

臺灣高等法院高雄分院民事判決

107年度上字第9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
法定代理人 劉枋
訴訟代理人 楊思莉律師
複代理人 許峻瑋律師
被上訴人 偉聯運輸股份有限公司
法定代理人 鄭榮勳
被上訴人 鴻運通運股份有限公司
法定代理人 盧思遠
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106年10月31日臺灣高雄地方法院104年度訴字第323號第一審判決提起上訴，並為訴之追加，本院於108年6月26日言詞辯論終結，判決如下：

主 文

上訴及追加之訴均駁回。
第二審訴訟費用由上訴人負擔。

事實及理由

- 一、被上訴人張少民未於言詞辯論期日到場，核無民事訴訟法第386條各款所列情形，爰依上訴人聲請，由其一造辯論而為判決。
- 二、上訴人主張：訴外人即日本國之Babcock-Hitachi K .K .KureDivision公司（下稱BHK公司）為韓國客戶大連工業公司（DAELIM Industrial Co .L td，下稱大連公司）規劃東西方電廠公司（Korea EAST-WEST POWER Co ,Ltd，下稱東西方公司）之整套電廠設備，而向上訴人購買磨煤減速機。嗣

上訴人與BHK公司於民國100年7月29日就包括編號KOHA5C
21-5行星磨煤減速機（下稱系爭貨物）共12台（包含系爭貨
物，下合稱系爭減速機）簽訂買賣契約，約定國際貿易買賣
條件為FOB（Free On Board，意指：賣方於起運地裝貨港
由買方所指定的大船上交貨。責任：賣方負責裝船以及貨物
通關，至船上欄杆前的一切費用及風險；買方負責洽訂艙位
及保險，並負擔海上運輸以及貨物通過大船欄杆後的風險）
；運送條件為CY（Container Yard，指整櫃出貨，是以貨櫃
為計算運費之單位）。上訴人於103年3月26日，接獲被上
訴人韋臺國際物流股份有限公司（下稱韋臺公司）聯絡人簡
涵淳代表業主之運輸公司通知後，即請韋臺公司提供台灣
Local Charge報價，經韋臺公司回覆報價金額，上訴人予以
同意，雙方就系爭減速機成立承攬運送合意。上訴人已支付
吊櫃費等費用，韋臺公司亦陳述受託運送系爭減速機後，轉
委託予訴外人HYUN DAI MERCHANT MARINE CO. , LTD.（下
稱現代航運公司）負責實際運送，依民法第660條第1項，
上訴人與韋臺公司間成立承攬運送契約關係，縱無承攬運送
契約，亦成立委任契約關係。其次，103年3月31日，韋臺
公司通知上訴人，進貨75號碼頭至訴外人明裕交通事業有限
公司（下稱明裕公司），上訴人即於同年4月1日、4月2
日分批將6台減速機（含附件）運至高雄碼頭區交明裕公司
，由明裕公司向碼頭領櫃、裝櫃後，依韋臺公司之裝運通知
單，運送減速機至69號碼頭（下稱系爭碼頭）完成進倉程序
，並配合船公司時程，由韋臺公司負責安排車輛將減速機自
系爭碼頭運送至APL Bahrain及Hyundai Courage等兩艘船
邊進行吊櫃上船作業；同年4月2日，韋臺公司提供裝運通
知單予上訴人，並通知明裕公司進倉，船公司分別為美商美
國總統輪船股份有限公司（下稱APL公司）及現代海鋒船務
代理股份有限公司（下稱現代海鋒公司），結關日為103年
4月2日，上訴人已將減速機上船事項委由韋臺公司承攬運
送，而75號碼頭至系爭碼頭間之船邊裝船運送，是由被上訴

人偉聯運輸股份有限公司（下稱偉聯公司）或鴻運通運股份有限公司（下稱鴻運公司，與偉聯公司下合稱系爭兩公司）負責實際運送，均為韋臺公司之履行輔助人。又偉聯公司之駕駛員即被上訴人張少民駕駛車牌號碼00-000號曳引車（下稱系爭曳引車）於103年4月5日，在系爭碼頭內，拖曳系爭貨物至船邊欲進行裝船作業途中，在該碼頭T8區轉彎之際，系爭曳引車之第五輪鬆脫導致板架與拖車分離，且因外車板老舊，致脫離後，外車板腳架損壞，板架前端直接著地，系爭貨物因而受損（下稱系爭事故）。而張少民駕駛系爭曳引車，應注意聯結設備有無完善、裝載物品有無超過曳引車及拖架核定之總重量，卻疏未注意，仍以總連結重量低於系爭貨物及板台總重之系爭曳引車運送，致曳引車無法承受系爭貨物及板台重量，肇生系爭事故，張少民就系爭事故之發生有重大過失，應依民法184條第1項前段，對上訴人負侵權行為損害賠償責任。另張少民身穿偉聯公司制服於系爭碼頭作業，受偉聯公司指揮監督，而系爭曳引車為鴻運公司所有，參以鴻運公司亦對系爭貨物運送投保保險，可知系爭兩公司對張少民均有指揮監督權，應依民法第188條規定，與張少民連帶負僱用人侵權行為損害賠償責任。再者，系爭事故發生後，上訴人、韋臺公司與偉聯公司會同訴外人中華海檢事檢定社股份有限公司（下稱中華檢定公司）、寶島海事檢定有限公司（下稱寶島檢定公司，與中華檢定公司下合稱系爭檢定公司）共同檢視系爭貨物，初步發現：溫度計接頭破裂、牛油管變形及油漆剝落等損害（下稱系爭損害），惟機器內部、功能是否完好仍須進一步檢查。此外，因國外廠商交貨期限將至，為避免遲延責任，而要求上訴人先行出貨至韓國，並於貨物抵達後，再派員至韓國做細部檢查，上訴人因此派遣技師前往韓國進行額外檢測及試俾費用，共計新台幣（下同）2,498,415元（詳如第一審判決附表，下稱系爭費用），此部分支出與系爭事故具有相當因果關係等情。爰就韋臺公司部分，依民法第661條承攬運送或第544條委任

關係損害賠償請求權（系爭兩公司並為韋臺公司之履行輔助人）等；就張少民、偉聯公司、鴻運公司部分，依民法第184條第1項侵權行為及第188條第1項僱用人法律關係負連帶損害賠償責任（於本院審理中，撤回第一審對被上訴人主張之共同侵權行為法律關係），聲明：（一）韋臺公司應給付上訴人2,498,415元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按週年利率5%計算之利息。（二）偉聯公司、張少民、鴻運公司應連帶給付上訴人2,498,415元，其中偉聯公司自起訴狀繕本送達之翌日起至清償日止；另張少民及鴻運公司自原審準備書狀三繕本送達最後一位被上訴人之翌日起，均至清償日止，按週年利率息5%計算之利息。（三）前揭給付，韋臺公司或前項應為連帶給付之被上訴人已為全部或一部給付者，韋臺公司或其餘被上訴人就其履行範圍內，同免給付之義務。（四）願供擔保，請准宣告假執行。

