

臺灣臺東地方法院民事判決

109年度海商字第1號

原告 龍鴻航業股份有限公司

法定代理人 田貴寶

訴訟代理人 張志堅律師

被告 東湧船舶運輸股份有限公司

法定代理人 馮印才

訴訟代理人 張慧婷律師

上列當事人間請求損害賠償事件，本院於民國112年1月16日言詞
辯論終結，判決如下：

主 文

一、被告應給付原告新臺幣柒拾肆萬柒仟捌佰捌拾肆元，及其中
新臺幣柒拾肆萬參仟陸佰柒拾元自民國一〇九年八月十八日
起至清償日止，按年息百分之五計算之利息；暨其餘新臺幣
肆仟貳佰壹拾肆元自民國一一一年一月十四日起至清償日
止，按年息百分之五計算之利息。

二、原告其餘之訴駁回。

三、訴訟費用新臺幣肆萬貳仟陸佰柒拾玖元，由被告負擔新臺幣
柒仟陸佰捌拾貳元，餘由原告負擔。

四、本判決第一項於原告以新臺幣貳拾伍萬元為被告供擔保後，
得為假執行；但被告如以新臺幣柒拾肆萬柒仟捌佰捌拾肆元
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、程序部分

按訴狀送達後，原告不得將原訴變更或追加他訴，但如有請
求之基礎事實同一者、擴張或減縮應受判決事項之聲明者或
有不甚礙被告之防禦及訴訟之終結者，不在此限，民事訴訟

01 法第255條第1項第2、3、7款分別定有明文。本件原告起訴
02 時原聲明為：被告應給付原告新臺幣（下同）420萬0,330
03 元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止按年息5%計算
04 之利息（見本院卷一第6頁）。嗣經原告變更、追加，其最
05 後聲明如後原告主張之聲明欄所載（見本院卷二第185
06 頁）。經核原告前揭訴之變更、追加，所為係基於同一船舶
07 碰撞之基礎事實而為請求，並可援用原請求之訴訟資料，且
08 其訴之變更，復有不甚礙被告之防禦及訴訟終結之情形，參
09 諸首揭規定，自為適法，合先敘明。

10 貳、實體部分

11 一、原告主張：

12 (一)緣原告所有428噸之綠島之星2號客船（下稱「綠島之星2
13 號」）於民國109年1月30日23時10分前之某時起，停泊在臺
14 東縣臺東市富岡港客船第二泊區。同（30）日23時10分許，
15 被告所有之東湧8號雜貨輪（下稱「東湧8號」）申請出富岡
16 港。詎同（30）日23時23分許，東湧8號在富岡港港口倒車
17 迴轉時，該船船首撞擊綠島之星2號右上舷欄杆處（下稱系
18 爭事故），致綠島之星2號右舷艙前處之船體破損（下稱系
19 爭損害），原告因而支出：(一)修繕船體費用86萬6,250元；
20 (二)因綠島之星2號損毀致109年2月1日至14日及109年2月24日
21 至3月26日無法營業之損失333萬4,080元；(三)因系爭事故所
22 生簡易修繕費用714元；(四)檢查費用3,100元；(五)海事簽證費
23 400元，共計420萬4,544元。為此依民法第184條第1項前
24 段、海商法第96條之規定，請求被告賠償上開損害。

25 (二)並聲明：

26 1. 被告應給付原告420萬4,544元，及其中420萬0,330元自起訴
27 狀繕本送達翌日起至清償日止按年息5%計算之利息，其餘
28 4,214元自民事準備(五)暨擴張訴之聲明狀送達翌日起至清償
29 日止按年息5%計算之利息。

30 2. 願供擔保，請准宣告假執行。

31 二、被告抗辯以：

01 (一)綠島之星2號未留守可緊急運轉人力，原告就系爭事故之發
02 生與有過失，原告就系爭事故應負30%責任，而應予過失相
03 抵。

04 (二)綠島之星2號於109年2月1日至3月31日期間，本即安排停航
05 歲修，無營運之計畫及安排，且該船因系爭事故所受損害於
06 109年3月25日即已完成全部修復，原告未因系爭事故受有任
07 何不能營業之損失。

