

福建高等法院金門分院民事判決

110年度重上字第3號

上訴人 高鼎遊艇股份有限公司（下稱高鼎公司）

法定代理人 韓碧祥

訴訟代理人 陳君沛律師

複代理人 楊鈞任律師

訴訟代理人 陳立曄律師

上訴人 連江縣政府

法定代理人 王忠銘

訴訟代理人 李書孝律師

李宗哲律師

參加人 新華航運股份有限公司

法定代理人 馮能砥

訴訟代理人 黃雅羚律師

參加人 連江縣馬祖連江航業有限公司

（原名馬祖連江航業有限公司）

法定代理人 朱秀平

訴訟代理人 劉一徵律師

上列當事人間請求給付工程款事件，兩造對於中華民國109年12月31日福建連江地方法院106年度重訴字第1號第一審判決，各自提起上訴或一部上訴，高鼎公司並為訴之追加，本院於114年1月22日言詞辯論終結，判決如下：

主 文

兩造之上訴均駁回。

上訴人連江縣政府應給付上訴人高鼎公司新台幣1327萬元及自判決確定之翌日起至清償日止，按年息5%計算之利息。

高鼎公司其餘追加之訴及假執行之聲請均駁回。

第二審(含追加之訴)訴訟費用，關於上訴部分，由兩造各自負

01 擔；關於追加之訴部分，由連江縣政府負擔1/4，餘由高鼎公司  
02 負擔。因參加訴訟所生之費用，由參加人負擔。

### 03 事實及理由

#### 04 一、程序事項

05 (一)本件參加人新華航業股份有限公司（下稱新華公司）為輔助  
06 之當事人連江縣政府提起上訴，該當事人未為反對之表示，  
07 核無不合，仍應列其為參加人，將其所輔助之一造列為上訴  
08 人。

09 (二)連江縣政府、參加人連江縣馬祖連江航業有限公司(下稱連  
10 江航業公司)之法定代理人於第二審程序分別變更為王忠  
11 銘、朱秀平，據其等各檢附中央選舉委員會公告、公司基本  
12 資料查詢聲明承受訴訟，經核亦無不合，均應准許。

13 (三)上訴人高鼎公司就關於請求給付工程款新台幣（下同）4644  
14 萬5000元本息部分，於本院追加依不當得利關係為請求，其  
15 追加之訴主張之原因事實核與原訴之基礎事實同一，依民事  
16 訴訟法第446條第1項但書、第255條第1項第2款規定，毋須  
17 得對造之同意，其訴之追加，在程序上應予准許。

18 二、高鼎公司主張：兩造於民國100年7月29日簽訂「建造新臺馬  
19 輪1艘」造船統包工程案採購契約(下稱系爭契約)，約定連  
20 江縣政府向伊採購新台馬輪1艘（下稱系爭船舶），總價13億  
21 2700萬元，簽約次日起900個日曆天內完工，其後展延工期  
22 共233.5日，履約期限至103年9月8日止。伊於104年7月21日  
23 完工，連江縣政府以超過工期316日為由，計算逾期違約金  
24 2億6540萬元，並自工程款中扣除。惟依系爭契約招標需求  
25 規範，緊急發電機功率原記載160KW(千瓦)或以上，然因連  
26 江縣政府遲至101年8月10日始確定系爭船舶細部設計並增加  
27 載客人數，致伊原採購並交貨之功率170KW緊急發電機，不  
28 符合SOLAS（即海上人命安全國際公約）關於消防水霧系統  
29 的要求，因而於102年1月8日另採購功率300KW緊急發電機。  
30 從101年8月10日連江縣政府確定載客人數起，至102年1月8  
31 日另採購緊急發電機止，耗時151日，顯非可歸責於伊，自

