

臺灣高等法院民事判決

108年度勞上字第72號

上訴人 呂建勳
呂晶鈴
吳美麗

上列三人

訴訟代理人 陳澤嘉律師
複代理人 梁家昊律師
被上訴人 交通部臺灣鐵路管理局

法定代理人 張政源
訴訟代理人 鍾開榮律師
被上訴人 林明毅

上列一人

訴訟代理人 徐盛國律師
被上訴人 陳約拿

上列一人

訴訟代理人 劉承斌律師
被上訴人 金維群科技有限公司
(原名：金維群資訊工程有限公司)

法定代理人 蔡揚名
被上訴人 林志隆

上列二人

訴訟代理人 林宏都律師

上列當事人間請求損害賠償事件，上訴人對於中華民國108年3月18日臺灣士林地方法院107年度重勞訴字第18號第一審判決提起一部上訴，本院於109年6月3日言詞辯論終結，判決如下：

主 文

上訴駁回。

01 第二審訴訟費用由上訴人負擔。

02 事實及理由

03 一、上訴人主張：被上訴人金維群科技有限公司（原名稱：金維
04 群資訊工程有限公司，民國108年5月17日變更名稱；下稱金
05 維群公司）承攬被上訴人交通部臺灣鐵路管理局（下稱臺鐵
06 局）基隆至桃園、臺南至新左營之號誌專用光纖電纜新建工
07 程（契約編號L0504P1014T），於105年5月13日分包予鋒基
08 工程行（負責人：羅曉雯）施作。同年月27日，鋒基工程行
09 在汐止至七堵間之工地進行佈放纜線工程（下稱系爭工
10 程），臺鐵局指派之現場監工被上訴人林明毅、金維群公司
11 指派之工地負責人被上訴人林志隆，負責現場安全，不應允
12 許有人於列車通過隧道時在內施工，卻疏未注意，違反臺鐵
13 局「承攬人行車安全及勞工安全衛生告知事項應採取之防災
14 措施」（下稱系爭防災措施）第4條第2項第1款規定，未確
15 實巡視工地、聯繫管制及採取相關安全防護措施，亦未向鄰
16 近車站報告，詢問行車時刻以確認是否有列車進入五堵隧
17 道；另臺鐵局五堵站當日值班副站長被上訴人陳約拿，負責
18 該站火車行車調度，明知有系爭工程施工，卻疏未注意，違
19 反「鐵路沿線工程施工確保鐵路行車安全防範措施」（下稱
20 系爭防範措施）「治標方面」一、「開工前」第3點之規
21 定，未向鄰近車站報告，詢問行車時刻，避免調度車身較寬
22 之莒光號列車行駛該空間狹窄之舊隧道，亦未通知列車行經
23 該路段時，應減速慢行。該日下午3時27分許，林明毅、林
24 志隆一同進入五堵隧道內查核施工品質，違反鋒基工程行員
25 工呂明照要求1次1人進入隧道之指示，同日下午3時29分
26 許，呂明照為確認其等安全進入隧道內，卻因林明毅、林志
27 隆、陳約拿之上開過失及違反呂明照上開指示，致臺鐵局由
28 南往北行駛之編號510次莒光號列車（下稱系爭列車）於同
29 日下午3時35分許通過該隧道，呂明照閃避不及，僅能靠五
30 堵隧道牆壁站立，遭高速撞擊頭部死亡（下稱系爭事故）。
31 呂明照為上訴人呂建勳、呂晶鈴之父，吳美麗之配偶；吳美

