

臺灣基隆地方法院民事判決

115年度海商字第2號

原告 連江縣政府

法定代理人 王忠銘

訴訟代理人 劉一徵律師

被告 張建平

訴訟代理人 張士文

被告 臺灣港務港勤股份有限公司

法定代理人 陳榮聰

被告 高雄港勤服務股份有限公司

法定代理人 陳清賢

共同

訴訟代理人 王國傑律師

上列當事人間損害賠償事件，本院於民國115年6月11日言詞辯論終結，判決如下：

主 文

原告之訴及假執行之聲請均駁回。

訴訟費用由原告負擔。

事實及理由

一、原告起訴主張：

(一)原告前與高鼎遊艇股份有限公司（下稱高鼎公司）於民國100年7月29日簽訂造船契約，由高鼎公司負責新臺馬輪之設計、採購和建造工作，新臺馬輪104年7月28日驗收完成後，

01 命名為「臺馬之星」（下稱系爭船舶），原告並委由連江縣
02 馬祖連江航業有限公司（下稱連江公司）負責系爭船舶營
03 運，連江公司再與新華航業股份有限公司（下稱新華公司）
04 於109年5月6日簽訂臺馬之星委託經營與管理採購契約（下稱
05 系爭經營管理契約），約定自109年6月1日至112年5月31日
06 履行採購標的之供應，且須完成行銷推展、票務作業、貨運
07 業務、旅客服務、船舶安全管理、事故處理及緊急應變、船
08 舶機械維護保養及人力資源管理及組織等工作內容。

09 （二）新華公司運營系爭船舶期間，被告臺灣港務港勤股份有限公
10 司（下稱臺灣港勤公司）委託高雄港勤服務股份有限公司
11 （下稱高雄港勤公司）操作之「臺港12701號拖船」（下稱系
12 爭拖船），約於112年4月7日00時28分由被告張建平（與被告
13 臺灣港勤公司、高雄港勤公司合稱被告）擔任船長職務欲靠
14 泊基隆港西岸碼頭時，選定之靠泊參考點過於接近已靠泊於
15 西2碼頭之系爭船舶，致碰撞系爭船舶（下稱系爭事故），
16 造成系爭船舶左舷艏門（下稱系爭左舷艏門）控制臂（下稱系
17 爭控制臂）損壞無法航行。原告所有系爭船舶交由連江公司
18 委託新華公司營運，為維持既有航線運能，持續服務往來旅
19 客，滿足旅客交通需求，如系爭船舶受有損害無法航行，即
20 有修復系爭船舶、租用其他船舶替代，並由連江公司實際支
21 付修復費用，替代船舶費用及其他衍生之費用之必要。

22 （三）又系爭船舶前於104年間發生故障停航，經原告向訴外人即
23 建造系爭船舶之高鼎公司提起損害賠償訴訟，請求之事項中
24 即有與本案相同之修繕費用、替代船舶費用與補足固定成本
25 費用，經福建高等法院金門分院110年度重上字第9號民事判
26 決（下稱系爭前案判決）認定原告為連江公司之最大股東，兩
27 者有控制從屬關係，原告並於109至112年間，每年編列預算
28 數千萬元，供連江公司作為船運虧損及維修經費補助、償還
29 貸款之用，如因原告委託與自己有控制從屬關係之連江公司
30 營運使用，以滿足往來旅客交通需求，致於船舶故障後，非
31 由原告現實支付修復費用、替代船舶費用及其他衍生之費用

者，雖因兩者有上開特定關係而非由原告自行支付，但不能因此嘉惠於損害賠償義務人即被告，仍應認原告受有相當於支付修復費用、替代船舶費用及其他衍生之費用之損害，得向被告請求賠償，始符公平原則。另上開判決雖駁回原告請求補足固定成本費用部分，惟經原告上訴最高法院，最高法院113年度台上字第483號判決認連江公司係為處理原告所委任之事務，支出前開補足固定成本費用予新華公司，原告依民法第546條第1項規定，有償還連航公司之義務，則能否謂連江縣政府對連航公司前開償還義務之發生，非屬可歸責於高鼎公司之事由所致損害，連江縣政府不得依造船契約第19條第8項請求高鼎公司賠償，自待研求，而將其發回福建高等法院金門分院，嗣福建高等法院金門分院114年度重上更一字第1號民事判決亦認依民法第546條第1項規定，原告有償還連江公司補足固定成本費用之義務，補足固定成本費用為原告損害範圍。故本件雖由連江公司與新華公司簽定系爭船舶經營管理契約，但所支出之修復費用、替代船舶費用及補足固定成本費用，均屬原告之損害，原告自得依民法第184條第1項前段、第188條、第196條、第216條第1項、第546條第1項規定，請求被告賠償以下損害：

1. 財團法人驗船中心(下稱驗船中心)檢測費新臺幣(下同)266,168元及系爭船舶修理費用1,475,000元：

系爭船舶因系爭事故支出之驗船中心檢測費及修理費，均由新華公司支付予廠商後，再向連江公司訴請返還，經福建連江地方法院114年度訴字第9號及福建高等法院金門分院114年度上字第8號民事判決駁回新華公司之訴及上訴，前開判決理由並認依連江公司與新華公司間之系爭經營管理契約第3條第1款約定，新華公司本應負責系爭事故之修繕，再依該契約第5條第2項及第3項約定，連江公司已將所需之修繕費用分攤於每航次之契約價金內給付新華公司，而該修繕費用係由原告撥付給連江公司之預算支付，故實際支付者為原告。

01 2. 替代船舶費用12,455,231元及補足固定成本費用共計1,650,
02 830元：

03 連江公司因系爭船舶損壞無法航行，必須另行租用臺馬輪以
04 供營運，因而支出12,455,231元；又由於連江公司與新華公
05 司就系爭船舶於系爭經營管理契約中訂有全年總航班趟次
06 數，若超過或未達該等航次，需追補或扣減費用，以補足或
07 扣除固定成本，連江公司因系爭船舶受損而須補足固定成本
08 共計1,650,830元。而連江公司支付予新華公司之替代船舶
09 費用、補足固定成本費用，均由原告所撥補之預算而來，支
10 出費用者為原告，連江公司所有支出均由原告撥補預算而
11 來，故上開費用亦係由原告所支出，屬於原告之損害範圍。

