

臺灣橋頭地方法院民事判決

110年度建字第22號

原告 農橋企業股份有限公司

法定代理人 盧盛英

訴訟代理人 駱怡雯律師

複代理人 林承右律師

被告 海軍保修指揮部

法定代理人 龍李坤

訴訟代理人 陳慧錚律師

汪哲緯

彭筱茜

盧彥中

劉弘偉

顏崇凱

當事人間給付工程款事件，本院民國111年12月21日言詞辯論終結，判決如下：

主 文

原告之訴及其假執行之聲請均駁回。

訴訟費用由原告負擔。

事實及理由

一、原告主張：

(一)被告為進行海軍旗津廠區內昇降船臺鋼構及軌道新製換新工程（下稱系爭採購案），經由政府採購程序，由原告取得得標廠商資格，兩造遂於108年9月17日簽訂原證1所示海軍保修指揮部訂購軍品契約（下稱系爭契約），於系爭契約中約明由海軍左營後勤支援指揮部（下稱海軍左支部）為履約程序中被告之代理人。依系爭契約「PD08921P117PE 採購清單」第1頁項次（18）備註第7點交貨時間約定可知，系爭採購案買賣標的之200日曆天履約期限分為以下四個階段次

01 第進行：於簽約日之次日起20日曆天（含）內完成新製藍圖
02 設繪，送交被告之代理人即海軍左支部審查（下稱第一階
03 段）；於審查新製藍圖合格次日起90日曆天（含）內完成船
04 臺鋼構主樑新製（下稱第二階段）；於主樑驗收合格次日起
05 60日曆天（含）內完成採購標的新製、焊接、除鏽與塗裝工
06 項（下稱第三階段）；於採購標的送達交貨地點完成交貨
07 （含驗收應交之文件）辦理目視檢查合格次日起30日曆天完
08 成安裝試用（下稱第四階段）。

09 (二)惟履約過程中出現數項履約爭議問題。其一係就第一階段之
10 新製藍圖設繪與審查過程，系爭契約「PD08 921P117PE採購
11 清單」第2 頁項次（18）備註第10點檢驗方法約定為：
12 「（1）新製藍圖驗收：由甲方代理人履約驗收小組（供應
13 處、主計室、品鑑處、監察室旗津塢木場及裝管科之代表共
14 同組成）依乙方新製藍圖【含經第三公證機構（大學相關系
15 所或鋼結構銲接協會）及專業技師（土木或結構技師）同時
16 簽證符合淨舉升能量（含臺車、艦艇及墩木）850 噸（含）
17 以上需求之文件，上述簽證費用由乙方支付】實施藍圖查核
18 及文件審查，文件未備齊者，以驗收不合格處理，審查結果
19 以書面通知乙方，審查期間不列計工期。」，然該條約定所
20 稱之「第三公證機構（大學相關系所或鋼結構銲接協會）」
21 係指何機構？如何確認？細譯系爭契約內容均無明確之約
22 定，且所謂大學相關系所所指為何？由系爭契約各條文內容
23 亦無法確認，甚且，臺灣地區有「中華民國鋼結構協會」與
24 「台灣焊接協會」二個協會團體，該等團體係屬人民團體性
25 質，此等人民團體並不具備進行簽證事務之專業能力。原告
26 因系爭契約上開條文對於第三公證機構之定義不明，致系爭
27 採購案於108 年9 月17日簽訂系爭契約後，原告雖於履約期
28 限內之108 年10月7 日呈送原證2 所示新製藍圖、土木技師
29 就新製鋼構及軌道之淨舉升能量簽證報告予被告之代理人即
30 海軍左支部後，但卻因遲遲無法呈送所謂第三公證機構之簽
31 證，而陷於可能遲誤履約期限之危險。嗣經原告不斷查訪後

始確認僅葉大成造船技師事務所屬土木或結構技師外具有出具簽證報告能力之第三方，兩造經多次以履約協調會議討論後，海軍左支部始於109 年1 月30日以原證6 所示函文確認「葉大成造船技師事務所」係符合系爭契約上開條文所定「第三公證機構（大學相關系所或鋼結構銲接協會）」之資格。另第一階段新製藍圖之設繪內容，就系爭採購案新製鋼軌換裝之「施作範圍」是否含陸地鋼軌土木結構之施工與鋪設亦存有爭議。系爭契約「PD08921P117PE 採購清單」第1 頁「品名料號及規格」欄位記載：「詳細規格、尺寸及檢驗標準如『升降船臺前段鋼構新製規範說明書』、藍圖」。而「升降船臺前段鋼構新製規範說明書」第壹點第五項明定：「鋼軌規格：需符合美國AREA123 規範（或歐盟UIC6 0），6 軌，共1,842 呎（含）以上。」，然經原告依據上開升降船臺前段鋼構新製規範說明書與藍圖繪製新製藍圖，並委託土木工程技師即訴外人吳政彥作成簽證報告後，該簽證報告中說明依據系爭採購案所提供之圖面計算，升降船臺暨軌道範圍內之鋼軌數量未達1,842 呎。再者，原告須依據經海軍左支部審查通過之新製藍圖施作本件標的物，則若經認定系爭採購標的新製升降船臺鋼構及軌道換裝之施作範圍亦包含升降船臺延伸至陸地部分之鋼軌鋪設，則此部分亦應納入新製藍圖繪設暨技師簽證範圍，兩造因此就剩餘鋼軌數量如何交付之問題即存有爭議。原告為免逾期，乃於108 年10月7 日將新製藍圖併簽證報告呈送海軍左支部，海軍左支部先係以原證3所示呈文提出審查意見予被告並副知原告，該文於說明段二第（一）點指出「（一）依契約規範說明書第1 條5 項，已包含陸地鋼軌換裝範圍；另鋼軌土木結構施工部份，依計畫清單（18）備註第11條1 項，須由承商負責施工」云云，嗣海軍左支部再以原證4 所示函文通知原告，該文於說明段二第（二）點指出「（二）藍圖僅附升降區鋼構設繪依契約鋼軌長度應包含升降區及轉運台前RC道路。」云云，海軍左支部顯然認為本件採購範圍係指鋼軌數量1,842

01 呎之全部施作，然系爭採購案所採購之鋼軌係用以乘載海軍
02 軍用艦艇，於契約規範說明書所定需求規格中有特定鋼軌材
03 質之要求，則用以承載此等特殊材質與重量之鋼軌之土木結
04 構設備，即應符合國家級之特殊規範標準，顯非一般土木結
05 構所得負荷，然系爭契約第1 頁已明確表示本案係屬訂購貨
06 品買賣契約，海軍左支部卻逾越系爭契約之約定內容，要求
07 原告就鋼軌土木結構負施工責任。此等施作範圍不明確及第
08 三公證機構定義不明確之問題，致原告長期陷於可能遲誤履
09 約期限之危險。復就第二階段船臺鋼構主樑新製，原告提出
10 應先完成材料驗收，確定主樑鋼板合格，並符合契約約定規
11 格後，再實施主樑新製，否則主樑新製、組裝與焊接塗裝完
12 成後，萬一發生材料錯誤，將會難以釐清後續翻工、重新購
13 料責任之歸屬，遂向被告建議將第二階段船臺鋼構主樑新製
14 之程序修正為「材料驗收」，並將船臺鋼構主樑新製合併於
15 第三階段之採購標的新製含焊接、除鏽與塗裝工項中合併進
16 行，且進行契約內容變更。為解決以上各爭議問題，海軍左
17 支部於108 年11月6 日召集原告召開履約協調會議後仍無定
18 見，僅以原證5 所示函文敘明原告所提出之履約爭議事項，
19 並於文中確認「因施作範圍及第三方公證機構不明，自108
20 年11月6 日起暫不予計算本案交貨期」。雖海軍左支部於10
21 9 年1 月30日以原證6 所示函文確認「葉大成造船技師事務
22 所」具有契約所定之「第三公證機構」之資格，惟就本件採
23 購範圍是否包含鋼軌土木結構施工之範圍仍有爭議，因此，
24 於原告於109年2 月27日呈送原證7 所示未包含陸地鋼軌土
25 木結構施工之土木技師藍圖設計暨第三方公證機構簽證報告
26 予海軍左支部後，經海軍左支部以原證8 所示函文通知原告
27 藍圖審認通過乙事，嗣經履約協調會議後，海軍左支部以原
28 證9 所示函文說明段三向原告確認：「（一）有關陸岸鋼軌
29 部分同意不施作，後續鋼軌餘料交左支部收存…（二）管制
30 主樑驗收部分後續辦理契約修訂，並於驗收合格後依約付款
31 （契約總價之40% ）」，兩造並於109 年4 月23日簽訂原證

10所示契約修訂（變更）書。

(三)既採購清單業將第三公證機構明示說明為「大學相關系所或鋼結構銲接協會」，文義中並未說明得由契約雙方就第三公證機構予以另行約定，故被告指稱前揭第三公證機構單位之約定內容，僅為列舉而非例示（似為「僅為例示而非列舉」之誤載），顯然於法無據，並違反契約解釋之意旨。於政府採購過程中若招標機關擬定招標文件與採購契約範本而使用立法技術之「列舉」或「例示」之方式擬定內容，自然應遵守立法論對於文字明確性之要求。又前揭採購清單所謂之「第三公證機構」係指何者？是否取得專門職業人員證照之人均可？律師可否視為「第三公證機構」？一般人實無法一望即知。因此本條規定並於文字中針對第三公證機構所指單位，補充敘明為「大學相關系所」或「鋼結構銲接協會」二種，且於文末均未有概括規定之文義，顯然於招標文件中已然明確限定第三公證機構之範圍限於「大學相關系所」或「鋼結構銲接協會」二種，招標文件並無內容不清之疑慮。原告於得標後續查訪國內各「大學相關系所」或「鋼結構銲接協會」等單位，均經該等單位明確表示無法針對系爭採購案之新製藍圖提供第三方公證之服務，原告始針對系爭採購契約要求原告履行客觀上給付不能之事務，向被告提出釋疑請求。被告所稱「第三公證機構（大學相關系所或鋼結構銲接協會）僅為例示規定」之見解，顯然未正確理解契約解釋之方法以及立法論上「例示」之規範意涵，僅為脫免延遲責任之藉口。尤有甚者，被告代理人海軍左支部召集原告於108年11月6日召開履約協調會後，海軍左支部以108年11月21日海營供應字第1080006337號函確認「因施作範圍及第三方公證機構不明，自108年11月6日起暫不予計算本案交貨期」云云，顯然被告亦認同新製藍圖之審查程序中確實有「第三方公證機構不明」之問題。又鋼軌鋪設範圍之確定，涉及新製藍圖之應劃設範圍、原告應提出之施工工法以及施工期限之認定。系爭採購案所採購之鋼軌係用以承載海軍軍

01 用艦艇，於契約規範說明書所定需求規格中有特定鋼軌材質
02 之要求，此等材質比一般鋼構材料龐大沉重，則用以承載此
03 等特殊材質與重量之鋼軌的土木結構設備，即應符合國家級
04 之特殊規範標準，顯非一般土木結構所得負荷，已如前述。
05 本件採購對於承載海面上船臺鋼軌之鋼構結構有要求符合國
06 家級規範之要求，然而綜觀整個招標文件規範與採購合約，
07 竟然就承載陸地鋼軌結構之地面土木結構設備應具備之規範
08 標準，無任何規範，顯然違反政府採購之常理。再者，鋼軌
09 為段段相連接之設備，若因陸地上鋼軌鋪設之地面承載問題
10 導致陸地鋼軌變形，亦將導致海面船臺鋼軌與鋼構結構發生
11 影響，此等特殊鋼材結構之施作，被告竟然草率要求承包商
12 「一起做」，顯然拿在旗津軍港港區之作業人員的生命開玩
13 笑。被告答辯狀中亦不爭執規範說明書所載新製範圍「昇降
14 船臺現地左側A1至A10 及右側B1及B10 捲廠機作業區域」，
15 並未包含陸地部分，卻說明「系爭購案開標前，有開放廠商
16 到現場勘估，而除原告以外之其他承商於勘估後均清楚明瞭
17 施作範圍包含陸地鋼軌在內，可知只要原告踐行此一程序，
18 日後即不可能有此爭議發生，則原告就此爭議之發生自難辭
19 其咎」云云，顯然承認系爭採購案中存在要求廠商施作未以
20 文字記載之工程部分，並將原告未施作未以文字記載之工程
21 部分，作為歸責原告之理由。被告代理人海軍左支部召集原
22 告於108 年11月6 日召開履約協調會後，以108 年11月21日
23 海營供應字第1080006337號函確認「因施作範圍及第三方公
24 證機構不明，自108 年11月6 日起暫不予計算本案交貨
25 期」，顯然亦認同本件確實存在陸地鋼軌是否施作之問題，
26 則被告前揭答辯，顯然為臨訟之詞。再者，海軍左支部於10
27 9 年4 月7 日以海營供應字第10900001982 號函確認陸岸鋼
28 軌不施作，餘料交海軍左支部收存，是不爭的事實。而被告
29 所稱「原告於109 年2 月21日所提出之新製藍圖並未包含陸
30 地鋼軌土木結構施工部分，被告亦未予以退件，顯然此一爭
31 議並未影響原告之履約期限」云云，被告一邊主張新製範圍

01 包含陸地鋼軌，另一邊又認為原告新製藍圖並未包含陸地鋼
02 軌土木結構施工部分並未影響原告之履約期限，顯然又認為
03 新製範圍不包含陸地鋼軌，此等陳述顯然矛盾無法理解。原
04 告爭取本案得標原因是因完工後可增加公司特殊實績，且原
05 告公司從負責人到員工，幾乎都是海軍輪機及造船廠技術人
06 員出身，熱愛海軍，得標後只想如期、如質，甚至提前完成
07 本案，此為公司上下一種使命、榮譽感及成就感，雖然被告
08 聲稱這些爭議停工，並未影響原告之履約期限，但已影響原
09 告及所有協力廠商的工程進度，資金調度，甚至公司營運。

10 (四)嗣兩造完成契約變更程序後，原告即依據變更後之契約條款
11 辦理第一階段、第二階段履約事宜，經海軍左支部以原證11
12 所示財務（勞務）結算驗收證明書確認系爭採購案履約程序
13 日期如下：兩造於108 年9 月17日簽約；原告於109 年2 月
14 7 日繳交藍圖，因主樑驗收尚有爭議，逾期繳交期間不計工
15 期；海軍左支部於109 年3 月17日通知原告藍圖審查合格；
16 原告於109 年5 月8 日函請海軍左支部辦理材料驗收；於10
17 9 年5 月20日主樑材料驗收完畢。原告原以為較為重大之履
18 約範圍之爭議問題業已確定，系爭採購案可循序進行物品新
19 製與安裝之過程，然自第三階段履約過程開始，原告於109
20 年6 月8 日函知海軍左支部欲辦理第三階段船臺鋼構主樑與
21 鋼軌新製、焊接、除鏽與塗裝工項，且因原舊有船臺鋼構設
22 備中設置專業之電腦自動控制設備（包含拉力、荷重顯示與
23 校正、船臺高度顯示與校正等），而此電腦設備中有20組電
24 控開關箱須於舊鋼構主樑與鋼軌拆除前先予拆除移位，並於
25 新船臺鋼構主樑與鋼軌安裝完成後裝回復位，於拆除與復裝
26 過程涉及自動控制之電腦設定專業須由海軍左支部指派專業
27 人員進行。惟於討論後續第三階段舊鋼構主樑與鋼軌拆除與
28 新設備施作之工法時，海軍左支部即就原告所提之工法不斷
29 提出質疑，甚且，於未有任何法律或契約依據之情況下，委
30 託訴外人詮銘工程技術顧問公司（下稱詮銘公司）結構技師
31 作成鋼構分析報告，由詮銘公司結構技師出具以目視方式判