麗為呂明照支出醫療費用新臺幣（下同）1,185元，並受有不能受扶養之損害28萬4,205元、精神上損害71萬4,610元（吳美麗原主張為呂明照支出喪葬費用及精神上受損害20萬元，嗣陳明為誤載而更正此部分之事實上陳述），計100萬元；呂建勳為呂明照支出喪葬費用51萬4,610元，並受有精神上損害48萬5,390元（呂建勳亦敘明其起訴內容誤載，更正其為呂明照支出喪葬費用及減少精神上受損害金額部分之事實上陳述），計100萬元；呂晶鈴受有精神上損害100萬元。林明毅、林志隆、陳約拿應依民法第184條第1項前段、第185條規定連帶負損害賠償責任；臺鐵局為林明毅、陳約拿之僱主，金維群公司為林志隆之雇主，就林明毅等3人之過失，應依民法第188條規定，分別與林明毅、陳約拿、林志隆連帶負損害賠償責任。又臺鐵局、金維群公司分別為系爭工程之事業單位及承攬人，就其等員工之過失，未盡雇主責任，應依職業安全衛生法第6條第1項第13款、第25條規定，負連帶責任。縱認呂明照之死亡不可歸責於臺鐵局，因五堵隧道為彎道，呂明照因無線電波受阻未收到系爭列車行經之警示致躲避不及遭撞擊死亡，非其過失所致，依105年1月9日修正前之鐵路法第62條第2項、106年12月29日修正前鐵路行車及其他事故損害賠償暨補助費發給辦法（下稱鐵路行車事故賠償補助辦法）第4條第1款第2目規定，臺鐵局仍應酌給卹金，呂建勳、呂晶鈴各請求41萬6,000元，吳美麗請求41萬8,000元，共125萬元，並於伊等各請求100萬元之金額內擇一為勝訴判決。爰依民法第184條第1項前段、第185條第1項、第188條第1項、職業安全衛生法第25條、鐵路法第62條第2項及鐵路行車事故賠償補助辦法第4條第1款第2目等規定，求為命被上訴人連帶給付呂建勳、呂晶鈴、吳美麗各100萬元，及均自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按年利率5%計付利息之判決（原審判決駁回上訴人上開請求；上訴人不服，提起上訴。上訴人逾上開請求敗訴部分未聲明不服，不予贅述）。上訴聲明：（一）原判決關於駁回上訴

01 人後開之訴及假執行之聲請部分廢棄。(二)被上訴人應連
02 帶給付上訴人呂建勳、呂晶鈴、吳美麗各100萬元，及均自
03 起訴狀繕本送達翌日起至清償日止按年利率5%計算之利息。

04 (三)願供擔保，請准宣告假執行。

05 二、被上訴人抗辯如下：

06 (一)臺鐵局、林明毅、陳約拿以：林明毅為監工，負責監督施
07 工品質及避免施工破壞其他鐵路設備；陳約拿為汐止站副
08 站長，負責列車運轉及車站營運事務，對系爭工程無管理
09 監督之責。系爭工程施作地點五堵隧道長約177公尺，內
10 有7個避車洞，非屬行車安全有顧慮情形，不適用系爭防
11 範措施「治標方面」一、「開工前」第3點有關夜間封鎖
12 隧道施工或申請白天施工並辦理列車慢行之規定。系爭工
13 程之承攬人金維群公司已將系爭工程包含相關安全防護措
14 施事項委由鋒基工程行承攬，系爭事故發生當日，鋒基工
15 程行之實際負責人呂明照已對工程行之員工進行勤前教
16 育；且系爭工程均依規定採取相關安全防護措施、巡視工
17 地、管制聯繫、配置對講機、於五堵隧道南口及北口800
18 公尺處各設置瞭望員，發現系爭列車接近時，瞭望員亦有
19 以無線對講機及吹哨警示施工人員，伊等無違反系爭防災
20 措施第4條第2項第1款等相關安全防範事項。縱呂明照曾
21 對鋒基工程行之員工指示1次只能1人進去隧道，亦不能拘
22 束臺鐵局之員工林明毅，且監工偕同工地負責人檢查施工
23 狀況為工程實務常態，不能以此遽認林明毅有疏失。林明
24 毅、陳約拿就系爭事故均無過失，臺鐵局無庸依民法第18
25 8條負賠償責任。呂明照為鋒基工程行之實際負責人，本
26 身即為職業安全衛生法規定之雇主，其死亡非屬職業災
27 害，不得依同法第6條第1項第13款、第25條規定，請求臺
28 鐵局與金維群公司連帶負賠償責任。另上訴人於108年1月
29 4日始對臺鐵局追加依職業安全衛生法第25條請求負連帶
30 責任，已逾侵權行為損害賠償請求權之2年時效；呂建勳
31 於109年6月3日言詞辯論期日始請求其為呂明照支出之喪