12 (四)對被告抗辯所為之陳述：

13 1. 原告於系爭事發生後委託協和海事保險公證人有限公司(下
14 稱協和海事公司)進行檢驗，該公司出具之公證報告(下稱系
15 爭協和海事公證報告)認定系爭拖船撞擊系爭船舶二次並且
16 直接撞擊左舷艙門。被告雖辯稱系爭船舶外觀無變形凹陷損
17 傷云云，惟系爭拖船外包覆有防碰輪胎，撞擊系爭船舶時本
18 就較不易產生碰撞痕跡，以此推論系爭事故非造成系爭船舶
19 左舷艙門控制臂損壞之原因則屬謬誤；再者，系爭船舶於11
20 2年3月2日方經年度檢驗合格，並於112年3月3日定期檢查合
21 格，經交通部航港局(下稱航港局)核發中華民國國內航線客
22 船安全證書，表示系爭船舶各個機械部位包含左舷艙門控制
23 臂皆無問題，且被告提出之中華海事檢定社股份有限公司公
24 證報告(下稱系爭中華海事公證報告)亦記載「根據報告，船
25 艙門、舷梯經常在南竿福澳港和東引中柱港運作」、「船員
26 定期維護，檢查船艙門和舷梯」、「據稱，船艙門和舷梯在
27 2023年4月6日13：00左右在東引中柱港進行了最後一次操
28 作，沒有受損害和異常」，可見系爭事故發生前，系爭船舶
29 左舷艙門並無問題，系爭事故發生後，系爭左舷艙門控制臂
30 斷裂，顯然係因外力碰撞所致。

31 2. 系爭左舷艙門主要由控制臂下方之主力臂進行開閉，系爭事

01 故發生後受有損傷，雖於系爭事故發生後當日上午8點仍能
02 開啟艙門，但欲關閉艙門時即發現控制臂斷裂，顯然系爭控
03 制臂係於系爭事故中受損並致斷裂。又系爭事故發生後負責
04 檢修系爭船舶之銘宏船舶機械有限公司(下稱銘宏公司)係先
05 以點焊方式處理控制臂，以測試是否可以焊接控制臂之方式
06 將左舷艙門關閉，經過四次測試發現以焊接控制臂之方式啟
07 動關閉左舷艙門後，無法完全密合關閉左舷艙門，亦即無法
08 僅焊接斷裂之控制臂即完全修復左舷艙門，被告、連江公
09 司、新華公司、財團法人船舶暨海洋產業研發中心(下稱船
10 舶研發中心)、財團法人驗船中心(即CR，下稱驗船中心)始
11 於112年4月10日下午3時在系爭船舶「有關『臺港12701號』
12 拖船疑似擦撞『臺馬之星』左舷船艙部位現場會勘協調會
13 (下稱系爭會勘協調會)，被告雖提出系爭協調會會議紀錄，
14 主張依銘宏公司及船舶研發中心之發言，系爭控制臂係在操
15 作過程中或者是在失當的維修過程中發生損壞，惟銘宏公司
16 之發言在表達原先以為可用焊接左舷艙門控制臂之方式維修
17 左舷艙門，但經測試後發現無法用該方式維修，而船舶研發
18 中心雖表示之發言恐係誤認系爭左舷艙門是在反覆測試關閉
19 無法密合而產生斷裂。

- 20 3. 航港局於112年9月28日航北字第1123113623號函(下稱系爭
21 交通部航港局函)中雖稱被告臺灣港勤公司係「委託」被告
22 高雄港勤公司操作之系爭拖船，惟交通部為提升港埠經營效
23 能，推動原港務局政企分離，於101年3月1日出資設立臺灣
24 港務股份有限公司(下稱臺灣港務公司)專責港埠經營管理，
25 臺灣港務公司又於103年10月16日出資設立被告臺灣港勤公
26 司，將港勤業務交其經營管理，關於基隆港內之拖船港勤業
27 務屬於其管理範圍，需依照國際商港港勤拖船調派及管理要
28 點等規範為之，且依「臺灣港務股份有公司國際商港港勤拖
29 船調派及管理要點」(下稱國際商港拖船管理要點)第四點第
30 四項及「臺灣港務股份有公司基隆港國際商港港勤拖船調派
31 規定」(下稱基隆港拖船調派規定)第二點，基隆港之拖船作

業有侵害人命、船舶安全或破壞港埠設施之虞，拖船船長須回報被告臺灣港勤公司，顯見被告臺灣港勤公司對被告張建平有指揮監督關係存在，而為其僱用人。

4. 被告高雄港勤公司雖主張已盡監督之責，惟依最高法院18年上字第2041號民事判決先例要旨，使用主對於被用人執行業務本負有監督之責，此項責任，並不因被用人在被選之前，已否得官廳之准許而有差異。被告張建平為被告臺灣港勤公司及高雄港勤公司之受僱人，如若主張依民法第188條第1項但書免責，應負舉證責任證明已盡監督之責，被告張建平之詳慎或疏忽，仍屬於僱用人之監督範圍，被告臺灣港勤公司及高雄港勤公司漫不加察，竟任此性情疏忽之人執行業務，顯有過失。

