

臺灣臺北地方法院民事判決

108年度重訴字第1143號

原告 交通部臺灣鐵路管理局

法定代理人 杜微

訴訟代理人 李元德律師

吳子毅律師

被告

法定代理人 清島隆之

被告 台灣住友商事股份有限公司

法定代理人 三平拓也

共同

訴訟代理人 林瑤律師

梅芳琪律師

上一人

複代理人 文大中律師

參加人 日本車輛製造株式會社

法定代理人 五十嵐一弘

訴訟代理人 林麗琦律師

王仁君律師

廖士權律師

上列當事人間請求損害賠償等事件，本院於民國110年10月25日  
言詞辯論終結，判決如下：

主 文

原告之訴及假執行之聲請均駁回。

訴訟費用及參加訴訟費用均由原告負擔。

事實及理由

甲、程序方面

壹、按當事人得以合意定第一審管轄法院。但以關於由一定法律關係而生之訴訟為限。前項合意，應以文書證之，民事訴訟法第24條定有明文。查臺灣銀行股份有限公司（下稱臺灣銀行）採購部代辦採購投標須知暨契約條款（下稱系爭代辦採購契約條款）第16.5條約定「訴訟時以中華民國臺灣臺北地方法院為第一審管轄法院」（見本院卷(三)第179頁），是本院就本件訴訟具有管轄權。復按法律行為發生債之關係者，其成立及效力，依當事人意思定其應適用之法律；關於由第二十條至前條以外之法律事實而生之債，依事實發生地法，涉外民事法律適用法第20條第1項、第30條定有明文。查系爭代辦採購契約條款第16.4條約定「契約以中華民國法律為準據法」（見本院卷(三)第179頁），且本件所涉及之鐵路事故發生於中華民國境內，是依上開規定，本件涉外事件之準據法，即應適用我國之法律。

貳、按當事人法定代理人代理權消滅者，訴訟程序在有法定代理人承受其訴訟以前當然停止，民事訴訟法第170條有明文規定，復按第168條至第172條及前條所定之承受訴訟人，於得為承受時，應即為承受之聲明，同法第175條第1項亦規定甚詳。查原告之法定代理人於本件訴訟中變更為杜微，有交通部臺灣鐵路管理局民國110年4月26日鐵人一字第1100014476號書函在卷可稽（見本院卷(五)第155頁），杜微為承受本件訴訟之聲明，經核與上開規定相符，應予准許。

參、按就兩造之訴訟有法律上利害關係之第三人，為輔助一造起見，於該訴訟繫屬中，得為參加，民事訴訟法第58條第1項定有明文。查參加人於本件訴訟繫屬中，具狀表明其就兩造間之損害賠償等事件有法律上利害關係，為輔助被告住友商事株式會社（下稱住友商事）及被告台灣住友商事股份有限公司（下稱台灣住友）而聲請參加訴訟（見本院卷(三)第375至376頁），經核與前揭規定並無不合，應予准許。

01 肆、按訴狀送達後，原告不得將原訴變更或追加他訴，但請求之  
02 基礎事實同一、擴張或減縮應受判決事項之聲明者，不在此  
03 限，民事訴訟法第255條第1項第2款、第3款定有明文。又民  
04 事訴訟法第255條第1項第2款所稱之「請求之基礎事實同  
05 一」者，係指變更或追加之訴與原訴之主要爭點有其共同  
06 性，各請求利益之主張在社會生活上可認為同一或關連，而  
07 就原請求之訴訟及證據資料，於審理繼續進行在相當程度範  
08 圍內具有同一性或一體性，得期待於後請求之審理予以利  
09 用，俾先後兩請求在同一程序得加以解決，避免重複審理，  
10 進而為統一解決紛爭者即屬之（最高法院100年度台抗字第7  
11 16號裁定意旨參照）。經查，本件原告原依鐵路機構行車與  
12 其他事故損害賠償及補助費發給辦法（下稱系爭發給辦法）  
13 第5條、民法第227條規定提起本件訴訟，並聲明：被告應連  
14 帶給付原告新臺幣（下同）6億1121萬2500元，及自起訴狀  
15 繕本送達被告住友商事翌日起至清償日止，按週年利率5%  
16 計算之利息（見本院卷(一)第9至19頁），嗣追加系爭代辦採  
17 購契約條款第14.1.2條、第12.9.3條為請求權基礎，並變更  
18 聲明為：被告應連帶給付原告6億1211萬9209元，及被告住  
19 友商事與台灣住友各自109年1月15日及108年11月29日起至  
20 清償日止，按週年利率5%計算之利息（見本院卷(五)第301至  
21 310頁、第503頁）。經核原告所為變更追加與原訴之主要爭  
22 點有共同性，所請求利益之主張可認有關連性，且原請求之  
23 訴訟及證據資料，於變更追加之訴審理得予利用，俾求統一  
24 解決紛爭，可認請求之基礎事實同一，並擴張應受判決事項  
25 之聲明，揆諸前開規定，並無不合，應予准許。

## 26 乙、實體方面

27 壹、原告主張：臺灣銀行為原告代辦「傾斜式電聯車136輛」採  
28 購，採購性質為財物採購，於99年12月30日決標予被告住友  
29 商事，而被告台灣住友則由被告住友商事授權代理，被告台  
30 灣住友所出具之代理授權書（下稱系爭授權書）記載與被告  
31 住友商事連帶負履行採購契約及因債務不履行所致之損害賠

