臺灣高等法院高雄分院民事判決

106年度重上字第116號

上　訴　人　長榮海運股份有限公司
法定代理人　張正鏞
訴訟代理人　陳弘斌
　　李宏文律師
上　訴　人　台灣現代商船船務代理股份有限公司
法定代理人　崔壯豪
訴訟代理人　楊思莉律師
被上訴人　Hyundai Merchant Marine Co.,Ltd
法定代理人　Lee Paik-Hoon
訴訟代理人　莊雯琇律師
　　蔡明樹律師

上列當事人間請求損害賠償事件，長榮海運股份有限公司及台灣現代商船船務代理股份有限公司對於中華民國106 年9 月30日臺灣高雄地方法院104 年度重訴字第404 號第一審判決，各自提起上訴，本院於108 年5 月29日言詞辯論終結，判決如下：

主　文

原判決關於：㈠命上訴人台灣現代商船船務代理股份有限公司給付上訴人長榮海運股份有限公司超過新台幣參佰壹拾肆萬捌仟柒佰伍拾元本息部分，及該部分假執行之宣告，㈡駁回後開第三項之訴及該部分假執行之聲請，暨訴訟費用之裁判均廢棄。

上開廢棄㈠部分，上訴人長榮海運股份有限公司在第一審之訴及假執行之聲請均駁回。

被上訴人Hyundai Merchant Marine Co . ,Ltd 應給付上訴人長榮海運股份有限公司新台幣參佰壹拾肆萬捌仟柒佰伍拾元，及自民國一百零四年十一月十七日起至清償日止，按年息百分之五計算之利息。

如台灣現代商船船務代理股份有限公司或Hyundai Merchant Marine Co . ,Ltd 為給付時，另一公司於給付範圍內免除給付義務。

上訴人長榮海運股份有限公司及台灣現代商船船務代理股份有限

公司其餘上訴均駁回。
第一、二審訴訟費用，由上訴人台灣現代商船船務代理股份有限公司、被上訴人Hyundai Merchant Marine Co . ,Ltd 負擔五分之二，餘由上訴人長榮海運股份有限公司負擔。
本判決第三項所命給付，於上訴人長榮海運股份有限公司以新台幣壹佰零伍萬元為被上訴人Hyundai Merchant Marine Co . ,Ltd 供擔保後，得假執行。但被上訴人Hyundai Merchant Marine Co . ,Ltd 以新台幣參佰壹拾肆萬捌仟柒佰伍拾元為上訴人長榮海運股份有限公司預供擔保後，得免為假執行。
事實及理由
壹、程序方面：
一、按非法人之團體，設有代表人或管理人者，有當事人能力，為民事訴訟法第40條第3 項所明定。又未經認許其成立之外國法人，雖不能認其為法人，然仍不失為非法人之團體，苟該非法人團體設有代表人或管理人者，依民事訴訟法第40條第3 項規定，自有當事人能力，至其在臺灣是否設有事務所或營業所則非所問。經查，被上訴人Hyundai Merchant MarineCo . ,Ltd（下稱韓國現代公司）係依韓國法設立登記之公司，現由Lee Paik-Hoon 擔任代表理事，並登記有一定資本額之事實，有卷附經我國駐外單位驗證之登記事項所有證明書原本暨中譯本、該公司網頁列印資料等件可參（原審卷一第207 至224 頁）。故韓國現代公司雖非屬公司法所稱之外國公司，惟揆諸前開說明，韓國現代公司既設有代表人，且有獨立財產，應屬民事訴訟法第40條第3 項所定之非法人團體，自有當事人能力及訴訟能力，合先敘明。
二、次按民事案件涉及外國人或構成案件事實中牽涉外國地者，即為涉外民事事件，應依涉外民事法律適用法定法域之管轄及法律之適用。而外國人關於由侵權行為而生之債涉訟者之國際管轄權，我國涉外民事法律適用法並未規定，即應類推適用民事訴訟法第1 條第1 項、第15條第1 項、第22條規定，即侵權行為地之法院具有管轄權。又關於由侵權行為而生

之債，依侵權行為地法，但另有關係最切之法律者，依該法律，涉外民事法律適用法第25條亦有明文。經查，上訴人長榮海運股份有限公司（下稱長榮海運公司）係主張韓國現代公司設置在高雄港118 號碼頭處之編號GC501 、GC502 號二部橋式機（下合稱甲橋式機），因疏未固定而於風襲時，撞損長榮海運所有之編號GC409 、GC410 號二部橋式機（下合稱乙橋式機），故請求韓國現代公司應負侵權行為損害賠償責任，核屬有外國人因侵權行為涉訟之涉外民事案件，又長榮海運主張之侵權行為地既位在我國境內，則本院自有管轄權，且因侵權行為地在我國境內，應別無其他關係最切之法律，自應適用侵權行為地法即我國法為準據法。

三、上訴人台灣現代商船船務代理股份有限公司（下稱台灣現代公司）之法定代理人於本院審理中（107 年3 月9 日），已變更為崔壯豪，此有台灣現代公司變更登記事項表可參，其依民事訴訟法第176 條之規定，具狀聲明承受訴訟（本院卷第242 至247 頁），核無不合，應予准許。

