

臺灣澎湖地方法院民事判決

110年度訴字第52號

原告 澎湖縣政府公共車船管理處

法定代理人 馬金足

訴訟代理人 吳奕綸律師

饒菲律師

被告 技東科技企業有限公司

法定代理人 林進東

訴訟代理人 林新傑律師

上列當事人間請求損害賠償事件，本院於民國111年12月13日言詞辯論終結，判決如下：

主 文

一、被告應給付原告新臺幣459萬6,821元，及其中新臺幣191萬5,159元部分自民國110年7月9日起，暨其餘268萬1,662元部分自民國111年7月14日起，均至清償日止，按週年利率5%計算之利息。

二、原告其餘之訴駁回。

三、訴訟費用由被告負擔66%，餘由原告負擔。

四、本判決第一項於原告以新臺幣153萬2,274元為被告供擔保後，得假執行。但被告如以新臺幣459萬6,821元為原告預供擔保，得免為假執行。

五、原告其餘假執行之聲請駁回。

事實及理由

壹、程序事項

按訴狀送達後，原告不得將原訴變更或追加他訴，但擴張或減縮應受判決事項之聲明者，不在此限，民事訴訟法第255條第1項第3款均定有明文。原告原起訴聲明第1項為：被告應給付原告新臺幣（下同）291萬0,860元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按週年利率5%計算之利息。復於

01 民國111年7月12日具狀變更聲明第1項如下述原告主張欄之
02 聲明，原告所為核屬擴張應受判決事項之聲明，合於上揭規
03 定，應予准許。

04 貳、實體事項

05 一、原告主張：

06 (一)原告所有並管理使用之南海之星2號交通船（下稱系爭船
07 船）於108年2月23日因右主機裝設之充電機有異常漏油情形
08 （下稱第一次異常），原告遂辦理「系爭船舶右主機充電機
09 漏油維修」採購案，由當時為系爭船舶主機原廠製造公司即
10 德國公司Motoren-und Turbinen-Union Friedrichshafen G
11 mbH(下稱MTU公司)授權在臺負責維護系爭船舶之廠商即被告
12 得標，兩造並於108年3月27日簽訂價金為35萬2,000元之採
13 購合約。而系爭船舶之右主機充電機（下稱系爭充電機）經
14 被告更換包含BEARING CYLINDRICAL ROLLWE NU 1008軸承
15 （下稱1008軸承）、BEARING BALL GROOVED 6008J軸承(下稱6
16 008J軸承，以下合稱系爭軸承)等零件及維修後，並於108年
17 4月8日驗收通過，隨即恢復航行。

18 (二)然系爭船舶於109年9月13日上午由馬公駛往望安期間，機艙
19 主機燃油低壓系統卻突然發出警報，隨後右主機即當機無法
20 繼續運轉（下稱第二次異常），原告旋即通報MTU公司斯時
21 在臺負責維護系爭船舶之廠商即訴外人固德動力機電有限公
22 司(下稱固德公司)，固德公司於翌日指派人員對系爭船舶進
23 行檢查，109年9月23日出具檢查報告，檢查結果為右主機原
24 廠內置充電機傳動組件軸承解體，以致右主機A邊惰輪因攪
25 入軸承解體物產生損傷，造成高壓泵浦損壞，並建議應更換
26 右主機高壓泵浦及改裝3部主機充電機，故原告復就「系爭
27 船舶右主機燃油共軌高壓泵浦換新及3部主機充電機改裝」
28 採購案進行公開招標，由固德公司得標，雙方於109年10月2
29 1日簽訂價金為162萬8,110元之採購契約，並經固德公司維
30 修完成及於109年10月30日驗收通過。

31 (三)而系爭船舶於109年11月18日進行例行性航行至高雄港時，

01 輪機長再次聯繫固德公司進行安全檢查，卻發現右主機A邊
02 惰輪嚴重損壞（下稱第三次異常），固德公司並建議右主機
03 修復前不可使用，原告遂辦理「系爭船舶緊急上架拆卸右俾
04 螺旋葉片」採購案，由訴外人三陽造船廠股份有限公司（下
05 稱三陽公司）得標，雙方於109年11月24日簽訂契約價金為48
06 萬9,000元之採購契約書。三陽公司並於109年11月25日完成
07 拆除右俾螺旋葉片及經原告驗收通過，然系爭船舶上架拆卸
08 螺旋葉片屬船舶之重大變動，依財團法人中國驗船中心（下
09 稱CR中心）船舶相關之建造與入級規範，原告尚須報請CR中
10 心進行臨時檢驗。

11 (四)嗣後原告陸續進行系爭船舶右主機之3大工程採購案，並自1
12 10年2月下旬開始進行右主機之開艙吊離、維修、回裝等一
13 連串修復工程，並陸續進行相關之採購標案。

14 (五)由於系爭船舶左、中主機內置之充電機，自船舶104年7月開
15 航迄今使用近6年，均無異常，反觀右主機充電機發生第一
16 次異常，經被告維修完成後，僅短短不到2年即再次發生第
17 二次異常。原告為釐清右主機充電機一再發生異常之原因，
18 遂於109年12月16日委請第三方公正單位即訴外人甲○造船
19 技師事務所（下稱甲○事務所）之甲○技師進行調查，根據甲
20 ○事務所109年12月28日出具之調查報告，被告就系爭船舶
21 右主機充電機進行維修時，竟將充電機內之系爭軸承安裝位
22 置裝反，使2個軸承之受力模式與原始設計條件不符，導致2
23 個軸承無法承受應有之負載，先後崩解破壞於主機殼內，使
24 右主機發生後續第二次、第三次異常。因被告之上述加害給
25 付行為，使原告受有如下之損害：

- 26 1.高壓泵浦失壓及機械漏油之檢測費用8萬8,350元；
- 27 2.右主機高壓泵浦換新費用162萬4,110元；
- 28 3.右主機螺旋葉片緊急上架拆卸費用48萬9,000元；
- 29 4.CR中心檢驗費用3萬4,000元；
- 30 5.甲○事務所鑑定費用9萬8,000元；
- 31 6.109年9月13日起至10月30日、11月18日起至11月26日止之不

01 能營業損失77萬1,890元；

02 7.右主機開艙吊離、維修、回裝費用382萬5,302元。

03 (六)爰依民法第227條第2項、第184條第1項前段等規定提起本件
04 訴訟，請求擇一為有利之判決等語，並聲明：1.被告應給付
05 原告693萬0,652元，及其中291萬0,860元部分自起訴狀繕本
06 送達翌日起，暨其餘401萬9,792元部分自111年7月14日起，
07 均至清償日止，按週年利率5%計算之利息。2.願供擔保，
08 請准宣告假執行。

