

福建高等法院金門分院民事判決

114年度重上更一字第1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 連江縣馬祖連江航業有限公司

有限公司)

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

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

上列當事人間請求損害賠償事件，上訴人對於中華民國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，提起上訴，連江縣馬祖連江航業有限公司並為訴之追加，經最高法院部分發回更審，本院於本院於114年4月30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後開第2項之訴，暨訴訟費用之裁判（除確定部分外）均廢棄。

上廢棄部分，被上訴人高鼎遊艇股份有限公司應給付上訴人連江縣政府新台幣88萬1097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、連江縣馬祖連江航業有限公司追加之訴均駁回。

第一審、第二審（含追加之訴）及發回前第三審訴訟費用（均除確定部分外），由被上訴人高鼎遊艇股份有限公司負擔6%，餘由

01 上訴人負擔。

02 事實及理由

03 一、上訴人連江縣政府(先位原告)、連江縣馬祖連江航業有限公
04 司(備位原告，下稱連航公司)主張：連江縣政府於民國100
05 年7月29日與被上訴人高鼎遊艇股份有限公司(下稱高鼎公
06 司)簽訂「建造新臺馬輪1艘」造船統包工程案採購契約(下
07 稱系爭造船契約)，約定由高鼎公司負責新臺馬輪之設計、
08 採購與建造。連江縣政府另委由連航公司代理與原審共同被
09 告新華航業股份有限公司(下稱新華公司)於103年9月26日簽訂
10 「臺馬之星委託經營與管理採購契約」(下稱系爭委託經營
11 契約)，委託新華公司負責前開船舶之營運。嗣高鼎公司完
12 成前開船舶建造，經命名為「臺馬之星」(下稱系爭船舶)，
13 於104年7月28日驗收合格，同年8月12日首航營運。惟開始
14 營運後，因可歸責於高鼎公司之事由，系爭船舶故障多次
15 [如原判決附表一編號1、2、6至9所示]，致該船舶須維修
16 及停航，造成連江縣政府受有租用替代船舶(臺馬輪或合富
17 輪)費用之損害新台幣(下同)322萬7192元、試俾費用40
18 萬8430元及補足固定成本費用之損害1252萬1779元，並於10
19 5年9月19日、106年4月19日因船艙左右舷雙錨故障，依序支
20 付維修費用5萬1000元、3萬2000元，以上合計1624萬0401
21 元，高鼎公司應負責賠償等情，先位之訴部分，連江縣政府
22 擇一依系爭造船契約第19條第8項約定或民法第227條第2項
23 之規定，備位之訴部分，連航公司依民法第184條第1項前
24 段、第191條之1(於二審追加)規定，各求為命高鼎公司給
25 付1624萬0401元及自起訴狀繕本送達之翌日起至清償日止，
26 按年息5%計算利息之判決，並均願供擔保請准宣告假執行
27 (逾上開範圍部分已判決確定，不予贅述)。

28 二、高鼎公司則以：系爭造船契約為承攬契約，系爭船舶驗收完
29 成後於104年8月1日交付連江縣政府，上訴人主張之各故障
30 事故，均非可歸責於伊。縱認系爭船舶有設計疏失等瑕疵，
31 連江縣政府雖得依民法第493條、第495條規定，請求償還修

01 補必要費用或因瑕疵所生之損害賠償。但此等費用或損害，
02 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
03 之適用。連江縣政府請求之各項費用，均連航公司支付，連
04 江縣政府並無因造船瑕疵而實際受有損害，且系爭委託經營
05 契約乃連航公司以自己名義，而非以連江縣政府代理人之身
06 分與新華公司簽訂，連江縣政府亦不得依系爭造船契約請求
07 賠償。又連江縣政府與連航公司間非民法之委任關係，連江
08 縣政府無從主張就連航公司支付之費用依有民法第546條第1
09 項規定負委任人償還義務。況連江縣政府請求之各項費用性
10 質上屬承攬瑕疵損害，應適用承攬之1年短期時效規定，其
11 請求權已罹於時效消滅或因超過瑕疵發現期間而不得主張。
12 另連航公司與伊無任何契約關係，其請求伊負賠償責任，並
13 無理由，縱有理由其損害賠償請求權亦罹於時效等語，資為
14 抗辯。

