

福建連江地方法院民事判決

106年度重訴字第3號

原告 連江縣政府

法定代理人 劉增應

訴訟代理人 李書孝律師

吳宛亭律師

李宗哲律師

原告 馬祖連江航業有限公司

法定代理人 侯全寶

訴訟代理人 文鍾奇律師

被告 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 陳柔蓉律師

被告 新華航業股份有限公司

法定代理人 馮能砥

訴訟代理人 陳娟敏

黃雅羚律師

上列當事人間請求損害賠償事件，本院於民國110年4月14日言詞
辯論終結，判決如下：

主 文

一、原告連江縣政府之訴及假執行之聲請駁回。

二、被告新華航業股份有限公司應給付原告馬祖連江航業有限公
司新臺幣10,895,655元，及自民國106年12月27日至清償日
止，按週年利率百分之5計算之利息。

三、原告馬祖連江航業有限公司其餘之訴駁回。

四、訴訟費用(減縮部分及鑑定費用均除外)由被告新華航業股份

01 有限公司負擔百分之14，餘由原告負擔。

02 五、本判決第二項部分，於原告馬祖連江航業有限公司以新臺幣
03 3,632,000元供擔保後，得假執行；被告新華航業股份有限
04 公司如以新臺幣10,895,655元為原告馬祖連江航業有限公司
05 預供擔保，得免為假執行。

06 六、原告馬祖連江航業有限公司其餘假執行之聲請駁回。

07 事實及理由

08 甲、程序部分：

09 一、本件原告馬祖連江航業有限公司(下稱連江公司)起訴後，其
10 法定代理人自林德建變更為侯全寶，新法定代理人侯全寶已
11 具狀聲明承受訴訟，並提出有限公司變更登記表為憑（見本
12 院卷四第162、164至166頁），核與民事訴訟法第175條第1
13 項規定相符，應予准許。

14 二、2人以上為訴訟標的之權利或義務，係同種類，而本於事實
15 上及法律上同種類之原因者，得為共同訴訟人，一同起訴或
16 一同被訴；但以被告之住所在同一法院管轄區域內，或有第
17 4條至第19條所定之共同管轄法院者為限，民事訴訟法第53
18 條第3款定有明文。又訴之預備合併，有客觀預備合併與主
19 觀預備合併之分，主觀預備合併並有原告多數（共同原告對
20 於同一被告為預備之合併）與被告多數（同一原告對於共同
21 被告為預備之合併）之類型，其在學說及實務上，固因具體
22 個案之不同，各按其性質而持肯定說與否定說互見。但其中
23 原告多數的主觀預備合併之訴，如先、備位原告之主張在實
24 質上、經濟上具有同一性（非處於對立之地位），並得因任
25 一原告勝訴而達訴訟之目的，或在無礙於對造之防禦而生訴
26 訟不安定或在對造甘受此「攻防對象擴散」之不利益情形
27 時，為求訴訟之經濟、防止裁判矛盾、發見真實、擴大解決
28 紛爭、避免訴訟延滯及程序法上之紛爭一次解決，並從訴訟
29 為集團之現象暨主觀預備合併本質上乃法院就原告先、備位
30 之訴定其審判順序及基於辯論主義之精神以觀，自非不得合
31 併提起。於此情形，因先位之訴有理由，為備位之訴之解除

01 條件，其解除條件應以先位之訴判決確定時，始為其解除條
02 件成就之時(最高法院94年台上字第283號判決意旨參照)。
03 本件原告連江縣政府(下稱縣政府)、連江公司，列為原告之
04 主觀預備合併，縣政府持有連江公司已發行股份比例幾達百
05 分之百，且主張連江公司「代理」縣政府與被告新華航業股
06 份有限公司(下稱新華公司)於103年9月26日所簽訂「臺馬之
07 星委託經營與管理採購契約」(下稱經營契約)，有連江公司
08 設置自治條例、員額編制表、縣政府與連江公司權責劃分
09 表、連江公司章程可以參考(見本院卷一第319-328頁)，但
10 法律上既為不同之人格，是依本件先備位原告之主張，在實
11 質上、經濟上具有同一性，因任一原告勝訴而達訴訟之目
12 的；及主觀先備位原告對被告高鼎遊艇股份有限公司(下稱
13 高鼎公司)、新華公司之預備合併，雖訴訟標的各有不同，
14 但均為關於「臺馬之星」(下稱系爭船舶)之履約爭議所生之
15 金錢請求，乃基於事實上及法律上同種類之原因，應認原告
16 所主張之訴訟標的相牽連，且原告一同對先、備位被告起
17 訴，有助於達成訴訟經濟、紛爭一次解決、避免裁判歧異之
18 目的，合於上述說明意旨，應予准許。

19 三、訴狀送達後，原告不得將原訴變更或追加他訴，但請求之基
20 礎事實同一、擴張或減縮應受判決事項之聲明者，不在此
21 限，民事訴訟法第255條第1項第2、3款定有明文。原告起訴
22 時先位聲明請求：「(一)被告高鼎公司應給付原告縣政府新
23 臺幣(下同)48,151,070元，暨自原告民事起訴狀繕本送達翌
24 日起至清償日止，按年息百分之5計算之利息。(二)被告新
25 華公司應給付原告縣政府48,151,070元，暨自原告民事起訴
26 狀繕本送達翌日起至清償日止，按年息百分之5計算之利
27 息。(三)前兩項被告任一項被告已為給付時，他項被告於該
28 給付範圍內同免責任。(四)被告新華公司應給付原告縣政府
29 51,120,000元，暨自原告民事起訴狀繕本送達翌日起至清償
30 日止，按年息百分之5計算之利息。」其備位聲明：「(一)
31 被告高鼎公司應給付原告連江公司48,151,070元，暨自原告

民事起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按年息百分之5計算之利息。(二)被告新華公司應給付原告連江公司48,151,070元，暨自原告民事起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按年息百分之5計算之利息。(三)前兩項被告任一項被告已為給付時，他項被告於該給付範圍內同免責任。(四)被告新華公司應給付原告連江公司51,120,000元，暨自原告民事起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按年息百分之5計算之利息。」訴訟中，原告縣政府於110年1月29日當庭對被告高鼎公司追加訴訟標的係民法227條第2項「加害給付」之損害賠償(見本院卷四第46頁)，經核此追加部分與原請求之「建造新臺馬輪1艘」造船統包工程案採購契約(下稱系爭造船契約)第19條第8項，兩者請求之基礎事實同一，應予准許。高鼎公司雖當庭表示不同意追加，但所辯實為實體有無理由之問題(詳下述高鼎公司答辯部分)，不影響原告追加之程序合法性，從而高鼎公司抗辯不足採。又上開先、備位原告於本院囑託國立臺灣海洋大學鑑定系爭船舶故障原因並於109年2月17日出具鑑定報告書(下稱海大鑑定報告，見本院卷三第146-152頁)後，均再於本院110年4月14日言詞辯論時減縮或擴張其訴之聲明，先位部分改為：「(一)被告高鼎公司應給付原告縣政府16,240,401元，暨自原告民事起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按年息百分之5計算之利息。(二)被告新華公司應給付原告縣政府59,258,003元，暨自原告民事起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按年息百分之5計算之利息。」備位聲明改為：「(一)被告高鼎公司應給付原告連江公司16,240,401元，暨自原告民事起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按年息百分之5計算之利息。(二)被告新華公司應給付原告連江公司59,258,003元，暨自原告民事起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按年息百分之5計算之利息。」(見本院卷四第187-204頁，即對被告高鼎公司部分為減縮、對被告新華公司則為擴張聲明)，上述訴之追加或變更除為請求之基礎事實同一，且係擴張或減縮應受判決

01 事項之聲明，均合於前述規定，應予准許。

02 乙、實體方面：

03 壹、原告縣政府及連江公司之主張：

04 一、先位原告縣政府部分：

05 (一)縣政府與高鼎公司於100年7月29日簽訂系爭造船契約，由高
06 鼎公司負責新臺馬輪之設計、採購和建造工作，於104年7月
07 28日驗收完成，新臺馬輪其後命名為「臺馬之星」(即系爭
08 船舶)。縣政府委由百分之百出資設立、受其監督之連江公
09 司負責系爭船舶營運，遂與新華公司於103年9月26日簽訂經
10 營契約，約定自交船營運日3年履行採購標的之供應，且須
11 完成行銷推展、票務作業、貨運業務、旅客服務、船舶安全
12 管理、事故處理及緊急應變、船舶機械維護保養及人力資源
13 管理及組織等工作內容。新華公司於104年8月1日起接手系
14 爭船舶，於同年8月12日起開始營運。

15 (二)系爭船舶自104年8月12日營運後，卻因附表三「故障原因及
16 責任歸屬」所示各可歸責於高鼎公司、新華公司之事由，於
17 附表一所載日期陸續發生如附表一所示之故障及停航情形，
18 導致原告需於附表一所載停航日期另行租用替代船舶(台馬
19 輪或合富輪)維持營運，以避免因停航所生之營運損失不斷
20 擴大，因而支出如附表一所列之替代船舶費用，以及支付如
21 附表二所列之停航後復航前之試俾費用，以及105年9月19
22 日、106年4月19日發生船舶艙左右舷雙錨故障，分別支付之
23 51,000元、32,000元維修費用。此外，由於連江公司與新華
24 公司間就系爭船舶及用以作為替代船舶的台馬輪等二船，於
25 經營契約中均訂有全年總航班趟次數，若超過或未達該等趟
26 次，需追補或扣減費用，以補足或扣除固定成本之約定，因
27 此系爭船舶停航，導致全年總航班趟次數不足，而須補足固
28 定成本；另因台馬輪於其間用以替代系爭船舶營運，亦造成
29 台馬輪本身的全年總航班趟次數不足，致連江公司須補足如
30 下述之固定成本。因連江公司權利義務應歸屬於縣政府，等
31 同縣政府受有損害。

- 01 1、系爭船舶自104年8月1日至105年7月31日止之臺馬航線：
02 新華公司自104年8月1日至105年7月31日止之系爭船舶履約
03 期間，僅航行132趟次。連江公司依經營契約第四條(一)約
04 定，至少應達到184趟次，其已補給每趟次固定成本340,473
05 元、共52趟次計算之費用，共計17,704,596元予新華公司。
- 06 2、台馬輪104年11月1日至105年12月11日之東引航線：
07 連江公司因以台馬輪替代系爭船舶航行，造成台馬輪全年東
08 引航線趟次不足，自104年11月1日至105年12月11日止之台
09 馬輪履約期間，已補給每趟次固定成本64,889元、共24趟次
10 計算之費用，共計1,557,336元予新華公司。
- 11 3、台馬輪105年12月12日至106年5月31日之東引航線：
12 連江公司自105年12月12日至106年5月31日止之台馬輪履約
13 期間，已補給每趟次固定成本64,889元、共35趟次計算之費
14 用，共計2,270,115元予新華公司。

15 (三)被告2人損害分擔如下：

16 1、高鼎公司部分：

17 高鼎公司建造之系爭船舶，有如附表三編號1、2、6至9「故
18 障原因」項目之瑕疵，均為因可歸責於高鼎公司之事由，致
19 縣政府受有如下損害，高鼎公司應依造船契約第19條第8項
20 約定：「因可歸責於廠商之事由，致機關遭受損害者，廠商
21 應負損害賠償責任」或民法第227條第2項負賠償責任。

22 (1)替代船舶費用損害：原告因停航支出替代船舶之費用，應扣
23 除臺馬之星之操作費後，就「超出費用差額」部分，為替代
24 船舶之損失。附表一編號2、6、7、8、9之故障事件，依據
25 海大鑑定結果係可歸責於被告高鼎公司，其應給付原告前述
26 故障所生之「超出費用差額」共3,227,192元。

27 (2)試俾費用：附表一編號6、8、9之故障事件，依據海大鑑定
28 結果係可歸責於高鼎公司，原告為確保系爭船舶正常航行，
29 因而先後發動105年7月21日、105年7月28日、106年1月22
30 日、106年8月1日共4次之試俾(即附表二項次10、11、12、
31 13)，所生之試俾費用如附表二項次10、11、12、13「金

額」所示，縣政府得向高鼎公司請求給付如附表三編號6、8、9「試俾費用」所示之金額，共計408,430元。

(3)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日止之臺馬航線：

此段期間的停航及代航趟次共43趟次，因「主機海水冷卻故障」原告不予主張，扣除後為42趟次，加上已執行132趟次，系爭船舶原可航行之趟次應為174趟次，不足10趟次，原告不予主張。是被告應負擔固定成本趟次為42趟次。其中本航線因附表一編號1、2、6事件所生系爭船舶受影響之趟次如附表三編號1、2、6「補足固定成本趟次」所示，共30.5趟次應由高鼎公司負擔，依每趟次固定成本費用340,473元計算，高鼎公司應負擔10,380,442.5元（原告計算有誤，正確金額為10,384,426.5元）。

