

臺灣高雄地方法院民事判決

107年度簡上字第28號

上訴人 中友船舶貨物裝卸承攬股份有限公司

法定代理人 林宏穎

訴訟代理人 邱文男律師

上訴人 黃義祥

被上訴人 田德交通有限公司

法定代理人 黃善聖

訴訟代理人 田振清

劉澤鈺

上列當事人間請求損害賠償事件，上訴人對於民國106年12月14日本院高雄簡易庭106年度雄簡字第1192號第一審判決提起上訴，經本院於民國108年3月7日言詞辯論終結，判決如下：

主 文

原判決關於命上訴人給付逾新臺幣壹拾捌萬肆仟捌佰零捌元本息，及該部分假執行之宣告，暨訴訟費用負擔之裁判均廢棄。

上開廢棄部分，被上訴人在第一審之訴駁回。

第一審及第二審訴訟費用由上訴人連帶負擔二分之一，餘由被上訴人負擔。

事實及理由

一、被上訴人起訴主張：被上訴人僱用之司機即訴外人劉晏彰駕駛車牌號碼00-000號曳引車（下稱系爭曳引車），於民國105年12月2日18時40分許，於高雄港69號碼頭6H區內裝卸貨櫃（下稱系爭貨櫃），因該貨櫃櫃門位置相反，劉晏彰察覺後即鳴按喇叭警示，並旋向前方空地行駛，再迴轉進入原車道領櫃，然上訴人中友船舶貨物裝卸承攬股份有限公司（下稱中友公司）僱用之吊掛機操作員即上訴人黃義祥，未將系爭貨櫃上移至安全高度，而違反臺灣港務淺埠作業準則裝卸承攬業者使用吊掛機應遵循事項第2項關於吊掛時禁止貨櫃懸空停留之規定，及起重機升降機具安全規定第64條關於雇主對於起重機具之作業應指派專人負責指揮之規定，致劉晏彰駕駛系爭曳引車領櫃時，因碼頭強光無法看清前方狀況而

01 撞擊系爭貨櫃，使系爭曳引車之車頂因而凹陷毀損（下稱系
02 爭事故）。被上訴人因此受有修復系爭曳引車之費用新臺幣
03 （下同）173,680 元（含零件41,900元、鈑金99,500元、烤
04 漆32,280元）、修復期間不能營業之損失213,455 元，爰依
05 民法第184 條第1 項前段、第188 條第1 項、第191 條之2
06 前段規定，提起本件訴訟。並聲明：上訴人應連帶給付387,
07 135 元，及自起訴狀繕本送達翌日起，按週年利率5 %計算
08 之利息。

09 二、上訴人則以：被上訴人僱用之司機劉晏彰於進貨櫃廠時，會
10 收到1 張櫃場安全注意事項及領櫃號碼牌，其上已載明禁止
11 在管制區域內逆向行駛，而劉晏彰在等待上訴人黃義祥將系
12 爭貨櫃吊到系爭曳引車時，未先確認貨櫃是否有誤，待上訴
13 人黃義祥擬將系爭貨櫃吊至系爭曳引車時，劉晏彰卻突然駕
14 駛系爭曳引車前行，而上訴人黃義祥正以對講機與現場人員
15 聯繫瞭解狀況，並逐步緩慢升起系爭貨櫃之際，劉晏彰竟以
16 超越限速15公里以上之速度，在未告知現場人員之情形下，
17 私自掉頭逆向肇至系爭事故，故系爭事故係劉晏彰之過失所
18 致，上訴人並無任何過失等語置辯，並聲明：(一)被上訴人之
19 訴駁回。(二)如受不利判決，願供擔保請准宣告免為假執行。

20 三、原審審理後，判決上訴人應連帶給付被上訴人369,615 元，
21 及自106 年7 月18日起至清償日止，按週年利率5 %計算之
22 利息，並駁回被上訴人其餘之訴。