三、被上訴人方面

（一）韋臺公司則以：系爭減速機乃買方所委託之運送人Sejung（china）Shipping Co .Ltd（下稱Sejung公司）與韋臺公司聯繫，委託韋臺公司與上訴人聯絡安排系爭減速機自高雄港裝船出貨事宜。上訴人與韋臺公司並未成立承攬運送契約關係，亦不存在委任契約關係。其次，系爭兩公司並非韋臺公司之履行輔助人。至於上訴人主張包括試俾及檢查等費用之系爭費用，均非因系爭貨物受損所生之費用，自不得請求賠償。又系爭貨物係於台灣受損，應可於台灣進行檢查，上訴人先將系爭貨物運至韓國後，再安排技師赴韓國檢測，亦徵於韓國當地檢查、試俾等相關費用及試俾工具運輸費用，均非修復系爭貨物之必要費用，亦不得請求賠償。此外，技師均為上訴人員工，依上訴人指派前往韓國執行職務，未自上訴人處獲得額外報酬，故上訴人主張技師之工資費用（含機票），均屬無據。末者，上訴人縱有遲延責任，依上訴人所提訂單內容，該遲延責任早於貨物交運前即已發生，亦與系爭事故無關等語置辯。

01 (二) 系爭兩公司除援用韋臺公司上開抗辯外，另以：上訴人未
02 舉證證明系爭兩公司為韋臺公司履行運送契約之輔助人。
03 其次，高雄港68號碼頭及系爭碼頭之事業單位主係APL公
04 司，APL公司對於拖車及駕駛工作有完全之指揮權，嗣因
05 訴外人中國航運股份有限公司（下稱中航公司）向APL公
06 司承攬碼頭內拖車業務，再與偉聯公司簽約，將拖車業務
07 委外發包給偉聯公司，偉聯公司再委由鴻運公司，由鴻運
08 公司承包拖車業務，鴻運公司僅負責拖車調度，再與訴外人
09 利盈運輸股份有限公司（下稱利盈公司）等車行簽訂契
10 約，由車行派遣駕駛員駕駛鴻運公司之拖車，是張少民並
11 非系爭兩公司之員工，張少民係基於鴻運公司與利盈公司
12 簽訂承攬契約而拖運系爭貨物。又送系爭貨物運至系爭碼
13 頭，即由APL公司進站收櫃人員決定是否更換板台，而AP
14 L公司於系爭貨物收置於碼頭儲位區後，未更換板台，即
15 由船務部指揮貨櫃裝船，將系爭貨物運至船邊進行裝船作
16 業。再者，於貨物運至碼頭，皆藉助電腦系統指派拖車司
17 機，張少民係固定駕駛系爭曳車之駕駛，而鴻運公司於系
18 爭碼頭之作業拖車頭，僅有單一樣式，無從就貨物狀況決
19 定須使用何種車頭，若貨物不適於使用碼頭內拖車，亦須
20 由船公司自行解決，非鴻運公司所能決定。此外，上訴人
21 雖主張因系爭事故受有系爭費用之損害，惟未舉證證明系
22 爭貨物受有毀損，及因貨物毀損所生減損之金額。末者，
23 系爭貨物縱有受損，應可於臺灣進行檢修，上訴人派員至
24 韓國檢修所生相關出差費、檢查及試俾等費用，均非必要
25 等語置辯。

26 (三) 張少民除援用系爭兩公司之上開答辯外，另以：伊不清楚
27 系爭曳引車載重上限，就系爭事故之發生，並無過失。其
28 次，APL公司直接指揮、監督伊在港區駕駛曳引車裝卸貨
29 櫃，並受理貨員的指揮，是港區理貨員派工作給伊，而理
30 貨員所屬公司也是承攬APL公司的工作，理貨員並實際指
31 揮、監督伊駕駛曳引車整個裝卸作業。又伊是利盈公司雇

01 用之員工，勞保也是由利盈公司投保，且由利盈公司指派
02 伊至碼頭駕駛曳引車，並未受僱於系爭兩公司，亦不受系
03 爭兩公司的指揮監督駕駛曳引車。再者，偉聯公司之制服
04 是利盈公司提供，沒有硬性規定要穿制服，伊只是偶而穿
05 等語置辯。

06 四、原審判決上訴人全部敗訴。上訴人聲明不服，並就主張侵權
07 行為損害賠償部分，追加民法第191條之2損害賠償請求權
08 ，上訴聲明：（一）原判決廢棄。（二）韋臺公司應給付上
09 訴人2,498,415元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止
10 ，按週年利率5%計算之利息。（三）偉聯公司、張少民、鴻
11 運公司應連帶給付上訴人2,498,415元，其中偉聯公司自起
12 訴狀繕本送達之翌日起至清償日止；另張少民及鴻運公司自
13 原審準備書狀三繕本送達最後一位被上訴人之翌日起，均至
14 清償日止，按週年利率息5%計算之利息。（四）前揭給付，
15 韋臺公司或前項應為連帶給付之被上訴人已為全部或一部給
16 付者，韋臺公司或其餘被上訴人就其履行範圍內，同免給付
17 之義務。（五）願供擔保，請准宣告假執行。韋臺公司、偉
18 聯公司及鴻運公司答辯聲明：上訴駁回。張少民雖未於言詞
19 辯論到庭聲明或陳述，惟其於準備程序期日到庭及所提書狀
20 則答辯聲明：上訴駁回。

21 五、兩造不爭執事項

22 （一）兩造均同意本件爭訟由原審法院管轄。日本國之Babcock-
23 Hitachi K.K. KureDivision 公司為韓國客戶大連工業
24 公司規劃東西方電廠公司之整套電廠設備，而向上訴人購
25 買編號KOHA5C21-5行星磨煤減速機。

26 （二）上訴人與BHK 公司就系爭貨物所簽訂買賣契約，其國際貿
27 易買賣條件為FOB（Free On Board，意指：賣方於起運
28 地裝貨港由買方所指定的大船上交貨。責任：賣方負責裝
29 船以及貨物通關，至船上欄杆前的一切費用及風險；買方
30 負責洽訂艙位及保險，並負擔海上運輸以及貨物通過大船
31 欄杆後的風險）；運送條件為CY（Container Yard，指整