01 葬費用，亦已罹於時效。系爭事故發生前，呂明照有配帶
02 無線電，瞭望員亦有以吹哨、大喊、無線電警示，五堵隧
03 道內之人員均有足夠時間避難，呂明照知悉相關安全防護
04 規定，未依規定進入避車洞躲避系爭列車，其死亡係因自
05 身過失所致，不得依鐵路行車事故賠償補助辦法請求給予
06 補助或卹金等語，資為抗辯。答辯聲明：（一）上訴駁
07 回。（二）如受不利判決，願供擔保請准宣告免予假執
08 行。

09 （二）金維群公司、林志隆除引用上述臺鐵局等之抗辯外，並
10 以：金維群公司將系爭工程包含安全防護措施事項委由鋒
11 基工程行承攬，現場安全由實際施工之鋒基工程行負責，
12 林志隆為工地負責人，僅負責監督施工品質及數量。五堵
13 隧道本為慢行區域，系爭列車時速53公里屬慢行，是否申
14 請通知慢行與呂明照之死亡間無相當因果關係。伊等否認
15 呂明照曾指示隧道1次只能1人進去，監工偕同工地負責人
16 檢查施工狀況為工程實務常態，不能因此而認林志隆有過
17 失。伊等並未要求呂明照一同進入隧道，呂明照自行進入
18 隧道致發生系爭事故死亡，林志隆並無過失，金維群公司
19 無庸依民法第188條規定連帶負賠償責任。另呂建勳於109
20 年6月3日言詞辯論期日始請求其為呂明照支出之喪葬費
21 用，已罹於侵權行為損害賠償請求權之2年時效等語，資
22 為抗辯。答辯聲明：（一）上訴駁回。（二）如受不利判
23 決，願供擔保請准宣告免予假執行。

24 三、兩造不爭執之事實：

25 被上訴人金維群公司承攬被上訴人臺鐵局基隆至桃園、臺南
26 至新左營之號誌專用光纖電纜新建工程（契約編號L0504P10
27 14T），分包予鋒基工程行施作。鋒基工程行於105年5月27
28 日進行系爭工程之施工，同日下午3時30分許，系爭列車進
29 入五堵隧道前，被上訴人林明毅、林志隆躲入五堵隧道自南
30 口算起第2個避車洞，嗣系爭列車由南往北以53公里之時速
31 進入隧道，呂明照受撞擊死亡，其第一次受撞擊點距該隧道

01 南口算起第3個避車洞2公尺等情，有系爭工程合約書、臺鐵
02 局重大職業災害檢討報告、列車車速表紀錄、系爭事故示意
03 圖、現場照片等可證（見臺灣臺北地方法院107年度重勞訴
04 字第39號卷〈下稱北院卷〉，29-36、37-56頁、原審卷一第
05 54、338-341、349頁），堪以認定。

06 四、上訴人依侵權行為法律關係，請求被上訴人連帶賠償損害，
07 有無理由，論述如下：

08 （一）按依民法第184條第1項前段規定，因故意或過失，不法侵害
09 他人之權利者，負損害賠償責任。又依民事訴訟法第277條
10 前段規定，當事人主張有利於己之事實者，就其事實有舉證
11 之責任。本件上訴人主張被上訴人應負過失侵權行為損害賠
12 償責任，為被上訴人所否認，應由上訴人負舉證責任。

