

福建高等法院金門分院民事判決

110年度重上字第9號

上訴人 連江縣政府

法定代理人 王忠銘

訴訟代理人 李書孝律師

李宗哲律師

上訴人即附

帶被上訴人 連江縣馬祖連江航業有限公司

有限公司)(下稱連江航業公司)

法定代理人 朱秀平

訴訟代理人 劉一徵律師

被上訴人 高鼎遊艇股份有限公司(下稱高鼎公司)

法定代理人 韓碧祥

訴訟代理人 陳君沛律師

複代理人 楊鈞任律師

訴訟代理人 陳立曄律師

被上訴人即

附帶上訴人 新華航業股份有限公司(下稱新華公司)

法定代理人 馮能砥

訴訟代理人 黃雅羚律師

上列當事人間請求損害賠償事件，兩造對於中華民國110年5月26日福建連江地方法院106年度重訴字第3號第一審判決，各自提起上訴及附帶上訴，上訴人連江航業公司並為訴之追加，本院於112年9月22日言詞辯論終結，判決如下：

主 文

原判決關於駁回上訴人連江縣政府、連江航業公司如後開第2項之訴及其假執行聲請，暨訴訟費用之裁判均廢棄。

上廢棄部分，(一)被上訴人高鼎公司應給付上訴人連江縣政府新台幣（下同）371萬8532元及自民國106年12月27日起至清償日止，按年息5%計算之利息。(二)被上訴人新華公司應再給付上訴人連江航業公司239萬5011元及自民國106年12月27日起至清償日止，按年息5%計算之利息。

其他上訴、連江航業公司追加之訴均駁回。

附帶上訴駁回。

第一審、第二審（含追加之訴）訴訟費用，由被上訴人高鼎公司、新華公司分別負擔5%、12%，餘由上訴人連江縣政府、連江航業公司負擔。附帶上訴訴訟費用由新華公司負擔。

本判決第2項命高鼎公司、新華公司給付部分，於連江縣政府、連江航業公司依序以123萬9500元、79萬8000元分別為高鼎公司、新華公司供擔保後，各得假執行。但高鼎公司、新華公司如分別以371萬8532元、239萬5011元依序為連江縣政府、連江航業公司預供擔保，各得免為假執行。

事實及理由

壹、程序事項

(一)本件上訴人連江縣政府之法定代理人變更為王忠銘，據其檢附中央選舉委員會民國111年12月2日公告之縣市長選舉當選人名單聲請承受訴訟，經核並無不合，應予准許。

(二)按附帶上訴，雖在被上訴人之上訴期間已滿，或曾捨棄上訴權或撤回上訴後，亦得為之(參民事訴訟法第460條第2項)。被上訴人新華公司於110年5月31日收受原審判決，有送達證書可憑(原審卷四第251頁)，其於同年6月22日提起上訴(本院卷一第71頁)，雖逾上訴期間，且未記明附帶上訴字樣。惟該公司已更正係提起附帶上訴(同上卷第273-274頁)，自可視為附帶上訴(最高法院82台抗字第622號、87年度台抗字第125號裁定參照)，故應列為附帶上訴人。

(三)上訴人連江航業公司就請求被上訴人高鼎公司賠償替代船舶費用、試俾費用、補足固定成本費用及雙錨固定維修費用部分，於原審曾主張依民法第191條之1規定為請求，並於110

01 年1月29日原審準備程序時表明捨棄該請求(原審卷四第46頁
02 背面)。於提起上訴後，復於110年9月27日具狀追加依民法
03 第191條之1規定為其請求權基礎(本院卷一第209頁)，核
04 屬訴訟標的之追加，而其追加與原訴主張高鼎公司應負侵權
05 行為損害賠償責任之基礎事實同一，兩者訴訟資料可相互利
06 用，依民事訴訟法第446條第1項但書、第255條第1項第2款
07 規定，毋須得對造之同意，其追加在程序上應予准許。

08 (四)連江縣政府就請求新華公司賠償替代船舶費用、試俾費用、
09 補足固定成本費用部分，於112年9月22日言詞辯論時以言詞
10 撤回依民法第184條第1項之請求(本院卷二第169頁)，核屬
11 訴之一部撤回，新華公司對此並無異議，視為同意撤回，該
12 部分之訴訟繫屬消滅。

13 貳、實體方面

14 一、連江縣政府(原審先位原告)、連江航業公司(原審備位原
15 告，以下合稱上訴人等)主張：(一)先位之訴：連江縣政府於
16 100年7月29日與高鼎公司簽訂「建造新台馬輪1艘」造船統
17 包工程案採購契約(下稱系爭造船契約)，委由高鼎公司負責
18 新台馬輪之設計、採購與建造，其後命名為「台馬之星」，
19 該建造完成之船舶(下稱系爭船舶)，乃連江縣政府所有。
20 另連江縣政府委由連江航業公司代理與被上訴人即附帶上訴
21 人新華公司於103年9月26日簽訂「台馬之星委託經營與管理
22 採購契約」(下稱系爭經營契約)，委託新華公司負責系爭船
23 舶之經營管理等工作。系爭船舶建造完成後，於104年7月28
24 日經驗收合格，於同年8月12日正式首航營運。惟開始營運
25 後，因可歸責於高鼎公司之事由，故障多次〔如原判決附表
26 (下同)一編號2、6至9〕，致系爭船舶須維修及停航，造
27 成連江縣政府受有租用替代船舶(台馬輪或合富輪)費用之
28 損害共322萬7192元、試俾費用共40萬8430元及補足固定成
29 本費用之損害1252萬1779元，並於105年9月19日及106年4月
30 19日發生船舶艙左右舷雙錨故障，分別支付5萬1000元、3萬
31 2000元維修費用，以上合計1624萬0401元，依系爭造船契約

第19條第8項之約定或民法第227條第2項規定，高鼎公司應負損害賠償責任。另因新華公司對系爭船舶欠缺保養或其船員操作不當等可歸責之事由，致該船舶發生故障數次（如附表一編號2、3至5），造成連江縣政府受有租用替代船舶費用之損害262萬2762元、試俾費用127萬5357元及補足固定成本費用之損害423萬9884元（以上合計813萬8003元）。連江縣政府除依系爭經營契約第13條第6項約定或民法第544條之規定，請求新華公司賠償外，並得依系爭經營契約第14條第2項約定，請求停航罰款5112萬元。（二）備位之訴：又倘連江縣政府前開請求為無理由，連江航業公司受連江縣政府委託經營管理系爭船舶，就前揭可歸責於高鼎公司或新華公司之事由，造成船舶故障所生之前開各項損害合計1624萬0401元，自得依侵權行為（民法第184條第1項前段、第191條之1）規定，請求高鼎公司賠償，並依系爭經營契約第13條第6項、民法第544條規定，請求新華公司賠償租用替代船舶等損害813萬8003元，暨依系爭經營契約第14條第2項向該公司請求停航罰款5112萬元等情，先位之訴部分，連江縣政府求為命高鼎公司、新華公司依序給付1624萬0401元、5925萬8003元暨均自起訴狀繕本送達之翌日起至清償日止，按年息5%計算之利息；備位之訴部分，連江航業公司求為命高鼎公司、新華公司依序給付1624萬0401元、5925萬8003元暨均自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按年息5%計算利息之判決，並均願供擔保請准宣告假執行。

