

臺灣高等法院臺南分院民事判決

112年度上易字第100號

上訴人 吳佐睿

訴訟代理人 邱靖棠律師

李佑均律師

被上訴人 鑫世記鋼鐵股份有限公司

法定代理人 王美華

訴訟代理人 陳榮志

上列當事人間請求損害賠償事件，上訴人對於中華民國112年3月7日臺灣雲林地方法院第一審判決(111年度訴字第637號)，提起上訴，本院於112年9月21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

一、被上訴人主張：

(一)上訴人前為被上訴人公司所屬吊掛作業司機[兩造已於民國(下同)111年9月29日終止勞動契約]，負責操作被上訴人公司作業區或貨車上之起重機、吊掛貨物運送至公司指定地點；且上訴人前已取得吊升荷重在3公噸以上之移動式起重機操作人員安全衛生教育訓練班第510期訓練期滿證明。詎上訴人於109年11月16日上午11時25分左右，駕駛被上訴人設置起重機之車牌號碼000-00號自用大貨車（載重7.42噸，總重量16.5噸，下稱系爭卡車），運送不鏽鋼烤漆浪板（下稱系爭浪板）前往雲林縣○○鎮市○○路000號後方，進行吊掛作業卸系爭浪板時，現場無任何路面坑洞障礙、視線障礙等情事，詎上訴人竟未注意遵守起重升降機具安全規則（下稱系爭安全規則）第32條規定，即使用具有外伸撐座之移動式起重機，應將其外伸撐座（即桁架）伸至最大極限位置，及本應注意不得超重吊掛貨物之作業規定，竟未將系爭卡車之起重機桁架完全撐開固定，並將分批綑綁之系爭浪板

01 以堆疊一起方式而超重吊掛，致系爭卡車因而翻倒，使車
02 體、吊臂、吊鉤等受損，所吊掛之系爭浪板亦因系爭卡車翻
03 倒而滑落鄰地溝渠，嚴重變型毀壞（下稱系爭事故），造成
04 被上訴人受有新臺幣（下同）669,907元之損害，包括吊
05 臂、吊鉤受損維修費為85,000元及車體損傷維修費為83,860
06 元、系爭浪板損失455,547元、吊車2台救援費24,000元、拖
07 車費3,500元、善後處理工資18,000元等；此損害結果係因
08 上訴人未盡善良管理人之注意義務，具有可歸責之事由所
09 為，致被上訴人受有損害，應負民法損害賠償責任。又對系
10 爭卡車吊臂與車體損傷維修等請求賠償，就可折舊項目為材
11 料、零件依折舊平均法計算，吊臂損傷維修材料費更正為
12 14,600元、車體損傷維修材料費更正為2,897元，再扣除系
13 爭浪板報廢金額78,140元，將請求金額縮減為520,134元等
14 語。

15 (二)依上，爰依侵權行為及不完全給付之法律關係，求為判令上
16 訴人應給付被上訴人520,134元及自起訴狀繕本送達上訴人
17 翌日起至清償日止，按年息5%計算之利息（原審判令上訴人
18 應給付被上訴人418,728元，及自111年10月31日起至清償日
19 止，按週年利率百分之5計算之利息，而駁回被上訴人其餘
20 之請求；上訴人不服，提起本件上訴，爰答辯聲明：上訴駁
21 回。至被上訴人就其於原審敗訴部分，未據上訴在卷）。

22 二、上訴人則抗辯以：

23 (一)上訴人自109年6月1日起受雇於被上訴人擔任卡車司機，負
24 責將被上訴人貨物運送至客戶指定之地點。若貨物較重，其
25 卸貨時尚須操作卡車上起重機之吊桿，將貨物由卡車上吊掛
26 起再卸下至地面完成。上訴人於同年11月16日經被上訴人指
27 派將系爭浪板運送至客戶處。於是日出貨前，系爭浪板係由
28 上訴人所屬之外籍同仁先行網綁成一網上系爭卡車，再由上
29 訴人載運至指定地點卸貨。惟上訴人嗣後操作系爭卡車起重
30 機之吊桿，吊起系爭浪板以卸貨時，系爭卡車竟因重心不穩
31 而向右側翻倒，上訴人亦被車體壓傷受有左手腕部壓砸傷及

01 撕裂傷，左腕大多角骨開放性骨折，左手第4、5掌開放性骨
02 折等傷害，當日即前往彰化基督教醫療財團法人雲林基督教
03 醫院（下稱雲林基督醫院）治療，共負擔醫療費用6,339
04 元，並經勞動部勞工保險局（下稱勞保局）認定本次傷害核
05 屬職業災害。兩造嗣因另有勞資爭議而於原法院調解成立並
06 終止契約，被上訴人於該事件調解中對於系爭事故所生之責
07 任隻字未提。

