臺灣花蓮地方法院民事判決

110年度建字第9號

原告即反訴被告　賀建營造有限公司

000000000000000000

法定代理人　陳美芳

訴訟代理人　謝文憲

被告即反訴原告　台灣中油股份有限公司油品行銷事業部東區營業處　設花蓮縣○○市○○路000號

法定代理人　許博彬

訴訟代理人　溫佳萱

受告知人　　易達企業有限公司

000000000000000000

法定代理人　陳承諺

上列當事人間請求給付工程款事件，本院於民國111年8月31日言詞辯論終結，判決如下：

主　　文

一、被告應給付原告新臺幣(下同)981,677元，及自民國110年9月2日起至清償日止，按年息百分之1.060計算之利息。

二、原告其餘之訴駁回。

三、反訴原告之訴及假執行之聲請均駁回。

四、本訴訴訟費用由被告負擔。反訴訴訟費用由反訴原告負擔。

五、本判決第1項於原告以33萬元供擔保得假執行，但被告如以981,677元為原告預供擔保得免為假執行。

六、原告其餘假執行之聲請駁回。

事實及理由

壹、按當事人得於訴訟繫屬中，將訴訟告知於因自己敗訴而有法律上利害關係之第三人，民事訴訟法第65條第1項定有明文。受告知人不為參加或參加逾時者，視為於得行參加時已參加於訴訟，準用第63條之規定，同法第67條有明定。被告主張本件就中油12號油駁船拆解後廢鐵數量之認定，將影響被告對易達企業有限公司(下稱易達公司)因不完全給付所得

請求之損害賠償數額，故聲請對易達公司為訴訟告知(卷519至521頁)，合於前開法律規定，經本院將書狀及庭期通知書送達易達公司為訴訟告知，先予敘明。

貳、【本訴部分】

一、原告訴之聲明：

1.被告應給付原告1,008,728元，及自109年12月11日起至清償日止，按年息百分之5計算之利息。

2.被告應給付原告779,266元自109年2月1日起至109年12月11日止，按年息百分之5計算之利息。

3.願供擔保請准宣告假執行。主張：

(一)被告辦理勞務採購契約(採購案號：DGC0000000；採購名稱：蘇澳供油中心中油12號油駁船拆解註銷船籍工作；下稱系爭契約)，於108年9月5日決標予原告，兩造於108年9月24日，依政府採購法及其主管機關訂定之規定簽訂系爭契約，約定契約價金總額為2,481,822元；契約第3條第3項及第5條第1項第4款約定，價金給付方式採部份項目實做實算法(即以標單列有實做實算之項目及單價，依實際完成數量結算)，被告驗收合格後，於接到原告提出請款單據後15工作天內，一次無息結付契約價金。系爭工程於108年11月4日開工，契約工期為30工作天。原告自108年11月18日起至109年1月31日止，於臺灣港務股份有限公司基隆港務分公司蘇澳港營運所屬修船架辦理船體拆解工作，嗣拆解工作完成後，原告依系爭契約將拆解下之廢鐵自行載運至民間地磅站(三好地磅站，地址蘇澳鎮永光里蘇港路96號)過磅(共計35趟次，總重量計達366.16公噸)後，運送至被告蘇澳供油中心指定地點存放。其後，被告於109年3月11日辦理前揭廢鐵標售，由易達公司以每公斤8.3元標得，被告依約同意易達公司於109年4月6日至109年4月21日以大卡車陸續將該批廢鐵運出蘇澳供油中心，並至三好地磅站過磅(共計46趟次，總重量計僅餘210.79公噸)，與前揭原告所磅得之重量差異達155.37公噸。針對前揭數量差異部分，被告於109年6月3日

函請警察機關偵查，於109年7月30日向宜蘭縣警察局蘇澳分局蘇澳派出所報案，並取得報案三聯單。

(二)兩造就船體拆解後之實際重量較系爭契約數量超出部分之計價產生爭議，並於109年2月10日下午2時，在蘇澳供油中心2樓會議室召開爭議處理會議，惟無法達成協議。原告向立法委員陳歐珀國會辦公室陳情，於109年7月10日上午10時，在立法院4樓408室進行協調，仍無法達成協議。嗣後，原告於109年7月15日函請行政院公共工程委員會(下稱工程會)調解。經工程會召開調解會議後，於109年9月7日以工程訴字第1091101573號函提出建議，被告於109年9月18日以東蘇供發字第10910736820號函，向工程會及原告表示同意如下調解建議：「3.系爭契約勞務詳細表項次甲.壹.1『油駁船船體拆解、切割、吊運費(含上架、修船架租金、水電費、拆解工具、機械、人力等)』所載，該項次為一式計價，單價1,570,553元，備註欄載明『船體重量約261公噸』。4.按申請人(即原告)所提資料及陳述，其提出之地秤證明單統計共35趟次，總重量計366.16公噸，與前揭勞務詳細表備註欄所載船體重量約261公噸，差異甚大，且他造當事人主張該批廢鐵經標售所得重量僅210.79公噸。考量雙方就實際拆除數量是否逾系爭契約數量或有不足，各有主張，依據目前事證尚無法判斷，尚待司法單位調查後予以釐清。爰建議依他造當事人於調解會議中口頭建議暫時依據勞務詳細表備註欄所載船體重量261公噸給付申請人，至數量差異部分，按日後釐清結果，按比例多退少補。」。

(三)工程會遂於109年9月30日以工程訴字第1091101756號函，遞送調解成立書(調0000000號)予兩造，兩造就本件給付工程款爭議成立調解；亦即，被告應暫依勞務詳細表備註欄所載船體重量261公噸給付原告，至數量差異部分，按日後釐清結果，按比例多退少補，自屬當然。依民法第490條規定，系爭契約屬承攬契約，本件工程於109年12月7日峻工，於110年1月4日完成履約並經被告完成驗收。詎被告於109年12

月11日給付之價金僅1,268,417元，且就系爭契約勞務詳細表項次甲.壹.1部分，仍以210.79公噸計算，結算金額不僅較契約金額減少302,136元，較原告實際施作數量更減少1,008,728元。依民法第505條規定、系爭契約第3條第3項及第5條第1項第4款約定，被告應於接到原告提出請款單據後15工作天內，一次無息結付契約價金。又依系爭契約第4條第2項約定：「契約所附供廠商投標用之工作數量清單，其數量為估計數，不得視為廠商完成履約所須供應或施作之實際數量。」，而油駁船空船已由原告於109年1月31日全部拆除完畢，且將廢鐵全部載運至被告指定位置，廢鐵總重366.16公噸，故原告所拆解之廢鐵總重量確為366.16公噸。依系爭契約第4條第2項約定及民法第227條之2第1項規定，雖系爭契約勞務詳細表備註欄加註船體重量約261公噸，然油駁船拆解之廢鐵總重量僅估計數，不得視為原告完成履約所須供應或施作之實際數量，且拆解廢鐵之實際數量本非拆解工作前所得預知，顯屬該條所謂情事變更，如依系爭契約原有之數量計算工作報酬顯失公平，原告自得請求被告依拆解之廢鐵實際數量給付工作報酬，及因遲延給付損失按年息百分之5計算之利息，始符公平。因此，被告應追加款項，依廢鐵增加之比例給付原告1,008,728元及前述利息(如訴之聲明第1項)。

(四)依系爭契約第5條第1項第5款約定：「本公司辦理付款及審核程序，如發現廠商有文件不符、不足或有疑義而需補正或澄清者，本公司應一次通知澄清或補正，不得分次辦理。其審核及付款期限，自澄清或補正資料送達本公司之次日重新起算；本公司並應先就無爭議且可單獨計價之部分辦理付款」。原告於109年1月31日已完成船體拆解工作，並將廢鐵載運至蘇澳供油中心指定之地點存放，縱兩造就廢鐵總重量部分仍有疑義，惟依前述契約約定，被告應積極協助原告辦理船籍註銷後，先就無爭議且可單獨計價之部分辦理付款。惟被告遲至109年12月11日始完成結算驗收，並於110年1月8

日始給付原告契約價金2,047,683元(其中779,266元屬無爭議且可單獨計價之部分價金)。故被告之遲延給付係可歸責於被告之事由，原告得依民法第227條第1項、第231條第1項及第233條第1項規定，請求被告給付遲延779,266元自109年2月1日起至109年12月11日止，按年息百分之5計算之利息(如訴之聲明第2項)。

