

福建高等法院金門分院民事判決

108年度重上字第5號

上訴人 高鼎遊艇股份有限公司

法定代理人 韓碧祥

訴訟代理人 陳君沛律師

複代理人 陳柔蓉律師

被上訴人 連江縣政府

法定代理人 劉增應

訴訟代理人 李書孝律師

李宗哲律師

陳舒妍律師

上列當事人間給付工程款事件，上訴人對於中華民國108年6月5日福建連江地方法院106年度重訴字第2號第一審判決提起上訴，本院於110年9月29日言詞辯論終結，判決如下：

主 文

原判決廢棄。

被上訴人應給付上訴人新臺幣柒仟貳佰伍拾參萬柒仟捌佰零壹元，及自民國一〇五年四月十五日起至清償日止按週年利率百分之五計算之利息。

第一、二審訴訟費用均由被上訴人負擔。

本判決所命給付，於上訴人以新臺幣貳仟肆佰壹拾捌萬元供擔保後得假執行，但被上訴人如以新臺幣柒仟貳佰伍拾參萬柒仟捌佰零壹元預供擔保，得免為假執行。

事實及理由

一、上訴人主張：兩造於民國100年7月29日簽訂「建造新臺馬輪1艘」造船統包工程案採購契約（下稱系爭契約），約定由伊以契約總價新臺幣（下同）13億2,700萬元（含稅）打造1艘臺馬輪（下稱系爭工程）。系爭工程已完工且於104年7月28日驗收完成，並命名為「臺馬之星」（下稱系爭船舶），開始

01 營運。被上訴人以系爭船舶載重噸數與契約約定不足370.31
02 噸，予以減價9,031萬5,620元後收受。惟系爭船舶載重噸為
03 688.61噸，與約定之載重噸800噸，僅不足111.39噸，依系
04 爭契約第15條第2項第3款約定計算減價金額應為2,123萬2,0
05 00元，被上訴人溢扣6,908萬3,620元（含稅後為7,253萬7,8
06 01元）等情。爰依系爭契約第3條第2項第6款規定，求為命
07 被上訴人給付7,253萬7,801元，及自105年4月15日（即被上
08 訴人收受調解申請書之翌日）起至清償日止按年息5%計算之
09 利息。原審為上訴人敗訴之判決，上訴人不服，提起上訴，
10 於本院聲明：原判決廢棄；其餘聲明同前。

11 二、被上訴人則以：兩造原約定系爭船舶之設計模吃水深度不得
12 逾4.6公尺，以此深度為基準，載重噸數不得小於800噸。上
13 訴人於102年2月7日主動請求下修設計模吃水為4.5公尺確
14 定，並納入102年3月28日第一次規範變更書中（下稱第一次
15 變更），自不容許正負5%之誤差。在第一次變更前，船員、
16 旅客人數之變更已經定案，上訴人既知人數增加之事實，嗣
17 發生載重噸不足契約規範，乃其設計估算錯誤所致。依設計
18 模吃水4.5公尺計算，則系爭船舶實際載種噸數為429.69
19 噸，與契約約定800噸尚不足370.31噸。依系爭契約第15條
20 第2項第3款約定，伊以減價9,031萬5,620元收受，自屬正
21 當。另系爭契約條款第18條第4項之違約金上限，僅適用於
22 逾期違約金，與契約價金調減之性質不同，不可混為一談等
23 語，資為抗辯。於本院聲明：上訴駁回。

24 三、兩造不爭執事項：

25 (一)兩造於100年7月29日簽訂系爭契約，約定由上訴人負責系爭
26 船舶之設計、採購和建造工作，契約價金為13億2,700萬元
27 (含稅)，嗣兩造於履約期間合意辦理第一次契約變更及第二
28 次契約變更，第一次契約變更總計追加971萬3,000元之工程
29 款，核定展延工期233.5日曆天；第二次契約變更總計追加
30 1,900萬元之工程款。

