臺灣臺北地方法院民事判決

111年度訴字第4135號

原　　告　台灣玻璃工業股份有限公司

000000000000000000

法定代理人　林伯豐

訴訟代理人　蔡玫眞律師

複代理人　　陳姵君律師

被　　告　東亞運輸倉儲股份有限公司

000000000000000000

法定代理人　歐聲源

訴訟代理人　林宜醇

　　李頤寬

上列當事人間損害賠償事件，本院於民國112年5月30日言詞辯論終結，判決如下：

主　　文

被告應給付原告新台幣855,727元，及自民國111年9月1日起至清償日止，按年息5%計算之利息。

原告其餘之訴駁回。

訴訟費用由被告負擔95%，餘由原告負擔。

本判決於原告以新台幣290,000元供擔保後，得假執行；但被告如以新台幣855,727元為原告預供擔保後，得免為假執行。

原告其餘假執行聲請駁回。

事實及理由

甲、程序部分：按訴狀送達後，原告不得將原訴變更或追加他訴。但請求之基礎事實同一、擴張或減縮應受判決事項之聲明者，不在此限，民事訴訟法第255條第1項第2、3款定有明文。查原告起訴狀所載應受判決事項聲明原為「被告應給付原告新台幣(下同)855,727元，及自起訴狀送達翌日時起，至清償日止，按年息百分之五計算之利息。」(卷第9頁)，嗣於111年10月13日以民事擴張聲明狀變更為「被告應給付原告920,727元，及自起訴狀送達翌日時起，至清償日止，

按年息百分之五計算之利息」(卷第85頁)，核其聲明之請求金額雖有變更，惟請求之基礎事實並未改變，與擴張應受判決事項聲明之情形亦相符，揆諸前開說明，應予准許。

乙、實體部分：

一、原告起訴主張：

㈠原告於109年8月17日與Heye International GmbH(下稱德國公司)購買伺服餵料機一台(下稱系爭設備)，雙方約定進口貨物貿易條件為CIF，即由賣方承擔至指定目的港之運費加保險費，當貨物在裝運港越過船舷時(實際為裝運船艙內)，賣方即完成交貨，並約定於臺灣基隆港取貨。德國公司將系爭設備分裝成六箱木箱(下稱系爭木箱)並委由曜捷運通有限公司(下稱曜捷公司)運送至台灣基隆港，系爭木箱於110年2月12日從德國啟運，於110年4月1日抵達台灣高雄港，因部分船隻無法直接抵達基隆港，故曜捷公司自行聯絡運輸業者轉運至基隆港，系爭貨物於110年4月2日抵達基隆港，並存放於被告新北市○○區○○路0段000號之貨櫃場(下稱汐止貨櫃場)等待通關。

㈡德國公司總計出具三份提單，其中一份空運交付予原告，另兩份則押匯予當地銀行(UniCredit Bank AG)。原告於取得提單交付後，依法取得系爭設備之所有權(海商法第60條第1項準用民法第629條)，原告將提單交付並委由大順報關行股份有限公司進行報關，該公司由報關單位處領取提貨單後即交予瑋鎰貨運股份有限公司(下稱瑋鎰貨運)，瑋鎰貨運於110年4月9日前往汐止貨櫃場提貨，將提貨單繳交予汐止貨櫃場提貨轉原告新竹廠。而被告受僱人簡啟明駕駛編號170之貨櫃起重堆高機提取系爭木箱之其中一箱，將其放置於汐止貨櫃場工作區域內，被告另一受僱人林正翊駕駛編號169之貨櫃起重堆高機協助簡啟明抬起該木箱並等待拖車倒車，因簡啟明和林正翊二人操作失誤，於拖車倒車時該木箱突然傾斜並掉落，撞擊拖車底盤末端，造成系爭木箱一側嚴重破損(下稱系爭受損木箱)，且內部貨物即系爭機械設備零件移位

並損壞，因發現系爭受損木箱嚴重破損，故瑋鎰貨運並未完成提貨，並隨即通知原告此情，原告亦轉知德國公司此事故，德國公司之保險公司委請中華海事檢定社股份有限公司(下稱檢定社)對110年4月9日系爭受損木箱損壞原因進行調查，出具之公證報告指出系爭受損木箱之破損歸責原因係簡啟明及林正翊(下合稱堆高機駕駛)在汐止貨櫃場裝載作業時，裝載與操作失誤導致木箱傾斜掉落受損，由此可證堆高機駕駛有過失行為。然被告卻出具輪船事故證明單乙紙表示「110年4月9日預提貨出倉時，發現1PKG外箱破損，內品不詳」，顯與檢定社之公證報告不符。

㈢而系爭受損木箱內之設備零件需搭配其餘五箱之設備零件方可組裝成整套設備，缺一機器設備及零件即無法組成，且機械設備之品質及準確性甚為重要，原告目前無可替代系爭受損木箱內之機械設備及零件，僅能委請德國公司檢修回復為原本應有之外觀和功能，故原告於110年7月29日將系爭受損木箱重新包裝後，連同另外五箱併同運回德國，系爭木箱於110年9月11日抵達德國，業經德國公司修繕後，於111年3月11日運至台灣新竹工廠。而原告將系爭受損木箱及其內之設備零件重新包裝後退運回德國，其中退運回德國之必要花費包含：海關進口貨物稅費30,250元、退運倉儲18,494元、支付德國公司相關費用805,999元、匯款手續費300元、商港服務費684元、翻譯公證書報告及保險公司聲明文件之翻譯費65,000元，合計920,727元。

