

臺灣高等法院臺中分院民事判決

108年度上字第140號

上訴人 兆豐產物保險股份有限公司

法定代理人 梁正德

訴訟代理人 李志成律師

被上訴人 太林貨運企業股份有限公司

法定代理人 錢宏偉

被上訴人 芃達交通企業有限公司

法定代理人 陳棋豐

被上訴人 羅文城

共 同

訴訟代理人 楊俊樂律師

上列當事人間請求侵權行為損害賠償事件，上訴人對於民國107年12月7日臺灣苗栗地方法院104年度訴字第287號第一審判決提起上訴，本院於108年10月15日言詞辯論終結，判決如下：

主 文

上訴駁回。

第二審訴訟費用由上訴人負擔。

事實及理由

甲、程序事項：

一、按訴狀送達後，原告不得將原訴變更或追加他訴，但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3款定有明文。本件上訴人起訴聲明原請求：1.被上訴人太林貨運企業股份有限公司（下稱太林公司）與被上訴人羅文城（下稱羅文城）應連帶給付上訴人新臺幣（下同）600萬元本息。2.被上訴人芃達交通企業有限公司（下稱芃達公司）與羅文城應連帶給付上訴人600萬元本息。3.前2項中任一被上訴人為給付者，其他被上訴人於該給付範圍內即免除給付之義務。嗣於本院審理中就上開第一項聲明減縮為：太林公司應給付上訴人600萬元本息（即不再請求羅文城與太林公司連帶給付，見本院卷第87頁），核與上開規定並無不合，應予准許。

01 二、被上訴人雖於本院108年10月15日言詞辯論時表示不同意上
02 訴人新提出有關道路交通安全管理規則第83條之1相關意見
03 ，認此為新攻擊防禦方法云云（見本院卷第88頁）。然上訴
04 人於本院108年8月13日準備程序時已陳稱：證人主張更換鋼
05 板就是更換避震系統應該與事實不符，會再提供相關法規及
06 書籍供鈞院參考等語（見本院卷第71頁反面）。是上訴人於
07 上開言詞辯論時補行提出有關道路交通安全管理規則第83條
08 之1相關意見，應僅係補充其於本院108年8月13日準備程序
09 時之陳述，應不甚延滯訴訟，依民事訴訟法第276條第1項第
10 2款規定，自應許其提出。

11 乙、實體事項：

12 壹、上訴人主張：

13 訴外人台灣中油股份有限公司（下稱中油公司）向上訴人投
14 保貨物運輸保險（下稱系爭保險契約）。中油公司於102年8
15 月27日與太林公司簽訂勞務採購契約（下稱系爭勞務契約）
16 ，約定於該契約效期內之進口貨物，均由太林公司負責以陸
17 運方式，將貨物運送至指定處所。中油公司嗣於102年11月
18 間自新加坡進口COILED TUBING UNIT AND TOOLS貨物一批，
19 分裝成4只貨櫃（包括2只40呎平板貨櫃、1只40呎超高貨櫃
20 、1只20呎平板貨櫃），先委託訴外人○○海運承攬運送股
21 份有限公司（下稱○○海運公司）運送至我國基隆港卸載，
22 並儲放在訴外人○○海運股份有限公司（下稱○○海運公司
23 ）之基隆貨櫃場，其中編號WHLU0000000號之20呎平板貨櫃
24 （下稱系爭平板貨櫃）及其所裝載之貨物（下稱系爭貨物）
25 再由與太林公司有業務合作關係之芃達公司負責太林公司當
26 次運送業務。芃達公司之受僱人羅文城於102年11月15日，
27 駕駛車牌號碼000-00號拖車（下稱系爭拖車），自基隆貨櫃
28 場拖拉另一用以承載系爭平板貨櫃之車號00-00號板車（下
29 稱系爭板車，與系爭拖車合稱系爭車輛），欲運送至中油公
30 司指定之苗栗縣錦水倉庫。詎料，羅文城身為專業司機，自
31 基隆港提領系爭平板貨櫃及內裝系爭貨物時，已知悉運送當