13 （二）上訴人主張臺鐵局指派之系爭工程現場監工林明毅、金維群
14 公司指派之工地負責人林志隆，違反系爭防災措施第4條第2
15 項第1款規定；陳約拿違反系爭防範措施「治標方面」一、
16 「開工前」第3點之規定，致發生系爭事故導致呂明照死
17 亡，請求被上訴人連帶賠償損害，為被上訴人所否認。按依
18 系爭防範措施前言說明略以：承商在鐵路沿線施工時，常因
19 不諳鐵路行車規定，而疏於列車安全維護，致造成行車事
20 故，有鑑於此，工務處擬定本防範措施；其「治標方面」
21 一、「開工前」第3點規定：對行車安全有顧慮者，申請利
22 用夜間封鎖路線施工；若需於日間施工，應於該施工路段申
23 請辦理列車慢行（見北院卷59頁）；足見因施工而對行車安
24 全有顧慮者，方有應於施工前申請利用夜間封鎖路線施工，
25 或日間施工者申請辦理列車慢行之需要。查臺鐵局臺北電務
26 段106年11月23日北電技二字第1060004268號函略以：系爭
27 防範措施有關上開規定之影響行車安全之具體判斷標準，係
28 依該施工路段是否屬避車不易之特殊路段、施工中是否有使
29 用大型機具及是否影響鐵路號誌之運行等，作為判斷標準；
30 105年5月27日汐止至七堵間電纜線之鋪設，工程施作中並無
31 使用大型機具亦不影響鐵路號誌運行，該路段非屬避難不易

之特殊路段，系爭事故路段五堵隧道本身即屬慢行區限速每小時60公里，並配置7處避車洞；承攬人並未提出夜間封鎖路線施工（按如需申請需於1個月前提出預定施工計畫）及日間列車慢行（按需於7日前提出申請）之申請需求（見原審卷一第296、297頁）。又依金維群公司與鋒基工程行之系爭工程合約書第1條約定，雙方之契約文件包括金維群公司與臺鐵局之契約所提出之履約文件或資料；第7條「施工管理」(一)約定：所有乙方（即鋒基工程行）員工之管理與安全等，均由乙方負責；同條(六)約定：乙方之工地作業有發生意外事件之虞時，應立即採取防範措施（見北院卷30、32頁）。復參臺鐵局就系爭事故所為之簡報，系爭隧道全長約177.5公尺，隧道內共有7個避車彎，每一避車彎空間為「深109CM、寬122CM、高200CM」，平均約每21公尺即有一避車彎（見原審卷二第69頁），上開情節，均為上訴人所不爭執。據上，可知系爭工程之施工路段五堵隧道屬慢行區，配置有7個避車洞，非屬避車不易之路段；又次承攬人即鋒基工程行並未提出夜間封鎖路線施工或日間施工辦理列車慢行之申請，足見其亦認為本件並無因施作系爭工程而對行車安全有顧慮之情形。上訴人主張該工程之定作人被上訴人臺鐵局及其受雇人陳約拿違反前揭規定而有過失云云，為不足採。

(三)又按依系爭防災措施第1條前段規定：本措施係承攬臺鐵局作業之承攬人所訂定的一項書面安全衛生指導與遵守資料；第3條後段、第4條第2項第1款、第7款復規定，在鐵路沿線工作時，須指派瞭望員，負責警告工作人員避讓火車，以保障工作安全；承攬人之工作人員在進入鐵路沿線路線或橋隧內作業，及避讓行駛列車應注意：工作前應先與監工人員連繫，向鄰近車站報告並詢問行車時刻；發現列車駛近臨時鳴笛牌或聽到瞭望員哨音，應即呼喚同仁避讓（見北院卷57頁）。依上開規定，可知承攬人於工作前應先與監工人員連繫，向鄰近車站報告並詢問行車時刻，俾注意避讓列車；規