二、對造之抗辯

（一）高鼎公司以：系爭造船契約為承攬契約，系爭船舶驗收完成後於104年8月1日交付連江縣政府，上訴人等主張之各故障事故，均非可歸責於伊。且倘系爭船舶有設計疏失等瑕疵，連江縣政府雖得依民法第493條、第495條規定，請求償還修補必要費用或因瑕疵所生之損害賠償。但此等費用或損害，並非固有利益之損害，並無同法第227條第2項加害給付規定之適用。又連江縣政府請求之各項費用，均係連江航業公司

01 支付，連江縣政府並無因造船瑕疵而實際受有損害，且系爭
02 經營契約乃連江航業公司以自己名義，而非以連江縣政府代
03 理人之身分與新華公司簽訂，連江縣政府亦不得依系爭造船
04 契約請求高鼎公司賠償。況其因船舶瑕疵所生之損害賠償請
05 求權，亦罹於民法第514條之1年短期時效而消滅。另連江航
06 業公司與伊無任何契約關係，其請求伊負賠償責任，並無理
07 由，且其損害賠償請求權已罹於時效等語，資為抗辯。

08 (二)新華公司則以：系爭經營契約為連江航業公司與伊簽訂，連
09 江縣政府並非契約當事人，伊對於連江縣政府亦無侵權行
10 為，連江縣政府依系爭經營契約或民法委任關係、侵權行為
11 規定，請求賠償或給付停航罰款，均非有據。另連江航業公
12 司請求系爭船舶故障之各項損害及停航罰款，亦無理由等
13 語，資為抗辯。

14 三、原審就先位之訴部分，為連江縣政府全部敗訴之判決；就備
15 位之訴部分，判命新華公司應給付連江航業公司1089萬5655
16 元及自106年12月27日起至清償日止，按年息5%計算之利
17 息，而駁回連江航業公司其餘之訴。連江縣政府、連江航業
18 公司就不利部分提起上訴，先位之訴部分，連江縣政府上訴
19 聲明：(一)原判決廢棄；(二)高鼎公司應給付連江縣政府1624萬
20 0401元及自106年12月27日（即起訴狀繕本送達翌日）起至
21 清償日止，按年息5%計算之利息；(三)新華公司應給付連江
22 縣政府5925萬8003元及自106年12月27日起至清償日止，按
23 年息5%計算之利息。備位之訴部分，連江航業公司上訴聲
24 明：(1)原判決不利連江航業公司部分廢棄；(2)高鼎公司應給
25 付連江航業公司1624萬0401元及自106年12月27日起至清償
26 日止，按年息5%計算之利息；(3)新華公司應再給付連江航
27 業公司4836萬2348元及自106年12月27日起至清償日止，按
28 年息5%計算之利息。新華公司則就其敗訴部分，提起附帶
29 上訴，其附帶上訴聲明：①原判決不利於新華公司部分廢
30 棄；②上廢棄部分，連江航業公司在第一審之訴及假執行聲
31 請均駁回。兩造對於他造之上訴或附帶上訴，各聲明駁回上

01 訴或附帶上訴。

02 四、兩造不爭執事項（本院卷二第163-164頁）

03 (一)連江縣政府與高鼎公司於100年7月29日簽訂系爭造船契約，
04 由高鼎公司負責新台馬輪之設計、採購與建造工作，該船舶
05 其後命名為「台馬之星」，建造完成後於104年7月28日經驗
06 收合格。

07 (二)連江縣政府委由連江航業公司負責系爭船舶營運，連江航業
08 公司與新華公司於103年9月26日簽訂系爭經營契約，約定自
09 交船營運日3年履行採購標的之供應，且須完成行銷推展、
10 票務作業、貨運業務、旅客服務、船舶安全管理、事故處理
11 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
12 作。新華公司於104年8月1日接手系爭船舶，於同月12日起
13 開始營運。

14 (三)系爭船舶開始營運後，其發生故障日期、修復日、故障項
15 目、停航日期及連江航業公司支出替代船舶費用，暨停航期
16 日之系爭船舶操作費及超出費用差額如附表一所示（新華公
17 司就其中編號2之修復日期於本院撤銷自認，並稱修復日期
18 為104年9月10日）。

19 (四)系爭船舶於104年8月1日至105年7月31日止之期間，因機械
20 故障停航經維修後，為因應航行安全及船舶規範，新華公司
21 配合連江航業公司及交通部航港局北部航務中心要求，於附
22 表二所示日期試俾並由連江航業公司支出試俾費用。

23 (五)新華公司於104年8月1日至105年7月31日止之系爭船舶履約
24 期間，僅航行132趟次，就少於185趟次部分，連江航業公司
25 已依系爭經營契約第4條第1項之約定，補給以每趟次固定成
26 本34萬0473元、共52趟次，合計1770萬4596元之費用與新華
27 公司。

28 (六)連江航業公司以「台馬輪」替代系爭船舶航行，造成台馬輪
29 全年東引航線趟次不足，於104年11月1日至105年12月11日
30 止之台馬輪履約期間，已補給以每趟次固定成本6萬4889
31 元、共24趟次，合計155萬7336元之費用與新華公司。

01 (七)連江航業公司於105年12月12日至106年5月31日止之台馬輪
02 東引航線履約期間，已補給以每趟次固定成本為6萬4889
03 元、共35趟次，合計227萬0115元之費用與新華公司。

04 (八)新華公司曾於105年9月19日、106年4月19日申請系爭船舶之
05 船艙左右舷雙錨檢修，連江航業公司分別支付5萬1000元、
06 3萬2000元與訴外人寬勇工程行、銘宏船舶機械有限公司。

07 五、爭執事項及其判斷

08 (一)系爭經營契約之締約當事人為何？

09 1.按債之關係為特定人間之權利義務關係，債權債務之主體，
10 以締結契約之當事人為準，凡契約上所載明之債權人，不問
11 其實際情形如何，對於債務人當然得行使契約上之權利。至
12 於委任契約之受任人，以自己之名義訂立契約取得債權時，
13 僅該受任人得向他方當事人請求履行債務，故在受任人未將
14 其債權移轉於委任人以前，委任人不得逕向他方當事人請求
15 履行。另隱名代理之成立，須代理人為法律行為時，雖未以
16 本人名義或明示以本人名義為之，惟實際上有代理本人之意
17 思，且此項意思為相對人所明知或可得而知者，始足當之
18 (最高法院103年度台上字第781號裁判)。