23 (一)上訴人就其敗訴部分不服，提起上訴，除援引於原審之主張
24 及抗辯外，並補充稱：系爭事故發生於高雄港69號碼頭，該
25 碼頭區為管制區域，非一般開放之公共道路，進入該區域活
26 動之人、車，應遵從管理單位之指示，而劉晏彰駕駛系爭曳
27 引車進碼頭區領取貨櫃時，未等待現場指揮人員到場指揮即
28 調頭逆向行駛，違反系爭碼頭貨櫃場安全規定第8 條、第4
29 條規定。又劉晏彰在調頭行駛之過程中，其未確定貨櫃已吊
30 離車道並吊回貨櫃停放區，在無法確認系爭貨櫃所在位置及
31 高度之情況下，仍執意往前行駛，已有未注意車前狀況之過

失。再上訴人黃義祥係於劉晏彰駕駛系爭曳引車到達領櫃位置後，始將系爭貨櫃吊到系爭曳引車，而劉晏彰擅自將系爭曳引車駛離領櫃位置，不能因此認上訴人黃義祥在系爭曳引車未到達定位時，即有操作吊掛機懸吊系爭貨櫃，上訴人黃義祥並無違反被上訴人所指之該等規定。縱認上訴人對系爭事故之發生應負過失責任，被上訴人請求系爭曳引車修繕費中關於「天窗總成」材料應予折舊，鈑金部分亦應折舊，且系爭估價單所列載之玻璃費用、車廂遮陽板有重複列載而應扣除。另被上訴人之系爭曳引車雖有55日之維修期間，但所主張之營業損失金額過高等語。並聲明：(一)原判決不利於上訴人部分廢棄；(二)上開廢棄部分，被上訴人於第一審之訴駁回。

(二)被上訴人則補充稱：系爭貨櫃產生之逆櫃情事，並非傾斜或不安全事項，本件不適用系爭碼頭貨櫃場安全規定第8條規定。又管制站係指外部卡車進出貨櫃碼頭，必須通過場所，並且作為對外部車輛進場裝載貨櫃進出管制與保安區域之起迄點，並非整個高雄港69號碼頭貨櫃場均為管制站，故本件亦不適用系爭碼頭貨櫃場安全規定第4條。另曳引車司機如遇逆櫃，因現場並無任何指揮人員，亦無供聯繫指揮人員之通訊工具，故司機鳴按喇叭警示駛離原處，再調頭逆向行駛領櫃，實為行業之常態，劉晏彰依此而為並無過失。又天窗係中古零件，另鈑金及烤漆屬無庸計算折舊之工資。且被上訴人提供之營運明細表為各項資料彙總，均係如實輸入公司帳務系統，油資明細等其他費用均由各單位依實據提供等語。並聲明：上訴駁回。

三、兩造不爭執事項

(一)高雄港69號碼頭貨櫃場係美商美國總統輪船有限公司台灣分公司（下稱美國總統輪船公司）向高雄港承租，並由該公司制定系爭碼頭貨櫃場安全規定。被上訴人則為貨櫃運輸公司，以貨櫃運輸為業。

(二)被上訴人僱用之司機劉晏彰駕駛系爭曳引車，於上開時間、

地點裝卸系爭貨櫃，系爭貨櫃正由上訴人僱用之吊掛機操作員即上訴人黃義祥進行吊掛作業中。而劉晏彰於領取貨櫃過程中，發覺該貨櫃逆向放置而呈現櫃門位置相反之情形，劉晏彰遂往前方行駛，再迴轉進入原車道以調換車頭方向領取系爭貨櫃，嗣劉晏彰因碼頭設置之強光無法看清前方狀況而撞擊系爭貨櫃，致系爭曳引車凹陷毀損。

