

臺灣基隆地方法院民事判決

107年度訴字第267號

原告 吳志杰

訴訟代理人 柯勝義律師

被告 宇岳遊艇有限公司

法定代理人 官岳昌

訴訟代理人 陳威駿律師

複代理人 陳泓達律師

上列當事人間損害賠償事件，本院於民國111年6月6日言詞辯論終結，判決如下：

主 文

被告應給付原告新臺幣玖拾肆萬肆仟壹佰元，及自民國一百零七年七月十日起至清償日止，按年息百分之五計算之利息。

原告其餘之訴駁回。

訴訟費用由被告負擔二分之一，餘由原告負擔。

本判決第一項於原告以新臺幣參拾壹萬肆仟柒佰元為被告供擔保後，得假執行，但被告如以新臺幣玖拾肆萬肆仟壹佰元為原告預供擔保，得免為假執行。

原告其餘假執行之聲請駁回。

事實及理由

一、原告起訴主張：

(一)原告於民國105年9月19日與被告（由陳為彥代理）簽定遊艇買賣合同（下稱系爭契約），購買QuickSliver Captur 810 Arvor遊艇一艘，並給付價金新臺幣（下同）3,705,000元，被告於106年4月20日交船並命名為紅佳夢號（下稱系爭遊艇），106年5月9日14時原告發現船艙進水，經被告派員修補並更換自動抽水機。106年9月10日（起訴狀誤載為106年9

月19日) 呂景揚駕駛系爭遊艇搭載訴外人李孟達等3人出港至龍洞海域釣魚，當日下午14時20分許，呂景揚發現系爭遊艇之機艙進水，引擎及周邊設備泡於海水中，抽水泵未自動抽水且作動不良(下稱系爭事故)，啟動引擎緊急返航，進港後立即上架抽水，陳為彥並向引擎維護代理商激準有限公司(下稱激準公司)報修，但未能發現原因。原告於106年9月28日委任聯眾保險公證人有限公司(下稱聯眾公司)為事故鑑定，保險公證人邵志良委請協鑫造船股份有限公司(下稱協鑫公司)將主機吊出拆解檢驗後，發現系爭遊艇機艙進水之原因為引擎腳座減震固定螺栓斷裂，導致機艙軸封磨損，水密功能不足，海水進入機艙，引擎外部機件因完全浸泡海水而受損。嗣經協鑫公司檢驗測試發現系爭遊艇引擎4個固定座之中心線偏移，動力軸與大軸接合偏移未呈一直線，引擎運轉時促發不正常震動導致固定座螺栓斷裂、引擎偏移，大軸隨同不正常轉動造成軸封磨損，大軸與軸封間產生間隙，海水從間隙進入船艙，又因系爭遊艇未配置艙底高水位警報器提醒駕駛，加上機艙自動抽水泵失效，造成引擎浸泡海水而受損。則被告交付系爭遊艇予原告時，系爭遊艇有主引擎固定座中心軸線偏移之瑕疵，並缺少被告所保證之品質，此一現象並非106年4月7日驗船中心檢驗及106年4月20日交船當時所能發現，原告於發現瑕疵後已依規定立即通知被告。被告應負瑕疵擔保責任及民法第227條準用同法第226條之債務不履行損害賠償責任，賠償原告系爭遊艇之修復費用及原告增加支出之費用合計1,888,200元(計算式：引擎更新1,400,000元+浸泡海水機件整修、更新250,000元+機艙軸封更新50,000元+主機吊出、分解100,000元+公證費84,000元+公證差旅交通費4,200元，合計1,888,200元)。

(二)對被告抗辯之陳述：

1. 依扶正造船技師事務所之檢驗報告，系爭遊艇於106年4月7日取得國內認證之傾斜試驗報告(財團法人船舶暨海洋產業

01 研發中心〈下稱船舶中心〉簽發），本進口船屬量產型船型
02 式認證（Aa模組）。CE證書區分為A至H共8個模組，每一模
03 組認證內容不同，其中模組Aa僅代表製造商量產同一型式游
04 艇之製造過程、船舶穩定性及浮力符合歐盟安全指令，系爭
05 遊艇於製造完成後，並未送請驗證機關依模組E（產品品質
06 保證）或模組F（產品查證）認證，被告自不能以系爭遊艇
07 量產時有模組Aa之認證標章，即推認系爭遊艇已通過產品品
08 質檢驗。

09 2.系爭遊艇未交付前，因原告表示有夜釣需求，賴銘吉（被告
10 於龍洞遊艇碼頭之負責人）告知原告可加裝發電機加強照
11 明，原告認為賴銘吉係被告代理人而同意加裝，而賴銘吉於
12 加裝發電機後，系爭遊艇方於106年4月30日交船下水。賴銘
13 吉所加裝之手提式發電機僅2馬力，系爭遊艇主引擎則有220
14 馬力，該發電機不可能影響引擎水煙排放之運作，遑論使引
15 擎產生異常震動。另系爭遊艇曾於106年5月10日發現發電機
16 泡水，賴銘吉檢查後在發電機排煙管上加裝止水閥（球形
17 閥），事後發電機仍作動不良，此後夜釣時，船長均將發電
18 機直接放在甲板使用，發電機採自然排煙，即無再利用引擎
19 水煙管排氣，並將發電機排煙管球形閥固定在關閉位置。系
20 爭事故係發生於000年0月00日之白天，故未使用該發電機，
21 發電機排煙管球形閥固定在關閉位置，因此系爭事故與發電
22 機排煙管無關，造成引擎固定座螺栓斷裂之引擎震動，亦與
23 系爭遊艇加裝發電機無關。

24 3.系爭契約並未提及原廠保固流程或引擎保固條件及排除責
25 任，被告與引擎代理商有關引擎保修之特別約定，亦與原告
26 無涉，原告加裝發電機之行為與系爭事故之損害無關，縱激
27 準公司拒絕保固，仍不解除被告對原告應負之瑕疵擔保責
28 任。

29 4.系爭事故發生後，呂景揚即刻通知陳為彥，陳為彥於106年9
30 月11日與激準公司工程師至龍洞碼頭，原告請陳為彥查明船
31 艙進水原因，但遲未獲回應，遂於106年9月28日委任聯眾公

01 司辦理系爭事故之查勘等事宜。公證人邵志良邀集陳為彥、
02 原告、協鑫公司（經理汪國駿）於106年10月3日會勘系爭遊
03 艇，並於106年10月13日將初步報告通知陳為彥；邵志良邀
04 集陳為彥、原告於106年10月17日第二度會勘系爭遊艇，陳
05 為彥於艙外轉動螺旋槳葉，船艙積水隨著轉動向外滲出，因
06 而同意拆卸檢測。原告於106年10月18日收到被告發函，表
07 示系爭遊艇因經改裝，被告不承擔保固責任及相關維修費
08 用，此後邵志良雖以電話通知被告查勘、鑑驗程序之日期，
09 陳為彥以被告公司不同意為由，拒絕參加。原告委請保險公
10 證人鑑定原因，符合一般海上事故處理程序，保險公證人邵
11 志良依作業準則通知被告代理人陳為彥共同參與鑑定，但被
12 告法定代理人拒絕。被告以未參與鑑定為由，否認鑑定結
13 論，違反誠信原則，顯無理由。

14 (三)並聲明：

- 15 1.被告應給付原告1,888,200元，及自107年3月2日起至清償日
16 止，按週年利率百分之5計算之利息。
- 17 2.原告願供擔保，請准宣告假執行。
- 18 3.訴訟費用由被告負擔。

