

最高法院民事判決

109年度台上字第2605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 盧思遠

上二人共同

訴訟代理人 史乃文律師

被上訴人 張少民

上列當事人間請求損害賠償事件，上訴人對於中華民國108年7月24日臺灣高等法院高雄分院第二審判決（107年度上字第9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

一、偉聯公司之法定代理人已變更為朱天翎，據其聲明承受訴訟，並提出經濟部商工登記公示資料查詢服務為證，核無不合，先此敘明。

二、上訴人主張：

（一）訴外人Babcock-Hitachi K. K. Kure Division 公司（下稱BHK公司）向伊購買 KPAV 170行星磨煤減速機（下稱減速機）12台，並簽訂買賣合約，約定買賣條件FOB、運送條件CY。伊於民國103年3月26日接獲韋臺公司代表業主寄發出貨通知，同意該公司之報價並支付吊櫃等費用，即於同年4月1、2日依其通知將減速機運至75號碼頭交予訴外人明裕交通事業有限公司（下稱明裕公司），由明裕公司負責領櫃、裝櫃

、運至69號碼頭（下稱系爭碼頭）進倉結關。待配合實際運送人HYUNDAI MERCHANT MARINE CO., LTD.（下稱船公司）時程，再由韋臺公司之履行輔助人偉聯公司或鴻運公司（下稱偉聯等2公司）將減速機運至船邊進行吊櫃上船作業。是伊與韋臺公司間成立承攬運送或委任契約。

（三）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碼00-000號曳引車（下稱系爭曳引車），因過失未注意該車聯結設備未完善，拖曳承載編號KOHA5C21-5減速機（下稱系爭貨物）之板台逾該車總聯結重量，於行經T8區轉彎途中，該車第5輪鬆脫，致與板台分離，系爭貨物掉落受損（下稱系爭事故），應負賠償責任。而張少民身穿偉聯公司制服，鴻運公司亦對系爭貨物運送投保，可認偉聯等2公司形式上為張少民之僱用人，應負僱用人連帶損害賠償責任。

（四）伊與韋臺公司、偉聯公司會同訴外人寶島海事檢定有限公司（下稱寶島公司）等檢視系爭貨物，初步發現有溫度計接頭破裂、牛油管變形及油漆剝落等損害，惟國外廠商交貨期限將至，為避免遲延，伊乃先出貨至韓國，再派員前往細部檢查，因此支出如第一審判決附表所示費用共新臺幣（下同）249萬8,415元（下稱系爭費用），自與系爭事故有相當因果關係，被上訴人應賠償該費用。

（五）爰依民法第661條、第544條、第227條、第184條第1項、第188條第1項規定，並於原審追加民法第191條之2規定，求為命韋臺公司給付249萬8,415元本息，偉聯等2公司及張少民連帶給付上開本息，各組人員間有不真正連帶關係之判決。

三、被上訴人抗辯：

（一）韋臺公司：買方委託之運送人Sejung (China) Shipping Co., Ltd.（下稱Sejung公司）與伊聯繫，委託伊與上訴人聯絡安排系爭貨物自高雄港裝船出貨事宜，伊與上訴人間未成立承攬運送或委任契約關係，偉聯等2公司亦非伊履行輔助人。況系爭貨物在臺灣受損，可於臺灣檢查，上訴人先將之運至韓國，再派技師前往檢測，所支出系爭費用，均非因系爭

貨物受損所生及修復必要。

(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份有限公司（下稱APL公司）對拖車及駕駛工作有完全指揮權，嗣將拖車業務轉包訴外人中國航運股份有限公司（下稱中航公司），復轉包偉聯公司，再由鴻運公司承包，鴻運公司另與訴外人利盈運輸股份有限公司（下稱利盈公司）等車行簽約，由車行派員駕駛鴻運公司之拖車，張少民固定駕駛系爭曳引車，並非伊員工。而系爭貨物運至系爭碼頭後，APL公司將系爭貨物收置於碼頭儲位區，未決定更換板台，即指派拖車司機將系爭貨物運至船邊進行裝船作業。又鴻運公司於系爭碼頭之作業拖車頭，僅有單一樣式，無從就貨物狀況決定使用何種車頭，且上訴人未證明伊為韋臺公司運送契約之履行輔助人及系爭貨物受損金額，系爭費用非屬必要。