01 斷舊船臺鋼構腐蝕嚴重之報告說明，並提出3種施工工法之
02 建議。海軍左支部將詮銘公司結構技師所作成之鋼構分析報
03 告內容告知原告後，嗣於109年6月19日履約協調會議裁示
04 因船臺拆除部分無法釐清，故自109年6月8日起不列計工
05 期，並以原證12所示函文通知原告。原告為加速工程之進
06 行，就舊鋼構主樑與鋼軌拆除工法可能涉及之工程安全疑
07 慮，針對舊船臺鋼構是否足以承受原告所使用之200噸輪型
08 吊車之疑慮，委託訴外人鴻儀科技實業有限公司針對舊昇降
09 船臺鋼構結構出具試驗報告，並以函文向海軍左支部提出說
10 明，另以函文向海軍左支部說明對於詮銘公司結構技師所作
11 成之鋼構分析報告內容之質疑。惟海軍左支部於召開履約協
12 調會議後，仍要求原告應依3種施工工法擇一執行。由於採
13 購案為貨品買賣契約，且契約中並未賦予被告對於原告所製
14 作之物品安裝工法有審核或指示權利，然原告仍努力向海軍
15 左支部釋明本件採取之施工工法之安全性，因此委託吳政彥
16 土木技師針對舊昇降船臺鋼構主樑及軌道拆除結構檢核作成
17 簽證報告，並以函文向海軍左支部提出說明。惟經海軍左支
18 部於履約協調會議仍以因雙方針對施工工法無共識為由，不
19 准原告進行舊昇降船臺鋼構主樑及軌道拆除與新品新製程
20 序，但卻要求原告應自109年10月20日起起算工期進行焊
21 接、除鏽與塗裝工項。原告雖於109年10月21日依約申請進
22 行焊道檢驗，並於109年11月2日將第三公證機構即葉大成
23 造船技師事務所就舊昇降船臺鋼構主樑與軌道拆吊施工工法
24 之意見向海軍左支部說明，惟雙方仍無法產生共識，原告遂
25 於109年11月13日委請律師對被告、海軍左支部寄發原證20
26 所示律師函，要求依據海軍保修指揮部內購財物採購契約通
27 用條款第17條第8項第3款約定，向被告送達終止系爭契約
28 之意思表示。

29 (五)系爭契約與第三階段船臺鋼構與鋼軌之拆除與新製過程相關
30 之契約規範內容有：(1)就船臺鋼構與鋼軌之規格，「PD0892
31 1P 117PE採購清單」第1頁項次(12)品名料號及規格；(2)

就新製船臺鋼構與鋼軌之安裝，「PD08921P117PE 採購清單」第2 頁項次（18）第11點安裝試用；(3)昇降船臺鋼構及軌道新製（PD08921P）案規範說明書，貳、一、(四)機工具之提供、貳、二、舊品拆除、貳、三、新品安裝；(4)海軍保修指揮部內購財物採購契約通用條款（107.04.01）第8 條第7項、第22項。綜觀前揭採購契約內容之約定，顯見契約約定意旨係將舊品拆除與新品安裝工法之決定權限委由採購廠商決定，並就適當性、可靠性及安全性負完全責任。系爭契約約定內容中，並未賦予被告針對舊船台拆除與新製船臺鋼構施作之特定工法擁有「指定」權限。再者，依據政府採購法第70條第5 項準用第1 項規定，被告於履約過程中確實有要求採購廠商應執行品質管理、環境保護、施工安全衛生之責任，惟此等對於採購廠商之要求，亦應訂明於採購規範之招標文件、採購契約內容中，始符合政府採購法第1 條所定採購程序應公平與公開之原則。而非於採購契約訂定後，再以其他理由要求得標廠商應執行原招標文件並未要求之品質管理、環境保護、施工安全衛生等事項。又被告於答辯狀所載拆除舊船臺工法所生履約爭議過程，與事實不符，原告否認，其事件經過係如審建卷第101 至104 頁附表所載。綜上，原告進行舊品拆除與新品安裝所採取之工法，雖契約暨法律並未規定原告應向被告提出工法說明，惟原告業以109 年7 月28日函向被告提出「海軍昇降船台舊有鋼構拆除計劃步驟」之拆裝工法說明，並以109 年10月7 日函文向被告提出鴻儀科技實業有限公司出具實施抗拉強度、降伏強度與伸長率之試驗報告，暨本案藍圖之簽證土木技師吳政彥針對「欲使用之吊車資料與載重」、「鴻儀科技實業有限公司測試報告」暨「拆除作業計畫步驟」等資料，做成電腦數值模擬分析結果簽證報告，用以說明試驗報告已確認原告所欲進行之執行方法無安全性疑慮。因此，原告早已針對「自提工法」進行說明。被告針對原告所提工法，從未正面向原告回應是否可行，反而對於舊昇降船臺承載原告使用機具之耐重

能力不斷提出質疑，卻又無法提出質疑的理由，且被告就原告應採取之工法的指示，也不斷出現矛盾，蓋被告要求原告採取包治平土木工程技師於109年8月26日分析報告書中建議之3種施工工法，惟經原告對於包治平土木工程技師指出之「鋼構折減鋼構強度」原因提出質疑時，包治平土木工程技師於109年9月23日履約協調會議中亦承認強度折減50%是依現場腐蝕狀況判斷並詢問相關工程人員後折衷計算，並建議吊取完整1支送實驗室做實際測試較為精確，但是被告並未採納包治平土木工程技師於會議中之測試建議，仍於會議中決議要求原告僅能就上開報告書所指示之3種施工工法擇一執行。嗣被告又改變見解，決定委託地區技師協會進行現場勘估後，由最後認證結果執行後續工法。而當高雄市結構工程工業技師公會（下稱結構技師公會）於109年11月12日鑑定案件初勘記錄表中敘明本案應由施工單位提完整之施工計畫並由專業技師簽證負責後送被告核可之建議後，被告卻又不遵守結構技師公會之鑑定意見，反而要求原告採用包治平土木工程技師於109年8月26日分析報告書建議之3種施工工法施作，並請廠商先行估算增加價金及工期供審核。而當原告依據被告之指示估算增加價金及工期向被告說明後，被告竟又反悔不欲以增加價金之方式委託原告採用上開3種施工工法施作。被告莫衷一是之行為，顯然違反誠信原則。既原告業以109年7月28日函向被告提出「海軍昇降船台舊有鋼構拆除計劃步驟」之拆裝工法說明，已如前述，被告卻未具體說明原告所提出之此等「工法」，有何未合於公安法規之處，且未具體審認原告工法中業已採取「於施工前於舊有船臺結構枕木表面鋪設並相互焊接65片高厚度鋼板，並架設4支H型鋼樑補強吊車支撐腳確保工安」之假設工程予以維護、未審認原告所提出本案藍圖之簽證土木技師吳政彥以專業技師角度出具之「昇降船臺鋼構及軌道拆除作業」簽證報告，卻一再以100年11月29日不知原因之崩塌意外，阻止原告拆裝程序之進行，顯然違反誠信原則。基此，系爭

採購案過程之延宕，確實係因被告無法規、無契約依據之出爾反爾之施工工法指示行為所導致。今被告主張採購過程之延宕係由於「原告未能提出合於公安法規及低風險之工法所致」云云，顯然係因沒有正確理解系爭採購案係屬財務採購之性質所致。

(六)依「公共工程施工品質作業要點」第2點規定，顯見上開作業要點僅適用於辦理工程採購之程序。且基於行政行為明確性之要求以及政府採購過程應符合透明公開之原則，採購機關辦理工程採購並欲就廠商之施工品質，執行品質管理、環境保護、施工安全衛生責任之檢查及檢驗，應於招標文件內依據公共工程施工品質作業要點第3、4、13點規定，訂定檢查程序及檢驗標準，始得作為執行施工品質檢查及檢驗之依據。而依據系爭契約所附投標須知記載，系爭採購案標的為財物之購買與訂製，兩造所簽訂之契約條款為「海軍保修指揮部內購財物採購契約通用條款」。且被告於110年7月26日答辯狀亦認同本件採購性質為財物買賣契約。系爭採購案既非工程採購，自非屬於應適用公共工程施工品質作業要點之採購。再者，綜觀本件採購招標須知與採購契約全文，均未就品質管理、環境保護、施工安全衛生責任之檢查及檢驗訂定任何檢查程序及檢驗標準，甚至未於招標文件內依工程規模及性質編列品質管費用及材料設備抽（檢）驗費用。則被告主張本件有政府採購法第70條第1項暨公共工程施工品質作業要點之適用，可要求原告採行具安全性之特定施工工法，顯然於法無據。甚且，被告先是主張本案應依公共工程施工品質作業管理要點，施工計畫之提出為原告之責任，卻又主張被告得要求原告採行具安全性之特定施工工法，此等主張顯然矛盾，且與結構技師公會於109年11月12日函送鑑定案件初勘記錄表中所敘：「1. 本案依公共工程施工品質作業要點，施工單位應提完整之施工計畫，由於施工單位重型施工機具擬進入現有昇降船臺進行拆除作業及更新工程具施工之危險性，現況昇降船臺是否能負荷重型施工機具，其結

01 構安全計算報告應評估現況鋼樑斷面銹蝕量及焊道鏽蝕適
02 當折減後計算強度及安全性，並由專業技師簽證負責，送甲
03 方核可。」之意見不符。綜上，財物採購需經一定履約過程
04 而非以現成財物供應者，採購機關固然可以明訂廠商執行品
05 質管理、環境保護、施工安全衛生之責任，並對重點項目訂
06 定檢查程序及檢驗標準，惟須依據公共工程施工品質作業要
07 點之規定，於招標文件內訂定檢查程序及檢驗標準並依工程
08 規模及性質編列品管費用及材料設備抽（檢）驗費用，始得
09 作為執行施工品質檢查及檢驗之依據。被告徒憑系爭採購案
10 性質為財物買賣與定製，未審酌招標文件內並無訂定檢查程
11 序及檢驗標準，亦未編列品管費用及材料設備抽（檢）驗費
12 用，卻強行要求原告在被告主觀猜測的危險狀況下，自行負
13 擔由被告指定施工工法應增加支出之施工費用與檢測費用，
14 於法有違。

15 (七)又針對焊道檢驗部分，依據PD08921P117PE 「昇降船臺鋼構
16 及軌道新製」案109 年4 月23日海軍保修指揮部契約修訂
17 （變更）書契約修訂書約定，第三階段係自主樑材料驗收合
18 格次日起60日曆天（含）內完成採購標的新製（含焊接、除
19 鏽、塗裝等3 道工項）進行。基此，鋼材結構之焊接、除鏽
20 與塗裝工項，係一體性與鋼材結構之新製安裝同時進行。則
21 若未完成新製船臺鋼構與鋼軌等鋼材之安裝，無法進行完整
22 焊接、除鏽與塗裝工項。再者，依據「昇降船臺鋼構及軌道
23 新製（PD08921P）案規範說明書」於第參點「焊接、除鏽與
24 塗裝檢驗」之規定以及系爭契約所附檢驗表記載內容觀之，
25 系爭採購案之焊接、除鏽與塗裝，並未規範分段檢驗，顯見
26 焊接、除鏽與塗裝工項之檢驗，須於新製船臺鋼構與鋼軌等
27 鋼材完成全部之安裝、焊接、除鏽與塗裝等工項後，始得進
28 行。由於系爭採購案自109 年6 月8 日起即停工，原告為了
29 增進工程進度，於109 年10月14日被告召開之履約協調會中
30 主動提出希望先進行焊道檢驗測試之要求。原告於會議中即
31 明確表示，由於焊接、除鏽與塗裝等工項之工期計算係涵蓋

於第三階段，被告未允許原告施作舊品拆除與新品安裝工程，無所謂起算工期及復工的問題，但是原告為表達善意，主動提出可就「焊道」檢驗部分先行進行之提議，並一再重申檢驗測試期間不計工期，所以也無所謂起算工期及復工的意見。嗣被告雖於109 年11月12日同意進行檢驗作業，惟因原告業已於109 年11月13日行文被告主張依法終止契約，於契約終止後之履約程序，已於法無據，故原告並再度以109 年11月13日(109) 農橋字第037 號函知被告取消焊道檢驗程序。109 年11月13日，被告再度邀集原告召開履約協調會議，被告於會議中並未否決原告取消焊道檢驗程序之函文。由於被告期望原告能繼續完成本案，原告也願意配合，經多次協調，兩造同意依高雄技師公會所提建議，依原告施工法補強及因原物料、工資均有上漲因素，以追加金額的方式完成本案，是被告始會於結論中做成「雙方合意增加價金廠商願意繼續施作」之結論。豈料被告出爾反爾，經過長達半年以上的時間協商，最後以海軍司令部不同意追加預算方式，逼迫原告不得不走上司法途徑來解決。原告否認被證7 之真正，原告從未經被告告知有此份接收暨會驗結果報告單之存在。蓋於109 年11月18日上午10時，原告公司當日工廠仍有車床值班人員於廠內施工，卻未有接獲任何來自被告已到達原告公司之訊息。若被告未實際到場，或故意只到達公司門口而未要求進入原告公司，甚至到場時未見原告法定代理人亦未立即電話或手機聯絡，卻誣指原告未到場配合驗收，原告合理懷疑，被告有偽造文書及製作偽證之行為。否則何以判定不合格卻沒有正式行文或電傳告知原告驗收結果，亦沒電話通知要求原告說明，就直接判定驗收不合格，此舉顯然不符合程序正義，是先射箭再畫靶的說謊行為。

(八)系爭採購案自108 年9 月17日簽約以來，因新製藍圖應附具之「第三公證機構」簽證及施作範圍爭議之問題，被告之代理人即海軍左支部於109 年1 月30日始確認「葉大成造船技師事務所」具有契約所定之「第三公證機構」之資格；於10

01 9 年4 月7 日始確認系爭採購案範圍不含陸岸鋼軌施作，於
02 被告之代理人即海軍左支部所出具之財務（勞務）結算驗收
03 證明書並確認自108 年9 月17日簽約日起至原告繳交藍圖之
04 109 年2 月7 日止期間均不計工期，此期間已然長達143 日
05 （即4 個月又20日）。本件採購範圍之確定允屬被告應予確
06 認之事項，今因被告一直無法確認履約範圍致工期之延遲，
07 顯然係屬可歸責於被告之事由致工期暫停進行甚明。嗣於10
08 9 年5 月20日完成第二階段之主樑材料驗收，進入第三階段
09 之船臺鋼構主樑與鋼軌新製、焊接、除鏽與塗裝工項，海軍
10 左支部竟又於109 年6 月19日履約協調會議裁示表示不同意
11 原告進行第三階段履約事宜，並表示自109 年6 月8 日起不
12 列計工期，且舊船臺鋼構主樑與鋼軌拆除與新品新製、焊
13 接、除鏽與塗裝工項進行期間係合併計算，惟海軍左支部竟
14 以函文明定就焊接、除鏽與塗裝工項，要求原告自109 年10
15 月20日起進行部分復工，此等要求原告部分復工並開始計算
16 工期之決定，已然違反系爭契約所定之施工期限計算之依
17 據，並因此導致系爭採購案之履約期程紊亂不已。今自海軍
18 左支部裁示不予計算工期之109 年6 月8 日之翌日起迄至原
19 告於109 年11月13日委請律師對被告、被告之代理人即海軍
20 左支部行使終止契約之意思表示之日止，期間已然長達158
21 日（即4 個月又35日）。於第三階段履約過程又再度因海軍
22 左支部之要求而停止進行，則工程期間顯然係屬可歸責於被
23 告之事由致暫停甚明。再者，系爭採購案性質上係屬財物採
24 購性質，依政府採購法第70條第5 項規定，於財物採購需經
25 一定履約過程而非以現成財物供應之情形下，得準用政府採
26 購法第70條第1 項規定，針對「廠商執行品質管理、環境保
27 護、施工安全衛生之責任」訂定「重點項目檢查程序及檢驗
28 標準」，而政府採購法並未授權採購機關針對財物採購之履
29 約過程有權決定施工工法。然海軍左支部於召開履約協調會
30 議後即以函文要求原告應依3 種施工工法擇一執行云云，顯
31 然逕予決定施工工法並要求原告執行，已然對原告加以法律