㈣被告雇請堆高機駕駛簡啟明及林正翊執行搬運貨物職務，為被告僱用人，堆高機駕駛為第188條所稱之受僱人，是堆高機駕駛於原告所有之系爭木箱上裝載作業時裝卸及操作失誤，其過失行為致系爭受損木箱傾斜並撞擊拖車底盤末端，該箱受撞擊後存於箱內之貨物受有嚴重位移及損壞並暴露於木箱外之情形，致原告所有之系爭機械設備受損，不法侵害原告之財產權，原告財產權之損害與被告所雇請堆高機駕駛之過失行為間具有因果關係，是被告雇請之堆高機駕駛因執

行職務所為之過失行為，被告自應與受僱人連帶負損害賠償責任，又依民法第273條規定，原告得對於連帶債務人中之一人或數人或其全體，同時或先後請求全部或一部之給付，則原告自得請求被告一人單獨負全部之損害賠償責任，原告得依民法第213條第1、3項規定請求被告支付回復原狀所必要之費用，即修復費用920,727元以代回復原狀。

㈤被告雖辯稱其係曜捷公司(即德國公司委託運送系爭貨物之公司)之履行輔助人，得援引運送人之全部抗辯，原告於110年4月9日受領系爭設備，至111年8月4日始提起訴訟，已逾民法第623條第1項之1年除斥期間，亦逾海商法第56條第2項1年除斥期間等語，但是，本件原告係以侵權行為損害賠償請求被告賠償因其受雇人搬運過程之疏失行為，致原告受有財產上損害，而非依契約關係主張，自應適用民法第197條第1項侵權行為之2年消滅時效，而原告於110年4月9日受領系爭設備發現損害，並於111年8月4日提起訴訟，未逾2年時效，被告辯稱已逾民法第623條第1項及海商法第56條第2項之1年除斥期間等語，顯無理由。況且被告東亞運輸倉儲股份有限公司，係以受報酬而為他人堆藏及保管物品為營業之人，應屬民法第613條倉庫營業人，而民法將倉庫及運送二節分別訂定，顯係屬不同類型之契約，且通常是已運送完畢，才會送入倉庫堆藏保管，被告將之混為一談，而辯稱係輔佐運送人曜捷公司之履行輔助人等語，亦非可採。更何況被告已先自承係受曜捷公司委託，足見被告應與曜捷公司(即運送人)成立倉庫(準用寄託)契約，顯非屬曜捷公司之履行輔助人，是以被告既非曜捷公司之履行輔助人，自無適用第623條第1項之餘地，足證應適用民法第197條第1項之2年消滅時效，是原告侵權行為之請求權尚未罹於2年之時效。

㈥再者，被告自承本件貨物進口保險為海上保險，而海上保險俗稱水險，水險為凡屬航海中一切事變及災害對保險標的所生之毀損及滅失。換言之，倘非於航海中，即非屬水險之範疇。本件系爭貨物從德國起運，運至台灣高雄港，因部分船

隻無法直接抵達基隆港，故曜捷公司自行聯絡運輸業者以陸運之方式，從高雄港轉運至基隆，並存放於被告之貨櫃場等待通關，運送過程並無發生任何事故，此有原證13保險公司聲明文件可稽。足見，本件系爭貨物於抵達台灣高雄港自船舶卸貨之後，即為陸上運輸，非屬海上運輸之範圍，自無適用海商法規定之餘地。

㈦又我國現行海商法以「海牙威士比規則」為基礎加以制定，所謂運送人的責任期間，是指運送人對貨物運送負責期限，海牙規則及海牙威士比規則第1條第5款有關貨物運送定義，貨物運送的期間為從貨物裝載上船至貨物自船舶卸載之期間。所謂「裝載上船起至貨物自船舶卸載」可分為兩種情況：一是在使用船上吊杆裝卸貨物時，裝貨時貨物掛上船舶吊杆的吊鉤時起至卸貨時貨物脫離吊鉤時為止，即「鉤至鉤」期間。二是使用岸上起重機裝卸，則以貨物越過船舷為界，即「舷至舷」期間運送人應對貨物負責。再按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，海商法第61條定有明文。由此可知，運送人對貨物運送強制責任之期間為裝載上船起至貨物自船舶卸載。換言之，運送人於海上運送期間，貨物所生之毀損滅失，不得以特約之方式，減輕或免除責任，至於貨物卸船後至向收貨人交付貨物之期間，則非屬運送人之強制責任期間。因此，本件系爭貨物於抵達台灣高雄港後，即非屬海上運輸之範圍，曜捷公司須負強制責任之期間已結束，自無再適用海商法規定，是被告亦無從援引曜捷公司海商法上之抗辯，其答辯顯不可採，應予駁回。

㈧且本件原告實際上並未領有保險之賠償。縱領有保險理賠，亦為原告自行繳納保險費之對價，被告自不得以原告受有保險金，據認原告復受損害賠償為不當得利，而得減免其賠償之責，即不得以原告之投保行為，作為分攤被告損害賠償責

任之依據，更無被告所辯稱原告辦理出險，受領保險金衍生不當得利之情形，被告執此抗辯，顯非可採。況保險契約係德國公司所投保，是否理賠與原告無關，因此基於契約相對性原則，保險契約存於德國公司與保險公司間，自與原告無涉。且德國公司向保險公司辦理出險，經保險公司調查，因本件CIF條件之承保範圍僅於運送至基隆港前，本件事故係發生於運送至基隆港後，故認定風險已移轉買方(即原告)，且提單已移轉至原告，是保險公司毋庸給付保險理賠予德國公司，此有保險公司之聲明文件可稽，益加可證原告無獲得保險理賠之可能。且被告為上開不當得利之主張，依舉證責任分配原則，被告自應就此負舉證之責，是以被告既未舉證以實其說，僅空言答辯，顯無理由，並非可採。