15 三、不爭執事項（本院更審卷第236-237頁）：

16 (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，
17 由高鼎公司負責新臺馬輪之設計、採購與建造工作，該船舶
18 其後命名為「臺馬之星」，建造完成後於104年7月28日經驗
19 收合格。

20 (二)連江縣政府委由連航公司負責系爭船舶營運，連航公司與新
21 華公司於103年9月26日簽訂系爭委託經營契約，約定自交船
22 營運日3年履行採購標的之供應，且須完成行銷推展、票務
23 作業、貨運業務、旅客服務、船舶安全管理、事故處理及緊
24 急應變、船舶機械維護保養及人力資源管理及組織等工作。
25 新華公司於104年8月1日接手系爭船舶，同月12日起開始營
26 運。

27 (三)系爭船舶營運後，其發生故障日期、修復日、故障項目、停
28 航日期及連航公司支出替代船舶費用，暨停航期日之系爭船
29 舶操作費及超出費用差額如原判決附表一所示。

30 (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
31 故障停航經維修後，為因應航行安全及船舶規範，新華公司

01 配合連航公司及交通部航港局北部航務中心要求，於原判決
02 附表二所示日期試俾並由連航公司支出試俾費用。

03 (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
04 期間，僅航行132趟次，就少於185趟次部分，連航公司已依
05 系爭委託經營契約第4條第1項之約定，補給以每趟次固定成
06 本34萬0473元、共52趟次，合計1770萬4596元之費用與新華
07 公司。

08 (六)連航公司以「臺馬輪」替代系爭船舶航行，造成臺馬輪全年
09 東引航線趟次不足，於104年11月1日至105年12月11日止之
10 臺馬輪履約期間，已補給以每趟次固定成本6萬4889元、共
11 24趟次，合計155萬7336元之費用與新華公司。

12 (七)連航公司於105年12月12日至106年5月31日止之臺馬輪東引
13 航線履約期間，已補給以每趟次固定成本為6萬4889元、共
14 35趟次，合計227萬0115元之費用與新華公司。

15 (八)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
16 艙左右舷雙錨檢修，連航公司分別支付5萬1000元、3萬2000
17 元與訴外人寬勇工程行、銘宏船舶機械有限公司。

18 四、本院判斷：

19 (一)連江縣政府與連航公司就系爭船舶營運有委任關係；連航公
20 司再將系爭船舶委託新華公司經營與管理，其與新華公司簽
21 訂之系爭委託經營契約，其締約當事人為連航公司與新華公
22 司。

23 1.連江縣政府委由連航公司負責系爭船舶營運，連航公司因而
24 與新華公司簽訂系爭委託經營契約，為兩造不爭執〔不爭執
25 事項(二)〕，就與系爭船舶營運相關事務，連江縣政府與連航
26 公司間即成立民法上之委任契約，此與連航公司為連江縣政
27 府投資設立或兩者在內部上有控制與從屬關係無涉。

28 2.又債之關係為特定人間之權利義務關係，債權債務之主體，
29 以締結契約之當事人為準，凡契約上所載明之債權人，不問
30 其實際情形如何，對於債務人當然得行使契約上之權利。至
31 於委任契約之受任人，以自己之名義訂立契約取得債權時，

01 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
02 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
03 履行。另隱名代理之成立，須代理人為法律行為時，雖未以
04 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
05 思，且此項意思為相對人所明知或可得而知者，始足當之
06 （最高法院103年度台上字第781號裁判）。

07 3.連江縣政府主張系爭委託經營契約係其委由連航公司代理與
08 新華公司簽訂，該契約之權利義務，應直接歸屬於連江縣政
09 府等情。惟連江縣政府為連江縣(為地方自治團體，具公法
10 人地位)設置之行政機關，連航公司則為於85年間依照公司
11 法組織、登記、成立之社團法人，股東包括連江縣政府(出
12 資比例96%)、南竿鄉公所、北竿鄉公所、莒光鄉公所及東
13 引鄉公所，並非連江縣政府百分之百出資設立，有該公司章
14 程(原審卷四第326-328頁)及經濟部商工登記公示資料查詢
15 結果(本院前審卷一第407頁)可證。系爭委託經營契約明確
16 記載締約之當事人為連航公司與新華公司(原審卷一第35
17 頁、第45頁背面)，連航公司亦陳明係以自己名義與新華公
18 司簽訂系爭委託經營契約，非為連江縣政府之代理人及無隱
19 名代理或間接代理等詞(原審卷四第37頁)，堪認連航公司
20 於訂約時，實際上亦無代理連江縣政府之意思，系爭委託經
21 營契約之締約當事人為連航公司與新華公司，實甚明顯。

