

臺灣基隆地方法院民事判決

107年度海商字第2號

原告 聯興國際物流股份有限公司

法定代理人 洪英正

訴訟代理人 黃欣欣律師

馮基源律師

劉緒乙律師

蔡聰明律師

複代理人 黃璿

黃怡潔

被告 1 Schiffahrts-Gesellschaft "H. Meersburg" MBH &
Co. KG (下稱被告1)

法定代理人 Mathias Gaethje

被告 2 Moeschter Jens Uwe (下稱被告2)

被告 3 Rist Alois Martin (下稱被告3)

上3人共同

訴訟代理人 王國傑律師

楊思莉律師

複代理人 謝宜蓁律師

被告 4 Roy Rickmer Marten (下稱被告4)

被告 6 Leonhardt & Blumberg Shipmanagement GmbH &
Co. KG (下稱被告6)

法定代理人 Torben Kolln

被 告 7 Josip Mrse (下稱被告7)

被 告 8 Robert Kuhne (下稱被告8)

上3人共同

訴訟代理人 王國傑律師

楊思莉律師

複 代理人 謝宜蓁律師

被 告 9 正利航業股份有限公司 (下稱被告9)

法定代理人 劉佑民

訴訟代理人 劉貞鳳律師

被 告 10 彭欽麟 (下稱被告10)

訴訟代理人 彭安國律師

上列當事人間損害賠償事件，本院於民國112年6月7日言詞辯論終結，判決如下：

主 文

被告1、被告2及被告10應連帶給付原告新臺幣2億4,733萬3,004元，及被告1、被告2皆自民國108年3月22日起、被告10自民國108年1月22日起，均至清償日止，按週年利率百分之5計算之利息。

原告其餘之訴駁回。

訴訟費用由被告1、被告2及被告10連帶負擔百分之23，餘由原告負擔。

01 本判決第一項於原告以新臺幣8,244萬元為被告1、被告2及被告1
02 0供擔保後，得為假執行。但被告1、被告2、被告10如於假執行
03 程序實施前，以新臺幣2億4,733萬3,004元為原告預供擔保，得
04 免為假執行。

05 原告其餘假執行之聲請駁回。

06 事實及理由

07 壹、程序事項

08 一、管轄權

09 (一)按民事事件涉及外國人或外國地者，為涉外民事事件，內國
10 法院應先確定有國際管轄權，始得受理，次依內國法之規定
11 或概念，就爭執之法律關係予以定性後，決定應適用之法律
12 即準據法（最高法院98年度台上字第2259號判決意旨參
13 照）。關於涉外事件之國際管轄權誰屬，涉外民事法律適用
14 法固未明文規定，惟受訴法院尚非不得就具體情事，類推適
15 用國內法之相關規定，以定其訴訟之管轄（最高法院95年度
16 台抗字第2號裁定意旨參照）。次按訴訟之全部或一部，法
17 院認為無管轄權者，依原告聲請或依職權以裁定移送於其管
18 轄法院；訴訟事件不屬受訴法院管轄而不能為第28條之裁定
19 者，法院應以裁定駁回之，民事訴訟法第28條第1項及第249
20 條第1項第2款亦分別定有明文。

21 (二)原告訴之聲明第一、二、三、四項部分本院有管轄權：

22 次按因侵權行為涉訟者，得由行為地之法院管轄，民事訴訟
23 法第15條第1項定有明文。查本件被告1、被告6為外國公
24 司、被告2、3、4、7、8為外國人，本件訴訟有涉外因素而
25 屬涉外民事事件。又本件原告主張被告1所有之德國籍船舶
26 「HANSA MEERSBURG」（下稱梅爾斯輪），由被告9所租傭營
27 運，於民國107年1月8日晚間6時，由被告10擔任引水人，並
28 由被告2、3、4分別擔任船長、輪機長、當值三等管輪之指
29 揮操控下，原擬停靠原告所租用之基隆東11號碼頭裝卸貨
30 櫃，因未能適當減速，致使該船直接撞擊碼頭，造成原告所
31 有編號112之橋式起重機坍塌等事故，依侵權行為法律關

01 係，請求被告等人依其聲明第一、二、三、四項所示賠償原
02 告之損害，依前開說明，侵權行為地於我國本院轄區，是以
03 本院對於此部分自有國際裁判管轄權。

04 (三)原告訴之聲明第五項部分本院無管轄權：

05 1、原告如附件1所示訴之聲明第五項確認海事優先權部分，因
06 被告1為外國公司屬涉外事件，應先確定有無國際管轄權。

07 2、原告第五項聲明為「確認原告對被告1、被告9之損害賠償請
08 求，就得國籍船舶梅爾斯輪、船舶設備、屬具及船東因該船
09 之實體毀損得向第三人主張之損害賠償請求權有海事優先權
10 存在。」，該項聲明有2位被告，住所均不在本院轄區，應
11 適用民事訴訟法第20條但書規定「共同訴訟之被告數人，其
12 住所不在一法院管轄區域內者，各該住所地之法院俱有管轄
13 權。但依第四條至前條規定有共同管轄法院者，由該法院管
14 轄。」，以第4條至第19條規定有共同管轄之法院為具有國
15 際管轄權之法院。本件應適用同法第7條規定「對於船舶所
16 有人或利用船舶人，因船舶或航行涉訟者，得由船籍所在地
17 之法院管轄。」，由船籍地法院管轄，梅爾斯輪為船籍地為
18 德國，因此本院並無國際管轄權。

19 3、原告第五項聲明係確認海事優先權是否存在，並非主張侵權
20 行為請求損害賠償訴訟、亦非船舶碰撞或其他海上事故之請
21 求損害賠償訴訟，該項聲明應無第15條第1、2項係規定「因
22 侵權行為涉訟者，得由行為地之法院管轄。」、「因船舶碰
23 撞或其他海上事故請求損害賠償而涉訟者，得由受損害之船
24 舶最初到達地，或加害船舶被扣留地，或其船籍港之法院管
25 轄。」之適用。

26 4、又原告第五項聲明係確認係對梅爾斯輪之海事優先權是否存
27 在，而非確認船舶債權或船舶擔保之債權，因此並無同法第
28 8條規定「因船舶債權或以船舶擔保之債權涉訟者，得由船
29 舶所在地之法院管轄。」之適用。更何況原告主張海事優先
30 權存在標的之梅爾斯輪，起訴時不在我國境內，亦為兩造所
31 不爭執，訴外人即保險人出具擔保書函，與梅爾斯輪本體無

01 法同視，因此保險人出具之擔保函雖保管於原告位於基隆之
02 公司內，無從依此視同梅爾斯輪仍「停留於基隆港」，是以
03 無從適用上開規定而認本院就此聲明具有國際管轄權。

04 5、民事訴訟法第248條應係同一被告數訴訟均得可分由我國法
05 院管轄權，亦即數訴訟我國均具有國際管轄權，而為節勞費
06 准向其中有管轄權之法院合併起訴。然就原告提起對被告1
07 第五項聲明之訴，於我國並無管轄權，因此該部分之訴應無
08 從適用上開規定，因此不得准許原告將對被告1無國際管轄
09 權之第五項聲明之訴合併於我國起訴。

10 6、從而，本院就原告第五項聲明部分之訴訟不具有國際管轄權
11 法院，且不能為民事訴訟法第28條之移送裁定，原告提起此
12 部分確認訴訟自不合法，本院自應依民事訴訟法第249條第1
13 項第2款規定予以駁回。