(五)並聲明：

1. 被告張建平應給付原告15,847,229元，及自起訴狀繕本送達最後被告翌日起至清償日止，按週年利率5%計算之利息。
 2. 被告臺灣港勤公司應給付原告15,847,229元，及自起訴狀繕本送達最後被告翌日起至清償日止，按週年利率5%計算之利息。
 3. 被告高雄港勤公司應給付原告15,847,229元，及自起訴狀繕本送達最後被告翌日起至清償日止，按週年利率5%計算之利息。
 4. 前三項給付，於任一被告為給付時，其他被告於清償範圍內同免其責任；另陳明願供擔保請准宣告假執行。
- 二、被告則均聲明請求駁回原告之訴，並陳明如受不利判決，願供擔保請准免為假執行之宣告，其等答辯略以：
- (一)本件有關船舶碰撞責任應歸屬於被告之主張，依法應由原告就被告有過失負舉證責任。惟原告迄今未能提出具體證據，以證明被告於本件事故中有何過失行為，或該等行為與事故之發生具有相當因果關係，亦未能證明該損害係因系爭拖船接觸所直接或間接造成。又原告提出之系爭協和海事公證報告，調查不周，率論臺馬之星艙門損壞一事與兩船接觸事故

有關，而原告曲解系爭協和海事公證報告之記載，亦未就碰撞責任歸屬及損害因果關係盡舉證責任：

1. 原告援引系爭協和海事公證報告第3頁所載內容，主張水手長聽聞兩次撞擊聲，並據以推論拖船碰撞並於左舷艙門留下黑色污漬，惟該段記載僅係轉述水手長個人主觀解讀，既無當時即時紀錄（照片、影像），亦未經兩造當事人共同到場確認，其推測顯乏所據。尤有甚者，該報告逕以「拖輪碰撞船的左舷錨，並於左舷艙門留下黑色污漬」為結論，然舷錨與艙門分屬不同結構與位置，二者在空間上並無同時接觸之可能，所謂「碰到舷錨卻於艙門留下污漬」之說，於物理上即難以成立。
2. 依系爭協和海事公證報告第6頁記載「1. 由於船停泊在左舷邊，無法檢查船艙的外殼鋼板。2. 從肉眼檢查中，內部框架/外殼鋼板顯然處於良好的狀態。」，足見該報告已自認檢查範圍受限，對於船艙外殼鋼板實際上「未能檢查」，自難就該部位是否受有損傷為任何確定判斷。更進一步而言，該公證報告亦認為內部框架及外殼鋼板均「顯然處於良好狀態」，亦未見任何變形、凹陷或結構性損傷，則反足以顯示本件兩船接觸事屬輕微並無足以造成船體或其他艙門結構之損害。
3. 依系爭協和海事公證報告第8頁備註欄記載「1. 但我們無法確認拖輪的護墊是否與船艙門接觸。2. 應取得台港12701拖輪的閉路電視錄像(整個紀錄時間)以澄清是否拖輪再次接近。」，可見該報告對於接觸部位及是否發生第二次接近（甚至碰撞）之事實，均未能辨識，並明確表示尚須調取完整錄影資料始能釐清。換言之，該報告本身即自認其調查尚未完成，對事故發生之過程仍存重大不確定性，竟能直接導向報告第10頁「艙門損壞係歸因於台港12701拖輪的失誤」之結論，實無所據且武斷。
4. 原告更片面區解系爭協和海事公證報告內容，逕行解讀為兩船發生二次碰撞，甚至據以主張系爭拖船直接撞擊船艙門，

01 惟系爭協和海事公證報告未能確認上開事實，其內容及結論
02 亦不足以作為認定本件兩船接觸經過及損害原因之依據。

- 03 5. 防撞輪胎之設計目的，正係為吸收碰撞能量、減緩衝擊力
04 道，以避免船體或設備受損，原告主張因拖船外側包覆防撞
05 輪胎，故縱外觀未見明顯損傷，仍可能造成艀門控制臂斷裂
06 云云，顯屬臆測。

07 (二)系爭事故經中華海事檢定社股份有限公司(下稱中華海事檢
08 定社)調查，系爭左舷艀門之損壞與系爭事故應無任何關
09 聯：

- 10 1. 本件經中華海事檢定社公證人於112年4月10日會同我國最權
11 威之驗船機構即驗船中心之驗船師等相關人員，至系爭船舶
12 進行調查，交通部航港局並於同日在系爭船舶上召開系爭會
13 勘協調會。依現場檢驗及相關調查資料，系爭拖船於靠泊過
14 程中僅與他船左舷錨鏈發生輕微接觸，且系爭左舷艀門表
15 面、船體外板及其邊緣均屬正常，系爭船舶及系爭拖船接觸
16 點之左舷錨周邊區域狀況亦均為正常，包括外部船體、內部
17 結構、錨具、錨座、塗裝及焊接部位等，均無變形、無刮
18 痕、無塗層破壞，亦無任何撞擊痕跡，且系爭控制臂斷裂周
19 邊之結構及焊道亦無損傷。系爭事故發生時系爭拖船提供之
20 2個完整影像檔案(下稱系爭拖船錄影影像)亦顯示，系爭拖
21 船於系爭事故發生時轉向及靠泊過程中，僅與系爭船舶左舷
22 錨發生輕微接觸或碰撞，並未接觸艀門或其他結構部位。然
23 原告所主張之損害，係系爭左舷艀門內部控制臂斷裂，依一
24 般工程與力學常理，倘外力撞擊足以造成內部構件斷裂，則
25 外部結構理應出現相應之損傷。系爭左舷艀門外部結構毫無
26 損傷，而內部構件卻發生斷裂，且非於兩船舶接觸當下即出
27 現異常，足證系爭控制臂損壞非由系爭事故所致。
- 28 2. 另依系爭船舶船長、被告張建平即系爭拖船船長、驗船中心
29 在系爭會勘協調會之說明與現場勘驗結果，亦可明確認定系
30 爭拖船僅於靠泊過程中「碰觸錨鏈位置」，「未碰撞艀
31 門」，且「受損位置與碰撞位置距離甚遠」，系爭左舷艀門

