裁判字號：臺灣高等法院 臺中分院 103 年上易字第 323 號刑事判決

裁判日期：民國 103 年 10 月 28 日

裁判案由：業務過失傷害

臺灣高等法院臺中分院刑事判決　　103年度上易字第323號

上　訴　人　臺灣臺中地方法院檢察署檢察官

被　　告　洪國展

選任辯護人　洪政國律師

　　詹仕沂律師

上列上訴人因被告業務過失傷害案件，不服臺灣臺中地方法院101年度易字第2793號中華民國103年1月10日第一審判決（起訴案號：臺灣臺中地方法院檢察署100年度偵續字第312號），提起上訴，本院判決如下：

主　文

原判決撤銷。

洪國展從事業務之人，因業務上之過失致重傷，處有期徒刑肆月，如易科罰金，以新臺幣壹仟元折算壹日。

犯罪事實

一、洪國展受僱於全友得有限公司（下稱全友得公司），擔任電梯保養及維修技術員職務，為從事業務之人。洪國展於民國99年1月7日、99年1月21日、99年2月5日、99年2月22日、99年3月8日、99年3月22日、99年4月7日、99年4月21日、99年5月7日、99年5月21日、99年6月7日、99年6月21日、99年7月7日、99年7月21日、99年8月9日、99年8月23日、99年9月7日、99年9月21日、99年10月7日、99年10月21日、99年11月8日、99年11月22日，受全友得公司之指派前往位在臺中市○○區○○路0段00號之「崇德第一家」大樓，作定期性電梯保養維護（保養事項為：全友得公司定期派遣技術人員作電梯設備之機電上定期保養、安全檢查、故障修理、更換零件等維修作業。其保養項目至少包括：環境狀況、控制盤、主機、發電機、煞車器、調速機檢查、機械室整理、車廂行走狀態、對講機、警鈴、車廂內風扇、照明、車廂內作盤、OPB呼叫及行走狀態、車廂停止水平狀態、乘場門開關狀態、乘場按鈕及點燈狀態、乘場門及踏板、車廂內、外門配件、門開關機構檢查）。而依全友得公司與「崇德第一家」大樓於99年4月30日所簽定之電梯設備維護合約（有效期間自99年5月1日起至100年4月30日止），係採全責式保養，而且，「崇德第一家」大樓之電梯已經使用約16、17年，在98年4月30日前並非委由全友得公司保養（98年4月30日前係委由百朝股份有限公司臺中分公司保養，98年5月1日開始委由全友得公司保養，99年5月1日換約繼續保養），其接手保養

之前，原應注意先確實掌握該所保養電梯狀況，針對重要電子部件、安全設備等與電梯使用安全性有緊密關聯部分，如發現零件故障、老化情形或有故障、老化之虞，致影響使用者安全情形，應主動更換與電梯使用安全性有緊密關聯部分之電子零件、安全設備，或告知客戶「崇德第一家」大樓更換（含付費或免費），直至99年11月8日、11月22日洪國展為電梯保養時，仍疏未注意該大樓Ｂ棟電梯（下稱系爭電梯）控制盤內PLC（可程式控制器）內之繼電器因使用年限已久、老（劣）化，可能發生接觸後，雖然已斷電卻無法順利復位之熔接短路（即仍屬通電）現象所造成電梯剎車器來令片放開未夾住電梯而暴衝之虞，已應先行更換或告知客戶更換新品之PLC（可程式控制器）內之繼電器，以避免電梯發生暴衝。洪國展自91年間起已取得升降機裝修之丙級技術士證照，有電梯保養、維修之專業能力。「崇德第一家」大樓自99年1月份起，並已由洪國展保養電梯22次（每月2次），洪國展對於上開繼電器可能有老化造成電梯暴衝情形，並無不能注意之情事，詎仍疏未注意上述情形，而未更換或告知客戶更換新品之PLC（可程式控制器）內之繼電器。適有該社區居民周王美雲於99年11月25日18時13分許，搭乘系爭電梯，於其上身及左腿剛跨入電梯時，該電梯之PLC（可程式控制器）內之繼電器，因使用年限已久而老化，發生接觸後，雖然已斷電（按：繼電器斷電時使剎車器夾住電梯，使電梯停止）卻無法順利復位，繼電器有熔接短路（通電）現象剎車器來令片打開，使電梯自行關門向上暴衝至14樓始行停止，致使周王美雲受有右側股髁骨上骨折、右側坐骨神經損傷、兩下肢不等長及右下肢坐骨神經斷裂、神經損傷估計難以恢復之重大不治之重傷害。

二、案經周王美雲訴由臺灣臺中地方法院檢察署檢察官偵查起訴。

理　由

壹、證據能力：

一、按現行刑事訴訟法關於「鑑定」之規定，除選任自然人充當鑑定人外，另設有囑託機關鑑定制度。依同法第198條、第208條之規定，不論鑑定人或鑑定機關、團體，固均應由法院、審判長、受命法官或檢察官視具體個案之需要而為選任、囑託，並依第206條之規定，提出言詞或書面報告，始符合同法第159條第1項所定得作為證據之「法律有規定」之情形。否則所為之鑑定，仍屬傳聞證據。臺灣臺中地方法院檢察署檢察官囑託財團法人中華工商研究院工商法學鑑識研究院區鑑定本案電梯暴衝意外發生原因、電梯定期維修人員是否就事故發生之原因有維修之責、如係因相關零件及其他設備毀壞，該等零件依常理應多久更換1次等情，該鑑定人、鑑定機關出具之電梯瑕疵原因鑑定研究報告書（置於卷外獨立1宗），其鑑定（人）小組成員包括有電腦工程博士、電

機技師、乙級昇降梯裝修技術士等就電梯鑑定事項有特別知識經驗之人，有財團法人中華工商研究院工商法學鑑識研究院區102年3月4日（102）中北法孝字第03007號函及其附件本案鑑定研究小組之相關資料在卷可稽（見原審卷一第102至105頁），並經證人即鑑定人吳宜純證述在卷（見原審卷一第152頁背面），應認上開鑑定書及為該鑑定之鑑定人作證之陳述，有證據能力，辯護人認該鑑定書無證據能力云云，核非可取。至於該鑑定書、鑑定人證詞能否證明犯罪事實，係該鑑定書證明力之問題，並不影響其有證據能力。

二、按刑事訴訟法第159條之5規定：「（第1項）被告以外之人於審判外之陳述，雖不符前4條之規定，而經當事人於審判程序同意作為證據，法院審酌該言詞陳述或書面陳述作成時之情況，認為適當者，亦得為證據。（第2項）當事人、代理人或辯護人於法院調查證據時，知有第159條第1項不得為證據之情形，而未於言詞辯論終結前聲明異議者，視為有前項之同意」，其立法意旨在於傳聞證據未經當事人之反對詰問予以核實，原則上先予排除，惟若當事人已放棄詰問或未聲明異議，基於證據資料愈豐富，愈有助於真實發現之理念，且強化言詞辯論原則，法院自可承認該傳聞證據例外擁有證據能力。經查，除上開一部分外，本判決所引各該被告以外之人於審判外陳述之供述證據（含言詞、書面供述），業經本院到庭檢察官、被告、辯護人於本院準備程序示無意見而不予爭執（見本院卷第72頁背面），且上開被告以外之人之審判外陳述迄至本案言詞辯論終結前亦未再經前開當事人聲明異議，本院審酌上開證據資料製作時之情況，尚無違法不當及證明力明顯過低之瑕疵，以之作為證據應屬適當，爰依刑事訴訟法第159條之5規定，認前開證據資料亦有證據能力。

三、又按被告（此不同於被告以外之人）之自白，非出於強暴、脅迫、利誘、詐欺、疲勞訊問、違法羈押或其他不正之方法，且與事實相符者，得為證據，刑事訴訟法第156條第1項定有明文。本件被告於偵訊、原審、本院訊問時之部分自白，被告、辯護人於本院審理時均未提出其他可供證明其下列經本院所引用之部分自白，究有如何之遭受「強暴、脅迫、利誘、詐欺、疲勞訊問、違法羈押或其他不正之方法」始為自白之證據，以供本院得以即時調查審認，並參酌上開所述證據部分之證據等，均足認被告下列經本院所引用之自白（包括部分自白）部分，其與事實相符者，依法自得為證據。