(三)張少民：伊不清楚系爭曳引車載重上限，就系爭事故發生，並無過失。而APL公司直接指揮、監督伊在港區駕駛曳引車裝卸貨櫃，並由港區理貨員指派工作予伊。又利盈公司為伊僱用人，提供偉聯公司制服及指派伊至碼頭駕駛曳引車，伊並未受僱於偉聯等2公司，亦不受其指揮監督。

四、原審維持第一審所為上訴人敗訴之判決，駁回其上訴及追加之訴。理由如下：

(一)APL公司因承租而為系爭碼頭之事業單位主，將該碼頭內拖車業務轉包中航公司，中航公司復轉包偉聯公司，偉聯公司再轉包鴻運公司，鴻運公司另與利盈公司等車行簽約，由利盈公司派遣張少民到系爭碼頭駕駛鴻運公司之系爭曳引車。

(二)上訴人與BHK公司就減速機簽訂買賣合約，約定買賣條件FOB、運送條件CY。上訴人將減速機運至75號碼頭交予明裕公司，該公司使用總聯結重量（指曳引車及拖車之車重與載重之全部重量）43公噸之曳引車，以其板台載運系爭貨物（共44公噸）至系爭碼頭。嗣張少民於103年4月5日駕駛系爭曳引車拖曳系爭貨物及板台至船邊作業途中，因逾該車總聯結重量35公噸，該車第5輪裝置之聯結重量不足以承載，致車頭

與板台因第5輪咬合處裂開而脫鉤，內裝系爭貨物之木箱掉落地面始生事故，自非該車聯結設備有不完善之處，難認有相當因果關係。

(三)張少民依APL公司電腦系統提供資料，駕駛系爭曳引車至指定處卸放貨櫃或拖運指定櫃號裝船指定艙位，並無拒絕及審核權限，其對系爭貨物及板台重量是否逾該車總聯結重量，亦無注意義務。另系爭事故發生在碼頭內，無道路交通管理處罰條例及道路交通安全規則之適用，其不負民法第184條之損害賠償責任。又上訴人遲至108年2月18日始追加民法第191條之2規定為請求，已罹於時效，張少民得為時效抗辯。

(四)張少民既不負侵權損害賠償責任，偉聯等2公司自無成立僱用人連帶損害賠償責任，韋臺公司亦不負債務不履行損害賠償責任。況張少民係受僱於利盈公司，其於碼頭作業時，亦受APL公司電腦系統及理貨公司所屬理貨員指揮、監督，利盈公司與鴻運公司間合約書第4條約定，與實際運作情形有別，尚難因張少民穿著偉聯公司制服，駕駛鴻運公司所有並投保之系爭曳引車，即認係偉聯等2公司之受僱人，更無從認定偉聯等2公司為韋臺公司運送之履行輔助人。

(五)韋臺公司向上訴人提出運送系爭貨物之報價單，其項目並無運送費（或港區內拖運費），難認韋臺公司負責系爭貨物自系爭碼頭運送至船邊之運送業務。報價單之裝貨費與板架費，係韋臺公司委託明裕公司將系爭貨物自75號碼頭運至系爭碼頭指定櫃場內之費用，並不及於自系爭碼頭運至船邊之費用。至上訴人所提韋臺公司請款單、發票及雙方往來電子郵件等，僅能證明韋臺公司承攬75號碼頭至系爭碼頭之運送業務。是韋臺公司就系爭事故，無須負損害賠償責任。

(六)從而，上訴人依委任或承攬運送契約之債務不履行損害賠償、民法第184條第1項、第2項、第188條第1項等規定，及於原審追加第191條之2規定，請求韋臺公司給付249萬8,415元本息，偉聯等2公司及張少民連帶給付上開本息，各組人員間有不真正連帶關係，均為無理由，應予駁回。