31 (二)系爭船舶建造工程已申報完工，於104年7月28日驗收完成，

其後命名為「臺馬之星」，並於104年8月12日正式首航營運。

(三)系爭契約第15條第2項第3款約定：本船之載重噸，如未能符合契約或規範之要求者，則依下列條款處理：甲.本船載重量（於設計模吃水）不小於800噸，載重量之不足數，每不足滿10公噸（不足10公噸以下者不計），減價契約價金總額千分之1。乙.但若載重量不足數達60公噸以上時，機關得拒絕接受本船，若機關選擇減價接受，則就其不足數達60公噸以上部分之每滿5公噸，另依千分之1之減除率，減除契約價金後接受本船。

(四)系爭契約建造規範書（下稱系爭規範書）第一篇第一章第1.4條規定：設計模吃水約4.6m；載重量(於設計模吃水)不小於800噸。上訴人於100年6月投標時，於投標文件中所檢附之船舢剖面圖中，設計模吃水為4.6m，結構模吃水則為4.7m，該船舢剖面圖業經被上訴人核定作為契約文件之一部分。

(五)系爭契約第18條第4項約定：逾期違約金為損害賠償額預定性違約金，其總額以契約價金總額之20%為上限。

(六)上訴人曾於102年02月07日以(102)高鼎字第10202002號函檢送JY-110新建臺馬輪建造規範書修正版予被上訴人，被上訴人則以102年03月28日連交航字第1020008067號函准予核定在案；修正後之規範為「設計模吃水約4.5m。」，並納入103年3月20日系爭契約之第一次契約變更書中。

(七)完工後之系爭船舶，如以吃水深4.5公尺計算，實際載重噸數為429.69噸；如以吃水深4.7公尺計算，實際載重噸數為688.61噸。

(八)被上訴人於104年9月1日以連交航字第1040036873號函，表示系爭船舶驗收時量測結果，載重噸數不足契約規定370.31噸，經計算將以減除率6.806%進行減價，換算減價金額為9,031萬5,620元。

(九)系爭船舶開始營運之後，實際上的載重為688.61公噸。

01 四、本院之判斷：

- 02 (一)兩造於100年7月29日簽訂系爭契約，由被上訴人向上訴人採
03 購新臺馬輪1艘，約定由上訴人負責系爭船舶之設計、採購
04 和建造工作，契約價金13億2,700萬元（含稅），履約期間
05 兩造合意辦理第一次契約變更及第二次契約變更，第一次契
06 約變更總計追加971萬3,000元之工程款，核定展延工期233.
07 5日曆天；第二次契約變更總計追加1,900萬元之工程款。系
08 爭船舶建造工程已申報完工，於104年7月28日驗收完成，其
09 後命名為「臺馬之星」，並於104年8月12日正式首航營運；
10 完工後之系爭船舶，如以吃水深4.5公尺計算，實際載重噸
11 數為429.69噸；如以吃水深4.7公尺計算，實際載重噸數為6
12 88.61噸。被上訴人於104年9月1日發函予被上訴人表示系爭
13 船舶經驗收結果，載重噸數不足契約約定之800噸而短少37
14 0.31噸，經計算以減除率6.806%進行減價，換算減價金額為
15 9,031萬5,620元後收受，有被上訴人104年9月1日連交航字
16 第1040036873號函在卷可參（原審卷一第56頁-56頁反面）。
17 又系爭規範書第一篇第一章第1.4條約定：設計模吃水約4.6
18 公尺，載重量（於設計模吃水）不小於800噸；另於建造過
19 程中，上訴人因計算設計模吃水深度4.5公尺之載重量，已
20 可符合系爭規範書之要求，乃修改設計模吃水深度至約4.5
21 公尺，並於102年2月7日函請被上訴人修訂系爭規範書，經
22 被上訴人於102年3月28日核定在案；修正後之系爭規範書為
23 「設計模吃水約4.5m。」等情，有系爭契約書（原審卷一第1
24 0-29頁）、系爭契約第一次契約變更（原審卷一第30-40頁）、
25 系爭契約第二次契約變更（原審卷一第41-51頁）、正驗紀錄
26 （原審卷一第52頁-54頁反面）、上訴人102年2月7日（102）高
27 鼎字第10202002號函（原審卷一第69頁-69頁反面）、被上訴
28 人102年3月28日連交航字第1020008067號函（原審卷一第70
29 頁-70頁反面）在卷可佐。上開各情，均堪信實。
- 30 (二)上訴人主張：系爭船舶驗收時，設計模吃水為4.7公尺，在
31 系爭規範書兩造約定的「約」4.5公尺正負5%範圍（即4.275