19 二、被告抗辯略以：

20 (一)系爭遊艇自國外輸入前，已經過歐盟檢驗合格（CE證書），
21 並經船舶中心依照遊艇管理規則執行檢驗通過，可證系爭遊
22 艇於106年4月20日交付時，並無船艙破裂及滲漏水、螺栓及
23 軸封損害等瑕疵，被告已履行給付無瑕疵遊艇予原告之義
24 務。

25 (二)原告於被告交付系爭遊艇後，未向主管機關申請，私下請賴
26 銘吉加裝陸用發電機、改裝排煙管線，且賴銘吉並無表見代
27 理之問題。系爭遊艇曾於106年5月發生海水自加裝發電機排
28 煙管倒流至主機艙之情事，且本院108年3月6日言詞辯論期
29 日勘驗106年10月3日拍攝之影片，球型閥開關位置與管路平
30 行，可推知球型閥處於開的位置，是原告加裝陸用發電機、
31 改裝排煙管線，有海水由引擎排煙管逆流至機艙之可能，除

01 已破壞原廠當初引擎排水排氣的設定有非常大可能導致排水
02 功能異常及排除於原廠保固之條件，且原告未依遊艇管理規
03 則第4條所規定經改裝後應作特別檢查。原告稱系爭遊艇係
04 在106年4月30日船舶交付原告前，即已加裝發電機云云，惟
05 系爭遊艇於106年4月20日即已交付原告，系爭遊艇係在交船
06 後加裝發電機。

07 (三)原告於訴訟外委託邵志良所作成之鑑定報告，未經被告之同
08 意與參與，亦非依民事訴訟法所為之鑑定程序，被告爭執其
09 形式真正性、證據能力及證據力。

10 (四)回顧於106年5月間系爭遊艇曾發生海水從發電機排煙管倒流
11 至主機艙，可合理推論，系爭遊艇先前因發電機使用不當之
12 進水導致零件鏽蝕，進而推論系爭遊艇引擎螺栓斷裂，可能
13 係因船艙侵入海水後導致螺栓鏽蝕，造成金屬強度減弱，進
14 而延伸疲勞腐蝕，而引擎發動產生震動產生應力，在應力腐
15 蝕及疲勞腐蝕同時作用下，導致螺栓斷裂。

16 (五)系爭遊艇會在106年10月16日轉動大軸時有水流出，係因邵
17 志良於106年10月3日拆卸軸套後，已改變軸套位置所致；且
18 協鑫公司於107年1月9日拆卸主機檢視後所得結論，已距事
19 發4個多月，無法還原交付系爭遊艇之現狀，不能認定系爭
20 遊艇軸套磨損導致漏水。且邵志良、汪國駿之證詞不可信，
21 不得以據以認定系爭遊艇漏水之原因。

22 (六)被告並無保證系爭遊艇有某種品質而欠缺之情事，原告不得
23 主張民法第360條瑕疵擔保責任；且系爭事故發生於000年0
24 月00日，原告未於通知後6個月內起訴，已罹於時效，不得
25 再依買賣瑕疵擔保之規定請求損害賠償。又系爭事故之漏水
26 實係原告加裝發電機所致，不可歸責於被告，原告依不完全
27 給付之規定請求損害賠償，亦無理由。

28 (七)退步言之，依聯眾公司出具之期中公證報告（下稱系爭期中
29 公證報告）所載系爭事故之肇因，駕駛系爭遊艇之呂景揚航
30 海經驗不足，導致損害擴大。且原告未遵守每100小時即應
31 做保養之義務。再者，激準公司於106年10月20日就系爭遊

艇因系爭事故所需更換料件之報價僅500,370元，惟本件遲至107年1月9日始作會勘及報價，且系爭遊艇在此期間未作任何防水、防雨措施，致報價徒增4倍。是故，原告就損害之擴大亦有過失，被告主張過失相抵，原告請求之損害賠償費用應予以扣減。

(八)聲明：

1.原告之訴及假執行之聲請均駁回。

2.訴訟費用由原告負擔。

3.如受不利判決，願供擔保請准宣告免為假執行。

三、本院之判斷：

原告主張：原告於105年9月19日與被告簽立系爭契約，以3,705,000元價金向被告購買型號為QuickSliver Captur 810 Arvor之遊艇1艘，被告於106年4月間將系爭遊艇交付原告。原告於106年5月9日發現系爭遊艇之船艙進水，經被告公司派員修理並更換自動抽水機，復於106年9月10日發生系爭事故等情，有系爭期中公證報告所附之中華民國遊艇證書、系爭契約、船舶中心之自用遊艇驗證報告、交船檢附船主資料表影本可稽（系爭期中公證報告第37至55頁），且為被告所無爭執，堪信為真。至於原告主張系爭遊艇存有引擎固定座中線偏移之瑕疵（下稱系爭瑕疵），造成動力軸與大軸接合偏移未呈一直線，引擎運轉時促發不正常震動，導致系爭遊艇固定座螺栓因長時間震動發生金屬疲勞而斷裂，引擎因而偏移，大軸隨同不正常轉動造成軸封磨損，大軸與軸封間產生間隙，海水從間隙進入船艙，因而發生系爭事故等情，則為被告所否認，並以前揭情詞置辯，是本件應審究者為：(一)系爭遊艇有無原告所主張之系爭瑕疵？是否因系爭瑕疵而肇致系爭事故？(二)原告主張被告應負民法第360條或第227條之責任，是否可採？(三)被告應賠償之金額為何？茲析述如下：

(一)系爭遊艇有原告所主張之系爭瑕疵，因而肇致系爭事故：

1.原告委任聯眾公司就系爭事故進行鑑定，經保險公證人邵志良進行鑑定，該公司作成107年1月26日期中公證報告（即系

爭期中公證報告），記載：「七、標的遊艇損害鑑定…(三)事故主力近因」、「勘查標的遊艇海水浸入造成損失的肇因，分析如下：1、主要肇因為引擎腳座減震固定螺栓不正常斷裂3組，依螺栓斷裂面銹蝕情形研判，左後腳座減震固定螺栓最先斷裂，其後右後及左前腳座減震固定螺栓斷裂。引擎腳座減震固定螺栓斷裂後，造成引擎不正常震動及中心線位移，導致機艙軸封磨損，水密功能不足，海水滲入機艙。2、次因機艙自動抽水泵失效及／或作動不良，致使滲入之海水無法正常泵出艇外，使引擎外部機件完全浸泡海水造成腐蝕。當運轉中高溫引擎浸泡海水，產生含高塩份蒸氣進入引擎上半部，致使噴油嘴、增壓機、缸蓋、活塞及氣缸等腐蝕。3、再次因為遊艇代理商對船舶所有人及指定駕駛人未善盡教育訓練及提供充分操作說明之義務，造成船舶所有人及指定駕駛人不知如何啟動手動抽水泵，導致海水蓄積於船艙內達設計浮力線（吃水深度0.88m），淹沒電瓶箱及主要電路。4、另勘查標的遊艇未配置艙底高水位警報器，錯失第一時間對海水浸入反應及處置措施。」等語（見系爭期中公證報告第12頁）。按當事人自行委託具專門知識經驗，就具體事實適用專門知識所得鑑定判斷，與民事訴訟法所謂「鑑定」之證據方法不同，但應認仍具私文書性質，且經製作鑑定報告之鑑定證人到庭作證，並給予當事人辯論機會，仍非不得成為法院形成心證原因。經查：聯眾公司分別於106年9月29日、106年10月3日（被告公司經理陳為彥在場）、106年10月17日（陳為彥在場）、106年11月30日、106年12月12日、107年1月9日勘查、會勘系爭遊艇、主機，及進行測試（見系爭期中公證報告第5至7頁），並訪查陳為彥、原告及取得事故日海象紀錄、航行記錄（見系爭期中公證報告第7、8頁），而就鑑定經過及鑑定結果做成完整書面報告，且經本院傳喚證人邵志良到庭具結作證（後詳），兩造亦就系爭期中公證報告充分陳述意見與辯論，應認足為本院心證形成之基礎。從而，被告辯稱：系爭期中公證報告不具形式

