

臺灣高等法院高雄分院民事判決

111年度海商上字第5號

上訴人 穩晉港灣工程股份有限公司

法定代理人 李明傳

訴訟代理人 蔡建賢律師

被上訴人 金洋船舶管理顧問有限公司（原名鴻洋船舶管理顧問有限公司）

法定代理人 羅平貴

訴訟代理人 林哲弘律師

參 加 人 謝振財

上列當事人間請求損害賠償事件，上訴人對於中華民國111年10月20日臺灣高雄地方法院109年度海商字第13號第一審判決提起上訴，本院於113年3月20日言詞辯論終結，判決如下：

主 文

原判決關於命上訴人給付逾新臺幣（下同）3,155,190元本息，及該部分假執行之宣告，暨確定部分外訴訟費用之裁判均廢棄。上開廢棄部分，被上訴人在第一審之訴及假執行之聲請均駁回。其餘上訴駁回。

第一（除確定部分外）、二審訴訟費用由上訴人負擔三分之一，餘由被上訴人負擔。

事實及理由

一、被上訴人主張：伊所有醫療工作船「富麗號」（船籍號數：013094，下稱富麗號）停泊於高雄港旗津工作船渠時，在民國108年10月14日13時20分許，遭上訴人所有且由其雇用人員操作之拖帶船「穩晉5號」撞擊而受損（下稱系爭事故），伊已因此支出拖船費52,500元、造船小艇協助費10,000元、洗船費59,325元，及自109年1月1日起至111年4月30日止停泊於修船廠即存富造船有限公司（下稱存富公司）碼

01 頭之停泊費所生增額價差620,760元，另修復富麗號船體計
02 需7,526,000元，且伊亦受有至少14日之無法營運收入損失
03 1,500,000元，共9,768,585元，此外富麗號自111年5月1日
04 起仍因未能修復而持續停泊於存富公司碼頭，每月仍須支出
05 停泊費22,170元。又系爭事故肇因於上訴人之受雇人操作船
06 舶不當所致，其自應負僱用人之賠償責任，爰依民法第188
07 條第1項前段規定提起本件訴訟，聲明：(一)上訴人應給付被
08 上訴人9,768,585元，及自起訴狀繕本送達翌日至清償日
09 止，按年息5%計算之利息；(二)上訴人應自111年5月1日起至
10 富麗號修繕完畢之日止，按月給付被上訴人22,170元；(三)願
11 供擔保請准宣告假執行。

12 二、上訴人則以：伊就系爭事故雖應負僱用人賠償責任，惟兩造
13 於事故後已協議由訴外人新昇發造船股份有限公司（下稱新
14 昇發公司）負責修繕，並同意由該公司評估之修繕方法及內
15 容為之，被上訴人應受該協議拘束，不得再請求洗船、拖船
16 費、造船小艇協助費等費用，亦不可另由存富公司為估算、
17 修復。又富麗號原名和安號，係在84年間建造，原作為屏東
18 縣政府供小琉球醫療交通船之用，嗣於106年間因已逾使用
19 年限除役並上網拍賣，被上訴人僅以25萬元之價格買受，其
20 主張之修復費用顯不合理。此外，富麗號並無任何出租計
21 劃，上訴人自無營運收入損失，且富麗號停泊待修之位置並
22 非碼頭，自無須負擔碼頭費用等語，資為抗辯，

23 三、原審判命上訴人應給付被上訴人3,923,986元本息（修復費
24 3,282,716元、營業損失486,080元、碼頭停泊費155,190
25 元），並宣告附條件假執行，駁回被上訴人其餘之訴及假執
26 行之聲請。上訴人不服提起上訴，聲明：(一)原判決不利於上
27 訴人部分廢棄。(二)上開廢棄部分，被上訴人在第一審之訴及
28 假執行之聲請均駁回。被上訴人答辯聲明：上訴駁回（被上
29 訴人就其敗訴部分，未聲明不服，已確定在案）。

30 四、兩造不爭執事項：

31 (一)被上訴人所有之富麗號為我國籍醫療船，於84年間建造，原

01 供屏東縣政府作為醫療交通船（原名和安號），嗣因已達年
02 限，經屏東縣政府於106年12月13日公開拍賣，由被上訴人
03 以25萬元得標買受。

04 (二)被上訴人於108年4月1日經高雄港務分公司同意，停泊富麗
05 號於高雄港工作船渠，嗣於同年10月14日遭上訴人所有之穩
06 晉五號（由穩晉16號拖帶）碰撞而受損。