暨契約所無之限制，並以此不當權利之行使行為，導致系爭採購案不斷發生停止執行之結果，損害原告權益甚鉅。系爭採購案明定之履約期限為200 日曆天，而自108 年9 月17日簽約起迄至原告以律師函主張終止契約止，經過之日曆天已近達1 年2 個月之期間。況且，自109 年6 月8 日海軍左支部要求停工之日起迄今，海軍左支部針對本件財物採購各階段履約過程不斷製造問題，並要求原告停工，已致工期計算紊亂不已，然於109 年11月間卻又發生海軍左支部違法指導原告施工工法致施工期限無法掌握之情況，於此嚴重阻滯履約之情況下，不啻要求原告必須無限期配合海軍左支部延遲履約之要求，此等作為已致履約期限為200 日曆天之約定成為贅文，並重大損害原告遵期履約所可取得之履約與期限利益，是系爭採購案之終止事由亦有可歸責於被告之情事。綜上所述，因可歸責於被告之事由致暫停進行之期間計至原告以律師函終止契約之意思表示送達之日止，累計達8 個月又55日（即4 個月又20日+4 個月又35日=8 個月又55日），顯然已達6 個月以上，則系爭採購案於原告委請律師所寄發之律師函送達之時，已然具有海軍保修指揮部內購財物採購契約通用條款第17條第8 項第3 款所定之終止事由，原告依該約定向被告為終止契約之意思表示，於法有據。

(九)依海軍保修指揮部內購財物採購契約通用條款第17條第8 項第3 款後段約定，於廠商終止契約後，得向機關請求賠償因契約終止而生之損害。原告為進行系爭採購案於向被告送達終止契約之意思表示前，已進行履約過程並支付簽證費用1,267,750 元（按：原告依系爭契約約定，委託第三人出具藍圖設繪簽證、藍圖審查簽證、試驗報告。又原告取樣船臺後段廢棄鋼板，送實驗室實施拉力測試，業已口頭及利用通訊軟體line通知被告監工人員。被告若不同意，應當下立即向原告表示反對或行文表達不同意之意見，而非於原告自費委託專業技師做成報告之後，才主觀猜測質疑專業技師之報告內容。更何況數字會說話，本案科學的精準與計算，需要有

01 實際的拉力測試數據做為佐證與依據，而非以目視及經驗值
02 來判斷，否則拆裝工程如只依原告主觀排定之施工工法執
03 行，專業技師怎敢進行簽證背書）、鋼板材料費用13,225,3
04 28元（按：原告為履行系爭契約，而向訴外人高吉貿易股份
05 有限公司購買鋼板，已於109 年5 月20日完成材料驗收，所
06 有清單及數量被告均有原始資料，而材料存放於高吉貿易股
07 份有限公司，每月依原告協力廠商進度提出需求，由高吉貿
08 易股份有限公司切割完成後交原告協力廠商進行焊接組裝。
09 而自109 年5 月20日驗收後，請款材料費高達1,000 餘萬
10 元，而後續請款為加工費用。另外被告要求原告自109 年6
11 月8 日起停工，是指船臺的拆除作業停工，而非要求原告停
12 止自己廠內的施作工程）、昇降船臺新製費用6,095,000 元
13 （按：原告為履行系爭契約，委託訴外人隆尚順工程有限公
14 司製作昇降船臺鋼構）、鋼軌新製暨進口費用2,014,028 元
15 （按：原告為履行系爭契約，而向國外購買並進口符合契約
16 要求之鋼軌製品）、舊昇降船臺拆除費用2,364,075 元
17 （按：原告為履行系爭契約，委託訴外人程鴻工程行進行舊
18 昇降船臺拆除工程）、鋼構鋼樑運送費用480,000 元（按：
19 本件採購之鋼構物品因無法交付被告而置放於隆尚順工程有
20 限公司處，因隆尚順工程有限公司要求原告移置，原告乃委
21 託鑫世鴻重機企業有限公司運送上述鋼構物品至適當處
22 所），上開費用因可歸責於被告之事由而致原告受有損害，
23 金額共計25,446,181元。原告投標前已進行成本分析，原始
24 舊船臺重量共重680 噸，因原告子公司盛玉工程有限公司於
25 107 年完成該船臺自動控制及馬達工程，同時安裝20組電子
26 磅秤，知曉實際重量後，經計算系爭採購案現僅需450 噸，
27 以108 年當時韓國進口每公噸鋼價約17,000元，俄羅斯每噸
28 鋼價約15,000元，國內中鋼公司約為23,000元，中間差價利
29 潤就有300 萬元到400 萬元，然因第三公證機構一直無法澄
30 清，至109 年3 月才明確，此時又爆發新冠疫情，國外船期
31 無法掌握，只能向中鋼公司採購，以免交貨逾期。又系爭採

購案係因可歸責於被告之事由致系爭契約終止，顯然影響原告依系爭契約所得取得之營業利潤。今依據依稅務行業標準分類暨同業利潤標準查詢系統查詢，本件採購標的為海上結構物之製造，所得淨利潤應以17% 計算，有原證23所示108年度營利事業各業所得額暨同業利潤標準可稽，則以本件採購標的金額總額31,888,000元計算原告預期淨利潤損失金額為5,420,960 元（計算式：31,888,000元×17% =5,420,960元）。又原告前於請領第一期工程款後，已交付29支且總長度達344.81公尺之鋼軌予被告之代理人即海軍左支部，尚有與系爭採購案有關之結構材料即主樑10支、副樑29支、縱樑20支、懸臂樑2 支、鋼軌壓板570 片置放於下游廠商即隆尚順工程有限公司處，有原證22所示清單可稽，惟經該公司要求履約交付，致原告須另行支付運送費用，並租賃場地用以置放該等結構材料，此部分費用待原告計算後再予以請求。則原告因系爭採購案所受損害為25,446,181元、所失利益為5,420,960 元，是原告得請求被告賠償之金額為30,867,141元（計算式：25,446,181元+5,420,960 元=30,867,141元），經扣除被告已支付之第一期工程款12,755,200元後，被告應賠償原告之損害賠償金額為18,111,941元。爰海軍保修指揮部內購財物採購契約通用條款第17條第8 項第3 款約定，請求被告賠償原告18,111,941元及其法定利息。

(十)又系爭採購契約海軍保修指揮部內購財物採購契約通用條款第十一條第(二)項規定：「因不可歸責於廠商之事由，致全部終止或解除契約，或暫停執行履約逾____個月(由申購單位載明；未載明者，為6個月)者，履約保證金應提前發還。」。則於同具有因不可歸責於廠商之事由，致契約終止或暫停執行履約時，廠商除可請求因契約終止或暫停執行履約所致之損害外，亦得請求提前發還履約保證金。今查，原告於系爭採購契約簽訂後，以定存單方式向被告繳納履約保證金3,188,800元(甲證38台灣銀行成功分行存單號碼000000000000號，金額3,188,800元之定期存款存單)。今系爭契約

01 既業經原告依法終止，則原告即得請求被告依據前揭規定提
02 前發還保證金3,188,800元。且原告請求被告提前發還保證
03 金之原因事實及理由，與請求因契約終止或暫停執行履約所
04 致損害之基礎事實同一，且不妨礙被告之防禦及訴訟之終
05 結，於法有據。為此，爰依上揭系爭契約所附海軍保修指揮
06 部內購勞務採購契約通用條款約定提起本件訴訟，並聲明：
07 (一)被告應給付原告18,111,941元，及自110年7月13日起（即
08 民事補充理由狀一繕本送達被告之翌日）至清償日止，按年
09 息百分之5 計算之利息。(二)被告應出具質權消滅通知書，
10 將台灣銀行成功分行存單號碼000000000000號，金額3,188,
11 800元之定期存款存單解除質權設定後，將該定期存款存單
12 交付原告。(三)願供擔保，請准宣告假執行。

13 二、被告則以：

14 (一)系爭契約採購清單就新製藍圖驗收檢驗方法約定應經第三公
15 證機構（大學相關系所或鋼結構銲接協會）簽證，其括弧內
16 所謂「大學相關系所或鋼結構銲接協會」僅係例示，而供廠
17 商作為參考之用，並非以「大學相關系所或鋼結構銲接協
18 會」為限，倘廠商所覓第三公證機構所簽證之藍圖，能達系
19 爭契約之目的，自無不可。且系爭契約之採購清單於招標時
20 業已公告，原告於投標前即已清楚明瞭第一階段新製藍圖之
21 驗收須含經第三公證機構之簽證，倘原告就「第三公證機
22 構」或括弧內所謂「大學相關系所」或「鋼結構銲接協會」
23 所指為何，抑或上開單位是否具備進行簽證事務之專業能力
24 有疑，自應於投標前依政府採購法第41條第1 項規定請求釋
25 疑。然原告於系爭契約招標文件公告時並未以書面提出釋
26 疑，以利被告得依同條第2 項規定辦理，自不得於事後再以
27 契約所定「第三公證機構」定義不明作為拖延履約之理由，
28 且因此所生遲誤履約期限之風險，亦應由原告自行承擔，非
29 可歸責於被告。又就新製鋼軌換裝之「施作範圍」是否含陸
30 地鋼軌土木結構之施工與鋪設之爭議，系爭契約之規範說明
31 書，壹、需求規格，五、鋼軌規格已明定「…6 軌，共1842

01 呎（含）以上。」而依此計算之鋼軌長度即包含新製範圍及
02 陸地鋼軌在內，且系爭採購案係針對昇降船臺鋼構與軌道新
03 製，目的在於使已啟用40年餘之船臺恢復一定之功能，使船
04 隻得從海面上運抵陸地乾塢以便於維修，故自整體契約目的
05 及規格說明，應足判別鋼軌新製之施作範圍係包含陸地鋼軌
06 在內。原告雖爭執依規範說明書所載新製範圍「昇降船臺現
07 地左側A1至A10 及右側B1及B10 捲廠機作業區域」，應不包
08 含陸地部分，超過此區域鋼軌長度之差僅供備料，不含施作
09 云云，然系爭採購案開標前，有開放廠商到現場勘估，而除
10 原告以外之其他承商於勘估後均清楚明瞭施作範圍包含陸地
11 鋼軌在內，可知只要原告踐行此一程序，日後即不可能有此
12 爭議發生，則原告就此爭議之發生自難辭其咎；且系爭採購
13 案早於108 年8 月12日即行第一次公告，原告則係於同年9
14 月9 日投標，原告於投標前非無相當時間發現此一爭議並請
15 求被告釋疑，原告捨此而不為，反於兩造簽訂系爭契約之短
16 短6 日後，旋於同年月23日發函要求召開履約協調會，並主
17 張施工範圍不含陸地鋼軌換裝及陸地鋼軌土木結構施工，其
18 意在先行低價搶標，嗣後再鑽契約漏洞製造爭執，以達拖延
19 履約期限。另被告為使原告盡速施工，嗣後雖以因契約未明
20 確載明且考量艦艇維修之需求下，於109 年3 月27日之履約
21 協調會同意原告不施作陸上鋼軌部分，僅將鋼軌餘料交付被
22 告收存，然此部分爭議之發生既係導因於原告未於投標前先
23 至現場勘估及依政府採購法第41條規定請求被告釋疑所致，
24 倘因此有衍生遲誤履約期限之風險，亦應由原告自行承擔，
25 而不可歸責於被告，況原告於109 年2 月27日所提出之新製
26 藍圖並未包含陸地鋼軌土木結構施工部分，被告亦未予以退
27 件，顯然此一爭議並未影響原告之履約期限。

28 (二)系爭採購案第三階段因拆除舊船臺工法所生履約爭議過程略
29 為：(1)原告於109 年6 月8 日以（109 ）農橋字第017 號
30 函，略以該公司現拆除舊鋼構主樑，將會與電控開關箱共20
31 組起衝突，請海軍左支部拆除移位，並自該日起暫時停工等

01 語，嗣海軍左支部於同年月19日召開履約協調會，會中原告
02 表示要使用200 噸吊車進行船臺拆卸工程，然海軍左支部工
03 安室表示因現有鋼樑腐蝕，不建議200 噸吊車先行施作，建
04 議原告找第三方公信單位計算是否可行，因此部分無法釐
05 清，被告同意自109 年6 月8 日起不列計工期。(2)海軍左支
06 部為確保後續施作安全，並促使原告履約，乃委請詮銘公司
07 進行昇降船臺鋼構分析，分析結果認為因昇降船臺在降伏強
08 度折減後不堪使用已有安全疑慮，並建議採取3 種施工方
09 法。(3)海軍左支部旋於109 年9 月8 日以海營供應字第1090
10 005550號函檢附上開分析報告，請原告可取3 種施工方法擇
11 一作業，並於109 年9 月23日召開履約協調會。會中原告雖
12 質疑詮銘公司分析時將鋼材降伏強度折減50% 之依據，並表
13 示原船臺設計前半段可載重2,200 噸，就算折減50% ，亦可
14 載重1,100 噸，目前預定進入船臺上方施工車輛、機具、人
15 員共約350 噸以內，船臺應可承受云云，然詮銘公司技師當
16 場回覆經現場評估鋼構腐蝕嚴重，至於強度折減50% 是依現
17 場腐蝕狀況判斷並詢問相關工程人員後折衷計算，原告所提
18 局部取樣檢樣仍不客觀，因腐蝕並不均勻，須考量焊接問題
19 等語。最後結論分析報告已建議3 種施工工法，請原告依3
20 種施工工法擇一執行。(4)然原告嗣並未遵照上開履約協調會
21 之指示，仍自行委託建興土木技師事務所進行舊船臺結構電
22 腦數值模擬分析，表示舊船臺結構拆除作業可依該公司擬定
23 之拆除作業計畫執行云云。海軍左支部遂再度於109 年10月
24 14日召開履約協調會，會中因工安室認為原告所出具報告係
25 於無腐蝕、無變形情況下所做分析，故無法認同，原告乃建
26 議船臺拆裝部分暫停施工循法律途徑解決，另有關材料焊道
27 測試、噴砂油漆部分先行復工施作，因雙方仍無法達成共
28 識，履約協調會結論請裝管科洽地區技師協會針對雙方報告
29 實施評估並配合現場勘估，由最後認證結果執行後續施工方
30 法，有關材料焊接、除鏽、塗裝等工項先行復工施作。(5)上
31 開履約協調會後，海軍左支部即洽請結構技師公會進行昇降