01 真正性、證據能力云云，委無可採。

02 2.證人邵志良於本院107年12月24日言詞辯論期日證稱：其為
03 聯眾公司總經理，系爭遊艇後續的事故鑑定由其全程負責鑑
04 定。在旺旺友聯產險股份有限公司的海事理賠部擔任8年的
05 專員，專責處理海洋巡防總局各式船艦艇事故理賠的查勘鑑
06 定及理賠工作。「（如何作成本件鑑定結論？）我是在9月2
07 8日收到本件請求，我們在29日先與船東協商，已經先至現
08 場查勘過一次，之後由船東通知被告公司，在10月3日第一
09 次共同會勘，為了釐清進水的原因，我們第一個要查明海水
10 進入的管道，第二為機艙抽水泵未作動的原因，第三個為返
11 航期間無線電未作動的原因，10月3日會勘就針對這三項在1
12 4時由四季灣遊艇管理公司將遊艇推下至水面，至15時離開
13 水面拖回岸上，在這個過程中發現軸系水封有進水的可能
14 （就是原告提出的軸封），第二個機艙抽水泵的測試，在16
15 時20分由協鑫造船公司工程師以外接電源測試抽水泵，結果
16 是作動不良，手動抽水泵正常，其餘10月3日之情形如鑑定
17 報告第三頁所載。」、「（鑑定報告第三頁2.記載發現軸系
18 水封有進水可能，『但有經協鑫造船廠拆裝而改變位置』，
19 這是指什麼意思？）因為當時要確認軸套上面的引擎海水冷
20 卻管是否有水，所以才有拆到軸套的固定夾，但沒有將軸套
21 完全退出。軸套裡面有裝置傳動軸，傳動軸與軸套中間是有
22 空間，可以由外部吸入海水，經過旁通管導入海水至主機，
23 作為冷卻，軸封是接在機艙尾軸的大軸管，大軸管與傳動軸
24 之間的空隙是可以讓海水流通的。協鑫造船廠是有固定夾拆
25 下來，但是沒有拆到軸套，只有拆一個固定夾，就是照片11
26 靠近旁通管的那一個，就是照片中左側的那一個。」、
27 「（你所謂改變位置是指什麼？）是被告公司要求註記的，
28 當時是被告公司認為有改變位置，但實際上軸封的位置並沒
29 有動。」、「（固定夾是整個卸下來？）是鬆開，固定夾可
30 以活動，但軸套沒有動。」、「（拆固定夾這件事情有無影
31 響到軸套是否破裂？）不影響。」、「（拆固定夾這件事情

01 是否有影響到你鑑定的結論？）不會。」、「（初步鑑定報
02 告第六頁結論部分2有提及加裝發電機排煙管開關不慎置於
03 『開』的位置，這是指什麼？）我在10月3日鑑定完後，我
04 們把所有原因如列出來，提出六個會造成機艙進水的原因，
05 這不代表當天的船長有將開關置於開的位置。」、「（所以
06 這部分的記載只是在敘述事故可能的原因，而不是你在鑑定
07 勘查當場有看到的事情？）不是我在鑑定當場看到的事情，
08 而是事故可能的原因。」、「（軸封的部分10月3日當天有
09 做測試嗎？）沒有。」、「（10月3日當天所謂發現軸封有
10 進水可能，指的是什麼？）在下午2點至3點有做浸水測試的
11 時候，工作人員有踩到軸套，而發生進水的現象。」、
12 「（是指踩在上面的時候海水從這個地方湧入嗎？）
13 是。」、「（10月3日當天發現踩在軸套上面會進水，當場
14 有看出原因嗎？）不明，當場沒辦法判斷原因。」、「（協
15 鑫造船廠拆掉左邊固定夾的原因是什麼？為什麼要做這個事
16 情？）當時我請協鑫造船廠拆開固定夾，以瞭解是否會進
17 水。」、「（所以是因為踩在軸套上面會進水，所以你請協
18 鑫造船廠拆開固定夾看看會不會進水？）拆開之後軸套沒有
19 辦法再做進一步的退出，固定夾也沒有離開原來的位置，只
20 是鬆開，所以沒有辦法看到軸封內部的情形。」、「（請陳
21 述10月17日的情形？）是因為船東在10月16日發現標的船舶
22 駕駛艙地板有積水，所以由船東通知被告公司及我，於17日
23 上午11時做第二次的會勘，當天由陳維彥經理在轉動船外的
24 螺旋槳，發現船艙內的積水會漏出來。」、「（是否如期中
25 鑑定報告第4頁第5點情形？）是。」、「（滲出的量有多
26 大？）轉的愈快，水就好像沒有壓力的方式很順暢的流下
27 來，滴成一條線，是以手能夠轉的最快的方式去測試，就會
28 滴成一條線狀。」、「（這種測試的方式並沒有用啟動引擎
29 運轉的方式去測試？）是，因為當時引擎已無法啟動。」、
30 「（〈提示系爭軸套〉後來你有無看過拆卸下來的軸套？）
31 有，107年1月9日我有去協鑫造船廠基隆廠，就是這一個軸

01 套。」、「（上面的裂紋是否就是螺旋槳轉動會滲水的位置？）不是，是在軸套開口的位置，是比較窄的那一端，大
02 軸在軸套裡面轉，軸套的內徑可以承受高轉速，本件的船舶
03 主機而言，是1800轉，是屬於高轉速，在1月9日測量的時候
04 是42.04mm，如照片29、30。」、「（你有無以新的軸套去
05 比較內徑有無差別？）這部分是由協鑫造船廠在更換軸套的
06 時候有做測量。」、「（所以你判斷是軸套的磨損？）是，
07 我當時有測量大軸的軸徑是39.94mm，與軸套差了2.1mm，以
08 平均算的話，與大軸左右各差了1.05mm。」、「（接下來關
09 於進水的原因，有無如何的勘驗或檢測嗎？）接下來到12月
10 由船東與被告公司協商修復的問題，因船東告知，被告公司
11 認為是船東在水煙管加裝發電機排煙管，而不予保固，到1
12 月4日船東為避免損害擴大，所以請協鑫造船廠將主機調出
13 船艙，並送至基隆工廠，等待進一步的拆解鑑定，在1月4日
14 當天拆解主機發現引擎腳座有斷裂情形，船東通知我，我訂
15 在1月9日與船東至協鑫造船廠做進一步的會勘，，1月9日當
16 天在協鑫造船廠，在我的指揮下，協鑫造船廠執行主機大部
17 分解，發現左後減震固定螺栓斷裂，且斷面與右前及右左的
18 減震固定螺栓斷面有明顯的生鏽的痕跡，另外軸套的內徑發
19 現大於大軸的直徑，正常情形軸套的內徑應該小於或等於大
20 軸的直徑，我從這個現象發現本次事故主要進水的原因記載
21 於公證報告第12頁事故主力近因的第1點。」、「（〈提示
22 證物引擎固定螺栓及引擎固定座〉是否就是事故船舶你所鑑
23 定對象的物品？）是。」、「（為何你會判斷是固定螺栓斷
24 裂導致引擎不正常的震動，再導致軸封磨損，再導致進水，
25 為何不是先進水，再導致軸封磨損，有無可能是先由其他地
26 方進水，才導致引擎的不正常震動，進而導致軸封磨損？）
27 三個斷掉螺栓的斷面研判不是同時發生的，經本人研判左後
28 螺栓先行斷裂，導致引擎不正常的震動，造成大軸偏心運
29 轉，磨損軸套，曾產生進水。因船上的自動抽水泵，抽水功
30 能每小時650加侖，正常情況下機艙不會積水。」、「（有
31

