

臺灣高雄地方法院民事判決

108年度海商字第7號

原告 欣順發起重工程有限公司

法定代理人 徐秋賢

訴訟代理人 張名賢律師

被告 高明貨櫃碼頭股份有限公司

法定代理人 謝志堅

訴訟代理人 陳婉青律師

黃欣欣律師

上一人

複代理人 吳文淑律師

被告 陳信銘

廖萬福

上列當事人間請求損害賠償事件，本院於民國109年6月2日言詞辯論終結，判決如下：

主 文

被告陳信銘、高明貨櫃碼頭股份有限公司應連帶給付原告新臺幣肆佰陸拾捌萬參仟元，及就被告高明貨櫃碼頭股份有限公司自民國一〇七年十一月九日起，就被告陳信銘自民國一〇七年十二月二十二日起，均至清償日止，按週年利率百分之五計算之利息。

原告其餘之訴駁回。

訴訟費用由被告陳信銘、高明貨櫃碼頭股份有限公司連帶負擔十分之四，餘由原告負擔。

本判決原告勝訴部分，於原告以新臺幣壹佰伍拾陸萬元為被告高明貨櫃碼頭股份有限公司、陳信銘供擔保後，得假執行；但被告陳信銘、高明貨櫃碼頭股份有限公司以新臺幣肆佰陸拾捌萬參仟元為原告預供擔保，得免為假執行。

原告其餘假執行之聲請駁回。

事實及理由

壹、程序方面

一、被告高明貨櫃碼頭股份有限公司（下稱高明公司）之法定代理人原為高明公司總經理陳天財，於民國108年8月1日變更

01 為高明公司副總經理趙居業，有高明公司負責人授權趙
02 居業內部簽呈、高明公司變更登記表在卷可查（見本院卷二
03 第81、83頁，審訴字卷第100頁），趙居業於109年2月4日聲
04 明承受訴訟（見本院二卷第85頁），於法應無不合，應予准
05 許。

06 二、訴狀送達後，原告不得將原訴變更或追加他訴，但擴張或減
07 縮應受判決事項之聲明者，不在此限，民事訴訟法第255條
08 第1項但書第3款定有明文。本件原告起訴時聲明：被告高明
09 公司、陳信銘、廖萬福（以下合稱「被告」）應連帶給付原
10 告新臺幣（下同）923萬6,000元，及自起訴狀繕本送達翌日
11 起至清償日止，按年息百分之五計算之利息；願供擔保，請
12 准宣告假執行（見本院審重海商字卷第3頁）。於訴狀送達
13 之後，原告擴張第1項聲明為：被告應連帶給付原告1,389萬
14 2,000元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按年息
15 百分之五計算之利息（見本院海商字卷二第15頁）。高明公
16 司雖不同意，但原告所為核屬上述但書所定擴張應受判決事
17 項之聲明，依上開規定，應予准許。

18 三、陳信銘、廖萬福未於言詞辯論期日到場，核無民事訴訟法第
19 386條各款所列情形，爰依原告之聲請，由其一造辯論而為
20 判決。

21 貳、實體方面

22 一、原告主張：

23 (一)訴外人○○工程企業股份有限公司（下稱○○公司）於107
24 年4月20日向原告承租60噸吊車乙輛（廠牌為KATO、73年3
25 月出廠、型號為00-000號、編號為000000號，下稱系爭吊車
26 ），由原告於當日指派吊車操作人員即受僱人乙○○駕駛系
27 爭吊車前往高雄港高明貨櫃碼頭111碼頭（下稱111碼頭）
28 進行吊掛物品作業，以利○○公司維修船舶。系爭吊車於同
29 日17時許，由乙○○駛入111碼頭並定點停跨於高明公司所
30 設置之GC-08號橋式起重機（下稱系爭起重機）移動軌道上
31 （下稱系爭定點），開啟警示燈後即開始進行吊掛作業。而

01 系爭起重機當時則由高明公司之受僱人陳信銘、廖萬福分別
02 擔任操作員、指揮員，由陳信銘負責駕駛系爭起重機、廖萬
03 福則在地面以無線電對講機輔助指揮陳信銘操作系爭起重機
04 ，將貨櫃吊裝至精準位置。

05 1. 廖萬福過失部分

06 依起重升降機具安全規則第63條第7、8款規定及第64條規定
07 ，陳信銘、廖萬福應確認吊運路線，並警示、清空擅入吊運
08 路線範圍之無關人員；與起重機具操作者確認指揮手勢，引
09 導起重機具吊升荷物及平運行；對於起重機具之作業，應規
10 定一定之運轉指揮信號，並指派專人負責指揮。廖萬福擔任
11 地面指揮員，本應協助高空作業之陳信銘了解地面狀況，並
12 以無線對講機指揮陳信銘操作系爭起重機。而系爭吊車既已
13 在系爭定點作業多時，廖萬福顯然知悉，自應注意及此，指
14 揮陳信銘操作系爭起重機移動時應避免碰撞系爭吊車。然而
15 ，廖萬福於同日19時40分許進行交接班作業時，疏未告知並
16 指揮陳信銘移動、停止系爭起重機，任由陳信銘繼續操作起
17 重機貿然移動，導致系爭起重機於移動過程中支腳不慎撞擊
18 停放於系爭定點之系爭吊車右車頭，致系爭吊車受損（下稱
19 系爭事故），廖萬福當有過失。

20 2. 陳信銘過失部分

21 陳信銘位處之操作艙位距離地面甚遠，約達33公尺高，為確
22 保起重機移動路線之安全，於操作時，地面應同時配置1名
23 指揮手即廖萬福。陳信銘於移動起重機前，均應聽從地面指
24 揮手廖萬福之指揮，始能移動。然而陳信銘在廖萬福進行交
25 接作業時，卻在未有廖萬福之指揮情形下操作移動系爭起重
26 機，復當亦已知悉系爭吊車停放於其所操作之起重機移動軌
27 道上，卻未再次確認軌道上並無妨礙移動之人或物，逕自操
28 作移動系爭起重機，導致系爭事故之發生，亦有過失。

