臺灣高雄地方法院民事判決

106年度海商字第6號

原　　告　高明貨櫃碼頭股份有限公司
法定代理人　趙居業
訴訟代理人　高錦德
　　黃欣欣律師
原　　告　富邦產物保險股份有限公司
法定代理人　陳伯燿
原　　告　華南產物保險股份有限公司
法定代理人　涂志佶
原　　告　兆豐產物保險股份有限公司
法定代理人　梁正德
原　　告　國泰世紀產物保險股份有限公司
法定代理人　蔡鎮球
上四人共同
訴訟代理人　廖世昌律師
複　代理人　丁嘉玲律師
　　郭姿君律師
被　　告　台灣國際造船股份有限公司
法定代理人　鄭文隆
訴訟代理人　賴怡秀
　　王建勝
　　黃維倫律師

上列當事人間請求損害賠償事件，本院於民國109年3月10日言詞辯論終結，判決如下：

主　　文

一、被告應給付原告高明貨櫃碼頭股份有限公司新臺幣柒仟捌佰伍拾參萬捌仟貳佰柒拾元，及自民國一百零六年二月十六日起至清償日止，按週年利率百分之五計算之利息。

二、被告應給付原告富邦產物保險股份有限公司新臺幣肆億柒仟伍佰貳拾貳萬壹仟玖佰貳拾肆元，及自民國一百零六年二月十六日起至清償日止，按週年利率百分之五計算之利息。

三、被告應給付原告華南產物保險股份有限公司新臺幣陸仟柒佰捌拾捌萬捌仟捌佰肆拾柒元，及自民國一百零六年二月十六日起至清償日止，按週年利率百分之五計算之利息。

四、被告應給付原告兆豐產物保險股份有限公司新臺幣陸仟柒佰捌拾捌萬捌仟捌佰肆拾柒元，及自民國一百零六年二月十六日起至清償日止，按週年利率百分之五計算之利息。

五、被告應給付原告國泰世紀產物保險股份有限公司新臺幣陸仟柒佰捌拾捌萬捌仟捌佰肆拾柒元，及自民國一百零六年二月十六日起至清償日止，按週年利率百分之五計算之利息。

六、原告高明貨櫃碼頭股份有限公司其餘之訴駁回。

七、訴訟費用由被告負擔百分之九十五，其餘由原告高明貨櫃碼頭股份有限公司負擔。

八、本判決第一項於原告高明貨櫃碼頭股份有限公司以新臺幣貳仟陸佰貳拾萬元為被告供擔保，得假執行；但被告如以新臺幣柒仟捌佰伍拾參萬捌仟貳佰柒拾元為原告高明貨櫃碼頭股份有限公司預供擔保，得免假執行。

九、本判決第二項於原告富邦產物保險股份有限公司以新臺幣壹億伍仟捌佰伍拾萬元為被告供擔保，得假執行；但被告如以新臺幣肆億柒仟伍佰貳拾貳萬壹仟玖佰貳拾肆元為原告富邦產物保險股份有限公司預供擔保，得免假執行。

十、本判決第三項於原告華南產物保險股份有限公司以新臺幣貳仟貳佰柒拾萬元為被告供擔保，得假執行；但被告如以新臺幣陸仟柒佰捌拾捌萬捌仟捌佰肆拾柒元為原告華南產物保險股份有限公司預供擔保，得免假執行。

十一、本判決第四項於原告兆豐產物保險股份有限公司以新臺幣貳仟貳佰柒拾萬元為被告供擔保，得假執行；但被告如以新臺幣陸仟柒佰捌拾捌萬捌仟捌佰肆拾柒元為原告兆豐產物保險股份有限公司預供擔保，得免假執行。

十二、本判決第五項於國泰世紀產物保險股份有限公司以新臺幣貳仟貳佰柒拾萬元為被告供擔保，得假執行；但被告如以新臺幣陸仟柒佰捌拾捌萬捌仟捌佰肆拾柒元為原告國泰世紀產物保險股

份有限公司預供擔保，得免假執行。

三、原告高明貨櫃碼頭股份有限公司其餘假執行之聲請駁回。

事實及理由

一、本件訴訟繫屬後，原告高明貨櫃碼頭股份有限公司（下稱高明公司）之法定代理人陳天財於民國108年8月7日變更為趙居業，富邦產物保險股份有限公司（下稱富邦公司）之法定代理人陳燦煌於109年2月11日變更為陳伯燿，並均具狀聲明承受訴訟，有高明公司及富邦公司提出民事聲明承受訴訟狀及簽文附卷可佐（見本院八卷第17、19、245頁），均應予准許。

二、原告主張：高明公司於民國96年9月間與高雄港務局（嗣改制為臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司，下稱高雄港務分公司）簽立「高雄港洲際貨櫃中心第一期計畫興建及營運契約（下稱系爭BOT契約）」，負責第六貨櫃中心50年之興建與營運（包含第108、109、110及111號等四席貨櫃碼頭），高明公司因此斥資百億元興建六櫃水深16公尺之棧橋式現代化碼頭，並裝設多部可雙吊40呎貨櫃之橋式起重機及半自動化之門式機，以提昇櫃場之裝卸效率。嗣於105年9月間莫蘭蒂颱風襲台，被告正在六櫃對岸之88號碼頭建造14萬5136總噸之船名為YM WIND（下稱風明輪）之船舶。詎被告之受僱人疏未採取足夠之防颱措施，致風明輪於105年9月14日中午12時10分左右斷纜，漂向對面高明公司之110號碼頭，先將高明公司所有之編號GC-14、GC-7橋式起重機（下分別稱GC14、GC7）拉撞至坍塌倒地墜海，再將編號GC-10橋式起重機（下稱GC10）撞毀，後撞及編號GC-8橋式起重機（下稱GC8），始停止繼續漂移撞擊，GC7、10、14因嚴重毀損而需重置，GC8則需進行重大修繕，而高明公司之110號、111號碼頭設備（施）亦遭風明輪嚴重撞毀（下稱系爭事故）。高明公司因系爭事故，受有橋式機受損及新購之損失新臺幣（下同）8億5,009萬1,216元、碼頭設備（設施）修繕費用4,929萬5,832元、其他資訊設備損害及額外費支出285萬2,495

元，及營業損失逾6,000萬元以上等損害，其中營業損失僅請求3,319萬2,399元。高明公司就系爭事故所受損害，亦以理律法律事務所106年2月14日0000-00000號函（下稱系爭律師函）催告請求被告賠償（被告於翌日即2月15日收受知悉）。另原告富邦公司、華南產物保險股份有限公司（下稱華南公司）、兆豐產物保險股份有限公司（下稱兆豐公司）及國泰世紀產物保險股份有限公司（下稱國泰公司，與上述三家保險公司合稱保險公司），共同承保高明公司就系爭事故之受損標的，承保比例依序為70%、10%、10%、10%；保險公司就橋式機受損及新購之損失及營業損失，已分別賠付高明公司7億5,317萬6,106元及177萬0,598元共計7億5,49 4萬6,704元，高明公司並已將該賠付數額債權讓與保險公司，而保險公司在上開保險金額賠償範圍內，承受高明公司之損害賠償請求權，自亦得請求被告賠償，而保險公司僅就橋式機受損及新購之損失部分請求6億7,717萬7,868元、營業損失部分請求177萬0,598元。為此，爰依民法184條第1項前段、第188條第1項、第196條，及依債權讓與、保險法第53條等規定，提起本訴等語，並就債權讓與及保險法第53條部分，請求擇一為勝訴判決。並聲明：（一）被告應給付高明公司1億8,048萬5,238元、富邦公司4億7,522萬1,924元、華南公司6,788萬8,847元、兆豐公司6,788萬8,847元及國泰公司6,788萬8,847元，及均自106年2月16日起至清償日止，按週年利率5%計算之利息。（二）願供擔保，請准宣告假執行。

三、被告則以：伊已採取相當之防颱措施，系爭事故之發生實係因颱風期間風力過大所致，此屬不可抗力之情形；否認高明公司係GC7、8、10、14等起重機及110、111號碼頭設備設施之所有人，亦否認高明公司受有上揭所述之損害。再者，高明公司之起重機與興建使用之碼頭已啟用多年，所請求之重置與修繕費用，均應扣除折舊；上揭起重機日常營運應有相當之成本及費用，甚至高明公司當時亦向國稅局以橋式機及

碼頭遭受損害，申報損失淨額達10億5,125萬2,782元，其因而減免營利事業所得稅額至少3,038萬1,205元，故有關營業損失及減免稅額等部分，自應依民法第216條之1規定予以扣除；況高明公司未將上開起重機之吊臂在颱風來襲前置於直立之狀態，導致系爭事故之發生嚴重受損，亦與有過失；而系爭律師函未檢附求償明細與憑證，致伊無從知悉債務之具體內容與數額，尚難憑此遽認伊須負遲延責任；另高明公司就營業損失部分原請求3,027萬6,103元，嗣於109年1月7日言詞辯論期日就此項目追加請求為3,142萬1,801元，然此部分追加逾3,027萬6,103元部分，已罹於消滅時效等語置辯。並聲明：（一）原告之訴駁回。（二）願供擔保，請准宣告免假執行。

四、關於被告抗辯原告為訴之追加、保險代位應適用英國法及原告所提證物之形式上真正等部分：

（一）按民事訴訟採處分權主義，原告應於起訴時，依民事訴訟法第244條第1項第2款、第3款規定，表明及特定其作為訴訟上請求之訴訟標的及其原因事實、應受判決事項之聲明。而原告就同一訴訟標的法律關係下之不同請求項目間，在原應受判決事項聲明之範圍內，將請求金額予以流用，非法所不許，且無「將原訴變更或追加他訴」之情形（最高法院98年度台上字第340號、99年度台上字第593號、100年度台上字第477號及第675號等判決可資參照）。次按不變更訴訟標的，而補充或更正事實上或法律上之陳述者，非為訴之變更或追加，為同法第256條定有明文。申言之，若當事人、訴訟標的及訴之聲明三者均屬相同，縱有補充或更正事實上或法律上陳述之情事，亦無訴之變更或追加可言，應無同法第255條第1項但書規定之適用（最高法院91年度台上字第2190號判決意旨參照）。高明公司原起訴主張其因系爭事故之發生而受有橋式起重機之重置及修繕等多項損害，並就其中所受營業損失部分說明：其於系爭事故發生前已與航運公司簽有裝卸合約，其中雲明輪

、中泰8號、世邦廈門號、東方順、科瑪蒂號及吉鴻號等6艘船舶預定於105年9月17日至同年10月5日間停泊於高明公司碼頭，該等船舶擬裝載上船之貨櫃並已置於高明公司櫃場，預計裝、卸載之貨櫃總計1179個，然因碼頭及橋式起重機毀損，其受有未能收取之裝卸費176萬8,500元、碇泊費5萬2,590元及重櫃外移所生拖車費用94萬5,000元等共計276萬6,090元等損失，且其因航線外移受有原得收取之裝卸相關收入及碇泊費約計1億元之損失，復表明僅先就所受全部損害之其中1億元請求賠償，日後將於本訴中擴張金額請求或另行起訴求償之權利（本院一卷第7、8頁），而依民法184條第1項前段、第188條第1項、第196條等規定，聲明請求被告賠償1億元等語；嗣起訴狀繕本送達被告後，高明公司於107年5月31日擴張聲明（被告於107年6月8日收受送達，見本院三卷第111頁），表示依據保險公司提出保險公證報告經算營業中斷之公式計算，其受有營業損失3,027萬6,103元，而保險公司理賠177萬598元，扣除理賠後為2,850萬5,505元，並表明其上開主張裝卸費176萬8,500元、碇泊費5萬2,590元等損失性質上屬所失利益，其已於此部分請求因營業中斷而無法獲得之利潤，故兩者重複而不再另請求上開裝卸費及碇泊費之利潤損失等語（本院三卷第3、6頁）；保險公司則就其保險賠付之內容於107年5月31日擴張聲明請求如上開請求內容（本院三卷第112頁；被告於107年6月8日收受送達，見本院三卷第116頁）；被告並已同意原告所為擴張訴之聲明之程序（本院三卷第138頁）；高明公司再稱因CGX航線外移而受有營業損失有不同計算方式，然至少有6,700萬元以上之損失（本院四卷第117、118頁）；嗣於本院109年1月7日言詞辯論期日仍依相同之請求權基礎聲明請求被告賠償1億8,048萬5,238元，並具體表明因保險公司已賠付數額總額為7億5,494萬6,704元（其中賠付橋式機受損新購之損失金額7億5,317萬6,106元），故將其中原請求橋式機受

損新購之損失金額9,983萬1,406元減縮為9,691萬5,110元，並將所減縮之差額範圍流用至營業損失之數額，而請求營業損失3,142萬1,801元（此金額已扣掉保險已賠付177萬0,598元）等語（本院七卷第329至339頁）。查原告起訴後迄至言詞辯論終結前之訴訟標的之請求權基礎均為民法第184條第1項前段及第188條第1項及第196條等規定，並未為任何變更，且聲明請求被告賠償之數額自107年5月31日為擴張訴之聲明後迄至言詞辯論終結前亦未變更（均為1億8,048萬5,238元），僅係就請求項目即橋式機受損新購之損失與營業損失之項目間，在原應受判決事項聲明之範圍內，將請求金額予以流用，揆諸前揭意旨，高明公司自107年5月31日為擴張訴之聲明後所為請求金額之流用，核非屬將原訴變更或追加他訴之情形。再者，高明公司起訴已主張其營業損失即因航線外移損失約計1億元，嗣依保險公證報告經算營業中斷之公式計算，可說明其受有營業損失3,027萬6,103元外，亦已就不同計算方式說明其至少受有營業損失已逾6,000萬元，且其亦說明原主張裝卸費176萬8,500元、碇泊費5萬2,590元等損失已包含在上開計算營業損失之範圍內，故不再另為請求，核其說明目的僅係避免重複請求，而高明公司自107年5月31日為擴張訴之聲明後，本件當事人、訴訟標的及訴之聲明三者迄至言詞辯論終結前仍屬相同，是高明公司所稱裝卸費176萬8,500元、碇泊費5萬2,590元不再請求等語，亦僅係其就請求營業損失之項目為補充或更正事實上或法律上之陳述，亦非屬訴之變更或追加。是被告抗辯高明公司於本院109年1月7日言詞辯論期日就營業損失請求3,142萬1,801元為訴之追加，應無足取。

（二）按所謂攻擊方法，係指當事人因維持自己之聲明，而提出利己之事實或證據而言；所謂防禦方法，即當事人為阻礙他造主張事實之成立或效力之發生，而提出利己之事實或證據而言。次按所謂訴訟標的，係指為確定私權所主張或

否認之法律關係，欲法院對之加以裁判者而言。而法律關係，乃法律所定為權利主體之人，對於人或物所生之權利或義務關係。如為給付之訴，在實體法上須以可以作為請求權基礎之完全性條文（具備構成要件及法律效果之法條）始足當之（最高法院97年度台上字第969號判決意旨參照）。又債權之讓與不過變更債權之主體，該債權之性質不因此而有所變更，並不以債務人之同意為必要，僅須經讓與人或受讓人通知債務人，對於債務人即生效力，此觀民法第297條規定自明。而債權讓與之通知，為讓與人或受讓人向債務人通知債權讓與事實之行為，其性質為觀念通知。是債權讓與僅係變更債權之主體，對於該債權之性質並不因此而變更，亦即該債權本身屬訴訟標的之法律關係，債權之讓與人及受讓人間就債權讓與關係是否存在，僅係判斷受讓人是否得以向債務人請求履行債權之權利事實，是債權讓與本身並非訴訟標的之法律關係，如當事人人主張債權讓與，應僅係就訴訟標的之法律關係所為之攻擊或防禦之主張。查高明公司與保險公司共同提起本件訴訟時，關於保險公司當時已保險賠付高明公司之範圍內，起訴狀即已明確載明承受高明公司之損賠償請求權等語（本院一卷第10頁反面），核其內容已有債權讓與之意旨，至遲於起訴狀繕本送達被告後即生債權讓與通知被告之效力。嗣保險公司再增加向高明公司為保險賠付，並於本件總計保險賠付共計7億5,494萬6,704元之範圍內擴張訴之聲明而為上開之請求（本院三卷第112頁）；嗣於本院審理過程中高明公司亦同認本件總計保險賠付數額為7億5,494萬6,704元而雙方意思表示合致，高明公司並簽立賠款接受書，對保險公司表示同意放棄賠償金額7億5,494萬6,704元之權利，有賠款接受書在卷可查（本院六卷第157頁）；甚至保險公司於本院109年1月7日言詞辯論期日再次表明以債權讓與之法律關係請求被告賠償，高明公司亦未為任何反對之意思表示，顯見高明公司與保險公司間就保

