自身錯誤認知所致，而
11 與被告黃麒勳駕車行為間無相當因果關係。原告未證明被告
12 黃麒勳駕車有何過失或違反道路交通管理處罰條例及交通安
13 全規則等相關規定，被告黃麒勳自無違反保護他人之法律。
14 另依FOB貿易條件慣例，原告在臺中港交貨予買方OMGE公司
15 指定運送人陽明海運公司時，即應認由買方取得系爭貨物之
16 所有權，原告顯已喪失系爭貨物之所有權及占有，自不得依
17 權利人地位請求侵權行為損害賠償，況民法第765條規定僅
18 在規定所有權權能之內容與範圍，非屬保護他人之法律，則
19 原告主張被告違反民法第765條保護他人之法律云云，顯無
20 理由。被告均非系爭貨物之訂艙人，自無可能向系爭貨物之
21 運送人陽明海運公司指示或變更裝載港，原告主張被告變更
22 系爭貨物裝載港行為成立共同侵權行為，顯不可採。又原告
23 請求系爭費用所提出單據形式不真正，且系爭貨物發生事故
24 後之流向未明，原告本件請求損害賠償範圍並未扣除其所受
25 利益，自不可採。

26 (四)並均聲明：(一)原告之訴駁回；(二)如受不利判決願供擔保請准
27 宣告免為假執行。

28 三、得心證之理由：

29 (一)原告依民法第184條第1項前段、第191條之2、第188條第1項
30 前段規定，請求被告利達公司、黃麒勳連帶給付系爭費用，
31 為無理由：

01 1.按因故意或過失，不法侵害他人之權利者，負損害賠償責
02 任；汽車、機車或其他非依軌道行駛之動力車輛，在使用中
03 加損害於他人者，駕駛人應賠償因此所生之損害；數人共同
04 不法侵害他人之權利者，連帶負損害賠償責任；受僱人因執
05 行職務，不法侵害他人之權利者，由僱用人與行為人連帶負
06 損害賠償責任，民法第184條第1項前段、第191條之2前段、
07 第185條第1項前段、第188條第1項前段固分別有明文。惟按
08 侵權行為保護之客體，主要為被害人之固有利益（又稱持有
09 利益或完整利益），民法第184條第1項前段所保護之法益，
10 原則上限於權利（固有利益），而不及於權利以外之利益特
11 別是學說上所稱之純粹經濟上損失或純粹財產上損害，以維
12 護民事責任體系上應有之分際，並達成立法上合理分配及限
13 制損害賠償責任，適當填補被害人所受損害之目的，故該條
14 項前段所定過失侵權行為之成立，須有加害行為及權利受侵
15 害為成立要件（最高法院101年度臺上字第496號判決意旨參
16 照）。所謂「純粹經濟上損失」或「純粹財產上損害」，係
17 指其經濟上之損失為「純粹」的，而未與其他有體損害如人
18 身損害或財產損害相結合，原則上並非民法第184條第1項前
19 段規定所保護之客體（最高法院103年度臺上字第845號判決
20 意旨參照）。

21 2.查被告黃麒勳於109年12月31日12時35分許駕駛登記為被告
22 利達公司所有之車號000-00貨櫃貨運車運送系爭貨物，行經
23 國道1號306.6公里處南側向外側發生翻覆；嗣公證人於110
24 年8月4日至位在臺中市○○區○○路0號之三千金屬工業股
25 份有限公司查勘系爭貨物結果以：當時滑軌為3個棧板分開
26 堆放，塑膠封套仍保留完好，由第三人受雇員工打開封套
27 後，僅有封套內紙箱之邊角磨損，滑軌外觀皆無變形，僅外
28 盒包裝因外力擠壓有磨損等情，有內政部警政署國道公路警
29 察局第四公路警察大隊111年3月24日函及道路交通事故現場
30 圖、道路交通事故照片黏貼紀錄表（卷一第267-300頁）、
31 公路監理電子閘門（卷一第303頁）、華信保險公證人110年