01 得展延工期。故伊僅逾期165日，按每日依契約總價金1‰計  
02 算，逾期違約金應為2億1895萬5000元，連江縣政府溢扣工  
03 程款4644萬5000元。況前開逾期違約金為損害賠償總額預定  
04 性質，連江縣政府如無損害，不得請求，且其金額亦過高，  
05 依法應酌減。另伊於104年7月31日完成交船，經命名為「臺  
06 馬之星」，由參加人連江航業公司受連江縣政府委託負責經  
07 營，參加人新華公司負責船務、營運及平日保養維修工作。  
08 但營運初期，因新華公司完成訓練之船員更替頻繁，不熟悉  
09 操作方式，或人為操作不當或平日保養不足，造成「臺馬之  
10 星」頻生故障，致伊支出如附表所示、非屬保固責任範圍之  
11 改正費用共587萬0458元，應由連江縣政府負擔等情，以上  
12 合計5231萬5458元，爰依系爭契約第3條第2款第6目約定、  
13 不當得利(溢扣工程款部分)及系爭契約第17條第3款但書約  
14 定、不當得利或無因管理之規定(改正費用部分)，求為命  
15 連江縣政府給付5231萬5458元及自106年7月29日起至清償日  
16 止，按年息5%計算利息之判決，並願供擔保請准予宣告假  
17 執行(遲延利息逾上開起算日部分，業經原審判決高鼎公司  
18 敗訴確定，不予贅述)。

19 三、連江縣政府則以：高鼎公司主張其因另行採購緊急發電機，  
20 應展延工期151日乙節，為兩造間履約爭議事件，經行政院  
21 公共工程委員會(下稱工程會)103年2月14日調解成立(案  
22 號：調0000000)之既判力所及，高鼎公司不得以同一事由  
23 再請求展延工期。況高鼎公司係在緊急發電機尚未核算額定  
24 輸出容量及經船級協會(法國驗船協會及中國驗船中心)與  
25 伊審查通過前，即於101年4月採購容量170KW之緊急發電  
26 機，迨法國驗船協會指正其「電力負荷分析」記載與SOLAS  
27 所要求緊急發電機須於緊急狀況時供應全船水霧消防系統之  
28 緊急電力，恐有不符，應重新計算全船緊急發電容量需求  
29 後，始發現緊急發電機容量需大幅增加，故重新採購300KW  
30 緊急發電機。顯見乃係因高鼎公司當初之設計即不符合國際  
31 安全法規，與系爭船舶旅客人數變動無關。再者，緊急發電

01 機並不在其施工要徑上，高鼎公司重新採購緊急發電機，既  
02 不影響進度網圖要徑作業之進行，復逾時申請展延，其請求  
03 展延工期亦不符系爭契約第7條之約定。高鼎公司逾期完工  
04 達316日，前開逾期違約金並無過高而應予核減情形。另附  
05 表所示各事件皆可歸責於高鼎公司，改正費用應由高鼎公司  
06 負擔等語，資為抗辯。

07 四、參加人新華公司、連江航業公司均就高鼎公司請求給付改正  
08 費用部分為輔助連江縣政府而聲明參加，其陳述除與連江縣  
09 政府相同者外，新華公司另辯以：伊就系爭船舶之營運與人  
10 員操作並無不當情事，亦無怠於保養船舶情事，高鼎公司主  
11 張之各事件均係高鼎公司設計上瑕疵或其隨船工程師指揮不  
12 當等情形所造成，皆非可歸責於伊，其改正費用應由高鼎公  
13 司負擔等語。

14 五、不爭執之事項(本院卷三第177-178頁)：

15 (一)兩造於100年7月29日簽訂系爭契約，約定由高鼎公司負責新  
16 臺馬輪之設計、採購與建造工作，契約價金13億2700萬元  
17 (含稅)。嗣兩造於履約期間合意辦理第1次契約變更及第2  
18 次契約變更，第1次契約變更總計追加971萬3000元工程款，  
19 核定展延工期233.5日曆天；第2次契約變更總計追加1900萬  
20 元之工程款。

21 (二)系爭工程已申報完工，並於104年7月28日驗收完成，新臺馬  
22 輪其後命名為「臺馬之星」，並於同年8月12日正式首航營  
23 運。

24 (三)臺馬之星船東即連江縣政府，將該船委託參加人連江航業公  
25 司負責經營管理，連江航業公司復再行委託參加人新華公司  
26 經營管理。

27 (四)高鼎公司曾就系爭契約工期展延部分之爭議，於102年8月9  
28 日向工程會提出履約爭議調解之申請(調0000000)，經工程  
29 會作成：建議連江縣政府展延222天工期，高鼎公司對於101  
30 年8月10日前之任何爭議事項不得再請求任何工期及賠償；  
31 另基於調解目的，建議高鼎公司捨棄本件調解案之其餘請求  
32 之調解建議，兩造均同意該調解建議而調解成立(下稱前案