險賠付數額7億5,494萬6,704元成立債權讓與，並以是日言詞辯論作為債權讓與通知被告。揆諸前揭意旨，本件保險公司主張債權讓與之法律關係，僅係就本件訴訟標的（即民法184條第1項前段、第188條第1項、第196條）所為之攻擊主張，核屬補充事實上或法律上之陳述，非屬訴之追加，是被告抗辯保險公司此部分主張為訴之追加，亦無足取。

（三）按民事訴訟法於89年修正時增訂第196條，就當事人攻擊防禦方法之提出採行適時提出主義，以改善舊法所定自由順序主義之流弊，課當事人應負訴訟促進義務，並責以失權效果。惟該條第2項明訂「當事人意圖延滯訴訟，或因重大過失逾時始行提出攻擊或防禦方法，有礙訴訟之終結者，法院得駁回之」，是對於違反適時提出義務之當事人，須其具有：（一）逾時始行提出攻擊或防禦方法；（二）當事人意圖延滯訴訟，或因重大過失；（三）有礙訴訟終結之情形，法院始得駁回其攻擊或防禦方法之提出。關於適時性之判斷，應斟酌訴訟事件類型、訴訟進行狀況及事證蒐集、提出之期待可能性等諸因素。而判斷當事人就逾時提出是否具可歸責性，亦應考慮當事人本人或其訴訟代理人之法律知識、能力、期待可能性、攻擊防禦方法之性質及法官是否已盡闡明義務。被告固主張原告間簽立之保險契約約定保險代位損害賠償之準據法為英國法，保險公司不得以其名義提起本件訴訟等語。惟查：

1、保險公司起訴時已提出原證19之英文保險單（本院一卷第124至126頁），被告並表示如提出原本，被告就該證物之形式上真正得不為爭執（本院一卷第194頁）；保險公司於106年9月7日提出原證23之英文保險契約之附件（本院二卷第8至24頁），嗣本院於107年2月7日言詞辯論期日請被告就此表示意見，被告仍對該原證19、23之形式上真正表示爭執，並表示保險公司應提出原本等語（本院二卷第164頁）；兩造於107年3月28日言詞辯論日期日已比對原

證19之原本（本院二卷第232、233頁）；被告於本院107年8月22日言詞辯論期日自承保險公司分別賠付高明公司財產損失6億7,711萬7,868元、營業損失177萬0,598元，但仍抗辯高明公司並無保險利益等語（本院三卷第262、263頁）；後被告仍於107年8月22日就原證19之證物具狀表示「如原告提出原本，被告得不為爭執；影本與原告出示的紙本比對，簽章位置不符或缺附件，無從認該紙本是影本之原本」（本院三卷第271頁）；高明公司與被告於107年11月8日到院比對高明公司所提出證物之原本（本院三卷第334頁）；高明公司於107年12月17日具狀表示原證19之附件係保險公司提供原證23（本院四卷第7頁）；被告於107年12月19日具狀表示原告拒不提供原證19之原本（本院四卷第45頁）；經被告比對保險公司提出原證23之原本後，被告於本院108年2月27日言詞辯論期日表示尚缺最後2頁等語（本院五卷第15頁）；保險公司於108年3月29日具狀提供原證19之1即原證23之中譯文（本院五卷第69至107頁，保險公司記載針對原證19為翻譯，顯係誤植），並表示無法提供原證23之資料最後2頁之理由（本院五卷第65、66頁）；高明公司於108年4月29日提供原證19之原本供本院核對與原證19之影本相符（本院五卷第201、203頁）；被告於108年4月29日具狀就保險公司提出原證19之1表示「如係原告製作，被告得不為爭執」等語（本院五卷第253頁）；此部分爭執為兩造互相攻防，大致於斯時告一段落，顯見被告至遲於108年4月29日已能確實知悉原告所提供上開保險單及附件相關資料之內容（至被告爭執原證23之最後2頁內容，僅係本院判斷該缺頁是否與本件爭點有直接關連，或是否影響到原告主張之實質證明力之問題）。

2、詎被告於本院109年1月7日言詞辯論期日竟主張原告保險契約有英國法保險代位之情等語，可見被告應已知悉原告所提供保險契約資料中有相關之約定，然經本院當庭請被

告明確指明英國保險法條款約定在何處（當庭休庭時間給予被告充分時間找尋），被告並無法當庭指出，且表示如提早提出該抗辯將會影響其抗辯權益等語（本院六卷第331至333頁）；後被告於109年3月10日具狀時仍未具體載明原告提出保險契約資料中有約定英國準據法在何處，僅提出臺灣臺北地方法院（下稱臺北地院）106年度保險字第208號判決供參考（本院八卷第169、221至231頁）。然查，個案契約均有個案需求之特殊性，當無法以他人契約之約定內容作為本件契約之內容，更無法比附援引，被告所此情所指，容有誤認。本院審酌被告對原告所提出上開事證之形式上真正，原均為極力爭執，經兩造歷次互為攻防後，除被告所爭執原證23之最後2頁外（保險公司已就此部分提出說明），被告實已知悉原告所提供上開保險契約資料應無存有其所指英國保險法條款之準據法約定（尤以被告訴訟代理人專業律師且精通英文，尚難諉為不知），否則應該立即指明條款約定在何處，是被告此部分應屬主觀臆測之抗辯。再者，被告既稱「如提早提出該抗辯將會影響其抗辯權益」，可知被告早已知悉其可提出該抗辯，卻歷經審理期間8個多月後提出該抗辯，可見被告係以俗稱故意留一手之方式來保留抗辯或調查證據之權利，顯違反訴訟促進義務之誠信原則，益見被告意圖延滯訴訟甚明，如再予調查，當有礙本件訴訟終結，被告此部分抗辯，應予駁回。

3、況按民事事件涉及外國者，為涉外民事事件，應依涉外民事法律適用法（下稱涉外法）定其應適用本國或外國之法律。所稱涉外，係指構成民事事件事實，包括當事人、法律行為地、事實發生地等連繫因素，與外國具有牽連關係者而言。故如民事事件有涉外連繫因素者，始進討論是否選擇涉外準據法，如無涉外因素，當應依本國法為解決當事人之紛爭。被告固主張原告保險契約資料均以英文記載約定而有涉外因素云云，然本件兩造均為本國人，事實

發生地亦在我國，並無涉外因素存在，而原告保險契約以英文記載，僅係原告同意約定以英文文字記載內容，與外國並無牽連關係，當與涉外因素無涉，是被告抗辯此為涉外因素而應適用外國法及英國法云云，洵屬無據。

（四）關於原告所提證物之形式上真正部分：

1、按私文書應由舉證人證其真正；但他造於其真正無爭執者，不在此限，民事訴訟法第357條定有明文。又當事人主張之事實，經他造於言詞辯論時自認者，無庸舉證；自認之撤銷，除別有規定外，以自認人能證明與事實不符或經他造同意者，始得為之，同法第279條第1項及第3項定有明文。而他造陳述認該文書為真正，即有訴訟上之自認，舉證人自無庸再證其真正，而得逕認其有形式證據力，倘他造為自認後復爭執私文書之形式上真正而欲為自認之撤銷者，當應依前揭撤銷自認之規定為之（最高法院104年台上字第1034號判決意旨參照）。查保險公司提出原證24之香港商根寧瀚保險公證人有限公司（CUNNINGHAM LINDSEY HONG KONG LIMITED，下稱根寧瀚公司）【現改名為香港商賽維特保險公證人有限公司（Sedgwick Hong Kong Limited）】出具公證報告（外放資料），被告已於本院107年6月27日言詞辯論期日時表示不爭執形式上真正（本院三卷第143頁），保險公司自無庸再證其真正，而得逕認其有形式證據力，嗣被告復爭執該證物之形式上真正，表示原證24之附件5之財務報表非根寧翰公司製作，而欲為撤銷自認，然為保險公司不同意撤銷自認（本院四卷第33頁），而被告亦未能提出事證證明前開自認與事實不符，被告撤銷自認乃不合法，而不得撤銷。況縱認被告所指附件5之財務報表非根寧翰公司所製作，然根寧翰公司所出具之公證報告既係參考該附件資料而得出報告結論，並已附於報告而屬於不可分之一部者，當仍屬於根寧翰公司製作私文書之內容，是被告對該附件5之財務報表為爭執，應係對根寧翰公司所憑判斷之基礎即財務報表為爭

執，核被告此部分所為爭執者，實應屬證據實質證明力之範疇，被告仍爭執形式上真正，容有誤認。

2、至被告於本院109年3月10日最後言詞辯論期日表明除仍爭執高明公司提出原證64之形式上真正外，其餘原告於本件所提出證物之形式上真正已不爭執（本院八卷第85頁），如本院以原證64判斷原告主張為有理由者，當應審究高明公司就原證64之證物是否已盡舉證其真正之義務（容後述），附此敘明。

五、兩造不爭執事項：

（一）高明公司於96年9月間與高雄港務分公司簽立系爭BOT契約，負責第六貨櫃中心50年之興建與營運（包含第108、109、110及111號等四席貨櫃碼頭）。

（二）嗣於105年9月間莫蘭蒂颱風襲台，被告正在六櫃對岸之88號碼頭建造14萬5136總噸船舶風明輪；風明輪於105年9月14日中午12時多（究竟是上午12時10分斷纜或12時02分斷纜，兩造互有爭執）左右斷纜，漂向對面高明公司之110號碼頭而發生系爭事故，風明輪撞到編號GC7、8、10、14等橋式起重機，GC7、14因嚴重毀損而需重置（GC10是否有嚴重毀損需重置之必要，兩造互有爭執），GC8則需進行修繕，而高明公司之110號、111號碼頭設備（施）亦遭風明輪嚴重撞毀。

（三）高明公司委請理律法律事務所以系爭律師函通知被告，表示其因系爭事故累計損失金額包括橋式起重機1台之修復費用、撞毀重購3台之費用、碼頭設備（施）、損壞鑑估費、碼頭面損害修理費、受損碼頭防碰墊更換費用（包括緊急更換費用）、營運損失，乃至於相關公證費用之支出等，合計已高達約美金2,930萬元及新臺幣6,663萬元，請求被告賠償（被告於翌日即2月15日收受知悉）。

（四）富邦公司、華南公司、兆豐公司及國泰公司共同承保高明公司就系爭事故之受損標的，承保比例依序為70%、10%、10%、10%；保險公司就名目為橋式機之損失及營業損

失，至少已分別賠付高明公司6億8,070萬5,161元及177萬0,598元。

（五）如認高明公司屬本件財產損害之所有權人，被告對於高明公司就本件有保險利益，並不爭執。

（六）中央氣象局於105年9月12日23時30分發布強烈颱風莫蘭蒂第1報海上颱風警報，近中心最大風速每秒58公尺（約每小時209公里），相當於17級風以上；瞬間最大陣風每秒73公尺（約每小時263公里），相當於17級風以上。嗣於9月13日8時30分發布第4報海上陸上颱風警報；後於9月13日11時30分發布第5報海上陸上颱風警報，並表示對高雄地區將構成威脅，高雄地區應嚴加戒備並防強風豪雨；再於9月14日20時30分發布第16報海上陸上颱風警報，莫蘭蒂颱風已減為中度颱風；高雄地區自9月13日8時30分起至9月14日20時30分止期間，均處於受到強烈颱風威脅之範圍。

（七）系爭事故發生前，風明輪繫纜情形依被告提出被證7之檢定報告書所示，艏部：頭纜（回頭纜）8條、艏倒纜（回頭纜）4條、橫纜（非回頭纜）2條；舯部：八字纜（非回頭纜）10條；艉部：艉纜（回頭纜）8條、艉倒纜（回頭纜）4條、橫纜（非回頭纜）2條（原告對被證7之形式上真正不爭執，但否認系爭事故發生時實際繫纜情形如被證7所載）。

（八）系爭事故發生前後之莫蘭蒂颱風在風明輪所在高雄港區之風力風向之時間序如下：

⑴ 09:00～10:30：風向358～007、陣風15-26m/s(7-10級)。

⑵ 10:31～11:05：風向010～024、陣風18-31m/s(8-ll級)。

⑶ 11:06～11:41：風向037～060、陣風21-34m/s(9-l2級)。

⑷ 11:42～12:15：風向057～083、陣風34-39m/s(12-13級)。

⑸ 12:16～12:30：風向082～089、陣風55-61m/s(16-17級)。

⑹12:31～12:45：風向089～095、陣風55-62m/s(16-17級)。

（九）被告颱風災害處理要點規定如下略以（被證7第53頁以下，下稱被告風災要點）：

⑴5.1.3.4：「商船分組：由船體工廠、艤裝工廠視建造進度（一般具有動力船舶）及颱風動態，於必要時派員擔任分組長及組員留守，並負責塢內新船及靠碼頭新船防颱之加強措施及緊急處理。」

⑵5.2.3.15：「設計處依據現場針對颱風季節（4月至10月）內靠碼頭各艘新船提供防颱繫固佈置計畫，研討提供防颱帶纜裝置及其船體加強等建議，供現場參考施工。」

⑶5.2.3.16：「設計處並依據現場提供之各新船泊靠碼頭位置、防颱壓載形式（底座或繫纜）及各船可供壓載艙數等，研討規劃防颱壓載船況，以供現場選用。」

⑷5.3.3.12：「拖船值班待命，並派堆高機一輛及駕駛一人修船工廠負責，由船渠工場指揮。」

⑸5.3.3.19：「颱風來襲前，船塢長應對新船立即採取防颱對策與措施之建議，出航、進場、座底。出航所需人員由船塢長提出，各單位密切配合執行。」

⑹5.3.3.20：「繫纜靠泊碼頭之船隻應按本公司「船舶防颱纜繩繫帶要求最低標準」採取必要之措施辦理，各纜繩索是否繫妥，受力是否平均負責單位必須詳細檢查並提出報告，為加強防颱帶纜之強度，得考慮使用綱索或錨鏈。防颱加纜工作時間，應自防颱命令下達時，開始實施。塢內船隻應加強支撐，放置甲板上之裝備、物料、工具及器材，各場應予放置或固定。在修船由修船廠通知船東準備防颱，塢門防護設施也應切實遵照規定佈設，以策安全。」

⑺5.3.3.21：「已備便開出航行之新船，船塢長應指派人員會同防颱留守人員駐守船上，必要時以電話向防颱中心報告船隻附近情況，尚未備便絞機、錨機之新船，留守人員於工作完成後回艤裝工廠辦公室待命。」

⑻5.4.1.7：「塢內及靠泊碼頭各船隻之繫纜及支撐狀況與甲板上各項物料設備之固定情形是否牢固，應再次檢查。」

⑼5.4.1.8：「放置廠房外加工之各船體組合之支撐與綑綁是否牢固，應再次檢查。」

⑽5.4.1.9；「供緊急應變用之各項設備、物料、器材及人員之備便情形，應再次複檢。」

（十）高雄港務分公司「105年高雄港防颱作業規定」（下稱105年防颱作業規定）如下略以（本院五卷第183頁以下）：

⑴第伍條商船防颱措施：

①第7項：「颱風期間停泊船舶應有足夠之人員留守，並有高級船員留船，俾有足以操縱船舶航行及應付緊急事變之能力，機動船舶均應準備主機，俾必要時可啟動主機應變。」

②第8項：「在陸上颱風警報發佈，且高雄地區列為警戒區時，泊港船舶除應換用新纜或鋼絲纜繫泊外，應再加防颱纜，必要時另以錨鏈加強繫於碼頭，停港甚久待命之船舶，應使用安全鋼絲纜或錨鏈繫泊以策安全。」

③第9項：「防颱期間停泊本港碼頭之船舶，加強繫纜作業基準訂定如下：總噸位未達1萬者，艏、艉繫纜各應至少5條（含倒纜）；總噸位1萬以上者，艏、艉繫纜各應至少7條（含倒纜）。」

⑵第拾貳條其他防颱注意事項：

第1項：「各公民營修造船公司對於進塢或靠泊碼頭修理、建造中之船舶，以及承租前鎮河南岸起水碼頭之安通有限公司、億松船務公司所屬回收廢油水船隻，應將廢油水抽除並加強防颱措施，且依規定派足人員留守，以資應變，防止其發生斷纜、漂流情事。」

（十一）高雄港務分公司106年高雄港防颱作業規定（下稱106年防颱作業規定）略以（本院二卷第249頁以下）

⑴關於商船防颱措施：

①第8條：「海上陸上颱風警報發佈，且高雄地區列為警戒區時，泊港船舶除應換用新纜或鋼絲纜繫泊外，應再加防颱纜，必要時另以錨鏈加強繫於碼頭，停港甚久待命之船舶，應使用安全鋼絲纜或錨鏈繫泊以策安全。」