償責任。嗣因被告住友商事所交付之傾斜式電聯車有主風泵設計不良及列車自動防護系統（Automatic Train Protection，下稱ATP系統）隔離開關遠端監視系統（下稱ATP遠端監視系統）未連線之缺失，致生107年10月21日原告6432次列車所用之普悠瑪號TEMU2007+TEMU2008（下稱系爭列車）行車事故（下稱系爭事故），造成系爭列車上乘客死傷，原告依系爭發給辦法及交通部臺灣鐵路管理局行車及其他事故特別濟助金發給基準從優與乘客及其家屬協商，賠償死傷乘客或家屬，而受有損害，且系爭事故亦使系爭列車、軌道與土建、車訊、號誌及電力等相關設備受有損害，原告亦因系爭事故而受有營業損失，故原告因而受有以上損害共計6億1211萬9209元（原告所請求之乘客死傷賠償、列車毀損、相關設備損害、營業損失各項目金額如本院卷(五)第357至388頁附表所示，下合稱系爭損害）。爰就乘客死傷賠償部分，依系爭發給辦法第5條規定及系爭代辦採購契約條款第14.1.2條約定請求擇一為有利原告之認定，就列車毀損、相關設備損害、營業損失部分，依民法第227條規定、系爭代辦採購契約條款第12.9.3條約定請求擇一為有利原告之認定，請求被告住友商事負賠償責任，並依系爭授權書請求被告台灣住友負連帶賠償責任等語。並聲明：被告應連帶給付原告6億1211萬9209元，及被告住友商事與被告台灣住友各自109年1月15日及108年11月29日起至清償日止，按週年利率5%計算之利息；願供擔保，請求宣告假執行。

貳、被告、參加人則以：

一、原告未舉證證明系爭列車主風泵之瑕疵，其所提出之台灣世曦工程顧問股份有限公司技術分析報告（下稱世曦工程報告）關於主風泵設計缺失部分，以原告函文為據，缺乏佐證資料，顯非中立客觀之報告，且經參加人檢驗主風泵，發現主風泵於系爭事故發生當日運轉異常之原因，係因原告未妥善維修、保養系爭列車及未定期更換零件所致，國家運輸安全調查委員會（下稱運安會）針對系爭事故之調查報告（下

01 稱運安會報告)亦證實系爭列車裝載之主風泵運行時發生壓  
02 力不足，係因原告未進行清掃、未定期更換零件，使主風泵  
03 性能大幅下降所致，而非設計缺失。又不論系爭列車之主風  
04 泵有無設計瑕疵，主風泵異常致總風缸壓力不足，僅會使列  
05 車車速過慢或無法行進，不會使列車超速而出軌，且原告於  
06 系爭事故發生前已知悉主風泵異常，仍將系爭列車投入營  
07 運、行駛中發現異常亦未停駛，故系爭事故發生係因原告或  
08 列車司機員未依規定之標準作業流程行車，不論系爭列車主  
09 風泵有無設計瑕疵，與系爭事故之間不具相當因果關係。

10 二、ATP遠端監視系統係由訴外人三商電腦股份有限公司（下稱  
11 三商公司）所架設，而普悠瑪號列車係參加人於日本製造，  
12 製造完成後再運至臺灣，由原告確認與鐵道系統間之通訊，  
13 是系爭列車於日本製造時雖有配備連接ATP遠端監視系統相  
14 關功能，惟仍需在運至臺灣後由原告人員使用原告之地面設  
15 備確認相關功能，始能完成ATP遠端監視系統之設置及與原  
16 告綜合調度所行控中心之連線，故ATP遠端監視系統之連線  
17 應由兩造一同配合確認，並非僅被告或參加人單方面義務。  
18 且ATP遠端監視系統本身並無減低行車速度或於ATP系統遭隔  
19 離時重啟ATP系統之功能，列車安全速度之維持，主要繫於  
20 司機員確實遵守各區段速限，況原告實未參考ATP遠端監視  
21 系統之告警訊息，亦未定有無故隔離ATP系統應採取防護措  
22 施之作業流程，縱系爭列車ATP遠端監視系統連線，仍會發  
23 生系爭事故。

24 三、系爭事故之肇因乃系爭列車以時速141公里之高速通過新馬  
25 站彎道，依原告規定，新馬站彎道之速限為每小時75公里，  
26 系爭列車司機員以超過速限達2倍之高速駕駛系爭列車，已  
27 嚴重違反原告內部規定，絕非被告或參加人在未將系爭列車  
28 與ATP遠端監視系統連線時所直接、可預見之結果，亦不在A  
29 TP遠端監視系統未連線所創造之危險範圍，司機員之積極超  
30 速行為，已中斷ATP遠端監視系統未連線之因果歷程，取代  
31 先前任何可能造成系爭事故之其他因素，成為系爭事故發生

之肇因。且原告調度人員於獲知系爭列車之ATP系統遭隔離後未要求司機員停止系爭列車、重啟ATP系統、指示司機員不要超速或採取其他任何措施，其不作為益加中斷系爭列車ATP遠端監視系統未連線與本件事故之因果關係。

四、損害賠償以所受損害及所失利益為限，且其範圍應與債務不履行有因果關係。原告並未證明其所請求之金額為乘客所受損害及所失利益，又縱原告得請求系爭列車毀損之損害，依法亦僅得請求系爭列車之實際殘值，另原告未證明工程或設備修復與系爭事故之關聯性，且原告所提證據多為其自己製作之內部文件，無法證明原告所受損害。

五、原告就其請求所據之系爭發給辦法第5條並非請求權基礎，所據之系爭代辦採購契約條款第14.1.2條、第12.9.3條之構成要件亦與本件不符。另原告雖以民法第227條規定為據向被告請求，惟因原告本件所主張之不完全給付並非均可歸責於被告，且其主張之損害更非因被告不完全給付所生，是原告本件請求為無理由。又被告住友商事投標時出具之代理授權書係約定被告台灣住友與住友商事連帶負履行採購契約及因債務不履行所致之損害賠償責任，僅限於該明示應連帶負責之債務，被告台灣住友方負連帶責任，然原告所依據系爭發給辦法第5條約定請求乘客傷亡賠償部分，顯非基於系爭代辦採購契約條款所為之請求，自非屬系爭授權書所定之範圍。故原告請求全無理由，應予駁回等語，資為抗辯。並聲明：原告之訴及假執行之聲請均駁回；如受不利之判決，願供擔保請准免予假執行。

參、兩造不爭執事項：

一、簽約經過

於107年10月21日原告6432次列車所用之系爭列車係由被告住友商事與受原告委託代辦採購之臺灣銀行於100年1月6日完成契約簽訂（下稱系爭契約），並由參加人設計、製造。被告住友商事及台灣住友於99年10月間向臺灣銀行出具代理授權書（Letter of Authorization for Business Agent），由