19 2.連江縣政府主張系爭經營契約係其委由連江航業公司代理與
20 新華公司簽訂，該契約之權利義務，應直接歸屬於連江縣政
21 府等情，為新華公司否認。經查，連江縣政府為連江縣（為
22 地方自治團體，具公法人地位）設置之行政機關，連江航業
23 公司則為於85年間依照公司法組織、登記、成立之社團法
24 人，股東包括連江縣政府（出資比例96%）、南竿鄉公所、北
25 竿鄉公所、莒光鄉公所及東引鄉公所，並非連江縣政府百分
26 之百出資設立，有該公司章程（原審卷四第326-328頁）及經
27 濟部商工登記公示資料查詢結果（本院卷一第407頁）可證，
28 兩者明顯有別。而系爭經營契約明確記載締約之當事人為連
29 江航業公司與新華公司（原審卷一第35頁、第45頁背面），
30 連江航業公司亦陳明係以自己名義與新華公司簽訂系爭經營
31 契約，非為連江縣政府之代理人及無隱名代理或間接代理等

01 情（原審卷四第37頁），堪認連江航業公司於訂約時，實際
02 上亦無代理連江縣政府之意思，系爭經營契約之締約當事人
03 為連江航業公司與新華公司，甚為瞭然。

04 3.連江縣政府所提連江航業公司設置自治條例暨編制表、權責
05 劃分表等資料（原審卷一第319-328頁），僅足說明連江航業
06 公司在內部上由連江縣政府實質控制而已，非謂連江縣政府
07 委託連江航業公司辦理私經濟事務時，連江航業公司須以連
08 江縣政府代理人之身分或意思，與相對人訂立私法上契約。
09 而系爭船舶為連江縣政府建造及所有，系爭經營契約採購案
10 招標公告，載明全部服務費用，由連江縣政府支應，為新華
11 公司參與投標時即已知悉，新華公司之公司網頁並記載自92
12 年開始承接連江縣政府所屬台馬輪委外業務，至106年5月31
13 日為止，104年連江縣政府新船台馬之星開航，仍委託伊公
14 司營運等情，固據提出招標公告、新華公司投標之服務建議
15 書及公司網頁等資料佐證（本院卷一第319-331頁）。惟招標
16 公告記載連江航業公司為招標機關，僅該採購案係受連江縣
17 政府全額補助，且得標後亦以連江航業公司之名義與新華公
18 司簽訂系爭經營契約，客觀上均無顯示連江航業公司於為法
19 律行為時，實際上有代理連江縣政府之意思，即無成立隱名
20 代理之餘地。連江縣政府據以抗辯系爭經營契約簽訂時，連
21 江航業公司有代理連江縣政府締約之意思，且此項意思為新
22 華公司明知或可得而知云云，自不可採。系爭經營契約之締
23 約當事人乃連江航業公司與新華公司，洵堪認定。

24 (二)附表一各編號所示故障事件，是否可歸責於高鼎公司或新華
25 公司？

26 1.編號2、艙門開關不正常：

27 (1)104年9月8日系爭船舶艙門無法正常開啟，參酌監察院糾正
28 案文就艙門變形故障事件，記載：「(1)首航隔天104年8月
29 13日航行至東引時，艙門跳板放下時，由船員將跳板前端的
30 舌片（8個）向前翻開，因舌片翻前正好抵到止滑鋼棒，若
31 艙門繼續向前運動有可能造成扭曲。(2)104年8月14日因未

01 即時處理艙門及船員操作程序問題，造成艙門變形受損而無
02 法正常啟閉，經廠商於同年月19日派人緊急修復。(3)104年
03 9月8日艙門於關門時無法自動啟閉，改以手動操作。返回基
04 隆港後，廠商於104年9月9日及10日派人檢修，發現感應器
05 故障，並認為係前次碰撞移位所致，經重新調整位置後已排
06 除障礙。另油壓缸拉桿卡死部分，經隨船工程師檢修後，於
07 球狀連結頭處施打牛油，目前均已恢復正常。(4)艙門復因
08 跳板未收回定位而誤關，造成左側艙門下方感應磁鐵及其固
09 定角鐵變形，致艙門開關不順。」等情（原審卷三第182頁
10 背面）。

11 (2)高鼎公司104年9月11日提交連江縣政府之「臺馬之星艙門檢
12 查報告」，其肇因分析記載：「(二)該船104.08.13靠泊東
13 引中柱港時船員操作艙門跳板，flap(舌片)不慎撞擊浮動碼
14 頭，造成前端4片活動鐵板中間的2片突出變形，且艙門flap
15 升過高卡住上方門框之工字樑，回收跳板flap未就定位就關
16 閉艙外門，導致操作系統異常均無法作動，…。(三)104.9.
17 10公司由曹廠長率四員赴基隆檢查，只清潔右大門Cleat
18 （拉力繫固裝置）發現各活動機件牛油嘴未施打牛油，且有
19 鹽垢及汙垢產生，顯見疏於保養。且經人員清潔並潤滑各裝
20 備活動機件後，大門即運作正常。故本次故障主因應為右大
21 門Cleat拉力繫固裝置所致。(四)燈號指示異常，經調整磁
22 簧感應間距後，恢復正常使用，原因係104.08.13遭撞擊偏
23 移所致」等詞（原審卷四第69頁）。

24 (3)前開糾正案文及高鼎公司檢查報告，皆認本次艙門故障事件
25 與前次flap升過高卡住上方門框工字樑，及磁簧感應器位移
26 係因遭撞擊偏移所致。原審囑託國立海洋大學（輪機工程學
27 系）鑑定結果，該大學109年2月27日海輪機字第1090002216
28 號函檢送之鑑定報告書（下稱海大鑑定報告，見原審卷三第
29 146-152頁），亦認為：「第一次104年8月12日首航東引碼
30 頭時，因電動系統無法正常運作致艙門無法開啟。原因為電
31 動系統的油路存有雜質，且油壓缸之連接管與固定底座位置

01 不正，無法勾住艙門所造成。經原告（指高鼎公司）現場工
02 程師指導以手動開啟艙門。但艙門接觸碼頭時卻無法平放，
03 於是只好將跳板前端8片舌板(Flap)向前翻，但因艙門無法
04 正常平放而與碼頭升降棧橋上之止滑鋼棒相牴觸，船身向前
05 擠壓造成艙門跳板扭曲變形，導致艙門變形無法正常啟
06 閉。」、「第二次104年9月8日艙門再次無法正常開啟，
07 …。原因為感應器安裝位置不當，經重新調整修復。105年8
08 月歲修時才將液壓缸底座中心不正的問題矯正。本鑑定判斷
09 原告（高鼎公司）第一次修理未將變形部位調整好，是造成
10 第二次故障的基因，加上感應器位置設計不當。雖然收門時
11 跳板升太高撞擊工字樑，且跳板未定位就關門導致感應器角
12 鐵變形，造成艙門開關不順。但這些動作乃是原告隨船工程
13 師指導操作，非全屬船員操作不當，修理費用…，雙方平均
14 分擔」等情(同上卷第148頁)。綜此，堪以認定此項故障為
15 系爭船舶104年8月12日首航東引碼頭時艙門變形未將變形部
16 位調整好，加上感應器位置設計不當，及船員（新華公司人
17 員）操作不當等項因素所造成。上訴人等主張此項故障事
18 故，高鼎公司與新華公司應各負一半責任，堪以採憑。高鼎
19 公司、新華公司分別抗辯論此項故障為未受高鼎公司教育訓
20 練之新華公司操作船舶人員不當操作之人為疏失，或僅因感
21 應器安裝位置不當所致，均難採取。