01 調解)，工程會則於103年2月20日以工程訴字第10300053780  
02 號函將調解成立書分別送達予兩造。

03 (五)系爭工程之履約期限為契約簽約之次日起900日曆天（亦即  
04 103年1月14日）內完工，原預定開工日100年12月1日，實際  
05 開工日101年7月10日，申報完工日104年7月21日，另連江縣  
06 政府依前揭調解建議同意展延222日、追加減工程同意展延6  
07 日，颱風不可抗力因素同意展延9日，同意履約期限完工日  
08 延至103年9月8日。乃以高鼎公司逾期316日為由，以每日依  
09 契約價金總額1%計算逾期違約金，計罰高鼎公司2億6540萬  
10 元之違約金，並自契約價金中予以扣除，而未給付高鼎公  
11 司。

12 (六)系爭工程原本招標需求規範書要求緊急發電機之功率為160  
13 KW或以上，高鼎公司本已進行緊急發電機採購作業審查，並  
14 已簽署採購合約，採購170KW之緊急發電機，該緊急發電機  
15 已交貨，嗣重新採購300KW之緊急發電機並交貨。

16 (七)臺馬之星係於104年7月31日完成履約交船，進入保固期，依  
17 系爭契約第17條第1款約定，自104年8月1日起至105年7月31  
18 日保固1年，但舵機、艙側推器、穩定翼、跳板、主機、減  
19 速齒輪裝置及發電機組之保固期為2年。

20 (八)原審就本件關於展延工期及改正費用等爭議，送請國立海洋  
21 大學為鑑定，經該大學作成鑑定報告書1份(下稱海大鑑定報  
22 告)。

## 23 六、本院之判斷：

### 24 □、溢扣工程款或不當得利4644萬5000元部分

25 (一)高鼎公司主張連江縣政府遲至101年8月10日始確定系爭船舶  
26 細部設計並增加載客人數，致其須另行採購緊急發電機，高  
27 鼎公司得申請展延工期151天，為前案調解之既判力所及。

28 1.按政府採購法第85條之1規定：機關與廠商因履約爭議未能  
29 達成協議者，得向採購申訴審議委員會申請調解；採購申訴  
30 審議委員會辦理調解之程序及其效力，除有特別規定者外，  
31 準用民事訴訟法有關調解之規定。又調解經當事人合意而成  
32 立；調解成立者，與訴訟上和解有同一效力。和解成立者，  
33 與確定判決有同一效力，民事訴訟法第416條第1項及第380

01 條第1項各定有明文。

02 2.本件高鼎公司曾就系爭契約工期展延爭議，於102年8月9日  
03 向工程會申請調解，並經調解成立，為兩造不爭執，並經原  
04 審及本院調取該調解卷查明屬實。依高鼎公司提出之調解申  
05 請書，其原請求連江縣政府就系爭契約履約期限，應自103  
06 年1月19日起再加計269天，展延工期之契約基礎為系爭契約  
07 第7條第4款第1目約定，理由並提及「…，因他造當事人變  
08 更設計導致原定裝備交貨後又重新採購者，如緊急發電機1  
09 部…」等語(申請書第3頁)，其附表3、設備採購變更清單之  
10 A部分，載明：「因變更設計導致裝備交貨後又重新採購共  
11 1項」、「1. 緊急發電機」(調解卷第41頁，節印見本院卷三  
12 第201頁)；附表4、展延269天時間表(即JY110工期延誤時  
13 間表)之項次8(同卷第49頁，節印見本院卷三第207頁)，說  
14 明第二次採購緊急發電機展延工期154天之理由為：「原本  
15 招標需求規範書僅要求緊急發電機功率160kW或以上，敝公  
16 司配合建造規範書從100年12月15日起進行採購，至101年3  
17 月9日止，為期84日完成資料審核及簽署採購合約。設計部  
18 依廠家資料，核算短路電流計算書及電力負載分析耗時45  
19 日，並經船東與驗船協會同時開始共25日之審圖作業。後續  
20 電機相關圖說設繪時進行核算，若滿足法規需求，則緊急發  
21 電機容量應為300kW以上，因此進行緊急發電機第二次採  
22 購。前述流程共耗時154日。」等詞(計算式：84+45+25=  
23 154日)。而對照其申請書附表4之各項次說明，及申證12之  
24 102年5月10日向監造單位財團法人船舶暨海洋產業研發中心  
25 申請工期展延函，關於建造期間因變更設計與追加工程，影  
26 響工期延宕269天之說明(同卷第43-49、225-226頁，節印見  
27 本院卷三第202-212頁)，可知其主張展延天數之計算，如有  
28 日期重疊者，以較長天數為準，因項次5、6、7、8有重疊之  
29 處，為避免重覆計算天數，故以項次6、7之最長天數172天  
30 為準，而與項次1「造船統包工程討論會議」(申請延展30  
31 天)、項次2「一般佈置圖討論會議」(申請延展10天)、項次  
32 3「建造工程會議」(申請延展10天)、項次4「履約督導工程  
33 進度會議」(申請延展47天)，合計申請調解展延269天(計算