01 範之主體為施工之承攬人，而非車站副站長、工地負責人或
02 監工人員。查呂明照係次承攬人鋒基工程行之實際負責人，
03 為上訴人所自認（見原審卷一第58、360頁）；復觀新北市政府
04 勞動檢查處105年7月6日新北檢製字第1053451749號函
05 亦記載：呂明照係鋒基工程行之實際經營負責人等語（見同
06 上卷115頁），從而系爭工程如有違反上述應查明而未查明
07 列車行車時刻之情形，應由呂明照經營之鋒基工程行承擔其
08 責，而非汐止車站副站長陳約拿、監工人員林明毅、工地負
09 責人林志隆之過失。又五堵隧道北口瞭望員即鋒基工程行員
10 工林春明在警詢及檢察官偵查中證稱：當日施工前係由老闆
11 呂明照為勤前教育，告知火車來時要通報並吹哨子；系爭事
12 故發生前，伊有收到南邊瞭望員黃煜軒用無線電通報「火車
13 來了」，伊用無線電回覆收到，再用嘴巴喊「火車來了」並
14 吹哨子；每天工作內容係呂明照安排，當日施工進度亦係呂
15 明照安排；伊知道系爭工程施作前呂明照與陳信雄有去會勘
16 （見原審卷二第71頁、本院卷433頁）；隧道南口瞭望員即
17 鋒基工程行員工黃煜軒在警詢中證稱：當日老闆呂明照有為
18 勤前教育，伊站立位置距離隧道口南邊約800公尺左右；伊
19 看到系爭列車時用無線電通報「火車來了」，並吹哨子提醒
20 隧道內施工的同事，伊有聽到隧道內有同事用嘴巴回覆「火
21 車來了」（見原審卷二第73-74頁）；系爭工程佈線人員即
22 鋒基工程行員工陳信雄在檢察官偵查中證稱：系爭事故當日
23 伊有參加呂明照所為之勤前教育，伊及呂明照均有攜帶無線
24 電（見原審卷一第240-243頁）；林志隆在偵查中亦陳稱：
25 伊聽到哨子聲音，伊就大喊火車來了，帶著林明毅往避車洞
26 跑（見原審卷一第316頁）；林明毅在偵查中陳稱：伊有聽
27 到哨聲，也有聽到有人喊火車來了等語（見本院卷二第14
28 頁），並有呂明照為鋒基工程行員工進行勤前教育之照片可
29 參（見原審卷一第128頁）。據上，可知系爭事故當日，呂
30 明照於施工前曾對鋒基工程行員工進行勤前教育，鋒基工程
31 行施作系爭工程之人員包含呂明照、林春明、黃煜軒等均有

01 配備無線電，五堵隧道南口、北口800公尺處各有瞭望員，
02 系爭事故發生前，南口瞭望員黃煜軒於看見系爭列車時，立
03 即以無線電通報及吹哨警示，北口瞭望員林春明於接到無線
04 電通報後，亦立即吹哨警示，聽到警示之人亦有大喊出聲警
05 示，在隧道內之林明毅、林志隆均有聽到吹哨及大聲呼喊之
06 警示而得避入避車洞。足見被上訴人林明毅、林志隆所為，
07 與其他鋒基工程行員工林春明、黃煜軒、陳信雄之作為相
08 同，符合首揭系爭防災措施第3條後段、第4條第2項第1款、
09 第7款規定避讓行駛列車之規範，難認有過失。復參五堵隧
10 道全長約177.5公尺，內有7個避車洞（參四、(二)）；依五
11 堵隧道之圖示與距離計算，可知每個避車洞相距22.2公尺以
12 內，隧道內人員與避車洞之距離最遠不超過11.1公尺，系爭
13 列車進入五堵隧道之車速為每小時53公里，則南口瞭望員黃
14 煜軒在五堵隧道南口800公尺處看到系爭列車而為警示時，
15 距離系爭列車駛入五堵隧道，應有約54秒（計算式： 3600
16 $\langle \text{秒} \rangle \div 53000 \langle \text{公尺} \rangle \times 800 \langle \text{公尺} \rangle = 54.33 \langle \text{秒} \rangle$ ）可供隧
17 道內之人員躲避；如前所述，呂明照距五堵隧道之避車洞最
18 遠不超過11.1公尺，而距離隧道南口約25公尺且距列車（由
19 南向北行駛）最近之陳信雄（由北往南朝列車方向跑）收到警
20 示後，尚有足夠時間跑出隧道南口（見原審卷一第324、325
21 頁檢訊筆錄），衡情在隧道內距離列車較遠之呂明照，應有
22 足夠時間可進入避車洞避車，難認被上訴人就呂明照因系爭
23 事故死亡有可歸責原因。