01 被告住友商事授權被告台灣住友「有權代理本投標廠商/立  
02 約商（即被告住友商事）報價、投標、決定契約價格及條  
03 款、簽署契約與履行契約之後續一切行為事宜」，並記載  
04 「該營業代理人（即被告台灣住友）並與本投標廠商/立約  
05 商（即被告住友商事）連帶負履行採購契約及因債務不履行  
06 所致之損害賠償責任」。

## 07 二、履約及驗收經過

08 (一)系爭契約就系爭列車與本件相關約定如下：

- 09 1.傾斜式電聯車規範第1條約定「本規範書係規定交通部臺灣  
10 鐵路管理局採購136輛傾斜式電聯車之需求，包括電聯車的  
11 設計、製造、組裝、檢查、測試、裝運、整備、試運轉、投  
12 入營運及保固等……」。
- 13 2.傾斜式電聯車規範第5.1條約定「立約商應依本規範及附錄L  
14 規定執行電聯車系統保證暨測試認證及驗證。所有電聯車及  
15 安裝於電聯車上之系統、設備零件、及材料均應接受測試以  
16 確保立約商所設計及製造之電聯車符合本規範之要求，併應  
17 經臺鐵局驗收。」
- 18 3.傾斜式電聯車規範第5.3條約定「立約商應依經核可之主時  
19 程提交以繁體中文及英文撰寫之『測試計畫書』供臺鐵局審  
20 核。『測試計畫書』應依『型式測試』、『例行測試』、  
21 『出廠測試』、及『驗收測試』分冊編訂。……」
- 22 4.傾斜式電聯車規範第5.6條約定「每輛電聯車均應進行驗收  
23 測試。驗收測試分為整備測試、性能測試、試運轉及最後測  
24 試。……」
- 25 5.傾斜式電聯車規範第5.6.1條（整備測試）約定「立約商應  
26 於列車組運抵臺灣，臺鐵局將其拖運至機務段或機廠，立約  
27 商應於8工作天內完成整備測試，併確認電聯車與臺鐵局下  
28 列系統相容：E、ATP系統。」
- 29 6.傾斜式電聯車規範附錄L傾斜式電聯車系統保證規範第1.0條  
30 （概要）約定「為使傾斜式電聯車順利操作、保障系統及人  
31 員的安全需求，立約商於設計、製造、組裝、測試、驗收及

01 保固等階段，應執行系統保證（SystemAssurance）之分析  
02 與展現的作業……為確保立約商依約所執行之設計、製造、  
03 測試、驗收與保固等期間之各項工作符合傾斜式電聯車規範  
04 之要求，立約商應接受臺鐵局及獨立驗證與認證機構之審查  
05 與監督……」。

06 7.傾斜式電聯車規範附錄L傾斜式電聯車系統保證規範第2.2.  
07 1.1條（關聯故障）約定「……電聯車系統保證驗證範圍至  
08 少應包含但不限於本規範第3.1(3)款及第3.1(4)款各項，同  
09 時應特別注意下列項目：……(8)ATP系統……」。

10 8.傾斜式電聯車規範附錄L傾斜式電聯車系統保證規範第2.4.4  
11 條（系統安全驗證）約定「……立約商應於適當階段提供系  
12 統安全驗證計劃書供獨立驗證認證機構及臺鐵局審查，並於  
13 核准後執行必要之安全驗證工作，提供安全驗證報告供獨立  
14 驗證認證機構及臺鐵局審核。」

15 9.傾斜式電聯車規範附錄M傾斜式電聯車採購案獨立驗證與認  
16 證規範第1.0條（概要）約定「立約商應提供免費的電聯車  
17 系統保證之獨立驗證與認證服務，如本附錄規定。獨立驗證  
18 與認證機構，應代表臺鐵局對立約商作獨立而公正之驗證與  
19 認證，並對臺鐵局負履行責任，以確保電聯車依約所執行之  
20 設計、製造、測試、驗收與保固等期間之各項工作，符合電  
21 聯車規範之系統保證相關要求。……」

22 10.傾斜式電聯車規範附錄M傾斜式電聯車採購案獨立驗證與認  
23 證規範第2.0條（獨立驗證與認證之工作範圍）約定「(1)獨  
24 立驗證與認證機構，應對電聯車技術規範中與系統保證相關  
25 之項目及同等級標準/規範暨同等品加以驗證及認證，並出  
26 具最終結果報告書。依計劃時程向臺鐵局提供評估報告……  
27 (3)獨立驗證與認證之檢查範圍，包括電聯車、電聯車之次系  
28 統（含軟硬體，次系統之範圍如附錄L第2.2.1.1節所述之項  
29 目）……(5)獨立驗證與認證機構，應對立約商提送之所有系  
30 統保證相關作業文件等等進行審查，並將審查結果及建議通  
31 知臺鐵局。(7)獨立驗證與認證機構，應提送驗證與認證工作

01 計劃書供臺鐵局審核……」。

02 (二)系爭列車業經原告於102年間測試通過，並於103年12月23日  
03 完成驗收。

### 04 三、事故經過

#### 05 (一)事故概要

- 06 1.系爭列車於107年10月21日行經宜蘭線新馬車站北端時發生  
07 系爭事故，造成系爭列車毀損，並致人員傷亡。
- 08 2.原告規定普悠瑪號列車不得超速，冬山至蘇澳新間（里程K8  
09 6+873）路段之普悠瑪號列車速限規定為每小時130公里，系  
10 爭列車通過該路段速度為每小時140公里；冬山至蘇澳新間  
11 （里程K88+625）路段之普悠瑪號列車速限規定為每小時75  
12 公里，系爭列車通過該路段之速度為每小時141公里。另系  
13 爭列車於進入新馬站前彎道時之車速約為每小時141公里  
14 （該路段普悠瑪號列車速限規定為每小時75公里）。
- 15 3.普悠瑪號列車均設有ATP系統，ATP系統具有連續監速功能，  
16 且可於超速及其他必要情況下自動強制列車減速或煞車。系  
17 爭列車駕駛員須關閉ATP功能、將速度把手移至140段位及將  
18 剎車把手移至0段位，始能將系爭列車加速至時速140公里。  
19 依原告ATP系統管理及使用要點規定，禁止駕駛員在ATP系統  
20 無故障下關閉ATP系統。系爭列車司機員於系爭事故發生前  
21 之16：17許將ATP系統關閉後續行，嗣於宜蘭站、羅東站停  
22 車，系爭列車於16：49許進入新馬站月臺前（里程K89+22  
23 0）曲線半徑306公尺彎道處出軌，至系爭事故發生時無重啟  
24 ATP系統。