01 船臺鋼構結構分析評估，結構技師公會並於109 年11月9 日
02 邀集海軍左支部及原告前往現場進行鑑定初勘，當場聽取原
03 告說明擬拆除施工程序及吊車加載結構分析報告及海軍左支
04 部說明委外昇降船臺鋼構分析報告，並現場初步勘查主副樑
05 均有明顯鏽損及焊道鏽蝕狀況，初勘結果認為本案依公共工
06 程施工品質作業管理要點，施工單位應提完整之施工計畫，
07 由於施工單位重型施工機具擬進入現有昇降船臺造行拆除作
08 業及更新工程具施工危險性，昇降船臺現況是否能負荷重型
09 施工機具，其結構安全計算報告應評估現況鋼樑斷面鏽蝕量
10 及焊道鏽蝕適當折減後計算強度及安全性，並由專業技師簽
11 證負責，送被告核可。(6)因109年10月14日履約協調會結論
12 要求原告就有關材料焊接、除鏽、塗裝等工項先行復工施
13 作，原告並於109 年10月22日函請海軍左支部辦理主/ 副樑
14 焊道驗收，海軍左支部遂於109 年11月12日以海營供應字第
15 1090100130號函訂於109 年11月18日赴原告處實施檢驗（焊
16 接、除鏽）作業，惟原告旋於翌日委請律師終止系爭契約，
17 並取消109年11月18日之焊道檢驗作業。然海軍左支部不同
18 意檢驗作業取消，仍請原告依採購清單備註第10條第3 項配
19 合執行相關準備事宜，但109 年11月18日海軍左支部派員到
20 場實施檢驗作業時，原告卻拒絕開門配合驗收，遂判定驗收
21 不合格。(7)嗣雙方陸續於109年12月3 日、12月16日及110
22 年1 月13日召開履約協調會，原告於110 年1 月13日之履約
23 協調會中同意依高雄技師公會所提建議重新報價，並於110
24 年2 月20日函送昇降船臺鋼構及軌道拆除安裝工程施工計劃
25 書及價金增加表予海軍左支部轉送被告呈請海軍司令部是否
26 同意辦理議價及契約變更，惟海軍司令部審查結果認為系爭
27 採購案屬財物案，採購清單第22條第8 項已載明「上述財物
28 提供所生一切成本、費用，均已包含於契約總價中，不另計
29 價。」，故承商負有以固定價格完成履約標的即「交付『昇
30 降船臺鋼構及軌道新製』一座」之義務，且依系爭契約通用
31 條款第8 條第22項約定「廠商應對其履約場所作業及履約方

01 法之適當性、可靠性及安全性負完全責任。」是以確保工法
02 無危安之疑慮，自始即為承商之義務，承商應以選用法
03 規之工法為原則辦理，而非以透過變更契約方式，將責任轉
04 嫁由機關承擔。海軍左支部遂於110 年4 月27日以海營供應
05 字第1100006891號函覆原告，並請原告依原契約條件完成履
06 約交貨，如逾期將依約計罰。(8)原告於收受上開函文後，回
07 函表示將依109 年11月13日終止契約之意思表示效果向被告
08 求償，即明示拒絕依原契約條件履行，海軍左支部遂於110
09 年6 月7 日以海營供應字第1100009857號函向原告為解除契
10 約之意思表示，並請原告返還已付價金12,755,200元，上開
11 函文經原告於同日收受。系爭採購案雖為財物採購，然履約
12 過程包括完成新製藍圖設繪、船臺鋼構主樑新製（含焊接、
13 除鏽、塗裝）及安裝，暨舊鋼構主樑與鋼軌拆除，且履約期
14 長達200 日曆天，顯需經一定履約過程，而非以現成財物供
15 應，自有政府採購法第70條第5 項準用第1 項規定之適用，
16 則被告於履約過程中，要求原告應執行品質管理、環境保
17 護、施工安全衛生之責任，自屬於法有據。且依系爭契約通
18 用條款第8 條第22項、第17條第7 項約定，足見於履約過程
19 中採行安全之施工方法乃係原告身為債務人所應負之附隨義
20 務，尤以舊船臺拆除工程屬於職業安全衛生管理辦法第2 條
21 第1 項第1 款所定具顯著風險之第一類事業中之營造業之範
22 疇，則被告為防止原告於施工過程中發生任何事故或工安意
23 外，自得要求原告應採行具安全性之施工工法，且在原告改
24 正前，暫停契約之執行。倘原告仍拒絕辦理，自應負民法第
25 227 條第1 項不完全給付債務不履行之責任，被告亦得依民
26 法關於債務不履行之規定解除契約。海軍左支部之所以否定
27 原告原欲採行之工法，係因原告原擬拆除並換新升降船臺底
28 部基礎鋼樑結構之方式，係以鋼板鋪設於船臺表層局部區
29 域，再將大台輪型「移動式起重機（俗稱吊車）」（最大吊
30 升荷重200 至300 公噸）開上該區，在其可作業範圍（負荷
31 約58公噸之吊桿角度及長度）就地逐次自下而上拔除各段腐

01 蝕鋼構（每根重約30公噸），再用聯結拖板車輸運新舊品鋼
02 樑，予以安裝換新，原告並主張倘參照船臺原設計載重規
03 格，應可承受無安全顧慮云云。然系爭採購案即係因船臺底
04 部基礎鋼構均已腐蝕嚴重致須換新而生，故舊船臺之承载力
05 已非原設計值可比，且該船臺於100 年11月29日曾發生崩塌
06 陷落意外，迄今結構腐蝕狀況更形嚴重，如再於腐蝕結構上
07 承載多組新舊鋼樑、起重機與拖板車等重量，復加上吊車直
08 接向下施力之加乘效應等，船臺將有崩塌而肇生工安意外之
09 虞，另吊車之施力基礎為腐蝕船臺，亦可能有立基不穩而致
10 翻倒釀災之風險，縱原告不斷強調有簽具切結書且投保保
11 險，然被告自不可能未盡把關之責，而在原告所提工法有明
12 顯安全疑慮之狀態下仍同意原告施工。然經被告請原告提出
13 證明以消弭其工法之危安疑慮，原告雖委託建興土木技師事
14 務所提出升降船臺鋼構及軌道拆除作業結構分析書，但簽證
15 技師於報告第1 頁備註欄已特別聲明「僅依據委託人提供資
16 料進行分析，分析時為無變形、腐蝕情況分析，施工作業不
17 在設計之內。」等語，而船臺結構既腐蝕嚴重，則原告所提
18 結構分析報告顯然無法解消工安疑慮。且海軍左支部另委請
19 結構技師公會鑑定初勘結果，亦認為原告應提完整之施工計
20 劃，且重型施工機具擬進入現有升降船臺進行拆除作業及更
21 新工程具施工危險性，升降船臺現況是否能負荷重型施工機
22 具，其結構安全計算報告應評估現況鋼樑斷面鏽蝕量及焊道
23 鏽蝕適當折減後計算強度及安全性，並由專業技師簽證負責
24 後送被告核可，是在原告履行上開附隨義務之前，被告不予
25 認可原告之工法，並在原告改正前，不同意原告以有肇生工
26 安疑慮之方法施工，自屬正當有據。綜上，第三階段之履約
27 所以暫停，既係因原告未能提出合於工安法規及低風險之工
28 法所致，自屬可歸責於原告之事由，而不可歸責於被告，原
29 告指稱第三階段停止施工係因可歸責於被告之情形云云，顯
30 係卸責之詞，要無可採。

31 (三)系爭契約通用條款第17條第8 項第3 款係規定因可歸責於機

關之情形，機關通知廠商部分或全部暫停執行，暫停執行期間累計逾6 個月者，廠商得通知機關終止或解除部分或全部契約，並得向機關請求損害賠償因契約終止或解除而生之損害。然本件第一階段及第三階段之暫停履約，皆非因可歸責於被告之事由，反係因可歸責於原告之因素所致，已如前述，自不符合上開約定之要件。原告執此主張終止契約顯不合法，據此請求損害賠償，更屬無據。又第一階段暫停履約之期間係自108 年11月6 日起至109 年1 月30日止，第三階段暫停履約之期間係自109 年6 月8 日起至109 年10月19日止，原告主張合計8 個月又55日云云，顯然有誤。再原告雖主張舊船臺拆除與新船臺新製之工期係合併計算，但海軍左支部要求自109 年10月20日進行部分復工，已違反契約所定施工期限計算之依據云云，然海軍左支部109 年1 月30日即以海營供應字第1090000496號函告知原告依契約無限定拆除舊鋼軌時間，且原告於109 年10月14日履約協調會中係自行提議船臺拆裝部分暫停施工循法律途徑解決，另有關材料焊道測試、噴砂油漆部分先行復工施作等語，顯然舊船臺拆除與新船臺之製作兩工項係可同時併行，並不衝突，則被告依原告之提議要求原告就船臺新製之材料焊道測試、噴砂油漆部分先行復工施作，就舊船臺拆除部分仍要求於提出安全工法後始行復工，自無不合，並無違反契約約定可言。

(四)既系爭契約之暫停執行並非因可歸責於被告之事由所致，原告並無終止契約之權，自無權依系爭契約通用條款第17條第8 項第3 款之約定，向被告請求賠償。且就原告請求簽證費用1,267,750 元部分，被告否認原證21附件1-3 收據、證明書及發票之形式上真正，且所謂立勝科技檢驗有限公司之試驗報告，係原告未經被告同意擅自取走廠區之鋼軌送驗，此份試驗報告亦不為被告所承認，原告要求被告賠償，顯屬無據。就請求購置鋼板材料費用13,225,328元部分，被告否認原證21附件4 證明書及統一發票之形式上真正，縱認統一發票係屬真正，然此至多僅能證明原告有向高吉貿易股份有限

01 公司購買鋼材，不足證明係用於系爭採購案履約之用；且系
02 爭採購案於109 年5 月20日即已完成材料驗收，並自109 年
03 6 月8 日起停工而未再復工，原告更於109 年11月13日發函
04 終止契約，然觀之原告所提發票開立日期卻係在109 年5 月
05 20日起至109 年12月11日間，猶難認該等發票所示之鋼材與
06 系爭採購案有關。就昇降船臺新製費用6,095,000 元部分，
07 被告否認原證21附件5 工程承攬契約書及統一發票之形式上
08 真正，且系爭採購案於109 年5 月21日開始第三階段之履約
09 後，原告旋於109 年6 月8 日停工而未再復工，嗣更於109
10 年11月13日發函終止契約，並拒絕被告抽檢焊道，顯無證據
11 證明原告期間有何新製船臺之舉，然觀之原告所提發票開立
12 日期卻是在109 年7 月17日至110 年5 月28日之間，益證原
13 告主張有委託隆尚順工程有限公司製作新製船臺且支付費用
14 等情不實。至原告交由隆尚順工程有限公司兌現之支票，至
15 多僅能證明原告有給付隆尚順工程有限公司50萬元之票款，
16 但不能證明給付票款之原因，被告否認與系爭採購案有關。
17 就鋼軌新製暨進口費用1,789,774 元部分，被告否認原證21
18 附件6-11之形式上真正，且系爭採購案於109 年5 月21日開
19 始第三階段之履約後，原告旋於109 年6 月8 日停工而未再
20 復工，嗣更於109 年11月13日發函終止契約，然觀之原告所
21 提匯出匯款申請書之時間係分別在109 年7 月3 日及同年月
22 15日，發票開立日期則分別在109 年8 月31日至109 年11月
23 2 日間，更難證明與系爭採購案有關。就舊昇降船臺拆除費
24 用2,364,075 元部分，被告否認原證21附件12之形式上真
25 正，且系爭採購案於109 年5 月21日開始第三階段之履約
26 後，原告旋於109 年6 月8 日停工而未再復工，嗣更於109
27 年11月13日發函終止契約，然觀之原告所提發票開立日期卻
28 分別在109 年5 月16日至109 年12月5 日之間，自無從證明
29 原告確有委託程鴻工程行進行舊昇降船臺拆裝工程且支付費
30 用之事實。就鋼構鋼樑運送費用480,000 元部分，被告否認
31 原證21附件15報價單及統一發票之形式上真正，且由報價單

01 及發票亦無從證明品項確係系爭採購案履約用之鋼樑。預期
02 業利潤損失5,420,960 元部分，原告既因未繼續系爭契約而
03 未有成本之支出，自應扣除成本減省之利益，原告逕以本件
04 採購標的金額總額乘上同業利潤標準計算所失利益，自非有
05 據。再查，本件採購標的金額總價為31,888,000元，然倘加
06 計原告主張其為履行系爭契約已支出或應支出之簽證費用1,
07 267,750 元、購買鋼板材料費用13,225,358元、與隆尚順工
08 程有限公司間就昇降船臺新製工程契約金額8,400,000 元、
09 鋼軌新製暨進口費用2,014,028 元、與程鴻工程行間就舊昇
10 降船臺拆除工程契約金額9,000,000 元，合計已高達33,90
11 7,136元，業已超過系爭採購案契約金額，足證原告主張為
12 履行系爭採購案而支出之費用確有不實之嫌。綜上所陳，原
13 告請求被告賠償18,111,941元，並無理由。另以合於被告
14 認可具安全性之施工工法進行舊船臺之拆卸，本屬原告應盡
15 之附隨義務，今原告未盡此項義務，自應負民法第227 條第
16 1 項不完全給付債務不履行之責任，且因原告拒絕依適當之
17 工法進行舊船臺之拆卸，已影響系爭契約目的之完成，被告
18 本得依民法關於債務不履行之規定解除契約。又原告不僅拒
19 絕拆卸舊船臺，嗣更明示拒絕就新製船臺部分先行復工，而
20 無正當理由拒絕履行系爭契約，為此被告代理人海軍左支部
21 業於110 年6 月7 日以海營供應字第1100009857號函向原告
22 為解除契約之意思表示，解除契約依據為系爭契約通用條款
23 第17條第1 項第8 款。則被告自得沒收本案履約保證金，並
24 另請求原告返還已付價金12,755,200元逾期罰款及因此支出
25 之技師鑑定費用等語置辯，並聲明：(一)原告之訴及假執行之
26 聲請均駁回。(二)如受不利判決，願供擔保，請准宣告免為假
27 執行。

28 三、兩造不爭執事項如下：

29 (一)兩造就「昇降船臺鋼構及軌道新製」採購案(購案編號PD089
30 21P117PE，下稱系爭採購案)，於民國(下同)108年9月17日
31 簽立訂購軍品契約(決標日108年9月10日，下稱系爭契約)，

01 總價新臺幣(下同)31,888,000元(不含關稅及進口營業稅)，
02 並約明海軍左營後勤支援指揮部(下稱左支部)為履約程序中
03 被告之代理人。

04 (二)系爭契約採購清單備註7交貨時間(1)約定，原告須於簽約日
05 之次日起20日曆天內完成新製藍圖設繪。原告於108年10月7
06 日以(108)農橋字第028號函呈送新製藍圖設繪、結構分析書
07 及技師簽證報告予左支部，經左支部以108年11月4日海營供
08 應字第1080005882號函復案內尚缺第三公證機構簽證資料、
09 藍圖僅附升降區鋼構設繪未包含轉運台前RC道路等，請原告
10 完成缺改作業。嗣兩造於108年11月6日召開履約協調會後，
11 左支部以108年11月21日海營供應字第1080006337號函檢送1
12 08年11月6日履約協調會議記錄予原告，並說明因本案施作
13 範圍與契約所提第三公證單位尚需左支部釐清為由，自11月
14 6日起，暫不予計算本案交貨期。

