

最高法院民事判決

109年度台上字第1154號

上訴人 銘榮元實業有限公司

法定代理人 廖士銘

訴訟代理人 楊岡儒律師

被上訴人 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 107年11月30日臺灣高等法院高雄分院第二審判決（106年度海商上字第2號），提起上訴，本院判決如下：

主 文

原判決廢棄，發回臺灣高等法院高雄分院。

理 由

本件被上訴人主張：上訴人於民國103年12月間委託伊將反應爐2座（下稱系爭貨物）自高雄港運送至美國內布拉斯加州BEATRICE（下稱碧翠絲）交予受貨人即訴外人Duonix公司（下稱受貨人），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）38萬5,000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，Duonix公司為受貨人，編號TWBIE0000000號電報放貨載貨證券（下稱系爭載券）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，爰依系爭確認書第6條、第10條約定，求為命上訴人給付伊19萬2,500元，及自104年7月11日起至清償日止，按年息5%計算利息之判決。

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，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，將系爭貨物運回碧翠絲廠區，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款13萬元，復支出延滯費用14萬元，且尚有卡車及吊車費用22萬6,000元需付，被上訴人並應賠償逾期違約金6萬60元。伊之上開債權，已足抵銷被上訴人之運費債權等語，資為抗辯。

原審維持第一審所為上訴人敗訴之判決，駁回其上訴，係以：兩造間運送契約並未明示約定應適用之法律，依涉外民事法律適用法（下稱涉外法）第20條第2項規定，應適用關係最切之法律。上訴人即託運人與被上訴人即運送人均為我國籍，貨物裝載地為高雄港，應認我國為兩造間運送契約關係最切地國，本件準據法應為我國法。查上訴人委託被上訴人將系爭貨物自高雄港運送至碧翠絲，約定運費為38萬5,000元，各於貨物裝船30日內、貨到30日內以支票給付半數運費，被上訴人並簽發系爭載券交付上訴人。依兩造簽訂在後之系爭確認書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，已變更先前之系爭訂購單，顯有意以系爭確認書作為兩造間運送契約之依據。兩造原約定運送方式為海運，銜接河運，最後由河運港口以陸運抵達碧翠絲。惟系爭貨物於104年1月19日在高雄港裝運上船，同年4月7日抵達美國紐奧良港，改採鐵路運送於同年6月11日抵菲孟特，由受貨人自行以陸上車輛運送至碧翠絲，為兩造所不爭執。依被上訴人所提受貨人簽署收受被上訴人交貨之收據，及上訴人已開立發票向受貨人請款，顯示受貨人同意提前在菲孟特領貨，並未要求兩造負擔其自行運送之相關運費，堪認被上訴人已完成系爭貨物之運送，上訴人應依系爭確認書之約定，給付運費。其次，被上訴人從事海運承攬運送，與上訴人約定運送價額，簽發系爭載券，其權利義務與運送人相同。被上訴人提供其租用船舶（下稱系爭船舶）之一定船艙裝載系爭貨物，兩造所簽系爭確認書屬於傭船契約，已取代上訴人先前簽署之系爭訂購單，系爭訂購單記載之運送期間及逾期罰金，被上訴人不受拘束。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，此為民法第 632 條所明定。系爭貨物實際在海上航行 77 日，較證人即被上訴人經理高榮隆製作之運送計劃書所記載海運時間通常為 45 至 50 日，已有遲延，因而錯過河運時間，被上訴人改採鐵路運送，復因水災造成鐵路中斷，始改用陸運自菲孟特運送至碧翠絲。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，高榮隆亦證述：「…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」，並有美國西岸罷工之新聞報導可證，被上訴人援引海商法第 69 條第 2 款、第 10 款規定，主張不負運送遲延責任，應屬有據。上訴人固抗辯被上訴人主張上開免責事由，應提出諸如航海日誌、氣象資料等佐證，惟被上訴人係向日本 NYK 公司租用系爭船舶之艙位，無從提出上開資料，不能以此資為有利上訴人之認定。而鐵路運送遭洪水、颶風侵襲致中斷，被上訴人援引民法第 634 條但書規定，主張不負損害賠償責任，亦屬有據。又被上訴人將在美國內陸之運送，委由香港 Well Power 公司負責，Well Power 公司再委由漢沙公司負責運送，運送費用已由被上訴人支付 Well Power 公司，Well Power 公司再支付漢沙公司，上訴人不能證明其對被上訴人有鐵路加固費用之債權存在；且受貨人就其支出重型吊車租金 14 萬元及自行卸載費用 22 萬 6,000 元，迄未請求上訴人負擔，系爭確認書並無逾期交貨罰則，上訴人對被上訴人並無逾期違約金債權存在，其主張之上開債權均不存在，自無從與被上訴人之貨款債權抵銷。被上訴人依系爭確認書第 6 條、第 10 條約定，請求上訴人給付 19 萬 2,500 元本息，為有理由等詞，為其判斷之基礎。

按海商法第 77 條規定，載貨證券所載之裝載港或卸貨港為中華民國港口者，其載貨證券所生之法律關係依涉外民事法律適用法所定應適用法律。但依本法中華民國受貨人或託運人保護較優者，應適用本法之規定。次按涉外法第 20 條規定，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。原審係認定兩造間運送契約，應以系爭確認書內容為據。而被上訴人所提系爭確認書之中譯文第13條記載：「本定租確認書未規定者，應適用運送人之載貨證券條款」（一審卷第5、51頁），上訴人抗辯：依載貨證券背面條款，應以澳洲法為準據法，海商法第77條為保障託運人得適用中華民國海商法等語（一審卷第185頁），參諸系爭載券第22條似有準據法之記載（一審卷第42頁），究本件準據法為何，非無進一步研求之餘地，原審未遑細究，即認本件運送契約未明示約定應適用之法律，逕依涉外法第20條後段以關係最切之法律為準據法，已有可議。次查被上訴人主張系爭船舶在太平洋遇到颱風，其經理高榮隆雖附和其詞，惟上訴人否認有颱風（原審卷第294頁），並稱：被上訴人應提出諸如航海日誌、氣象資料，以為主張免責之證據（原審卷第228頁），被上訴人僅謂因使用不同船型以及航行當時之天氣狀況等影響各航段運送期間的長短，難以估計各航段受影響的天數等語（原審卷第283頁背面），似始終未提出相關證據，衡之現今科技發達，行經海域之氣象、海象資料非不易取得，原審未遑調查，被上訴人及其經理高榮隆所稱「颱風」情形是否符合海商法第69條第2款所規定「海上或航路上之危險、災難或意外事故」之免責事由，被上訴人是否已盡法定之注意義務，遽認被上訴人得依據上開條款主張免責，並屬速斷。末查原審既認系爭確認書引用系爭載券背面條款第10(4)條、第11(1)條關於運送人遲延免責之約定（見原判決書第15頁），則該免責約定於兩造間之效力如何，發回後併注意及之。本件事實未臻明確，本院無從為法律上之判斷。上訴論旨，指摘原判決違背法令，求予廢棄，非無理由。

據上論結，本件上訴為有理由。依民事訴訟法第477條第1項、第478條第2項，判決如主文。

中 華 民 國 110 年 1 月 6 日
最 高 法 院 民 事 第 六 庭
審 判 長 法 官 鄭 雅 萍

01		法官	周	玫	芳	
02		法官	王	金	龍	
03		法官	王	本	源	
04		法官	陳	玉	完	
05	本件正本證明與原本無異					
06			書	記	官	
07	中華民國 110 年 1 月 19 日					