08 (二)上訴人於109年11月16日卸貨前，確實有將系爭卡車之起重
09 機桁架固定；但系爭事故發生地點「雲林縣○○鎮市○○路
10 000號後方」（下稱系爭事故地點），並非一般之雙線道
11 路。該處僅係「西螺線大排水溝」旁側之防汛便道，寬度約
12 4公尺。可知系爭卡車正常停放時，幾已占滿防汛便道，兩
13 旁要無空間可容納外伸桁架。是依系爭事故發生當時防汛便
14 道客觀環境，上訴人實無從將起重機桁架伸展至最大極限。
15 縱上訴人未如被上訴人所稱「應將起重機桁架固定外伸至最
16 大極限」，亦屬不可歸責及無故意過失，不足以構成契約責
17 任及侵權行為責任。

18 (三)上訴人亦否認「未依照吊帶打包分批件數進行分批吊掛作
19 業」之行為，蓋上訴人當日吊掛之系爭浪板，係由外籍同仁
20 先行網綁成「一網」放置於系爭卡車上，自無何「分批吊
21 掛」之可能。縱使系爭浪板第2批至第8批重達二噸半，外籍
22 同仁仍可利用固定式起重機，於廠區內合力將上開批數一次
23 網綁並吊掛上車；上訴人於事故地點無法操作移動式起重
24 機。因此，上訴人並無被上訴人所主張「未分批吊掛」情
25 事，自不構成違反契約行為或侵權行為。

26 (四)復觀被上訴人起訴狀列表請求項目，其中吊臂損傷維修、車
27 體損傷維修係被上訴人所有吊車之損害，屬於固有利益之損
28 害；至「系爭浪板損壞、吊車2台救援受損吊車」、「拖車
29 救援至車廠1台」及「當日善後處理工資」等項目，均非因
30 被上訴人所有物被侵害而生之損害，並非民法第184條第1項
31 前段所保護之客體，縱被上訴人主張之損害屬實，其依民法

第184條第1項前段，請求損害賠償，亦無理由。

(五)就被上訴人請求之項目，敘述如下：

1. 「吊臂損傷維修」、「車體損傷維修」等係系爭卡車受損修復之支出。由於修理係以新品換舊品，故被上訴人於請求修復費用之賠償時，系爭卡車吊臂迄系爭事故發生時，已使用20餘年，則零件扣除折舊後之費用估為8,503元。另就「車體損傷維修」之項目，被上訴人支出修復費用83,860元；同因系爭卡車已使用20餘年，則扣除折舊後修復費估為8,365元。逾此範圍之請求，即屬無據。
2. 就「系爭浪板損壞」之項目，被上訴人請求金額455,547元，係對客戶許峻鳴「銷貨單」上所列之金額。可知被上訴人係認定所有浪板皆已損害，進而以其未能銷貨之價金損失為賠償金額。惟被上訴人前稱「上訴人在卸貨時已經把第1批系爭浪板已經吊在地上」，可證被上訴人並不否認系爭浪板第1批平安無損，受有損害者僅有系爭浪板第2批至第8批，被上訴人卻將系爭浪板全部列為受損害並請求賠償，即有未妥。
3. 就「吊車2台救援受損吊車」、「拖車救援至車廠1台」及「當日善後處理工資」等請求項目，被上訴人請求金額分別為24,000元、3,500元及18,000元，未見就此提出何憑證。

(六)被上訴人有諸多違反系爭安全規則第29條規定之情事，如外籍同仁為被上訴人之使用人，於廠區內將系爭浪板一起綑綁，未依據該起重機作業範圍之地形、環境、型式及性能，預先規劃上訴人之作業方法、吊掛方法及運搬路徑等，並對上訴人施以任何之風險告知及安全教育訓練，於事發當日更僅指派上訴人隻身負責起重機操作及浪板吊掛事宜，亦為系爭事故發生之共同原因，故上訴人得依與有過失規定，請求酌減損害賠償金額。

(七)依上，上訴聲明：1. 原判決不利上訴人部分廢棄。2. 上開廢棄部分，被上訴人在第一審之訴駁回。

三、兩造不爭執之事實（本院卷第304-305頁）：

01 (一)上訴人原為受僱於被上訴人公司之司機，並曾參加3公噸以
02 上移動式起重機操作人員安全衛生教育訓練班第510期訓練
03 期滿。

04 (二)上訴人於109年11月16日上午11時25分左右，在西螺鎮市○
05 ○路000號後方，操作被上訴人設置有起重機之系爭卡車之
06 起重機吊掛系爭浪板貨物作業時，發生系爭事故。

07 (三)上訴人因系爭事故被車體壓傷受有左手腕部壓砸傷及撕裂
08 傷，左腕大多角骨開放性骨折，左手第四、五掌開放性骨折
09 等傷害，當日即前往雲林基督醫院治療，共負擔醫療費用6,
10 339元，並經勞保局認定本次傷害核屬職業災害。