#### 25 (二)關於ATP遠端監視系統連線

- 26 1.被告依系爭契約交付原告之普悠瑪號列車除均應裝載「ATP  
27 系統」外，亦應均可與原告綜合調度所內「ATP遠端監視系  
28 統」連線。如經連線後，於正常情形下，列車之ATP系統遭  
29 關閉時，列車會經由無線電系統對綜合調度所發送告警訊  
30 息，告警訊息顯示日期時間、車次、無線電ID及狀態〔開啟  
31 （使用ATP系統）狀態、關閉（隔離ATP系統）狀態〕，惟AT

P遠端監視系統本身並無減低行車速度或於ATP系統遭關閉時重啟ATP系統之功能。

2.原告、被告及參加人在系爭事故發生後，始知系爭列車自交車後迄至系爭事故發生時未與ATP遠端監視系統連線。

3.普悠瑪號列車在日本製造完成後，需運至臺灣後始能完成ATP遠端監視系統連線測試，惟系爭列車並未進行與ATP遠端監視系統連線測試，且系爭列車驗收測試計畫書及其分冊編定之測試程序書，未將ATP遠端監視系統連線列入驗收檢查程序。

4.普悠瑪號列車出入庫測試、現場檢修測試及到站換端駕駛時，均須將ATP系統之隔離開關切換至「隔離位」（即關閉ATP系統），故各列車出入庫測試、現場檢修測試及到站換端駕駛時，綜合調度所會收到ATP遠端監視系統發送之告警訊息。

5.於系爭事故發生時，系爭列車未與ATP遠端監視系統連線，但系爭列車司機員在系爭事故發生前之16:47:59許，向機車調度員表示「對啊對啊現在變成把ATP把它關起來」，而16:48:05機車調度員向司機員表示「ATP關起來會好嗎」，而於16:48:08司機員表示「ATP關起來它現在速度是有的」，於16:48:14機車調度員表示「不ATP關起來他會好嗎」，於16:48:18司機員表示「目前關起來它那它現在速度是有的要觀察看看」，16:48:23機車調度員表示「好好好好好那我跟你講我叫那個列車長去你那邊你教他看怎麼復位好不好齣」。

### (三)關於主風泵

1.普悠瑪號列車主風泵異常可能導致總風缸壓力不足，使列車動力遭切斷而速度過慢，甚或全車停留軀機作動致使列車停駛。

2.於系爭事故當日，原告第110B次車使用系爭列車行車時（南港站至樹林調車場），第1車及第8車上主風泵均有發生強制停止之異常狀況，而原告於第110B次車入庫後未為任何處理下，即出庫轉為發生系爭事故之第6432次車（樹林調車場至

01 臺東站)。

02 3.原告內部標準作業流程及在職訓練內容，均記載主風泵強制  
03 停止時，可透過重置BOUN開關處理；另如列車之主風泵如發  
04 生異常，將列車加速至時速140公里並非操作手冊記載之操  
05 作列車正常程序。

06 肆、得心證之理由：

07 一、本件爭點：被告住友商事有無違約行為？如有違約行為，其  
08 與系爭損害間是否具備因果關係？

09 (一)查原告主張系爭列車於107年10月21日行經宜蘭線新馬車站  
10 北端時發生系爭事故，造成系爭列車毀損，並致人員傷亡，  
11 被告住友商事為應負責任之人，分別以系爭發給辦法第5  
12 條、系爭代辦契約採購條款第14.1.2條、民法第227條第1  
13 項、第2項及系爭代辦契約採購條款第12.9.3條為請求權基  
14 礎，請求被告住友商事賠償乘客人身傷亡、系爭列車毀損、  
15 列車以外其他設備毀損及營業損失之損害（即系爭損害）。

16 (二)按「因可歸責於債務人之事由，致為不完全給付者，債權人  
17 得依關於給付遲延或給付不能之規定行使其權利」、「因不  
18 完全給付而生前項以外之損害者，債權人並得請求賠償」、  
19 「因可歸責於立約商之事由，致履約有瑕疵者，臺灣銀行採  
20 購部／洽辦機關除依第12.9.1條及第12.9.2條規定辦理外，  
21 並得請求損害賠償」，民法第227條第1項、第2項及系爭代  
22 辦採購契約條款第12.9.3條定有明文。是原告以民法第227  
23 條第1項、第2項及系爭代辦契約採購條款第12.9.3條為據，  
24 請求被告住友商事賠償損害，必以被告住友商事有不完全給  
25 付或履約瑕疵等違約行為，且被告住友商事違約行為與系爭  
26 損害間具有因果關係為必要。至於原告雖另主張系爭代辦採  
27 購契約條款第14.1.2條約定：「立約商履約，其有侵害第三  
28 人合法權益時，應由立約商負責處理並承擔一切法律責任」  
29 為請求權基礎，此一約定由其條文文義觀之，旨在釐清被告  
30 住友商事對第三人責任應自行承擔與原告無涉，第三人合法  
31 權益受侵害，除法律另有規定外，本應由第三人自行向被告

01 住友商事主張權益，無從以未經第三人簽署之系爭代辦契約  
02 採購條款約定，由原告主張第三人之損害，是本條約定並非  
03 請求權基礎，原告以此為由請求被告住友商事賠償損害，為  
04 無理由。

