

01

最高法院民事判決

02

108年度台上字第124號

03

上訴人 臺南市政府

04

法定代理人 黃偉哲

05

訴訟代理人 蔡雪苓律師

06

被上訴人 財團法人船舶暨海洋產業研發中心

07

法定代理人 邱逢琛

08

訴訟代理人 許坤立律師

09

上訴人 松林造船有限公司

10

法定代理人 林三進

11

訴訟代理人 李合法律師

12

劉芝光律師

13

上訴人 中華民國山河探險協會

14

法定代理人 裴家騏

15

訴訟代理人 楊瓊雅律師

16

上列當事人間請求債務不履行損害賠償事件，上訴人對於中華民國107年9月18日臺灣高等法院臺南分院第二審判決（105年度重上字第33號），各自提起一部上訴、上訴，本院判決如下：

19

主 文

20

原判決關於駁回(一)上訴人松林造船有限公司、中華民國山河探險協會之上訴；(二)上訴人臺南市政府請求上訴人松林造船有限公司、中華民國山河探險協會不真正連帶給付新臺幣一百四十四萬六千三百七十一元本息之訴；(三)上訴人臺南市政府請求上訴人松林造船有限公司、中華民國山河探險協會不真正連帶再給付新臺幣一百二十二萬六千五百五十七元本息之上訴，暨各該訴訟費用部分均廢棄，發回臺灣高等法院臺南分院。

27

上訴人臺南市政府其他上訴駁回。

28

第三審訴訟費用關於駁回其他上訴部分，由上訴人臺南市政府負擔。

30

理 由

31

本件上訴人臺南市政府之法定代理人已變更為黃偉哲，茲據其具狀聲明承受訴訟，核無不合，應予准許。

32

01 本件上訴人臺南市政府主張：伊於民國97年3月13日與被上訴人
02 簽訂「古代戎克船復原重現工程規劃設計監造勞務契約書」（下
03 稱系爭設計監造契約），委由被上訴人負責設計、監造等工作；
04 再於同年10月9日與對造上訴人松林造船有限公司（下稱松林公
05 司）簽訂「古代戎克船復原重現計畫財物採購契約」（下稱系爭
06 建船契約），約定由松林公司負責建造該船舶。嗣因伊希望該船
07 舶能兼具碼頭展示及海上遠航能力，另委請被上訴人設計第2期
08 「遠航性能優化方案」（下稱系爭優化方案）。被上訴人於99年
09 3月1日提出建造需求規範書，伊於同年5月20日與松林公司簽訂
10 「古代戎克船復原重現計畫遠航性能優化方案財物採購契約」（
11 下稱系爭優化契約），由其續為船舶設備之增修。松林公司建造
12 之船舶於100年1月27日驗收，於同年4月29日移交予伊，命名為
13 「臺灣成功號」（下稱系爭船舶）。伊於同年10月4日與對造上
14 訴人中華民國山河探險協會（下稱探險協會）簽訂一般勞務採購
15 契約（下稱系爭管理契約），約定由探險協會負責系爭船舶之管
16 理維護與航行。詎探險協會於同年12月29日駕駛系爭船舶由安平
17 港出發往南航行時，於同年12月30日凌晨3時55分在高雄外海發生
18 主桅折斷事故（下稱系爭事故），緊急申請進入高雄港停泊，迄
19 至101年8月8日始拖回安平港停放。伊因系爭事故受有(1)系爭船
20 舶返回安平港上架費用新臺幣（下同）94萬7,500元【拖船移泊
21 、船隻上架、工作人員、設備及相關保險費用89萬5,000元及寶
22 島海事檢定有限公司（下稱寶島檢定公司）公證費用5萬2,500元
23 】；(2)修復費用472萬6,000元（修復工程費425萬元及覆蓋保護
24 措施費用47萬6,000元）；(3)修復工程設計監造費28萬元；(4)事
25 故發生後增加額外費用164萬7,911元，合計760萬1,411元。被上
26 訴人未規劃灑水系統，以供主桅保濕，且未盡監造之責，應依系
27 爭設計監造契約第14條第8項、民法第227條、第495條第1項規定
28 為損害賠償；松林公司施作之主桅膠合欠佳，擅自加裝鐵框，保
29 固工作疏未進行主桅保濕，應依系爭建船契約、系爭優化契約、
30 100年5月12日保固切結書第3點及民法第227條、第495條第1項規
31 定負損害賠償責任；探險協會未定期對主桅進行潤濕保養，未依