29 3. 系爭事故既因前述陳信銘、廖萬福之共同過失侵權行為所致 30 ，造成系爭吊車右車頭車體毀損，自應連帶負損害賠償責任 31 。

01 (二)原告因系爭吊車損壞而受有下述損害，共計1,389萬2,000
02 元：

03 1.系爭吊車之市值750萬元

04 系爭吊車雖僅有右車頭受損，但因出廠時程已久，同型車款
05 業已停止生產，經探詢後確認已無從修復，無法回復原狀，
06 故為全損。經原告送請訴外人中華資產鑑定中心股份有限公司
07 (下稱中華鑑定公司)鑑定系爭吊車於未受損前市值仍有
08 750萬元，故以此金額認定陳信銘、廖萬福應賠償之數額。

09 2.支出拖吊處理費用23萬2,000元

10 系爭吊車體積龐大，須由300噸之吊車吊裝及特殊底板車方
11 能拖離系爭定點並運至維修廠評估及修復，故陳信銘、廖萬
12 福應賠償拖吊費用計23萬2,000元。

13 3.系爭吊車停放費用12萬元

14 系爭吊車受損後送往申億維修廠停放，每月放停費用為6,00
15 0元。故請求賠償自107年5月起至108年12月止計20個月
16 之費用12萬元。

17 4.營業損失604萬元

18 系爭吊車於系爭事故前每月平均營業額為37萬2,000元，扣
19 除司機每月薪資5萬元及每月平均油耗2萬元，每月可有30
20 萬2,000元之收益。系爭吊車既已全損，故應賠償原告無從
21 再以系爭吊車營利使用之營業損失，自107年5月份起至10
22 8年12月止，合計20個月共604萬元。

23 5.綜上，陳信銘、廖萬福應連帶賠償1,389萬2,000元（23萬
24 2,000元+750萬元+12萬元+604萬元）。

25 (三)高明公司既為陳信銘、廖萬福之僱用人，則就陳信銘、廖萬
26 福本件執行職務所致之損害，應連帶負損害賠償責任。高明
27 公司縱非僱用人，但於系爭事故發生時，就陳信銘、廖萬福
28 執行職務實際上亦有指揮監督，仍應負僱用人之連帶賠償責
29 任。

30 (四)基上，爰依民法第184條第1項前段、第185條第1項前段
31 及第188條第1項規定提起本訴等語，並聲明：1.被告應連

帶給付原告1,389萬2,000元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按年息百分之五計算之利息、2.願供擔保請准宣告假執行。

二、被告答辯：

(一)高明公司部分：

1. 111碼頭設置諸多裝卸、運送、堆放及儲存櫃需用之大型車機，系爭起重機即為其一。由於橋式起重機是藉由電軌沿著碼頭線水平移動，機體本身高度即可達一般大樓11層樓（尚未計入吊臂舉升高度），駕駛橋式機之操作員於33公尺高空根本無法看見地面，因此地面尚會配置1名指揮手配合指揮定位。亦因此，包括橋式起重機在內之大型起重機體積龐大、操作不易，且具高度危險性，碼頭管制區域嚴格要求該等起重機行走之軌道務必保持淨空，且於行駛路線上優先權，俾維護場域安全，故進入高明公司碼頭管制區均需填寫「危害因素告知單」，明確載明應注意各種車機動向，並應遵照路線行駛；進入貨櫃場區時，不得隨意在貨櫃內貨櫃旁或吊櫃車機行駛路線上逗留，並應隨時注意工作場所周圍貨櫃車與車機動向，各型車機工作區域內極為危險，人員禁止進入，以防止被撞；應利用紐澤西護欄、三角錐或繩索劃一危險性工作區，禁止人車進入，夜間應放置警示燈以策安全。

2. 乙○○駕駛系爭吊車進入111碼頭時已有簽署危害因素告知單，自應遵守所載規定辦理。然而乙○○卻違反上述規定，逕將系爭吊車跨放於系爭起重機之軌道即系爭定點，又未於系爭吊車吊掛作業完成將車駛離、亦未以三角錐或其他明顯可辨之方式劃設一危險工作區以警示人、車，及未加裝夜間警示燈，導致陳信銘、廖萬福無法觀察任何異狀，方才進而造成系爭事故之發生。再者，系爭吊車亦違反原告所提出之起重升降機具安全規則第64條規定即未有人留守在吊車旁指揮吊車司機。基上，系爭事故乃因乙○○之過失所致，陳信銘、廖萬福並無過失。而且陳信銘、廖萬福並非高明公司之

員工，而高明公司對該二人於系爭事故發生時就其等執行職務雖有實際指揮監督，惟高明公司已盡指揮監督之責，仍無須連帶負賠償責任。

3.另就就原告請求項目及金額亦不合理，分述如下：

(1)系爭吊車價值

原告於96年9月以242萬元7,233元所購買之二手車，迨至系爭交事故發生已再使用10年有餘，以直線計算法計算系爭吊車價值僅剩22萬658元；退步言之，若以一般耐用年限5年計算系爭吊車至少仍有1/10之價值，則系爭吊車使用年數30餘年之吊車於事故發生時，至多僅價值24萬2,723元。

(2)拖吊處理費用

有關拖吊費用多採單次計價之報價，原告卻將之拆為「雙地點」的「300噸起重費用」及「特殊低板車托運」，重複收費。否則依高明公司詢價之訴外人宏泰工程行報價單顯示，若非原告以雙地點重複計價，兩者之報價約略相當。而參照系爭60噸吊車之出租費用半日為1萬元，全日亦不過1萬8,000元，原告主張之拖吊費用顯有不實。故本件拖吊費用縱以原告之報價為標準，亦應調整為12萬2,000元（吊車費8萬元+拖車費3萬元+人工費1萬2,000元）。

