

臺灣高雄地方法院民事判決

112年度海商字第4號

112年度海商字第13號

原告 浙江美青邦工程服務有限公司

法定代理人 羅維

訴訟代理人 鄭鈞瑋律師

複代理人 王菱律師

被告 亞洲打撈股份有限公司

法定代理人 呂坤土

訴訟代理人 張慧婷律師

被告 交通部航港局

法定代理人 葉協隆

訴訟代理人 許育誠律師

舒瑞金律師

上列當事人間減輕給付事件，本院於民國113年1月11日言詞辯論終結，判決如下：

主 文

原告之訴駁回。

訴訟費用由原告負擔。

事實及理由

一、程序部分：

(一)按二人以上為訴訟標的之權利或義務為其所共同者，得為共同訴訟人，一同起訴或一同被訴；分別提起之數宗訴訟，其訴訟標的相牽連或得以一訴主張者，法院得命合併辯論；命合併辯論之數宗訴訟，得合併裁判，民事訴訟法第53條第1

01 款、第205條第1項、第2項分別定有明文。經查，原告依民
02 法第74條規定，主張被告間就「聯利輪（UNIPROFIT）」
03 （下稱系爭船舶）於民國111年3月8日10時許，在臺東富岡
04 漁港外海發生擱淺事故（下稱系爭事故），經被告交通部航
05 港局（下稱航港局）依商港法第53條第2項規定採取應變處
06 理措施，與被告亞洲打撈股份有限公司（下稱亞洲公司）簽
07 訂採購案號：MPB111D0318、採購案名：「貝里斯籍UNIPROF
08 IT（聯利）雜貨船船舶浮揚移除作業船舶拖救案」勞務契約
09 （下稱系爭契約），約定契約價金新臺幣（以下若未標明幣
10 別則為新臺幣）4,245萬元，顯失公平，起訴請求減輕給付
11 至1,600萬元，經本院民事審查庭以112年度審海商字第1號
12 （下稱審海商1號）受理後，於112年4月18日就航港局部分
13 裁定移送臺灣臺北地方法院管轄（下稱系爭裁定），就亞洲
14 公司部分改分112年度海商字第4號（下稱海商4號）受理。
15 原告對系爭裁定提起抗告，經臺灣高等法院高雄分院於112
16 年5月24日以112年度重抗字第15號裁定廢棄系爭裁定，並發
17 回本院審理，經本院以112年度審海商更一字第1號受理，再
18 改分為112年度海商字第13號（下稱海商13號）受理，則本
19 院海商4號（亞洲公司部分）及海商13號（航港局部分）之
20 訴訟標的對於被告必須合一確定，依民事訴訟法第53條第1
21 款規定，應一同被訴，爰依首揭規定，就上開2訴訟合併辯
22 論，並合併裁判。

23 (二)次按臺灣地區人民與大陸地區人民間之民事事件，除本條例
24 另有規定外，適用臺灣地區之法律，臺灣地區與大陸地區人
25 民關係條例第41條第1項定有明文。而該條所稱人民，係指
26 自然人、法人、團體及其他機構，為該條例施行細則第2條
27 所明定。是以，倘涉及中華人民共和國（下稱中國）之人、
28 地、事、物、船舶等涉外成分之民事事件者，自應優先適用
29 該條例之各該規定，如涉及中國之民事事件為我國人民與中
30 國人民間之民事事件者，除該條例另有規定外，應適用我國
31 之實體法。經查，原告為中國國籍法人，原告主張被告間就

01 系爭船舶之脫淺費用應予減輕，故本件為臺灣地區人民與大
02 陸地區人民間之民事事件，兩造對於本院就本件訴訟有管轄
03 權，且準據法為我國法，均已不爭執（見兩造不爭執事項
04 一、二），合先敘明。