②第9條：「防颱期間停泊本港碼頭之船舶，加強繫纜作業基準如下：總噸位未達1萬者，艏、艉繫纜各應至少5條（含倒纜）；總噸位1萬以上者，艏、艉繫纜各應至少7條（含倒纜）。」

⑵關於其他防颱注意事項：

第1條：「各公民營修造船公司對於進塢或靠泊碼頭修理或建造中之船舶，因無動力且空船吃水淺、乾舷高，應加強繫纜，若可行且必要時應挹注壓艙水。在建或修理中船舶總噸逾6萬者，應進船塢或出港避風，若滯留碼頭船席避風，則應挹注壓艙水，並加強繫纜及派人員、拖船留值。若因故未能挹注壓艙水時，業主應預先評估颱風災情，採取加繫防颱鋼纜、錨鍊或其他防颱抗風措施，如因防颱措施不足或疏失而發生斷纜漂移致生災害，不得以不可抗力事由，主張減免損害賠償責任。」

（十二）橋式起重機屬於危險性機械中之移動式起重機。

（十三）台灣海事安全與保安研究會（下稱台灣海保會）出具105年12月22日調查報告及108年7月3日補充報告（本院一卷第12至37頁、五卷第499至507頁）。

（十四）根寧瀚公司於107年6月4日出具公證報告（外放資料，中譯文見本院五卷第109至140頁）

（十五）中華海事檢定社（下稱中華海檢社）出具被證7之公證報告及被證16之補充報告（外放資料）。

（十六）大陸地區上海振華重工（集團）股份有限公司（下稱上海振華公司）係全球知名具有橋式機專業製造及維修、修繕之能力。

（十七）如認被告就系爭事故之發生有過失，被告對於下述事項不爭執：

1、橋式起重機GC-7、14之全損殘值合計2,309萬5,119元，GC10殘值為809萬5,238元；此部分殘值共計3,119萬0,357元。

2、高明公司已支付原證37（本院三卷第10頁正反面）之鑑估報酬美金5萬元及稅金38萬元。

3、高明公司已支付如原證39（本院三卷第13至17頁）所示之主體修繕報酬美金68萬元及勞務報酬美金2萬元共計美金70萬元，並已繳納稅金15萬1,570元。

4、高明公司已支出GC8進出口作業規費6萬3,497元、新購機進出口規費45萬5,524元。

六、本件之爭點：

（一）被告就系爭事故之發生是否有過失（包括被告得否主張不可抗力）？

（二）高明公司是否與有過失？如有，過失比例為何？

（三）高明公司得請求賠付之項目及數額為何（包括換算新臺幣之基準）？高明公司請求被告賠付1億8,048萬5,238元，是否有據？

（四）高明公司就系爭事故之發生是否有被告所指損益相抵之情形？如有，應扣抵之數額為何？

（五）高明公司就營業損失部分，是否已罹於消滅時效？

（六）高明公司就系爭事故之發生是否有保險利益（被告爭執高明公司所有權人）？高明公司是否已將保險公司已賠付之數額債權讓與予保險公司？保險公司請求被告賠償聲明所示之金額，是否有據？

（七）原告得請求本件賠償之利息起算日應為何？原告請求自106年2月16日起算，是否有據？

七、本院得心證之理由：

（一）被告就系爭事故之發生是否有過失之侵權行為？

1、按侵權行為之成立，須有加害行為，所謂加害行為包括作為與不作為，其以不作為侵害他人之權益而成立侵權行為者，以作為義務之存在為前提。此在毫無關係之當事人（

陌生人）間，原則上固無防範損害發生之作為義務，惟如基於法令之規定，或依當事人契約之約定、服務關係（從事一定營業或專門職業之人）、自己危險之前行為、公序良俗而有該作為義務者，亦可成立不作為之侵權行為。又侵權行為損害賠償責任規範之目的乃在防範危險，凡因自己之行為致有發生一定損害之危險時，即負有防範危險發生之義務。如因防範危險之發生，依當時情況，應有所作為，即得防止危險之發生者，則因其不作為，致他人之權利受損害，其不作為與損害之間即有因果關係，應負不作為侵權損害賠償責任。而對事實管領能力內之不動產或動產，其占有人應確保周圍之其他人或物不受該不動產或動產所產生危害之侵害。於105年9月間莫蘭蒂颱風襲台，被告正在六櫃對岸之88號碼頭建造14萬5136總噸船舶風明輪，風明輪於105年9月14日中午12時多左右斷纜，漂向對面高明公司之110號碼頭而發生系爭事故，為兩造所不爭執。高明公司主張被告當時未加強防颱繫纜繫固風明輪，且未採取進塢避風、合理壓艙及拖船推頂備便等防颱措施等語。被告則以：伊當時以36條回頭纜之纜繩繫固已可抵擋強烈颱風，系爭事故之發生實屬不可抗力；當時並無建造中船舶必須進塢避颱風之規定，且系爭事故時被告船塢已有其他新建造或維修中之船舶使用（編號HN6040、編號HN6057及電昌八號輪），已無空塢可容納風明輪；當時風明輪為建造中船舶，其建造程度不適合打入壓艙水，如果事前強行打入壓艙水，將使船舶之舵、螺旋槳及船底，在颱風來襲前即受損或船體變形，亦造成風明輪嚴重損害；又當時高雄港區域內58號碼頭以南之拖船港勤業務，係由高雄港務分公司負責，高雄港務分公司直到106年10月底始有6400匹馬力、最大拖力75噸之拖船交船，在此之前，僅有5200匹馬力之拖船，較諸總載重噸高達14萬5,136噸之風明輪相差甚遠，且於高達17級風天候下，現實上拖船不可能推頂風明輪，縱有推頂，亦無以達成阻止其漂流之結

果、或果能避免其漂流之發生，而被告之受僱人亦無義務冒其生命危險於上述惡劣環境下強行推頂風明輪等語為辯。船舶無論停靠港口碼頭或於海上作業或航行，常因船舶浮揚在海上受各種外力作用（諸如暴風、巨浪、長湧、碰擊等等）產生運動方式，而造成與陸地港口碼頭或海上其他船舶發生碰撞之危險，是船舶所有人無論於停靠港口碼頭或於海上作業或航行，當應依相關注意義務而避免發生碰撞，尤以颱風來襲時更因暴風、巨浪等惡劣外力之因素而易發生與陸地港口碼頭或海上其他船舶發生碰撞之影響，故船舶所有權人當有加強船舶防颱之義務。被告所制訂被告災害要點之自我規範，亦係重申其有加強船舶防颱之義務。本件被告於莫蘭蒂颱風襲台時將所有並占用之風明輪停靠在88號碼頭，身為風明輪之占有人即被告自應確保周圍之其船隻或碼頭陸地設施物不受風明輪所產生危害之侵害，而被告於知悉強烈颱風莫蘭蒂侵襲高雄地區時，當應盡力採取不會因暴風、巨浪等惡劣外力而發生漂流之防範措施，此為本院就被告是否已盡作為義務所採取之判斷立場。

2、按當事人提出私文書之真正，經他造不爭執者，雖有形式證據力，至其實質證據力之有無，即其內容是否足以證明待證事實，仍應由事實審法院本於自由心證判斷之。而文書可分為勘驗文書（或稱處分文書）及報告文書。所謂勘驗文書，係指記載作成名義人內心之意思或其他陳述之文書，此文書法院得自行觀察其內容，據以判斷應證事實之有無，即該文書製作後即產生法律效果，因而一旦認定了該文書的形式上證據力，不待評價而具有實質上證據力。所謂報告文書，記載作成名義人對於觀察事實結果之報告之文書，此文書法院僅能依其內容知悉作成名義人報告觀察事實之結果，據以判斷應證事實之有無，故該文書僅係傳達作成名義人對應證事實之觀察結果，因而所陳述的事實是否可信賴，應由法院本於自由心證斟酌判斷之。本件

被告就事故之發生是否有過失，兩造各自委請專家提出意見後，原告提出台灣海保會出具105年12月22日調查報告及108年7月3日補充報告為證（本院一卷第12至37頁、五卷第499至507頁），被告則提出中華海檢社出具被證7之公證報告及被證16之補充報告為證（外放資料），核兩造各自所提該等公證報告，均係專家對系爭事故發生之經過所為觀察之結果，屬報告文書。而現行民事訴訟法為建立金字塔型之訴訟制度，以期達成司法追求效率，並促使當事人重視第一審程序之目的，特規定除個案有特別情事致嚴重影響公平正義外，當事人在第二審程序不得提出新攻擊或防禦方法，觀諸民事訴訟法第447條第1項之規定即明。是本院為堅實第一審訴訟審理程序，曉諭兩造當事人於本院審理時委請第三人為鑑定，原告於107年8月17日具狀提供參考之鑑定單位（本院三卷第245、254頁）、被告於107年8月22日具狀提供參考之鑑定單位（本院三卷第284頁），嗣本院復於107年8月22日言詞辯論期日時再次曉諭兩造鑑定或函詢內容（本院三卷第265頁），然經本院於108年9月11日言詞辯論期日確認兩造聲請鑑定調查時，兩造就此均同認無聲請鑑定調查之必要（本院六卷第245頁，但被告稱如本件日後有上訴至二審法院時，被告將保留此聲請鑑定調查之權利，亦即被告還是想故意留一手至二審法院聲請鑑定調查之可能）。是本院自應依本件審理調查證據之結果，本於自由心證斟酌判斷被告就系爭事故之發生是否已盡防颱作為義務。

3、被告固抗辯其不受防颱作業規定之拘束云云。然查：

⑴經本院向高雄港務分公司函詢結果，高雄港務公司表略以：本分公司依商港法規定管理經營國際商港，負有高雄港安全管理維護權責，緣依商港法第22條：「商港區域內之船舶於颱風警報發布後，應自行加強防颱措施或依商港經營事業機構、航港局或指定機關指示移泊或出港。」訂定「高雄港防颱作業規定」，以切合高雄港地理環境及歷年

風災之檢討改善事項，作明確體防颱執行事項與規範。並在每年颱風來臨前邀集航商及航港各界召開防颱會議，要求遵守相關防颱規定，宣導加強防颱措施。另依商港法第41條規定於擬訂災害防救業務計畫時，將「高雄港防颱作業規定」併予納入，責成商港區域內之公民營事業機構配合辦理，是被告及高明公司為港區之公民營事業機構，自應遵守本港相關防颱規定，於颱風期間，加強防颱措施，以策港區安全。如該等公司未遵守防颱作業相關規定，依渠等與本公司租賃契約，在租賃期間，應遵守本契約及本港治安、保全、安全、環保、勞安、消防及管理等有關規定，甲方如發現乙方有違反契約之情事，得通知乙方限期改正，期限屆滿未改善者，並得終止契約，以規範契約之雙方等語，有高雄港務分公司108年9月27日高港監控字第1083101740號函在卷可稽（本院六卷第311、312頁），顯見被告如未依防颱作業規定辦理，將遭受高雄港務分公司為不利益之法律效果，是防颱作業對被告並非不具相當拘束力。縱認對被告無拘束力，然並被告非僅遵照自我規範即可謂已盡防颱義務，蓋防颱措施並不僅以法令之規定為限，倘依商業習慣或誠信原則或其他可得知悉之防颱措施，當亦可作為被告得採取之防颱措施，故本件被告既知悉防颱作業規定，則防颱作業規定之內容當可作為判斷被告是否已盡防颱作為義務之標準之一。

⑵高雄港務分公司上開函文亦表示略以：本分公司105年防颱作業規定：拾貳、其他防颱注意事項：一、「各公民營修造船公司對於進塢或靠泊碼頭修理、建造中之船舶……加強防颱措施，且依規定派足人員留守，以資應變，防止其發生斷纜、漂流情事對於「建造中船舶」，其航儀引擎設備雖仍在裝配中，但已有船樓、船舶外型，並無動力，其停泊在港區水域，就防颱抗風之因應措施而言，仍有前揭防颱作業規定伍、商船防颱措施：第八項之適用。2、至於換用「新纜」之規定，係緣於早期高雄港內有部分船

舶使用已斷股表面起鬚，抗拉力已有耗損的舊纜繩，颱風侵襲時發生斷纜，爰規定應換用新纜繫泊，其目的旨在確保纜繩應有足夠的抗拉力，故基於安全考量，建議換用「新纜」，為增強其抗風力，並防止船舶纜繩斷纜、漂流，以避免碰撞本港港埠設施等語（本院六卷第312、313頁）。顯見防颱作業規定有關商船之規範亦包含「建造中船舶」，而本院審酌建造中船舶已有船樓、船舶外型，僅航儀引擎設備雖仍在裝配中而無動力，就防颱程度而言較不具一般有動力商船之機動性，且建造中船舶吃水淺，船般高，船舶受風面積大，停泊港內抗颱避風所面臨風險恐勝過一般同型商船，故其防颱措施之注意義務更應高於一般商船，防颱作業規定有關商船規範應屬建造中船舶之最低要求，本件風明輪既屬建造中船舶，被告對風明輪所為防颱措施至少應符合防颱規定有關商船之規範。

4、再者，被告風災要點雖未就「建造中船舶」為規範，然依前揭所述，其防颱程度亦不能低於新船之規範，是上揭兩造不爭執事項（九）所示被告風災要點所示防颱措施，自應適用於本件風明輪。又依106年防颱作業規定關於其他防颱注意事項第1條：「各公民營修造船公司對於進塢或靠泊碼頭修理或建造中之船舶，因無動力且空船吃水淺、乾舷高，應加強繫纜，若可行且必要時應挹注壓艙水。在建或修理中船舶總噸逾6萬者，應進船塢或出港避風，若滯留碼頭船席避風，則應挹注壓艙水，並加強繫纜及派人員、拖船留值。若因故未能挹注壓艙水時，業主應預先評估颱風災情，採取加繫防颱鋼纜、錨鍊或其他防颱抗風措施」，並對照上揭被告風要點內容，有關「防颱壓載形式（底座或繫纜）及各船可供壓載艙數」、「拖船值班待命」、「船塢長應對新船立即採取防颱對策與措施之建議，出航、進場、座底」等防颱措施均與106年防颱作業規定相類，可見除加強繫纜防颱外，採取進塢避風、合理壓艙及拖船推頂備便等，均係被告依商業習慣或誠信原則或其

他相關規範可得知悉之防颱措施。進一步言之，此並非嚴格要求被告必須依循所有防颱措施，而是被告在採取防颱措施時可參考其中一種或多種方式相互為輔，最重要的是所採取的措施要能有效防颱，以避免風明輪因颱風產生暴風、巨浪等惡劣外力而發生漂流損及他人。

5、本件被告僅採取加強繫纜防颱，而未採取其他措施防颱，是本件應首應審究者，厥為被告以38條回頭纜之纜繩繫固風明輪作為防颱措施，是否已盡其防颱作為義務？經查：

⑴據中華海檢社公證報告記載略以：本社檢定師於105年9月18日前往高明貨櫃場第110號碼頭勘驗受損情況，並會同宏聲法律事務所律師於105年11月15日及16日前往台船公司高雄船廠與該公司人員進行訪談，包括了張傑德副總經理及其他相關人員，瞭解台船公司於颱風來襲前所採取之各項防颱措施。17級強烈颱風之風速為每秒61.2公尺/秒、風壓2679.31噸、預估最少纜繩數36條，依據台船公司之資料，颱風來襲前，該公司以38條纜繩將風明輪繫泊於碼頭，該數目比原預測風力17級時，所需36條還多。而台船公司提交本社一份防颱計算表，本社檢定師逐項檢視計算表內容，發現表內數據屬實正確。依據台船提供之纜繩成品檢驗記錄表，纜繩尺寸為85mm（直徑）（8股x200公尺長）、破斷力為120.67公噸。經計算結果，假設風明輪遭受17級強風吹襲，風明輪將遭遇高達2679噸之橫向風壓，故台船公司以38條纜繩繫固風明輪，而38條纜繩之破斷力為4585.46噸（120.67噸x 38條），遠遠超過預測之風壓2679噸。參考美國Macmillian出版社由R.C. Hibbeler先生所著之工程力學（靜力篇）一書，指出一條回頭纜（包括一段由船上拉至碼頭後再回頭另一段回到船上纜樁）之兩段纜繩可承受雙倍之拉力，換言之，一條回頭纜相當於兩條各別之纜繩。依據中國航海技術研究會於80年10月出版之最新船用司多供應申請指南，直徑為36厘米之鋼索破斷力為89.3公噸，是鋼索破斷力遠低於上述風明輪所使