01 日天氣為陰雨狀態，且依財團法人中華工商研究院出具之鑑
02 定研究報告書（下稱系爭鑑定報告）可知，其明知系爭平板
03 貨櫃就其內裝系爭貨物所使用之固定束帶（下同系爭鑑定報
04 告用語以布繩稱之）僅有「縱向方式（即車輛行進方向）」
05 、並無「橫向或垂直方式（即車輛行進中左右方向或上下震
06 動）」，亦即前述布繩僅用來固定系爭平板貨櫃及內裝貨物
07 ，卻未另行使用任何其他束帶、繩索、或類似具有固定功能
08 之設備或措置，就系爭平板貨櫃及內裝貨物和拖車（按應為
09 系爭板車之誤）三者之間加以固定，藉以確保貨物在陸上運
10 送過程中不致產生危險，僅憑藉系爭平板貨櫃四端的四個插
11 銷作為與系爭板車間的聯結，致其駕駛之系爭車輛於當日上
12 午7時40分許（下稱案發時間），行經國道1號公路南向125.
13 6公里頭屋交流道南向出口匝道過彎處（下稱案發地點）時
14 翻覆，造成系爭貨物毀損（下稱系爭事故、系爭貨損）。因
15 修復系爭貨物需支出之必要費用高於新品之價格，上訴人乃
16 以推定全損方式理賠中油公司，理賠金額依系爭保險契約約
17 定為系爭貨物價金（美金38萬9,000元）之120%，即新臺幣
18 （下同）1406萬3673元，上訴人並受讓中油公司就系爭貨物
19 受損所得主張之一切權利。依前所述，本件羅文城顯然未盡
20 善良管理人注意義務，自應依民法第184條第1項前段規定負
21 侵權行為損害賠償責任；而芄達公司為羅文城之受僱人，亦
22 應依民法第188條第1項規定就羅文城之侵權行為負連帶損害
23 賠償責任。再太林公司為運送契約之運送人，依民法第634
24 條本文規定所應負者應為通常事變責任，除能舉證證明系爭
25 貨損屬於同條但書所列之例外情形，不問系爭貨損之原因是
26 否可歸責於運送人即太林公司，太林公司均應負責。為此，
27 爰依債權讓與、保險代位之規定，及依民法第184條第1項前
28 段、第188條第1項、第634條等規定，請求被上訴人分別或
29 連帶給付上訴人300萬元本息如上訴聲明第2至4項所示等語
30 （上訴人於原審之聲明逾上開範圍部分，上訴人並未上訴，
31 未繫屬本院）。

01 貳、被上訴人共同答辯：

02 被上訴人僅係負責系爭貨物之陸上運送，而系爭貨物於海運
03 前即在新加坡裝櫃固定，且依系爭勞務契約補充條款約定，
04 被上訴人運送系爭貨物係依海運而來已裝櫃及固定之開放式
05 貨櫃「原件授受（不負內容責任）」，由該約定可知系爭貨
06 物之固定，完全由中油公司負責，嚴禁被上訴人插手，以防
07 止被上訴人於固定時破壞系爭貨物，是被上訴人僅負責貨櫃
08 運送，並不負就貨櫃內物品即系爭貨物另行加固之責任。又
09 羅文城於駕駛運送過程並無任何疏失，系爭鑑定報告亦認為
10 系爭貨物翻落與羅文城之駕駛行為並無關係，系爭事故發生
11 之原因係歸責於固定系爭貨物之布繩捆綁方式缺少橫向及垂
12 直方向束緊所致，即系爭貨損之發生，應係中油公司應自行
13 負責之固定工作產生瑕疵固定不牢所致，此從中油公司於系
14 爭事故發生後，運送相同貨品，已將固定之「布繩」改作「
15 鋼纜」即明。是以，系爭貨物固定不牢致使系爭車輛亦因之
16 翻覆之責任，應係託運人中油公司之過失而致。本件羅文城
17 既無過失，自無須負侵權行為損害賠償責任；羅文城之僱用
18 人芃達公司自亦毋庸負僱用人之連帶損害賠償責任。且太林
19 公司業已證明系爭貨物之毀損，符合民法第634條但書規定
20 ，即系爭貨損係因託運人即中油公司之過失而致，太林公司
21 亦毋庸負運送人之損害賠償責任。故本件上訴人對被上訴人
22 之請求均無理由等語資為抗辯。