(3)維修廠停車費用

原告自承系爭吊車無法修復，無法尋得材料更換、修復，則其自應儘速將殘體賣出，取得殘值以降低損失；豈有將毫無修復可能之吊車停放於維修廠，每月支出停車費用，任令損失持續擴大之理，因此認為此筆費用與系爭事故之發生無任何因果關係，且非必要費用，自不得向被告求償。

(4)營業損失

依據民法第216條第2項係指物可被修復之下，為修復該物於修復期間無法使用收益該物所受之預期利益損失，若已無修復可能，雖然可向侵權行為人請求毀損時所具有之價值，但並無「因修復期間無法使用收益該物所受之損害」。又原告吊車受有損失之前提係包括原有之吊車已經全部使用，

01 無任何吊車可供挪移，原告吊車並非全日滿載、未天天使用
02 ，則無從主張受有損害。縱使原告因系爭事故無車可用而有
03 營業損失，亦係出於其自己不購入新車之決定。況且購入新
04 車至多僅需1個月之時程，又原告主要營業項目係從事吊裝
05 工作，符合其需求之吊車甚多，不以購買同型同款之吊車為
06 必要，且可透過分期付款或購買二手車等方法購置吊車以供
07 使用，原告主張其無資力購買吊車並不可採。

08 (5)系爭吊車既便已無從修復，原告仍可將之殘餘車體變賣回收
09 ，亦應扣除該筆出售回收金額。

10 4.縱使陳信銘、廖萬福有過失，基於系爭起重機移動速度甚為
11 緩慢，乙○○應有時間駛離卻而未駛離或採取其他應變措施
12 ，始造成系爭吊車損害擴大，亦與有過失，則依民法第217
13 條第3項規定，亦應免除或減輕本件之賠償金額等語資為抗
14 辯，並聲明：原告之訴及其假執行均駁回；如受不利判決，
15 願供擔保，請准宣告免為假執行。

16 (二)陳信銘、廖萬福經合法通知，均未於言詞辯論期日到場，亦
17 未提出任何書狀為聲明或陳述。

18 三、兩造不爭執事項

19 依據原告所主張之請求權基礎為民法之侵權行為法則，根據
20 之事實主張在於陳信銘、廖萬福於系爭起重機操作移動過程
21 有過失，方致系爭事故發生，應賠付原告就系爭吊車視為全
22 損所生之損害；高明公司則應依民法第188條第1項前段負
23 僱用人之連帶賠償責任。而依據原告、高明公司之主張、抗
24 辯，就系爭事故對其中下列事項不爭執（見本院訴字卷一第
25 232頁）：

26 (一)原告所有之系爭吊車於107年4月20日由乙○○駕駛進入高
27 雄港111碼頭，停放在高雄港111號碼頭岸邊之船邊作業區
28 、系爭起重機之軌道行進路線（即系爭定點），進行吊掛作
29 業。

30 (二)該處之系爭起重機由陳信銘擔任駕駛員、廖萬福擔任信號指
31 揮員。系爭起重機於軌道上由北向南進行移動作業時，起重

01 機其中之支腳撞擊了系爭吊車右車頭，造成了系爭吊車右車
02 頭部分車體毀損。

03 (二)陳信銘、廖萬福在執行系爭起重機貨櫃裝卸作業時，受高明
04 公司實際之管理監督。

05 四、本件之爭點

06 依據高明公司抗辯，主在系爭事故之發生，過失在乙○○，
07 並非陳信銘、廖萬福；即便陳信銘、廖萬福有過失，原告主
08 張之項目及金額亦非有理，且乙○○既有過失，亦須依民法
09 第217條第3項，免除或減輕本件賠償責任。況且高明公司
10 已盡監督之責，無須負民法第188條第1項前段規定之連帶
11 賠償責任。因此，本件爭點為：

12 (一)就系爭事故，廖萬銘在執行職務時有無過失及情狀為何？

13 (二)就系爭事故，陳信銘在執行職務時有無過失及情狀為何？

14 (三)原告就系爭吊車受損請求之損害賠償項目及金額，有無理由
15 ？

16 (四)原告對於系爭吊車之受損，是否與有過失？

17 (五)高明公司是否應負連帶賠償責任？

18 五、本件之認定

19 (一)就系爭事故，廖萬銘在執行職務時有無過失及情狀為何？

20 1.因故意或過失，不法侵害他人之權利者，負損害賠償責任，
21 民法第184條第1項前段定有明文。所謂過失，參引刑法第
22 14條第1項之概念，指行為人雖非故意，但按其情節應注意
23 ，並能注意，而不注意。又過失依其所欠缺之程度為標準，
24 雖可分為抽象輕過失（欠缺善良管理人注意義務）、具體輕
25 過失（欠缺應與處理自己事務同一注意義務）及重大過失（
26 顯然欠缺普通人之注意義務），然在侵權行為方面，過失之
27 有無，應以是否怠於善良管理人之注意義務為斷（本院19年
28 上字第2746號判例參照），亦即行為人僅須有抽象輕過失，
29 即可成立。而善良管理人之注意義務，乃指有一般具有相當
30 知識經驗且勤勉負責之人，在相同之情況下是否能預見並避
31 免或防止損害結果之發生為準，如行為人不為謹慎理性之人

01 在相同情況下，所應為之行為，即構成注意義務之違反而有
02 過失，其注意之程度應視行為人之職業性質、社會交易習慣
03 及法令規定等情形而定（最高法院100年度台上字第328號
04 民事判決意旨參照）。

