

臺灣高雄地方法院民事判決

106年度訴字第241號

原告 德利造船廠有限公司

法定代理人 林秋穗

原告 中洲造船廠有限公司

法定代理人 王儒琇

共同

訴訟代理人 陳正男律師

被告 笠揚國際開發工程有限公司

法定代理人 黃振銘律師

複代理人 李耀文

上列當事人間請求給付修理費等事件，本院於民國108年4月3日言詞辯論終結，判決如下：

主 文

被告應給付原告德利造船廠有限公司新臺幣貳佰捌拾萬參仟參佰肆拾參元，及自民國一〇五年七月五日起至清償日止，按週年利率百分之五計算之利息。

被告應給付原告中洲造船廠有限公司新臺幣壹佰參拾參萬捌仟柒佰伍拾元，及自民國一〇五年七月五日起至清償日止，按週年利率百分之五計算之利息。

原告其餘之訴駁回。

訴訟費用由被告負擔。

本判決第一項，於原告德利造船廠有限公司以新臺幣玖拾參萬肆仟元為被告供擔保後，得假執行。但被告如以新臺幣貳佰捌拾萬參仟參佰肆拾參元為原告德利造船廠有限公司預供擔保，得免為假執行。

本判決第二項，於原告中洲造船廠有限公司以新臺幣肆拾肆萬陸仟元為被告供擔保後，得假執行。但被告如以新臺幣壹佰參拾參萬捌仟柒佰伍拾元為原告中洲造船廠有限公司預供擔保，得免為假執行。

原告其餘假執行之聲請駁回。

事實及理由

01 壹、程序方面

02 一、按當事人喪失訴訟能力或法定代理人死亡或其代理權消滅者
03 訴，訴訟程序在有法定代理人或取得訴訟能力之本人承受其訴
04 訟以前當然停止。前開承受訴訟人，於得為承受時，應即為
05 承受之聲明。聲明承受訴訟，應提出書狀於受訴法院，由法
06 院送達於他造，民事訴訟法第170條、第175條第1項及第
07 176條分別定有明文。查原告德利造船廠有限公司（下稱德
08 利公司）之法定代理人於本院審理時變更為林秋穗，有德利
09 公司提出之高雄市政府民國108年1月7日高市府經商公字
10 第10850059000號函及有限公司變更登記表附卷為憑（見卷
11 三第140至141頁），茲由林秋穗於108年1月15日具狀聲
12 明承受訴訟（見卷三第138至139頁），核無不合，應予准
13 許。

14 二、按解散之公司除因合併、分割或破產而解散外，應行清算。
15 解散之公司，於清算範圍內，視為尚未解散。前條解散之公
16 司在清算時期中，得為了結現務及便利清算之目的，暫時經
17 營業務，公司法第24條、第25條、第26條分別定有明文。是
18 公司解散後應行清算程序，且清算完結前，公司之法人格於
19 清算範圍內仍存續，必待清算完結後，公司之法人格始歸消
20 滅。又有限公司之清算，以全體股東為清算人。但本法或章
21 程另有規定或經股東決議，另選清算人者，不在此限，公司
22 法第113條準用第79條規定甚明。經查，本件被告笠揚國際
23 開發工程有限公司之法定代理人原為張雅文，惟其已於106
24 年11月17日死亡，有其個人基本資料查詢結果、戶籍謄本（
25 除戶部分）附卷可稽（見卷三第68頁、第97頁），而被告為
26 一人公司，其唯一股東張雅文死亡後，其繼承人均拋棄繼承
27 ，並經本院於107年6月29日以107年度司字第19號裁定選
28 任黃振銘律師為被告之清算人，黃振銘律師已於107年11月
29 5日向高雄市政府申請解散變更登記，嗣經高雄市政府於10
30 8年1月3日以高市府經商公字第1075508640號廢止登記在
31 案，此有本院107年度司字第19號民事裁定、高雄市政府10

7 年 12 月 26 日高市府經商公字第 10754942300 號函及經濟部
公司資料查詢結果可參（見卷三第 123 至 126 頁），並經本
院依職權調取 107 年度司字第 19 號選派清算人事件全卷核閱
無誤。而被告迄今未終結清算程序，有本院民事紀錄科查詢
表、索引卡查詢結果為憑（見卷三第 128、129 頁），是其
法人格尚未消滅。而黃振銘律師現既為被告之清算人，依公
司法第 8 條第 2 項之規定，於執行職務範圍內，為該公司之
負責人即法定代理人，又因其遲未為承受本件訴訟之聲明，
本院依民事訴訟法第 178 條規定，於 108 年 1 月 10 日職權裁
定命黃振銘律師承受訴訟並續行訴訟程序，先予敘明。