(五)兩造於109年1月31日完成本件工作後，即生船體拆解廢鐵重量之爭議，被告因此爭議拒絕提供相關文件予原告，致原告無法辦理船籍註銷作業。惟拆解廢鐵重量與船籍註銷並無關聯性，被告本應協助原告辦理船籍註銷工作之進行；亦即，原告遲至109年12月2日始完成船籍註銷工作之責任，並非可歸責於原告之事由。兩造於109年9月30日在工程會調解成立且辦理船籍註銷後，原告於109年12月7日向被告請求驗收，惟本案之會驗人員游本煌(被告員工)、監驗人員邱淑勉(被告會計單位人員)拒絕依調解書內容結算工程價金，並揚言原告可至法院提起訴訟，待法院判決後，始願依法院判決給付價金。兩造於拆解廢鐵數量發生爭議後，原告多次透過各種管道欲儘速釐清爭議或達成協議，被告卻遲至109年6月3日始函請警察機關偵查，同年7月30日始取得報案三聯單，可知被告未曾積極主動處理本案，甚有拖延本案之虞。況本案之司法調查已近兩年(109年6月3日起迄今)，仍無法釐清廢鐵短少之因，被告卻將廢鐵短少之因歸為地磅準確度及運載車輛空重差異，致弱勢廠商僅得枯等司法調查而陷資金調度不足之困境。原告經多次協調，被告仍未積極處理本案，尤有甚者，原告原已願依調解條件僅請求261公噸之價金2,349,819元，卻因被告員工之個人主觀因素，堅拒依調解書協議內容給付原告價金，顯有給付遲延之責，上揭事實皆為可歸責於被告之事由，原告求償無門，迫於無奈始提起訴訟。被告雖主張地磅及運載車輛空重等準確度有待商榷，及司法調查結果為準之調解條件尚未成就，無法作為本案判斷及付款之依據，惟被告將拆解廢鐵重量差異之責歸於原告在

先，復不履行調解條件於後，原告自得主張被告應依地秤證明單之重量，給付工作報酬價金1,008,728元，並加計遲延利息。因被告未積極處理，此亦為原告遲至109年12月2日始得完成船舶所有權之註銷工作，並於同年月11日始得結算驗收之主因。被告卻主張其給付價金時程皆依契約辦理，實倒果為因，將延遲給付價金之責任推諉至弱勢之承包廠商。再，兩造業於109年9月30日達成調解合意，被告自應依調解書協議內容辦理給付價金，卻因被告員工游本煌、邱淑勉之個人主觀意見，迄今拒未給付協議價金差額302,136元，被告之作為即視政府採購法及兩造調解書於無物，造成原告蒙受巨大損失。原告因被告員工拒絕簽署驗收證明，原告又有資金調度需求，而僅得配合開立發票並請求被告給付2,042,383元，惟原告始終主張被告應依地秤證明單之拆解廢鐵重量給付3,051,111元。

(六)兩造於成立調解且被告願依調解書所載給付原告以261噸計算之工程價金，兩造並未於驗收過程達成新的合意。

1.調解書與法院最終判決具同一效力，依經驗法則，若非被告堅拒依調解書內容給付價金，原告豈有捨優(依調解書內容被告應給付重量為261公噸)擇劣(被告給付重量為210.79公噸)之理。若非原告當時因年關將近，急需資金給付其他工程款項、員工薪資及年終獎金，加以被告要求原告先行同意驗收，認為原告後續可依法院裁判要求被告給付，否則原告於花費2萬元達成兩造間和解後，絕無同意以210.79公噸重量驗收結案之理，更可知被告實以國營事業之老大心態，使弱勢廠商不得不配合之事實。

2.因被告遺失「船員最低安全配額證書」，僅於109年4月22日提供原告有關船舶中油12號之「船舶登記證書」、「中華民國船舶國籍證書」及「中華民國船舶噸位證書」正本各1份，致原告無法辦理船籍註銷作業。被告遲至109年11月30日始提供切結書予交通部航港局，原告旋於2日後(109年12月2日)辦竣前開作業。兩造於109年9月18日調解成立，並於

同年12月2日辦理辦理船籍註銷後，原告即於109年12月7日向被告請求驗收，惟本案之會驗人員(被告員工)拒絕依調解書之內容結算工程價金。

3.於109年2月發生本件工程爭議後，原告多次透過各種管道欲儘速釐清爭議或達成協議，被告雖經多次內部會議，認應於司法調查確定後，才願辦理驗收付款程序，惟被告卻遲至109年6月3日始函請警察機關偵查，被告員工朱俊銘明於109年7月7日詢問蘇澳派出所，得到查無本工程事證之答復，而被告於同年7月30日取得報案三聯單後，即未有後續作為，甚至連最易查證之「車輛之原始空車重量」之調查報告亦未曾提出，可知被告心態並未積極主動處理本案。原告僅為資本額二千多萬元之小型公司，相較被告為資本額千億之國營事業而言，顯屬弱勢無力。

4.被告應依系爭契約及調解書內容給付價金予原告，惟被告無法釐清造成本工程及另由被告辦理系爭廢鐵標售並由易達公司得標運出，二者間重量差異因素，而拒絕依調解書內容給付價金在先，復因被告遺失「中油12號」之「最低安全配額證書」，致原告無法辦理船籍註銷工作在後，卻將上開不可歸責於原告之因素全數加諸於原告，被告甚據此作為其拒絕辦理部分驗收及拒絕先行部分給付工程款予原告之理由。

5.被告雖主張三好地磅站之準確度有疑義，惟依其公司登記資料可知，三好地磅站係於61年5月1日設立，長期辦理各項地秤業務，豈容被告恣意質疑由三好地磅站開立之地秤證明單不具證據力？退萬步言，即使三好地磅站之地秤準確度有疑義(假設語氣，原告否認)，則廢鐵案所秤得之210.79公噸重量亦出自三好地磅站開立之地秤證明單，被告何以僅質疑原告提出之證明單，卻又提不出證據證明。被告復稱原告使用車輛加裝配備可能影響車重，又空言原告於運送過程中可能有未誠實過磅、原封不動運送。惟地秤證明單皆有被告員工林詠富簽認，而被告又無法證明地秤證明單之證據力不足，自無法推翻證明單之證據能力。其次，縱被告所言為真(假

設語氣，原告否認)，然原告須於35趟次運送過程中，增加155.37公噸之重量(平均每趟次須增加4.45公噸)，豈有不被三好地磅站及被告人員發現之理。事實上，以原告所欲維護之甲級營造商之商譽，更欲長期參與被告之各項標案，若因貪圖小利而涉犯刑責，則所得利益與所冒風險顯不相當，原告豈有捨本逐末之理。

(七)兩造爭議所涉刑事調查部分，原告相關人員皆獲不起訴處分。被告蘇澳供油中心就「中油12號」油駁船之船體重量，依船舶檢查記錄簿計算得空船總重約397公噸，蘇澳供油中心於109年5月19日內部簽呈請油銷帆油室提供意見。同年月21日，被告航油海運業務管理師陳智之簽核意見為：「經洽總公司儲運處造船組，依據船聯設計算文件，中油12號之空船排水量(輕船重量)應為370噸」；被告航油海運組長王弘煜之簽核意見為：「⑴上述文件為儲運處洽請船聯設提供之文件，供參。⑵船舶之噸位，一般而言為載重噸位=滿載排水量-空船船重，故空船船重=滿載排水量-載重噸位。故若依船舶檢查紀錄簿所載空船船重=1274.955-877.409=397.546tons。」。中油12號之排水量扣除最大載重噸位後即為該船舶重量，復扣除該船舶其他配備重量後，與本工程所拆除之廢鐵重量366.16公噸相去無幾，此主張與被告109年5月19日之內部簽呈相符。質言之，原告所主張本件爭議之拆卸廢鐵重量與中油12號之實際重量相符；惟被告早於109年5月22日即知此一重要事實，卻遲至同年6月3日始函請司法機關偵查，並仍堅拒依約給付原告價金，且一再主張本工程應給付予原告之重量應以廢鐵案所秤得之210.79公噸計算，惟由上可知，原告拆除之船體重量以366.16公噸計算，始屬合理範圍，至於廢鐵案所秤得之數字，係被告與易達公司兩造之內部問題，不應將重量差異歸責於原告。被告無法提出對地秤證明單及系爭車輛質疑之證據，即應以366.16公噸為計算基礎，給付原告工程價金。