(三)系爭曳引車因系爭事故維修共計55日。

四、兩造爭執要點

(一)兩造就系爭事故之發生是否有過失？兩造之過失比例為何？

1.被上訴人之受僱人劉晏彰駕駛系爭曳引車領取系爭貨櫃之過程，是否違反注意義務致生系爭事故？

2.上訴人黃義祥操作吊掛機進行系爭貨櫃之吊掛作業過程，是否違反注意義務致生系爭事故？

3.兩造之過失比例為何？

(二)被上訴人得請求賠償之項目及金額為若干？

1.被上訴人所支出修繕費用中之「天窗總成」材料及鈹金，是否應計算折舊？玻璃費用、車廂遮陽板是否重複列載？

2.被上訴人受有之營業損失為若干？

五、本院得心證之理由

(一)上訴人黃義祥就系爭事故之發生是否有過失責任？

1.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。汽車、機車或其他非依軌道行駛之動力車輛，在使用中加損害於他人者，駕駛人應賠償因此所生之損害。但於防止損害之發生，已盡相當之注意者，不在此限。民法第184條第1項前段、第188條第1項、第191條之2分別定有明文。又依上訴人所定安全作業標準第11點規定「卸櫃作業時，司機須等下方拖車定位後，才可將貨櫃吊起卸至板台上；拖車尚未定位時嚴禁將貨櫃懸吊於空中」、臺灣港務股份有限公司基隆分公司棧埠業務作業手冊第二節貨櫃船船舶貨物裝卸承攬業作業應注意事項第七項第

二點規定「吊櫃時，禁止貨櫃懸空停留。」，是起重機於卸櫃作業時，不得將貨櫃靜止懸吊於空中，以避免人員及車輛進入貨櫃下方致生危險。本件被上訴人主張上訴人黃義祥未將系爭貨櫃上移至安全高度，違反前開作業標準所定吊掛時禁止貨櫃懸空停留之規定，導致被上訴人僱用之司機劉晏彰駕駛系爭曳引車領櫃時，因碼頭強光無法看清狀況而撞擊系爭貨櫃等語，為上訴人所否認，並辯以：上訴人黃義祥斯時正逐步將系爭貨櫃升起，並未使系爭貨櫃懸空停留云云。

2. 經查，關於系爭貨櫃是否懸空停留乙節，經原審勘驗系爭曳引車之行車紀錄器畫面略為：畫面時間18：41：13至18：41：37上方貨櫃被吊起，緩慢移至車輛後方拖板上方；畫面時間18：41：37至18：42：05貨櫃尚未放置完成，司機即駕車向前行駛，跨越至另一車道並離開現場，司機駛離時貨櫃仍在原車道上方；畫面時間18：42：18許，可見貨櫃懸吊高度與旁邊地面上的貨櫃高度相當；畫面時間18：42：23車輛因發生而停止等語（見原審卷第119頁至第120頁、第132頁、第135頁、第138頁）。而依上開行車紀錄器截圖畫面，可見劉晏彰將系爭曳引車駛離現場時，系爭貨櫃之高度約僅略高於放置於地面上之其他貨櫃（見原審卷第135頁上方行車紀錄器畫面紅圈處），與系爭曳引車仍停留在原車道時尚未駛離時之高度相去不遠（見原審卷第134頁下方截圖紅圈處），嗣當劉晏彰已迴轉駛入原車道時，系爭貨櫃仍僅約略高於放至於地面之貨櫃高度（見原審卷第138頁），而與前述狀態無異，足認劉晏彰將系爭曳引車駛離後，系爭貨櫃仍停留在原處並無任何上升。況縱以時速10公里計算上訴人黃義祥吊起系爭貨櫃之時速，則自劉晏彰駛離至發生撞擊之間約46秒許（即畫面時間18：41：37至18：42：23），系爭貨櫃至少能上升約127公分之相當高度，即有避免發生系爭事故之可能，然依前揭勘驗結果所示，並無明顯可見系爭貨櫃之高度有上升情事。是上訴人辯稱：上訴人黃義祥係逐步將系爭貨櫃升起，該貨櫃尚在上升作業中，並未懸空停留云云