用之纜繩破斷力（120.67公噸）。台船公司以堆高機運送所需纜繩（85厘米直徑纜繩）至船邊，俾便繫固風明輪，之後利用岸上60噸吊車與10噸或6噸之堆高機拖拉及操作粗重之纜繩，緊實繫固於船上及岸上之纜樁。因此，風明輪乃因莫蘭蒂颱風帶來之異常強烈風力（不可抗力）侵襲而受損，莫蘭蒂颱風於105年9月14日侵襲高雄港，以致該輪之繫固纜繩全部斷裂，肇致該輪漂移至對岸高明貨櫃碼頭等語（被證7第8至11頁）。

⑵復據中華海檢社補充報告記載略以：台船公司所有使用之纜繩均為完好之纜繩，且具有足夠之強度（破斷力）之纜繩，估算可抵擋高達17級強風之吹襲，並非任意使用不合格之纜索，台船使用之回頭纜繩在岸上繞過纜樁即回頭進入船上相同導孔，幾乎接近平行無虞；有關繩索彈性疲乏之問題，台船經估算該船若遭遇強烈颱風（17級風），最大風壓為2679噸，但使用38條繩索，可支撐高達4585噸之風壓，遠遠超過估算之風壓，在纜繩無損傷狀態下，即使有彈性疲乏之問題，仍足以抵擋2619噸之風壓無虞。有關纜繩平均受力之問題，台船已證實使用船上絞車輔以岸上堆高1機及吊車拉力之協助，絞緊纜繩且平均受力，並非使用人工方式帶纜，況且人工人力何以操作巨大纜繩，不言可喻。而台船以完好之纜繩（每條破斷力高達120.67公噸之纜繩）繫固風明輪，依估算，可支撐高達4585.46噸之風壓，台船已盡力採取應有之防颱措施無虞。有關額外增加鋼纜、錨鍊或其他防颱抗風措施之問題，據台船公司估算，以38條纜繩繫固之強度，已遠遠超過預估之風壓近一倍之力量，沒有增加鋼纜、錨鍊或其他防颱抗風措施之必要，纜繩之斷裂乃天災造成，非人力可抵擋。再有關纜繩開始於12時10分開始斷裂之問題，依據氣象紀錄資料，在12時10分左右，陣風高達每秒37公尺（約12級颱風），風向為078度，亦即風向直指船艏部位（見附圖一，被證16第7頁），在風力集中在船舶船艏部位時，巨大風壓拉

扯船艏纜繩，自然無法抵檔以致斷裂，此乃颱風可畏之原因。颱風中心行進中，陸上之建物或繫固碼頭之船舶，即面對不斷改變風向（順時鐘方向或反時鐘方向之轉變）之巨大風力，以致風力輪轉集中某個方向，逐一摧毀某部位之少數纜繩，此為颱風及天災之可畏特性，即不可抗力造成。亦即颱風在接近時之風向不會固定吹向船舶之某個方位，使全部纜繩全部平均分攤受力，以穩住船舶，而是逐時逐分順時鐘轉向（以本案為例），以致將纜繩逐條扯斷，並非纜繩數量不足或強度不足之故等語（被證16第3至5、7頁）。

⑶可見中華海檢社主要係參考被告提供防颱纜佈置圖、纜繩成品檢驗紀錄表、105年9月12日防颱會議紀錄及訪談被告所屬員工製作之陳述書等資料（被證7第37、38、102至118頁），認為被告員工所為陳述均信屬可信，並以當時纜繩均為完好且具有足夠之強度（破斷力），而使用38條回頭纜即可抵擋強烈莫蘭蒂颱風之侵襲，復進而判斷系爭事故之發生係基於不可抗力之原因。

⑷惟查，被告所屬修船船渠主任李文欽製作105年9月14日防颱纜佈置圖，中華海檢社亦於105年11月16日訪談被告所屬副總經理張傑德、船體廠副廠長江枝文、儀裝廠副廠長高建一、修船廠領班王金鑫、儀裝場技術師陳英吉、儀裝場工程師顏宏銘、船塢長室領港李德修等人，固有防颱纜佈置圖及訪談陳述書附於中華海檢社公證報告可稽（被證7第108至118頁），被告並提出防颱事項檢查表附卷可佐（本院三卷第188至235頁）。然上開被告所屬人員訪談陳述內容及防颱事項檢查表，均係本件系爭事故發生後，由中華海檢社詢問被告所屬人員所作成之私文書，而防颱纜佈置圖及防颱事項檢查表亦均係被告之員工所繪製，原告並否認系爭事故發生時風明輪實際繫纜情形如防颱纜佈置圖所載，則該等訪談有關已盡加強防颱繫纜等陳述內容，是否具備相當實質證明力而得遽認採信？風明輪當時實際

繫纜情形是否確實如防颱纜佈置圖所示？顯非無疑。而中華海檢社全憑被告提供之資料及訪談被告之員工而出具公證報告及補充報告，判斷系爭事故係基於不可抗力而發生之結果，是否具備相當憑信性？亦屬可疑。

⑸依被告風災要點5.1.3.4：「商船分組：由船體工廠、艤裝工廠視建造進度（一般具有動力船舶）及颱風動態，於必要時派員擔任分組長及組員留守，並負責塢內新船及靠碼頭新船防颱之加強措施及緊急處理。」、5.3.3.20：「繫纜靠泊碼頭之船隻應按本公司「船舶防颱纜繩繫帶要求最低標準」採取必要之措施辦理，各纜繩索是否繫妥，受力是否平均負責單位必須詳細檢查並提出報告，為加強防颱帶纜之強度，得考慮使用鋼索或錨鏈。」，及105年防颱作業規定第伍條第7項：「颱風期間停泊船舶應有足夠之人員留守，並有高級船員留船，俾有足以操縱船舶航行及應付緊急事變之能力，機動船舶均應準備主機，俾必要時可啟動主機應變。」、第8項：「在陸上颱風警報發佈，且高雄地區列為警戒區時，泊港船舶除應換用新纜或鋼絲纜繫泊外，應再加防颱纜，必要時另以錨鏈加強繫於碼頭，停港甚久待命之船舶，應使用安全鋼絲纜或錨鏈繫泊以策安全。」，顯見颱風期間派員留船留守及以鋼索或錨鍊加強繫纜強度均屬防颱必要採取措施，尤以本件係強烈颱風來襲，當應認確實有必要採取之防颱措施。而被告自承當時並無船員留守風明輪船上（本院二卷第165頁），且亦未使用鋼索、錨鍊防颱（本院五卷第317頁），顯違反其防颱自我規範，當亦違反防颱作為義務。

⑹所稱回頭纜，係指將纜繩從船上（或岸上）掛接繞在碼頭纜樁上（或船上）後又再拉回船上（或岸上）之繫纜方式。是回頭纜是由一條單一纜繩（或稱單纜）所做成，被告以其回頭做成方式而以2條纜繩為計算。因此，依前揭兩造不爭執事項（七）所示，被告所指當時風明輪繫纜之單纜數目實際上應為26條。被告固以回頭纜計算2條纜繩之

拉力或破斷力等與2條單纜之力量相同，故可作為加強防颱繫纜之方式云云。惟查，本院審酌回頭纜纜繩既係繩繞過纜樁再拉回船（或岸上），基於一般力學上而言，若纜繩拉去與拉回的方向致，則與2條單纜承受力相近，若回頭纜纜繩張開的角度愈大，對纜繩承受對稱正向拉力的能力影響下大，但無法承受側向（切向）拉力的作用；尤以當正向與側向拉力同時作用時，去向與回向之纜繩將自動調節長度，纜繩另外需承受纜樁摩擦力（隨纜繩張力而增加），且短纜繩段的破斷可伸長度減少，容易造成斷纜，尤其在颱風之暴風、巨浪之侵襲下，船舶上下起伏、前後移擺，纜繩與纜樁之摩擦加劇，更容易發生斷纜之虞，故如以單純防颱而言，回頭纜與單纜索發發揮之效力並非相等，是認如以僅以回頭纜回防颱，並無法肯認採取最佳之防颱措施，或應再增加繫纜數目或採取其他方式相互為輔以加強防颱（如前揭所述必要時使用鋼索、錨鍊防颱等）。況中華海檢社補充報告亦指出：「在風力集中在船舶船艏部位時，巨大風壓拉扯船艏纜繩」、「颱風在接近時之風向不會固定吹向船舶之某個方位，使全部纜繩全部平均分攤受力」等情，益見船舶繫纜時會因颱風之強風及特性，造成巨大的上下或左右的拉扯，如以回頭纜防颱，更會增加摩擦而發生斷纜之虞。且高雄港務分公司於107年1月11日建請被告強化防颱作為會談時，亦有建議被告防颱繫纜以單纜繫固為原則，若以回頭纜方式直接繫掛纜樁，建請增加纜繩數及加強繫綁方式，有會談紀錄附卷可參（本院五卷第497頁），亦為相同之意旨。

⑺再者，依105年防颱作業規定第8項所示，船舶繫纜防颱應換用新纜纜繫泊。之所以換用「新纜」之規定，係緣於早期高雄港內有部分船舶使用已斷股表面起鬚，抗拉力已有耗損的舊纜繩，颱風侵襲時發生斷纜，爰規定應換用新纜繫泊，其目的旨在確保纜繩應有足夠的抗拉力，故基於安全考量，建議換用「新纜」，為增強其抗風力，並防止船

舶纜繩斷纜、漂流，有高雄港務分公司前揭函文在卷可徵（本院六卷第313頁），被告為專業之造船公司，對此亦難諉為不知。對於當時風明輪繫纜時是否使用新纜部分，被告僅以當時使用完好之纜繩，並以中華海檢社之公證報告。惟查，所指「完好之纜繩」並非等同「新纜」，且依被告提出纜繩成品檢驗紀錄表所示（被證7第38頁），檢驗日期為96年2月5日，距離系爭事故發生已將近歷時約10年，亦無法證明當時風明輪繫纜之纜繩與「新纜」相同，而被告就此並未更舉證，顯見被告之受僱人當時於加強防颱繫纜時並未使用新纜，確實有違反應用新纜繫纜之注意義務。

⑻況查，依被告之員工高建一於中華海檢社製作訪談陳述書所示（被證7第111頁），當天大約12時10分接獲通報風明輪已斷纜。然依莫蘭蒂颱風在風明輪所在高雄港區之風力風向之時間「11:42～12:15：風向057～083、陣風34-39m/s(12-13級)」，可知在12時10分許僅為12至13級風，尚未達到17級之強風，顯見風明輪在颱風之風速未達到17級已發生斷纜，益見被告就風明輪之繫纜尚無法抵擋17級強風。

⑼綜上，中華海檢社之公證報告及補充報告未考量當時被告並未用新纜加強防颱，其遽以判斷系爭事故係基於不可抗力，自不具憑信性，不足採為有利於被告之判斷。而被告之受僱人未使用鋼索、錨鍊加強防颱，亦未使用新纜繫泊，已違反防颱注意義務，足認被告並未盡防颱作為義務，其就系爭事故之發生自有過失。

⑽至被告以台灣海保會調查報告之製作人黃俊誠教授、陳彥宏教授於其他領域固屬學養崇隆，但所學及專長與系爭事故風馬牛不相及；及林彬教授纜繩使用經驗，來自在船上工作9年至1987年，之後應該就進入學術界，林教授之後似未再從事船舶實務工作等語，認其等3人所製作之上開調查報告不具專業性等情。因本院係斟酌卷內事證及調查

證據之結果，依全辯論意旨及自由心證認定被告就系爭事故之發生有過失，並非依該調查報告之結論為判斷，本院自無庸就該調查報告之專業性為說明，附此敘明。

6、至被告主張高明公司並非本件受損之物之所有權人，不得主張侵權行為云云。惟查，按對於物有事實上管領之力者，為占有人。地上權人、農育權人、典權人、質權人、承租人、受寄人，或基於其他類似之法律關係，對於他人之物為占有者，該他人為間接占有人。占有人於占有物上行使之權利，推定其適法有此權利。占有人，對於侵奪或妨害其占有之行為，得以己力防禦之。占有人，其占有被侵奪者，得請求返還其占有物；占有被妨害者，得請求除去其妨害；占有有被妨害之虞者，得請求防止其妨害，民法第940條、第941條、第943條第1項、第960條第1項及第962條分別定有明文。而占有係基於一定權利（如租賃權、使用借貸等），除其固有的排他性外，尚享有使用收益的權能而具有支配性，應更進一步認為其占有因此強化為一種應受侵權行為法保護的權利（最高法院57年台上字第558號判決意旨參照）。故占有遭受侵害時，有權占有之被害人得請求損害賠償，包括使用收益的損害、支出費用的損害及責任損害。而所稱責任損害，即指占有任因占有物被第三人侵害至毀損或滅失，對回復請求人應負損害賠償責任。依前揭兩造不爭執事項（一）、（二）所示，高明公司於96年9月間與高雄港務分公司簽立系爭BOT契約，負責第六貨櫃中心50年之興建與營運（包含第108、109、110及111號等四席貨櫃碼頭），而當時係風明輪漂向高明公司之110號碼頭而發生系爭事故，並撞到編號GC7、8、10、14等橋式起重機，GC7、14因嚴重毀損而需重置（GC10是否有嚴重毀損需重置之必要，兩造互有爭執），GC8則需進行修繕，而高明公司之110號、111號碼頭設備（施）亦遭風明輪嚴重撞毀，可見系爭故發生期間仍屬高明公司興建、營運期間，該碼頭所興建之財產或物品，自屬高明

公司所有。復據高雄港務分公司前函文所示：「查本分公司與高明貨櫃碼頭股份有限公司於96年9月依『促進民間參與公共建設法』簽訂『高雄港洲際貨櫃中心第一期計畫興建及營運契約』，依契約第2.2條，高明公司應投資興建完成營運碼頭工程（含108、109、110、111等4席貨櫃碼頭及後線設施）及採購作業機具（含橋式起重機），並依契約第3.1及4.1條，高明公司於特許期間（50年）內享有其營運範圍之專屬經營權，及依契約第11.2.1及12.2.2條，於特許期屆滿前所興建及所有為營運本案所必要且堪用之現存資產（含營運機具）應移轉予本分公司，故於契約特許期間上開資產（碼頭及後線設施、作業機具等）皆屬高明公司所有。再依契約第8.6.2條約定，高明公司投資興建營運設施之維護、保養及修繕均由該公司負責，故系爭事故發生後，110號碼頭設備或相關設施俱由高明公司全責修復，本分公司並無修復110號碼頭事宜。」等語，益見高明公司所管理之110號、111號碼頭之財產或物品，均屬高明公司所有。而就坐落碼頭之土地雖非登記高明公司所有，然仍係高明公司基於系爭BOT契約之權利而享有使用收益的權能，該碼頭路面遭受侵害，依前揭意旨所示，自亦得請求損害賠償。被告上開所辯，顯不可採。是被告應就高明公司所受橋式機受損及新購之損失、碼頭設備（設施）修繕費用、其他資訊設備損害等財產、物品或管理不動產之損害，負侵權行為損害賠償責任。

（二）高明公司是否與有過失？如有，過失比例為何？

1、按民法第217條第1項所謂被害人與有過失，須被害人之行為助成損害之發生或擴大，就結果之發生為共同原因之一，行為與結果有相當因果關係，始足當之。又當事人主張有利於己之事實者，就其事實有舉證之責任，為民事訴訟法第277條本文所規定。被告固主張本件起重機之吊臂如在颱風來襲前設定在舉昇之位置，本件起重機將不致受損，故當時高明公司將本件起重機之吊臂設定在平舉位置，

就系爭事故之發生自與有過失等語，並提出中華海檢社之公證報告及補充報告、臺灣港務股份有限公司基隆港務分公司貨櫃船船舶貨物裝卸承攬業作業須知（下稱基隆港務作業須知）第9條第17項規定等件為證；然為原告所否認，並以其於颱風期間並無將起重機之吊臂設定在舉昇之注意義務等語為辯。被告自應就高明公司有何具體之注意義務，負舉證責任之責。

2、基隆港務作業須知第9條第17項固規定：「橋式機作業完畢，應將橋式機吊臂舉起駛回內陸或適當暴風鎖位置固定及關閉動力總電源，並立即提送工作紀錄表。」，惟依第1項規定：「為管理基隆港貨櫃船船舶貨物裝卸承攬業（以下簡稱裝卸承攬業），以提升貨櫃船作業效率與作業安全，訂定本作業須知。」，可見基隆港務作業須知係就裝卸承攬業於裝卸作業時所為之規範，故第17條係規範裝卸承攬業者進行裝卸作業時，應遵守使用橋式機作業。然卷查本件颱風期間並無相關裝卸承攬業者進行作業之事證，且本件係被告於颱風來襲時未將風明輪穩妥繫固，導致斷纜漂流而發生系爭事故，並非風明輪進行裝卸承攬作業，自無法以該規定之意旨逕認高明公司將吊臂設定在舉昇之注意義務，被告此部分所指，顯難憑採。

