臺灣高等法院民事判決

111年度上易字第40號

上　訴　人　聯興國際物流股份有限公司
000000000000000000
法定代理人　洪英正
訴訟代理人　舒瑞金律師
　　許嘉珊律師
　　張天民律師
　　蔡聰明律師
被上訴人　　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

上列當事人間請求損害賠償事件，上訴人對於中華民國110年9月8日臺灣基隆地方法院109年度訴字第570號第一審判決提起上訴，本院於112年10月25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、上訴人主張：

㈠伊與被上訴人就基隆港東8、9、10、11號碼頭訂立20年之交通部基隆港務局東岸貨櫃儲運場租賃經營契約（下稱系爭契約），期限至民國117年止，而被上訴人公告基隆港東11號碼頭水深為13公尺，被上訴人負有維持碼頭合於公告水深之使用狀態義務，詎伊所代理之ONE船公司所屬認真輪(MOL EARNEST)於109年5月10日13時25分停泊於基隆港東11號碼頭，竟於同日17時20分離泊時，發生船底觸底而無法駛離，致伊需派拖船拖離碼頭啟航，嗣該輪船船長回報，該船船底受損進水，堪信被

上訴人未善盡疏浚港口之責。

㈡又伊於同年5月12日發函被上訴人，告知發生觸底事件，請被上訴人落實清淤作業，被上訴人於同年5月25日函覆伊表示：被上訴人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。由此可證被上訴人確實有公告港區水深及持續辦理疏浚維持公告水深之義務，嗣被上訴人於同年6月3日起開始進行清淤工程，至同年6月26日完成，在未排除淤積瑕疵之前，認真輪在109年6月6日再次停靠基隆港時，只能在被上訴人同意下，改為停靠於西岸公用碼頭作業，因而衍生額外費用共計新臺幣（下同）72萬9,906元、理貨費用1萬4,480元及運費8萬5,785元，合計83萬171元，爰依民法第227條第2項規定，請求被上訴人如數賠償上開損害等語（上訴人於原審依民法第226條、第227條第2項規定，請求被上訴人給付85萬6,421元本息，原審判決駁回上訴人之訴，上訴人就其敗訴部分，依民法第227條第2項規定，提起一部上訴，未上訴部分已告確定）。並上訴聲明：1.原判決關於駁回上訴人後開第2.項之訴及該部分假執行之宣告暨訴訟費用之裁判（確定部分除外）均廢棄；2.上開廢棄部分，被上訴人應給付上訴人83萬171元，及自起訴狀繕本送達被上訴人之翌日即109年11月6日起至清償日止，按週年利率百分之5計算之利息。

二被上訴人則以：

㈠兩造簽立系爭契約，租賃期間自97年10月31日起至117年10月30日止，而基隆港東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，故伊不定期公布最新測量水深之資料，而各船舶公司即依此決定船舶停泊碼頭，並非依據碼頭原設計水深決定船舶停泊碼頭。因此，伊依據系爭契約約定，並無維持碼頭旁海床一定深度之契約義務，況該約定違反自然淤積之要求。

㈡又認真輪前於109年4月11日進港時吃水深度為10.6公尺，離港

時吃水深度為11.2公尺，而當時認真輪係停泊於東11號碼頭，並無發生觸底之事件。至認真輪於109年6月6日離港時，吃水深度為11.4公尺，僅較前次109年4月11日入港時，吃水深度增加0.2公尺，而海床不至於在短短1個多月即淤積0.2公尺，否則1年豈非淤積達2.4公尺，足見認真輪於109年6月6日停靠於基隆港西23號碼頭，係船舶代理商自由選擇停靠碼頭之故，而非無法停泊於東11號碼頭。再認真輪既得於109年4月11日停泊於基隆港東11號碼頭，上訴人自不得僅以認真輪於109年6月6日停泊西23號碼頭之事實，證明東11號碼頭有不符合民法第423條所定租賃物之使用收益狀態之情事。因此，上訴人以109年6月6日認真輪停泊於西23號碼頭之事實，主張伊應負債務不履行損害賠償責任，並無理由等語，資為抗辯。並答辯聲明：上訴駁回。