23 參、原審為上訴人敗訴之判決，上訴人不服，提起本件上訴。兩
24 造聲明如下：

25 一、上訴人上訴聲明：(一)、原判決關於駁回後開第二項及第三項
26 部分廢棄。(二)、上開第一項廢棄部分，太林公司應給付上訴
27 人300萬元，及自起訴狀繕本送達太林公司之翌日起，按年
28 息百分之五計算之利息。(三)、上開第一項廢棄部分，芃達公
29 司與羅文城應連帶給付上訴人300萬元，及自起訴狀繕本送
30 達芃達公司與羅文城之翌日起，按年息百分之五計算之利息
31 。(四)、上開第二項及第三項中任一被上訴人為給付者，其他

被上訴人於該給付範圍內即免除給付之義務。(五)、願供擔保，請准宣告假執行。

二、被上訴人共同答辯聲明：上訴駁回。

肆、本件經兩造整理及簡化爭點結果如下（見本院卷第46頁，本院依判決格式調整文字）：

一、兩造不爭執事項

(一)、中油公司向上訴人投保貨物運輸保險（即系爭保險契約）。

(二)、中油公司於102年8月27日與太林公司簽訂系爭勞務採購契約，約定於該契約效期內之進口貨物，均由太林公司負責以陸運方式將貨物運送至指定處所。

(三)、中油公司於102年11月間自新加坡進口 COILED TUBING UNIT AND TOOLS貨物一批，分裝成4只貨櫃（包括2只40呎平板貨櫃、1只40呎超高貨櫃、1只20呎平板貨櫃），先委託○○海運公司運送至我國基隆港卸載，並儲放在○○海運公司之基隆貨櫃場，太林公司再將系爭平板貨櫃及其所裝載之系爭貨物轉委由與太林公司有業務合作關係之芃達公司負責實際運送。

(四)、芃達公司之受僱人即羅文城於102年11月15日駕駛系爭車輛承載系爭平板貨櫃及其內裝之系爭貨物，欲運送至中油公司指定之苗栗縣錦水倉庫，於案發時間行經案發地點時，羅文城駕駛之系爭車輛翻覆及系爭貨物毀損。

(五)、上訴人以推定全損方式依約給付保險理賠款予中油公司，理賠金額為1406萬3673元，在本件起訴之前，中油公司已將基於系爭貨損所生之損害賠償請求權和一切權利讓與上訴人，上訴人亦已對被上訴人等人依民法第297條規定為債權讓與之通知。

(六)、兩造所提證物形式上均為真正。

二、兩造爭執事項：

(一)、上訴人主張羅文城應依民法第184條第1項前段規定負侵權行為損害賠償責任；芃達公司應依民法第188條第1項規定就羅文城之侵權行為負連帶損害賠償責任，有無理由？