05 二、原告主張：系爭船舶於111年3月8日10時許發生系爭事故，
06 嗣於同年3月22日8時許，經岸吊貨物減載作業後脫淺，拖帶
07 至高雄港停泊，原告及訴外人南京鋼鐵集團經濟貿易有限公司
08 公司（下稱南京鋼鐵公司）、旭陽偉山工程（海南）有限公司
09 （下稱旭陽公司）、中工資源貿易有限公司（下稱中工公
10 司）為系爭船舶裝載貨物之貨主，航港局於同年3月17日依
11 商港法第53條規定採取應變措施，與亞洲公司簽訂系爭契約
12 處理系爭船舶擱淺救助事宜，並向系爭船舶所有人請求預付
13 代履行費用美金250萬元，原告與南京鋼鐵公司、旭陽公
14 司、中工公司為免貨物遭航港局一併扣押，或以任何方式留
15 置，或透過行政程序阻礙貨物之轉口作業，致貨物遭滯留我
16 國，遂由原告代系爭船舶所有人支付航港局美金250萬元，
17 包含清償拖救費用4,245萬元，原告為系爭契約之利害關係
18 人，亞洲公司報價高於一般合理市價近3倍，為民法第74條
19 第1項規定之暴利行為，航港局於系爭船舶擱淺事故之急迫
20 情狀下，與亞洲公司為給付4,245萬元之約定，顯失公平，
21 原告已受讓其他貨主就系爭事故之權利，自得以起訴狀繕本
22 送達作為債權讓與之通知，並依民法74條第1項規定，請求
23 減輕系爭契約約定之費用。並聲明：被告間依採購案號MPB1
24 11D0318就系爭船舶之脫淺費用應予減輕給付至1,600萬元。

25 三、被告方面：

26 （一）亞洲公司辯稱：系爭船舶於111年3月8日發生系爭事故，船
27 東雖一度與亞洲公司簽署拖航合約，委託亞洲公司進行拖
28 救，然因系爭船舶之繫纜樁腐朽不堪受力，於開始拖救當日
29 即告斷脫，無法續行拖航，且船東蓄意違約，不如期支付拖
30 航費用，原訂拖救計畫於同年3月10日起擱置，經航港局依
31 商港法第53條規定，命船東限期雇工打撈移除，因船東惡意

01 拖延無所作為，於同年3月17日遭航港局依上揭規定主動介
02 入，召開第11次緊急應變會議，依包括亞洲公司在內之相關
03 業者提供拖救計畫及報價，同意並確認與亞洲公司就該船拖
04 救成約，並確認自當日下午3時起，亞洲公司就該項拖救工
05 作所生費用，列入系爭契約項下核銷支付，嗣亞洲公司將系
06 爭船舶成功浮揚，並於同年3月23日安全拖至高雄港碇泊。
07 航港局復依上揭規定，命船東給付打撈救助費用，然船東再
08 次置航港局之處分於不顧，而原告及其所代表之其他貨主因
09 急於取回貨物，主動聯繫航港局，並於同年4月28日自願代
10 船東提供打撈救助費用之擔保美金250萬元，以交換並取得
11 航港局同意准其取回原裝於聯利輪上之貨物，原告既非系爭
12 契約當事人，更非航港局上開行政處分當事人（受處分
13 人），僅係代船東就航港局依商港法規定命船東支付救助費
14 用之代替給付而已。又系爭契約之簽訂並無乘航港局之急
15 迫，所為給付之約定亦未顯失公平，且民法第74條之利害關
16 係人，乃系爭契約之當事人或其繼承人，原告既非系爭契約
17 當事人，亦未因系爭契約簽訂於法律上受有任何權利影響，
18 顯非利害關係人。原告無論係依代理、委任或無因管理之法
19 律關係，其得請求之對象，以及美金250萬元債務之給付義
20 務人，皆為系爭船舶之所有人，原告依民法第74條主張減輕
21 給付之對象，應為系爭船舶之船東，與系爭契約全然無關。
22 原告若認彼所支付之美金250萬元，係依共同海損所擔負之
23 分擔額，而彼又對於此依共同海損之法律關係應負擔之海損
24 分擔額有所不滿或反對意見，則依共同海損之法律規定及實
25 務，均應以該共同海損事件之其他利害關係人（即船舶及事
26 發時在船之燃油等其他相關財務之所有權人）為相對人，訴
27 請該等相對人攤付較高之共同海損相關費用，並用以退還及
28 補償其超額支付之共同海損費用或損失，而非越俎代庖、姿
29 意要求撤銷他人所簽訂而與其無涉之系爭契約。另依原告與
30 航港局於同年4月25日所簽訂之協議書（下稱系爭協議書）
31 第1條約定，可知原告給付美金250萬元，實係彼自行與航港