07 (三)上訴人就富麗號因系爭事故之受損，應對被上訴人負侵權行
08 為之損害賠償責任，被上訴人就系爭事故則無過失。

09 五、茲就兩造之爭點及本院之判斷，分述如下：

10 按負損害賠償責任者，除法律另有規定或契約另有訂定外，
11 應回復他方損害發生前之原狀。前項情形，債權人得請求支
12 付回復原狀所必要之費用，以代回復原狀，民法第213條第
13 1、3項定有明文。又損害賠償除法律另有規定或契約另有訂
14 定外，須填補債權人所受損害（即積極損害）與所失利益
15 （即消極損害），據此規定，凡依外部情事，足認其已有取
16 得利益之可能，因責任原因事實之發生，致不能取得者，即
17 為所失之利益，應由債務人賠償，而此所失利益固非以現實
18 有此具體利益為限，惟該可得預期之利益亦非指僅有取得利
19 益之希望或可能為已足，尚須依通常情形，或依已定之計
20 劃、設備或其他特別情事，有客觀之確定性始得稱之。另不
21 能回復原狀或回復顯有重大困難者，應以金錢賠償其損害，
22 為民法第215條所明定。所謂回復顯有重大困難，係指回復
23 原狀需時過長、需費過鉅，或難得預期之結果之情形而言。
24 於回復原狀之必要費用顯逾其物價值之情形，若仍准許被害
25 人得請求賠償修復費用，與維持物之價值不合比例，非惟不
26 符經濟效率，亦有違誠信公平原則。此時應由加害人以金錢
27 賠償其物之價值利益，即足填補被害人之損害（最高法院82
28 年度台上字第892號、77年度台上字第2514號、107年度台上
29 字第1145號裁判意旨參照）。上訴人就原審判決僅爭執應賠
30 償富麗號之修繕費用若干、被上訴人是否受有停泊費差額及
31 營業損失，餘不再爭執，而被上訴人就原審駁回部分亦未據

01 上訴爭執，本院除上揭爭執外即均不再另行判斷，茲論述如
02 下：

03 (一)上訴人應賠償富麗號之修繕費用若干？

04 (1)富麗號於事發時之價值應為300萬元：

05 ①查富麗號在未撞損前船況於台灣市場之現值，原審送請瀚
06 洋海事檢定保險公證人股份有限公司（下稱瀚洋公司）鑑
07 定結果雖認約值900萬元（見外放公證報告第9頁），惟核
08 其鑑定依據乃謂：「a. 該船之航海儀器及設備包括雷達、
09 測深儀、羅經及全球定位系統均外觀完好，但未經測試，
10 功能不詳。b. 該船之通訊器材及設備均外觀完好，但未經
11 測試，功能不詳。c. 該船GM主機兩部，柴油發電機兩部均
12 外觀完好，但未經測試，功能不詳。d. 該船之冷氣系爭及
13 設備完好，但未經測試，功能不詳」（同上頁），因該船
14 最重要之設備得否運作均為不詳，本院為此乃函請其說明
15 如何認定此現值之依據，瀚洋公司則覆以：「原承辦人員
16 陳盈龍已於111年2月28日去職。經本公司詢問陳盈龍得知
17 其對富麗號所採用之估價方式係以參考各大國際船舶買賣
18 網站後鑑得現值，其設定條件係參照富麗號之船齡、噸
19 位、船型以及船速。前揭之鑑價係假設富麗號之所有設備
20 均為良好情況時所評估之市場價格。據陳盈龍表示，其於
21 登上富麗號當日發現該船之船舶主機與發電機之局部已沒
22 入水中而使其不能正常運轉，因此，該船當下無法供應其
23 設備及儀器所需之電力，即僅能就該船之設備及儀器之外
24 觀做評論。有關該船之各項設備及儀器所對應之價值，請
25 見附件二（全部航儀：新品共約619,200元，舊品約30萬
26 元；通訊裝備：兩台二手海上無線對講機約1萬元；主機
27 與發電機：兩座二手主機約200萬元、二手發電電約20萬
28 元；冷氣系統：二手冷氣系統約4萬元）」等語，有該公
29 司函文可憑（本院卷第87至95頁）。