3、中華海檢社之公證報告及補充報告固記載：倘當時起重機吊臂如置於直立狀態，將不置於擴大受損，105年9月27日梅姬颱風來襲時77、78、79及80號碼頭起重機吊臂均舉起，及106年8月22日天鴿颱風侵襲高雄港時高明碼頭及80號碼頭起重機吊臂亦舉起等語（被證7第6頁、被證16第6頁），然該等報告並未載明高明公司有何具體之注意義務，自難以此遽認高明公司於颱風期間將本件起重機吊臂設定在舉昇之注意義務。再者，依高雄港務分公司前揭函文表示：「依本分公司歷年防颱作業規定附件3，依據氣象局發布海上陸上颱風警報，7級風暴風圈接近或到達高雄地區，港口平均風力達7級時，本分公司防颱指揮中心得宣

佈海上陸上停止作業；租用貨櫃碼頭裝卸作業由租用航商自行決定。因租用貨櫃碼頭貨櫃起重機等機具，航商會研判抗風力並考量貨櫃船期因素是否作業，故由航商自行決定。依前揭防颱作業規定拾壹、二、『本港所有之貨櫃起重機，復位及固定應依各該機具相關防颱規定辦理，請棧埠事業處及各租用貨櫃碼頭之公司應提高警覺嚴加防範，確實按規定實施。』，關於橋式起重機之吊臂於颱風來襲期間，由各租用貨櫃碼頭之公司，依各該機具操作使用維修保養手冊之防颱規範辦理，本分公司並無特別規定。」等語（本院六卷第315、316頁）。而高明公司係向上海振華公司購買本件起重機，然依上海振華公司交付高明公司起重機操作手冊所示，並無規範防颱時吊臂應舉昇或平舉之情，業據高明公司提出操作手冊附卷可參（本院五卷第283至290頁）。再者，上海振華公司於系爭事故發生後曾派員至現場檢查（協助人員為訴外人宏鑫寶業技術顧問股份有限公司，下稱宏鑫寶業公司），就GC3～10之技術規格表記載起重機總高（大樑仰起）大約129.5公尺，並就起重機吊臂以平舉方式防颱表示：「其一，高明貨櫃的橋吊（指起重機）設計是按照70M /S風速颱風工況設計。大樑（指吊臂）水準放置可以降低風力重心，減少小車運行方向的風載荷。高雄長榮的振華橋吊也是這樣設計的。其次，根據高雄港的規定，颱風時，30000噸以上的船必須離開高雄港，與大樑放平不矛盾；其三，因航高限制，高雄港所有橋吊吊臂均不允許超過航高限制，所以大樑平時亦不能揚起太高。從以上知道，高明貨櫃碼頭橋吊大樑放平是防颱的具體措施，既是實際要求，也符合港口規定，可以有效降低橋吊被颱風刮倒的可能性。」等語，業據高明公司提出上海振華公司出具事故檢查報告在卷可佐（本院二卷256、265頁，下稱系爭檢查報告）。參核高雄港臨近小港機場，附近建物及機具均設有高度限制，高明公司經管本件碼頭經核定放寬高度為海拔122公尺，業據高明

公司提出交通部高雄港務局99年4月26日高港機電字第0990006602號函附卷可證（本院二卷第286頁），顯見高明公司於系爭事故發生前將起重機完全舉昇（大約129.5公尺），將有違反交通部核定之高度（122公尺）。又高雄港於颱風來襲時，確實規定總噸30000噸以上貨櫃船出港避風，有105年防颱作業規定附件2之防颱出港避風作業規定摘要表附卷可稽（本院五卷第189至192頁）。而上海振華公司係全球知名具有橋式機專業製造及維修、修繕之能力，為兩造所不爭執。是系爭檢查報告表示高明公司就起重機吊臂以平舉方式屬有效防颱，自堪採信。

4、至被告復抗辯高明公司係向上海振華公司購買起重機，顯有偏頗之虞，且系爭檢查報告係段忠東所製作，而段忠東係黨委書記，不具專業性云云，然是否具有專業性與是否擔任黨委書記並無必然關係，被告僅空言否認，就系爭檢查報告有何偏頗及段忠東有何不具專業性，並未舉證以實其說，其所抗辯亦不可採。而被告就高明公司有何具體注意義之違反，復未更為舉證（被告就此尚有聲明調查證據，然經本院認為無調查之必要，容後述），其所主張高明公司與有過失，洵屬無據。

（三）高明公司得請求賠付之項目及數額為何（包括換算新臺幣之基準）？高明公司請求被告賠付1億8,048萬5,238元，是否有據？

按因故意或過失，不法侵害他人之權利者，負損害賠償責任；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；不法毀損他人之物者，被害人得請求賠償其物因毀損所減少之價額；負損害賠償責任者，除法律另有規定或契約另有訂定外，應回復他方損害發生前之原狀，惟債權人亦得請求支付回復原狀所必要之費用，以代回復原狀；而不能回復原狀或回復顯有重大困難者，應以金錢賠償其損害民法第184條第1項前段、第188條第1項、第196條、第213條第1項、第3項及第215

條分別定有明文。又損害賠償之目的係在於填補所生之損害，故其應回復者，乃應有之狀態，而非原有之狀態。而民法第215條所謂回復顯有重大困難者，係指回復原狀需時過長、需費過鉅或難得預期之結果之情形而言（最高法院84年度台上字第1242號民事判決意旨參照）。經查，被告之受僱人就系爭事故之發生因有前揭所示過失，被告自應與其受僱人對高明公司負連帶損害賠償責任，高明公司依前開規定請求被告賠償其所受之損害，即屬有據。茲就本件高明公司得請求被告賠付之項目及金額，析述如下：

1、橋式機受損及新購之損失部分：

⑴風明輪撞到編號GC7、8、10、14等橋式起重機，GC7、14因嚴重毀損而需重置，GC8則需進行修繕，為兩造所不爭執。高明公司主張GC10亦嚴重毀損，如以修復方式為之，則需費過鉅，故GC10需重置等語，為被告所否認。經查，經上海振華公司到場檢測GC10後，GC10受到巨大衝擊力，大樑全損、門框變形、梯形架全損，特別是結構已有受內傷的跡象，變形較大；GC10所在地面防風拉索拉板受力較大，不排除損壞可能；修復難度大，費用較高，需要大型設備，因此在現場很難修復，需運回工廠修復，有系爭檢查報告在卷可參（本院二卷第280頁反面），顯見GC10當時亦受到嚴重損害，修復難度大，費用較高，且需運回大陸地區之工廠進行修復，是經綜合判斷結果，如GC10進行修復，需支出運回大陸地區往返之相關費用，而修復難度大亦將產生需時過長之可能，是高明公司以GC10之受損情形以全損之方式請求賠償，自屬有據。

⑵新購機價金8億5,415萬8,014元部分（GC7、10、14）：

①原告以GC7、10、14等起重機全損，主張以重置新購機之價金作為計算損害賠償之基礎，然為被告所否認。本院認為GC7、10、14既遭受全損，故首應探求者為系爭事故發生前GC7、10、14之合理價值為何，如無法探求

者，始判斷應以何價值作為判斷該等起重機損害之基準。

②經本院函詢宏鑫寶業公司結果，宏鑫寶業公司表示：本公司其為上海振華公司之臺灣代理商，負責上海振華公司在臺灣之港口機械設備相關工作，其中包含投標、工程、勞務及售後服務；本公司對橋式貨櫃起重機之價值具有一定的專業判斷能力。橋式貨櫃起重機之設計使用壽命為至少20年等語，有宏鑫寶業公司108年11月15日宏字第1081115001號函在卷可佐（本院七卷第9頁）。而關於當時起重機之合理中古市價部分，經本院電話聯絡後，宏鑫寶業公司稱：本公司無來函所稱橋式機之實際使用情形（包含檢修等等）相關資料，未見實際受損狀況，故無法判斷。且因橋式機均係高單價造價之機具，又係針對客戶需求而量身打造，A客戶所需要的橋式機未必是B需要的，因此很難判斷中古機具有一定的市價，如客戶有中古機具要出售，本公司當可至現場勘查評估一定的價值供買家參考等語，有本院電話紀錄查詢表附卷可參（本院七卷第11、12頁）。本院審酌宏鑫寶業公司所營事業包含接受委託辦理港埠自動化作業工程及設備之規劃製造設計維修之技術業務、堆高機門式機跨載橋式機之設計製造翻修等技術顧問業務（包括重整移位加長加高）等情，有宏鑫寶業公司商工登記公示資料查詢服務在卷可查（本院六卷197、198頁），且宏鑫寶業公司當時亦有協助上海振華公司到場檢測受損之起重機，有系爭檢查報告可記載明確（本院二卷253頁），是宏鑫寶業公司判斷橋式貨櫃起重機之設計使用壽命為至少20年，當可採信。被告雖抗辯宏鑫寶業不得代理上海振華公司說明，起重機無法判斷中古市價，故顯無價值云云，然宏鑫寶業上開說明內容係本於自身專業為說明，並無代理上海振華公司說明之問題，且其所稱無法判斷中古市價，係因橋式機均係高單價造價之機具，

又係針對客戶需求而量身打造，並非指起重機本身當時毫無任何價值，被告所辯顯不可採。

③高明公司就本件起重機於系爭事故發前購買之價值，提出原證69之營運設施資產目錄、原證78之財政部高雄國稅局106年5月3日財高國稅港營字第1060600832號函及所附營利事業固定資產及設備報廢或災害申請書為證（本院四卷第157頁、五卷第337、338頁），被告對於高明公司提出原證78之形式上真正並不爭執（本院五卷第537頁）。而原證69係證人即高明公司之員工劉平原所製作，並據高明公司提出劉平原之宣誓書為證（本院五卷第511至514頁），證人劉平原並於本院審理時結證稱：伊任職高明公司主辦會計兼管理部主管，原證69之營運設施資產目錄確實伊所製作，我們每年都會將資產目錄提供給會計師查核等語甚明（本院六卷第217至221頁），堪認高明公司就原證69之形式上真正已為證明，是原證69之營運設施資產目錄記載GC7於99年7月22日取得價值2億9,919萬4,845元、GC10於99年6月24日取得價值2億9,919萬4,845元，及GC14於104年7月1日取得價值2億9,797萬0,562（本院四卷第157頁），均堪信屬實，而本院認該等取得價值，較能作為GC7、10、14於系爭事故發生時計算損害賠償之基準。

④GC7、10、14於上開取得時間迄至系爭事故發生時止，本應使用時間之經過而有折舊價值減損之發生，本院審酌高明公司取得GC7、10、14時，本即處於可使用管理之狀態，故自應以其取得之日作為折舊之始日。而關於本件起重機之耐用年限部分，原告主張應以系爭契約鎖定契約期間50年計算，被告則主張應以5年計算。本院考量橋式貨櫃起重機之設計使用壽命為至少20年，且均係高單價造價之機具，業據宏鑫寶業公司陳明如前，並斟酌高明公司既以25年使用提列折舊年限，是認以耐用年限25年作為計算折舊之基準，尚屬妥適。經計算折舊

後，起重機於系爭事故發生時之價值應為：GC7為2億2,727萬3,007元《依平均法計算其折舊結果（即以固定資產成本減除殘價後之餘額，按固定資產耐用年數表規定之耐用年數平均分攤，計算折舊額），每年折舊率為25分之1，並參酌營利事業所得稅查核準則第95條第6項規定「固定資產提列折舊採用定率遞減法者，以1年為計算單位，其使用期間未滿1年者，按實際使用之月數相當於全年之比例計算之，不滿1月者，以1月計」（上開說明以下均同而省略），GC-7自取得日期99年7月（本院四卷第157頁），系爭事故發生時即105年9月14日，已使用6年3月，則扣除折舊後之修復費用估定為227,273,007元【計算方式：1.殘價＝取得成本÷(耐用年數＋1)即299,194,845÷(25+1)≒11,507,494（小數點以下四捨五入）；2.折舊額＝(取得成本－殘價)×1/（耐用年數）x（使用年數）即(299,194,845－11,507,494)×1/25×(6+3/12)≒71,921,838（小數點以下四捨五入）；3.扣除折舊後價值＝（新品取得成本－折舊額）即299,194,845－71,921,838＝227,273,007】》；GC10為2億2,631萬4,049元《GC10自取得日期99年6月（本院四卷第157頁），系爭事故發生時已使用6年4月，則扣除折舊後之修復費用估定為226,314,049元【計算方式：1.殘價＝取得成本÷(耐用年數＋1)即299,194,845÷(25+1)≒11,507,494（小數點以下四捨五入）；2.折舊額＝(取得成本－殘價)×1/（耐用年數）x（使用年數）即(299,194,845－11,507,494)×1/25×(6+4/12)≒72,880,796（小數點以下四捨五入）；3.扣除折舊後價值＝（新品取得成本－折舊額）即299,194,845－72,880,796＝226,314,049】；GC14為2億8,364萬5,054元《GC14自取得日期104年7月（本院四卷第15頁），系爭事故發生時已使用1年3月，則扣除折舊後之修復費用估定為283,645,054元【計算方式：1.殘價＝取得成本÷（

耐用年數＋1)即297,970,562÷(25+1)≒11,460,406(小數點以下四捨五入)；2.折舊額＝(取得成本－殘價)×1/(耐用年數)x(使用年數)即(297,970,562－11,460,406)×1/25×(1+3/12)≒14,325,508(小數點以下四捨五入)；3.扣除折舊後價值＝(新品取得成本－折舊額)即297,970,562－14,325,508＝283,645,054】》。此部分經合計高明公司得請求為7億3,723萬2,110元，逾此範圍，則屬無據。

⑶GC8維修費2,137萬1,370元部分：

①高明公司主張GC8受損已委請上海振華公司修繕完畢，並已支付美金70萬元及稅金15萬1,570元，業據其提出第8號橋式起重機維修工程服務(主體修繕)合約及(台灣勞務合約)、賣出外匯水單及手續費收入收據、財政部高雄國稅局各類所得扣繳稅額繳款書等件為證(本院一卷第71至80頁、三卷第13至17頁)。而被告對於高明公司已支付主體修繕報酬美金68萬元及勞務報酬美金2萬元共計美金70萬元，並已繳納稅金15萬1,570元，並不爭執。被告固以上開合約之修繕費用已包含稅金，不應重複計列稅金15萬1,570元云云。惟查，依台灣勞務合約第3.1條約定：「本合約共計總額為美元貳萬元整(US$20,000.00)，總價內含甲方(指高明公司)境內所產生之材料、人工、設備、運費等費用、關稅及本案所衍生稅責，但不包含臺灣本地所應繳之碼頭靠泊費、關稅、碼頭服務費及加值型營業稅等。」(本院一卷第76頁)，顯見高明公司與上海振華公司已約定勞務合約之金額並未包含加值型營業稅，故在實際交易上自應外加相關稅捐，始符合我國相關稅捐法律規定，是高明公司主張勞務合約應另外加計稅金15萬1,570元，並無不合，被告所辯，難以憑採。

②本件起重機之耐用年限為25年，業為前所論。依主體修繕合約及台灣勞務合約第3.1條約定所示(本院一卷第

71、76頁），合約內容均包含「材料」費用，是GC8之修繕費用自應扣除折舊。高明公司主張材料費用約佔修繕費用60%等語，本院認尚符合一般維修或修繕之材料或零件之比例，故以此計算材料費用為美金42萬元、其他工資等費用為美金28萬元之基準，尚堪妥適。經計算折舊後，材料費應為美金31萬9,038元《GC-8自取得日期99年7月（本院四卷第157頁），系爭事故發生時已使用6年3月，則材料零件扣除折舊後之修復費用估定為美金319,038元【計算方式：1.殘價＝取得成本÷(耐用年數＋1)即420,000÷(25+1)≒16,154（小數點以下四捨五入）；2.折舊額＝(取得成本－殘價)×1/（耐用年數）x（使用年數）即(420,000－16,154)×1/25×(6+3/12)≒100,962（小數點以下四捨五入）；3.扣除折舊後價值＝（新品取得成本－折舊額）即420,000－100,962＝319,038】》，加計其他工資等不予折舊數額美金28萬元，共計美金59萬9,038元。