09 二、被告則以：

10 (一)被告依約維修系爭船舶，經原告驗收合格，系爭船舶發生第
11 二次異常，距離驗收完畢已逾1年5個月，此期間非由被告管
12 理，固德公司之檢查報告亦未指明第二次異常係因被告有維
13 修疏失所導致，被告並無原告所指侵權或違約情事，且維修
14 行為係一般交易、經濟活動，不具違法性，自不構成侵權行
15 為，又固德公司於109年9月已接手系爭船舶主機檢測及維修
16 業務，之後所發生之損害，應係固德公司未善盡維修義務所
17 致，與被告無關。

18 (二)甲○事務所業務龐雜，非公正第三方專業鑑定機關，且甲○
19 事務所進行調查時，系爭船舶歷經固德公司、三陽公司大規
20 模維修，被告之維修現狀早已不存在，調查報告執意針對被
21 告為不利之判斷，未依標準調查作業程序至現場進行勘驗，
22 顯有預設立場及偏頗之情事，該調查報告應不可採信。另右
23 主機充電機拆卸後亦長期置放於原告實力支配之庫房下，實
24 難以111年9月30日勘驗之現況，證明被告確有將軸承裝反。

25 (三)兩造間之契約關係已因被告履約完畢、保固期滿而終結，無
26 發生不完全給付之可能，本件亦應優先適用民法有關承攬之
27 規定，而第二次異常發生時間已逾民法第498條之瑕疵發現
28 時間，是縱使被告維修有疏失，原告已不得向被告主張瑕疵
29 修補或依不完全給付之規定請求損害賠償。另侵權行為之規
30 定，於債務不履行不適用之，原告不得同時主張侵權行為及
31 不完全給付之規定。

01 (四)原告無法證明上開費用之支出與被告維修疏失有關，原告請
02 求被告賠償上開費用並無理由。退步言，倘若法院認為被告
03 應賠償原告，上開多項費用均非原告固有利益之損害，顯非
04 屬民法第216條所定之求償範圍，且其中高壓泵浦換新費用1
05 62萬4,110元部分，應扣除折舊；緊急上架拆卸費用48萬9,0
06 00元及CR中心檢驗費用3萬4,000元部分，係因原告違背固德
07 公司出具之意見所致，被告應得主張過失相抵；甲○事務所
08 鑑定費用9萬8,000元部分，則非回復原狀所需之必要費用；
09 營業損失77萬1,890元部分，被告應得主張損益相抵、過失
10 相抵。又被告具維修能力，依民法第213條之規定，自得主
11 張以回復原狀之方式賠償之，但原告未定期催告被告回復原
12 狀，自不得請求被告以金錢賠償取代回復原狀等語資為抗
13 辯。

14 (五)聲明：1.原告之訴駁回。2.如受不利判決，願供擔保請准宣
15 告假執行。

16 三、兩造不爭執事項（見本院卷二第316、317頁）：

17 (一)108年2月23日系爭船舶右主機充電機發生漏油之異常，後續
18 由被告得標進行維修，契約價金為35萬2,000元，維修項目
19 包含系爭船舶右主機充電機內的系爭軸承，其餘如本院卷一
20 第75、77頁之結算明細表。108年4月8日被告維修完成辦理
21 驗收合格，系爭船舶恢復航行。

22 (二)109年9月13日系爭船舶於航行中，機艙主機燃油低壓系統發
23 出警報，隨後右主機發生當機無法繼續運轉。原告隨即通報
24 固德公司，固德公司於翌日指派人員對系爭船舶進行檢查。

25 (三)109年9月23日固德公司出具檢查報告，內容詳如本院卷一第
26 455至459頁。原告並支付固德公司檢測費8萬8,350元。

27 (四)109年10月21日由固德公司得標「系爭船舶右主機燃油共軌
28 高壓泵浦換新及3部主機充電機改裝」採購案，契約總價162
29 萬8,110元，標案項目如本院卷一第131至132頁，於109年10
30 月30日維修完成驗收通過。

31 (五)109年11月18日系爭船舶航行至高雄港後，由固德公司對系

01 爭船舶之齒輪狀態檢查，發現右主機A邊惰輪嚴重損壞。

02 (六)109年11月24日訴外人三陽公司得標「系爭船舶緊急上架拆
03 除右俾螺旋葉片」採購案，契約總價48萬9,000元，由三陽
04 公司將系爭船舶右俾的螺旋葉片卸下，並於翌日上午出海試
05 俾驗收合格。

06 (七)109年12月9日原告支付CR中心3萬4,000元之檢驗費，由檢驗
07 師出具報告。

08 (八)109年12月14日固德公司出具檢查報告，內容詳如本院卷一
09 第461頁。惟此份報告內容所載之「B邊惰輪」為技師筆誤，
10 實應為A邊惰輪。

11 (九)109年12月16日原告委請甲○事務所進行調查分析，並於109
12 年12月28日出具調查報告，內容如本院卷一第463至478頁。
13 該次調查費用由原告支付9萬8,000元。

14 (十)110年2月下旬開始，原告陸續對系爭船舶受損之右主機進行
15 歲修、維修及回裝等3案採購案（含追加），合計總價為1,7
16 77萬7,366元。

17 四、兩造爭執事項：

18 (一)系爭船舶第二次及第三次異常之原因為何？是否可歸責於被
19 告？被告是否有阻卻責任之事由？

20 (二)承上，若被告應負責任，則原告主張之各項損害性質為何？
21 與前揭原因是否有關？又數額若干？

22 五、本院之判斷：

23 (一)按承攬人完成工作，應使其具備約定之品質及無減少或減失
24 價值或不適於通常或約定使用之瑕疵。承攬人所為不完全給
25 付造成之損害可分為瑕疵給付（瑕疵損害）與加害給付（瑕
26 疵結果損害）。前者係指承攬人完成之工作本身有瑕疵對工
27 作本身發生之損害，乃定作人履行利益之減損；後者則指因
28 承攬人完成之工作瑕疵，對於定作人之人身或該工作以外之
29 其他財產等固有益，所造成之損害。是承攬人之工作因瑕
30 疵而不能使用、無價值或價值貶損等依附於工作之損害，包
31 括工作價值或效用之減損及其修復費用或因無法使用而支出