08 (三)綠島之星2號為81年11月1日下水之舊船，至系爭事故發生時
09 (109年1月30日)船齡已27年3個月，依行政院頒布固定資
10 產耐用年數表，該船耐用年數為5年，是綠島之星2號計算並
11 扣除折舊後根本無任何殘值可言。本件原告船舶修理費用至
12 多僅能請求5萬4,600元。

13 (四)並聲明：

14 1. 原告之訴及假執行之聲請均駁回。

15 2. 如受不利判決，願供擔保請准宣告免為假執行。

16 三、不爭執事項（見本院卷二第518頁，並由本院依相關卷證為
17 部分文字修正）

18 (一)東湧8號於109年1月30日23時10分許申請出富岡港，同（3
19 0）日23時23分許，東湧8號在富岡港港口實施倒車迴轉時，
20 該船船首撞擊當時泊靠鄰席之綠島之星2號右上舷欄杆處，
21 致綠島之星2號右舷艙前處之船體破損（未破壞該船體主結
22 構）。

23 (二)事故發生時（即東湧8號船舶倒車中），綠島之星2號泊岸位
24 且船上無人留守。

25 四、得心證之理由

26 本件經依民事訴訟法第270條之1第1項第3款規定，整理並協
27 議簡化爭點後，兩造同意協議簡化之爭點如下（見本院卷二
28 第518頁至第519頁），茲就本院判斷，分述如下：

29 (一)被告主張系爭事故發生時綠島之星2號無人留守為本件肇因
30 之一，原告與有過失，並非可採：

31 1. 按當事人主張有利於己之事實，就其事實有舉證之責任，民

01 事訴訟法第277條前段定有明文。本件被告主張原告與有過
02 失，係對被告有利之事實，自應由被告負舉證責任。

- 03 2. 被告就其上開主張，固以交通部航港局東部航務中心製作之
04 「東湧8號擦撞停泊中綠島之星2號案海事檢查報告書」（下
05 稱系爭海事檢查報告）之案情研判（肇因分析）記載，「…
06 倘船舶有留守人員，在『東湧8號』出港時，可協助配合自
07 我船舶『綠島之星2號』之防撞措施及瞭望回報，應可有效
08 降低碰撞發生可能性。…」等語（見本院卷一第194頁）為
09 據。惟觀諸系爭海事檢查報告尚記載「…『綠島之星2號』
10 所停泊之富岡漁港為第二類漁港，為臺東縣政府經營管理，
11 經查臺東縣政府雖未訂定相關停泊管理準繩，但宜參酌『商
12 港港務管理規則』第14條：『停泊船舶均應保持機動，最少
13 應有三分之一船員分別駐留艙面及輪機兩部，並應各有甲級
14 船員一人負責，俾有足以操縱船舶航行及應付緊急事變之能
15 力。』…」等語（見本院卷一第194頁），併參酌交通部航
16 港局以110年9月22日航東字第1100065998號函復本院，稱：
17 「本案係『東湧8號』擦撞停泊中之『綠島之星2號』，本局
18 參考國際海上避碰規則相關規定，本局研判『東湧8號』未
19 正確瞭望、未採取安全航速、未利用適當方式研判碰撞危機
20 及未有效實施避碰措施，惟針對『綠島之星2號』部分，囿
21 於漁港並無船員留守之相關規定，縱參考國際海上避碰規則
22 第七條碰撞危機（Risk of collision）之精神，亦無法察
23 覺並採取行動。」、「依實務經驗，船舶無法於此時間內
24 （指東湧8號於23時23分許進車至23時24分轉向失敗碰撞綠
25 島之星2號右舷之1分鐘內）完成發動引擎、解纜及航行等動
26 作。」及「本局非漁業法主管機關，亦非漁港管理單位，爰
27 無相關規範。另本案漁港並無『商港法』或『商港港務管理
28 規則』之適用。」等語（見本院卷二第106頁），可知綠島
29 之星2號於案發時停泊港即富岡港並無商港法、商港港務管
30 理規則之適用，而漁港並未規定船員必須留守船上，即尚難
31 以上揭商港港務管理規則第14條之規定相繩。而本件東湧8