22 2.編號3、左主機無法啟動：

23 (1)104年11月11日系爭船舶之左主機無法啟動，監察院糾正案
24 文記載：廠商高鼎公司檢修結果，係因新華公司船員進出港
25 換油時間未達標準時數，造成主機燃油入口濾器過髒而壓差
26 大所致，更轉換濾器後即回復正常等語(原審卷三第183
27 頁)；海大鑑定結果認為係船員於進出港換油程序不當，造
28 成燃油濾網太髒，差壓過大所致，純屬船員操作疏失等情
29 (同上卷第150頁)。而本件事故發生後，訴外人全球自動
30 化有限公司分別於104年11月12日、15日及18日指派工程師
31 前往檢測（參高鼎公司104年11月25日(104)高鼎字第104110

01 12號函，原審卷四第17頁)，依原廠技師柳崇義及簡志穎出
02 具之檢測報告(原審卷四第76頁)，雖僅認為係無法建立燃油
03 壓力所致，並未表明係換油時間有何未依標準時數或其程序
04 不當，致燃油濾網太髒，差壓過大情事，且無查明導致「燃
05 油壓力無法建立」之主要原因為何。惟由「更換濾器後即回
06 復正常」之結果觀察，海大鑑定報告依其專業學識經驗，參
07 酌相關事證，認此次主機無法啟動，是因為船員進出港換油
08 程序不當，造成燃油濾網太髒，差壓過大所致，應屬合於一
09 般經驗及事理。否則，何以將濾網更換即可排除故障。

10 (2)新華公司雖謂依海洋大學鑑定人員游連武於原審另案106年
11 度重訴字第1號事件(下稱另案事件)證述只要燃油濾網清
12 洗後就可啟動，並提出輪機日誌節本指明在事故前之104年
13 10月4日、10日、28日、同年11月3日、9日等都有船員就燃
14 油濾網多次清洗紀錄，而以系爭船舶濾網於清洗後應可啟動
15 卻未啟動為由，抗辯海大鑑定報告之結論不可採信。然而，
16 即使船員有「定期」清洗濾網，不當然「進出港換油時」已
17 善盡清洗或保養責任，新華公司負責系爭船舶經營，負有管
18 理、保養船舶之責，應隨時注意濾網有無過髒之清況，何況
19 從前述清洗紀錄之時間來看，難以看出有何「定期」之規律
20 可言，亦不排除存在實際未清洗乾淨之情形。新華公司抗辯
21 各節難以採取，前開海大鑑定意見，堪以採憑。上訴人等主
22 張編號3、左主機無法啟動事故，係船員操作疏失，為可歸
23 責於新華公司乙節，堪以採信。

24 3.編號4、左主機無法啟動之異常仍不穩：

25 此項事故之發生原因，上訴人等雖主張為前開編號3故障之
26 延續。然此事故未經鑑定，且編號3故障事故，已於104年12
27 月22日修復完畢，依上訴人等所提證據，無從認定新華公司
28 就此有可歸責之事由。

29 4.編號5、左主機無法啟動：

30 連江航業公司主張105年6月16日左主機無法啟動，亦為前揭
31 編號3故障事件之延續，可歸責於新華公司，惟其乃以左主

01 機燃油系統循環閥無法建立共軌壓力致無法啟動主機，於高
02 鼎公司同意更換循環閥後已經解決等語，似指高鼎公司設計
03 提供之「循環閥」機件有瑕疵，與所稱可歸責於新華公司船
04 員疏失之說詞，相互矛盾，復無其他具體事證可供參酌，自
05 無從認定此項事故新華公司有可歸責事由。

06 5.編號6、左主機離合器故障：

07 (1)105年6月19日系爭船舶左主機離合器故障，海大鑑定報告認
08 係因航行當日左主機離合器發生滑油低壓警報，但系統卻未
09 依正常程序自動停車，經輪機員轉換過濾器後，低壓現象排
10 除，並繼續航行，直至第二次再度出現低壓狀態，主機才自
11 動停車，此事件經德國MAN技師檢修研判，主要原因是左主
12 機離合器變速箱剎車鎖死，造成來令片燒毀並黏在變速箱上
13 所致，而造成左主機離合器變速箱剎車鎖死之原因，可能係
14 左主機自動停車，導致離合器脫離，進而造成軸剎車過負荷
15 終至左主機離合器故障，此離合器尚在保固期，該故障事件
16 高鼎公司確實有設計上瑕疵，因為發生滑油低壓、主機自動
17 停車是設計上的正常程序，為何沒有考慮到離合器脫離恐將
18 造成軸剎車鎖死與過負荷問題，而損傷離合器等情(原審卷
19 三第151頁)，足認上訴人等主張此項故障事故可歸責於高鼎
20 公司，核屬有據。

21 (2)高鼎公司雖以海洋大學鑑定人員游連武已於另案事件證述：
22 主機發生低壓警報時，船想走也走不了，後來船員降低程式
23 中之低壓數字設定，後來找原廠技師過來才發現原廠設計是
24 以主機轉速控制，但船廠自行改成以油壓數字控制，所以原
25 廠才不賠償，造船廠要自己負責，不能怪船員；船員更改設
26 定方式那是拼命等語，認主機離合器發生低壓警報正常應停
27 機，找出問題後再從新啟動，新華公司人員擅自更改程式中
28 低壓數字設定，強迫應停機之船舶繼續航行，始造成損壞，
29 非高鼎公司之設計瑕疵，不可歸責於高鼎公司云云。然海大
30 鑑定報告已詳為說明系爭船舶航行當日左主機離合器發生滑
31 油低壓警報，但系統卻未依正常程序自動停車，直至第二次

再度出現低壓狀態，主機才自動停車，並於左主機自動停車時，導致離合器脫離，進而造成軸剎車過負荷終至左主機離合器故障，而發生滑油低壓、主機自動停車為設計上的正常程序，應考慮離合器脫離恐將造成軸剎車鎖死與過負荷問題而損傷離合器，此項故障高鼎公司確實有設計上之瑕疵，並無認為船員自行更改程式中低壓數字設定，與該項故障事故有相當因果關係。高鼎公司抗辯其無設計上瑕疵，不足採取。

6.編號7、螢幕顯示器故障：

系爭船舶於105年8月31日發生螢幕顯示器故障，海大鑑定報告認：螢幕顯示器故障必須待料修理，出廠才2年的螢幕顯示器就發生電子零件故障，或數據不準現象，高鼎公司應負全責等語(原審卷三第152頁)。高鼎公司抗辯係因新華公司人員不正常操作之人為疏失所致，尚無具體資料佐證，難以採取。上訴人等主張此項故障為可歸責於高鼎公司，亦屬有據。