貳、認定犯罪事實所憑之證據及理由：

一、訊據被告洪國展固坦承其受僱於全友得公司擔任電梯保養及維修技術員職務，於99年11月8日、11月22日至「崇德第一家」進行系爭電梯保養維修，惟矢口否認有何過失重傷害之犯行，辯稱：繼電器並無使用年限，【像家裡電燈開關一樣】，是等到繼電器故障才需更換；本件被害人的腳夾在車廂

外面，被電梯拖行到上面，每一層樓都會產生摩擦力去拖行，所以人體還是會有抵抗的力量，鑑定人所述電梯在5、6樓時安全措施就會動作，那是人都在車廂裡面沒有摩擦力的時候，速度衝上去，超過額定速度才會動作，但是本件被害人的腳夾在內門跟外門硬拖，拖到整個肉都裂開，一直拖到14樓，所以車廂並未失速，否則配重塊失速下降打到緩衝器，緩衝器至少會有一些變形等語。辯護人為被告辯護稱：⑴繼電器是在被告保養之後才故障的，被告保養時無法檢測出來排除故障。⑵系爭電梯於案發時車廂並未高速上升，昇降設備協會安全鑑定報告書並未表示4樓以上之乘場門均已受撞變形，鑑定人自亦無從得出電梯當時之力道及速度已超出額定速度。⑶系爭電梯調速機無論是超速開關或阻擋器均未動作，配重塊就會帶著車廂不斷上升，與油污是否清楚、鋼索是否生鏽、潤滑油是否過低，抑或剎車連桿組、剎車塊組無涉。⑷按「建築物昇降機安全檢查作業步驟……機械室 9.控制盤：…… 2.檢查控制盤內之電阻、電容、繼電器、印刷電路板等應清潔良好，各接線接點不得有鬆脫及鏽蝕，確實應裝好鎖緊。 3.將控制盤送上電源，檢視各基板上之信號及繼電器動作性能應可正常運作。」建築物昇降機安全檢查作業程序及標準表定有明文。次按「控制機件應確實裝緊，所有電路須匯集機房配電盤內，配電盤內各種開關接點，均應動作良好而無異狀。」中華民國國家標準（CNS）升降機、升降階梯及升降送貨車機檢查方法（編號2866－B7042）第4.1.2⑵同定有明文。又依證人林豐生在原審證稱：繼電器並無一定之使用年限等語，綜上，並無相關法令及習慣責令保養電梯之從業人員須定期更換繼電器，故即便被告確未定期更換繼電器，仍難謂其有保養上之疏失等語。

二、查，全友得公司自98年5月1日起，與「崇德第一家」訂立電梯設備維護保養合約，約定全友得公司為「崇德第一家」大樓之7臺電梯提供全責式保養1年；嗣於99年4月30日與「崇德第一家」續約簽訂電梯設備維護保養合約，約定全友得公司為「崇德第一家」大樓之7臺電梯提供全責式保養，全友得公司每月應定期派遣技術人員做昇降設備機電上定期保養、安全檢查、故障修理、更換零件等維修作業，續約合約期間為99年5月1日至100年4月30日止等情，有「崇德第一家」大樓電梯設備維護合約1份、全友得公司102年2月18日陳報狀各1份附卷可稽〔見臺灣臺中地方法院檢察署100年度他字第3165號卷（下稱他卷）第26至32頁、原審卷一第76頁〕。又被告洪國展受僱於全友得公司，擔任電梯保養及維修技術員職務，於99年1月7日、99年1月21日、99年2月5日、99年2月22日、99年3月8日、99年3月22日、99年4月7日、99年4月21日、99年5月7日、99年5月21日、99年6月7日、99年6月21日、99年7月7日、99年7月21日、99年8月9日、99年8月23日、99年9月7日、99年9月21日、99年10月7日、99年10月21日

、99年11月8日、99年11月22日，分別受全友得公司之指派前往「崇德第一家」大樓，作定期性電梯保養維護乙節，有99年間全友得公司電梯保養作業報告書22份存卷可參〔見臺灣臺中地方法院檢察署100年度偵續字第312號卷（下稱偵續卷）第40至50頁背面〕，被告亦自承：伊到「崇德第一家」大樓保養電梯，距離事發前，將近1年等語（見本院卷第71頁背面）。是全友得公司自98年5月1日起，與「崇德第一家」大樓訂立電梯設備維護保養合約，99年4月30日與「崇德第一家」大樓續約保養電梯，提供全責式保養，被告係全友得公司派遣技術人員，做昇降設備機電上定期保養、安全檢查、故障修理、更換零件等維修作業，係從事電梯保養維修業務之人，堪以認定。

三、又查，告訴人周王美雲於99年11月25日18時13分許於「崇德第一家」大樓4樓，欲搭乘系爭電梯至該大樓1樓，周王美雲於其上身及左腿剛跨入電梯時，該電梯車廂門及乘場門隨即關門向上升至14樓層往上約66公分處始行停止，致周王美雲因而受有右側股髁骨上骨折、右側坐骨神經損傷、兩下肢不等長及右下肢坐骨神經斷裂、神經損傷估計難以恢復之重大不治之重傷害，業經證人周王美雲、林豐生（臺灣停車設備暨昇降設備安全協會之鑑定人）於原審證述明確（見原審卷一第140至144頁、原審卷二第27頁反面、第28頁），並有臺灣停車設備暨昇降設備安全協會「崇德第一家」電梯上衝之真正原因及該原因是否為保養缺失之鑑定報告書（下稱昇降設備協會鑑定報告書）、行政院國軍退除役官兵輔導委員會台中榮民總醫院100年4月20日、6月15日、102年7月3日診斷證明書、周王美雲受傷及X光照片，及該院102年7月16日中榮醫企字第0000000000號函文等件附卷可佐（見他卷第9頁、第11至25頁、第41至43頁、第51頁、原審卷一第130、176頁），被告對此亦不否認，此情已足認定。

四、系爭電梯暴衝之原因：

(一)系爭電梯因繼電器短路熔接，剎車器來令片放開未夾住電梯而上升：

1.證人即昇降設備協會鑑定人林豐生於原審證稱：伊擔任臺灣停車設備暨昇降設備安全協會檢查業務主管兼秘書17年；電梯設備在主輪即牽引槽輪的一邊是配重塊，另一邊是車廂，配重塊主要目的是讓電梯上升下降可以用比較小的電力就可以啟動，譬如車廂是1,000公斤，載重也是1,000公斤，車廂這邊總載重就是2,000公斤，配重就會做1,500公斤，電梯只要拉動500公斤的力量就可以動，若電梯沒有人，車廂為1,000公斤，配重為1,500公斤，同樣只要拉動500公斤的重量車廂就可以動，因此馬達可以最小的動力、最省電的狀況運轉，配重塊與車廂在主輪的兩側，剎車器打開就變成由配重塊跟車廂哪邊重就往下跑，另一側就會往上；現在的電梯是用無段變速及電腦程式控制，電梯車廂停在正確位置，控制

系統任務達成後，【控制系統電就會斷掉，車廂門打開，帶動乘場門打開，繼電器斷電後，剎車器就會夾住電梯，使電梯停止】；本件案發後伊到現場檢查系爭電梯，發現配重塊坐在機坑的緩衝器上，連動的剎車沒有動作的跡象，到機房檢視，【機房是不送電斷電的狀況，電一送上去就聽到剎車器打開的聲音，顯然電路還在短路中】，關電後剎車器就夾起來，伊逐步檢查，【確認可程式控制器（下稱PLC）上的繼電器一直都有電】，依經驗研判應該是接點片黏住，伊將PLC上的繼電器拔下來再插回去，送電後剎車器就不開了，表示拔下來震動，使原來黏住的接點就跳回去，【本件因繼電器短路，控制系統斷電後，繼電器因熔接短路接點片黏住沒有斷電，所以剎車器仍然打開，電梯停車1、2秒後，因剎車片打開未夾住電梯，電梯沒有任何阻礙，就變成車廂與配重塊之重量關係，當時因配重塊較重，所以配重塊往下，電梯會往上衝】，而車廂門離開帶動範圍，乘場門因自動閉鎖錘重的拉動會很快關起來，比一般關門速度要快；當日會勘到最後認定事故發生是繼電器的問題等語（見原審卷一第144至151頁）。