號自進車至轉向失敗碰撞綠島之星2號時止，期間僅約1分鐘，縱使綠島之星2號上有足以操縱船舶航行及應付緊急事變之船員留守，客觀上亦從期待綠島之星2號於察覺後尚有足夠之反應時間得採取發動引擎、解纜及航行避碰措施，同為交通部航港局所認定，自難以該海事檢查報告書前開認定倘船舶有留守人員應可有效降低碰撞發生可能性等語，遽採為原告不利之論據。再者，依系爭海事檢查報告所載，「富岡漁港常年泊位不足且擁擠」（見本院卷一第195頁），此由本件東湧8號倒車時，綠島之星2號為繫岸靜止停泊狀態，而其前方尚有其他繫岸停泊船隻緊密停放乙節，益可得證，有現場監視錄影翻拍照片附卷可佐（見本院卷一第25頁、第26頁）。從而，在綠島之星2號必須解纜自其停泊船席（泊位）駛離始可航行避碰的情況下，當時富岡港口內之空間是否足供綠島之星2號航行避碰，即非無疑，更遑論綠島之星2號在解纜航行過程中，反與倒車中之東湧8號發生撞擊事故，亦不無可能。

3. 承上，被告對原告與有過失之事實既未能加以舉證，其主張原告與有過失云云，不足為採。

(二)茲就原告請求之各項金額分述如下：

1. 因系爭事故所生簡易修繕費用、檢查費用及海事簽證費：

原告主張因綠島之星2號受有系爭損害，因而支出簡易修繕費用714元、檢查費用3,100元、海事簽證費400元，業據其提出三聯式統一發票、交通部航港局東部航務中心航政規費收據為證（見本院卷二第203頁、第204頁），並有交通部航港局東部航務中心臺東辦公室船舶檢查報告書【檢查紀錄：一、該船為右舷船首離水面2.6M處破損，破損最大高度約159公分及最大寬度約244公分，均在甲板線上，已完成簡易修補，並經沖水測試。二、擬同意依船長及輪機長所提航行計畫及應變措施，在未載客貨情況下，一航次航行至高雄港歲修，適航性應勉予認可。】、綠島之星2號航程計畫、綠島之星2號客輪應變措施、手寫航程計畫、原告109年1月31日

01 船舶檢查申請書、委託書、交通部航港局東部航務中心及交
02 通部航港局函文在卷（見本院卷一第109頁至第112頁、第12
03 4頁）。從而，上開費用之支出，顯係因系爭事故所產生之
04 必要支出費用，自係因被告侵權行為所生之損害，原告請求
05 此部分賠償，應予准許。

06 2. 修繕船體費用：

07 原告主張綠島之星2號因系爭事故受損，修復費用為86萬6,2
08 50元，並提出佶俐公司維修證明書、請款單為據（見本院卷
09 一第37頁、第119頁、第126頁）。嗣本院依職權函詢佶俐公
10 司該次修繕工程材料、工資明細，及該次進廠除維修系爭損
11 害外有無其他歲修費用，經佶俐公司以111年7月25日函文回
12 復本院在卷（見本院卷二第330頁、第360頁、第361頁）。
13 爰分述如下：

14 (1)按不法毀損他人之物者，應向被害人賠償其物因毀損所減少
15 之價額，民法第196條定有明文。又被害人依該規定請求賠
16 償毀損所減少之價額，得以修復費用為估定標準，但以必要
17 者為限，例如修理材料以新品換舊品，應予折舊。被害人如
18 能證明其物因被毀損所減少之價額，超過修復費用時，就其
19 差額，仍得請求賠償。而民法第196條係屬損害賠償之方法
20 之一，已如前述，就船舶修理部份原告係選擇依據民法第19
21 6條為賠償金額之請求，是關於船舶修理費用部份，原告請
22 求之金額是否有理由，應依該條規定核算之，先予敘明。

23 (2)本件原告所有綠島之星2號因遭被告所有之東湧8號碰撞而受
24 損，已如前述，故就綠島之星2號因被碰撞所致船舶毀損所
25 減少之價值，被告自應負賠償之責。而綠島之星2號因被碰
26 撞受損，經進行修復，原告共計支出修復材料費為13萬6,20
27 0元【計算式：1萬2,500元+2萬3,000元+6萬8,200元+3萬
28 2,500元=13萬6,200元】，又其材料更換係以新品替換舊
29 品，計算上開材料之損害賠償數額時，自應扣除折舊部分始
30 屬合理。查綠島之星2號之船質為鋁合金，有船舶登記證書
31 可稽（見本院卷一第15頁、第355頁），屬行政院頒布固定資