7.編號8、右主機故障無法啟動：

106年1月12日系爭船舶右主機故障，無法啟動。海大鑑定報告認發生螢幕顯示數據異常現象，而造成無法啟動右主機而停航，合理推斷AMS程式設計有錯誤或數據傳輸有問題，甚至配線施工有瑕疵，高鼎公司難辭其咎，應負全責等情(同上卷第151頁)。高鼎公司徒以船用主機國際大廠有MAN及MTU主機，有多年在我國船舶運用，唯獨本件產生損壞，抗辯係新華公司船員不當操作所致，並非伊設計及施作有瑕疵云云，難以採信。上訴人等主張此項故障事件，係可歸責於高鼎公司，堪以採取。

8.編號9、離合器剎車齒輪咬死，造成高溫停機：

系爭船舶於106年7月20日發生離合器剎車齒輪咬死，造成高溫停機事件，海大鑑定報告認此現象與105年6月19日左主機離合器發生故障的狀況類似，在航行中出現剎車片故障鎖死現象，經過原廠技師檢查發現預潤泵的電路控制是以主機轉

速信號來控制，並非原廠設計是以壓力來控制，高鼎公司自行變更設計，違背原廠保固責任，為應歸責於高鼎公司所生之瑕疵等語(同上卷第152頁)。高鼎公司雖稱此次故障事件發生時，高溫應會有警報，若仍繼續操作，乾燒結果會產生咬死問題，故應屬新華公司人員操作疏失所致，非高鼎公司之設計疏失云云，並無具體資料佐證，尚難採取。上訴人等主張此項故障事件為可歸責於高鼎公司，洵屬有據。

(三)對高鼎公司為請求部分

1.先位之訴(連江縣政府)：

(1)連江縣政府依系爭造船契約第19條第8項約定或民法第227條第2項不完全給付(加害給付)之規定，請求高鼎公司賠償替代船舶費用322萬7192元(即附表一編號2之半數54萬0117元+編號6至9合計268萬7075元)、試俾費用40萬8430元(即附表二、項次10至13之金額)、補足固定成本費用1252萬1779元及雙錨固定維修費用8萬3000元。

(2)系爭造船契約第19條第8項約定：因可歸責於廠商之事由，致機關遭受損害者，廠商應負損害賠償責任(原審卷一第30頁)。本件系爭船舶如附表一編號2之故障事件，高鼎公司與新華公司應各負一半責任，編號6至9之故障事件，均可歸責於高鼎公司，已如前述。就因該等可歸責於高鼎公司之事由，致連江縣政府遭受損害者，連江縣政府即得據此項約定請求高鼎公司賠償。連江縣政府因各該故障事件，致系爭船舶停航並維修，在停航維修期間，該船舶無法供正常營運使用，喪失使用可能性，倘須另外租用其他船舶使用，因此支出相關租船費用，自屬連江縣政府遭受之損害。而系爭船舶當時交連江航業公司委託新華公司營運，為維持既有航線運能，持續服務往來旅客，滿足旅客交通需求，即有租用其他船舶(台馬輪或合富輪)替代，並由連江航業公司實際支付該替代船舶費用合計322萬7192元〔不爭執事項(三)〕之必要。

(3)按損害賠償義務人所負之損害賠償責任，係回復被害人於損害發生前之應有經濟狀態，而非原來狀態。又營運中船舶因

故障而喪失使用可能性（使用利益），因其使用利益，一般均得以相當之費用換得，且有隨時、立即使用之可能性，在交易觀念上具有經濟上利益。如因委託與自己有控制從屬關係或其他特殊情誼之他人營運使用，以滿足往來旅客交通需求，致於船舶故障後，係由該他人現實支付租用替代船舶供營運之費用者，雖因兩者有上開特定關係而非由被害人自行支付，但不能因此嘉惠於損害賠償義務人，仍應認被害人受有相當於租用替代船舶費用之損害，得向賠償義務人請求賠償，始符公平原則。系爭船舶故障後，雖實際上係由連江航業公司支付前開替代船舶費用322萬7192元。然連江縣政府為連江航業公司之最大股東，兩者有控制從屬關係，連江縣政府將系爭船舶交給連江航業公司委託新華公司負責營運，並於104至106年間，每年編列預算數千萬元，供連江航業公司作為船運虧損及維修經費補助、償還貸款等使用，有所提連江縣政府歲出計畫說明提要與各項費用明細表、連江航業公司損益表及明細分類帳影本為證（本院卷一第333-378頁），則前開替代船舶費用雖非由連江縣政府支付，仍應認連江縣政府受有相當於租用替代船舶費用322萬7192元之損害，得向高鼎公司請求賠償。

(4) 試俾費用40萬8430元部分，係分別因附表一編號6、8、9之故障事件而支出之必要費用。另新華公司於105年9月19日、106年4月19日申請系爭船舶之船艙左右舷雙錨檢修，連江航業公司因此分別支付5萬1000元、3萬2000元（合計8萬3000元）與訴外人寬勇工程行、銘宏船舶機械有限公司〔不爭執事項(八)〕。而此雙錨兩次修理，基本上屬航修工程，但真正問題是錨鍊制動栓台座的位置有誤差，導致錨鍊無法鎖緊而讓航行中鬆動的錨撞擊船艙板發出巨響，必須調整錨鍊制動栓台座位置才能徹底解決問題，因此屬於高鼎公司結構設計問題，修理費用應由該公司負責等情，有海大鑑定報告可證（原審卷三第152頁）。連江縣政府主張此項檢修費用支出，亦屬可歸責於高鼎公司之事由造成之損害，亦屬有據。而此

兩項費用，雖實際為由連江縣政府投資設立並控制之連江航業公司支付，基於與前開替代船舶費用之相同法律上理由，亦應認為連江縣政府得向高鼎公司請求賠償。

(5)補足固定成本費用1252萬1779元部分，其費用支出係源於系爭經營契約第4條第1項關於全年航行200趟次之正負7.5%（即185～215趟次）內，其每趟次費用依約定給付，少於185趟次或多於215趟次部分，每趟次應追補或扣減之費用，以補足固定成本或扣除固定成本為依據計算之約定而來（原審卷一第36頁），屬系爭經營契約有關價金調整之特別約定，其補足固定成本趟次之約定意旨，無非在保障契約相對人新華公司負責經營系爭船舶之投資收益。連江縣政府既非系爭經營契約之當事人，此項補足船舶經營成本之費用，亦與連江縣政府因系爭船舶故障，須停航維修而不能使用造成之損害，欠缺相當因果關係。連江縣政府請求高鼎公司賠償此部分損害1252萬1779元，應不予准許。

(6)綜上，連江縣政府依系爭造船契約第19條第8項之約定，請求高鼎公司賠償，在371萬8532元（計算式：322萬7192元＋40萬8340元＋8萬3000元）範圍，洵屬正當。逾此範圍部分，則無理由。至連江縣政府關於依民法第227條第2項不完全給付規定為請求部分，縱使有據，其得請求之數額亦不高於上開金額，故不予詳述。

(7)另損害賠償之債，可分為法定損害賠償之債與約定損害賠償之債，前者為依法律規定發生之損害賠償之債，後者為當事人依約定成立之損害賠償之債。系爭造船契約第19條第8項核屬約定損害賠償之債，與民法第514條第1項屬法定損害賠償之債不同，應適用一般15年時效，並無該條項所定1年短期時效之適用。連江縣政府於106年12月13日提起本件訴訟，其請求權並無罹於時效情形。高鼎公司抗辯連江縣政府前開債權之請求權已罹於時效而消滅，不足採取。