2.本件經送中華工商研究院鑑定結果，該院亦認PLC內繼電器可能因使用年限已久老化，發生接觸後，雖然已斷電卻無法順利復位之熔接短路現象所造成，有該院鑑定報告可按（見中華工商研究院鑑定研究報告書第41頁）。該院鑑定人吳宜純於原審亦鑑定稱：繼電器是電驛開關，ON的時候就讓剎車動，OFF就讓剎車OFF，繼電器發生異常時，可能導致後續機械作動發生異常；依昇降設備協會鑑定報告書之記載，案發後系爭電梯繼電器電壓測試的狀況，可以確認幾個事實，繼電器的外觀非透明的，PLC控制的地方接點處直接做電壓輸出測試，發現電壓輸出測試時，制動開關剎車器是放開的，且有233伏特的電壓輸出，一般繼電器在OFF的狀態不會放200多的伏特電壓，這樣是不正常電壓，認為繼電器是在ON的狀態，可能接點有短路，導致在判斷煞車時接收錯誤的訊息，因為接受ON，所以剎車是放開的，若繼電器正常OFF，剎車就會OFF，電梯就不會往上衝，以因來講先檢查到內部的繼電器發生不正常電壓輸出，因此認為有所謂短路現象，導致剎車在釋放狀態下沒有辦法形成制動卡制的作用，繼電器異常導致剎車器沒有辦法作動，這與臺灣停車設備暨昇降設備安全協會的結論並沒有太大出入等語（見原審卷一第153頁反面、第155頁）。同院鑑定人林孝婷於原審亦鑑定稱：電梯安全裝置在正常狀況下，第一步繼電器會先作制動，停住電梯，讓電梯停在想停的位置不會晃動，本案的繼電器沒有作動，所以沒有夾住電梯，導致配重塊較重往下降，電梯往上升等語（見原審卷一第165頁）。

3.而繼電器（Relay，亦稱電驛）為一種電子控制器件，具有輸入迴路與輸出迴路，通常應用於自動控制電路中，利用較

小的電流去控制較大電流的一種「自動開關」，在電路中扮演自動調節、安全保護、轉換電路等作用之角色，電磁式繼電器一般由鐵芯、線圈、銜鐵、觸點簧片等組成，只要在線圈兩端加上一定的電壓，線圈中就會流過一定的電流，從而產生電磁效應，銜鐵就會在電磁力吸引的作用下克服返回彈簧的的拉力吸向鐵芯，從而帶動銜鐵的觸點簧片吸合，當線圈斷電後，電磁的吸力也隨之消失，銜鐵就會在彈簧的反作用力下返回原來的位置，以吸合、放開的動作，達到在電路中的導通、切斷的目的；電梯上下移動與停止移動之運作方式為控制主機控制，經由控制主機程式控制電梯之速度、停止、開關門等功能，電梯到達呼叫樓層停止，控制主機下達指令，令繼電器停止吸附通電，以剎車器彈簧之作用力，使剎車之來令片夾住剎車鼓，讓車廂停住不會上下移動，反之，當電梯往上或往下時，控制主機下達指令，令繼電器通電而吸附，剎車器彈簧作用消失，使來令片放開，剎車鼓沒被夾住，就可以上下移動等情，亦經中華工商研究院補充說明在卷，有該院102年9月10日（102）中北法孝字第0000000號函文1份存卷可參（見原審卷一第191至193頁）。依中華工商研究院之鑑定、鑑定人吳宜純、林孝婷、林豐生之證述內容，系爭電梯係以無段變速及電腦程式控制，正常運作模式為：使用者按下上下樓按鍵後，繼電器通電吸附，令剎車放開，電梯由控制系統控制移動至呼叫樓層停止，車廂門及乘場門打開，繼電器亦斷電，令剎車器夾住固定電梯，使用者進出電梯後，按下欲到樓層，車廂門及乘場門關上，繼電器通電吸附令剎車放開，電梯由控制系統控制移動至指定樓層停住。證人周王美雲於「崇德第一家」大樓4樓按下下樓按鍵，電梯於4樓停止開門，證人周王美雲進入電梯後，電梯車廂門及乘場門隨即關上上升，業經證人周王美雲證述如前。而系爭電梯於案發後經證人林豐生到場測試，發現繼電器在應斷電之情況下，仍有233伏特之電壓輸出，致使制動開關剎車器放開，證人林豐生強力拔下繼電器再插回送電後，剎車器正常作動夾住電梯，表示繼電器遭拔下震動原黏接點，黏住的接點就跳回去後，即可正常運作。顯見本件電梯未持續停留在4樓而上升至14樓之原因，係因繼電器熔接短路，在電梯停止繼電器應停止吸附通電之情況下，仍持續吸附通電，剎車器彈簧作用消失，來令片放開未夾住剎車鼓，電梯車廂因重量小於配重塊重量，車廂因配重塊下降而上升至14樓層，證人林豐生之證述、鑑定人吳宜純、林孝婷暨中華工商研究院鑑定內容堪以採信。

(二)系爭電梯自「崇德第一家」大廈4樓升至14樓樓地板往上約66公分處，機械安全裝置並未作動：

1.按建築物昇降設備申請使用許可證應檢附之文件、使用許可證有效期限、格式、維護保養期間、安全檢查期間、方式、項目、安全檢查結果與格式、受指定辦理安全檢查及受委託

辦理訓練之機構或團體之資格、條件、專業廠商登記證、檢查員證、專業技術人員證核發之資格、條件、程序、格式、投保意外責任保險之最低金額、專業廠商聘僱專任專業技術人員之一定人數及保養設備台數等事項之管理辦法，由中央主管建築機關定之，建築法第77條之4第9項定有明文。行政院內政部依前揭規定訂定建築物昇降設備設置及檢查管理辦法，並頒訂B-23建築物昇降機安全檢查表，安全檢查項目包含調速機測試、主鋼索及調速機鋼索、曳引機外觀及軸承、電磁制動器等，及頒訂B-25建築物昇降機安全檢查作業程序及標準表，依該表之記載，關於調速機之測試，應測試超速開關動作速度，在電梯速度超出額定速率（即昇降梯100%負載時每分鐘上昇之最高速率）1.3倍時，超速開關須能扳斷，阻擋器於超速開關扳斷後發生動作，且在下降速度超過額定速度1.4倍前應能動作等節，有建築物昇降設備設置及檢查管理辦法、B-23建築物昇降機安全檢查表、B-25建築物昇降機安全檢查作業程序及標準表各1份存卷可參（見原審卷一第220至228頁）。

2.中華工商研究院鑑定報告亦載明電梯系統上設有多重安全系統，確保在各種情況下，電梯乘客或保養人員在安全上都能獲得保障，其中包含：1.電磁剎車器（電磁制動器）：電梯停車或停電時，利用彈簧張力及剎車來令片將捲揚機驅動軸制住，以防車廂或平衡錘滑落；2.調速機：當電梯之速度達額定速度1.3倍時，調速機將會因離心作用而觸發斷電開關，停止電梯運轉，又如超出額定速度之1.4倍時，會帶動車廂安全裝置，將車廂剎制在導軌上；3.減緩（車廂）安全裝置：當調速機動作時，帶動安全裝置，將車廂剎住在導軌上等裝置（見中華工商研究院鑑定研究報告書第18、19頁）。鑑定人吳宜純於原審另鑑定稱：一般電梯的安全結構裝置有兩個部分，電氣類與機械類，繼電器用電來控制，電氣控制機械設備，電類如果出現問題，就會發生異常或是失效，在電梯的設計與結構上會有機械的制動，不走電，而走機械安全設備，繼電器的電氣設備發生熔接短路，剎車制動器在沒有電氣狀態下，應該就會啟動機械的第二重保護；依本案系爭電梯檢查人製作之B-23建築物昇降機安全檢查表，額定速度為每分鐘90公尺，當調速機偵測到速度超過額定速度1.3倍即每分鐘116公尺（90公尺×1.3）時（鑑定人吳宜純原鑑定稱額定速度為每分鐘116公尺，隨後改稱額定速度係每分鐘90公尺），調速機會作動，讓剎車制動器所有相關構件形成作動夾住鋼索與相關剎車制動原件，停止電梯等語（見原審卷一第153、159頁、原審卷二第43頁反面）。鑑定人林孝婷亦鑑定稱：電梯之安全裝置第一步是繼電器會先制動停住電梯，讓電梯可以停在想停的位置不會晃動，本案的繼電器沒有作動，所以沒有夾住電梯，導致配重塊較重往下降，車廂往上升；第二步調速機應該在電梯超速上升時作動可以夾