與錨鍊兩者於空間位置上顯不連續，欠缺關聯性。又依船舶研發中心之說明，系爭控制臂斷裂係可能發生於艙門關閉操作過程中，足見系爭左舷艙門損壞應係內部機械結構受力或操作應力所致，而非外力撞擊所造成。此與銘宏公司所指系爭左舷艙門損害係於維修及測試過程中逐步顯現並惡化之結構性問題述相互一致，足認系爭控制臂損壞係內在因素所致，與系爭事故無涉。

3. 又依中華海事檢定社公證人112年4月18日對被告張建平及系爭拖船之輪機長之訪談內容，兩船於接觸當下及系爭拖船立即倒車時，均未出現明顯震動；完成靠泊後，系爭船舶之船員、水手長在岸上目視檢查接觸位置，並要求拖船稍微倒退、後移，拖船亦依指示操作。顯見本件接觸程度甚為輕微，並未產生足以影響船體結構之衝擊力，系爭拖船在急速、緩行的狀況下，根本不可能造成艙門控制臂斷裂的損害。且倘若系爭船舶確受有原告主張之損害，其理應於當下立刻要求進行海事公證並通報主管機關，然原告並未為此要求，亦可見原告主張之損害與系爭事故無關。

4. 中華海事檢定社公證人完成海事調查過程後，認為「然而，綜合目前所有可得證據，尚無法判定臺馬之星艙門之損壞是否與拖船臺港12701號之接觸行為具有直接關聯」，系爭船舶之驗船機構即驗船中心亦於會議中表示，除艙門外，其餘部位整體狀況大致正常，例如艙門外表面、船體外板，或疑似與錨鏈接觸之結構部分。上述各部位均未見內部結構明顯變形，亦無塗層破裂或撞擊痕跡。此外，於斷裂控制臂附近之結構及其鄰近焊接處，亦未發現任何裂縫。本件既經中華海事公證人及驗船機構等專業單位一致認為，尚無證據證明本件接觸行為與艙門損壞間具有直接關聯，則本件顯欠缺侵權行為成立所必要之因果關係要件，原告有關係爭左舷艙門損壞之請求即屬無據。

5. 又原告提出之系爭協和海事公證報告雖記載系爭船舶水手長聽到兩次撞擊聲，惟經中華海事檢定社公證人審視系爭拖船

錄影影像，發現當時因拖船擦撞系爭船舶左舷錨之錨冠，使左舷錨發生位移及發生第一次震動，擦撞後因錨冠回彈造成第二次震動，故整個過程為一次擦碰，兩次震動，此所以位於船艙內的水手長聽到兩次撞擊聲，公證人並將上開判斷記載於115年5月18日完成之補充報告(下稱系爭中華海事補充報告)，更足證系爭拖船並未擦撞系爭船舶船艙門或是其內之控制臂。系爭中華海事補充報告並依航港局外聘委員之意見，及航港局簡報中關於系爭船舶左右舷控制臂構型不對稱之資料，認定系爭控制臂斷裂與系爭事故無關，故系爭船舶因系爭控制臂損壞所受損失，即無由要求被告負責承擔。

(三)更有甚者，本件系爭船舶艙門之損壞，並非首次發生，亦非單一外力所致，而係長期存在之結構、設計及操作問題所累積形成。監察院亦曾就系爭船舶艙門故障事件糾正，該船自104年首航起，即已多次發生艙門無法正常開啟或關閉之情形，且曾因船員操作程序不當及設備問題，導致艙門變形受損。其後又因未即時妥善處理及修復，致故障持續發生，並涉及感應器位置不當、液壓系統異常及結構變形等因素，顯示該艙門系統本即存在重大瑕疵即難以修復之缺陷。換言之，系爭左舷艙門於系爭事故發生前，即已存在結構性弱點及運作風險，其損壞可能係既存缺陷之延續或顯現，自與系爭事故無涉。

(四)原告就其所稱有關艙門之損害，除與系爭事故無關外，原告亦未實際上受有損害，自不生損害賠償請求權：

1. 原告主張受有委託驗船中心檢測之費用266,168元及系爭船舶修理費1,475,000元之損失部分：

(1)依系爭經營管理契約第5條第(2)項約定，機關(即連江公司)不再另付(檢修)費用，可見原告並未支出其主張之檢測及修理費用。此外，福建高等法院金門分院114年度上字第8號民事判決亦認定「則上訴人(新華公司)在投標或簽約之前，即應自行評估風險與損益，決定是否投標、簽約，或採取必要之避險措施(例如：保險等)，尚難於簽約後，

再以成本為由（見本院卷第18頁），拒絕履行此部分之檢修義務」。故有關係爭船舶「不論出於何原因」全部相關的檢修及修繕費用，於契約約定早已由新華公司於報價時自行評估並內化為履約成本之一部分，未曾轉嫁予連江公司，更未及於原告。是本件檢修費用雖係額外發生，但亦屬新華公司依契約本應負擔之成本，原告更不得據以主張新華公司依約應負擔之費用為其自身損害。。

(2)至於連江公司依約給付經營管理契約價金予新華公司，該給付之法律性質亦僅係該經營管理契約對價之履行，而非就特定檢修或修繕事項之費用償付或代為清償。換言之，連江公司所支付者係整體營運服務之對價，並非針對特定事故所生修繕費用之補償。船舶修繕成本之增減，僅屬新華公司內部成本結構之變動，依約應由其自行吸收，連江公司或原告並未額外支付本件檢測及修理費用。原告將契約價金之支付結果，倒置解釋為其有額外承擔本件檢修費用，進而據此主張為其受侵權之損害，顯係將新華公司依約經營管理系爭船舶之內部成本，扭曲成為其自身損害。又原告復主張連江公司係以按月撥補新華公司之方式賠付本件檢測維修費用，原告則以預算撥付之方式填補連江公司之損害云云，應具體說明連江公司係以何年月起撥補多少費用予新華公司，並提出原告年度預算書，指明何筆預算金額係用以支付本件檢測及維修費用，不得以依約按月撥補，或以預算撥付等話語含糊帶過。