之費用等，均屬瑕疵給付。而因可歸責於承攬人之事由，致工作發生瑕疵者，定作人除依民法第493條或第494條之規定，請求修補或解除契約，或請求減少報酬外，並得請求損害賠償，民法第495條定有明文。該條項損害賠償請求權雖屬債務不履行責任（不完全給付）之性質，惟所規定損害賠償不包括加害給付之損害在內（最高法院108年度台上字第1712號判決意旨參照）。次按，當事人主張有利於己之事實者，就其事實有舉證之責任。但法律別有規定，或依其情形顯失公平者，不在此限。民事訴訟法第277條定有明文。原告主張被告於108年3月27日對系爭船舶右主機充電機進行修時，有將系爭軸承裝反之疏失（即加害給付行為），導致第二、三次異常而生上開各項損害等語，經被告否認，則就原告此部分主張之事實，應由原告負舉證責任。

(二)原告主張被告於108年3月27日對系爭船舶右主機充電機進行維修時，有將該充電機內的系爭軸承裝反乙節，經被告否認。經查：

1.甲○技師分析原告於108年3月27日拍攝被告進行裝設系爭軸承時所之施作照片，及至充電機存放之倉庫現場將系爭充電機與其他未崩解之充電機進行外觀之比對後，得出系爭軸承位置相反（相互錯置）之結論等情，有甲○事務所之調查報告（見本院卷一第471至475頁）在卷可佐。而本院至系爭充電機存放之現場進行履勘後，發現系爭充電機與其他未崩解之充電機外觀，確實有如甲○技師於上開調查報告所載之差異，此亦有本院111年1月7日勘驗筆錄及現場照片可佐（見本院卷二第85至107頁）。嗣後，固德公司之技師將系爭充電機與另一個未崩解之充電機進行拆解後，發現2充電機之上環溝槽之規格確實有不一致之情，此亦有本院111年9月30日第二次勘驗筆錄及現場照片可佐（見本院卷二第335至340頁），堪認系爭充電機內部之系爭軸承確實有裝反。

2.被告固以系爭充電機之維修現狀早已不存在，且長期置放於原告實力支配之庫房下等詞置辯云云。經查，系爭充電機經

01 固德公司之技術人員即證人乙○○於109年9月14日從系爭船
02 舶拆除下來時，即有一臺是軸承散掉，轉起來會晃動，並非
03 固定之狀態，此情業經證人乙○○於本院證述明確（見本院
04 卷二第175頁），核與證人即甲○技師於本院審理中證述：
05 （充電機）拆下來就放回倉庫了，系爭充電機油漬的狀況以
06 我的認知，就是現場拆下來的結果等語相符（見本院卷二第
07 117頁），並經本院至現場2次履勘後，均發現系爭充電機確
08 實有轉軸鬆動之情形（見本院卷二第89頁），可認系爭充電
09 機應係自系爭船舶拆卸下來後，即保管於原告之倉庫，且轉
10 軸部分已呈現非固定之狀態，現狀應無變動。況原告若欲將
11 系爭充電機之內部構造進行變動，需花費請專業人員使用專
12 業器具始能拆解，此觀本院第二次進行履勘並請固德公司技
13 術人員進行拆解之過程自明，可見要將爭充電機之內部構造
14 進行變動，絕非易事，單以原告之能力而未進行委外勞務採
15 購，應難以為之。此外，復無其他事證得以證明系爭充電機
16 之內部構造另有經變動之情形，則被告此部分所辯，尚難憑
17 採。

18 3.被告復辯稱甲○事務所非公正之第三方專業鑑定機關，其立
19 場有所偏頗云云，然甲○技師為國立台灣大學造船系及造船
20 研究所畢業，具有專技特考造船技師，從事設計及造船業約
21 30年，業經甲○技師證述明確（見本院卷二第112頁），其
22 學識經歷尚屬船舶之專業領域，且出具之調查報告所載之結
23 果均有具體且詳細之說明，以及有相關之照片、勘驗及固德
24 公司之檢驗報告等證據資料佐證，復與本院第二次至現場履
25 勘將系爭充電機解構後之結果一致，可認其具備相當程度之
26 專業性，其鑑定意見應可採信。被告此部分抗辯，尚屬臆測
27 之詞，亦無法逕採。

28 4.綜上所述，被告於108年3月27日對系爭船舶右主機充電機進
29 行維修時，確實有將系爭軸承裝反之事實。

30 (三)被告於108年2月23日獲得系爭船舶之右主機充電機維修標
31 案，應係與原告成立此部分之承攬契約無誤，被告於進行維

修過程中有將系爭軸承裝反之疏失，已如上述，堪認被告完成之工作具有瑕疵，被告復無舉證推翻有何不可歸責之事由，則揆諸上開實務見解，若此瑕疵若對原告之固有法益造成損害，被告自應對原告負民法第227條第2項之不完全給付（加害給付）債務不履行責任。經查：

1. 固德公司出具之檢查報告及服務紀錄表示：本件第二次異常係因右主機內置充電機傳動組件軸承（即系爭軸承）解體，以致右主機A邊惰輪因攪入軸承解體物產生損傷，齒輪嚴重受損及嚴重脫離傳動軸，造成高壓泵浦損壞等情（見本院卷一453至459頁），且有證人乙○○於本院證述：我們那次3人一起到現場拆除充電機後，先搜尋引擎的油底殼，再來是齒輪周遭，發現裡面有一些散件並取出之等語，以及固德公司之總經理丙○○證述：我們重點完全是放在充電機損壞引起的另外的損壞，所以充電機拆掉後沒有去檢視，只是發現充電機軸承已經完全破壞掉了。因為充電機軸承的珠子已經掉在引擎的齒輪系裡面，所以就有很多，我們看得到的齒輪有一部分受損，但是別的地方看不到，因為那種檢查必須要把全部主機整個吊出來大部拆解，才有辦法看到全部的損壞狀況等語（見本院卷二第174至179頁）明確。

2. 參以甲○技師證述：固德公司維修完之後，主機的時數是停在4893小時，第三次完全停機是4925小時。我的目的就是要找主機為何停機這麼嚴重，因為一般都要用到10萬個小時以上，但這個主機卻大概5000小時就停機。而系爭軸承之所以會在短時間內被破壞，應該是安裝順序還有材質的問題，從外觀可以明顯看到軸承掉光，因軸承崩潰，所以攪進去機器裡，才會導致機器壞掉，我調查的結果就是，零件應該是沒有問題，因為以現有的資料判斷是原廠的，故此部分可以排除。如當初被告軸承位置是安裝正確，幾乎不可能發生軸承解體。如同汽車輪軸原理一樣，承受汽車的重量。軸承就是承受重量及轉動的扭力。我自己職業生涯中第一次遇到軸承壞掉導致機器故障。軸承是屬於耗材沒錯，但是都有使用時