01 (二)、上訴人主張太林公司應依民法第634條本文規定就系爭貨損
02 負損害賠償責任，有無理由？

03 伍、本院得心證之理由：

04 一、除上開兩造不爭執事項外，系爭事故發生後，上訴人委託英
05 商麥理倫國際公證台灣分公司調查後於104年3月21日出具之
06 公證報告記載略以：「受損貨物（按即系爭貨物）裝載於1
07 只20呎平板貨櫃（號碼WHLU0000000號，按即系爭平板貨櫃
08 ）該櫃內承載CT和CT捲筒設備的編號3B貨箱之貨物，於（
09 西元）2013年11月15日高速公路運輸過程中發生交通事故，
10 遭受衝擊而受損」、「事故的照片顯示：…承運之貨櫃（號
11 碼WHLU0000000號）為平板貨櫃且仍然固定附著在拖板車（
12 車號00-00號，按即系爭板車）上。貨箱號碼為3B之該箱貨
13 物已鬆脫、並掉落在前述拖板車/平板貨櫃附近的地面上。
14 貨箱號為為3B之該箱貨物被發現時已傾倒於道路上且已受損
15 。而且照片亦顯示現場有一條已斷裂的皮帶（按應為布繩，
16 下同）」、「關於用於平板貨櫃內部固定綁住CT捲筒貨物的
17 『皮帶』，我們尋求被保險人（按即中油公司）協助，請託
18 運人協助釐清細節。根據所獲得的資料，CT捲筒貨物於平板
19 貨櫃內部之固定工作是由受貨人所指定的承攬運送業者（即
20 ○○承攬運送公司，按即○○海運公司）負責安排和執行」
21 等語（詳見原審卷第78-83頁反面，下稱麥理倫公證報告）
22 ，兩造對於上開記載亦不爭執（見本院卷第45頁），亦堪信
23 屬實。

24 二、上訴人主張羅文城應依民法第184條第1項前段規定負侵權行
25 為損害賠償責任；芃達公司應依民法第188條第1項規定就羅
26 文城之侵權行為負連帶損害賠償責任，並無理由：

27 (一)、依照被上訴人所提系爭車輛車速紀錄（見原審卷一第24頁）
28 ，系爭車輛於行至國道一號高速公路苗栗交流道至翻覆前，
29 每30秒之車速紀錄為每小時40、27、4公里，而依員警製作
30 之道路交通事故調查報告表(一)之記載（見原審卷二第196
31 頁反面），案發地點之速限為每小時40公里，足見羅文城於

系爭事故發生時駕駛系爭車輛並無超速或緊急煞車行為。核與系爭鑑定報告記載：「車速58km/h降至40km/h，再降至27km/h，並無發現車速於極短時間內突降或有異常情形」等語（見系爭鑑定報告第99頁），即認車速並無異常相符。故依卷內資料並無證據證明羅文城駕駛系爭車輛有何疏失之處，且上訴人亦未主張羅文城有何駕駛過失行為，是被上訴人主張羅文城對於系爭事故之發生，並無任何駕駛過失乙節，洵堪採信。

(二)、依上開麥理倫公證報告之記載，佐以內政部警政署國道公路警察局第二公路警察大隊104年8月14日國道警二交字第1042710882號函及其檢送之交通事故卷宗內之事故相關照片可知（見原審卷一第48-56頁），系爭事故發生後，承載系爭貨物之平板貨櫃仍然固定附著在系爭板車上，僅係貨箱號碼為3B之該箱貨物鬆脫掉落。由此足認系爭事故之發生，並非因系爭拖車、系爭板車、系爭平板貨櫃三者間之固定不足所致，是上訴人主張羅文城僅憑藉系爭平板貨櫃四端的四個插銷作為與系爭板車間的聯結，系爭事故之發生，係因被上訴人疏未固定系爭拖車、系爭板車、系爭平板貨櫃三者，致生系爭貨損，要與上開事證資料不符，並無可採。