櫃出貨，是以貨櫃為計算運費之單位）。

(三) 明裕公司將系爭貨物固定在HYUNDAIMERCHANT MARINECO ., LTD .所有之折疊櫃上，並使用明裕公司所有#28 外車板台（下稱系爭板台），從75號碼頭運至系爭碼頭。

(四) 系爭貨物經裝載於編號HDMU0000000 號之平板櫃內。

(五) 被上訴人張少民於103 年4 月5 日，在高雄港69碼頭內，駕駛車牌號碼00-000號曳引車拖曳系爭貨物至船邊欲進行裝船作業途中，在系爭碼頭T8區轉彎之際，系爭曳引車車頭與板台脫離，外車板腳架損壞，板架前端直接著地，系爭貨物仍放置於板台車上之木箱內。

(六) 美商美國總統輪船股份有限公司向高雄港務股份有限公司高雄港務分公司（下稱高港分公司）承租系爭碼頭，由APL 公司經營碼頭船邊貨櫃裝卸、貨櫃場、倉庫管理及貨櫃維修等業務，APL 公司為商務港港務管理規則（下稱系爭管理規則）第2 條第1 款所稱之作業機構，屬系爭碼頭之事業單位主。而訴外人中國航運股份有限公司（下稱中航公司）和APL 公司簽訂系爭碼頭區域內拖車業務承攬契約後，中航公司再與偉聯公司簽訂系爭碼頭區域內拖車業務承攬契約，偉聯公司再與鴻運公司簽訂承攬契約，由鴻運公司承包系爭碼頭區域內之拖車業務。鴻運公司復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，由利盈公司派遣駕駛員張少民到系爭碼頭駕駛鴻運公司所有之拖車。

(七) APL 公司進站收櫃人員於系爭貨物抵達碼頭後，決定是否更換板台，而系爭貨物抵達碼頭後，並未更換板台，仍援用明裕公司之板台。

(八) 鴻運公司在系爭碼頭區之所有拖車頭均為三菱牌（FUSO）、曳引式、連結重量35公噸，而張少民所駕駛的拖車頭均固定為系爭曳引車。

(九) 明裕公司使用運送系爭貨物至系爭碼頭之曳引車車牌號碼為000-00，該曳引車總聯結重為43公噸，而系爭板台最大

01 承載重量為35公噸。

02 (十) 系爭貨物重量在外箱部分已標示為32,000公斤，系爭板台
03 重量為12,000公斤。

04 (十一) 系爭事故發生時，系爭曳引車車主為鴻運公司，板台則
05 為明裕公司所有，張少民係利盈公司派來系爭碼頭之司
06 機。

07 (十二) 系爭事故發生後，系爭貨物即退運，經另行安排船期，
08 於103年4月18日運送至韓國釜山交付訴外人大連公司
09 受領，已非上訴人所有。

10 (十三) 系爭貨物送抵韓國後，上訴人派技師前往韓國，實際支
11 出韓國當地之試俾費用美金27,820元，折合新台幣(下
12 同)874,939元，另支出試俾工具運輸費用407,952元
13 。

14 (十四) 本件為涉外法律關係民事事件，其準據法為中華民國法
15 律。

16 六、兩造協商爭點：(一)是否因張少民之過失，致系爭貨物毀
17 損？偉聯公司及鴻運公司對張少民有無監督指揮權利？上訴
18 人請求鴻運公司、偉聯公司、張少民負侵權行為連帶損害賠
19 償責任，是否有據？(二)上訴人與韋臺公司是否存有契約
20 關係？何種契約關係？偉聯公司是否為韋臺公司之履行輔助
21 人？上訴人依據委任契約或承攬運送契約債務不履行損害賠
22 償請求權，請求韋臺公司給付系爭費用，是否有據？(三)
23 上訴人是否因系爭事故發生，而受有損害？上訴人請求被上
24 訴人給付或連帶給付2,498,415元，是否有據？茲分述如下
25 ：

26 (一) 是否因張少民之過失，致系爭貨物毀損？偉聯公司及鴻運
27 公司對張少民有無監督指揮權利？上訴人請求鴻運公司、
28 偉聯公司、張少民負侵權行為連帶損害賠償責任，是否有
29 據？

30 1、按當事人主張有利於己之事實者，就其事實有舉證之責任
31 。

。民事訴訟法第277條前段定有明文。次按因故意或過失

，不法侵害他人之權利者，負損害賠償責任。故意以背於善良風俗之方法，加損害於他人者亦同。違反保護他人之法律，致生損害於他人者，負賠償責任。但能證明其行為無過失者，不在此限。民法第184條第1、2項定有明文。是以侵權行為債權之成立，須行為人具有故意過失、請求權人之權利遭受侵害、並受有損害，且不法行為與損害結果間具有因果關係，始能成立。上訴人主張：張少民駕駛系爭曳引車，應注意聯結設備有無完善、裝載物品有無超過曳引車及拖架核定之總重量，卻疏未注意，以總連結重量低於系爭貨物及板台總重之系爭曳引車運送，致曳引車無法承受系爭貨物及板台重量，肇生系爭事故，張少民應負侵權行為損害賠償責任。而張少民身穿偉聯公司制服於系爭碼頭作業，受偉聯公司指揮監督，系爭曳引車並為鴻運公司所有，足見系爭兩公司對張少民均有指揮監督權，應負僱用人連帶賠償責任云云。惟張少民及系爭兩公司予以否認，並執前揭情詞，以為置辯。

2、經查，上訴人與BHK公司就包括系爭貨物之系爭減速機簽訂買賣契約，其國際貿易買賣條件為FOB（Free On Board，意指：賣方於起運地裝貨港由買方所指定的大船上交貨。責任：賣方負責裝船以及貨物通關，至船上欄杆前的一切費用及風險；買方負責洽訂艙位及保險，並負擔海上運輸以及貨物通過大船欄杆後的風險）；運送條件為CY（Container Yard，指整櫃出貨，是以貨櫃為計算運費之單位）乙節，為兩造不爭執，並有契約影本附卷（見原審卷一第165-168頁）可稽，堪可認定。

3、其次，關於系爭事故發生原因：

（1）鴻運公司前就系爭曳引車，曾向訴外人富邦產物保險股份有限公司（下稱富邦公司）投保貨物運送人責任險，於系爭事故發生後，經鴻運公司通報富邦公司出面處理，即由該公司通知寶島檢定公司之公證人鄭智仁會同鴻運公司代表楊宗勳、林先生、中華檢定公司胡金瑞、上訴人代表吳