貳、實體方面：

一、長榮海運公司起訴主張：

㈠韓國現代公司為設置在高雄港118 號碼頭處之甲橋式機所有權人，該碼頭及甲橋式機均由台灣現代公司經營管理。於民國103 年3 月31日清晨3 時5 分許，因台灣現代公司未依其公司制訂公布之勞工安全衛生守則第2 章第1 條及起重升降機具安全規則第22條等規定，將甲橋式機確實繫固（錨定裝置未放下），致甲橋式機逸走移動至長榮海運公司所承租營運之高雄港117 號碼頭後，旋即碰撞長榮海運公司所有之乙橋式機（下稱系爭事故），損壞乙橋式機，長榮海運公司因此受有①船舶移船費用132,871 元、②貨櫃裝卸費用3,336,283 元、③拖櫃費用1,267,657 元，及④乙橋式機修復費用3,044,441 元等損害，共計新台幣（下同）7,781,251 元（實為7,781,252 元，明細詳如附表所示）。

㈡台灣現代公司與韓國現代公司未善盡善良管理人之管理、維

護、防止義務，致長榮海運公司受有前揭損害，且係台灣現代公司所屬姓名、年籍不詳之職員於執行職務中不法侵害長榮海運公司權利，台灣現代公司與韓國現代公司自亦應對長榮海運公司負連帶賠償責任。長榮海運公司爰依民法第184條、第188條、第191條規定，請求韓國現代公司負損害賠償責任；並依民法第184條、第188條、第191條之3規定，請求台灣現代公司與韓國現代公司負損害賠償責任。並聲明：1.台灣現代公司應給付長榮海運公司7,781,251元，及自104年1月9日請求時起至清償日止，按年息5％計算之利息。2.韓國現代公司應給付長榮海運公司7,781,251元，暨自起訴狀繕本送達翌日時起至清償日止，按年息5％計算之利息。3.台灣現代公司或韓國現代公司，任一公司為全部給付時，另一公司即免為給付義務。4.願供擔保，請准宣告假執行。

二、台灣現代公司則以：

㈠系爭事故係肇因驟吹風速達10至12級強風所致，不可歸責於台灣現代公司及韓國現代公司；且甲橋式機裝設有錨定裝置，自難認違起重機升降機具安全規則第22條規定；又系爭事故發生當日，系爭甲橋式機已完成作業而處於收杆舉起狀態，於無強風預報情形下，本無將錨定裝置放下繫固之必要，此由長榮海運公司所有之系爭乙橋式機於事發時仍處於作業狀態中一節，益可證明。故系爭事故之發生，乃肇因於無法預期強風所致，長榮海運公司所受損失係因不可抗力所造成，自不應令台灣現代公司及韓國現代公司就此等無法預期之損失負責。

㈡台灣現代公司係從事港區碼頭裝櫃作業之船務代理公司，並非民法第191條之3立法理由所例示之事業，事發當時甲橋式機亦非處於工作中或活動中之狀態，應無該規定適用餘地；又民法第184條規定乃自然人侵權行為始有適用，故長榮海運公司據此規定請求，亦屬無據。

㈢縱認台灣現代公司之職員於系爭事故發生時有疏未繫固甲橋

式機之過失行為存在，然長榮海運公司於強風吹襲下未立即停止作業及即時將乙橋式機繫固，因而發生甲橋式機撞及乙橋式機中之編號GC409 號橋式機後，編號GC409 號橋式機再度撞擊編號GC410 號橋式機之結果，故長榮海運公司就損害結果之擴大，顯與有過失。

㈣長榮海運公司主張各損害項目，⑴船舶移船費用部分：無意見。⑵外包港口費用部分：長榮海運公司應先證明該等船舶原本預定停泊於117 號碼頭之事實；縱該等船舶確實預定停泊在該碼頭，本即會產生裝卸費用，除非長榮海運公司能證明上開裝卸作業與在其他碼頭作業間有差價存在，且亦應扣除未於117 號碼頭之作業成本，否則難認長榮海運公司受有額外支出裝卸費用之損害。此外，依長榮海運公司提出之支付裝卸費用單據顯示，係由第三人「長榮國際股份有限公司」（下稱長榮國際公司）支付相關裝卸費用，故長榮海運公司主張其受有此部分損害，實屬無據。⑶拖櫃費用部分：長榮海運公司應先證明該等船舶均係原本預定停泊於117 號碼頭之事實；縱認長榮海運公司受有拖櫃費用損害，然116CY、117 號、121 號碼頭均位在第4 貨櫃中心，81號碼頭位在第5 貨櫃中心，若移櫃地點在同一貨櫃中心時，應無額外增加費用問題，縱認有額外增加費用情事，亦僅得請求費用差額。⑷橋式機修繕費用部分：長榮海運公司所提部分修繕單據為長榮海運公司所屬員工自行修繕，自應扣除修繕人員工資等語置辯。

三、韓國現代公司則以：甲橋式機雖設置在韓國現代公司向高雄港務局承租之118 號碼頭區域內營運，並標示有「HYUNDAI」，然甲橋式機並非韓國現代公司所有。又118 號碼頭係由韓國現代公司委由台灣現代公司承攬營運，縱因台灣現代公司作業過失導致長榮海運公司受有損害，依民法第189 條規定，韓國現代公司既無定作或指示上過失行為存在，自無庸負責；又民法第184 條、第188 條分屬針對自然人侵權行為、僱用人侵權行為類型之規範，韓國現代公司既非自然人、