產耐用年數表第二類交通及運輸設備第一項水運設備編號20102之其他船，耐用年數為5年（見本院卷二第165頁），依定率遞減法，迄系爭事故發生日109年1月30日止，已使用27年有餘，並已超過上開耐用年數5年。則參酌營利事業所得稅結算申報查核準則第95條第6款規定「固定資產提列折舊採用平均法或定率遞減法者，以一年為計算單位，其使用未滿一年者，按實際使用之月數相當於全年之比例計算之，不滿一月者，以一月計」之規定。原告所有之綠島之星2號於發生系爭事故時材料部份扣除折舊結果，應僅餘10%之殘值【計算式：13萬6,200元 $\times$ 10%=1萬3,620元】。故原告得請求之材料費部份之金額為1萬3,620元；再與原告支出之工資、外觀塗漆、維修期間停泊費用及工具材料運輸費、稅費等支出73萬0,050元【計算式：2萬5,000元+58萬5,800元+7萬元+8,000元+4萬1,250元=73萬0,050元】，合計共74萬3,670元【計算式：1萬3,620元+73萬0,050元=74萬3,670元】。從而，原告得請求被告給付之修繕船體費用金額應為74萬3,670元。

(3)至被告雖辯以原告主張之修繕費用中防火隔熱棉無全予換新必要，人工費用支出過高亦顯不合常理云云。惟觀綠島之星2號受損部位在該船右舷船首離水面2.6公尺處，均在甲板線上，因該船右舷前舷幅破損，故佶俐公司將該受損區域切除整修含舷邊及內部肋骨全部換新整修，經焊修後並做水壓試驗，有綠島之星2號損害情形之照片、交通部航港局東部航務中心臺東辦公室船舶檢查報告書、佶俐公司維修證明書及系爭海事檢查報告所附綠島之星2號受損情況照片附卷可參（見本院卷一第109頁、第119頁、第170頁、第171頁、第368頁至第370頁），足見該船碰撞損害部位較高，且船艙破損處外觀明顯變形，部分鋁合金船殼亦破裂，堪認佶俐公司請款單所列維修項目及費用，確係修復因系爭事故而生毀損所必要，被告雖質疑縱使包覆於其外層之板料被撞受損，其內防火棉亦無變形、受損故無換新必要（見本院卷二第321

頁），惟並未釋明此一抗辯，亦於本院審理時捨棄函詢中信公司造船股份有限公司（下稱中信公司）就估例公司請款單為工料價格分析之聲請（見本院卷二第514頁）。對照原告所提出之中信公司就系爭損害修理之估價單（見本院卷一第33頁），中信公司就裝潢工程、客艙保溫工程及鋁構更新工程連工帶料不含稅之修繕費即達92萬4,000元，而上開費用92萬4,000元還未計入油漆工程5萬5,000元（見本院卷一第33頁）、稅金4萬6,200元等情，原告所主張之金額尚且低於中信公司之估價，被告所辯僅為懷疑之詞，自非有據。

(4)又原告雖主張折舊部分於船東責任保險中通常都會附加無慣例扣減條款，被告既自承東湧8號已經投保船東責任保險，合理認知被告之保險契約應具有本條之適用，故在估計修理費用時，自無予以扣除折舊之適用，而認本件船舶修復費用不應扣除折舊云云。然查本件原告係向被告為損害賠償之請求，而就船舶損害部份，原告係以修復費用作為計算基準，依據民法第196條規定請求被告賠償物被毀損所減少之價額，故就修復費用中材料以新品換舊品部份，自應扣除折舊，至原告所稱無慣例扣減條款是指船舶保險契約中有關保險人放棄「以新換舊」扣減權利之條款，與本件兩造間所涉侵權行為損害賠償爭議，係屬二事。是原告此部份之主張，尚無可採。

3. 營業損失：

原告雖主張其因綠島之星2號損毀致109年2月1日至14日及109年2月24日至3月26日無法營業之損失共333萬4,080元云云，並提出綠島之星2號108年2、3月富岡-綠島旅客明細表為證。惟為被告所否認，並以前詞置辯。經查：