②台馬輪104年11月1日至105年12月11日之東引航線：

因附表一編號3、5、6、7所示，系爭船舶停航趟次共39趟，其中以台馬輪代航共37趟（各事件之趟次如附表三編號3、5、6、7「補足固定成本趟次」所示），被告應負擔台馬輪固定成本趟次為24趟次。按鑑定結果分擔，以高鼎公司及新華公司各自負擔比例29/37、8/37計算，高鼎公司應負擔19趟次，依每趟次固定成本費用64,889元計算，高鼎公司應負擔共1,232,891元。

③台馬輪105年12月12日至106年5月31日之東引航線：

依附表一編號8、9所示，台馬輪雖僅代航系爭船舶7趟次，但台馬輪本身受影響的趟次為14趟次，故被告應負擔固定成本趟次為14趟次。依每趟次固定成本費用64,889元計算，按鑑定結果應由高鼎公司負全責，故其應負擔14趟次共908,446元。

④總計：縣政府就上述①至③損害，得向高鼎公司請求賠償金額共12,521,779元（正確金額為12,525,763.5元）。

(4)雙錨固定維修費用：維修費用共83,000元，依鑑定結果為可歸責於高鼎公司，應由高鼎公司負擔。

(5)上述(1)至(4)費用總計：高鼎公司共應賠償16,240,401元
(正確金額為16,244,385.5元)。

2、新華公司部分：

新華公司對系爭船舶因欠缺保養或船員操作不當，致使系爭船舶發生如附表三編號2至5所列之「故障原因」，因可歸責於新華公司之事由，致連江公司受有如下損害，本於經營契約乃縣政府授權連江公司與新華公司所簽立，其權利義務應歸屬於縣政府，縣政府得依經營契約第13條第6項約定：

「因可歸責於廠商之事由，致履約有瑕疵者，機關……得請求損害賠償。」或民法第544條，請求新華公司負賠償責任。此外，新華公司前述不當操作行為，致使系爭船舶故障，是新華公司侵害縣政府就系爭船舶之所有權；復因系爭船舶故障停航，於維修後為確保系爭船舶可正常航行，縣政府委託之連江公司必須支出如下之試俾費用進行測試，故該等試俾費用乃修船復航之必要費用，因受託人連江公司之支出實歸屬於縣政府，應為縣政府之所受損害，屬損害賠償責任範圍，均得依民法第184條第1項前段請求損害賠償。其損害範圍如下：

(1)替代船舶費用損害：附表一編號2、3所示故障事件，依海大鑑定結果係可歸責於新華公司，又附表一編號5事件為編號3事件之延續，亦可歸責於新華公司，其應給付原告前述故障所生之「超出費用差額」共2,622,762元。

(2)試俾費用：

104年12月10日至104年12月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左主機無法啟動事故後所應為，依據海大鑑定結果本次故障係因船員疏失所致，故此9次試俾費用共1,275,357元，應由新華公司負擔。從而，縣政府得向新華公司請求賠償如附表三編號3「試俾費用」所示金額，共計1,275,357元。

(3)補足固定成本費用：

01 ①系爭船舶104年8月1日至105年7月31日止之臺馬航線：

02 被告應負擔固定成本趟次為42趟次。104年9月9日至14日
03 艙門故障(附表一編號2)依鑑定結果應由被告2人平均負
04 擔，故此期間5趟次，新華公司應負擔2.5趟次；另新華公
05 司應負擔104年11月12日起至同年11月19日左主機無法啟
06 動(附表一編號3-5)之9趟次，共11.5趟次。依每趟次固定
07 成本費用340,473元計算，新華公司應負擔3,915,439元
08 (元以下捨去)。

09 ②台馬輪104年11月1日至105年12月11日之東引航線：

10 被告應負擔固定成本趟次為24趟次。依海大鑑定結果分
11 擔，高鼎公司及新華公司之分擔比例各為29/37、8/37，
12 新華公司應負擔5趟，依每趟次固定成本費用64,889元計
13 算，新華公司應負擔共324,445元。

14 ③總計：縣政府得就上述①、②損害，向新華公司請求賠償
15 金額共4,239,884元。

16 (四)停航罰款：

17 依連江公司與新華公司之經營契約第14條第2項約定：「機
18 關(即連江公司)核定航班內，若可歸責廠商(即新華公司)事
19 由致本輪停航，每違約一趟次罰款500,000元，第2趟次後累
20 計加罰(即第2趟兩倍，第3趟四倍…等累計)」及同條第9項
21 約定：「罰款之總額，以契約價金總額之20%為上限」。此
22 約定之停航罰款，具有懲罰性違約金之性質，按以停航天數
23 倍數處罰，其目的除警惕新華公司避免停航外，亦藉由處罰
24 的約定轉嫁損失及影響，包括影響遊客來訪馬祖地區觀光意
25 願(含已安排行程及有意願的潛在遊客均取消行程)所致地
26 方經濟上損失、縣政府面對地區民眾高度期許所受的聲譽損
27 失以及因停航頻傳而受主管機關、監督機關指摘之影響等，
28 是以，停航罰款約定數額實未過高，新華公司請求酌減，自
29 無理由。縣政府因附表一編號2、3所示故障事件致系爭船舶
30 停航，計罰至第7趟次即達約定違約金上限，原告得對新華
31 公司請求罰款之金額共計51,120,000元【(426,000元×200趟

01 x3年)*20%】。

02 (五)新華公司應賠償上述(1)至(3)費用計8,138,003元，加計停
03 航罰款51,120,000元，新華公司共應給付縣政府59,258,003
04 元。

05 (六)減縮或擴張後之聲明：(一)被告高鼎公司應給付原告縣政府
06 15,824,820元，暨自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按
07 年息百分之5計算之利息。(二)被告新華公司應給付原告縣
08 政府59,258,003元，暨自起訴狀繕本送達翌日起至清償日
09 止，按年息百分之5計算之利息。(三)願供擔保，請准宣
10 告假執行。

11 二、備位原告連江公司部分：

12 (一)如先位原告縣政府之請求無理由，備位原告連江公司就系爭
13 船舶附表一編號1、2、4~9所生之瑕疵，係因高鼎公司未善
14 盡造船廠商設計、施工之注意義務或所提供之裝備有所欠缺
15 或不當所造成，以致使用權人即連江公司為避免停航不能營
16 運之營業損失擴大，因此受有支付租用替代船舶費用、系爭
17 船舶修理復航後試俾費用、因系爭船舶停航及代航所支出之
18 補足固定成本費用(下稱系爭損害費用)，及雙錨固定維修費
19 83,000元等財產上損害，合計15,824,820元，此損害非純粹
20 經濟上損失，高鼎公司應依民法第184條第1項前段就該等損
21 害負賠償責任(連江公司主張高鼎公司之責任原因、損害範
22 圍及費用同縣政府部分，請求高鼎公司給付各項損害賠償範
23 圍同前述一、第(三)點、第1項，不另贅述)。連江公司就系
24 爭損害費用及雙錨固定維修費等損害，起訴時尚不知係可歸
25 責於高鼎公司對本船之設計、施工或所提供之裝備有所欠缺
26 或不當所致，或係可歸責於新華公司對系爭船舶之維護操作
27 不當所致；亦即，連江公司雖「知有損害」，但確實無法明
28 知「賠償義務人」為何人，從而，連江公司起訴時依民法
29 184條第1項前段，對高鼎公司請求給付系爭損害費用及雙錨
30 固定維修費，未逾民法197條之請求權時效。

31 (二)連江公司係以自己名義與新華公司簽訂系爭經營契約，並非

縣政府之代理人，亦無隱名代理或間接代理關係。因可歸責於新華公司之事由，造成系爭船舶發生附表三編號2至5所示之故障事件而停航或需要維修，致使連江公司受有系爭損害費用之損失，合計8,138,003元，新華公司應依經營契約第13條第6項約定或民法第544條就該等損害負賠償責任(連江公司主張新華公司之責任原因、損害範圍及費用同縣政府部分，請求新華公司給付各項損害賠償範圍同前述一、第(三)點、第2項，不另贅述)。又因系爭船舶停航，新華公司應依經營契約第14條第2項及同條第9項約定，給付連江公司停航罰款之金額共計51,120,000元(計算方式同前述一、第(四)點)。

(三)減縮或擴張後之聲明：(一)被告高鼎公司應給付原告連江公司15,824,820元，暨自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按年息百分之5計算之利息。(二)被告新華公司應給付連江公司59,258,003元，暨自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按年息百分之5計算之利息。(三)願供擔保，請准宣告假執行。

貳、被告高鼎公司、新華公司分別以下列情詞抗辯：

一、高鼎公司部分：

(一)對先位聲明第一項抗辯：

1、依原告本件所提出之租用替代船舶費用資料、相關試俾費用資料及其他支出之單據，均由連江公司所支出，連江公司雖為縣政府全部持股之公營事業，但依法人獨立原則，連江公司具有獨立之法人格，與縣政府為不同之請求權主體，則連江公司支出之損害費用不等同縣政府受有損害，縣政府既未支出系爭損害費用及雙錨固定費用，即未因高鼎公司對系爭船舶之造船瑕疵，而受有損害，對高鼎公司自無損害賠償請求權可言。縣政府雖主張連江公司係代理其與新華公司簽訂系爭經營契約等語，但連江公司於準備書狀自承係以自己名義與新華公司簽訂系爭經營契約，並非以縣政府之代理人身分訂約，是系爭經營契約之權利義務、債權債務關係僅歸屬

01 於連江公司與新華公司之間，連江公司並非為縣政府支出系
02 爭損害費用，而係自行依經營契約為給付，則該等損害與縣
03 政府應無關係，從而，縣政府不得依造船契約第19條第8項
04 向高鼎公司請求損害賠償。

05 2、系爭船舶若因可歸責於高鼎公司之設計疏失，系爭船舶瑕疵
06 而生系爭損害費用及維修費用，則縣政府本得依照民法第
07 493條第1項、第2項、第495條第1項規定，定相當期限請求
08 高鼎公司修補瑕疵，若高鼎公司未依限修補，縣政府除得向
09 高鼎公司請求償還修補必要之費用外（如修繕費用），並得
10 請求因瑕疵所生之損害賠償（如系爭損害費用）；但前述損
11 害均係因高鼎公司未依時限修補瑕疵完成所致生之履行利益
12 損害，並非縣政府所稱之固有利益（即加害給付）損害，無民
13 法第227條第2項加害給付規定之適用，應回歸民法第227條
14 第1項之適用。縣政府與高鼎公司間之造船契約為民法第495
15 條之承攬契約，受有民法第498條瑕疵發見期間、第514條權
16 利行使期間之一年時效限制，本件系爭船舶於104年7月28日
17 驗收完成，高鼎公司已於104年8月1日交付系爭船舶與縣政
18 府，並於同年8月12日開始營運，原告於起訴狀中載明，其
19 早已於104年8月26日即明知系爭船舶有故障事件發生，然縣
20 政府卻遲至106年12月13日起訴，顯已罹於時效，其請求權
21 時效於瑕疵發見後1年間不行使而消滅，並分述如下：

22 (1)停航租用替代船舶費用部分：

23 ①附表一編號2：

24 故障事件發生於交船後1年內之104年9月8日，縣政府於斯
25 時發見瑕疵，請求高鼎公司維修，但其並未於1年內行使
26 權利，是其損害賠償請求權已罹於時效。

27 ②附表一編號6：

28 故障事件發生於交船後1年內之105年6月19日，縣政府已
29 發見瑕疵，請求高鼎公司維修，但其並未於1年內行使權
30 利，是其損害賠償請求權已罹於時效。

31 ③附表一編號7：

故障事件發生於交船後之105年8月31日，縣政府並未於交船後1年內發見瑕疵，是其損害賠償請求權已罹於時效。

④附表一編號8：

故障事件發生於交船後之106年1月12日，縣政府並未於交船後1年內發見瑕疵，是其損害賠償請求權已罹於時效。

⑤附表一編號9：

故障事件發生於交船後之106年7月20日，縣政府並未於交船後1年內發見瑕疵，是其損害賠償請求權已罹於時效。

(2)試俾費用部分：

①附表一編號6：

故障事件發生於交船後1年內105年6月19日，縣政府於斯時發見瑕疵，請求高鼎公司維修，但其並未於1年內行使權利，是其損害賠償請求權已罹於時效。

②附表一編號8：

故障事件發生於交船後之106年1月12日，縣政府並未於交船後1年內發見瑕疵，是其損害賠償請求權已罹於時效。

③附表一編號9：

故障事件發生於交船後之106年7月20日，縣政府並未於交船後1年內發見瑕疵，是其損害賠償請求權已罹於時效。

(3)補足固定成本費用部分：

縣政府在系爭船舶之第1次故障事件發生時(即104年8月26日)，知悉系爭船舶因機械故障事件，致生停航損害，不論係系爭船舶本身之全年航行次數不足而違反系爭經營契約之損害；或係因台馬輪代系爭船舶航行，而致台馬輪全年航行次數不足而違反台馬輪經營契約之損害，於發見瑕疵後之1年內，縣政府均未行使權利，而遲至106年12月13日方為起訴，顯已罹於民法第514條規定之短期1年時效。