(八)依系爭契約第12條第3項第3款約定：「驗收程序：3.履約標

的完成履約後，無初驗程序者，本公司應於接獲廠商通知備驗或可得驗收之程序完成後30日內辦理驗收，並作成驗收紀錄(最終：拿到中油12號船籍註驗證明單)。」，又依同條第3項第6款約定：「驗收程序：6.廠商未依本公司通知派代表參加初驗或驗收者，除法規另有規定外，不影響初驗或驗收之進行及其結果。如因可歸責於本公司之事由，延誤辦理初驗或驗收，該延誤期間不計逾期違約金；本公司因此造成延遲付款情形，其遲延利息，及廠商因此增加之延長保證金費用，由本公司負擔。」。本件爭議之根本原因在於承辦人林詠富因人在高雄或嘉義受訓並未跟車，致地秤證明單所示重量非於過磅時由雙方確認重量後作成。被告如於原告拆卸廢鐵後，自蘇澳港船塢、三好地磅站乃至被告指定存放地點即蘇澳供油中心期間皆有派員跟車並確認重量，即無爭議發生之可能。觀被告以「皆有派行政組人員林美惠、郭金標分別於蘇澳供油中心出口及三好地磅站監工」、「於易達公司過磅46趟次亦有派員監工，則應以易達公司之地磅單為準」等語，亦可證派員監工或陪同跟車實乃被告之責任，否則，原告與易達公司皆於三好地磅站過磅，被告何以得出「應以易達公司之地磅單為準」之結論。即使被告員工受訓，被告亦應落實職務代理人制度，派員監工或陪同跟車，即無重量差異之爭議，故本件爭議實可歸責於被告。被告一再聲稱並堅持：「本件船體拆卸重量應以被告行政組交由易達公司所磅得之重量210.19公噸計算」，迨原告提出證據，證明本件拆卸船舶(即中油12號油駁船)重量應不少於原告拆卸之366.16公噸時，被告立即改口承認該船舶重量應以原告所陳為主，並據此對原告提起反訴。如被告真為善良管理人，豈有遲至爭議發生迄今歷時兩年有餘後，仍無法釐清系爭船舶之真實重量？被告於爭議發生後僅消極報案，並未主動積極釐清系爭船舶重量究竟為何，甚而進一步以非原告可掌控之「放行許可證數量不一致」為由，恣意質疑原告。

(九)就被告稱「於本勞務承攬案驗收時，係以易達公司所提出之

廢鐵重量單據為判斷系爭油駁船拆除後重量之依據」、「地秤證明單上被告員工林詠富之簽名僅代表被告收到地秤證明單，並不發生契約上驗收效力」等部分，表示意見如下：

1.原告承攬本件由被告工程組發包之工程，與被告行政組發包交由易達公司變賣廢鐵實係不同案件，故原告並無可能取得如同易達公司交付被告之廢鐵重量單據，僅能以系爭地秤證明單作為拆卸廢鐵重量之證明。

2.依系爭契約第12條第3項第3款、第6款規定，被告之驗收程序並無規定原告須對被告提出廢鐵重量單據，即使被告與第三人之契約約定須以「廢鐵重量單據」作為驗收，惟被告與第三人之契約無從拘束原告，自不容被告恣意聲稱所謂驗收條件「係以易達公司所提出之廢鐵重量單據為判斷系爭船舶拆除後重量之依據」，被告無法據此否定地秤證明單之證據力，亦即，地秤證明單所示重量即為原告拆除之廢鐵重量，此為不爭之事實，被告再三以所謂「放行許可證」質疑原告未將廢鐵重量交予被告，令人感到莫名與無可奈何。

3.被告未派員跟車、確認廢鐵重量而致本件爭議發生，其後被告又消極處理釐清系爭船舶重量、拒絕依兩造透過工程會合意達成之調解條件給付價金。原告積極釐清系爭船舶重量後，被告反而以「未派員跟車」之事實作為依據，提出諸如「說明進磅與出磅時間差距過大」、「空車重量不一」、「證實廢鐵皆已傾倒完畢」等諸多質疑，要求原告說明，甚被告僅為自保而指摘原告員工、訴訟代理人有刑事前科，實聞所未聞。

(十)就被告質疑原告「進磅與出磅時間差距過大」部分方面：

1.原告須將系爭廢鐵以器械裝至大卡車後，駛至蘇澳港管制站過磅秤重，如未超重，則可順利出磅將廢鐵載至三好地磅站進磅秤重，其後再載至被告指定之蘇澳供油中心廢料場傾倒，惟若超重，則原告須將大卡車駛回蘇澳港，以器械將超重部分卸除後，再駛至蘇澳港管制站、三好地磅站等處重新進磅秤重。

2.該趟次如未超重，則每次作業時間應於1小時左右完成，惟若超重，則須加計駛回蘇澳港船塢、卸除超重廢鐵，及再度駛至蘇澳港管制站、三好地磅站之時間；況排隊進入三好地磅站所需時間與路況並非每日相同，致造成每一趟次有所差異。

3.如原告真欲如被告所言，趁被告未派員跟車或監時，未按照所磅得廢鐵重量全數交予被告，致「進磅與出磅時間差距過大」(假設語氣，原告否認)，為降低遭被告發現之風險，原告之違法行為應於被告未派員跟車或監工時為之，何以原告反於被告派員跟車，有較高遭被告發現風險之108年12月3日、108年12月31日、109年1月7日、109年1月14日、109年1月31日皆有「進磅與出磅時間差距過大」之情狀？何以被告未派員跟車時之17趟次，其進磅與出磅時間大多於1小時左右完成，實與一般經驗法則嚴重相悖。

4.綜上，被告以「進磅與出磅時間差距過大」作為質疑原告未按照所磅得廢鐵重量全數交予被告之依據，顯係被告臆測之詞，益證被告如若派員跟車或監工，則兩造不必浪費司法資源與時間進行訴訟，本件爭議之發生應可歸責於被告。

(二)有關被告對刑事卷證部分之陳述方面：

1.依被告所言「放行許可證為一式二份，正本(白單)由被告員工開立交予原告，原告於出入時需將白單交予被告保全人員收存；副本(紅單)為正本之複寫，由開立許可證之員工留存備查。」，可知所謂放行許可證之開立與留存皆非原告可控制。被告表示「於108年12月3日、109年1月2日、109年1月20日、109年1月21日、109年1月22日、109年1月31日等6日之地磅單與放行許可證之數量有不一致之情形」，另被告員工林詠富表示「他於109年1月2日、1月3日、1月20日、1月21日、1月22日等5日因受訓人在高雄或嘉義，並未跟車」。

2.由上可知，原告如欲盜賣系爭廢鐵(假設語氣，原告否認)，為降低風險，必定挑選被告員工出差之時間，絕無可能於被告員工未出差之時間行此違法行為，惟由前開時點可知，被

告員工於109年1月3日受訓時，放行許可證未有不一致之情形，被告員工未出差之108年12月3日、109年1月31日，反而皆有地秤證明單與放行許可證數量不一之情形，此與一般經驗法則大悖。

3.如被告認定原告可於取得地秤證明單後盜賣系爭廢鐵(假設語氣，原告否認)，故原告不需取得放行許可證，致原告地秤證明單之數量多於被告放行許可證之假設成立，何以被告員工109年1月2日受訓當日，地磅單張數為3張，原告卻取得由被告員工開立之放行許可證4張，109年1月22日地磅單張數為1張，原告卻取得由被告員工開立之放行許可證3張？按一般經驗法則，原告多取得放行許可證，對於原告盜賣系爭廢鐵並無實益，並無冒被發現之風險而有取得多餘放行許可證之必要。事實上，放行許可證之開立、留存係被告由內部控管，原告無權置喙，且放行許可證之開立、留存數量與原告交付廢鐵之趟次並無關聯。除非被告員工跟車或聯絡蘇澳管制站，否則，原告絕無可能在無放行許可證之情況下，離開蘇澳管制站；而蘇澳管制站全天皆有港警站崗及錄影，原告絕無可能有行盜賣廢鐵之機(此部分已於刑案調查過程中證明原告並無被告質疑盜賣廢鐵情事)。

4.綜上，被告既認其已盡善良管理人之責任，並稱蘇澳供油中心持續不間斷進行24小時保全監控進出及巡邏，且被告於109年4月易達公司秤重完畢時，即已知廢鐵重量產生重大差異之事，被告自應理性且合法行事，並保存相關24小時保全監控之錄影證據。被告理應對照原告提示地秤證明單之時點，對照其認定有疑義之24小時保全監控錄影證據，證明原告並未於相關時點將廢鐵運送交付予被告，而非以所謂「地磅單與放行許可證數量比較表」來質疑原告，並將舉證責任轉嫁至原告。

(三)原告既已提出地秤證明單證明拆卸廢鐵之數量與中油12號船體重量一致，地秤證明單亦由被告雇員簽認，自有證據力；且被告應派其雇員陪同跟車或監工確認數量，而非事後再以

諸多非原告可控之單據指控原告，卻又無法提出蘇供中心錄影證據以實其說。被告僅於蘇澳供油中心出口、三好地磅站二處派員駐點，易達公司亦有可能於蘇澳供油中心出口載運原告拆卸之系爭廢鐵後，於前往三好地磅站過磅途中，派車以磁鐵吸取廢鐵若干重量後盜賣。換言之，即使被告派員於蘇澳供油中心出口、三好地磅站駐點而未全程跟車，亦無法得出「應以易達公司之地磅單為準」之結論。質言之，被告無法提出原告地磅單所得重量之反證，則系爭廢鐵重量應以原告地磅單所得重量為準。