貳、實體方面

一、原告主張：被告總經理即訴外人廖秋陽於 104 年 9 月間，將
被告所有之「百洋輪」（原名欽益輪，下稱系爭船舶），停
泊在原告德利公司、中洲造船廠有限公司（下稱中洲公司，
與德利公司合稱原告公司）承租之碼頭（碼頭代號 1816），
並委託原告公司修理系爭船舶（下稱系爭承攬工作）。原告
公司已依約完成系爭承攬工作，其中德利公司之船舶修理費
用如附表一所示，含稅總金額為新臺幣（下同）2,933,596
元，扣除被告已給付之如附表一編號 7 所示金額後，尚餘 2,
912,491 元，經雙方協調後應支付之金額為 2,803,343 元（
含稅），惟被告迄未支付；其次，被告尚積欠中洲公司編號
WZ000000000 號請款單（未稅金額 1,650,000 元）之船舶修
理費用，其金額經雙方協調後為 1,275,000 元（含稅則為 1,
338,750 元），被告亦未支付。而系爭船舶於 105 年 7 月 25
日出港試俾時發生停機之原因，實與原告公司負責修理之「
車葉軸心」無關，被告以此為由拒付修理費用，尚乏所據。
另原告公司已於 105 年 6 月 27 日寄發律師函催告被告支付上
開款項，惟被告迄未支付，應自 105 年 6 月 28 日起給付遲延
利息。為此，依民法第 490 條第 1 項規定及兩造間承攬契約
提起本件訴訟。爰聲明求為判決：（一）被告應給付德利公司 2,
803,343 元及自 105 年 6 月 28 日起至清償日止，按週年利率

5 % 計算之利息。(二)被告應給付中洲公司 1,338,750 元及自 105 年 6 月 28 日起至清償日止，按週年利率 5 % 計算之利息。(三)原告公司願供擔保，請准宣告假執行。

二、被告則以：伊有委託原告公司修理系爭船舶，然就應給付之修理費用部分，已經兩造口頭達成協議，待系爭船舶試航完成後再予付款。詎系爭船舶於 105 年 7 月 25 日出港試航後發生車葉軸心（即螺旋槳）無法轉動，導致主機爆缸停機，嗣於翌日（即 26 日）經高雄港務公司拖回。而承攬契約係採報酬後付原則，系爭船舶因車葉軸心無法順利轉動致主機爆缸，應屬系爭承攬工作未完成所致，故原告公司自不得向伊請求承攬報酬；況縱伊對原告公司負有修理費用之債務，因原告公司維修之瑕疵，伊依民法第 494 條亦得主張減少承攬報酬。至原告公司主張本件利息起算日應為 105 年 6 月 28 日云云，惟當時系爭船舶並未進行海試，系爭船舶是否具有航行能力尚未可知，故原告公司主張之利息起算點應不可採；縱認原告公司得向伊請求給付承攬報酬，於系爭船舶試俾完畢後，原告公司未曾向伊請求給付，自應以本件起訴狀繕本送達之翌日計算遲延利息。另系爭船舶於 105 年 7 月 25 日失去航行動力後，原告公司遲未依伊之通知修繕系爭船舶，伊因此自行修繕系爭船舶，依民法 493 條第 1 項及第 2 項、第 227 條第 2 項規定，原告公司自應給付伊自行修繕主軸所支付費用、主機爆缸損失及其他損失，其項目、金額詳如附表二所示，共計 3,819,755 元，上開金額已由笠洋海運股份有限公司（下稱笠洋公司）先行代墊，是原告公司對伊負有債務，二者給付種類相同，且均屆清償期，伊可主張以上開 3,819,755 元為抵銷，是縱認原告公司請求為有理由，伊僅須再支付 322,338 元。綜上，本件原告公司請求為無理由等語置辯。並聲明：(一)原告之訴及假執行聲請均駁回。(二)如受不利判決，願供擔保請准宣告免為假執行。

三、兩造不爭執事項

(一)卷一第 225 頁 105 年 3 月 28 日之發票 2 紙，含稅金額各為 1,

000,000 元（共計 2,000,000 元），係德利公司向被告借支 2,000,000 元，德利公司嗣於計算 104 年 9 月 26 日至 105 年 7 月 24 日停泊費用時，經兩造議價後金額為 2,260,000 元（未稅），含稅金額為 2,373,000 元，德利公司扣除上開 2,000,000 元後，請被告支付 373,000 元，被告已全數支付完畢（卷一第 229 頁）。

(二) 被告提出之 105 年 7 月 26 日付款申請單、統一發票，係支付德利公司 104 年 9 月 26 日至 105 年 7 月 24 日停泊費用（卷一第 227 至 231 頁）。

(三) 105 年 7 月 26 日付款申請單係支付中洲公司之維修費用，包含請款單編號 WZ0000000000 號、WZ0000000000 號、WZ0000000000 號、WZ0000000000 號、WZ0000000000 號（最末張為德利公司請款單），此部分共計 2,197,210 元（卷一第 233 至 237 頁）。

(四) 就德利公司部分，除如附表一編號 7 所示請款單有付款證明外，其餘如附表一編號 1 至 6 所示請款單均未付款（卷二第 10 頁）。

(五) 被告人員即訴外人陳胤志有於德利公司如附表一編號 1 至 5、7 所示請款單編號之完工驗收單下方「驗收人」欄簽名（卷一第 33 至 43 頁、第 47 頁），並於中洲公司請款單編號 WZ0000000000、WZ0000000000 號之完工驗收單下方「驗收人」欄簽名（卷一第 75 頁、第 79 至 103 頁、第 107 頁、第 109 至 113 頁、第 115 頁）；另有於德利公司如附表一編號 6 所示請款單編號之完工驗收單下方「主管」欄簽名（卷一第 45 頁），並於中洲公司請款單編號 WZ0000000000、WZ0000000000、WZ0000000000、WZ0000000000 第一第 77 頁、第 105 頁、第 117 至 123 頁、第 125 至 130 頁）。