01 堂來，前往系爭碼頭勘查貨損及調查損失原因乙節，據證
02 人鄭智仁於原審審理中證稱：103年4月8日前往系爭貨
03 物停放之系爭碼頭，主要工作係查看貨物受損程度及損害
04 原因，當日有看到木箱，系爭貨物仍在木箱中，木箱已移
05 到碼頭暫存區之地板上，上面蓋有帆布。現場沒有辦法馬
06 上拆開木箱查看，但有用相機拍攝裝置貨物木箱外觀受損
07 情形及整個出險之道路狀況，無法拍到裡面貨物，也未針
08 對載運系爭貨物之曳引車、板台及平板櫃進行拍照存證。
09 之後，貨主要求退關，不出口系爭貨物，並將系爭貨物送
10 到工廠，伊配合貨主開箱日期，於103年4月11日前往上
11 訴人仁武廠區查看系爭貨物，伊到達仁武廠區後，才拆木
12 箱，並一起查看，且進行拍照，如原審卷一所附初損報告
13 之照片（見原審卷一第198頁影印照片，彩色照片如原審
14 卷一第164頁所示），除照片所示以外並無其他損害（原
15 審卷二第42-45頁）等語，並有初損報告、鴻運公司肇事
16 報告表、現場照片、富邦公司貨物運送人責任保險單附卷
17 （見原審卷一第162-164、182-187、199-202頁）可憑
18 。而依初損報告記載：「…因本出險車輛為港區內專用車
19 ，故車牌已註銷，經現場檢視該車無掛牌，車門有噴漆”
20 H968”字樣。經進一步檢視該車第五輪聯結器座盤內，其
21 機械式嚙合鎖定裝置外觀呈不規則鋸齒狀，比對他車之鎖
22 定裝置結構（圓滑完整）已明顯不同」、末尾記載：「…
23 另查本票貨物外箱嘜頭標示貨重32,000kgs，經進一步查
24 核被保險人（鴻運公司）提供本出險車號之汽車領牌照登
25 記書之總聯結重量35,000kgs，若依上述貨重32,000kgs+
26 車重/板重約12,000kgs=44,000kgs，已超過汽車領牌
27 照登記書之總聯結重量。」（見原審卷一第163頁背面至
28 164頁）等語；及系爭貨物重量在外箱部分標示為32,000
29 公斤、系爭板台重量12,000公斤乙節，為兩造不爭執；暨
30 系爭曳引車車重為6.32公噸、總聯結重量為35公噸乙節，
31 亦有汽車新領牌照登記書在卷（見原審卷一第190頁）可

01 稽，堪認系爭貨物重量為32,000公斤，系爭板台重量為12
02 ,000公斤，合計44,000公斤，已逾系爭曳引車總聯結重量
03 35,000公斤（即35噸）。而按所稱總聯結重量：指曳引車
04 及拖車之車重與載重之全部重量，為道路交通安全規則（
05 下稱道安規則）第2條第1項第19款所明定。揆諸前揭規
06 定，系爭曳引車於製造之初，所設計總聯結重量既僅有35
07 公噸，以之牽引系爭貨物連同系爭板台合計總重量44噸，
08 顯已逾系爭曳引車構造本身之承重結構。據上，堪認系爭
09 事故之發生，係因系爭曳引車之第五輪裝置之連結重量不
10 足以承載系爭貨物加計系爭板台之總重量，導致載運系爭
11 貨物之系爭板台於運送過程中，與系爭曳引車脫鉤，造成
12 內裝系爭貨物之木箱掉落地面，始發生系爭事故。

13 （2）至鄭智仁固於原審到庭證稱：現場看到「板台」機械裝置
14 第五輪咬合處裂開，致車頭與板台脫鉤（見原審卷二第45
15 頁）云云，然上開證述，指稱第五輪咬合處裂開為放置系
16 爭貨物之系爭板台，核與初損報告所附照片（見原審卷一
17 第163頁背面），顯示所謂第五輪咬合處裂開係指拖曳系
18 爭板台之「系爭曳引車」情形不符，則鄭智仁關於此部分
19 證述，即與初損報告記載不相吻合。就此，參酌內政部警
20 政署高雄港務警察總隊（下稱港務警察總隊）104年6月
21 25日高港警行字第0000000000號函（下稱0000000000號函
22 ）覆稱：「本案係當事人張少民駕駛AX-446號營業貨櫃曳
23 引車迴轉時，因不明原因拖車卡樺脫落導致車頭及拖架分
24 離之意外事故…」（見原審卷一第112頁）等語，有該函
25 檢附事故發生當時之道路交通事故現場圖在卷（見原審卷
26 一第113頁）可憑，亦指稱係「拖車」即系爭曳引車之聯
27 結裝置問題，足見初損報告記載系爭曳引車第五輪咬合處
28 裂開，致車頭與板台脫鉤，應為事故發生當時之事實，堪
29 予採信。而鄭智仁於原審所為上開證述，或由於其於104
30 年10月6日至原審作證時，距離103年4月16日製作初損
31 報告時已逾年餘，致記憶錯誤所致，併予敘明。

01 4、上訴人雖援引道路交通管理處罰條例（下稱處罰條例）、
02 道安規則第39條第14款、第39條之1、第82條第1項第4
03 款等規定，主張張少民就系爭事故之發生原因，負有防免
04 注意義務，卻疏於注意，致生系爭事故，應負損害賠償責
05 任云云。惟查：

06 （1）按侵權行為所稱未盡善良管理人注意義務之過失，乃指交
07 易上一般觀念，認為有相當智識經驗及誠意之人應盡之注
08 意而言。次按道安規則第39條第14款規定：「汽車申請牌
09 照檢驗之項目基準，依下列規定：曳引車、經核可附掛拖
10 車之小型車及拖車除依照一般汽車檢驗規定外，其聯結設
11 備應完善…」、同規則第39條之1第1項第13款規定：「
12 汽車定期檢驗之項目及基準，依下列規定：…十三、曳引
13 車、經核可附掛拖車之小型車及拖車除依照一般汽車檢驗
14 規定外，其聯結設備應完善…」、同規則第82條第1項第
15 4款亦規定：「曳引車牽引拖架時，應依左列規定：裝載
16 物品後不得超過曳引車核定之總聯結重量及拖架核定之總
17 重量。」等語，其中道安規則第39條第14款、39條之1第
18 13款之規定，雖可作為系爭曳引車設備本身是否完善之依
19 據，然系爭事故發生原因，既因所牽引之貨物重量高於總
20 連結重量所致，自非聯結設備有不完善之處，難認與系爭
21 事故之發生具有相當因果關係。