三經查：㈠上訴人向被上訴人租用「東岸貨櫃儲運場」（基隆港東岸第8、9、10、11號碼頭暨後線土地）、東7倉庫、東9號碼頭後線空地及其所含設施，以經營貨櫃裝卸、儲轉營運業務，兩造並簽立系爭契約，租賃期間自97年10月31日起至117年10月30日止；㈡被上訴人公告基隆港東10號碼頭設計水深為12公尺、東11號碼頭設計水深為13公尺；㈢認真輪全長為294公尺、總噸位54,098，於109年4月11日入港時吃水深度為10.6公尺，翌日離港時吃水深度為11.2公尺，嗣於109年5月10日入港時吃水深度為12.3公尺，離港時吃水深度為12.6公尺，而於離港時發生船底觸底之情事，復於109年6月6日入港時吃水深度為10.7公尺，離港時吃水深度為11.4公尺等情，為兩造所不爭執，並有被上訴人網站公告、認真輪官方網站資料、系爭契約、基隆港引水人109年4月11日、12日、5月10日、6月6日引領船舶紀錄單等件附卷可稽（見原審卷第27、83、84、211至231、365、369、373、377頁；本院卷第357、361頁），自堪信為真正。

四按因可歸責於債務人之事由，致為不完全給付者，債權人得依關於給付遲延或給付不能之規定行使其權利；因不完全給付而

生前項以外之損害者，債權人並得請求賠償，民法第227條第1項、第2項固定有明文。惟債權人依第227條之規定，請求債務人賠償損害者，須以債務人就債務不履行有可歸責之事由，致給付不能或致為不完全給付者為要件。而所謂不完全給付，係指債務人未依債務本旨為給付，所謂債之本旨，應依當事人之約定、契約目的、債務性質等為斷，且債務人就已依債之本旨履行之事實，應負舉證責任（最高法院103年度台上字第218號、110年度台上字第882號判決意旨參照）。又損害賠償之債，以有損害之發生及有責任原因之事實，並二者之間，有相當因果關係為成立要件。故上訴人所主張損害賠償之債，如不合於此項成立要件者，即難謂有損害賠償請求權存在（最高法院48年台上字第481號判例參照）。而所謂相當因果關係，係指依經驗法則，綜合行為當時所存在之一切事實，為客觀之事後審查，認為在一般情形下，有此環境、有此行為之同一條件，均可發生同一之結果者，則該條件即為發生結果之相當條件，行為與結果即有相當之因果關係；反之，若在一般情形上，有此同一條件存在，而依客觀之審查，認為不必皆發生此結果者，則該條件與結果並不相當，不過為偶然之事實而已，其行為與結果間即無相當因果關係，不能僅以行為人就其行為有故意過失，即認該行為與損害間有相當因果關係（最高法院87年度台上字第154號、98年度台上字第673號判決意旨參照）。換言之，相當因果關係之認定，應以行為人之行為所造成之客觀存在事實為觀察之基礎，倘就該客觀存在之事實，依吾人智識經驗判斷，通常均有發生同樣損害結果之可能者，始得謂行為人之行為與被害人所受損害間，具有相當因果關係（最高法院99年度台上字第1349號判決意旨參照）。再當事人主張有利於己之事實者，就其事實有舉證之責任，民事訴訟法第277條本文亦有明定。另給付之訴，須在私法上對被告有給付請求權，被告有給付之義務者始得為之；請求履行債務之訴，除被告自認原告所主張債權發生原因之事實外，應先由原告就其主張此項事實，負舉證之責任，必須證明其為真實後，

被告於其抗辯事實，始應負證明之責任，此為舉證責任分擔之原則（最高法院43年台上字第377號判例意旨參照）。上訴人主張：兩造簽立系爭契約，被上訴人負有維持碼頭合於公告水深之使用狀態之義務，而為達成貨櫃船得安全停泊租用碼頭，被上訴人應定期或不定期就港區水域水深測量、監測、公告水域、碼頭實際水深及必要疏浚，以避免發生船舶觸底，此乃被上訴人依照系爭契約所生之附隨義務，詎伊所代理之ONE船公司所屬認真輪於109年5月10日17時20分離泊時，發生船底觸底而無法駛離，致伊需派拖船拖離碼頭啟航，嗣被上訴人於同年6月3日起開始進行清淤工程，至同年6月26日完成，在未排除淤積瑕疵之前，認真輪於109年6月6日再次停靠基隆港時，只能在被上訴人同意下，改為停靠西岸公用碼頭作業，因而衍生額外費用72萬9,906元、理貨費用1萬4,480元及運費8萬5,785元，合計83萬171元，爰依民法第227條第2項規定，請求被上訴人如數賠償等語。惟為被上訴人所否認，被上訴人並以前詞置辯。是本件應審究者厥為：上訴人主張依民法第227條第2項規定，請求上訴人給賠償83萬171元本息，有無理由？經查：