15 (三)兩造於108年11月6日、109年1月15日多次召開履約協調會議
16 並於109年1月20日進行現地會勘後，左支部以109年1月30日
17 海營供應字第1090000496號函檢送109年1月15日履約協調會
18 議記錄予原告，於結論事項中說明葉大成造船設計師事務所
19 可為契約所述第三公證單位，惟針對「旨案所指陸地範圍為
20 船臺至柏油路上之鋼軌(未包含轉運臺)」部分，被告說明
21 「因拆除及安裝陸上鋼軌均會影響舊有RC結構，本部同意貴
22 司所提，將於專業結構技師至現地進行評估後，再行研
23 議。」。原告於109年2月27日以(109)農橋字第010號函檢送
24 土木工程技師藍圖設計及第三方公證機構認證資料予左支
25 部，經左支部於109年3月16日以海營供應字第1090001474號
26 函復有關藍圖設繪部分經審認已無附加意見。

27 (四)兩造於109年3月27日再度召開履約協調會議，嗣左支部以10
28 9年1月30日海營供應字第1090000496號函復審認意見，說明
29 有關陸岸鋼軌部分同意不施作，後續鋼軌餘料交左支部收
30 存。左支部再於109年4月23日與原告進行海軍保修指揮部契
31 約修訂(變更)書之簽訂，就系爭契約採購清單備註7交貨時

間(1)之約定內容修訂為「於接獲甲方代理人(即左支部)通知新製藍圖審查合格次日起90日曆天(含)內完成船臺鋼構主樑材料驗收，於主樑材料驗收合格次日起60日曆天(含)內完成採購標的新製含焊接、除鏽、塗裝等3道工項」。主樑材料驗收程序經原告於109年5月8日函請左支部辦理材料驗收，由左支部於109年5月20日驗收合格，左支部並給付第一期款1,275萬5,200元予原告。

(五)原告以109年6月8日(109)農橋字第017號函通知左支部，於109年6月8日進行拆除舊鋼構主樑作業時遭左支部所屬人員阻止，以及拆除作業進行前應由左支部就20組電控開關箱設備進行保全與移置作業為由，申請左支部同意自該日起暫時停工。左支部於同年月19日邀集原告召開履約協調會議後，以109年7月21日海營供應字第1090004348號函通知原告「因20噸吊車進行船臺拆卸負載部分現無法釐清，自6月8日起不列計工期」，並於函中針對左支部需審認之「有關鋼樑強度計算部分」，要求原告於109年7月23日至現場提供技師所需資料。兩造於109年9月23日再度召開履約協調會議，嗣左支部以109年9月25日海營供應字第1090000496號函檢送109年9月23日履約協調會議記錄予原告，並於說明中要求原告依據左支部會議結論內容，依據詮銘工程技術顧問公司結構技師建議之三種施工方法則一執行。左支部於109年10月14日再度邀集原告召開履約協調會議，並以109年10月16日海營供應字第1090006520號函檢送109年10月14日履約協調會議記錄予原告，於說明中要求原告依據左支部會議結論內容，於左支部怡地區技師協會實施評估並現場勘估後，由最後認證結果執行後續施工方法。

(六)左支部於109年11月9日委託高雄市結構工程工業技師公會進行昇降船臺鋼構現勘程序，該公會以109年11月12日一〇九高結師(十二)字第20201195-1號函檢送初勘記錄表予左支部，於「六、(建議事項)」中說明「施工單位應提完整之施工計畫…其結構安全計算報告應評估現況鋼樑斷面鏽蝕量及

01 焊道鏽蝕適當折減後計算強度及安全性，並由專業技師簽證
02 負責，送甲方核可。」。惟因第二階段採購標的新製工項之
03 進行，自108年11月6日以來一直處於停工狀態，原告於109
04 年11月13日依據海軍保修指揮部內購財物採購契約通用條款
05 第17條第(八)項第3款規定，以律師函向被告送達終止系爭
06 採購契約之意思表示。

07 (七)兩造陸續於109年12月3日、12月16日及110年1月13日召開履
08 約協調會議，左支部以110年2月1日海營供應字第110000165
09 0號函要求原告提供施工計畫書以辦理後續修約事宜，左支
10 部並重新擬定「海軍保修指揮部契約修訂(變更)書」於110
11 年3月17日交由原告用印後，左支部於110年4月27日以海營
12 供應字第1100006891號函要求原告依原契約條件完成履約交
13 貨。

14 (八)原告前於請領第一期工程款後，已交付29支總長度達344.81
15 公尺之鋼軌予被告代理人左支部，並再度於111年11月21日
16 以(111)農橋字第○一三號函要求左支部就原告製造完成之
17 主樑10支，副樑29支，縱樑20支，懸臂樑2支，鋼軌壓版570
18 片，於文到後30日期限內取回(甲證43)。經左支部以111年1
19 2月13日海營供應字第1110025973號函覆原告同意先行取回
20 鋼構材料(甲證44)，左支部並派員於111年12月15日取回並
21 於原告提供之「海軍船台鋼構材料驗料清單(依技師新製藍
22 圖計算)」及「已移交海軍船台鋼軌材料清單」上簽名確認
23 (甲證45)。

24 四、爭執事項：

25 (一)原告主張因可歸責於被告之事由，致系爭契約暫停執行期間
26 累計逾6個月，並於109年11月13日依據海軍保修指揮部內購
27 財物採購契約通用條款第17條第(八)項第3款規定終止系爭
28 契約，有無理由？

29 (二)原告請求被告賠償18,111,941元之損害，有無理由？

30 (三)原告請求被告應出具質權消滅通知書，將臺灣銀行成功分行
31 存單號碼000000000000號、金額新臺幣3,188,800元之定期

01 存款存單解除質權設定後，將該定期存款存單交付原告，有
02 無理由？

03 五、本院得心證之理由：

04 (一)本件契約暫停執行是否可歸責於被告？原告依通用條款第17
05 條第8項第3款規定終止契約，有無理由？

06 1、原告主張系爭契約自民國108年9月17日簽約以來，因新製藍
07 圖應附具第三公證機構簽證及施作範圍爭議問題，暫停執行
08 期間達143日，另自被告裁示不予計算工期之109年6月8日之
09 翌日起至109年10月20日，左支部要求原告復工並開始計算
10 工期止，暫停執行期間達158天，累計暫停執行期間已逾6個
11 月，爰依通用條款第17條第8項第3款規定終止契約，並請求
12 被告賠償損害等情，被告則以前揭情詞置辯。經查：

13 (1)原告雖稱第一階段之新製藍圖設繪與審查過程，因系爭契
14 約對於第三公證機構之定義不明，致原告遲遲無法呈送所
15 謂第三公證機構之簽證，嗣經兩造多次以履約協調會議討
16 論後，始確認「葉大成造船技師事務所」係符合系爭契約
17 所定之第三公證機構之資格，而主張系爭契約之暫停執行
18 係可歸責於被告云云。

19 (2)惟按廠商對招標文件內容有疑義者，應於招標文件規定之
20 日期前，以書面向招標機關請求釋疑，政府採購法第41條
21 第1項定有明文。查系爭契約之採購清單於招標時業已公
22 告，原告於投標前應已清楚明瞭第一階段新製藍圖之驗收
23 須含經第三公證機構之簽證，倘原告就「第三公證機構」
24 或括弧內所謂「大學相關系所」或「鋼結構銲接協會」所
25 指為何，抑或上開單位是否具備進行簽證事務之專業能力
26 有疑，自應於投標前依前開政府採購法之規定請求釋疑。
27 然原告於系爭契約招標文件公告時並未以書面提出釋疑，
28 以利被告得依同條第2項規定辦理，自不得於事後再以契
29 約所定「第三公證機構」定義不明作為拖延履約之理由，
30 且因此所生遲誤履約期限之風險，亦應由原告自行承擔，
31 非可歸責於被告。

01 (3)又系爭契約採購清單就新製藍圖驗收檢驗方法約定應經第
02 三公證機構（大學相關系所或鋼結構銲接協會）簽證，所
03 謂「第三公證單位」係指獨立於甲、乙雙方之外，具備執
04 行認證能力，且在認證過程中可客觀、公證、獨立從事認
05 證之單位，而「大學相關系所或鋼結構銲接協會」既係載
06 於括弧之中，應僅係提供作為廠商參考之用（即例如之
07 意），非謂「第三公證單位」即以「大學相關系所或鋼結
08 構銲接協會」為限，倘廠商所覓第三公證機構所簽證之藍
09 圖，能達系爭契約之目的，應無不可。第三公證單位應非
10 僅限於「大學相關系所或鋼結構銲接協會」而已，故原告
11 本可逕洽可出具簽證報告之第三公證單位為之。此部分被
12 告業於108年12月16日當日履約協調會上所提澄復事項
13 （三）說明：「契約所指第三方公證單位，針對藍圖審認
14 第三方公證機構，承商可洽大學相關系所、鋼結構銲接協
15 會、土木結構技師公會或結構技師公會…等相關單位進行
16 審認，基於維持公平合理之採購環境與程序，並確保採購
17 品質，本處無法提供承商需洽上述哪一間單位。另藍圖審
18 認內容為何請參閱契約檢驗方法第一條。」等語明確，此
19 有被證14可證，原告並於被告說明後，當場表示針對藍圖
20 審查第三公證單位，擬洽「葉大成造船設計師事務所」辦
21 理，以該事務所當作契約所指第三公證單位，嗣左支部即
22 於108年12月31日以海營供應字第1080007347號函附件覆
23 以「契約所指含經第三公證機構（大學相關系所或鋼結構
24 銲接協會）及專業技師（土木或結構技師）同時簽證乙
25 節，括弧內僅為本部提供參考，可作為例如解釋，如承商
26 擬洽『葉大成造船設計師事務所』進行簽證，本部僅要求
27 應達合約簽證之目的，餘無附加意見。」等語，此亦有被
28 證15參，繼而於原告提出後於109年1月30日予以認可合
29 格，有甲證6可證，足見本件係因原告囿於契約文字，誤
30 解括弧內之「大學相關系所或鋼結構銲接協會」僅為列
31 舉，致於得標後方向被告請求召開履約協調會釋疑，則原

告倘有因此延誤履約期限，亦屬可歸責於原告之事由，而應自行承擔風險。

(4)原告又主張有去尋找各大學相關系所、鋼結構銲接協會及金屬中心詢問，都回復無法進行公證簽證報告的提出云云，惟被告為辦理本次昇降船臺重購案，因原告於本案屢次爭執計畫清單所指「第三公證單位」不明，為慎重起見，乃於購案重新招標前，先行發函詢問各大學相關系所是否具有審查簽證能力，函文中並說明為周延審查廠商藍圖是否符合淨舉升能量850噸需求，擬於採購清單明訂新製藍圖之驗收，廠商藍圖應由專業技師（土木或結構技師）簽證（出具結構計算書），並應由第三方公證單位（如大學相關系所）實施設計審查簽證（出具結構計算書）等語，並檢附說明書摘要及流程說明供參（被證18參照）。嗣國立成功大學、國立臺北科技大學、國立高雄科技大學、國立宜蘭大學皆函覆該校土木工程學系具備此案審查簽證能力，另國立嘉義大學亦函覆該校土木與水資源工程學系確有一位教授具備審查能力，此有各校函文可憑（被證19、21參照）。足見被告於本案採購清單要求新製藍圖須同時經第三公證機構簽證，其中第三公證機構後方括弧內所載（具備審查藍圖簽證能力）之「大學相關系所」確實存在，並無原告所指查無具備進行簽證事務之專業能力之情，原告指稱被告指定之類別（事實上被告並未指定，僅係舉例）根本無法提出公證程序之報告云云，與事實不符。原告既自承第三方公證機構簽證應由原告去尋找，為履行契約義務，原告自應善盡該義務，向各大學系所詢問，其因此延誤履約，屬可歸責於原告之事由，並非可歸責於被告之事由。

(5)原告雖陳稱被證19大學函文內容只說明具備審查簽證能力，而非進行書寫簽證報告之能力，大學系所及協會本身不具備執業人員之能力，無法出具簽證報告云云。惟查，系爭契約採購清單就新製藍圖驗收檢驗方法係約定「…依

01 乙方新製藍圖【含經第三公證機構（大學相關系所或鋼結
02 構銲接協會）及專業技師（土木或結構技師）同時簽證符
03 合淨舉升能量（含臺車、艦艇及墩木）850噸（含）以上
04 需求之文件…】實施藍圖查核及文件審查…」，故被告所
05 要求者，係除專業技師之簽證報告外，尚須第三公證機構
06 之簽證，則此一第三公證機構之簽證，自不限一定要技師
07 出具，只要係第三公證機構，且能就乙方新製藍圖出具符
08 合淨舉升能量850噸以上需求之簽證報告，即符合契約要
09 求。又被告向各大學土木工程系所徵詢之函文之主旨為：
10 「有關貴校土木工程系所是否具備『就昇降船臺新製藍圖
11 審查是否符合淨舉升能量850噸需求』第三方設計審查簽
12 證能力。」，並說明：「一、本部刻正辦理昇降船臺新製
13 案計畫申購事宜，為周延審查廠商藍圖是否符合淨舉升能
14 量850噸需求，擬於採購清單明訂新製藍圖之驗收，廠商
15 藍圖應由專業技師（土木或結構技師）簽證（出具結構計
16 算書）外，並應由第三方公證單位（如大學相關系所）實
17 施設計審查簽證（出具結構計算書）」等語（上開函文所
18 謂「設計審查簽證能力」係參考原告所提出之葉大成造船
19 技師事務所第三方公證審查報告（被證21參照）之簽證項
20 目「其他（設計審查）」及簽證內容「根據委託單位提供
21 之『昇降船臺鋼構』之結構設計書圖進行審查，並進行獨
22 立驗證之結構計算書，以出具第三方公證審查報告」而擬
23 定），故各大學函覆該校土木工程系具備「設計審查簽證
24 能力」或略稱「審查能力」之意，自係指有出具簽證報告
25 之能力，此由國立宜蘭大學函覆稱「主旨：貴單位詢問略
26 以本校土木工程學系是否具備『就昇降船臺新製藍圖，審
27 查是否符合淨舉升能量850噸需求』第三方設計審查簽證
28 能力，本校該系回覆可。」、「說明：一、將另邀請具結
29 構技師資格之專家學者一併加入審查團隊進行審查及出具
30 結構計算書。」等語（被證22參照），更足明瞭。原告指
31 稱各大學系所之回覆僅只說明具備審查簽證能力，而非進

01 行書寫簽證報告之能力云云，不可採認。

02 (6)原告又稱如屬於公共工程需辦理簽證，並須依公共工程專
03 業技師簽證規則（下稱技師簽證規則）之規定辦理，而依
04 技師簽證規則第2、5、7條規定，若非屬第5條所定公共工
05 程應實施簽證之事項，惟經政府機關、公營事業或公法人
06 明定應辦理簽證程序時，亦有該規則之適用，但本件採購
07 並未依相關規定之要求來規範簽證云云。惟查，技師簽證
08 規則第7條「第五條所定公共工程應實施簽證之事項，其
09 屬政府機關、公營事業或公法人依其他法律自行辦理時，
10 應指派所屬依法取得相關技師證書者辦理，其簽證準用本
11 規則之規定。」係在規範該規則第5條所定公共工程應實
12 施簽證之事項，倘由政府機關、公營事業或公法人依其他
13 法律自行辦理時，仍應指派所屬依法取得相關技師證書者
14 辦理，並應踐行該規則所訂作業：「提出實施設計、監造
15 之執行計畫」（第6條）；「提出簽證報告」（第12
16 條）；「就其辦理經過，連同相關資料、文件彙訂為工作
17 底稿」（第13條）及「每六個月將簽證紀錄報中央主管機
18 關備查」（第15條，透過網際網路申報）。故倘非該規則
19 第5條所定公共工程，縱屬政府機關、公營事業或公法人
20 自行辦理簽證，亦無該規則第7條規定之適用自明。而本
21 件昇降船臺之新製並非技師簽證規則第5條所規定應實施
22 技師簽證之公共工程（被證23參照），本無技師簽證規則
23 之適用，簽證自無需必由專業技師為之。且技師簽證規則
24 所規範之對象為技師，然本件採購計畫清單所謂「第三公
25 證機構」之簽證，並不限於技師，只要具備簽證能力，即
26 為已足，而被告已提出多所大學之回函證明國內確有大學
27 相關系所具備設計審查簽證之能力，足見被告於契約中所
28 要求之事項並非不能達成，原告延誤履約，本應自行承
29 擔，不可歸責於被告。