22 （2）其次，APL公司向高雄港務公司承租系爭碼頭，為系爭管
23 理規則第2條第1款所稱作業機構，屬於系爭碼頭事業單
24 位主，其後，將碼頭區之拖車業務發包由中航公司承攬，
25 中航公司再與偉聯公司簽約將拖車業務發包給偉聯公司，
26 偉聯公司則與鴻運公司簽約，由鴻運公司承包系爭碼頭區
27 域內之拖車業務，鴻運公司又與利盈公司等車行簽約，本
28 件拖運，係由利盈公司車行派遣駕駛員張少民前往系爭碼
29 頭駕駛鴻運公司所有系爭曳引車拖曳系爭貨物乙節，為兩
30 造不爭執，堪予認定。而系爭貨物運由外車運至系爭碼頭
31 後之作業流程，據APL公司以105年12月2日（105）美總

高字第065函覆：「…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）；過磅完畢後，拖車將貨物拖至場內儲位儲放，拖車頭離開並回報儲放位置予本公司以輸入電腦系統，至於板架為何人提供則本公司不詢問；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。…（貴公司是否因一艘船隻須作業上千只貨櫃，而採用電腦系統作業？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？）七、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，電腦系統內之工作資料會自動更新以利船隻大量貨櫃裝卸作業使符合海關規定亦能符合船隻裝貨卸貨之安全因素不致於傾斜翻覆等不當情況。八、中航公司拖車公司司機應依據本公司電腦系統提供的資料執行工作，至指定處卸放貨櫃或拖指定的櫃號裝至船上指定艙位（船舶裝載圖）。九、中航公司在碼頭提供的拖車僅有一種樣式為35噸曳引車，日常作業均以標準流程實施，無專人專責機構再檢視貨物重量，也無使用它種拖車」（見原審卷四第60、67-68頁）等語相互以觀，可證系爭貨物進入系爭碼頭後，就其總重量（含貨物加上板架【即系爭板台】）係由碼頭內另一過磅單位執行，拖車安排亦由電腦系統部門執行，足見張少民駕駛系爭曳引車拖曳系爭貨物，係依APL公司電腦系統提供的資料，駕駛系爭曳引車至指定處卸放貨櫃或拖指定櫃號裝至船上指定艙位，並無權拒絕以系爭曳引車拖曳系爭貨物，亦無權審核拖曳之貨物重量是否適合以系爭曳引車牽引，是張少民對於系爭貨物含其板台重量是否超越系爭曳引車之總聯結重量，並無加以注意之義務。復參以APL公司上開函文記載：「…2. 尺寸及重量超過標準平板櫃則不執行換板作業裝船後貨主才將空板取回。…十、有明確不適合使用碼頭拖車拖運，本公司會在最初

詢價（運費）確定後在艙位預定時告知貨主執行船邊交付此種特殊貨物，以便直接裝船；一切由貨主執行，本公司充分配合完成安全裝船之任務例如貨物超高2公尺以上或超寬75公分以上；重量超過38公噸以上」（見原審卷四第67-68頁）等語，亦可認貨物是否適合以碼頭內拖車牽引，係經營碼頭運輸業者於收貨時應予注意，並應由貨主主動提供貨物重量以供判別，或於安排設計碼頭區地磅及電腦前端輸入維護作業時所應慮及，或碼頭區運送人就其收貨流程應否訂定，或賦予相關員工或作業環節審核機制等問題，均非張少民個人所應注意。從而，上訴人主張張少民駕駛系爭曳引車，違反上開應注意義務，致系爭事故發生，應負民法第184條第1項侵權行為損害賠償責任云云，即屬無據。

（3）另關於上訴人主張道安規則第82條第1項第4款規定，雖涉及汽車駕駛行為。惟道安規則係依理處罰條例第92條第1項授權所訂定之法規命令，觀諸道安規則第1條規定即明。而參酌處罰條例第2條明定：「道路交通管理、處罰，依本條例規定…」等語，足見該條例適用範圍，係以道路交通為限。次按「道路：指公路、街道、巷衖、廣場、騎樓、走廊或其他供公眾通行之地方」，為處罰條例第3條第1項第1款所明定，而系爭事故發生之地點，係位於系爭碼頭區域內，自非處罰條例及道安規則適用之範圍，參諸港務警察總隊0000000000號函覆以：…因事故地點為碼○○○區○○○道路範圍，故本案不屬交通事故，惟本總隊處理本案員警為求慎重及日後有資料可稽，仍以交通事故相關表格處理，但未製作筆錄，亦不提供交通事故初步分析研判表（見原審卷一第112頁）等語益明。足見張少民於系爭碼頭區域內所為駕駛行為，並不適用處罰條例及道安規則。從而，上訴人依道安規則第82條第1項第4款規定，主張張少民駕駛系爭曳引車，其駕駛行為違背該規定，而有過失云云，不足採信。

(4) 按請求之基礎事實同一者，原告於訴狀送達後，得將原訴變更或追加他訴；當事人於第二審為訴之變更或追加，非經他造同意，不得為之。但第255條第1項第2款至第6款情形，不在此限。民事訴訟法第255條第1項第2款及第446條第1項分別定有明文。次按所謂請求之基礎事實同一，係指變更或追加之訴與原訴之原因事實，有其社會事實上之共通性及關聯性，而就原請求所主張之事實及證據資料，於變更或追加之訴得加以利用，且無害於他造當事人程序權之保障，俾符訴訟經濟者，均屬之（最高法院101年度台抗字第404號民事裁判要旨參照）。上訴人於原審起訴，依民法第184條第1項前段及第188條第1項規定侵權行為損害賠償請求權，請求張少民及系爭兩公司給付系爭費用本息，嗣於本院審理中，追加依民法第191條之2損害賠償請求權，請求張少民及系爭兩公司給付上開本息（見本院卷二第5頁），雖為張少民等不同意（見本院卷二第5、23-24頁）。本院審酌上訴人於本院追加之侵權行為損害賠償請求權，揆其追加之訴與原訴之原因事實，有其社會事實上之共通性及關聯性，而得就原請求所主張之事實及證據資料，於追加之訴加以利用，且無害於他造當事人程序權之保障，應予准許。次按消滅時效，自請求權可行使時起算；因侵權行為所生之損害賠償請求權，自請求權人知有損害及賠償義務人時起，2年間不行使而消滅；時效完成後，債務人得拒絕給付。民法第128條前段、第144條第1項、第197條第1項分別定有明文。又按關於侵權行為損害賠償請求權之消滅時效，以請求權人實際知悉損害及賠償義務人時起算（最高法院72年台上字第738號判例要旨參照）。上訴人於本院追加依民法第191條之2損害賠償請求權，請求張少民及系爭兩公司給付上開本息，於程序上固屬合法，惟張少民等抗辯上訴人追加上開請求權已罹於時效（見本院卷二第5、23-24頁）等語。經查，系爭事故發生於000年0月0日，參以