05 2. 關於連帶債務，債權人除得對債務人全體為請求外，亦得對
06 債務人中之一人或數人同時或先後為請求，其法律關係對於
07 全體債務人並非必須合一確定。故債權人以各連帶債務人為
08 共同被告提起給付之訴，非屬類似必要共同訴訟，而為普通
09 共同訴訟。僅於連帶債務人中之一人為訴訟行為，提出非基
10 於其個人關係之抗辯，而經法院認為有理由者為限，始有民
11 事訴訟法第56第1項之適用，其行為效力始及於同造其他連
12 帶債務人（最高法院104年度台抗字第1058號民事裁定參照
13 ）。本件高明公司除抗辯已盡指揮監督之責，依民法第188
14 條第1項但書規定無須負連帶賠償之責，屬其個人之抗辯，
15 不及於陳信銘、廖萬福外，其餘非基於個人關係之抗辯即陳
16 信銘、廖萬福就系爭事故無過失、原告請求項目無理由及乙
17 ○○與有過失之抗辯，如有理由，仍及於未到庭及提出書狀
18 抗辯之陳信銘、廖萬福，併此敘明。

19 3. 有關係爭事故之發生經過，證人即系爭吊車司機乙○○證稱
20 ：當天由我獨自駕駛系爭吊車進入111碼頭，進入時間是下
21 午4點多，因為包商告知他們還要拆卸，所以我印象中是這
22 個時間進去的，不是中午。系爭吊車行車動線及停放位置是
23 由包商人員指示要停放的點，碼頭方面則沒有派人確認停放
24 的點，可是就我認知，應該是包商的人員已經跟碼頭人員確
25 認過才可確認我要停放的點為何。我放好系爭吊車4個腳，
26 接著依包商人員指示吊運貨品。我停放系爭吊車的位置是在
27 系爭起重機的軌道上，系爭起重機則是停置在對應船身中
28 央的相對軌道處吊掛貨櫃，就目測而言，系爭吊車與系爭起
29 重機相距10幾米以上，系爭起重機在發生碰撞之前也都沒有
30 移動過，都在定點操作吊掛作業。當日下午5點多，那時天
31 色仍然是亮的太陽還沒下山，所以就光線照明沒有問題，我

01 停放好開始操作吊車約過1小時就發生碰撞了。那時我在吊
02 車駕駛座裡，當時吊桿已經伸出去固定在那邊，等包商人員
03 鎖吊掛貨物用的螺絲，就突然之間有感覺車身劇烈晃動，系
04 爭起重機就撞過來了。在被撞之前，我並沒有看到系爭起重
05 機移動過程，系爭吊車附近當時並沒有其他人員在，我都是
06 靠我身上對講機跟包商人員通話。系爭吊車從停放好到本件
07 碰撞發生為止，系爭吊車沒有再移動過。吊車被碰撞之後我
08 下去地面，問碼頭的某個人員，他有提到他們應該在地面會
09 有一個指揮人員，有提到要交接班等語（見本院海商字卷一
10 第259至261頁）。

11 4.另陳信銘則於警詢時表示：我當時（107年4月20日19時45
12 分許）在系爭起重機駕駛室操作起重機，我聽命現場人員指
13 揮、移動系爭起重機，因指揮手廖萬福未告知我移動的軌道
14 上有停放系爭吊車而不慎與系爭吊車發生碰撞；廖萬福表示
15 ：我當時是擔任系爭起重機指揮手，大約19時45分許，處於
16 交接班，因一時間未注意到前方有系爭吊車，由陳信銘操作
17 的系爭起重機就與系爭吊車發生碰撞等語（見第六貨櫃中心
18 中隊道路交通事故談話紀錄表，本院海商字卷一第137、13
19 8頁）。

20 5.依上可知，系爭事故肇因於系爭吊車停放於系爭定點已作業
21 多時，而系爭起重機原由廖萬福在地面指揮位處高處駕駛艙
22 之陳信銘操作、移動系爭起重機，因廖萬福為辦理勤務之交
23 接班，暫停指揮陳信銘，故客觀上並未指揮告知陳信銘移動
24 或停止系爭起重機，而陳信銘仍操作移動系爭起重機於軌道
25 上移動，但系爭吊車位於系爭定點即系爭起重機即將通過之
26 軌道路線上，由於乙○○亦在系爭吊車之吊臂駕駛座內（而
27 非吊車之駕駛座）操作吊臂，依吊臂駕駛座之視角並未視見
28 系爭起重機移動，客觀上亦無從反應並將系爭吊車駛離，進
29 而導致系爭事故之發生。至於陳信銘、廖萬福及乙○○對於
30 系爭事故發生之時點說法雖未盡一致，亦僅涉及自然光線充
31 足與否之問題，而就此點陳信銘、廖萬福均陳明天氣良好，

01 視線正常（見本院海商字卷第頁），故尚無礙上述系爭事故
02 發生經過之認定。

03 6.是以，廖萬福時任地面指揮手，而系爭吊車於系爭起重機軌
04 道作業已達一定之期間，對於軌道上確實有系爭吊車乙情應
05 當知悉。然而廖萬福於系爭事故發生時處於交接班之狀態，
06 自須為其他事物之處理，無暇顧及指揮陳信銘，而並未繼續
07 以對講機指揮陳信銘，若課以同時交接班並指揮陳信銘駕駛
08 系爭起重機，殊不合理。又系爭起重機之指揮員與駕駛員本
09 應密切以對講機聯繫，此係因起重機駕駛員處於高空位置，
10 無法掌握地面情形，為指揮員所設之由，駕駛員既知無法掌
11 握地面狀況，必仰賴指揮員之指揮並以自身注意能及之範圍
12 、狀態為注意，當廖萬福未繼續以對講機指揮陳信銘，陳信
13 銘應即知此事，就其操作行為即應停止，卻仍逕自移動系爭
14 起重機，則廖萬福就系爭事故之發生應無過失，尚可採信。

15 (二)就系爭事故，陳信銘在執行職務時有無過失及情狀為何？

16 續上而論，陳信銘於事故發生當時，未受廖萬福以無線對講
17 機指揮乙情，業經認定如前。陳信銘於事故發生後陳稱：「
18 我是擔任操作員，當時我操作系爭起重機由北往南移動，因
19 指揮手未告知我移動的軌道上有停放一輛移動式起重機（即
20 系爭吊車）而不慎與對方之吊車發生碰撞」，堪認陳信銘在
21 廖萬福未繼續指揮之時，自應停止操作行為，而陳信銘在未
22 受有指揮之情形下，仍操作移動系爭起重機，其擅仍移動系
23 爭起重機，即有過失。

