

臺灣高等法院高雄分院民事判決

109年度上字第227號

上訴人 聖恩航運股份有限公司

法定代理人 莊敏治

訴訟代理人 張慧婷律師

被上訴人 莊德富

訴訟代理人 蘇志成律師

上列當事人間請求損害賠償事件，上訴人對於中華民國109年6月30日臺灣澎湖地方法院108年度訴字第57號第一審判決提起上訴，並為訴之追加，本院於111年7月13日言詞辯論終結，判決如下：

主 文

原判決關於駁回上訴人後開第二項之訴部分，及該部分假執行之聲請，暨訴訟費用之裁判均廢棄。

被上訴人應給付上訴人新臺幣參拾壹萬零壹佰陸拾柒元，及自民國一〇八年七月五日起至清償日止，按年息百分之五計算之利息。

其餘上訴及追加之訴均駁回。

第一、二審（含追加之訴）訴訟費用由被上訴人負擔十分之一，餘由上訴人負擔。

本判決所命給付部分，上訴人得假執行，惟被上訴人如以新臺幣參拾壹萬零壹佰陸拾柒元預供擔保，得免為假執行。

追加部分其餘假執行之聲請駁回。

事實及理由

一、上訴人主張：兩造於民國107年3月20日簽訂船員定期僱傭契約（下稱系爭僱傭契約），經伊指派被上訴人擔任伊所有之「聖恩號」船舶（下稱聖恩號）船長，自108年4月1日起至111年3月31日止駕駛聖恩號，執行吉貝漁港至赤崁漁港間每日4航次之定期交通船班（下稱系爭航班）。詎被上訴人於

01 108年5月3日下午5 時15分執行系爭航班運送業務中，疏未
02 注意航線上之險礁嶼位置，且未依低潮線應遵循之航道前
03 進，致聖恩號之右側推進器在行進中撞擊險礁嶼（下稱系爭
04 事件），聖恩號因而受有如附表「受損零件」欄所示損害
05 （下稱系爭船損），需費新臺幣（下同）1,556,000元始能
06 修復。伊於聖恩號入廠維修期間，即自108年5月4日起至同
07 年7月24日止（共81天），另受有營運損失1,788,000元。從
08 而，伊因系爭事件共受損害3,344,000元。爰依船員法第67
09 條及僱傭契約債務不履行之法律關係，提起本件訴訟等語。
10 並聲明：被上訴人應給付上訴人3,344,000元，及自支付命
11 令送達翌日起至清償日止，按年息5%計算之利息（上訴人其
12 餘請求經原判決駁回確定部分，不再贅述。又上訴人本於同
13 一基礎事實，追加依僱傭契約債務不履行之法律關係求償，
14 於法並無不合，應予准許）。

15 二、被上訴人則以：事發當日聖恩號因遭強風吹襲，而碰撞海底
16 不明漂流物，惟聖恩號並未偏離航道，亦未碰撞險礁嶼，伊
17 於事發後已將旅客平安送達目的地，系爭事件之發生非可歸
18 責於伊，伊就系爭事件之發生既無故意、過失，亦無債務不
19 履行情事。又事發後，經伊檢查聖恩號船體，僅發現變速箱
20 破裂，上訴人主張另有其他零件受損，應由上訴人負舉證責
21 任。再者，聖恩號並非新船，上訴人以新代舊修繕系爭船
22 損，應予折舊。此外，上訴人在聖恩號不能營運期間，以聖
23 恩3號船舶（下稱聖恩3號）代替聖恩號執行系爭航班運務，
24 並無營運損失可言，至於上訴人主張因而喪失聖恩3號原執
25 行不定期觀光船班可獲利益，自應由其舉證證明等語置辯。

26 三、原審判決駁回上訴人之訴及假執行之聲請，上訴人不服，提
27 起上訴，並追加依僱傭契約債務不履行之法律關係求償（見
28 本院卷(二)第118頁），於本院聲明：(一)原判決廢棄。(二)被上
29 訴人應給付上訴人3,344,000元及自支付命令送達被上訴人
30 翌日起至清償日止，按年息5%計算之利息。(三)願供擔保，請
31 准宣告假執行。被上訴人則聲明：(一)上訴及追加之訴均駁