(3)原告提出之統一發票，僅為形式上之支出憑證，然其記載內容無從辨識具體施工項目、範圍及性質，亦未載明與本件兩船接觸事故間之關聯性，難以證明該等費用確係因系爭事故所生。另船舶本即需定期進行船級檢驗、歲修或一般保養作業，該等發票所列費用是否包含與本件事故無關之例行檢驗、維護或其他工程，原告均未說明或區隔，顯有將無關費用一併列入請求之疑慮。再者，縱認部分費用與事故有關，原告就設備更新或更換部分，亦未扣除合理折舊，即逕以全

01 額請求，顯有逾損害填補原則之情形。

02 2. 原告主張之替代船舶費用12,455,231元及補足成本1,650,83
03 0元部分：

04 (1)原告提出之系爭經營管理契約係由訴外人連江公司與新華公
05 司所締結，契約所生之權利義務，包含船舶營運及相關成本
06 負擔，均係由連江公司依其契約地位對新華公司履行。是
07 故，本件所謂替代船舶費用及固定成本補足，係連江公司基
08 於其契約義務而生，於法律上自歸屬連江公司。原告並非該
09 契約之當事人，亦未對新華公司負有任何給付義務，自難謂
10 其財產因該等費用之發生而當然減少。又原告援引民法第54
11 6條規定，主張其與連江公司間存在委任關係，該等費用實
12 質上係由其負擔，惟未提出證據舉證證明，原告僅以其對連
13 江公司之出資、補助或控制關係，即欲將他公司之義務轉化
14 為自身損害，顯已混淆法人格之獨立性。

15 (2)縱認原告就替代船舶費用及固定成本補足等支出具有請求權
16 適格，然該等費用並非行為人即系爭拖船船長就其侵權行為
17 所通常足以引起，且依一般社會經驗具有相當關聯性之損
18 害，對於經由連江公司之商業決定或契約安排所擴張之損
19 害，原則上不在責任範圍之內。原告所稱之替代船舶租用及
20 固定成本補足，係源自於連江公司與新華公司間既存之經營
21 契約安排。該契約如何約定營運中斷時之替代措施、費用負
22 擔方式及固定成本之計算，均屬契約當事人雙方依其商業判
23 斷所為之風險分配結果。換言之，上開費用之發生，非系爭
24 事故發生後不可避免之直接結果。縱使系爭船舶因系爭事故
25 暫時停航，仍有多種可能之營運選擇。該等費用乃係基於第
26 三人之經營決策及契約安排所致，其性質上已介入新的獨立
27 原因，致損害範圍發生擴張，自難認仍與系爭事故具有相當
28 因果關係，亦非可預見性之費用。

29 (3)原告於最高法院113年度台上字第483號事件中，係基於其與
30 高鼎公司間基於造船承攬契約所生之瑕疵擔保責任而為請
31 求，該判決已明確指出，定作人因工作物瑕疵所生之損害，

性質上屬「瑕疵給付」所致之損害，並應適用承攬關於瑕疵擔保及短期時效之規定，而非依不完全給付中之加害給付為請求基礎。可見系爭另案係立基於契約責任體系，處理工作物本身瑕疵所生之損害，其法律關係、責任基礎及適用規範，均與本件基於侵權行為所主張之損害賠償責任顯然不同。本件係原告係請求侵權行為損害賠償，應回歸民法第184條以下規定，審酌是否有權利受侵害及相當因果關係之存在。尤其系爭另案所討論之替代船舶費用、試俾費用及補足固定成本等，係因工作物本身瑕疵無法使用所生之「履行利益損害」，而本件並無任何承攬契約關係存在，況該案被告即高鼎公司又未就原告所稱之損害賠償項目爭執其數額及合理性，自無從於本案適用。

(4)原告提出之表格內容，包含操作費、船體機械險保費及油料費用等項目，惟該等費用本質上均屬船舶營運之經常性支出，縱使船舶即使正常航行，亦必然發生，並非因系爭事故始生費用，原告顯將應自行負擔之經常性費用一併轉嫁予被告。

(五)被告臺灣港勤公司與系爭拖船船長間並無事實上僱傭關係：原告主張一人同時受兩公司僱用，本違常情，至其雖以國際商港拖船管理要點、基隆港拖船調派規定等港區作業規範為據，主張被告臺灣港勤公司與系爭拖船船長間存在事實上僱傭關係，惟上述規範之回報義務係基於港區航行安全與拖船業務管理之監理規範，性質上與各類特許或管制行業受主管機關監督並負通報義務相同，並不因此當然成立民法之僱用關係；否則凡受主管機關監理之業者及從業人員，均將被視為該機關之受僱人，顯非立法本旨。而民法第188條第1項所稱受僱人，雖不限於形式上僱傭契約關係，然仍須以行為人於執行職務過程中，受他人實質指揮監督為要件。原告僅以拖船船長於特定急迫情形須向拖船調派單位回報，即推論其等間存在僱用關係，顯屬誤解。

(六)被告高雄港勤公司就本件已盡選任及監督之相當注意義務，

01 依法應得免責：

02 依船員法第58條第1項規定，船舶之指揮，由船長負責；船
03 長為執行職務，有命令與管理在船海員及在船上其他人員之
04 權。故船長於航行及操船作業中，依法及海事慣例本具高度
05 專業判斷與獨立裁量權，其於靠泊過程中之操作判斷，屬其
06 專業職務範圍內之獨立行為，並非被告高雄港勤公司得逐一
07 具體指揮監控之事項，故被告高雄港勤公司已盡選任及監督
08 之相當注意義務。