22 4.連江縣政府所提連航公司設置自治條例暨編制表、權責劃分
23 表等資料(原審卷一第319-328頁)，僅足說明連航公司在內
24 部上由連江縣政府實質控制而已，非謂連江縣政府委託連航
25 公司辦理私經濟事務時，連航公司須以其代理人之身分或意
26 思，與相對人訂立私法上契約。而系爭船舶為連江縣政府建
27 造及所有，系爭委託經營契約採購案招標公告，載明全部服
28 務費用，由連江縣政府支應，為新華公司參與投標時即已知
29 悉，新華公司之公司網頁並記載自92年開始承接連江縣政府
30 所屬臺馬輪委外業務，至106年5月31日為止，104年連江縣
31 政府新船臺馬之星開航，仍委託伊公司營運等情，固據提出

01 招標公告、新華公司投標之服務建議書及公司網頁等資料佐
02 證(本院前審卷一第319-331頁)。惟招標公告記載連航公司
03 為招標機關，僅該採購案係受連江縣政府全額補助，且得標
04 後亦以連航公司之名義與新華公司簽訂系爭委託經營契約，
05 客觀上均無顯示連航公司於為法律行為時，實際上有代理連
06 江縣政府之意思，即無成立隱名代理之餘地。連江縣政府主
07 張系爭委託經營契約簽訂時，連航公司有代理伊締約之意
08 思，且此項意思為新華公司明知或可得而知，自不可採。系
09 爭委託經營契約之締約當事人乃連航公司與新華公司，洵堪
10 認定。

11 (二)原判決附表一編號1、2、6至9故障事件及船艙左右舷雙錨檢
12 修之發生，均可歸責於高鼎公司。

13 1.編號1、右主機空氣減壓閥故障：

14 104年8月26日系爭船舶之右主機減壓閥發生故障，造成電子
15 訊號鎖住，主機無法啟動，船員檢修未果，更改電子控制設
16 定及調降空氣櫃壓力後，勉強啟動主機運行，嗣經廠方檢修
17 後恢復正常，並提供2個新配件供船。原審囑託國立海洋大
18 學(輪機工程學系)鑑定，該大學109年2月27日海輪機字第
19 1090002216號函檢送之鑑定報告書(下稱海大鑑定報告，原
20 審卷三第146-152頁)，認為：經實際拆解減壓閥發現材質有
21 瑕疵，金屬表面有黑點及刮痕，甚至有類似燒焊痕跡，減壓
22 閥有瑕疵，故可歸責於高鼎公司等語(同上卷第151頁)。上
23 訴人主張此項瑕疵可歸責於高鼎公司，堪以採信。

24 2.編號2、艙門開關不正常：

25 (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
26 案文就艙門變形故障事件，記載：「(1)首航隔天104年8月
27 13日航行至東引時，艙門跳板放下時，由船員將跳板前端的
28 舌片(8個)向前翻開，因舌片翻前正好抵到止滑鋼棒，若
29 艙門繼續向前運動有可能造成扭曲。(2)104年8月14日因未
30 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
31 法正常啟閉，經廠商於同年月19日派人緊急修復。(3)104年

01 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
02 隆港後，廠商於104年9月9日及10日派人檢修，發現感應器
03 故障，並認為係前次碰撞移位所致，經重新調整位置後已排
04 除障礙。另油壓缸拉桿卡死部分，經隨船工程師檢修後，於
05 球狀連結頭處施打牛油，目前均已恢復正常。(4)艙門復因
06 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
07 定角鐵變形，致艙門開關不順。」等情（原審卷三第182頁
08 背面）。