01 式：30+10+10+47+172=269天)。其後，高鼎公司於102  
02 年10月31日提出調解變更請求事項書(本院卷一第197-207  
03 頁)，將請求展延之履約期限變更為自103年1月19日起再加  
04 計298天，並說明自100年12月1日起至101年8月10日止計253  
05 個日曆天，加計自101年8月11日起45天審核時間，共計298  
06 天，非可歸責於高鼎公司，連江縣政府依約應辦理展延工期  
07 等語，其主張展延工期之原因事實與主要理由，仍為連江縣  
08 政府訂約後，一再變更艙間佈置及旅客人數，遲至101年8月  
09 10日始告確定，致伊按契約約定完工之工期可能延宕，並無  
10 將因變更設計致須重新採購緊急發電機影響工期排除在外，  
11 僅係更正展延工期之計算方式而已。由此可見，高鼎公司主  
12 張因連江縣政府變更細部設計而須重新採購300KW緊急發電  
13 機所影響之工期，確實在該履約期限爭議申請調解之範圍  
14 內。

15 3.高鼎公司於102年12月10日提出「履約爭議調解變更請求事  
16 項暨補充理由(二)書」(原審卷一第67-68頁)，其變更後請求  
17 事項第1項記載：「他造當事人(指連江縣政府)就「新建臺  
18 馬輪1艘造船統包工程(契約編號：0000000000)之履約期  
19 限，應自民國103年1月19日起再加計298天。」，就如何計  
20 算請求展延之工期298天，並無修正；其理由欄「壹、變更  
21 請求事項部分」記載：「申請人與他造當事人間已就本案變  
22 更設計部分之金額辦理追加、減，並已完成議價程序，申請  
23 人爰撤回原請求事項第二項(指關於工程款1816萬2435元部  
24 分)，但對於因變更設計所增加之工期部分，不在本件申請  
25 調解事項之範圍，申請人仍保留另外依約請求之權利。」等  
26 語。工程會作成之調解建議及調解成立書(同上卷第62-66  
27 頁)，亦均記載：「兩造對於他造當事人(連江縣政府)多次  
28 變更一般佈置圖之設計及乘客人數，致影響艙位、安全、救  
29 生器材等設備相關配置及整體結構計算…」、「本件調解即  
30 以該102年12月10日履約爭議調解變更請求事項暨補充理由  
31 (二)書之調解請求事項為調解範圍」，並說明高鼎公司主張：  
32 依本件主施工進度管制表所載，原訂實體開工日期為100年

01 12月1日，然因他造當事人不斷變更乘客人數及床位數量，  
02 影響整體船艙佈置，進而影響整體結構設計及相關配置，致  
03 實體開工日延至101年7月10日，他造當事人並於101年8月10  
04 日履約督導工程進度會議中始最終確認變動乘客人數及床位  
05 數量，自100年7月29日簽約後至101年8月10日，他造當事人  
06 針對艙間佈置及乘客人數等變更需求超過10次以上，該等延  
07 誤履約期間不得歸責於高鼎公司等語；暨認：本件乘客人數  
08 遲至101年8月10日始確定為380人（指臥鋪人數），在此之前  
09 高鼎公司多次因應他造當事人要求而修改圖說，相關後續期  
10 程因而延誤，實體開工日自原定100年12月1日延至101年7月  
11 10日，共計222天，基於息紛止爭目的，雙方當事人同意接  
12 受調解建議，連江縣政府展延上開222天工期予高鼎公司，  
13 高鼎公司對於101年8月10日前之任何爭議事項不得再請求任  
14 何工期及賠償等情。