(三)、本件上訴人聲請原審於105年4月11日就系爭事故肇事因素為何？係系爭拖車與系爭板車未有確實固定所致？或係綑綁貨物之布繩（束帶）斷裂所致？亦或係其他因素？囑託財團法人中華工商研究院為鑑定，經該鑑定單位調取相關資料（詳見鑑定報告附件）綜合研析後，鑑定結論為：系爭貨物在布繩（束帶）之捆綁固定方式上，僅以複數條束帶對縱向（車子行進方向）作對角線之束緊，在橫向（車子左右方向）、垂直（車輛行進時上下振動方向）方向上並無受力束帶進行束緊，加上系爭貨物與平板貨櫃承載面之接觸面積小與高低差，與災害事故前一日與當日均有降雨等因素，致使系爭貨物底部與平板貨櫃間摩擦力降低。當半聯結車行駛至頭屋交流道出口匝道時，因彎道所生離心力大於系爭貨物底部與平

01 板貨櫃間的摩擦力與布繩（束帶）的側向支撐力之和，形成
02 系爭貨物滑動或偏移之高低落差衝擊，致使曳引車（按即系
03 爭拖車）失控衝向護欄所生衝擊力，進而造成布繩（束帶）
04 發生斷裂或鬆脫。此有該院107年8月8日（107）中北法捷字
05 第08013號函（見原審卷二第236頁）及檢附之鑑定報告書（
06 外放）在卷可按。本院酌以上開鑑定報告，係經鑑定單位多
07 次要求兩造及相關單位提供運送及事故發生相關資料（詳見
08 鑑定單位歷次函文及鑑定報告之附件）綜合研析，且詳述其
09 論斷之科學依據及相關佐證資料後所為之鑑定意見，核與經
10 驗法則、論理法則並無違背，且兩造對於上開鑑定結論亦未
11 爭執，當可採憑。是依上開鑑定報告結論，除可佐證本院前
12 述認定系爭事故之發生，並非羅文城之駕駛過失所致；亦非
13 被上訴人於運送過程疏未固定系爭拖車、系爭板車、系爭平
14 板貨櫃三者所致外，應可認定系爭事故發生之原因，乃在於
15 系爭貨物與系爭平板貨櫃二者間之固定不足所致。亦即系爭
16 事故發生之原因，在於系爭貨物僅以布繩（束帶）固定在系
17 爭平板貨櫃，且網綁方式僅以縱向束緊，並未在橫向、垂直
18 束緊，及因系爭貨物與系爭平板貨櫃之接觸面積小與高低差
19 ，加上降雨降低系爭貨物底部與系爭平板貨櫃間之摩擦力所
20 致。而系爭貨物與系爭平板貨櫃接觸面積小，乃因系爭貨物
21 基座寬度大於系爭平板貨櫃承載面寬，加上基座左右框條略
22 高於基座底部中央區域，使得系爭貨物僅能以基座左右框條
23 之局部區域與系爭平板貨櫃左右邊框作接觸，而左右框條之
24 外側凸伸於系爭平板貨櫃外，中央區域無與系爭平板貨櫃接
25 觸，且基座前後端中空未置入固定物，系爭平板貨櫃承載面
26 上亦無緩衝軟墊等提升承載面或附著力之設施所致（見系爭
27 鑑定報告第102頁）。

28 (四)、雖上訴人據系爭鑑定報告結論，以前詞主張羅文城身為專業
29 司機，提領系爭平板貨櫃及內裝系爭貨物時，已知悉運送當
30 日天氣為陰雨狀態，且明知系爭平板貨櫃就其內裝系爭貨物
31 所使用之固定布繩僅有「縱向方式」、並無「橫向或垂直方