30 ②惟富麗號前身為前行政院衛生署所有交付屏東縣政府衛生
31 局管理之「和安號」（84年8月建造完成），作為航行於

01 小琉球至東港間專職醫療後送救護之船隻，後因老舊速度
02 慢還常故障，需常進船塢上架修理，乃於106年11月除役
03 後公開拍賣而由被上訴人以25萬元得標，而該船於107年
04 間經被上訴人整修後向交通部航港局南部中心申請特別檢
05 查辦理復航，並向兆豐產物保險公司（下稱兆豐產險）投
06 保船體保險（保險金額900萬元），依其所提維修會計帳
07 金額為1,986,350元，後該船自108年4月1日進入高雄港旗
08 津工作船渠等待合約出港作業（至碰撞時皆無依照主管機
09 關規定安排合格船員在船守值，且無申請船籍協會檢查船
10 舶，僅靜置於船渠內等待合約出港作業），嗣於同年8月2
11 8日經大彰化海域離岸風電開發商沃旭公司派檢查員登輪
12 進行船舶狀況檢查（共104項）及評估風險程度，結果
13 低、中、高度危險缺失項目分別為6、54、44項，嗣即於
14 同年10月14日發生碰撞，有長榮國際海事船舶鑑定公司
15 （下稱長榮鑑定公司）檢定報告書足佐（見外放報告）。
16 核被上訴人於107年間向兆豐產險投保時雖經該公司同意
17 以船價計900萬元為合理投保金額（見原審卷二第261至27
18 1頁兆豐產險函文、保單明細，惟該函稱船東購入船舶後
19 至存富公司進行上架整修花費約487萬元部分應屬錯誤，
20 此應為本件估修單據），惟其於申請特別檢查辦理復航時
21 所提出之107年維修會計帳僅有1,986,350元已如上述，且
22 核該維修項目亦僅係有關操作系統、救生筏底座、無線電
23 設備、海水泵、配電箱等及部分設備之整、檢修而已（原
24 審卷二第267頁），均未換裝瀚洋公司鑑定報告所示上揭
25 船上航儀等機電重要設備。以富麗號原為船齡約22年之除
26 役報廢醫務船，被上訴人亦僅係以25萬元拍得整船，而其
27 既僅花費近200萬元維修部分設備使之得為行駛以通過復
28 航申請，衡此並未改變船體本身及其機件已逾耐用年數而
29 僅餘殘值之問題，而餘之維修復僅為維持該船之適航性而
30 未改善其遭報廢拍賣之緣由（老舊速度慢還常故障需常進
31 塢修理），此觀該船於整修後至事發前之等待合約期間經

01 欲傭船之業主派員檢查104項結果竟均為缺失，且其中
02 中、高度危險缺失項目更達98項即明，準此，其25萬元船
03 價於整修後之增益衡情應屬有限，自無從以兆豐產險同意
04 以900萬元為船價合理投保金額即得認富麗號確有此之船
05 價。而瀚洋公司之鑑價係假設該船所有設備均屬良好而為
06 評估，惟此之基準如上述已非無疑，以其拍賣價加所耗整
07 修費用，該鑑定認其於事發時之市值約900萬元，實違常
08 理。

09 ③另長榮鑑定公司就富麗號於事發時之船價乃鑑定認以300
10 萬元為合理，有檢定報告書可稽，核其鑑定已慮及該船上
11 述沿革狀況，並調查當前船舶交易市場上針對除役報廢之
12 醫務船再進行整修後之價值結果以「多數認為如果無獲得
13 傭船合約者，因礙於其獨特的航行水域及使用規範，僅能
14 歸類為限制使用船舶，無法創造營業利益」，暨就船舶主
15 要部分估其船殼金額150萬元、動力系統主機及推進器100
16 萬元、船內裝潢100萬元、航行雷達系統50萬元，計400萬
17 元，惟考量該船為醫療船使用及營運之特殊性影響，其市
18 價金額必低於同噸位船舶，且其經檢查員登輪檢查及評估
19 風險後多有不符合項目，船舶所有人亦未依照主管機關規
20 定安排合格船員在船守值，而被上訴人於取得後迄復未能
21 獲得傭船合約無法創造營業收益，故認該船在台灣市場價
22 格為300萬元（見外放檢定報告書及補充說明書）。衡之
23 被上訴人原拍定價格、整修情形暨事發前之檢查結果，認
24 長榮鑑定公司上開鑑定結果應較瀚洋公司之鑑價為合理而
25 屬可採。

26 (2)上訴人應賠償富麗號船體損害之金額為應300萬元：

27 ①按鑑定為一種調查證據方法，所得結果係供作法院依自由
28 心證判斷事實真偽之證據資料。當事人就其可處分之事
29 項，對於鑑定人之選、鑑定結果及於事實認定之效力，
30 固得於起訴前以證據契約之形式為約定。倘無此證據契
31 約，法院即不受鑑定結果之拘束，仍應踐行調查證據之程