24 (三)原告就系爭吊車受損請求之損害賠償項目及金額，有無理由
25 ？

26 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
27 之價額，損害賠償，除法律另有規定或契約另有訂定外，應
28 以填補債權人所受損害及所失利益為限，民法第196條、第
29 216條第1項分別定有明文。原告主張陳信銘應負侵權行為
30 損害賠償責任，既屬可取，茲就原告請求各項賠償項目及金
31 額，是否有據，分論如下：

01 1. 拖吊處理費用

02 根據系爭吊車之受損位置為右車頭即系爭吊車之駕駛室，客
03 觀上應無法再自行駛離，故確有支出他輛吊車費用以吊離系
04 爭吊車之必要。然就原告主張拖吊處理費用為23萬2,000元
05 乙節，雖有原告出具之吊掛托運工程費用單據1張為證（見
06 審重訴字卷第32頁）但其為原告自行製作，是否為合理客觀
07 之費用，確有疑問。再者，依被告向其他吊車業者詢價結果
08 ，將系爭吊車吊離111碼頭至系爭吊車停放之高雄市大樹區
09 ，費用僅需13萬元，而該業者亦已評估：「從高明貨櫃碼頭
10 場地上，需動用300公噸吊車1部，將貨物（60噸吊車）吊
11 上低凹板架上，由拖車拖到大樹場地，再使用該部300公噸
12 吊車將貨物吊下，放在地面上即可」，有宏泰工程行估價單
13 1份在卷可查（見本院海商字卷一第325頁），金額與原告
14 所報之23萬2,000元甚有差距，在原告未能進一步舉證、說
15 明何以須用4名人力、何以雙地點估算，自難採認吊掛費用
16 須達23萬2,000元。又被告所提之估價單既已針對本件系爭
17 吊車之拖吊條件細述作業模式、吊掛所需車種等應對方案，
18 足可採認足以應付本件吊掛需求，故本件原告請求拖吊費用
19 於13萬元之額度為有理由，逾此範圍即失依據，不予准許。

20 2. 系爭吊車價值

21 (1) 系爭吊車雖僅右車頭受損，但因該款吊車年代久遠並已停止
22 生產同款車型，經原告尋訪該廠牌之台灣總代理○○股份有
23 限公司及其他維修廠商，均回復已無料件可供修復乙情，有
24 ○○股份有限公司（下稱○○公司）、申億維修廠回覆書在
25 卷可查（見審重訴字卷第33、34頁），堪可認定回復顯有重
26 大困難，則原告主張系爭吊車應屬全損，應賠償受損時之價
27 值，即有依據。

28 (2) 原告主張系爭吊車受損前之市價仍有750萬元乙節，提出由
29 其自行（非依民事訴訟法之鑑定人程序所為）送請中華鑑定
30 公司鑑定之鑑價報告為據。該鑑定報告評估略以：資產評價
31 方法大體而言可分為比較法，收益法，成本法3種…本次評

01 估勘估標的吊車，因有公開市場交易價格，故擬採比較法予
02 以評估…本次估價係在不考慮車體損傷造成之減損的前提下
03 ，收集在市場上之同類型吊車交易行情作為比較標的，以推
04 算勘估標之比較價格…（比較標的1）1989年出廠之日本製
05 KATO0000IIIS/N:00000中古吊車，於102年1月間○○起重工
06 程有限公司售與○○企業有限公司，成交價830萬元。（比
07 較標的2）日本製KATO 0000-IIIS/N:00000中古吊車，於99
08 年5月間○○吊車起重工程行售與原告，成交價930萬元。（
09 比較標的3）1984年日本製KATO 0000-III中古吊車，於106
10 年9月間○○企業有限公司售與○○起重工程行，成交價738
11 萬元。（比較標的4）日本製KATO 0000中古吊車，於93年10
12 月間捷梯國際貿有限公司售與欣順發起重工程有限公司，成
13 交價1,350萬元。（比較標的5）1992年日本製KATO 00000-V
14 中古吊車，於101年2月間原告售與○正企業有限公司，成交
15 價1,860萬元…本案估值之推定係綜合上述相關市場從業人
16 員之價格意見及本公司進行相關市場行情查訪綜合分析判斷
17 ，推定其合理之現值，綜上所述本案查訪案例，核算推估勘
18 估標的未車損前之合理市價為750萬元（見本院審重訴字卷
19 第61至64頁）。

- 20 (3) 然而，承辦該鑑定事宜之甲○○證稱：吊車會有交易行情可
21 參考，所以是用市場比較法，我所收集案例1至3是相同噸
22 數的吊車，案例1、2是20多年，案例3是30多年，廠牌就
23 是加藤，因為交易價格落在700多萬元至900多萬元，我有
24 請教相關業者，他們表示如果要購買本件吊車在未受損時價
25 格會在700多萬元。相同噸數、廠牌、功能相近的新車價格
26 會落在1800萬元到1900萬元。市場比較法隱含折舊的概念，
27 所以沒有另外推算折舊的金額。就動產而言，估價3種模式
28 援用不動產估價概念。系爭吊車型號為「NK600-III」因為
29 現在幾乎已經沒有這個型號，所以我是以相同噸數去訪價，
30 依鑑價經驗，標的有包含機器設備，如果是不同代，價格可
31 能會有差異。二手動產如果已經停產，可能對它的維修並不