二、被告答辯聲明：原告之訴及假執行之聲請均駁回；如受不利判決願供擔保請准宣告免為假執行。辯稱：

(一)原告應履行之契約義務包含船籍註銷，航港局於109年12月2日發函通知被告中油12號油駁船所有權已註銷時，原告始履約完成。原告於109年12月7日竣工時請求驗收，被告於110年1月4日為驗收。於110年1月8日原告提出請款單據，發票金額為2,042,383元，被告於110年1月19日付款，金額同原告請款單據上之金額。兩造對於廢鐵重量，已於調解及驗收過程中達成合意，暫以210.79公噸結算價金，故原告主張1,008,728元之工作報酬應無理由：

1.有關系爭契約之價金給付，依系爭契約第3條約定，原採部分項目實做實算法計價，亦即部分項目係採總額計價、部分項目係採實做實算計價，例如本件爭議之船體拆解、切割、吊運費項目，單位以一式計算，即為總額計價，備註欄註明船體重量261噸僅供參考，不因拆解後船體廢鐵之重量影響價格。

2.惟原以一式計算即有關船體拆解、切割、吊運費項目等部分，依兩造於109年9月30日在工程會調解成立之合意內容，改為暫時依據勞務詳細表備註欄所載船體重量261噸給付原告，至數量差異部分，按日後釐清結果，按比例多退少補，故兩造契約就該部分已變更為實做實算。

3.除兩造有爭議，被告與易達公司對於廢鐵重量亦有爭議未

決，被告於109年10月8日發函向易達公司請求溢提廢鐵之價金，可證明被告認為廢鐵重量不會少於210.79公噸。再依據109年12月11日之驗收紀錄，記載驗收經過：「油駁船船體拆解廢鐵部分，以廢鐵過磅重量210.79公噸結算」，該紀錄經廠商(即原告)代表游宜恆簽名，竣工驗收結算報告記載竣工金額為2,042,383元，經廠商蓋公司大小章。依據上述驗收紀錄、竣工驗收結算報告及原告提出之請款單據，並綜合工程會之調解書內容來看，可證明就暫付款之計價重量，兩造已於驗收過程達成新的合意，同意暫以210.79公噸結算，而日後若司法調查就實際廢鐵重量有變動，再行多退少補，故被告給付2,042,383元已為原告所同意。驗收紀錄與原告請款單據上皆有原告代表之簽名，可證明原告確有同意暫以210.79公噸結算之意思表示，然若其內心並無同意之效果意思，民法第86條規定，其意思表示並不因之而無效，原告若欲表達其不同意，尚且可提出欲請求金額之請款單據給被告，原告既未明示，被告無法得知原告之內心真意，當然僅能以其外部表示行為為準。

4.被告之驗收人員游本煌、邱淑勉表示並無原告指述「揚言原告可至法院提起訴訟」等情形。本件爭議是歷經了多次會議的溝通討論、變更雙方合意內容，最終於驗收時，雙方經過理性溝通達成合意以210.79公噸結算。

5.對於原告主張「國營事業老大心態」、「原告僅為資本額兩千多萬元之小型公司顯屬弱勢無力」等，被告身為國營事業於辦理採購業務皆依法行事，而被告本業為石油業，營造並非專業，故將拆解油駁船一事交由專業廠商承攬，並於契約中對於廠商資格設有營造專業之要求，並須具備「曾經拆解鐵殼船隻或1000公秉油儲之工作經驗」，難謂具備上述資格者仍無相當判斷船重之能力，且原告亦經過現場履勘及審慎評估後認為契約條件合理始投標。被告始終維持良善態度與原告持續不斷溝通協調至最後驗收一刻，是以原告最終同意以210.79公噸計價，其提交同額之發票辦理請款即為適證。

6.依系爭契約第17條第12項第1款約定：「因可歸責於本公司(被告)之事由，本公司有遲延付款之情形，廠商得向本公司請求加計依簽約日中華郵政股份有限公司牌告一年期郵政定期儲金機動利率之遲延利息。」，此特別約定應優先民法第203條適用。簽約日108年9月24日之一年期郵政定期儲金機動利率為1.06%，被告如有遲延利息應以之為計算基準。

7.依系爭契約第12條第3項第3款、第5條第1項第4款約定：「履約標的完成履約後，本公司應於接獲廠商通知備驗或可得驗收之程序完成後30日內辦理驗收，並做成驗收紀錄。驗收後付款：無估驗款，於工作正式驗收合格，有保固者於廠商繳納保固保證金後，一次付清。於驗收合格後，本公司於接到廠商提出請款單據後15工作天內，一次無息結付尾款。」，原告於110年1月8日提出請款單據，發票金額為2,042,383元，故遲延給付之起算日應從110年1月8日後15天期滿開始起算，而被告於110年1月19日給付價金2,047,683元，尚在付款期間內，應無遲延問題，至於302,136元之差額，原告自始至終並未請求，亦無遲延問題。

(二)本件爭議因地磅及運載車輛空重等準確度有待商榷，且有刑事責任疑慮，目前已移送檢警偵辦中，原告所提相關單據應不具有證據力，且以司法調查結果為準之調解條件尚未成就，無法作為本案判斷及付款之依據：

1.依據地秤證明單上記載車輛之空重，車號000-0000於108年12月3日有4次秤重紀錄，空車重最多竟達到480KG的差距，而車號000-00於不同日期間的空車重最多可達150KG的差距，遠超過「衡器檢定檢查技術規範」第4.16.2條規定之1/1000的容許公差範圍，顯見該地磅準確度有待商榷，按照經驗法則，其所秤出之廢鐵淨重應與實際重量有一定程度之誤差，該地秤證明單不具有證據力。

2.兩造間爭議與被告和易達公司間廢鐵標售之爭議，兩者秤出的廢鐵重量差異竟達155公噸，因牽涉地磅及運載車輛空重等準確度，非有公權力之介入無法查明事實，被告已於109

年6月3日發函向蘇澳派出所請求調查，同年7月30日取得報案三聯單，目前正由宜蘭縣調查站調查中，且109年9月30日工程會函送調解書第二點㈣中亦敘明「考量雙方就實際拆除數量是否逾系爭契約數量或有不足，各有主張，依據目前事證尚無法判斷，尚待司法調查後予以釐清。」，故被告主張廢鐵重量應以司法調查結果為準。

3.不論臺灣宜蘭地方檢察署(下稱宜蘭地檢署)之調查結果如何，並無拘束本訴訟之效力。本件因運載車輛可能加裝其他配備，導致車重增加，系爭車輛有無加裝配備，是否因拆裝卸影響車重不得而知，而原告將廢鐵運至被告所屬蘇澳供油中心前，未曾通知被告會同跟車及過磅，以致被告有部分趟次未隨車及至地磅站會同過磅，該地磅站距離蘇澳供油中心約2公里，過程中是否有誠實過磅、原封不動運送不得而知，因此被告主張系爭廢鐵應以210.79公噸為準計價；縱認系爭廢鐵應以原告主張366.16噸為計價基礎，被告應給付之金額亦應為934,990元，而非原告主張之1,008,728元。原告稱於109年4月13日兩造達成契約變更之初步共識，即被告以廢鐵案所磅得重量乘以單價之金額追加給付予原告，然被告之真意實在於以廢鐵案210.79公噸之金額追減差額予原告。被告雖欲知悉原告及易達公司之車輛空車及相關改裝及檢驗資料，然被告僅為私法人並非有公權力之政府機關，無權向監理機關申請，故原告謂車輛空車重容易查證，進而認為被告拖延處理，實有誤解。

4.原告依民法第227條之2規定，主張本件有情事變更原則之適用，然依該條規定請求法院增加給付者，為形成之訴，而本案原告主張者應為給付之訴，故其主張情事變更用意不明；縱然原告有請求法院增加給付之意，原告身為甲等營造廠(營造業登記證號：綜甲H字第A00000-000號)，除了有龐大資本額，還握有專業工程師之資源，並非小廠商，對於工程價金是否合理，當有判斷能力，而決定是否與被告締約。系爭契約於拆解船體項目已訂為一式計價，原告亦有承接被告

其他油駁船案件，並非毫無經驗之新手，自當嚴守契約約定，無事後再來爭執調整契約價金之理。

5.若鈞院認船舶重量確為366公噸，本案亦無民法第227條之2情事變更原則之適用，應回歸契約第4條第3項規定處理，原告不得請求加價。系爭契約中既有對於實際施作數量與標價清單記載數量差異的處理方式，則兩造已可預料到有數量計算錯誤之情事，自無情事變更原則之適用。