09 三、經查，原告前與高鼎公司於100年7月29日簽訂造船契約，由
10 高鼎公司負責新臺馬輪之設計、採購和建造工作，新臺馬輪
11 於104年7月28日驗收完成後，經命名為「臺馬之星」，原告
12 並委由連江公司負責系爭船舶營運，連江公司再與新華公司
13 於109年5月6日簽訂系爭經營管理契約，約定自109年6月1日
14 至112年5月31日履行採購標的之供應，且須完成行銷推展、
15 票務作業、貨運業務、旅客服務、船舶安全管理、事故處理
16 及緊急應變、船舶機械維護保養及人力資源管理及組織等工
17 作內容。又「臺港12701號拖船」即系爭拖船係由被告臺灣
18 港勤公司委託被告高雄港勤公司操作，112年4月7日00時28
19 分由被告張建平擔任船長，欲靠泊基隆港西岸碼頭時，不慎
20 碰撞系爭船舶等事實，有系爭經營管理契約、系爭協和海事
21 公證報告、系爭中華海事公證報告、系爭拖船錄影影像附卷
22 可稽，並為兩造所不爭執，應堪信為真實。

23 四、按因故意或過失，不法侵害他人之權利者，負損害賠償責
24 任，民法第184條第1條前段固有明文。惟按損害賠償之債，
25 以有損害之發生及有責任原因之事實，並二者之間，有相當
26 因果關係為成立要件，故原告所主張損害賠償之債，如不合
27 於此項成立要件者，即難謂有損害賠償請求權存在。又所謂
28 相當因果關係，係指依經驗法則，綜合行為當時所存在之一
29 切事實，為客觀之事後審查，認為在一般情形下，有此環
30 境、有此行為之同一條件，均可發生同一之結果者，則該條
31 件即為發生結果之相當條件，行為與結果即有相當因果關

01 係；反之，若在一般情形下，有此同一條件存在，而依客觀
02 之審查，認為不必皆發生此一結果者，則該條件與結果並不
03 相當，不過為偶然之事實而已，其行為與結果間即無相當因
04 果關係（最高法院87年度台上字第154號判決參照）。復按
05 當事人主張有利於己之事實者，就其事實有舉證之責任，民
06 事訴訟法第277條前段定有明文，故主張權利存在之人，就
07 其權利構成要件事實負有舉證之責。本件原告主張系爭船舶
08 因系爭事故而受有左舷艙門控制臂斷裂之損害，而依侵權行
09 為損害賠償之法律關係請求被告賠償，被告所不爭執系爭拖船
10 曾於前揭時地碰撞系爭船舶，惟否認系爭控制臂之損壞與系
11 爭事故有關，並以前揭情詞置辯。經查：

12 (一)原告就其主張之前揭事實，雖以系爭協和海事公證報告最末
13 段之結論，即「Viewing our findings, we can initially conclude
14 that own vessel was safely/moored at the berth and the above
15 noted damage to M.V. “Taima Star” to the 100% failure of the
16 “TIPM 12701” (i.e. The negligence of ship's commander) (根
17 據我們的調查結果，我們初步得出結論，本船停泊期間是安
18 全繫泊的，臺馬之星以上的損壞是由於台港12701號拖船的
19 失誤即船長的疏忽所致)」為證，惟查：

- 20 1. 系爭協和海事公證報告第3頁「Nature of casualty(事故性
21 質)」關於事故經過之調查，固記載「...-At/around 00:30
22 hours on 7th April 2023, the bosun, Mr. Chou, whose cabin was
23 located at the port side & lower deck (Deck2) heard two impact
24 sound and then immediately ran the port side & fore main dec
25 k. He saw that the tugboat “TIPM no.12701”was closed to t
26 he
27 port bow of own vessel approx.70 cm and then informed the
28 Chief officer about this status, (i.e.the tugboat contacted with the
29 port anchor and the black stained at the portside of bow door). -
30 Because the black stain was not obvious, the chief officer
31 decided to inspect the condition of bow door in the morning of

01 7th April 2023. (-在2023年4月7日00:30左右，水手長周先
02 生，位於船艙內左舷和下層甲板（甲板2），聽到兩次撞擊
03 聲，立即前往左舷和前主甲板。他看到台港12701拖輪靠近
04 自己船的左舷艙部，約70公分，然後通知了大副。（即拖輪
05 碰撞船的左舷錨並在左舷的艙門留下黑色污漬）-由於黑色
06 污漬不明顯，因此大副決定在2023年4月7日中檢查艙門的狀
07 況。）」，然遍觀系爭協和海事公證報告，均無關於系爭左
08 舷艙門於系爭事故發生後留有黑色污漬之相片；且查，系爭
09 船舶之舷錨為設置於船身外側之突出活動結構物，而艙門則
10 為船舶最前方，構成船身一部，以控制臂控制開關之門片，
11 二者構造獨立，亦不在同一水平或垂直位置之事實，有被告
12 提出之系爭船舶船身及結構相片附卷可稽，並為兩造所不爭
13 執，足見系爭拖船縱碰撞系爭船舶之左舷錨，亦非必然撞及
14 左艙門，自無從僅憑「系爭拖船碰撞系爭船舶『左舷錨』並
15 曾『靠近』系爭船舶『左舷艙門』」，即認「系爭拖船必亦
16 『碰撞』系爭船舶『左舷艙門』」。

- 17 2. 次查，系爭協和海事公證報告第5頁至第6頁就公證人實際登
18 船檢驗之過程，係記載「3.Inspection on 13th April 2023.....
19 in order to prevent from the extra damageds, the bow door was
20 unable to open for our inspection.....3.2 Joint Inspection to
21 Damaged Areas:We were accompanied by chief officer and
22 attended the space of bow door, in oredor to jointly inspect the
23 damaged extrents of vessel.The condition of damaged areas was
24 measured & noted as follows:1.Due to the starboard side
25 along side, the shell plating of bow door was unable to be
26 inspected. 2.From visual inspection , the internal frame/shell
27 plating was apparently in sound conditon.(3. 2023年4月13日的
28 檢查..... 為了防止額外的損害，船艙門無法打開進行檢
29 查..... 3.2檢查參與方：我們由大副陪同，前往船艙門區
30 進行聯合檢查，以檢查船舶損壞的範圍。損壞區域的狀狀況
31 進行測量和記錄如下：1. 由於船停泊在左舷邊，無法檢查船