公尺至4.725公尺)內，符合系爭契約要求，且系爭契約僅就「載重噸」不足進行扣減，並未針對吃水深度訂定罰則。而系爭船舶載重噸為688.61噸，與系爭契約約定之載重噸800噸，僅不足111.39噸，依系爭契約第15條第2項第3款約定計算減價金額應為2,123萬2,000元，被上訴人溢扣6,908萬3,620元（含稅後為7,253萬7,801元）等語，為被上訴人所否認。從而，本件之爭點厥為：系爭船舶設計模吃水深度究竟為何？修正後系爭契約之設計模吃水深度為「約4.5公尺」，其真意為何？申言之，系爭船舶之吃水深度4.7公尺是否符合系爭規範書兩造約定的「約」4.5公尺？

- 1.按解釋意思表示，應探求當事人之真意，不得拘泥於所用之詞句，民法第98條定有明文。如契約之文字已表示當事人之真意，無需別事探求者，固不得捨契約文字而為曲解，然苟契約文字文義不明，自有以過去事實及其他一切證據資料為斷定標準，以探求當事人立約當時之真意何在之必要(最高法院80年度台上字第1541號民事裁判意旨參照)。
- 2.觀之系爭規範書第一篇第一章第1.4條主要項目之「主要尺寸」中「全長約105.9m；船寬（模寬）約16.0m；船深（模深）約9.5m；…」均有「約」字，對照「拱高：羅經甲板、主甲板與下層甲板 200mm」、「甲板高（中心線位置）：航海船橋甲板-羅經甲板 2.55m；上層甲板-航海船橋甲板 2.55m；主甲板-上層甲板 2.55m；下層甲板-主甲板 2.70m」等項目，均未見有「約」字(見外放之新臺馬輪採購契約書目錄【合訂本】附件4 建造規範書第G1-5頁)；即可知悉，系爭規範書中「約」字應係有意為之，否則上開契約文字不致有如此差異，故不可任意忽略系爭契約之文字，反捨契約文字更為解釋，致失當事人之真意。換言之，此設計模吃水深度為「4.5公尺」或「約4.5公尺」，一字之差，究有不同，前者為固定數值，後者為非固定數值甚明。
- 3.參以系爭工程之專案管理單位即財團法人船舶暨海洋產業研發中心（下稱船舶中心）出具之系爭船舶載重噸與船速特別

01 報告（下稱系爭特別報告）亦載明：原來結構圖就已有定義
02 寸法吃水4.7公尺，系爭規範書上關於吃水之敘述為約4.5公
03 尺（原為約4.6公尺），「約」字之定義一般慣例為上下
04 5%，4.7公尺與4.5公尺相差在5%範圍內等語（見原審卷二第
05 205頁）。再參以上訴人於100年6月投標時，於投標文件中
06 所檢附之船舳剖面圖中所載，設計模吃水為4.6公尺，結構
07 模吃水則為4.7公尺（見原審卷一第66-68頁），該船舳剖面
08 圖業經被上訴人核定作為契約文件之一部分，為兩造所不爭
09 執(參不爭執事項(四))，足證上訴人於設計之初就系爭船舶之
10 結構計算係以吃水4.7公尺為基準，意謂系爭船舶之結構強
11 度是以4.7公尺為計算基礎，此參系爭特別報告自明（原審
12 卷二第204頁）。另衡酌本件經送中華民國船長公會鑑定結
13 果（下稱系爭鑑定報告，外放），亦認：當初修改契約規範
14 的模吃水從「約」4.6米改為「約」4.5米，而4.7米仍在
15 「約」4.5米的範圍內(正負5%以內)，從情理、船廠實作與
16 慣例看來，取增誤差值5%而得4.7米為吃水值，尚合於契約
17 約定等語（見系爭鑑定報告第25頁）。綜上可知，依船廠實
18 作與造船業慣例，「約」字之下，其後即非固定之數字，亦
19 即可在正負5%之範圍內做調整，從而即有授權船廠於此範圍
20 內享有設計餘裕，得就業主之需求自行調整之意。就本件而
21 言，意即只要系爭船舶之設計模吃水未超過結構模吃水，其
22 結構安全因素獲得確保(參系爭特別報告，原審卷二第204
23 頁)，即符合契約目的及營運需求，並為系爭契約之建造規
24 範所允許，應認符合契約約定。因此，修正後系爭契約之設
25 計模吃水深度約定為「約4.5公尺」，意即本件設計模吃水
26 深度為4.5公尺正負各5%即4.275公尺至4.725公尺範圍內，
27 均為契約所認可之設計模吃水深度。從而驗船時實測系爭船
28 舶之吃水為4.7公尺，並未逾上開數值範圍，故上訴人主張
29 系爭船舶實際吃水深度未違反系爭契約約定乙節，即可採
30 信。反之，被上訴人主張系爭規範書最終約定之設計模吃水
31 深度為「4.5公尺」之固定數值，不容許正負5%之誤差云