(六) 德利公司如附表一編號 1 所示請款單工程內容第 5 點車葉軸機艙連接軸及卡不林油壓取出（式）、A 車葉軸用滑車吊移至架上並運回工廠（式）、B 俾葉軸車心校正（式）、C 車葉軸銅套位車床光車（支）、D 車葉軸尾軸管 OR KOT 外筒為

01 玻璃纖維前段284 內x350外x1000mm 長（只）、E 後段284
02 內x350外x245 mm 長（只）、F 空氣膨脹環（只）、G 油封
03 環（只）、6 車葉軸吊裝復原（式）及如附表一編號3 所示
04 請款單之維修項目，與車葉軸心有關（卷二第34頁、第45至
05 46頁、第109 頁）；其餘如附表一編號2、4 至6 所示請款
06 單工程內容與車葉軸心無關（卷二第34頁、第109 頁）；中
07 洲公司請款單編號WZ000000000 號工程內容係左舷外板換新
08 ，與車葉軸心無關（卷二第35頁、第109 頁）。

09 四、得心證之理由

10 (一)原告公司是否已完成系爭承攬工作？

11 1.按稱承攬者，謂當事人約定，一方為他方完成一定之工作，
12 他方俟工作完成，給付報酬之契約。報酬應於工作交付時給
13 付之，無須交付者，應於工作完成時給付之，民法第490 條
14 第1 項、第505 條第1 項分別定有明文。經查，原告公司主
15 張其等均有參與系爭船舶之修理工作，且已依約完成車葉軸
16 心之維修乙節，業經其提出完工驗收單為憑（見卷一第33至
17 47頁、第75至130 頁），而被告人員陳胤志有於德利公司如
18 附表一編號1 至5、7 所示請款單編號之完工驗收單下方「
19 驗收人」欄簽名（見卷一第33至43頁、第47頁），並於中洲
20 公司請款單編號WZ000000000、WZ000000000、WZ000000000、WZ000
21 收人」欄簽名（見卷一第75頁、第79至103 頁、第107 頁、
22 第109 至113 頁、第115 頁）；另有於德利公司如附表一編
23 號6 所示請款單編號之完工驗收單下方「主管」欄簽名（見
24 卷一第45頁），並於中洲公司請款單編號WZ000000000、WZ000000000
25 下方「主管」欄簽名（見卷一第77頁、第105 頁、第117 至
26 123 頁、第125 至130 頁）等節，有上開完工驗收單可證，
27 且為被告所不爭執，則系爭承攬工作既經被告人員陳胤志驗
28 收無誤，應可認原告公司確已依約完成系爭承攬工作。

29 2.系爭船舶於105 年7 月25日出海試俾時，突然無法運行，是
30 否係因原告公司未完成系爭承攬工作所致？

31 (1)按當事人主張有利於己之事實者，就其事實有舉證之責任，

民事訴訟法第277條前段規定甚明。而各當事人就其所主張有利於己之事實，均應負舉證之責，故一方已有適當之證明者，相對人欲否認其主張，即不得不更舉反證（最高法院19年上字第2345號判例參照）。又原告於起訴原因已有相當之證明，而被告於抗辯事實並無確實證明方法，僅以空言爭執者，當然認定其抗辯事實之非真正，而應為被告不利益之裁判（最高法院18年度上字第1679號判例參照）。再按鑑定為一種調查證據方法，所得結果係供作法院依自由心證判斷事實真偽之證據資料。當事人就其可處分之事項，對於鑑定人之選、鑑定結果及於事實認定之效力，本得於起訴前以證據契約之形式為約定、於證據保全程序中依民事訴訟法第376條之1第1項規定成立協議，或於訴訟進行中依同法第326條第2項前段、第270條之1第1項第3款規定達成指定合意或爭點簡化協議。倘無此證據契約、指定合意或爭點簡化協議，法院即不受鑑定結果之拘束，仍應踐行調查證據之程序而後定其取捨（最高法院98年度台上字第1131號判決可參）。本件原告公司主張已完成系爭承攬工作，固為被告所否認，並以前詞置辯，然系爭承攬工作既經被告人員陳胤志驗收無誤，業如前述，則被告辯以上情，即應舉證證明之。經查：

- ①證人即德利公司船舶修護人員許家建於本院審理時具結證稱：伊有參與104年間系爭船舶之維修工作，主要是修理主軸、舵片、甲板絞纜機，伊另有看到工人在修系爭船舶的主機，但該工人不是原告公司員工，是其他人負責維修主機；105年7月25日系爭船舶出海試俾時，伊有全程參與，當時是中洲公司負責人即訴外人王明凱要求伊去，伊覺得奇怪，為何被告未通知維修主機的人到場，卻要求維修軸心的人員到場，因為主機是動力項目，一般維修船舶，會通知維修主機的人來試俾；一般參加海試，最主要的功用就是去實際運作看看伊等維修的東西可否正常使用，若伊等做的東西不能使用或有問題，一般都會當場告知伊等，通知伊等處理；當天