上訴人於103年12月18日即提起本件侵權行為損害賠償訴訟，有起訴狀附卷（見原審卷一第3頁）可稽，足見上訴至遲於起訴時，即已實際知悉損害及賠償義務人，則2年時效期間最慢應自103年12月18日起算，而上訴人遲至108年2月18日始追加上開請求權（見本院卷二第5-7頁），揆諸前揭說明，已罹於時效，張少民等既為時效消滅之抗辯，則上訴人此部分請求權之主張，亦屬無據，併予敘明。

5、關於上訴人主張系爭兩公司應負僱用人連帶損害賠償責任部分：

（1）上訴人固主張：張少民所駕駛系爭曳引車為鴻運公司所有，且於碼頭工作時，身著偉聯公司制服，自屬聽從偉聯公司之指揮、受其監督；又系爭事故發生後，係由鴻運公司製作肇事報告表，且由該公司投保責任險，足見系爭兩公司對於張少民均有指揮監督權，均應依民法第188條規定，對於張少民之侵權行為負損害責任（見本院卷一第48頁）云云，惟系爭兩公司予以否認，並抗辯：張少民受僱於利盈公司，於系爭碼頭作業時，則受APL公司之指揮監督，偉聯公司僅提供系爭曳引車予利盈公司交由張少民駕駛。其次，系爭碼頭區屬於管制區域，為避免貨物有被掉包、夾帶違禁品等不法情事，偉聯公司對於各家貨運行派遣到碼頭區作業之駕駛員，均提供有偉聯公司名稱之衣服，至於識別證，則利盈公司向高雄港務公司申請核發，其目的除便於碼頭管制區員警辨識外，各貨運行駕駛進入管制區後，亦得依ARL公司之電腦派單作業裝卸貨櫃，故張少民穿著有偉聯公司名稱之衣服，僅為碼頭管制方便，非可逕認受偉聯公司指揮監督（見本院卷一第84-85、103、112、118-119、130頁）等語。

（2）經查，張少民對於系爭事故之發生，並不負侵權行為損害賠償責任乙節，業經認定如前所述，則上訴人主張系爭兩公司為張少民之僱用人，對於系爭事故之發生，應負僱用

人連帶賠償責任，暫不論系爭兩公司是否為張少民之僱用人，本件張少民就系爭事故之發生，既不負侵權行為損害賠償責任，則系爭兩公司亦無由成立僱用人連帶損害賠償責任，故上訴人主張系爭兩公司應負僱用人連帶損害賠償責任，並無依據。

(3) 其次，APL公司向高雄港務公司承租系爭碼頭，為系爭管理規則第2條第1款所稱作業機構，屬於系爭碼頭事業單位主，其後，將碼頭區之拖車業務發包由中航公司承攬，中航公司再與偉聯公司簽約將拖車業務發包給偉聯公司，偉聯公司則與鴻運公司簽約，由鴻運公司承包系爭碼頭區域內之拖車業務，鴻運公司又與利盈公司等車行簽約，本件拖運，係由利盈公司車行派遣駕駛員張少民前往系爭碼頭駕駛鴻運公司所有系爭曳引車拖曳系爭貨物乙節，如前所述，足見張少民係受僱於利盈公司，參以張少民於原審104年8月3日言詞辯論程序陳稱：「我是利盈雇用的員工，我的勞保也投保在該公司。是利盈派我們去碼頭那邊工作…我與鴻運公司就系爭曳引車也沒有靠行的關係」（見原審卷二第7頁）等語；「…我是利盈公司的員工，是利盈公司派我到港區碼頭駕駛曳引車，但是我在港區碼頭駕駛曳引車來裝卸貨櫃時是受現場理貨員的指揮監督，我沒有受鴻運公司或偉聯公司的指揮監督。…我是利盈公司的員工，利盈公司叫我去駕駛鴻運公司的曳引車，我就照做。」（見本院卷一第131頁背面）等詞；暨APL公司以105年12月2日（105）美總高字第065函覆：「…（貴公司是否因一艘船隻須作業上千只貨櫃，而採用電腦系統作業？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？）七、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，電腦系統內之工作資料會自動更新以利船隻大量貨櫃裝卸作業使符合海關規定亦能符合船隻裝貨卸貨之安全因素不致於傾斜翻覆等不當情

01 況。八、中航公司拖車公司司機應依據本公司電腦系統提
02 供的資料執行工作，至指定處卸放貨櫃或拖指定的櫃號裝
03 至船上指定艙位（船舶裝載圖）。九、中航公司在碼頭提
04 供的拖車僅有一種樣式為35噸曳引車，日常作業均以標準
05 流程實施，無專人專責機構再檢視貨物重量，也無使用它
06 種拖車」（見原審卷四第60、67-68頁）等情相互以觀，
07 堪認張少民非因受僱於系爭兩公司，始前往系爭碼頭駕駛
08 曳引車拖曳系爭貨物。又張少民於系爭碼頭作業時，係受
09 理貨員指揮、監督，而理貨員所屬公司係承攬APL公司之
10 業務，故張少民亦受APL公司之指揮、監督，故張少民於
11 碼頭作業時，並不受系爭兩公司指揮、監督，亦據張少民
12 於本院到庭陳述綦詳（見本院卷一第131頁正背面），足
13 見張少民除未受僱於系爭兩公司外，其於系爭碼頭作業時
14 ，亦不歸系爭兩公司指揮及監督，益徵上訴人主張系爭兩
15 公司為張少民之僱用人，對於張少民之侵權行為，應負僱
16 用人連帶賠償責任無據。

17 （4）至上訴人主張張少民身著偉聯公司制服，鴻運公司並以系
18 爭曳引車投保責任險，且利盈公司與鴻運公司簽訂之契約
19 ，其中第4條亦載明：利盈公司駕駛員開鴻運公司之車輛
20 在鴻運公司督導下配合作業，足見張少民受僱於系爭兩公
21 司云云，並提出合約書（見原審卷二第18頁）及援引富邦
22 公司車險理賠申請書（見原審卷一第189頁）為據。而按
23 系爭兩公司雖不爭執上訴人主張上情，惟均執前揭情詞置
24 辯。經查，偉聯公司抗辯：系爭碼頭區屬於管制區域，為
25 避免貨物有被掉包、夾帶違禁品等不法情事，偉聯公司對
26 於各家貨運行派遣到碼頭區作業之駕駛員，偉聯公司均提
27 供有其公司名稱之衣服，以供穿戴，不得僅因張少民穿戴
28 有偉聯公司名稱之衣服，遽謂張少民受僱於偉聯公司（見
29 本院卷一第118-119頁）等語，核與張少民於本院陳稱：
30 「（請張少民說明為何身著偉聯公司制服？）一制服不穿
31 也可以，沒有硬性規定要穿，我只是偶而穿，制服是利盈