01 回。(二)如受不利判決，願供擔保請准免為假執行。

02 四、兩造不爭執事項（見原審卷第281至282頁）：

03 (一)兩造於107年3月20日簽訂系爭僱傭契約，約定僱傭期間為12
04 個月，由被上訴人擔任上訴人所有之聖恩號船長乙職，每月
05 薪資為65,000元。

06 (二)上訴人自108年4月1日起至111年3月30日止，受白沙鄉公所
07 委託營運管理「白沙之星」交通船，及全年無間斷往返吉貝
08 港至赤崁港航線，每日來回共4 航次（即系爭航班），雙方
09 約定自108年4月1日起至同年11月30日止，由白沙鄉公所補
10 貼上訴人每航次5,342 元（實際金額以縣府實際核發補助金
11 額分配為準）。

12 (三)「白沙之星」交通船因需進塢上架維修檢查，經白沙鄉公所
13 同意上訴人自108年4月1日至108年5月31日止，以聖恩號代
14 航系爭航班。

15 (四)被上訴人於108年5月3日下午5時10分許駕駛聖恩號從赤崁港
16 開往吉貝港途中，行經險礁嶼左側之際，因聖恩號之右主機
17 離合器碎裂、左主機失靈而停駛。

18 (五)聖恩號自102年6月建造完成出廠至事發時，使用期間為5年
19 11個月（見本院卷(二)第43頁）。

20 (六)聖恩號總噸位為95噸，船身長24.04米、寬5.46米、模深2
21 米，所配裝主機為6缸柴油機，滿載靜止停泊時船艏吃水深
22 度為0.917米（見本院卷(一)第421至422、481頁）。

23 五、本件爭點：(一)被上訴人就系爭事件之發生有無過失？應否負
24 賠償責任？(二)上訴人因系爭事件受損害若干？茲將本院判斷
25 分述如下：

26 (一)被上訴人就系爭事件之發生有無過失？應否負賠償責任？

27 1.按船長對於執行職務中之過失，應負責任；如主張無過失
28 時，應負舉證之責任。船員法第67條定有明文。該規定應限
29 於勞雇關係間適用，船長於執行職務中因過失所負之責任，
30 僅於其與雇用人間基於僱傭契約所生應負之損害賠償範圍
31 內，始屬適法（最高法院108年度台上字第2517號判決要旨

參照）。準此，船長於執行職務中之過失，應負賠償責任時，當受過失責任之推定，僅於其得證明無過失時，始得免其責任。倘船長抗辯其就損害之發生並無過失，自應由其負舉證責任，如未能舉證證明，即不能免責。

2. 上訴人主張：伊僱用被上訴人擔任聖恩號船長，駕駛聖恩號執行系爭航班運送業務，詎被上訴人於108年5月3日下午5時10分執行職務中，因過失致聖恩號遭受系爭船損等語。被上訴人則抗辯：事發當日聖恩號因遭強風吹襲，而碰撞海底不明漂流物，係屬不可抗力，伊就系爭事件之發生並無過失云云。依前引規定及說明，自應由被上訴人就其無過失負舉證責任，如被上訴人不能證明無過失，即應負責。

3. 被上訴人前開抗辯業據提出伊製作之108年5月10日船舶海事報告書為憑（下稱系爭海事報告，見原審卷第227頁），依前開報告書記載：「…於108年5月3日17：00由赤崁開往吉貝，當天天氣是6至7陣風9級，浪高2至3米，在17：10左右航行到險礁嶼左側，船受9級陣風及大風浪影響，導致右主機掃到海底下不明東西，造成右主機離合器碎裂，也造成左主機失靈停機…」等語（見原審卷第227頁），但查：

(1) 系爭海事報告係被上訴人所製作，而險礁嶼附近並無氣象觀測站得以觀測附近浪高，惟依吉貝島無人自動觀測站測得108年5月3日下午5時之平均風速為每秒10.6公尺，瞬間最大風速為每秒18.1公尺，對照蒲福風級表所載風速可知，事發當日下午5時許之吉貝島平均係處在清風（Fresh Breeze）狀態，瞬間偶有大風（Gale），有交通部中央氣象局澎湖氣象站109年5月16日函、蒲福風級表在卷可稽（見原審卷第377至379、419頁），佐以證人即事發時之聖恩號船員乙○○證稱：伊印象中當天稍微有風，沒有特別感到天氣不好等語（見本院卷(二)第41頁），可知事發當天吉貝島雖偶有大風，惟事發時僅係稍微有風，而中央氣象局未在險礁嶼附近設置觀測站，故無從取得事發時險礁嶼附近之海象及浪高等觀測數據，被上訴人復未提出其他佐據以實其說，自難僅憑