數，它的承受度應該要跟主機是同等級也就是10萬個小時起跳等語，就算被告裝反，還是可以維持一段時間。系爭船舶之引擎屬於高轉速（1500轉以上），馬力3000HP以下的機型，引擎相對於其他船舶算小馬力引擎，這類型船舶內有很多不同形式的軸承，如本院卷二第127頁的示意圖，但都沒有聽聞過有其他軸承毀損過，系爭船舶過去5000小時內的服役紀錄也沒有發生過其他形式的軸承毀損過等語（見本院卷二第113、115、121頁）明確。

3.則由上述檢查報告及證人證述之內容可知，系爭船舶右主系爭軸承解體後，確實有部分零件遭捲入右主機內，導致右主機內之齒輪嚴重受損及嚴重脫離傳動軸，造成高壓泵浦損壞。而正常安裝之軸承原則上不會於短時間內崩壞，其應具備相當程度之承受能力，僅有在軸承本身具有瑕疵或其他如安裝錯誤之情形下，始會增加損壞之風險。

4.被告抗辯系爭船舶右主機之損壞，尚可能有其他原因如經固德公司檢修過而未善盡修繕義務、船舶零件自然耗損或其他外力介入云云，然系爭軸承為當時之授權廠商即被告所提供，並無事證顯示其本身有瑕疵，是應可排除軸承本身具有瑕疵之問題。且由固德公司出具之檢查報告所示之零件損壞照片顯示，該損壞部分明顯且嚴重，難認係相關零件之自然耗損所生。又固德公司固然於109年9月間進行檢查，然係因系爭船舶於109年9月13日時，機艙主機燃油低壓系統已發出警報、右主機已發生當機無法繼續運轉，固德公司拆卸右主機充電機時，該充電機軸承早已毀損，該公司僅為右主機內部之部分檢查、清理、將右主機燃油共軌高壓泵浦換新及對機件進行防鏽，封閉所有開口，以保護主機（見本院卷一第459頁），均係對系爭船舶之故障狀態排除並且對主機做防護，難認固德公司有何施以外力將系爭船舶之右主機或系爭軸承損壞之行為。是被告抗辯系爭船舶右主機之損害尚可能有其他原因云云，應屬臆測之詞，難以逕採。

5.被告復抗辯兩造之契約關係已履約完畢、保固期滿而終結，

01 無發生不完全給付之可能，且應優先適用民法有關承攬之規
02 定，而已逾民法第498條之瑕疵發現時間云云，然本件事故
03 發生之時間固然距離被告履約完成辦理驗收合格超過1年，
04 而超過採購契約約定之保固期1年（見本院卷一第114、115
05 頁），然觀此採購契約第13條之約定，係兩造約定被告之保
06 固責任為負擔保固期間內免費無條件改正瑕疵之義務，此不
07 僅並非民事法律上之強行或任意規定，亦無有何合意排除民
08 法上之侵權行為、債務不履行或其他瑕疵擔保責任之意旨，
09 是自不能以契約有保固責任之約定逕認係有排除民法上相關
10 之侵權行為或債務不履行等責任。

11 6.又原告本件請求並非係就充電機本身之損壞或充電機無法使
12 用之損害，而是就右主機損壞所衍生之相關損害進行請求。
13 觀之原告及固德公司之計師提出之充電機安裝位置示意圖
14 （見本院卷二第127至129、341頁），可見充電機僅係安裝
15 於右主機之一個角落（即連接於右主機），輔以固德公司得
16 標之系爭船舶「系爭船舶右主機燃油共軌高壓泵浦換新及3
17 部主機充電機改裝」採購案中之結算明細表有「充電機及傳
18 動裝置移除開口封閉（左、中、右主機）」及「充電機感測
19 參數關閉（左、中、右主機）」等2項工作項目（見本院卷
20 一第132頁），堪認充電機可與右主機分離，並非右主機運
21 轉之絕對必要裝置。本件事故既為右主機外接之充電機因安
22 裝瑕疵而損壞，該損壞部分進而被捲入右主機內造成其他設
23 備零件之損壞，則應屬對原告固有利益之侵害（即右主機之
24 損壞及右主機損壞所衍生之損害或支出之費用），揆諸上開
25 實務見解，被告將系爭軸承裝反之給付行為為加害給付，造
26 成原告請求後述之各項損害，應屬瑕疵結果損害，並非民法
27 第495條所定之損害賠償範圍內，自無所謂民法第498條之瑕
28 疵發現期之適用。是被告此部分所辯，均不可採。

29 7.綜上，被告確實將系爭軸承裝反，有未遵守安裝標準之瑕
30 疵，則系爭軸承於短時間內發生異常之崩壞現象，應可認係
31 源自於被告將系爭軸承裝反之加害給付事實，二者間具有相

01 當因果關係。且因系爭軸承之崩壞，造成系爭船舶右主機產
02 生部分損害（各項損害詳後）。是原告依民法第227條第2項
03 規定請求被告負損害賠償責任，為有理由。又本院既認原告
04 依民法第227條第2項規定請求有理由，其另擇一依民法第18
05 4條第1項前段之規定為請求部分，即無再予論述之必要，併
06 此敘明。

07 (四)按民法第213條第1項、第215條規定，負損害賠償責任者，
08 除法律另有規定或契約另有訂定外，應回復他方損害發生前
09 之原狀。不能回復原狀或回復顯有重大困難者，應以金錢賠
10 償其損害。又物因侵權行為而受損害，請求金錢賠償，其有
11 市價者，應以請求時或起訴時之市價為準。蓋損害賠償之目
12 的在於填補所生之損害，其應回復者，並非「原來狀態」而
13 係「應為狀態」，應將損害事故發生後之變動狀況考慮在
14 內。故其價格應以加害人應為給付之時為準，被害人請求賠
15 償時，加害人即有給付之義務。算定被害物價格時，應以起
16 訴時之市價為準，被害人於起訴前已曾為請求者，以請求時
17 之市價為準。惟被害人如能證明在請求或起訴前有具體事
18 實，可以獲得較高之交換價格者，應以該較高之價格為準。
19 因上訴人如未被侵害，即可獲得該項利益，此未獲得之利益
20 即係因侵權行為所受之消極損害（最高法院78年度台上字第
21 2311號判決意旨參照）。而民法第227條第2項之加害給付損
22 害賠償責任性質，與侵權行為同，是此部分之實務見解，於
23 論斷加害給付之損害賠償責任時，同有適用。以下就原告各
24 項請求逐一論述：