僱用人，長榮海運公司依據該等規定請求賠償為無理由。另就系爭事故之其他共通抗辯，均援引台灣現代公司之答辯內容等語置辯。

四、原審判命台灣現代公司應給付長榮海運公司3,441,862元，及自104年1月9日起至清償日止，按年息5％計算之利息。駁回長榮海運公司其餘之訴及假執行之聲請。長榮海運公司與台灣現代公司分別就原審判決敗訴部分不服，提起上訴，長榮海運上訴聲明：㈠原判決關於駁回長榮海運公司後開請求及假執行之聲請部分均廢棄。㈡上廢棄部分：1.台灣現代公司應再給付長榮海運公司4,339,389元，及自104年1月9日起至清償日止，按年息百分之五計算之利息。2.韓國現代公司應給付長榮海運公司7,781,251元，及自104年1月9日起至清償日止，按年息百分之五計算之利息。㈢就上開聲明第二項請求，如任一公司為給付時，另一公司就給付範圍內免除給付義務。㈣上訴聲明第二項，願供擔保，請准宣告假執行。台灣現代公司上訴聲明：㈠原判決不利於台灣現代公司部分廢棄。㈡上廢棄部分，長榮海運公司於第一審之訴及假執行之聲請均駁回。兩造答辯聲明均為：對造上訴駁回。台灣現代公司及韓國現代公司並均陳明如受不利判決，願供擔保，請准宣告免為假執行。

五、兩造不爭執事項如下：

㈠台灣現代公司為韓國現代公司百分之百持股比例投資之子公司。

㈡乙橋式機為長榮海運公司所有，並設置在長榮海運公司承租營運之高雄港第117號碼頭；甲橋式機則設置在高雄港第118號碼頭，為台灣現代公司管領使用，並具備錨定固定及軌道夾等固定裝置。

㈢於103年3月31日凌晨，甲橋式機處於作業完畢之收杆舉起狀態，惟並未採取錨定裝置繫固；嗣於同日3時5分許，甲橋式機經強風吹襲後逸走至117號碼頭，並碰撞乙橋式機，致乙橋式機受損。

㈣將貨櫃自高雄港116CY 移往81號碼頭之拖櫃費用為每只貨櫃700 元；另因高雄港116CY 、117 號碼頭均位在第4 貨櫃中心，故將貨櫃自81號碼頭移至117 號碼頭與自81號碼頭移至116CY 之拖櫃費用均相同。

六、本院判斷：

㈠台灣現代公司就系爭事故之發生應負侵權行為損害賠償責任：

1.按「本規則適用於下列起重升降機具：㈠固定式起重機：指在特定場所使用動力將貨物吊升並將其作水平搬運為目的之機械裝置。…。」、「雇主對於固定式起重機之檢修、調整、操作、組配或拆卸等，應依下列規定辦理：一、設置於屋外之走行起重機，應設有固定基礎與軌夾等防止逸走裝置，其原動機馬力應能在風速每秒16公尺時，仍能安全駛至防止逸走裝置之處；瞬間風速有超過每秒30公尺之虞時，應採取使防止逸走裝置作用之措施。」，起重升降機具安全規則第2 條第1 款、第22條第1 款定有明文。又橋式起重機無作業時，應確實固定於錨碇位置，乃標準作業流程。此觀台灣現代公司於系爭事故發生前即102 年4 月10日、同年5 月8 日之內部安全衛生會議中，其作業部曾要求：「GC（Gantry Crane 即橋式起重機，下同）司機務必於昇完Boom開至定點tie down後方可離去」、「GC作業完工時，應按照完工之SOP ，依序將吊臂昇起、GC移至tie down位置，並將錨定鎖降入錨定孔，以防GC遭強風吹移，進而導致意外事故」等內容（本院卷第211 、215 頁）、長榮海運公司之橋式起重機作業安全守則第一項第2 款規定（原審卷三第97頁），及台灣港務股份有限公司高雄港務分公司函文亦揭示「碼頭作業機具無作業時應依規定確實繫固」、「貨櫃橋式起重機具均屬航商或碼頭經營業者所有，渠等應依自行訂定之安全衛生工作守則及標準作業流程（SOP ），事先將橋式起重機予以繫固」等語（原審卷二第45頁、105 頁），甚至甲橋式機之保險人國泰產險公司委託第三人香港商根寧瀚保險公證人公

司台灣分公司（下稱香港根寧瀚公司）出具之公證報告亦提及：「在2013年4月10日、2013年4月17日以及2013年5月8日進行之安全會議的紀錄，．．．．我們注意到在2013年4月10日的會議中第一次提到岸邊貨櫃起重機的作業人員，應在離開之前，將懸臂升起，並使用繫繩固定住起重機，在2013年5月8日的會議中，再次提出此議題，在會議記錄中提到標準作業程序內規定，在完成岸邊貨櫃起重機的操作之後，必起升起懸臂，並將起重機移動至繫繩的固定位置，然後放上錨定栓，以避免在強風下移動」等語（另案卷二第195頁）。綜上各情，足認橋式起重機完工後，於無作業狀態，除將吊臂昇起外，尚需固定（Tie down），並將錨定鎖降入錨定孔，始為標準之安全作業流程。