14 二、其他程序事項

15 被告4經合法通知，未於言詞辯論期日到場，核無民事訴訟
16 法第386條各款所列情形，爰依民事訴訟法第385條第1項前
17 段規定，准原告之聲請，由其一造辯論而為判決。

18 貳、實體事項

19 一、原告主張

20 原告主張被告等人侵權行為之原因事實、法律主張、請求項
21 目、金額及訴之聲明，詳如附件1之民事總辯論意旨狀所
22 示。

23 二、被告答辯

24 (一)被告1、2、3、6、7、8部分

25 被告1、2、3、6、7、8就原告所指侵權行為之原因事實、法
26 律主張、請求項目、金額之答辯、聲明，詳如附件2之民事
27 最終辯論意旨狀所示。

28 (二)被告4部分

29 被告4經合法通知，未於言詞辯論期日到場，亦未提出書狀
30 作何聲明或陳述。

31 (三)被告9部分

01 被告9就原告所指侵權行為之原因事實、法律主張、請求項
02 目、金額之答辯、聲明，詳如附件3之民事最終辯論意旨狀
03 所示。

04 (四)被告10部分

05 被告10就原告所指侵權行為之原因事實、法律主張、請求項
06 目、金額之答辯、聲明，詳如附件4之民事辯論意旨狀所
07 示。

08 三、本院之判斷

09 (一)構成侵權行為之被告

10 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，
11 民事訴訟法第277條本文定有明文。民事訴訟如係由原告主
12 張權利者，應先由原告負舉證之責，若原告先不能舉證，以
13 證實自己主張之事實為真實，則被告就其抗辯事實即令不能
14 舉證，或其所舉證據尚有疵累，亦應駁回原告之請求（最高
15 法院17年上字第917號裁判意旨參照）。依民法第184條第1
16 項前段規定，侵權行為之成立，須行為人因故意過失不法侵
17 害他人權利，亦即行為人須具備歸責性、違法性，且不法行
18 為須與損害間有因果關係，始能成立，且主張侵權行為損害
19 賠償請求權之人，對於侵權行為之成立要件應負舉證責任
20 （最高法院100年度臺上字第1903號判決意旨參照）。

21 2、首查，原告主張肇事之梅爾斯輪為被告1所有，被告9向被告
22 1租傭營運期間，於107年1月8日晚間6時，駛入基隆港，由
23 被告10擔任引水人，並由被告2、3、4分別擔任船長、輪機
24 長、當值三等管輪，原擬停靠原告向臺灣港務股份有限公司
25 基隆港務分公司（下稱基隆港分公司）所租用之基隆東1
26 1號碼頭裝卸貨櫃，因未能適當減速，致使該船直接撞擊碼
27 頭，將原告所有編號112之橋式起重機（下稱系爭橋式機）
28 撞倒坍塌事故（下稱系爭事故），業據提出107年1月9日中
29 央社及中國時報報導及照片為證。未據到庭被告否認。堪信
30 確有系爭事故發生為真。

31 3、被告2應負侵權行為責任

01 (1)原告主張被告2即梅爾斯輪船長對系爭事故之發生具有過
02 失，應負侵權行為損害賠償責任，業據提出交通部航港局於
03 107年12月12日作成航安字第1072011273號海事評議書（下
04 稱海事評議書，卷一213至221頁）為證。被告2對其擔任船
05 長不否認，僅抗辯原告應就其應負侵權行為責任舉證。

06 (2)經查，海事評議書明確記載「梅爾斯輪之船長（即被告2）
07 有未善盡船舶指揮之職責」，本院審酌上開海事評議書，於
08 進行海事調查程序時，已就所得之梅爾斯輪航程記錄器、基
09 隆港VTS之AIS資料與HF通訊錄音、相關當事人之海事詢問筆
10 錄、被告2之海事報告、被告3之船舶海事陳述書、被告10之
11 引水人海事報告等文件審酌後，詳為認定系爭事故發生過
12 程，始做出上開判斷，並於海事評議中記載詳載認定理由，
13 本院詳閱海事評議書後，認其判斷理由符合事理，是以依據
14 原告所提海事評議書，堪認被告2對系爭事故應負過失侵權
15 行為之責任。

16 4、被告3、4不負侵權行為責任

17 (1)原告以下列理由主張被告3、被告4亦應負侵權行為責任

18 ①被告3為事故發生時梅爾斯輪之輪機長，依據STCW第A篇強制
19 性標準第八章當值標準第A-VIII/2節須遵守之當值安排與原則
20 第80條規定，負責輪機當值輪機員應確保永遠有空氣壓力或
21 蒸氣壓力，並隨時立即執行駕駛臺所有有關船速或航向變更
22 操作之命令。然航港局調查人員第一次訪談被告3時，其與
23 船長均未提到主機在倒俾使用上的限制（主機轉速高於主機
24 反轉限制而觸發主機保護機制，即18時47分38秒的主機系統
25 警報FUEL CAMABNOR），而「船方對於船舶特性未充分掌
26 握」亦係海事評議書認定影響安全速度的原因之一，被告3
27 雖為輪機長卻顯無能力操作應急設備，並指揮管輪及時應變
28 做出正確操作。

29 ②被告4為事故發生時梅爾斯輪之當值之三等管輪，在機艙中
30 負責輪機主機系統輔機操作一職，因當時負責操作發電機之
31 電機師未在機艙內，僅由被告4協同被告3處理。被告4於航

港局的訪談中表示：輪機長用空氣煞車，在此同時我打開2號空氣櫃的閥門。主機強烈震動、在正常啟動程序下，從STOP到微倒俾不到30秒。這是我第一次遇到這樣的狀況，我不知道緊急情況下需要多久、第1次遇到2個空氣櫃全部用完，不知道全部打滿要多久（如海事檢查報告附件8所示），被告4為當值管輪，竟然不知道主機系統中之2個空氣櫃全部消耗殆盡要花多長時間才能補充完畢，足證無操作應急設備及應用應急程序之能力，不符合STCW此一國際公約對航海人員當值之最低標準規範。

(2)被告3固不否認其為輪機長，然否認其有過失，並認原告應負舉證責任。被告4則未曾到院言詞辯論及提出書狀抗辯。

(3)經查，原告就被告3、4之過失之論述，無非係片斷引用海事調查報告所參閱之相關文件資料，然交通部航港局之海事評議書參閱上開文件資料後，並未認定被告3、4等對系爭事故之發生負有肇事責任，是以原告指述被告3、被告4之行為對系爭事故具有因果關係行為，純屬臆測，未符事理，並無證據可憑，顯無可信，是其主張被告3、被告4就系爭事故應負侵權行為責任，即無理由，應予駁回。

5、被告1應負僱用人連帶賠償侵權行為責任

(1)按民法第188條第1項本文規定「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。」

(2)原告主張被告1為被告2之僱用人，自應就被告2前開未妥善指揮操作梅爾斯輪致生系爭事故，負僱用人責任第188條之規定之連帶賠償責任。被告1並未否認其為被告2之僱用人。是以原告主張被告1應與被告2連帶負損害賠償責任，應屬有據。

6、被告6、7、8不構成侵權行為

(1)原告主張被告6為梅爾斯輪之安全管理機構，被告7、被告8則為被告6就梅爾斯輪所指定之安全管理人員，其中被告8係執行內部稽核並製作報告之人。渠等於梅爾斯輪完成106年1