01 艙的外殼鋼板。2. 從肉眼檢查中，內部框架/外殼鋼板顯然
02 處於良好的狀態。.....」，顯見該報告檢查範圍及方式因
03 系爭船舶停靠位置及避免再生損害等考量而受限制，無法進
04 行徹底完整之檢查，而難以確定系爭左舷艙門損壞之原因，
05 且上開系爭左舷艙門內部框架及外殼鋼板「顯然處於良好狀
06 態」之觀察，更不足以支持系爭協和海事公證報告關於系爭
07 左舷艙門係因系爭事故毀損之判斷。

- 08 3. 再查，觀諸系爭協和海事公證報告第8頁至第10頁「損壞原
09 因」欄中「5. Cause of Damage: From our investigation, we
10 concluded our finding as following: -Reportedly the bow door/
11 ramp was often operated at Nangan Fuao Port and Dongyin Zho
12 ngzhu Port. -The bow door/ramp was regularly maintained/
13 inspected by the ship's crew -Allegedly the last operation of bow
14 door/ramp was conducted at Dongyin at/around 13:00 hours on
15 6th April 2023 without damage/abnonnal. -According to the CC
16 TV of the tugboat “TIPM no. 12701”, we noted that of tugboa
17 t
18 was contacted with the port anchor of MV “Taima Star” at/
19 around 00:28:26~00:28:32 on 7th April 2023. Note: 1. But we
20 could not confirm whether the tire fender of tugboat was bow
21 door or not. 2. The CCTV (whole recording time) of the tugboat
22 “TIPM no.12701” for clarifying whether the tugboat was
23 approached again. According to the CCTV of M.V. “Taima
24 Star”, we noted that the tugboat “TIPM no. 12701” was
25 approached the port bow of M.V. “Taima Star” twice. (5. 損壞
26 原因：經過我們的調查，我們得出以下結論：• 根據報告，
27 船艙門/舷梯經常在南竿福澳港和東引中柱港運作。• 船員
28 定期維護，檢查船艙門和舷梯。• 據稱，船艙門和舷梯在20
29 23年4月6日13:00左右在東引中柱港進行了最後一次操作，
30 沒有受損和異常。根據台港12707拖輪的閉路電視，我們注
31 意到該拖輪的右舷船首在2023年4月7日右凌晨00:28:26-00:

28:32與臺馬之星的左舷錨相碰撞。備註：1. 但我們無法確認拖輪的護墊是否與船艙門接觸。2. 應取得臺港12701拖輪的閉路電視影像（整個記錄時間）以澄清是否拖輪再次接近。根據臺馬之星輪船的閉路電視影像，我們注意到台港1270拖輪曾兩次接近“台馬之星”輪船的左前方船艙。）」之記載，顯見該報告經調查仍無法確認系爭拖船是否確曾碰撞系爭船舶左艙門，並認應繼續調查系爭事故發生情形，自不得徒以系爭左舷艙門平日經定期維護檢查，且系爭事故前操作並無異常，系爭控制臂於系爭事故發生之隔日損壞，遽謂該控制臂係因系爭事故損壞。

4. 是綜觀系爭協和海事公證報告內容，公證人尚未能就系爭事故發生之原因為充足完整之調查，則該報告關於系爭船舶之左艙門控制臂係遭系爭拖船碰撞所致之結論，即不足以證明原告上開主張。此外，原告迄本院言詞辯論終結時止，復未提出其他證據舉證以實其說，則其主張系爭控制臂因系爭事故損壞云云，已非可採。

(二) 況查，系爭事故經中華海事檢定社公證人於112年4月10日會同驗船中心之驗船師等相關人員，至系爭船舶進行調查，並出席系爭會勘協調會，復於同年月18日訪談被告張建平及系爭拖船輪機長，再於同年4月19日、4月24日、5月1日、5月10日參加系爭事故第1次至第4次聯合調查，其登船檢查結果記載「...5.The surface/hull and edge of bow door were within normal condition by the visual inspection. ...7.We with the CR surveyor visually inspected and found that the area around the port side anchor was in normal condition, such as the exterior hull, inside hull & structure, the anchor, the base of anchor, the paint & welding places, etc.(.....5. 經目視檢查，艙門表面、船體外板及其邊緣均屬正當狀況。.....7. 我們會同驗船機構(CR)公證人進行目視檢查，發現左舷錨周邊區域狀況正常，包括外部船體、內部結構、錨具、錨座、塗裝及焊接

01 部位等，均未見異常」。又依船舶研發中心在系爭會勘協調
02 會中所稱「…艙門片主要的支撐是下方的支撐臂，現在斷的
03 是上方的支撐臂，斷在比較脆弱的地方，裡面的結構不是實
04 心的是中空的，有看到船上有做點焊的動作，現場作動的時
05 候，根據CR驗船師轉述，下面有插銷液壓鋼沒辦法完全收
06 合，所以剛剛艙門在收的時候上方的支撐臂就產生斷裂的狀
07 況…」，及驗船中心於該會議中「艙門以外的地方，艙門外
08 板以及疑似被擦撞錨鍊的結構，從內部去看結構是沒有明顯
09 變形，裡面油漆也沒有龜裂和受撞擊的跡象，斷掉的控制臂
10 附近的結構，附近的焊道結構也沒有龜裂，結構大致上是沒
11 有問題。」之發言，並勘驗系爭拖船錄影影像，判定系爭拖
12 船「於轉向及靠泊過程中，輕微接觸/碰撞『臺馬之星』之
13 左舷錨」，再綜合所有檢查、勘查、訪談及會議資料，認定
14 「From what we have surveyed as aforesaid, we noted that the
15 Tugboat “TIPM No. 12701” accidentally touched the anchor
16 chain on the port side of the passenger & cargo ship “TAIMA
17 STAR” when she was berthing at the Wharf West No. 1B on
18 April 7, 2023. It was later found out that the bow door of the
19 passenger & cargo ship “TAIMA STAR” was damaged and
20 could not be opened and closed normally. However, from all the
21 evidence available, it is indeterminable as to whether the
22 damage to the bow door of TAIMA STAR” was related to the
23 contact by the Tugboat “TIPM No. 12701.”(依據上述調查結
24 果，我們確認拖船『臺港12701號』於2023年4月7日在基隆
25 港西1B碼頭靠泊時，曾不慎接觸客貨船『臺馬之星』左舷
26 之錨鏈。其後發現『臺馬之星』之艙門受損，且無法正常開
27 關。然而，綜合目前所有可得證據，尚無法判定『臺馬之
28 星』艙門之損壞是否與拖船『臺港12701號』之接觸行為具
29 有直接關聯。」等事實，亦有系爭中華海事公證報告附卷可
30 稽，足見系爭控制臂之損壞，確與系爭事故無關。