01 公司提供給我。…」(見本院卷一第131頁背面)等詞大
02 致相符，尚難僅因張少民穿著偉聯公司制服，遽認張少民
03 受僱於偉聯公司。其次，系爭曳引車係鴻運公司所有，並
04 由該公司向富邦公司投保責任險乙節，如前所述，則於系
05 爭事故發生後，因系爭曳引車受有損害，故由鴻運公司以
06 被保險人身分，向富邦公司申請車險理賠，係屬鴻運公司
07 行使責任保險契約之權利，尚難以此責任保險之事實，遽
08 認張少民受僱於鴻運公司。又利盈公司與鴻運公司簽訂契
09 約第4條雖記載：利盈公司駕駛員開鴻運公司之車輛在鴻
10 運公司督導下配合作業等語，然張少民受僱於利盈公司，
11 並由利盈公司提供鴻運公司所有系爭曳引車，讓張少民駕
12 駛系爭曳引車於系爭碼頭作業，以拖曳系爭貨物乙節，如
13 前所述，復有鴻運公司提出申請單位利盈公司之張少民商
14 港區人員長期通行證影本在卷(見本院卷一第125頁)可
15 稽，參以張少民於碼頭作業時，係受APL公司以電腦系統
16 及透過理貨公司所屬理貨員指揮、監督乙節，亦據張少民
17 陳述如前，且有APL公司前揭函示可憑，足見上訴人提出
18 利盈公司與鴻運公司簽訂契約記載上開條款，與上開實際
19 運作情形有別，並不能為有利於上訴人之認定。

20 6、綜上，上訴人依民法第184條第1、2項、第191條之2
21 及第188條第1項規定侵權行為損害賠償請求權，請求系
22 爭兩公司、張少民應連帶給付系爭費用，係屬無據。

23 (二)上訴人與韋臺公司是否存有契約關係？何種契約關係？偉
24 聯公司是否為韋臺公司之履行輔助人？上訴人依據委任契
25 約或承攬運送契約債務不履行損害賠償請求權，請求韋臺
26 公司給付系爭費用，是否有據？

27 1、按受人因處理委任事務有過失，或因逾越權限之行為所
28 生之損害，對於委任人應負賠償之責；承攬運送人，對於
29 託運物品之喪失、毀損或遲到，應負責任。但能證明其於
30 物品之接收保管、運送人之選定、在目的地之交付，及其
31 他與承攬運送有關之事項，未怠於注意者，不在此限。分

別為民法第544條、661條所規定。上訴人固主張：韋臺公司向上訴人報價自系爭貨物至裝船前所有事宜，雙方就系爭貨物成立承攬運送契約關係，縱無承攬運送契約，亦成立委任契約關係。其次，韋臺公司並將系爭貨物委由系爭兩公司運送，且由系爭兩公司僱用張少民以為運送，足見系爭兩公司確為韋臺公司之履行輔助人，而因張少民之疏失，致系爭貨物受有損害，韋臺公司即應負債務不履行損害賠償責任（見本院卷一第72頁背面）云云。惟韋臺公司予以否認，並執前揭情詞置辯。

2、本件上訴人係主張韋臺公司與上訴人就系爭貨物成立承攬運送或委任關係，並由張少民實際從事系爭貨物之運送，嗣因張少民之疏失，致系爭貨物受有損害，韋臺公司即應負債務不履行賠償責任。惟張少民對於系爭事故之發生，並不負侵權行為損害賠償責任乙節，如前所述。則暫不論張少民是否實際為韋臺公司運送系爭貨物，本件張少民就系爭事故之發生，既不負侵權行為損害賠償責任，韋臺公司自亦不負債務不履行損害賠償責任，故上訴人主張韋臺公司應負債務不履行損害賠償責任，即屬無據。至上訴人固主張系爭兩公司就系爭貨物之運送，係屬韋臺公司之履行輔助人云云，惟此為韋臺公司所否認，參以系爭兩公司亦否認就系爭貨物之運送，為韋臺公司之履行輔助人（見本院卷一第73頁），而上訴人不能證明張少民就系爭貨物之運送，係受僱於系爭兩公司所為，亦如前述，足徵上訴人主張系爭兩公司為韋臺公司之履行輔助人云云，並不能為有利於上訴人之認定。

3、其次，上訴人主張韋臺公司與上訴人就系爭貨物成立承攬運送或委任關係，而韋臺公司並使明裕公司負責將系爭貨物自75號碼頭運至系爭碼頭，之後，再由韋臺公司負責安排車輛將系爭貨物運至系爭碼頭的船邊，再行吊櫃上船（見本院卷一第163頁背面、174頁）云云，固提出裝船通知、發票（即韋臺公司之報價單）、韋臺公司請款單、發

01 票及電子郵件（見原審卷一第8-9、130-138、154-155
02 、157-158、160-161、177頁背面）等為證。惟韋臺公
03 司予以否認，並抗辯：韋臺公司僅限於報價項目，而報價
04 項目中，委由明裕公司負責部分，僅限於將系爭貨物自75
05 號碼頭運至系爭碼頭櫃場，並不含系爭碼頭櫃場到船邊之
06 運費，又系爭事故係發生於自系爭碼頭櫃場將貨物拖運至
07 船邊途中，此路段為張少民負責運送，非明裕公司所負
08 責，故韋臺公司就系爭事故之發生，不負損害賠償責任（
09 見本院卷一第163頁背面至164頁、167、174頁）等語
10 。經查：

11 （1）上訴人提出韋臺公司之報價單（見原審卷一第9頁之發票
12 ），記載報價目包括吊櫃費、封條費、電放費、裝貨費、
13 板架費等乙節，為韋臺公司不爭執（見本院卷一第167頁
14 ），並有裝船通知單、發票附卷（見原審卷一第8-9頁）
15 可稽，復據韋臺公司承辦人員簡涵淳於本院到庭證述無訛
16 （見本院卷第142頁背面），固堪認韋臺公司確實就系爭
17 貨物，有向上訴人提出上開報價單，其報價項目內容如上
18 所述。惟參酌上開報價單所示項目，並無記載運送費（或
19 港區內拖運費）之項目，已徵上訴人提出該報價單，執以
20 主張韋臺公司負責系爭貨物自碼頭櫃場運送至船邊之運送
21 業務（至系爭貨物自75號碼頭運至系爭碼頭櫃場之運送部
22 分，詳參後述），難予遽採。