01 局直接協商及合意簽訂系爭協議書而生之法律效果，既非源
02 自系爭契約，更與共同海損全然無關，縱使系爭契約經判決
03 減低金額，亦無礙原告依系爭協議書應行支付航港局美金25
04 0萬元之契約義務及責任，若原告認彼依系爭協議書所為給
05 付美金250萬元之行為，是趁其輕率、急迫或無經驗所致，
06 則原告應主張撤銷彼與航港局間所簽訂之系爭協議書，其所
07 為本件請求於法無據等語。並聲明：原告之訴駁回。

08 (二)航港局辯稱：原告並非系爭契約之利害關係人，無法依民法
09 第74條規定訴請減輕系爭契約之給付，且依航港局東部航務
10 中心111年5月6日文號0000000000內部簽呈所載，系爭契約
11 之價金乃經被告間協商而成，採取條件為「InternationalC
12 onventiononSalvage」之「無效果，無報酬（nocurenopa
13 y）」原則，皆係有利於航港局之條款，被告間經過充分討
14 論，方簽訂系爭契約，故系爭契約之成立，斷無趁航港局急
15 迫之情形存在。又系爭契約之價金給付，均依循系爭契約規
16 定給付，且關於系爭契約所計罰款，航港局均有依契約相關
17 規定扣除，亦無原告主張之「給付價金時有顯失公平」之事
18 實存在。原告主張其於系爭事故發生時，就有請訴外人環球
19 海事救護有限公司（下稱環球公司）報價並製作「緊急脫救
20 委託書」及「MVUNIPROFIT(聯立輪)船體脫離計畫書」提出
21 於緊急應變會議之上，然依歷次緊急應變會議紀錄，船東根
22 本未曾提出過與環球公司之相關文件，否則會議記錄上不會
23 欠缺記載環球公司相關事項，而僅記載「因船東未於指定期
24 限與佳運公司、亞洲打撈公司、瑞昇公司及貫倫船代等業者
25 完成合約簽訂」等語，再者，依上開會議記錄亦明確可知，
26 航港局已給予船東相當期限去完成救助所須訂定契約之作
27 業，然船東置之不理，航港局方不得已出來主導救助作業等
28 語。並聲明：原告之訴駁回。

29 四、兩造不爭執事項（見海商4號卷(二)第298、299頁，海商13號
30 卷第118、119頁）：

31 (一)原告與南京鋼鐵公司、旭陽公司、中工公司共四家貨主之貨

01 物裝載於系爭船舶，系爭船舶於111年3月8日10時，於我國
02 臺東富岡漁港外海發生擱淺事故，系爭船舶現停泊於高雄
03 港，本院就本案有管轄權。

04 (二)被告間就系爭船舶脫淺費用法律關係之契約履行地為我國，
05 依臺灣地區人民與大陸地區人民關係條例第41條第1項、第4
06 8條規定，本案準據法為我國法。

07 (三)系爭船舶於111年3月8日發生擱淺事故，嗣於臺東富岡漁港
08 外擱淺多日，航港局於同年3月17日主張依商港法第53條規
09 定介入處理系爭船舶擱淺救助事宜，原告於同年4月28日匯
10 款美金250萬元予航港局。