其片面陳述遽認聖恩號於事發時突遭9級陣風（又稱烈風，風速為每秒20.8至24.4公尺，見原審卷第419頁蒲福風級表）吹襲。

(2)又依事發當日澎湖測站測得之風速平均為蒲福風4級，東吉島測站測得之平均風速為蒲福風6級，兩站測得之最大瞬間風速均為7級，風向均由東北吹往西南，係20至50度來風，對航行在險礁嶼西南側的船隻而言是離岸風，而非攏岸風，因此不可能會使在該海域航行船舶的航向，因受風力影響而向右偏移，致船舶進入近岸的淺水區而觸底或擱淺，有上訴人提出之華聯海事保險公證人有限公司海事公證報告書（下稱公證報告），並附有東吉島測站、澎湖測站風力、風向紀錄為憑（見外放公證報告第8、14頁），且被上訴人自陳事發時未偏離航道乙節，核與前開風力、風向大致相合，是僅憑前開風力、風向紀錄尚無從推知聖恩號因遭強風吹襲而碰撞海底不明漂流物之事實。參諸系爭海事報告因欠缺海員或旅客證明，不符海事報告規則第3條第1、3項規定，主管機關無從受理簽證等情，有證人丙○○（即交通部航港局南部航務中心馬公航港科技士）證稱：事發後伊經上訴人通知有系爭事件發生，故通知被上訴人提送海事報告，惟被上訴人提出之系爭海事報告並未檢附輪機長、水手或乘客的證詞以證明船長所寫的報告內容，故無法受理簽證，伊將該文件交由被上訴人攜回補正，被上訴人卻未再次提送等語為憑（見本院卷(一)第479頁），可見系爭海事報告內容乃出於船長（即被上訴人）之單方陳述，與海事報告規則第3條第3項規定不符，尚待其他證據證明報告內容，自不能僅憑系爭海事報告遽為對被上訴人有利之判斷。

4.被上訴人另抗辯：事發時係農曆3月29日，非值大低潮（農曆每月3日、18日）期間，而是在中低潮期間，伊駕駛聖恩號行駛中低潮航線，係屬適當，且伊行駛該路線達數10次，技術熟穩，不可能觸礁，聖恩號非因觸礁致受系爭船損云云。經查：

(1)聖恩號在滿載靜止停泊時之船艙吃水深度為0.917米，為兩造所不爭執，而該船舶在滿載狀態下之平均吃水深度為0.85公尺，有船舶檢查紀錄簿可稽（見原審卷第345、349頁），又聖恩號配置電子海圖，其上標示因應漲落潮差所應遵循之不同安全航線，有卷附衛星航線圖可稽（見原審卷第313至315頁），參諸證人甲○○（即海事保險公證人）證稱：伊於事發後偕上訴人員工楊獻文搭乘聖恩3號前往事發地點勘察，伊事前由聖恩號之電子海圖得知，聖恩號往來吉貝有4條航線，其中A航線係行駛在5米水深範圍外，B航線是行駛在2米水深內，C、D航線則是行駛在2米水深及5米之間，依被上訴人製作之系爭海事報告記載，事發地點係在險礁嶼左側，當時係由赤崁往吉貝航行，按其行向必行駛在A或B航道，不可能行駛位在險礁嶼右側之C、D航線，另據系爭海事報告標示事發地點離險礁嶼很近，但A航道離險礁嶼很遠，故伊判斷事發當天應係行駛在B航道，由電子海圖顯示B航道接近險礁嶼左側時，可看到險礁嶼附近有0.3米、0.9米、1.1至1.2米水下暗礁，加上系爭海事報告記載當時有3公尺浪高，就會因水深不足而觸底等語（見本院卷(一)第266至267頁），暨甲○○依據事發地點之海象資料作成公證報告，載述：依海軍大氣海洋局100年9月15日刊行第一版0371號中華民國海運水道圖標示附近海域深度為天文最低潮水位，及中央氣象局公布之潮汐表，估算108年5月間吉貝平均海面深度為2.03公尺；馬公／龍門平均海面深度為1.68公尺，據此推估險礁嶼左側海平面深度為1.94公尺，而聖恩號在靜止狀態下吃水約0.92米，澎湖北海東北季風常見3米以上浪高（振幅1.5米以上），根據馬公潮汐預報來看，事發當日低潮時潮位都在+0.5米上下，因此要有2.5米以上水深，聖恩號就必須行駛在海圖上2.0米等深線範圍外，而B航線自險礁嶼西南海岸線往西約150米起，到距岸約350米之間，有0.3米、0.9米、1.1米水深的3個暗礁，自該1.1米水深暗礁再往西接上2米水深，亦即水深在1.1米暗礁西側驟增為2.0米，即有