㈠上訴人向被上訴人租用「東岸貨櫃儲運場」（基隆港東岸第8、9、10、11號碼頭暨後線土地）、東7倉庫、東9號碼頭後線空地及其所含設施，以經營貨櫃裝卸、儲轉營運業務，兩造並簽立系爭契約，租賃期間自97年10月31日起至117年10月30日止；又被上訴人公告基隆港東10號碼頭設計水深為12公尺、東11號碼頭設計水深為13公尺，而認真輪全長為294公尺、總噸位54,098，於109年4月11日入港時吃水深度為10.6公尺，翌日離港時吃水深度為11.2公尺，嗣於109年5月10日入港時吃水深度為12.3公尺，離港時吃水深度為12.6公尺，而於離港時發生船底觸底之情事，復於109年6月6日入港時吃水深度為10.7公尺，離港時吃水深度為11.4公尺等情，為兩造所不爭執，業如前述。

㈡又出租人應以合於所約定使用收益之租賃物，交付承租人，並應於租賃關係存續中保持其合於約定使用、收益之狀態，民法

第423條定有明文。而所謂合於所約定使用、收益之租賃物，乃指該租賃物在客觀上合於約定使用、收益之狀態為已足，至於承租人能否達到使用收益之效果，則應非所問（最高法院84年度台上字第333號民事判決意旨參照）。查系爭契約約定由被上訴人出租碼頭、土地、倉庫及所含設施予上訴人，以經營貨櫃裝卸、儲轉營運業務，被上訴人即應於租賃關係存續期間，使出租標的物保持合於經營貨櫃裝卸、儲轉營運業務之狀態，如有違反，應認被上訴人違反系爭契約之義務。是上訴人承租碼頭以經營貨櫃裝卸業務，若碼頭旁之水域因泥沙淤積或其他原因而無從使船舶停靠，難謂被上訴人已提供合於系爭契約之標的物供上訴人使用收益。惟系爭契約並未明文約定被上訴人應使碼頭旁之水域符合設計深度，自無從以碼頭旁水域之實際深度與設計深度不符，即謂被上訴人有不完全給付之情事，仍應視具體狀況判斷是否無從達成系爭契約之目的。

㈢再認真輪船底於109年5月17日觸底後，至同年6月2日被上訴人進行清淤作業前，上訴人分別於5月17日、19日、23日、26日、30日、6月2日安排船長294.13公尺、215.08公尺、285.79公尺、207.44公尺、265公尺、215.08公尺，總噸位分別為54,940、27,915、55,487、25,630、44,234、27,915之貨櫃輪停泊於東10號、11號碼頭，另於被上訴人在109年6月3日至同年6月26日安排廠商進行浚挖清淤作業期間，分別於9日、14日、17日、21日、23日安排船長209.75公尺、294.13公尺、209.75公尺、285.79公尺、209.75公尺，總噸位分別為32,720、54,940、32,720、55,487、32,720之貨櫃輪停泊於東10號、11號碼頭（見原審卷第163頁）。準此，上訴人既於上開期間安排11船次之貨櫃輪停泊於東10號、11號碼頭，其中不乏有與認真輪長度294公尺及總噸位54,098相近之船舶停泊紀錄，足見被上訴人在客觀上已提供合於約定使用、收益狀態之標的物。至上訴人是否另行安排認真輪停泊於東10號、11號碼頭，以達到其使用收益之效果，尚與被上訴人無涉。是上訴人主張被上訴人違反維持碼頭合於公告水深之使用狀態之義務，