2.經查，系爭事故發生時，甲橋式機處於收桿舉起狀態（無裝櫃作業），且錨定裝置並未放下，經強風吹襲後逸走至117號碼頭，並碰撞長榮海運公司所有之乙橋式機，致乙橋式機損壞等事實，為兩造所不爭，是此部分事實自堪認定。依前開說明，足認台灣現代公司員工於甲橋式機完工，無作業狀態時，僅將收桿舉起，而未錨定，致遭強風吹移至長榮海運公司碼頭，碰撞乙橋式機，顯見台灣現代公司操作甲橋式機之司機已違背前開作業規定，確有應注意而疏未注意之過失行為。至於台灣現代公司抗辯通常未收悉颱風或強風預警時，普遍不會錨定云云，乃取巧之錯誤措施，自不得視為業界公認之安全作業準則。

3.次按受僱人因執行職務，不法侵害他人之權利者，由僱用人與行為人連帶負損害賠償責任。民法第188條第1項本文定有明文。本件甲橋式機既係由台灣現代公司所屬員工操作，且於完成作業後有疏未注意採取錨定固定措施致釀生系爭事故，並造成長榮海運公司所有之乙橋式機受有損害，則長榮海運公司依上開規定請求台灣現代公司應負損害賠償責任，於法有據。

4.又長榮海運公司係依民法第184條、第188條及第191條之

3等規定，請求擇一為其勝訴判決（本院卷第311頁正、反面），長榮海運公司依民法第188條規定請求台灣現代公司負僱用人侵權行為損害賠償責任，既有理由，其餘請求權基礎，即無審究之必要，附此敘明。

5.至台灣現代公司雖辯稱：依其公司勞工安全衛生守則第二章「橋式起重機司機作業安全守則」之第1條規定，應可推認於碼頭尚有船舶泊停時，橋式機尚無採取錨定繫固之必要，以避免橋式機觸及船艏、船艉造成損害，故甲橋式機於103年3月30日晚間雖已完成作業，然因118號碼頭尚有船舶泊靠，預定於翌日上午始離港，故甲橋式機始未定位固定，並未違反上開規定，並無疏失云云。然查，台灣現代公司訂定之勞工安全衛生守則第二章「橋式起重機司機作業安全守則」之第1條固規定：「船舶靠、離碼頭需依時出勤配合，以維護安全，船靠前0.5小時應到達碼頭，確定插梢固定器鬆開後，上車移至適當位置等候靠船，開船時，應等船離開碼頭至安全距離以外，方可駛回固定位置固定。」（原審卷三第33頁），惟細繹該規定內容，應係針對「船舶進行靠、離碼頭」行為時之橋式機相關作業規範，其意旨應在於避免船舶、橋式機二者同時交錯作動而造成無法預期之碰撞損壞，尚非謂船舶已泊停在碼頭之期間內，橋式機均不得進行任何錨定繫固行為，否則於明知有強風來襲預報時，僅因碼頭有船舶泊停情形，即謂橋式機無須採取錨定繫固措施而任其逸走，危險性豈非更詎。因之，故台灣現代公司此部分辯詞，明顯曲解前揭規定，自非可採。

6.台灣現代公司另以：系爭事故之發生係因突發不可預料之強風所致，應屬不可抗力，不可歸責於台灣現代公司云云。惟依前開說明，橋式起重機之安全作業標準流程原本即要求司機於作業完工時，應按照完工之標準程序，依序將吊臂昇起（收桿舉起），固定（Tie down），並將錨定鎖降入錨定孔。此與事先是否知悉強風或颱風預警全然無關。況當日突發強風，係因系爭事故發生當日，於鋒面影響下，台灣海峽有

對流雲系發展並陸續移進且通過台灣陸地，其中在高雄地區清晨3至4時有一波強對流通過，根據交通部中央氣象局高雄氣象站觀測顯示曾出現10級陣風（風速25.2公尺/秒），且時雨量為26豪米，已達該局104年9月1日前適用之雨量分級的大雨標準，另經高雄港務局船舶交通服務中心偵測，高雄港區於系爭事故當日清晨3時9分陣風風速達29公尺/秒、3時12分至3時15分均達35公尺/秒、3時18分至3時21分均達29公尺/秒、3時24分達24公尺/秒等情，有交通部中央氣象局105年1月12日函覆暨高雄氣象站106年3月逐時氣象資料、高雄港務局船舶交通服務中心高雄港區海氣象報表等件可參（原審卷二第49頁、第58至60頁、第165頁）；另交通部中央氣象局於系爭事故前一日即103年3月30日17時發布之一週預報及分區天氣預報，皆提及南部地區（含高雄地區）於3月31日受鋒面影響，有局部短暫陣雨或雷雨，且特別提醒鋒面影響期間易有瞬間大雨、雷擊、強陣風，並有局部性大雨發生機率等情，亦有交通部中央氣象局前揭函覆暨函附氣象報告為憑（原審卷二第50頁），再佐以證人即中央氣象局黃椿喜課長於原審證述：上開交通部中央氣象局發佈之一週預報中，業已針對高雄地區發佈強風預報，該預報所提到的強陣風是包括系爭事故當日發生的強風，瞬間強陣風的風速每秒可達30公尺以上，預期可能會發生八級以上的陣風等語（原審卷四第7、9頁）。據上益徵，台灣現代公司之司機未確實於甲橋式機完工狀態，按照安全作業程序要求將甲橋式機以錨定方式即將錨定鎖降入錨定孔固定，致遭強風吹移，撞擊長榮海運公司之乙橋式機，自有過失。台灣現代公司所辯：系爭事故前並無強風預報，無從預見系爭事故當日發生強陣風，而不及錨定甲橋式機云云，顯係卸責之詞，不足採信。