③高明公司請求被告損害賠償之目的，在於填補其因而所生之損害，被告應回復者，非原有狀態，而係應有狀態，應將損害事故發生後之變動狀況考慮在內，故本院以起訴時之市價為計算基準，尚稱妥適。是本件起訴時即106年7月4日（本院一卷第3頁）時臺灣銀行美金現金賣出匯率為美金1元可兌換新臺幣30.592元（本院五卷63頁），美金59萬7,692元換算新臺幣為1,832萬5,770元（元以下四捨五入），加稅金15萬1,570元後共計1,847萬7,340元，高明公司此部分得請求為1,847萬7,340元，逾此範圍，則屬無據。

⑷GC8、10受損鑑估費190萬元部分：

①高明公司主張已委請上海振華公司就GC8、10受損鑑估並已支付美金5萬元及稅金38萬元，業據其提出技術服務協定、賣出外匯水單及手續費收入收據、財政部高雄國稅局各類所得扣繳稅額繳款書等件為證（本院一卷第

56至58頁、三卷第13至17頁）。而被告對於高明公司已支付之鑑估報酬美金5萬元及稅金38萬元，並不爭執。被告固以上開協定之鑑估報酬已包含稅金，不應重複計列稅金38萬元云云。惟查，高明公司既就鑑估報酬向財政部高雄國稅局申報稅金38萬元，顯見上開協定應未包含稅金，而在實際交易上自應外加相關稅捐，始符合我國相關稅捐法律規定，是高明公司主張上開協定應另外加計稅金38萬元，並無不合，被告所辯，亦難憑採。

②高明公司就鑑估費報酬美金5萬元，係以匯率30.4元計算新臺幣為152萬元，而此匯率低於起訴時匯率，故加計稅金38萬元後共計190萬元，是高明公司請求鑑估費190萬元，應屬有據。

⑸GC-8公證費24萬1,520元及新購機公證費3,09萬1,648元共計333萬3,168元部分：

①高明公司主張橋式起重機屬於危險性機械中之移動式起重機，為符合危險性機械及設備安全檢查規則（下稱危險機械設備檢查規則）之規定，已委請必維質量技術服務（上海）有限公司（下稱BV公司）就GC-8及新購機為檢查公證，並已分別支付美金8,000元及美金10萬3,000元共計美金11萬1,000元，業據其提出第三方監理服務合約、賣出外匯水單及手續費收入收據等件為證（本院一卷第68至70、81至84頁、三卷第11至12頁、七卷第355、356頁；原證5之中譯文節本見本院五卷第152頁）。被告固以橋式機依我國規定僅須由我國政府檢查機構檢查合格，不須由外國機構檢查云云。惟查，按外國進口或於國內依合約約定採用前項國外標準設計、製造之危險性機械或設備，得採用該國外標準實施檢查。但與該標準相關之材料選用、機械性質、施工方法、施工技術及檢查方式等相關規定，亦應一併採用。前2項國外標準之指定，應由擬採用該國外標準實施者，於事前檢具各該國外標準經中央主管機關認可後為之。檢查機構

於實施檢查時，得要求提供相關檢查證明文件佐證；雇主於固定式起重機設置完成或變更設置位置時，應填具固定式起重機竣工檢查申請書，檢附製造設施型式檢查合格證明（外國進口者，檢附品管等相關文件），向所在地檢查機構申請竣工檢查；固定式起重機竣工檢查，包括構造與性能檢查、荷重試驗、安定性試驗、其他必要之檢查。外國進口具有相當檢查證明文件者，檢查機構得免除第1項所定全部或一部之檢查，危險機械設備檢查規則第6條第2項、第3項、第12條第1款、第13條第1項及第3項定有明文。而危險性機械或設備之檢查，由勞動檢查機構或中央主管機關指定之代行檢查機構（以下合稱檢查機構）實施（危險機械設備檢查規則第7條）。又事業單位向本部申請國外標準之指定時，應敘明擬採用國外標準之理由，並檢附下列文件資料：㈠擬申請指定之現行版國外標準中文、外文全文對照或英文全文。㈡國外標準與國內標準之相異規定或特殊規定之說明資料。㈢國外標準之檢查認證體系說明及認證機構名稱資料㈣可供本部評估國外標準適用性之相關參考資料；前項第3款及第4款資料未檢附者，申請人應敘明無法提供或無法取得原因，指定國外危險性機械及設備檢查標準處理作業要點第3條亦有明文。本件GC8及新購機係自大陸修繕或製造輸出至台灣地區，當仍應依台灣地區相關進口規範辦理，自應比照適用上揭有關「外國進口」之相關規定。本院審酌高明公司在大陸地區委請上海振華公司修復GC8，並向上海振華公司訂購新機，則高明公司在大陸地區委請BV公司公證檢查，除可免除台灣地區檢查機構全部或一部之檢查外，如當場檢測出起重機有相關瑕疵，亦可立即請上海振華公司修繕處理，是認高明公司支出此部分公證費，尚屬必要費用，應予准許。

②高明公司就此部分公證費共支出美金11萬1,000元，以

起訴時匯率30.592元計算新臺幣為339萬5,712元，高明公司請求333萬3,168元部分，即屬有據。

⑹關於GC8進出口作業規費6萬3,497元及新購機進出口規費45萬5,524元部分，被告對高明公司此部分主張，並不爭執，故高明公司此部分請求共計51萬9,021元，即屬有據。

⑺至被告抗辯高明公司請求項目應予折舊部分，本院認應予折舊之項目已審認如前，其餘項目應並無涉及新品零件更換而使高明公司受有額外利益之問題，故未予折舊。

⑻GC-7、10、14之殘值共計共計3,119萬0,357元，上開橋式機受損及新購之損失加總並扣除殘值後為7億2,831萬2,191元（計算式：2億2,727萬3,007元＋2億2,631萬4,049元＋2億8,364萬5,054元＋1,847萬7,340元＋190萬元＋24萬1,520元＋309萬1,648元＋6萬3,497元＋45萬5,524元－3,119萬0,357元＝7億3,027萬1,282元），低於保險公司已賠付高明公司或高明公司已將此部分損害賠償債權讓與保險公司之數額7億5,317萬6,106元，高明公司自不得向被告請求賠償，是高明公司此部分請求，應屬無據。

⑼高明公司固主張被保險人優先原則，應優先填補被保險人所有損害等節。惟按損害賠償祇應填補被害人實際損害，保險人代位被害人請求損害賠償時，依保險法第53條第1項規定，如其損害額超過或等於保險人已給付之賠償金額，固得就其賠償之範圍，代位請求賠償，如其損害額小於保險人已給付之賠償金額，則保險人所得代位請求者，應祇以該損害額為限。況本件高明公司已債權讓與保險公司，本院自無庸就此為探究，附此敘明。

2、碼頭設備（設施）修繕費用部分：

⑴碼頭損壞安全鑑定費62萬元、碼頭之結構損壞修估計畫費20萬元、碼頭結構損壞維修費3,000萬元：

①高明公司主張因系爭事故之發生造成碼頭毀損，並支出碼頭損壞安全鑑定費62萬元、碼頭之結構損壞修估計畫

費20萬元及碼頭結構損壞維修費3,000萬元共計3,082萬元部分，業據其提出高雄市土木技師公會105年11月15日鑑定報告書及105年10月11日高市土技字第10503030號函、台灣世曦工程顧問股份有限公司之服務說明書及報價單、高明公司與峰辰水下工程行簽立之工程合約、統一發票、自行收納款項統一收據等件為證（本院一卷第81至99頁、三卷第23至27頁），並有高雄市土木技師工會108年1月15日高市土技字第10800051號函文及附件在卷可參（本院四卷第97至99頁）。

②被告固以高雄市土木技師公會無船舶相關技能、立場偏頗、收費62萬元不合理云云。然查，高雄市土木技師公會就土木修繕具有專業知識及技能，高明公司係就碼頭損害委請高雄市土木技師公會鑑定修復範圍及修復方式，自與其專業技能有關，被告所指相關船舶技能，尚與本件無涉。又高雄市土木技師公會如何立場偏頗有失專業，被告並未舉證以實其說，其空言否認，當難憑採。至鑑定費用62萬元係高雄市土木技師公會斟酌鑑定內容向高明公司所收取之費用，並無所謂不合理之問題。至被告復以峰辰水工程行之資本額僅1,000萬元，竟能承包高達3,000萬元之工程云云，然資本額多寡尚與是否有專業能力修繕工程無涉，被告所指，亦不可採。

③本院審酌此部分費用或屬證明損害之必要費用，或為回復原狀必要關連之費用，高明公司請求此部分費用3,082萬元，應屬有據。

⑵緊急更換受損碼頭防碰墊費42萬元、受損碼頭防碰墊更換費1,692萬元部分：

①按防舷材又稱碰墊，係船靠碼頭時的橡膠緩衝墊，用以避免船隻停靠碼頭時因直接接觸而造成船體或碼頭結構的損壞。查風明輪撞擊高明公司碼頭時，亦損壞110及111號碼頭前的9個防碰墊即防舷材損壞9支（編號為F44～46及F52～57），有上開高雄市土木技師公會報告書

記載明確（本院一卷第89頁反面），堪信屬實。

②高明公司主張因碼頭若無防舷材，船舶將無法靠港，伊僅得先將位於碼頭頭尾處，編號F01、F02及、F75之3組防舷材拆下，裝置於破損最為嚴重之F44、F54及F55處，後該9組受損之防碰墊所訂購之新品抵達後，再將臨時替代的3組拆回裝回原處，伊因臨時拆裝防碰墊支出42萬元及230萬元，及新購防碰墊1,462萬元共計1,734萬元等語，業據高明公司提出其與導航科技工程有限公司（下稱導航公司）簽立之風災損壞碰墊拆換3組工程合約、碼頭9組防舷材破損更新（含廢棄物處理）工程材料設備採購合約、工程勞務承攬契約及統一發票為證（本院一卷第105至117頁、本院三卷第28、29頁）。被告固以防碰墊損害應有殘餘價值，故應扣除云云，惟被告就防碰墊存有殘餘價值，並未舉證其說，當難認所指為真。再者，依上開勞務契約第4條約定：「本工程主要範圍包括：損壞防舷材編號F44～F46、F52～F57共9組拆下換上全新相同型號之防舷材，原損壞拆除之防舷材由乙方（指導航公司）運回新加坡處理（費用已內含）。」，而損壞之防碰墊仍須清理（例如以相關廢棄物方式處理），而會產生相關清理費用，是該契約約定由導航公司處理損壞之防碰墊，尚稱合理。

③本院審酌高明公司為緊急因應船舶靠泊而支出臨時拆裝防碰墊，尚屬合理必要。再者，就防碰墊耐用年限部分，一般認為可使用約20至30年，是本院以耐用年限25年作為計算折舊之基準，尚屬妥適。經計算折舊後，防碰墊之價值應為1,138萬6,731元《該防碰墊以高明公司100年1月1日開始營運，迄系爭事故發生時已使用5年9月，則扣除折舊後之修復費用估定為11,386,731元【計算方式：1.殘價＝取得成本÷(耐用年數＋1)即14,620,000÷(25+1)≒562,308（小數點以下四捨五入）；2.折舊額＝(取得成本－殘價)×1/（耐用年數）x（使用年數

）即(14,620,000－562,308)× 1/25×(5+9/12）≒3,233,269（小數點以下四捨五入）；3.扣除折舊後價值＝（新品取得成本－折舊額）即14,620,000－3,233,269＝11,386,731】》，加計其他工資等不予折舊數額42萬元及230萬元，高明公司此部分請求1,410萬6,731元，逾此範圍，則屬無據。

⑶高明公司主張因系爭事故之發生，支出緊急修補GC7倒塌造成路面損壞8萬7,150元、緊急修補ARM GCI區3組受損不鏽鋼欄杆3萬7,485元、GC-8、9高壓電線路遷移及接續工程6萬元、GC-9遷移光纖網路配合GC08海運回ZPMC工程2萬6,198元、GC高壓電線路遷移及接續工程12萬元、NO.50纜樁斷裂修護工程41萬5,000元及維修110號碼頭海側橋式機軌道斷裂受損修繕工程38萬9,999元等共計113萬5,832元等部分，業據其提出相關廠商開具之統一發票為證（本院三卷第30至36頁），核認均屬合理必要之賠償項目。其中因有更換不鏽鋼欄杆及鑄鋼件，此部分項目應予折舊，本院以鏽鋼欄杆及鑄鋼件之耐用年限以15年計算折舊，尚屬妥適。經計算折舊後，緊急修補ARM GCI區3組受損不鏽鋼欄杆費用為2萬4,014元《不鏽鋼欄杆以高明公司100年1月1日開始營運，已使用5年9月，則零件扣除折舊後之修復費用估定為24,014元【計算方式：1.殘價＝取得成本÷（耐用年數＋1)即37,485÷ (15+1)≒2,343（小數點以下四捨五入）；2.折舊額＝(取得成本－殘價)× 1/（耐用年數）x（使用年數）即 (37,485－2,343)× 1/15×(5+9/12）≒13,471（小數點以下四捨五入）；3.扣除折舊後價值＝（新品取得成本－折舊額）即37,485－13,471＝24,014】》；O.50纜樁斷裂修護工程數額為26萬5,859元《鑄鋼件以高明公司100年1月1日開始營運，已使用5年9月，則零件扣除折舊後之修復費用估定為265,859元【計算方式：1.殘價＝取得成本÷ (耐用年數＋1)即415,000÷ (15+1)≒25 ,938（小數點以下四捨五入）；2.折舊額＝(取得成

本－殘價)× 1/（耐用年數）x（使用年數）即 (415,000－25, 93 8)× 1/15×(5+9/ 12）≒149,141（小數點以下四捨五入）；3.扣除折舊後價值＝（新品取得成本－折舊額）即415,000－149,141＝265,859】》。加計其他項目後，此部分高明公司得請求共計97萬3,220元，逾此範圍，則屬無據。

⑷至被告抗辯高明公司請求項目應予折舊部分，本院認應予折舊之項目已審認如前，其餘項目修繕回復原狀，且無涉及新品零件更換而使高明公司受有額外利益之問題，故未予折舊。

⑸經加總上開碼頭設備（設施）修繕費用後，高明公司得請求4,589萬9,951元（計算式：62萬元＋20萬元＋3,000萬元＋42萬元＋1,138萬6,731元＋230萬元＋8萬7,150元＋2萬4,014元＋6萬元＋2萬6,198元＋12萬元＋26萬5,859元＋38萬9,999元＝4,589萬9,951元）

3、其他資訊設備損害及額外費支出

⑴外移船舶所生拖車費94萬5,000元部分：

高明公司主張因系爭事故之發生須外移船舶「YM IMMENSE（雲明）、「ZHONG TAI8（中泰8）、「TVL XIAMEN（世邦廈門）」、「DONG FANG SHUN（東方順）」、「KO MATI（科瑪蒂）、「JI HONG（吉鴻）」等，而額外支出拖車費共計94萬5,000元部分（如本院一卷144頁之附表3所示），業據其提出駿明交通運輸股份有限公司（下稱駿明公司）出具之統一發票為證（本院一卷第118至121頁）。本院審酌高明公司係貨櫃集散站經營業者，與多家船運公司訂有櫃場服務合約或裝卸合約，並提供裝卸、堆存等相關服務，是系爭事故發生前後，當已有停靠（或預定停靠）高明公司碼頭船舶之貨櫃置放於高明公司櫃場，而因系爭之發生，該等船舶自必須改靠其他碼頭，是認高明公司當有需付費委請拖車業者將貨櫃拉至該等船舶改靠之碼頭或自該等碼頭上將所卸貨櫃拖回高明公司櫃場置放而額

外支出拖車費用之必要。被告固辯以拖車費用過高不合理云云，然該拖車費用係駿明公司斟酌拖車載運之內容向高明公司所收取之費用，並無所謂不合理之問題，被告所辯，無法採認。是高明公司主張額外拖車費94萬5,000元，即屬有據。

⑵光纖網路及相關資訊設備更換及修復費用部分：

高明公司主張因系爭事故之發生，支出GC8、9遷移光纖網路配合拆除及裝設工程4萬5,675元、新機海路側埋貨間光纖資訊網路及電源裝設工程11萬7,054元新機資訊設備電腦主機7萬8,540元、新機資訊設備電腦螢幕1萬5,552元、新機資訊設備穩壓器1萬4,531元、新機資訊設備光纖轉換器5萬9,850元、新機通訊設備無線電車機台3萬7,800元共計36萬9,002元等部分，業據其提出相關廠商開具之統一發票及相關照片為證（本院三卷第37至49頁），核認均屬合理必要之賠償項目。其中因有更換電腦主機、電腦螢幕、穩壓器、轉換器、機台等共計20萬6,273元部分，本院參考行政院所頒固定資產耐用年數表及固定資產折舊率表，該等新資訊設備物品之耐用年數為3年，經計算折舊後該等物品之費用數額為5萬1,568元《新機資訊設備電腦主機等物品以高明公司100年1月1日開始營運，已使用逾3年，則扣除折舊後之修復費用估定為5萬1,568元【計算方式：1.殘價＝取得成本÷(耐用年數＋1)即206,273÷(3+1)≒51,568（小數點以下四捨五入）；2.折舊額＝(取得成本－殘價)×1/（耐用年數）x（使用年數）即(206,273－51,568)×1/3×(3+0/12）≒154,705（小數點以下四捨五入）；3.扣除折舊後價值＝（新品取得成本－折舊額）即206,273－154,705＝51,568】》，加計其他項目後，此部分高明公司得請求共計21萬4,297元，逾此範圍，則屬無據。