云，則無可採。

(三)系爭船舶載重噸不足，應如何計罰？

1.按本船之載重噸，如未能符合契約或規範之要求者，則依下列條款處理：甲.本船載重量（於設計模吃水）不小於800噸，載重量之不足數，每不足滿10公噸（不足10公噸以下者不計），減價契約價金總額千分之1。乙.但若載重量不足數達60公噸以上時，機關得拒絕接受本船，若機關選擇減價接受，則就其不足數達60公噸以上部分之每滿5公噸，另依千分之1之減除率，減除契約價金後接受本船。系爭契約第15條第2項第3款定有明文。

2.完工後之系爭船舶，如以吃水深4.5公尺計算，實際載重噸數為429.69噸；如以吃水深4.7公尺計算，實際載重噸數為688.61噸一情，為兩造所不爭執（參不爭執事項七）。然查，系爭船舶實測時之吃水4.7公尺，並未逾設計模吃水為「約4.5公尺」正負各5%即4.275公尺至4.725公尺數值之範圍，故上訴人就此並無違約可言，已如前述。再衡系爭契約第15條第2項第3款重要項目未達契約或規範標準之處理，僅就系爭船舶之速率、總噸數、載重噸等項，如未能符合契約或規範之要求者訂定罰則，並未針對吃水深度未達契約或規範標準訂定罰則，故就上開約款文義解釋，關於系爭船舶載重噸不足之罰則自應依前揭約款以「載重噸」為主，而不能以兩造所未約定之系爭船舶於驗收時吃水過深，被上訴人將受如何損害為由，而主張裁罰。

3.承上，設計模吃水為4.7公尺時，系爭船舶之載重噸數達688.61公噸，與契約約定之不小於800公噸相較，載重噸不足111.39公噸，依系爭契約第15條第2項第3款約定計算減價金額應為2,123萬2,000元（參附表計算式）。從而，被上訴人以設計模吃水為4.5公尺為基準，認載重噸數429.69噸，與上開契約約定之800噸不足370.31噸，經以減除率6.806%進行減價，換算減價金額為9,031萬5,620元（參附表計算式）後收受系爭船舶，故被上訴人顯已溢罰6,908萬3,620元（含