(二)對備位聲明第一項抗辯：

- 1、連江公司並未與高鼎公司簽訂任何契約，亦非系爭船舶之所有人，即便高鼎公司設計製造系爭船舶具有瑕疵，但連江公司並未因高鼎公司之瑕疵而受有財產權之損害。連江公司本

01 件所請求之損害賠償費用，均係連江公司與另一被告新華公
02 司間簽訂契約所致之損害，而未與其他有體損害如人身損害
03 或財產損害相結合，僅為純粹經濟上損失，不在民法第184
04 條第1項前段侵權責任（以權利保護為中心）所保護之範圍
05 內。

06 2、連江公司早於104年8月26日即明知系爭船舶有故障事件發
07 生，並伴隨系爭損害費用之發生，縱使後續損害額發生變
08 更，對於請求權消滅時效之進行並無影響，則其應於知悉後
09 2年提起訴訟，卻至遲於106年12月13日方行起訴請求侵權行
10 為損害賠償，已逾越民法第197條規定之2年短期時效，高鼎
11 公司據此主張時效抗辯，自得拒絕給付。

12 3、如連江公司之請求未罹於時效，其各損害賠償項目之請求亦
13 無理由，分別答辯如下：

14 (1)停航租用替代船舶費用：

15 ①附表一編號2：

16 海大鑑定報告雖稱，此次故障事件可歸責於高鼎公司，但
17 依照一般使用情況，並不會發生這次故障事件，收艙門時
18 跳板升太高而撞擊工字樑，且跳板未定位均是因新華公司
19 人員操作不當所致，與高鼎公司之設計無關，本次故障事
20 件係人為瑕疵。且觀之新華公司派至高鼎公司接受教育訓
21 練之員工，於系爭船舶104年開航時，幾乎已全數離職，
22 故此次機械故障事件發生之原因，全係因未受高鼎公司教
23 育訓練之船舶操作人員不正當操作所致，屬於新華公司操
24 作系爭船舶之人為疏失，不可歸責於高鼎公司，故此故障
25 事件所生之替代船舶費用不應由高鼎公司負擔。

26 ②附表一編號6：

27 海大鑑定報告雖亦稱此次故障事件應可歸責於高鼎公司，
28 並認為高鼎公司確實有設計上之瑕疵，因為發生滑油低
29 壓、主機自動停車是設計上之正常程序，但為何沒有考慮
30 到離合器脫離恐將造成軸剎車鎖死與過負荷問題，而損傷
31 離合器。又依鑑定人游連武於另案（本院106年度重訴字

第1號)之證述，可知主機離合器發生低壓警報正常應停機，找出問題後再重新啟動，新華公司船員竟擅自更改程式中之低壓數字設定，強迫應停機之船舶繼續航行，重複啟動一個多小時，造成損壞，此係新華公司之人為損壞，非高鼎公司之設計瑕疵，不可歸責於高鼎公司，故此故障事件所生之替代船舶費用不應由高鼎公司負擔。

③附表一編號7：

海大鑑定報告指稱，螢幕顯示器故障必須待料修理，而出廠才2年之螢幕顯示器就發生電子零件故障，或數據不準確之現象，判定高鼎公司應負全責。但系爭船舶長達2年期間多次由新華公司人員不正常操作，無法直接認定螢幕顯示器於出廠時即有瑕疵，鑑定報告此項認定顯有速斷之嫌，應有違誤；此次機械故障事件發生之原因，全係因未受高鼎公司教育訓練之新華公司船舶操作人員不正當操作所致，不可歸責於高鼎公司，故此故障事件所生之替代船舶費用不應由高鼎公司負擔。

④附表一編號8：

海大鑑定報告認為，系爭船舶發生螢幕顯示數據有異常現象，而造成右主機無法啟動而停航，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。惟查船用主機國際大廠有MAN及MTU主機，在我國船舶運用多年，唯獨本件產生損壞，高鼎公司認為與人員使用有關，而非高鼎公司之設計及施工瑕疵；此應係新華公司之人為損壞，非高鼎公司之設計瑕疵，不可歸責於高鼎公司，故此故障事件所生之替代船舶費用不應由高鼎公司負擔。

⑤附表一編號9：

海大鑑定報告認為，此次故障事件可歸責於高鼎公司，並稱此現象和105年6月19日左主機離合器發生故障之狀況類似，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之電路控制是以主機轉速信號來控制，並非

01 原廠設計是以壓力來控制；高鼎公司自行變更設計違背原
02 廠保固責任等語。惟查，此次故障事件發生時，高溫應會
03 有警報，若在警告仍繼續操作，乾燒結果會產生煞車咬死
04 問題，應屬新華公司人員操作疏失，而非高鼎公司之設計
05 疏失，不可歸責於高鼎公司，故此故障事件所生之替代船
06 舶費用不應由高鼎公司負擔。

07 (2)試俾費用：

08 ①附表一編號6：

09 此次故障事件之修復日為105年7月27日，則機械故障事件
10 尚未修復完成，系爭船舶應無法啟動，何以105年7月21
11 日、105年7月28日得為2次試俾，且縣政府未說明此部分
12 之試俾必要性。且連江公司並未給付此2次試俾費用，則
13 連江公司無受有損害，即無損害賠償請求權，故此部分請
14 求無理由。

15 ②附表一編號8：

16 原告未說明此部分之試俾必要性，故此部分請求無理由。

17 ③附表一編號9：

18 原告未說明此部分之試俾必要性，故此部分請求亦無理
19 由。

20 (3)補足固定成本費用：

21 ①系爭船舶自104年8月1日至105年7月31日止之臺馬航線：

22 如因可歸責於高鼎公司之故障事件，於高鼎公司修繕完成
23 前所生之遲延損害，應僅限於修補瑕疵期間有不能使用工
24 作物相當於租金之損害，是連江公司遭新華公司以委託經
25 營管理契約請求補足固定成本之費用，應係連江公司依經
26 營契約本應負擔之契約義務，連江公司竟將其自身之契約
27 義務強加於高鼎公司於修補瑕疵期間所生之遲延損害，應
28 無理由，兩者間無相當因果關係。

29 ②台馬輪104年11月1日至105年12月11日之東引航線：

30 104年11月1日至105年12月11日間，台馬輪代航系爭船舶
31 共37趟次，顯然台馬輪如未代航系爭船舶，台馬輪當可完

01 成全年不足趟次之部分，連江公司根本毋須給付此部分之
02 固定成本費用予新華公司。此外，就台馬輪代航系爭船舶
03 導致全年航行趟次不足之部分，高鼎公司與縣政府所訂立
04 之採購契約標的為系爭船舶，高鼎公司應僅需負責因前述
05 造船契約所生之損害，台馬輪既非高鼎公司所建造，則應
06 與本件系爭船舶故障事件所生之損害毫無關聯，而無相當
07 因果關係存在。

08 ③台馬輪105年12月12日至106年5月31日之東引航線：

09 縣政府109年7月28日陳報狀中，指明臺馬輪於105年12月
10 12日至106年5月31日僅代航系爭船舶7趟次，卻主張實際
11 受影響趟次為14趟次，明顯違背經驗法則與論理法則，是
12 連江公司此部分主張應無理由。此外，此部分之固定成本
13 費用部分，連江公司既無法舉證與可歸責於高鼎公司之系
14 爭船舶故障事件有何關聯，則不應由高鼎公司負擔。

15 (三)聲明：原告之訴及假執行之聲請均駁回；如受不利判決，願
16 供擔保宣告免為假執行。

17 二、新華公司部分：

18 (一)對於先位聲明第二項之抗辯：

19 1、連江公司於準備書狀自承係以自己名義與新華公司簽訂經
20 營契約，並非縣政府之代理人，亦無隱名代理或間接代理
21 之情，已為縣政府所不否認，復觀之系爭經營契約之當事
22 人亦載明機關為「馬祖連江航業有限公司」、「代表人：
23 歐陽台生」、「地址：連江縣○○鄉○○村000號」等情，
24 主體顯非縣政府，且契約之招標、開標、決標，甚至契約
25 內之字裡行間亦未見有連江公司為縣政府之代理人之意，
26 客觀上顯見連江公司乃以自己名義與新華公司簽立系爭經
27 營契約，非代行縣政府名義或以其代理人身分締約至明。
28 是本於債之相對性，僅連江公司得行使權利，而非得以契
29 約當事人以外之人即以縣政府名義主張請求。故縣政府主
30 張以其授權連江公司與新華公司簽訂系爭契約為由，即應
31 得依據系爭經營契約或委任關係請求新華公司負賠償責

任，自非有據。

2、侵權行為之成立，須行為人因故意過失不法侵害他人權利，亦即行為人之行為須具備歸責性、違法性，並不法行為與損害間有因果關係，始能成立。新華公司並未對縣政府有違法性之侵權行為，縣政府主張之侵權行為損害賠償請求權當不存在，是其依侵權行為之法律關係，要求新華公司賠償亦非有理，據此，縣政府請求上述系爭損害費用及依經營契約第14條第2項約定請求停航罰款51,120,000元之各筆費用，均無理由。

(二)對於備位聲明第二項抗辯：

1、連江公司依系爭經營契約第13條第6項約定或民法第544條對新華公司請求給付損害費用，均無理由，分別答辯如下：

(1)替代船舶費用損害：

①附表一編號2：

①104年9月8日系爭船舶艙門於關門時無法自動啟閉，改以手動操作，返回基隆港後，高鼎公司於104年9月9日及10日派人檢修，發現感應器安裝位置不當，嗣經重新調整修復後恢復正常，是艙門無法正常啟閉，係感應器安裝位置不當所致，與新華公司船員操作不當並無關聯。此情，可由海大鑑定報告中提及高鼎公司於第一次修理未將變形部位調整好，是造成第二次故障的主因，加上感應器位置設計不當等語已經明瞭。至於鑑定報告關於此部分後段提及「收門時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鐵變形，造成艙門開關不順」等語，因這些動作乃是高鼎公司隨船工程師指揮新華公司船員操作，非全屬船員操作不當所致，但此一事件發生於104年8月13日，同年8月19日高鼎公司已派員修理並自行吸收的保固維修費用。可以看出104年9月8日艙門於關門時無法自動啟閉，根本無跳板撞擊艙門前上方工字樑，跳板未定位就關門導致感應器角鐵變形之事發生，而僅因感應器安裝位置未調整好或不當，致艙門無

01 法自動啟閉改以手動操作。

02 ②104年9月8日艙門既係關門時無法自動啟閉，改以手動操
03 作。返回基隆港後，高鼎公司於翌(9)日派人檢修，發現
04 感應器故障，適同由連江公司管理台馬輪在延長「台馬
05 輪委託經營與管理採購契約」之履約期限至同年9月30日
06 止之期間內，正處於停泊狀態時，連江公司在系爭船舶
07 保固期間內要求高鼎公司維修系爭船舶，並改由「台馬
08 輪」航行基隆--馬祖航線，此有連江航業公司104年9月9
09 日航運字第1040001424號函可憑。新華公司係依經營契
10 約第九條履約管理(三)約定：「廠商接受機關或機關委
11 託之機構之人員指示辦理與履約有關之事項前，應先確
12 認該人員係有權代表人，且所指示辦理之事項未逾越或
13 未違反契約規定」，乃接受連江公司指示辦理系爭船舶
14 停航所致，非新華公司履約有瑕疵導致。故新華公司自
15 無須負擔附表一編號2艙門開關不正常事件於104年9月9
16 日至14日停航之替代船舶差額540,117元之費用。

17 ②附表一編號3：

18 ①連江公司主張：104年11月11日主機再次無法啟動，係因
19 船員於進出港換油程序不當，造成燃油濾網太髒，差壓
20 過大所致，並以海大鑑定結果可憑。因此認自104年11月
21 12日起至19日止停航之替代船舶差額，應由新華公司全
22 額負擔等語。然新華公司否認上情，依舉證責任分配原
23 則，仍應由連江公司舉證證明新華公司有換油時間未依
24 標準時數之不當程序之事實；且依新華公司所提出「輪
25 機日誌」節本可知，於104年11月11日發生主機無法啟動
26 前，船員就燃油濾網即有多次清洗紀錄，有104年10月4
27 日保養修理及附錄一欄內記載「燃油輸送泵過濾器濾網
28 清洗」、同年10月10日「19:40清洗燃油沉澱櫃、濾
29 網」、同年10月28日「F0駁油泵濾網清洗」、同年11月3
30 日「燃油泵濾網清洗」、同年11月9日「清洗燃油模組濾
31 器」等語可稽，查無證據可以證明燃油濾網過髒之事；