01 無可能是先由其他地方進水，才導致引擎的不正常震動，進
02 而導致軸封磨損？）不會，因其他地方進水不會導致螺栓斷
03 掉。」、「（引擎進水會不會導致引擎震動？）不會，引擎
04 進水會導致熄火或無法啟動。」、「（被告律師的書狀有關於
05 引擎固定螺絲的斷裂原因，想要請教你是否是因為生鏽而
06 斷裂？）不是，因為它的斷面是非常整齊的，而不是漸進式
07 的。」、「（你有無看到發電機排煙管的逆止閥是位於開或
08 關的位置？）我看到的時候都是位於關的位置。」、「（引
09 擎固定螺栓斷裂的情況下，船舶震動的情形如何？會不會影
10 響到航行？）一根斷裂的情況還是可以航行，但是會影響到
11 航行的安全，震動的部分因為船舶引擎發動時始終都在震
12 動，分不太出來是什麼原因造成的震動，船長非常有經驗才
13 能感覺出來是不是不正常的震動。」等語（本院卷(一)第355
14 至363、374頁）。

15 3. 證人即協鑫公司負責人汪國駿於本院107年12月24日言詞辯
16 論期日證稱：「（你是何時開始接觸系爭遊艇的檢查等工
17 作？）10月3日。」、9月29日是派公司的電機、機械工程師
18 張逸群去。「（10月3日去的時候，看到什麼情形，做了哪
19 些測試？）當天最重要的是要做下水測試，把船放到水上看
20 看有無明顯漏水，下去的時候沒有明顯的漏水點，後來就把
21 船拉上來，我們再做一些其他的檢查，例如看看機油加油
22 蓋，看到裡面有明顯的乳化，增壓機有明顯的鏽痕，我們有
23 做自動抽水泵的測試。」、「（〈提示證物軸封〉你覺得這
24 個軸封，以軸封的現況是正常磨損還是屬於不正常的磨
25 損？）表面有明顯均裂狀況，擋水的部分目視沒有辦法很明
26 顯的看出來。」、「（以證物軸封磨損的情況算是嚴重
27 嗎？）我們當時有做一個測試，他算是滿鬆的。」、「（經
28 當庭比對新品軸封及系爭軸封，在擋水部分系爭軸封似乎有
29 明顯磨損的情形，有無意見？）沒有意見，磨損算是嚴
30 重。」、「（以系爭軸封水封部分磨損的情形來看，引擎啟
31 動的時候是否有可能會進水？）有可能。」、「是1月5日

01 拆主機，拆主機時我沒有在場。」、「（是誰執行拆主
02 機？）是我們公司的其他員工，滿多位的，主要負責的人已
03 經離職了。」、「我在工廠等，是從龍洞把主機調回來，在
04 工廠內分解，他們在拆解當下、調主機回來之前就有反應固
05 定螺栓是斷的。」、「（以系爭固定座及螺栓斷裂的情形，
06 依你的經驗，有無辦法判斷斷裂的原因？〈提示證物固定座
07 及螺栓〉我覺得他的斷裂面，滿像是疲勞裂痕，像是長時間
08 的震動，會導致疲勞裂痕，如果扭斷的話，會有彎曲的痕
09 跡，但是平整而上面有點的話比較。〈證人當庭以手機搜尋
10 疲勞裂痕斷裂的照片。〉照片上的情形與系爭螺栓斷面很
11 像，疲勞裂痕從金相可以看得出來。」、「（系爭螺栓的斷
12 裂，有無可能是因為浸泡海水生鏽而產生的斷裂？）應該不
13 是。」、「（該條船的引擎是否已經修好了？）後來是用更
14 新，已經修好了。」、「（你們選擇用更新而非修理的原因
15 為何？）因為修理費用會超過更新。」、「（更新引擎的費
16 用是否如公證報告第10頁、第11頁所載，引擎費用140萬再
17 加上其他的零組件及工資，共計180萬元？）是，引擎還有
18 包含離合器，共計140萬元。」、「（這些報價都是本件事
19 故需要更換的零件，其中並沒有仍堪用，卻一併換新的零
20 件？）是。」、「（每次出航之前，是否都需要檢查自動抽
21 水泵？）是，需要做功能測試，就是把他打開，看看能不能
22 運轉，這是航海的慣行，是滿重要的東西。」、「（本件遊
23 艇的手動抽水泵有無壞掉？）沒有，手動抽水泵也是電動
24 的，只是他沒有自動啟動的功能。」、「（本件情況下，如
25 果自動抽水泵沒有運轉，那手動抽水泵可以運作？）回來我
26 們測試是正常的，當下不知道是怎樣，第一次去的時候電瓶
27 已經被水淹壞了，也沒有辦法啟動。」、「（引擎固定螺栓
28 斷裂的情況下，船舶震動的情形如何？會不會影響到航
29 行？）三根斷掉也是可以開，因為船引擎有在運行的時候扭
30 力不會特別大，所以如果不是突然以外力去阻擋他的運行，
31 還是會有震動，可能不會很明顯。」、「（所以三根螺栓斷

掉的狀況，船還是可以開，而且如果不是長時間使用這艘船舶對這艘船舶非常熟悉，或是非常有經驗的駕駛，不會特別感覺到是因為引擎固定螺栓斷掉而產生的震動？）是。」等語（本院卷(一)第366至374頁）。

4. 證人汪國駿復於本院110年11月10日言詞辯論期日證稱：

「（本件系爭船舶進水後，已經由協鑫造船股份有限公司修復引擎？）已經完成引擎更換。」、「（其他關於引擎週邊的固定螺栓，傳動的大軸、軸套也是協鑫造船股份有限公司修復的嗎？）是。」、「（是何時修復的？）確切完成日期我不記得了，但有給造船技師改建施工說明書是在2018年9月5號。」、「（在此次修復完成後，是否又再發生其他的故障？）有再發生一次引擎固定座螺栓斷裂。」、「（換新引擎之後多久？）換新引擎是在107年9月4日下水，應該是在一個禮拜後就引擎固定座的螺絲斷裂。」、「（也是給你們協鑫造船股份有限公司處理嗎？）這次是在現場將他修復。」、「（你有看到斷裂情形與第一次斷裂情形是否相同？）蠻類似的。」、「（第二次斷掉後，除更換後，有做如何處理？）有重新修改固定的位置…」、「（為何需要修改固定的位置？）因為船體的中心線有問題。」、「（怎麼判斷得知船體中心線有問題？）如果以原本的方式安裝引擎的話，傳動軸會與船體中心有錯位。」、「（這是證人去測量過？）是。」、「（用何種方法測量？）造船的時候盡量將傳動軸與船成一直線，才不會有抖動。用專門工具長的話用鋼絲線，短的話用頂針，要再更精密的話用雷射。」、「（這艘船你有用到雷射嗎？）這艘船比較小，所以不需要用到。」、「（修改固定位置，會需要破壞船體嗎？）沒有動到船體，我們用修改引擎腳的方式。」、「在第一次換新引擎的時候，就有發現中心線不準，當時有與船東溝通，但因為怕有爭議，所以還是按照原來的方式安裝，所以後來再發生斷裂是可想而知的。」、「（是否船體上所作的引擎固定座本來應該要在中心線，但因為系爭船舶的引擎固定座沒