25 1.原告請求高壓泵浦失壓及機械漏油之檢測費用8萬8,350元部
26 分：

27 被告抗辯此筆檢測費與被告維修疏失無關，非原告之固有利
28 益損害云云，然被告有將系爭軸承裝反之疏失，造成第二次
29 異常，業如前述，被告若無此維修之瑕疵，原告根本無須委
30 請固德公司進行異常之排除及檢測，故原告耗費此筆檢測費
31 用8萬8,350元與原告之上開加害給付間，具有因果關係，且

核屬必要。

2.原告請求右主機高壓泵浦換新費用162萬4,110元部分：

(1)系爭船舶於第二次異常發生後，業經固德公司檢查，並由固德公司得標「系爭船舶右主機燃油共軌高壓泵浦換新及3部主機充電機改裝」採購案，原告因而就「右主機燃油共軌高壓泵浦換新」之項目，總計支出162萬4,110元（此標案內另有3部主機充電機改裝之費用，合計為4,000元，惟原告並未請求）等情，已如上述，復有結算明細表在卷可參（見本院卷一第131至132頁），而堪認定。被告抗辯此部分之損害須扣除折舊等語，原告則主張此採購案之結算明細表（見本院卷一第131、132頁）中，除第1項之泵浦應扣除折舊外，其餘第2至14項為耗材，第17項安裝工資及第18項營業稅均不用扣除折舊等語。

(2)經查，系爭船舶於104年7月9日完工交船，固德公司則係於109年10月30日完成並驗收通過，則系爭船舶之右主機高壓泵浦於固德公司更換時，至少已使用超過5年3月，而系爭船舶為航行澎湖南海間及高雄間之客貨交通船，其總噸位為495噸，屬噸數未滿1萬噸之船舶，此觀系爭船舶之船級證書自明（見本院卷二第443頁），依固定資產耐用年數表第二類第一項水運設備第(3)項，為12年，故應依此計算折舊。

(3)至修理材料及零件涉及新品換舊品而有計算折舊必要之項目，本院認除上開結算明細表中第1項泵浦、第6、7項之過濾器及第10項之油換熱器，因更換新品後衡情可延長該部分之使用年限或增加其使用、交換價值，而須計算折舊外，其餘原告請求合理且必要之回復原狀費用部分，因屬工資、營業稅或一次消耗性耗材、局部或輔助其他主要零件設備使用而較不具獨立性零件（如O型封圈、過濾紙及墊片）等，非屬延長設備使用年限或增加使用、交換價值之材料費用，應認無計算折舊之必要。

(4)從而，須計算折舊之項目即前述明細表第1、6、7、10項，原告就此支出費用總額為139萬1,826元（計算式：108萬9,0

06+1萬6,610+8,420+27萬7,790)。依行政院所頒固定資產耐用年數表及固定資產折舊率表第二類第一項水運設備第(3)項之耐用年數為12年，依平均法計算其折舊結果（即以固定資產成本減除殘價後之餘額，按固定資產耐用年數表規定之耐用年數平均分攤，計算折舊額），每年折舊率為12分之1，並參酌營利事業所得稅查核準則第95條第6項規定「固定資產提列折舊採用定率遞減法者，以1年為計算單位，其使用期間未滿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」，系爭船舶自出廠日迄固德公司修繕完成此項標案，已使用5年4月，則此部分設備扣除折舊後之修復費用估定為82萬0,820元【計算方式：1. 殘價＝取得成本÷（耐用年數+1）即139萬1,826÷（12+1）＝10萬7,064（小數點以下四捨五入）；2. 折舊額＝（取得成本－殘價）×1/（耐用年數）×（使用年數）即（139萬1,826－10萬7,064）×1/12×（5+4/12）＝57萬1,006（小數點以下四捨五入）；3. 扣除折舊後價值＝（新品取得成本－折舊額）即139萬1,826－57萬1,006＝82萬0,820】。其餘項目即上開結算明細表第2至5、8、9、11至14、17、18項之支出費用合計為23萬2,284元。

(5)是以，原告此項損害得請求之金額合計為105萬3,104元（計算式：82萬0,820+23萬2,284）。

3.原告請求右主機螺旋葉片緊急上架拆卸費用48萬9,000元部分：

(1)原告主張此部分之支出費用，係系爭船舶於109年11月18日航行航行至高雄港時，輪機長再次聯繫固德公司進行安全檢查而發現第三次異常後，經固德公司建議，遂辦理「系爭船舶緊急上架拆卸右俾螺旋葉片」採購案，由三陽公司得標後所支出之必要費用；被告辯稱此部分費用之支出，與被告行為應無因果關係，倘若被告有疏失，原告亦與有過失，因原告如於適當時候有採取適當措施，可免除此筆費用支出，且此部分損害非原告固有利益之損害云云。

01 (2)經查，固德公司於109年9月23日對系爭船舶進行檢查後，固
02 然出具有「總結，風險1，引擎內尚有軸承零件未被找到。
03 風險2，曲軸齒輪狀態不明。風險3，齒輪上又一點較深傷
04 痕」等語之檢查報告（見本院卷一第459頁），然固德公司
05 從未建議過系爭船舶不能再度航行。且甲○技師復對此風險
06 證述：如果我是船東，關於風險1我比較不會擔心，因為主
07 機的機油濾清器會把他過濾或擋在濾網。還沒找的到應該就
08 是粉狀碎狀，因為固德已經用磁鐵去吸大塊的，也更換新濾
09 網。風險3齒輪上有一點較深傷痕，固德有針對他可以看到的
10 的傷痕範圍作探傷處理，報告顯示的都是表面損傷，就是缺
11 角或刮傷，探傷處理的傷都是表面的，不是致命性的破壞。
12 所以進而判斷風險2曲軸齒輪狀態不明的風險，曲軸是最粗
13 最大的，應該是更輕微的。因為風險3小物件都只有表面刮
14 傷，曲軸受損傷應該更輕微，事後也證明曲軸並沒有損壞。
15 如果是我的話，我會繼續讓船舶投入營運等語（見本院卷二
16 120第頁），可見系爭船舶右主機經固德公司檢驗後，固認
17 存有部分風險，然並非處於無法航行之情形，故若原告將系
18 爭船舶繼續航行，輔以定期追蹤檢查右主機情形，應屬可容
19 許之風險。