住鋼索部分，讓鋼索停住車廂，若車廂還沒有停住時，鍥塊會跟著鋼索一直往上升到一個地方會夾住它，就會破壞滑軌，讓電梯完全停住在那裡，所以第一步電氣剎車沒有動的時候，後面兩步是機械剎車的部分等語（見原審卷一第165、166頁）。證人林豐生於原審亦證稱：調速機的用途是依靠離心力的原則來檢出現在電梯運轉的速度有多快，依照離心力彈簧的設定讓速度在多快時，就會達到相對應的開關，或相對應的動作臂來產生讓機械安全裝置動作的檢出裝置，第一步是切斷電梯電氣控制電路的開關，當電氣電路切斷時，電梯的電源控制馬達運轉電就斷掉，剎車器的電源亦會同時斷掉，剎車器夾起來，電梯會開始減速，這是第一個保護作用，但這個保護作用在電梯鋼索斷了的情況下是沒有用的；第二步是把阻擋塊打掉，就會掉下來卡住調速機的鋼索，調速機的鋼索是連動在車廂的上下兩端，調速機的鋼索於電梯上下運轉時會帶動調速機快速轉，快速轉的結果就產生離心力，離心力張開時就會達到第一個電氣開關，再張開就達成機械動作開關，電氣開關是電控部分，電斷掉讓剎車器沒有電，剎車臂剎住了，就可以讓電梯安全停止，如電氣剎車沒有用，電梯繼續往下掉，就會把阻擋器打掉，阻擋器掉下來會卡住調速機的鋼索，卡住後調速機鋼索就無法隨車廂下降，調速機鋼索下面是三角型的鍥型塊，調速機鋼索本來是隨著車廂跑所以不會剎車，調速機鋼索被卡死，鍥型塊就下不去，車廂繼續往下掉，就變成鍥型塊被擠上來，鍥型塊就擠在導軌上面，就把車廂夾在導軌上面，這是安全裝置的動作狀況，調速機與機械安全裝置就是在電梯異常快速往下滑時可以止住車廂下滑的裝置等語（見原審卷一第146頁反面、第147頁）。是依鑑定人吳宜純、林孝婷之前揭鑑定內容及證人林豐生之證述，電梯之安全結構裝置包含電氣剎車及機械剎車2種，前者係以繼電器控制，繼電器斷電後，利用彈簧張力及剎車來令片將捲揚機驅動軸制住，使電梯停止，如電梯未停止，並以超過額定速度上升或下降時，阻擋器即掉下來卡住調速機的鋼索，讓鍥型塊擠上來，將車廂夾在導軌上，讓電梯停止。鑑定人吳宜純、林孝婷陳述之鑑定內容，核與證人林豐生之上開證述相符，並有建築物昇降設備設置及檢查管理辦法、B-23建築物昇降機安全檢查表、B-25建築物昇降機安全檢查作業程序及標準表範本，及范正明檢查員於100年8月23日檢查系爭電梯製作之B-23建築物昇降機安全檢查表各1份在卷可查（見原審卷一第220至228頁、偵續卷第39頁），亦堪認定為真實。

3.證人周王美雲於原審證稱：案發當天伊係從4樓要下去樓下，電梯門打開，伊左腳先進去，右腳還沒有進去，門闔上往上衝，伊人就趴下去等語（見原審卷一第141頁）。證人林豐生於原審證稱：伊到現場找出事的點，看到機坑打開，配重已經壓在緩衝機上面，連動的剎車沒有動作的跡象；本件

的事故是因為剎車片打開，當時並沒有任何的剎車動作，電梯沒有任何阻礙，當時因為配重比較重，所以電梯會往上升等語（見原審卷一第145頁）。本件經送中華工商研究院鑑定，鑑定結果亦認為系爭電梯由4樓升至14樓期間，電氣及機械安全裝置於事發時皆無作動，有該鑑定報告可參（見中華工商研究院鑑定研究報告書第38頁）。鑑定人吳宜純於原審亦鑑定稱：依臺灣停車設備暨昇降設備安全協會報告書所附之現場照片，血跡分佈的狀況可知電梯行進的高度從4樓到14樓左右，1層樓1.5至2公尺計算乘以10，電梯大概行進15至20公尺左右沒有停止，代表在超速開關停止上沒有啟動等語（見原審卷一第153頁）。鑑定人林孝婷亦鑑定稱：系爭電梯依事故後之照片顯示，配重塊直接降到機坑最底部的緩衝器上，電梯在最上面14樓，顯示第二步及第三步的機械安全裝置都沒有作用等語（見原審卷一第165頁正、反面）。是依證人周王美雲之證述，證人周王美雲係從「崇德第一家」大廈4樓搭乘系爭電梯時，人尚未完全進入電梯時，電梯門即闔上往上升。另觀諸臺灣停車設備暨昇降設備安全協會拍攝之事故現場照片（見中華工商研究院鑑定研究報告書第27至29頁），系爭電梯之配重塊坐落在緩衝器上，6樓、8樓之乘場門留有血跡，8樓血跡較6樓明顯增多，14樓乘場門打開後，車廂地板較14樓樓地板高出66公分，車廂下護板血跡斑斑，門檻亦有明顯血跡，核與證人林豐生之前開證述內容相符。故系爭電梯繼電器熔接短路，剎車器來令片放開，電梯自4樓上升至14樓，至配重塊坐落機坑底部之緩衝器上始停止。又【系爭電梯之配重側機械安全裝置事發後並無剎車器動作狀態】，亦有現場照片1張在卷可按（見中華工商研究院鑑定研究報告書第27頁），並經證人林豐生證述及鑑定人林孝婷陳述如前，亦堪認定為真實。

(三)中華工商研究院鑑定認定：系爭電梯除了PLC內部繼電器發生熔接短路外，「其機械安全裝置亦發生異常，以致效能喪失而導致車廂上衝。」後一認定部分（即機械安全裝置亦發生異常部分）為本院所不採：

1.本件經送中華工商研究院鑑定結果，該院認定：依據電梯設計，若PLC內部繼電器發生熔接短路，以致剎車器制動裝置異常時，系爭電梯之機械安全裝置應作動以保障人身安全，而系爭電梯4樓以上乘場門均已受撞變形，可知當時力道及速度已超出額定速度，且配重側之安全裝置並未有保護動作，致使乘場門呈現變形之結果，故認為系爭電梯除了PLC內部繼電器發生熔接短路外（按：系爭電梯確因繼電器短路熔接，剎車器來令片放開未夾住電梯而暴衝上升，業經本院認定如前，見理由欄貳、四、(一)部分），其機械安全裝置亦發生異常，以致效能喪失而導致車廂上衝；鑑定人於101年1月6日至「崇德第一家」大樓系爭電梯裝設地點進行勘查發現：⑴系爭電梯剎車制動器（即剎車鼓、剎車臂）呈現明顯