01 試俾已經完成，已通知領港要帶大家回去，後來等領港抵達
02 之該段時間，被告公司人員說要再試一下，結果系爭船舶主
03 機竟停止運行，後來有發動，但領港的交通船已經抵達，伊
04 與王明凱即先坐領港的船回來，後來的事情伊等就不清楚，
05 且無人通知伊等主軸損壞或要求伊等維修；當時伊等並不知
06 悉主機停止運轉之原因為何，被告公司人員都在忙，沒有通
07 知伊等發生何事，因為伊等沒有收到任何指示，就先離開，
08 系爭船舶主機不是原告公司負責維修的，原告公司只有維修
09 主軸，「車葉軸心」與「主軸」是一體的，是靠主機傳達動
10 力，中間有離合器，可以接合、脫勾；「車葉」即是「螺旋
11 槳」，車葉是鎖在主軸上面，「螺旋槳咬死」與「車葉軸心
12 咬死」是指同一件事，但「車葉軸心咬死」並不會導致主機
13 爆缸，因為中間有離合器，理論上應該是離合器會先壞，咬
14 死可能是負載過重，然後離合器有來令片，來令片會先壞掉
15 ；主軸是鐵製的，有跟軸套接觸的地方是包銅，軸套在船上
16 ，主軸與空氣接觸的地方會產生銅綠，一般外包銅的地方不
17 會產生銅綠，因為該段是泡在水裡的，只有尾端露出在機艙
18 接觸空氣的部分會產生銅綠；主軸若產生銅綠，也不會影響
19 主機，因為產生銅綠的地方未與軸套接觸，所以對主機沒有
20 影響等語（見卷二第63至70頁）；證人即原告公司人員洪宗
21 仁於本院審理時具結證稱：伊於104年間有參與系爭船舶的
22 維修工作，伊主要負責修理軸心部分，兩造於105年8月24
23 日會勘系爭船舶時有在場，當天是王明凱說被告表示因軸心
24 咬死，要求原告公司去會勘，伊即與王明凱一同出席會勘，
25 會勘時有試驗軸心是否真的咬死，伊等以滑車轉動，當天轉
26 動得很順暢，沒有異狀，判定正常，離合器也是正常的，被
27 告公司人員未表示反對意見；「車葉軸心」就是「主軸」，
28 「車葉」即「螺旋槳」，「螺旋槳咬死」與「車葉軸心咬死
29 」是指同一件事，但車葉軸心咬死不會導致主機爆缸，因為
30 中間有離合器，若主軸咬死，會影響離合器的損壞，不會影
31 響到主機，而且主機爆缸與主軸銅綠也沒有關係，銅綠的部

01 分是因為接觸空氣所導致，泡在海水裡面的部分不會產生銅
02 綠；卷二第22頁下方照片，是主機的活塞，但原告公司並未
03 維修系爭船舶主機，該活塞上面一條一條的是磨損過後的痕
04 跡，這與原告公司的維修項目無關，主軸與主機中間有離合
05 器，主軸出問題，離合器也有問題，與主機這邊沒有關係，
06 活塞是在主機那邊，所以與原告公司無關等語（見卷二第71
07 至77頁）；證人即德利公司船舶維修人員陳裕文於本院審理
08 時具結證稱：伊有參與104年間系爭船舶的維修工作，負責
09 修理軸心及舵擺的部分，即方向舵部分，105年8月24日兩
10 造會勘系爭船舶時，伊有在場，當天現場請伊等拆卸主軸螺
11 絲，試試看主軸可否運轉，當日是可以運轉的，是以滑車
12 的方式測試，卷二第21頁下方照片，黃色衣服的是王明凱，伊
13 是照片中穿藍色衣服的，當時在以滑車測試主軸可否轉動，
14 伊是操作滑車的人，伊1個人即可拉動滑車，王明凱在旁協
15 助伊鉤滑車的鐵鍊，洪宗仁是在旁邊看；主軸就是車葉軸心
16 ，一般測試車葉軸心可否正常轉動，就是使用滑車測試，不
17 會用手來測試，因為水的壓力加上軸心本身的重量，無法用
18 手轉動；如使用滑車測試，而車葉軸心轉動沒有問題，即表
19 示車葉軸心安裝在船上可以正常運轉；若主軸咬死的話，再
20 以滑車轉動，會變得很吃力，但當天並沒有這個狀況；「車
21 葉軸心」與「主機」中間有離合器，因為軸心跟離合器是連
22 合在一起，如果軸心無法轉動的話，離合器也無法作動，當
23 日離合器是沒有問題的，且車葉軸心咬死不會導致主機爆缸
24 ，一般車葉軸心咬死的話，離合器會先損壞，離合器如損壞
25 的話，主機與離合器中間的傳動軸也會損壞，要傳動軸先損
26 壞，主機才會損壞；另銅綠不會造成主機爆缸，因銅綠是接
27 觸空氣的氧化物，其與主機是否會因為無法運轉而爆缸是沒
28 有關係的；卷二第21頁上方記載「螺旋槳軸心安裝不良咬死
29 進水產生銅綠」，並不正確，銅綠只要有接觸空氣就可能產
30 生，不是因為咬死進水才產生銅綠，且當日會勘時，軸心可
31 以轉動，所以其上記載「軸心經維修廠商會勘後確定無法動