式」，卻未另行使用任何其他束帶、繩索、或類似具有固定功能之設備或措置，就系爭平板貨櫃及內裝貨物和拖車三者之間加以固定，藉以確保貨物在陸上運送過程中不致產生危險，顯然未盡善良管理人注意義務等語。然查，系爭事故之發生，並非系爭拖車、系爭板車、系爭平板貨櫃三者間之固定不足，而係系爭貨物與系爭平板貨櫃二者間之固定不足所致，已據前述。又雖上訴人主張系爭平板貨櫃係一開放式平板貨櫃，自外觀即可一目瞭然承載之貨物、固定材料及網綁方式，倘若被上訴人認為固定材料及網綁方式不妥或不足，亦有另行加強繫固之責任云云。然依○○海運公司106年04月10日106洋字第106041001號函載：本公司承運系爭貨物Coiled Tubing Unit and Tools，係採『FOB』之貿易條件，所有裝櫃、卸櫃及進出口報關等程序及事宜，均由客戶自行安排，貨物由SINGAPORE至TAIWAN由買方負責告知D/O(提單即提貨單)報關負責名稱，本公司按照指示發放D/O，並由買方自行安排提貨，本公司並未牽涉其中等語（見原審卷二第62-63頁），可知系爭貨物在被上訴人進行陸上運送前，即已裝櫃固定，亦即將系爭貨物以布繩（束帶）固定在系爭平板貨櫃上，並非被上訴人方面所為，此亦為上訴人所不爭執。再被上訴人主張系爭貨物與系爭平板貨櫃二者乃合為一整體貨櫃，再交由被上訴人方面為貨櫃運輸乙節，上訴人亦未爭執，堪信屬實。本院稽以上訴人與太林公司之系爭勞務契約補充條款第2條廠商（按即太林公司）責任約定：廠商依據本公司（按即中油公司）料品運輸通知單指定事項以「原件授受（不負內容責任）」儘速辦理提運……。第4條陸路運輸約定：……(二)未拆櫃之一般貨櫃一律以貨櫃運輸計費。……(四)拆櫃費、裝卸費（含所有相關人工費用）：計算噸位20呎每櫃按15噸，40呎每櫃按30噸，惟實際噸數超出此項標準者，仍以實際噸數計算（見原審卷一第27-28頁）。而被上訴人主張本件僅係依照「未拆櫃之一般貨櫃以貨櫃運輸計費」乙節（見本院卷第61頁反面），亦未據上訴人爭執，堪

01 信為真。則被上訴人辯稱本件係未拆櫃之一般貨櫃，何來運
02 送人須負再拆櫃加固之義務，即非無憑。參諸卷附中油公司
03 於106年4月7日函所提供之系爭貨物相關資料（見原審卷二
04 第69-155頁），其中系爭貨物原製造商STELKRAFT公司（中
05 譯為斯泰爾科福公司），另可依客戶需求訂製設備集裝箱和
06 工具箱，依其簡介資料，目的在於以獨特的框架設計，用鎖
07 鏈和緊繩器固定，提供更佳的安全保障，方便運輸等語（見
08 原審卷二第153頁）；及被上訴人主張中油公司於系爭事故
09 發生後，運送與系爭貨物相同貨品，已將固定之「布繩」改
10 作「鋼纜」乙節，確有相同之貨品固定在平板貨櫃之照片5
11 張可參（見原審卷一第37-38頁），對此上訴人亦未爭執，
12 可信屬實。由此足認被上訴人主張其運送系爭貨物，係依海
13 運而來已裝櫃及固定之開放式貨櫃（按即系爭平板貨櫃）「
14 原件授受」（不負內容責任）；且依上開運輸報酬約定，其
15 僅就包含系爭貨物在內之系爭平板貨櫃為「貨櫃運輸」，無
16 須就貨櫃內之物品即系爭貨物負另行加固之責任，應可採信
17 。則託運人中油公司為節省成本或僅圖方便，捨訂製使用上
18 開原製造商為系爭貨物安全運輸之設備集裝箱和工具箱或以
19 「鋼纜」為固定，即託運人中油公司理應確保系爭貨物與平
20 板貨櫃之固定無虞後，再以「貨櫃運輸」方式交由被上訴人
21 方面運送，本件自難將託運人中油公司就系爭貨物與系爭平
22 板貨櫃內部間固定不足之責任，轉課由被上訴人方面負擔，
23 亦無從進一步認為被上訴人就上開固定不足，另亦負有加強
24 繫固之責任。