01 1月25日之內稽報告後，應監控不符合項目之改善，立刻採
02 取正確之改正行為（因為其瑕疵嚴重程度已經無法使梅爾斯
03 輪通過任何港口國的檢查），包括給與船員足夠的訓練及船
04 上所需備品，並將瑕疵及改善過程完整紀錄，避免錯誤再次
05 發生，方能徹底落實安全管理系統的目標及精神。然被告
06 7、被告8顯然係虛應故事，並無任何積極作為，致梅爾斯輪
07 隨即發生系爭事故；本件被告6為梅爾斯輪之安全管理機
08 構，為被告7、被告8之僱用人，承擔國際安全管理規章、港
09 口國管制規範（即保護他人之法律）所加諸之義務，負責梅
10 爾斯輪之安全管理責任，包括執行及落實安全管理制度。然
11 梅爾斯輪於106年9月3日停靠中國廈門港時，經進行港口國
12 檢查被發現2項缺失、106年11月25日進行內部稽核、107年1
13 月8日發生系爭事故，迄至同年3月8日於香港在進行港口國
14 檢查時，前開2項缺失甚至完全未改善，顯見梅爾斯輪之安
15 全管理工作經常性地未處理；包括內稽報告完成後，被告
16 7、被告8未追縱船公司立刻採取正確之改正行為、避免錯誤
17 再次發生、內稽報告發現梅爾斯輪有2處不符合項目、20處
18 待改善的觀察，其中備品欠缺致多項修復工作未能進行，已
19 使船舶有被扣押留置之危險。報告最後評論係該船現況無法
20 通過任何港口國管制檢查，且直指核心問題在於船員欠缺專
21 業知識、且備品供應遲延，明顯違反船舶國際安全管理規章
22 之要求，隨後於107年1月8日即發生系爭事故，可見梅爾斯
23 輪安全管理上之嚴重缺失乃系爭事故發生之根本原因之一，
24 因此主張被告7、被告8應負侵權行為責任；被告6應負侵權
25 行為責任及僱用人連帶責任。

26 (2)被告6、7、8固不為否認其分別為梅爾斯輪之安全管理公司
27 及安全管理人員，然均抗辯其等與系爭事故發生無因果關
28 係，否認應負侵權行為損害賠償責任。

29 (3)經查，原告所指國際安全管理規章、港口國管制規範等均僅
30 要求擔任安全檢查之被告6、7、8有進行安全檢查提出報告
31 之義務，並無進行檢查後再負擔缺失改善之義務，亦無權限

01 決定梅爾斯輪不得繼續航程，是以梅爾斯輪於106年11月25
02 日安全檢查完畢後，是否改善及進行航程，顯非被告6、7、
03 8可以決定，則原告主張被告6、7、8應負虛應故事、並無積
04 極作為等之不作為侵權行為，導致梅爾斯輪進行系爭事故之
05 航程即屬無據，要難成立，是以被告6亦無因此另須負僱用
06 人損害賠償責任，原告請求被告6、7、8應負侵權行為責
07 任，並無理由，應予駁回。

08 7、被告9不構成侵權行為

09 (1)按定期傭船契約，指船舶所有人於一定期間，將船舶全部及
10 其所僱用之船長、海員，一併包租予定期傭船人，該等船長
11 及海員等，並須聽從定期傭船人之指示以執行其職務之契
12 約，通說性質乃「船舶用益」及「船員勞務供給」之混合契
13 約。是定期傭船人就商事如裝載貨物之種類、起迄地點之指
14 定，及貨物在船上堆存方式等有關事項（即「商業上事
15 項」），對船長、船員有指揮權；但就船舶之操作航行及船
16 舶本身安全適航性之修理維護等海事技術及工程方面（即
17 「航海上事項」），傭船人對船長、船員即無指揮之權，而
18 仍由船舶所有人指揮監督。

19 (2)原告以「被告9傭租梅爾斯輪運送貨物，卻任令梅爾斯輪在
20 不具適航性之情形下，停靠原告承租之基隆東11碼頭，造成
21 系爭事故，顯然違反海商法第62條第1項屬於保護他人之法
22 律之適航性要求，而船舶營運及其安全管理為業務之被告9
23 對於梅爾斯輪應遵守各項國際公約及該等公約規定乃保護他
24 人之法律一節，自無從諉為不知」、「內稽報告、港口國管
25 制紀錄（原證5）所記載之船員缺乏專業知識、延遲備品供
26 應致部分故障無法修復，及海事評議書所記載之船員情境意
27 識欠缺及緊急應變能力不足、平時設備維護保養不良、倒俾
28 不來、無法啟動致船無法減速及停止」為由，主張被告9為
29 梅爾斯輪之營運人，為海商法稱所稱之船舶所有人，應就系
30 爭事故之發生負民法第184條第2項及第188條之侵權行為責
31 任。

01 (3)被告9雖不否認其為梅爾斯輪之定期傭船人，然辯稱其並非
02 船舶所有人，亦非該船船長、船員之僱用人，僅就船舶商業
03 事項負責，關於航海事項，則由船舶所有人負責，依據海事
04 評議書認定，系爭事故乃船長過失所致，應屬航行事項之過
05 失，其不應負侵權行為責任。

06 (4)經查，被告9辯稱僅為梅爾斯輪之定期傭船人，並非船舶所
07 有人，且依據契約約定船舶本身安全適航性之維護保養、船
08 員、船長之指揮監督、及船舶航行等事項，係由船舶所有人
09 即被告1負責為之等情，業據提出梅爾斯輪之定期傭船契約
10 為證，其中附加條文第58條航行之規定：「本傭船契約之任
11 何規定，均不得解釋為將系爭船舶光船租賃予定期傭船人。
12 船舶所有人繼續對船舶之航行、引水人之行為、拖船、纜
13 工、保險、船員及所有其他事情負責，就如同自己營運一
14 般。引水人、拖船、纜工，即使可能是傭船人所僱，應視為
15 船舶所有人之使用人並受其指令」（被告9提出之被證3梅爾
16 斯輪之定期傭船契約暨中譯文，卷一673、675頁、卷二79至
17 119頁）約定甚明，要堪採信。且海事評議書主文所示「應
18 由德國籍梅爾斯輪負海事責任、梅爾斯輪之船長（即被告
19 2）有未善盡船舶指揮之職責、引水人（即被告10）有業務
20 過失及未善盡義務之責」，足徵系爭事故之發生原因屬前揭
21 說明所指之航海上事項，而被告9就航海上事項，對於擔任
22 船長之被告2並無指揮、監督之權，自無原告所指之侵害行
23 為，則原告請求被告9負侵權行為損害賠償責任，即屬無
24 據，亦無須就被告2操作船舶航行之過失不法行為，負民法
25 第188條僱用人賠償責任。原告對被告9之給付請求應予駁
26 回。

27 8、被告10應負侵權行為責任

28 (1)原告以被告10為於事故發生時為梅爾斯輪之引水人，負責引
29 領該船進港。在當日事故發生前的船舶靠港過程中，被告10
30 未與該船船員充分交換資訊，又錯估形式，未能儘早採取因
31 應措施及時倒俾或停船，終使系爭船舶右船首碰撞東11號碼

01 頭及112橋式起重機，終致事故發生。被告10因為未發揮其
02 專業職能領航，違反引水人業務上應盡之注意義務，經海事
03 評議小組建議交通部處分，其過失至為明顯為由，主張被告
04 10應依民法第184第1項前段負損害賠償責任。並提出海事評
05 議書為證。