01 正確方式駕駛系爭船舶致生系爭事故，應依系爭管理契約、民法
02 第 227 條、第 495 條第 1 項規定為賠償。爰依上開法律關係及不真
03 正連帶債務關係求為命被上訴人、松林公司、探險協會各給付其
04 中 495 萬 8,361 元及均自訴狀繕本送達翌日起算法定遲延利息，如
05 其中一人為給付，其他人於該給付範圍免為給付之判決（臺南市
06 政府逾上聲明所示金額本息之請求，經原審駁回後，未據提起第
07 三審上訴）。

08 被上訴人則以：被上訴人之設計、監造均無不當或疏失等語；對
09 造上訴人松林公司則以：伊係依約施作建造系爭船舶，無瑕疵或
10 債務不履行，臺南市政府於交船後未妥為保濕防縮，致主桅過於
11 乾燥，復選任專業不足之探險協會，於未修復主桅即同意其出海
12 航行，其就系爭事故之發生與有過失；對造上訴人探險協會則以
13 ：伊均有依約進行系爭船舶保濕維護作業，否認有保養不當或操
14 作船舶錯誤情事等語，資為抗辯。

15 原審審理結果以：臺南市政府與被上訴人於 97 年 3 月 13 日簽訂系
16 爭設計監造契約，於同年 10 月 9 日與松林公司簽訂系爭建船契約
17 。系爭船舶於 99 年 5 月 14 日建造完成，同年 6 月 14 日驗收合格，松
18 林公司出具保固切結書，保固期限自上開驗收合格日起至 100 年 6
19 月 13 日止。嗣臺南市政府另委請被上訴人設計系爭優化方案，被
20 上訴人於 99 年 3 月 1 日提出建造需求規範書，臺南市政府於同年 5
21 月 20 日與松林公司簽訂系爭優化契約，由松林公司續為系爭船舶
22 設備之增修。臺南市政府所屬臺南市立文化資產管理處於 100 年 3
23 月 22 日（原判決誤載為 4 月 19 日）與被上訴人簽訂「古代戎克船
24 復原重現工程規劃設計監造勞務契約變更協議書」，約定被上訴
25 人之設計監造義務包含系爭船舶之建造及優化。系爭船舶之優化
26 於同年 5 月 12 日驗收，松林公司出具保固切結書約定保固期限自
27 同年 5 月 13 日起至 101 年 5 月 12 日止。臺南市政府於 100 年 9 月間以限
28 制性招標方式由探險協會得標，雙方於同年 10 月 4 日簽訂系爭管
29 理契約。探險協會於同年 12 月 29 日以引擎動力而未張帆方式駕駛
30 系爭船舶自安平港出發往南航行時，於同年 12 月 30 日凌晨 3 時 55 分
31 在高雄外海發生系爭事故，緊急申請入高雄港停泊，於 101 年 8 月