(1)按「損害賠償，除法律另有規定或契約另有訂定外，應以填補債權人所受損害及所失利益為限。依通常情形，或依已定之計畫、設備或其他特別情事，可得預期之利益，視為所失利益。」民法第216條定有明文。至該條第1項所謂所受損害，即現存財產因損害事實之發生而被減少之積極的損害。

所謂所失利益，則指新財產之取得，因損害事實之發生而受妨害之消極的損害而言。既存利益減少所受之積極損害，須與責任原因事實具有相當因果關係，始足當之。又依通常情形，或依已定之計劃、設備或其他特別情事，可得預期之利益，視為所失利益。該所失利益，固不以現實有此具體利益為限，惟該可得預期之利益，亦非指僅有取得利益之希望或可能為已足，尚須依通常情形，或依已定之計劃、設備或其他特別情事，具有客觀之確定性（最高法院95年度台上字第2895號、94年度台上字第1505號判決意旨參照）。次按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項前段之規定，對加害人請求損害賠償。關於「所失利益」之範圍，仍應以被害人「實際」所受之消極損害為準（最高法院103年度台上字第845號判決意旨參照）。又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（最高法院17年度上字第917號裁判要旨參照）。

(2)關於333萬4,080元之計算方式，原告於起訴狀係稱「…茲就申請船舶檢驗等待時間15日、修繕期間20日之營業損失部分，…請求所失利益333萬4,080元，計算如下：(一)收入：…就此原告僅先就其中往返20航次部分請求，依單程全票票價600元（全票佔70%，半票佔30%），乘客定額317人，載客率近三年55%～70%間，以載客率60%計算，合計營業損失金額為＝3,880,080元…。(二)油料支出：…高級柴油3月1日至3月26日期間平均油價約以19.5元/公升計價，…。(三)營業損失：以前項『一、收入』減去『二、油料支出』，原告因本件船舶碰撞事故所生損害金額為3,880,080元－546,000元＝3,334,080元」等語，且就其據以計算油料支出之平均油

01 價提出任何資料證明，此有起訴狀在卷可查（見本院卷一第
02 9頁至第10頁）。由原告均以估算方式計算收入388萬0,080
03 元及油料支出54萬6,000元，並以估計收入減去估計油料支
04 出計算其本件請求營業損失金額333萬4,080元，可知該333
05 萬4,080元僅係原告估算之金額，並非原告於系爭事故發生
06 前已出售然因系爭事故致綠島之星2號無法載客營業之被害
07 人「實際」所受之消極損害。

08 (3)原告嗣於110年8月30日民事準備(三)狀、110年11月15日民事
09 準備(四)狀翻異前詞，改稱該333萬4,080元為「…自109年2月
10 1日至109年2月14日（因船舶碰撞等待臨時檢查期間），以
11 及109年2月24日至109年3月26日（年度歲修完成後至109年3
12 月26日修復完成）期間之營業損失，並不包含歲修與定期檢
13 查期間即109年2月17日至109年2月23日」等語（見本院卷二
14 第69頁至第70頁、第153頁），並提出「因被告貨船碰撞
15 後，於等待臨時檢查期間以及修繕船舶期間內，原告已售票
16 部分…之旅客全數轉予長杰航運股份有限公司之天王星號客
17 輪、帆利航運股份有限公司之凱旋一號、凱旋二號客輪運送
18 之旅客明細表」為證（見本院卷二第153頁、第186頁及本院
19 彌封證物袋）。然原告此部分所述如屬實，則其何以遲至10
20 9年5月27日逾1年多後，始提出該份原告自行製作之旅客明
21 細表，而未於起訴時即依據該旅客明細表據以計算營業損失
22 金額？且依原告提出之佶俐公司維修證明書記載，綠島之星
23 2號於該公司之保修日期為109年2月27日至109年3月24日止
24 （見本院卷一第119頁），與原告所稱年度歲修完成後至109
25 年3月26日修復完成之修繕船舶期間（109年2月24日至109年
26 3月26日）亦不相符。由此以觀，原告主張前後矛盾，已難
27 認可採。