11 (四)兩造間之僱傭契約，業經原審111年度勞專調字第20號調解
12 成立，並經被上訴人依該調解內容給付完畢。

13 (五)系爭卡車為00年0月出廠。

14 四、兩造爭執之事項：

15 (一)上訴人於系爭事故發生時，有無被上訴人所主張未將起重機
16 桁架完全撐開固定，或未將系爭浪板分批打包方式進行吊
17 掛，而導致系爭卡車翻倒之可歸責事由？

18 (二)被上訴人依民法第227條第1項、第184條第1項前段等規定請
19 求上訴人賠償其損害，於法是否有據？

20 (三)若(二)為是，則應賠償之金額為若干？

21 (四)被上訴人就系爭事故之發生是否與有過失？

22 五、得心證之理由：

23 (一)查兩造不爭執上訴人自109年6月1日起受僱於被上訴人擔任
24 卡車司機，負責將被上訴人之貨物運送至指定地點。若貨物
25 較重，上訴人卸貨時尚須操作固定在卡車上之積載型卡車起
26 重機，將貨物吊掛卸至指定地點；又上訴人曾經參加3公噸
27 以上移動式起重機操作人員安全衛生教育訓練班第510期訓
28 練期滿；另上訴人於109年11月16日上午駕駛系爭卡車載運
29 系爭浪板給雲林縣西螺鎮客戶時，於同日中午11時25分許在
30 系爭事故地點，因操作系爭卡車上之起重機吊掛系爭浪板卸
31 貨，發生系爭卡車翻倒事故，致系爭卡車及浪板損壞等情，

並有被上訴人所提出之雲林縣警察局西螺分局（下稱西螺分局）道路交通事故當事人登記聯單、現場照片、起重機（伸臂可伸縮式）操作人員證書等件在卷可證（見原審卷第19-29、45-47、115、119-123、169、173-177、211-215頁），自堪信為真實。

(二)按雇主對於移動式起重機之使用，不得超過額定荷重。次按雇主對於移動式起重機，為防止其作業中發生翻倒、被夾、感電等危害，應事前調查該起重機作業範圍之地形、地質狀況、作業空間、運搬物重量與所用起重機種類、型式及性能等，並適當決定下列事項及採必要措施：一.移動式起重機之作業方法、吊掛方法及運搬路徑等。二.對軟弱地盤等承载力不足之場所採取地面鋪設鐵板、墊料及使用外伸撐座等補強方法，以防止移動式起重機翻倒。三.配置移動式起重機之操作者、吊掛作業者、指揮者及其他相關作業者之職務與作業指揮體系。雇主對於前項移動式起重機之作業，應採取下列各款措施：一.決定前項各款事項後，於作業開始前告知相關勞工，使其遵行。二.確認移動式起重機之種類、型式，符合作業之需求。三.查核前項措施執行情形，認有未符安全條件者，於改善前不得從事起重吊掛作業。雇主對於第一項移動式起重機之作業，應辦理事項如下：一.事前調查現場危害因素、使用條件限制及作業需求等情況，或要求委託施工者告知，並以檢點表逐項確認。二.對於前款之現場危害因素等調查結果，採取必要之預防或改善措施。三.相關檢點表、派車文件及其他相關紀錄表單，於施工結束前，留存備查。另按雇主使用具有外伸撐座之移動式起重機，或擴寬式履帶起重機作業時，應將其外伸撐座或履帶伸至最大極限位置。但因作業場所狹窄或有障礙物等限制，致其外伸撐座或履帶無法伸至最大極限位置時，具有下列各款之一，且能確認其吊掛之荷重較作業半徑所對應之額定荷重為輕者，不在此限：一.過負荷預防裝置有因應外伸撐座之外伸寬度，自動降低設定額定荷重之機能者。二.過負荷預