(三)對於原告主張就無爭議且可單獨計價之部分價金779,266元請求遲延利息方面，被告主張皆按照契約規定流程，驗收後付款，並無遲延情事：

1.有關契約價金之給付條件及方式，依系爭契約第5條第1項第4、5款約定，先就無爭議且可單獨計價部分辦理付款之前提，是於辦理付款及審核程序中發現有疑義需釐清，而就其他無爭議部分始有先付款之義務，如尚在整體工作進行中，因付款方式非分期付款或是每月估驗付款，應待所有工作完成驗收後，始有辦理付款之義務。

2.原告於109年1月31日完成中油12號之船體拆解、切割、吊運無誤，然工作內容尚包含船籍註銷，並非於原告所述於109年1月31日即完成所有履約義務，當無於該日即可請求開始辦理該項拆船費用或是全部價金之付款程序，而應待航港局於109年12月2日發函通知被告系爭船舶所有權已註銷，本案履約始完成，再行辦理驗收後一次付款。原告主張被告應於109年1月31日部分工作完成後，即應先就無爭議且可單獨計價之部分付款，應有誤解。本案契約價金給付方式為驗收後付款，故無就已完成部分先行給付之義務。依本件工程原告完成之時序觀之，原告於109年12月7日竣工，110年1月4日驗收，110年1月8日提出發票，110年1月19日被告給付價金，被告並無遲延給付，也無先給付779,266元之理。

3.辦理船籍註銷工作時，因「船員最低安全配額證書」正本遺失，被告為解決問題，透過油駁船之協力廠商(龍順海運公司)至航港局協商，航港局同意以切結書方式解決，原告員

工游宜恆也陪同辦理。因為文件有缺漏，未能順利辦理船籍註銷，乃雙方皆不可預料之事；辦理船舶所有權註銷本為原告應盡之契約義務，但原告卻對於如無船員最低安全配額證書時應如何處理一無所知，查遺失該項證書得以切結書即可處理，原告收取報酬卻未能早日完成工作，亦有未盡善良管理人義務之過失。因被告對於船籍註銷已盡其協力義務，並無可歸責之點，故被告並無拒絕提供相關文件，致原告無法辦理系爭船舶之船籍註銷作業。

4.系爭契約就「船體拆解」訂為一式計價而非實作(做)實算，被告原本可堅持嚴守契約，僅需付契約上的標價，但原告不斷要求被告變更契約加價，被告基於誠信，仍盡力釋出善意與原告溝通協調，而自109年4月被告與易達公司間有關處理廢鐵標售事宜產生爭議(即廢鐵案)後，二者就船舶拆解後之系爭廢鐵於重量上差異的巨大(差距156公噸)，已非身為國營事業之被告能夠以單方答應原告要求能夠解決之事，被告除了公司內部不斷討論外，並向外部律師諮詢，請求警方調查，已盡一切方法欲釐清事實真相，被告若屬惡意，只要堅持維持原契約規定即可，但被告既基於善意欲解決爭議，絕無拖延之動機。

(四)被告為抵銷抗辯。若鈞院認為應以261公噸(或366公噸)計價，或遲延給付為有理由，被告則以對於原告之599萬元債權主張抵銷。兩造於臺灣基隆地方法院(下稱基隆地院)另有一船舶返還請求之訴，事實略為108年間兩造簽有中油9號、10號油駁船拆解契約，原告多次函請被告總公司展延契約期間，卻於展延期間惡意轉售船舶予第三人；被告總公司先位聲明請求原告返還兩艘油駁船並移轉其所有權，備位聲明請求償還船舶價額599萬元。基隆地院已於111年8月18日判決原告應給付被告總公司599萬元及法定遲延利息(110年度重訴字第45號)。如鈞院認為原告主張有理由，則兩造互負債務，給付種類皆為金錢，並均屆清償期，雖被告之主動債權於另案請求中，但並不影響抵銷權之行使，故被告依民法第

334條以對原告之599萬元債權於本件被告應給付之金額內抵銷。

(五)若鈞院認為原告主張有理由，應以調解書協議內容為準，被告應暫以261公噸給付，待釐清後多退少補，則被告主張原告所提出之地秤證明單因空車重差異過大，無證據能力，應以易達公司所提出之地磅單為準。被告同意三好地磅站地秤準確度為正確，而廢鐵自原告交付給被告，至被告轉交給易達公司之過程，僅3個月，並放置於有全天保全看守之場地妥善保管，可擔保其間絕無任何減少隱匿廢鐵之不法行為，依據質量守恆定律，廢鐵重量應始終一致，故應以易達公司所提出之廢鐵重量單據為判斷船重之依據。

1.被告於驗收時，是以易達公司所提出之廢鐵重量單據為判斷系爭油駁船拆除後重量之依據，從未承認過原告提出之地秤證明單。本案契約並無規定估驗、查驗程序，故地秤證明單上被告員工林詠富之簽名僅代表被告收到該證明單，並不發生契約上驗收效力。

2.系爭地秤證明單上雖皆有被告員工林詠富會簽，惟林詠富表示他於109年1月2日、1月3日、1月20日、1月21日、1月22日等5日因受訓人在高雄或嘉義，並未跟車，而原告員工羅鉅又在109年1月31日時將35張地秤證明單交予他一次簽完，可證明系爭地秤證明單並非於過磅時由雙方確認重量後作成。

3.就原告主張之35載運趟次，被告員工實際跟車者僅有18趟次，共有17趟次無被告員工跟車，而原告所主張366.16公噸扣除上述17趟次之淨重158.69公噸，尚餘207.47公噸，較為接近被告所主張之210.79公噸，亦可證實被告主張為合理重量。

4.進磅與出磅時間差距過大：⑴貨車行駛路線為：①至三好地磅站過磅空車重量→②至蘇澳港船塢處載運廢鐵→③至三好地磅站過磅廢鐵重量→④至蘇澳供油中心廢料場傾倒廢鐵。如有下一車次則再回到三好地磅站依序循環。⑵如無特別原因，每一趟次之作業所需時間應差不多，惟依據系爭地秤證

明單，顯示進磅與出磅之時間差從短至35分鐘、36分鐘，長至2、3小時，其中原因為何應由原告說明。⑶每一日最後一趟次應於傾倒廢鐵後，再次至三好地磅站過磅空重，以證實廢鐵皆已傾倒完畢，惟原告並未提出相關單據，故車上廢鐵是否仍有殘留，不得而知。

5.原告所提地秤證明單與被告留存之放行許可證數量不符，故原告是否確實交付地秤證明單上數量之廢鐵，事實不明。依據被告所訂定「油品儲運手冊」第十章規定，廠商需憑放行許可證始能進出供油中心，且放行許可證應交與被告保全人員收存。放行許可證為一式兩份，正本(白單)由被告員工開立交予原告，原告於出入時需將白單交予被告保全人員收存，副本(紅單)為正本之複寫，由開立許可證之員工留存備查，蘇澳分局偵查卷宗第98頁以下「進廠廢鐵放行許可證影本」即為紅單。於108年12月3日、109年1月2日、109年1月20日、109年1月21日、109年1月22日、109年1月31日等6日之地秤證明單與放行許可證之數量有不一致之情形。有疑義之趟次為10趟，其中9趟皆發生於被告員工未跟車之日期；除地秤證明單序號93、序號108分別為10,090及9,310公斤外，其餘8趟如以35趟次地磅單之平均淨重估計，可能影響之重量至少有103公噸。

6.於正常履約下，地秤證明單及放行許可證之數量應予一致，始得證明過磅之廢鐵如實進入廠區交予被告。本件因放行許可證與地秤證明單數量不符，顯示原告異常出入蘇澳供油中心，可知原告並未將所有自蘇澳港運出之366.16公噸廢鐵交予原告，原告之地秤證明單至多僅能證明「原告自蘇澳港運出之廢鐵為366.16公噸」，無法證明「原告交予被告廢鐵為366.16公噸」。反觀易達公司，其地磅單與放行許可證數量一致，應可證明易達公司自蘇澳供油中心運出之廢鐵為210.79公噸，加上被告已證明蘇澳供油中心設有保全巡邏設備，廢鐵存放期間並無員工偷盜之可能，故可推論出原告或自蘇澳港運出366.16公噸廢鐵，卻僅交予被告210.79公噸廢

鐵之結論。

7.檢警筆錄中陳明煌指稱被告員工監守自盜、羅鉅又指稱被告管理有問題，為毫無根據之臆測。事實上，蘇澳供油中心設有全年24小時保全系統，廢鐵體積龐大且沉重，不可能以人工零星搬運，除非有心人刻意利用被告開立放行許可證而得出入廠區之機會，以貨車載運竊取廢鐵，否則廢鐵在進入蘇澳供油中心後安全無虞。被告對於廢鐵之存放已盡善良管理人之注意義務，有巡簽紀錄可證，本件廢鐵重量差異應不可歸責於被告。