01 退步而言，倘燃油濾網過髒為真，則104年11月11日當天
02 新華公司船員既有清洗「燃油泵進口濾網」的舉動，且
03 依鑑定人游連武於另案證述內容：「(如果是因為濾油太
04 髒而停機的話，那清洗完後多久可再重新啟動?)應該是
05 洗乾淨以後就可以立刻啟動。」，何以系爭船舶未如鑑
06 定人所述109年11月11日清洗後即可啟動?何以依舊無法
07 排除故障?又，自此之後，高鼎公司於11月12日委請全
08 球自動化有限公司技師柳崇義及簡志穎檢測，仍無法排
09 除故障，再於11月15日由新加坡商曼恩柴油機增壓器私
10 人有限公司台灣分公司前來檢測，及同年11月18至19日
11 猶加派人員檢修主機，種種上情，豈是單純燃油濾網過
12 髒未清洗所致?況且，依原廠技師柳崇義及簡志穎之檢
13 測報告，僅是就左主機無法啟動原因歸因於「無法建立
14 燃油壓力」所致，未有隻字片語表明係「換油時間有未
15 依標準時數，致燃油濾網太髒，差壓過大」，顯然原廠
16 技師就燃油壓力無法建立，找不到其他原因，且於監察
17 院糾正文內提及有「更換濾器後即回復正常」，逕將檢
18 修結果推論係船員於進出港換油時間未依標準時數，造
19 成燃油濾網太髒，差壓過大所致，顯係高鼎公司片面主
20 張之詞。而海大鑑定報告中，關於此部分之研判，已由
21 鑑定人游連武自承，僅係依監察院糾正文作出判斷，而
22 無其他積極或具體事證足資認定新華公司有換油時間未
23 依標準時數之事實，自有舉證責任未盡之事。而應依縣
24 政府與高鼎公司簽訂造船契約，由高鼎公司就保固期內
25 發現之瑕疵，負免費無條件改正之責。

26 ②再者，連江公司104年12月3日航運字第1040001905號函、
27 104年12月23日航運字第1040002024號函顯示，連江公司
28 係以系爭船舶主機系統設備未檢修完成為由，以台馬輪替
29 代航行，並指示104年11月12日暫停原台馬輪執行東引航
30 線委託經營與管理契約，另簽定自104年11月12日起至同
31 年12月22日止之台馬輪東引航線委託經營與管理採購契約

01 附約一壹（台馬輪替代臺馬之星航行臺—馬航線）之契
02 約，及系爭船舶在主機系統設備已檢修完成後，即於同年
03 12月23日起開始執行東引航線，是由上述2份函文及契約
04 書可知，連江公司係以系爭船舶主機系統未檢修完成為
05 由，逕以台馬輪替代航行，而非以可歸責於新華公司之事
06 由，致履約有瑕疵，是連江公司依系爭經營契約第13條第
07 6項約定請求損害賠償，顯無理由。又新華公司否認於系
08 爭船舶之經營與管理有何過失可言，依上開輪機日誌節本
09 顯示，104年11月11日主機無法啟動前，船員就燃油濾網
10 即有多次清洗紀錄，準此，新華公司船員當無任何過失可
11 言，從而，連江公司依民法第544條請求本項損害賠償，
12 亦無理由。

13 (2)試俾費用：

14 ①依經營契約第2條「履約標的」所載，可知系爭船舶之試俾
15 非屬新華公司經營與管理之工作範疇；且依前述契約附約
16 一肆(試俾、東引航線、雙開票收、曳船費、帶解纜費、售
17 原系統)第2條第1點之履約標的內容，新華公司須配合連江
18 公司及航政主管機關要求出海試俾，其所需費用是由機關
19 依航行記錄及相關資料核定後給付，因此，系爭船舶出海
20 試俾費用，自應由連江公司負擔，而不得請求新華公司支
21 付。

22 ②其次，連江公司主張104年12月11日第2次故障係104年11月
23 11日第1次故障之延續，新華公司須負擔104年12月10日至
24 同年12月22日止試俾費用等情，但依原告起訴狀載明「…
25 4、104年12月11日左主機滑油過濾器發生漏油事件，交通
26 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
27 因，主要是機油濾淨器清洗裝回時，未更換『墊片』導致
28 啟動主機出航後，即發生漏油現象」等語，顯見104年12月
29 11日故障事件與前述104年11月11日經檢測結果左主機無法
30 建立燃油壓力致無法啟動顯有不同。又104年12月11日故障
31 事件，係因需更換「墊片」而未更換，而其後確有更換新

01 墊片之客觀事實，則該次漏油事故之主因乃是未更換墊片
02 所致，縱新華公司於漏油之際為避免漏油將過濾器軛柄不
03 慎轉斷，亦不得認定係可歸責於新華公司之事由或推論其
04 處理經營與管理之事務有過失可言。是連江公司依經營契
05 約第13條第6項約定或民法第544條規定請求試俾費用之損
06 害賠償，非有理由。

07 (3)補足固定成本費用：

08 ①系爭船舶104年8月1日至105年7月31日止之臺馬航線：

09 關於104年9月9日至14日因艙門開關不正常，該瑕疵係高
10 鼎公司感應器安裝位置不當所致，與新華公司船員操作不
11 當無關；且系爭船舶停航係新華公司接受連江公司指示辦
12 理所致，應屬不可歸責新華公司。另104年11月12日起至
13 同年11月19日間7趟次之補足固定成本費用，連江公司既
14 依經營契約給付與新華公司，自無不當。則連江公司依經
15 營契約第13條第6項約定或民法第544條規定請求新華公司
16 補足固定成本費用之損害賠償，顯不足採。

17 ②台馬輪104年11月1日至105年12月11日之東引航線：

18 台馬輪於104年11月1日起至105年12月11日期間，尤以104
19 年11月12日至同年11月19日係連江公司調度台馬輪執行臺
20 馬航線，是台馬輪無法依原定執行東引航線，非屬可歸責
21 於新華公司。因此，連江公司主張新華公司須就已補足24
22 趟次固定成本中之5趟次由新華公司負擔，亦非有據。

23 2、連江公司依經營契約第14條第2項請求停航罰款，無理由：

24 (1)附表一編號2事件所致之停航罰款：

25 此事件所致艙門無法自動啟閉，改以手動操作，但絕無收
26 門時跳板升太高撞擊工字樑、跳板未定位就關門導致感應
27 器角鐵變形，造成艙門開關不順之情，海大鑑定有混淆故
28 障情節。高鼎公司於104年9月9日起派人檢修，大門作動依
29 然不良。翌(10)日，高鼎公司派員赴基隆檢查，清潔保養
30 右大門Cleat拉力繫固裝置，及燈號指示異常，經調整磁簧
31 感應器間距後，恢復正常使用。是系爭船舶停航係新華公

01 司於操作系爭船舶時，發現艙門無法以電動系統正常啟
02 閉，因而通報被告連江公司，改由台馬輪航行基隆--馬祖
03 航線。是新華公司係經連江公司同意而停航，並改以「台
04 馬輪」替代航行，當無以認定該104年9月9日、9月10日為
05 已核定航班之要件。因此，連江公司主張以系爭採購契約
06 第14條（二）「機關核定航班內，若可歸責廠商事由致本
07 輪停航，每違約一趟次罰款50萬元」之約定，據以請求停
08 航罰款各500,000、1,000,000元，即非有據。

09 (2)附表一編號3事件所致之停航罰款：

10 連江公司未舉證新華公司有換油時間未依標準時數之具體
11 事證證明。姑且不論104年11月11日左主機故障之肇因或可
12 歸責於何人，系爭船舶在主機系統設備已檢修完成後，於
13 12月23日起開始執行東引航線，是自104年11月12日起至同
14 年12月22日止之臺一馬航線，連江公司已核定由台馬輪執
15 行航班，而非系爭船舶。因此，連江公司以上開約定，請
16 求停航罰款分別2,000,000元、4,000,000元、8,000,000
17 元、16,000,000元、19,620,000元，共51,120,000元，難
18 謂有理。

19 (3)退步言之，附表一編號2事件之停航期間為104年9月9日至
20 14日，僅距交船日(104年8月1日)1月餘，且係新華公司航
21 行於馬祖福澳港時，因無法以電動系統啟閉艙門，主動通
22 報連江公司後，由高鼎公司派員檢修，右大門Cleat拉力繫
23 固裝置、燈號指示及調整磁簧感應器間距，恢復正常使用。
24 依此情節，顯非係以損害連江公司之利益為出發點，
25 可歸責於新華公司不高。另附表一編號3事件(停航期間104
26 年11月12日至16日、18日、19日)則是距交船日(104年8月1
27 日)為3月餘，新華公司於104年11月11日主機無法啟動前，
28 船員就燃油濾網即有多次清洗紀錄，並非未清洗，是可歸
29 責於新華公司亦不高。再者，系爭船舶於檢修期間有以其
30 他船舶替代，連江公司亦經由替代船舶之損害為由請求損
31 失回填，應認無損害可言。連江公司以累計加罰方式請求

違約金，違約金顯屬過高，為此聲請法院予以酌減。

(三)聲明：原告之訴及假執行之聲請均駁回；如受不利判決，願供擔保宣告免為假執行。

參、經本院與兩造整理並協議簡化爭點如下（見本院卷四第49至51頁反面、142頁反面至146頁反面）：

一、不爭執事項：

- 1、縣政府與高鼎公司於100年7月29日簽訂系爭造船契約，由高鼎公司負責新臺馬輪之設計、採購和建造工作，於104年7月28日驗收完成，新臺馬輪其後命名為「臺馬之星」（即系爭船舶）。
- 2、縣政府委由連江公司負責系爭船舶營運，連江公司與新華公司於103年9月26日簽訂系爭經營契約，約定自交船營運日3年履行採購標的之供應，且須完成行銷推展、票務作業、貨運業務、旅客服務、船舶安全管理、事故處理及緊急應變、船舶機械維護保養及人力資源管理及組織等工作內容。新華公司於104年8月1日接手系爭船舶，於同年8月12日起開始營運。
- 3、系爭船舶開始營運後，其發生故障日期、修復日、故障項目、停航日期及連江公司支出替代船舶費用均如附表一所示，暨停航期日之系爭船舶操作費及計算出差額如附表一所示。
- 4、系爭船舶於104年8月1日至105年7月31日止之期間，因機械故障停航經維修後，為因應航行安全及船舶規範，新華公司配合連江公司及交通部航港局北部航務中心要求，於附表二所示日期試俾及連江公司支出試俾費用。
- 5、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期間，僅航行132趟次。連江公司依系爭經營契約第四條（一）約定，至少應達到184趟次，連江公司已補給以每趟次固定成本為340,473元、共52趟次計算之費用，共計17,704,596元與新華公司。
- 6、連江公司以台馬輪替代系爭船舶航行，造成台馬輪全年東引

航線趟次不足，於104年11月1日至105年12月11日止之台馬輪履約期間，已補給以每趟次固定成本為64,889元、共24趟次計算之費用，共計1,557,336元與新華公司。

7、連江公司於105年12月12日至106年5月31日止之台馬輪東引航線履約期間，已補給以每趟次固定成本為64,889元、共35趟次計算之費用，共計2,270,115元與新華公司。

8、新華公司曾於105年9月19日、106年4月19日申請系爭船舶之船艙左右舷雙錨檢修，連江公司分別支付51,000元、32,000元與寬勇工程行、銘宏船舶機械有限公司。

二、本件爭點：

1、先位聲明：

(1)縣政府對高鼎公司，依系爭造船契約19條8項約定或民法227條2項規定，請求替代船舶費用、試俾費用、補足固定成本支出(即系爭損害費用)及雙錨固定維修費等共15,824,820元，有無理由？

①縣政府是否受有系爭損害費用及支出雙錨固定維修費之損害？

②縣政府於106年12月13日依契約約定起訴，請求高鼎公司給付系爭損害費用及雙錨固定維修費，是否已逾民法514條第1項之請求權時效？

③系爭損害費用是否為「不完全給付」之加害給付，是否同受民法514條第1項時效之限制？

④系爭船舶之故障及船錨檢修，是否可歸責於高鼎公司？

⑤縣政府就系爭損害費用及雙錨固定維修費得請求之數額？

(2)縣政府對新華公司，依經營契約第13條第6項約定或民法544條及184條第1項前段規定，請求系爭損害費用共8,138,003元，有無理由？並依經營契約第14條第2項約定請求停航罰款計51,120,000元，有無理由？