09 (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
10 查報告」，其肇因分析記載：「(二)該船104.08.13靠泊東
11 引中柱港時船員操作艙門跳板，flap(舌片)不慎撞擊浮動碼
12 頭，造成前端4片活動鐵板中間的2片突出變形，且艙門flap
13 升過高卡住上方門框之工字樑，回收跳板flap未就定位就關
14 閉艙外門，導致操作系統異常均無法作動，…。(三)104.9.
15 10公司由曹廠長率四員赴基隆檢查，只清潔右大門Cleat
16 (拉力繫固裝置)發現各活動機件牛油嘴未施打牛油，且有
17 鹽垢及汙垢產生，顯見疏於保養。且經人員清潔並潤滑各裝
18 備活動機件後，大門即運作正常。故本次故障主因應為右大
19 門Cleat拉力繫固裝置所致。(四)燈號指示異常，經調整磁
20 簧感應間距後，恢復正常使用，原因係104.08.13遭撞擊偏
21 移所致」等詞（原審卷四第69頁）。

22 (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
23 與前次flap升過高卡住上方門框工字樑，及磁簧感應器位移
24 係因遭撞擊偏移所致。海大鑑定報告亦認為：「第一次104
25 年8月12日首航東引碼頭時，因電動系統無法正常運作致艙
26 門無法開啟。原因為電動系統的油路存有雜質，且油壓缸之
27 連接管與固定底座位置不正，無法勾住艙門所造成。經原告
28 (指高鼎公司)現場工程師指導以手動開啟艙門。但艙門接
29 觸碼頭時卻無法平放，於是只好將跳板前端8片舌板(Flap)
30 向前翻，但因艙門無法正常平放而與碼頭升降棧橋上之止滑
31 鋼棒相抵觸，船身向前擠壓造成艙門跳板扭曲變形，導致艙

01 門變形無法正常啟閉。」、「第二次104年9月8日艙門再次
02 無法正常開啟，…。原因為感應器安裝位置不當，經重新調
03 整修復。105年8月歲修時才將液壓缸底座中心不正的問題矯
04 正。本鑑定判斷原告（高鼎公司）第一次修理未將變形部位
05 調整好，是造成第二次故障的基因，加上感應器位置設計不
06 當。雖然收門時跳板升太高撞擊工字樑，且跳板未定位就關
07 門導致感應器角鐵變形，造成艙門開關不順。但這些動作乃
08 是原告隨船工程師指導操作，非全屬船員操作不當，修理費
09 用…，雙方平均分擔」等情(同上卷第148頁)。綜此，堪以
10 認定此項故障為系爭船舶104年8月12日首航東引碼頭時艙門
11 變形未將變形部位調整好，加上感應器位置設計不當，及船
12 員（新華公司人員）操作不當等項因素所造成。上訴人主張
13 此項故障事故，高鼎公司與新華公司應各負一半責任，堪以
14 採憑。高鼎公司抗辯此項故障為未受高鼎公司教育訓練之新
15 華公司操作船舶人員不當操作之人為疏失或僅因感應器安裝
16 位置不當所致，難以採取。

17 3.編號6、左主機離合器故障：

18 (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
19 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
20 依正常程序自動停車，經輪機員轉換過濾器後，低壓現象排
21 除，並繼續航行，直至第二次再度出現低壓狀態，主機才自
22 動停車，此事件經德國MAN技師檢修研判，主要原因是左主
23 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
24 所致，而造成左主機離合器變速箱剎車鎖死之原因，可能係
25 左主機自動停車，導致離合器脫離，進而造成軸剎車過負荷
26 終至左主機離合器故障，此離合器尚在保固期，該故障事件
27 高鼎公司確實有設計上瑕疵，因為發生滑油低壓、主機自動
28 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
29 造成軸剎車鎖死與過負荷問題，而損傷離合器等情(原審卷
30 三第151頁)，足認上訴人主張此項故障事故可歸責於高鼎公
31 司，核屬有據。