油漬樣態，研判系爭電梯主機老舊漏油，剎車制動器已明顯表示出機能異常之現象；⑵鋼索有生鏽及變色現象，調速機鋼索亦出現生鏽且變色為黃色之情形，生鏽為腐蝕之一種樣態，由於電梯鋼索本身具有油芯釋放出專用油，以保護本身不鏽蝕，依據系爭電梯之鋼索生鏽及變色現象研判，系爭電梯之鋼索在未更換情況下，已無法釋放出專用油，致使形成生鏽結果，進而無法發揮其制動之效能，致使剎車制動器裝置異常，而發生車廂向上暴衝之結果等情，有中華工商研究院鑑定研究報告書附卷可考（見該報告書第36至48頁）。鑑定人吳宜純於原審亦證稱：有3個原因可以確認系爭電梯在案發時之速度超過額定速度之1.3、1.4倍：⑴依昇降設備協會安全鑑定報告書記載系爭電梯4樓到8樓乘場門有變形及擠壓之情形，由變形、樓高及乘場門無法打開之狀況判斷，電梯瞬間的力量與速度達到機械本身外型變形，超過額定速度仍無法停止，電梯如果是正常上升速度，乘場門不會產生擠壓變形；⑵依中華工商研究院鑑定研究報告書第27頁編號㈠照片顯示，電梯的配重框架已經掉到機坑最下面，即緩衝器之上，另依報告書第29頁編號㈤照片顯示，電梯車廂已經達到14樓樓頂，且高出地面的66公分，因為電梯是配重塊跟車廂在做槓桿，而事發後配重塊掉到機坑底，車廂部分被帶上去撞到頂高於地面66公分才停止，證明配重塊的部份是以重力加速度向下墜落；⑶配重塊跟車廂是槓桿原理，這部電梯是700公斤額定重量，假設用重力加速度去計算的話，不考慮質跟量，也不考慮車廂相關速度，告訴人車廂位置是在4樓，相對應配重塊是在上面，車廂（按應為配重塊）位置大約在10樓，10樓要下降到1樓，1層樓約3.6公尺，10樓到1樓也就是36公尺，36公尺加上9.8的速度來算，就是說速度為每秒行進705.6公尺（初速+2×重力+速度×高度=0+2×9.807×36=705.6公尺/秒）；系爭電梯第一重電氣剎車保護作用已經失效或異常，在電梯超過額定速度上升之情況下，機械剎車沒有發生作用，因果導因，鑑定人到現場勘查時，發現⑴剎車鼓有油漬，可能是因為主機漏油，因而使剎車鼓無法完全咬死，⑵鋼索有程度不一的鏽蝕現象，無法釋放浸油麻芯，使電梯無法順暢昇降，有可以卡制夾住，⑶潤滑器油量過低，此部分與調速機及鋼索生鏽、變色為黃色沒有因果關係，只是要表示在導軌上需要用油量，與安全性問題沒有直接關係等語（見原審卷一第153至155頁、卷二第43、44頁）。

2.經查：

⑴本案受託鑑定之中華工商研究院係於101年1月6日案發後約1年有餘之後，始到「崇德第一家」案發現場進行勘查，並未於99年11月25日案發後之事故現場尚未變更前即到現場勘查，鑑定人以昇降設備協會安全鑑定報告書記載系爭電梯4樓以上乘場門均已受撞變形，認定系爭電梯之力道及速度超

出額定速度。昇降設備協會安全鑑定報告書記載：4、5樓乘場門開門機構已遭擠壓變形無法打開，6樓乘場門雖亦遭擠壓變形無法完全打開，但可撬開一點，損壞較4、5樓輕微，6樓門檻已有血跡，可知告訴人之右腿在此時已骨折斷裂；8樓之乘場門同樣無法全開，門檻血跡較6樓明顯增多，足見仍有拉扯力道，8樓乘場門開門機構才會損壞而無法全開，14樓乘場門打開可見到車廂地板較14樓地板高，車廂下護板血跡斑斑，車廂地板較14樓地板面高出66公分，14樓門檻則有更明顯之血跡，足見告訴人受傷後在此停留的時間較久等語，有昇降設備協會安全鑑定報告書及現場照片存卷可按（見他卷第15至22頁）。則昇降設備協會安全鑑定報告書僅記載系爭電梯4、5、6及14樓之乘場門狀況，並未說明7至13樓乘場門之情形。證人林豐生於原審另證稱：伊於99年11月26日到現場勘查，1至3樓之乘場門可以正常開啟，4、5樓乘場門打不開，沒看到裡面門板的狀況，6樓乘場門硬扳開，約可開啟20公分，從中看到乘場門門鉤的地方變形卡住，導致乘場門無法拉開，門板本身有沒有變形，從外面無法檢視，6樓乘場門可以開啟的話，7、8樓一定可以開啟，8樓較6樓容易扳開，如果要扳開應該可以整個打開，但怕人掉下去，所以只開啟一點，8樓乘場門應該沒有壞；電梯車廂與各樓乘場的間隙，最小的地方就是車廂與樓層等高時，車廂跟踏板的距離是3公分，乘場門上面是門吊箱吊著，乘場門本身就是靠著二個輪子一個吊勾，把輪子卡在門吊箱上的軌道，乘場門就可以在上面做活動，上面讓門可以活動的地方就是門吊箱，門吊箱那部分的間隙也只有4公分，乘場門是吊著的，並非鎖死，因此受到外力擠壓就會變形，它會掉會卡，如果變形厲害它就卡很死拉不動，如果變形不是那麼厲害的話，硬扳還是扳的開；本件告訴人的腳被夾到，內門強制關起來，告訴人的腳會被擠到門縫中間，在往上通過門吊箱間隙時，告訴人的腳就會將門掛鉤擠歪，導致乘場門整個卡住，本件4、5樓門鉤卡住，門軌變形，擠到變形怎麼拉都拉不開，依其經驗，告訴人在4、5樓的腿還很完整比較粗，因此門會整個變形，但經過5樓已經整個錯開變軟，骨頭斷掉，6樓乘場門損壞才沒這麼嚴重，到7、8樓可以開得更大，幾乎是卡一下、停一下就過去，8樓乘場門可以開啟，其等並未檢查9到13樓的乘場門，因為告訴人腳已經完全斷了，脫離了卡到的力量不會那麼大，所以乘場門設備就不會壞，14樓的乘場門並未卡住變形，很容易開啟，車廂是停在比14樓地板高7、80公分處，並未上升撞到門吊箱等語（見原審卷二第25至28頁、第32、33頁）。從而，依證人林豐生於00年00月00日至現場勘查之情形，4、5樓之乘場門無法開啟，故無法看到4、5樓乘場門門板有無受撞變形，6樓之乘場門可硬扳開約20公分，從開啟處可看出乘場門門鉤變形卡住，但因證人林豐生未進到電梯軌道，所以無法看到乘場門門板有無

受撞變形，8樓乘場門則較6樓易開啟，14樓乘場門則可容易開啟，並無變形、卡住之情形，故證人林豐生於00年00月00日至現場勘查時，未進到電梯軌道內，無法檢視確認4至14樓之乘場門門板究竟有無受撞變形，且依證人林豐生檢視6樓乘場門，認定乘場門無法順利開啟之原因，係因乘場門門吊箱之門鉤變形卡住，則4、5樓乘場門之門吊箱即無法排除因門鉤變形卡住無法開啟，而非乘場門本身受撞變形之可能，故中華工商研究院以系爭電梯4至14樓之乘場門門板受撞變形，推認系爭電梯係暴衝上升碰撞乘場門，導致乘場門變形，其認定依據是否正確，即非無疑。再者，如依中華工商研究院鑑定意見及鑑定人吳宜純之陳述內容，系爭電梯因失速暴衝上升，衝撞乘場門，導致乘場門受撞擠壓變形。然電梯滑輪兩側分別有車廂及配重塊，本件因繼電器短路熔接，電力持續輸送，剎車器因而未夾住電梯，車廂與配重塊進行槓桿作用，因配重塊較重往下墜，因而將車廂往上拉至14樓，依重力加速度之原理，配重塊下降速度一開始為0，隨著落下距離增加，下降速度因而增加，故配重塊應係下降至機坑緩衝座前，達到最高速度，則依中華工商研究院之鑑定意見及鑑定人吳宜純之陳述，告訴人之右腿夾在乘場門外，不可能造成門吊箱掛鉤擠壓變形（見原審卷二第45頁反面），系爭電梯車廂於4樓開始上升時，速度最小，暴衝至14樓時，速度最大，碰撞乘場門之力道最強。惟系爭電梯經證人林豐生至現場勘查，係4、5樓之乘場門損壞最為嚴重，6樓乘場門損壞情形次之，14樓之乘場門則無何變形或擠壓之情形，顯與中華工商研究院之鑑定結果有違。

⑵鑑定人另以系爭電梯配重框架落至機坑最下面即緩衝器之上，電梯車廂則已經達到14樓樓頂，且高出地面的66公分，推認配重塊係以重力加速度向下墜落。然證人林豐生於原審證稱：伊當時從1樓打開電梯門，看到配重框架已經坐落在緩衝器上，代表電梯已經衝到最上面，不會再動，緩衝器、緩衝器座、配重軌道都沒有變形，代表電梯往上衝的速度不是很快；一般電梯在配重側不會裝設調速機，因為調速機的目的是要讓機械剎車剎住，本件在配重側設有調速機，是因為機坑下方有供別的用途如車道、住人等，如果配重側沒有調速機，鋼索斷掉，配重塊下墜，就猶如炸彈打下去，所以法律規定如果配重側下方有供人使用者，配重側也要裝調速機及機械剎車，其保護功能與車廂相同，是為了保護配重側下方的人等語（見原審卷二第25頁反面、第33頁）。另觀諸證人林豐生於00年00月00日至現場勘查時拍攝之現場照片（見中華工商研究院鑑定研究報告書第27頁編號㈠照片），系爭電梯之配重框架坐落在緩衝器上，緩衝器、緩衝器座、配重軌道均無變形，核與證人林豐生證述之情形相符。又為讓電梯上升下降可節省電力，配重塊之重量會較空車廂重，且現在的電梯是用無段變速及電腦程式控制，電腦控制車廂停在

