臺灣臺中地方法院民事判決

107年度訴字第1015號

原　　告　欣彰天然氣股份有限公司
法定代理人　朱坤塗
訴訟代理人　魏順華律師
訴訟代理人　王紹偉
被　　告　易輝璜

上列當事人間請求損害賠償事件，本院於民國108年7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。

訴訟費用由原告負擔。

事實及理由

一、原告起訴主張：

訴外人金億達航運興業股份有限公司（下稱金億達公司）因積欠訴外人上海商業儲蓄銀行股份有限公司（下稱上海商銀）債務未清償，經上海商銀向鈞院聲請對金億達公司所有之「欽益輪」（下稱系爭船舶）及「佳益輪」強制執行，經鈞院實施扣押、查封後，系爭船舶停泊於臺中港【系爭船舶嗣經鈞院拍賣，由訴外人笠揚國際開發工程有限公司於民國104年7月24日買受系爭船舶，鈞院於104年7月31日核發權利移轉證書予笠揚公司而起取得系爭船舶之所有權。原告原認上海商銀為系爭船舶之保管人，前已另案對上海商銀提起損害賠償訴訟，經鈞院以105年度訴字第686號（下稱民事前案），駁回原告之訴，嗣提起上訴，經臺灣高等法院臺中分院於108年5月29日以107年度上字第43號駁回原告之上訴，並經確定，因上海商銀於民事案中否認為保管人，經原告調閱執強卷後始發現被告為保管人，始提起本件訴訟】，而被告於鈞院查封時指定為系爭船舶之保管人，並領有報酬，在保管責任未經法院解除前，應負善良管理人之注意義務。詎104年8月8日蘇迪勒颱風來襲，被告原應注意於颱風來襲時系爭船舶應有適當人員留守管理以為應變，致系爭船舶於颱風期

間發生斷纜，並因船上無人留守而漂流至臺中港南突堤區，進而隨海浪漲退不斷撞擊龍昌橋北側，致龍昌橋護欄斷裂，橋面柏油亦發生龜裂，所產生之拉力使原告所有、於90、91年間所設置附掛於龍昌橋南側之12英吋天然氣管線（下稱系爭管線）變形，部分管線甚至因而掉落海中（下稱系爭事故）。經鑑定結果，認系爭管線係因系爭船舶斷纜、漂流致撞擊橋面及橋墩始損壞，經原告僱工修復支出新臺幣（下同）5,343,786元。因被告未盡善良管理人之注意義務致原告受有損害，被告之行為構成過失侵權行為，原告先就一部修復費用即500萬元為請求。爰依商港港務管理規則第14條第1項、第15條、第17條、民法第184條第1項前段及第2項前段的起本件訴訟。至系爭事故係船舶撞擊龍昌橋而毀損路面上所設置之天然氣管線，並非在海面上發生，應無海商法之適用，而鑑定報告係民事前案審理時，經法院指定之台灣省機械技師公會所製作之鑑定報告，自屬客觀而公正，被告抗辯屬私人鑑定而不可採，顯有誤會。至所損壞之瓦斯管線之使用年限，經國外測試可達到105年，臺灣商業型錄上至少為50年，被告抗辯稱系爭管線可能因老舊鏽蝕而脫落，實與事實不符。並聲明：被告應給付原告500萬元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按年息百分之5計算之利息；願供擔保請准宣告假執行。

二、被告則以：

被告僅為佳益輪之船長，鈞院執行查封、扣押時先至佳益輪實施查封，嗣後又詢問被告關於欽益輪狀況，鈞院執行人員以佳益輪、欽益輪為同一家公司所有，即要求被告在保管人欄簽名，隨後將封條交給被告，被告當時認為兩艘船均屬笠揚公司所有，沒多考慮即簽名，並認係代表笠揚公司在場而於保管人簽名時特別註明「易輝璜船長」，當時鈞院執行人員並未告知被告併為欽益輪之保管人，被告不了解法律上保管人之意義，亦無保管欽益輪之意，自不負損害賠償責任。縱被告有保管義務，然自欽益輪於104年7月24日拍定後至10