7.台灣現代公司另援引原法院104年度重訴字第321號確定判決（下稱另案判決）據為抗辯系爭事故係因當日突發不可預料之強陣風所致，屬於不可抗力云云。然另案判決之當事人

與本件兩造不同，本院不受其既判力之拘束，且系爭事故之發生乃因台灣現代公司之司機操作甲橋式機完工時，未依標準作業程序，錨定橋式機，始遭強風吹移逸走，撞擊乙橋式機，自有疏失，已如前述。是台灣現代公司所舉另案判決之內容亦無從為其有利之認定。

㈡韓國現代公司就系爭事故之發生應依民法第191 條規定負賠償責任：

1.按土地上之建築物或其他工作物所致他人權利之損害，由工作物所有人負賠償責任。民法第191 條第1 項前段定有明文。此所謂工作物，應係指以人工在土地或定著物上所為之設施皆屬之，建築物僅為其例示。

2.查，甲橋式機為韓國現代公司所有，交予台灣現代公司管理使用，並由國泰世紀產物保險股份有限公司（下稱國泰產險公司）承保，此有甲橋式機外觀照片（原審卷二第35頁），以及國泰產險公司提出之保單資料（本院卷第125 至149 頁），另案起訴狀、判決暨卷證可參（本院卷第203 至207 頁），並經本院調閱另案卷宗查明無誤。長榮海運公司主張甲橋式機為韓國現代公司所有，堪以認定。

3.又橋式機即橋式起重機（Gantry Crane GC)通稱為橋吊或岸橋，係豎立在碼頭前緣，固定在軌道上運行，藉著吊臂延伸至海面，用來裝、卸貨櫃的一種機具，有橋式機照片可參（原審卷一第9 至12頁、本院卷第98、99頁），足認橋式機應屬於前揭民法第191 條規定所稱之工作物。是韓國現代公司所有之甲橋式機交由台灣現代公司管理使用，而台灣現代公司之司機於操作甲橋式機完工時，未遵守相關作業安全準則及標準流程，錨定甲橋式機，致甲橋式機遭強風吹移撞擊長榮海運公司所有之乙橋式機，造成長榮海運公司之損害，是長榮海運公司依前揭民法第191 條第1 項前段規定，請求韓國現代公司負賠償責任，自屬有據。

4.長榮海運公司係依民法第184 條、第188 條及第191 條等規定，請求擇一為其勝訴判決（本院卷第311 頁正、反面），

而長榮海運公司依民法第191 條規定請求韓國現代公司負賠償責任，既有理由，則其餘請求權基礎，即無審究之必要，附此敘明。

5.韓國現代公司雖援引民法第189 條規定抗辯其不必負損害賠償責任云云，惟民法第189 條規定乃承攬人因執行承攬事項，不法侵害他人權利時，與定作人間責任分擔之規定，屬於承攬契約之範疇，但台灣現代公司為韓國現代公司百分之百持股比例投資之子公司，為兩造所不爭，則台灣現代公司與韓國現代公司間顯非承攬契約之承攬人及定作人，自無適用民法第189 條規定之餘地，故韓國現代公司援引該條規定為其免責抗辯，並不可採。

㈢長榮海運公司所受損害部分：

1.船舶移船費用：

長榮海運公司主張系爭事故發生時，因乙橋式機損壞無法作業，造成立誠輪停止執行貨櫃裝卸作業、移船至116 號碼頭及另因而影響VNRY輪原靠泊泊位，因而額外支出靠港費用27,718元、拖船費用47,624元、帶解纜費用6,801 元、引水費用14,694元、移泊費用4,534 元及艙蓋吊卸作業31,500元等，共計為132,871 元等情，業據提出船舶效率表、港灣業務費用通知單、業務請款單、帶解纜請款單、高雄港引水費通知單、統一發票、應收帳款對帳單等件為憑（原審卷一第58至62頁，原審卷二第156 頁），台灣現代公司及韓國現代公司復均未就此爭執。故長榮海運公司請求台灣現代公司或韓國現代公司應賠償此部分損害，應屬有據。

2.外包港口貨櫃裝卸費用部分：

長榮海運公司主張系爭事故發生後，因乙橋式機損壞造成117 號碼頭無法作業，故將原定停靠於該碼頭進行貨櫃裝卸作業之Ever Ubetry 、COSCO ISTANBUL、ITAL-OTTIMA 等船舶分別移至臺北港委由臺北港貨櫃碼頭股份有限公司、移至高雄港委由NYK 公司所經營之121 號碼頭進行貨櫃裝卸作業，並因此受有支出貨櫃裝卸費用共計3,336,283 元之損害云云

，固據提出長榮海運公司內部聯繫電子郵件、臺北港貨櫃碼頭股份有限公司統一發票、NYK 公司請款單等件為證（原審卷一第64至69頁，卷二第201 至202 頁）。然縱未發生系爭事故，上開船舶於原定停泊港口進行貨櫃裝卸作業，本均需進行貨櫃裝卸作業並支出相關費用，不因系爭事故發生後異其碼頭裝卸而有所差異，故實難以認定長榮海運公司有因變更港口碼頭進行貨櫃裝卸而受有額外支出費用之損害，是長榮海運公司此部分主張，自非可採。