01 稅後為7,253萬7,801元) (9,031萬5,620元—2,123萬2,000
02 元=6,908萬3,620元)。

03 4.此外，本件無論吃水是否為4.7公尺，載重噸不足數仍超過6
04 0公噸以上，被上訴人依系爭契約第15條第2項第3款約定，
05 原得拒絕接受系爭船舶，但如此馬祖地區將無船可取代船齡
06 已屆30年之舊臺馬輪，形成連江縣政府及馬祖地方與船廠各
07 方皆輸之局面，而吃水由4.5公尺調高至4.7公尺，僅增加20
08 公分，對於系爭船舶所停泊之福澳港及中柱港7公尺之深水
09 碼頭而言，影響不大，在97年購建新臺馬輪之管理計畫書，
10 對於規畫標的亦以吃水限制在5公尺以內，來考慮現有或未
11 來可能停靠碼頭之水深，以及因潮差必須預留之餘裕。而系
12 爭船舶目前設計模吃水為4.7公尺，符合上述各項要求外，
13 吃水略增而載重量可增加約260公噸(688.61—429.69=25
14 8.92)，亦可擴大系爭船舶營運之彈性空間等情，有系爭特
15 別報告附卷可參(見原審卷二第204頁反面)。況上訴人在
16 系爭船舶設計之初，計算結構時，即以結構模吃水深度4.7
17 公尺為基準進行計算，故設計模吃水深度定為4.7公尺，無
18 礙於原設計性能及船體結構安全，此經船舶中心、法國驗船
19 協會(BV, Bureau Veritas)、財團法人中國驗船中心(C
20 R, Classification Society)等單位審查通過，此參系爭
21 鑑定報告自明(參系爭鑑定報告第2、9頁)。準此，系爭船舶
22 設計模吃水為4.7公尺，對於上訴人而言，並未造成損害
23 (至於航速及油耗之影響，詳後述)。

24 (四)上開載重噸不足乙情，是否可歸責於兩造之其中一方？

25 1.查系爭船舶最早於設計之初，估算輕船重量(即空船重量)
26 約2662噸，載重噸約924噸；於103年3月3日下水時，測得船
27 重為2373噸，船體結構重量為1830噸，尚有約543噸之差
28 值，…上訴人於103年10月20日將重量重心計算書提送審查
29 時，輕船重量為2850噸；103年11月13日安排船隻上架進行
30 塢內工程，後因將進行傾側試驗，因此必須將床鋪、衣櫃、
31 電氣、管路等艙裝物品吊上船，導致吃水增加，輕船重量也

快速增加，104年1月5日初次重量調查時，輕船重量約3270噸，與原先預估之2850噸已有差距；專案管理立即要求上訴人及監造清查船艙是否有未估到之重量，同時通知被上訴人。上訴人清查船艙及吃水線後並未找到原因，然而此時尚有部分艙裝物品仍必須按圖說吊裝及施工，以免進度更形落後。最後至104年2月26日符合傾側試驗條件時，輕船重量已達3312.4噸，對比吃水4.5米之排水量3742.09噸，載重噸僅餘429.69噸，不足370.31噸；若對比吃水4.7米之排水量4001.01噸，載重噸為688.61噸，不足111.39噸；又實際之輕船重量3312.4噸，比原先預估之2850噸，超重462.4噸等情，有系爭特別報告在卷可按（見原審卷二第203-204頁）。

2.至系爭特別報告分析系爭船舶載重噸不足之原因謂：經查船段和輪機裝備之重量與原始估算差異不大，輕船重量之所以大幅增加，主要原因還是由於艙裝、管路、室裝等設備實際到貨或吊裝上船重量與圖說標示重量不符所致等語（見原審卷二第203頁）。系爭鑑定報告進一步分析導致系爭船舶大幅增重之原因為：

- (1)艙壁廣泛採用A-60防火材，岩棉重量增加74公噸。
- (2)部分採購艙品進貨包裹重量比設計圖估算增重43公噸。
- (3)旅客人數580人，較規範增加80人，床、櫃增加重量10公噸。
- (4)主甲板採用浮動地板設計（規範並未要求）增加重量10公噸。
- (5)艙、艙門許多附屬艙品，估計重量約40公噸。
- (6)主機噪音過高，增配消音器及煙囪隔壁，重量約增15公噸。
- (7)機艙鋁合金地板，基於法規要求之安全考量改為鋼板，重量約增15公噸。
- (8)第一次修規時，相關項目增加重量，約15公噸。
- (9)驗船師現場要求支撐或補強所增之結構重量，約25公噸。
- (10)管路衝突，現場取樣繞道所增加重量，約160公噸。
- (11)甲板敷料，防滑砂等估算輕船重量時並無進貨資料項目，重