25 (五)、上訴人雖另以系爭鑑定報告記載：系爭拖車（按應為系爭板
26 車之誤）為（西元）1977年（即66年）出廠，已逾40年且無
27 保養紀錄下，就其避震系統之功效自無法與災害事故時間出
28 廠之拖車相較，因此系爭貨物在無垂直方向上受力束帶進行
29 束緊，無法排除行駛過程中，因車體垂直震動造成系爭貨物
30 偏移等語（見系爭鑑定報告第101至102頁），主張應由芃達
31 公司就系爭板車非因避震系統功效較差，導致系爭貨物偏移

之有利於己事實負舉證責任等語（見本院卷第33頁正反面）。然查，被上訴人於系爭鑑定報告完成後，已於原審提出系爭板車之維修保養紀錄及翔豐企業社所出具之100年3月15日、101年7月3日、102年9月24日車輛維修請款單等件為證（見原審卷二第249-254頁）。且上開資料，並據證人即翔豐企業社負責人○○○於本院108年8月13日到庭具結證稱：翔豐企業社車輛維修請款單3張確實為伊維修後所出具，該請款單中有包括維修系爭板車的避震系統，即其中102年9月24日車輛維修請款單中品名為後軸鋼板更換就是避震系統，避震系統更換之後，一般是依使用率高低決定使用年限，依伊的經驗約可以使用一、二年，系爭板車的避震系統是由彈性鋼板所組成，鋼板本身就可以避震，彈性鋼板本身有彈性會彎曲，鋼板有六個吊架，透過吊架跟板車固定，這是整組的零件，是整套避震鋼板等語（見本院卷第70-71頁反面）。雖上訴人另舉道路交通安全規則第83條之1規定主張貨車避震器與鋼板吊架是兩個不同系統等語，而認證人○○○上開證述及其證稱更換鋼板就可以達到避震功能不實云云。然道路交通安全規則第83條之1規定之附件十八動力機械保養紀錄表雖將「檢查鋼板吊架及吊鉤」、「檢查避震器」分列，然二者均同屬「車架鋼板系統」大項下；且證人○○○上開證稱已表示彈性鋼板本身有彈性會彎曲，鋼板有六個吊架，透過吊架跟板車固定，這是整組的零件，是整套避震鋼板等語，是上訴人以前詞主張證人○○○上開證述不實云云，並無可採。又從系爭鑑定報告上開記載亦可知，鑑定單位係基於「系爭板車出廠逾40年且無維修保養紀錄下」前提下，為上開「無法排除行駛過程中，因車體垂直震動造成系爭貨物偏移」之可能性推斷。然依上開維修保養紀錄等資料及證人○○○證述可知，系爭板車並非自出廠40年後全無維修保養紀錄，且確曾於事故發生前不久之102年9月24日更換後軸避震鋼板，顯然系爭鑑定報告前揭推論之前提事實已然有誤，是自難依上開記載採為不利於被上訴人之認定。

01 (六)、基上說明，本件無從認定羅文城、芄達公司就系爭貨損有何
02 侵權行為責任，則上訴人以前詞主張羅文城未盡善良管理人
03 注意義務，應依民法第184條第1項前段規定負侵權行為損害
04 賠償責任；而芄達公司為羅文城之僱用人，亦應依民法第18
05 8條第1項規定就羅文城之侵權行為負連帶損害賠償責任等語
06 ，均無可採。

07 三、上訴人主張太林公司應依民法第634條本文規定就系爭貨損
08 負損害賠償責任，亦無理由：

09 (一)、按運送人對於運送物之喪失、毀損或遲到，應負責任。但運
10 送人能證明其喪失、毀損或遲到，係因不可抗力或因運送物
11 之性質或因託運人或受貨人之過失而致者，不在此限。民法
12 第634條定有明文。是依該條規定可知，運送人所應負之責
13 任雖為通常事變責任，然如運送人確可就該條但書規定即運
14 送物之喪失、毀損或遲到，係因不可抗力或因運送物之性質
15 或因託運人或受貨人之過失而致者加以證明，即可免責。