2.備位之訴(連江航業公司)：

(1)連江航業公司依侵權行為規定（民法第184條第1項前段、第

191條之1），請求高鼎公司賠償，其中關於先位之訴連江縣政府得請求高鼎公司賠償371萬8532元部分，已毋須再審究，僅須就關於請求補足固定成本費用1252萬1779元部分為裁判，先予說明。

(2)系爭船舶為連江縣政府委託建造及所有；連江航業公司請求前開補足固定成本費用，係基於其與新華公司間之系爭經營契約第4條第1項約定而來，前已說明，高鼎公司則非系爭經營契約之當事人。

(3)按民法第184條第1項前段係以侵害「權利」為要件，而不及於權利以外之利益，特別是學說上所稱之純粹經濟上損失或純粹財產上損害，以維護民事責任體系上應有之分際，並達成立法上合理分配及限制損害賠償責任，適當填補被害人所受損害之目的，故該條項前段所定過失侵權行為之成立，須有加害行為及權利受侵害為成立要件（最高法院101年度台上字第496號判決意旨參照）。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項前段規定，對加害人請求損害賠償；與學說上所謂「純粹經濟上損失」或「純粹財產上損害」，係指其經濟上之損失為「純粹」的，而未與其他有體損害如人身損害或財產損害相結合，原則上並非上開規定所保護之客體，固有不同（最高法院103年度台上字第845號判決意旨參照）。除係契約責任（包括不完全給付）及同法第184條第1項後段及第2項所保護之客體外，並不涵攝在民法第184條第1項前段侵權責任（以權利保護為中心）所保護之範圍。故當事人間倘無契約關係，除有民法第184條第1項後段及第2項規定之情形者外，行為人就被害人之純粹經濟上損失，不負賠償責任（最高法院107年度台上字第638號判決意旨參照）。又民法第191條之1商品製造人侵權行為之規定，應與消費者保護法第7條作相同解釋，也不保護純粹經濟上損失。

01 (4)系爭船舶為連江縣政府所有，連江航業公司並非船舶所有權
02 人，雖辦理系爭船舶之經營事宜，其因該船舶故障，依系爭
03 經營契約之約定，補足固定成本費用予新華公司，倘因此受
04 有經濟上損失，亦非屬民法第184條第1項前段、第191條之1
05 規定所保護之權利之範圍，其據以請求高鼎公司賠償，於法
06 不合，應予駁回。

07 (四)對新華公司為請求部分

08 1.先位之訴(連江縣政府)：

09 (1)連江縣政府依系爭經營契約第13條第6項約定或民法第544條
10 受任人因處理委任事務有過失之損害賠償規定，請求新華公
11 司賠償租用替代船舶、試俾費用與補足固定成本費用共813
12 萬8003元，及依系爭經營契約第14條第2項約定，請求新華
13 公司給付停航罰款5112萬元。

14 (2)按受任人本於委任人所授與之代理權，以委任人名義與他人
15 為法律行為時，固直接對委任人發生效力；若受任人以自己
16 之名義與他人為法律行為，因而為委任人取得之權利，則須
17 經受任人依民法第541條第2項規定，將其移轉於委任人，委
18 任人始得逕向該他人請求履行（最高法院72年台上字第4720
19 號判例）。系爭經營契約為連江航業公司以自己之名義，與
20 新華公司訂立，並非連江航業公司代理連江縣政府所簽訂，
21 已認定如前。連江縣政府既無主張並證明連江航業公司已依
22 法將系爭經營契約所生之債權移轉於連江縣政府，其逕援引
23 系爭經營契約之約定，或直接依民法第544條規定，請求新
24 華公司賠償損害或給付停航罰款，即無理由。

25 2.備位之訴(連江航業公司)：

26 (1)連江航業公司依系爭經營契約第13條第6項約定或民法第544
27 條之規定，請求新華公司賠償租用租用替代船舶、試俾費用
28 與補足固定成本費用共813萬8003元，及依系爭經營契約第
29 14條第2項約定，請求新華公司給付停航罰款5112萬元。而
30 就附表一、編號2故障事件，新華公司應負一半責任，編號3
31 之故障事件，新華公司有可歸責事由，編號4、5之故障事

件，則難認為新華公司有可歸責事由，前已認定。次就連江航業公司得請求之各項損害，審酌如下。

(2) 替代船舶費用部分

① 編號2事件：

104年9月9日、10日、11日、12日、14日等5次停航，時間均在附表一編號2事件104年9月8日發生後之6日內，且直至104年9月16日相關損壞才修復完成，考量艙門關閉不正常將可能發生影響客貨正常進出、海水滲入等船舶進出港、航行安全等嚴重問題，是依經驗法則判斷，足以導致船舶停航或有停航需要，故連江航業公司主張上述5次停航與該事件具有相當因果關係，應屬合理可採。至新華公司就此項事件之前開修復日期撤銷自認，並提出相關函文（本院卷一第81-91頁、第165-175頁）為證。惟其撤銷自認未經對造連江航業公司之同意，且依所提各項函文僅能證明新華公司於104年9月11日發函陳報本項故障已於同年10日完成檢修，尚未經交通部航港局北部航務中心複查確認，且經連江縣政府督導小組現勘後，迄同月14日仍希望船舶各項設備均達完美後再行復航，可見在復航以前，仍難認為已修復完畢，即依其所提證據，亦不能證明其自認與事實不符，其撤銷自認於法不合。新華公司雖辯稱停航是依連江航業公司指示辦理，非其履約有瑕疵所致云云。惟如無此危及船舶航行安全之事件發生，連江航業公司自無需指示新華公司停航，更無因該事件增加5次替代船舶差額費用之必要。則連江航業公司依系爭經營契約第13條第6項：「因可歸責於廠商之事由，致履約有瑕疵者，機關除依前3款規定外，並得請求損害賠償」之約定，請求此部分替代船舶費用之半數54萬0117元，即屬正當。

② 編號3事件：

104年11月12日至15日、18日、19日等7次停航，時間均在附表一編號3事件104年11月11日發生後之8日內，且故障直至104年12月22日修復完成，考量系爭船舶如左主機無

法順利啟動，應足以導致船舶無法正常航行，即便啟動後，如在航行中突然喪失動力，結果更難以想像。故連江航業公司在故障未查明修復前，為維護旅客人身及財產安全，決定停航以他船替代，實屬謹慎正確的作法，其主張上述7次停航與本事件有關而有相當因果關係，亦屬可採。其依系爭經營契約第13條第6項之約定，請求此部分替代船舶損害共155萬6056元(計算式：21萬4666×4+23萬2464×3=155萬6056元)，亦有理由。新華公司辯稱連江航業公司係以系爭船舶主機系統設備未檢修完成，指示104年11月12日暫停原台馬輪執行東引航線經營契約，以台馬輪替代航行辦理，非新華公司履約有可歸責事由等語。然連江航業公司所請求前開7次停航之損害，係肇因於新華公司人員疏於清洗濾網所致之停航，不論連江航業公司有無指示以台馬輪替代航行，均無從免除新華公司依經營契約所應負之責任，所辯自不足採。