㈩再者，被告僅以系爭貨物是用木箱封閉包裝，無法得知內容物為何等語，即將標示系爭貨物之重心義務加諸於原告或出賣人(即德國公司)，且依原告歷次書狀所載之內容，並無隻字片語提及原告及德國公司有任何過失，故原告及德國公司應無標示貨物重量之義務，既無義務即無過失可言，更遑論與有過失。且系爭公證報告歸責原因第1點即已記載清楚指出歸責之主體為「堆高機駕駛」(即被告之受僱人)，且係裝載過程中有作業之過失行為，導致系爭木箱傾倒並撞擊拖車底盤末端而受有損壞，而公證報告第2點雖記載「於本公司調查當時以及兩輛堆高機駕駛進行裝載作業前，皆發現木箱外部並無任何起重(抬起)或重量中心之標示。」等語，但是並未具體指明何人具有標示貨物重心之義務，僅係單純記載調查時存在之客觀事實，即木箱外部並無任何起重(抬起)或重量中心之標示，且被告為運輸倉儲公司，以貨物之裝卸及搬運等為其之主要業務，對於貨物之裝載搬運自應較一般人專業，且被告之作業為有償行為，自應賦予其較高之注意義務，故本件應係被告有主動注意貨物重心之義務。是故被告將其注意義務強行加諸於原告，並抗辯原告與有過失，顯有混淆法院之嫌，顯屬無稽，委無可採。

㈩且保險公司聲明文件第2頁記載「該批貨品的損害係於報關前，由基隆貨櫃場的工作人員所造成」(系爭貨物於抵達基隆港後，並存放於被告之汐止貨櫃場等待通關)，可知保險公司亦肯認系爭木箱之損壞，係由被告之受僱人所致，益加可證原告之主張為有理由。

㈪而就原告請求費用部分：

⑴公證報告第1頁第1段已清楚載明「就2021年4月9日第169號及第170號兩輛貨櫃起重堆高機於裝卸作業時涉嫌損壞伺服餵料機(servo feeder)(按即原告向德國公司所購買之機械設備)貨物一事」等語，歸責原因第1點亦記載「因兩輛堆高機駕駛於裝載過程中有粗糙作業情形，導致木箱傾倒並撞擊拖車底盤末端」，已清楚指出歸責之主體為「堆高機駕駛」(即被告受僱人)於裝載過程中之過失行為，導致系爭木箱傾倒並撞擊拖車底盤末端而受有損壞。故被告辯稱公證報告與本件無關，並爭執翻譯之必要性等語，亦無理由。

⑵又原告之請求權基礎為民法第184條第1項前段、第188條第1項，請求被告負侵權行為損害賠償責任，是依舉證責任分配原則，原告自有證明被告有故意過失之必要，則證明被告過失及原告損害金額之訴訟所生之必要費用，自屬因被告侵權行為所積極支出之損害。而本件原告於知悉系爭木箱嚴重破損後，隨即通知德國公司此事故，德國公司向保險公司One Underwriting Agency GmbH(下稱保險公司)辦理出險，保險公司遂委請檢定社就本件系爭受損木箱損壞原因進行調查，而有檢定社出具之公證報告，及保險公司對德國公司之聲明文件。上開公證報告係以英文記載之，是自有將上開公證報告及保險公司聲明文件譯為本國文字之必要，始能釐清本件事故之責任歸屬(即因被告執行貨物搬運裝載作業時操作過失行為，導致系爭受損木箱傾斜掉落受損，不法侵害原告之財產權)，亦始有成為本件證物之適格，故翻譯費用為原告請求賠償所必須之行為，為本件損害賠償訴訟所生之必要費用，應為原告因本件損害所積極之支出，與損害賠償有直接

之相當因果關係，被告辯稱無要求原告提供公證報告翻譯，縱無翻譯亦不影響原告請求等語，應不可採。

⑶被告爭執原告請求之原證5進口貨物稅及原證6退運倉儲之費用，認與本件無關，然此二筆費用係貨物運送過程必然產生之費用，被告身為運輸倉儲公司，難謂諉為不知，更何況，原證6之發票三紙，其中4,148元之倉儲費用發票開立者即為被告，買方則記載「台灣玻璃工業股份有限公司」(即原告)，被告承接堆放系爭木箱之業務，應係最明瞭倉儲中實際堆放之物為本件系爭受損木箱之人，然卻臨訟辯稱此筆費用與本件無關，即非有據。

⑷被告辯稱原告系爭受損木箱僅有1箱，卻將其他5箱一同退運回德國，應自行負擔其餘5箱所生之費用等語，然而原告向德國公司購買之物為「伺服餵料機」(下稱系爭設備)，伺服餵料機為機械設備，故其品質及準確性甚為重要，是倘系爭設備其一之零件受損，須為修復時，亦有必要將其餘未受損之零件一併退回，待受損零件修復完成後，始得為系爭設備之安裝及測試，研判其結構、功能是否完整，以此確保系爭設備之精準度。德國公司亦出具聲明書表示，為確保系爭設備之損害修復完成，必須將系爭設備(共六箱)全數寄回，方能確認系爭設備之明顯損害及可能之潛在損害皆獲得修復，足證系爭6木箱顯為不可分，原告退運系爭6木箱回德國屬必要之行為，被告所辯即非可採。

㈡並聲明：被告應給付原告920,727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；並願供擔保，請准宣告假執行。

二、被告答辯意旨略以：

㈠查運送人通常無法得知其所運輸之包裝箱內貨物情形如何，故一般出口貨箱會在外箱明顯標示包括裝卸起吊位置、堆疊限制、正面、請勿倒置等各式標誌，如貨物重心不在包裝箱之中心點，並應標示重心標誌，以便整個運送過程中所有運送人方便自外觀判斷此貨物應如何運輸，而本件事故發生之