8.易達公司自109年4月6日至109年4月21日自蘇澳供油中心載運廢鐵至三好地磅站過磅過程之46趟次，被告皆有派行政組人員林美惠、郭金標分別於蘇澳供油中心出口及三好地磅站監工，故除非原告能證明易達公司之地磅單據重量為不實外，則易達公司所秤出之210.79公噸應屬系爭廢鐵真實重量。於109年1月31日原告交付最後一趟廢鐵後，廢鐵於存放蘇澳供油中心期間既無減少，被告於易達公司過磅46趟次亦有派員監工，則應以易達公司之據為準。

9.原告應就其主張之廢鐵重量負舉證責任，如原告無法證明至蓋然心證，即應承擔事實真偽不明之不利益。原告應就該請求權之權利發生事實，即已完成交付特定數量廢鐵予原告之工作負舉證責任。然原告主張廢鐵重量之證明，至今原告僅能提出地秤證明單影本，對於被告主張被告員工未跟車之17趟次是否有正常載運、每日最後一趟次並無再磅空重來證明已完全卸載、地秤證明單並未實際由被告員工於過磅當場確認、每趟次作業時間巨大差異、不同趟次貨車空重巨大差異等情，原告皆未提出說明。依道路交通安全規則第39條第34款及第89條第2項等規定，大貨車應裝設行車紀錄器，該行車紀錄至少應保存一年，原告於109年4月易達公司秤重完畢時，即已知廢鐵重量產生重大差異之事，如為一理性且合法行事之公司，自然應保存相關證據待日後提出，故原告應提出當時貨車之行車紀錄以佐證其主張，如無法提出，即應承

擔事實真偽不明之不利益。原告聲請調查中油12號油駁船重量一事，縱使證實船體重量大於366.16噸，依舊無法證明原告有將366.16噸廢鐵如數交予被告等情。

10.原告主張因被告員工未跟車，屬可歸責被告之事由，並無法律及契約根據。系爭契約性質為承攬，被告身為定作人之義務範圍須依據法律及契約約定而定，然觀民法、系爭契約及工作說明書皆未訂有被告應隨同原告貨車跟車或跟車等同驗收之規定。被告派員跟車與否屬被告公司內部人員履約管理及調度之範疇，與法律或契約義務無涉，可知本件拆船及運送過程，被告人員之參與並非必要，自不生履約驗收之效果，原告本應誠實履約，倘如數載運過磅之廢鐵出入蘇澳港及蘇澳供油中心，則地秤證明單與放行許可證數量勢必一致無誤，本件爭議亦不會發生，故問題根源始終來自原告是否誠實將廢鐵全數交予被告。

參、【反訴部分】

一、反訴原告訴之聲明：1.〈先位聲明〉反訴被告應返還反訴原告155.37公噸之廢鐵。反訴被告應給付反訴原告496,364元之逾期違約金。2.〈備位聲明〉反訴被告不能返還廢鐵時，應償還其價額1,289,571元。反訴被告應給付反訴原告496,364元之逾期違約金。3.願供擔保請准宣告假執行。主張：

(一)據系爭契約，反訴被告應於拆解中油12號油駁船後，將廢鐵全數運至蘇澳供油中心。系爭契約附件勞務詳細表項次1為「油駁船船體拆解」，項次6為「廢鐵載運至蘇澳供油廢料堆積場」，下方註：二、記載「承商需負責將本油駁船船體拆解後之廢鐵運送至蘇澳供油中心廢料堆積場」。反訴被告主張於108年12月3日至109年1月31日之期間，自蘇澳港載運廢鐵至三好地磅站有35趟次，總計廢鐵有366.16公噸，惟反訴原告將反訴被告所給付之廢鐵，於109年4月6日至同年4月21日之期間交由易達公司磅重後，僅得210.79公噸。理論上反訴被告於108年12月3日至109年1月31日之期間，進出蘇澳

供油中心之次數應與每日地秤證明單張數相符，惟蘇澳供油中心保全所留存之放行許可證(白單)，於108年12月3日、109年1月2日、109年1月20日、109年1月21日、109年1月22日、109年1月31日皆有進出紀錄與當日地秤證明單張數不相符之情況，依照經驗法則可認定反訴被告並未按照所磅得之廢鐵重量全數交予反訴原告。反訴原告於蘇澳供油中心設有全年24小時保全管理，且於易達公司磅重時皆有派員監看，可證明廢鐵並未在反訴原告或易達公司持有時減少。

(二)依勞務詳細表約定，反訴被告負有將拆船所得廢鐵交付予反訴原告之義務，反訴被告主張廢鐵總重366.16公噸，惟其僅交付210.79公噸之廢鐵，故反訴原告請求反訴被告給付155.37公噸差額之廢鐵。如反訴被告不能給付，反訴原告則依民法第226條第1項請求1,289,571元之損害賠償。如反訴被告以對待中油9號、10號油駁船相同手法，明知應交付廢鐵予反訴原告卻故意轉賣予善意第三人，或因其他無法透露之原因無法給付155.37公噸之廢鐵，則屬因可歸責於債務人之事由而給付不能，應負損害賠償責任。如反訴被告依約履行，則反訴原告可就155.37公噸廢鐵以1公斤8.3元之價格售予易達公司，故民法第226條第1項規定，反訴原告受有1,289,571元之損害。

(三)依系爭契約第14條約定，請求反訴被告給付反訴原告逾期違約金496,364元。依系爭契約第7條約定：「㈠履約期限：廠商應於本公司通知日30工作天完成履行採購標的之供應。」，第14條約定：「遲延履約㈠逾期違約金，以日為單位，按逾期日數，每日依契約價金總額1‰計算逾期違約金。1.廠商如未依照契約所定履約期限完成履約標的，自該期限之次日起算逾期日數。㈣逾期違約金為損害賠償額預定性違約金，其總額<含逾期未改正之違約金>以契約價金總額20%為上限。」。反訴被告主張自108年11月18日起即開始船體拆解工作，故依照契約約定應於該日起30工作天完成履約標的，給付366.16公噸之廢鐵予反訴原告，惟截至110年1月4

日驗收時，反訴原告仍尚未收到剩餘之155.37公噸廢鐵，反訴被告該當遲延給付，且逾期超過200工作天，應依上開約定計算契約價金總額20%之逾期違約金為496,364元。

二、反訴被告答辯聲明：反訴原告之訴駁回；如受不利判決願供擔保請准宣告免為假執行。辯稱：反訴被告已提示地秤證明單且該證明單已證明拆卸廢鐵之數量與系爭船舶重量一致，地秤證明單亦由反訴原告員工簽認，自有證據力。反訴原告與易達公司磅得之數量，與反訴被告所拆卸廢鐵之數量雖有不一致，惟該爭議業經司法偵查且獲不起訴處分，而反訴原告事前未派其員工陪同跟車或監工確認數量乃本件爭議發生之根本原因，實為可歸責於反訴原告之事由。縱系爭廢鐵因反訴原告行政組於易達公司載運廢鐵時有派員監工，因此反訴原告認定系爭廢鐵數量減少之原因非可歸責於易達公司(假設語氣)，然系爭廢鐵數量亦有可能因反訴原告之其他管理因素短少，豈可逕自認定係反訴被告盜賣，反訴原告所言，並不影響反訴被告已依反訴原告員工簽認地秤證明單上之所示數量，交付反訴原告系爭廢鐵之事實。

肆、兩造不爭執之事實：

(一)本件時序如下：

1.108年9月24日兩造簽訂系爭契約。(原證1)

2.108年11月18日至109年1月31日原告完成本件工程拆解船體之工作。(原證4)

3.109年2月10日假被告蘇澳供油中心二樓會議室召開爭議處理會議，惟無法達成協議。(原證6)

4.109年3月11日被告行政組辦理前揭廢鐵標售(即廢鐵案)，由易達公司標得。(原證5)

5.109年4月6日被告同意易達公司將該批廢鐵運出。(原證5)

6.109年4月13日兩造達成契約變更之初步共識，以廢鐵案所磅得重量乘以單價之金額給付予原告。(被證15、16、17)

7.109年4月21日廢鐵案總重量計僅210.79公噸，與原告所磅得之重量差異達155.37公噸。(被證15、16、17)

8.109年4月22日因原告須辦理船舶註銷(解體)登記，故被告於該日提供原告「中油12號」之「船舶登記證書」、「中華民國船舶國籍證書」，及「中華民國船舶噸位證書」正本各1份。(原證16)

9.109年4月30日、109年5月4日被告兩次至蘇澳派出所查看載運廢鐵車輛之錄影帶。(被證20)

10.109年5月8日被告諮詢律師並進行內部討論。(被證18、19)

11.109年5月19日被告於內部會議決議，被告應儘速查明本工程及廢鐵案車輛原始之空車重量，同時先不辦理驗收。(被證20)