01 極大觸底或觸礁之風險等語（見外放公證報告第11至15
02 頁），佐以上訴人陳報事發地點所在經緯度為「東經119度
03 36.395分、北緯23度42.6263分」，係位在澎湖群島北部，
04 該地點之海水深度不超過2公尺，有海軍大氣海洋局111年2
05 月22日函覆海圖為憑（見本院卷(一)第467至469頁），及108
06 年5月3日下午5時許澎湖地區、吉貝地區之潮汐均為乾潮時
07 期，潮差均為中潮，其中澎湖地區之潮高高度相對當地平均
08 海面為-1.04公尺，相對當地海圖為0.61公尺；吉貝地區之
09 潮高高度相對當地平均海面為-1.61公尺，相對當地海圖為
10 0.39公尺，有交通部中央氣象局111年3月23日、111年4月8
11 日函為憑（見本院卷(一)第495頁，本院卷(二)第13頁），益見
12 事發時澎湖地區、吉貝地區之海面潮汐均處在低於當地平均
13 海面1.04公尺至1.61公尺之時段，在該期間自應避免駛入近
14 岸水深較淺區域航行，否則即易因水深不足，致船底觸撞海
15 底或水下礁石而受損等一切情事，堪認被上訴人於事發時疏
16 未注意聖恩號所在航道水深未達2米以上，係有過失。被上
17 訴人空言抗辯聖恩號空船時吃水深度為0.69公尺，滿載時之
18 吃水深度為0.85公尺，就算行經事發地點，也不見得會觸礁
19 云云，核與前開客觀數據不符，為不足採。

20 (2)被上訴人復以：甲○○未偕同伊履勘事發現場，且甲○○受
21 上訴人委託作成公證報告，非受法院囑託作成公證報告，難
22 免附合上訴人說詞等語，質疑甲○○證詞及公證報告之信憑
23 性。但查：

24 ①甲○○領有海事保險公證人執業證照，係具備分析海事事
25 件專業智識及能力之人，有卷附執業證照為憑（見本院卷
26 (一)第239頁），而甲○○基於聖恩號電子海圖及事發地點
27 之水文、氣象資料等客觀圖資，互為參佐計算，有公證報
28 告檢附電子海圖、東吉島測站及澎湖測站氣象紀錄、水利
29 署公告之澎湖浮標波浪資料、吉貝嶼及白沙島附近之中華
30 民國海軍水道圖為憑（見外放公證報告第3、7、8、11
31 頁），其據此分析系爭事件肇因，均有憑據且可供驗證，

當具信憑性。

②被上訴人雖抗辯事發地點係在「東經119度36.395分、北緯23度42.672分」，非上訴人陳報之「東經119度36.395分、北緯23度42.6263分」，兩者相距51公尺，並提出經緯度距離計算表為據（見本院卷(一)第297頁）。然而被上訴人自承其陳報之事發地點經緯度，係本於伊個人記憶而來（見本院卷(一)第373頁），難免有失精確，更何況被上訴人所述前開地點係位在B航線區域內，業據其自承無訛（見本院卷(一)第403頁），而B航線水深在1.1米暗礁西側驟增為2.0米，即有極大觸底或觸礁之風險，已如前述（見外放公證報告書第11至15頁），被上訴人復未提出其他足以推翻公證報告之積極證據，其辯解亦非可採。

5.按有償之僱傭契約，受僱人應盡善良管理人之注意義務，受僱人如因未盡善良管理人之注意，而為不完全之勞務者，應負債務不履行中之不完全給付責任。查系爭僱傭契約乃有償之船員定期僱傭契約，為兩造所不爭執，被上訴人就其執行職務中發生系爭事件，應負過失責任，業經本院審認如前，堪認被上訴人履行系爭僱傭契約有不完全給付情事，依前引規定及說明，上訴人自得請求被上訴人賠償因系爭事件所致損害。