16 (二)、上訴人雖主張太林公司為系爭貨物之運送人，上訴人業已證
17 明系爭貨物係於太林公司之間接占有期間、羅文城直接占有
18 期間即於系爭貨物陸上運送時受有損害，則太林公司所應負
19 之責任為通常事變責任，除有民法第634條但書之例外，不
20 問其毀損之原因是否為可歸責於太林公司之事由，被上訴人
21 太林公司均應負責等語。然本件託運人即中油公司乃將固定
22 於系爭平板貨櫃之系爭貨物，與系爭平板貨櫃二者合為一整
23 體貨櫃，將之交由太林公司以「未拆櫃之一般貨櫃」為「貨
24 櫃運輸」。且系爭貨損之原因，並非因運送人即被上訴人方
25 面之過失，而應認係託運人中油公司為節省成本或僅圖方便
26 ，僅以「布繩」（束帶）為不足之固定後即交託運，以致於
27 被上訴人運送過程中，因貨櫃內部即系爭貨物與系爭平板貨
28 櫃二者間之固定不足以致脫落。而被上訴人就貨櫃內部之系
29 爭貨物，除無固定責任外，亦無另課以加強繫固之責任，均
30 據被上訴人舉證後，經本院認定如前。亦即被上訴人主張系
31 爭貨損，係因託運人之過失而致，應與事證相符，而堪採信

01 。本件太林公司既已舉證證明其符合民法第634條但書規定
02 之免責事由，則上訴人主張太林公司應依民法第634條本文
03 規定就系爭貨損負損害賠償責任，亦無理由。

04 四、綜上所述，本件上訴人主張羅文城應依民法第184條第1項前
05 段規定就系爭貨損負侵權行為損害賠償責任；芄達公司應依
06 民法第188條第1項規定就羅文城之侵權行為負連帶損害賠償
07 責任，暨太林公司應依民法第634條本文規定就系爭貨損負
08 損害賠償責任，均屬無據。從而其依上開規定請求：1.太林
09 公司應給付上訴人300萬元本息。2.芄達公司與羅文城應連
10 帶給付上訴人300萬元本息。3.上二項中任一被上訴人為給
11 付者，其他被上訴人於該給付範圍內即免除給付之義務，均
12 為無理由，不應准許。其假執行之聲請，亦失所附麗，應併
13 予駁回。原審所為上訴人敗訴之判決，並無不合。上訴論旨
14 指摘原判決不當，求予廢棄改判，為無理由，應駁回其上訴
15 。

16 陸、本件事證已臻明確，兩造其餘之攻擊或防禦方法及所用之證
17 據，經本院斟酌後，認為均不足以影響本判決之結果，爰不
18 逐一論列，併此敘明。

19 柒、據上論結，本件上訴為無理由，依民事訴訟法第449條第1項
20 、第78條，判決如主文。

21 中 華 民 國 108 年 11 月 5 日
22 民事第四庭 審判長法官 張瑞蘭
23 法官 吳美蒼
24 法官 洪堯讚

25 以上正本係照原本作成。

26 如對本判決上訴，須於收受判決送達後20日內向本院提出上訴書
27 狀，其未表明上訴理由者，應於提出上訴後20日內向本院提出上
28 訴理由書（須按他造人數附具繕本）。

29 上訴時應提出委任律師為訴訟代理人之委任狀。具有民事訴訟法
30 第466條之1第1項但書或第2項之情形為訴訟代理人者，另應附具
31 律師及格證書及釋明委任人與受任人有該條項所定關係之釋明文

01 書影本。如委任律師提起上訴者，應一併繳納上訴審裁判費。

02 書記官 賴玉芬

03 中 華 民 國 108 年 11 月 5 日