彈」亦不正確，現場有人拍照，但沒有錄影；卷二第22頁下方的照片是活塞，是主機的一部分零件，上面一條一條是不正常的，這是引擎過熱造成縮缸，是摩擦的痕跡；「活塞」是在「主機」裡面，「主軸」在「離合器」後面，這4樣東西是可以連在一起的，伊並不清楚系爭船舶的損壞原因為何，因為主機部分不是原告公司維修的，所以伊等無法知悉主機有何問題，但會勘當日測試的結果，主軸是可以動的，輪機長鄭炳鑑當場也有看到滑車可以轉動主軸，大約有10幾個人看到，沒有人表示不同意見，當天伊等就是測試主軸、離合器沒有問題後就離開了，現場負責人陳胤志有說伊等可以離開，陳胤志的結論也是主軸轉動沒問題等語（見卷三第15至22頁）。本院考量上開證人均有參與104年間系爭船舶之維修工作，且證人許家建於105年7月25日系爭船舶出海試俾時全程參與，證人洪宗仁、陳裕文則有參加105年8月24日會勘，其等對於系爭船舶維修過程、試俾經過及會勘情形知悉甚詳，其等雖均係原告公司員工，然與本件請求給付修理費等事件並無密切利害關係，其等應無甘冒偽證罪之風險而故為有利任一造證述之可能，其等證述內容應可採信。基此，依證人許家建、洪宗仁及陳裕文所述，原告公司負責維修系爭船舶之車葉軸心部分，不含主機，105年8月24日兩造共同會勘系爭船舶時，以滑車測試車葉軸心可以正常轉動，且「車葉軸心咬死」並不會導致主機爆缸，銅綠是接觸空氣的氧化物，主軸與空氣接觸的地方本即會產生銅綠，亦與主機毀損無關。

②證人即被告公司輪機長鄭炳鑑於本院審理時具結證稱：伊自105年4月間受僱於被告公司擔任輪機長，伊於105年7月25日有參與系爭船舶出海試俾乙事，當天是伊負責開出去的，記得約9時30分左右開出去，是空船，完全沒有載貨，船速分成四段，微速、慢速、半速、全速，剛開始啟動是微速，後來慢慢加到慢速，船長就說好像有振動，伊也有感覺，但伊想說沒關係慢慢來，每個船都有危險轉速，等危險轉速

過了之後就會順了，所以伊慢慢加速，出了港口就加到全速，但是仍然在振動，走了1個小時左右，要回航時，港口處有船隻要進出，伊就避開，先將系爭船舶停下來，後來要開始轉動時，即加到全速，結果不到10分鐘運轉聲音就慢慢變小，後來系爭船舶就停掉了，主機停止運作；伊試圖用轉車機轉，但轉不動，伊即知道是咬住了，但不知是第1至6缸哪一缸，就全部打開，發現第5缸全部都是磨出來的缸粉，所以判斷是第5缸咬住了，後來系爭船舶是被拖回港口的；系爭船舶拖進來後，把第5缸拉上來處理，發現是套子與活塞整個黏住了，因為船的6個缸是連動的，只要1個缸不會動，其他缸也就沒辦法動；被告後來有將系爭船舶送修，發現損壞原因就是活塞超過負載後膨脹，卡在裡面等語（見卷二第78至84頁）；證人即協正興鐵工廠技師陳士堂於本院審理時具結證稱：伊有參與106年間系爭船舶的維修工作，老闆接到這個工程後，就叫伊去做主機抽缸，抽艫軸，主機好像是第6缸縮缸了，有換新的，艫軸就是主軸，主軸就是車葉軸心；卷二第23頁協正興鐵工廠船舶維修證明書上所載「艫軸抽出送回工廠拆解加工」，意指更換銅套，因為主軸卡死已經有受損，銅套的部分嚴重磨損，所以更換銅套，維修當時有發現「安裝標準尺寸主軸直徑應較木套直徑小約1.5mm，現場實際查勘主軸直徑約287mm，後木套直徑約288.6mm至288.8mm，前木套直徑約288mm至288.1mm」，但是系爭船舶於105年7月25日無法順利運行的原因為何，伊無法判斷，因為協正興鐵工廠是事後接到這個工程，才做更換，伊等將艫軸加工完畢安裝回系爭船舶後，系爭船舶即可正常運行，但伊無法判斷軸心受損與主機損壞有無關係，以機械原理而言，主軸是靠主機運轉，如主軸卡死的話，主機仍然不斷運轉，會產生過大的力道，就會磨損，所以這兩部分的損壞稍微有關聯性，車葉軸心咬死會導致主機停掉等語（見卷二第85至91頁）；證人即被告公司前總經理特助陳啟文於本院審理時證稱：伊於被告公司任職期間，是擔任總經理特