06 (2)被告10固不否認其為系爭事故發生時之引水人，然辯稱其並
07 非操作梅爾斯輪之人，應不負過失侵權行為賠償責任。

08 (3)經查，海事評議書已認定被告10亦為系爭事故之肇因，而海
09 事評議書認定事由如前述符合事理堪足採信，被告10對於原
10 告所受損害，自應負擔侵權行為損害賠償責任。

11 (4)被告10雖抗辯依據最高法院62年度台上字第3138號判決，稱
12 海商法對於船舶碰撞事件，係採用以船舶負責及賠償為準
13 則，不以海員或引水人等關係人為對象；並依引水法第19
14 條、32條、船員法58條第1項之規定，船長對於船舶及海員
15 安全有指揮暨最終指揮權、引水人僅具航行指揮建議權，指
16 揮控制權仍屬船長，引水人並非侵權行為之責任主體等語。
17 然海商法對於船舶碰撞事件，係採用以船舶負責及賠償為準
18 則，不以海員或引水人等關係人為對象，但原告本件係以民
19 法侵權行為相關規定為請求，自仍得以海員或引水人等關係
20 人為請求對象。另引水法第19條、32條、船員法58條第1項
21 之規定，雖引水人僅具航行指揮建議權而屬於船舶航行靠港
22 時之輔助角色，然其仍應與指揮控制船舶之船長為密切合
23 作，彼此交換有關航行程序、當地情況及船舶特性等資料，
24 共同促成船舶妥善航行靠港之目的，自非謂因屬輔助角色即
25 可排除因其過失行為所致生之損害賠償責任，是以被告10以
26 上開理由抗辯其無庸負侵權行為損害賠償責任，並無可採。

27 (二)原告得請求之項目及金額

28 1、按不法毀損他人之物者，被害人得請求賠償其物因毀損所減
29 少之價額；又負損害賠償責任者，除法律另有規定或契約另
30 有訂定外，應回復他方損害發生前之原狀。因回復原狀而應
31 給付金錢者，自損害發生時起，加給利息。第一項情形，債

01 權人得請求支付回復原狀所必要之費用，以代回復原狀。民
02 法第196條、第213條定有明文；而被害人依民法第196條請
03 求賠償，並不排除民法第213條至第215條之適用。且損害賠
04 償，除法律另有規定或契約另有訂定外，應以填補債權人所
05 受損害及所失利益為限，此觀民法第216條第1項規定自明。

06 2、原告本件賠償請求項目共分為15項，本院將全部項目區分為
07 與系爭橋式機、與系爭事故現場貨櫃（下稱系爭貨櫃）、與
08 基隆東11碼頭（下稱系爭碼頭）相關、與人事費用相關等四
09 大類，分類逐一審酌原告請求項目，合先敘明。

10 3、與系爭橋式機相關項目

11 本院歸入與系爭橋式機相關項目為「一、拆除及搬運系爭橋
12 式機及貨櫃之費用」、「二、新購橋式機重置及相關費用
13 （即貨物稅、貿易服務推廣費、商港服務費）」、「十二、
14 新購橋式機製造監工費用」、「十三、貨櫃倉儲等作業費用
15 所失利益」，茲判斷如下：

16 (1)首查，依系爭橋式機檢查合格證（原證32，卷三259頁），係
17 由原告所設置，且原告就系爭橋式機已具備占有作為公示外
18 觀，足證其為系爭橋式機所有權人。基此，以下各項費用中
19 就系爭橋式機所有權部分不再重複認定。

20 (2)原告請求項目一部分892萬5,000元應予准許

21 ①原告主張為檢視確認系爭橋式機受損情形以及是否有修復可
22 能，自有將傾倒、交疊、毀損於事故現場之系爭橋式機、貨
23 櫃加以清理拆除之必要，原告為此委請忠奇公司進行現場清
24 理作業，支出含稅價格892萬5,000元，業據提出系爭橋式機
25 受損照片（卷一31至35頁、卷三345、347頁）、工程合約
26 （卷一43至46頁）、驗收記錄（卷三341、342頁）付款憑證
27 及發票（卷三343頁、卷四33頁）為證。

28 ②被告1、2、10乃以原告並非所清理貨櫃所有人，並無清理必
29 要，清理貨櫃數無法確認，原告是否確實給付款項，及其另
30 得向忠奇公司主張逾期罰款對於損害之擴大與有過失等為抗
31 辯。

01 ③經查，本院審酌原告所提上開照片，撞擊現場系爭橋式機與
02 貨櫃混亂堆疊，原告為確認系爭橋式機損害情況，確有支出
03 此項費用之必要，顯與原告並非貨櫃所有權人無涉，且已提
04 出支出憑證及發票，堪信其已支出該項費用，原告項目一請
05 求應予准許。至於原告得向忠奇公司主張逾期罰款，乃係其
06 基於契約所得主張之權利，本自得決定是否向忠奇公司主
07 張，顯非系爭事故損害之肇因，應無民法第217條與有過失
08 之適用，被告1、2、10上開所辯尚無可採。

09 (2)原告請求項目二部分就2億3,436萬2,873元應予准許

10 ①原告主張其所有系爭橋式機因系爭事故而全毀，為回復原狀
11 請求本項費用。被告1、2、10等未否認系爭橋式機全毀，然
12 則抗辯原告請求費用不合法、過高等情。

13 ②經查，原告主張所有系爭橋式機經原製造商上海振華重工
14 (集團)股份有限公司(下稱振華公司)檢測、評估後，認定
15 已達無法修復之程度，業據提出系爭橋式機毀損狀態照片
16 (如原證2、27、33之系爭橋式機受損照片，卷一31至35
17 頁、卷三345至346頁、363至364頁)，及107年2月9日經原
18 告代表、被告1船東之保險公司委任之公證代表、被告9委任
19 之公證代表，共同勘驗受損之系爭橋式機時，亦認定該機全
20 損有新購重置之必要，有原證34之系爭橋式機共同勘驗紀錄
21 可證(卷三365至366頁)，可信真實。原告自得請求賠償受
22 損系爭橋式機的價額及回復原告有橋式機得使用原狀之相關
23 費用。

24 ③次查，原告雖無法提出系爭橋式機原購買金額之資料，然本
25 院參酌其提出系爭橋式機原製造商振華公司在「機型及規格
26 完全相同」條件下橋式機之價格為美金850萬元(卷一47至4
27 9頁)，上開金額乃全新系爭橋式機之價格，然系爭受損橋
28 式機自101年3月起開始啟用迄至發生系爭事故107年1月止，
29 已使用5年10月，上開金額應經折舊方可推估系爭橋式機受
30 損時之價額。而全新橋式機價額美金850萬元，其中58%為材
31 料成本，亦有振華公司函文可參(原證8、卷一51頁)，僅