防裝置有可輸入外伸撐座之外伸寬度演算要素，以降低設定額定荷重狀態之機能者。三. 移動式起重機之明細表或使用說明書等已明確記載外伸撐座無法最大外伸時，具有額定荷重表或性能曲線表提供外伸撐座未全伸時之對應外伸寬度之較低額定荷重者。復按雇主對於使用固定式起重機、移動式起重機或人字臂起重桿（下合稱起重機）從事吊掛作業之勞工，應僱用曾受吊掛作業訓練合格者擔任。但已受吊升荷重在3公噸以上之起重機具操作人員訓練合格或具有起重機具操作技能檢定技術士資格者，不在此限。雇主對於前項起重機具操作及吊掛作業，應分別指派具法定資格之勞工擔任之。但於地面以按鍵方式操作之固定式起重機，或積載型卡車起重機，其起重及吊掛作業，得由起重機操作者一人兼任之。前二項所稱吊掛作業，指用鋼索、吊鏈、鉤環等，使荷物懸掛於起重機具之吊鉤等吊具上，引導起重機具吊升荷物，並移動至預定位置後，再將荷物卸放、堆置等一連串相關作業；系爭安全規則第23條、第29條、第32條及第62條分別定有明文。其中第62條之立法理由：「…三. 鑑於起重機具操作人員訓練及實習課程已包含起重吊掛作業訓練有關內容，領有吊升荷重在3公噸以上之起重機具操作人員訓練證書者，得充任起重吊掛作業者，前經95年10月19日勞安一字第0950043084號函釋示在案，爰對前揭得充任吊掛作業之規定明文定之，俾利遵循。四. 第2項規範起重機具之操作及吊掛作業，應分別指派具法定資格者擔任之。但於地面以按鍵方式操作之固定式起重機及積載型卡車起重機，其作業型態較為簡易單純，得由起重機操作者一人兼任，爰予明定。五. 第3項規定吊掛作業定義範圍，使其作業內容明確。」則依上說明，積載型卡車起重機，其起重及吊掛作業，得由已受吊升荷重在3公噸以上之起重機具操作人員訓練合格之起重機操作者一人兼任，即其作業包括操作起重機、使荷物懸掛於起重機具之吊具、引導起重機具吊升荷物，並移動至預定位置後，再將荷物卸放、堆置等一連串相關作業。因此，

01 移動式起重機具操作者單獨作業時，即應自行注意不得超過
02 額定荷重，及須將桁架伸至最大極限位置，以防止作業中發
03 生翻倒等危害，並應注意系爭安全規則前揭規定所示義務與
04 被上訴人提出之勞工安全衛生研究所工安警訊資料（別讓吊
05 卡車為你傾倒-撐座外伸量達最大值為佳，地盤鬆軟處應以
06 墊料補強暨勞工注意事項，見原審卷第127-137頁）甚為明
07 確。查上訴人於108年11月12日起已參加吊升荷重3公噸以上
08 之移動式起重機訓練期滿取得證照（見原審卷第29頁），為
09 兩造所不爭執；上訴人亦自109年6月1日起已受僱於被上訴
10 人公司，擔任系爭卡車司機暨起重機操作人，負責將被上訴
11 人貨物運送至客戶指定之地點，且至本件系爭事故發生時已
12 逾6個月餘，係領有起重機證照且非毫無作業經驗之人，應
13 堪認定。

14 (三)被上訴人主張上訴人於系爭事故發生之際，操作系爭卡車上
15 起重機時，未將外伸撐座（即桁架）伸至最大極限位置，且
16 將分批綑綁之系爭浪板堆疊在一起吊掛，已遠超第6節吊
17 臂、仰角50度時額定荷重300公斤，其將系爭浪板一起吊掛
18 卸載，始發生系爭事故等語；雖為上訴人所否認，並抗辯係
19 因被上訴人使用人即外籍同仁等將系爭浪板未分批綑綁所致
20 等語。惟查：證人即向被上訴人購買系爭浪板並在現場幫忙
21 卸載貨品之許峻鳴於原審證稱：「當時我在現場，因為我是
22 工地的承包商，是負責在那邊施工，我需要輔佐吊車司機去
23 把貨吊下來，一般我們工班出來，會另外帶師傅過去幫忙卸
24 料。」、「當時車未翻倒之前，我知道車子再斜一點桁架就
25 可以撐開，但是吊卡司機沒有完全伸開，只有撐開一點點，
26 要吊的時候，我有問可不可以把料一起吊下來，他說可
27 以…」、「當時我在車下幫忙，就是要扶浪板放在地上，車
28 上還有我的師傅幫忙把貨物掛在吊鉤後往上吊，上訴人操作
29 吊桿。」、「（當時的貨是一捆一捆的捆好，還是全部都是
30 散的？）當時有分好幾把，我沒有去計算，當時我只是想說
31 可不可以多吊幾把，一起吊，我買的貨品也有不同的類別要

分開放。」、「不是全部綁成一捆，是分批綁的，只是我要把這批貨全部放在一起，所以我問司機可不可以把我需要的那部分一起吊下來，因為離水溝很近，所以車子翻倒的時候車上的貨物就掉到水溝。車上的貨品原來是分開網綁，但是我希望我要的貨能夠堆疊在一起，所以就先把貨在車上堆疊好後再一起吊掛下來。當時我是想說車上還有料可以壓重，所以我問司機可否這樣一起吊下來。」等語在卷（見原審卷第248-250頁），並有被上訴人提出之上開現場照片即系爭卡車翻倒失事，系爭浪板落入水溝、或壓在翻倒之系爭卡車下方、系爭卡車未將外伸撐座伸至最大極限，及被上訴人在工廠內分開網綁浪板之設備、過程及網綁後堆疊情形等情在卷可佐（見原審卷第21-29、169、171頁、本院卷末），自堪信為真實。準此，衡諸系爭浪板是分批網綁，且上訴人於系爭事故地點吊掛時，系爭浪板應已經被上訴人事前分開網綁堆疊在系爭卡車上以觀，上訴人應不可能在現場一人始進行分開網綁；上訴人所辯稱：外籍同仁為被上訴人之使用人於廠區內未將系爭浪板分批網綁云云，即與事實不符，此外，上訴人迄未舉出確切反證以實其說，其抗辯不足採為有利上訴人之認定。