助，負責船上的一些雜事，例如採購或其他需求，伊聽命於廖秋揚，只要船上所需要的事情伊都必須去做；伊於105年7月25日有全程參與系爭船舶出海試俾，當天船出海至外海1.8海浬，大約半小時就故障，請拖船拖回來，開出去時即振動得很厲害，最後就停止了，當時並不知悉主機停止運轉之原因，要等拖回來檢查後才知道；105年8月24日兩造會勘系爭船舶損壞原因時，伊有在場，王明凱說要把軸心分離，看完之後他說軸心沒有問題，是主機有問題，但伊等認為主機沒有問題，是軸心壞掉，把沙咬進主機，造成主機損壞；伊並非船舶修繕專業，主機損壞是會勘時王明凱說的，當時輪機長是說第2汽缸損壞，但伊不清楚汽缸損壞與軸心有無關係；105年8月24日時，是用滑車測試，即拉鐵鍊讓輪軸轉動，沒有用其他方式測試，因為銅鑄進來後，軸心很緊，根本沒辦法動；系爭船舶的主機是輪機長在維修，伊不清楚當天有無看主機，當天是在討論軸心有沒有辦法轉動的問題，伊等認為主機沒有問題，也是輪機長說的，輪機長說軸心損壞引起主機爆缸，所以當日一直是在測試軸心等語（見卷二第198至208頁）。本院考量證人陳士堂與兩造並無何親誼或恩怨糾紛，既經具結，實無甘冒偽證罪相繩之風險，而故為虛偽證述以迴護一造之必要，所述應堪採信；證人鄭炳鑑、陳啟文均曾受僱於被告，於105年7月25日系爭船舶出海試俾、105年8月24日會勘時，全程參與，其等對於系爭船舶試俾經過、會勘情形知悉甚詳，其中證人陳啟文與本件請求給付修理費等事件並無密切利害關係，應無甘冒偽證罪之風險而故為有利任一造證述之可能，惟證人鄭炳鑑負責維修系爭船舶主機，對於系爭船舶損壞原因誠有利害關係，所述尚難盡信。然依證人鄭炳鑑、陳士堂及陳啟文之證詞，其等均無法判斷系爭船舶主機損壞與車葉軸心無法轉動有無關聯，則被告辯稱系爭船舶於105年7月25日出港試航後發生車葉軸心無法轉動，導致主機爆缸停機乙情，實屬不能證明。

01 ③被告再辯稱：105年7月25日出海試俾時，係因系爭船舶主
02 軸氧化生鏽（銅綠）無法順利轉動，終致主機爆缸云云，並
03 提出協正興鐵工廠106年4月25日船舶維修證明書、寶島海
04 事檢定有限公司、寶島公證有限公司（下合稱寶島公司）10
05 5年12月23日、106年3月16日、17日公證報告（下合稱系
06 爭公證報告，分則以日期稱之）為據（見卷一第325至333
07 頁、卷二第23至32頁），然此為原告所否認，並稱：否認系
08 爭公證報告之形式上真正，斯時原告公司已提起本件訴訟，
09 並向被告表示應該要經過訴訟程序以決定鑑定單位，惟被告
10 卻自行送請寶島公司公證，該公證機構未經過原告同意，故
11 否認其證據能力及證明力等語。經查，原告公司於105年11
12 月3日提起本件訴訟請求被告給付修理費等，然被告於原告
13 公司起訴後之105年12月23日、106年3月16日及17日委託
14 寶島公司作成系爭公證報告，並未經原告公司同意選定該機
15 構，且無證據契約、指定合意或爭點簡化協議，本院本即不
16 受該公證結果之拘束。復查，系爭105年12月23日公證報告
17 「八、結論」欄固記載「於105年12月23日查勘當時主機作
18 動正常無異常震動與異音；主軸之轉動測試需進船塢後始得
19 進行查勘確認。」（見卷一第331頁），然該報告於「五、
20 本案背景」欄即載明：「據委託人（即被告）告知，系爭船
21 舶主機及主軸於105年7月25日德利公司將系爭船舶修復完
22 成後進行試航時損壞。截至105年12月主機修復完畢遂進行
23 測車。」（見卷一第327頁）；「六、現場查勘」欄則載明
24 ：「該輪船當時維修的進度說明如下：1.系爭船舶主機已進
25 行修復，主機作動正常無異常震動與異音。2.主軸氧化生鏽
26 （銅綠），無進行轉動測試，需進一步進船塢時進行拆解確
27 認」等語（見卷一第329頁），故此份公證報告充其量僅得
28 證明系爭船舶主機於105年12月修復完畢後，可正常作動，
29 無異常震動與異音，然無法證明系爭船舶於105年7月25日
30 出海試俾時突然無法運行之原因為何，或無法運行之原因與
31 主軸氧化生鏽（銅綠）有何關聯。而系爭106年3月16日、