會造成很大的影響，對於價格的影響可能不大；如果維修有影響，可能會影響，但是影響多大不好評估。本件有上網去搜尋待售的價格，結果有高有低，但是沒有在報告書裡提及，網路上都是待售價格而非實際成交價格，因為價格差得有點遠，所以沒有列入報告中，另外除了這5件交易外，沒有再去訪查其他交易價格。動產鑑價而言，還是有侷限，因為資訊比較不公開，準確性在某種程度上會低於不動產等語（見本院海商字卷一第278至279、284頁）。基上，該鑑定採用市場比較法方式鑑認系爭吊車價格雖屬合適，然而比較案例1、2、4及5之買賣時點分別為102年1月、99年5月、93年10月、101年2月，距離事發之107年4月20日皆甚久遠，市場行情、該款車款之交易熱度、商業考量及法規要求依據等均已不同，是否仍可作為比較依據，甚有疑問；另網路上並非全無可供類比之案例，卻因僅為待售價格且差異過大而未列入，參以甲○○亦表示動產鑑價因資訊較不公開，因此準確性低於不動產，則就鑑定結果是否合於大數理論，更非無疑。

- (4) 另參以被告函詢KATO代理商○○公司有關係系爭吊車之買賣中古行情價格，該公司回復略以：現在00-000III吊車已停產，取而代之的是型號00-000RX，售價則落在1500多萬台幣左右；該公司無00-000III之中古現車可提供選購。該車型因型式老舊，出廠年份久遠，市面上流通的大概都在20-30年，視車況售價在200至400萬不等。因應未來可能實施的環保法規各大公司都已經在進行汰舊換新，導致近兩三年中古車價大跌已不比從前。政府從105年開始禁止右駕吊車進口，為了配合115年即將執行右駕吊車上路需有前引後衛車之道路法規，原本1台車出門僅需1個司機，以後要3個司機3台車出門大大增加人力成本。所以近二、三年來大家都開始採購左駕吊車等語（見本院海商字卷一第178-2至178-5頁）。參以道路交通安全規則第83條第4項確有規定：「進口第1項第2款裝有輪式輪胎之動力機械，其方向盤應在左

側。但於中華民國104年12月31日以前進口者，不在此限」
、第83條之2第2項第5款規定「大型重型動力機械或方向
盤非在左側之重型動力機械，應配備標識前導及後衛之車輛
隨行。方向盤非在左側之普通動力機械，自中華民國115年
1月1日起，亦同」。是故，系爭吊車於系爭事故發生前即
便可再次出售，但交易之時空背景顯已不同，交易價格除比
較其他同款、同噸數之吊車交易價格外，自會因有無料件可
供維修、屬右駕車輛須有前導及後衛之車輛隨行，成本上昇
等因素而下降。基上，本件尚難逕行採認系爭鑑定報告之鑑
定結果，作為系爭吊車受損時之市價依據。

(5) 系爭吊車之客觀價額就現有卷證資料，雖可認定原告受有損
害，惟不能證明其數額，依民事訴訟法第222條第2項之規
定，當事人已證明受有損害而不能證明其數額或證明顯有重
大困難者，法院應審酌一切情況，依所得心證定其數額。參
諸100年7月15日原告與訴外人合迪股份有限公司所簽之動產
擔保交易契約，以系爭吊車為擔保品擔保債權為542萬4,000
元，此有高雄市政府經濟發展局動產擔保交易登記證明書、
動產抵押契約書在卷可查（見審重訴字卷第43至44頁），另
依前述○○公司所述，系爭吊車應仍有200至400萬元之交易
價值，又吊車之價值因市場供需、法規變動、年代、零件替
換可能性等因素而有波動，並參酌原告於96年購入價格等一
切狀況，認系爭吊車客觀交易價值以400萬元計之，較為合
理。

(6) 至於高明公司抗辯系爭吊車於系爭事故發生當時使用已逾34
年，依直線法計算折舊，至多僅有22萬658元之價值；退步
言之，以一般耐用年限5年計算，至多僅價值24萬2,723元
等語，惟查：折舊固為會計上資產之計算方式，但並未計入
商品於市場上價值波動，非真正市場上之交易價值，且甲○○
證稱：「成本法是直線折舊的概念，但是本件吊車而言，
如同我剛才所說，經過一段時間之後，價格趨於平穩，如果
採用成本法，無法反應這樣的狀況，收益法的變數太多，車

子每日出租的租金、每年出租天數都是變數，都會影響收益價格，所以會影響我們評估的價格，相較於市場比較法不夠客觀」等語（見本院海商字卷一第278頁），尤本件系爭吊車以廢鐵回收價值尚有36萬500元（詳下述），則逕以折舊後之金額認系爭吊車之客觀交易價值僅有20餘萬，尚非有理。

- (7) 系爭吊車全損、客觀價值已認定如前，原告仍可將系爭吊車以廢鐵賣出，而存有回收價值，又依民法第218條之1之法理，即應扣除。查本件系爭吊車總重51.5公噸，有系爭吊車新領牌照登記書（見本院卷二第143頁）在卷可查，堪信為真實。再兩造不爭執廢鐵行情以每公斤7至10元計算（見本院海商字卷二第121頁），如以每公斤約7至8元核算，系爭吊車回收價值約為36萬500元至41萬2000元之間（5萬1,500公斤 $\times$ 7元=36萬500元，5萬1,500公斤 $\times$ 8元=41萬2,000元），本件認為以36萬5000元計算應屬適當。則扣除回收價值後，原告得請求之金額為363萬5000元（400萬元-36萬5000元=363萬5000元）。

3. 維修廠停車費用

- (1) 被告抗辯原告若知系爭吊車因找不到材料或能替代之材料更換並全損，則原告自應儘速將其殘體賣出，殊無將無修復可能之吊車停放於維修廠，而認此筆費用與系爭事故之發生無任何因果關係，且非必要費用，自不得向被告求償。縱有必要，亦應以最初確認無法修復之時點即107年4月24日為限等語。
- (2) 系爭吊車並非一般車輛，而且車款特殊又不易移動，衡諸常情原告需花費一定之期程查訪有無修復可能性及求取較可接受之合理維修報價；再者，本件原告於107年4月24日先向申億企業行探詢可否修復，經該行回覆無法維修後，因而必須再向他家廠商包含原代理之○○公司詢問皆回復無法修復已如上述，自仍須再花費一定之時程。基此，原告主張因停放於維修廠之故，由申億維修廠每月酌收停車費用每月6,000