及違反定期或不定期就港區水域水深測量、監測、公告水域、碼頭實際水深及必要疏浚之附隨義務一節，並非可採。

㈣上訴人雖主張：認真輪於109年5月10日發生觸底情事，而109年6月6日適逢東11號碼頭疏浚作業尚未完成，為確保認真輪安全停泊，故改停泊於西23號碼頭等語。惟被上訴人於107至109年均辦理水深測量作業並公告測量結果，以供各航商查詢及排定船期，有被上訴人招標契約書、碼頭水深圖等件在卷可查（見本院卷第231至317頁），故為確保船舶安全，上訴人自應依實際水深排定船舶停泊碼頭。又不同船舶有不同之吃水深度，同一船舶亦因不同載重及所處水域鹽度條件，而有不同之吃水深度，且港區水深每日均受潮汐變化影響，大型而吃水深之輪船，於停泊碼頭過程中自應注意潮汐情況，是船舶能否順利停泊碼頭受諸多因素影響，難謂東11號碼頭疏浚作業尚未完成，即認被上訴人提供之東10號、11號碼頭未能合於約定使用、收益狀態，致系爭契約之目的無從達成。是上訴人主張：被上訴人於109年6月3日至6月26日進行浚挖清淤作業期間，認真輪於109年6月6日再次停靠基隆港時，只能改為停靠西岸公用碼頭作業一節，尚屬無據。準此，認真輪於109年6月6日停靠西岸公用碼頭，難認可歸責於債務人即被上訴人之事由，上訴人自無依民法第227條第2項規定，請求被上訴人賠償之餘地。

㈤另上訴人主張：縱認真輪於109年4月11日、12日能順利停泊於東10號、11號碼頭，亦不能據此論斷109年6月6日亦能順利停泊，且依照東11號碼頭實際疏浚現場照片顯示，水底存有足以妨礙貨櫃輪安全停泊之不明物體，故不能排除認真輪若於109年6月6日停泊於東11號碼頭可能發生觸底之風險等語。惟上訴人於109年4月11日、12日曾安排認真輪停泊於東10號、11號碼頭，該次入、離港吃水深度各為10.6公尺及11.2公尺（見原審卷第371至377頁），已較被上訴人於108年公告之實際水深更深（見原審卷第91、107頁），惟該次停泊並未發生船舶觸底情事，足證船舶能否順利停泊於碼頭，非僅受海床淤積情況或水底物體之因素影響。又認真輪於109年6月6日停泊基隆港

時，入、離港吃水深度各為10.7公尺及11.4公尺（見原審卷第363至369頁），較109年4月11日、12日停泊於東10號、11號碼頭僅增加0.1及0.2公尺，而上訴人既未舉證證明認真輪於109年6月6日無法停泊於東10、11號碼頭，而有改停泊西23號碼頭之必要之事實，則上訴人主張：被上訴人在未排除淤積瑕疵前，認真輪只能改為停靠西岸公用碼頭作業一節，尚屬無據。

㈥本院綜合上情以觀，認上訴人主張其所受之83萬171元之損害，係因被上訴人之行為直接或間接所造成，且依社會一般經驗法則，上訴人所指被上訴人之上開事由亦非當然發生上開損害之結果，揆諸前揭說明，即難認上訴人所指被上訴人之上開事由，與上訴人主張認真輪於109年6月6日改停泊於西23號碼頭而受有上開損害，兩者之間有相當因果關係存在。因此，上訴人既未舉證證明被上訴人就其所受上開損害有可歸責之事由，且其所受上開損害與上訴人所指被上訴人之上開事由，兩者之間有何相當因果關係，自難謂其有損害賠償請求權存在，則其依民法第227條第2項規定，請求被上訴人賠償83萬171元，尚屬無據。

五綜上所述，上訴人主張依民法第227條第2項規定，請求被上訴人給付上訴人83萬171元，及自起訴狀繕本送達被上訴人之翌日即109年11月6日起至清償日止，按週年利率百分之5計算之利息，為無理由，不應准許。原審判決就此部分為上訴人敗訴判決並駁回其假執行之聲請，經核於法並無不合。上訴意旨指摘原判決此部分不當，聲明廢棄改判，為無理由，應駁回其上訴。

六本件事證已臻明確，兩造其餘之攻擊或防禦方法及所用之證據，經本院斟酌後，認為均不足以影響本判決之結果，爰不逐一論列，附此敘明。

七上論結，本件上訴為無理由。依民事訴訟法第449條第1項、第78條，判決如主文。

中　　華　　民　　國　　112　　年　　11　　月　　22　　日

民事第二十三庭

審判長法　官　張松鈞

法　官　許勻睿

法　官　李昆曄

正本係照原本作成。

不得上訴。

中　　華　　民　　國　　112　　年　　12　　月　　4　　日

書記官　蕭麗珍