主因，即係因系爭貨物之重心並不在貨物之中心點，此部分於公證時原告公司之技術員會同時亦有自承貨物重心確實集中於傾倒之該側，而該貨物外箱上竟未有任何重心標誌，原告所提供由檢定社所製作之公證報告(下稱公證報告)上意見欄第二項亦有寫明：於本公司調查當時以及兩輛堆高機駕駛進行裝載作業前，皆發現木箱外部並無任何起重(抬起)或重量中心之標示。故被告職員並無違反任何作業流程，於裝卸過程中亦緩慢小心操作，並無原告所稱粗暴作業等情形，然其所稱之「粗暴作業及操作失誤(不當)」，僅係其主觀臆測，被告概予否認。

㈡另參原告提供之公證報告，縱該公證報告形式實質為真，其意見欄推論本次事件應歸責之原因：「意見…本公司可合理推論本次事件應歸責於以下原因：1、因兩輛堆高機駕駛於裝載過程中有粗糙作業情形，導致木箱傾斜並撞擊拖車底盤末端，2、於本公司調查當時以及兩輛堆高機駕駛進行裝載作業前，皆發現木箱外部並無任何起重(抬起)或重量中心標示。」原告參酌系爭公證報告之意見對被告提起本件訴訟，卻刻意將公證人之意見中「粗糙」修改為「粗暴」，況何所謂「粗糙」作業亦有所爭執，且絲毫未提公證人肯認系爭貨物未標示抬起或重心標示為可歸責原因，是以原告仍未善盡舉證責任。

㈢原告雖稱事故發生之原因為被告職員於裝卸作業時因粗暴作業及操作失誤(不當)導致木箱突然傾斜並掉落，惟被告調閱當時堆高機上之行車記錄器，及被告所擷取該行車紀錄器之畫面時序，並未發現被告職員有原告所稱粗暴作業及操作失誤之情，又系爭貨物為非對稱之不規則狀，因其退運需求而更換外裝箱時，發現其吊掛點確實非在系爭貨物之正中央，顯見系爭不規則狀之貨物重心明顯不在正中央。又依原告提供之公證報告，其意見欄推論本次事件應該歸責之原因意見2：「意見：…本公司可合理推論本次事件應歸責於以下原因…2、於本公司調查當時以及兩輛堆高機駕駛進行裝載作

業前，皆發現木箱外部並無任何起重(抬起)或重量中心之標示。」，故系爭公證報告亦肯認系爭貨物未標示抬起或重心標示為可歸責之原因之一之，證物影片檔(被證二參照)，為事故發生當時堆高機上之行車記錄器所節錄，從該影片可看出被告堆高機於抬昇系爭貨物時係與對向另乙部堆高機協作緩緩抬起，何來原告所稱粗暴作業等情?而系爭貨物則因重心不在中心點而逐漸傾斜倒在貨車上造成本次事故灼然可見。

㈣而公證報告之意見雖提到兩輛堆高機駕駛於裝載過程中有粗糙作業情形，然該公證人為原告方所委託，該意見係公證人主觀上偏頗所得出之結論，系爭事故發生之原因，仍係因該貨物之重心並不在中心點，公證報告既已寫出木箱外部並無任何起重(抬起)或重量中心之標示，何以不進一步說明被告方無法判斷貨物重心不在中間?而係於無任何根據之情形下逕以粗糙作業率爾而為結論，自欠允洽。

㈤因此，本件貨物包裝之爭議點係貨物重心問題，原告是否有標示貨物重量之義務，與本案無涉，且不論為何種標示，本案原告為買受人當然不可能有標示之義務，該義務係在於出賣人，蓋因爰引中華民國產物保險商業同業公會於106年1月6日所發表有關「出口商在貨物損害防阻方面所能貢獻」一文中揭示「2.體積、重量及包裝的標示…包裝的處理指示，重心之標示，以及可吊放位置等的指示標記皆應在包裝外予以清楚的標示出來，並建議以兩種語文（出口國和目的國的語文）來標示這些理貨指示。在所有案例裡，使用國際及標準化之標示及符號較之使用文字標示更為有效。」(網址:http://www.nlia.org.tw/modules/tadnews/page.php?ncsn=45&nsn=493#A)之意旨，出賣人當有標示貨物重量之義務，惟未標示已有過失，應無疑義，然原告既自承風險已移轉予買方(即原告)，原告自應承擔出賣人之與有過失，然原告僅稱其無標示貨物重量之義務顯有遁辭混淆之嫌。

㈥系爭貨物木箱尺寸長、寬、高各約274、227及237公分，而

木箱總重量為2,310公斤，淨重為1,930公斤，此有原證11中華海事檢定社之公證報告頁3前段記載可稽，而依中華民國航空貨物集散站經營商業同業公會於108年10月4日航集站公字第10800078號函、109年7月3日以航集站公字第10900058號函略謂，對於貨物150公分以上或單件貨物重量150公斤以上之高大型棧板貨物，於外包裝上應清楚明確標示貨物重心及牙叉之插曲位置等語，蓋因若未清楚明確標示貨物重心恆易肇致貨物搬運過程中人員及貨物之安全隱患，倘若未予標示因而造成貨物毀損及滅失等情節即屬過失，因此標示貨物重心係確保貨物搬運過程中人員及貨物之安全，無論陸上、海上及航空貨運均需一併注意，蓋因現今貨物之運輸方式係屬國際貿易實務常見之互為銜接複合式運輸，豈有航空貨運階段應注意標示貨物重心，而換至陸上、海上貨運階段則無需標示貨物重心之理!此舉徒增判斷注意義務標準之分歧與困難。而本件系爭貨物是用木箱封閉包裝，被告無法得知內容物為何，其重心是否有偏移概需仰賴出貨人於包裝外箱標示重心標誌。原告陳稱被告有義務注意貨物之重心，然被告於本案發生時確實已盡善良管理人之注意義務，檢查該貨物外箱之四周並未有任何重心標誌，原告亦未有其他裝卸指示，故依照一般貨物以中央為重心點正常裝卸並無任何疏失。原告陳稱無標示貨物重量之義務等語，不特有誤導之嫌且有自願承擔託運人未標示貨物重心之與有過失。