01 量約25公噸。

02 (12)其他未見紀錄項目之重量約30.4公噸。

03 以上合計為462.4公噸，恰為上述實際輕船重量3312.4噸，比
04 原先預估之2850噸之增加重量，有增重表一紙附於系爭鑑定報
05 告在卷可佐（系爭鑑定報告第31頁）。而細究上開增重項目，
06 均與人員、艙品裝備之增加有關。

07 3.然則，船上裝備及物料種類繁多，難以一一列舉，通常會以
08 在設計時多留餘裕（margin）來涵蓋，船廠在採購物料時應
09 將重量控制在餘裕之內。本件應係基本設計時餘裕留取太
10 小，而目前新造客船法規之安全要求比以往嚴格，增加輕船
11 重量，非以往數據所能比擬，由此觀之，上訴人於設計上餘
12 裕留取不足，暨其於採購艙裝及室裝物品時沒有嚴格控制重
13 量、採取減重措施，雖有設計標準重量卻無法落實，在各項
14 物品重量廣泛超出估算值外，最終造成系爭船舶輕船重量超
15 重，載重噸不符契約要求之情形，從而，上訴人就此而言難
16 認無過失可言，系爭特別報告及系爭鑑定報告亦為相同認定
17 （見原審卷二第204頁、系爭鑑定報告第7、13-14頁）。

18 4.至被上訴人雖否認伊有缺失，辯稱：關於人員增加部分，於
19 101 年8 月10日就已定案，上訴人已經知道有船員增加的事
20 實並據以設計，但最後輕船重量3312.4噸，顯然為上訴人重
21 量部分估算錯誤，以致系爭船舶載重噸不足，與被上訴人要
22 求人員增加及艙品裝備增重無關云云。然查，系爭契約履約
23 期間，於103年間第一次契約變更總計追加971萬3,000元之
24 工程款，於104年1月21日第二次契約變更總計追加1,900萬
25 元之工程款，足見於履約期間仍有工程及艙品裝備之追加採
26 購甚明，而此均會增加輕船重量無疑，有第一次契約變更、
27 第二次契約變更暨採購單價分析表在卷可按（見原審卷一第
28 30、41-43頁反面）。故被上訴人辯稱：人員數量早已定
29 案，上訴人已知悉此情，是系爭船舶於建造期間大幅增重乙
30 情，與伊無關云云，即不可採。再者，系爭船舶建造期間，
31 因被上訴人要求增加乘員，因而須變更隔間，導致上下層甲

01 板支撐柱與隔間位置變更，支撐柱上下甲板之橫樑需調整以
02 得支撐，上訴人為避免嚴重翻工，保留舊構並增加新構以得
03 連結，另還有相關配合增設之設備、器材，輕船重確實會因
04 而增加，如此設計之大變更導致增重，原設定之設計餘裕量
05 全部被多出來之重量抵銷；又被上訴人因民意需求而要求變
06 更設計，是輕船重量增加的前因，以致上訴人原來設計餘裕
07 量被額外要求之增重吃掉等情，業經鑑定單位向船舶中心、
08 法國驗船協會、驗船中心等第三方船籍協會訪談後製作答詢
09 對照表附於系爭鑑定報告在卷可佐（見系爭鑑定報告第7、
10 9、23頁）。由此足證，上訴人就系爭船舶之設計餘裕，由
11 於被上訴人一再要求乘員人數增加，以致艙房、隔間因此變
12 更、改裝，船上設備重量亦因此大幅增加，致艙裝、管路、
13 室裝等設備實際到貨或吊裝上船重量增加，輕船重量隨之增
14 加，遠超出當初基本設計圖說之餘裕量而猶有不足，最終造
15 成系爭船舶輕船重量超重，載重噸不符契約要求之情形，堪
16 以認定。從而，被上訴人就此而言亦難認無過失可指，系爭
17 鑑定報告亦為相同判斷（見系爭鑑定報告第22-23頁）。