05 (三)另「前二條事故，另有應負責之人者，鐵路機構得向該應負  
06 責之人求償」，鐵路法第62條第3項授權訂定之系爭發給辦  
07 法第5條亦有明文。是原告以系爭發給辦法第5條為據，請求  
08 被告住友商事賠償損害，必以被告住友商事為系爭事故之  
09 「應負責之人」為前提。鐵路法第62條既係國家賠償法之特  
10 別規定，「應負責之人」自應與國家賠償法作同一解釋。又  
11 國家賠償法第3條所謂「有應負責任之人」者應解為依法  
12 令、協議，或直接、間接對於損害原因有應負責者，賠償義  
13 務機關對之均有求償權，舉凡公共設施設計人、施工承攬  
14 人、驗收人、管理人或其他使用人俱應包括在內（最高法院  
15 93年度台上字第2246號判決意旨參照）。本件被告住友商事  
16 與受原告委託代辦採購之臺灣銀行於100年1月6日完成系爭  
17 契約簽訂，並本於系爭契約提供系爭列車與原告。故如因可  
18 歸責於被告住友商事之事由而有違反系爭契約之違約行為，  
19 且該行為與系爭損害間具備因果關係，被告住友商事即屬依  
20 協議直接、間接對於損害原因有應負責之人。是原告以系爭  
21 發給辦法第5條請求被告住友商事賠償損害，亦須以被告住  
22 友商事有不完全給付或履約瑕疵等違約行為，且被告住友商  
23 事違約行為與系爭損害間具有因果關係為必要。

24 (四)綜上，原告依上揭請求權基礎提起本件訴訟請求被告住友商  
25 事賠償損害，既為被告住友商事所否認，是本件爭點即為：  
26 被告住友商事有無違約行為？如有違約行為，其與系爭損害  
27 間是否具備因果關係？又原告既於本院言詞辯論期日確認，  
28 原告於本件訴訟主張被告住友商事為系爭發給辦法第5條應  
29 負責之人、民法第227條不完全給付、系爭契約履約瑕疵，  
30 均是指被告住友商事所提供之系爭列車ATP遠端監視系統未  
31 連線、主風泵設計不良（見本院卷(四)第481頁），是本院於

01 本件所應審酌違約行為僅限於原告主張事項，兩造就系爭契  
02 約如有其他履約糾紛，自不在本件審酌範圍，併此敘明。

03 二、原告應就被告住友商事有違約行為，且該違約行為與系爭損  
04 害間具備因果關係，負舉證責任

05 (一)按民事訴訟如待證事實陷於真偽不明之狀態時，為求發現真  
06 實並促進訴訟，應依舉證責任分配之原則，命負舉證責任之  
07 人提出證據，再由法院本於調查證據之結果，斟酌全辯論意  
08 旨，依證據評價判斷事實之真偽。倘負舉證責任之一方，不  
09 能提出使法院就應證事實形成確切之心證時，即應對事實真  
10 偽不明之狀態承擔不利益之結果（最高法院107年度台上字  
11 第974號判決意旨參照）。又損害賠償之債，以有損害之發  
12 生及有責任原因之事實，及二者間有相當因果關係為成立要  
13 件，如不合於此項成立要件，即難謂有損害賠償請求權存  
14 在，且主張損害賠償請求權之人，依民事訴訟法第277條前  
15 段規定，對於其成立要件應負舉證責任（最高法院107年度  
16 台上字第523號判決意旨參照）。就原告主張民法第227條第  
17 1項、第2項及系爭代辦契約採購條款第12.9.3條等違約責任  
18 之請求權基礎，因系爭列車業經原告於102年間測試通過並  
19 於103年12月23日完成驗收，乃兩造所不爭執，是自應由原告  
20 於驗收完成後對被告住友商事就系爭契約之履行存在ATP  
21 遠端監視系統未連線、主風泵設計不良之違約行為，且該等  
22 違約行為與系爭損害間存在因果關係負舉證責任。另就原告  
23 主張系爭發給辦法第5條之請求權基礎，因被告住友商事存  
24 在ATP遠端監視系統未連線、主風泵設計不良之違約行為，  
25 且該等違約行為與系爭損害間存在因果關係等情事，為被告  
26 住友商事係「應負責之人」之前提，此等情事自屬於系爭發  
27 給辦法第5條之權利發生要件，亦應由原告負舉證責任。是  
28 原告本件起訴所據之各項請求權基礎，均應由原告就被告住  
29 友商事違反契約且違約行為與系爭損害間具因果關係負舉證  
30 責任。

31 (二)按負舉證責任之當事人，須證明至使法院就該待證事實獲得

確實之心證，始盡其證明責任。而法院對於某待證事實之心證到達程度，謂之心證度。又要求對於某待證事實認為真實時，法院心證度所須到達之最下限，即為證明度。證明度係指法院對於待證事實，經審酌訴訟資料後，所形成認為該待證事實為真實之心證度，是否已達到可認為該待證事實為真之確信標準。從而，負舉證責任之當事人，應藉由事實主張及證據資料之提出，促使法官斟酌訴訟資料後，累積心證度之高度，能與證明度要求最下限等同或超越，致法官對待證事實形成確信，始能謂盡其舉證責任。證明度雖非自然科學上之證明，無須達到絕對確信之程度，惟仍應以社會上通常人之判斷標準視之，亦即，社會生活上通常人所不置疑而能予以信賴程度之真實，達到如此高度之蓋然性。查系爭列車業經原告於102年間測試通過並於103年12月23日完成驗收，乃兩造所不爭執，迄至系爭事故發生已3年有餘，且兩造均於本院言詞辯論期日確認，兩造就系爭事故發生原因及責任成立部分，均無其他聲請調查其他證據或聲請鑑定（見本院卷(四)第492頁）。是若卷內證據無法使本院獲得社會生活上通常人所不置疑而能予以信賴程度之真實之心證度，認定被告住友商事所提供系爭列車確有ATP遠端監視系統未連線、主風泵設計不良等違約行為，且此等違約行為與系爭損害間存在因果關係，本件應由負有舉證責任之原告承擔敗訴之不利利益。

### 三、原告未能證明被告住友商事確有主風泵設計不良及ATP遠端監視系統未連線之違約行為

#### (一)主風泵有無設計不良

查原告雖以世曦工程報告記載「主風泵故障經研判係因設計過程未考量臺灣氣候及濕氣狀態，造成主風泵在運轉過程中易於受到外界環境狀態因素產生故障及未能達成應有之功效，故有設計及保固上缺失之虞」，而主張系爭列車存在主風泵設計不良瑕疵（見本院卷(一)第113頁，本院卷(五)第322頁），然世曦工程報告前揭結論係以往來函文、書面調查報