30 (7)原告復引用行政院公共工程委員會（下稱工程會）107年4
31 月16日工程技字第10700112150號函，非技師不能執行簽

證業務，故被告於採購清單要求需另由第三公證機構如大學相關系所簽證，顯屬無法達成云云，並舉證人葉大成證稱依技師法非技師不能執行簽證業務，公務人員不能兼職，所以不能出具簽證報告，大學教授不能用技師身分幫大學簽證，大學可以複委託給大學教授執業技師，但最後出具的簽證要以技師事務所或工程顧問公司的名義出具等語。惟查：

①工程會上開函文意旨僅係針對技師法之規定說明技師簽章與簽證之區別及技師簽證之定義，並未明確表示僅有技師始有辦理簽證之資格及出具簽證報告之能力，是原告引用上開工程會函文，主張非技師即不具出具簽證報告之資格云云，顯有誤會。又技師法並未規定非技師不能執行簽證業務，僅規定「為提高技術服務品質或維護公共衛生安全，得擇定科別或技術服務種類，實施技師簽證；簽證規則，由中央主管機關會同中央目的事業主管機關定之。政府機關、公營事業或公法人依其他法律自行辦理第一項應實施技師簽證之事務時，應指派所屬依法取得相關技師證書者辦理。」而已（技師法第13條第3項、第4項參照）。而上開法文所指應係要求實施技師簽證之事務，需取得技師資格者，始能辦理，亦即技師簽證非技師不能為之，但並未限制其他非技師簽證亦需具有技師資格者，始得辦理。故證人葉大成證稱依技師法非技師不能執行簽證業務云云，尚有誤會。且實務上建築師、驗船機構、驗船師、航空器維修工程師等就其等執行檢查、驗證、維修業務事項，亦均得出具簽證報告（建築法第34條、土地登記規則第78-1條、建築物公共安全檢查簽證及申報辦法第2條第2款暨第6條、船舶法第84條、航空人員檢定給證管理規則第92、95條等參照），足見簽證確非僅有技師可以為之。

②證人葉大成雖證稱大學教授不能幫大學簽證，最後必以技師事務所或工程顧問公司名義出具簽證報告云云。惟

證人葉大成並未明確表示大學不能以系所名義出具簽證報告，且系爭契約採購清單係記載「含經第三公證機構（大學相關系所或鋼結構銲接協會）及專業技師（土木或結構技師）同時簽證」，亦即簽證係以大學相關系所之名義為之，而包含國立成功大學、國立臺北科技大學、國立高雄科技大學、國立嘉義大學及國立宜蘭大學等大學在內之相關系所皆已回函表示有簽證能力（被證19、22參照），另國立臺灣大學海洋研究所亦曾辦理測繪工程之簽證（卷附臺灣嘉義地方法院104年度訴字第204號判決參照），足見大學相關系所確實能以系所本身名義實施簽證，故被告於採購清單要求需另由第三公證機構如大學相關系所簽證，確屬合法可行。

③再依系爭契約採購清單所載「含經第三公證機構（大學相關系所或鋼結構銲接協會）及專業技師（土木或結構技師）同時簽證」等語，可知被告要求者有二，一是專業技師簽證，另一則為第三公證機構簽證，故第三公證機構簽證自不限定非由技師簽證不可，否則被告僅要求要有2位以上之專業技師同時簽證即可。至於第三公證機構之資格，被告無一定要求，此由被告於108年12月16日履約協調會上所提澄復說明(三)說明：「契約所指第三方公證單位，針對藍圖審認第三方公證機構，承商可洽大學相關系所、鋼結構銲接協會、土木結構技師公會或結構技師公會…等相關單位進行審認」等語即明。又被告並無協助原告查訪第三公證機構之義務，原告亦承認第三公證機構應由原告去尋找，並表示確實有去尋找各大學相關系所云云，然依原告於本院111年3月11日言詞辯論庭呈補充理由四狀並自承當初僅向造船相關系所詢問等語，並參以國內大學土木工程系所確有簽證能力一節可知，本件實係原告自行限縮第三公證機構之資格，或僅向造船相關系所詢問，而未查訪土木相關系所，方未能即時尋得可以出具簽證報告之第三公證機

01 構，則倘因此導致契約暫停履行，則屬可歸責於原告之
02 事由，應非可歸責於被告。

03 (8)原告又指稱被告於108年11月5日回文要求由金屬中心實
04 施認證，但台灣銲接協會表示無法提供云云。惟查，該
05 函緣起係因原告於108年10月28日以(108)農橋字第029
06 號函向被告表示，採購清單內註明經第三公證機構（大
07 學相關系所或鋼結構銲接協會），經查訪均無上述單
08 位，而請被告澄清回覆第三公證機構，此有被證24參
09 照，被告代理人左支部方覆稱應由金屬中心實施認證等
10 語。然國內實際上確有大學相關系所可以出具簽證報
11 告，已如前述，是左支部上開函文為原告誤導所致。原
12 告未積極查訪得出具簽證報告之第三公證機構，即驟以
13 查訪未果為由請求被告召開履約協調會，被告代理人左
14 支部並因此同意自108年11月6日起暫不計工期，則就此
15 部分契約之暫停，自不可歸責於被告。

16 2、系爭契約因施作範圍爭議(是否包括陸上鋼軌)而暫停執行，
17 是否可歸責於被告？

18 (1)原告主張：因兩造就新製鋼軌換裝之「施作範圍」是否含陸地
19 鋼軌土木結構之施工與鋪設有爭議，依規範說明書所載新製範
20 圍「昇降船臺現地左側A1至A10及右側B1及B10捲廠機作業區
21 域」，應不包含陸地部分，超過此區域鋼軌長度之差僅供備
22 料，不含施作，且招標文件規範與採購合約，對於陸地鋼軌之
23 規格均無規範，而主張系爭契約之暫停執行係可歸責於被告云
24 云。

25 (2)惟查，本案採購清單在「品名料號及規格」處已載明「詳細規
26 格、尺寸及檢驗標準如『昇降船臺前段鋼構新製規範說明書』
27 （如附件1）、藍圖（如附件2）」，其中附件1之船臺鋼構及
28 軌道新製案規範說明書第五點明確規範鋼軌規格「6軌，共184
29 2呎（含）以上。」，而1842呎即係舊船臺昇降區至轉運區交
30 接處6條鋼軌長度之總長，為承辦人實際量測所得，此有被證2
31 0船臺說明及量測圖示參照，即包含新製範圍及陸地鋼軌在

內，且由附件2藍圖（審建卷一第47頁）亦可清楚看出與升降船臺升降區連接處有延伸出6條陸上鋼軌，且證人葉大成於本院證述：單從藍圖來看被告確實有將陸上鋼軌尺寸劃上去等語，此有本院111年4月25日言詞辯論筆錄可證，足見陸上鋼軌之施作確實包含在系爭契約之範圍內。而陸地鋼軌與船臺鋼軌相同，均使用相同材質，規格亦同船臺鋼軌，自無須就陸地鋼軌之規格另行規範。又系爭購案之目的，係針對升降船臺鋼構與軌道新製，目的在於使已啟用40年餘之船臺恢復一定之功能，亦即使船隻得從海面上運抵陸地乾塢以便於維修，故自整體契約目的及規格說明，亦足見鋼軌新製之施作範圍係包含陸地鋼軌在內。

- (3)原告雖主張系爭契約所附藍圖上所繪6條陸岸鋼軌僅係陸地範圍之示意圖，並認為規範說明書多出之鋼軌長度是要當廢鐵、備料云云。惟查，經本院提示系爭契約藍圖，證人葉大成亦證稱單從藍圖來看，被告確實有將陸上鋼軌尺寸畫上去，但是仍需從單價分析表或施工規範書來確認本件工程是否包含陸上鋼軌等語，已如前述，而規範說明書第五點已明確記載鋼軌規格「6軌，共1842呎（含）以上。」，且「1842呎」乃一特定數字，倘超出海上平台鋼軌部分是要作為備料，被告僅需定出一概括數目如1800呎即可，無需計較餘料之確實數目。再依原告之算法，海上平台鋼軌一條約52米，即相當於被告承辦人實際丈量171呎之長度，6條海上平台鋼軌總長僅1026呎，與1842呎相差816呎，倘平均分配給6條海上鋼軌，1條僅有136呎，差距多達35呎，作為備料明顯不足，足見規範說明書所載鋼軌長度超出海上平台之鋼軌部分，並非作為備料使用，而係指陸上鋼軌之長度。又被告承辦人員當初在量測的時候，是就船臺原有的長度，量的結果海上鋼軌長度170呎、陸上鋼軌137呎，一支307呎乘六支就是1842呎，如果沒有含陸上鋼軌就會用170呎乘六等於1,060呎，發包時會有備品，備品會留一小截600公分，備品長度大概就是6米，船臺原有的設計主鋼樑與主鋼樑的間距就是6米，但本案契約沒有備品等情，亦據被告承辦人員劉

01 弘偉陳述明確，則從藍圖搭配規範說明書，足證本件工程施作
02 範圍包含陸上鋼軌在內。

03 (4)原告又主張規範說明書貳、注意事項於二、舊品拆除及三、新
04 品安裝中並未要求原告施作陸上鋼軌，且陸上鋼軌不是簡單拆
05 裝而已，會影響RC結構之安全性云云。惟查，規範說明書貳、
06 注意事項二、舊品拆除（三）「乙方拆除舊鋼軌固定夾及螺絲
07 後，將舊鋼軌吊起配合甲方代理人要求放置指定地點，吊運所
08 需經費由乙方承擔。」中所謂舊鋼軌，並未僅限於海上平台部
09 分；另注意事項三、新品安裝（三）「船臺鋼構設有軌道6條，
10 鋼軌銜接處需以固定夾固定。」，亦僅在強調鋼軌銜接處應注
11 意之施工事項而已，原告據此主張陸上鋼軌不包含在新品安裝
12 範圍，並非可採。又109年1月15日之履約協調會中，主席固裁
13 示請相關單位於1月20日上午0900時會同承商於旗津昇降船臺
14 進行會勘，嗣原告於現地會勘後表示，拆除及安裝陸上鋼軌均
15 會影響舊有RC結構，將另請專業結構技師來進行綜合評估，評
16 估後再決定是否施作此部分，並於同年2月6日委請吳政彥土木
17 工程技師會同被告於昇降船臺現地會勘陸上鋼軌及RC結構。而
18 吳政彥土木工程技師雖於會勘後建議鑽孔取樣化驗，判讀結構
19 現況後，才能斷定是否可直接更換鋼軌，惟被告代理人左支部
20 於109年3月16日即以海營供應字第1090001474號函回覆有關2
21 月6日會勘所提鑽探評估，因原始結構可承載3500噸，現需求
22 僅850噸以下，無鑽探必要，可直接進行陸地鋼軌更換等語，
23 此有被證26可證，足見陸上鋼軌之施作並無影響RC結構安全之
24 虞。且原告亦自承海上平台之鋼軌是延伸到路面上，拉到路面
25 上才能夠進行維修等語，而陸上鋼軌既係海上平台與保修區之
26 連接，自須與海上平台之鋼軌一併施作換新，始能達到系爭購
27 案所欲達成將船舶經由昇降平臺及陸上鋼軌運送至保修區完成
28 修繕之目的。足見原告稱認為多出之鋼軌僅作為海上平台鋼軌
29 之備料，不知用於施作陸上鋼軌云云，不足採信。

30 (5)原告復主張109年3月27日履約協調會主席結論已表示「陸岸鋼
31 軌施作因契約未匡列陸岸部分，同意不施作，後續鋼軌餘料交

01 本部收存」，且原告所提土木技師及葉大成造船技師之藍圖簽
02 證報告，依藍圖所計算出之鋼軌數量也不包含陸地鋼軌，可見
03 陸地鋼軌確實不在契約範圍云云。惟查：

04 ①109年3月27日履約協調會主席結論表示「陸岸鋼軌施作因契
05 約未匡列陸岸部分」等語，係因規範說明書第一點之新製
06 範圍在文字上係記載「昇降船臺現地左側A1至A10及右側B1
07 至B10捲場機作業區域」，而就陸岸鋼軌部分有所疏漏，以
08 致產生爭議，考量雙方因此施作範圍之爭議已導致工期之
09 延宕，為免此一爭議導致工程遲遲無法進行，方協調雙方
10 各退一步，被告同意原告不施作陸岸鋼軌部分，但原告仍
11 應將後續鋼軌餘料交被告收存。然被告主張依規範說明書
12 及藍圖，契約範圍包含陸上鋼軌之施作，既非無據；且系
13 爭購案開標前，有開放廠商到現場勘估，而除原告以外之
14 其他承商於勘估後均清楚明瞭施作範圍包含陸地鋼軌在
15 內，可知只要原告踐行此一程序，日後即不可能有此爭議
16 發生；況系爭購案早於108年8月12日即行第一次公告，原
17 告則係於同年9月9日投標，故原告於投標前應有相當時間
18 發現此一爭議並請求被告釋疑。乃原告既未於投標前先至
19 現場勘估及未依政府採購法第41條規定請求被告釋疑，且
20 上開爭議倘原告有為上開勘估或釋疑之先行作為而得以避
21 免者，則因原告之不作為因此衍生遲誤履約期限之風險，
22 要不可歸責於被告。

23 ②又原告所提經土木技師及葉大成造船技師簽證之藍圖，雖
24 不包含陸地鋼軌部分，嗣並經被告驗收通過，然原告提供
25 予證人葉大成審查簽證之藍圖即省略陸上鋼軌部分，此為
26 證人葉大成證述：我作審查的圖是原告所提的設計圖，所
27 以當初給我審查的部分只有新造船臺的部分，當然沒有包
28 括藍圖陸上鋼軌。我無法判斷本案工程是否有包含陸上鋼
29 軌，我是僅就原告提出的資料作簽證等語明確，是由證人
30 葉大成之上開證詞，亦不足證明系爭契約之施作範圍不包
31 含陸上鋼軌在內。且被告代理人左支部於109年3月16日海

營供應字第1090001474號函中已表示「(一)有關藍圖設繪部分經審認已無附加意見，請貴公司依約於接獲通知後立即施工。(二)…另陸地鋼軌區域施作及拆除部分未能達成共識，建請貴公司逕自依通用條款第18條爭議處理辦理。」等語（甲證8參照），原告並於109年3月19日以(109)農橋字第012號函表示「陸地鋼軌是否屬本合約範圍，本公司將委請律師依通用條款第18條向公共工程委員會申請調解。」等語（被證25參照），是被告於審認通過原告所提藍圖時，兩造就陸地鋼軌是否屬合約範圍尚有爭議，只是為求合約能順利進行，雙方有初步共識將此部分爭議另交由工程會處理，直至109年3月27日履約協調會議，雙方才達成同意原告不施作陸岸鋼軌，但須將後續鋼軌餘料交被告收存之協議。是自不能以履約爭議協調後雙方讓步之結果，遽認因陸地鋼軌是否屬合約範圍而生爭議所致之契約暫停執行，係可歸責於被告。況此部分爭議只要原告於投標前先至現場勘估及依政府採購法第41條規定請求被告釋疑，即可避免，被告就此一階段之暫停履約未計工期而未對原告請求遲延罰款，對原告而言已屬有利，非可歸責於被告。