㈦原告雖指摘被告係陸上運輸業者，不能適用中華民國航空貨物集散站經營商業同業公會之函文，惟若倘其此言成理，何以專業如斯之檢定社製作之公證報告意見2明確載明「…本公司可合理推論本次事件應歸責於以下原因…2、於本公司調查當時以及兩輛堆高機駕駛進行裝載作業前，皆發現木箱外部並無任何起重(抬起)或重量中心之標示」等語，但是貨物標示起重(抬起)或重量中心係貨物運輸行業秉持科學管理而不斷完善且持續形成之安全準則，其具有相當公共利益內涵(維護社會公共及個人身體安全，降低社會經濟損失)，若

按原告之見解，檢定社即應排除任何與起重(抬起)或重量中心有關之歸責判斷標準，豈有於極有可能引為書證之公證報告中敘明之理。原告主張其不適用該函文此舉縱有獲訴訟上利益之可能，然係逸出權利的、社會的、經濟的目的或社會所不容許之界限行使權利，屬權利濫用。

㈧又原告本次進口貨物共計六箱，受損之貨物僅為其中一箱而已，然原告竟將未受損之其餘五箱貨物一同退運後，又重新運送回，顯有擴大損害之情，且其餘五箱貨物與本起事故無關，其來回之運費、稅費、及倉儲費等應由原告自行承擔。

㈨本件貨物進口之保險為海上保險(即水險)，為損害填補型之財產保險，保險人理賠被保險人損失後，就其已理賠之部分取得代位求償權，被保險人僅可就未獲得保險金補償之損失對侵權行為人行使權利，自有不當得利禁止原則之適用，而原告雖稱其並未受有保險之賠償，然原告若未出險處理本件事故，又何以會有德國One Underwriting Agency GmbH保險公司委任公證人檢定社進行公證之情事，且檢定社係原告方之保險公司所委任之公證人，公證報告第一頁第一段亦有說明其係代表保險人之意旨，原告原證9中亦提及保險公司聲明文件，足證原告與保險公司有所往來，原告是否已受保險理賠顯屬有疑，原告應提出其與保險公司往來文件為何。

㈩且被告為受交通部航港局許可營業之貨櫃集散站，並經海關完成登記專供貨櫃及櫃裝貨物集散倉儲之場地，與一般倉儲並不相同，係海上運輸之其中一環，原告向德國公司購買系爭貨物，德國公司委由訴外人曜捷公司運送系爭貨物，而曜捷公司其營業性質為貨運代理人，又稱貨運承攬運送人(Forwarder)，其服務範圍涵蓋系爭貨物之全部運輸行為，被告即是受曜捷公司之委託為本件海上運送之終站，裝載此貨物之貨櫃於進站時皆處於未結關之狀態，即受海關監管中，待完成報關手續海關放行後，原告始可受領系爭貨物而完成運送，縱被告就系爭貨物在站內之工作向原告收取費用，亦為輔助曜捷公司完成其運送而為系爭貨物之裝卸、搬運、保

管、儲存、理貨等行為，屬運送人之履行輔助人無訛，自適用海商法之規定。而本件被告針對系爭貨物之儲存、理貨、搬運及裝卸皆係輔佐實際運送人曜捷公司完成其運送而為，故被告屬曜捷公司之履行輔助人，且衡酌海商運送實務，受貨人(即原告)於受領海運貨物發生疑義時，自係向運送人即曜捷公司交涉，被告為運送人曜捷公司履行輔助人，自得依海商法第76條第2項規定主張除斥期間之時效抗辯。

㈣而關於債務不履行及侵權行為請求權競合情形，最高法院係採請求權相互影響說，即侵權行為請求權亦應受債務不履行請求權有關短期時效或除斥期間規定影響。又民法第623條第1項規定，關於物品之運送，因喪失、毀損或遲到而生之賠償請求權，自運送終了或應終了之時起1年間不行使而消滅，乃為儘速了結當事人間之關係所特別規定之短期時效，為貫徹立法意旨，並平衡當事人之利益，債權人對債務人縱係依侵權行為之規定請求賠償，仍應受上開特別規定之短期時效限制。而本件原告於110年4月9日受領系爭貨物，迄111年8月4日始對被告提起本訴，則運送人曜捷公司之責任既已逾1年除斥期間，被告為曜捷公司之履行輔助人，自得主張前開抗辯，原告縱再依侵權行為規定為請求，亦當受前開除斥期間限制，故原告本件請求已逾1年除斥期間，被告爰民法第144條第1項之規定拒絕給付。

㈤又關於原告主張翻譯費用之部分，原告主張需將公證報告翻譯為本國文字始有成為本件證物之適格，並稱其若無提出翻譯後之公證報告，被告會爭執公證報告之內容等語，屬原告之主觀臆測，且原告起訴時提出之原證1、原證2及原證7皆為外文原始文件，被告皆未曾針對此些證物提出爭執，亦未要求原告應將其翻譯為本國文字，再者，公證報告及保險公司聲明文件乃係原告於111年1月12日委託翻譯，何以原告距起訴請求損害賠償近七個月前即得以預判若無提出翻譯後之公證報告，被告將會爭執公證報告之內容？二者既非相續性互補之同質說明內容，亦非原同一單位所製作之文書，何以

不能拆分說明各自所生翻譯費？翻譯收費標準為何？遑論保險公司聲明文件與本案請求侵權行為損害賠償斷無任何實質關聯性，縱無該翻譯文件亦不影響原告本案之請求，被告亦未曾要求原告提供翻譯文件，且所生保險公司聲明文件之翻譯費用與證明原告因被告侵害其權利致生損害賠償之請求間並無直接之相當因果關係，是以翻譯費用並非必要費用，原告擴張聲明請求是項費用並無理由。