12.109年6月3日被告函請警察機關偵查。

13.109年7月7日被告員工朱俊明至蘇澳派出所詢問廢鐵案進展。(被證21)

14.109年7月10日原告向立法委員陳歐珀國會辦公室陳情後，假立法院4樓408室進行協調，惟仍無法達成協議。(原證7)

15.109年7月15日原告函請行政院公共工程委員會(即工程會)調解。(原證8)

16.109年7月30日被告向宜蘭縣警察局蘇澳分局蘇澳派出所報案，並取得報案三聯單。

17.109年9月7日本件經工程會召開調解會議後，以工程訴字第1091101573號函提出調解建議。(原證9)

18.109年9月18日被告以東蘇供發字第10910736820號函，向工程會及原告表示同意調解建議。(原證10、11)

19.109年11月30日被告遺失「船員最低安全配額證書」，被告於109年11月30日提供切結書予交通部航港局。(被證12)

20.109年12月2日原告辦竣船舶所有權註銷(解體)登記。(被證13)

21.109年12月7日本件工程峻工。(原證12；卷79、81頁)

22.109年12月11日被告給付價金，惟就系爭契約勞務詳細表項次甲.壹.1部分，被告仍以210.79公噸計算後給付予原告契約價金2,047,683元。(原證13)

23.110年1月4日本件工程經被告完成驗收。(被證2、原證12第1頁；卷109、79頁為同一份工程竣工驗收算報告)

(二)兩造提出的文書形式上為真正。

伍、得心證之理由：兩造所爭執之處應在於：

【本訴部分】

一、原告依民法第505條、第227條之2第1項、第233條第1項規定、勞務採購契約第3條第3項、第5條第1項第4款、第4條第2項、調解書約定(擇一勝訴即可)，請求如訴之聲明第1項，是否有理？

二、原告依民法第227條第1項、第231條第1項、第233條第1項規定請求如訴之聲明第2項，是否有理？

三、如原告請求為有理由，被告以對原告有599萬元之債權為抵銷抗辯，是否有理？

【反訴部分】

一、反訴原告依系爭契約約定請求如先位聲明第1項，並依系爭契約第14條約定請求先位聲明第2項之逾期違約金，是否有理？

二、如認為反訴先位聲明為無理由，則反訴原告依民法第226條第1項規定請求如備位聲明第1項，並依系爭契約第14條約定請求備位聲明第2項之逾期違約金，是否有理？

陸、本院之判斷：

【本訴部分】

一、就原告訴之聲明第1項之請求方面，得請求被告給付981,677元：

(一)系爭契約就原告承攬「油駁船船體拆解、切割、吊運費(含上架、修船架租金、水電費、拆解工具、機械、人力等)」之工項，於勞務詳細表中約定為：單位、數量「一式」，單價(未含營業稅)1,570,553元，備註欄「船體重量約261公噸」(卷186頁)，即上開備註欄所載船體重量，明顯僅是預估，並非作為計價之標準。故依兩造系爭契約之約定，就此工項並未約定以原告拆解船體後廢鐵重量(實作實算)為計價

方式，原告於投標並簽約時就此工項之計價方式約定如前，應知之甚詳。

(二)原告主張其完成船體拆解工作後，將拆解下來的廢鐵載運至地磅站過磅(共計35趟次)，秤得總重量達366.16公噸，提出過磅系統表、地秤證明單為憑(卷29至53頁)；因廢鐵重量超逾契約「勞務詳細表」前開工項備註欄所載「船體重量約261公噸」，而向原告申請辦理合約追加等爭議處理，於109年4月13日兩造達成契約變更之初步共識，以廢鐵案所磅得重量乘以單價之金額給付予原告(被證15、16、17；如兩造不爭執之事實時序6.)。依被證16(卷379頁)109年4月13日爭議處理會議(出席人員包含原告經理羅鉅又)協商內容記載「(1)項目壹、1.油駁船船體拆解、切割、吊運費，以行政組廢鐵標售過磅重量(拆船廢鐵變賣案)為準，依比例作變更追加給乙方，增加噸數單價須議價處理。(3)項目壹.6廢鐵載運至蘇供廢料堆置場及項目壹.9過磅趟數原為30趟及20次，實際過磅趟數增加至35趟」。即兩造達成契約變更之初步共識，就廢鐵重量366.16公噸超過「勞務詳細表」備註欄記載261公噸一事，係協商以「行政組廢鐵標售過磅重量(拆船廢鐵變賣案)為準按比例變更追加工程款。惟經109年4月21日廢鐵案總重量計僅210.79公噸，與原告磅得之366.16公噸之重量差異155.37公噸(兩造不爭執之事實時序7.)，致兩造又生爭議，原告於109年7月15日函請工程會調解(原證8，卷65至67頁)。

(三)依工程會以109年9月7日工程訴字第1091101573號函提出之調解建議(原證9、被證24；卷69至72、399、400頁)：「按申請人(即原告)所提資料及陳述，其提出之地秤證明單統計共35趟次，總重量計366.16公噸，與前揭勞務詳細表備註欄所載船體重量約261公噸，差異甚大，且他造當事人(即被告)主張該批廢鐵經標售所得重量僅210.79公噸。考量雙方就實際拆除數量是否逾系爭契約數量或有不足，各有主張，依據目前事證尚無法判斷，尚待司法單位調查後予以釐清。

爰建議依他造當事人於調解會議中口頭建議暫時依據勞務詳細表備註欄所載船體重量261公噸給付申請人，至數量差異部分，按日後釐清結果，按比例多退少補。」此調解建議經兩造同意，工程會因而於109年9月30日以上述相同理由製作履約爭議調解成立書(調0000000號)寄予兩造。(原證10、11；卷73至78頁)。兩造就廢鐵重量所涉及契約追加減之爭議既經調解成立，即應依該調解建議內容為履行，被告應暫時依據勞務詳細表備註欄所載船體重量261公噸給付契約約定金額1,570,553元予原告，並待日後重量差異釐清結果之條件成就時，兩造應按比例多退少補。

(四)惟就系爭契約勞務詳細表項次甲.壹.1部分，被告於109年12月11日給付工程款，仍以210.79公噸計算後給付予原告契約價金2,047,683元(兩造不爭執之事實時序22；原證13即卷83頁)，即就項次甲.壹.1部分，被告僅給付原告1,268,417元。被告固辯稱兩造於109年12月11日驗收過程達成新的合意，同意暫以210.79公噸結算，而日後若司法調查就實際廢鐵重量有變動，再行多退少補等語(卷101、102頁)，惟被告就廢鐵數量差異一案，於109年7月30日向宜蘭縣警察局蘇澳分局蘇澳派出所報案，並取得報案三聯單(兩造不爭執之事實時序16.)，被告總公司對原告經理羅鉅又、易達公司實際負責人陳明煌提出詐欺等刑事告訴，經宜蘭地檢署偵查後，以查無其二人有何侵占廢鐵(業務侵占)、偽造重量(偽造文書)或詐欺之犯行，於110年11月8日以109年度偵字第5274號為不起訴處分，經被告總公司聲請再議，亦經臺灣高等檢察署於110年12月20日以110年度上聲議字第9894號處分書駁回再議確定，業經本院調得上開偵查卷宗核閱屬實。則縱使被告辯稱兩造於109年12月11日驗收過程達成新的合意等情非虛，然兩造合意中「日後若司法調查就實際廢鐵重量有變動，再行多退少補」之司法調查已經結束，認無被告所指原告之業務承辦人有何偽造地秤證明單、業務侵占及詐欺等犯行，則自應按兩造合意亦為工程會調解成立內容，就「實際

廢鐵重量變動為多退少補」。

(五)原告已經提出過磅系統表、地秤證明單為憑(卷29至53頁)，舉證證明其完成船體拆解工作後，將拆解下來的廢鐵載運至地磅站過磅(共計35趟次)，秤得總重量達366.16公噸；被告雖對地秤證明單與放行許可證數量不一致，並對前開偵查卷內資料及偵查結果提出質疑等(如前述)，惟被告所舉各項事證既經調查並無其所稱侵占、詐欺、偽造文書等犯行，而經檢察官為不起訴處分確定，上開偵查卷證資料經提示予兩造(卷584頁)，自得為本件認定事實之依據，則被告前開辯詞，難認可採，原告依系爭契約及工程會調解書之約定，請求被告按拆解船體重量366.16公噸追加計價，自屬有據。

(六)依兩造於109年4月13日達成契約變更之初步共識，固約定「增加噸數單價須議價處理」(卷379頁)，惟今被告既不願支付此部分工程款，自無可能與原告進行議價。參兩造契約勞務詳細表以船體重量約261公噸，約定項次甲.壹.1船體拆解等工項之單價為1,570,553元(不含稅，勞務詳細表項次參約定需加計營業稅5%；卷186頁)，則依此金額比例計算增加噸數之工程款，應符合契約約定及公平原則，而被告已於109年12月11日按廢鐵重量210.79公噸給付原告1,268,417元(不含稅；該次計價項次參有加計營業稅5%；卷83、84頁)，經計算後被告尚應給付原告981,677元(含稅)(計算式：〈0000000÷261〉×〈366.16－210.79〉＝934930×1.05＝981677；元以下四捨五入)。