告為據（見本院卷(一)第112至113頁），未經過實際鑑定為之，而原告所引用之行政院鐵路事故行政調查小組報告（下稱行政院調查報告）記載，則係原告機務處行文被告住友商事之內容，亦非經過實際鑑定（見本院卷(一)第201頁，本院卷(五)第324頁），原告另以運安會調查報告所載「主風泵進氣口位於列車車底，其進氣方向為列車行進方向，此設計增加吸入軌道上異物機會，且進氣口濾網網目過大，可能無法有效阻絕異物；加上冷卻器位於主風泵底部，而整流罩遮住冷卻器上方部位，不易檢視異物堆積與否，致主風泵之冷卻器鰭片累積過多異物與髒污，無法發揮應有之潤滑油散熱效能，導致工作油溫過高，是致1、8車主風泵強制停機的主要原因之一」，作為其主張系爭列車存在主風泵設計不良瑕疵之憑據（見本院卷(五)第323頁，運安會報告卷第12頁），惟再觀諸原告所擷取之前揭運安會調查報告後段記載「原廠維修手冊及臺鐵檢修手冊均未明訂冷卻器清潔週期，僅原廠維修手冊故障排除程序有提及主風泵強制停機時，須執行冷卻器清潔。臺鐵檢修手冊未如原廠維修手冊，詳細提供明確的檢修工作施作步驟、零件耗材、工具需求、圖示說明及檢修基準依據等，並轉化為工單文件，讓檢查員據以執行，並進行維修歷程管理，使檢查員可能未適當添加油量，導致中空絲膜除濕機濾心沾附潤滑油」（見運安會報告卷第12至13頁），可見主風泵異常之原因亦可能係原告未妥善檢修。此外，參加人亦提出訴外人納博特斯克株式會社即主風泵製造商設計課課長出具陳述書以證明系爭列車主風泵設計屬常規設計且廣泛為其他列車採用，據以反駁原告主張（見本院卷(五)第271至296頁）。是系爭列車業經原告於102年間測試通過並於103年12月23日完成驗收，乃兩造所不爭執，系爭主風泵有無設計不良，需倚賴具備專業知識技能之專家提出意見，兩造各執非依民事訴訟法鑑定程序作成之報告或說明為憑，卻均表明無意依法聲請鑑定（見本院卷(四)第492頁），本院無從獲得社會生活上通常人所不置疑而能予以信賴程度

之真實心證度，認定是否存在主風泵設計不良之瑕疵，故依據前揭舉證責任分配法則，認負舉證責任之原告承擔不利益之結果，是原告此部分主張為無理由。

## (二)ATP遠端監視系統是否未連線

1.查普悠瑪號列車均設有ATP系統，ATP系統具有連續監速功能，可於超速及其他必要情況下自動強制列車減速或煞車，又被告住友商事依系爭契約交付原告之普悠瑪號列車，除均應裝載「ATP系統」外，亦應均可與原告綜合調度所內「ATP遠端監視系統」連線，為兩造所不爭執。是被告住友商事依系爭契約，除負有交付列車裝載「ATP系統」之義務外，亦負有使交付列車裝載之「ATP系統」，可與原告綜合調度所內「ATP遠端監視系統」連線之義務，可堪認定。

2.然查普悠瑪號列車在日本製造完成後，需運至臺灣後始能完成ATP遠端監視系統連線測試，為兩造所不爭執，原告訴訟代理人亦於本院言詞辯論期日陳稱原告綜合調度所內「ATP遠端監視系統」之製造商為三商公司（見本院卷(四)第488頁），而非被告住友商事提供，被告及參加人復稱：ATP遠端監視系統之連線需使用原告在臺灣設備，測試步驟亦涉及原告行車調度無線電系統之技術細節，均非被告及參加人所知悉之事項，無法在原告未提供協助下，獨立完成普悠瑪號列車與ATP遠端監視系統連線之測試等語（見本院卷(五)第479頁）。是衡諸上情，使系爭列車裝載「ATP系統」與原告綜合調度所內「ATP遠端監視系統」連線之義務，屬於給付兼需債權人之行為，可堪認定。系爭列車業經原告於102年間測試通過並於103年12月23日完成驗收，原告、被告及參加人在系爭事故發生後，始知系爭列車自交車後迄至系爭事故發生時未與ATP遠端監視系統連線，既為兩造所不爭執，則兩造均未發現交付列車裝載之「ATP系統」，未可與原告綜合調度所內「ATP遠端監視系統」連線，即率予驗收，已難認定係被告住友商事單方面之違約行為。

四、縱認被告住友商事確有違約行為，原告未能證明被告住友商

01 事違約行為與系爭損害間具有因果關係

02 (一)被告住友商事違約行為與系爭損害間須具備相當因果關係，  
03 始需負責

04 本件原告起訴請求被告住友商事給付損害賠償，然損害雖係  
05 一種事實，但損害概念與損害額之算定，亦係法律概念與規  
06 範評價（最高法院109年度台上字第2095號判決意旨參  
07 照）；損害賠償之債，以有損害之發生及有責任原因之事  
08 實，並二者之間有相當因果關係為成立要件（最高法院48年  
09 度台上字第481號判決意旨參照）；又所謂相當因果關係乃  
10 由「條件關係」及「相當性」所構成，必先肯定「條件關  
11 係」後，再判斷該條件之「相當性」，始得謂有相當因果關  
12 係，該「相當性」之審認，必以行為人之行為所造成之客觀  
13 存在事實，為觀察之基礎，並就此客觀存在事實，依吾人智  
14 識經驗判斷，通常均有發生同樣損害結果之可能者，始足稱  
15 之（最高法院101年度台上字第443號判決意旨參照）。是若  
16 被告住友商事違約行為與系爭損害間僅止於「條件關係」或  
17 「事實上因果關係」，不具「相當性」者，法律規範評價仍  
18 難謂違約行為有「責任成立之相當因果關係」，或為原告所  
19 受損害之共同原因。