01 材料成本部分有使用折舊之必要，至於折舊年限部分，本院
02 認橋式機雖為動產，惟其價格高昂、使用年限甚長，如以耐
03 用年限表中之7年即報廢為計算折舊基準，將難合於實際使
04 用情況，另參以原告所有之其他橋式機，尚有出廠後逾23年
05 仍持續使用者，亦有出廠已達30年方報廢者，而耐用年限表
06 所指年限僅係最低使用年限7年，乃係為避免事業單位將固
07 定資產的使用年限降低，提高每年可扣除的折舊金額，達到
08 減少應納營利事業所得稅之目的而特別規定者等情，系爭橋
09 式機應以25年作為使用年限基準較為適當，系爭橋式機自
10 開始使用至事故發生時，已使用5年10個月，以本件起訴時
11 之匯率31.17折算新臺幣，可認系爭橋式機於原告請求賠償
12 之價額相當於2億3,046萬8,175元【計算式：850萬美金×5
13 8%材料成本×242/312+850萬美金×42%（不需計算折舊部
14 分）×31.17=2億3,046萬8,175元】。

15 ④又查，系爭橋式機拆卸後所餘廢鐵及零件，原告事後業已出
16 售，合計得款904萬4,002元（原證41，卷四77、78頁），該
17 部分原告並未受損應予扣除，因此系爭橋式機價額應再扣除
18 904萬4,002元。

19 ⑤復查，原告為達成仍有橋式機可得使用之狀況，需要新購入
20 橋式機進口，因此需要給付加值型營業稅1,293萬8,700元、
21 港口服務費24,459元及推廣貿易服務費10萬3,509元等，原
22 告業已繳納並據提出繳款書、進口報單為證（原證30，卷三
23 355頁、原證40，卷四75頁）堪信為真，原告請求上開數額
24 時雖列舉三項費用，但僅將營業稅1,293萬8,700元列計為請
25 求金額，故本院依據原告主張金額審酌，營業稅費用乃屬原
26 告為回復有橋式機可得使用之原狀所必要支出，故其就1,29
27 3萬8,700元請求賠償，為有理由，應予准許。

28 ⑥據此，原告請求項目二於2億3,436萬2,873元應予准許，
29 【計算式：2億3,046萬8,175元－904萬4,002元＋1,293萬8,
30 700元＝2億3,436萬2,873元】。

31 ⑦末查，被告1、2、10就原告請求附表項目二另以「原告起訴

01 時未請求相關費用應已罹於時效、使用之匯率應以進口時之
02 匯率計算、原證29號之橋式機付款憑證與原告請求之金額無
03 法對應、原告前後提出不同價格之新購橋式機資料，亦無從
04 得知新購橋式機與系爭橋式機為同一機型」之抗辯部分。本
05 院認原告起訴請求自始即依侵權行為法律關係，請求系爭橋
06 式機回復原狀之費用，而按商港服務費收取保管及運用辦法
07 第2條之規定，一般貨物進口時，除法律另有規定外，均需
08 繳納貿易服務費、營業稅(又稱消費稅)及商港服務費，是
09 此等相關費用核屬原告為回復原狀所必須支出之金額，起訴
10 時已包含在內，僅係為計算之便，而將此等相關費用獨列出
11 來說明，非為訴之變更，自難認已罹於時效。又請求金額倘
12 涉及不同貨幣之轉換匯率，參最高法院30年度決議(二)：
13 「以外幣定給付額之債務，原告求為命被告給付外幣之判決
14 者，核定訴訟標的之價額及上訴利益，應以起訴時政府指定
15 售給外匯銀行所定匯率為準。」之同一法理，損害賠償額之
16 認定，自應以起訴時之匯率換算為新臺幣為準；又縱新購橋
17 式機與系爭橋式機非為同一機型、付款憑證與請求之金額無
18 法對應，並不影響原告僅係以上開資料估定受損橋式機價額
19 使用，是被告1、2、10上開所辯無理由。

20 (3)原告請求項目十二部分就84萬0,032元應予准許

21 ①原告主張為回復有橋式機使用之原狀，有新購重置橋式機之
22 必要，依據法規需要給付監工費。被告1、2、10等抗辯原告
23 應舉證上開費用屬回復原狀必要費用。

24 ②經查，依危險性機械及設備安全檢查規則第6條第2、3項、
25 第12條第1款、第13條之規定，原告須向中國大陸振華公司
26 新購之橋式機，應適用「外國進口」之規定，並得採用該國
27 外標準實施檢查，而檢查機構於實施檢查時，得要求提供相
28 關檢查證明文件佐證，是為取得檢查證明文件，自有委請獨
29 立之第三方認證單位監工並製作報告書之必要，尚足認定。
30 且依新購橋式機之採購合約(原證8，卷一53至74頁)第1.
31 5.3條之約定(中譯)：「聯興應自行負擔費用委請獨立檢查

01 機構，如ABS、BV或其他獨立人員依照相關標準及規則測試
02 和檢測橋式機」，原告依約應自費委請獨立檢驗機構，按照
03 相關規定測試和檢查新購橋式起重機，堪信為原告主張其須
04 委託他人監工並製作報告書為真。被告抗辯上開費用並非回
05 復原狀所需費用並無可採。

06 ③原告主張須支出監工費美金2萬8,000元，乃提出新購橋式機
07 第三方檢驗合約及支出單據（原證55，卷五411至437頁）為
08 證。然查，原告所提出付款憑證之3張發票（卷五427、43
09 1、433）金額分別為美金5,600元、1萬1,200元、1萬0,150
10 元，合計僅美金2萬6,950元，並非美金2萬8,000元，原告主
11 張監工費於美金26,950元範圍內，尚屬可採，逾上開金額則
12 無證據，並無可信。美金2萬6,950元，參酌上開法律意見以
13 起訴時匯率31.17折算，應為84萬0,032元。

14 ④原告另主張其與監工公司約定由其負擔監工公司依法應繳納
15 之監工報酬所得稅21萬9,821元。經查，監工公司因獲取監
16 工報酬所應負擔之所得稅，顯非回復原狀之費用，並非損害
17 賠償之範圍，縱原告自行與監工公司協議為其負擔，亦不得
18 請求被告賠償。

19 (4)原告請求項目十三部分不應准許

20 ①原告主張梅爾斯輪撞擊系爭碼頭導致系爭碼頭受損、其所有
21 系爭橋式機坍塌，其已盡力降低損失，以同樣之裝卸費率於
22 西岸為船公司裝卸貨櫃，但因西岸等待船席時間增加、恢復
23 東岸作業後裝卸作業效率也因為單機作業變慢，仍有客戶流
24 失，對其營業額造成長期影響，並稱基隆港107年貨櫃裝卸
25 量較106年為成長，但其營業額及裝卸數量反而逆勢下降，
26 市場占率也未能恢復到事故發生前水準等情，請求被告賠償
27 107年至110年共4年間，合計5億8,651萬9,194元之營業損
28 失。被告1、2、10等均否認原告營業額減少與系爭事故相
29 關。

30 ②原告所提證物僅能證明其上開期間營業額之變化統計，但就
31 營業額變化與系爭事故間具有因果關係，並無證據足以證

明，故其請求被告等賠償其上開營業額變化之損失，應無理由。

4、與系爭貨櫃相關項目

本院列入與系爭貨櫃相關項目，為「五、受損貨櫃拆裝及重新裝櫃費用」、「六、腐壞貨物清潔費用」、「十一、貨櫃延滯費及設備使用費」等三項，茲判斷如下：

(1)原告請求項目五部分不應准許

①原告主張系爭事故現場受影響貨櫃，有櫃體破損但內裝貨物完好者，故須將櫃內貨物取出重新裝填，自應由被告賠償額外支出之費用。並稱此項請求與貨櫃、貨物所有權歸屬無關，因依櫃場服務合約，原告有妥善保管系爭貨櫃之義務，貨主認櫃體破損係肇因於系爭事故，拒絕負擔貨櫃更換費用，原告僅得先行支付再向被告等人請求。