有對準中心線，但因修改引擎固定座需要破壞船體，所以用修改其他零件（引擎腳）的方式來做修正？」、「（引擎的固定座是否與船身中心線，一般造船的時候，在驗船時是否會檢驗這個項目？）看規範怎麼寫，一般廠商都會做，看檢驗單位有無要求，像這麼小艘的船，而且是量產型的，不會特別驗這個項目。」、「（是否每一艘船都要驗船？）如果是量產型的只有抽驗。」、「（系爭船舶是量產型的？）是。」、「（所以中心線偏移，是否可以認為是軸套磨損的原因？）是，因為大軸是偏的，會將力量往一邊帶。」、「（中心線與船身有錯位這種情形，在造船領域內是常見的問題嗎？）如果有的話，通常船舶都會出問題，這種情形不常見。」、「（所以不能認為是可容許而不算是瑕疵的一種現象？）不是，因為中線偏移有容許的範圍，大約是在零點幾mm，但這個案子已經到大概2mm，超過標準值的十倍以上。」、「（這個數據如何認定？）零點幾mm是指傳動軸對到引擎中心點位置。」、「（換言之，是否能認為這是一種有瑕疵的情形？）是。」、「（中心線偏移有容許範圍，是否有依據？）有引擎的原廠手冊…。」等語（本院卷(二)第332至337頁）。

5. 依激準公司檢修報告書之記載，激準公司係依被告公司陳為彥於106年9月10日18時電話通知，而於翌日（106年9月11日）上午10時到現場檢修，初步檢視，引擎進氣孔（空氣濾芯）有明顯海水吸入的痕跡。引擎無法發動。檢修過程中有發現引擎空氣濾芯曾經吸入海水，造成引擎內部受損等情（本院卷(一)第227頁）。證人即激準公司員工王志豪於本院證稱：我是接到被告公司的電話，表示船主在使用過程中有發生船艙進水的狀況，希望我們到場協助，因為他搭配的是MERCURY水星的產品引擎系列，水星公司的引擎是我們激準公司公司在台灣總代理。「（〈提示激準股份有限公司檢修報告書〉該份檢修報告書是否為你製作？）是。」、「（請說明你去現場看到系爭遊艇的狀況及整個檢修的過程為

何？）我們是接到被告公司通知有發生船艙進水的狀況，隔一天上班日我們就派了公司的人及我去龍洞遊艇港去做檢修，我到了現場後看到船艙裡面已經沒有水了，我們開始做系統的檢測，這個系統檢測中我們針對該產品可以正常運作的過程所需要的條件去檢測，譬如引擎的運轉需要有電及柴油，我們先檢查他是沒有電的，因為我們到場的時候電瓶已經拔掉了，所以船艙已經沒有電瓶，再來所有引擎本體上面的線組及控制箱明顯有部分是泡水過的痕跡，已經有氧化腐蝕的現象，我們先針對氧化腐蝕的現象做清潔，復原後現場被告公司的人員提供可以使用的電瓶，來測試引擎是否可以運作、發動，結論是沒有辦法發動，我們再針對不能發動的症狀去檢測引擎的外部機構，進氣的系統有吸入水的痕跡，依此方向去推測引擎內部有疑似進水的可能性，此後我們就沒有繼續下去，因為我們沒有辦法進一步從外部去推敲引擎內部的受損狀況如何…」、「（檢修報告書中載明呂先生上架後，打開引擎機艙蓋，發現海水已經淹至引擎本體一半的高度，所指為何？）這個是從目視的情況下就可以看出水淹進去後有一個痕跡，從這個痕跡來判斷，就可以知道已經淹至引擎本體的一半，就好像家裡或汽車曾經淹水過的話，就會在車上就牆壁上留下淹水的痕跡。」、「我在現場看到的高度是這樣，但我沒辦法確定實際上淹水的高度為何，我是從進氣系統判斷引擎有吸入水，因為空氣濾心是濕的，而且有氧化，以此判斷引擎曾吸入排水。」、「（以你的經驗及專業，吸入海水的話會有什麼反應？）吸入少量海水的話不會有反應，吸入大量的海水，引擎會立即停機，要把水排除才有再發動的機會，因為液體（水）被壓縮的結果會造成引擎的損壞。」、「（所以損壞的結果就是引擎熄火，至於引擎內部有何種損傷要拆開來才知道？）是。」（本院卷(一)第279至282、287頁）。

6. 依證人汪國駿上揭證言，可知系爭遊艇確有引擎固定座中線偏移之情形，倘依引擎固定座位置安裝引擎，則傳動軸會與

01 船體中心線會發生錯位（非呈一直線），堪認系爭遊艇確有
02 系爭瑕疵存在。並綜上系爭期中公證報告及證人邵志良、汪
03 國駿之證言，可知系爭船舶確實於引擎運轉時發生不正常震
04 動。則系爭瑕疵導致引擎運轉時產生不正常震動，進而導致
05 引擎固定座螺栓因金屬疲勞斷裂、引擎偏移（亦因而引發或
06 加劇引擎之震動或抖動），大軸隨同不正常轉動造成軸封磨
07 損，大軸與軸封間產生間隙，海水從間隙進入船艙，而導致
08 系爭事故，堪予認定。而系爭瑕疵既係存在於船體之引擎固
09 定座，應係於系爭遊艇製造過程產生，而於系爭遊艇製造完
10 成時已經存在。則原告主張系爭瑕疵於系爭遊艇交付原告時
11 即已存在，自屬有據。且併參酌上述激準公司檢修報告及證
12 人邵志良、汪國駿、王志豪前揭證言，亦堪認系爭事故已導
13 致系爭遊艇之引擎受損。

14 7.系爭期中公證報告及證人邵志良雖認為係因引擎腳座減震固
15 定螺栓不正常斷裂，造成引擎不正常震動及中心線位移，進
16 而導致軸封磨損而進水。惟系爭遊艇既有系爭瑕疵存在，系
17 爭瑕疵足以導致引擎運轉時產生抖動或震動，而致引擎固定
18 座螺栓斷裂。而引擎固定座螺栓斷裂後，引擎運轉未能穩定
19 固定於船體，自亦可能於引擎運轉時引發或加劇引擎之不正
20 常震動。從而，系爭期中公證報告及證人邵志良關於引擎發
21 生不正常震動之起因，雖與證人汪國駿所述及本院上開認定
22 未盡相符，惟仍無礙於本院上開事實認定，附此指明。

23 8.被告辯稱：系爭遊艇引擎固定座螺栓之斷裂原因，有可能係
24 海水導致螺栓鏽蝕云云。然引擎螺栓之斷裂應係震動產生金
25 屬疲勞所致，業如前述。且被告主張系爭遊艇引擎固定座螺
26 栓等零件，已因系爭遊艇先前於106年5月間之進水事件而產
27 生鏽蝕等情，亦屬推論而未提出確切證據以資證明，被告此
28 項主張亦無可採。

29 9.被告雖以：系爭遊艇之軸套於檢測時滲漏水，係因軸套於10
30 6年10月3日曾經踩踏及拆裝而改變位置所致云云，經查，本
31 院108年3月6日言詞辯論期日勘驗106年10月3日錄影光碟，