20 (二)被告住友商事縱有主風泵設計不良之違約行為，亦與系爭損  
21 害間無相當因果關係

22 1.查兩造均不爭執原告規定普悠瑪號列車不得超速；冬山至蘇  
23 澳新間（里程K86+873）路段之普悠瑪號列車速限規定為每  
24 小時130公里，系爭列車通過該路段速度為每小時140公里；  
25 冬山至蘇澳新間（里程K88+625）路段之普悠瑪號列車速限  
26 規定為每小時75公里，系爭列車通過該路段之速度為每小時  
27 141公里；另系爭列車於進入新馬站前彎道時之車速約為每  
28 小時141公里，該路段普悠瑪號列車速限規定為每小時75公  
29 里，是系爭列車超速，可堪認定。又普悠瑪號列車主風泵異  
30 常可能導致總風缸壓力不足，使列車動力遭切斷而速度過  
31 慢，甚或全車停留軔機作動致使列車停駛，亦為兩造所不爭

01 執。既主風泵異常將導致車速降緩甚至停駛，與導致系爭列  
02 車因超速翻覆結果間，顯然不存在任何條件關係，至為明  
03 確。

04 2. 況於系爭事故當日，原告第110B次車使用系爭列車行車時  
05 （南港站至樹林調車場），第1車及第8車上主風泵均有發生  
06 強制停止之異常狀況，而原告於第110B次車入庫後未為任何  
07 處理下，即出庫轉為發生系爭事故之第6432次車（樹林調車  
08 場至臺東站），且原告內部標準作業流程及在職訓練內容，  
09 均記載主風泵強制停止時，可透過重置BOUN開關處理，如列  
10 車之主風泵如發生異常，將列車加速至時速140公里並非操  
11 作手冊記載之操作列車正常程序，為兩造所不爭執之事實，  
12 顯見系爭列車於異常後仍提速以致超速之操作已偏離正常流  
13 程，系爭事故與主風泵異常無涉。且依通聯紀錄顯示，系爭  
14 列車司機員曾向福隆站長反應系爭列車動力會消失，福隆站  
15 長經詢問行車調度員，福隆站長轉知系爭列車司機員：行車  
16 調度員表示可以動就盡量跑（見本院卷(一)第275、276頁），  
17 又系爭列車司機員於事故發生前，曾向頭城站長表示請求停  
18 車，但因故頭城站長誤聽為有人坐錯車，經行車調度員拒絕  
19 停車（見本院卷(一)第281頁），後經檢查員、機車調度員、  
20 行車調度員提及系爭列車動力時有時無是否應更換列車，雖  
21 有機車調度員表示「那就要保佑可以到花蓮」，但機車調度  
22 員及行車調度員最終仍決定到花蓮換車（見本院卷(一)第28  
23 4、286、287頁）。依據一般社會通念對於交通的合理安全  
24 期待，原告自應於第110B次車使用系爭列車行車且發生異常  
25 後，立即停止使用系爭列車行車，或採行適當處置才續行用  
26 車，而非放任未為任何處理，即允許出庫轉為發生系爭事故  
27 之第6432次車，且要求異常車況之列車可以動就盡量跑。縱  
28 原告確有主風泵設計不良之違約行為，原告對於安全行車置  
29 若罔聞之舉，顯然中斷被告住友商事違約行為及系爭事故間  
30 因果關係，尚無從認定主風泵設計不良通常均會發生同樣損  
31 害結果之可能，是自難認定被告住友商事違約行為與系爭損

01 害間具備相當因果關係。而原告提出之世曦工程報告，亦僅  
02 將主風泵設計不良列為事故發生之遠因，而非直接原因（見  
03 本院卷(一)第101頁），是難認原告已舉證此部分因果關係。  
04 從而，原告此部分主張即無足採。

05 (三)被告住友商事縱有未使ATP遠端監視系統連線之違約行為，  
06 亦與系爭損害間無相當因果關係

07 1.查系爭列車超速、司機員關閉系爭列車ATP系統，已如前  
08 述，而系爭列車搭載之「ATP系統」，與原告綜合調度所內  
09 「ATP遠端監視系統」有別，「ATP系統」具有連續監速功  
10 能，且可於超速及其他必要情況下自動強制列車減速或煞  
11 車，惟「ATP遠端監視系統」本身並無減低行車速度或於ATP  
12 系統遭關閉時重啟ATP系統之功能，此為兩造所不爭執。是  
13 縱被告住友商事確實依約將系爭列車搭載之「ATP系統」，  
14 與原告綜合調度所內「ATP遠端監視系統」完成連線，原告  
15 綜合調度所亦無法減低系爭列車之行車速度或於系爭列車AT  
16 P系統遭關閉時重啟ATP系統，是被告住友商事未使ATP遠端  
17 監視系統連線之違約行為，尚難認與系爭損害間具備條件關  
18 係。再依運安會調查報告，ATP系統未與綜合調度所連線，  
19 屬於與風險有關之調查發現，此類調查發現雖係涉及影響鐵  
20 道運輸安全之潛在風險因素，但與系爭事故並無直接關聯  
21 （見運安會報告卷第8至11頁），又依行政院調查報告、臺  
22 鐵總體檢報告指出，因ATP遠端監視系統傳送過多非必要之  
23 安全告警訊息，且系統無法有效過濾出真正告警訊息，致原  
24 告之調度員不易判讀訊息，不信賴該系統之功能等情（見本  
25 院卷(一)第221頁，參證一至四卷第136頁），是原告所稱，若  
26 無ATP隔離開關遠端監視系統未連線一事，系爭事故即可避  
27 免云云，尚難憑採。

28 2.又原告起訴時所據之世曦工程報告，僅將ATP遠端監視系統  
29 未連線列為事故發生之間接原因，列車超速、ATP系統關閉  
30 始為直接原因（見本院卷(一)第101頁），尚難僅憑此遽認ATP  
31 遠端監視系統未連線與系爭損害間有相當因果關係；原告雖