31 (三)又查，中華海事檢定社於115年5月18日就系爭事故及系爭控

01 制臂損壞原因，出具系爭中華海事補充報告，有被告提出之
02 該報告影本附卷可稽。而公證人於報告中，以以下證據及理
03 由，補充其認「拖船於系爭事故發生時並未撞及系爭船艙與
04 系爭控制臂，及系爭控制臂之損壞非因系爭事故所致」之依
05 據：

- 06 1. 公證人提出系爭船舶左舷結構相片，說明系爭控制臂之位置
07 係在船錨的上方，系爭拖船撞及船錨之錨冠，而未撞到控制
08 臂，且「船錨在控制臂下方，撞到船錨因船體弧度是不會撞
09 到船艙門內部的控制臂」。
- 10 2. 公證人又依交通部航港局外聘余惠廣委員於112年4月24日協
11 調會議中「兩片主要支撐臂的前後各有一個Bearing Bush
12 （軸套）已經磨耗下沉」之陳述，判定「這個零件是用來避
13 免軸與孔直接面接觸而造成磨損損壞..... 研判Bearing
14 Bush（軸套）的磨耗下沉是會導致控制臂支撐力量不足」；
15 復依交通部航港局「『臺馬之星』遭擦造成船艙門內部結構
16 損壞」簡報內容，認定「目前斷裂的左舷控制臂確實已被修
17 改過構型，左右舷控制臂的不對稱，亦為左舷控制臂老化斷
18 裂的可能原因」。
- 19 3. 另就系爭協和海事公證報告中引用系爭船舶水手長關於在系
20 爭事故發生時「聽到兩次撞擊聲」之陳述，公證人亦以系爭
21 拖船錄影影像製作畫面截取相片及勘驗紀錄，確認系爭拖船
22 右船艙碰墊擦撞系爭船舶左舷錨之錨冠，使左舷錨發生位移
23 並發生第一次震動，惟並未接觸系爭左舷艙門，嗣系爭拖船
24 退開並使左舷錨再發生位移，系爭拖船完全自系爭船舶左舷
25 錨及錨冠退開後，錨冠回彈造成第二次震動，過程為「一次
26 擦碰，發生兩次震動」。
- 27 4. 是由系爭中華海事補充報告上開內容，益徵系爭拖船並未撞
28 及系爭左舷艙門，位於系爭左舷艙門內部之系爭控制臂係因
29 構型及零件磨損等因素斷裂，原告主張系爭控制臂因受系爭
30 拖船撞擊所致，即非足取。

31 五、綜上所述，原告既未能證明系爭船舶左艙門控制臂斷裂係因

01 系爭事故所致，則其依民法第184條第1項前段規定主張被告
02 張建平應負侵權行為損害賠償責任，及依民法第188條主張
03 被告臺灣港勤公司、高雄港勤公司應與被告張建平負不真正
04 連帶責任，並依民法第196條、第216條第1項、第546條第1
05 項請求被告賠償系爭船舶檢測費用、修繕費用、替代船舶費
06 用、補足固定成本費用合計15,847,229元，及自起訴狀繕本
07 送達最後被告翌日起至清償日止，按週年利率5%計算之利
08 息，為無理由，不應准許。原告之訴既經駁回，其假執行之
09 聲請亦失所附麗，應併予駁回。

10 六、本件事證已臻明，至原告雖以系爭協和海事公證報告認定
11 「系爭拖船撞擊系爭船舶二次，且直接撞擊左舷艙門」，系
12 爭中華海事公證報告則認定「系爭拖船撞擊系爭船舶一次，
13 且僅撞擊左舷錨」，兩者差異甚大為由，聲請另囑託鑑定。
14 惟查，系爭協和海事公證報告因未能就系爭事故發生之原因
15 為充足完整之調查，則該報告關於系爭船舶之左艙門控制臂
16 係遭系爭拖船碰撞所致之結論，不足以證明原告上開主張；
17 而系爭中華海事公證報告及系爭中華海事補充報告基於登船
18 檢查結果、訪談內容、系爭拖船錄影影像、系爭會勘協調會
19 及交通部航港局就系爭事故舉行之4次聯合調查會議之紀錄
20 等資料，認定系爭拖船僅碰撞系爭船舶一次，且系爭控制臂
21 之損壞與系爭事故無關，其結論應為可採等事實，既如前
22 述，原告復自承目前就系爭事故保存之證據僅有系爭協和海
23 事調查報告(見本院115年6月11日言詞辯論筆錄)，則本件自
24 無再行鑑定之必要及可能；又兩造其餘之攻擊或防禦方法及
25 所用之證據，經本院斟酌後，認為均不足以影響本判決之結
26 果，爰不逐一論列，併予敘明。

27 七、據上論結，本件原告之訴為無理由，依民事訴訟法第78條，
28 判決如主文。

29 中 華 民 國 115 年 7 月 13 日
30 民事第二庭 法 官 姚貴美

31 以上正本係照原本作成。

01 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
02 委任律師提起上訴者，應一併繳納上訴審裁判費。

03 中 華 民 國 115 年 7 月 13 日

04 書記官 鄭筑安