(四)被上訴人又主張上訴人未遵守系爭安全規則第32條規定，即使用具有外伸撐座之移動式起重機，應將其桁架伸至最大極限位置，及本應注意不得超重吊掛貨物之作業規定，竟未將系爭卡車之起重機桁架完全外伸撐開固定，及將分批網綁之系爭浪板堆疊在一起超重吊掛，系爭卡車因而翻倒，致系爭卡車之車體、吊臂、吊鉤等受損，吊掛之系爭浪板滑落鄰地溝渠內，嚴重變型毀壞之系爭事故等語；上訴人雖抗辯：系爭2.4米寬之卡車停放於上開4米寬之路段後，只剩1.6米之空間可撐開，故一側桁架最多僅有0.8米之空間，要無足夠空間撐開云云。然查：

1. 被上訴人主張上訴人於單獨操作系爭卡車上之起重機，吊掛系爭浪板下車時，未注意將桁架伸至最大極限位置固定；又

於當日進行吊掛作業時，吊臂伸臂已經伸到第6節（含本節紅色部份），就系爭卡車吊臂上「吊升荷重計算表」，吊臂伸臂伸到第6節（含本節）吊臂角度50度到60度時所能荷重僅為300公斤，竟將超過額定荷重之系爭浪板一起吊掛，致發生系爭事故，使系爭卡車、吊臂、浪板等受損，自屬可歸責上訴人之事由等語，已據其提出系爭卡車之行車執照、上訴人之移動式起重機修業訓練期滿證明、系爭卡車6節吊臂伸臂相片及吊升荷重計算表及系爭浪板貨物作業單為證，且任職司機之上訴人就其所陳第2批到第8批之重量，亦不爭執高達有2公噸半重等語在卷足稽（見原審卷第167-173、175-181、259、267頁），經核並無不合。又本件受僱於被上訴人之上訴人在進行吊掛作業時，本應依系爭安全規則第62條第2項後段規定，以其專業訓練智識、勤勞謹慎小心注意系爭卡車之起重及吊掛作業，盡善良管理人之注意義務，依法自行注意系爭安全規則之「是否有超過額定荷重」、「將起重機桁架延伸至最大極限」等義務存在，而上訴人竟疏未注意，且現場無任何路面坑洞障礙、視線障礙等情事，復無系爭安全規則第32條但書之例外情形（即前揭因作業場所狹窄或有障礙物等限制，致其外伸撐座或履帶無法伸至最大極限位置時，具有下列各款之一，且『能確認其吊掛之荷重較作業半徑所對應之額定荷重為輕者』，不在此限），而遽予吊掛系爭浪板，致系爭卡車翻倒嚴重受損，顯見系爭卡車、浪板之受損，與上訴人之過失行為間有相當因果關係。

2. 又上訴人既已受有「吊升荷重在3公噸以上之起重機具操作人員」訓練合格之起重機操作者，本應依系爭安全規則善盡其善良管理人之注意義務暨專業之判斷，而根據前揭系爭安全規則第62條第2項但書之規定，於地面以按鍵方式操作之固定式起重機，或積載型卡車起重機，其起重及吊掛作業，得由起重機操作者一人兼任之。則本件上訴人一人即須負責操作起重及吊掛作業，依法雇主自不必再現場參與作業，上訴人亦非毫無經驗之人，被上訴人依法亦毋庸再事前多指派

01 他人參與作業及指揮監督，於法亦無違誤；難遽認本件被上
02 訴人既已聘僱具有3公噸以上訓練證照之上訴人作業，且系
03 爭浪板事前已分批捆好，處理妥適，就本件系爭事故仍須負
04 系爭安全規則第29條所規定之防止作業中翻倒之義務；況上
05 訴人亦未舉證證明被上訴人有何具體違反本條項義務之事
06 項。則上訴人辯稱：被上訴人於事發當日僅指派上訴人隻身
07 負責系爭卡車起重機之操作及吊掛作業，並未再指派其他指
08 揮監督者，故與系爭安全規則第29條第1項第3款之規定有
09 違，如僅以被上訴人未違反該規則第62條第2項規定，遽謂
10 即無違反該規則其他相關規定，而認被上訴人無與有過失；
11 且系爭事故發生時，被上訴人違反系爭安全規則第29條所規
12 定之義務，而有系爭事故發生之共同原因及與有過失云云，
13 即有違系爭安全規則第62條第2項但書之規定（一人兼任起
14 重及吊掛作業），究之於法已有誤會，不足採為有利上訴人
15 之論據。