3.拖櫃費用部分：

⑴關於UNI-CROWN 、UNI-ARDENT輪之拖櫃費用部分：

①長榮海運公司主張UNI-CROWN 、UNI-ARDENT等2 艘船舶原定停泊於高雄港區116CY 區，因乙橋式機損壞無法作業，改至第81號碼頭進行貨櫃裝、卸載及放置作業等情，業據提出長榮海運公司內部聯繫電子郵件為證（原審卷二第203 至204 頁），觀諸該等電子郵件所示寄件日期，均與系爭事故發生日期相去不遠，且該等郵件內容均具體提及因碼頭橋式機遭推撞受損情事而需改至第五貨櫃中心進行泊靠裝卸作業等情事，參以原審函詢財政部關務署高雄關結果，堪認上開船舶於前揭日期所擬裝卸之轉、出口貨櫃，確於116 號CY與81號碼頭之間有往來拖櫃情形發生，亦有該署函覆前揭船舶裝卸案列貨櫃及移運情形清表可參（原審卷四第18頁），足認長榮海運公司主張上開船舶所裝載貨櫃原擬在116 號CY進行裝、卸載及放置作業，因乙橋式機損壞而拖櫃改至81號碼頭進行裝卸等情，應屬實在。

②又UNI-CROWN 、UNI-ARDENT等2 艘船舶自116CY 拖櫃至81號碼頭之裝船出口轉口櫃數量依序為253 只、88只，自81號碼頭拖櫃至116CY 之卸傳移運轉口櫃數量依序為88只、52只等情，有前揭船舶裝卸案列貨櫃及移運情形清表為憑，佐以兩造對於上開二地點間每次每櫃拖櫃費用為700 元一節，亦均不爭執（原審卷四第94頁），依此計算，則長榮海運公司就上開拖櫃所支出費用總額應為336,700 元【計算式：700 元

×（ 253 只+88 只+88 只+52 只=481只）＝336,700 元】。

③惟按基於同一原因事實受有損害並受有利益者，其請求之賠償金額，應扣除所受之利益，民法第216 條之1 定有明文。查高雄港116CY 區係泛指116 號碼頭貨櫃集散站，包含碼頭及後線貨櫃儲放場地，因116CY 區與117 號碼頭皆位在同一貨櫃集散站，兩地點間之拖櫃雖屬場內移櫃，然仍須移櫃費用等情，業經臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司函覆明確（原審卷四第109 頁）。可見，系爭事故發生後，UNI-CROWN 、UNI-ARDENT等2 艘船舶所欲裝、卸載之貨櫃均改至81號碼頭進行，長榮海運公司雖因此共計支出116CY 區與81號碼頭間之拖櫃費用336,700 元，然亦同時受有免予支出116CY 區與117 號碼頭間拖櫃費用之利益，參諸上開規定，此部分場內移櫃費用自應予以扣除。又依長榮國際儲運公司牌示業務費率，場內拖車使用費（移櫃費）係以每車每次394 元計算，有卷附該公司業務費率表可稽（原審卷四第104 頁），則台灣現代公司主張自116CY 移櫃至117 號碼頭之每櫃場內移櫃費用以150 元計算，既未逾上開範圍，自屬可採。依此計算扣除此部分場內移櫃費用後，長榮海運公司此部分所得請求因系爭事故造成額外支出之拖櫃費用總額應為264,550 元【計算式：336,700 元-（150 元x 481 只=72,150 元）＝264,550 元】。

⑵COSCO ISTANBUL、ITAL-OTTIMA 等2 艘船舶之移櫃費用部分：

長榮海運公司雖主張COSCO ISTANBUL、ITAL-OTTIMA 等2 艘船舶原定停泊於高雄港區116CY 區，因系爭乙橋式機損壞無法作業，改至其他碼頭進行貨櫃裝、卸載及放置作業，故亦受有支出額外拖櫃費用損害云云，固據提出前揭公司內部聯繫電子郵件為證（原審卷二第201 至202 頁），然細繹該等電子郵件內容，均未提及因乙橋式機損壞而致需變更船舶泊位等情事，再佐以前揭財政部關務署高雄關函覆船舶裝卸案列貨櫃及移運情形清表所示內容，其中COSCO IS TANBUL 、

ITAL-OTTIMA 等2 艘船舶之貨櫃裝、卸載及移運地點，非僅止於在116CY 裝、卸堆置之貨櫃，尚包括分別自81CY、63CY、67CY拖櫃至121 號碼頭，自121 號碼頭拖櫃至81CY，分別自81CY號碼頭、70CY、67CY拖櫃至121 號碼頭之貨櫃。基此，上開二船舶所裝、卸載之貨櫃既均包括116CY 以外之碼頭貨櫃，則該等船舶是否確實原定於116CY 進行泊靠裝載貨櫃，實屬有疑。此外，長榮海運公司復未能提出其他證據加以佐證，則其請求台灣現代公司或韓國現代公司應賠償上開二船舶無法泊靠116CY 所生拖櫃費用102,869 元、590,835 元云云，均屬無據。