，應無足採。堪認上訴人黃義祥於操作起重機卸櫃作業時，將系爭貨櫃靜止懸吊於空中，違反前揭作業標準之規定而肇致系爭事故發生，自應負過失責任。又上訴人黃義祥於系爭事故發生時擔任上訴人中友公司之起重機操作員，並於執行業務過程中肇事乙情，為兩造所不爭執，是上訴人中友公司依上開規定，亦應就系爭事故之損害結果與上訴人黃義祥連帶負損害賠償責任，同堪認定。

(二)被上訴人之受僱人劉晏彰就系爭事故之發生是否與有過失？上訴人黃義祥與劉晏彰之過失比例為何？

1.按損害之發生或擴大，被害人與有過失者，法院得減輕賠償金額或免除之。前二項之規定，於被害人之代理人或使用人與有過失者，準用之。民法第217條第1項、第3項定有明文。又按汽車行駛時，駕駛人應注意車前狀況，並隨時採取必要之安全措施，道路交通安全規則第94條第3項前段定有明文。再按「一、道路：指公路、街道、巷弄、廣場、騎樓、走廊或其他供公眾通行之地方」，亦為道路交通管理處罰條例第3條第1款所明定。又過失之注意義務來源除交通法規外，亦源自於一般形成之社會生活規則，原不以道路交通安全規則所列舉之義務為限，是駕駛人縱於非屬道路交通管理處罰條例第3條所定道路行駛，仍應負有注意車前狀況之注意義務。

2.經查，關於曳引車司機於領櫃時發覺貨櫃反向放置時，究應如何處理乙節，經臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司回函稱：高雄港各碼頭貨櫃場裝卸機具設備及場區設施各有不同之處，裝卸貨櫃與運輸作業模式不盡相同，曳引車於領櫃之際，如發現有「逆櫃」之情事，其曳引車司機應依各碼頭貨櫃場之現場指揮調度處理；高雄港各碼頭貨櫃場之營運，各營運公司皆訂有貨櫃作業手冊SOP依循辦理等語，有該公司107年4月26日高港櫃營字第1073053184號函可參（見本院卷第71頁），復由美國總統輪船公司函覆指出：本貨櫃場遵照交通部航港局指示及要求貨櫃場應清楚標示其交通動線

，以利作業車輛依交通動線而行使安全之貨櫃處理作業，如有非規則性的貨櫃處理作業需求（如逆向），則應聯絡現場指揮人員，彼此配合而安全的完成此非正常性貨櫃處理作業需求等語，有該公司107年6月12日（107）美總高第028號函可稽（見本院卷第138頁、第139頁），並經證人即高雄港69號碼頭之聯結車貨櫃司機陳佳慶於本院審理時證稱：若貨櫃調出來是逆櫃，通常會將車輛開離貨櫃作業區，往前開一點到非作業區，但也不要開太遠，以告知天車司機貨櫃有問題，會將車輛往前開的目的是不讓貨櫃放到板台上，因為只要貨櫃放上板台就會計價；接續應停車、下車找現場調度人員處理，因為後面還有其他曳引車排隊要領櫃，故一定要請現場人員將後面曳引車擋住，若找不到現場指揮人員，則應至美國總統輪船有限公司設置之指揮中心找調派人員協助；若無現場人員調度如何避免後面排隊的車輛繼續往前進；因逆櫃屬於緊急狀況，所以其仍會佩戴安全帽、穿反光背心後下車找現場人員處理；且告示牌上有記載現場人員聯絡電話；若現場人員在櫃與櫃之間躲太陽，仍可至指揮中心找人員協助等語（見本院卷第94頁反面至第97頁），是倘曳引車司機於領櫃時發現貨櫃反向放置（即逆櫃），應先尋找現場人員協助，縱無現場人員在場，仍應至美國總統輪船公司於高雄港69號碼頭設置之指揮中心商請調派人員協助，惟劉晏彰於發覺系爭貨櫃逆向擺放時，僅鳴按喇叭警示後即迴轉逆向駛入原車道，而未尋找現場人員或指揮中心協助處理乙節，業經劉晏彰於原審時到庭證述明確（見原審卷第124頁至第126頁），則倘劉晏彰確有依前開領取逆櫃之標準作業方式，先行尋覓現場或指揮中心人員協助處置，而非逕自將曳引車轉向後繞回領取貨櫃，應可避免系爭事故之發生，是劉晏彰違反領取逆櫃之標準作業準則，自亦有過失。