㈤又就原告其餘請求損害賠償金額之部分：

⑴進口貨物稅費30,250元：對於原證5形式真正不爭執，然否認該費用與本案有關。

⑵退運倉儲18,494元：對於原證6形式真正不爭執，然否認該費用與本案有關。

⑶支付德國Heye International GmbH公司（下稱德國公司）相關費用805,999元：對於原證7形式真正不爭執，然被告否認該費用與本案有關且主張不符合比例原則，另否認原證10之形式及實質真正性，乃因本次事故僅造成一箱貨物受損，原告竟將其餘未受損之五箱貨物一併退運至德國，擴大本案之損害，該德國公司為系爭貨物之製造商，其應有其餘可替代之零組件可替代進行測試，而無須全數寄回。況因玻璃工廠伺服餵料機，於生產過程中發生故障因而生產中斷之情節洵屬經常，查詢德國公司之網頁，該公司有全年無休24小時之緊急遠程維修協助項目，其目的係為縮短停機時間，降低玻璃工廠損失，以最經濟、效率之方式恢復機具功能，然原告雖提出原證10稱係受德國公司之指示將全部含未受損之五箱貨物退回，實與前揭德國公司所秉持之維修服務理念迥異；且縱該原證10形式為真正，然本件事故所造成之貨物損壞，實際修復費用約216,365元（即以原證七之item10及item20總計金額(Totalamount of items)6,840.49歐元x31.63匯率換算後四捨五入計算），而原告起訴求償之金額卻為920,727元，其中就貨物往返之相關費用639,362元(即原告所稱總修復所生費用855,727元-實際修復費用216,365元=639,

362元)就為實際修復費用幾近三倍，實殊難想像原告何以同意如此處置，此與常情不符；且修繕費用該頁之項目皆為更換零件之維修，原告應可要求德國公司將維修所需更換之零件寄至台灣，再由原告派員修復與驗收，甚至德國公司委派技師來台協助等，原告請求有擴大損害之嫌，顯不合理。

㈣關於德國修繕及出口臺灣報價資料item10及item20之修繕內容，item10係維修所需零件報價(Required parts for repair)計2,635歐元，另item20係損壞確認及維修工資(working hours foridentification of the damage and working hours for repair of the damage.)計6,840.49歐元，但是①item10之所需零件報價，並無揭示各項零件之個別單價?顯與一般器械維修報價(或請款)皆會明確標示個別零件價格迥異，②item20之損壞確認及維修工資，並未記載維修所耗費之工時(working hours)?其工資之計費標準為何?亦未載明，實異於一般維修報價(或請款)皆會明示所耗工時及收費標準，且③遍查德國修繕及出口臺灣報價資料，其中並無原告所謂「…其一之零件受損，須為修復時，亦有必要將其餘未受損之零件一併退回，待受損零件修復完成後，使得為系爭設備之安裝及測試，研判及結構、功能是否完整…」之依據，又④其餘未受損之五箱貨物不遠千里退運至德國，按原告主張應全數寄回德國處置之理由，豈有到達原廠不按寄回之初衷而耗費相當之工時重新安裝、不斷測試及調整之可能？然未見渠等工時及工資相關內容記載，實令被告質疑貨物全數寄回德國之適當性、必要性及衡平性(即比例原則)。

㈤並聲明：原告之訴駁回；如受不利判決，願供擔保請准宣告免為假執行。

三、得心證之理由：

㈠經查，原告主張之事實，業據其提出訂購單、提單(Bill of Landing)、檢定社出具之公證報告中譯本、輪船事故證明單、海關進口貨物稅費、退運倉儲費、支付德國公司費用、商港服務費、翻譯費收據、德國公司出具之聲明書、檢定社

出具之原文公證報告、保險公司之原文聲明文件、保險公司聲明文件中譯本、建業法律事務所與原告往來電子郵件截圖等文件為證(卷第23-69、89、117、153-164、223頁)；被告則否認原告之主張，而以前詞資為抗辯，並提出重心標誌示意圖、堆高機行車紀錄器光碟及畫面截圖、系爭貨物吊掛照片、中華民國航空貨物集散站經營商業同業公會函等文件為證(卷第105、137-141、181-183頁)；是本件所應審究者為：原告主張因系爭木箱卸載期間發生傾斜掉落而導致其內機械設備零件移位並撞擊損壞，受有進口貨物稅費30,250元、退貨倉儲18,494元、支付德國公司修復費用805,999元、匯款手續費300元、商港服務費684元、翻譯公證報告費用65,000元等損害，有無理由？被告抗辯主張係因系爭木箱未標示重心始導致損害，有無理由？被告依海商法第56條第2項、民法第623條第1項等規定抗辯主張本件應有短期時效適用，而本件事故發生於000年0月0日，原告遲至111年8月4日始提起本案訴訟，已逾1年除斥期間，援引時效抗辯拒絕給付，有無理由？以下分別論述之。

㈡就原告之請求，被告主張時效抗辯之部分：

⑴查原告於109年8月17日與德國公司購買系爭設備，雙方約定進口貨物貿易條件為CIF，約定於臺灣基隆港取貨，德國公司將系爭設備分裝成六箱木箱並委由曜捷公司運送至台灣基隆港，系爭木箱於110年2月12日從德國啟運，於110年4月1日抵達台灣高雄港，曜捷公司聯絡運輸業者轉運至基隆港，系爭貨物於110年4月2日抵達基隆港，並存放於被告新北市汐止貨櫃場，原告將提單交付委由大順報關行報關，並由瑋鎰貨運於110年4月9日前往汐止貨櫃場提貨，而被告受僱人簡啟明駕駛編號170之貨櫃起重堆高機，被告另一受僱人林正翊駕駛編號169之貨櫃起重堆高機，於抬起木箱並等待拖車倒車時，該木箱突然傾斜並掉落，撞擊拖車底盤末端，造成系爭木箱一側破損之事實，為兩造所不爭執，應堪確定。