24 （四）上訴人雖主張：鋒基工程行登記之負責人為羅曉雯（見本院
25 卷437頁），呂明照僅為系爭工程之工地負責人，而非鋒基
26 工程行之實際負責人云云（見原審卷二第80頁）；惟查上訴
27 人曾自認呂明照為鋒基工程行實際負責人（見原審卷一第5
28 8、360頁），嗣雖改稱呂明照非鋒基工程行之實際負責人，
29 惟其撤銷自認，未經被上訴人同意，且與鋒基工程行員工林
30 春明、黃煜軒在偵查、警詢中所稱呂明照為其等之雇主等情
31 不符，有訊問筆錄、調查筆錄可憑（見原審卷二第23、70-7

5頁），況新北市勞動檢查處於進行職災調查後，亦認呂明照係鋒基工程行之實際負責人，即職業安全衛生法第2條第3款所稱雇主，其死亡非屬同法條第5款所稱之職業災害，有該處105年7月6日新北檢製字第1053451749號函可稽（見原審卷一第115頁），上訴人既不能舉證證明呂明照非鋒基工程行之實際負責人，參照民事訴訟法第279條第3項規定，其事後否認呂明照為鋒基工程行之實際負責人云云，自不生撤銷自認之效力。按職業安全衛生法第25條規定：事業單位以其事業招人承攬時，其承攬人就承攬部分負本法所定雇主之責任；原事業單位就職業災害補償仍應與承攬人負連帶責任。再承攬者亦同。原事業單位違反本法或有關安全衛生規定，致承攬人所僱勞工發生職業災害時，與承攬人負連帶賠償責任。再承攬者亦同。查依金維群公司與鋒基工程行之系爭工程合約書第11條(五)約定：甲方（即金維群公司）對於乙方（即鋒基工程行）、分包廠商及其人員因履約所致之人體傷亡或財物損失，不負賠償責任。對於人體傷亡或財物損失之風險，乙方應投保必要之保險（見北院卷34頁）；因此上訴人請求金維群公司就系爭事故所致鋒基工程行人員呂明照之死亡負損害賠償責任，已屬無據。何況呂明照係鋒基工程行之實際負責人，本身既為職業安全衛生法第2條第3款所稱之雇主，自無同法第25條之適用；從而上訴人主張臺鐵局、金維群公司應依同法第25條規定負連帶賠償責任，應屬無據。此外，上訴人曾以蔡揚名為金維群公司之負責人即雇主，金維群公司違反職業安全衛生法第6條第2項第4款規定，致發生呂明照死亡災害，蔡揚名涉有同法第40條第1項及刑法第276條第2項之業務過失致死等罪嫌，金維群公司亦應依職業安全衛生法第2項科以罰金；林志隆、林明毅、陳約拿均涉有刑法第276條第2項之業務過失致死罪嫌，對上述金維群公司等提出刑事告訴，亦經臺灣士林地方檢察署檢察官以蔡揚名及金維群公司並非呂明照之雇主，蔡揚名、陳約拿、林志隆、林明毅對呂明照遭系爭列車撞擊所致系爭事故均無違