4年7月31日上海商銀通知給付薪水終日時，被告自104年8月1日起已脫離欽益輪保管人身分，僅對尚未拍定之佳益輪負保管責任。又欽益輪擱淺在龍昌橋附近，無法證明瓦斯管之損壞係欽益輪撞擊所致，且龍昌橋附近水深未逾4米50，而欽益輪之水尺為4米50，欽益輪縱使斷纜漂流亦不致漂至水深不足之龍昌橋附近並撞擊瓦斯管線。況系爭瓦斯管已使用多年，固定管線之鐵圈均已鏽蝕脫落，瓦斯管線亦可能係因颱風之風浪拍擊而損壞。至本件應為海事事件，鑑定報告卻非海事相關人員所為，復由私人公司鑑定，自不具公信力而不可採。至被告本係佳益輪之船長，颱風來襲時僅能固守佳益輪，無法兼顧欽益輪，且欽益輪於拍定後，拍定人於颱風來襲時，並未派人上船維護、看守，而被告於颱風當日因港務局詢問被告纜繩是否充足時，協助港務局將10餘條新纜繩加繫於欽益輪上，此為被告義務幫忙所為，並非對欽益輪亦負保管責任。況颱風來襲時刮起約13-15級強風，停泊港內之船舶纜繩全斷，佳益輪亦然，被告緊急招來拖船頂住佳益輪，始未發生嚴重損害，已盡保管人責任等語置辯。並聲明：原告之訴駁回。

三、法院之判斷：

原告主張金億達公司因積欠上海商銀債務未清償，經上海商銀向本院聲請對金億達公司所有之「欽益輪」、「佳益輪」強制執行，經本院實施扣押、查封後，系爭船舶停泊於臺中港，而被告於本院查封時指定為保管人，並領有報酬，於104年8月8日蘇迪勒颱風來襲時，系爭船舶於颱風期間發生斷纜，並因船上無人留守而漂流至臺中港南突堤區零昌橋附近，於颱風過後原告所有、於90、91年間所設置附掛於龍昌橋南側之12英吋天然氣管線（下稱系爭管線）發現變形，部分管線掉落海中等事實，業據提出現場相片、查封筆錄、指封切結等件為證，堪信原告上開主張為真實。本件兩造有爭執者為，被告是否為系爭船舶之保管人，原告所有系爭管線是否因系爭船舶斷纜、漂流撞擊而損壞，被告是否違反作為

義務而需負損害賠償責任。

㈠、被告為「欽益輪」、「佳益輪」之保管人：

按船舶經查封後，得委託航政機關、船長或其他妥適之人或機關、團體保管；並得許可為必要之保存及移泊行為。保管、保存及移泊費用，得命債權人預納。辦理強制執行事件應行注意事項（下稱執行應注意事項）第61點第5款定有明文。經查，本件本院執行處於103年12月19日進行強制執行查封時，係當場將同時查封之系爭船舶及佳益輪，併交由佳益輪之船長易輝璜負責保管，此有查封筆錄及指封切結可證（本院卷一第33-35頁）。被告雖抗辯本院執行處人員並未告知併為系爭船舶之保管人，因此在查封筆錄簽名時特別註明「船長」等字樣，以明僅為「佳益輪」之保管人等語。惟依本院查封筆錄之記載，被告於查封時表示：「…但其（按指被告）表示其目前所襖管的兩艘船，確實為欽益輪及佳益輪…」等語（本院卷一第34頁），而被告於查封筆錄簽名處亦無特別記載僅為「佳益倫」之保管人而不及系爭船舶等文字，且依本院指封切結（不動產）所示，被告在保管人欄簽名處之上方所標示之查封附表係記載「佳益倫」及「欽益輪」，並在備註欄詳列兩艘船舶之船籍港等相關資料，而被告係受良好教育、有智識之成年人，復已擔任船長多年，其在指封切結上保管人欄簽名，自係允諾擔任本院查封之「佳益倫」及「欽益輪」保管人之意，其抗辯不知亦擔任系爭船舶之保管人，顯與事實不符，未堪採信。況依被告於104年1月29日寄送與本院民事執行處之報告所示，被告於報告兩字下方亦記載於「佳益倫」及「欽益輪」，在內文亦載明「…台中地方法院查封，在船三名船員負責看守兩條船（佳益倫與欽益輪），我船長（按指被告）為貴院指定之保管人，…」等文字，益證被告亦自認為「佳益倫」及「欽益輪」之管人，否則自無在寄送本院之報告中為上開表示。