(二)上訴人因系爭事件受損害若干？

1.上訴人主張為修復系爭船損須支出修繕費1,556,000元，修繕期間另受有不能營運損失1,788,000元，合計受損害3,344,000元。被上訴人則抗辯：上訴人以新品更換舊品，應予折舊，而聖恩號係玻璃纖維強化塑膠製（即FRP製）船舶，耐用年數為5年，經折舊後之修繕費已高於事發時之船舶價額，應按殘值計算修繕所需必要費用，始符回復原狀意旨，並應由上訴人舉證證明必要費用額數。又系爭事件發生後，上訴人業以聖恩3號執行系爭航班之運送業務，且持續獲白沙鄉公所給付補助款，要無不能營運損失可言。

2.按負損害賠償責任者，除法律另有規定或契約另有訂定外，

01 應回復他方損害發生前之原狀。惟該項情形，債權人得請求
02 支付回復原狀所必要之費用，以代回復原狀，民法第213條
03 第1、3項定有明文。次按損害賠償，除法律另有規定或契約
04 另有訂定外，應以填補債權人所受損害及所失利益為限，民
05 法第216條第1項亦有明定。該條項所謂「所受損害」係指現
06 存財產因損害事實之發生而被減少，屬於積極的損害；所謂
07 「所失利益」係指新財產之取得，因損害事實之發生而受妨
08 害，屬於消極的損害。經查：

09 (1)聖恩號因系爭事件受有系爭船損，經上訴人送往訴外人共合
10 造船廠上架檢修，並就損壞之零件拍照存證如附表「受損零
11 件」「證據出處」欄所示。被上訴人亦不爭執附表編號1、2
12 所示右主機變速箱、船軸因系爭事件受損，惟抗辯：聖恩號
13 上架檢修時並未通知伊到場，故無法確認附表編號3至5所示
14 零件究有無受損云云（見本院卷(一)第404頁）。本院審酌被
15 上訴人撰具之系爭海事報告「損害部分」欄記載聖恩號因系
16 爭事件致離合器碎裂（屬右主機部分），後發現船軸、傳
17 葉、舵板損壞等語（見原審卷第227頁），核與附表編號1至
18 4所示受損零件一致，足見確有此船損無訛。又聖恩號於事
19 發當日上午11點40分左右，由被上訴人親自駕駛前往共合造
20 船廠修繕，並在該造船廠上架維修，有系爭海事報告及船舶
21 上架證明書為憑（見原審卷第229、369頁），是以聖恩號船
22 底板受損情形經共合造船廠上架檢查，並拍照存證（見本院
23 卷(一)第369頁編號13、14照片），堪信真實。

24 (2)系爭船損經共合造船廠更換如附表編號1-1、1-2、2-1、2-
25 2、4-1、7所示零組件新品，復修補附表編號5所示船底破裂
26 部分，並拆換附表編號4-2、6所示零件須支出工資，合計需
27 費1,556,000元，有報價單及船舶上架維修工程合約書為憑
28 （見原審卷第367、365頁）。惟上訴人以新品更換舊品部分
29 （即附表編號1-1、1-2、2-1、2-2、4-1、7所示費用共1,49
30 5,000元），依前引規定及說明，自應予以折舊，始符回復
31 原狀意旨。查聖恩號為玻璃纖維強化塑膠製（FRP）船舶，

有中華民國船舶國籍證書為憑（見原審卷第343頁），兩造亦不爭執聖恩號於事發時已使用5年11個月（見不爭執事項(五)），依固定資產耐用年數表所示，該船舶耐用年數為5年，經參酌營利事業所得稅查核準則第95條第7項規定，營業事業固定資產採用平均法折舊時，各該項資產事實上經查明應有殘價可以預計者，應依法先自成本中減除殘價後，以其餘額為計算基礎，及同條第6項規定「固定資產提列折舊採用平均法或定率遞減法者，以1年為計算單位，其使用未滿1年者，按實際使用之月數相當於全年之比例計算之，不滿1月者，以1月計」，採平均法計算，按新品材料費1,495,000元，減除殘價249,167元後（計算式：固定資產之實際成本÷[耐用年數+1]=1,495,000÷[5+1]=249,166.6，元以下四捨五入，下同），再乘以折舊率20%（即1÷5=20%）及使用年數5.9年（計算式：5+[11÷12]=5.9），計算折舊額為1,470,083元（計算式：[1,495,000-249,167]×20%×5.9=1,470,082.9），是以新品材料費1,495,000元扣除折舊額1,470,083元後之差額為24,917元，已低於事發時之殘價，應按其殘價249,167元認作回復原狀價額，再加計附表編號4-2、6所示工資61,000元後，可知上訴人為修復系爭船損所需必要費用為310,167元（計算式：249,167+61,000=310,167）。