- 16 3. 上訴人固辯稱：系爭事故地點之道路極為狹窄，無法將外伸
17 撐座伸至最大極限位置云云；然查證人許峻鳴已於原審證
18 稱：當時未翻倒之前，我知道車子再斜一點桁架就可以撐
19 開，但是吊卡司機沒有完全伸開，只有撐開一點點等語在卷
20 （見原審卷第248頁）；而經本院核閱現場系爭事故之照片
21 所示（見原審卷第23、123、177頁），可見若在系爭事故地
22 點之系爭卡車可以稍作斜度固定撐開，即可有相當大足以將
23 桁架撐開至最大極限之空間；況觀系爭卡車翻倒後，被上訴
24 人另聘雇救援卡車到達系爭事故地點道路進行救援，該救援
25 卡車尚知利用路肩將桁架外伸至其最大極限位置（見本院卷
26 第247頁之照片2張），並無桁架客觀上不可能撐開之障礙；
27 是上訴人於其操作系爭卡車之起重機，吊掛系爭浪板下車
28 時，既未注意將外伸撐座伸至最大極限位置固定，並且不超
29 過額定荷重之系爭浪板吊掛，配合地形作適當調整系爭卡車
30 暨桁架，致發生系爭事故，使系爭卡車、吊臂及系爭浪板等
31 受損，洵為可歸責上訴人現場處理之失當，堪以認定。上訴

01 人辯稱：系爭事故地點不適宜停放移動式起重機，自然也非
02 移動式起重機桁架可延伸之範圍，該桁架僅能延伸至照片中
03 之柏油路面，不可歸責上訴人云云；僅係其事後圖減免責任
04 之詞，仍無足採為有利上訴人之論據。

05 4. 上訴人又辯稱：若被上訴人確實配發遙控器，上訴人吊掛時
06 即可於車身後方，而非只能立於車頭處執行作業，並得於第
07 一時間注意到車身上之貨物已超重，而可避免發生事故云
08 云。惟查有關起重機之「起重吊掛作業安全管理」，就所
09 稱吊掛作業，指用鋼索、吊鏈、鉤環等，使荷物懸掛於起重
10 機具之吊鉤等吊具上，引導起重機具吊升荷物，並移動至預
11 定位置後，再將荷物卸放、堆置等一連串相關作業；系爭安
12 全規則第62條第3項定有明文。而系爭安全規則第62條第2項
13 亦已明白揭示有關起重機具操作及吊掛作業方式；即系爭卡
14 車既屬積載型卡車起重機，其起重及吊掛作業，得由起重機
15 操作者一人兼任之，即為已足；依法系爭卡車係屬積載型卡
16 車起重機，其起重及吊掛作業，自毋庸其他器具幫忙（配發
17 遙控器），被上訴人（雇主）並無臨時須為上訴人增加遙控
18 器作業器具之義務。上訴人所辯，洵非有據。

19 5. 上訴人復抗辯：被上訴人並不否認系爭浪板第一批平安無
20 損，受有損害者僅有系爭浪板第2批至第8批，被上訴人卻將
21 所有系爭浪板列為受損害並請求賠償，即有未妥云云。惟查
22 依被上訴人因系爭浪板受損，而當作廢鐵出售之電子地磅單
23 所載：上開地磅單所示淨重為3,907公斤，已超越兩造所稱
24 第2批至第8批之2公噸半重量（見原審卷第109、169、177、
25 211-223、259-260頁、本院卷第99頁）；且證人許峻鳴於原
26 審已證稱：當時我問司機可不可以把我需要的那部分一起吊
27 下來，因為離水溝很近，所以車子翻倒的時候車上的貨物就
28 掉到水溝裡面並且壓壞；後來原告有重新供貨給我等語（見
29 原審卷第248-249頁），兩造就此亦未爭執（見同上卷第250
30 -251頁），並有系爭浪板落入水溝之相片，及系爭卡車9.08
31 公噸（總重量16.5-載重7.42=空車重9.08公噸）翻倒後壓

01 住地面浪板情形之相片可參；可見被上訴人之損失，並非僅
02 2噸半而已，尚包含因系爭卡車翻倒壓毀之浪板等，合計為
03 3,907公斤，應較接近客觀真實而可採。上訴人此部分之抗
04 辯，尚屬誤會，不足遽採為有利上訴人之論據。