正確位置，控制系統任務達成後，控制系統電就會斷掉，車廂門打開，帶動乘場門打開，繼電器斷電後，剎車器就會夾住電梯，使電梯停在使用人按停之樓層等情，亦經證人林豐生證述如前。則告訴人於4樓按下電梯，系爭電梯之電腦程式控制令車廂到達4樓後，控制系統即斷電，讓車廂門打開，嗣因繼電器熔接短路持續送電，導致剎車器未夾住電梯，在控制系統斷電之情況下，配重塊因較車廂側重往下降，如配重塊下降過程並無任何阻礙，以每層樓約3.6公尺計算，配重塊係從10樓即36公尺高之地方失速往下墜，配重塊著地時產生之動量極大，配重塊下降之配重軌道及著地碰撞之緩衝器、緩衝器座能否全無變形損壞，實非無疑。再者，緩衝器之作用係異常情況發生時，致使車廂或平衡錘超過極限開關，往底坑下降時，緩衝器可使車廂之衝擊緩合再停車，有中華工商研究院鑑定研究報告書之說明可按（見中華工商研究院鑑定研究報告書第19頁）。本件事故發生時，電梯電腦控制程式已斷電，無法控制令車廂在上升至14樓前停止，繼電器復熔接短路，使剎車器無法夾住車廂，系爭電梯於事故發生時並無其他電力或外力得以控制或影響配重塊下降，在配重側調速機未作動，無其他阻擋之情況下，配重塊自然會下降至最後之底線即機坑之緩衝器上，亦為鑑定人吳宜純所同認（見原審卷二第50頁）。故系爭電梯之配重塊下降至機坑之緩衝器座，因而帶動車廂上升至14樓往上66公分處，實係在電腦控制程式斷電，繼電器熔接短路持續送電，配重側調速機復未作動以機械剎車制止配重塊下降之情況下，必然發生之結果，自難據此即認系爭電梯配重塊下降之速度超出額定速度1.3或1.4倍以上。

⑶中華工商研究院於101年1月6日至「崇德第一家」勘查系爭電梯，發現⑴系爭電梯剎車制動器（即剎車鼓、剎車臂）呈現明顯油漬樣態；⑵鋼索有生鏽及變色現象，調速機鋼索亦出現生鏽且變色為黃色之情形，認定剎車制動器已明顯表示出機能異常，鋼索在未更換情況下，已無法釋放出專用油，致使形成生鏽結果，進而無法發揮其制動之效能，致使剎車制動器裝置異常，而發生車廂向上暴衝之結果等情，有中華工商研究院鑑定研究報告書存卷可參（見中華工商研究院鑑定研究報告書第38、39頁）。惟：鑑定人林孝婷於原審證稱：系爭電梯於案發時爆衝至14樓，其等以果去導因，以101年1月6日至現場勘查時看到的狀況，判斷哪些原因導致電梯機械剎車並未發生作用，至現場觀察到的這些問題，無法排除是導致機械剎車未發生作用的原因之一；其等於101年1月6日勘查，距事發已有1年多，在不確定與事發當時是相同狀況下，因不是事發當時之狀況，其等認為檢測可能無法還原一定的事實與了解當時的經過，所以只有拍照、測量鋼索粗細直徑，勘查時系爭電梯之狀況與案發時之情形會有落差，但只會越來越糟等語（見原審卷一第164至170頁）。鑑定人

吳宜純於原審亦證稱：其等鑑定係以昇降設備安全協會鑑定報告書呈現之現場與照片及林孝婷至現場勘查之結果，相輔相成後選出沒有矛盾OK的地方所得出之綜合結論，但沒有辦法寫出是哪個出問題，只能就伊確定電梯失效與異常的這些裝置底下，哪些問題會形成這個問題，以這個狀況回推這幾個原件或零組件無法排除可能造成機械剎車無法制動的結果；本件事故發生這些問題都有影響，關鍵在於剎車沒有動，後面這些東西只是被剎車連帶的原件，可能是所有因素加起來導致這次事故發生，但究竟何者是肇因，導致整組失效，其等無法判斷；事故發生已經確定是調速機失效或異常，或調速機假設有動，後面的剎車出現問題，伊無法回答，第二部分針對調速機或後面剎車可能無法滿足制動效果的原件，伊係依據這些原件上已發生之徵象來推結論，已經有個果很確定，整個組件也出問題，但究竟是何者出問題，伊無法回答等語（見原審卷一第159至170頁）。然而，鑑定人吳宜純、林孝婷係於101年1月6日始至系爭電梯進行勘查，距案發已1年餘，鑑定人於該日觀察到系爭電梯剎車制動器（即剎車鼓、剎車臂）呈現明顯油漬樣態，鋼索有生鏽及變色現象，調速機鋼索亦出現生鏽且變色為黃色等情形，是否為系爭電梯在1年前即存在，鑑定人林孝婷亦表示無法確定。鑑定人吳宜純另陳稱上述剎車制動器呈現油漬、鋼索生鏽、變色等問題，均可能係導致本件事故發生之原因，但究竟何者為確切之肇因，鑑定人亦無法確定，即難遽認上開情形確係本件事故發生之原因。

五、被告應負之注意義務：

(一)按按過失犯罪中行為人對特定危險是否有客觀之注意義務，應參酌專業分工法理及專業技術成規，並考慮行為人在特定時空所處之實際情況以定之。又，注意義務係指每1個人對於法律所禁止之法益侵害結果之發生，應注意避免之義務，適用於一般具有因果相關之人。而注意義務之來源，除刑法、其他法規、行政處分外，尚包括契約在內，故民法第148條有「行使權利、履行義務，應依誠實信用之方法為之」之規定。且在交易習慣上，對於自己之契約行為，可能引起對他人法益侵害之附隨性之危險情節，亦有盡一般安全注意義務之責。又，行為人履行內在之注意義務（即以1個具有良知與理性而小心謹慎之人，處於與行為人同一樣之情狀下，所能具有之內在注意），必須進而履行外在之注意義務，其行為始不具行為不法，所謂「外在的注意義務」，乃指行為人基於對其行為之危險方式與危險程度之認識與預估，進而為達到避免發生構成要件該當結果之目的，所應保持之注意。「外在的注意義務」，尚包括查詢或蒐集為了履行注意義務所不可或缺之資訊。亦即行為人於實施危險行為之前，對於避免該危險所必要之知識、技能、經驗等等，必須即時探詢、學習或設法獲得。

(二)被告有瞭解本案電梯使用情形（包含檢視維修紀錄）、更換老化零件之義務：

1.全友得有限公司（下稱全友得公司）所簽署之「電梯設備維護保養合約」，為被告維修、保養本案電梯時注意義務之依據：

⑴本案電梯係由百朝股份有限公司（下稱百朝公司）製造，型號為AC-VVF90M/MIN，自82年間開始使用起，原係由百朝公司進行維修、保養。98年5月1日起，「崇德第一家」大樓管理委員會乃改委由全友得公司維修、保養本案電梯，嗣於99年4月30日續約，由全友得公司維修、保養本案電梯乙情，有「崇德第一家」管理委員會103年3月31日函、百朝股份有限公司台中分公司103年4月15日陳報狀、「崇德第一家」大樓電梯設備維護合約各1份在卷（本院卷第77、80頁；他字卷第26至32頁）。

⑵細繹全友得公司與「崇德第一家」大樓管理委員會所簽署之「電梯設備維護保養合約」（他字卷第26至32頁），約定全友得公司每月收取新臺幣1萬8,000元之費用，為本案電梯進行「全責式保養」，亦即該公司須實施「每月2次」之定期保養檢查，其合約第5條載明全友得公司必須「每月定期派遣技術人員作本設備之機電上定期保養、安全檢查、故障修理，更換零件等維修作業」。而被告自承：伊從事電梯保養維護之業務約11年，自89年間開始入行，具有「昇降機裝修丙級證照」等語（見本院卷第71頁），並有被告之升降機裝修丙級技術士證影本1紙在卷（見偵續卷第38頁），又為全友得公司指派前往「崇德第一家」大樓，作定期性電梯保養維護（案發之前，自99年1月7日起至99年11月22日為止，已經保養系爭電梯22次），有99年間全友得公司電梯保養作業報告書22份存卷可參（見偵續卷第40至50頁背面），被告對於電梯各項設備、零件之性能、可能發生之故障乃至於所生之危險勢必知之甚詳。