20 (3)系爭船舶之右主機泵浦於109年10月30日固德公司維修完成
21 驗收通過，即投入營運，於航行中皆有開啟運轉，且系爭船
22 舶於109年11月18日係進行例行航程，載運往來七美、望安
23 及高雄地區民眾及物資。而系爭船舶於109年10月30日試車
24 後至109年11月18日止，共有8日投入航行，且僅最末日有開
25 航至高雄等情，業經原告陳述無訛（見本院卷二第401
26 頁），復有原告交通船航行紀錄表在卷可參（見本院卷二第
27 419頁），堪可認定。此外，證人丙○○證述：本院卷一第4
28 61頁之第二次檢查也是固德公司出具，我們修完以後，因為
29 它有風險，所以我們就有跟原告說如果還有機會要看一下齒
30 輪是否有更嚴重的損壞。但是這個齒輪是看得到的，看不到的
31 還是看不到。109年11月18日這次是檢查，不是檢修，這

01 次是系爭船舶到高雄，可能有船的維修什麼的，原告跟我們
02 聯絡再作一下檢查等語（見本院卷二第181、182頁）明確，
03 且有固德公司於109年12月14日再度出具之檢查報告在卷可
04 參（見本院卷一第461頁），該報告亦明載：「應船方要
05 求，於高雄航次時檢查齒輪狀態」等語，可見原告於系爭船
06 舶投入營運之第8日即109年11月18日，因已開航至高雄，就
07 隨即請位於高雄之固德公司進行檢查，是原告此舉並非係因
08 為系爭船舶已出現異常狀況，而係聽從固德公司前開建議進
09 行例行性追蹤檢查，堪認原告有善盡定期檢查之義務，應無
10 何過失可言（只是該次檢查即發現A邊惰輪之損壞有持續擴
11 大之現象）。被告辯稱原告未採取適當措施而與有過失云
12 云，應不可採。

13 (4)從而，固德公司因已發現系爭船舶右主機之A邊惰輪嚴重損
14 壞（即第三次異常），故通知原告應停止引擎運轉避免導致
15 損害擴大，此觀上開固德公司於109年12月14日出具之上開
16 檢查報告（見本院卷一第461頁）自明。又如果主機要停止
17 運轉，就要把連接之車葉拆掉，因為不拆的話，船在航行時
18 候，車葉會隨水流轉，而此時主機已停機，減速齒輪裡面沒
19 有機油潤滑，會造成減速齒輪之損壞，故要拆除，而三部主
20 機裡若有一部損壞而另外二部還要運轉的話，壞的那部車葉
21 就要拆掉等情，業經甲○技師及證人丙○○證述（見本院卷
22 二第116、182頁）明確，故原告緊急拆卸右引擎之螺旋葉
23 片，應為系爭船舶僅停止一部主機運轉之正確方式。系爭船
24 舶有左、中、右3部主機，此觀系爭船舶之船級證書（見本
25 院卷二第443頁）自明，固德公司僅建議停止有異狀之右主
26 機，系爭船舶仍有2部主機可以運轉，並非絕對不能航行，
27 則原告採取將右引擎之螺旋葉片緊急上架並拆卸，核屬正當
28 且必要之措施，應無與有過失可言。

29 (5)至於被告執證人丙○○證述：風險部分完全不在此標案裡，
30 原告為何不針對風險1、2、3處理，我不了解，應該是有壓
31 力等語，抗辯原告明知固德公司上開109年9月23日出具之檢

01 修報告所提及之風險，卻不願依專業建議，徹底解決系爭船
02 舶之航行風險，反而採取鴛鴦心態，對系爭船舶存在之航安
03 問題視而不見云云，然此僅為證人丙○○個人意見或推測，
04 並無法逕採。且固德公司並非建議系爭船舶無法航行，而係
05 建議定期追蹤檢查，之後原告也確實有按固德公司之建議進
06 行檢查，亦非完全無作為，已如上述，則被告此部分抗辯應
07 不可採。

08 (6)是原告就右主機螺旋葉片緊急上架拆卸，花費48萬9,000
09 元，正是因為系爭軸承損壞，導致右主機內部之A邊惰輪嚴
10 重損壞所衍生，仍屬原告固有利益之損害，原告請求被告如
11 數賠償，應屬有理。

12 4.原告請求CR中心檢驗費用3萬4,000元部分：

13 (1)承上3.所述，系爭船舶之主機按船級證書之記載有3部，惟
14 因系爭船舶之右主機已關閉運轉，僅剩2部主機得以運作，
15 故其實際情形已與船級證書所載之內容不同，則按CR中心之
16 鋼船建造與入級規範2019年版第1.1.11之規定「任何海損、
17 缺陷、損壞或擱淺會影響船級之簽發條件失效，應立即通知
18 本中心」（見本院卷一第193至197頁，而系爭船舶為鋁合金
19 單體船，固應適用鋁合金船之建造與入級規範，然CR中心之
20 鋁合金船建造與入級規範2019年版第1.1.10之規定與此規範
21 相同，故不影響），原告自應通報CR中心進行驗船，以確認
22 系爭船舶是否僅能靠2部主機來航行，而CR中心確實也允許
23 系爭船舶得在澎湖地區航行（見本院卷一第169至171頁）。

24 (2)況系爭船舶若能繼續航行，則在安全行能無虞之情況下，應
25 使之繼續航行，以利物之經濟目的，並可節省其他不必要之
26 花費或成本（例如港口停泊費、佔據港口之停泊位置而排擠
27 他船之使用位置），亦可避免原告因而產生不能營業之損失
28 或調度船舶之困擾，以及避免影響澎湖離島地區之民生經濟
29 及交通等，而害及公共福祉。是原告尋求任何可以使系爭船
30 舶以2部主機進行航行之積極作為，應屬避免損失擴大之合
31 理行為，難謂有何與有過失。故原告請求此筆驗船費用3萬

01 4,000元，應屬有理。

02 5.原告請求甲○事務所鑑定費用9萬8,000元部分：

03 按當事人為伸張權利所必要支出之費用，如可認為係因他造
04 加害給付行為所受之損害，即加害給付之行為與損害賠償範
05 圍間有相當因果關係者，均非不得向他造請求賠償。按鑑定
06 費倘係原告為證明損害發生及其範圍所必要之費用，即屬損
07 害之一部分，應得請求賠償。原告為確認系爭船舶右主機於
08 短期間內接連發生異常進行原因為何，遂委請甲○技師對此
09 進行鑑定，因而支出此部分之鑑定費，應認為係因本件事故
10 所生必要費用，則依上開規定及說明，原告自得請求被告賠
11 償鑑定費9萬8,000元。被告辯稱此為非必要費用、無因果關
12 係且非固有利益損害云云，不可採信。