05 (五)依上，上訴人受僱於被上訴人，既已受荷重3公噸以上之起
06 重機具操作人員訓練合格之起重機操作者，本應注意遵守系
07 爭安全規則，盡善良管理人之注意義務小心注意謹慎作業，
08 且無系爭卡車機件不良故障或作業阻礙，致系爭卡車翻倒、
09 系爭浪板受有損害等情，上訴人具有可歸責之事由，而為不
10 完全之勞務給付，致被上訴人受有損害，應負民法第227條
11 第1項之不完全給付損害賠償責任，堪以認定。

12 (六)次按因可歸責於債務人之事由，致為不完全給付者，債權人
13 得依關於給付遲延或給付不能之規定行使其權利；民法第22
14 7條第1項固定有明文。惟按民法第227條所謂之不完全給
15 付，係指債務人向債權人或其他有受領權人提出之給付，不
16 符合債務本旨而言，其型態有瑕疵給付及加害給付兩種（最
17 高法院101年度台上字第1159號裁判參照）。而因債務不履
18 行所導致之損害，除給付遲延或給付不能所致給付利益之損
19 害外，尚有加害給付所造成固有利益之損害。而本件加害給
20 付所致固有利益之損害，非屬給付利益之損害，則應類推適
21 用民法第184條第1項規定之不法侵權行為損害賠償法則，以
22 保障任何人「權利或法益之不可侵犯性，或者在其身體或現
23 有財產不可侵犯所享有之利益（固有利益）」。查：

24 1.如前所述，系爭事故發生時，上訴人受僱於被上訴人擔任系
25 爭卡車之司機，負有駕駛系爭卡車為被上訴人載運貨物並操
26 作起動機將所載運貨物卸放於指定地點之義務。上訴人因前
27 揭可歸責於己之事由，致發生系爭事故，使被上訴人所有之
28 系爭卡車、起重機及系爭浪板等受損害，自屬不完全給付中
29 之加害給付。依上說明，被上訴人主張上訴人應負不完全給
30 付之加害給付賠償責任，於法洵屬有據。又負損害賠償責任
31 者，除法律另有規定或契約另有訂定外，應回復他方損害發

生前之原狀。第1項情形，債權人得請求支付回復原狀所必要之費用，以代回復原狀；損害賠償，除法律另有規定或契約另有訂定外，應以填補債權人所受損害及所失利益為限。依通常情形，或依已定之計劃、設備或其他特別情事，可得預期之利益，視為所失利益；民法第213條第1項、第3項及第216條分別定有明文。

2. 茲依法審酌被上訴人請求之各項損害賠償金額如下：

(1) 起重機吊臂、吊鉤之損害部分：

因系爭事故支出修復費用共85,000元，其中維修工資為12,000元、材料費用為73,000元。乙情，業據被上訴人提出現金支出傳票、估價單及維修明細表等件為證（見原審卷第33、35、227、231頁），固無不合。然系爭卡車（含起重機）係00年0月出廠，為被上訴人所自承，並有車號查詢車籍資料及行車執照在卷可佐（見原審卷第149、167頁），距系爭事故發生日即109年11月16日，計已有24年7月，而汽車之修理係以全新零件更換被損之零件，應將零件折舊部分予以扣除。又參行政院財政部87年1月15日台財稅字第870000472號函所頒固定資產耐用年數表，及固定資產折舊率之規定，起重車輛之耐用年數為5年，依定率遞減法每年折舊率為千分之369；又其最後一年之折舊額，加歷年折舊累計額，其總和不得超過該資產成本原額10分之9（下稱固定資產折舊後殘值）。則該起重機使用已逾5年之耐用年限，故其維修材料零件73,000元之折舊總額應為原額10分之9，依此計算結果為65,700元（即 $73,000 \times 0.9 = 65,700$ ），則被上訴人得請求之固定資產折舊後殘值即上訴人賠償起重機吊臂、吊鉤之修復費用為19,300元（即 $85,000 - 65,700 = 19,300$ ），即屬有據。被上訴人主張材料費用折舊後殘餘價值為14,600元，尚屬過高，自不足採。

(2) 車體損害部分：

因系爭事故支出修復費用共85,110元（即 $67,730 + 17,380 = 85,110$ ），其中工資為67,730元、材料費用為17,380元，有

01 被上訴人提出之估價單及維修明細表等在卷可佐（見原審卷
02 第37-38、225、227、229頁）。惟被上訴人並非運輸業者，
03 故系爭卡車應適用前揭行政院所頒固定資產耐用年數表之
04 「其他業用客車、貨車」之5年耐用年數，計算固定資產折
05 舊後殘值。上訴人雖抗辯應適用「運輸業用客車、貨車」之
06 4年耐用年數云云，即有未合，尚無可採；然系爭卡車亦已
07 逾5年之耐用年數，故其維修零件材料17,380元之折舊總額
08 應為原額10分之9，依此計算結果為15,642元（即 $17,380 \times 0.9 = 15,642$ ），則被上訴人得請求上訴人賠償車體修復費用為
09 69,468元（即 $85,110 - 15,642 = 69,468$ ），即無不合。被上訴
10 人主張材料費用折舊後殘餘價值為2,897元，尚屬過高，自
11 不足採。
12