- 3.再系爭事故發生地點位於高雄港69號碼○○○區○道路，非供公眾往來通行之用，不屬於道路交通管理處罰條例第3條第1款所定之道路，此經高雄市政府交通局車輛行車事故鑑定

01 委員會所同認（見本院卷第120頁）。然高雄港69號碼頭內
02 所設道路固非道路交通管理處罰條例第3條第1款所定之道路
03 路，但其係供裝卸貨物之各式車輛頻繁出入通行，且該路線
04 駕駛行進之情狀皆與於一般道路之行車無異，為維護行車秩
05 序及交通安全，駕駛人在上開碼頭區域內駕駛車輛之行為，
06 仍不解免應負之一般性社會生活注意義務，以免失其動靜行
07 止之規範準繩，是劉晏彰駕駛系爭曳引車於高雄港69號碼頭
08 ○○區○道路行駛，仍應負有注意車前狀況之注意義務。而劉
09 晏彰於上開時、地駕駛系爭曳引車行駛於上開碼頭，本應注
10 意前方狀況隨時採取應變措施，而依當時天候良好、夜間有
11 照明、路面鋪裝柏油等節，有內政部警政署高雄港務警察總
12 隊106年7月18日高港警行字第1060003844號函附之事故處
13 理資料可參（見原審卷第30頁至第35頁），自無不能注意之
14 情事，可認劉晏彰於系爭事故發生當時，若確有注意前方視
15 野所及之路況動態而謹慎駕駛，應有更充裕之反應時間，進
16 而煞停系爭曳引車避免與上訴人黃義祥操作之起重機碰撞，
17 堪認劉晏彰另有未注意車前狀況之過失。本院參酌兩造肇事
18 之情狀、違背注意義務之程度，及對損害發生原因力之強弱
19 等一切情狀，認兩造就系爭事故之疏失情節及過失責任比例
20 應屬相當，是本院斟酌應由兩造分別負擔50%、50%之過失
21 比例為適當。

22 (三)被上訴人得請求賠償之項目及金額為若干？

- 23 1.按不法傷害他人之身體或健康者，對於被害人因此喪失或減
24 少勞動能力，或增加生活上需要時，應負損害賠償責任。不
25 法侵害他人之身體、健康、名譽、自由、信用、隱私、貞操
26 ，或不法侵害其他人格法益而情節重大者，被害人雖非財產
27 上損害，亦得請求賠償相當之金額。民法第193條第1項、
28 第195條第1項分別定有明文。查上訴人黃義祥之前開過失
29 行為導致系爭事故發生，已如前述，是被上訴人依前揭規定
30 ，請求上訴人連帶負侵權行為損害賠償責任，自屬有據。茲
31 就被上訴人得請求之項目及金額分述如下。

01 (1) 關於車輛修繕費用部分

02 ①按不法毀損他人之物者，被害人得請求賠償其物因毀損所減
03 少之價額；負損害賠償責任，除法律另有規定或契約另有訂
04 定外，應回復他方損害發生前之原狀，前項情形，債權人得
05 請求支付回復原狀所必要之費用，以代回復原狀，民法第19
06 6條、第213條第1項、第3項分別定有明文。又依民法第
07 196條請求賠償物被毀損所減少之價額，得以修復費用為估
08 定之標準，但以必要者為限，例如：修理材料以新品換舊品
09 ，應予折舊（最高法院77年5月17日77年度第9次民事庭會
10 議決議可資參照）。故債權人所得請求者既為回復原狀之必
11 要費用，倘以修復費用為估定其回復原狀費用之標準，則修
12 理材料以新品換舊品時，即應予折舊。而關於固定資產折舊
13 率又可分為平均法及定率遞減法。所謂平均法係以固定資產
14 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
15 年數平均分攤，計算其每期折舊額，定率遞減法係以固定資
16 產每期減除該期折舊額之餘額順序作為各次期計算折舊之基
17 數，而以一定比率計算其折舊額。是依損害賠償之目的在於
18 填補被害人實際損害之目的而言，應採用平均法計算折舊，
19 較為公允。

