臺灣基隆地方法院民事判決

109年度訴字第570號

原　　告　聯興國際物流股份有限公司
000000000000000000
法定代理人　洪英正
000000000000000000
000000000000000000
訴訟代理人　蔡聰明律師
被　　告　臺灣港務股份有限公司基隆港務分公司
000000000000000000
法定代理人　高傳凱
訴訟代理人　林清源律師
000000000000000000

上列當事人間請求損害賠償事件，本院於民國110年8月25日言詞辯論終結，判決如下：

主　文

原告之訴及其假執行之聲請均駁回。

訴訟費用由原告負擔。

事實及理由

壹、原告起訴主張：

一、原告與被告就基隆港東8、9、10、11號碼頭訂立20年之租賃契約，且簽立租賃經營契約，期限至民國117年止。被告公告東11號碼頭水深為13公尺，被告應有維持碼頭合於公告水深之使用狀態義務。且被告為港口之管理機關及港區碼頭之出租人，依其法定義務及出租人義務，應維持官方網站公告之東11碼頭水深13公尺之深度，以維護船舶繫泊之安全及船舶裝卸作業之順遂。

二、109年5月10日13時25分原告所代理之ONE船公司所屬『認真輪』(MOL EARNEST)靠泊於基隆港東11號碼頭，同日17時20分離泊時發生淺點觸底事件。經查該輪當日實際離港船艏吃

水深度12.2公尺、船艉吃水深度為12.5公尺，仍在被告公告水深之範圍內，竟然船底觸底致無法駛離，遂增派拖船（原僅派1艘已足，後改派2艘），始得以拖離碼頭啟航，嗣後該輪船之船長回報，船底受損進水，堪信被告未善盡疏浚港口之責。原告聘僱潛水人員潛水攝影，觀察認真輪船底外殼之現狀，得以證明認真輪離泊時確實發生淺點觸底情事。原告針對此次損害將另訴請求。

三、原告乃於109年5月12日發函被告告知發生觸底事件，請被告落實清淤作業，被告明知其有疏浚港口、維持水深之義務，故於109年5月25日函覆原告表示：基隆港務公司每年均辦理水深測量作業並公告測量成果，以供各航商查詢及排定船期，並將依據當年度水深測量成果，持續辦理疏浚作業。由此即可證明被告確實有公告港區水深及維持公告水深之義務，為維持公告水深而應持續辦理疏浚之義務。

四、依據商港法第10條1項規定及國營港務股份有限公司設置條例第2條規定，商港之經營管理與維護，均屬被告之法定義務。按港口區域係包括碼頭區域與港池水域兩大部分，港池水域係所有船舶通行及靠泊碼頭之用，全部之碼頭區域與港池水域通稱為港埠設施，其管理與維護均屬被告港務公司之法定業務，此為被告所自認。而碼頭水深之維持與公告即在港埠設施項下之業務。再者，碼頭與港池之間有互相依存關係，無港池水域即無碼頭，無碼頭則港池只是一片水域，故若無足夠水深之港池，碼頭即喪失或減損其效用，若無足夠水深之港池，則航商(如原告)承租碼頭何用？故被告基隆港務公司必須隨時公告，並隨時疏浚保持其設計水深，均屬碼頭能發揮正常效用之主要部分，均為租賃契約中出租人之主給付義務，且為法定義務。被告辯稱原告並未承租海床等語實屬無理由，例如租車不會將汽車之輪子、引擎、後視鏡、保險桿...等各項設備逐一載明於租約中，但租約當然包括汽車之各該部分，房屋租賃契約通常也未記載坐落之土地，但房屋所坐落及其所屬之周邊土地，也當然在租約效力所

及，事理至明。

五、原告提出109年5月28日Nordpuma輪（美洲獅輪）以船上聲納測出基隆港東11號碼頭離岸4公尺處水深約為11至12公尺，顯然東11碼頭水深並未達到被告公告之13公尺。

六、原告為確保認真輪作業航行之安全，且認真輪要求安排安全之碼頭以供停泊及作業，在被告基隆港務分公司未進行浚深工程，排除淤積瑕疵之前，於認真輪在109年6月6日再次停靠基隆港時，原告只能在被告同意下，安排認真輪改為停靠西岸公用碼頭作業，經統計此項移換碼頭作業，所衍生額外費用共計72萬9,906元，被告基隆港務分公司未善盡管理機關及出租人之疏浚之責，竟仍然要求原告給付該筆費用。