㈡、原告所有系爭管線確因系爭船舶斷纜、漂流撞擊而損壞：

經查，原告主張104年8月8日蘇迪勒颱風來襲期間，滯留臺

中港北突堤區之系爭船舶斷纜漂航至臺中港南突堤區，撞擊龍昌橋橋樑護欄，臺中港務公司監控中心於104年8月8日接獲通報，原靠泊於臺中港東連續壁之系爭船舶斷纜漂航至龍昌橋，此有原告提出之現場相片、報紙報導為證（本院卷一第11-23頁）。而依交通部航港局航務中心函覆本院之108年6月25日中港字第1083200825號函所示（本院卷二第131-134背面），104年8月8日颱風來襲時，斷纜之船舶計有6艘，其僅系爭船舶漂流至台電臺中火力發電廠冷卻水管路出水口處，其餘船舶均在台電臺中火力發電廠冷卻水管路出水口處北側之39號碼頭等附近，再依台中港碼頭分布圖所示，台電臺中火力發電廠冷卻水管路出水口處係與龍昌路（因係橫跨100及101號碼頭，因此雖名龍昌路但實際上係跨於水面上，故有稱龍昌橋）與100、101號碼頭係直角相交，因此因斷纜而漂流至100號碼頭附近之系爭船舶，因海浪漲退而衝擊龍昌橋之可能性自較其他同時斷纜之船舶為高，被告抗辯原告所有系爭管線並非系爭船舶撞擊所致損壞，惟並未舉證以實其說，難認真實。況依本院民事前案送請臺灣省機械技師公會鑑定結果，亦認龍昌橋橋樑護欄受損程度，此不斷衝擊力，確實可造成裝置於橋另一端之天然氣管脫離而掉入海裡，非度斷衝擊，天然氣管線不致掉落，有該會鑑定編號為TMPEA105014號鑑定報告附卷可資佐證（本院卷一第92-100頁），益見原告所有系爭管線應係系爭船舶斷纜漂流至龍昌橋與100號碼頭處，因海浪漲退而衝擊龍昌橋並因而導致原告所有系爭管線損壞之可能性自較其他同時斷纜之船舶為高。

㈢、被告違反義務之行為不具期待可能性：

⑴、按不作為之成立侵權行為，須以存在作為義務為前提，被告為系爭船舶之保管人，對船舶之安全及不因斷纜、漂流而受損，甚至損及其他人權利情形，負有作為義務，本件被告固為「欽益輪」、「佳益輪」之保管人，並受有報酬，而應盡善良管理人之注意義務，如被告於颱風來襲時，未盡善良管理人之注意義務，不作任何保護「欽益輪」斷纜、漂流而受

損，甚至損及其他人權利之行為時，其不作為自屬有過失。又成立不作為之侵權行為，亦須不作為與侵害他人權利間有因果關係，倘若有所作為即得防止結果之發生，因其不作為致他人之權利受到侵害時，則不作為與權利受侵害之間方有因果關係。