3、系爭契約因拆除舊船臺工法爭議而暫停執行，是否可歸責於被告：

(1)原告主張系爭購案為貨品買賣契約，契約中並未賦予被告對於原告所製作之物品安裝工法有審核或指示權利，且系爭契約為財物採購，亦無公共工程施工品質作業管理要點之適用，然被告代理人左支部卻以雙方就施工工法無法達成共識為由，不准原告進行舊鋼構主樑及鋼軌拆除與新品新製程序，然仍要求原告應自109年10月20日起起算工期進行焊接、除鏽與塗裝工項，而主張系爭契約之暫停執行係可歸責於被告云云。

(2)惟查，原告於109年6月19日履約協調會中表示要使用200噸吊車進行船臺拆卸工程，然被告左支部工安室表示因現有鋼樑

01 腐蝕，不建議200噸吊車先行施作，建議原告找第三方公信單
02 位計算是否可行，因此部分無法釐清，故被告同意自100年6
03 月8日起不列計工期，此有原證12可證。嗣左支部為確保後續
04 施作安全，並促使原告履約，乃委請詮銘工程技術顧問有限
05 公司（下稱詮銘公司）進行昇降船臺鋼構分析，分析結果認
06 為因昇降船臺在降伏強度折減後不堪使用已有安全疑慮，並
07 建議採取3種施工方法，有鋼構分析報告可憑，被證1參照，
08 左支部並發函檢附上開分析報告，請原告可取3種施工方法擇
09 一作業，此有被證2參照。雖原告於109年9月23日履約協調會
10 中質疑詮銘公司分析時將鋼材降伏強度折減50%之依據，並表
11 示原船臺設計前半段可載重2200噸，就算折減50%，亦可載重
12 1100噸，目前預定進入船臺上方施工車輛、機具、人員共約3
13 50噸以內，故船臺應可承受云云，然詮銘公司技師亦當場回
14 覆經現場評估鋼構腐蝕嚴重，至於強度折減50%是依現場腐蝕
15 狀況判斷並詢問相關工程人員後折衷計算，原告所提局部取
16 樣檢驗仍不客觀，因腐蝕並不均勻，須考量焊接問題等語。
17 最後結論分析報告已建議3種施工工法，請原告依3種施工工
18 法擇一執行（原證15參照）。然原告嗣並未遵照上開履約協
19 調會之指示，仍自行委託建興土木技師事務所進行舊船臺結
20 構電腦數值模擬分析，表示舊船臺結構拆除作業可依該公司
21 擬定之拆除作業計畫執行云云。左支部遂再度於109年10月14
22 日召開履約協調會，會中因工安室認為原告所出具報告係於
23 無腐蝕、無變形情況下所做分析，故無法認同，原告乃建議
24 船臺拆裝部分暫停施工循法律途徑解決，另有關材料焊道測
25 試、噴砂油漆部分先行復工施作，而因雙方仍無法達成共
26 識，故履約協調會結論請裝管科洽地區技師協會針對雙方報
27 告實施評估並配合現場勘估，由最後認證結果執行後續施工
28 方法，有關材料焊接、除鏽、塗裝等工項先行復工施作，此
29 有原證17參照。左支部並於上開履約協調會後，洽請高雄市
30 結構工程工業技師公會（下稱結構技師公會）進行昇降船臺
31 鋼構結構分析評估，經結構技師公會於109年11月9日邀集左

01 支部及原告前往現場進行鑑定初勘，當場聽取原告說明擬拆
02 除施工程序及吊車加載結構分析報告及左支部說明委外昇降
03 船臺鋼構分析報告，並現場初步勘查主副樑均有明顯鏽損及
04 焊道鏽蝕狀況，初勘結果認為本案依公共工程施工品質作業
05 管理要點，施工單位應提完整之施工計劃，由於施工單位重
06 型施工機具擬進入現有昇降船臺進行拆除作業及更新工程具
07 施工危險性，昇降船臺現況是否能負荷重型施工機具，其結
08 構安全計算報告應評估現況鋼樑斷面鏽蝕量及焊道鏽蝕適當
09 折減後計算強度及安全性，並由專業技師簽證負責，送被告
10 核可，此有結構技師公會109年11月12日109高結師(十二)字
11 第20201195-1號函檢送鑑定案件初勘紀錄表可證（被證4參
12 照）。又因109年10月14日履約協調會結論要求原告就有關材
13 料焊接、除鏽、塗裝等工項先行復工施作，原告並於109年10
14 月22日函請左支部辦理主/副樑焊道驗收，左支部遂於109年1
15 1月12日以海營供應字第1090100130號函訂於109年11月18日
16 赴原告處實施本案檢驗（焊接、除鏽）作業（被證5參照），
17 惟原告旋於翌日委請律師終止系爭契約，並取消109年11月18
18 日之焊道檢驗作業。然左支部不同意檢驗作業取消，仍請原
19 告依採購清單備註第10條第3項配合執行相關準備事宜（被證
20 6參照），但109年11月18日左支部派員到場實施檢驗作業
21 時，原告卻拒絕開門配合驗收，遂判定驗收不合格（被證7參
22 照）。嗣雙方陸續於109年12月3日、12月16日及110年1月13
23 日召開履約協調會，原告於110年1月13日之履約協調會中同
24 意依高雄技師公會所提建議重新報價（被證8參照），並於11
25 0年2月20日函送昇降船臺鋼構及軌道拆除安裝工程施工計劃
26 書及價金增加表予左支部轉送被告呈請海軍司令部是否同意
27 辦理議價及契約變更，惟海軍司令部審查結果認為本案屬財
28 物案，採購清單第22條第8項已載明「上述財物提供所生一切
29 成本、費用，均已包含於契約總價中，不另計價。」，故承
30 商負有以固定價格完成履約標的即「交付『昇降船臺鋼構及
31 軌道新製』一座」之義務，且依契約通用條款第8條第22項約

01 定「廠商應對其履約場所作業及履約方法之適當性、可靠性
02 及安全性負完全責任。」是以確保工法無危安之疑慮，自始
03 即為承商之義務，承商應以選用法規之工法為原則辦
04 理，而非以透過變更契約方式，將責任轉嫁由機關承擔。左
05 支部遂於110年4月27日以海營供應字第1100006891號函覆原
06 告，並請原告依原契約條件完成履約交貨，如逾期將依約計
07 罰（被證9參照）。然原告於收受上開函文後，回函表示將依
08 109年11月13日終止契約之意思表示效果向被告求償，即明示
09 拒絕依原契約條件履行，被告審議結果，認為原告已構成系
10 爭契約通用條款第17條第1項第8款「廠商履約有下列情形之
11 一者，機關得以書面通知廠商終止契約或解除契約之部分或
12 全部，且不補償廠商因此所生之損失：…8. 無正當理由而不
13 履行契約者」之解約事由，遂於110年5月28日以海保購管字
14 第11000132211號函告原告，因原告無法依約辦理交貨，故按
15 契約計畫清單備註第16點第3項規定辦理全案解約、沒入全案
16 履約保證金及由原告負解約重購之價差，該函並經原告於110
17 年6月7日收受，有函文及回執可憑（被證16參照）。是系爭
18 契約業於110年6月7日因被告行使解除權而消滅。

19 (3)按契約成立生效後，債務人除負有給付義務(包括主給付義務
20 與從給付義務)外，尚有附隨義務。所謂附隨義務，乃為履行
21 給付義務或保護債權人人身或財產上利益，於契約發展過程
22 基於誠信原則而生之義務，包括協力及告知義務以輔助實現
23 債權人之給付利益。倘債務人未盡此項義務，應負民法第227
24 條第1項不完全給付債務不履行之責任(最高法院100年度台上
25 字第2號民事判決意旨參照)。且倘債務人不為履行或有違反
26 情事，致影響債權人契約利益及目的之完成，債權人得依民
27 法第227條不完全給付之規定行使其權利，自非不得依民法關
28 於債務不履行之規定解除契約（最高法院101年度台上字第89
29 4號裁判要旨可稽）。又按機關辦理工程採購，應明訂廠商執
30 行品質管理、環境保護、施工安全衛生之責任，並對重點項
31 目訂定檢查程序及檢驗標準。機關於廠商履約過程，得辦理

分段查驗，其結果並得供驗收之用。財物或勞務採購需經一定履約過程，而非以現成財物或勞務供應者，準用第1項及第2項之規定，政府採購法第70條第1、2、5項定有明文。揆諸其立法理由，乃係因品質管理、環境保護、施工安全衛生雖以工程採購較有需要，惟財物或勞務採購亦得參照辦理，故縱屬財物採購，然倘需經一定履約過程，而非以現成財物供應者，機關亦得要求廠商執行品質管理、環境保護、施工安全衛生之責任。查系爭「昇降船臺鋼構及軌道新製」購案雖為財物採購，然履約過程包括完成新製藍圖設繪、船臺鋼構主樑新製（含焊接、除鏽、塗裝）及安裝，暨舊鋼構主樑與鋼軌拆除，且全案履約期長達200日曆天，顯需經一定履約過程，而非以現成財物供應，自有政府採購法第70條第5項準用第1項規定之適用，則被告於履約過程中，要求原告應執行品質管理、環境保護、施工安全衛生之責任，自屬於法有據。且系爭契約通用條款第8條第22項亦明定「廠商應對其履約場所作業及履約方法之適當性、可靠性及安全性負完全責任。」，第17條第7項並載明「廠商未依契約約定履約者，機關得隨時通知廠商部分或全部暫停執行，至情況改正後方准恢復執行。廠商不得就暫停執行請求延長履約期限或增加契約價金。」，足見於履約過程中採行安全之施工方法乃係原告所應負之附隨義務，尤以系爭舊船臺拆除工程屬於職業安全衛生管理辦法第2條第1項第1款所定具顯著風險之第一類事業中之營造業之範疇（被證11參照），則被告為防止原告於施工過程中發生任何事故或工安意外，自得要求原告應採行具安全性之施工工法，且在原告改正前，暫停契約之執行。倘原告仍拒絕辦理，自應負民法第227條第1項不完全給付債務不履行之責任，被告亦得依民法關於債務不履行之規定解除契約。

(4)查被告代理人左支部之所以否定原告原欲採行之工法，係因原告原擬拆除並換新昇降船臺底部基礎鋼樑結構之方式，係以鋼板鋪設於船臺表層局部區域，再將大台輪型「移動式起

重機（俗稱吊車）」（最大吊升荷重200至300公噸）開上該區，在其可作業範圍（負荷約58公噸之吊桿角度及長度）就地逐次自下而上拔除各段腐蝕鋼構（每根重約30公噸），再用聯結拖板車輸運新舊品鋼樑，予以安裝換新，原告並主張倘參照船臺原設計載重規格，應可承受無安全顧慮云云。然查，系爭購案即係因船臺底部基礎鋼構均已腐蝕嚴重致須換新而生，故舊船臺之承载力已非原設計值可比，且該船臺於100年11月29日曾發生崩塌陷落意外（被證12參照），迄今結構腐蝕狀況更形嚴重，此有照片可證（被證13參照），如再於腐蝕結構上承載多組新舊鋼樑、起重機與拖板車等重量，復加上吊車直接向下施力之加乘效應等，船臺將有崩塌而肇生工安意外之虞，另吊車之施力基礎為腐蝕船臺，亦可能有立基不穩而致翻倒釀災之風險，縱原告強調有簽具切結書且投保保險，然人命關天不可不慎，且生命之殞落與家庭之破碎亦非金錢所能彌補，被告自不可能未盡把關之責，而在原告所提工法有明顯安全疑慮之狀態下仍同意原告施工。然經被告請原告提出證明以消弭其工法之危安疑慮，原告雖於109年10月5日委託建興土木技師事務所提出昇降船臺鋼構及軌道拆除作業結構分析書，但簽證技師於報告第一頁備註欄已特別聲明「僅依據委託人提供資料進行分析，分析時為無變形、腐蝕情況分析，施工作業不在設計之內。」等語（原證16參照），而本案船臺結構既腐蝕嚴重，則原告所提結構分析報告顯然無法解消工安疑慮。至原告雖主張曾提供建興土木技師事務所之簽證報告諮詢證人葉大成云云，惟證人葉大成看過之簽證報告係原告於110年2月20日所提施工計劃書所附110年2月17日之簽證報告，並非109年10月5日之簽證報告，故證人葉大成雖證稱依據簽證報告中技師簽證施工法是安全，按照工法及計算的假設條件下，所以拆除施工是安全的等語，無法證明原告於109年7月28日所提拆除工法（被證27參照）無工安疑慮。且經本院詢問證人葉大成依照原告施作工法即109年7月28日鋼構拆除計畫步驟，是不是可以相對確保

施作工安的疑慮？證人葉大成證述：記得海軍的船臺是民國50、60年，不能只看一眼就認定等語，足見原告於109年7月28日所提工法，確難排除工安疑慮。而本件嗣經左支部洽請結構技師公會於109年11月9日至昇降船臺現場進行鑑定初勘，經陳信村技師現場初步勘查，並當場聽取原告說明擬拆除施工程序及吊車加載結構分析報告及左支部說明委外昇降船臺鋼構分析報告，發現主副樑均有明顯鏽損及焊道鏽蝕狀況，並建議施工單位應提完整之施工計劃，結構安全計算報告並應評估現況鋼樑斷面鏽蝕量及焊道鏽蝕適當折減後計算強度及安全性，交由專業技師簽證，此有初勘紀錄表可參（被證4參照）。上開初勘紀錄是陳信村技師親眼看到的結果，初勘建議事項則係依據公共工程委員會所提的施工品質作業要點來建議的，初勘沒有做實際的分析跟測量，沒有辦法判斷原告的拆除施工程序是否安全等情，亦據證人陳信村技師於本院證述在卷，此有本院111年4月25日言詞辯論筆錄可證，則被告當初認定原告所提施工工法無法排除工安上之疑慮，並依系爭契約通用條款第8條第22項約定「廠商應對其履約場所作業及履約方法之適當性、可靠性及安全性負完全責任」之本旨，要求原告於提出無安全疑慮之施工方法前暫停施作，為有理由。再證人葉大成雖證述：詮銘公司建議之三種工法會增加施工費用成本云云，然本案既係總價決標，且採購清單22條第8款又載明「上述財務一切成本、費用，均已包含於契約總價中，不另計價」，則以合乎安全性之施工工法所產生之施工費用，本應包含於系爭契約總價之中，且為原告於投標前即應評估之履約成本，原告因詮銘公司建議之三種工法會增加其履約成本而拒絕，不具正當理由，其因而未能履約，自屬有可歸責於己之事由。是證人葉大成之證詞，不足證明此階段之暫停履約係可歸責於被告。

(5)原告雖主張系爭購案為財物採購，無公共工程施工品質管理作業要點之適用云云。惟按「本法所稱工程，指在地面上下新建、增建、改建、修建、拆除構造物與其所屬設備及改變自然