13 (3)救援吊車、拖車及善後處理費用部分：

14 因系爭事故共支出救援吊車、拖車及善後處理費用共45,500
15 元（即吊車2台費用24,000元、拖車費3,500元及善後工資1
16 8,000元等情），有被上訴人提出之謙鎰起重工程行出具之
17 工作明細單、道路救援服務簽單及工資收據各1紙在卷為證
18 （見原審卷第205-209、229頁）；以系爭事故為系爭卡車翻
19 倒及2.5公噸之系爭浪板掉落水圳等情節，被上訴人主張應
20 花費上開費用救援及善後，應屬相當，此部分之請求，核屬
21 有據。

22 (4)系爭浪板之損害部分：

23 因系爭事故造成系爭浪板毀損之損害，扣除報廢回收之價額
24 78,140元後共377,407元（即 $455,547 - 78,140 = 377,407$ ）等
25 情，已據被上訴人提出銷貨單、作業單、損壞明細表、付款
26 明細表、進項發票單及電子地磅單等件為證（見原審卷第39
27 -43、181、199-203、217-221頁）。惟依上開損壞明細表所
28 示，前揭金額係包括盈餘92,947元（見原審卷第199頁），
29 而上訴人抗辯證人所訂購之系爭浪板，業經被上訴人另行出
30 貨給證人乙情，則被上訴人就系爭事故應無上開盈餘利益之
31 損失，故被上訴人此項損害應為284,460元（ $377,407 - 92,947$ ）

7=284,460)。因此，被上訴人於此範圍之請求，尚屬有據。

(5)綜上所述，被上訴人因系爭事故所受損害為418,728元（即：19,300+69,468+45,500+284,460=418,728）。

(七)另按遲延之債務，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。給付無確定期限者，債務人於債權人得請求時，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，民法第233條第1項、第229條第2項分別定有明文。本件被上訴人請求上訴人應為之給付係以支付金錢為標的，故被上訴人請求上訴人給付自起訴狀繕本送達翌日即111年10月31日（見原審卷第61頁）起至清償日止，按週年利率5%計算之法定遲延利息，於法有據。從而，被上訴人依民法第227條第1項不完全給付之規定，請求上訴人給付418,728元，及自111年10月31日起至清償日止，按週年利率5%計算之利息部分，洵屬有據，應予准許。

(八)末按原告就數項訴訟標的之法律關係而為單一聲明之請求者，為客觀的訴之重疊合併。有關「損害賠償」之訴訟型態，法院倘認其中一項標的之請求為無理由者，固仍須就他項標的之請求逐一審判，惟於其一項請求認為有理由，可為原告全部勝訴之判決，或僅受一部勝訴之判決，而該勝訴部分與依他項標的所得請求之損害額並無軒輊時，即無須另就他項標的請求為審判之必要（最高法院95年度台上字第92號、98年度台上字第1863號、99年度台上字第2033號民事裁判參照）。本件被上訴人雖併以侵權行為損害賠償請求權為訴訟標的，然上訴人於系爭事故所致被上訴人之損害，係屬不完全給付之加害給付，除應具備可歸責於上訴人事由之要件外，餘應類推適用侵權行為法之規定，已如上述；則本件實質上已就侵權行為損害賠償請求權為審酌，故應無重覆再依侵權行為之損害賠償請求權為審判之必要，併此敘明。

01 六、綜上所述，被上訴人依民法第227條第1項不完全給付之規
02 定，請求上訴人給付418,728元，及自111年10月31日起至清
03 償日止，按年息百分之5計算之利息，自屬正當，應予准許
04 。從而原審為上訴人敗訴部分之判決，並依職權為假執行之
05 宣告，理由雖不盡相同，但結論並無二致，仍應予維持。上
06 訴論旨指摘原判決不當，求予廢棄改判，為無理由，應駁回
07 其上訴。

08 七、本件事證已明，兩造其餘之攻擊或防禦方法及舉證，核與本
09 判決之結果不生影響，爰毋庸逐一論列，附此敘明。

10 八、據上論結，本件上訴為無理由，依民事訴訟法第449條第2
11 項、第1項及第78條，判決如主文。

12 中 華 民 國 112 年 10 月 19 日
13 民事第四庭 審判長法官 張世展

14 法 官 陳春長

15 法 官 莊俊華

16 上為正本係照原本作成。

17 不得上訴。

18 中 華 民 國 112 年 10 月 19 日

19 書記官 楊宗倫