13 6.原告請求109年9月13日至10月30日間、11月18日至11月26日
14 間之不能營業損失共77萬1,890元部分：

15 (1)按損害賠償，除法律另有規定或契約另有訂定外，應以填補
16 債權人所受損害及所失利益為限。依通常情形，或依已定之
17 計劃、設備或其他特別情事，可得預期之利益，視為所失利
18 益。民法第216 條定有明文。按因財產權被侵害所造成之營
19 業利益之減少或喪失，乃權利（財產權或所有權）受侵害而
20 附隨（伴隨）衍生之經濟損失，屬於民法第216條第1項規定
21 「所失利益」（消極損害）之範疇；與學說上所謂「純粹經
22 濟上損失」或「純粹財產上損害」，係指其經濟上之損失為
23 「純粹」的，而未與其他有體損害如人身損害或財產損害相
24 結合，原則上並非上開規定所保護之客體，固有不同。關於
25 「所失利益」之範圍，仍應以被害人「實際」所受之消極損
26 害為準（最高法院103年度台上字第845號判決意旨參照）。

27 (2)經查，系爭船舶於第二次異常後，自109年9月13日起至10月
28 30日止，經由固德公司進行檢查及更換泵浦；於第三次異常
29 後，自11月18日起至11月26日止，經三陽公司進行上架拆除
30 葉片等情，已如上述，且觀之109年之原告交通船航行紀錄
31 表（見本院卷二第409至420頁），系爭船舶確實於此段期間

01 無航行紀錄，則此段合計約2個月之期間，系爭船舶無法進
02 行營運，堪以認定。且固德公司及三陽公司對系爭船舶所為
03 之上開處置，均係因被告之加害給付所生，已如上述，則原
04 告因無法將系爭船舶投入營運所生之營業利益損失，被告自
05 應賠償。被告辯稱：此部分是純粹經濟上損失云云，並非可
06 採。

07 (3)原告主張系爭船舶於此段約2個月之維修期間，因而無法延
08 航至高雄之次數為6次，計算依據係以109年1至8月間系爭船
09 舶延航高雄之次數共21次，平均一個月延航高雄3次，另由
10 系爭船舶108、109年之延航高雄損益分析表，可知延航高雄
11 乙次之平均淨利為14萬1,233元，6次所失利益應為84萬7,39
12 8元，僅請求77萬1,890元等語；被告則提出損益相抵之抗
13 辯，並抗辯應以同業利潤標準之淨利16%計算云云。

14 (4)本院觀諸109年9至11月之原告交通船航行紀錄表（見本院卷
15 二第417至419頁），可見縱然系爭船舶於109年9月13日至10
16 月30日，以及11月18日至11月26日間停航，原告仍有分別於
17 同年9月17日、同年9月30日及同年11月20日，安排光正6號
18 船舶延航高雄各乙趟，合計3趟次，可見此段期間原告並非
19 沒有安排其他船舶延航高雄。又原告於108年間延航高雄之
20 航次共24次，每航次損益為15萬2,705元，此有系爭船舶之
21 延航高雄損益分析表在卷可佐（見本院卷二第421頁），是
22 平均以觀，系爭船舶每月應有延航高雄2航次，且每航次損
23 益為15萬2,705元。則系爭船舶於此約2個月之停航期間，固
24 然有3次由他船代替進行延航高雄，惟仍較原本平均2個月延
25 航4航次之標準減少1次，可見系爭船舶因被告之加害給付行
26 為而進廠維修及處置，確實有產生原告就延航高雄之交通船
27 調度問題，影響原告之營業利益。爰審酌上情，認原告受有
28 1次不能延航高雄之營業損失，而此次營業損失之計算，原
29 告既已提出損益分析表，且此損益分析表係用於各年度決算
30 數計算，堪認屬實，得作為認定原告營業損失之依據，即以
31 前年度108年之每航次利益為15萬2,705元計。被告抗辯應用

同業利潤標準計算云云，尚難逕採。

(5)是以，系爭船舶之營業損失部分，原告僅得請求15萬2,705元。

7.原告追加請求右主機開艙吊離、維修、回裝費用382萬5,302元部分：

(1)系爭船舶之右主機於接連發生第二、三次異常後，已經確認有損壞而不能繼續使用，為確保航行安全，勢必要將右主機進行維修等情，已如上述，且經證人丙○○證述：因為充電機軸承的珠子已經掉在引擎的齒輪系裡面，所以就有很多，我們看得到的齒輪有一部分受損，但別的地方看不到，要做那種檢查則必須把全部主機整個吊出來大部拆解，才有辦法看到全部的損壞狀況等語（見本院卷二第179頁）明確，是系爭船舶之右主機若須進行檢修，勢必經開艙吊離、維修及回裝等後續一連串之行為，原告因此支付此部分之相關費用，均與被告上開軸承裝反之瑕疵具有相當因果關係，被告辯稱無因果關係云云，應不可採。

(2)原告後續修繕系爭船舶右主機所支出之相關費用固然有系爭船舶右主機維修採購案、回裝船體採購案及110年歲修案及各採購案之追加項目案等，有此三大項之政府採購案決標紀錄在卷可參（見本院卷一第507至513頁、本院卷二第265頁），惟此三大項政府採購案之費用高達1,777萬7,366元，並非均與右主機有關，故原告再次委請甲○技師就此部分之費用有何係與被告上開軸承安裝錯誤產生之損害有關乙節，進行調查。而甲○技師就上開各項之修復費用項目，根據一般造船類似商業合約修復經驗以及系爭船舶右主機損害位置及可能影響範圍，輔以右主機之結構圖等資料，進行原因之分析，並區分為直接、間接相關之修復費用，最後再進行折舊，出具系爭船舶右主機事故案後續必要維修項目、費用評估調查及諮詢報告（見本院卷二第269至292頁）。本院審酌甲○技師具有相當之專業性，已如上述，則其就何項損失與被告上開加害給付有關乙節所出具之意見，應可採信。

01 (3)被告雖辯稱：此報告之意見為訴訟之後才進行，理應循調查
02 證據程序為之，甲○技師之意見充其量只能視為原告之意
03 見，且甲○技師與原告間有承攬多件澎湖縣政府標案，可能
04 有偏頗之虞云云。然按當事人於訴訟外自行委任機關、團體
05 或具特別知識之人就觀察事實結果提出報告之文書，與鑑定
06 機關或團體就鑑定事項鑑定或審查鑑定意見後提出之鑑定
07 書，同為證據之方法，法院仍應經調查後依自由心證判斷
08 之，非可逕以該文書係當事人於訴訟外自行委託鑑定為由而
09 否定其證據力（最高法院109年度台上字第2411號判決意旨
10 參照）。本院審酌甲○技師前已就系爭船舶損害之原因進行
11 調查，並經本院以證人身分命其到庭證述，並充分賦予被告
12 詢問及質疑甲○技師之機會，此外，右主機之充電機經拆解
13 後之結果亦與甲○技師之鑑定意見一致，應認其具備專業
14 性，且未有偏頗，是本院仍依自由心證判斷原則，認此份費
15 用評估調查及諮詢報告除後述折舊計算部分外均得以採信。
16 被告此部分辯解，應不可採。