提出運安會報告主張，系爭列車ATP系統並未與綜合調度所連線，使得調度員未能及時得知ATP系統已隔離，錯失告知司機員於ATP隔離後應執行相關配套措施之機會（見本院卷(五)第334頁），惟經本院於言詞辯論期日詢問原告綜合調度所調度人員接獲ATP遠端監視系統發出ATP系統遭關閉之告警訊息後應如何處理？有無標準作業流程？原告訴訟代理人稱依據交通部臺鐵局列車自動防護系統ATP管理及使用要點第2條第3項第14點，即列車運轉中如遇變化而切換運轉模式時，司機員應通報行車調度員（或值班站長），並注意運轉。在事故發生時只有上開規定，並無其他規定等語（見本院卷(四)第491頁）。顯見原告除要求注意運轉外，並無任何因應配套措施，內部未對使用管理ATP系統建置適足作業及內控程序，縱被告住友商事確實依約將系爭列車搭載之「ATP系統」，與原告綜合調度所內「ATP遠端監視系統」完成連線，能否阻卻系爭事故發生亦非無疑，是尚無從認定未使ATP遠端監視系統連線之行為通常均會發生同樣損害結果之可能，自難認定被告住友商事違約行為與系爭損害間具備相當因果關係，原告此部分主張即無足採。

3. 又系爭事故發生時，系爭列車未與ATP遠端監視系統連線，但系爭列車司機員在系爭事故發生前之16:47:59許，向機車調度員表示「對啊對啊現在變成把ATP把它關起來」，而16:48:05機車調度員向司機員表示「ATP關起來會好嗎」，而於16:48:08司機員表示「ATP關起來它現在速度是有的」，於16:48:14機車調度員表示「不ATP關起來他會好嗎」，於16:48:18司機員表示「目前關起來它那它現在速度是有的要觀察看看」，16:48:23機車調度員表示「好好好好好那我跟你講我叫那個列車長去你那邊你教他看怎麼復位好不好齣」等節，亦為兩造所不爭執。足見司機已與原告調度人員取得聯繫，仍未能阻止事故發生，縱被告住友商事確實使依約系爭列車搭載之「ATP系統」，與原告綜合調度所內「ATP遠端監視系統」完成連線，並傳輸ATP系統遭隔離訊息，似亦無從

01 阻卻系爭事故。原告雖主張系爭列車司機員將ATP系統隔離  
02 一事告知機車調度員，惟機車調度員係負責協助車輛故障排  
03 除，並未負責收受告警訊息後之處置云云（見本院卷(五)第33  
04 8頁），然運安會認定原告相關規範並未明確敘明ATP系統隔  
05 離後司機員需注意運轉的定義及內容，導致司機員各自解  
06 讀，採取不同的行動（見運安會報告卷第239頁），足見縱  
07 司機員正確將訊息回報行車調度員而非機車調度員，行車調  
08 度員亦無作業流程可供依循，未必能如原告主張阻卻事故發  
09 生。

10 4.再查原告、被告及參加人在系爭事故發生後，始知系爭列車  
11 自交車後迄至系爭事故發生時未與ATP遠端監視系統連線，  
12 且普悠瑪號列車出入庫測試、現場檢修測試及到站換端駕駛  
13 時，均須將ATP系統之隔離開關切換至「隔離位」（即關閉A  
14 TP系統），故各列車出入庫測試、現場檢修測試及到站換端  
15 駕駛時，綜合調度所會收到ATP遠端監視系統發送之告警訊  
16 息，為兩造所不爭執。是若原告確實依據前揭作業，於歷次  
17 列車出入庫測試、現場檢修測試及到站換端駕駛時，落實將  
18 ATP系統之隔離開關切換至「隔離位」（即關閉ATP系統），  
19 並重視告警訊息，即可早日發現被告住友商事未依約履行連  
20 線義務並督促被告住友商事補正，以使ATP遠端監視系統發  
21 揮功能。然系爭列車業經原告於102年間測試通過並於103年  
22 12月23日完成驗收，亦為兩造所不爭執，迄至系爭事故發生  
23 已3年多，原告不僅未曾驗收此項連線功能，亦於驗收完成  
24 後3年多期間，從未發現此一功能異常，而原告經營規模龐  
25 大，構成員眾多，組織複雜，分工精細，且利用科技機器設  
26 備處理營運業務，系爭事故所生損害，實則統合諸多行為人  
27 之行為與機器設備累積作用結果，縱被告住友商事確實依約  
28 使系爭列車搭載之「ATP系統」，與原告綜合調度所內「ATP  
29 遠端監視系統」完成連線，並傳輸ATP遭隔離訊息，似亦無  
30 法阻卻經年累月系統性失能所生系爭事故及損害發生。

31 5.從而，原告未就被告住友商事縱有未使ATP遠端監視系統連

01 線之違約行為與系爭損害間之相當因果關係盡舉證責任，故  
02 原告此部分之主張亦無理由。

03 伍、原告另主張被告台灣住友依系爭授權書，與被告住友商事負  
04 連帶責任，惟原告對被告住友商事之主張既經本院認定無理  
05 由，則被告台灣住友亦無須負連帶責任，併此敘明。

06 陸、綜上所述，原告雖主張被告住友商事就系爭契約之履行有系  
07 爭列車ATP遠端監視系統未連線、主風泵設計不良等違約情  
08 事，然原告未能舉證以實其說，且該等違約行為與系爭損害  
09 間亦無相當因果關係，被告台灣住友亦無須負連帶責任，故  
10 原告之訴，應予駁回。原告之訴既經駁回，其假執行之聲  
11 請，亦失所依據，應併予駁回。

12 柒、本件事證已臻明確，兩造其餘攻擊防禦方法及證據，核與判  
13 決結果不生影響，爰不一一論列，併此敘明。

14 捌、訴訟費用負擔之依據：民事訴訟法第78條、第86條第1項但  
15 書。

16 中 華 民 國 110 年 12 月 9 日  
17 民事第七庭 法 官 郭思妤

18 以上正本係照原本作成。

19 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。如  
20 委任律師提起上訴者，應一併繳納上訴審裁判費。

21 中 華 民 國 110 年 12 月 9 日  
22 書記官 程美儒