11 五、本件之爭點：(一)原告是否為民法第74條第1項所規定之利害
12 關係人？(二)原告依民法第74條第1項規定，請求減輕被告間
13 關於系爭船舶之拖救費用至1,600萬元，有無理由？本院分
14 述判斷意見如下：

15 (一)原告是否為民法第74條第1項所規定之利害關係人？

16 1.按法律行為，係乘他人之急迫、輕率或無經驗，使其為財
17 產上之給付或為給付之約定，依當時情形顯失公平者，法
18 院得因利害關係人之聲請，撤銷其法律行為或減輕其給
19 付；前項聲請，應於法律行為後1年內為之，民法第74條
20 定有明文。又該條所定1年之撤銷權行使期間，係屬除斥
21 期間，其時間經過時權利即告消滅，非如消滅時效得因中
22 斷或未完成之事由而延長，自無時效中斷相關規定之適
23 用。經查，原告主張被告於111年3月17日簽訂系爭契約，
24 並為財產上給付之約定，原告於同年12月7日提起本件訴
25 訟，尚未逾1年除斥期間等情（見海商4號卷(二)第234頁，
26 海商13號卷第54頁），有系爭契約及原告起訴狀所蓋本院
27 收文章戳等附卷可稽（見審海商1號卷第11、55至129
28 頁），且為被告所不爭執（見海商4號卷(二)第235頁，海商
29 13號卷第55頁），則原告提起本件訴訟尚未逾民法第74條
30 第2項規定之1年除斥期間，應堪認定，先予敘明。

31 2.次按民法第74條第1項規定意旨，係違背公序良俗及誠信

原則之特殊形態，因行為人違反公平交易原則，其法律行為之內容欠缺社會妥當性，法律允許不利益當事人事後減輕其給付，避免暴利行為之相對人獲取暴利，而有不公平情事發生（最高法院96年度台上字第2470號判決意旨參照）。準此，民法第74條第1項規定之利害關係人，自以該法律行而受不利益之當事人或第三人（如繼受人等）為限，否則任何第三人均得請求撤銷其他當事人間之法律行為，顯然破壞法律安定性，亦與民法第74條規定意旨在保護暴利行為之行為人有間。經查：

(1)原告主張被告間就系爭船舶約定拖救費用，屬海難救助費用及共同海損費用，依海商法第103條、第110條或第111條規定，原告有負擔此部分救助費用之法律上義務，且航港局為施救人，依法有直接按海難救助或無因管理等規定要求原告負擔救助費用報酬之權利，又依系爭協議書第5條約定，原告就本案價金金額有向法院起訴之權利，被告間約定之價金既屬系爭船舶之救助費用，價金多寡亦影響原告應分擔之共同海損費用，原告自屬民法第74條第1項規定之利害關係人等語，然此為被告所否認，並以前揭情詞置辯，則本件首應審究者，即為被告間系爭契約約定系爭船舶之拖救費用4,245萬元，原告是否因該法律行而受任何不利益。

(2)系爭船舶於111年3月8日發生擱淺事故，航港局於同年3月17日依商港法第53條規定介入處理系爭船舶擱淺救助事宜，原告於同年4月28日匯款美金250萬元予航港局，此為兩造所不爭執（見兩造不爭執事項(三)），又原告與航港局於同年4月25日簽訂系爭協議書載明：「乙方（即原告並代表系爭船舶全部船載貨物所有人）為推進貨物儘快轉運，與甲方（即航港局）多次會議，提出貨物權利人的要求和意見．．．最終以會議紀錄的形式提出甲方能夠同意的貨物放行和轉運條件」、「三、乙方提供會議紀錄要求的250萬美元現金和40萬美元信用擔保函，甲方同意於收