七、原告與被告間有租賃契約，依據民法第423條規定及最高法院96年台簡字第18判決意旨，被告有維持港內各碼頭水深並加以公告之義務，以供各型船舶能安全停泊、航行，故如被告未能適時測量、疏浚港口之淤積，致與所公告之水深不符者，其因此所造成之損害，被告即屬不完全給付之過失。被告欠缺租賃物保持義務，而以西岸公用碼頭代替東11號碼頭做為認真輪裝卸貨物之用，此項因被告過失所生之費用，應由被告負擔，竟仍向原告收取72萬9,906元之費用。原告曾於109年7月20日函請被告公司於此範圍內應予免計，未獲採納仍予追討，故而原告公司業於109年7月23日先行繳納在案。因被告債務不能完全履行，認真輪遂移遷西岸公用碼頭作業，而有72萬9,906元之損害，則依債務不履行之規定，被告應負該部分損害賠償之責任。原告另為此派遣聘僱潛水員下水探測錄影花費2萬6,250元，額外增加理貨費用1萬4,480元，額外增加運費8萬5,785元，亦為被告債務不履行所致原告之損失，亦應由被告應負賠償之責。以上合計85萬6,421元，被告應賠償原告。

八、被告雖舉出原告於109年間靠泊東11號碼頭共計280船次，其中同時靠泊東10、11號碼頭有74船次，而主張東11、12碼頭符合使用狀態。然港內淤積本就是隨時間累積，而有定期測

量、清淤之必要，縱109年中有部分時間港內水深合於被告所公告水深，而合於使用、收益狀態，並不表示109年5月10日即合於公告水深，且原告亦於發生觸底事件後，即於109年5月28日派員實測東11號碼頭水深，測量結果顯示離岸4米處水深約為11-12公尺，而非被告所公告之13公尺。且被告於109年6月3日安排廠商進行清淤作業，並於109年6月26日完成，故109年6月26日前水深仍然不足，嗣同年6月26日淤積致碼頭水深不足之情況始排除，之後認真輪得以繼續停靠東11、12號碼頭，而僅於清淤作業尚未完成前之6月6日再次停靠基隆港時，需另行安排認真輪改停靠於西岸碼頭。

九、認真輪雖另於109年8月29日曾停泊於西22、23碼頭，係因該次認真輪船舶吃水深度已達12.6公尺，且該次裝貨量龐大，貨櫃中又大多數是實櫃，並非空櫃，故貨櫃裝船後，船舶之吃水將超過東11號碼頭之最大水深13公尺，故僅能安排至西22、23碼頭裝卸貨櫃，此次移泊非因被告出租予原告之東11號碼頭水深不足，係船舶裝載貨櫃後吃水會超過被告應維持之東11號碼頭13公尺水深之故，但因該次移泊之支出係事實所需，且不可歸責於被告，故原告雖然額外支付被告費用達151萬9734元，亦如實繳納予被告。

十、認真輪船身長度超過200公尺，無法僅停靠東11碼頭此為當然之理，必須同時停靠整個東11碼頭，及部分東10碼頭，大凡船舶均係船身及船尾重量較重，吃水較深，而船艏較輕，吃水較淺，呈小幅翹首之狀態，故認真輪停靠基隆港時，都是主要船身、船艉部分停靠於東11碼頭，而船艏延伸部分的東10號碼頭。基隆港東10號碼頭和東11號碼頭之公告設計水深分別為12公尺及13公尺，而東10號碼頭港底連接東11號碼頭港底並非懸崖式，而是漸進式的緩坡，且船身連接船艏之船底處，亦是逐漸向上傾斜，故吃水深度較淺，而得停靠於東10號碼頭。且被告統計109年間認真輪多次停靠東11號碼頭，現卻辯稱認真輪根本無法停靠於東11號碼頭，論理邏輯矛盾。