③編號5事件：

此事件不足證明係可歸責於新華公司之事由所致，連江航業公司請求此部分2次停航之替代船舶損害共52萬6589元，於法無據。

④據此，連江航業公司得請求之替代船舶損害為209萬6173元〔計算式：54萬0117元+155萬6056元〕。

(3)試俾費用部分：

①連江航業公司主張104年12月10日至22日期間共7次試俾，及105年1月11日、12日共2次試俾(即附表二項次1至9)，均係因附表一編號3、4故障事件所為，而向可歸責之新華公司請求此9次試俾費用共127萬5357元。新華公司否認前述104年12月間7次試俾與該編號3事件有關，抗辯是104年12月11日左主機滑油過濾器漏油事件所致，另105年1月之2次試俾，是新華公司受連江航業公司及航港局北部航務中心指示而為，非可歸責於新華公司等詞。

②連江航業公司已支付新華公司之上述共9次試俾費用，有所

01 提105年2月24日新華公司試航請款函文可證，觀該函說明
02 三記載：「臺馬之星於104年8月1日交船至105年1月12日
03 止，配合貴公司(即連江航業公司)與航港局北部航務中心
04 要求空船出海試俾共計11次」，而連江航業公司所屬承辦
05 人員則僅於下方註記：「擬：俟校對試航日及油耗後再行
06 支付」、「可」等字句(原審卷一第87頁)，全文未述及關
07 於系爭船舶故障或爭議之內容。但對照其所提出之105年12
08 月9日新華公司請款函文所附連江航業公司黏貼憑證用紙及
09 統一發票下方則註記：「擬：7月21及7月28因船舶故障爭
10 議尚未釐清，待確認無關廠商過失時給付。」(同上卷第
11 102頁背面)，以及106年9月28日新華公司請款函文，說明
12 二記載：「臺馬之星106年7月20日左主機故障停航檢修至
13 8月1日檢修完畢配合貴公司要求出海試俾。8月28日從馬祖
14 返回基隆途中發出現電機跳電，配合貴公司要求在9月3日
15 出海試俾…」，其下方有多則註記，如：「8/1及9/20為高
16 鼎保固項目」、「保固項目的海試費用不應列入本公司應
17 行支付費用」、「結簽：因牽涉高鼎，故先以『暫付款』
18 支付」等字，尚難認104年12月間之7次試俾，及105年1月
19 之2次試俾，分別是與系爭船舶故障及何項次之故障事件相
20 關。況兩造對於附表一編號3事件之修復日為104年12月22
21 日並不爭執，連江航業公司於原審詢問有關試俾標準時，
22 陳述稱：為了船舶安全，故在修復後依據港務局要求辦理
23 試俾，以檢視船舶安全等語(原審卷四第183頁)，則系爭船
24 舶於附表一編號3事件於104年11月11日發生後至同年12月
25 21日以前，是否有試俾之必要，即有疑義。故尚難認104年
26 12月10日、12日、15日、16日、17日、20日等6次試俾，與
27 編號3之故障事件具有相當因果關係，此部分請求，不應准
28 許。

- 29 ③另連江航業公司請求104年12月22日試俾費用16萬0989元部
30 分，係主張同年12月11日左主機滑油過濾器漏油事件為附
31 表一編號3事件之延續，海大鑑定報告並無敘述此次左主機

故障之相關內容，但對「3. 左主機無法啟動事件」作出應歸因於船員不當操作，應由新華公司負擔費用之結論（原審卷三第150頁）。惟參照連江航業公司所提原證9、高鼎公司另案請求給付工程款事件之起訴狀，其第13頁就104年12月11日左主機滑油過濾器漏油事件，記載：交通部航港局指派駐船資深輪機長技士曾志雄說明事件發生原因，主要是機油濾靜器清洗裝回時，未更換墊片導致啟動主機出航後，即發生漏油現象，當時新華公司機艙人員急忙鎖緊避免漏油，卻不小心用力過度，而將過濾器的軛柄轉斷，高鼎公司趕製過濾器的軛柄，並換上新墊片，於同年月14日完成修復等情（原審卷一第132頁），堪認此項漏油事件與先前左主機無法啟動故障事件，顯有不同，並非原有左主機故障事件之延續，且於同月14日即已完成修復，應無試俾之必要。連江航業公司請求給付此次試俾費用16萬0989元，為無理由。

- ④連江航業公司請求105年1月11日、12日共2次試俾費用部分，並未舉證證明「左主機無法啟動之異常」為可歸責於新華公司操作疏失所致，此部分請求，亦不予准許。

(4)補足固定成本費用：

- ①系爭船舶104年8月1日至105年7月31日止之台馬航線部分：

①104年9月9日、10日、11日、12日、14日等5次停航與附表一編號2事件具相當因果關係，新華公司應負一半責任，前已說明，連江航業公司依系爭經營契約第13條第6項約定，請求新華公司負擔前述趟次一半即2.5趟補足固定成本之損害，即屬正當。

②104年11月12日至15日、18日、19日等7次停航與附表一編號3事件亦有相當因果關係，新華公司應負全部責任，連江航業公司請求新華公司負擔該7趟補足固定成本之損害，亦有理由。

③105年6月16日、17日等2次停航，雖發生於附表一編號5事件於105年6月16日當日及隔日，但連江航業公司未能證明

該事件可歸責於新華公司，其請求新華公司負擔此部分補足固定成本之損害，即不能准許。

④據上，應准許補足固定成本之趟次合計9.5次，而以每趟次34萬0473元計算固定成本費用，為雙方不爭執，連江航業公司此部分得請求之損害金額為323萬4493元(計算式：9.5×34萬0473=323萬4493元，元以下捨去，以下同)。

②台馬輪104年11月1日至105年12月11日之東引航線部分：

①連江航業公司主張附表一編號3、5事件可歸責於新華公司，因而請求賠償台馬輪東引航線不足趟次分別為7趟、1趟之損害。其中編號3事件可歸責於新華公司，該公司亦不否認系爭船舶自104年11月12日至19日之7次停航，係由台馬輪東引航線代航之事實，且觀之台馬輪東引航線委託經營與管理採購契約附約-壹(台馬輪替代臺馬之星航行臺-馬航線)第2條第1項明定：「為配合『臺馬之星』船舶狀況尚未穩定，原航程基隆-東引(南竿)-南竿(東引)由「台馬輪」替代航行」(原審卷一第59頁)，足以證明台馬輪代航這段期間與系爭船舶之故障事件有關。又台馬輪於104年11月12日至19日間7次代航在上述約定期間內，則連江航業公司委託新華公司間就台馬輪東引航線至少減少此7趟次，其主張與附表一編號3事件有相當因果關係，應足採信。新華公司抗辯其係因連江航業公司調度台馬輪而無法依原定執行東引航線，非屬可歸責於新華公司等語。但如無系爭船舶附表一編號3事件發生，連江航業公司應無調度台馬輪之需要，且依上述台馬輪經營附約載明因系爭船舶狀況不穩定而另訂該附約，更可見代航情事，已非臨時突發的船舶調度支援，而有訂約之必要，新華公司所辯，不足採取。另連江航業公司主張附表一編號5事件係可歸責於新華公司，請求賠償台馬輪東引航線不足趟次為1趟之損害部分，因無證據證明該事件損害與新華公司操作疏失行為有關，該部分請求即屬無據。