18 5.至被上訴人抗辯：因為船吃水越深，會影響航運的速度，吃
19 水比較深，航運速度會比較慢，同時抵抗海浪的能力也會減
20 弱，會影響船的安全性。故設計模吃水為4.7公尺，載重噸6
21 88.61公噸，與系爭規範書設計的承諾是違背的云云。然
22 查，系爭契約第15條第2項第3款之重要項目未達契約或規
23 範標準之處理，已明文針對本船之速率、本船主機燃油消耗
24 率不能符合契約規範要求，訂定有詳細的罰則。因此，關於
25 系爭船舶吃水越深，若影響系爭船舶航運的速度及增加油
26 耗，被上訴人自可依上開約款予以處罰，尚難以此作為設計
27 模吃水4.5公尺為兩造最終約定之認定依據。故被上訴人前
28 揭抗辯，亦無可採。

29 6.據上，系爭船舶載重噸不足乙情，應屬可歸責於兩造之事由
30 所導致，系爭鑑定報告亦為相同認定（參系爭鑑定報告第22
31 頁）。

01 (五)據上，系爭船舶載重噸為688.61噸，與約定之載重噸800
02 噸，僅不足111.39噸，依系爭契約第15條第2項第3款約定計
03 算減價金額應為2,123萬2,000元，被上訴人竟扣減9,031萬
04 5,620元，已溢扣6,908萬3,620元（含稅後為7,253萬7,801
05 元），堪以認定。

06 五、綜上所述，被上訴人就應給付予上訴人系爭工程之工程款中
07 溢扣6,908萬3,620元（含稅後為7,253萬7,801元），上訴人
08 依系爭契約第3條第2項第6款規定，請求被上訴人給付7,253
09 萬7,801元，及自105年4月15日（即被上訴人收受調解申請書
10 之翌日）起至清償日止按年息5%計算之利息，自屬正當，應
11 予准許。原審為上訴人敗訴之判決，尚有未洽，上訴意旨指
12 摘原判決不當，求予廢棄改判，為有理由，爰由本院廢棄改
13 判如主文第2項所示。又兩造分別陳明願供擔保宣告准、免
14 假執行，經核均無不合，爰分別酌定相當擔保金額准許之。

15 六、本件事證已臻明確，兩造其餘之攻擊或防禦方法及所用之證
16 據，經本院斟酌後，認為均不足以影響本判決之結果，爰不
17 逐一論列，附此敘明。

18 七、據上論結，本件上訴為有理由，爰判決如主文。

19 中 華 民 國 110 年 10 月 20 日
20 民事庭

21 審判長法 官 陳真真

22 法 官 許志龍

23 法 官 張 震

24 正本係照原本作成。

25 如不服本判決，應於收受送達後20日內向本院提出上訴書狀，其
26 未表明上訴理由者，應於提出上訴後20日內向本院補提理由書狀
27 （均須按他造當事人之人數附繕本）上訴時應提出委任律師或具
28 有律師資格之人之委任狀；委任有律師資格者，另應附具律師資
29 格證書及釋明委任人與受任人有民事訴訟法第466 條之1第1項但
30 書或第2 項（詳附註）所定關係之釋明文書影本。如委任律師提
31 起上訴者，應一併繳納上訴審裁判費。

01 中 華 民 國 110 年 10 月 21 日
02 書記官 李麗鳳

03 附註：

04 民事訴訟法第466條之1（第1項、第2項）：

05 對於第二審判決上訴，上訴人應委任律師為訴訟代理人。但上訴
06 人或其法定代理人具有律師資格者，不在此限。

07 上訴人之配偶、三親等內之血親、二親等內之姻親，或上訴人為
08 法人、中央或地方機關時，其所屬專任人員具有律師資格並經法
09 院認為適當者，亦得為第三審訴訟代理人。

10

附表		
	被上訴人計算方式	依契約第15條第2 項第3 款
不足載重噸	-370.31	-111.39
不足噸60噸以下部分	-60	-60
罰款（新臺幣）	7,962,000	7,962,000
不足噸60噸以上部分	-310.31	-51.39
罰款（新臺幣）	82,353,620	13,270,000
總計（新臺幣）	90,315,620	21,232,000