①連江公司就經營契約之權利義務是否歸屬縣政府？縣政府可否依經營契約或民法544條，向新華公司主張權利？

②縣政府是否受有系爭損害費用之損害？

01 ③縣政府對新華公司主張民法184條第1項前段部分，係財產權
02 受侵害或純粹經濟上損失？

03 ④系爭船舶之故障及停航，是否可歸責於新華公司？

04 ⑤縣政府就系爭損害費用得請求之數額？

05 ⑥停航罰款之約定數額是否過高而得請求法院酌減？縣政府得
06 請求之數額？

07 2、備位聲明：

08 (1)連江公司對高鼎公司，依民法184條第1項前段規定，請求損
09 害費用及雙錨固定維修費共15,824,820元，有無理由？

10 ①連江公司對高鼎公司主張依民法184條第1項前段規定請求損
11 害賠償，惟係財產權受侵害或純粹經濟上損失？

12 ②連江公司於106年12月13日時依民法184條第1項前段規定，
13 對高鼎公司請求給付損害費用及雙錨固定維修費，是否已逾
14 民法197條之請求權時效？

15 ③系爭船舶之故障及船錨檢修，是否可歸責於高鼎公司？

16 ④連江公司就系爭損害費用及雙錨固定維修費得請求之數額？

17 (2)連江公司對新華公司，依經營契約第13條第6項、民法544
18 條，請求系爭損害費用共8,138,003元，有無理由？並依經營
19 契約第14條第2項約定請求停航罰款計51,120,000元，有無理
20 由？

21 ①系爭船舶之故障及停航，是否可歸責於新華公司？

22 ②連江公司就系爭損害費用得請求之數額？

23 ③停航罰款之約定數額是否過高而得由法院酌減？連江公司得
24 請求之數額？

25 肆、本院判斷：

26 一、關於先位聲明爭點(1)部分：

27 (一)當事人主張有利於己之事實者，就其事實有舉證之責任，民
28 事訴訟法第277條定有明文。損害賠償之債，以實際上受有
29 損害為成立要件，倘無損害，即不發生賠償問題；被害人實
30 際上有否受損害，應視其財產總額有無減少而定（最高法院
31 95年度台上字第2409號判決意旨參照）。其次，當事人主張

之事實，經他造於準備書狀內或言詞辯論時或在受命法官、受託法官前自認者，無庸舉證；自認之撤銷，除別有規定外，以自認人能證明與事實不符或經他造同意者，始得為之，民事訴訟法第279條第1、3項定有明文。當事人於訴訟上所為之自認，於辯論主義所行之範圍內有拘束當事人及法院之效力，法院應認其自認之事實為真，以之為裁判之基礎，在未經自認人合法撤銷其自認前，法院不得為與自認之事實相反之認定。而自認之撤銷，自認人除應向法院為撤銷其自認之表示外，尚須舉證證明其自認與事實不符，或經他造同意者，始得為之（最高法院102年度台上字第1430號判決要旨參照）。又當事人或其訴訟代理人於訴訟上所為之自認，於辯論主義所行之範圍內有拘束當事人及法院之效力，法院應認其自認之事實為真，以之為裁判之基礎，在未經當事人合法撤銷其自認前，法院不得為與自認之事實相反之認定（最高法院92年度台上字第2557號判決要旨參照）。

（二）縣政府依系爭造船契約19條8項約定或民法227條2項規定，請求高鼎公司賠償系爭損害費用及支出雙錨固定維修費之損失，均為債務不履行所生損害賠償之債，依上述判決意旨，縣政府本應就實際上受有前述損害之事實負舉證責任。但縣政府於本院準備程序已自承系爭損害費用均為連江公司所支出（見本院卷四第48頁），又對於雙錨固定維修費共83,000元均由連江公司所支付之事實不爭執（見前述不爭執事項第8點），是依民事訴訟法第279條第1項規定已生自認效力，本院應作為認定事實之基礎。縣政府及連江公司雖於最後一次言詞辯論期日改稱：船舶修理費用大部分由縣政府直接支出，其餘租船費用皆由連江公司先行墊付，再向縣政府請款，有些是以簽呈申請，有些是直接撥款等語（見本院卷四第183頁），但已為被告高鼎公司否認，且認為與損害費用支出憑證名義人均為連江公司之記載不符（見本院卷一第54、58、61、68至74、77、79、87、100、102、103、105、106、108、112、113、116、117、121、123頁；各為原告起

訴狀所附之支出憑證)，原告復未提出證據證明所述由縣政府匯付款事實，當然不構成民事訴訟法第279條第3項自認撤銷之要件，從而縣政府前述改稱部分不足採信。如此，依縣政府自認事實之反面解釋，縣政府並未因高鼎公司之本件行為而支出任何費用，其財產總額難認有減少，亦即其實際並未受有損害，從而其主張對高鼎公司，依上述契約及民法規定請求系爭損害費用及雙錨固定維修費等損失，均難認有理由，不應准許。縣政府依造船契約19條8項或民法227條2項對高鼎公司請求損害賠償，已經本院認定無理由如前，則先位聲明爭點(1)部分所列②至⑤之爭點，均無再為論斷必要。

二、先位聲明爭點(2)部分：

(一)連江公司就系爭經營契約之權利義務是否歸屬縣政府？

1、代理人於代理權限內，以本人名義所為之意思表示，直接對本人發生效力；代理權係以法律行為授與者，其授與應向代理人或向代理人對之為代理行為之第三人，以意思表示為之，民法第103條第1項及第167條定有明文。又隱名代理之成立，須代理人為法律行為時，雖未以本人名義為之，惟實際上有代理本人之意思，且此項意思為相對人所明知或可得而知者，始足當之。是代理人如以自己之名義為法律行為，未有代理本人之意思，已甚明顯者，或代理人縱有為本人的意思，但未表示本人的姓名，且為相對人所不知者，則不能認其代理他人為該法律行為，而係代理人以自己名義自為法律行為，代理人應自負責任（最高法院70年度台上字第2160號、81年度台上字第165號裁判意旨參照）。且隱名代理性質上屬於有權代理之形態。準此，隱名代理之成立，須代理人為有權代理，且為法律行為時須實際上有代理本人之意思，此項意思為相對人所明知或可得而知者，始發生如同顯名代理之效果。再民事訴訟如係由原告主張權利者，應先由原告負舉證之責，若原告先不能舉證，以證實自己主張之事實為真實，則被告就其抗辯事實即令不能舉證，或其所舉證

據尚有疵累，亦應駁回原告之請求。

2、縣政府主張連江公司係其代理人，其授權連江公司與新華公司就系爭船舶簽訂經營契約，得依據經營契約或委任關係向新華公司請求賠償等語，為新華公司所否認，則縣政府主張與連江公司就經營契約有代理關係存在，自應就該事實負舉證之責。然連江公司於準備書狀表明其係以「自己名義」與新華公司簽訂經營契約，非為縣政府之代理人及無隱名代理或間接代理關係(見本院卷四第37頁)，且系爭經營契約之當事人為連江公司及新華公司(見本院卷一第35頁)，即便契約條文就連江公司以「機關」簡稱或契約開宗名義稱「雙方同意依政府採購法及其主管機關訂定之規定訂定本契約」等語，形式上仍無法看出連江公司有「代理」縣政府與新華公司簽訂經營契約之文義或其僅為縣政府意思表示之「使者」。而縣政府雖提出連江公司設置自治條例暨其「編制表」及「章程」，以及縣政府與連江公司「權責劃分表」等資料為據(見本院卷一第319-328頁)，但充其量僅能證明連江公司之設置目的及組織編制、縣政府持有連江公司之出資額、兩者之事務權責劃分等相關內容，就此等資料(連江公司章程於85年5月22日訂定；自治條例自100年1月1日施行；權責劃分表於101年10月25日核定)，均不足以看出縣政府已概括授權連江公司為其代理人，預定將來於103年9月26日與新華公司簽訂經營契約之相關內容。況且，縣政府及連江公司各具有獨立之法人格，為不同之權利主體，縣政府縱佔連江公司大部分之出資比例或有監督之權，至多僅能認定縣政府與連江公司間有人事、財務或業務經營控制從屬關係，但不等同連江公司所有法律行為之權利義務均應歸屬於縣政府；退步言之，即使縣政府與連江公司間因控制關係，內部概括授權連江公司簽訂經營船舶運送等業務的相關契約，但原告針對系爭經營契約，未能舉證該「代理權之授與」為新華公司所明知或可得而知，依上述說明，仍應認連江公司係本於授權，以自己名義自為簽訂系爭經營契約，如此解釋，

亦符合連江公司上述準備書狀之主張。是本於債之相對性，僅連江公司得行使權利，而非得以契約當事人以外之人即以縣政府名義依經營契約主張權利或請求。從而，縣政府此部分關於代理關係之主張，並依據經營契約或委任關係請求新華公司負賠償責任，均非有據，非可憑採。據此，縣政府主張對新華公司依經營契約第13條第6項或民法544條，請求系爭損害費用共8,138,003元，並依經營契約第14條第2項請求停航罰款計51,120,000等，均無理由。

(二)縣政府是否受有系爭損害費用之損害？

另縣政府依民法184條第1項前段規定，請求新華公司請求賠償系爭損害費用部分，為損害賠償之債，即應認定縣政府確受有前述損害之事實。然而，縣政府並未因新華公司之侵權行為而支出任何費用，已如同上述「肆、一、先位聲明爭點(1)部分、(二)」之說明，是以，縣政府實際並未受有損害，從而其主張依民法第184條第1項前段規定請求新華公司賠償系爭損害費用之損失，亦無理由，不應准許。

(三)縣政府對新華公司，依系爭經營契約第13條第6項及第14條第2項約定以及民法544條、184條第1項前段規定，請求系爭損害費用及停航罰款，均無理由，則上開先位聲明爭點(2)所列其餘③至⑥之爭點，自無論斷必要。

三、備位聲明爭點(1)部分：

(一)侵權行為保護之客體，主要為被害人之固有利益（又稱持有利益或完整利益），民法第184條第1項前段所保護之法益，原則上限於權利（固有利益），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）。

（二）連江公司依據民法第184條第1項前段規定，對高鼎公司為侵權行為損害賠償請求，主張「高鼎公司」侵害連江公司之系爭損害費用及雙錨固定維修費用等財產權（權利）等語，然系爭船舶之所有權人為縣政府，連江公司並非系爭船舶之所有人，則無船舶財產權受侵害之問題，至於其因系爭船舶之機械故障而支付租用替代船舶費用、船舶修復後試俾費用、因本船停航及代航所支出之補足固定成本費用等系爭損害費用，係因其與新華公司間契約所生，既非因其自己所有之船舶財產權受侵害而附隨（伴隨）衍生之經濟損失，則非屬民法第216條第1項規定之「所受損害及所失利益」之範疇，而無民法侵權行為規定之適用餘地。此外，民法第184條第1項前段所保護之法益既限於「權利」，而連江公司並未舉證前述損害及費用有與其他有體損害如人身損害或自己所有財產損害相結合，應認性質上僅屬於純粹經濟上損失，如此即非民法第184條第1項前段侵權責任之保護客體，從而連江公司此部分之主張即乏所憑，並非可採。連江公司對高鼎公司之民法侵權行為主張既無理由，則備位聲明爭點(1)部分所列其餘②至④之爭點，亦再無論斷之必要。

01 四、備位聲明爭點(2)部分：

02 (一)系爭船舶如附表一編號2至5之事件，是否可歸責於新華公
03 司？

04 1、當事人主張有利於己之事實者，就其事實有舉證之責任，民
05 事訴訟法第277條前段亦有明文；損害賠償之債，以有損害
06 之發生及有責任原因之事實，並二者之間有相當因果關係為
07 其成立要件（最高法院30年渝上字第18號判決參照），若損
08 害之發生及有責任原因之事實，二者之間欠缺相當因果關
09 係，即難謂有損害賠償請求權存在。原告所主張損害賠償之
10 債，如不合於此項成立要件者，即難謂有損害賠償請求權存
11 在（最高法院48年台上字第481號判決意旨參照），亦即債權
12 人或被害人依侵權行為或債務不履行之法律關係請求債務人
13 或加害人賠償損害，以債務人或加害人之行為，與損害間有
14 因果關係為前提，此因果關係之程度，實務上向採相當因果
15 關係之見解。且所謂相當因果關係，係指依經驗法則，綜合
16 行為當時所存在之一切事實，為客觀之事後審查，認為在一
17 般情形下，有此環境、有此行為之同一條件，均可發生同一
18 之結果者，則該條件即為發生結果之相當條件，行為與結果
19 即有相當之因果關係。反之，若在一般情形上，有此同一條
20 件存在，而依客觀之審查，認為不必皆發生此結果者，則該
21 條件與結果並不相當，不過為偶然之事實而已，其行為與結
22 果間即無相當因果關係，不能僅以行為人就其行為有故意過
23 失，即認該行為與損害間有相當因果關係，此等不法或可歸
24 責行為與損害間有相當因果關係之權利成立要件，應由主張
25 損害賠償請求權之人，負舉證之責任。此外，受任人因處理
26 委任事務有過失，或因逾越權限之行為所生之損害，對於委
27 任人應負賠償之責，民法第544條定有明文，此為受任人對
28 於委任人所應負債務不履行之損害賠償責任之規定。而債務
29 不履行，債務人所以應負損害賠償責任，係以有可歸責之事
30 由存在為要件，苟已證明債之關係存在，債權人因債務人不
31 履行債務而受損害，即得請求債務人負債務不履行責任，如