反應注意、能注意而疏於注意之業務過失或直接防護避免義務情事，而以106年度調偵字第863號、106年度調偵字第872號、107年度偵字第9747號均為不起訴處分確定，有不起訴處分書可參（見原審卷一第116-127頁），並經本院調閱上開刑事偵查卷宗核閱無訛，亦足為本件認定之佐證。末按發生系爭事故之隧道非屬避車不易之特殊路段，業如前述（見四、（二））；又系爭事故係發生於000年0月00日下午3時30分，有臺鐵局重大職業災害檢討報告可憑（見北院卷37-40頁），鋒基工程行員工林春明、黃煜軒於系爭列車駛近前，已以吹哨及無線電方式警示五堵隧道內人員，而被上訴人林明毅、林志隆均可聽聞哨音，甚至他人喊叫火車來了等情，並可覓得就近之避難洞，已如前述（見四、（三）），因此上訴人聲請鑑定呂明照遭撞擊地點（距離隧道南口65公尺），於夏季下午16時，有無光線照射入內，是否須藉助照明設備方能辨識周遭環境，核無必要；另呂明照為職業安全衛生法第2條第3款所稱之雇主（詳四、（四）），系爭工程之勞工安全事項應由其負責，即無線電通訊設備應由呂明照負責備置，上訴人聲請鑑定呂明照遭撞擊地點，無線電通訊是否良好，是否會因列車接近而遭到干擾等情，亦無必要，均附此說明。

（五）據上，上訴人依侵權行為法律關係，請求被上訴人連帶賠償損害，應屬無據。上訴人請求侵權行為損害賠償既不應准許，被上訴人臺鐵局抗辯上訴人追加依職業安全衛生法第25條請求部分已逾2年時效，暨被上訴人就呂建勳請求喪葬費用部分為時效抗辯，均無庸審酌，附此敘明。

五、關於上訴人請求臺鐵局酌給卹金部分：

（一）按依105年11月9日修正前鐵路法第62條第1項規定，鐵路因行車及其他事故致人死亡、傷害或財物毀損喪失時，負損害賠償責任。但如能證明其事故之發生非由於鐵路之過失者，對於人之死亡或傷害，仍應酌給卹金或醫藥補助費。依該法條第2項規定訂定之106年12月29日修正前鐵路行車事故賠償

01 補助辦法第4條規定，鐵路機構因行車或其他事故，致人死
02 亡或傷害，而能證明其事故之發生，非可歸責於鐵路機構
03 者，對於受害人之死亡或傷害，仍應酌給卹金或醫藥補助
04 費，其發給標準如下：一、非因受害人之過失所致者：(一)受
05 害人為旅客，其死亡者，最高金額250萬元。(二)受害人非旅
06 客者，按前目之標準減半辦理。二、因受害人之過失所致
07 者：(一)受害人為旅客，其死亡者，最高金額新臺幣十萬元。
08 (二)受害人非旅客者，不予補助。但得按實際情形酌給慰問
09 金；其最高金額不超過5萬元。上訴人依上開規定請求臺鐵
10 局給付卹金，為臺鐵局所拒絕。

11 (二)查系爭工程隧道南口之瞭望員黃煜軒、北口之瞭望員林春明
12 於看到列車時，均有吹哨警示，隧道內之林明毅、林志隆均
13 有聽見吹哨或呼喊警示並立即躲避，有如前述（詳四、
14 (三)）；衡情同在隧道內之呂明照亦應可聽見警示。復依五
15 堵隧道避車洞之設置情形、瞭望員所在位置、列車車速及呂
16 明照在隧道內之位置，其應有足夠之時間可至避車洞避車，
17 亦如前述（詳四、(三)）；參以林志隆在偵查中陳稱：伊
18 在避車洞內探頭向左往南口看時，系爭列車車頭還在隧道
19 外，伊轉頭向右看到呂明照在找避車洞，呂明照看起來很慌
20 張，還用台語大喊「在哪裡」，喊完後用背部緊貼隧道牆
21 壁，此時伊趕快將身體往後靠縮回避車洞，系爭列車就在伊
22 面前經過等語（見原審卷一317頁）。按呂明照為鋒基工程
23 行之實際負責人並負責系爭工程之安全事項，且於系爭事故
24 當日並對員工進行勤前教育（見四、(三)），理應熟悉避
25 車洞位置及避難措施，然其竟於進入隧道前未有防範意外即
26 列車可能駛入隧道之警覺性，即貿然進入隧道，復依其在隧
27 道內由北往南行走方向觀之，其於行走間亦經過數個避車
28 洞，竟於聽聞列車到來之警示時，不知立即進入避車洞避
29 車，應認其就系爭事故之發生有過失；遑論依金維群公司與
30 鋒基工程行訂立之系爭工程契約第1條(一)約定：契約包括甲
31 方（即金維群公司）與機關（即臺鐵局）之契約所提出之履