十一、認真輪於109年6月6日到港時吃水深度，船艏為10.9公尺、船艉為10.9公尺，離港時吃水深度，船艏為11.4公尺、船艉為11.4公尺。被告於109年6月3日起方開始進行清淤工程，至109年6月26日始完成，於被告開始疏浚清淤前，東11號碼頭之水深僅11公尺(船舶靠碼頭均以最淺水深為安全之深度)，故認真輪到港前三天之109年6月3日被告始進行清淤工作，至109年6月26始完成，從而可知認真輪於109年6月6日如停靠東11號碼頭(當時尚在清淤中)，將一樣觸底(如同最近在蘇伊士運河擱淺之長賜輪一樣，損失慘重)。

十二、基於前述，聲明：

(一)被告應給付原告85萬6,421元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按年息5%計算之利息。

(二)願供擔保，請准宣告假執行。

貳、被告部分

一、原告確向被告承租東8、9、11、12等碼頭，兩造簽立東岸貨櫃儲運場租賃經營契約，租賃期間為97年10月31日起至117年10月30日止。被告數十年前就基隆港東8至11號碼頭設計長度共860米，其中編號東11號碼頭長為200公尺，設計水深為13公尺，其餘長660公尺之碼頭設計深度為12公尺，但經過數十年，各碼頭會淤積，所以被告不定期公布最新測量水深之資料。各船舶公司依此決定船舶停泊碼頭，而非依據碼頭原設計水深決定船舶停泊碼頭。

二、被告承認109年6月6日認真輪停泊西岸公用碼頭。然認真輪船長達294公尺，如果原告主張認真輪載貨後吃水深達12.2至12.5公尺屬實，則原告承租之東8至11號共4個全部碼頭，就109年月間港務公司公布的實際水深，事實上無法容納認真輪。因為認真輪吃水12公尺以上之長度有294公尺，不可能停泊於長僅200公尺、深度13公尺的東11號碼頭，因為長度較長的物體不可能放入長度較短的空間，此為基本物理。原告主張其受有損害係建立在認真輪109年6月6日得停靠在

東11碼頭之假設上，物理上認真輪長達294公尺，不可能停泊在200公尺之東11碼頭上。假設船的後段包括船艉的200公尺是停靠及停滿在200公尺長的東11號碼頭，則船的前端包括船艏94公尺部分不得不停靠在東10號碼頭，認真輪船艏吃水深度12.45公尺，深於東10號碼頭的實際水深及設計水深12公尺所以船的前端包括船艏94公尺部分物理上根本停不進去東10號碼頭，既然停不進去東10號碼頭，整艘船也就無法停進東11號碼頭。停靠方向反過來亦同，船的前段包括船艏的200公尺是停靠及停滿在200公使長的東11號碼頭，則船的後端包括船艉94公尺部分不得不停靠在東10號碼頭，但船艉吃水深度12.60公尺，東10號碼頭的實際水深及設計水深12公尺，所以船的前後包括船尾94公尺部分物理上根本停不進去東10號碼頭，既然停不進去東10號碼頭，整艘船也就無法停進東11號碼頭。因此109年6月6日認真輪無法停靠東11碼頭，所以該日原告不得不安排認真輪停靠西23號碼頭，該安排是因為認真輪整艘船的狀況停不進去東11號碼頭，而不是東11號碼頭的海床深度未達設計深度而不能停靠東11號碼，所以原告請求給付109年6月6日認真輪無法停靠東11號碼頭之損失，與東11號碼頭的海床深度未達設計深度毫無關係。

三、原告所承攬裝卸貨之認真輪不符其承租碼頭之條件，縱然原告支出裝卸貨物相關費用，亦原告履行承攬認真輪裝卸之必要費用，與兩造契約及民法第226、227條債務不履行無涉。

四、原告支出109年5月19日聘請潛水員下水探測錄影費2萬6,250元，原告起訴前為自己利益自行搜集證據之費用，且與本訴訟無關，不得列入請求範圍。

五、被告否認依據兩造租賃契約約定，被告有維持碼頭旁海床一定深度之契約義務，且該約定違反自然淤積的要求，除非明示及明確約定，不應認定當事人有如此違反自然之約定。兩造契約亦未約定任何種類船舶均能停靠，契約為東岸貨櫃儲運場之租賃經營契約，包含租賃但非僅租賃，被告收取非僅有租金，原告尚應繳納港灣業務費等費用（實際上款項源自