20 ②經查，被上訴人主張系爭曳引車之修繕費用為173,680元（
21 含零件41,900元、鈹金99,500元、烤漆32,280元），業據提
22 出振立汽車材料有限公司（下稱振立公司）估價單、維修工
23 作單為憑（見原審卷第37頁至第40頁）。經查，系爭曳引車
24 係於92年3月出廠，有車號查詢汽車車籍附卷可參（見原審
25 卷第192頁），則迄至損害發生日即105年12月2日止，其
26 折舊年數應已逾10年，其中除就項目「天窗總成」係以中古
27 零件替換，且鈹金部分均屬工資而不包含鈹金零件（見本院
28 卷第166頁、第181頁之振立公司回函），此部分自無計算
29 折舊之問題，其餘既係以新零件更換被撞毀之舊零件，仍應
30 將折舊予以扣除，依行政院公佈之固定資產耐用年數表及固
31 定資產折舊率表所示，運輸業用客車、貨車耐用年數為4年

，而依平均法計算折舊，係以固定資產成本減除殘價後之餘額，再按固定資產耐用年數表規定之耐用年數平均分攤，計算其每期折舊額，然系爭車輛使用已逾耐用年數4年而僅剩殘值即4,380元【計算式：1.殘價＝取得成本÷（耐用年數＋1）即21,900元÷（4＋1）＝4,380元】，加計無庸計算折舊之鈑金99,500元與烤漆32,280元、中古零件「天窗總成」20,000元，被上訴人得請求系爭曳引車所需必要之修復費用為156,160元【計算式：4,380元＋99,500＋32,280＋20,000＝156,160元】。至上訴人辯稱：上開修繕項目中之玻璃費用、車廂遮陽板重複列載云云，亦經振立公司回函指出：估價單中有關車廂遮陽板5,600元為材料單價，「遮陽板更換新3,200元」為將損壞之遮陽板拆下及安裝遮陽板新件之拆裝工程，無重複之情；「玻璃拆裝6,000元」為車廂骨架校正作業時，避免造成玻璃損壞，需先將前擋風玻璃拆除及後續安裝之工資；「前擋玻璃校正3,600元」惟本公司人員疏失漏字，該項應為「前擋玻璃框校正」之工資費用等語（見本院卷第204頁），是上訴人此部分主張，應屬無據。而上訴人另以振立公司與被上訴人設址相同，主張振立公司開立之估價單與回函誇大不實云云，然本院審酌被上訴人為交通運輸企業體系之特性，及振立公司回函內容尚屬合理等節，認上訴人前開空言所辯，不足為採。

(2) 關於營業損失部分

按民法第216條規定，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。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。所謂所受損害，即現存財產因損害事實之發生而告減少，屬於積極損害；所謂所失利益，即新財產之取得，因損害事實之發生而受妨害，屬於消極損害。此所稱之「所失利益」，固非以現實有此具體利益為限，或僅有取得利益之希望或可能為已足；然依通常情形，或依已定之計劃、設備或其他特別情事，有客觀之確定性時，即得