約文件或資料（如附件）（見北院卷30頁）；又依臺鐵局與金維群公司之工程採購契約第18條第6款約定：機關（即臺鐵局）對於廠商、分包廠商及其人員因履約所致之人體傷亡或財物損失，不負賠償責任。對於人體傷亡或財物損失之風險，廠商應投保必要之保險（見原審卷一第104頁、本院卷44頁）；臺鐵局對於廠商、分包廠商及其人員因履約所致之人體傷亡不負賠償責任之約定，亦屬金維群公司與鋒基工程行之系爭工程契約之一部。上開特約，顯已排除上開修正前鐵路行車事故賠償補助辦法第4條規定之適用。從而臺鐵局抗辯上訴人不得依首揭規定請求給付卹金，應屬有據。

六、綜上所述，上訴人依民法第184條第1項前段、第185條第1項，請求被上訴人林明毅、陳約拿、林志隆連帶負損害賠償責任；依民法第188條第1項，請求被上訴人臺鐵局、金維群公司分別與其員工林明毅、陳約拿、林志隆連帶負損害賠償責任；依職業安全衛生法第25條，請求被上訴人臺鐵局、金維群公司連帶負賠償責任；依105年11月9日修正前鐵路法第62條第2項、106年12月29日修正前鐵路行車事故賠償補助辦法第4條第1款第2目等規定，請求被上訴人臺鐵局給付卹金，均無理由，不應准許。原審就上訴人上開請求關於被上訴人應連帶給付上訴人呂建勳、呂晶鈴、吳美麗各100萬元，及均自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止按年利率5%計付利息部分，為上訴人敗訴之判決及駁回其假執行之聲請，並無不合；上訴意旨指摘原判決此部分不當，求予廢棄改判，為無理由。

七、兩造其餘之攻擊或防禦方法及未經援用之證據，經本院斟酌後，認為均不足以影響本判決之結果，無逐一詳予論駁之必要。併此敘明。

八、據上論結，本件上訴為無理由，依民事訴訟法第449條第1項、第78條、第85條第1項前段，判決如主文。

中 華 民 國 109 年 6 月 17 日
勞 動 法 庭

審判長法官 蕭胤璫

法官 袁雪華

法官 鄭威莉

正本係照原本作成。

如不服本判決，上訴人合併上訴利益額逾新臺幣150萬元，應於收受送達後20日內向本院提出上訴書狀，其未表明上訴理由者，應於提出上訴後20日內向本院補提理由書狀（均須按他造當事人之人數附繕本）上訴時應提出委任律師或具有律師資格之人之委任狀；委任有律師資格者，另應附具律師資格證書及釋明委任人與受任人有民事訴訟法第466條之1第1項但書或第2項（詳附註）所定關係之釋明文書影本。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 109 年 6 月 18 日

書記官 楊璧華

附註：

民事訴訟法第466條之1（第1項、第2項）：

對於第二審判決上訴，上訴人應委任律師為訴訟代理人。但上訴人或其法定代理人具有律師資格者，不在此限。

上訴人之配偶、三親等內之血親、二親等內之姻親，或上訴人為法人、中央或地方機關時，其所屬專任人員具有律師資格並經法院認為適當者，亦得為第三審訴訟代理人。