情形為：「當庭播放被證六光碟，畫面中可以看到有金色頭髮、身穿黑色上衣的人在機艙裡面工作，有聽到有人說軸套拆下來，因為你軸套這邊有密封，你這邊假如一直漏水的話，就把他拆下來看看（時間約為37秒左右），並且有看到黑色上衣的人拿螺絲起子在轉動（1分20秒），站在船外的人問『很緊是不是』（1分45秒），在1分54秒左右，有聽到有人說『將束環退出來』，『不是很好拔』，2分15秒船艙外的人說先把抽水幫浦準備一下，2分20秒黑色上衣男子抬起頭來，此時可以看到他剛才工作的位置應該就是系爭軸套的位置，2分28秒畫面變全黑，3分4秒畫面恢復，4分34秒出現水聲，4分48秒黑色衣服男子說『拉出來一點點而已，要整個推出來嗎？它現在就開始漏了』，5分6秒有人說把它推回去看看，5分11秒黑色上衣男子低頭用雙手推，發出施力的聲音，說『推不回去』，黑色上衣男子繼續在機艙內工作，5分34秒時水聲停止。畫面中因為光線的關係，沒有辦法清楚看出在機艙內工作的人手部的詳細動作及動作的詳細內容。」（本院卷(一)第501、502頁）。雖錄影內容於4分34秒出現水聲，4分48秒聽見黑衣男子說「拉出來一點點而已…」、及於5分11秒有說「推不回去」等情，惟黑衣男子繼續在機艙工作而5分34秒時「水聲停止」，則能否僅憑上開黑衣男子說「推不回去」，即認定該軸套最終沒有被推回原來位置，實非無疑。況畫面中因光線的關係，沒有辦法清楚看出在機艙內工作的人手部的詳細動作及動作的詳細內容，是亦無從據以認定5分11秒以後軸套之位置，是以，被告欲以此錄影內容證明軸套經拆裝而改變位置，並非可採。況參以證人汪國駿前揭證稱：「（經當庭比對新品軸封及系爭軸封，在擋水部分系爭軸封似乎有明顯磨損的情形，有無意見？）沒有意見，磨損算是嚴重。」、「（以系爭軸封水封部分磨損的情形來看，引擎啟動的時候是否有可能會進水？）有可能。」等語，及證人邵志良前揭證稱：我當時有測量大軸的軸徑是39.94mm，與軸套差了2.1mm，以平均算的

01 話，與大軸左右各差了1.05mm等語明確，且系爭遊艇之軸套
02 係因磨損而進水，及磨損之原因，均經本院認定如前，該部
03 分事實已甚明確。是縱使系爭軸套於106年10月3日檢測時曾
04 經踩踏或「試圖拆卸」，亦與本院前揭事實認定無礙，附此
05 指明。

06 10.被告雖辯稱：系爭遊艇自國外輸入前，已取得CE證書，並經
07 船舶中心依照遊艇管理規則執行檢驗通過，可證系爭遊艇於
08 交付時並無系爭瑕疵云云。惟原告主張系爭遊艇之CE證書之
09 認證為模組Aa，不含認證系爭遊艇之品質無瑕疵，此有原告
10 提出之CE認證模組說明列印資料、CE證書、扶正造船技師事
11 務所之主機更換對暨有CE證書有效性影響說明等影本在卷為
12 憑（見本院卷(二)第37至53頁）。復經證人汪國駿證稱：
13 「（引擎的固定座是否與船身中心線，一般造船的時候，在
14 驗船時是否會檢驗這個項目？）看規範怎麼寫，一般廠商都
15 會做，看檢驗單位有無要求，像這麼小艘的船，而且是量產
16 型的，不會特別驗這個項目。」、「（是否每一艘船都要驗
17 船？）如果是量產型的只有抽驗。」、「（系爭船舶是量產
18 型的？）是。」等語如前，是以，被告以系爭遊艇經CE認證
19 或船舶中心驗證，而主張其交付之系爭遊艇並無系爭瑕疵，
20 自無足取。

21 11.被告辯稱系爭事故係因原告擅自加裝發電機，而致海水由引
22 擎排煙管逆流至機艙云云，參以證人賴銘吉於本院證稱：因
23 為當時測試的時候，引擎排水煙管的壓力應該不會跑到發電
24 機排氣管內，因為測試兩個動作，一個是在發電機啟動的狀
25 態下，測試主機的排氣管的壓力是否會回灌到發電機，測試
26 的時候是正常的不會回灌，第二個動作是把發電機熄火，看
27 看會不會回灌，結果是會回灌，所以才加裝球形閥等語（本
28 院卷(一)第277頁），是系爭遊艇關於加裝發電機之加裝，雖
29 係將發電機之排氣管接在引擎的排水煙管上，惟為防止引擎
30 排水煙之壓力回灌發電機排氣管而導致進水，已加裝球形
31 閥。亦即，加裝球形閥之目的係為避免加裝之發電機未使用

時，引擎排水煙回灌，則倘若將球形閥關閉，即不致發生引擎排水回灌而使船艙積水之情形。是以，被告若主張系爭事故船艙進水係因改裝引擎排水煙管，或因球形閥未關閉所致，即應由被告就此有利於己之事實，負舉證之責。惟依證人王志豪證稱：「（從現場的狀況沒有辦法判斷本次進水，水的來源是從加裝的發電機排氣管而來？）是，那次沒辦法判斷。」等語（本院卷(一)第282頁），證人邵志良證稱「（你有無看到發電機排煙管的逆止閥是位於開或關的位置？）我看到的時候都是位於關的位置。」等情如前，被告雖以本院勘驗106年10月3日現場錄影情形，球形閥開關位置與管路平行等情（本院卷(一)第502頁），惟此非系爭事故當時之錄影畫面，自無從據以證明系爭事故當時球形閥開關之位置情形。此外，被告復未能提出其他確切證據證明系爭事故船艙進水係因加裝發電機排氣管，或因球形閥未關閉所致，所辯自無可採。

12.被告既未能證明係因加裝發電機，或因球形閥未關閉而導致系爭事故，則被告亦無從依系爭契約第八條第3項「在保修期內，如買方使用、保管或保養不當造成的問題，由買方自行負責」之約定，主張其不負賠償之責。至於被告遭激準公司拒絕保固，此屬被告與激準公司間之法律關係，與被告是否應對原告負瑕疵擔保或不完全給付責任，係屬二事，且被告縱因系爭遊艇有加裝發電機而遭激準公司拒絕保固，亦不能據以推認該加裝發電機行為即係系爭事故進水之原因，亦附此敘明。

(二)被告應對原告負民法第227條不完全給付之損害賠償責任：
原告主張被告交付系爭遊艇時，系爭遊艇存有系爭瑕疵，並缺少被告所保證之品質，請求本院就民法第360條、第227條（準用同法第226條）之規定，請求擇一為有利之判決。經查：