01 (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：
02 主機發生低壓警報時，船想走也走不了，後來船員降低程式
03 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
04 以主機轉速控制，但船廠自行改成以油壓數字控制，所以原
05 廠才不賠償，造船廠要自己負責，不能怪船員；船員更改設
06 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
07 機，找出問題後再從新啟動，新華公司人員擅自更改程式中
08 低壓數字設定，強迫應停機之船舶繼續航行，始造成損壞，
09 非高鼎公司之設計瑕疵，不可歸責於高鼎公司云云。然海大
10 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
11 油低壓警報，但系統卻未依正常程序自動停車，直至第二次
12 再度出現低壓狀態，主機才自動停車，並於左主機自動停車
13 時，導致離合器脫離，進而造成軸剎車過負荷終至左主機離
14 合器故障，而發生滑油低壓、主機自動停車為設計上的正常
15 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
16 而損傷離合器，此項故障高鼎公司確實有設計上之瑕疵，並
17 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
18 有相當因果關係。高鼎公司抗辯其無設計上瑕疵，不足採
19 取。

20 4.編號7、螢幕顯示器故障：

21 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
22 告認：螢幕顯示器故障必須待料修理，出廠才2年的螢幕顯
23 示器就發生電子零件故障，或數據不準現象，高鼎公司應負
24 全責等語(原審卷三第152頁)。高鼎公司抗辯係因新華公司
25 人員不正常操作之人為疏失所致，尚無具體資料佐證，難以
26 採取。上訴人主張此項故障事件可歸責於高鼎公司，亦屬有
27 據。

28 5.編號8、右主機故障無法啟動：

29 106年1月12日系爭船舶右主機故障，無法啟動。海大鑑定報
30 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
31 停航，合理推斷AMS程式設計有錯誤或數據傳輸有問題，甚

01 至配線施工有瑕疵，高鼎公司難辭其咎，應負全責等情(同
02 上卷第151頁)。高鼎公司徒以船用主機國際大廠有MAN及MTU
03 主機，有多年在我國船舶運用，唯獨本件產生損壞，抗辯係
04 新華公司船員不當操作所致，並非伊設計及施作有瑕疵云
05 云，難以採信。上訴人等主張此項故障事件，係可歸責於高
06 鼎公司，堪以採取。

07 6.編號9、離合器剎車齒輪咬死，造成高溫停機：

08 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
09 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
10 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
11 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
12 速信號來控制，並非原廠設計是以壓力來控制，高鼎公司自
13 行變更設計，違背原廠保固責任，為應歸責於高鼎公司所生
14 之瑕疵等語(同上卷第152頁)。高鼎公司雖稱此次故障事件
15 發生時，高溫應會有警報，若仍繼續操作，乾燒結果會產生
16 咬死問題，故應屬新華公司人員操作疏失所致，非高鼎公司
17 之設計疏失云云，並無具體資料佐證，尚難採取。上訴人主
18 張此項故障事件可歸責於高鼎公司，洵屬有據。

19 7.船艙左右舷雙錨檢修：

20 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
21 艙左右舷雙錨檢修，連航公司因此分別支付5萬1000元、3萬
22 2000元(合計8萬3000元)與訴外人寬勇工程行、銘宏船舶
23 機械有限公司〔不爭執事項(八)〕。而此雙錨兩次修理，基本
24 上屬航修工程，但真正問題是錨鍊制動栓台座的位置有誤
25 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
26 巨響，必須調整錨鍊制動栓台座位置才能徹底解決問題，因
27 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
28 情，有海大鑑定報告可證(原審卷三第152頁)。此項故障事
29 故亦可歸責於高鼎公司無誤。

30 (三)先位之訴(連江縣政府)部分：

31 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

01 第2項不完全給付(加害給付)之規定，請求高鼎公司賠償替
02 代船舶費用322萬7192元（即原判決附表一編號2之半數54萬
03 0117元＋編號6至9合計268萬7075元）、試俾費用40萬8430元
04 （即原判決附表二、項次10至13之金額）、補足固定成本費
05 用1252萬1779元及雙錨固定維修費用8萬3000元（簡要整理
06 如本更審判決附表所示）。

07 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，
08 致機關遭受損害者，廠商應負損害賠償責任(原審卷一第30
09 頁)。所謂損害，係指財產法益或其他法益所受之不利益。
10 又受任人因處理委任事務，支出之必要費用，委任人應償還
11 之，並付自支出時起之利息。民法第546條第1項定有明文。
12 委任人依上開規定對受任人負擔償還義務而受有財產上之不
13 利益，自屬委任人之損害(最高法院113年度台上字第483號
14 判決發回意旨參照)。