8 日拖回安平港停放。經囑請國立臺灣海洋大學工學院系統工程暨造船學系教授王偉輝鑑定（下稱海大鑑定），系爭船舶主桅折斷原因為(1)組合桅接合部鬆動，致大幅降低抗彎強度；(2)事發當時系爭船舶未以正確方式航行，在外海使用引擎動力頂浪前進40分鐘，復未張帆航行，致增加主桅前後晃動量。而造成組合桅接合部鬆動因素有二：一為上下接合部膠合欠佳，上部桅夾鐵架構造之彎摺加強鋼板（即鐵框）有妨礙桅桿螺栓鎖緊之抵制副作用；二係主桅長期未保濕致收縮乾裂。財團法人中國驗船中心派員勘查後，亦認系爭船舶主桅斷裂原因是(1)主桅接合處因乾燥收縮，致與固定螺栓間產生間隙而發生鬆動，(2)操船頂浪而行，致主桅不堪承受而斷裂。依上說明，系爭船舶主桅斷裂與設計無關。參以海大鑑定報告認柳安木與松木、杉木為同級品。系爭船舶主桅之設計已高於交通部發布之「木質漁船船體構造規範」安全要求，亦大於「實用中式帆裝設計與使用」一書之直徑要求。主桅上、下兩段式組裝，接合處位於主甲板上，為古帆船上常見之構造方式，系爭船舶係依古法及古用料建造，未設保濕噴水設備，並無設計不當。交通部航港局函復稱：系爭船舶主桅材料及組合桅之施作方式，係經主管機關（前高雄港務局）審核同意後船廠依圖施工，監造單位依圖進行現場檢驗，其木料材質及構造方式完全符合「木質漁船船體構造規範」。是系爭船舶主桅斷裂，非可歸責於被上訴人。而臺南市政府於97年10月31日即公開宣布系爭船舶由模型岸置靜態展示改成可動態實航設計，其所屬文化觀光處於97年10月28日、同年月30日、同年11月10日召開之「古代戎克船復原重現計畫」推動小組會議紀錄記載系爭船舶建造原則以能出海航行到達鄭成功足跡所及之處，則臺南市政府主張系爭船舶第一階段設計僅為港內靜態展示，第二期優化方案才有海上遠航能力之要求，被上訴人疏未修改主桅設計云云，核與事實有間。至臺南市政府所提施忠賢結構技師事務所之結構評估報告，因臺南市政府提供予施忠賢技師之木板係引導主桅定位接合之導板，而非主桅受力結構；該評估報告對主桅結構及施作方式之說明復與實際狀況不符，尚難憑採。其次，依海大鑑定報告第1、2

、5、6、9點記載，主桅接合部鬆動之第一次原因為松林公司就主桅上下接合部施作之膠合欠佳而有瑕疵，第二次原因為松林公司於主桅擅加原設計圖說所無之桅夾上部鐵架，致螺栓無法鎖緊，足證松林公司之施作有瑕疵，並與系爭事故之發生有因果關係。且松林公司已於服務企劃書內建議規劃灑水系統，惟其交付臺南市政府之系爭船舶保養手冊，未載明系爭船舶（主桅）需噴水保濕，其保固保養報告書及保固保養月報總表亦無保濕保養之工作項目，顯見松林公司就系爭建船契約及系爭優化契約之履行有過失。另事發當時系爭船舶在外海未張帆航行，係使用引擎動力頂浪40分鐘，海大鑑定報告已指明該方式非屬正確之駕駛方式。觀諸系爭管理契約所附「採購需求與評選須知」載明系爭船舶所配置雙車雙軸雙主機（160HP*2），主要係提供進出港時之主動力，以利操控，出港後原則採揚帆航行，主機不使用。探險協會所提服務企劃書亦記載夜間航行時，仍應張帆航行，僅須將帆下降1/3，探險協會未依上開方式航行，致發生系爭事故，自有過失。松林公司、探險協會所負損害賠償債務，雖係基於互異之法律關係，然具有同一經濟目的，為不真正連帶債務。臺南市政府所受損害為：(一)系爭船舶返回安平港上架費用：94萬7,500元；(二)修復工程費用：寶島檢定公司101年5月10日製作之進度報告中固記載修理費用268萬6,950元，惟與前開上架費用比對後扣除重複請求之拖船及上架費用，其金額應為188萬6,950元。至覆蓋保護措施費用，未據臺南市政府舉證證明；(三)修復工程設計監造費：臺南市政府所提104年1月23日決標公告僅記載「臺灣成功號修復作業監造與紀錄」，並無契約內容，其復未舉證該標案費用係為修復系爭事故損害之工程監造費用，難認為真實；(四)事故發生後增加之額外費用：系爭船舶於100年12月30日至101年8月8日停泊高雄港，臺南市政府因此支出之高雄港停泊規費3萬0,014元、日常維修清潔規費6萬7,340元、水電費6萬7,340元、上下架水下軌道潛水檢查維修費4萬8,100元，合計21萬2,794元，與系爭事故有相當因果關係，至臺南市政府其餘項目請求與系爭事故無涉。則臺南市政府所受損害計為304萬7,244元。惟松林公司之服務