②被告被告1、2則以原告僅為系爭碼頭貨櫃場之管理人，而非系爭貨櫃之所有人，而原告自願為貨主代墊貨櫃拆裝及重新裝櫃、腐壞貨物清潔、貨櫃延滯費及設備使用所生之不利利益，原告就此並非出於絕對權受侵害，自無權向被告等請求。且原告無需對貨櫃所有人或貨主負無過失責任，自無需支付貨櫃延滯費及為處理該等貨櫃之機具用費，原告既自願支出費用自不得向被告請求。其次，原告未證明貨櫃所有人或貨主已將請求權讓與原告，自無權利得讓予原告或由原告承受，即便已讓予原告或由原告承受亦已罹時效等為抗辯。被告10則以原告未說明其究係何項權利受侵害，該權利與支出該等項目費用之關聯性何在，以及其所依據之請求權基礎為何抗辯。是以被告等均認原告不得請求被告等賠償上開金額。

③經查，原告請求項目五部分，係請求系爭事故現場受影響貨櫃中，就櫃體破損但內裝貨物完好者，將櫃內貨物取出重新裝填之費用，因此堪信原告所述上情遭到侵害者，為系爭貨物貨主前已自費裝櫃完成之狀態，是以此部分受損之被害人即為完成前次裝櫃狀態之貨物所有權人，是以貨物所有人方

01 得請求賠償裝櫃費用以回復貨物前已裝櫃之狀態，而原告自
02 承並非該部分貨物之所有權人，其於系爭事故發生前並無付
03 費將貨物裝櫃，因此其未因系爭事故而受有貨物裝櫃狀態破
04 壞之損害，無從請求被告賠償上開回復裝櫃狀態原狀之損
05 失。而原告系爭事故發生後，自願配合客戶之要求，支出項
06 目五之費用為客戶處理重新裝櫃事務，顯與被告無涉。原告
07 項目五請求不應准許。

08 (2)原告請求項目六部分不應准許

09 ①原告主張系爭貨櫃中有數只壓損貨櫃內裝黃豆及芋圓，已腐
10 壞無法食用，另有貨櫃裝運防火棉，亦因貨櫃毀損破裂又逢
11 雨天而濕損產生異味，均無法重新裝填復運出口，必須在海
12 關監控下，由具有特殊證照之清理公司銷毀，亦應由被告賠
13 償此等額外支出銷毀費用，並稱項目六原告並非請求貨櫃內
14 貨物之價值，而是請求清運費，亦與貨櫃、貨物所有權歸
15 屬無關。

16 ②被告等抗辯意旨略如前述項目五部分。

17 ③經查，原告請求項目六部分，係請求系爭貨櫃裝運之黃豆、
18 芋圓、防火棉等物之銷毀費用，而原告所稱上開物品因受潮
19 毀損而依法有銷毀義務，銷毀物品為所有權人處分權，故銷
20 毀義務應屬貨物所有權人，是以上開費用應由貨物所有權人
21 負擔。而系爭物品乃因系爭事故導致受潮毀損，而需付費銷
22 毀，係屬貨物所有權人之所有權受到侵害所生之損害，應由
23 貨物所有權人另向系爭事故應負責任之人請求賠償，而原告
24 自承並非該部分貨物之所有權人，並無義務銷毀貨物，是以
25 原告於系爭事故發生後，為滿足客戶要求，自行支出項目六
26 之費用處理銷毀事務，顯與被告無涉。據此原告請求項目六
27 費用不應准許。

28 (3)原告請求項目十一部分不應准許

29 ①原告主張前開請求項目5、6之作業，係自事故發生後，迄至
30 貨櫃重新裝填完成復運出口，即自107年2月至5月間均占用
31 原告櫃場（已扣除免租期間），原告本得就此等占用期間向

01 貨主收取費用，然貨主均以系爭事故肇因於被告為由拒絕支
02 付，原告僅得先自行吸收，再向被告等人請求，並稱系爭貨
03 櫃不論是會同公證、檢視、或進行後續處理等，均需要相當
04 之作業時間，且有以重型機具特殊處理之必要，然貨主認櫃
05 體破損係肇因於系爭事故，均拒絕此段期間所生之貨櫃延滯
06 及處理費用，原告僅得先自行吸收成本再向被告等人請求，
07 亦與貨櫃、貨物所有權歸屬無關等語。

08 ②被告等抗辯意旨同上項目五部分。

09 ③經查，原告請求項目十一部分，係請求進行項目五、六之作
10 業期間，自事故發生後，迄至貨櫃重新裝填完成復運出口，
11 即自107年2月至5月間，占用原告櫃場之費用（已扣除免租
12 期間）。系爭貨櫃貨主應係基於契約而繼續使用原告之貨櫃
13 場堆置其貨櫃、貨物，是否付費乃原告與系爭貨櫃貨主之契
14 約約定，顯與被告無涉，原告竟將與他人契約之契約之約
15 定，主張應由被告承擔其約定免收費用之不利益，於法無
16 據。原告請求項目十一不應准許。

17 5、與系爭碼頭相關項目

18 本院列入與系爭碼頭相關項目，為「三、系爭碼頭安全評估
19 及修復費用」、「四、系爭碼頭P、Q儲區、電軌修復費
20 用」、「八、置放系爭橋式機、貨櫃於基隆東20號碼頭之租
21 金」、「九、堆存本應放於P、Q儲區之貨櫃至中央貨櫃場所
22 生倉儲、拖運、機具、場地使用費用」、「十、基隆西碼頭
23 傳輸費用及額外操作費用」、「十四、貨櫃由西岸移往東岸
24 之運輸費用」，茲分別判斷如下：

25 (1)原告請求項目三部分不應准許

26 ①原告係主張系爭事故破壞原告向基隆港分公司承租之東11碼
27 頭（水下基礎），依據租賃契約其應負責修復，因此其已支
28 付碼頭安全評估費及修復費用，為此請求被告賠償上開其支
29 出之費用。

30 ②被告等抗辯原告並非東11碼頭所有權人，不得請求被告等賠
31 償修復費。

01 ③經查，原告所請求項目三之費用乃為修復東11碼頭（水下基
02 礎）受損前原狀之相關費用，既然該費用係為修復物權本
03 體，因此東11碼頭所有權人方為物權本體受有損害之人，得
04 請求回復原狀費用。原告自承並非東11碼頭所有權人，僅係
05 承租人，故其並非物權本體之所有權人，不得請求被告賠償
06 回復物權本體原狀之費用。而原告自承係因租賃契約約定其
07 有修繕義務，其方支付費用與廠商訂立承攬契約修復東11碼
08 頭，是以原告付費修繕實為履行其租賃契約義務，顯與被告
09 無涉，不得請求被告賠償其履行租賃契約契約所支出之金
10 錢。原告請求項目三不應准許。

11 (2)原告請求項目四部分就電軌修復費320萬5,099元應准許

12 ①原告主張系爭事故導致東10、11碼頭及東10碼頭後線儲運場
13 內部分區域地坪破損（下稱地坪破損），並致P、Q兩區外側
14 供應輪胎式門式起重機電軌毀損（下稱電軌毀損），其分別
15 支出地坪破損修復費352萬8,944元、電軌毀損修復費320萬
16 5,099元，業提出地坪修復工程合約書（卷一93至100頁）、
17 報價單（卷一101頁）、發票2紙（卷四379、380頁）均請求
18 被告賠償。