01 五、本院之判斷：

02 (一)按損害賠償之債，以有損害之發生及有責任原因之事實，並
03 二者之間，有相當因果關係為成立要件。所謂相當因果關係
04 係以行為人之行為所造成之客觀存在事實，為觀察之基礎
05 並就此客觀存在事實，依吾人智識經驗判斷，通常均有發
06 生同樣損害結果之可能者，該行為人之行為與損害之間，即
07 有因果關係。查明裕公司於75號碼頭，使用總聯結重量43公
08 噸之曳引車，以其板台承載系爭貨物至系爭碼頭，再由張少
09 民在系爭碼頭，駕駛總聯結重量35公噸之系爭曳引車，拖曳
10 共44公噸之系爭貨物及板台至船邊作業途中，該車頭與板台
11 脫鉤，致內裝系爭貨物之木箱掉落地面等情，為原審認定之
12 事實。而明裕公司之曳引車重8.17公噸，加計系爭貨物、板
13 台，共重52.17公噸，已逾該車總聯結重量43公噸，有該車
14 新領牌照登記書可稽（一審卷二112頁）。惟明裕公司於前
15 述載運途中，並未發生該車與板台脫鉤事故，且上訴人其他
16 減速機均採取與本件相同之運送方式，亦未發生曳引車與板
17 台脫鉤情事（原審卷二72頁反面）。參以寶島公司103年4月
18 14日初損報告記載：「出險車頭（車號：00-000，即系爭曳
19 引車）拖曳該板台，駛出加封站在轉直後欲加速時，因第五
20 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
21 造成平板櫃上之機件包裝木箱破裂，因此通報出險」、「
22 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
23 裝置外觀呈不規則鋸齒狀，比對他車之鎖定裝置結構（圓滑
24 完整）已明顯不同」（一審卷一162、163頁反面），及張少
25 民所述系爭曳引車第5輪裡面係以油壓控制蝴蝶片去鎖住霸
26 王銷，系爭貨物過高重心不穩，在拖時如有遇到轉彎，板台
27 連同貨物一起傾斜，霸王銷就會把蝴蝶片擠壓撐開，再轉兩
28 次彎時，就會發出擠壓等情（一審卷二6、163頁），似見系
29 爭曳引車第5輪聯結器座盤內之機械式嚙合鎖定裝置有異常
30 情形。原審亦認定系爭曳引車第5輪咬合處裂開，致車頭與
31 板台脫鉤，應為事故發生當時之事實。倘屬實在，則以此客

觀存在之事實，依一般智識經驗觀察，能否謂上開聯結設備之不完善，非屬該車頭與板台脫鉤之原因？上訴人迭主張超載應非系爭事故之唯一原因，張少民未將該車頭與板台妥善聯結，亦同為事故原因，是否全無可採？均有進一步釐清之必要。原審徒以系爭事故係因承載重量逾系爭曳引車之總聯結重量所致，逕認與該車上開聯結設備是否完善，無相當因果關係，尚嫌速斷。

(二)按構成侵權行為之過失，係指抽象輕過失即欠缺善良管理人之注意義務。行為人已否盡善良管理人之注意義務，應依事件之特性，分別加以考量，並因行為人之職業、危害之嚴重性、被害法益之輕重、防範避免危害之代價，而有所不同。觀之APL公司105年12月2日函覆說明：「六、貨主交付貨物至本公司68、69碼頭，在進站時有地磅秤其總重量（貨物加上板架、拖車頭）……；板架上置放之機具重量則依據拖車司機提供的拖車頭及板台總重扣減後即為機具重量亦輸入電腦。七、（是否將電腦系統之機器裝置於在中航公司下包商鴻運公司所屬之拖車？電腦系統內之資料是否由貴公司輸入？）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」（一審卷四60、68頁），可見系爭貨物進站系爭碼頭時，該貨物加計板台、拖車頭之過磅秤重資料會輸入APL公司電腦系統，並自動傳輸至系爭曳引車上。而張少民領有職業聯結車駕駛執照（一審卷一191頁），自陳在系爭碼頭開車近30年（一審卷二6頁），為從事駕駛業務之人，應知承載貨物加計板台之總重量不得超過曳引車之總聯結重量，且所駕駛之拖車頭均固定為系爭曳引車，該車上既有系爭貨物、板台過磅秤重資料，自應予以注意，能否謂其就承載重量共44公噸，顯逾該車總聯結重量35公噸，並無注意義務？已非無疑。又依前揭（一）張少民所述各節，佐以內政部警政署高雄港務警察總隊104年6月25日函覆說明：「張少民駕駛00-000號營業貨櫃曳引車迴轉時，因不明原因拖車卡樺脫落導致車頭及拖架分離之意外事故」（

一審卷一112頁），似見張少民已有難以安全駕駛該車之疑慮。倘若屬實，則其未即時停車檢查聯結設備是否完善，或採取必要之防範措施，仍貿然續行，能否謂其就系爭事故之發生，無欠缺善良管理人之注意義務？即有審究之必要。乃原審遽以張少民並無拒絕及審核權限，即認其未違反注意義務，不負民法第184條第1項之損害賠償責任，自有可議。