(3)上訴人另主張其於聖恩號修繕期間即自108年5月4日起至同年7月24日止（共81天），因未能以聖恩號執行系爭航班之旅客運送業務，致受營運損失1,788,000元云云。查：

①依上訴人與白沙鄉公所訂定之澎湖縣白沙鄉公所108年度補貼各離島交通船營運契約第6條約定，上訴人執行系爭航班旅客運送業務，每航次得領取白沙鄉公所補助款5,342元（見原審卷第125頁），而上訴人自承其於聖恩號修繕期間，已另指派聖恩3號執行系爭航班之旅客運送業務（見本院卷(一)第391頁），可見系爭航班運送業務不因聖恩號入廠維修而中斷，上訴人仍得持續領取前開補助款，自無運費損失或售票收入損失可言。

01 ②又上訴人主張其於107年10月購入聖恩3號經營觀光航線之不
02 定期航班業務營收，高於系爭航班之固定往返交通航線收
03 入，而有營運損失云云（見本院卷(一)第391、423頁），固據
04 提出聖恩3號船舶國籍證書、船舶檢查紀錄簿、營業人銷售
05 額與稅額申請書為憑（見本院卷(一)第425、427至443、445
06 頁）。惟船舶國籍書僅能證明聖恩3號於103年4月建造完成
07 之事實；船舶檢查紀錄簿僅能證明聖恩3號於107年10月24日
08 經發給船籍登記證書及船身、機器、設備及歷來檢查結果；
09 營業人銷售額與稅額申請書則僅能推知上訴人營運業務每月
10 所有收入之會計統合計算結果，尚無從判斷聖恩3號之前確
11 有經營觀光業務及營運所得為何，均不能證明上訴人於108
12 年5月4日以前曾經使用聖恩3號經營觀光航線之不定期航班
13 運務之事實。

14 ③再參諸聖恩3號歷來檢查紀錄顯示，該船舶雖於107年10月24
15 日登記領證，惟遲至108年3月21日在宏興造船廠上架檢查，
16 於108年4月12日完成設備複檢、補齊資料後，始換發客船安
17 全證書，嗣於108年5月23日進行電力系統及航儀設備暨各負
18 載測試檢查，有107年4月13日特檢檢查證明、108年4月12日
19 定期檢查證明、108年5月23日臨時檢查證明為憑（見本院卷
20 (一)第437至439頁），可知上訴人於108年4月12日始取得聖恩
21 3號之客船安全證書，且未據上訴人舉證證明其自斯時起有
22 何不定期觀光船航班得使用聖恩3號投入營運，自無從推認
23 上訴人受有預期可得利益之損失。

24 ④此外，上訴人主張倘無系爭事件發生，其所屬聖恩號與聖恩
25 3號均會投入營運，應可推認其因系爭事件至少損失一船營
26 收，法院應依民事訴訟法第222條第2項規定，審酌一切情
27 況，依所得心證定其損害額云云（見本院卷(一)第423頁）。
28 惟按民法第222條第2項之立法旨趣，係以在損害已經被證
29 明，而損害額有不能證明或證明顯有重大困難之情形，為避
30 免被害人因訴訟上舉證困難而使其實體法上損害賠償權利難
31 以實現所設之規範，用以兼顧當事人實體權利與程序利益之

保護。該條項之規定，性質上乃證明度之降低，而非純屬法官之裁量權，負舉證責任之當事人仍應在客觀上可能之範圍內提出證據，俾法院得本於當事人所主張一定根據之事實，綜合全辯論意旨，依照經驗法則及相當性原則就損害額為適當之酌定。因此主張損害賠償之當事人，對於他造就事實有所爭執時，仍負有一定之舉證責任（最高法院101年度台上字第158號判決要旨參照）。查上訴人所有船舶是否均能如期投入營運，原因多端，況且上訴人迄本院言詞辯論終結之日止，仍未能舉證證明原有使用聖恩3號獲取營收或有何預定使用計畫，本院自無從據此推認其因聖恩3號替代聖恩號執行系爭航班運務而受有營業損失，遑論定其損害數額。