⑵被告主張：裝載於系爭受損木箱貨物於進站時係處於未結關

之狀態，待完成報關手續海關放行後，原告始可受領系爭貨物而為系爭貨物之所有權人，而被告就系爭貨物在站內之工作向原告收取費用，亦為輔助曜捷公司完成其運送而為系爭貨物之裝卸搬運保管儲存理貨等行為，依海商法第76條第2項規定，屬運送人之履行輔助人，適用海商法之規定，關於運送人得依海商法第56條第2項主張之時效抗辯，被告既為運送人之履行輔助人，而本件原告於110年4月9日受領系爭貨物，迄111年8月4日始對被告提起本訴，則運送人曜捷公司之責任既已逾1年除斥期間，被告為曜捷公司之履行輔助人，自得主張前開抗辯，原告縱再依侵權行為規定為請求，亦當受前開特別規定除斥期間之限制，故為時效抗辯等語。

⑶然而，被告雖稱其為曜捷公司之履行輔助人，但是本件德國公司與原告間之運送契約，係約定於台灣基隆港取貨，而系爭貨物於110年4月2日抵達基隆港，並存放於被告新北市○○區○○路0段000號之汐止貨櫃場，而關於海商法貨物運送人之責任部分，通說係自裝載至卸載間方有適用(即海牙威士比規則所採貨物運送的期間為從貨物裝載上船至貨物自船舶卸載之期間，該期間始為運送人之責任，即鉤至鉤原則)；次按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，海商法第61條亦有明文，因此運送人於海上運送期間，貨物所生之毀損滅失，不得以特約之方式，減輕或免除責任，至於貨物卸船後至向收貨人交付貨物之期間，則非屬運送人之強制責任期間，因此本件運送人曜捷公司之責任自將系爭貨物交付予被告於汐止貨櫃場倉庫時，其責任已為完結；況且系爭受損木箱發生傾斜掉落之過程，係發生於原告之代理人瑋鎰貨運持提單前往汐止貨櫃場取貨，而由被告將貨物自櫃場取出而放置於拖車上時，而非曜捷公司將貨物交付被告於汐止貨櫃場倉庫時發生，而此時運送人曜捷公司之責任既已完

結，因此被告主張：其為運送人曜捷公司之履行輔助人，即非有據，應可確定。

⑷況且，民法將倉庫及運送分別訂定，顯係屬不同類型契約，而被告為受報酬而為他人堆藏及保管物品為營業之人，自應屬民法第613條所稱之倉庫營業人，並非屬運送人曜捷公司之履行輔助人，自無適用民法第623條第1項或海商法第56條第2項規定之餘地，亦無從援引曜捷公司得主張之時效抗辯拒絕履行，是故本件原告於110年4月9日受領系爭貨物，迄111年8月4日對被告提起本訴時為止，自未逾民法第197條第1項所定2年消滅時間，則被告依民法第623條第1項或海商法第56條第2項規定，主張時效抗辯拒絕履行，均屬無據，應可確定。

㈢就系爭受損木箱之歸責原因部分：

⑴按當事人主張有利於己之事實，就其事實有舉證之責任，民事訴訟法第277條定有明文。而本件系爭受損木箱發生傾斜掉落之事實乃係於被告將貨物自櫃場取出而放置於拖車上之時，此為兩造所不爭執，已如前述，因此就系爭受損木箱掉落損壞之無過失責任事實部分，即應由被告就此部分負擔舉證責任，舉證其為無過失之一方，應可確定。

⑵被告則主張系爭受損木箱因無重心標示，導致其於將木箱叉起放置於拖車上時，發生重心偏移而掉落之事故，並提出重心標誌示意圖、中華民國航空貨物集散站經營商業同業公會函等文件為證(卷第105、181、183頁)，但是：①被告為運輸倉儲公司，以貨物之裝卸及搬運等為其之主要業務，對於貨物之裝載搬運自應較一般人專業，且被告作業為有償行為，自應賦予其較高之注意義務，況被告並未提出進出口貨物有須為標示重心之現存規範，其主張自難憑採，應可確定；②本件事故發生於汐止貨櫃場，為內陸運輸之貨櫃集散場，足見本件被告係整合內陸運輸、貨櫃倉儲與物流服務之倉儲營業人，而與航空貨物集散站提供空運進口、出口、轉運或轉口貨物之集散與進出航空站管制區所需之通關、倉儲

場所、設備及服務之顯然不同，因此被告即應屬陸上運輸之倉儲營業人，自無從適用航空貨物集散站經營商業同業公會之函文，亦可確定；③被告復未提出其他證據證明其為無過失之一方，是故被告主張：系爭受損木箱未標示抬起或重心標示，而在推高機抬起時導致發生重心偏移掉落為可歸責之原因等語，即非有據。

⑶準此，本件事故雙方既對於被告將系爭受損木箱自櫃場取出而放置於拖車上之時，發生傾斜掉落之事實，均不予爭執，故被告受僱人於駕駛堆高機時，未注意而發生掉落事故，因此系爭受損木箱發生掉落事故乃係可歸責於被告之過失行為所致，則原告依民法第184條第1項前段、第188條第1項，請求被告負擔侵權行為損害賠償責任，即為有據，亦可確定。

㈣就原告請求賠償之費用部分：

⑴就翻譯費65,000元部分：

①查原告固主張因公證報告係就本件系爭受損木箱損壞原因進行調查，而系爭受損木箱損壞之原因，即屬本件責任歸屬之重要關鍵，而有將公證報告及保險公司聲明文件譯為本國文字之必要等語，以為主張；但是，原告公司既得以與德國公司接洽訂單，亦得與公證人即檢定社聯繫完成公證報告，並與德國公司聯繫取得聲明書、保險公司聲明文件，且上開文件均為以外文記載，有上開訂購單、公證報告、聲明書、保險公司聲明文件在卷可按(卷第23-30、117、153-162頁)，因此，就原告使用部分，是否有將上開文件翻譯為本國文字之必要，已非無疑。