15 3.本件系爭船舶如原判決附表一編號2之故障事件，高鼎公司
16 與新華公司應各負一半責任，編號1、6至9之故障事件及船
17 艙左右舷雙錨檢修，均可歸責於高鼎公司，已如前述。就因
18 該等可歸責於高鼎公司之事由，致連江縣政府遭受損害者，
19 連江縣政府即得據此項約定請求高鼎公司賠償。查連江縣政
20 府因編號2、6至9故障事件，致系爭船舶停航並維修，在停
21 航維修期間，該船舶無法正常營運，致須另租用其他船舶替
22 代。而系爭船舶當時交受任人連航公司委託新華公司營運，
23 為維持既有航線運能，持續服務往來旅客，即有租用其他船
24 舶(台馬輪或合富輪)替代，並由連航公司實際支付該替代船
25 舶費用合計322萬7192元〔不爭執事項(三)〕之必要。連航公
26 司並因編號6、8、9之故障事件支出試俾費用40萬8430元；
27 暨因船艙左右舷雙錨檢修，分別支付5萬1000元、3萬2000元
28 （合計8萬3000元）與訴外人寬勇工程行、銘宏船舶機械有
29 限公司〔不爭執事項(四)、(八)〕。上開各項費用核均屬連航公
30 司因處理連江縣政府委任之系爭船舶營運事務支出之必要費
31 用，連江縣政府負有償還義務而受有損害，自均得請求高鼎

01 公司賠償。

02 4. 補足固定成本費用1252萬1779元部分，其支出源於系爭委託
03 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
04 185~215趟次）內，其每趟次費用依約定給付，少於185趟次
05 或多於215趟次部分，每趟次應追補或扣減之費用，以補足
06 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
07 第36頁）。除其中編號9故障事件，連江縣政府請求C航線12
08 趟次、金額77萬8668元（計算式：64,889趟/元×12趟），與
09 該故障事件無因果關係，業據連江縣政府表明不再主張高鼎
10 公司應給付在案（本院更審卷第243頁），應予別除外，其餘
11 請求金額1174萬3111元，尚無不合。而此部分金額，亦連航
12 公司因處理受委任事務而支出之必要費用，連江縣政府負償
13 還義務而受有損害，自得請求高鼎公司賠償。

14 5. 惟民法第514條第1項關於定作人瑕疵修補請求權、修補費用
15 償還請求權、損害賠償請求權或契約解除權行使期間之規
16 定，凡屬承攬人應擔保之瑕疵所生上開請求權，均有適用。
17 初不因定作人逕依其與承攬人間契約之約定為請求，抑或因
18 當事人間契約之約定未盡，定作人適用民法第493條、第495
19 條規定行使其請求權而有異（最高法院113年度台上字第483
20 號判決發回意旨參照）。連江縣政府依系爭契約第19條第8項
21 得請求高鼎公司賠償之上開各項費用或損害，均係因系爭船
22 舶有可歸責於高鼎公司事由之瑕疵所致，自亦有承攬短期時
23 效規定之適用。

24 6. 系爭船舶104年7月28日經驗收合格，同年8月1日交付連江縣
25 政府，為高鼎公司陳明。原判決附表一編號1、2、6、7故障
26 事件所生之替代船舶費用、試俾費用及補足固定成本費用，
27 暨105年9月19日之船艙左右舷雙錨檢修費用，連江縣政府於
28 各故障日發現瑕疵後，遲至106年12月13日始提起本件訴
29 訟，其請求權顯已罹於1年之短期時效，此部分高鼎公司為
30 時效抗辯，於法有據。而編號8、9故障事件及106年4月19日
31 之船艙左右舷雙錨檢修，連江縣政府於瑕疵發現後，迄106