②綜上，連江航業公司依系爭經營契約第13條第6項約定，請

01 求新華公司補足以「104年11月1日至105年12月11日止之台
02 馬輪履約期間，因全年東引航線趟次不足，已補給以每趟
03 次固定成本為6萬4889元、24趟次計算之費用，共計155萬
04 7336元與新華公司」為計算基礎，主張台馬輪於上述期間
05 代航系爭船舶共37趟，其中新華公司應負擔7趟，依高鼎公
06 司及新華公司各自負擔之比例計算，新華公司應負擔4.5趟
07 次($24 \times 7 / 37 = 4.5$ ，小數點第2位後捨去)，補足固定成本費
08 用之損害為29萬2000元(計算式：6萬4889 $\times$ 4.5)。

09 ③從而，連江航業公司得請求新華公司給付之補足固定成本
10 費用，合計為352萬6493元〔計算式：323萬4493元+29萬
11 2000元〕。

12 (5)停航罰款部分

13 ①系爭經營契約第14條「遲延履約及罰款」第2項約定：「機
14 關核定航班內，若可歸責廠商事由致本輪（即系爭船舶）
15 停航，每違約一趟次罰款新台幣500,000元，第2趟次後累
16 計加罰（第2趟兩倍，第3趟四倍…等累計），由每月給付
17 之價金核實扣除，並動用保證金逕為處理，不足時向廠商
18 追償」；同條第9項約定：「罰款之總額，以契約價金總額
19 之20%為上限」（原審卷第40頁背面）。經查，①附表一
20 編號2事件所致之系爭船舶停航5次，半數責任應由新華公
21 司負擔，連江航業公司依據上開約定，得請求前2次即104
22 年9月9日、10日之停航罰款。②附表一編號3事件所致之停
23 航為7次(104年11月12至18日)，全部責任應由新華公司負
24 擔，連江航業公司得請求此7次停航罰款。③惟依上開約定
25 累計加罰結果，共計9次停航，罰款之總額已逾約定上限即
26 5112萬元，連江航業公司以此上限金額，請求新華公司給
27 付，即非無據。

28 ②前開停航罰款是否過高而應予酌減？

29 ①前開約定之停航罰款，屬懲罰性違約金之性質，為兩造陳
30 述無誤(原審卷四第48背面、第87頁)，核其約定使用「罰
31 款」文義及針對可歸責於新華公司停航之事由，採取累計

處罰之方式，該罰款懲罰性違約金性質，洵堪認定。

②此項懲罰性違約金，系爭經營契約雖設有「契約價金總額之20%」之上限，但該上限金額高達5112萬元。審酌系爭船舶為全新打造營運，肩負遊客往返馬祖地區重任，對於促進馬祖地區交通便利及觀光收益頗鉅，屬重大交通建設，停航對於連江航業公司影響甚大；附表一編號2事件先與高鼎公司感應器設計及所屬人員隨船指揮操作不當有關，新華公司船員遇故障事變又因不熟悉操作及應變能力欠佳，船員配合高鼎公司人員指揮所致，可責性較低；系爭船舶自開航後至106年下半年度止，故障事件發生不斷，依照海大鑑定報告，有多次故障可歸責於高鼎公司；又系爭經營契約第3條約定每趟次單價42萬6000元；第4條約定新華公司契約價金之調整係以全年航行「200趟次」之正負7.5%為基準追補或扣減費用等情，認連江航業公司請求給付違約金5112萬元，確屬過高，爰依民法第252條之規定，酌減為766萬8000元（即減至15%）。則於酌減後，連江航業公司得請求之停航罰款為766萬8000元，逾此範圍，於法不合。

(6)準此，連江航業公司得請求新華公司給付之金額，合計為1329萬0666元〔計算式：209萬6173元＋352萬6493元＋766萬8000元〕。

六、綜上所述，先位之訴部分，連江縣政府依系爭造船契約第19條第8項之約定，於請求高鼎公司給付371萬8532元及自起訴狀繕本送達翌日即106年12月27日起至清償日止，按年息5%計算利息之範圍；備位之訴部分，連江航業公司依系爭經營契約第13條第6項約定，於請求新華公司給付1329萬0666元及自起訴狀繕本送達翌日即106年12月27日起至清償日止，按年息5%計算利息之範圍，均為有理由，應予准許。其等逾此範圍（除備位之訴關於連江航業公司請求高鼎公司賠償替代船舶費用共371萬8532元本息部分，因先位聲明連江縣政府勝訴而毋庸裁判外，含追加之訴部分）之請求，於法無

據，均應不予准許。原審就上開先位之訴應予准許部分，及備位之訴逾1089萬5655元而未逾1329萬0666元(即239萬5011元)本息部分及各假執行之聲請，分別為上訴人等敗訴之判決，尚有未洽。上訴人等之上訴意旨，求為廢棄，為有理由。爰由本院將之廢棄，並改判為如主文第2項所示。至原審駁回上訴人等其餘請求及假執行之聲請，暨判命新華公司給付連江航業公司1089萬5655元本息暨准免假執行之宣告，則無不合。上訴人等其餘上訴及連江航業公司於上訴後之追加之訴暨新華公司之附帶上訴，均為無理由，應予駁回。

七、兩造各自陳明願供擔保聲請宣告假執行及免為假執行，就主文第2項上訴人等勝訴部分，核均無不合，併各酌定相當擔保准許之。又關於海洋大學之鑑定費用，兩造於原審另案即106年度重訴字第1號事件於108年10月16日辯論時，已有協議其分攤比例，附此敘明。

八、本件事證已明確，兩造其餘攻擊防禦方法及舉證，經審酌後於判決之結果不生影響，不予贅詞論列。

據上論結，本件上訴人等之上訴，為一部有理由，一部無理由，連江航業公司訴之追加及新華公司之附帶上訴均為無理由，依民事訴訟法第450條、第449條第1項、第78條、第79條、第85條第1項前段、第463條、第390條第2項、第392條第2項，判決如主文。

中 華 民 國 112 年 11 月 8 日

民事庭審判長法官 李文賢

法官 許志龍

法官 陳瑞水

正本係照原本作成。

如不服本判決，應於收受送達後20日內向本院提出上訴書狀，其未表明上訴理由者，應於提出上訴後20日內向本院補提理由書狀（均須按他造當事人之人數附繕本）上訴時應提出委任律師或具有律師資格之人之委任狀；委任有律師資格者，另應附具律師資格證書及釋明委任人與受任人有民事訴訟法第466條之1第1項但

01 書或第2項所定關係之釋明文書影本。如委任律師提起上訴者，
02 應一併繳納上訴審裁判費。

03 中 華 民 國 112 年 11 月 9 日

04 書記官 李麗鳳