⑶額外膳食、差旅及加班費部分：

①高明公司主張因系爭事故之發生而支出事故現場處理人

員餐費7,745元及事故現場人員加班費4萬9,476元共計5萬7,221元部分，業據高明公司提出便當廠出具之統一發票、員工加班資料表、陳繹帆於109年2月6日經公證之宣誓書為證（本院三卷第50、52至59頁、八卷第23至27頁）。本院審酌系爭事故發生時，高明公司為儘速解決緊急事故，自有額外支出員工加班費及誤餐費之必要，是高明公司此部分請求5萬7,221元部分，應屬有據。

②高明公司固主張人員派赴上海監造GC而支出差旅費148萬1,272元等語，並提出原證64為證（本院三卷第62至109頁），然為被告所否認。按損害賠償，除法律另有規定或契約另有訂定外，應以填補債權人所受損害及所失利益為限，民法第216條定有明文。又侵權行為法上之損害賠償責任，須行為人之行為與被害人之損害間具有因果關係，此因果關係有責任成立之因果關係及責任範圍因果關係之分，責任範圍因果關係屬侵權行為構成要件。因此，財產權被侵害時得請求所受損害之範圍，應與該財產權之侵害有直接因果關係。查高明公司因本件起重受損，在大陸地區委請上海振華公司修復GC8及製造新機，固派員至大陸地區監造，然此僅係高明公司基於起重機之買賣契約或承攬契約，為求謹慎而派員監造上海振華公司修繕或製造起重機，與本件起重之損害並無直接因果關連性；況高明公司已委請BV公司為公證檢測，如起重機有瑕疵，高明公司自可依該公證之結果向上海振華公司為相關權利之請求，是認高明公司支出差旅費148萬1,272元，核非必要範圍之費用，應屬無據。而本院既未以原證64為准許原告之請求，自無庸審究此證物之形式上真正，併予指明。

⑷至被告抗辯高明公司請求項目應予折舊部分，本院認應予折舊之項目已審認如前，其餘項目修繕回復原狀，且無涉及新品零件更換而使高明公司受有額外利益之問題，故未予折舊。

⑸經加總上開其他資訊設備損害及額外費支出費用後，高明公司得請求115萬9,297元（計算式：94萬5,000元＋4萬5,675元＋11萬7,054元＋5萬1,568元＋5萬7,221＝121萬6,518元）

4、營業損失部分：

⑴按因財產權被侵害所造成之營業利益之減少或喪失，乃權利（財產權或所有權）受侵害而附隨（伴隨）衍生之經濟損失，屬於民法第216條第1項規定「所失利益」（消極的損害）之範疇，被害人得依同法第184條第1項前段之規定，對加害人請求損害賠償（最高法院103年度台上字第845號判決意旨）。又依通常情形，或依已定之計劃、設備或其他特別情事，可得預期之利益，視為所失利益。該所失利益，固不以現實有此具體利益為限，惟該可得預期之利益，亦非指僅有取得利益之希望或可能為已足，尚須依通常情形，或依已定之計劃、設備或其他特別情事，具有客觀之確定性（最高法院95年度台上字第2895號判決意旨）。而無損害即無賠償，是以損害賠償額之計算，應以實際所受之損害為基準，財政部公佈之同業利潤標準，僅為其課稅之參考，若非計算困難，尚不能遽以為計算實際損害額之基準（最高法院94年度台上字第915號判決意旨）。次按關於損害賠償之數額，固應視其實際所受損害之程度以定其標準。惟倘在損害已經被證明，而損害額有不能證明或證明顯有重大困難之情形，為避免被害人因訴訟上舉證困難而使其實體法上損害賠償權利難以實現，法院應審酌一切情況，依所得心證定其數額，以兼顧當事人實體權利與程序利益之保護，此觀民事訴訟法第222條第2項之規定及其立法理由自明（最高法院101年度台上字第1452號判決意旨）。因此當事人已證明受有損害而不能證明損害之數額時，法院應斟酌損害之原因及其他一切情事，作自由心證定其數額，不得以其數額未能證明，即駁回其請求。

⑵高明公司主張因系爭事故之發生，受有營業損失逾6,000萬元以上等損害，僅請求3,319萬2,399元等語。經查：

①被告固抗辯訴外人即高明公司之母公司陽明海運股份有限公司（下稱陽明公司）高階主管於105年9月14、15日新聞媒體表示：高明貨種碼頭共有12座橋式機，預期不會影響後續船隻裝卸作業；陽明估計，以目前船隻的灣靠量，剩下的8台橋式機加上陽明在對岸還租有70號碼頭，調度使用估計沒有問題等語，故高明公司並無受有營業損失，並提出相關新聞資料附卷為證（本院一卷第177、178頁）；然為原告所否認。本院審酌高明公司為資本額68億元的大公司（本院七卷第291頁），且係貨櫃集散站經營業者，除本件起重機遭風明輪撞毀4座外，碼頭設備等相關設施亦有部分遭受毀損，衡情對其預計之營運業務當有重大之影響。而陽明公司會在新聞如此表示，大抵係為穩定人心，希望消費大眾或相關船運公司對高明公司之營運能力有信心，避免消費大眾或船運公司有所顧慮而不願與高明公司為相關之交易，是上開新聞報導至多僅能認屬陽明公司穩定人心之宣傳手法，尚難遽認高明公司未受有營業損失，被告所辯，自不足取。

②被告復抗辯系爭事故發生後，高雄港因為大環境經濟衰退的關係，高雄港貨櫃裝卸量隨之減少，故高明公司營業額減少與系爭事故並無關係云云，並提出高雄港貨櫃裝卸量資料為證（本院三卷第314頁），然高雄港貨櫃裝卸量105年為0000000TEU、106年為00000000TEU，106年數量固較105年為少，然此貨櫃裝卸量減少原因多端，亦有可能其他貨櫃碼頭公司營業額減少，尚難以此反認高明公司業務量減少係因高雄港經濟衰退，被告所指，亦不可採。

③高明公司主張陽明海運所營CGX航線因系爭事故發生後，以伊貨櫃裝卸效率不彰，影響船期準確度，遂於106年2

月通知伊該航線船舶自106年2月27日起不再停靠伊碼頭，改泊70號碼頭進行貨櫃裝卸，致伊受有營業損至少6,000萬元等語，並提出高明公司103年至106年貨櫃裝卸量資料、往來電子郵件、高明公司與陽明公司簽立之櫃場服務合約、高明公司之員工吳億傳、黃財貴、周梅菁於108年7月3日之宣誓書（本院四卷第189至208頁、五卷第369至379、515至519頁；原證81之合約中譯文節本見本院六卷第155頁），並舉證人吳億傳、黃財貴、周梅菁為證（本院六卷第223至243頁），然為被告所否認。查高明公司曾提供103年至107年貨櫃裝卸量之統計資料至高雄港務分公司，有高雄港務分公司109年1月17日高港事業字第1093000297號函及附件附卷可查（本院八卷第41、43頁），核與高明公司提出原證73之103年至106年貨櫃裝卸量資料相符（本院四卷第189至204頁），堪認高明公司此部分證物之形式上真正已為證明。據證人周梅菁於本院審理結證稱：伊擔任高明公司管理部財務組之帳務，負責開發票的事務，本院五卷第515-519頁所附宣誓書及資料係伊簽名，當時製作收集2016年1月至12月份所有裝卸費及碇泊費等收入，伊會經手發票，故將實際上所開出的發票所有金額做整合起來，而相關數據會由別人整理放在在我們的系統裡面，伊直接把它撈出來整理，伊在這份宣誓書簽名時有核實過該數據等語（本院六卷第223至233頁）；證人黃財貴於本院審理結證稱：本院五卷第515-519頁所附宣誓書及資料係伊簽名，伊本身的工作是做作業量的月報表，伊在每週、每月會從系統裡面撈出這些數據作成報表，這些資料在我們的CATOS系統裡，我們從作業系統裡面撈出數據作成報表等語（本院六卷第235至239頁）；及證人吳億傳於本院審理結證稱：伊擔任高明公司作業部運務組的總經理，本院五卷第515-519頁所附宣誓書及資料係伊簽名，黃財貴係伊組員之一，所有的報表、日報表

都是由他主掌的，伊是他的主管負責審核，我們所有資料來源是根據我們CATOS系統資料製作，所有資料來源（SOURCE）通通都會到我們CASTO系統裡面，他從CASTO系統裡面撈資料製作，撈出來的資料與我們的現在的作業是完全符合的等語（本院六卷第239至241頁）。顯見證人吳億傳等3人在其執掌職務內，依高明公司內部電腦檔案資料核對製作原證87之宣誓書及所附內容資料（本院五卷第515至519頁）。本院審酌高明公司電腦儲存之業務資料，係從事業務之人於業務上或通常業務過程所須製作之紀錄文書，因係於通常業務過程不間斷、有規律而準確之記載，且大部分紀錄係完成於業務終了前後，無預見日後可能會被提供作為證據之偽造動機，其虛偽之可能性小，且先前所製作並存檔之財務報表等相關資料，亦須經會計師查核簽證，則證人吳億傳等3人製作之附件資料（本院五卷第517至519頁），尚堪採信，是該宣誓書記載「根據本公司105年1月至12月間帳冊資料，該CGX航線之船舶一共委託高明公司進行58680次的吊櫃作業（moves），給付高明公司8,784萬2,195元（未稅）之裝卸費用及400萬9,529元（未稅）之碇泊費。後附文件（附上原證74號）上所示碇泊費用、裝卸費用及裝卸櫃量之資訊確實與本公司會計帳冊相符」等語，自能採信。

④而高明公司固以該宣誓書記載「又本公司裝卸貨櫃的變動成本包括裝卸、理貨、拖車、插拔電服務費及電費等費用，就該航線如附件所示船舶於上述期間的裝卸、理貨及拖車費用，係依據高明公司與相關業者所簽合約規定之裝卸、理貨、拖車單價、插拔電服務費；電費部分因為無法針對特定的船舶區分，高明公司係以全年度電費除以總作業櫃數計算，得出每一次作業所費耗電費，再乘以58680次，故全部變動成本為2,323萬7,280元」等語，進而計算該航線於該年度（105年）之利潤為6,8

61萬4,444元（計算式= 87,842,195+ 4,009,529- 23,237,280），並假設營業額成長2.7%，則高明公司CGX航線的營業損失金額為7,046萬7,034元，假設營業額衰退1.85%，高明公司CGX航線的營業損失金額為新台幣6,734萬5,077元等語。惟查，裝卸貨櫃的成本多端，尚難僅以上開變動成本為2,323萬7,280元即能得出適當之利潤，高明公司所假設營業額成長2.7%或營業額衰退1.85%，並無具體事證可資證明，是其主張計算營業損失金額7,046萬7,034元或6,734萬5,077元，均難採認。再者，高明公司提供原證74之陽明公司往來電子郵件（本院四卷205頁），確實為陽明公司與高明公司往來聯絡文件，陽明公司曾將CGX航線停靠高雄港委由高明公司所經營之碼頭為貨物裝卸，事後因業務及成本考量而通知高明公司自106年2月27日起將CGX航線外移而未繼續委由高明公司裝卸業務，陽明公司將CGX航線外移後之裝卸量（2017/ 2/27～2018/2/26），總計57,728只櫃子，平均每個櫃子裝卸成本為1,500，總計共8,659萬2,000元等情，業據陽明公司109年2月27日風字第1090000353號函及附件在卷可佐（本院八卷第57、59頁）。則陽明公司是否確實因系爭事故發生後，因高明公司貨櫃裝卸效率不彰，影響船期準確度，而將CGX航線外移？殊值可疑，自無法以此為有利於高明公司逕認至少受有營業損失6,000萬元，但亦無法有利於被告逕認高明公司並未受有營業損失，蓋倘高明公司未發生系爭事故，亦無法否認陽明公司繼續將CGX航線委由高明公司貨物裝卸業務之可能。

⑤次查保險公司為賠付高明公司營業損失，已提出根寧瀚公司於107年6月4日出具公證報告為證（外放資料，中譯文見本院五卷第109至140頁），並記載略以：在本案中，在105年9月14日YM Wind船隻撞擊碼頭岸線以及12台雙起升橋式起重機當中的4台，高明公司船席編號110

與111上的橋式起重機07、08、10以及14。這些遭到撞擊的船席測量出來的總長度有540公尺因而受損須停止營運。在本案中，橋式起重機編號8於106年6月6日恢復營運，而3台新買的橋式起重機編號7、10與14則於107年2月27日開始營運。依高明公司告知，營運中斷期間，有些客戶必須將貨輪停靠在其他碼頭。當3台新的橋式起重機開始營運時，已經是530天（或大約17個月）之後。高明公司的保單涵蓋12個月補償期間，我們所考慮的補償期間是12個月的保險期間。我們依照高明公司103年度至107年度營業額及年變化之研究顯示，105年與106年的成長是基於事故發生後的實際結果，但應注意的是，由於4台岸邊貨櫃起重機在105年9月14日受損，直到107年2月才完全恢務營運，所以這期間的營運數字已受本案事故影響了。據我們的分析，過去幾年的業務持續成長是很明顯的，如果沒有發生這件橋式起重機受撞擊事故，105年與106年的成長可能會比實際創下的成長更高之事實。除了颱風造成損失帶來的不利影響外，我們的調查顯示，105年的營運結果受到失去韓進海運公司（Hanjin Line）這位客戶的影響，該客戶於8月底進入清算。另一方面，高明貨櫃碼頭公司表示，若非失去CGX，106年的營運結果可能會更好。損失發生後12個月補償期間的實際銷售額是2,140,336,898元，這低於標準營業額（Standard Turnover）2,172,401,719元，因此營業額的缺口為32,064,821元。依保單約定在緊接著損失發生後的12個月期間，固定費用總共為913,627,692元。在那段期間內，賺到的淨利潤是485,836,265元。因此，固定費用與利潤總金額為1,399,463,957元。由於同一期間的營業額為2,172,401,719元，因此固定費用與利潤率是65.39%。為了比較，我們計算出103年、104年及105年的比率（全年含受影響期間）分別是66.23%、67.60%以及64.73%。我們認為，在這種情

況下，12個月補償期間的比率65.39%是合理的，因此，我們用這個比率計算本案的損失。由於在12個月補償期間營業額有32,064,821元的缺口，因此可計算出固定費用與利潤的損失是20,965,653元。我們分析12個月補償期間和損失前12個月期間的固定費用，我們發現，在補償期間，固定費用佔營業額的比率大約低了1.82%。在本案中，可從索賠扣掉的總節省金額推算為584,153元。將節省金額考量進去，因此固定費用與利潤的淨損失為20,381,500元等語（本院五卷第133至136頁）。本院審酌根寧瀚公司之公證報告係經由相關保險專業人士精算判斷得出之結果，雖其僅計算自系爭事故發生後之1年期間之營業損失，但其依據高明公司之財務相關報表而為相關判斷及計算，尚可作為本院參考之依據之一。而該報告所提及韓進公司破產部分，本院審酌韓進公司雖於105年8月31日始因破產而被韓國法院接管，然其之前即已出現營運狀況不佳之情形，並因船舶在世界各港口遭扣押，幾乎無法營運，而達無法清償債務之狀態，故高明公司若確實因韓進海運破產減少業務量，亦早已反應在之前的業務量中，故高明公司106年度業務的減少應與韓進公司之破產，較無絕對必然之關連性，故該公證報告考量韓進公司破產之因素，可能有低估高明公司營業損失。

⑥再者，高明公司參考其財務相關報表，並依根寧瀚之公證報告所列計算公式，計算系爭事故發生前後18個月（後18個月符合高明公司主張本件營業損失期間之範圍），業據高明公司提出楊毓綺於109年1月7日經公證之宣誓書及附件資料（本院八卷第29至39頁）。本院審酌高明公司相關財務報告係從事業務之人於業務上或通常業務過程所須製作之紀錄文書，並無預見日後可能會被提供作為證據之偽造動機，其虛偽之可能性小，且須經會計師查核簽證，當能採信，是楊毓綺依根寧瀚之公證報