0 元，即有所本。然而，原告主張自104年4月24日即停放於維修廠，每月確有支出費用6,000元乙情，雖有申億維修廠證明1份（見審重訴字卷第52頁）在卷可查，衡情就查詢可否維修即必須停放之期程，衡情至多僅需2個月當已足夠，故原告請求2個月之停車費用1萬2,000元，即可准許，逾此範圍之支出縱然屬實，亦屬原告自行未及時查問所致，即難准許。

4. 營業損失

- (1) 民法第216條第2項規定：「依通常情形，或依已定之計畫、設備或其他特別情事，可得預期之利益，視為所失利益」。上述法條規定之損害賠償，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（積極損害）及所失利益（消極損害）為限。既存利益減少所受之積極損害，須與責任原因事實具有相當因果關係，始足當之。又依通常情形，或依已定之計畫、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，或依已定之計畫、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號民事判決意旨參照）。依上，原告確有經常性將系爭吊車出租營業使用，有原告所提商品銷售交易表為佐（見本院審重訴字卷第53至55頁，海商字卷一第51至57頁），自可預期將能獲取相當營業利益，客觀上具有相當之確定性，故系爭吊車遭毀損致原告無從利用系爭吊車營利，其所受營業損失自屬所失利益無誤，應非僅為純粹經濟上損失而已。又原告身為吊車業者，縱有其他吊車可資調度應對訂單，然而本件所謂所受利益當指就有無系爭吊車可供出租之固別收益而言，否則逕令原告自行調度車輛應付訂單，原告仍受有其他吊車無法出租之收入損失，反在要求原告自行增加調度成本填補因陳信銘所為侵權行為之損害，自非成理，不予採認。至於被告另抗辯縱使原告因系爭事故無車可用，受有營業損失，

亦係出於其不購入新吊車之決定，與被告無涉等語，惟系爭吊車依其車種之特殊，尚非可立即確認可否修復已如前述，則在尚未確認無修復可能之前，自難苛求原告必先購買同一功能之車輛以代系爭吊車。因此，原告就其查詢之上述2個月間受有無系爭吊車可供出租之營業收受損失，自有依據。又原告何時可實際購得並出租吊車，須審酌市場狀況、辦理時程等因素，依此，參諸原告為吊車業者與作業時間、市面上應有相當功能之吊車等情，原告主張作業期間須1個月（見本院卷二第220頁），尚稱適當，至於之後原告自不得再行主張營業損失。

- (2) 原告提出於事故前系爭吊車最近4年之銷貨金額分別為：104年度495萬6,000元、105年度411萬元、106年度433萬2,000元、107年1月至3月份為111萬元，合計39個月，其營業總額為1,450萬8,000元。由此可知，系爭吊車於事故前，其每月平均營業額為37萬2,000元（ $1,450萬8,000 \div 39 = 37萬2,000元$ ），此有原告公司商品銷售交易表107年1至3月、104年度、105年度、106年度在卷可查（見審重訴字卷第53至55、海商字卷一第51至57頁），堪信為真實。復扣除原告所稱每月司機薪資5萬元、系爭吊車平均油耗2萬元，其金額尚稱合理，則每月之營業損失為30萬2,000元（ $37萬2,000元 - 7萬元 = 30萬2,000元$ ），即可採認。原告上開營業損失乃是自104年1月起至107年3月止之平均固定出租收入，即實際營運收入，復扣除駕駛員出車工資、油資後，得出該車輛之每月實際營運利益金額，是上開計算所得數字，顯已依大數法則，採計系爭吊車於事故發生前4年期間之平均出車率，該計算所得之數字，本非以出車率百分之百為前提。乃被告上開辯解，係以系爭吊車出車率為百分之百為前提，顯與上開統計數據之意義不符，所辯自無足採。故以原告每月所受營業損失為30萬2,000元，計算期間3個月計90萬6,000元，為有理由，逾此範圍之本項請求，則無理由。

01 (四)原告對於系爭吊車之受損，是否與有過失？

02 1.高明公司抗辯原告系爭吊車之駕駛人員乙○○違反進入場區
03 所簽署之危險因素告知單所載內容，即應注意各種車機動線
04 、不得隨意在貨櫃內貨櫃旁或吊櫃車機行駛路線上停放逗留
05 、隨時注意工作場所周圍車機動向與人員禁止進入防止被撞
06 、夜間放置警示燈等規定，又未依起重升降機具安全規則第
07 64條指派專人指揮，始造成系爭事故等語。

08 2.依乙○○所述，其駕駛系爭吊車進入111碼頭時確有簽危害
09 因素告知單及告知單的簽收單（見本院海商字卷一第263頁
10 ）。而危險因素告知單第3條記載：「應注意各種車機動向
11 ；並應遵照路線行駛」、第6條：「進入貨櫃場區時，不得
12 隨意隨在貨櫃內貨櫃旁或吊櫃車機行駛路線上逗留，並應隨時
13 注意工作場所周圍貨櫃車與車機動向，各型車機工作區域內
14 極為危險，人員禁止進入，以防止被撞」（見本院審重訴字
15 卷第111頁），固然告知進入該碼頭之車輛不得在車機行駛
16 路線逗留。然而該等告知單之目的應在警示進入碼頭之車輛
17 不得隨意停車，以側安全，若已經碼頭管理人員確認准許，
18 不當非全無例外。而依乙○○所證，系爭定點是由包商人員指
19 示停放，碼頭方面雖未派人員確認，包商人員應有跟碼頭人
20 員確認過才確認要停放之位置，參以乙○○於該位置進行吊
21 掛作業已有相當之時間，而廖萬福亦在附近指揮系爭起重機
22 ，當知系爭吊車停於軌道之上，倘若碼頭管理人員認為系爭
23 吊車停放位置有所不當，自會派員勸離，堪認乙○○並未任
24 意停放系爭吊車，縱與上述告知單警示內容有違，亦不因此
25 即應就系爭事故負過失責任。