⑶何況，上開合約既稱「全責式保養」，其內涵非僅止於由全友得公司負擔部分零件換修費用而已，而被告履行其維修、保養義務之方式，更不可能如被告所言，係【繼電器並無使用年限，像家裡電燈開關一樣，是等到繼電器故障才需更換】。尤其全友得公司非本案電梯之製造商，且在百朝公司之後接手本案老舊電梯之維修、保養，基於「失敗也要安全」之防災原則，被告必須注意本案電梯各個設備、零件（包含繼電器）如發生故障，當然不能發生人員傷亡之結果；反之，該電梯設備、零件之故障如有造成人員傷亡之可能，自應定期更換，或採取其他防範措施，以避免危害發生。再者，電梯之繼電器在正常狀態下，【繼電器斷電後，剎車器就會夾住電梯，使電梯停止】；倘若【因繼電器短路，控制系統斷電後，繼電器因熔接短路接點片黏住沒有斷電，所以剎車器仍然打開……電梯會往上衝】等情，前已敘明。而家裡電

燈開關故障影響所及，僅為電燈不亮而已，並不影響使用者之生命、身體安全。兩相比較之下，顯然電梯繼電器之功能，【非可比擬為家裡電燈開關一樣】。電梯繼電器之功能既在使電梯煞停或放開煞停（移動），則市面上類似產品可比擬者，應為汽車之剎車系統（例如：剎車碟、剎車鼓與剎車來令片等），與使用者安全性有緊密關聯（汽車剎車系統故障，可能導致駕駛人無法煞停而撞擊車禍身亡）。而且，倘若【能動而不能停】者，勢將造成使用人生命、身體、健康之顯然危險。揆諸首開說明，因契約關係受委託而保養電梯之專業人員，在保養電梯之前（如非全新之電梯），有義務瞭解該電梯之使用情形（包含檢視維修紀錄），亦有義務更換老化之零件，或告知客戶「崇德第一家」大樓更換，甚為顯然。

⑷又，同為電梯生產、保養業者之永大機電工業股份有限公司（下稱永大公司）亦函覆本院：「電梯之維修保養……應先行檢查電梯情形，並據實告知檢查情形、建議採取動作……」「……至於繼電器（PC板內）之使用年限，因受到環境因素影響，或難有定論，惟本公司設計生產之繼電器，理論上可使用至15年，實際使用年限則由維修保養人員於定期檢查時做各項確認。」「……如客戶所使用電梯已逾20年，僅做半責式保養，因電子零件或有可能已經停產，致後續維修保養難以遂行，恐生爭議。或告知客戶得考慮改修、汰換電梯（針對重要電子部件、安全設備進行更新），避免因電梯老化致生安全疑慮。」「如發現零件故障、老化，必主動開立估價單告知客戶應更換。客戶不同意時，本公司將立即告知其危險性，協商暫停使用該電梯設備」等語，有永大公司103年7月21日永管字第39號函在卷可參（見本院卷第138、139頁）。益徵被告及其所屬全友得公司與「崇德第一家」大樓簽定上開「全責式保養」合約後，有更換老化之零件（尤其針對重要電子部件、安全設備進行更新），或告知客戶「崇德第一家」大樓更換之注意義務，灼然甚明。

⑸至於，昇降設備協會就本案出具「電梯上衝之真正原因及該原因是否為保養缺失」之報告，於結論竟稱：「本次事故之真正原因係PLC（可程式控制器）內之繼電器可能因使用年限已久、老（劣）化，發生接觸後，雖然已斷電卻無法順利復位之熔接短路現象所造成。」「該繼電器為非透明型，保養人員無法檢查是否有損壞（如接點燒黑、有凹凸痕），故不能算是保養缺失」云云，其意見無異於任令電梯保養廠商坐等電梯發生事故後始為善後處置，與本院前開關於本於契約而來「外在的注意義務」之說明，及永大公司陳述事先（事故發生前）之安全防護觀念之意見不符。而昇降設備協會上開鑑定報告，更造成本案確實發生電梯暴衝意外，卻無任何1人應對電梯暴衝負責之荒謬結論，是昇降設備協會出具「不能算是保養缺失」之鑑定結論，委不足取。

⑹辯護人雖另以：「建築物昇降機安全檢查作業步驟……機械室 9.控制盤：…… 2.檢查控制盤內之電阻、電容、繼電器、印刷電路板等應清潔良好，各接線接點不得有鬆脫及鏽蝕，確實應裝好鎖緊。 3.將控制盤送上電源，檢視各基板上之信號及繼電器動作性能應可正常運作。」建築物昇降機安全檢查作業程序及標準表定有明文。「控制機件應確實裝緊，所有電路須匯集機房配電盤內，配電盤內各種開關接點，均應動作良好而無異狀。」中華民國國家標準（CNS）升降機、升降階梯及升降送貨車機檢查方法（編號2866－B7042）第4.1.2⑵同定有明文。故並無相關法令及習慣責令保養電梯之從業人員須定期更換繼電器，故即便被告確未定期更換繼電器，仍難謂其有保養上之疏失等語，為被告答辯。然查，建築物昇降機安全檢查作業程序及標準表及中華民國國家標準（CNS）升降機、升降階梯及升降送貨車機檢查方法之規範目的，在於確保各類昇降機使用之安全，避免因檢查方法之疏漏，致生危害於使用者。準此，上開安全檢查作業程序及標準表、檢查方法所規定之檢查項目，應屬檢查各類昇降機時之最低標準，應非指其他未在規定項目內而確實與使用者安全性有緊密關聯之零件、項目，即不屬於安全檢查項目。否則，倘若不在檢查項目之零件（如本件為繼電器老化），因遵守上開規定項目而不予檢查更換，並因此發生使用者生命、身體、健康上之危害結果（即不安全之結果），顯與上開安全檢查作業程序及標準表、檢查方法之規範目的相左。職是，上開安全檢查作業程序及標準表、檢查方法雖未直接規定保養電梯之從業人員須定期更換繼電器或更換老化繼電器，但被告身為電梯保養維修之專業人員，其所屬全友得公司又與「崇德第一家」大樓訂有全責式電梯保養合約，則更換老化之繼電器，或告知客戶「崇德第一家」大樓更換繼電器，仍屬其保養、維修系爭電梯所應盡之注意義務，尚難以此部分（更換或告知更換老化之繼電器）為上開安全檢查作業程序及標準表、檢查方法所未規定，而主張免責。

六、被告未盡其注意義務，任令本案電梯故障，致生告訴人如前所述斷腿之傷害，有過失責任：

(一)本案電梯迄99年11月25日發生事故為止，使用時間長達17年，前已敘及。而電梯內繼電器之使用期限，鑑定人林孝婷於原審證稱：約可使用3年等語（見原審卷一第168頁）；被告自承：「只有說日本可能幾年要更換（繼電器），但沒有強制規定」等語（見本院卷第101頁背面）；永大公司上開函覆本院內容則稱：該公司「設計生產之繼電器，理論上可使用至15年，實際使用年限則由維修保養人員於定期檢查時做各項確認」等情（見本院卷第138、139頁），在在均顯示電梯繼電器並非如被告所辯稱無限期使用，而係應掌握其使用期限暨實際使用狀況。再者，依據「崇德第一家」大樓管理委員會所聘請之總幹事即證人楊玉藻證稱：全友得公司接手

維修、保養本案電梯前3個月，「崇德第一家」大樓計7臺電梯，電梯故障次數達44次，且98年3月19日在社區C、D棟，有電梯會自動到14樓情形等語（見本院卷第168頁、169頁背面），「崇德第一家」電梯維修處理情形表在卷可按（見本院卷第176頁）。則與系爭電梯類似之同一社區大樓其他電梯已經發生不正常上升滑移現象（可能同屬繼電器短路），被告身為電梯保養專業人員，對此並應特別注意。