01 稱之（最高法院99年度台上字第1206號判決意旨參照）。經
02 查，被上訴人為貨物運輸業者，所擁有車輛均為其營業工具
03 ，若有任一車輛因故無法使用，即無法利用該車營運獲利，
04 勢必影響營收，依上開說明，被上訴人主張上訴人應連帶賠
05 償系爭曳引車於維修期間之營業利益損失，即預計可得之營
06 業收入扣除將支出之成本開銷後所得之利益，自屬有據。又
07 系爭曳引車於維修期間55日內無法營業使用，為兩造所不爭
08 ，上訴人主張其於系爭事故發生前3個月，每日運費平均為
09 7,682元，扣除司機每日薪資1,893元及油資、保險費與通
10 行費等費用，每日營業損失為3,881元，並提出系爭曳引車
11 000年9月至11月之營運明細表、運費、司機薪資明細表、
12 油資明細表、ETC通行費明細表、其他費用明細表及105年
13 度損益及稅額計算表為據（見原審卷第11頁反面至第18頁；
14 本院卷第156頁），是被上訴人受有之營業損失為213,455
15 元【計算式：3,881元×55日＝213,455元】，堪予信實。
16 上訴人空言辯稱被上訴人請求之營業損失過高云云，洵無可
17 採。

18 2.基上，被上訴人得請求上訴人連帶賠償369,615元【計算式
19 ：156,160元＋213,455元＝369,615元】。又被上訴人就
20 系爭事故之發生與有過失50%，已如上述，則揆諸民法第2
21 17條規定，上訴人所負連帶損害賠償金額即應依此比例減輕
22 ，是經按被上訴人過失比例減輕後，被上訴人得向上訴人請
23 求賠償之金額應為184,808元【計算式：369,615元×50%
24 ＝184,808元，小數點以下四捨五入】。

25 (四)末按給付無確定期限者，債務人於債權人得請求給付時，經
26 其催告而未為給付，自受催告時起，負遲延責任。其經債權
27 人起訴而送達訴狀，或依督促程序送達支付命令，或為其他
28 相類之行為者，與催告有同一之效力。又遲延之債務以支付
29 金錢為標的者，債權人得請求依法定利率計算之遲延利息，
30 民法第229條、第233條第1項分別定有明文。本件因侵權
31 行為所生之損害賠償債權，為給付無確定期限之債權，又係

以支付金錢為標的，應於上訴人受催告履行而未履行，始發生遲延責任。查被上訴人之起訴狀繕本，係於106年7月17日送達予上訴人乙情，有送達證書存卷可考（見原審卷第27頁、第28頁），則被上訴人依前揭上訴人所應連帶賠償之金額，請求上訴人應給付自起訴狀繕本送達翌日即106年7月18日起至清償日止，按週年利率5%計算之利息部分，亦屬有據，應予准許；逾此範圍之請求，則屬無據，應予駁回。

六、綜上所述，被上訴人依民法第184條第1項前段、第188條第1項、第191條之2前段規定，請求上訴人連帶給付184,808元，及自106年7月18日起至清償日止，按週年利率5%計算之利息部分，為有理由，應予准許。逾此部分之請求，則無理由，應予駁回。原審就超過上開應准許部分，為上訴人敗訴之判決，並依職權為假執行之宣告，尚有未洽，上訴意旨求予廢棄改判，為有理由，爰由本院予以廢棄改判如主文第2項所示。至於上訴人之請求不應准許部分，原判決為上訴人敗訴之判決，經核於法並無不合，上訴意旨求予廢棄改判，為無理由，應駁回其上訴。

七、本件事證已臻明確，兩造其餘攻擊防禦方法及所提證據，經審酌後認與判決結果無影響，爰不再逐一論述，附此敘明。

八、據上論結，本件上訴為一部有理由、一部無理由，依民事訴訟法第436條之1第3項、第449條第1項、第450條、第79條、第85條第2項，判決如主文。

中 華 民 國 108 年 3 月 28 日
民 事 第 六 庭 審 判 長 法 官 蔣 志 宗
法 官 饒 志 民
法 官 陳 彥 霖

以上正本係照原本作成。
本判決不得上訴。

中 華 民 國 108 年 3 月 28 日
書 記 官 賴 怡 靜