告所列計算公式計算系爭事故發生後18個月之營業損失為3,027萬6,103元（本院八卷第33頁），亦能符合該公證報告之意旨。

⑦至被告抗辯應依財政部頒訂之同業利潤標準105年度及106年度該行業之同業利潤標準淨利率18%為參考等語，惟財政部公佈之同業利潤標準，僅為其課稅之參考，尚不能遽以為計算實際損害額之基準。

⑧本院審酌高明公司因系爭事故發生，對其預計之營運業務應有重大之影響，而根寧瀚之公證報告亦說明高明公司確實受有營業損失，是認高明公司在營業損害已經被證明，僅損害額有不能證明或證明顯有重大困難（被告就此尚有聲明調查證據，然經本院認為無調查之必要，容後述），是本院斟酌陽明公司於系爭事故發生前確實將CGX航線委由高明公司貨物裝卸業務，且倘高明公司未發生系爭事故，亦無法否認陽明公司繼續將CGX航線委由高明公司貨物裝卸業務之可能（即高明公司亦有獲取利益8,659萬2,000元之可能），並參酌根寧瀚之公證報告所判斷之營業損害之計算公式，及該報告低估營業損害之因素，認高明公司主張自105年9月14日系爭事故發生時起至至107年2月26日新機全部抵達之日止期間所受營業損失為3,319萬2,399元，尚屬合理，應予准許。

⑨保險公司就營業損失已賠付高明公司或高明公司已將此部分損害賠償債權讓與保險公司之數額177萬0,598元，經扣除後高明公司就營業損失得請求3,142萬1,801元，即屬有據。

5、綜上，高明公司就本件損害得請求之數額為7,853萬8,270元（計算式：4,589萬9,951元＋121萬6,518元＋3,142萬1,801元＝7,853萬8,270元）。

（四）高明公司就系爭事故之發生是否有被告所指損益相抵之情形？如有，應扣抵之數額為何？

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，為民法第216條之1所明定。又損害賠償，除法律另有規定或契約另有訂定外，應以填補債權人所受損害及所失利益為限，同法第216條第1項亦定有明文。故同一事實，一方使債權人受有損害，一方又使債權人受有利益者，應於所受之損害內，扣抵所受之利益，必其損益相抵之結果尚有損害，始應由債務人負賠償責任（最高法院97年度台上字第470號判決意旨參照）。亦即，損益相抵之發生需被害人因同一侵害原因事實受有利益，且須具相當因果關係，在法律上評價上須符合法律的規範意旨，不使加害人不當免負賠償責任，且利益與損害須一致相對應性。被告固主張高明公司當時亦向國稅局以橋式機及碼頭遭受損害，申報損失淨額達10億5,125萬2,782元，其因而減免營利事業所得稅額至少3,038萬1,205元，故有關營業損失及減免稅額等部分，自應依民法第216條之1規定予以扣除云云。惟查，高明公司因系爭事故之發生造成固定資產毀損，向財政部雄國稅局申請災害損失報備，以減免相關稅捐，係依照相關稅法規定而獲得相關災害損失檢免稅額，核屬稅法災害補償之政策之一，亦即此係基於稅法規定得減免稅額之法律規範事實，並非填補被害人因侵權行為所遭受之損害，故與本件侵權行為之發生顯非基於同一原因之事實，被告所指，洵屬無據（被告就此尚有聲明調查證據，然經本院認為無調查之必要，容後述）。

（五）高明公司就營業損失部分，是否已罹於消滅時效？

查高明公司於本院109年1月7日言詞辯論期日確認請求營業損失3,142萬1,801元（此金額已扣掉保險已賠付177萬0,598元）等語，並非訴之擴張或追加，業為前所論。則自系爭事故發生時（105年9月14日），至高明公司提起本件訴訟即106年7月4日（本院一卷第3頁），並未逾民法第197條第1項所定侵權行為2年之消滅時效期間，被告此情所辯，顯屬無據。

（六）高明公司就系爭事故之發生是否有保險利益（被告爭執高明公司所有權人）？高明公司是否已將保險公司已賠付之數額債權讓與予保險公司？保險公司請求被告賠償聲明所示之金額，是否有據？

1、富邦公司、華南公司、兆豐公司及國泰公司共同承保高明公司就系爭事故之受損標的即橋式機，而高明公司為本件橋式機之所有權人，高明公司就本件橋式機自有保險利益。而高明公司已將保險公司已賠付之橋式機受損及新購機損害之數額7億2,831萬2,191元、營業損失177萬0,598元之債權讓與予保險公司，保險公司自得依保險代位及債權讓與之法律關係，請求被告賠償給付。是保險公司僅就橋式機受損及新購之損失部分請求6億7,717萬7,868元、營業損失部分請求177萬0,598元，應屬有據。

2、富邦公司、華南公司、兆豐公司及國泰公司共同承保高明公司就系爭事故之受損標的，承保比例依序為70%、10%、10%、10%，是依該比例計算結果，分別得請求數額為：富邦公司4億7,522萬1,924元、華南公司6,788萬8,847元、兆豐公司6,788萬8,847元及國泰公司6,788萬8,847元。

（七）原告得請求本件賠償之利息起算日應為何？原告請求自106年2月16日起算，是否有據？

按民法第229條第2項前段規定，給付無確定期限者，債務人於債權人得請求給付時，經其催告而未為給付，自受催告時起負遲延責任。該所稱之「催告」者，乃債權人請求給付之意思通知，為催告時無須具備使其發生遲延效力之效果意思，是為準法律行為，其應僅表示特定債權，請求債務人給付之意思為已足，無須表明其確定之金額或數量。倘催告之內容與債之標的有關，縱催告之金額或數量，較債務本旨應為之給付為多者，其催告在債務本旨範圍內，亦仍然發生其效力（最高法院96年度台上字第171號判決意旨參照）。高明公司委請理律法律事務所以系爭律師

函通知被告，表示其因系爭事故累計損失金額包括橋式起重機1台之修復費用、撞毀重購3台之費用、碼頭設備（施）、損壞鑑估費、碼頭面損害修理費、受損碼頭防碰墊更換費用（包括緊急更換費用）、營運損失，乃至於相關公證費用之支出等，合計已高達約美金2,930萬元及新臺幣6,663萬元，請求被告賠償（被告於翌日即2月15日收受知悉），為兩造所不爭執。核系爭律師函之內容，已表明系爭事故所產生之損害項目及累計金額，與本件侵權行為損害賠償之債務內容有關，縱催告之金額或數量，較本院認定之損害數額即債務本旨應為之給付為多，揆諸前揭意旨所示，高明公司系爭律師函之催告在債務本旨範圍內，亦仍然發生其效力，故原告得請求本件賠償之利息起算日為106年2月16日，亦屬有據。

八、至被告聲明請求調查下述證據部分：（一）向交通部函查高明公司自105年9月14日起，就有關「橋式起重機」及其他項目，有無向貴部或下轄機關提出申請「向國外及國？購置設備及技術之投資抵減」？有無核發證明准予抵減？如有，請列項說明准駁其抵減之金額，並請提供高明公司申請時所檢附之購置證明文件之完整內容。如不止一次申請投資抵減，並均請列項說明准？其抵減之金額，並均請提供各次申請時所檢附之購置證明文件之完整內容。再向財政部高雄國稅局函查高明公司107年度稅額計算表，以查明原告高明公司損益相抵之情形。（二）向交通部航港局南部航務中心及高雄港務分公司函查於105年9月27日及106年8月22日，高雄港第77、78、79、80號碼頭之一切橋式機，其負責管理之人各是哪家公司及名稱？該等公司所管理之各該橋式機，其廠牌及型號，吊臂平舉時其突出碼頭外緣之長度及距離碼頭地面之高度、吊臂全舉之橋式機（含吊臂）總高度是否超過距離碼頭地面122公尺？其橋式機作業完畢或未作業時，依其使用手冊該吊臂應如何放置？於105年9月27日梅姬颱風侵襲高雄港時，其所管理之各該橋式機，其吊臂舉起而未平放之考量

為何？並請繼續分別函查高雄港第80號碼頭各該橋式機之負責管理之各該公司於105年9月27日及106年8月22日，其所管理之各該橋式機，其廠牌及型號，吊臂平舉時其突出碼頭外緣之長度及距離碼頭地面之高度、吊臂全舉之橋式機（含吊臂）總高度是否超過距離碼頭地面122公尺？其橋式機作業完畢或未作業時，依其使用手冊該吊臂應如何放置？於105年9月27日梅姬颱風及106年8月22日侵襲高雄港時，其所管理之各該橋式機，其吊臂舉起而未平放之考量為何？以證明證明高明公司就系爭事故之發生與有過失。（三）向高雄港務分公司函查關於被證36所列之其他貨櫃碼頭103年至107年度之貨櫃裝卸量，包括各公司自行陳報或是分公司蒐集到的統計資料，待證事項以證明貨櫃裝卸量或是營運會隨著環境的變動而有波動，高明公司並未受有營業損失等情。然按當事人聲明之證據，法院應為調查；但就其聲明之證據中認為不必要者，不在此限，民事訴訟法第286條規範明確。所謂不必要之證據，係指當事人聲明之證據，與應證事實無關，或不影響裁判基礎，或毫無證據價值，或因有窒礙不能預定調查證據之期間或訟爭事實已臻明瞭且法院已得強固之心證而言（參見最高法院101年度台上字第225號判決意旨）。關於（一）調查稅額減免或抵減部分，係基於稅法規定得減免或抵減稅額之法律規範事實，並非填補高明公司因侵權行為所遭受之損害，故與本件侵權行為之發生顯非基於同一原因之事實，業如前述，此部分調查自與本件爭點無涉。關於（二）調查高明公司與有過失部分，查橋式起重機之吊臂於颱風來襲期間，由各租用貨櫃碼頭之公司，依各該機具操作使用維修保養手冊之防颱規範辦理，業據高雄港務分公司前揭函文所明示，而高明公司之起重機使用手冊亦無規定應以平舉方式防颱，亦應本院審認如前，況本件係颱風期間被告之風明輪斷纜漂流而發生系爭事故，並非一般商船作業所肇致，故此部分調查亦與本件爭點無涉。關於（三）部分調查高明公司營業損失部分，然貨櫃裝卸量減少原因多端，而營業

損失部分應係以各公司營業狀況判斷之，除牽涉各公司自身經營、管理、銷售方針等外，亦與各公司營業結盟等營運發展有關，是被告此部分調查，尚與本件爭點無涉。是被告此部分聲明調查證據，均屬不必要，應予駁回。

九、綜上所述，原告依民法184條第1項前段、第188條第1項、第196條，及依債權讓與、保險法第53條等規定，高明公司請求被告給付7,853萬8,270元，富邦公司、華南公司、兆豐公司及國泰公司各請求被告給付4億7,522萬1,924元、6,788萬8847元、6,788萬8,847元及6,788萬8,847元，及均自106年2月16日起至清償日止，按週年利率5%計算之利息之範圍內，為有理由，應予准許，逾此範圍外之請求，則屬無據，應予駁回。

十、本件兩造均陳明願供擔保請准為假執行或免為假執行之宣告，經核均無不合，爰分別酌定相當之擔保金額准許之。至於高明公司敗訴部分，其假執行之聲請，失所附麗，併予駁回。

十一、兩造其餘攻擊、防禦方法及所提證據，經審酌後，核與判決結果無影響，爰不逐予一一論列，併此敘明。

十二、末按當事人不於適當時期提出攻擊或防禦方法，或遲誤期日或期間，或因其他應歸責於己之事由而致訴訟延滯者，雖該當事人勝訴，其因延滯而生之費用，法院得命其負擔全部或一部，民事訴訟法第82條定有明文。而本法第196條就當事人攻擊防禦方法之提出採行適時提出主義，以改善舊法所定自由順序主義之流弊，課當事人應負訴訟促進義務，而此義務涉有限司法資源之合理、效率使用，屬具有公益性質之遵守程序規定。查高明公司於106年7月4日提起本件訴訟時既已表明因系爭事故受有嚴重損害，除與保險公司尚在討論理賠範圍外，營業損失亦在理算當中，故依同法第244條第4項規定先僅就其中1億元損害請求賠償，保留日後擴張請求之權利（本院一卷第8頁）；嗣本院向原告確認所欲追加或擴張之具體內容後，並命原告於

107年5月31日提出書狀，原告亦遵期於上開期限屆滿前提出而為擴張訴之聲明。而於本院審理過程中，被告對原告提出之證物均要求提出原本檢視，此固係被告依法得行使之訴訟上之權利，然原告已於107年3月28日提出原證19之原本供被告檢視核對後（本院二卷第232、233頁），卻對此仍爭執形式上之真正，而再次要求原告提出此證物之原本。再者，關於本件原告請求賠付之項目及數額（包含擴張部分），業經高明公司具體陳述及主張（被告已於107年6月7日收受送達，本院三卷第116頁），並經本院於107年6月27日當庭確認此情，亦為被告所明悉（本院三卷第139至141頁），本院於107年8月22日言詞辯論期日已詢問被告：「若認原告主張有理由（即被告就系爭事故之發生有過失），且原告日後可證明所提出之證據形式上真正，對高明公司主張賠付之項目及數額，是否爭執？」，被告亦答稱「爭執。項目及數額另以書狀逐一表示意見。」，並表示一個月內具狀等語（本院三卷第263、265頁），惟自翌日即8月23日起迄至被告於本院107年12月19日言詞辯論期日時已逾3個多月，始當庭提出書狀，本院命被告具狀說明理由，被告竟稱伊主張對原告請求金額要先舉證，此為正當理由等語（本院四卷第35、36頁），然當事人就利己之事實（包含證物之形式上真正）是否已盡舉證責任，此為法院最後依全辯論意旨斟酌判斷，被告訴訟代理人身為專業律師，尚難諉為不知，顯見當時被告已有未盡訴訟促進義務之情。甚至，本院為迅速進行訴訟，以收集中調查證據之效果，在原告提出證物影本後，先命被告指明並以肉眼判斷原告提出之影本證物形式上有何非真正之處，被告依舊堅持要看到原本才願意表示意見（本院五卷第11至14頁），完全無視於本院之訴訟之指揮，益見被告未盡訴訟促進義務。再而，被告早已知悉原告所提供本件保險契約資料應無存有其所指英國保險法條款之準據法約定，被告於本院109年1月7日言詞辯論期日竟主張原告保險

契約有英國法保險代位之情等語，且稱「如提早提出該抗辯將會影響其抗辯權益」，亦違反訴訟促進義務之誠信原則，業如前述。繼而，被告抗辯原告提出台灣海保會調查報告之專業性後，經本院於108年8月5日命高明公司為舉證（本院六卷第31頁），高明公司亦於本院108年10月22日言詞辯論期日反制抗辯被告提出中華海檢社報告之專業性（本院六卷第343頁），後高明公司於108年10月29日提出專業能力之證明資料（本院六卷第383至403頁），高明公司並於108年11月20日本院言詞辯論期日催請被告提出該等報告專業能力之證明，被告亦表示1個月內可提出（本院七卷第91頁），然逾1個月期限後被告依舊仍未依其所言提出證明資料，迄至於本院109年3月10日最後言詞辯論期日時始提出相關實務判決，並表示中華海檢社都為各法院相關鑑定人，相關判決為公開資訊可自行查閱等情，作為其逾時提出之正當理由（本院八卷第79、81頁）；然查，各案鑑定均有其個案特殊需求，他案鑑定之組成人員是否與本件相同，實難一概而論，而被告於收受原告所提出專業能力說明資料後，被告訴訟代理人身為專業律師，應可比照高明公司之資料內容之模式而提出相關專業說明資料，卻經他造已於108年10月29日提出專業能力之證明資料，甚至再於108年11月20日明白催請提供後，被告始於109年3月10日僅聊以提出相關判決資料，顯見其敷衍搪塞之意圖，至為灼然。本院審酌被告於訴訟進行中為獲求勝訴判決，固有其訴訟策略運用，本院當予尊重，然訴訟策略之運用仍應以不違反具有公益性質之訴訟促進義務為前提，是綜合上情，足見被告違反訴訟促進義務而延滯訴訟之意圖甚明，故本院參照同法第82條之立法意旨，並參酌兩造勝負情形，命被告負擔訴訟費用如主文所示。

十三、據上論結，本件原告之訴為一部有理由、一部無理由，依民事訴訟法第390條第2項、第392條第2項、第79條，判決如主文。

中　　華　　民　　國　　109　　年　　5　　月　　29　　日

民事第六庭　法　官　饒志民

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。

中　　華　　民　　國　　109　　年　　5　　月　　29　　日

書記官　吳韻芳