(七)按遲延之債務以支付金錢為標的者，債權人得請求依法定利率計算之遲延利息，固為民法第233條第1項所明定，惟此項規定僅於當事人無特約時始有其適用，若當事人就此已訂有免除之特約者，即應受其特約之限制，債權人自不得更依該條項之規定，請求給付遲延利息。最高法院43年度台上字第990號民事判決意旨可參。依系爭契約第17條第12項第1款約定：「因可歸責於本公司(即被告)之事由，本公司有遲延付款之情形，廠商(原告)得向本公司請求加計依簽約日中華郵

政股份有限公司牌告一年期郵政定期儲金機動利率之遲延利息。」(卷147頁)，此特別約定應優先民法第203條適用。兩造簽約日108年9月24日之一年期郵政定期儲金機動利率為1.06%(被證8；卷273頁)，原告得按此約定利率對被告請求遲延利息。又兩造就增加噸數應追加之工程款，係約定「按日後釐清結果按比例多退少補」(工程會調解成立書，卷78頁)，依民法第229條第1項規定，被告於原告得請求給付，經催告而未給付起負遲延責任，則原告請求遲延利息之起算日，應自起訴狀繕本送達被告翌日即110年9月2日(卷97頁)起算。基上說明，原告得請求被告給付如主文第1項所示。

二、原告不得請求訴之聲明第2項所示之金額：

(一)按稱承攬者，謂當事人約定，一方為他方完成一定之工作，他方俟工作完成，給付報酬之契約；報酬應於工作交付時給付之，無須交付者，應於工作完成時給付之，民法第490條第1項、第505條第1項定有明文。故承攬人須完成一定之工作，即施以勞務而產生一定之結果，始有報酬可言。除當事人間另有特約外，定作人僅對於承攬人完成之工作，負有給付報酬之義務。原告就系爭契約之履約標的，在系爭契約第2條第1項約定為：「蘇澳供油中心中油12號油駁船拆解註銷船籍工作。」(卷119頁)，有關契約價金之給付，依系爭契約第5條第1項第4、5款約定：「驗收後付款：於驗收合格後，本公司(被告)於接到廠商(原告)提出請款單據後15工作天內，一次無息結付尾款。」、「本公司辦理付款及審核程序，如發現廠商有文件不符、不足或有疑義而需補正或澄清者，本公司應一次通知澄清或補正，不得分次辦理。其審核及付款期限，自澄清或補正資料送達本公司之次日重新起算；本公司並應先就無爭議且可單獨計價之部分辦理付款。」(卷121、122頁)。

(二)原告是於109年12月7日請求驗收(卷79、109頁)，兩造就被告於109年12月11日給付契約價金不爭執，故依上開約定，應認被告無遲延給付契約價金之情事；而系爭契約第5條第1

項第5款約定，觀其文義及前後排列順序，兩造真意應係就「無爭議且可單獨計價之部分辦理付款」仍須以驗收合格為前提，故就給付契約價金部分，可認被告無給付遲延。

(三)原告主張因被告遺失「船員最低安全配額證書」致其拖延至109年12月2日始完成船籍註銷工作，為可歸責於被告等情。按民法第507條固規定，工作需定作人之行為始能完成，定作人不為協力時，承攬人得定相當期限，催告定作人為之，但除契約特別約定定作人之行為係定作人對於承攬人所負之給付義務外，僅生承攬人能否依該條規定行使權利之問題，尚不構成定作人之給付遲延。(最高法院100年度台上字第592號民事判決理由可參)。故被告縱有違反協力義務，原告僅得解除契約及請求因解約之損害賠償(民法第507條第2項規定參照)，而無適用或類推適用債務人債務不履行(給付不能、給付遲延及不完全給付)請求損害賠償規定，被告自不構成定作人給付遲延之責任。況兩造就被告遺失「船員最低安全配額證書」，被告於109年11月30日提供切結書予交通部航港局之事實並不爭執(兩造不爭執之事實時序19.)，在被告提供切結書予航港局後，原告於109年12月2日完成註銷船舶所有權登記之工作，故難因此認定被告怠於協助原告辦理船籍註銷，且依上說明，原告亦不得請求被告負給付遲延責任。故原告依民法第227條第1項、第231條第1項規定向被告請求779,266元之遲延利息，應屬無理。

三、被告抵銷抗辯為無理由：按主張抵銷之請求，其成立與否經裁判者，以主張抵銷之額為限，有既判力。民事訴訟法第400條第2項有明文。抵銷成立與否經法院裁判者，以抵銷之額為限，有既判力，是於訴訟為抵銷抗辯後，受訴法院即有審理之義務，且審理範圍與以同一主動債權起訴請求，被動債權抵銷之情形並無不同，參諸民事訴訟法第253條規定「當事人不得就已起訴之事件，於訴訟繫屬中，更行起訴」之精神，自無許當事人就同一債權起訴，再以同一債權在另案為抵銷抗辯。被告就其抵銷抗辯之債權，已經在基隆地院

起訴對原告為請求，並經基隆地院於111年8月18日為判決，有該院110年度重訴字第45號民事判決可參(卷861至873頁)；原告表示會對該判決提起上訴(卷878頁)，故該判決尚未確定。被告在本件訴訟程序進行中，於111年3月14日以該債權為抵銷抗辯時，提出基隆地院前開民事事件之準備狀為據(卷438、457至486頁)，即係以已起訴之事件主張之債權，在本件為抵銷債權，致基隆地院及本院均需就同一債權為實體審理，本院審理結果就主張之抵銷額亦有既判力，與重複起訴並無不同，顯然違反上開重複起訴禁止規定之精神，本諸上開說明，被告所為抵銷抗辯難認正當。

【反訴部分】

一、按反訴之標的，如專屬他法院管轄，或與本訴之標的及其防禦方法不相牽連者，不得提起。民事訴訟法第260條第1項定有明文。該條項所稱之「相牽連」者，係指反訴之標的與本訴之標的間，或反訴之標的與防禦方法間，兩者在法律上或事實上關係密切，審判資料有共通性或牽連性者而言。舉凡本訴標的法律關係或作為防禦方法所主張之法律關係，與反訴標的之法律關係同一，或當事人兩造所主張之權利，由同一法律關係發生，或本訴標的之法律關係發生之原因，與反訴標的之法律關係發生之原因，其主要部分相同，均可認為兩者間有牽連關係。本件本訴及反訴原告主張法律關係發生之原因，主要部分相同，均為兩造簽立系爭契約之事實，依據前述說明，反訴原告可提起反訴。

二、反訴原告反訴請求為無理由：依前開本訴部分之認定，原告(即反訴被告)已將拆解船舶之廢鐵交付被告(即反訴原告)，並無未交付155.37公噸廢鐵之情形，兩造亦已就廢鐵重量差異在工程會調解成立，縱使如被告(即反訴原告)所辯，兩造在驗收過程達成新的合意，惟司法調查即宜蘭地檢署已有偵查結果，並無被告(即反訴原告)提出刑事告訴所稱有偽造文書、業務侵占、詐欺等情事，兩造應依原告(即反訴被告)交付廢鐵重量366.16公噸進行價金追加，則反訴原告依系爭契

約約定請求如先位聲明第1、2項，並依民法第226條第1項規定、系爭契約第14條約定請求如備位聲明第1、2項，均無理由。

陸、綜上所述，(本訴部分)原告依系爭契約、調解書約定請求如主文第1項，為有理由，應予准許，並依兩造聲請為假執行及免為假執行，逾此部分之請求，為無理由，應併原告假執行之聲請予以駁回。(反訴部分)反訴原告依系爭契約、民法第226條第1項規定請求如先位、備位聲明，為無理由，應併其假執行之聲請予以駁回。本件事證已臻明確，兩造其餘攻擊防禦方法與舉證，均無礙勝負判斷，爰不一一論列，在此說明。

柒、訴訟費用負擔之依據：民事訴訟法第78條、第79條。

中　　華　　民　　國　　111　　年　　10　　月　　7　　日

臺灣花蓮地方法院民事第一庭

法　官　楊碧惠

以上正本係照原本作成。

如不服本判決，應於送達後20日內，向本院提出上訴狀並表明上訴理由(均須按他造當事人之人數附繕本並繳納上訴裁判費)。如委任律師提起上訴者，亦應一併繳納上訴審裁判費。

中　　華　　民　　國　　111　　年　　10　　月　　7　　日

書記官　吳琬婷