②次查被告公司為負責內陸運輸貨櫃運送及倉儲業務營業人，對於海外貿易糾紛及公證報告、保險公司文件均為其業務範圍可得接觸文件，且被告亦未曾針對上開文件翻譯部分提出爭執，更未要求原告應將其翻譯為本國文字，自無從認為有將上開文件翻譯為本國文字之需求，本件原告亦未提出證據證明該文件之中譯本乃係為被告要求所翻譯，被告亦否認應支付該翻譯費用，是故無從認為該費用係為被告需求所為，

應可確定。

③再者，原告提出之翻譯文件乃係發生於本件訴訟程序前，有原告與建業法律事務所之電子郵件在卷可憑(卷第223頁)，而非本件訴訟程序進行中因兩造爭執而發生翻譯為本國文字之訴訟需求，尚無從逕予認為係訴訟需要所生費用，因此，原告支出翻譯費用65,000元，無從認具有必要性及關連性，原告請求被告支付翻譯費用65,000元，即非有據。

⑵支付德國公司相關修復費用805,999元部分：

①查系爭受損木箱為裝運木箱6箱其中之一，而被告雖以：原告竟將未受損之其餘五箱貨物一同退運後，又重新運送回，而德國公司為系爭貨物之製造商，其應有其餘可替代之零組件可替代進行測試，而無須全數寄回，原告應可要求德國公司將維修所需更換之零件寄至台灣，再由原告派員修復與驗收，甚至德國公司委派技師來台協助修復等，原告顯有擴大損害之情，以及德國公司維修異於一般維修報價(或請款)皆會明示所耗工時及收費標準，並質疑貨物全數寄回德國之適當性、必要性及衡平性等語以為抗辯之主張。

②但本件依製造商德國公司出具聲明書記載「Please be informed,that we need to rutern all crates of our delivery to control the equipment. This si the only way to check all the euqipment and to ensure the repair of the obvious damages and possible hidden damages.」等語(卷第117頁)，因此本件有無將6箱木箱全數退運回德國公司進行檢查維修，或將維修所需更換之零件寄至台灣，抑或由德國公司委派技師來台協助修復等之必要，係由製造商德國公司憑以判斷，而本件製造商德國公司既向買受人即原告要求將全數6箱全部予以退運，足見原告將系爭受損木箱連同其餘五箱貨物一同退運，乃為製造商德國公司之要求，因此原告主張：支付退運費12,038.37歐元、德國清關費103.25歐元、德國公司修繕及出口臺灣之報價13,340.49歐元，合計25,482.11歐元(匯率係以水單憑證上之31.63計算，換算

約為805,999元)，即非無據。

⑶又關於海關進口貨物稅費30,250元、退運倉儲18,494元、匯款手續費300元及商港服務費684元部分，被告雖以貨物稅及退運倉儲費用與本件系爭受損木箱掉落事故無關，然而系爭受損木箱掉落乃因被告疏失所致，已如前述，而此二筆費用乃係貨物運送過程中必然產生之費用，且退運費用其中4,148元之倉儲費用發票開立者即為被告，買方則記載「台灣玻璃工業股份有限公司」(即原告)，此有電子發票在卷可憑(卷第45頁)，而被告為運輸倉儲營業人，對於退運過程中所需支付之貨物稅及退運倉儲費自無從諉為不知，因此該費用均與本件過失侵權行為有相當因果關係，自均應由被告負擔，是故原告請求被告支付海關進口貨物稅費30,250元、退運倉儲18,494元、匯款手續費300元及商港服務費684元，均屬有據。

㈤末按給付無確定期限者，債務人於債權人得請求給付時，經其催告而未為給付，自受催告時起，負遲延責任。其經債權人起訴而送達訴狀，或依督促程序送達支付命令，或為其他相類之行為者，與催告有同一之效力。又遲延之債務以支付金錢為標的者，債權人得請求依法定利率計算之遲延利息，民法第229條、第233條第1項分別定有明文。查原告依侵權行為規定請求被告賠償855,727元(805,999+30,250+18,494+300+684=855,727)，為有理由，已如前述，而本件起訴狀繕本係於111年8月31日合法送達於被告地址，有本院送達證書在卷可按(卷第83頁)，則原告請求自民事起訴狀繕本送達翌日(即111年9月1日)起至清償日止之法定遲延利息，即屬有據，應予准許。

四、綜上所述，原告請求被告給付855,727元，及自111年9月1日起至清償日止，按年息5%計算之利息，為有理由，應予准許，逾此範圍，為無理由，應予以駁回。

五、本件事證已臻明確，兩造其餘攻擊防禦方法及證據，經本院斟酌後，認為均不足以影響本判決之結果，爰不一一論述，

附此敘明。

六、本件原告勝訴部分，兩造均陳明願供擔保，請准宣告假執行及免為假執行，經核於法並無不合，爰分別酌定相當之擔保金額宣告之；至原告敗訴部分，其假執行之聲請，因訴之駁回而失所依據，不予准許。

七、據上論結，原告之訴一部有理由、一部無理由，爰依民事訴訟法第79條、第390條第2項、第392條第2項，判決如主文。

中　　華　　民　　國　　112　　年　　6　　月　　27　　日

民事第一庭　　法　官　蘇嘉豐

以上正本係照原本作成。

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。如委任律師提起上訴者，應一併繳納上訴審裁判費。

中　　華　　民　　國　　112　　年　　6　　月　　27　　日

書記官　陳靜