19 ②被告等答辯大略同前項目三所述。

20 ③經查，原告主張上開地坪損害之費用乃為修復東10、11碼頭
21 及東10碼頭後線儲運場內部分區域地坪受損前原狀之相關費
22 用，既然該費用係為修復碼頭物權本體之狀況，因此碼頭所
23 有權人方為物權本體受有損害之人，得請求賠償回復原狀費
24 用。原告自承並非上開碼頭所有權人，僅係承租人，故其並
25 非權利人，不得請求被告賠償回復物權本體原狀之費用。而
26 原告係因租賃契約約定其有修繕義務，其方支付費用另與廠
27 商訂立承攬契約修復東10、11碼頭及東10碼頭後線儲運場內
28 部分區域地坪，是以原告付費修繕實為履行其租賃契約義
29 務，顯於被告無涉，不得請求被告賠償其履行租賃契約契約
30 所支出之金錢。原告請求項目四中地坪修復費部分不應准
31 許。

01 ④原告主張電軌毀損修復費320萬5,099元部分，依據原告提出
02 系爭事故發生後現場照片及廠區示意圖（卷三345、346、34
03 7、380、381、388），系爭事故地點周遭存在多部門式起重
04 機，且該部分碼頭為原告租用區域，是以上開門式起重機均
05 在原告租用碼頭中使用，故堪信其為P、Q兩區外側供應輪胎
06 式門式起重機之所有權人，而且門式起重機所需電軌即在系
07 爭事故現場，原告主張因系爭橋式機頃倒遭到壓毀，亦堪認
08 定為真，上開電軌為門式起重機之設備之一，因此原告確因
09 系爭事故受有上開電軌之損害，應得請求被告賠償回復原狀
10 之修復費用，則其基於所有權人應請求被告賠償修復電軌費
11 用，而修復費確為320萬5,099元，並有上述估價單及發票各
12 1紙為證，是以原告請求被告賠償電軌修復費320萬5,099元
13 部分應予准許。

14 (3)原告主張受讓基隆港公司碼頭所有權人債權請求部分

15 ①原告雖於110年3月18日民事準備(十一)狀提出原證42之基隆
16 港分公司107年9月17日函文，似乎主張其已受讓系爭碼頭所
17 有權人基隆港分公司之權利。惟此經被告等以基隆港分公司
18 前未曾向其行使侵權行為損害賠償請求權，原告行使受讓之
19 基隆港分公司上開債權，已罹於時效而消滅之抗辯。

20 ②經查，原告並未提出基隆港分公司前曾向被告行使權利之證
21 據，故其縱受讓基隆港分公司之對被告等之侵權行為損害賠
22 償債權，然因系爭事故於107年1月8日發生，其遲至110年3
23 月18日方主張權利，顯已超過2年時效期間，依民法第197條
24 第1項、299條之規定，原告所受讓之基隆港分公司對被告之
25 損害賠償請求權應已罹於時效，自不得對被告等人再為主
26 張。

27 (4)原告請求項目八部分不應准許

28 ①原告主張其為保管系爭橋式機殘骸、受損貨櫃及櫃內貨物，
29 而另向基隆港務分公司承租東20碼頭，因而支出租金，請求
30 被告賠償其租金之支出。被告等均否認原告得請求被告賠償此
31 部分金額。

01 ②經查，原告支出項目八之租金係為取得承租標的即東20碼頭
02 之使用收益權，不能認為受有損害。且被告等對非其所有之
03 系爭橋式機殘骸、受損貨櫃及櫃內貨物並無保管義務，是以
04 被告顯無義務負擔上開物品之保管費用。

05 (5)原告請求項目九部分不應准許

06 ①原告主張其在系爭事故發生後，無法使用東11碼頭、P、Q儲
07 區期間，其為履行其與訴外人之運送契約，須將貨主交付之
08 貨櫃送往其另承租之中央貨櫃場堆存，因此支出機具費、場
09 地使用費、來往拖車費用等，應由被告補償。被告等否認其
10 等有此賠償責任。

11 ②經查，原告上開運送堆存貨櫃等行為，係為履行其與訴外人
12 之運送契約，並因此賺取運費獲利，難以將其該部分履行契
13 約之支出逕認定為損失，原告主張請求被告賠償上開部分顯
14 無依據。

15 (6)原告請求項目十部分不應准許

16 ①原告主張系爭事故發生後，其所承租之東岸碼頭因系爭橋式
17 機損壞導致裝卸作業效率影響甚鉅，因此說服與原告有契約
18 關係之船公司將船舶改為停靠西岸碼頭，但仍委由原告從事
19 貨櫃裝卸，為使資料格式相容於西岸作業，原告另需委外將
20 資料格式變更，原告派遣人員前往西岸操作該處橋式機，尚
21 須另給付操作費基隆港務分公司，此為原告之損失，請求被
22 告賠償。被告等均否認其等有此賠償責任。

23 ②經查，原告上開支出資料傳輸費、西岸碼頭操作費，係為履
24 行其與訴外人之卸貨契約，並因此賺取報酬獲利，難以將其
25 該履行契約之支出逕認定為損失，原告主張請求被告賠償顯
26 無依據。

27 (7)原告請求項目十四部分不應准許

28 ①原告主張系爭事故發生後，其所承租之東岸碼頭因系爭橋式
29 機損壞導致裝卸作業效率影響甚鉅，因此說服與原告有契約
30 關係之船公司將船舶改為停靠西岸碼頭，但欲將貨櫃托運之
31 貨主仍將貨櫃交付至東岸碼頭，因此原告需額外支出費用將

01 此段期間之貨櫃運送至船舶停靠之西岸碼頭，因此支出運輸
02 費用，此為原告之損失，請求被告賠償。被告等均否認其等
03 有此賠償責任。

04 ②經查，原告將其承攬運送之貨櫃送往停靠於西岸碼頭之船舶
05 裝載，係為履行其與訴外人之運送契約，並因此賺取報酬獲
06 利，難以將其履行契約之支出逕認定為損失，原告主張請求
07 被告賠償顯無依據。

08 6、與人事費用相關部分

09 本院列入人事費用相關部分，為「七、看守系爭事故現場之
10 保全費用」、「十五、系爭事故後緊急應變作業之員工加班
11 費」，茲判斷如下：

12 (1)原告主張項目七部分係稱「系爭事故發生後，港務局及港務
13 公司於兩次緊急應變會議中均要求原告派員封鎖現場，確保
14 安全無虞，加以貨櫃遭毀損，貨櫃裸露、內裝貨物掉落破
15 損，為維持現場安全秩序，同時避免貨物在重新裝櫃運送前
16 遺失或毀損，原告也有委請保全人員看守現場之必要，因此
17 原告不得以於107年1月17日開始僱用保全，迄至所有受損貨
18 櫃均完成公證、並重新換櫃裝運出口時止，此均非原告平日
19 員工所能支應，而為額外的人力支出及費用」。另主張請求
20 項目十五係稱「因系爭事故之發生，原告公司相關單位的員
21 工必須加班配合處理系爭事故發生後的緊急應變作業，包括
22 聯繫貨主、換櫃提領、橋式機拆除清運、及電軌維修驗收等
23 工作，因而分別於事故發生當年的不同月份有不同時數的加
24 班費，此均為因處理系爭事故所額外支出的費用」，原告主
25 張上開費用均應由被告賠償，而請求被告賠償上開支出人事
26 費用。