01 8月4日查勘報告（卷一第355-335頁）為憑，復為兩造均無
02 爭執，應堪認屬實。

03 3.次查原告於111年3月24日具狀表示詢問兆豐產險公司得知公
04 證人認定無損害不予理賠，並減縮聲明後就系爭貨物損害已
05 不為請求，業據原告陳述在卷（卷一第446頁），並有111年
06 3月24日民事減縮訴之聲明暨準備(一)狀（卷一第231-249頁）
07 可參，堪認原告自認系爭貨物並未因被告黃麒勳上開駕車行
08 為受損。系爭貨物既未受侵害，揆諸前揭說明，原告本件請
09 求系爭費用因未與其他有體財產損害相結合，應係純粹經濟
10 上損失，自非民法第184條第1項前段規定保護之客體。又衡
11 諸民法第191條之2立法理由係以近代交通發達，而因動力車
12 輛肇事致損害人之身體或財產者，日見增多，爰參考他國立
13 法例並斟酌我國國情增訂本條，規定汽車、機車或其他非依
14 軌道行駛之動力車輛，在使用中加損害於他人者，駕駛人應
15 賠償因此所生之損害。惟如駕駛人於防止損害之發生，已盡
16 相當之注意，不在此限，以期緩和駕駛人之責任。是民法第
17 191條之2之規範目的應係調整民法第184條第1項前段規定之
18 舉證責任，而非擴大將純粹經濟上損失納入保護範圍。系爭
19 貨物未受侵害既如前述，則原告依民法第184條第1項前段、
20 第191條之2前段、第188條第1項前段規定請求被告利達公
21 司、黃麒勳連帶給付系爭費用，核屬無據。

22 (二)原告依民法第184條第1項前段規定請求被告北歐公司、歲航
23 公司給付系爭費用，為無理由：

24 1.原告主張被告北歐公司、歲航公司擅自變更系爭貨物裝載港
25 為高雄港，致原告受有系爭費用損失，應共同給付系爭費用
26 云云。惟查證人即被告北歐公司海運運務員陳明穗到庭具結
27 證稱：被告北歐公司只是TIT公司在臺灣的代理，經TIT公司
28 指示被告北歐公司將系爭貨物給被告歲航公司，系爭貨物之
29 裝載港不是承攬運送業可以決定的，而船公司陽明海運公司
30 可以決定裝載港；系爭貨物作單資料（卷二第127頁）是由
31 原告委託的報關行即台灣航空公司代理原告提供給被告北歐

01 公司，要製作提單用的；原告Annie Yen發送2020年12月10
02 日10點41分寄送給證人的電子郵件（卷一第224頁）是原告
03 與我聯繫最早傳給我的電子郵件，該電子郵件之SUBJECT那
04 一行的字是原告寫的，該電子郵件記載12月29日臺中結關散
05 貨，是12月29日貨好，要從臺中結關，散貨的SO，就是跟別
06 人一起併櫃，不是自己一櫃。原告公司的人與我聯繫這票貨
07 物時，沒有特別指明一定要在臺中港裝載上船；因為遠洋線
08 的大船大多都是靠高雄港，因為吃水比較深，所以結關地、
09 裝船地不一定是同一地點等語（卷二第166-172頁），並有
10 經台灣航空公司用印原告公司大小章之系爭貨物作單資料
11 （卷二第127頁）、原告公司員工Annie Yen於2020年12月10
12 日10點41分發送予被告北歐公司員工陳明穗（Niki Chen）
13 之電子郵件（卷一第224頁）為憑，足見原告聯繫被告北歐
14 公司關於系爭貨物運送至義大利事宜時並未指定裝貨港須為
15 臺中港，而僅提及系爭貨物在臺中結關。參以被告北歐公司
16 2020年12月11日發送原告之裝船通知書（BOOKING ADVICE，
17 卷一第227頁）載明：收貨地臺中（PLACE OF RECEIPT：TAI
18 CHUNG）、裝載港高雄（PORT OF LOADING：KAOSHIUNG），
19 核與原告委託之報關行台灣航空公司提交給被告北歐公司之
20 系爭貨物作單資料（卷二第127頁）記載：FROM：KAOHSIUNG
21 之情相符，堪認原告知悉系爭貨物之裝載港本即為高雄，而
22 承攬運送業無權決定貨物裝載港業據證人陳明穗證述如前，
23 則原告主張被告北歐公司、歲航公司擅自變更系爭貨物裝載
24 港為加害行為云云，殊難採憑。