企劃書已提及木船離水太久，木材會自然收縮，為防裂縫產生，應規劃灑水系統，並以海水噴灑為佳，顯見松林公司已有告知，而松林公司之保固保養報告書及保固保養月報總表雖無主桅保濕工作紀錄，惟噴水保濕乃木造船隻日常維護所必需者，非保固工程之特有項目，參以系爭造船契約、優化契約及規範書均無此項目約定，自難認松林公司未盡保固事宜。況臺南市政府對於船舶經營團隊之招標文件載明投標人應就船舶之防縮防漏提出妥善規劃；松林公司交付之系爭船舶保養手冊雖未提及船舶之噴水保濕，然其法定代理人林三進、被上訴人員工陳林福於系爭事故發生前即多次向臺南市政府文化局人員強調保濕保養工作之重要性，益徵松林公司並無違反教育訓練、告知義務情事，實係臺南市政府之使用人即探險協會於管理系爭船舶時，未盡善良管理人注意義務定期灑水保濕，致主桅過於乾燥產生縫隙而斷裂。且松林公司於 100 年 11 月 22 日「臺灣成功號主桅結構與維修事宜討論會議」中，已明確指摘系爭船舶主桅未維修前不宜出航。惟探險協會以引擎動力頂浪前進 40 分鐘，且未張帆航行之錯誤方式駕駛系爭船舶，致主桅折斷，顯見其駕駛中國古代帆船之經驗及專業能力確屬不足。查系爭船舶之經營權原由訴外人好樂好股份有限公司（下稱好樂好公司）得標，嗣因經營不善而解約。臺南市政府再行招標，並將投標機構資格由原先之「在中華民國境內依『船舶運送業及船舶出租業管理規則』合法設立之本國籍業者」，放寬為「國內於事業主管機關登記在案之營利或非營利法人」，且探險協會負責此專案經理徐海鵬即為好樂好公司之實質負責人。是臺南市政府選任探險協會為系爭船舶經營廠商，已有疏失。再者，探險協會於出航前，需經臺南市政府同意，其就系爭船舶之操作及航行，亦須向臺南市政府報告，可見臺南市政府就系爭船舶之操作及航行確有指揮、監督之權限，則臺南市政府在主桅未修復亦未改善保濕前，允准探險協會以錯誤操船方式進行夜航，與有過失。審酌松林公司、探險協會、臺南市政府之契約上義務內容、項目及過失情形，認臺南市政府就系爭事故發生之過失比例以 25% 為適當。從而，臺南市政府依上開法律關係請求松林公司

01 、探險協會各給付所受損害 75%即 228萬 5,433元本息，如其中一
02 人已為給付，於其給付範圍，另一人免為給付義務，應予准許；
03 逾此範圍所為請求，不應准許等詞，為其心證之所由得，並說明
04 兩造其餘攻擊防禦方法及舉證，無須再予論駁之理由，爰將第一
05 審所為命松林公司、探險協會各給付逾上開本息部分之判決廢棄
06 ，改判駁回臺南市政府該部分之訴，並維持第一審所為(一)命松林
07 公司、探險協會各給付上開本息，如其中一人給付，於給付範圍
08 內，另一人免給付義務；(二)駁回臺南市政府對松林公司、探險協
09 會其餘請求；(三)駁回臺南市政府請求被上訴人為給付之判決，駁
10 回松林公司、探險協會其餘上訴及臺南市政府之上訴。

11 一、關於廢棄發回部分（即原判決命松林公司、探險協會給付、
12 及駁回臺南市政府請求松林公司、探險協會給付部分）

13 按判決不備理由或理由矛盾者，當然為違背法令，民事訴訟法第
14 469條第6款定有明文。原判決先認松林公司之系爭船舶保養手冊
15 、保固保養報告書及保固保養月報總表均未提及系爭船舶需保濕
16 ，亦未於保固階段進行保濕工作，其就系爭建船契約及優化契約
17 之履行有所過失；嗣卻謂松林公司交付之系爭船舶保養手冊及保
18 固保養報告書、保固保養月報總表雖無保濕之工作項目，惟其服
19 務企劃書內已載明系爭船舶應為灑水，其法定代理人林三進並多
20 次向臺南市政府人員強調應予保濕，且噴水保濕乃日常維護工作
21 ，非保固工程項目，松林公司於保固期間並無漏未保濕之缺失，
22 亦無違反教育訓練或告知義務，系爭船舶未定時進行噴水保濕與
23 松林公司無關，應屬臺南市政府及其使用人即探險協會之管理維
24 護疏失，臺南市政府就此與有過失等語，前後論述顯相齟齬，自
25 有理由矛盾之違法。次按民法第217條第1項規定之過失相抵原則
26 ，係指加害人與被害人雙方行為為損害發生或擴大之共同原因，
27 且行為與結果有因果關係，始足當之。依同條第3項規定，於被
28 害人之代理人或使用人與有過失者，準用之。又不真正連帶債務
29 ，係指數債務人客觀上具有同一目的，本於各別之發生原因，對
30 債權人各負全部給付義務之債之關係。是於不真正連帶債務，關
31 於過失相抵之認定，應就各債務分別判斷之。探險協會與臺南市