01 序而後定其取捨。上訴人固以兩造已於108年11月25日達
02 成將富麗號交由新昇發公司（與喜長發造船有限公司為同
03 關係企業）檢視估價及修復，再由伊直接支付費用之協
04 議，被上訴人應受此證據契約之拘束，其僅得請求修復價
05 值費用562,500元云云，已為被上訴人所否認。而查，證
06 人即喜長發公司總經理黃英明係證稱：「伊公司與新昇發
07 公司是關係企業。富麗號船東於108年間因碰撞事故，有
08 洽詢伊公司維修估價。除該船東外，並無另家公司人員會
09 同接洽、在場。富麗號有拖到新昇發造船廠上架檢查，我
10 們以新昇發公司名義收上架費用由上訴人支付。伊公司有
11 就維修報價，因船東表示要先找保險公司談，要求我估高
12 一些，將來如果拆裝潢，看到內部有壞掉才能包含。之後
13 該船東就未再繼續聯絡。伊友人有帶1名上訴人的人來，
14 我認知應該是老闆，上訴人老闆表示有跟對方談好，原則
15 上會給喜長發公司維修。後來上訴人老闆表示與對方無法
16 達成協議，所以就沒讓喜長發公司維修，本件並沒有施工
17 確認」等語（原審海商卷二第87至93頁），以其既未曾與
18 兩造當面會商，且僅自「上訴人」負責人處聽聞「雙方有
19 談好『原則上』會給喜長發公司維修」，自無從依此認兩
20 造確已達成依長發公司估價並為修復以解決本件紛爭之協
21 議。且依兩造於事發後就如何解決系爭爭議之書信往來內
22 容（原審海商卷一第259至279頁）可知，被上訴人就上訴
23 人安排富麗號上架以確認應修繕部位雖不爭執，惟其於10
24 8年12月2日已告知船廠「雙方尚未達成和解共識，相關維
25 修訊息與報價亦須經由保險公證人報備予保險公司了解損
26 失現狀，就維修報價及是否開始進行維修須通知其以便會
27 同公證人勘驗，並經兩造商議後再行作業」等語，同月3
28 日則告知上訴人以保險公證人可於6日勘查，而船廠在同
29 月6日報價後，兩造於12日和解會議則因上訴人提出90萬
30 元和解差距過大，且被上訴人認船廠報價不合理，而上訴
31 人認維修費超過船體殘值無修復必要而無法達成共識，顯

見兩造於108年11月25日僅係達成上架拆除裝潢以確定應修繕部位之共識而已，雙方就維修費用及應否進行修復等情並未達成任何協議甚明，上訴人所辯兩造已就富麗號之估價及修復達成證據契約，被上訴人應受修繕估價及由喜長發公司為維修之拘束而不得另為主張云云，自屬無據。

②查富麗號於事發時之船價應為300萬元，已經本院認定如上，而富麗號於系爭事故發生後，經被上訴人送請估價結果需費7,526,000元，已據其提出存富公司修理估價單為證（被上訴人已自行扣除其中「停靠造船廠碼頭費」147,000元，另以單獨項目請求，見原審審海商卷第421、423頁），並經證人即存富公司主任蔡宗希證稱：「估價單係其親自查看富麗號後製作，所列者都是本次碰撞所造成，可依裂痕判斷出此點。富麗號合理修復期間8至10個月，可修復至碰撞前狀態」等語（原審海商卷二第332至339頁）。而原審就此經送請瀚洋公司鑑定結果則以：「依現場檢定師於110年7月14日到場查看富麗號現狀，並參考啟新公證有限公司於108年10月21日所拍攝之受損狀況勘查照片，按被上訴人提出之存富公司修理估價單及先前修理經驗及市場價格調查，評估修復費用約為600萬元」，有公證報告可憑。以存富公司之修理估價及鑑定所認修復費用均已逾富麗號於事發時之船價甚多，依前揭說明，若仍准許被上訴人請求給付上開修復費用，與維持該物之價值利益顯不成比例，對上訴人亦不公平而有違誠信公平原則，應由上訴人賠償其物之價值利益即300萬元，即足填補被上訴人之損害，被上訴人請求金額尚屬無據。

(二)上訴人應否賠償被上訴人富麗號之其他損害？

(1)營業損失部分：

被上訴人主張訴外人Sapura公司透過國際能源船舶經紀公司GRS於108年5月向伊提出承租戒護船於109年春季為雲林海上風力電廠相關戒護工作，期間至少2星期至6個月，費用每日3,500歐元，伊已給予最終報價，以14日、每日台幣112,000