1.瑕疵擔保責任部分：

按買賣之物，缺少出賣人所保證之品質者，買受人得不解除

01 契約或請求減少價金，而請求不履行之損害賠償；出賣人故
02 意不告知物之瑕疵者亦同，民法第360條定有明文。次按當
03 事人主張有利於己之事實者，就其事實有舉證之責任；但法
04 律別有規定，或依其情形顯失公平者，不在此限，民事訴訟
05 法第277條定有明文。本件原告主張系爭遊艇缺少被告所保
06 證之品質，即應由原告就此有利於己之事實負舉證之責。經
07 查，系爭遊艇存有系爭瑕疵，僅屬買賣標的物現有之品質與
08 應有之品質不符，非屬與「保證品質」之情形。並參以系爭
09 契約第二條「二、質量要求」記載：賣方向買方出售的遊
10 艇，質量必須符合中華民國法定核定之驗船單位行業標準，
11 並符合出廠檢驗標準，符合安全駕駛的基本使用要求。（見
12 公證報告第39頁），僅約定被告負有交付符合驗船、出廠檢
13 驗標準及安全駕駛要求之遊艇之義務，亦難認係「保證具有
14 某種品質」，此外，原告復未舉證證明被告對系爭遊艇有保
15 證何種與系爭瑕疵有關之品質，自無從依民法第360條前段
16 之規定請求被告賠償。

17 2. 不完全給付部分：

18 按因可歸責於債務人之事由，致為不完全給付者，債權人得
19 依關於給付遲延或給付不能之規定行使其權利。因不完全給
20 付而生前項以外之損害者，債權人並得請求賠償。民法第22
21 7條定有明文。因可歸責於債務人之事由，致給付不能者，
22 債權人得請求賠償損害。民法第226條第1項亦有明文。次按
23 債務不履行之債務人之所以應負損害賠償責任，係以有可歸
24 責之事由存在為要件。若債權人已證明有債之關係存在，並
25 因債務人不履行債務而受有損害，即得請求債務人負債務不
26 履行責任。倘債務人抗辯損害之發生為不可歸責於債務人之
27 事由所致，自應由其負舉證責任，如未能舉證證明，即不能
28 免責（最高法院97年度台上第1000號判決意旨參照）。承前
29 所述，系爭遊艇存有系爭瑕疵，造成系爭事故而致原告受有
30 損害，既經認定如前，自屬不完全給付之情形，被告復未能
31 證明系爭瑕疵或損害之發生為不可歸責於被告之事由所致，

01 原告依民法227條第1項（依關於給付不能即民法第226條第1
02 項之規定）向被告請求損害賠償，自屬有據。

03 (三)關於賠償金額之認定：

04 1.被告對於原告因系爭瑕疵造成系爭事故所受損害，應負不完
05 全給付之損害賠償責任，既經認定，茲就原告所主張之損害
06 項目及金額，分述如下：

07 (1)修復系爭遊艇之費用：

08 ①原告主張支出修復系爭遊艇之費用為1,800,000元（包括①
09 引擎更新1,400,000元、②浸泡海水機件整修、更新250,000
10 元、③主機吊出、分解100,000元、④機艙軸封更新50,000
11 元）等情，有系爭期中公證報告記載協鑫公司報價情形及所
12 附之協鑫公司報價單影本可稽（見系爭期中公證報告第10、
13 11、71頁），並經證人汪國駿到庭證稱：「（該條船的引擎
14 是否已經修好了？）後來是用更新，已經修好了。」、
15 「（你們選擇用更新而非修理的原因為何？）因為修理費用
16 會超過更新。」、「（更新引擎的費用是否如公證報告第10
17 頁、第11頁所載，引擎費用140萬再加上其他的零組件及工
18 資，共計180萬元？）是，引擎還有包含離合器，共計140萬
19 元。」、「（這些報價都是本件事故需要更換的零件，其中
20 並沒有仍堪用，卻一併換新的零件？）是。」等語（見本
21 院卷(一)第372頁），綜上事證，原告此部分之主張堪予採
22 認。

23 ②被告雖辯稱：激準公司於106年10月20日就系爭遊艇更換料
24 件之報價僅500,370元，本件遲至107年1月始為會勘及報
25 價，致報價徒增4倍等語。惟觀之系爭期中公證報告關於激
26 準公司於106年10月20日及107年1月11日檢測及報價情形
27 （系爭期中公證報告第8至10、67至71頁），106年10月20日
28 激準公司派技術人員現地檢測標的遊艇（即系爭遊艇）受損
29 主機，確定引擎室泡水、key無作用、無法發動、渦輪增壓
30 器卡死及線路異常（系爭期中公證報告第8頁），106年11月
31 1日出具之報價單亦記載「因引擎泡水，後續如更換後無法

發動，另外追加項目」等語（系爭期中公證報告第67頁），可知激準公司106年10月20日派員檢測時，僅以測試引擎無法發動，而建議先更換如106年11月1日報價單上所載之零件，並於報價單備註如仍無法啟動，另外追加項目，而非將引擎吊出分解察看內部狀況，自難僅憑激準公司106年11月1日報價單記載，認定修復系爭遊艇僅須500,370元。且107年1月11日經聯眾公司洽激準公司報價，激準公司107年1月12日出具之報價單修復費用為1,418,185元（系爭期中公證報告第9、10、68頁），已高於協鑫公司更新引擎之報價1,400,000元，激準公司亦於報價單備註欄記載：「…已明確告知吳志杰先生因引擎進水及泡水時日已久多處鏽蝕咬死損壞情況嚴重。總代理建議維修的方式僅剩將引擎系統整套更新後對後續航行使用安全才有保障。…」等語，綜上，堪認原告按協鑫公司之報價支出1,800,000元，應屬修復系爭遊艇必要之費用。被告此項辯解並非可採。

(2)公證費用：

原告主張委請聯眾公司公證而支出88,200元（公證費84,000元、交通費4,200元）等情，業據提出聯眾公司繳款通知為證（本院卷(一)第20頁），而聯眾公司之系爭期中公證報告經原告於本件訴訟提出，並經本院援引作為本件認定事實之依據，是原告此部分支出之費用，應認係屬於回復損害所必要，原告此部分之請求，亦屬可採。

(3)綜上，原告主張因系爭事故所受損害及因回復損害之必要費用合計為1,888,200元，可以認定。

2.關於原告與有過失之認定：

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。重大之損害原因，為債務人所不及知，而被害人不預促其注意或怠於避免或減少損害者，為與有過失。前2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條定有明文。經查：

(1)系爭遊艇係裝設有手動抽水泵，證人邵志良會同陳為彥、汪

國駿、原告於106年10月3日勘查系爭遊艇時，由協鑫公司工程師以外接電源檢測機艙底自動抽水泵，作動不良；手動抽水泵，作動正常等情，復有系爭期中公證報告記載可稽（系爭期中公證報告第2、3頁）。且並無卷存證據證明系爭遊艇之手動抽水泵於系爭事故發生時係屬故障之情形。而系爭遊艇於系爭事故當時係由證人呂景揚駕駛出海，呂景揚之航行經驗及對於系爭遊艇之駕駛經驗均為約600小時，系爭遊艇交船後即由呂景揚駕駛，系爭遊艇之手動抽水泵開關位置係在船艙隨手可碰觸及看到的位置，惟呂景揚於系爭事故當時不知道系爭遊艇有手動抽水泵等情，亦經證人呂景揚於本院證述在卷（本院卷(一)第462、466、467頁）。呂景揚欲駕駛系爭遊艇出海，對於攸關航行安全之抽水泵之配置、開關位置及操作方式，自應預為瞭解熟悉，俾於船艙進水時可以即時應變，以避免危難，惟呂景揚竟不知系爭遊艇配置有手動抽水泵，以致於系爭事故當時，海水淹入船艙，自動抽水泵失效時，未能及時啟動手動抽水泵排水，導致船艙積水而致系爭事故，堪認原告之使用人對於系爭事故之發生係有過失，且其過失與原告所受損害間，具有相當因果關係，揆諸前開說明，即有過失相抵法則之適用，應減輕被告之賠償金額。本院審酌兩造對於系爭事故各自之原因力強弱、程度輕重，認雙方均應負百分之50之責任，故原告得請求被告賠償之金額為944,100元（計算式：1,888,200元×50%=944,100元）。