(二)被告具有防止本案電梯發生故障之義務，而被告自承：伊從事電梯保養維護之業務約11年，自89年間開始入行，具有「昇降機裝修丙級證照」等語（見本院卷第71頁），並有被告之升降機裝修丙級技術士證影本1紙在卷（見偵續卷第38頁），於系爭電梯暴衝之前，並已保養22次，前已敘及。以其專業技術並無不能注意之情事，卻疏未注意上情，雖承認本案電梯繼電器「包含在保養之範圍內」等語（見原審卷一第60頁），卻自承未向前任電梯保養廠商百朝公司索取相關保養記錄（見本院卷第101頁背面）。另證人楊玉藻亦證稱，被告未曾索取百朝公司之維修記錄等語（見本院卷第168頁背面、169頁背面）。顯然被告依全友得公司指派保養、維修「崇德第一家」大樓電梯時，未查詢或蒐集為了履行注意義務所不可或缺之資訊，及未盡到其「外在的注意義務」，被告更未告知「崇德第一家」大樓管理委員會，系爭電梯之繼電器因老化而應予更換，業已違反其應履行之注意義務，任令本案電梯PLC（可程式控制器）內繼電器老化而故障之風險繼續升高，終至該繼電器於告訴人進入系爭電梯之際，出現熔接短路剎車器放開，本案電梯無預警向上滑移，發生告訴人右腿折斷之傷害結果，被告之行為自有過失無疑。而被告違反其注意義務與告訴人之傷害，其間具有相當因果關係。

七、檢察官起訴書以：「洪國展對於前述社區之電梯保養維修，本應於每月進行維護保養時，針對前開大樓Ｂ棟電梯（下稱系爭電梯）所具有可能造成車廂暴衝之情形，進行改善及更換，而依當時並無不能注意之情形，竟疏未注意檢查出下列事項：㈠系爭電梯剎車制動器之剎車鼓及車臂油污並未清除，顯示電梯主機已老舊漏油。㈡系爭電梯之鋼索生鏽，亦即鋼索已使用至呈現顯著腐蝕樣態而未更換。㈢系爭電梯潤滑器之油量呈現明顯過低之現象，而調速機與安全裝置（即調速機、鋼索、剎車連桿組、剎車塊組）業已出現生鏽且變色為黃色之情形而未更換。」為被告過失責任中應注意、能注意而「不注意」中之「不作為」態樣。而本院認被告：「接手保養之前，原應注意先確實掌握該所保養電梯狀況，針對重要電子部件、安全設備等與電梯使用安全性有緊密關聯部分，如發現零件故障、老化情形或有故障、老化之虞，致影響使用者安全情形，應主動更換與電梯使用安全性有緊密關聯部分之電子零件、安全設備，或告知客戶『崇德第一家』

大樓更換（含付費或免費），直至99年11月8日、11月22日洪國展為電梯保養時，仍疏未注意該大樓B棟電梯（下稱系爭電梯）控制盤內PLC（可程式控制器）內之繼電器因使用年限已久、老（劣）化，可能發生接觸後，雖然已斷電卻無法順利復位之熔接短路（即仍屬通電）現象所造成電梯剎車器來令片放開未夾住電梯而暴衝之虞，已應先行更換或告知客戶更換新品之PLC（可程式控制器）內之繼電器，以避免電梯發生暴衝。」為其「不注意」之「不作為」態樣，兩者雖稍有差異，但所差異者為系爭電梯「暴衝」原因之不同，而不影響其事實之同一性，且就繼電器未予定期更換或通知客戶更換乙節，已於法院審判過程中，給予被告、辯護人充分答辯機會，亦不影響其等之防禦權，爰就起訴犯罪事實，更正如本院判決犯罪事實欄所載。

八、綜上所述，被告所辯無非係卸責之詞，無足採信，其有犯罪事實欄所載過失犯行，事證明確，應依法論科。

叁、論罪科刑：

一、按刑法第276條第2項所謂之業務，係指依社會生活之地位，以繼續之意思所從事之業務而言，亦即以反覆為同種類之行為為目的之社會活動。被告自承：伊從事電梯保養維護之業務約11年，自89年間開始入行，具有「昇降機裝修丙級證照」等語（見本院卷第71頁），並有被告之升降機裝修丙級技術士證影本1紙在卷（見偵續卷第38頁），被告又為全友得公司指派前往「崇德第一家」大樓，作定期性電梯保養維護（案發之前，自99年1月7日起至99年11月22日為止，已經保養系爭電梯22次），有99年間全友得公司電梯保養作業報告書22份存卷可參（見偵續卷第40至50頁背面），則被告顯係從事保養、維修電梯為其業務之人。又按稱重傷者，謂下列傷害：一、毀敗或嚴重減損一目或二目之視能。二、毀敗或嚴重減損一耳或二耳之聽能。三、毀敗或嚴重減損語能、味能或嗅能。四、毀敗或嚴重減損一肢以上之機能。五、毀敗或嚴重減損生殖之機能，六、其他於身體或健康，有重大不治或難治之傷害，刑法第10條第4款定有明文。本件告訴人因本件意外事故，致受有右側股髁骨上骨折、右側坐骨神經損傷、兩下肢不等長及右下肢坐骨神經斷裂、神經損傷估計難以恢復之重大不治之傷害，行政院國軍退除役官兵輔導委員會臺中榮民總醫院100年4月20日診斷證明書1紙附卷為憑（見他字卷第9頁），是告訴人所受上開傷害，已嚴重減損一肢之機能，構成重傷害無訛。是核被告所為，係犯刑法第284條第2項後段之業務過失致重傷害罪。

二、原審認被告前開所為，並無注意義務之違反，自非能以刑責相繩，而為被告無罪之諭知，固非無見。惟查：被告係因契約關係受委託而保養電梯之專業人員，在保養電梯之前（如非全新之電梯），有義務瞭解該電梯之使用情形（包含檢視維修紀錄），亦有義務更換老化之零件（本案為老化之繼電

器），或告知客戶「崇德第一家」大樓更換之注意義務，其能注意而未盡此注意義務，致告訴人使用系爭電梯時，因未即時更換之老化繼電器短路，使該電梯自4樓暴衝至14樓，告訴人並因此受有如上所述之重傷害各節，業經本院詳細審認說明如前。被告應注意，而依當時情狀並無不能注意之情形，被告竟竟疏未注意，被告除有注意義務之違反外，並有過失，當可認定。原審未察，認為被告所為不構成犯罪，遽為被告無罪之判決，尚有未合。檢察官上訴意旨，以此為由，指摘原審判決不當，為有理由，自應由本院將原判決予以撤銷改判。

三、爰審酌被告並無任何前科紀錄，有臺灣高等法院被告前案紀錄表1份在卷可按，素行良好，然此次犯行肇致告訴人受有右側股髁骨上骨折、右側坐骨神經損傷、兩下肢不等長及右下肢坐骨神經斷裂、神經損傷估計難以恢復之重大不治之傷害，所生損害非微，且否認犯行之犯後態度，復尚未就民事部分與告訴人達成和解，暨考量被告與告訴人係因金額認知差距致無法達成和解（見本院卷第72頁背面），及國內因電梯繼電器發生故障，致電梯暴衝傷及使用人之意外事故尚非多見（但本件並非唯一一件），致電梯保養業者間尚未完全注意及此（但保養維修者仍應予以注意），以及被告生活狀況、品性等一切情狀，量處如主文第二項所示之刑，並諭知如易科罰金之折算標準，以資懲儆。

據上論結，應依刑事訴訟法第369條第1項前段、第364條、第299條第1項前段，刑法第284條第2項後段、第41條第1項前段，刑法施行法第1條之1第1項、第2項前段，判決如主文。

本案經檢察官宋恭良到庭執行職務。

中　華　民　國　103　年　10　月　28　日

刑事第九庭　審判長法　官　劉　登　俊

法　官　林　欽　章

法　官　陳　宏　卿

以上正本證明與原本無異。

不得上訴。

書記官　紀　美　鈺

中　華　民　國　103　年　10　月　28　日

附錄本案論罪科刑法條

中華民國刑法第284條第2項：

從事業務之人，因業務上之過失傷害人者，處1年以下有期徒刑、拘役或1千元以下罰金，致重傷者，處3年以下有期徒刑、拘役或2千元以下罰金。

資料來源：司法院法學資料檢索系統