4.乙橋式機修復費用部分：

長榮海運公司主張乙橋式機因系爭事故受有損壞，並因此支出修繕費用3,044,441 元一節，固據提出修繕費用統一發票、修復報告等件為憑（原審卷一第165 至197 頁），然依第三人南山公證有限公司出具乙橋式機之保險公證中間理算報告書顯示其理算乙橋式機之淨損失金額（已扣除殘餘物價值）共為2,751,329 元（即編號GC-409為2,407,288 元+ 編號GC 410為344,041 元），本院審酌此份公證報告理算損失賠償金額乃乙橋式機保險人即富邦產物保險股份有限公司及第一產物保險股份有限公司委託第三公證單位即南山公證有限公司前往查勘乙橋式機受損情況，並理算其受損情況所需修復之必要修復項目及費用，再扣除殘餘物之價值後，而得出上開淨損失金額，此有保險公證中間理算報告書之乙橋式機各項損失修復項目、損失數量及備註說明內容可參（原審卷一第10至14頁），上開公證公司與兩造均無親屬或僱佣之利害關係，具有專業，並為公正、中立之第三機關，其理算之乙橋式機損失金額應可採為本件乙橋式機回復原狀所需之必要修復費用之認定依據。是長榮海運公司請求賠償修復乙橋式機之費用於2,751,329 元之範圍內，應屬正當，逾上開金額所為請求，則非有理，不應准許；至台灣現代公司辯稱上開修繕費用應扣除長榮海運公司所屬人員自行修繕部分之工

資數額，及應計算折舊云云，然該等工資既係為修復乙橋式機損壞而額外支出，縱非委請第三人進行修繕，仍應認與系爭事故間有因果關係存在，而折舊抗辯部分應經前揭公證公司理算後扣除，故台灣現代公司上開所辯，均非可採。

㈣長榮海運公司是否與有過失部分：

台灣現代公司雖辯稱：縱認其公司職員有疏未繫固甲橋式機之過失行為存在，然長榮海運公司於強風吹襲下未立即停止作業及將乙橋式機繫固，始發生甲橋式機撞及乙橋式機中之編號GC409 號橋式機後，編號GC409 號橋式機再度撞擊編號GC410 號橋式機之結果，故長榮海運公司就損害結果之擴大，亦有過失云云。然查：

1.觀諸前揭起重升降機具安全規則第22條第1 款規定內容，可知，軌道夾、錨定裝置設置之功能，僅在於防免橋式機遭風力吹襲而逸走，並無從避免遭其他外力強力撞擊時仍能維持固定狀態之功能。長榮海運公司所有之乙橋式機中之編號GC409 號橋式機逸走撞擊編號GC410 號橋式機之原因，既係肇因於遭甲橋式機撞擊力道所致，而非本身遭風力吹襲（詳如後述），顯見於系爭事故發生時，乙橋式機是否採取錨定繫固措施，均無從防免此等結果發生。依此難謂乙橋式機是否採取錨定繫固措施與本件損害結果之發生或擴大間有何因果關係存在。從而，台灣現代公司前揭所辯，亦非可採。

2.台灣現代公司另舉香港根寧瀚公司之報告提及：「GC409 在遭到GC501 碰撞之前，已先撞到GC T410 」之內容（另案卷二第193 頁），據為主張長榮海運公司所有之編號GC409 號橋式機係自行撞擊編號GC 410號橋式機云云。然觀之台灣現代公司向其保險公司國泰產險公司申請理賠時，所作成之損情通知內容記載：「3 月31日03：15左右現場主任李茂盛發覺碼頭瞬間暴風雨竣大，立即查詢場地有無異況時，發現GC-501及502 已被風吹移動至117 號碼頭撞擊長榮GC-409及GC-401」等語（本院卷第206 頁），互核與南山公證公司查訪碼頭現場人員後認定之系爭事故經過：「緣於民國103 年03

月31日凌晨03時05分許，因突發大雷雨強風使得台灣現代公司所有或管理之橋式機編號GC-501因強陣風自118 號碼頭暴走衝毀117 與118 號碼頭間圍網並續衝撞到作業中之承保機具橋式機編號GC-409，GC-409追撞GC-410，約2 分鐘後，台灣現代公司所有或管理之編號GC-502也因強陣風，從臺灣現代公司經營管理之118 號碼頭被風吹也追撞編號GC501 ，造成承保之橋式機編號GC-409損壞情況加劇」之情形相符（原審卷一第10頁），堪認長榮海運公司所有之乙橋式機之受損結果確係遭甲橋式機撞擊所致。

七、綜上所述，長榮海運公司依民法第188 條第1 項規定請求台灣現代公司，或依民法第191 條第1 項前段規定請求韓國現代公司應賠償3,148,750 元【計算式：船舶移船費用132,871 元+UNI-CROWN、UNI-ARDENT輪之拖櫃費用264,550 元+ 乙橋式機修繕費用2,751,329 元＝3,148,750 元】，暨台灣現代公司自104 年1 月9 日起，韓國現代公司自起訴狀繕本送達翌日即104 年11月17日起（送達證書見原審卷二第14頁），均至清償日止，按年息5 %計算之利息。如任一公司為給付時，另一公司於給付範圍內，免除給付義務，為有理由，應予准許；至逾上開範圍請求部分，則非正當，不應准許。原審就上開應准許部分，為長榮海運公司敗訴判決，尚有未洽，長榮海運公司指摘原判決此部分不當，求予廢棄改判，為有理由，本院爰廢棄改判如主文第三項所示。又原判決就上開應准許部分，判命台灣現代公司如數給付，並分別諭知兩造供擔保後，得、免假執行，核無不合，台灣現代公司上訴意旨指摘原判決此部分不當，求予廢棄改判，則無理由，應駁回此部分之上訴。至於上開不應准許部分（即原判決命台灣現代公司給付長榮海運公司超過3,148,750 元本息部分），尚有未合，台灣現代公司指摘原判決此部分不當，求為廢棄，為有理由，爰由本院改判如主文第二項所示。另其他不應准許部分（即長榮海運公司請求台灣現代公司或韓國現代公司給付超過3,148,750 元本息部分），原判決為長榮海