25 2.原告主張被告北歐公司、歲航公司共同侵害系爭貨物所有權
26 及占有云云，主要以系爭貨物貿易條件為FOB作為論據。惟
27 國際貿易之買賣條件係賦予賣方在特定地點交付貨物義務，
28 貨物所有權移轉仍取決於當事人間讓與合意，FOB貿易條件
29 下運費由買方支付，運送人應視為買方之履行輔助人，故於
30 運送人為買方收受貨物後，賣方即為交付貨物予買方，貨物
31 所有權於此時即應已移轉與買方。查系爭貨物由受貨人OMGE

01 公司委託TIT公司指示被告北歐公司交由被告歲航公司承攬
02 運送，並經被告歲航公司轉委託受告知人福貿運通股份有限
03 公司為運送，業據被告歲航公司陳明並提出海運提單草稿
04 （卷一第165-167頁）可參，且為兩造無爭執，而系爭貨物
05 訂艙人為福貿運通股份有限公司，裝貨港係依訂艙人提供之
06 訂艙資料要求而約定，有陽明海運公司112年2月13日函（卷
07 三第7頁）為憑，堪認系爭貨物運送人陽明海運公司係買方
08 之履行輔助人，於原告將系爭貨物寄倉至臺中港中國10號碼
09 頭/貨櫃場時，系爭貨物所有權即移轉與買方即受貨人OMGE
10 公司，則原告至此即已非系爭貨物所有權人、亦未占有系爭
11 貨物，原告自無從主張系爭貨物所有權受侵害，是原告前揭
12 主張洵屬無據。

13 (三)原告依民法第184條第2項規定，請求被告給付系爭費用，亦
14 無理由：

15 1.按違反保護他人之法律，致生損害於他人者，負賠償責任，
16 民法第184條第2項前段定有明文。民法第184條第2項性質上
17 屬於「轉介條款」及「概括條款」，自須引入連結該條以外
18 之其他公私法中之強制規範，使之成為民事侵權責任的內容，
19 俾該項不明確之法律規範得以充實及具體化。而所謂
20 「保護他人之法律」，亦屬抽象之概念，應就法規之立法目
21 的、態樣、整體結構、體系價值，所欲產生之規範效果及社
22 會發展等因素綜合研判之（最高法院103年度臺上字第1242
23 號判決意旨參照）。

24 2.原告主張被告北歐公司、歲航公司未經原告同意擅自將系爭
25 貨物載運至高雄港而侵害原告對系爭貨物之所有權，係違反
26 民法第765條規定保護他人之法律云云。惟查原告自陳其委
27 託台灣航空公司將系爭貨物寄倉至臺中港中國10號碼頭/貨
28 櫃場報關，而系爭貨物之報關地雖為臺中，然其裝載港本即
29 為高雄且從未變更業經本院認定如前，應堪認被告北歐公
30 司、歲航公司並無擅將系爭貨物載運至高雄港之行為，原告
31 前揭主張，難認有據。

01 3.原告另主張被告黃麒勳駕車載運系爭貨物時違反道路交通安全
02 全處罰條例及交通安全規則，係違反保護他人法律云云。惟
03 查國道公路警察大隊處理109年12月31日12時35分國道1號南
04 向306.6公里交通事故並無開立違規單之情事，有內政部警
05 政署國道公路警察局第四公路警察大隊112年2月20日函（卷
06 三第21頁）為憑，堪認警察機關並未認定被告黃麒勳之駕車
07 行為有何違反道路交通安全處罰條例及交通安全規則之情，
08 而原告復未具體敘明及舉證證明被告黃麒勳駕車行為究違反
09 何等違反保護他人法律之情，揆諸前揭說明，自難認被告黃
10 麒勳確有違反保護他人法律之行為，則原告依民法第184條
11 第2項規定請求被告給付系爭費用，殊難採憑。

12 四、綜上所述，原告依民法第184條第1項前段、第2項、第191條
13 之2、第185條、第188條第1項規定請求被告賠償系爭費用及
14 利息，為無理由，應予駁回。原告之訴既經駁回，其假執行
15 之聲請亦失所依據，應併予駁回。

16 五、本件事證已臻明確，兩造其餘攻擊防禦方法及證據，經本院
17 斟酌後，核與判決結果不生影響，爰不另論述，併此敘明。

18 六、訴訟費用負擔之依據：民事訴訟法第78條。

19 中 華 民 國 112 年 5 月 18 日
20 民事第四庭 法 官 姚水文

21 以上正本係照原本作成。

22 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
23 委任律師提起上訴者，應一併繳納上訴審裁判費。

24 中 華 民 國 112 年 5 月 18 日
25 書記官 吳華瑋