船東）。兩造租賃之標的物不包含碼頭旁海及海床，如租賃物包括碼頭旁海的位置，契約約定亦約定原告對承租之各項設施，應負損害之修復。被告縱曾疏濬海港，但非基於與任何人間的契約關係，更非本於與原告間之契約關係。

六、被告否認原告所承租東8至12碼頭有未能使用收益之狀態。經查，原告109年1月1日起至同年12月3日止，靠泊貨櫃輪、裝卸貨櫃1193船次。原告承攬裝卸之認真輪於109年靠泊基隆港8次，其中4月11日、5月10日、7月4日、 8月1日、 9月30日、10月24日均靠泊東10、11號碼頭，僅6月6日及8月29日靠泊西23號碼頭。

七、被告否認109年5月10日認真輪靠泊於基隆港東11號碼頭，同日17時20分離泊時發坐淺點觸底事件。當日無任何船泊淺點觸底報告，何謂「淺點觸底」意義不詳。並且認真輪於109年4月11日、7月4日、8月1日、9月30日、10月24日停泊均無發生事故。

八、被告依據商港法第2條規定成立之國營事業公司，依據商港法第1條對基隆港規劃、建設、管理、經營等，足見被告建設及疏浚基隆港義務是依據商港法，非依據各碼頭租賃契約之約定。被告依據商港法規定管理基隆港時公布各碼頭設計深度，乃公布所有碼頭非僅原告承租之碼頭設計深度，證明該公布非系爭契約義務之一部分，此可有被告網站內容足以證明。

九、109年6月6日認真輪進港時吃水深度為10.7公尺，離港前吃水深度為11.4公尺，此有基隆港引水引領船舶紀錄單影本可證，因此依當時的狀況，應可停泊東11號碼頭(加上部分東10碼號碼頭)，認真輪之船舶代理商驥達物流公司當時選擇西23號碼頭，此乃船舶代理商的自由選擇。此可參酌認真輪前於109年4月11日進港吃水深度為10.6公尺，離港時吃水深度為11.2公尺，該次認真輪係停泊於東11碼頭，並無發生觸底事件，而109年6月6日認真輪離港時，吃水深度為11.4公尺，僅較前次即109年4月11日入港時，吃水深度增加0.2公

尺，海床短短1個多月不會淤積0.2公尺，否則豈非一年即會產生淤積2.4公尺。益足佐證109年6月6日認真輪停靠於西23碼頭是船舶代理商自由選擇，並非無法停泊東11碼頭。109年6月6日認真輪既然可以停泊東11號碼頭，原告僅以109年6月6日認真輪停泊西23號碼頭之事實，不能證明東11號碼頭有不符合民法第423條租賃物之使用收益狀態之情形，因此原告以109年6月6日認真輪停泊西23號碼頭之事實主張被告債務不履行損害賠償顯無理由。

十一、基於前述，聲明：

(一)原告之駁回。

(二)如受不利益判決，願供擔保請准宣告免為假執行。

參、得心證之理由

一、按民事訴訟法第277條前段規定「 當事人主張有利於己之事實者，就其事實有舉證之責任。」，原告如就其主張事實不能舉證，即應駁回其訴。

二、原告主張與被告間就基隆港東8、9、10、11碼頭簽定租賃經營契約，然其所承攬卸貨之認真輪，於109年6月6日無法停泊於其向被告承租之基隆港東11碼頭，而需另外租用西23號碼頭，係因被告未能提供合於租賃契約所約定使用收益狀態碼頭之義務所致，為此依據民法226、227條規定，請求被告賠償其因此所受損害85萬6,421元。被告固對兩造就東8、9、10、11碼頭成立租賃經營契約，及原告所承攬卸貨之認真輪於109年6月6日係停泊於西23號碼頭卸貨均不否認，然辯稱兩造契約並未約定被告有隨時保持東8、9、10、11碼頭符合設計水深之義務，且依據認真輪於109年6月6日吃水深度可以停泊於東11號碼頭，乃係船東自行選擇前往西23號碼頭停泊卸貨，被告並無債務不履行情事，無庸負擔任何賠償責任等語。依據上述，本件爭點（一）認真輪於109年6月6日是否無法停泊於東10、11碼頭？（二）如有上開情事，被告應否就該情事負債務不履行之損害賠償責任？