⑵、經查，依商港法第18條及商港港務管理規則第14條之規定，因查封而停泊於台中港之佳益輪應配置船員3名，系爭船舶則應配置4名，惟依本院查封筆錄及指封切結之記載所示，查封時「佳益輪」上有該船之船長即被告、輪機長及一名船員留守，系爭船舶則無，顯與上開規定符，又徵諸船舶係航行於海上之交通工具，噸數龐大，行進、轉彎、倒俥具高度之技數性，需經國家考試合格之海員始有能力為之，且在海上停泊時，為保持安全避免碰撞，亦均須留設一定之間隔，因而船舶之保管人，非如一般動產之保管人，可輕易負責、掌控數件保管物品，本件被告固為本院指定「欽益輪」、「佳益輪」之保管人，惟實際上被告為「佳益輪」之船長，對「佳益輪」同負保管責任，對颱風來襲時，要求被告同時對「欽益輪」、「佳益輪」善盡善良管理人之保管責任，顯係強人所難，因此被告對「欽益輪」之不作為所違反作為義務，應認不具期待可能性，自不得要求被告負損害賠償之責。

⑶、再查，依交通部航港局航務中心108年6月25日中港字第1083200825號函所示（本院卷二第131-134背面），104年8月8日颱風來襲時，風力強勁、海象惡劣，再參考中央氣象局之氣象資料顯示，104年8月8日凌晨3時之風力為13級（41M/S），凌晨4時之風力為14級（46M/S），凌晨5時之風力為15級（50.5M/S），凌晨6時之風力更達破當地紀錄之16級（52.5M/S）。雖然104年8月6日至104年8月9日蘇迪勒颱風期間，停靠臺中港船舶數量，8月6日合計103艘、8月7日合計94艘、8月8日合計90艘、及8月9日合計102艘（參見本院民事前案卷一第97頁臺中港務分公司回函），且蘇迪勒颱風期間，共計6停泊於台中港之船舶斷纜。惟當時所遇風力係當地破

紀錄之罕見強風，所致斷纜應屬天災事變，難據此即令被告負不作過失之責任，況當時斷纜之6艘船舶，不系爭船舶外，餘均有船員在船，亦發生斷纜、漂流，甚至兩船發生碰撞情事（詳如交通部航港局航務中心108年6月25日中港字第10832008 25號函所示，本院卷二第131-134背面），遇此罕見強風，縱被告當時已盡善良管理人之注意義務而在系爭船舶上駕駛船舶及應變，恐亦無力抵擋大自然之強風，本院認任何人（包含善良管理人）遇此情形，要盡保管人保護船舶之作為義務，恐係難如登天，亦違反社會大眾之法律感情，被告於系爭船舶斷纜當時，雖未盡善良管理人之保管得任，惟此違反作為義務之不作為過失，顯不具期待可能性，被告就所生侵權行為之損害，自不負賠償責任。

㈣、綜上所述，原告依民法第184條第1項前段、第2項侵權行為之法律關係，訴請被告賠償500萬元，及自起訴狀繕本送達翌日起算之法定遲延利息，為無理由，不應准許。原告之訴既經駁回，其假執行之聲請即失所附麗，應併予駁回。

四、本件事證已臻明確，兩造其餘陳述及主張，核與本判決結論不生影響，爰不一一論述，附此敘明。

訴訟費用負擔之依據：民事訴訟法第78條。

中　　華　　民　　國　　108　　年　　8　　月　　16　　日

民事第二庭　法　官　李立傑

以上正本係照原本作成。

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。如委任律師提起上訴者，應一併繳納上訴審裁判費。

提起上訴，應以上訴狀表明(一)對於第一審判決不服之程度，及應如何廢棄或變更之聲明，(二)上訴理由（民事訴訟法第441條第1項第3款、第4款），提出於第一審法院。

中　　華　　民　　國　　108　　年　　8　　月　　21　　日

書記官　孫超凡