到250萬美元現金和40萬美元信用擔保函傳真後24小時內行文財政部關務署高雄關等行政機關放行堆存於高雄港區保全之貨物。如乙方不能將貨物裝船並轉運離開高雄港，則甲方須將已支付的現金和信用擔保函全部退還給乙方（匯差由乙方吸收）。但乙方一旦將任何一件船載貨物運出高雄港後，甲方即不予退還250萬美元現金和40萬美元信用擔保函，乙方亦不得再對甲方提出任何訴訟或請求。」等語（見審海商1號卷第169至171頁），顯然原告於同年4月28日匯款美金250萬元予航港局，係依系爭協議書之約定，以之作為航港局同意系爭船舶所載貨物放行與轉運之條件，且原告一旦將任何一件船載貨物運出高雄港後，航港局即不予退還250萬美元現金和40萬美元信用擔保函，原告亦不得再對航港局提出任何訴訟或請求，則被告辯稱：原告給付美金250萬元係依原告與航港局間系爭協議而來，本件不會因為被告間之系爭契約價金有所變動，而使原告減少或不必擔負美金250萬元，原告並非利害關係人等語，洵屬可採。又系爭協議書第5條雖約定：「乙方根據會議要求和本協議書提供250萬美元現金及40萬美元信用擔保函，並不代表乙方對全部相關責任的認可，不影響乙方依法對本次事故相關方在有管轄權的法院可以提出的權利。乙方提供之現金及擔保清償超過乙方應負責任之部分，乙方是以利害關係人身分代船舶所有人清償，乙方依法承受甲方對船舶所有權人的權利。」（見審海商1號卷第171頁），可知原告提供之現金及擔保清償若超過原告應負責任部分，原告係代船舶所有人清償，並承受航港局對船舶所有人之權利，則原告請求返還之對象亦為船舶所有人，而與被告間之系爭契約無涉。

(3)至原告主張：依海商法第103條、第110條或第111條規定，航港局為施救人，依法有依海難救助或無因管理等規定要求原告負擔救助費用報酬之權利，且系爭契約約定價金多寡亦影響原告應分擔之共同海損費用云云，縱然原告

主張為真，航港局日後另依海商法第103條或無因管理等規定，請求原告負擔救助費用報酬，亦不因系爭契約約定價金為若干即確定救助費用報酬額為若干，尚須另行審理報酬是否合理且必要，又原告並未提出任何證據證明系爭船舶船東已宣告共同海損，尚難逕認系爭契約約定價金多寡將影響原告應分擔之共同海損費用，況原告若認應負擔之共同海損分擔額過高，亦應以該共同海損事件之其他利害關係人為相對人，訴請該等相對人分擔較高之共同海損相關費用，以退還及補償其超額支付之費用或損失，亦與系爭契約約定之價金多寡無涉，原告此部分主張，洵屬無據，難認原告為民法第74條第1項所規定之利害關係人。

(二)原告依民法第74條第1項規定，請求減輕被告間關於系爭船舶之拖救費用至1,600萬元，有無理由？

經查，原告既非民法第74條第1項所規定之利害關係人，已如前述，原告自不得行使該條規定之撤銷權，則原告依民法第74條第1項規定，請求減輕被告間關於系爭船舶之拖救費用至1,600萬元，即無理由。

六、從而，原告依民法74條第1項規定，請求被告間依採購案號M PB111D0318就系爭船舶之脫淺費用應予減輕給付至1,600萬元，為無理由，應予駁回。

七、本件事證已臻明確，兩造其餘主張及舉證，核與本件判決結果無影響，爰不再予斟酌，併此敘明。

八、結論：本件原告之訴為無理由，依民事訴訟法第78條，判決如主文。

中 華 民 國 113 年 2 月 23 日
民事第一庭法 官 秦慧君

以上正本係照原本作成。

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。如委任律師提起上訴者，應一併繳納上訴審裁判費。

中 華 民 國 113 年 2 月 23 日
書記官 林宜璋