01 年12月13日提起訴訟，則未逾1年，其請求權並無罹於時效
02 情形。高鼎公司雖抗辯各該項瑕疵自工作交付後經過1年始
03 發現，依民法第498條第1項規定，連江縣政府不得主張定作
04 人瑕疵擔保之權利。惟民法第498條所定之期限，得以契約
05 加長。同法第501條規定甚明。系爭造船契約第17條第1項約
06 定：「保固期：本履約標的自全部完成履約經驗收合格之日
07 起，由廠商保固1年，但本船之下列主要裝備包括舵機、艙
08 側推器、穩定翼、跳板、主機、減速齒輪裝置及發電機組之
09 保固期為2年。」第2項約定：「本條所稱瑕疵，包括損裂、
10 坍塌、損壞、功能或效益不符契約規定等。」核屬關於瑕疵
11 責任之約定，其就船舶之主要裝備約定保固期間2年，可解
12 為瑕疵發現期間之延長(最高法院102年度台上字第690號判
13 決意旨)。編號8、9故障事件及106年4月19日船艙左右舷雙
14 錨檢修，其瑕疵發現均未逾2年。高鼎公司上開抗辯，自難
15 採取。故連江縣政府就編號8、9故障事件所生之替代船舶費
16 用37萬4674元、16萬0043元，試俾費用8萬3148元、10萬145
17 4元，補足固定成本費用12萬9778元(計算式：6萬4889元/趟
18 ×2趟=12萬9778元)，暨106年4月19日之船艙左右舷雙錨檢
19 修費用3萬2000元，合計88萬1097元(計算式：37萬4674元+
20 16萬0043元+8萬3148元+10萬1454元+12萬9778元+3萬20
21 00元=88萬1097元)，請求高鼎公司賠償，即屬正當。

22 7.另民法第227條第2項所規定因不完全給付所生之損害，指加
23 害給付(瑕疵結果損害)而言。承攬人所完成之工作有瑕
24 疵，導致該工作本身之價值或效用減少或滅失，定作人因此
25 所遭受之損害，為「瑕疵給付」(瑕疵損害)；若上開瑕疵進
26 一步導致定作人之身或財產等固有益處遭受其他損害，始
27 為「加害給付」(瑕疵結果損害)。是承攬人之工作因瑕疵而
28 不能使用、無價值或價值貶損等依附於工作之損害，包括工
29 作價值或效用之減損及其修復費用或因無法使用而支出之費
30 用等，均屬瑕疵給付。本件連江縣政府請求系爭船舶因可歸
31 責任於高鼎公司之故障事件所生之替代船舶、試俾、補足固

01 定成本及檢修費用，顯均屬其工作本身瑕疵造成之損害，為
02 瑕疵損害，而非加害給付。連江縣政府依民法第227條第2項
03 不完全給付規定為請求部分，即屬無據。

04 8.綜上，連江縣政府依系爭造船契約第19條第8項之約定，請
05 求高鼎公司賠償，在88萬1097元範圍，洵屬正當。逾此範圍
06 部分，則為無理由。

07 (四)備位之訴(連江航業公司)部分：

08 1.連航公司依侵權行為規定（民法第184條第1項前段、第191
09 條之1），請求高鼎公司賠償，其中先位原告連江縣政府就
10 請求高鼎公司賠償88萬1097元本息部分，已獲勝訴，備位之
11 訴部分毋須審究，僅須就先位之訴敗訴部分裁判。

12 2.系爭船舶為連江縣政府委託建造及所有；連航公司請求前開
13 補足固定成本費用，係基於其與新華公司間之系爭委託經營
14 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
15 營契約之當事人。

16 3.按民法第184條第1項前段係以侵害「權利」為要件，而不及
17 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
18 純粹財產上損害，以維護民事責任體系上應有之分際，並達
19 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
20 受損害之目的，故該條項前段所定過失侵權行為之成立，須
21 有加害行為及權利受侵害為成立要件（最高法院101年度台
22 上字第496號判決意旨參照）。因財產權被侵害所造成之營
23 業利益之減少或喪失，乃權利（財產權或所有權）受侵害而
24 附隨（伴隨）衍生之經濟損失，屬於民法第216條第1項規定
25 「所失利益」（消極的損害）之範疇，被害人得依同法第184
26 條第1項前段規定，對加害人請求損害賠償；與學說上所謂
27 「純粹經濟上損失」或「純粹財產上損害」，係指其經濟上
28 之損失為「純粹」的，而未與其他有體損害如人身損害或財
29 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
30 （最高法院103年度台上字第845號判決意旨參照）。除係
31 契約責任（包括不完全給付）及同法第184條第1項後段及第

01 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
02 權責任(以權利保護為中心)所保護之範圍。故當事人間倘無
03 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
04 者外，行為人就被害人之純粹經濟上損失，不負賠償責任
05 (最高法院107年度台上字第638號判決意旨參照)。又民法第
06 191條之1商品製造人侵權行為之規定，應與消費者保護法第
07 7條作相同解釋，也不保護純粹經濟上損失。