27 (2)被告1、2則以「關於請求項目七，依原告之主張乃係履行其
28 與基隆港公司間之契約義務，保全費用僅係因契約所生之不
29 利益支出，而為純粹經濟上損失，非絕對權有侵害，更與占
30 有無涉，且原告非系爭碼頭、貨物、貨櫃之所有權人，若係
31 為保全貨物支出，原告應向貨主請求支付，再者經營櫃場本

有保全需求，難認與系爭事故相關；關於請求項目十五，與原告所有之系爭橋式機受損間並無直接關聯，原告自無從依侵權行為之規定，請求被告賠償，而原告雖提出原證63之明細表，然此係原告單方製作，除無員工打卡紀錄外，亦無實際給付紀錄，再者人力薪資成本為雇主基於勞動契約所應支出之人事成本，原本應就人力支出相關人力成本，與系爭事故無涉」抗辯；被告10則以「原告就請求項目七與受損物之所有權無涉，原告未說明其究係何項權利受侵害，該權利與支出該等項目費用之關聯性何在，以及其所依據之請求權基礎為何，蓋原告之主張僅為事實之說明，雖稱乃係因應主管機關於緊急應變會議中之要求，惟主管機關之要求並非法律依據，尚難逕依主管機關之要求即認原告取得適法之請求賠償依據；關於請求項目十五，其性質應為營業損失，不得依民法第184條第1項前段權利侵害之規定請求賠償，況依原證63之明細表，其上所載加班人員、單位、時間及金額附表僅在陳明加班事實，並非證明確有其事，遑論附表人員縱有加班亦難謂係基於系爭事故之發生而有其必要」為抗辯；被告等人均認其無庸賠償原告上開費用。

(3)依原告所述，請求項目七之保全費用乃係因「為維持現場安全秩序、避免貨物在重新裝櫃運送前遺失或毀損，而應港務局及港務公司要求，派員封鎖及警戒事故現場」；請求項目十五之員工加班費乃係因「原告公司相關單位的員工必須加班配合處理系爭事故發生後的緊急應變作業」。然依系爭碼頭租賃契約第21條(一)「租賃區域範圍內有關之安全管制設施由乙方自行負責」、第38條「乙方應遵守港區之一切治安、安全及管理等有關於規定並依環保勞安有關規定辦理，同事配置專任勞工、安全、衛生管理員及依法辦理勞工安全衛生等相關措施，以防範事故發生」、第40條「乙方在契約期間，應注意該使用土地區域內安全及管理事宜，如契約期間發生災害賠償十，乙方應自行負責，與甲方無涉」。依上開約定，顯見原告就系爭碼頭之安全事項，為防範事故發生，

01 本應依約配置負責安全事項之專任人員，故原告上開請求項
02 目七、十五係為維護碼頭營運其事業，依約所應支出之營業
03 成本，而原告在原配有「專任人員」外額外增加保全人員、
04 商請員工加班予以協助，均係原告維護其營運場所之安全所
05 支出，尚無證據足認與系爭橋式機受損相關，況依原告就請
06 求項目七之原因事實所述，該項支出與原告所有之系爭橋式
07 機受損並無直接關聯。原告請求「看守系爭事故現場之保全
08 費用」、「系爭事故後緊急應變作業之員工加班費」為無理
09 由，應予駁回。

10 7、綜上所述，原告所列十五項之請求項目，僅其中項目一、拆
11 除及搬運系爭橋式機及貨櫃之費用892萬5,000元、項目二、
12 新購橋式機重製及相關費用2億3,436萬2,873元、項目十二、
13 新購橋式機製造監工費用84萬0,032元、項目四之電軌修復費
14 320萬5,099元，合計為2億4,733萬3,004元應予准許，逾上開
15 部分均無理由，應予駁回。

16 (三)本院無庸審酌海商法第21條船舶所有人責任限制之適用

17 1、本件被告1抗辯依其所提出之船舶鑑價報告譯文（如S被證27
18 所示）所載，梅爾斯輪於系爭事故航次時之船舶價值為美金
19 842萬1,000元；依其所提與被告9間之定期傭船契約（如S被
20 證28所示）、海事評議書第1、2頁，每日運費為美金6,725
21 元，於107年1月7日自廈門港出發於同年月8日抵達基隆港，
22 共計2日，故該次航行運費合計美金1萬3,450元，則其責任
23 限制範圍應以該次航行之船舶價值、運費及其他附屬費用，
24 總計為美金843萬4,450元【計算式：美金842萬1,000元＋美
25 金1萬3,450元＝843萬4,450元】為限，如以起訴時之匯率3
26 1.17換算，約為2億6,290萬1,807元。

27 2、本院判決被告應賠償金額為2億4,733萬3,004元，遠低於被
28 告已自認之船舶限制責任金額，是以本院並無審酌是否適用
29 海商法第21條船舶所有人責任之適用而為被告1賠償金額限
30 制之必要。

31 (四)末按給付無確定期限者，債務人於債權人得請求給付時，經

其催告而未為給付，自受催告時起，負遲延責任。其經債權人起訴而送達訴狀，或依督促程序送達支付命令，或為其他相類之行為者，與催告有同一之效力。又遲延之債務，以支付金錢為標的者，債權人得請求依法定利率計算之遲延利息；而應付利息之債務，其利率未經約定，亦無法律可據者，週年利率為百分之5，民法第229條第2項、第233條第1項前段、第203條分別定有明文。本件原告請求被告1、2、10等給付損害賠償，未定給付期限、以支付金錢為標的，又未約定利息，則被告自受催告時起，負遲延責任。又原告請求以起訴狀繕本送達翌日起計算法定遲延利息，而起訴狀繕本係分別於108年3月21日送達被告1與被告2、108年1月21日送達被告10，則原告請求被告應自受起訴狀繕本送達翌日起，即分別自108年3月22日、108年1月22日起加付法定遲延利息，並無不合，應予准許。

(五)綜上所述，原告依民法第184條第1項前段、第188條第1項前段、第185條第1項之規定，請求被告1、被告2及被告10連帶給付2億4,733萬3,004元，及自起訴狀繕本送達翌日即被告1與被告2自108年3月22日起、被告10自108年1月22日起，按週年利率百分之5計算之利息，為有理由，應予准許，逾此部分之請求，均為無理由，應予駁回。

(六)原告及被告1與被告2、被告10均陳明願供擔保請准宣告假執行或免為假執行，經核就原告勝訴部分均無不合，爰分別酌定相當擔保金額准許；原告敗訴部分其假執行之聲請亦失所依附，應併予駁回。

四、本件判決基礎已臻明確，兩造其餘攻擊防禦方法及證據資料，經本院逐一審酌後，認與判決結果不生影響，爰不一一論列，附此敘明。

五、結論，本件原告之訴為一部有理由，一部無理由，判決如主文。

中 華 民 國 112 年 8 月 18 日
民事庭法 官 王翠芬

01 以上正本係照原本作成。

02 對於本件判決如有不服，應於收受送達後20日內向本院提出上訴
03 書狀，敘述上訴之理由，上訴於臺灣高等法院，並按他造當事人
04 之人數附具繕本。如委任律師提起上訴者，應一併繳納上訴審裁
05 判費。

06 中 華 民 國 112 年 8 月 18 日

07 書記官 陳怡君