26 3.危險因素告知單第7條雖另記載：「嚴禁翻越自動化門式起
27 重機（ARMG）護欄，場內土木工程開挖或道路施工應利用紐
28 澤西護欄、三角錐或繩索劃一危險性工作區，禁止人車進入
29 ，夜間應放置警示燈以策安全」，然而該條規範之前提本與
30 本件系爭吊車作業情境不同，且設置護欄、三角椎或繩索之
31 目的應在避免他人誤入該施工危險區域，亦與本件發生原因

不同（陳信銘未待廖萬福指揮即移動系爭起重機）。況且，依陳信銘、廖萬福所述，系爭事故發生之時天氣良好，視線正常，無論有無設置三角椎、警示燈或繩索，依系爭吊車之體型、作業相當時間而言，在旁之人豈有不知之理，故無論有無設置上開警示亦與系爭事故無因果關係。復依乙○○證稱當時有開警示燈（見本院卷一第259頁），自難認乙○○就此對系爭事故之發生與有過失。

4. 乙○○於港務警察談話記錄中陳稱：「我當時在重型動力機械LD-63的後車操作室吊機件，突然感覺車輛晃動，我就下車查看，看到對駕駛之橋式起重機械突出部位與我直接碰撞」，雖復到院證稱係在吊車駕駛座裡：「（問：發生碰撞的經過為何？）我在吊車駕駛座裡，當時吊桿已經伸出去固定在那邊，等包商的人員鎖吊掛貨物用的螺絲，就突然之間有感覺車身劇烈晃動對方就撞過來了，因此在被撞之前，我並沒有看到對方的起重機移動的過程，在我的吊車附近，當時並沒有其他人員在，我都是靠我身上對講機跟包商人員通話。」「（問：吊車的駕駛室與操作室的功能各為何？）駕駛座就是駕駛吊車行進用的，操作室則是在固定點操作吊車用。（問：吊車進行吊掛之前把四支腳固定的操座位置為何？）吊車外，不是在操作室或駕駛室。（問：在吊掛作業進行中，在駕駛室有沒有辦法移動吊車？）沒辦法，除非把吊桿收回，並把四支腳收回才有辦法。（問：請確認你發生碰撞時，是在操作室還是駕駛座？）我是在操作室，駕駛座是被撞位置。」堪信發生系爭事故當時，乙○○在後車操作室。雖非位於駕駛艙，自無從收回吊桿立即駛離系爭吊車，被告以此稱乙○○未立即駛離系爭吊車與有過失，尚非可採。又系爭吊車執行作業時除乙○○外，是否另需他名指揮員在場，其目的亦在於防止起重機具操作員因未注意他人、車，而致他人受損害，並非用以保護自己不受擴大損害之結果，此觀本件即使有吊車指揮員在場，因乙○○係於後車操作室操作，系爭吊車亦無法及時駛離自明

01 5. 綜上，高明公司抗辯依民法第217條第3項規定令原告負與
02 有過失之責，減輕或免除賠償責任乙節，尚難採信。

03 (五) 高明公司是否應負連帶賠償責任？

04 受僱人因執行職務，不法侵害他人之權利者，由僱用人與行
05 為人連帶負損害賠償責任。但選任受僱人及監督其職務之執
06 行，已盡相當之注意或縱加以相當之注意而仍不免發生損害
07 者，僱用人不負賠償責任，民法第188條第1項定有明文。
08 民法第188條第1項所謂受僱人，並非僅限於僱傭契約所稱
09 之受僱人，凡客觀上被他人使用為之服務勞務而受其監督者
10 均係受僱人（最高法院57年台上字第1663號判決、最高法院
11 108年度台上字第650號判決意旨參照）。本件兩造皆不爭
12 執高明公司對陳信銘執行系爭起重機貨櫃裝卸作業時，具有
13 指揮監督關係，被告僅抗辯已盡指揮監督之責。惟查，上開
14 但書之規定，係屬舉證責任之倒置，依民事訴訟法第277條
15 前段規定，應由主張該事實之高明公司負舉證之責任，高明
16 公司未舉證其已善盡指揮監督陳信銘職務執行之責，自難認
17 其已盡其注意義務，則原告主張高明公司須連帶負損害賠償
18 之責，即屬可採。

19 六、綜上所述，原告依民法第184條第1項前段、第188條第1
20 項之規定，請求陳信銘、高明公司連帶賠償468萬3,000元
21 （拖吊費用13萬元+363萬5,000元+1萬2,000元+90萬6,00
22 0元=468萬3000元），及自起訴狀繕本送達翌日即高明公司
23 為107年11月9日、陳信銘自107年12月22日起（見審重訴
24 字卷第91、155-1頁），均至清償日止按週年利率百分之五
25 計算之利息，為有理由，應予准許，逾此範圍之請求，為無
26 理由，應予駁回。

27 七、兩造陳明願供擔保，聲請宣告假執行及免為假執行，經核原
28 告勝訴部分，合於法律規定，爰分別酌定相當之擔保金額宣
29 告之；至原告敗訴部分，其假執行之聲請已失所附麗，應併
30 予駁回。

31 八、本件事證已臻明確，兩造其餘攻擊防禦方法及所提證據，經

01 本院斟酌後，核與判決結果不生影響，爰不逐一論述，併此
02 敘明。

03 九、訴訟費用負擔之依據：民事訴訟法第79條、第85條第2項。

04 中 華 民 國 109 年 6 月 30 日

05 民事第三庭 法官 高瑞聰

06 以上正本係照原本作成。

07 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

08 委任律師提起上訴者，應一併繳納上訴審裁判費。

09 中 華 民 國 109 年 7 月 6 日

10 書記官 徐美婷