元核算，伊至少受有1,568,800元之營業損失云云，固據提出GRS公司洽詢承租醫療船之往來電子郵件，及全球測繪科技股份有限公司（下稱全球測繪公司）於107年12月15日至108年1月5日止之船舶租賃契約書、費用通知單為證（原審審海商卷第401至409頁，海商卷一第243至249頁）。惟該船於108年8月28日經大彰化海域離岸風電開發商沃旭公司派檢查員登輪進行船舶狀況檢查（共104項）及評估風險程度結果，低、中、高度危險缺失項目分別為6、54、44項已如上述，以兩者之時序及相關於風電廠商、作業地區，此之檢查應為該洽詢廠商所為甚明，而該檢查結果為全項目均具危險缺失，且中、高度危險更占98/104，以其對於「國際海上人命安全公約」規則《SOLASII-1/3-5》、「國際海事組織IMO公約」、「國際海上避碰規則COLREG」所必須配置設備及遵守之規定多為不符合，該船於當時應可認欠缺適航能力甚明。而被上訴人並未能證明其於檢查後「得」及時並「能」改善諸缺失以符該廠商之要求，且該洽詢之外商在此情下仍願或待其改善完畢後下單，則被上訴人主張依事發前已有外商洽詢以每日3,500歐元租用富麗號，依此通常情形應可得預期之利益至少為1,568,800元云云，應尚不具客觀之確定性，難以上該洽詢即認其已因系爭事故致不能取得上揭收入之所失利益。又全球測繪公司雖曾向被上訴人租賃富麗號而支付價金，惟此係於107年12月15日至108年1月5日所發生，僅能證明該船於當時具適航能力而得營業而已，與本件事發前之船況及能否獲租賃無關。另富麗號自108年1月5日後至事發時均在港停泊，亦無任何合格船員在船守值，已如前述，顯見該船因其特性，除待人洽商外，被上訴人應無何已定計劃或其他特別情事以之為固定營利，則其除上開洽商外既未另行舉證該船依通常情形或特別計劃等情可獲營業利益之事實，其主張受有至少1,568,800元之營業損失云云尚無足取。

(2)碼頭停泊費差額部分：

01 被上訴人主張富麗號原泊於高雄港旗津工作船渠，每半年停
02 泊費28,977元，因遭碰撞毀損移至存富公司待修，每月須支
03 付27,000元停泊費，致受有每月價差2,2170元之損害，已提
04 出臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司租金及費用清單、
05 存富公司請款單為證（原審海商卷一第251、253頁），且經
06 證人蔡宗希證述在卷（原審海商卷二第334至335頁），堪信
07 兩處泊地確有每月停泊費價差2,2170元屬實。而富麗號雖因
08 事發時之300萬元船價遠低於估修費用，如上述應由上訴人
09 逕為賠償其物之價值利益而不為修繕始符誠信，惟兩造就該
10 船之市價自始即爭執不下，且於原審送請鑑定更認其時市值
11 約為900萬元，則在本院為如上認定前既無從認富麗號應不
12 予修繕，以該船在此待修期間仍須泊船，其在確定可不修前
13 之合理期間之停泊費，自仍應由上訴人負擔始符公允。又原
14 審所認109年1至7月之合理修復期間既在上揭待確定船價期
15 間之內，且被上訴人於此外而經駁回者復未再為爭執，則原
16 判決所認該期間之停泊費價差計155,190元，即應予維持准
17 許之。

18 六、綜上所述，被上訴人就系爭事故可請求上訴人賠償者為船體
19 損害300萬元、停泊費差額155,190元，共3,155,190元，從
20 而其依民法第188條第1項前段規定請求上訴人給付上開金額
21 及自起訴狀繕本送達翌日即109年5月12日（原審海商卷第
22 51頁）起至清償日止按年息5%計算之利息，洵屬有據，應予
23 准許，逾此部分之請求，為無理由，應予駁回。原審就超過
24 上開應予准許部分（除確定部分外），為上訴人敗訴之判
25 決，並為假執行之宣告，自有未洽，上訴意旨指摘原判決此
26 部分不當，求予廢棄改判，為有理由，爰由本院廢棄改判如
27 主文第2項所示。至於上開應准許部分，原審為被上訴人勝
28 訴之判決，並分別諭知供擔保後為准免假執行宣告，核無不
29 合。上訴人仍執陳詞，指摘原判決此部分不當，求予廢棄改
30 判，為無理由，應駁回其上訴。又本件事證已臻明確，兩造
31 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，併此敘明。
七、據上論結，本件上訴為一部有理由、一部無理由，判決如主
文。

中 華 民 國 113 年 4 月 3 日

民事第二庭

審判長法 官 黃宏欽

法 官 郭慧珊

法 官 陳宛榆

以上正本證明與原本無異。

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。

中 華 民 國 113 年 4 月 3 日

書記官 梁美姿

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。