3.從而，上訴人因系爭事件所受損害為修繕聖恩號所需必要費用310,167元，應堪認定。

六、綜上所述，上訴人依船員法第67條及僱傭契約債務不履行之法律關係，請求被上訴人給付310,167元，及自支付命令送達翌日108年7月5日起（見原法院108年度司促字第503號卷第29頁送達證書）至清償日止，按年息5%計算之利息，為有理由，應予准許，逾此部分之請求，為無理由，不應准許。又上訴人勝訴部分，因命給付之金額未逾50萬元，依民事訴訟法第389條第1項第5款規定，法院應依職權宣告假執行，被上訴人就其敗訴部分，陳明願供擔保宣告免為假執行，經核於法並無不合，爰酌定相當擔保金額准許之。逾此部分，上訴人假執行之聲請失所附麗，應予駁回。原審就上開應准許部分，為上訴人敗訴之判決，並駁回其假執行之聲請，尚有未洽，上訴論旨指摘原判決此部分不當，求予廢棄改判，為有理由，爰由本院廢棄改判如主文第2、5項所示。至於上訴人之請求不應准許部分，原審為上訴人敗訴之判決，並駁回其假執行之聲請，經核並無不合，上訴意旨指摘原判決此部分不當，求予廢棄改判，為無理由，應駁回此部分之上訴。上訴人追加之訴逾310,167元本息部分，亦無理由，應予駁回，其假執行之聲請亦應駁回。

七、本件事證已臻明確，兩造其餘之攻擊或防禦方法及所用之證據，經本院斟酌後，認為均不足以影響本判決之結果，爰不逐一論列，附此敘明。

八、據上論結，本件上訴為一部有理由、一部無理由，依民事訴訟法第450條、第449條第1項、第79條、第463條、第389條第1項第5款、第392條第2項，判決如主文。

中 華 民 國 111 年 8 月 10 日
民事第六庭

審判長法 官 魏式璧

法 官 郭慧珊

法 官 賴文姍

以上正本證明與原本無異。

上訴人如對本判決上訴，須於判決送達後20日內向本院提出上訴狀，其未表明上訴理由者，應於上訴後20日內向本院提出上訴理由書（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，並依附註條文規定辦理。如委任律師提起上訴者，應一併繳納上訴審裁判費。

被上訴人不得上訴。

中 華 民 國 111 年 8 月 10 日
書記官 許珈綺

附註：

民事訴訟法第466條之1：

對於第二審判決上訴，上訴人應委任律師為訴訟代理人，但上訴人或其法定代理人具有律師資格者，不在此限。

上訴人之配偶、三親等內之血親、二親等內之姻親，或上訴人為法人、中央或地方機關時，其所屬專任人員具有律師資格並經法院認適當者，亦得為第三審訴訟代理人。

第1項但書及第2項情形，應於提起上訴或委任時釋明之。

附表：聖恩號受損暨修繕情形（見本院卷(二)第60至61頁）

編號	受損零件		編號	修繕費		
	名稱	證據出處		項目名稱	金額 (元)	證據出處
1	右主機變速箱	本院卷(一)第367頁編號1至4照片	1-1	左列變速箱換新	980,000	①船舶上架維修工程合約書(見原審卷第365頁)。 ②報價單(見原審卷第367頁)。 ③船舶上架證明書(見原審卷第369頁)。
			1-2	固定變速箱角座2個	60,000	
2	船(右俾)軸	本院卷(一)第369頁編號15、16照片	2-1	左列俾心換新	200,000	
			2-2	左列軸管即俾軸外層套管換新	45,000	
3	右螺旋槳俾葉	本院卷(一)第367頁編號5至8照片	--	未請求	未請求	
4	船舵	本院卷(一)第369頁編號9至12船損照片	4-1	左列船舵換新	45,000	
			4-2	修換船舵工資	25,000	
5	船底板	本院卷(一)第369頁編號13、14照片	5	左列船底板破裂修補	45,000	
			6	上架費	36,000	
			7	連結舵管、軸管之塑膠防水零件	120,000	
				合計	1,556,000	