28 (4)再者，原告於系爭事故發生前即通知綠島之星2號大副林裕
29 捷預計2月2日前往高雄歲修，而綠島之星2號船長夏頂凱則
30 於系爭事故發生前通知該船輪機長徐聰熾預計於109年2月1
31 日開航高雄歲修等情，分據綠島之星2號大副林裕捷、輪機

01 長徐聰熾陳述在卷，有系爭海事檢查報告所附交通部航港局
02 海事詢問筆錄可憑（見本院卷一第221頁、第225頁），核與
03 原告提報交通部航港局之「109年2月1日至3月31日臺東-綠
04 島航線之航班表」未將綠島之星2號列入排班營運名單，及
05 原告於109年1月30日系爭事故發生前，即以龍鴻字第109B00
06 0130號函通知交通部航港局東部航務中心，綠島之星2號擬
07 於109年2月1日前往高雄實施年度歲修，至109年4月1日止，
08 共計60天等節相符（見本院卷第477頁至第483頁、第503
09 頁）。況原告早於109年1月間即明確公告綠島之星2號於109
10 年2月1日至3月31日高雄歲修，此有上蓋原告公司戳章之109
11 年綠島線船班開航時刻表附卷可查（見本院卷二第86頁）。
12 據此可知，縱使綠島之星2號未發生系爭事故，該船亦於2月
13 1、2日即開航高雄歲修。則原告在明知綠島之星2號將於109
14 年2月1日、2日開航高雄進行歲修，且其未將綠島之星2號列
15 入109年2月1日至3月31日臺東一綠島航線之航班表，更將綠
16 島之星2號停航歲修公諸大眾之情況下，豈有可能仍出售該
17 期間綠島之星2號船票予搭船民眾？遑論原告於109年2月21
18 日函文中亦對被告自陳綠島之星2號預定109年4月1日排班營
19 業，有原告109年2月21日龍鴻字第109B000222號函可佐（見
20 本院卷一第35頁）。基此，原告主張不僅前後相互矛盾，亦
21 與事證不符，故原告此部分主張及所提原告自行製作之旅客
22 明細表，均難認可信。又衡以原告既稱其將已售票部分之旅
23 客全數轉予長杰航運股份有限公司（下稱長杰公司）之天王
24 星號客輪、帆利航運股份有限公司之凱旋一號、凱旋二號客
25 輪運送，則其何以至今從未提出其與長杰公司就此部分旅客
26 轉予運送相關往來函文之有利原告證據？亦足證其此部分所
27 陳並非屬實。從而，被告抗辯原告於109年2月1日至3月31日
28 期間，本即安排停航歲修，並無營運計畫，原告未因系爭事
29 故受有任何不能營業之損失，核屬有據，堪認可信。

30 (5)此外，因原告並未提出任何證據以資證明其所主張因綠島之
31 星2號損毀致受有不能營業損失之事實存在，而依前揭說

01 明，其此部分請求，即屬無據。

02 4. 綜上，被告應給付之損害賠償額合計為74萬7,884元【計算
03 式：因系爭事故支出簡易修繕費用714元＋檢查費用3,100元
04 ＋海事簽證費400元＋修繕船體費用74萬3,670元＝74萬7,88
05 4元】。

06 五、綜上所述，原告請求被告應給付原告74萬7,884元，及其中7
07 4萬3,670元自109年8月18日（本院卷一第46頁）起至清償日
08 止，按年息5%計算之利息；暨其餘4,214元自111年1月14日
09 （本院卷二第212頁）起至清償日止，按年息5%計算之利
10 息，為有理由，應予准許，逾此範圍，則屬無據，應予駁
11 回。

12 六、兩造均聲明願供擔保為准、免假執行之宣告，就原告勝訴部
13 分，酌定相當之金額宣告之。原告之訴經駁回之部分，假執
14 行之聲請失所依據，併予駁回。

15 七、本件事證已臻明確，兩造其餘攻擊防禦方法及所提證據，經
16 核均與判決結果不生影響，爰不一一論列，併此敘明。

17 八、訴訟費用負擔之依據：民事訴訟法第79條。

18 中 華 民 國 112 年 2 月 17 日
19 民事第一庭 法 官 吳俐臻

20 以上為正本係照原本作成。

21 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
22 委任律師提起上訴者，應一併繳納上訴審裁判費。

23 中 華 民 國 112 年 2 月 18 日
24 書記官 王品涵