01 17日公證報告「八、結論」欄固記載「1.於106年3月16日
02 及3月17日查勘主軸拆解情形；發現主軸銅套尺寸約為287m
03 m與前木套288mm僅有1mm的間隙。2.主軸真圓度及整軸是
04 否同心需由維修商再進行檢測始可得知。3.充氣式密封圈還
05 需維修商進行充氣確認是否損壞。」等語（見卷二第31頁）
06 ；然其「六、現場查勘」欄則記載：「該輪船主軸拆解查勘
07 說明如下：1.系爭船舶主軸氧化生鏽（銅綠）無法順利轉動
08 與拆解。2.針對主軸與木套間隙查勘，據維修商陳俊鴻先生
09 宣稱安裝標準尺寸主軸直徑應較木套直徑小約1.5mm，現場
10 實際查勘主軸直徑約287mm，後木套直徑約288.6mm～288.
11 8mm，前木套直徑約288mm～288.1mm」等語（見卷二第26
12 頁），惟此充其量僅得證明被告公司會同公證人對系爭船舶
13 主軸拆解情形進行查勘時，發現主軸銅套尺寸約為287mm，
14 與前木套288mm僅有1mm的間隙，然此等間隙是否未符合一
15 般安裝標準，或與系爭船舶於105年7月25日出海試俾時突
16 然無法運行有何關聯，俱屬無從證明，本院尚難僅憑系爭公
17 證報告，即遽認系爭船舶於105年7月25日出海試俾時突然
18 無法運行與主軸銅套尺寸或氧化生鏽（銅綠）乙節有何關係
19 。

20 (2) 綜上，被告迄未能舉證證明系爭船舶於105年7月25日出海
21 試俾時，突然無法運行，係因原告未完成車葉軸心之維修工
22 作所致，或無法運行與主軸銅套尺寸或氧化生鏽（銅綠）乙
23 節有何關聯，則其以此為由拒絕給付承攬報酬或請求減少承
24 攬報酬，顯屬無稽。

25 3. 被告復辯稱：就系爭承攬工作應給付之修理費用部分，兩造
26 已經口頭達成協議，待系爭船舶試航完成後再予付款云云，
27 然此為原告所否認，且被告對於兩造間有上開協議乙節迄未
28 舉證以實其說，則其以系爭船舶於105年7月25日出海試俾
29 時，突然無法運行為由，拒付系爭承攬工作報酬，亦非有理
30 。

31 (二) 本件原告公司得請求之承攬報酬為若干？

原告公司主張被告積欠德利公司之船舶修理費用為2,933,596元（含稅），扣除編號WZ0000000000號請款單20,100元（含稅為21,105元），尚欠2,912,491元，經雙方協調後應支付之金額為2,803,343元（含稅）；另被告尚積欠中洲公司編號WZ0000000000號請款單（未稅金額1,650,000元）之船舶修理費用，經雙方協調為1,275,000元（含稅則為1,338,750元）等語，業經其提出請款單為證（見卷一第49至63頁、第131至179頁），然此為被告所否認，辯稱原告公司提出之單據有2套，並選擇金額較高者為請求，顯非經兩造議價後之結果云云，並提出請款單為憑（見卷二第128至131頁）。經查，被告提出之中洲公司編號WZ0000000000號請款單請款單固有2紙，其中1紙金額為1,275,000元（未稅），另1紙金額為1,650,000元（未稅），有上開2紙請款單可參（見卷二第128至129頁），然該2紙請款單金額，恰如原告所述，原告初始報價乃1,650,000元（未稅），嗣經兩造議價後，以1,275,000元（未稅）成交，且中洲公司請求之金額係其中金額較低者即1,275,000元（未稅）而非金額較高之1,650,000元（未稅），則原告請求被告給付中洲公司1,338,750元【計算式：1,275,000元 $\times$ （1+5%）=1,338,750元】，為有理由；被告此部分所辯，顯與事實不符，要非可採。至被告提出之德利公司如附表一編號5所示請款單，金額總計原為88,430元，嗣經兩造議價後，以56,080元成交（計算式：手寫金額30,965元+10,850元+14,265元=56,080元），此有被告提出之請款單上手寫金額可佐（見卷二第130至131頁），而德利公司於本院審理時，亦同意該鉛筆手寫金額乃係兩造議價後之金額（見卷三第157頁），故就德利公司附表一編號5所示請款單部分，應以56,080元計算，加計如附表一編號1至4、6所示請款單金額後，應係2,741,450元（未稅），再加計目前營業稅稅率5%後，金額應為2,878,523元【計算式：2,741,450元 $\times$ （1+5%）=2,878,523元，小數點以下四捨五入】，原

告僅就其中2,803,343元（含稅）為請求，應予准許。從而，原告依承攬契約約定，請求被告給付德利公司2,803,343元（含稅）、給付中洲公司1,338,750元（含稅），洵屬有據。

(二)被告主張以如附表二所示金額予以抵銷，有無理由？

被告固主張：系爭船舶於105年7月25日出海試俾時，因車葉軸心無法順利轉動以致主機爆缸，船舶失去航行動力，被告已多次要求原告公司進行修繕工程，惟原告公司均置之不理，被告不得已只能自行向日本原廠訂料，自行修繕船尾主軸，則依民法第493條第1、2項規定，被告自可向原告公司請求上開費用；又本件修繕瑕疵肇因於原告公司施作品質不良，車葉軸心無法順利轉動，自屬可歸責於原告公司之事，由致為不完全給付，縱被告對原告公司負有給付維修費用之債務，亦可以被告嗣後自行修繕主軸所支付之如附表二所示費用及主機爆缸之損失，依民法第493條第1、2項及第227條第2項，對原告公司主張費用償還請求權及損害賠償請求權，則原告公司對被告所負債務，與被告對原告公司所負債務給付種類相同，並均屆清償期，被告得依民法第334條第1項規定抵銷云云，並提出支付祥茂企業行主機維修單據、支付寶島公司鑑定費用單據、支付協正興鐵工廠維修及組裝車葉軸心費用單據、支付三陽造船股份有限公司、新光造船股份有限公司費用單據、支付碼頭費、汽艇費、拖船費、引水費、車資、給水費、試俾代理費、帶解攬費等費用單據及被告委託授權笠洋公司代墊費用之授權書為據（見卷二第149至194頁）。惟被告迄未能舉證證明系爭船舶於105年7月25日出海試俾時，突然失去航行動力，係因原告未完成系爭承攬工作所致，業如前述，則本院尚難逕認原告公司未完成系爭承攬工作，或系爭承攬工作有何瑕疵，則被告依上開規定請求償還修補必要費明或不完全給付之損害賠償，顯與法未合。故被告以如附表二所示費用主張抵銷，為無理由。