運公司敗訴之諭知，並駁回其此部分假執行之聲請，核無不合，長榮海運公司上訴意旨指摘原判決此部分不當，求予廢棄改判，並無理由，應駁回其上訴。

八、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，併此敘明。

九、據上論結，長榮海運公司及台灣現代公司之上訴均為一部有理由，一部無理由，依民事訴訟法第449 條第1 項、第450 條、第79條、第85條第1 項前段，判決如主文。

中　　華　　民　　國　　108　　年　　6　　月　　26　　日

民事第一庭

審判長法　官　鄭月霞

法　官　吳登輝

法　官　蘇姿月

以上正本證明與原本無異。

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，其未表明上訴理由者，應於上訴後20日內向本院提出上訴理由書（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，並依附註條文規定辦理。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　　108　　年　　6　　月　　26　　日

書記官　黃旭淑

附註：

民事訴訟法第466條之1：

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適當者，亦得為第三審訴訟代理人。

第1項但書及第2項情形，應於提起上訴或委任時釋明之。

附表：

1.船舶移船費用132,871 元：

⑴「立誠輪（Uni-Probility ），下稱立誠輪」部分：103 年3月31日凌晨，停泊在117 號碼頭之立誠輪正由乙橋式機執行貨櫃裝卸作業，系爭事故發生後，因乙橋式機受損無法繼續作業，致立誠輪裝卸作業停止，並移往同為長榮海運公司承租營運之116 號碼頭，因此產生移泊費用如下：①靠港費用27,718元（即3 時5 分至18時15分之期間費用）、②進出116 號碼頭所生拖船費用47,624元、③帶解纜費用6,801 元、④引水費用14,694元。

⑵「VNRY輪」部分：立誠輪移往116 號碼頭後，占用VNRY輪（VinaLinesRuby 瑞比輪）之原計畫靠泊泊位，致VNRY輪進港時被迫靠泊117 號碼頭，又因乙橋式機受損，僅能先行使用隔鄰未受損之GC417 號橋式機就該船後端貨櫃進行裝卸作業，待立誠輪裝卸完成離開後，再請訴外人永通公司利用其機具，將VNRY輪往116 號碼頭方向拖移裝卸該船前端貨櫃，故產生移泊費用4,534 元。

⑶艙蓋吊卸作業費用31,500元：立誠輪之艙蓋共4 片，於系爭事故發生前卸下置於117 號碼頭，然該船於系爭事故發生後移至116 號碼頭，故需用吊車將艙蓋移往116 號碼頭，俾利該船裝卸完成後將艙蓋裝回船上，因而產生此項艙蓋吊卸費用31,500元。

2.貨櫃裝卸費用3,336,283 元：

高雄港115 、116 、117 號碼頭均為長榮海運公司承租營運，因117 號碼頭無法作業，而115 、116 號碼頭亦無法負荷全部原應於117 號碼頭執行貨櫃裝卸作業之業務量，致原預定靠泊於117 號碼頭之船舶須委由其他公司經營之碼頭進行作業，因此由其他公司向長榮海運公司索取裝卸費用，包含如下：

⑴「Ever Ubetry 」輪移至臺北港，委由臺北港貨櫃碼頭股份有限公司（TPCT）進行裝卸作業費用合計941,863 元。

⑵「COSCO ISTANBUL」、「ITAL OTTIMA 」輪移至由NYK 公司所經營之高雄港121 號碼頭進行裝卸作業費用分別為900,90

0 元、1,493,520 元。

3.拖櫃費用1,267,657 元：

因乙橋式機損壞無法作業，原本應於116 號碼頭（與117 號碼頭屬同一區域）進行裝卸之貨櫃，需分別改至長榮海運公司經營之79、81（屬同一區域）、121 號等碼頭進行裝卸，故委由長榮國際儲運股份有限公司進行移櫃，因而產生拖櫃費用共計1,267,657 元，包含如下：

⑴UNI-CROWN 輪部分：自116 號碼頭拖櫃至81號碼頭裝載共計253 只出口貨櫃、於81號碼頭卸載後拖櫃至116 號碼頭存放共計88只轉口貨櫃，拖櫃費用共計為311,191 元。

⑵UNI-ARDENT輪部分：自116 號碼頭拖櫃至81號碼頭裝載共計88只出口貨櫃、於81號碼頭卸載後拖櫃至116 號碼頭存放共計52只轉口貨櫃，拖櫃費用共計為102,869 元。

⑶COSCO ISTANBUL輪部分：移至121 號碼頭作業出口櫃計99只、轉口櫃計340 只，共計拖櫃費用262,763 元。

⑷ITAL-OTTIMA 輪部分：移至121 號碼頭作業出口櫃計107 只、轉口櫃計791 只，共計拖櫃費用590,835 元。

4.橋式機修復費用3,044,441元。