債務人抗辯損害之發生為不可歸責於債務人之事由所致，即應由其負舉證責任，如未能舉證證明，自不能免責（最高法院29年渝上字第1139號判決要旨參照）。依系爭經營契約第2條約定，連江公司係將系爭船舶委託新華公司經營及管理，定期航行於基隆即馬祖（途經東引）之間，新華公司並須完成行銷推展、票務作業客貨運業務、旅客服務、船舶安全管理、事故處理即緊急應變、船體機械維護保養、人力資源管理及組織等工作。換言之，新華公司與委任契約之受任人，以處理一定目的之事務，具有獨立之裁量權或決策權者之內涵相符。因此，連江公司主張新華公司違反系爭經營契約，本於委任契約債務不履行之規定，請求損害賠償，則連江公司首應就損害發生、責任原因事實，並二者間具相當因果關係等權利發生事實，負舉證責任；其次，如連江公司已舉證前述事實，新華公司為有償受任人，依據一般違約責任之舉證責任分配，應由債務人舉證其不可歸責，亦即須舉證已就其專業盡其善良管理人注意義務，仍不能避免損害發生，始不負賠償責任。

2、以下，就系爭船舶如附表一編號2至5所示事件，是否有可歸責於新華公司之事由，分述之：

(1)附表一編號2事件：

系爭船舶「艙門變形」事件，依監察院糾正案文記載：

「(1)首航隔天104年8月13日航行至東引時，艙門跳板放下時，由船員將跳板前端的舌片（8個）向前翻開，因舌片翻前正好抵到止滑鋼棒，若艙門繼續向前運動有可能造成扭曲。(2)104年8月14日因未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法正常啟閉，經廠商於同年月19日派人緊急修復。(3)104年9月8日艙門於關門時無法自動啟閉，改以手動操作。返回基隆港後，廠商於104年9月9日及10日派人檢修，發現感應器故障，並認為係前次碰撞移位所致，經重新調整位置後已排除障礙。另油壓缸拉桿卡死部分，經隨船工程師檢修後，於球狀連結頭處施打牛

01 油，目前均已恢復正常。(4)艙門復因跳板未收回定位而誤
02 關，造成左側艙門下方感應磁鐵及其固定角鐵變形，致艙
03 門開關不順。」（見本院卷三第182頁反面），依此糾正案
04 調查結果，附表一編號2事件除有感應器故障外，並認為係
05 「前次碰撞移位」所致，所謂前次事件即指104年8月13、
06 14日之艙門變形事件，源於「舌片翻前正好抵到止滑鋼
07 棒，若艙門繼續向前運動有可能造成扭曲」、「未即時處
08 理艙門及船員操作程序問題，造成艙門變形受損」，再參
09 考高鼎公司提交縣政府之「臺馬之星（JY-110）艙大門故
10 障檢查報告」記載：「(二)該船104.08.13靠泊東引中柱港
11 時船員操作艙門跳板，flap（舌片）不慎撞擊浮動碼頭，
12 造成前端4片活動鐵板中間的2片突出變形，且艙門flap升
13 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)…故本次
15 故障主因應為右大門Cleat拉力繫固裝置所致。(四)燈號指
16 示異常，經調整磁簧感應間距後，恢復正常使用，原因係
17 104.08.13遭撞擊偏移所致」（見本院卷四第69頁），上述
18 糾正文及檢查報告均提到本次艙門故障事件與前次flap升
19 過高卡住上方門框工字樑，及磁簧感應器位移係因遭撞擊
20 偏移所致等記載，此結論與海大鑑定報告結果：「原告第
21 一次修理未將變形部位調整好，造成第二次故障的基因，
22 加上感應器位置設計不當。雖然收門時跳板升太高撞擊工
23 字樑，且跳板未定位就關門導致感應器角鐵變形，造成艙
24 門開關不順」等語均大致吻合，則綜合上述文件所載各
25 情，應可認定附表一編號2事件與新華公司船員操作具有相
26 當關聯性；再參酌前述檢查報告除記載新華公司之責任原
27 因外，同時記載「本次故障主因應為右大門Cleat拉力繫固
28 裝置所致」等語，均為不利於高鼎公司之內容，將衍生高
29 鼎公司對原告之賠償責任問題，故此檢查報告既為事發後
30 依現場事實以中立客觀立場所出具，內容應屬可信；再酌
31 以海大鑑定報告結論：「這些動作是原告(指高鼎公司)隨

01 船工程師指揮操作，非全屬船員操作不當，雙方平均分
02 擔」等語，也提及高鼎公司隨船工程師指揮船員亦欠妥當
03 之事實，故高鼎公司就本事件亦有可歸責事由且責任非
04 輕，本院並參酌前述本次事件是前次艙門故障之延續，為
05 可歸責於新華公司，可見本事件無法明確地只歸咎於高鼎
06 公司設計製造瑕疵或新華公司船員操作不當之單一原因，
07 是前述海大鑑定報告結論認高鼎公司及新華公司各負一半
08 責任，尚屬公允，應可採取。新華公司雖抗辯104年9月8日
09 艙門無法自動啟閉，根本無跳板撞擊艙門前上方工字樑並
10 導致感應器角鐵變形之事發生，但新華公司既不否認系爭
11 船舶首航至東引碼頭時，係因flap碰撞位移致艙門變形之
12 事實，而實際操作艙門啟閉的人員，仍為新華公司船員，
13 其操控船舶靠岸時理應注意船舶與碼頭設備相關位置，應
14 小心謹慎避免發生碰撞，猶如糾正案文所言「舌片翻前正
15 好抵到止滑鋼棒，若艙門繼續向前運動有可能造成扭
16 曲」，是新華公司除未反證證明本次艙門故障事件與前次
17 碰撞毫無關聯性外，且前述檢查報告亦已記述：

18 「104.9.10公司由曹廠長率四員赴基隆檢查，只清潔右大
19 門Cleat(拉力繫固裝置)發現各活動機件牛油嘴未施打牛
20 油，且有鹽垢及汙垢產生，顯見疏於保養。且經人員清潔
21 並潤滑各裝備活動機件後，大門即運作正常。」(見本院卷
22 四第69頁)，足見本事件亦與新華公司船員疏於清潔並保養
23 有關，即使高鼎公司亦有感應器位置設計或指揮不當之瑕
24 疵，但依上述各情，難認新華公司履行契約已盡善良管理
25 人注意義務，自不能免除其責，從而，應認新華公司就該
26 事件的半數，具有可歸責事由。

27 (2)附表一編號3事件：

28 系爭船舶左主機無法啟動事件，依監察院糾正案文所載：

29 「係因新華公司船員進出港換油時間未達標準時數，造成
30 主機燃油入口濾器過髒而壓差大所致，更轉換濾器後即回
31 復正常」(見本院卷三第183頁)，此與海大鑑定結果認係因

01 船員於進出港換油程序不當，造成燃油濾網太髒，差壓過
02 大所致，純屬船員操作疏失之結論相同一致。再本事故
03 後，全球自動化有限公司分別於104年11月12日、15日及18
04 日指派工程師前往檢測，有高鼎公司104年11月25日(104)
05 高鼎字第10411012號函在卷可稽(見本院卷四第17頁正反
06 面)，觀察本事件經過3次專業人員檢測結果，即使依原廠
07 技師柳崇義及簡志穎出具之檢測報告認為係無法建立燃油
08 壓力所致，而未表明係「換油時間有未依標準時數，致燃
09 油濾網太髒，差壓過大」情事，但也無法查明導致「燃油
10 壓力無法建立」之主要原因為何，惟依糾正案文提及本事件
11 「更換濾器後即回復正常」之結果來看，鑑定人依其專
12 業經驗判斷認為「燃油壓力無法建立」，是因為「濾網過
13 髒」所引起，濾網過髒則是船員於進出港換油時疏於清洗
14 所致，如此推論應屬合理。新華公司雖依鑑定人游連武於
15 另案表示只要燃油濾網清洗後就可啟動之證述為據，並提
16 出輪機日誌節本指明在事故前之104年10月4日、10日、28
17 日、同年11月3日、9日等都有船員就燃油濾網多次清洗之
18 紀錄，而以系爭船舶濾網於清洗後應可啟動卻未啟動為理
19 由，抗辯海大鑑定結論不可採信，然而，即使船員有「定
20 期」清洗濾網，不當然「進出港換油時」已善盡清洗或保
21 養責任，新華公司既負有管理、保養系爭船舶之責，應隨
22 時注意濾網有無過髒之清況，何況從前述清洗紀錄之時間
23 來看，難以看出有何「定期」之規律可言，亦不排除存在
24 未清洗乾淨，僅記載書面記錄虛應故事之可能，新華公司
25 雖辯稱「燃油濾網過髒」非本事件之原因，但新華公司未
26 提出其他積極事證足為證明已盡善良管理人之清洗保養義
27 務或指出海大鑑定結論有何顯失公允情況下，本院認為前
28 述鑑定意見可為採信。從而，新華公司就本事件有可歸責
29 事由，應可認定。

30 (3)附表一編號4事件：

31 連江公司主張左主機無法啟動之異常仍不穩，為附表一編

01 號3事件之延續，但為新華公司所否認，而此部分海大鑑定
02 報告並未鑑定，原告復未進一步舉證證明「左主機無法啟
03 動之異常」與附表一編號3事件具相當因果關係。從而，因
04 原告所提證據尚有不足，自無認定新華公司就本事件有無
05 可歸責事由之必要。

06 (4)附表一編號5事件：

07 連江公司主張本事件係因附表一編號3事件之延續，惟依海
08 大鑑定報告內容並未對此次事件為相關說明，且原告主張
09 是左主機燃油系統循環閥無法建立共軌壓力致無法啟動主
10 機，於高鼎公司同意更換循環閥後已經解決等語，如以此
11 結果反推故障原因，似乎連江公司又認為本事件與高鼎公
12 司設計並提供之「循環閥」機件瑕疵或故障有關，如是，
13 將與原告前述主張可歸責於新華公司船員疏失之說詞相互
14 矛盾，連江公司既未能就附表一編號5事件損害發生釐清原
15 因事實，並證明與附表一編號3事件具相當因果關係，難認
16 原告就損害賠償之債之前提，即權利發生事實盡舉證之
17 責，自無認定新華公司有無可歸責事由之必要。

18 (二)連江公司請求衍生之系爭損害費用，有無理由，分述如下：

19 1、替代船舶費用損害：

20 (1)附表一編號2事件：

21 104年9月9日、10日、11日、12日、14日等5次停航，時
22 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
23 直至104年9月16日相關損壞才修復完成，復考量艙門關
24 閉不正常將可能發生影響客貨正常進出、海水滲入等船
25 舶進出港、航行安全等嚴重問題，是依經驗法則判斷，
26 足以導致船舶停航或有停航需要，故連江公司主張上述5
27 次停航與上述事件具有相當因果關係，應屬合理。新華
28 公司雖辯稱停航是依連江公司指示辦理，非其履約有瑕
29 疵所致，無須負擔附表一編號2事件所生104年9月9日至
30 14日共5次替代船舶差額費用。然如無此有危及航行安全
31 之事件發生，連江公司自無需指示新華公司停航，兩者

間有相當關連性並非出於偶然，連江公司更無因該事件增加5次替代船舶差額費用共1,080,234元之必要。依前所述，本事件發生原因有一半責任可歸責於新華公司，則連江公司以新華公司違反經營契約所定之受任人義務，而依經營契約第13條第6項或民法544條給付前述停航之損害即替代船舶差額之半數540,117元(計算式： $1,080,234 \text{ 元} \div 2 = 540,117 \text{ 元}$)之範圍內，為有理由，應予准許。

(2)附表一編號3事件：

①104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，復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，故連江公司在故障未查明修復前，為維護人身及財產安全，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，自屬合理可採。因新華公司就本事件具可歸責事由應負全部責任，已如前述，則連江公司依經營契約第13條第6項或民法544條請求給付本事件104年11月12至19日共7次停航之損害即替代船舶差額共計1,556,056元(計算式： $214,666 \times 4 + 232,464 \times 3 = 1,556,056$)之範圍內，為有理由，應予准許。