二、首查，109年6月6日認真輪進港時吃水深度為10.7公尺，離

港時吃水深度為11.4公尺，為兩造所不爭執，且有基隆港引水人引領船舶紀錄單2份在卷可參（被告編為被證25、26）。而認真輪前曾於109年4月11、12日順利停泊於基隆港東10、11碼頭，亦為兩造所不爭執，而參酌被告提出基隆港引水人引領船舶紀錄單2份記載（被告編為被證27、28），認真輪109年4月11日入港時之吃水深度為10.6公尺，109年4月12日離港時吃水深度為11.2公尺，與109年6月6日認真輪進港吃水深度相同，離港吃水深度僅差距0.2公尺，兩趟次認真輪之吃水深度幾乎相同，時間相距僅約不到2個月，且無證據證明港口海床不到2個月時間內會驟生高達20公分之淤積，是以依據109年4月11日認真輪可以順利停泊於東10、11碼頭之客觀事實，堪可推認109年6月6日之吃水深度幾乎相同之認真輪應可順利停泊於東10、11碼頭。

三、次之，原告另以認真輪109年5月10日曾經發生淺點觸底事件，主張109年6月6日認真輪亦無法順利停泊東10、11碼頭。然原告自陳109年5月10日認真輪離港時吃水深度船艏部分為12.2公尺、船艉部分為12.5公尺，較109年6月6日認真輪之吃水深度增加多達1.2公尺，因此無法以109年5月10日之吃水甚深之認真輪無法順利離港之事件，而推論109年6月6日吃水較淺之認真輪無法停泊於東10、11碼頭。

四、再查，原告提出自稱係109年5月28日Nordpuma輪（美洲獅輪）以船上聲納測出基隆港東11號碼頭離岸4公尺處水深約為11至12公尺之文件（原告編為原證12），業據被告否認文件之真正。而查上開文件不僅無從辨認何人製作，也無法確認測量儀器、方式及數據是否均正確，難信文件記載內容為真。是以原告以該文件主張東10、11碼頭於109年6月6日無法停泊認真輪，實難採信。

五、因此，原告既無法證明認真輪109年6月6日客觀上無法停泊於東10、11碼頭，而其不將認真輪安排停泊於東10、11碼頭，而停泊於西23碼頭，應屬被告履行其與訴外人承攬認真輪卸貨契約履行之自由，無證據可認為係因認真輪無法停泊

於東10、11碼頭所致。則被告為履行其與訴外人所定承攬認真輪卸貨之契約，依約本須負擔承租停泊西23碼頭之費用、理貨費用、運費等，因無法證明有不能停泊於東10、11碼頭情事，即與兩造間租賃契約被告是否有債務不履行情事並無因果關係，其請求被告賠償，顯無理由，應予駁回。

六、原告另請求東11碼頭水底攝影費2萬6,250元部分，依其所提出請款明細記載「認真輪離泊疑似觸底案，委外潛水人員於離岸8-10米處，於25-29號樁之間潛水攝影以了解海床結構」，且原告訴訟代理人於109年12月1日言詞辯論期日亦陳稱，該費用係於109年5月10日下水去看為何船不能離開，堪信係為發現109年5月10日之認真輪觸底事件所支出，是以此部分費用顯非因109年6月6日之認真輪停泊西23號直接產生，原告陳稱針對109年5月10日之損害將另訴主張，足信109年5月10日認真輪停泊事件，非本件請求範圍，其於本件請求被告賠償該水底攝影費用，顯屬無據，應予駁回。

七、基於前述，原告之訴均無理由，應予駁回，其假執行之聲請亦失所附麗，併予駁回。

八、訴訟費用負擔之依據：民事訴訟法第78條。

中　　華　　民　　國　　110　　年　　9　　月　　8　　日

民事庭法官　王翠芬

以上正本係照原本作成。

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判費。

中　　華　　民　　國　　110　　年　　9　　月　　8　　日

書記官　陳怡君