01 (四) 本件利息起算日為何？

02 按給付無確定期限者，債務人於債權人得請求給付時，經其
03 催告而未為給付，自受催告時起，負遲延責任。遲延之債務
04 以支付金錢為標的者，債權人得請求依法定利率計算之遲
05 延利息。應付利息之債務，其利率未經約定，亦無法律可據
06 者，週年利率為5%，民法第229條第1項前段、第233條
07 第1項前段及第203條分別定有明文。經查，原告公司於10
08 5年6月27日委託泰陽聯合律師事務所發函予被告，請求被
09 告於文到7日內如數給付系爭船舶維修費用，該函文業於翌
10 日（即28日）送達被告，此有原告提出之泰陽聯合律師事務
11 所105年6月27日函、中華郵政掛號郵件收件回執可憑（見
12 卷一第181至185頁），則被告自105年6月28日已受催告
13 應於7日內給付系爭船舶維修費用，至遲應於105年7月4
14 日給付，然被告迄未給付，是應自105年7月5日起負遲延
15 責任，故原告公司請求被告給付自105年7月5日起算之遲
16 延利息，應屬有據；其逾此部分之利息請求，則無理由。被
17 告辯稱本件應自起訴狀繕本送達翌日起算利息，尚非可採。

18 五、綜上所述，原告公司依承攬之法律關係，請求被告給付德利
19 公司2,803,343元，及自105年7月5日起至清償日止，按
20 週年利率5%計算之利息；給付中洲公司1,338,750元，及
21 自105年7月5日起至清償日止，按週年利率5%計算之利
22 息，均有理由，應予准許；其逾此範圍之利息請求，則屬無
23 據，應予駁回。

24 六、兩造均陳明願供擔保聲請宣告假執行或免為假執行，經核均
25 與規定相符，爰分別酌定相當擔保金額予以宣告。至原告敗
26 訴部分，其假執行之聲請即失所附麗，應予駁回。

27 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
28 核與判決結果均無影響，爰不一一論列，併此敘明。

29 八、據上論結，本件原告之訴為一部有理由，一部無理由，依民
30 事訴訟法第79條、第390條第2項、第392條第2項，判決
31 如主文。

中華民國 108 年 4 月 24 日
民事第四庭 審判長法官 謝雨真
法官 林玉心
法官 饒佩妮

以上正本係照原本作成。

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
委任律師提起上訴者，應一併繳納上訴審裁判費。

中華民國 108 年 4 月 24 日
書記官 王楨珍

附表一：德利公司請款金額

編號	請款單編號	請款金額（未稅）	請款金額（含稅）	兩造議價後應收金額（未稅）	證據出處
1	WZ000000000	1,746,500元	1,833,825元		卷一第49至50頁
2	WZ000000000	479,340元	503,307元		卷一第51頁
3	WZ000000000	280,300元	294,315元		卷一第53頁
4	WZ000000000	76,500元	80,325元		卷一第55頁
5	WZ000000000	88,430元	92,852元	30,965元+10,850元+14,265元=56,080元	卷一第57至59頁、卷二第130至131頁
6	WZ000000000	102,730元	107,867元		卷一第61頁
7	WZ000000000	20,100元	21,105元		卷一第63頁
		2,793,900元	2,933,596元		

附表二：被告主張抵銷之項目、金額

編號	被告主張抵銷之項目	被告主張抵銷之金額（新臺幣）	證據出處
1	被告向祥茂企業行購買系爭船舶主機受損之相關部品，以恢復船舶航行能力。	840,648元	卷二第149至153頁

(續上頁)

2	系爭船舶經試俾後，主機受損，委請寶島公司進行船舶受損狀況鑑定費用。	91,250 元	卷二第154 至155 頁
3	被告委請協正興鐵工廠就系爭船舶車葉軸心進行維修及安裝之費用。	944,013 元	卷二第157 至161 頁
4	被告將系爭船舶移至三陽造船廠股份有限公司進行維修所支出之停泊費、靠水費、上架費等費用。	1,333,050 元	卷二第162 至165 頁
5	系爭船舶移至三陽造船廠前停靠新光造船股份有限公司碼頭所支出之碼頭費用。	180,000 元	卷二第162 頁
6	系爭船舶於事故發生後，修繕期間所須支出之必要費用，包括碼頭費、汽艇費、拖船費、引水費、車資、給水費、交際費、滯港費、試俾代理費及帶解攬費等。	430,794 元	卷二第166 至193 頁
	合 計	3,819,755 元	