17 (4)而此份費用評估調查及諮詢報告有關折舊計算之意見固為：
18 「右主機之使用時數尚在生命週期10萬小時之初始階段，即
19 5000小時以內（95%新俤），但考量該主機以啟用達6年時
20 間，依據市購主機、真空包裝未拆封之新品價值遞減律、以
21 每年5%計算（即再乘上0.95之6次方），合理折舊率應以6
22 9.834%為計算基準」（見本院卷二第291頁），但此與向來
23 之實務見解關於折舊之計算方式有所不符，且與上開2.右主
24 機高壓泵浦換新費用之折舊計算不同，故本院認此部分關於
25 計算折舊之意見，尚不能憑採。

26 (5)觀此份費用評估調查及諮詢報告所載須計算折舊項目總額為
27 541萬5,975元（計算式：103萬3,038+335萬2,371+103萬
28 0,566，見本院卷二第291頁）。依行政院所頒固定資產耐用
29 年數表及固定資產折舊率表第二類第一項水運設備第(3)項之
30 耐用年數為12年，依平均法計算其折舊結果（即以固定資產
31 成本減除殘價後之餘額，按固定資產耐用年數表規定之耐用

年數平均分攤，計算折舊額），每年折舊率為12分之1，並參酌營利事業所得稅查核準則第95條第6項規定「固定資產提列折舊採用定率遞減法者，以1年為計算單位，其使用期間未滿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」，系爭船舶自104年7月9日完工交船起，至右主機經訴外人精一機械工程有限公司於111年3月4日回裝船體時止（見本院卷二第273頁），已使用6年8月，則此部分設備扣除折舊後之修復費用估定為263萬8,552元【計算方式：1. 殘價＝取得成本÷（耐用年數＋1）即541萬5,975÷（12＋1）＝41萬6,613（小數點以下四捨五入）；2. 折舊額＝（取得成本－殘價）×1/（耐用年數）×（使用年數）即（541萬5,975－41萬6,613）×1/12×（6＋8/12）＝277萬7,423（小數點以下四捨五入）；3. 扣除折舊後價值＝（新品取得成本－折舊額）即541萬5,975－277萬7,423＝263萬8,552】。其他不需計算折舊之項目如驗船、測試與規費，則合計為4萬3,110元。

(6)是以，原告此項損害得請求之金額合計為268萬1,662元（計算式：263萬8,552＋4萬3,110）。

(五)按負損害賠償責任者，除法律另有規定或契約另有訂定外，應回復他方損害發生前之原狀；第一項情形，債權人得請求支付回復原狀所必要之費用，以代回復原狀，民法第213條第1項、第3項分別定有明文。被告固然辯稱被告具維修能力，依民法第213條之規定，得主張以回復原狀之方式賠償之，但原告未定期催告被告回復原狀，自不得請求被告以金錢賠償取代回復原狀云云，然民法第213條第3項已明定債權人得請求支付回復原狀所必要之費用，以代回復原狀，故原告自可選擇以請求支付費用方式取代回復原狀，被告此部分辯解，尚無理由。

(六)綜上所述，原告得請求被告賠償之金額合計為459萬6,821元（計算式：8萬8,350＋105萬3,104＋48萬9,000＋3萬4,000＋9萬8,000＋15萬2,705＋268萬1,662）。

01 (七)末按給付無確定期限者，債務人於債權人得請求給付時，經
02 其催告而未為給付，自受催告時起，負遲延責任。其經債權
03 人起訴而送達訴狀，或依督促程序送達支付命令，或為其他
04 相類之行為者，與催告有同一之效力；遲延之債務，以支付
05 金錢為標的者，債權人得請求依法定利率計算之遲延利息；
06 應付利息之債務，其利率未經約定，亦無法律可據者，週年
07 利率為5%，民法第229條第2項、第233條第1項前段及第203
08 條分別定有明文。原告依民法第227條第2項之規定請求被告
09 負損害賠償責任，為無確定期限、無約定利率之債務。原告
10 民事起訴狀繕本係於110年7月8日送達被告，有送達證書可
11 查（見本院卷一第229頁）；原告民事追加更正訴之聲明暨
12 爭點整理狀（即上開(四)7.關於原告追加右主機開艙吊離、維
13 修、回裝費用382萬5,302元部分）於111年7月8日完成並寄
14 出給本院及被告，本院於111年7月12日收狀（見本院卷二第
15 239頁之收文戳及見本院卷二第264頁之撰狀日），可認被告
16 至遲於111年7月12日亦應收受，則原告請求自111年7月14日
17 起算追加部分金額之利息，應屬可採。是原告依上開規定請
18 求被告給付459萬6,821元，及其中191萬5,159元部分自110
19 年7月9日起；其中268萬1,662元部分自111年7月14日起，至
20 清償日止，按週年利率5%計算之利息，於法有據。

21 六、綜上所述，原告依民法第227條第2項之規定，請求被告給付
22 459萬6,821元，及其中191萬5,159元部分自110年7月9日
23 起，暨其餘部分自111年7月14日起，至清償日止，按週年利
24 率5%計算之利息，為有理由，應予准許，逾此範圍之請求，
25 為無理由，應予駁回。

26 七、兩造陳明願供擔保，聲請宣告假執行及免為假執行，經核原
27 告勝訴部分，合於法律規定，爰分別酌定相當之擔保金額宣
28 告之；原告其餘假執行之聲請，因訴之駁回而失所依據，不
29 予准許。

30 八、本件判決事證基礎已臻明確，兩造其餘主張、陳述及所提證
31 據暨攻擊、防禦方法，經本院審酌後，認與判決結果均無影

響，爰不一一論述，併予敘明。

九、訴訟費用負擔之依據：民事訴訟法第79條。

中 華 民 國 112 年 1 月 17 日

民事庭 審判長法官 李宛玲

法 官 王政揚

法 官 陳立祥

以上正本係照原本作成。

如對本判決上訴，須於判決送達後廿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 112 年 1 月 17 日

書記官 林映君