②至於新華公司辯稱連江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。然則，連江公司所請求之104年11月12日至19日共7次停航之損害，係肇因於被告疏於清洗濾網所致之停航，不論連江公司有無指示新華公司以台馬輪替代航行，均無從免除新華公司依經營契約所應負之受任人責任，是新華公司本節抗辯亦無理由。

01 (3)附表一編號5事件：

02 連江公司既未能就105年6月16日、17日停航損害發生釐
03 清原因事實，並證明與附表一編號3事件具相當因果關
04 係，原告就損害賠償之債發生事實未盡舉證之責，從而
05 其不論是依經營契約第13條第6項或民法544條，向新華
06 公司請求前述2次停航之損害即替代船舶差額共526,589
07 元(95,250+431,339=526,589)，均為無理由，不應准
08 許。

09 2、試俾費用：

10 連江公司主張104年12月10日至104年12月22日期間共7次試
11 俾，及105年1月11日、12日共2次試俾(即附表二項次1至
12 9)，均係因附表一編號3、4事件所為，而向可歸責於新華
13 公司請求此9次試俾費用共1,275,357元。惟新華公司否認
14 前述104年間7次試俾與附表一編號3事件有關，認為是104
15 年12月11日左主機滑油過濾器漏油事件所致，且此依原告
16 主張係因未更換墊片所致，另105年1月之2次試俾是新華公
17 司受連江公司及航港局北部航務中心指示，均非可歸責於
18 新華公司等語抗辯。是本院就此應判斷：1. 前述104年間7
19 次試俾與附表一編號3事件間有無相當因果關係及系爭船舶
20 有無試俾必要性？2. 前述105年1月之2次試俾與附表一編號
21 4事件間有無相當因果關係及系爭船舶有無試俾必要性？

22 (1)連江公司已支付新華公司之上述共9次試俾費用，有連江
23 公司所提出之105年2月24日新華公司試航請款函文可證，
24 然觀之該函說明三之記載：「臺馬之星於104年8月1日交
25 船至105年1月12日止，配合貴公司(即連江公司)與航港局
26 北部航務中心要求空船出海試俾共計11次」，而連江公司
27 所屬承辦人員則僅於下方註記：「擬：俟校對試航日及油
28 耗後再行支付」、「可」等字句(見本院卷一第87頁)，全
29 文未述及關於系爭船舶故障或爭議之內容；但對照其所提
30 出之105年12月9日新華公司請款函文所附連江公司黏貼憑
31 證用紙及統一發票下方則註記：「擬：7月21及7月28因船

01 船故障爭議尚未釐清，待確認無關廠商過失時給付。」
02 (見本院卷一第102頁反面)，以及106年9月28日新華公司
03 請款函文，說明二記載：「臺馬之星106年7月20日左主機
04 故障停航檢修至8月1日檢修完畢配合貴公司要求出海試
05 俾。8月28日從馬祖返回基隆途中發出現電機跳電，配合
06 貴公司要求在9月3日出海試俾…」，其下方有多則註記，
07 如：「8/1及9/20為高鼎保固項目」、「保固項目的海試
08 費用不應列入本公司應行支付費用」、「結簽：因牽涉高
09 鼎，故先以『暫付款』支付」等文字，如此則難以看出連
10 江公司所主張之104年12月10日至104年12月22日期間共7
11 次試俾，及105年1月11日、12日共2次試俾，分別是與系
12 爭船舶故障及何項次之故障事件相關。且兩造均對於附表
13 一編號3事件之修復日為104年12月22日並不爭執(見本院
14 卷四第142頁反面)，連江公司於本院詢問有關試俾之標準
15 時，答稱：為了船舶安全，故在修復後依據港務局要求辦
16 理試俾，以檢視船舶安全等語(見本院卷四第183頁)，則
17 系爭船舶於附表一編號3事件於104年11月11日發生後至
18 104年12月21日以前是否有試俾之必要，仍有疑義，但連
19 江公司僅泛言係為船舶航行安全所需但並未舉證證明之，
20 難認其已就附表一編號3事件與104年12月10日、12日、15
21 日、16日、17日、20日等6次試俾間具「相當因果關係」
22 盡舉證之責，故其不論是依經營契約第13條第6項約定或
23 民法544條規定之請求，均難認有理由，不應准許。

24 (2)另連江公司請求104年12月22日試俾費用160,989元部分，
25 其主張104年12月11日左主機滑油過濾器漏油事件為附表
26 一編號3事件之延續，依海大鑑定報告記載，雖並無述及
27 關於104年12月11日左主機故障之相關內容，但有針對
28 「3. 左主機無法啟動事件」作出：應歸因於船員不當操
29 作，應由新華公司負擔費用之結論(見本院卷三第150
30 頁)，且依新華公司不否認左主機滑油過濾器漏油時，船
31 員鎖緊時將將過濾器軛柄轉斷之事實，新華公司既負有謹

01 慎管理系爭船舶之義務，卻於操作時將軛柄轉斷，勢必導
02 致漏油情況加劇，可見其船員確有操作不當之疏失，因
03 此，即使104年12月22日試俾與附表一編號3事件無關，但
04 新華公司自認與104年12月11日左主機故障有關連，毋庸
05 舉證，故應認該次試俾與左主機故障有相當因果關係，且
06 該次試俾正為左主機故障事件之修復完成日，連江公司主
07 張為航行安全需求而試俾，應屬合理且有必要，從而其依
08 經營契約第13條第6項約定或民法544條規定，請求該次試
09 俾費用160,989元，應予准許。

10 (3)連江公司請求105年1月11日、12日共2次試俾費用部分，
11 其未舉證證明「左主機無法啟動之異常」為新華公司操作
12 疏失所致，自無認定與上述2次試俾有何因果關係及有何
13 試俾必要性，從而連江公司不論是依經營契約第13條第6
14 項約定或民法544條規定，請求上述2次試俾費用114,330
15 元、89,580元，均難認有理由，不應准許。

16 3、補足固定成本費用：

17 (1)系爭船舶104年8月1日至105年7月31日止之臺馬航線部
18 分：

19 連江公司主張附表一編號2、3、5事件可歸責於新華公
20 司，而請求賠償不足趟次分別為2.5趟、7趟、2趟之損害
21 等語，為新華公司所否認，是本爭點應為前述事件是否可
22 歸責新華公司及系爭船舶受影響趟次？首先，就責任歸屬
23 而言，新華公司應就附表一編號2事件負一半責任、就附
24 表一編號3事件負全部責任、附表一編號5事件毋庸負責，
25 經本院各於前述四、(一)項下論斷，此處不再重複說明，
26 僅就系爭船舶受影響趟次認定如下。

27 ①104年9月9日、10日、11日、12日、14日等5次停航與附表
28 一編號2事件具相當因果關係，已於前述之(二)、1、(1)
29 說明，且本事件既應由新華公司負一半之責，則其依經營
30 契約第13條第6項約定或民法544條規定，請求新華公司負
31 擔前述趟次一半即2.5趟補足固定成本之損害，均為有理

01 由。

02 ②104年11月12日至15日、18日、19日等7次停航與附表一編
03 號3事件有相當因果關係，已於前述之(二)、1、(2)說
04 明，且本事件既應由新華公司負全部責任，則其依經營契
05 約第13條第6項約定或民法544條規定，請求新華公司負擔
06 前述7趟補足固定成本之損害，應予准許。

07 ③105年6月16日、17日等2次停航，雖發生於附表一編號5事
08 件於105年6月16日當日及隔日，但連江公司未能證明上述
09 事件可歸責於新華公司，從而其不論是依經營契約第13條
10 第6項或民法544條，請求新華公司負擔前述2趟補足固定
11 成本之損害，均不能准許。

12 ④新華公司雖抗辯系爭船舶停航係其接受連江公司指示辦
13 理，附表一編號2、3事件不可歸責新華公司等語。然前述
14 2.5次、7次停航既經本院認定與附表一編號2、3事件有相
15 當因果關係，而新華公司復無法舉證有不可歸責之事由而
16 免責，則其抗辯為無理由。以上，應准許補足固定成本之
17 趟次合計9.5次，而每趟次以340,473元計算固定成本費
18 用，已為雙方所不爭執，因此，連江公司此部分請求之損
19 害賠償金額在3,234,493元(計算式： $9.5 \times 340,473 =$
20 $3,234,493.5$ ，元以下捨去)之範圍內，應予准許。

21 (2)台馬輪104年11月1日至105年12月11日之東引航線部分：

22 ①連江公司主張附表一編號3、5事件可歸責於新華公司，因
23 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
24 害。針對附表一編號3事件可歸責於新華公司，已如前
25 述，新華公司不否認系爭船舶自104年11月12日至19日之7
26 次(見附表一編號3)停航，係由台馬輪東引航線代航之事
27 實，且觀之台馬輪東引航線委託經營與管理採購契約附
28 約-壹(台馬輪替代臺馬之星航行臺-馬航線)第二條第一項
29 明定：「為配合『臺馬之星』船舶狀況尚未穩定，原航程
30 基隆-東引(南竿)-南竿(東引)由「台馬輪」替代航行」
31 (見本院卷一第59頁)，足以證明台馬輪代航這段期間與系

01 爭船舶之故障事件有關，又台馬輪於104年11月12日至19
02 日間7次代航在上述約定期間內，則連江公司委託新華公
03 司間就台馬輪東引航線至少減少此7趟次，則連江公司主
04 張與附表一編號3事件有相當因果關係，應足採信。被告
05 雖抗辯其係因連江公司調度台馬輪而無法依原定執行東引
06 航線，非屬可歸責於新華公司等語，但如無系爭船舶附表
07 一編號3事件發生，連江公司應無調度台馬輪之需要，且
08 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
09 該附約，更可見代航情事，已非臨時突發的船舶調度支
10 援，而有訂約之必要，故新華公司以前述附約反證無可歸
11 責性，顯然為倒果為因之說詞，不足採取。另連江公司主
12 張附表一編號5事件可歸責於新華公司，而請求賠償台馬
13 輪東引航線不足趟次為1趟之損害部分，因無證據證明該
14 事件損害與新華公司操作疏失行為有相當因果關係，已如
15 前述，則其不論是依經營契約第13條第6項約定或民法544
16 條規定，請求105年6月16日台馬輪東引航線代航系爭船舶
17 之損害，為無理由。

18 ②綜上，連江公司依經營契約第13條第6項約定或民法第544
19 條規定請求新華公司補足以「104年11月1日至105年12月
20 11日止之台馬輪履約期間，因全年東引航線趟次不足，已
21 補給以每趟次固定成本為64,889元、共24趟次計算之費
22 用，共計1,557,336元與新華公司」，為計算基礎，主張
23 台馬輪於上述期間代航系爭船舶共37趟，其中新華公司應
24 負擔7趟，依以高鼎公司及新華公司各自負擔之比例計
25 算，新華公司應負擔4.5趟次($24 \times 7 / 37 = 4.5$ ，小數點第2位
26 後捨去)，補足固定成本費用之損害為292,000元（計算
27 式： $64,889 \times 4.5 = 292,000$ ），在此範圍之請求為有理
28 由，應予准許。

29 (三)連江公司請求停航罰款，有無理由？新華公司抗辯停航罰款
30 之約定數額過高請求法院酌減，有無理由？

31 1、連江公司請求停航「罰款」之依據：

系爭經營契約第14條「遲延履約及罰款」第2項明訂：「機關(即連江公司)核定航班內，若可歸責廠商(即新華公司)事由致本輪(即系爭船舶)停航，每違約一趟次『罰款』新台幣500,000元，第2趟次後累計加罰(第2趟兩倍，第3趟四倍…等累計)，由每月給付之價金核實扣除，並動用保證金逕為處理，不足時向廠商催償…」；同條第9項約定「罰款之總額，以契約價金總額之20%為上限」。新華公司就連江公司下列請求，除抗辯約定之數額過高，請求本院酌減外，並無其他辯解，茲就連江公司各次請求，分述如下：

(1)附表一編號2事件所致之停航：

因附表一編號2事件所致之系爭船舶停航5次，半數責任應由新華公司負擔，已如前述。從而，連江公司依據上開約定，分別請求前2次即104年9月9日、10日之停航罰款，並非無據。