(2)被告雖主張：激準公司於106年10月20日就系爭遊艇更換料件之報價僅500,370元，本件遲至107年1月始為會勘及報價，且系爭遊艇在此期間並未做任何防水防雨措施而任憑風吹雨打，致相關引擎及零件均浸泡海水多時，致鏽蝕咬死狀況益趨嚴重而需大幅更新，致報價徒增4倍等語。惟參以前揭關於損害金額認定之說明，被告所指「報價徒增4倍」，係與勘查檢測之方法、範圍及深入程度有關，難認係因時間經過而致損害金額（修復金額）擴大4倍。又激準公司107年

01 1月12日出具之報價單備註欄雖記載：「…已明確告知吳志
02 杰先生因引擎進水及泡水時日已久多處鏽蝕咬死損壞情況嚴
03 重。總代理建議維修的方式僅剩將引擎系統整套更新後對後
04 續航行使用安全才有保障。…」等語，惟參以證人陳為彥證
05 稱：在海上進水的時候呂景揚就有打電話跟我說，我就從臺
06 北趕到龍洞遊艇港，我到達時候船隻已經在岸上。當時我到
07 達時船上的隨船人員正在卸冰箱…。等他們卸完冰箱及釣具
08 後，我們就先用抽水機抽乾，我就聯絡激準請他們隔日過來
09 檢測。除了抽水外，因為裡面都是海水，激準有請我們將海
10 水淡化，就是用自來水清洗機艙裡面，一邊抽水一邊加自來
11 水，並將電瓶街頭拔除，怕引擎繼續擴（過）電等語（本院
12 卷(一)第451、452頁）。證人王志豪證稱：我們是接到被告公
13 司通知有發生船艙進水的狀況，隔一天上班日我們就派了公
14 司的人及我去龍洞遊艇港去做檢修，我到了現場後看到船艙
15 裡面已經沒有水了，我們開始做系統的檢測，…我們先檢查
16 他是沒有電的，因為我們到場的時候電瓶已經拔掉了，所以
17 船艙已經沒有電瓶，再來所有引擎本體上面的線組及控制箱
18 明顯有部分是泡水過的痕跡，已經有氧化腐蝕的現象，我們
19 先針對氧化腐蝕的現象做清潔，復原後現場被告公司的人員
20 提供可以使用的電瓶，來測試引擎是否可以運作、發動，結
21 論是沒有辦法發動，我們再針對不能發動的症狀去檢測引擎
22 的外部機構，進氣的系統有吸入水的痕跡，依此方向去推測
23 引擎內部有疑似進水的可能性，此後我們就沒有繼續下去，
24 因為我們沒有辦法進一步從外部去推敲引擎內部的受損狀況
25 如何…等語（本院卷(一)第280頁）；證人陳為彥證稱：第二
26 天就協同激準王志豪經理一起去現場，我們試著要發動引
27 擎，檢視引擎的狀況，結果是沒有辦法發動所以就結束了，
28 因為我們測試了有幾個小時。當天激準有攜帶電瓶，但是插
29 入鑰匙時沒有反應…等語（本院卷(一)第453頁），由證人陳
30 為彥、王志豪上開證言可知，系爭事故當日系爭遊艇返港
31 後，已拖上岸，有以自來水沖洗淡化海水，及抽乾積水。翌

01 日王志豪檢測系爭遊艇時，系爭遊艇船艙之積水已經排除，
02 惟引擎已經無法發動，且引擎本體上之線組及控制箱已有氧化
03 化情形。則系爭遊艇之引擎內部之「鏽蝕咬死損壞」，是否
04 因為系爭遊艇置於岸上約4個月（系爭事故至107年1月）之
05 時間而導致，尚有疑義；被告主張系爭遊艇於106年10月至1
06 07年1月期間未做任何防水防雨措施而任憑風吹雨打致相關
07 引擎及零件均「浸泡海水多時」，亦無可取。此外，被告未
08 能提出確切證據證明系爭遊艇引擎損壞之發生或擴大，係因
09 系爭遊艇置於岸上約4個月之時間所導致，被告此項主張難
10 以採認。（至於被告主張系爭遊艇零件已因106年5月間之進
11 水事件而產生鏽蝕等情，亦屬推論而未提出確切證據證明，
12 業如前述，亦附此指明）。

13 (3)末查，被告主張原告未遵守每100小時保養之義務云云，惟
14 被告並未證明上開未保養之行為與系爭事故或損害擴大間之
15 關聯性，證人王志豪亦證稱：「（這一次的引擎損傷與沒有
16 按時保養引擎有無關係？）以我判斷是沒有等語（見本院卷
17 一第283頁），是被告此部分過失相抵之主張，亦非可取，
18 併此敘明。

19 3.綜上，原告請求被告賠償，於944,100元之範圍內，為有理
20 由。按給付有確定期限者，債務人自期限屆滿時起，負遲延
21 責任。給付無確定期限者，債務人於債權人得請求給付時，
22 經其催告而未為給付，自受催告時起，負遲延責任。其經債
23 權人起訴而送達訴狀，或依督促程序送達支付命令，或為其
24 他相類之行為者，與催告有同一之效力。遲延之債務，以支
25 付金錢為標的者，債權人得請求依法定利率計算之遲延利
26 息。應付利息之債務，其利率未經約定，亦無法律可據者，
27 週年利率為百分之5。民法第229條第1項、第2項、第233條
28 第1項前段、第203條分別定有明文。本件原告雖以台北中山
29 郵局第389號存證信函，請被告於107年3月6日與原告協商，
30 惟觀之其內容，難認已表明請求給付之意旨，是原告請求自
31 該存證信函送達之日起算遲延利息，難認有據。而本件原告

01 之民事訴訟起訴狀繕本係於107年7月9日送達被告，則原告
02 請求被告給付944,100元自起訴狀繕本送達之翌日即107年7
03 月10日起至清償日止，按法定利率年息百分之5計算之利
04 息，亦有理由。

05 四、綜上所述，原告本件請求，於請求被告給付944,100元及自1
06 07年7月10日起至清償日止，按年息百分之5計算之利息，為
07 有理由，應予准許，逾此範圍之請求，為無理由，應予駁
08 回。

09 五、兩造陳明願提供擔保，請准宣告假執行及免為假執行，經核
10 均無不合，爰就原告勝訴部分，分別酌定相當之擔保金額，
11 予以准許。至於原告敗訴部分，其假執行之聲請失所附麗，
12 併予駁回。

13 六、本件事證已經明確，兩造其餘攻擊防禦方法及所提出之證
14 據，經本院審酌後，核與判決之結果不生影響，爰不一一論
15 述，其餘調查證據之聲請亦無必要，併此敘明。

16 七、據上論結，本件原告之訴為一部有理由、一部無理由，依民
17 事訴訟法第79條、第390條、第392條第2項，判決如主文。

18 中 華 民 國 111 年 7 月 15 日
19 法 官 高偉文

20 以上正本係照原本作成。

21 對於本件判決如有不服，應於收受送達後20日內向本院提出上訴
22 書狀，敘述上訴之理由，上訴於臺灣高等法院，並按他造當事人
23 之人數附具繕本。如委任律師提起上訴者，應一併繳納上訴審裁
24 判費。

25 中 華 民 國 111 年 7 月 15 日
26 書記官 王靜敏