(三) 接受僱人因執行職務，不法侵害他人之權利者，由僱用人與行為人連帶負損害賠償責任，民法第188條第1項前段定有明文。此係為保護被害人，避免其對受僱人請求賠償，有名無實而設。所稱受僱人，並不以事實上有僱傭契約者為限，凡客觀上被他人使用，為之服勞務而受其監督者，均屬受僱人。查張少民為利盈公司員工，於系爭事故發生時，係穿著偉聯公司制服，駕駛鴻運公司之系爭曳引車，既為原審所認定。參酌張少民所述：偉聯公司負責系爭碼頭區之管理，再找利盈公司派司機來開車，是監督的，其係利盈公司員工，因為統一管理關係，都穿偉聯公司之制服（一審卷二8頁，卷四209頁）；偉聯公司自陳：系爭碼頭為管制區，其對於各家貨運行派遣到碼頭區之駕駛員，都要求穿上繡有其名稱之衣服及佩帶識別證，便於碼頭管制區員警辨識等語（原審卷二91頁反面）；及利盈公司與鴻運公司間合約書第4條已約定，利盈公司駕駛員開鴻運公司之車輛，在鴻運公司督導下配合作業（一審卷二18頁），且鴻運公司以系爭曳引車投保貨物運送人責任保險等情（一審卷一162、189、199頁）以觀，能否謂張少民非被偉聯等2公司所使用，為之服勞務並受監督，客觀上為偉聯等2公司之受僱人？非無再事研求之餘地。原審見未及此，遽謂偉聯等2公司對張少民非屬民法第188條第1項前段之僱用人，亦屬率斷。

(四) 查韋臺公司向上訴人提出運送系爭貨物之報價單，其中裝貨費及板架費，係韋臺公司委託明裕公司將系爭貨物自75號碼頭運至系爭碼頭指定櫃場內之費用等情，為原審認定之事實。依證人簡涵淳（韋臺公司員工）所述，明裕公司請款之應

收帳款對帳單所指運費（一審卷四66頁），即系爭貨物自上訴人處至船公司指定櫃場所生費用（原審卷一144頁反面）。而上開報價單扣除裝貨費及板架費後，尚有提單製作費、吊櫃費、封條費、電放費等項（一審卷一9頁），惟簡涵淳證稱韋臺公司係幫船公司向貨物出口人代收吊櫃費一節（原審卷一145頁），核與韋臺公司所述減速機係由Sejung公司攬貨後，再委託船公司實際運送，其為Sejung公司在台之代理，協助辦理出貨事宜，僅就本地相關業務（製作提單、貨櫃吊櫃、提供貨櫃封條、代發電放通知）受上訴人委託，並收取相關費用等語（一審卷四216頁），顯然有別。則吊櫃等費用是否與系爭碼頭至船邊作業有關？該費用究為韋臺公司受上訴人委託或代船公司而收取？尚有未明。況上訴人與BHK公司就減速機簽訂買賣合約，約定買賣條件FOB（即賣方於起運地裝貨港由買方所指定大船上交貨。是賣方負責裝船以及貨物通關，至船上欄杆前之一切費用及風險；買方負責洽訂艙位及保險，並負擔海上運輸及貨物通過大船欄杆後之風險）、運送條件CY，既為兩造所不爭執；參以上開報價單項目尚有吊櫃等費用，及證人莊盛帆（上訴人員工）所述：簡涵淳報價之內容，包括系爭貨物自上訴人處至船邊所有陸上費用等語（原審卷一145頁反面）。則上訴人屢主張其請韋臺公司報價之範圍，涵蓋系爭貨物至上船前之一切所有陸上費用等語，即非全然無據，並攸關其與韋臺公司間就系爭貨物自系爭碼頭運至船邊作業階段，有無承攬運送或委任關係之判定，即有詳加推求之必要。原審僅以上開報價單項目無運送費，全憑簡涵淳之證述，逕認韋臺公司不負責系爭碼頭至船邊之運送業務，自與論理、經驗及證據法則有違。

(五)上訴論旨，指摘原判決不當，求予廢棄，非無理由。

六、結論：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 109 年 12 月 23 日

最高法院民事第四庭

01					審判長法官	沈	方	維		
02					法官	鍾	任	賜		
03					法官	陳	毓	秀		
04					法官	陳	麗	芬		
05					法官	張	競	文		
06	本件正本證明與原本無異									
07						書	記	官		
08	中	華	民	國	110	年	1	月	6	日