(2)附表一編號3事件所致之停航：

因附表一編號3事件所致之系爭船舶停航7次(104年11月12至18日)，全部責任應由新華公司負擔，已如前述。是連江公司請求此7次停航罰款，亦非無據。

(3)惟依上開約定累計加罰結果，共計9次停航，罰款之總額已逾約定上限即51,120,000元，連江公司以此上限金額請求新華公司給付，合於上開約定。

2、然連江公司前項主張之停航罰款是否過高，應否酌減？

(1)前開約定之停航罰款，屬懲罰性違約金之性質，已經兩造陳述無誤(見本院卷四第48反面、87頁)，本院核其約定使用「罰款」文義及針對可歸責於新華公司「停航」之事由，並採取「累計處罰」之方式，考量此約定之目的，認原告上開對此罰款約定之定性，可為採取。然無論違約金之性質係「懲罰性」或「損害賠償總額預定性」，如有過高情形，法院均得依當事人聲請或依職權酌減，已為民事實務上之定見，原告亦未為不同見解之表示。

(2)就此懲罰性違約金，系爭經營契約雖設有「契約價金總額

01 之20%」之上限，連江公司亦本此上限為請求，雖非無
02 據。然本院審酌附表一編號2事件先與高鼎公司感應器設計
03 及所屬人員隨船指揮操作不當有關，新華公司船員遇故障
04 事變又因不熟悉操作及應變能力不足，船員配合高鼎公司
05 人員指揮所致，可責性較一般違約情況較低；再審酌系爭
06 船舶自開航不久至106年下半年度止，故障事件發生不斷，
07 依照海大鑑定結果，有多次故障可歸責於高鼎公司，惟高
08 鼎公司基於法律上原因而未負擔賠償責任，而新華公司經
09 本院判斷結果已應負擔一部分系爭損害費用之賠償責任，
10 且因附表一編號2、3事件不僅未受利益反而受有賠償損
11 失，如需再負擔負擔如此高額之「懲罰性違約金」，有顯
12 失公平之處，再以系爭經營契約第三條約定每趟次單價
13 426,000元；第四條約定新華公司契約價金之調整係以全年
14 航行「200趟次」之正負百分之7.5為基準追補或扣減費
15 用，估算本件系爭船舶交予新華公司營運後，迄雙方訴訟
16 為止，新華公司已經履行之趟次，再以此部分可歸責於新
17 華公司停航9次之比例計算，認原告以違約金約定上限之請
18 求實屬過高，應酌減至10分之1即5,112,000元為適當。

19 伍、訴之客觀預備合併，必有先位、後位不同之聲明，當事人就
20 此數項請求定有順序，預慮先順序之請求無理由時，即要求
21 就後順序之請求加以裁判，法院審理應受此先後位順序之拘
22 束；於先位之訴有理由時，備位之訴即毋庸裁判；必先位之
23 訴為無理由時，法院始得就備位之訴為裁判（最高法院97年
24 台上字第111號判決意旨參照）。先位原告縣政府之訴，及
25 備位原告連江公司請求高鼎公司損害賠償部分，均為無理
26 由，不應准許，應予駁回。備位原告連江公司依經營契約第
27 13條第6項及14條第2項約定或民法544條規定，請求新華公
28 司賠償替代船舶費用損害2,096,173元
29 (540,117+1,556,056=2,096,173)、試俾費用160,989、補足
30 固定成本3,526,493元(3,234,493+292,000=3,526,493)，共
31 5,783,655元，及停航罰款5,112,000元，共計10,895,655

元，依民法第229條第2項、第233條第1項前段、第203條規定，因連江公司請求新華公司應給付之金額，並未定有給付之期限，故其併請求新華公司應自起訴狀繕本送達新華公司翌日即106年12月27日起(見本院卷一第144頁)至清償日止，按年利率5%計算之利息，為有理由，應予准許。逾此部分所為之請求，為無理由，應予駁回。

陸、連江公司及新華公司均陳明願供擔保，聲請宣告假執行及免為假執行，就本判決第2項所命給付，於法並無不合，爰分別酌定相當擔保金額宣告之。先位及備位原告其餘假執行之聲請，因該部分訴之駁回而失所依據，應予駁回。

柒、本件事證已臻明確，原被告雙方其餘攻擊防禦方法及證據，經本院斟酌後，對於判決之結果不生影響，故不再逐一論列，併此敘明。

捌、訴訟費用(不含減縮聲明部分及鑑定費用【因海大鑑定內容尚包括本院106年度重訴字第1號爭執事項】)負擔之依據：民事訴訟法第79條。

中華民國 110 年 5 月 26 日

民事庭 審判長 法官 王邁揚

法官 黃瑞成

法官 范嘉紋

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(須附繕本)。

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 110 年 5 月 26 日

書記官 陳建瑜

附表一：系爭船舶故障日期、故障項目、停航日期及連江公司支出替代船舶費用：

編號	故障日	修復日	故障項目	停航日期	原告支出替代船舶費用	台馬之星操作費	超出費用差額
1	104.8.26	104.9.1	右主機空氣減壓閥故障	104.8.27	台馬輪234400元	272572元	0
				104.8.28	台馬輪177576元	272572元	0
				104.8.30	台馬輪177576元	272572元	0
2	104.9.8	104.9.16	艙門開關不正常	104.9.9	停航0元		

(續上頁)

01

				104.9.10	合富輪630482元	273174元	357308元
				104.9.11	軍方航報0元		
				104.9.12	合富輪630482元	273174元	357308元
				104.9.14	合富輪630482元	264864元	365618元
3	104.11.11	104.12.22	左主機無法啟動	104.11.12	台馬輪479530元	264864元	214666元
				104.11.13	台馬輪479530元	264864元	214666元
				104.11.14	台馬輪479530元	264864元	214666元
				104.11.15	台馬輪479530元	264864元	214666元
				104.11.16	台馬輪479530元	247066元	232464元
				104.11.18	台馬輪479530元	247066元	232464元
				104.11.19	台馬輪479530元	247066元	232464元
4	105.1.5		左主機無法啟動 之異常仍不穩				
5	105.6.16	105.6.16	左主機無法啟動	105.6.16	台馬輪338051元	242801元	95250元
				105.6.17	合富輪674140元	242801元	431339元
6	105.6.19	105.7.27	左主機離合器故障	105.6.19	台馬輪266633元	242801元	23832元
				105.6.20	台馬輪292592元	242801元	49791元
				105.6.22	台馬輪292592元	242801元	49791元
				105.6.23	台馬輪292592元	242801元	49791元
				105.6.24	台馬輪326780元	242801元	83979元
				105.6.25	台馬輪292592元	242801元	49791元
				105.6.26	台馬輪292592元	242801元	49791元
				105.6.27	台馬輪292592元	242801元	49791元
				105.6.29	台馬輪292592元	242801元	49791元
				105.6.30	台馬輪292592元	242801元	49791元
				105.7.1	台馬輪326780元	242801元	83979元
				105.7.2	台馬輪292592元	242801元	49791元
				105.7.3	台馬輪292592元	242801元	49791元
				105.7.4	台馬輪292592元	242801元	49791元
				105.7.13	台馬輪292592元	242801元	49791元
				105.7.14	台馬輪292592元	242801元	49791元
				105.7.16	台馬輪292592元	242801元	49791元
				105.7.17	台馬輪292592元	242801元	49791元
				105.7.18	台馬輪296283元	252773元	43510元
				105.7.20	台馬輪296283元	252773元	43510元
				105.7.21	合富輪742678元	252773元	489905元
				105.7.23	台馬輪296283元	252773元	43510元
				105.7.24	台馬輪296283元	252773元	43510元
				105.7.25	台馬輪296283元	246151元	50132元
				105.7.27	台馬輪296283元	246151元	50132元

(續上頁)

01

7	105.8.31	105.9.5	螢幕顯示器故障	105.9.1	台馬輪446087元	244489元	201598元
				105.9.2	台馬輪306463元	244489元	61974元
				105.9.3	台馬輪306463元	244489元	61974元
				105.9.4	台馬輪306463元	244489元	61974元
				105.9.5	台馬輪306463元	244489元	61974元
8	106.1.12	106.1.21	右主機故障(無法啟動)	106.1.18	台馬輪684946元	310272元	374674元
9	106.7.20	106.8.1	離合器煞車齒輪咬死造成高溫停機	106.7.20	台馬輪431395元	271352元	160043元

02

附表二：系爭船舶試俾日期及連江公司支出費用

03

項次	日期	金額	是否已給付 新華公司
1	104.12.10	207,759元	是
2	104.12.12	138,540元	是
3	104.12.15	131,179元	是
4	104.12.16	140,129元	是
5	104.12.17	131,179元	是
6	104.12.20	161,672元	是
7	104.12.22	160,989元	是
8	105.1.11	114,330元	是
9	105.1.12	89,580元	是
10	105.7.21	130,873元	否
11	105.7.28	92,955元	否
12	106.1.22	83,148元	是
13	106.8.1	101,454元	是

04

附表三：原告主張及請求衍生費用損害賠償

05

編號	故障日期	故障項目	故障原因及責任歸屬	替代船舶費用損害	試俾費用	補足固定成本趟次	停航罰款
1	104.8.26	右主機空氣減壓閥	104年8月26日右主機減壓閥故障，實際拆			A航線：3趟，由高鼎公司負	

		故障	解減壓閥發生材質有瑕疵，金屬表面有黑點及刮痕，甚至有類似燒焊痕跡。高鼎公司對相關重要配件未有庫存在船應急，可歸責於高鼎公司。			責。	
2	104.9.8	艙門開關不正常	第1次修理未將變形部分調整好，加上感應器位置設計不當，高鼎公司隨船指揮操作，及船員操作不當，被告2人均有可歸責事由，損害平均分擔。	本次故障停航租用替代船舶3天，原告得請求超出費用差額合計1,080,234元。本項責任應由高鼎公司及新華公司平均分擔，故該2人各應負擔540,117元。		A航線：5趟，由高鼎及新華公司平均負責，各2.5趟。	新華公司應負一半責任，停航5天應負擔2.5天，先計罰2天，共1,500,000元。
3	104.11.11	左主機無法啟動	新華公司船員於進、出港換油程序不當，燃油濾網太髒，差壓過大，船員操作疏失，可歸責於新華公司。	本次故障停航租用替代船舶7天，原告請求超出費用差額合計1,556,056元。應全部由新華公司負擔。	致生附表二項次1-9之試俾，此9次試俾費用共1,275,357元，應由新華公司負擔。	A航線：7趟，由新華公司負責。 B航線：7趟，由新華公司負責。	本項停航7天本均應由新華公司負責，但加計前項計罰2天，故本項僅計罰至第5天時，已達違約金51,120,000元上限。
4	105.1.5	左主機無法啟動之異常仍不穩	為附表一編號3故障之延續，同上。				
5	105.6.16	左主機無法啟動	左主機燃油系統循環閥無法建立共軌壓力，無法啟動主機，高鼎公司同意更換循環閥後解決。本事故應為附表一編號3故障之延續，可歸責於新華公司。	本次故障停航租用替代船舶2天，原告得請求超出費用差額合計526,589元。應全部由新華公司負擔。		A航線：2趟，由新華公司負責。 B航線：1趟，由新華公司負責。	
6	105.6.19	左主機離合器故障	設計上的瑕疵，可歸責高鼎公司。	本次故障停航租用替代船舶25天，原告得請求超出費用差額合計1,702,864元。應全部由高鼎公司負擔。	致生附表二項次10、11之試俾，費用共223,828元，應由高鼎公司負擔。	A航線：25趟，由高鼎公司負責。 B航線：24趟，由高鼎公司負責。	
7	105.8.31	螢幕顯示器故障	出廠2年發生電子零件故障或數據不準，可歸責於高鼎公司。	本次故障停航租用替代船舶5天，原告得請求超出費用差額合計449,494元。應全部由高鼎公司負擔。		B航線：5趟，由高鼎公司負責。	
8	106.1.12	右主機故障(無法啟動)	設計有錯誤或數據傳輸有問題，配線施工有瑕疵，可歸責於高鼎公司。	本次故障停航租用替代船舶1天，原告得請求超出費用差額合	致生附表二項次12之試俾，試俾費83,148	C航線：1趟，實際受影響航程為2趟，由高鼎公司負責。	

(續上頁)

01

				計374,674元。 應全部由高鼎公 司負擔。	元，應由高鼎 公司負擔。		
9	106.7.20	離合器煞 車齒輪咬 死造成高 溫停機	高鼎公司擅自變更設 計，違背原廠保固責 任，可歸責於高鼎公 司。	本次故障停航租 用替代船舶6 天，原告得請求 超出費用差額合 計160,043元。 應全部由高鼎公 司負擔。	致生附表二項 次13之試俾， 試俾費 101,454元， 應由高鼎公司 負擔。	C航線：6趟， 實際受影響航 程為12趟，由 高鼎公司負 責。	

02

註：

03

1. 系爭船舶104年8月1日至105年7月31日止之臺馬航線(統稱A航
04 線)

05

2. 台馬輪104年11月1日至105年12月11日之東引航線(統稱B航線)

06

3. 台馬輪105年12月12日至106年5月31日之東引航線(統稱C航線)