01 政府簽訂系爭管理契約，負責系爭船舶之管理維護及航行，為臺
02 南市政府之使用人，而探險協會未切實履行保潔維護義務及以錯
03 誤方式航行，乃原審確定之事實。原審以臺南市政府應就探險協
04 會之過失負與有過失責任，而認松林公司、探險協會均得依民法
05 第 217 條規定減輕賠償責任，惟探險協會何以得就其不完全給付
06 對臺南市政府主張與有過失，則未見原審說明，即有理由不備之
07 違法。又按民法第 217 條第 3 項所定情形必以被害人對該輔助債務
08 履行之第三人行為得加以監督或指揮者為限，若被選任為履行債
09 務之人，於履行債務時有其獨立性或專業性，非被害人所得干預
10 者，尚無過失相抵法則之適用。原審未說明系爭船舶出航需經臺
11 南市政府同意，及航行、操作均須向臺南市政府報告之依據，暨
12 前開同意、報告之性質究僅屬單純備查，抑或為實質指揮、監督
13 ，遽認臺南市政府此部分與有過失，亦嫌疏略。再者，臺南市政
14 府嗣雖將投標機構資格改為「國內於事業主管機關登記在案之營
15 利或非營利法人」，惟併要求須依航政法規與航政主管機關規定
16 籌組團隊，配置三等船長 1 名、輪機長 1 名及船員 3 名，完成管理
17 及航行需求；暨提供專案經理 1 人，負責全案規劃、協調、一般
18 庶務處理及緊急事故連絡等事宜，成為主辦機關主要連絡窗口（
19 見外放證物編號 1 系爭管理契約）。且系爭船舶之原得標廠商好
20 樂好公司係因經營不善而解約，似無其他事故。果爾，能否僅以
21 臺南市政府放寬投標資格及探險協會負責系爭船舶專案經理徐海
22 鵬為好樂好公司前實質負責人，即謂臺南市政府就探險協會之選
23 任有過失？本件關於松林公司、探險協會之契約義務內容及臺南
24 市政府與有過失範圍之事實既未臻明確，本院尚無從為法律上之
25 判斷。松林公司、探險協會及臺南市政府上訴論旨，各就上開不
26 利於己部分指摘為不當，求予廢棄，均非無理由。

27 二、關於駁回上訴部分（即臺南市政府請求被上訴人給付部分）
28 原審本於取捨證據、認定事實之職權行使，合法認定被上訴人就
29 系爭船舶之設計或監造並無任何疏失，臺南市政府無從依系爭設
30 計監造契約第 14 條第 8 項、民法第 227 條、第 495 條第 1 項規定請求
31 被上訴人為損害賠償，因而就該部分為臺南市政府不利之判決，

01 經核於法洵無違誤。臺南市政府上訴論旨，猶就原審採證、認事
02 及解釋契約之職權行使暨其他與判決基礎無涉之理由，指摘此部
03 分原判決不當，聲明廢棄，非有理由。

04 據上論結，本件松林公司、探險協會上訴為有理由，臺南市政府
05 上訴為一部有理由、一部無理由，依民事訴訟法第477條第1項、
06 第478條第2項、第481條、第449條第1項、第78條，判決如主文
07 。

08 中 華 民 國 108 年 3 月 14 日

09 最高法院民事第八庭

10 審判長法官 鄭 傑 夫

11 法官 周 玫 芳

12 法官 黃 莉 雲

13 法官 林 麗 玲

14 法官 盧 彥 如

15 本件正本證明與原本無異

16 書 記 官

17 中 華 民 國 108 年 3 月 25 日