23 （2）其次，韋臺公司委託明裕公司幫上訴人將系爭貨物自75號
24 碼頭運送至系爭碼頭櫃場內乙節，為上訴人與韋臺公司不
25 爭執（見本院卷一第163頁背面、167、174、177頁背
26 面），參以韋臺公司向上訴人提出之報價單，其中記載裝
27 櫃費與板架費，即係韋臺公司委託明裕公司幫上訴人公司
28 裝貨與運送至船公司指定櫃場內之費用乙節，亦據簡涵淳
29 於原審到庭證述綦詳（見本院卷一第142頁背面），復有
30 明裕公司105年12月2日陳述狀陳明：託運費係向韋臺公
31 司請領等語，暨函附開給韋臺公司應收帳款對帳單，記載

：平板空櫃費及壓板費等語在卷（見原審卷四第65-66頁）可稽，堪認韋臺公司向上一訴人提出之報價單，其中記載裝櫃費與板架費部分，係韋臺公司委託明裕公司幫上一訴人自75號碼頭運至系爭碼頭指定櫃場內之費用，並不及於系爭貨物自系爭碼頭運至船邊之費用。又系爭事故係發生於張少民以系爭曳引車，自系爭碼頭櫃場內將系爭貨物拖曳至船邊之途中乙節，如前所述，顯見系爭事故之發生，與韋臺公司向上一訴人提出報價單，所承攬運送之場域不同。從而，上訴人以張少民駕駛系爭曳引車，自系爭碼頭櫃場內將系爭貨物拖曳至船邊之途中發生系爭事故，致系爭貨物受損為由，主張韋臺公司就系爭事故應負債務不履行損害賠償責任，洵屬無據。此外，本院就此爭點有關事實，認定如上已明，上訴人提出韋臺公司請款單、發票及雙方電子郵件往來等文件為證，僅得證明韋臺公司就系爭貨物，有提出報價單承攬運送75號碼頭至系爭碼頭之運送業務，並無從為有利於上訴人之認定。另莊盛帆於本院證述：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（見本院卷第145頁背面）等語，核與前述報價單記載內容及簡涵淳證述內容不符，亦與上訴人自承：韋臺公司委託明裕公司幫上一訴人將系爭貨物自75號碼頭運送至系爭碼頭櫃場內乙節不符，並不能為有利於上訴人之認定（至上訴人主張關於系爭貨物自系爭碼頭櫃場內運至船邊之業務，係韋臺公司另透過系爭兩公司及張少民以為運送，與事實不符，均不可採，業經本院認定如前，附此敘明）。末者，吳堂來雖於原審及本院證述，韋臺公司及鴻運公司於系爭事故發生後，經上訴人通知，有前往上訴人處，討論上訴人提出因系爭事故所生費用之賠償事宜（見本院卷一第146頁），而韋臺公司及鴻運公司對於接到上訴人通知，有派員前往上訴人處乙節，固不否認（見本院卷一第162頁），惟均抗辯係應上訴人要求，前往瞭解貨損情形，既未討論貨損項目及金額，亦未承諾或同意上訴

01 人開具單據求償之金額（見本院卷一第162頁）等語，本
02 院審酌鴻運公司為拖曳系爭貨物之系爭曳引車之所有人，
03 韋臺公司則提出報價單承攬運送系爭貨物自75號碼頭運至
04 系爭碼頭指定櫃場內之業務，足見彼等或因系爭曳引車拖
05 曳系爭貨物，或因承攬上開區域之運送事宜，而與系爭事
06 故之發生，均涉有可能之關聯因素，則彼等於歸責原因不
07 明之前，應上訴人之請求，前往該公司討論賠償事宜，尚
08 難以此事實，遽謂韋臺公司及鴻運公司應對系爭事故之發
09 生，分負損害賠償責任。是上訴人舉上述證人之證述，亦
10 無從為其有利之認定。

11 （3）綜上，上訴人依據委任契約或承攬運送契約債務不履行損
12 害賠償請求權，請求韋臺公司給付系爭費用，即屬無據。

13 （三）上訴人是否因系爭事故發生，而受有損害？上訴人請求被
14 上訴人給付或連帶給付2,498,415元，是否有據？

15 經查，上訴人依侵權行為損害賠償請求權，請求系爭兩公
16 司、張少民應連帶給付系爭費用；暨依委任契約或承攬運
17 送契約債務不履行損害賠償請求權，請求韋臺公司給付系
18 爭費用，均屬無據，如前所述。故本件就上訴人主張是否
19 因系爭事故發生，而受有系爭費用之損害，即無再予審究
20 必要。依上所述，上訴人依前揭法律關係，請求被上訴人
21 給付或連帶給付2,498,415元，均屬無據。

22 七、綜上所述，上訴人本於委任契約或承攬運送契約債務不履行
23 損害賠償請求權（請求韋臺公司部分）；暨依民法第184條
24 第1、2項、第188條第1項及追加第191條之2（追加部
25 分，經本院以時效消滅為由，予以駁回）規定侵權行為損害
26 賠償請求權（請求張少民及系爭兩公司部分），請求韋臺公
27 司給付上訴人2,498,415元，及自起訴狀繕本送達翌日起至
28 清償日止，按週年利率5%計算之利息；偉聯公司、張少民、
29 鴻運公司連帶給付上訴人2,498,415元，其中偉聯公司自起
30 訴狀繕本送達之翌日起至清償日止；另張少民及鴻運公司自
31 原審準備書狀三繕本送達最後一位被上訴人之翌日起，均至

清償日止，按週年利率息5%計算之利息；暨前揭給付，韋臺公司或前項應為連帶給付之被上訴人已為全部或一部給付者，韋臺公司或其餘被上訴人就其履行範圍內，同免給付之義務，均無理由，應予駁回。原審判決駁回上訴人之訴，核無違誤。上訴意旨，指摘原判決不當，求予廢棄改判，為無理由，應予駁回。

八、據上論結，本件上訴及追加之訴均無理由，依民事訴訟法第463條、第385條第1項前段、第449條第1項、第78條，判決如主文。

中 華 民 國 108 年 7 月 24 日

民事第四庭

審判長法官 徐文祥

法官 羅培毓

法官 李昭彥

以上正本證明與原本無異。

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，其未表明上訴理由者，應於上訴後20日內向本院提出上訴理由書（均須按他造當事人之人數附繕本）。上訴時應提出委任律師或具有律師資格之人之委任狀，並依附註條文規定辦理。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 108 年 7 月 24 日

書記官 黃月瞳

附註：

民事訴訟法第466條之1：

對於第二審判決上訴，上訴人應委任律師為訴訟代理人，但上訴人或其法定代理人具有律師資格者，不在此限。

上訴人之配偶、三親等內之血親、二親等內之姻親，或上訴人為法人、中央或地方機關時，其所屬專任人員具有律師資格並經法院認適當者，亦得為第三審訴訟代理人。

第1項但書及第2項情形，應於提起上訴或委任時釋明之。