01 環境之行為，包括建築、土木、水利、環境、交通、機械、電
02 氣、化工及其他經主管機關認定之工程。本法所稱財物，指各
03 種物品（生鮮農漁產品除外）、材料、設備、機具與其他動
04 產、不動產、權利及其他經主管機關認定之財物。採購兼有工
05 程、財物、勞務二種以上性質，難以認定其歸屬者，按其性質
06 所占預算金額比率最高者歸屬之。」為政府採購法第7條第1、
07 2、4項所明定。又按工程會為提升公共工程施工品質，確保公
08 共工程施工成果符合其設計及規範之品質要求，並落實政府採
09 購法第70條工程採購品質管理及行政院頒『公共工程施工品質
10 管理制度』之規定，爰訂定本要點。管理作業要點第1點亦定
11 有明文。查本案採購標的為新製船臺乙座，但履約內容包含就
12 鋼軌之拆除及新製鋼軌安裝，故兼具財物採購及工程採購之性
13 質，惟因申購單位難以認定其歸屬，遂依政府採購法第7條第4
14 項規定，因財物性質佔預算金額比例最高，而認定本案屬財物
15 採購。然系爭購案既非以現成財物供應，而需經一定履約過
16 程，依政府採購法第70條第5項準用第1、2項之規定，被告自
17 得要求原告廠商執行品質管理、環境保護、施工安全衛生之責
18 任，且系爭購案既含有工程採購之性質，自仍有管理作業要點
19 之適用，況原告於110年1月13日履約協調會中亦同意依高雄技
20 師公會建議自提工法，而不否認本件有管理作業要點之適用，
21 僅爭執被告並未於招標文件訂定檢查程序、檢驗標準及編列相
22 關品管及材料設備抽(檢)費用而已，此有附件72可證，再依系
23 爭契約通用條款第8條第22項約定「廠商應對其履約場所作業
24 及履約方法之適當性、可靠性及安全性負完全責任」之旨，被
25 告於發現原告於施工過程中未能採行具安全性之施工工法時，
26 為預防崩塌事故或工安意外之發生，自得要求原告改正。故被
27 告主張原告於履約過程中採行安全之施工方法乃係原告身為債
28 務人所應負之附隨義務，被告並得要求原告採行具安全性之施
29 工工法，倘原告拒絕改正，應負民法第227條第1項不完全給付
30 債務不履行之責任，自屬適法有據。

31 4、綜上，本件第一階段及第三階段之暫停履約，皆非因可歸責

01 於被告之事由，已如前述，自不符合通用條款第17條第8項第
02 3款規定之要件。原告主張因可歸責於被告之事由，致系爭契
03 約暫停執行期間累計逾6個月，並於109年11月13日依據海軍
04 保修指揮部內購財物採購契約通用條款第17條第(八)項第3款
05 規定終止系爭契約，並無理由。原告據此請求損害賠償，亦
06 無理由。

07 (二)原告請求被告賠償18,111,941元之損害，有無理由？

08 原告主張因可歸責於被告之事由，致系爭契約暫停執行期間
09 累計逾6個月，並於109年11月13日依據海軍保修指揮部內購
10 財物採購契約通用條款第17條第(八)項第3款規定終止系爭
11 契約，並因而請求依海軍保修指揮部內購財物採購契約通用
12 條款第17條第8項第3款後段約定，於廠商終止契約後，得
13 向機關請求賠償因契約終止而生之損害。原告為進行系爭採
14 購案於向被告送達終止契約之意思表示前，已進行履約過程
15 並支付簽證費用1,267,750元、鋼板材料費用13,225,328
16 元、昇降船臺新製費用6,095,000元（按：原告為履行系爭
17 契約，委託訴外人隆尚順工程有限公司製作昇降船臺鋼
18 構）、鋼軌新製暨進口費用2,014,028元（按：原告為履行
19 系爭契約，而向國外購買並進口符合契約要求之鋼軌製
20 品）、舊昇降船臺拆除費用2,364,075元（按：原告為履行
21 系爭契約，委託訴外人程鴻工程行進行舊昇降船臺拆除工
22 程）、鋼構鋼樑運送費用480,000元（按：本件採購之鋼構
23 物品因無法交付被告而置放於隆尚順工程有限公司處，因隆
24 尚順工程有限公司要求原告移置，原告乃委託鑫世鴻重機企
25 業有限公司運送上述鋼構物品至適當處所），上開費用因可
26 歸責於被告之事由而致原告受有損害，金額共計25,446,181
27 元。原告投標前已進行成本分析，原始舊船臺重量共重680
28 噸，因原告子公司盛玉工程有限公司於107年完成該船臺自
29 動控制及馬達工程，同時安裝20組電子磅秤，知曉實際重量
30 後，經計算系爭採購案現僅需450噸，以108年當時韓國進
31 口每公噸鋼價約17,000元，俄羅斯每噸鋼價約15,000元，國

內中鋼公司約為23,000元，中間差價利潤就有300萬元到400萬元，然因第三公證機構一直無法澄清，至109年3月才明確，此時又爆發新冠疫情，國外船期無法掌握，只能向中鋼公司採購，以免交貨逾期。又系爭採購案係因可歸責於被告之事由致系爭契約終止，顯然影響原告依系爭契約所得取得之營業利潤。今依據依稅務行業標準分類暨同業利潤標準查詢系統查詢，本件採購標的為海上結構物之製造，所得淨利潤應以17%計算，有原證23所示108年度營利事業各業所得額暨同業利潤標準可稽，則以本件採購標的金額總額31,888,000元計算原告預期淨利潤損失金額為5,420,960元（計算式：31,888,000元 $\times$ 17% = 5,420,960元）。又原告前於請領第一期工程款後，已交付29支且總長度達344.81公尺之鋼軌予被告之代理人即海軍左支部，尚有與系爭採購案有關之結構材料即主樑10支、副樑29支、縱樑20支、懸臂樑2支、鋼軌壓板570片置放於下游廠商即隆尚順工程有限公司處，有原證22所示清單可稽，惟經該公司要求履約交付，致原告須另行支付運送費用，並租賃場地用以置放該等結構材料，此部分費用待原告計算後再予以請求。則原告因系爭採購案所受損害為25,446,181元、所失利益為5,420,960元，是原告得請求被告賠償之金額為30,867,141元（計算式：25,446,181元 + 5,420,960元 = 30,867,141元），經扣除被告已支付之第一期工程款12,755,200元後，被告應賠償原告之損害賠償金額為18,111,941元等語，被告則以前揭情詞置辯。查，本件原告主張因可歸責於被告之事由，致系爭契約暫停執行期間累計逾六個月，並於109年11月13日依據海軍保修指揮部內購財物採購契約通用條款第17條第(八)項第3款規定終止契約等情，因本件第一階段及第三階段之暫停履約，皆非可歸責於被告，是原告主張依系爭通用條款第17條第8項第3款終止契約並非合法，已如前述，則原告據此請求上開損害賠償，即無理由，應予駁回。

(三)原告請求被告應出具質權消滅通知書，將臺灣銀行成功分行

01 存單號碼000000000000號、金額新臺幣3,188,800元之定期
02 存款存單解除質權設定後，將該定期存款存單交付原告，有
03 無理由？

04 1、原告主張訴狀送達後，原告得就請求之基礎事實同一者，與
05 不甚礙被告之防禦及訴訟之終結者，追加他訴。又因系爭採
06 購契約海軍保修指揮部內購財物採購契約通用條款第11條第
07 (二)項規定，因不可歸責於原告之事由，致全部終止或解除
08 契約，或暫停執行履約逾5個月者，履約保證金應提前發
09 還，則於同具有因不可歸責於原告之事由，致契約終止或暫
10 停執行履約時，廠商除可請求因契約終止或暫停執行履約所
11 致之損害外，亦得請求提前發還履約保證金。查，原告於系
12 爭採購契約簽訂後，以定存單方式向被告繳納履約保證金
13 3,188,800元，存入台灣銀行成功分行後取得存單號碼00000
14 0000000號之同額定存單後，由原告出具申請書設定質權予
15 被告，再將此筆定存單交付被告，因此需由被告向台灣銀行
16 成功分行提出消滅質權之通知，始得解除質權登記，為此請
17 求被告應出具質權消滅通知書，將台灣銀行成功分行存單號
18 碼000000000000號，金額3,188,800元之定期存款存單解除
19 質權設定後，將該定期存款存單交付原告等語。被告則抗
20 辯：不同意原告此部分之追加，本件係因可歸責於原告之事
21 由，而暫停履約，且無正當理由而不履行契約，被告因而依
22 據系爭契約通用條款第17條第1項第8款解除契約，故依照契
23 約計劃清單備註第16點第3項規定辦理全案解約，沒入全案
24 履約保證金及由原告負解約重購之價差，系爭契約業於110
25 年6月7日因被告行使解除權而消滅等語。

26 2、查，本件第一階段及第三階段之暫停履約，皆非可歸責於被
27 告，原告主張依系爭通用條款第17條第8項第3款終止契約並
28 非合法，已如前述，且原告於109年6月19日履約協調會中表
29 示要使用200噸吊車進行船臺拆卸工程，然左支部工安室表
30 示因現有鋼樑腐蝕，不建議200噸吊車先行施作，建議原告
31 找第三方公信單位計算是否可行，因此部分無法釐清，故被

告同意自100年6月8日起不列計工期，此有原證12參照。嗣左支部為確保後續施作安全，並促使原告履約，乃委請詮銘公司進行昇降船臺鋼構分析，分析結果認為因昇降船臺在降伏強度折減後不堪使用已有安全疑慮，並建議採取3種施工方法，有鋼構分析報告可憑(被證1參照)，左支部並發函檢附上開分析報告，請原告可取3種施工方法擇一作業(被證2參照)。雖原告於109年9月23日履約協調會中質疑詮銘公司分析時將鋼材降伏強度折減50%之依據，並表示原船臺設計前半段可載重2200噸，就算折減50%，亦可載重1100噸，目前預定進入船臺上方施工車輛、機具、人員共約350噸以內，故船臺應可承受云云，然詮銘公司技師陳信村於本院證述：初堪紀錄表的初勘紀錄是我去作初勘等語，而該紀錄表上初堪紀錄寫明：經現場評估主副樑約25m跨度，大樑均有明顯鏽損，含焊道鏽蝕，此有鑑定案件初勘紀錄表可證(審建卷二第36頁)，又鋼構腐蝕嚴重，至於強度折減50%是依現場腐蝕狀況判斷並詢問相關工程人員後折衷計算，原告所提局部取樣檢樣仍不客觀，因腐蝕並不均勻，須考量焊接問題等語。最後結論分析報告已建議3種施工工法，請原告依3種施工工法擇一執行等情，亦有109年9月23日協調會會議記錄可證(原證15參照)。然原告嗣並未遵照上開履約協調會之指示，仍自行委託建興土木技師事務所進行舊船臺結構電腦數值模擬分析，表示舊船臺結構拆除作業可依該公司擬定之拆除作業計畫執行云云。左支部遂再度於109年10月14日召開履約協調會，會中因工安室認為原告所出具報告係於無腐蝕、無變形情況下所做分析，故無法認同，原告乃建議船臺拆裝部分暫停施工循法律途徑解決，另有關材料焊道測試、噴砂油漆部分先行復工施作，而因雙方仍無法達成共識，故履約協調會結論請裝管科洽地區技師協會針對雙方報告實施評估並配合現場勘估，由最後認證結果執行後續施工方法，有關材料焊接、除鏽、塗裝等工項先行復工施作，此有109年10月14日會議記錄(原證17參照)可證。左支部並於上開

履約協調會後，洽請結構技師公會進行昇降船臺鋼構結構分析評估，經結構技師公會於109年11月9日邀集左支部及原告前往現場進行鑑定初勘，當場聽取原告說明擬拆除施工程序及吊車加載結構分析報告及左支部說明委外昇降船臺鋼構分析報告，並現場初步勘查主副樑均有明顯鏽損及焊道鏽蝕狀況，初勘結果認為本案依公共工程施工品質作業管理要點，施工單位應提完整之施工計劃，由於施工單位重型施工機具擬進入現有昇降船臺進行拆除作業及更新工程具施工危險性，昇降船臺現況是否能負荷重型施工機具，其結構安全計算報告應評估現況鋼樑斷面鏽蝕量及焊道鏽蝕適當折減後計算強度及安全性，並由專業技師簽證負責，送被告核可，此有結構技師公會109年11月12日109高結師(十二)字第20201195-1號函檢送鑑定案件初勘紀錄表可證（被證4參照）。又因109年10月14日履約協調會結論要求原告就有關材料焊接、除鏽、塗裝等工項先行復工施作，原告並於109年10月22日函請左支部辦理主/副樑焊道驗收，左支部遂於109年11月12日以海營供應字第1090100130號函訂於109年11月18日赴原告處實施本案檢驗（焊接、除鏽）作業（被證5參照），惟原告旋於翌日委請律師終止系爭契約，並取消109年11月18日之焊道檢驗作業。然左支部不同意檢驗作業取消，仍請原告依採購清單備註第10條第3項配合執行相關準備事宜（被證6參照），但109年11月18日左支部派員到場實施檢驗作業時，原告卻拒絕開門配合驗收，遂判定驗收不合格（被證7參照）。嗣雙方陸續於109年12月3日、12月16日及110年1月13日召開履約協調會，原告於110年1月13日之履約協調會中同意依高雄技師公會所提建議重新報價（被證8參照），並於110年2月20日函送昇降船臺鋼構及軌道拆除安裝工程施工計劃書及價金增加表予左支部轉送被告呈請海軍司令部是否同意辦理議價及契約變更，惟海軍司令部審查結果認為本案屬財物案，採購清單第22條第8項已載明「上述財物提供所生一切成本、費用，均已包含於契約總價中，不

另計價。」，故承商負有以固定價格完成履約標的即「交付『升降船臺鋼構及軌道新製』一座」之義務，且依契約通用條款第8條第22項約定「廠商應對其履約場所作業及履約方法之適當性、可靠性及安全性負完全責任。」是以確保工法無危安之疑慮，自始即為承商之義務，承商應以選用法規之工法為原則辦理，而非以透過變更契約方式，將責任轉嫁由機關承擔。左支部遂於110年4月27日以海營供應字第1100006891號函覆原告，並請原告依原契約條件完成履約交貨，如逾期將依約計罰（被證9參照）。然原告於收受上開函文後，回函表示將依109年11月13日終止契約之意思表示效果向被告求償，即明示拒絕依原契約條件履行，被告審議結果，認為原告已構成系爭契約通用條款第17條第1項第8款「廠商履約有下列情形之一者，機關得以書面通知廠商終止契約或解除契約之部分或全部，且不補償廠商因此所生之損失：…8. 無正當理由而不履行契約者」之解約事由，遂於110年5月28日以海保購管字第11000132211號函告原告，因原告無法依約辦理交貨，故按契約計畫清單備註第16點第3項規定辦理全案解約、沒入全案履約保證金及由原告負解約重購之價差，該函並經原告於110年6月7日收受，有函文及回執可憑（被證16參照）。是系爭契約業於110年6月7日因被告行使解除權而消滅，依上開規定，被告自無庸給付履約保證金予原告，是原告請求系爭契約通用條款第11條第(二)項規定，請求被告提前返還履約保證金及被告應出具質權消滅通知書，將台灣銀行成功分行存單號碼000000000000號，金額3,188,800元之定期存款存單解除質權設定後，將該定期存款存單交付原告，並無理由，應予駁回。

四、原告之訴既無理由，其假執行之聲請即失所附麗，應併予駁回。

五、結論：原告之訴為無理由，依民事訴訟法第78條，判決如主7文。

中 華 民 國 112 年 1 月 18 日

01
02
03
04
05
06

工程法庭法官 朱玲瑤

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 112 年 1 月 18 日

書記官 邱秋珍