08 4.系爭船舶為連江縣政府所有，連航公司並非船舶所有人，雖
09 受託辦理系爭船舶之營運事務，其因該船舶故障，支出替代
10 船舶費用、試俾費用、補足固定成本費用或檢修費用，本得
11 依委任關係請求連江縣政府償還之，其倘因此受有任何經濟
12 上損失，亦非屬民法第184條第1項前段、第191條之1規定所
13 保護權利之範圍，其據以請求高鼎公司賠償，於法不合，應
14 予駁回。

15 五、綜上所述，先位之訴部分，連江縣政府依系爭造船契約第19
16 條第8項之約定，於請求高鼎公司給付88萬1097元及自起訴
17 狀繕本送達翌日即106年12月27日起至清償日止，按年息5%
18 計算利息之範圍，為有理由，應予准許。逾此範圍(除備位
19 之訴關於連航公司請求高鼎公司賠償88萬1097元本息部分，
20 因先位之訴連江縣政府勝訴而毋庸裁判外，含追加之訴部
21 分)之請求，於法無據，均應不予准許。原審就上開先位之
22 訴應予准許部分，為連江縣政府敗訴之判決，尚有未洽。連
23 江縣政府上訴意旨，指摘該部分不當，請求廢棄改判，為有
24 理由。爰由本院將之廢棄，並改判為如主文第2項所示。原
25 審駁回上訴人其餘請求及假執行之聲請，理由雖部分未洽，
26 但結論並無不合。上訴人其餘上訴及連航公司於上訴後之追
27 加之訴，均為無理由，應予駁回。

28 六、本件事證已明確，兩造其餘攻擊防禦方法及舉證，經審酌後
29 於判決之結果不生影響，不予贅詞論列。

30 據上論結，本件上訴為一部有理由，一部無理由，連航公司訴之
31 追加為無理由，依民事訴訟法第450條、第449條第2項、第1項、

01 第79條、第85條第1項前段，判決如主文。

02 中 華 民 國 114 年 5 月 28 日

03 民事庭審判長法官 邱志平

04 法官 許志龍

05 法官 陳瑞水

06 正本係照原本作成。

07 被上訴人高鼎遊艇股份有限公司不得上訴。

08 上訴人連江縣政府、連江縣馬祖連江航業有限公司如不服本判
09 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
10 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
11 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
12 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
13 釋明委任人與受任人有民事訴訟法第466條之1第1項但書或第2
14 項所定關係之釋明文書影本。如委任律師提起上訴者，應一併繳
15 納上訴審裁判費。

16 中 華 民 國 114 年 5 月 28 日

17 書記官 李麗鳳

01 更審附表：金額：新台幣/元

02

編號	故障日期	故障項目	替代船舶費用	試俾費用	補足固定成本趟次	備註或其他
1	104.8.26	右主機空氣減壓閥故障			A航線：3趟	
2	104.9.8	艙門開關不正常	540,117		A航線：2.5趟	
6	105.6.19	左主機離合器故障	1,702,864	223,828	A航線：25趟 B航線：19趟	
7	105.8.31	螢幕顯示器故障	449,494			
8	106.1.12	右主機故障(無法啟動)	374,674	83,148	C航線：1趟，實際影響航程2趟	
9	106.7.20	離合器煞車齒輪咬死造成高溫停機	160,043	101,454	C航線：6趟，實際影響航程12趟	114.4.29 連江縣政府民表陳報狀此部分無關係，不再主司張高鼎公司應給付。
其他	105.9.19	船艙左右舷雙錨檢				51,000
	106.4.19	修費用				32,000
請求金額小計			3,227,192	408,430	12,521,779	83,000

03 附註：

- 04 1.系爭船舶104年8月1日至105年7月31日止之臺馬航線（簡稱A航
- 05 線），每趟340,473元。
- 06 2.臺馬輪104年11月1日至105年12月11日之東引航線（簡稱B航線），
- 07 每趟64,889元。
- 08 3.臺馬輪105年12月12日至106年5月31日之東引航線（簡稱C航線），
- 09 每趟64,889元。