15 4.據此，可知連江縣政府於簽約後，因多次變更乘客人數及床  
16 位數量，遲至101年8月10日始確定系爭船舶細部設計與載客  
17 人數，進而影響整體船艙結構設計及相關佈置，造成相關後  
18 續期程延誤，包括須重新採購300KW緊急發電機，致高鼎公  
19 司得否申請展延工期之爭議事項，為前案調解之效力所及，  
20 高鼎公司自不得再以相同事由，請求任何工期。至於高鼎公  
21 司102年12月10日調解變更請求事項書所稱：「但對於因變  
22 更設計所增加之工期部分，不在本件申請調解事項之範圍，  
23 申請人仍保留另外依約請求之權利」等詞，係接續「申請人  
24 與對造當事人間已就本案變更設計部分之金額辦理追加、  
25 減，並已完成議價程序，申請人爰撤回原請求事項第二  
26 項…」而來，此所稱因變更設計所增加之工期，當指因該議  
27 價完成之變更設計，其追加、減項目所造成增加之工期而  
28 言。蓋高鼎公司申請調解時，其申請書及附表3、附表4、項  
29 次8已經具體表明重新採購300KW緊急發電機，亦為連江縣政  
30 府變更設計導致，所需時程參照原採購日數共154天等情，  
31 其後提出之書狀並無變更或刪去該展延工期項次，僅更正展

01 延工期之計算方式而已，自無曲解為重新採購緊急發電機所  
02 需日數高達154天之項目，不在前案調解範圍之理。況此部  
03 分爭議事項，為101年8月10日確定系爭船舶細部設計與乘客  
04 人數前所發生及導致，兩造基於息訟止爭目的，於前案調解  
05 時均同意接受工程會之調解建議，合意連江縣政府展延實體  
06 開工日自原定100年12月1日延至101年7月10日，共計222天  
07 工期予高鼎公司，且高鼎公司對於101年8月10日前之任何爭  
08 議事項不得再請求任何工期及賠償，不究明高鼎公司主張之  
09 各項次展延工期事由，是否合於系爭契約第7條第4款第1目  
10 關於影響工程進度網圖要徑之要件與其實際影響天數，暨各  
11 該細項是否均非可歸責於高鼎公司，而概略以高鼎公司更正  
12 後之展延工期計算方式，合意以實體開工日延期222天作為  
13 展延工期之天數，自己將自簽約後至101年8月10日確定乘客  
14 人數及床位數量以前，因此項延宕事故所衍生展延工期之任  
15 何爭議事項，列入相互讓步範圍，而屬前案調解之範圍，高  
16 鼎公司不得再以相同事由請求任何工期展延。高鼎公司主張  
17 其102年10月31日調解變更請求事項書，已變更請求事項及  
18 理由，並未再提到重新採購緊急發電機致完工日期延宕之事  
19 由，而係主張連江縣政府應於開工前確認乘客人數，其遲至  
20 101年8月10日始確定旅客人數，致伊需重新設繪相關設計圖  
21 說，實體開工日期已受延宕等情，故重新採購緊急發電機之  
22 展延工期事由，非前案調解效力所及云云，尚難採取。

23 5.從而，高鼎公司再以因載客人數多次變更，遲至101年8月10  
24 日始確定，致其前已採購170KW緊急發電機不符SOLAS之消防  
25 要求，須另採購300KW緊急發電機，並以101年8月10日確定  
26 載客人數起，至102年1月8日另採購緊急發電機止，共151  
27 日，主張其得依系爭契約第7條第4款第1目之約定展延工期  
28 151日等情，應為前案調解之既判力所及，高鼎公司不得再  
29 以相同事由請求展延工期。高鼎公司既不得再以前開事由請  
30 求展延工期，兩造關於本件須重新採購緊急發電機，是否非  
31 可歸責於高鼎公司，及有無影響於工程進度網圖要徑之進

01 行，即無詳為審究之必要。

02 (二)連江縣政府自應付工程款中扣抵逾期違約金2億6540萬元，  
03 並無溢扣情事，高鼎公司本於工程款請求權，請求連江縣政  
04 府給付該部分工程款，為無理由。

05 1.系爭船舶高鼎公司於104年7月21日完工，連江縣政府以高鼎  
06 公司逾期316日為由，計算逾期違約金2億6540元（下稱系爭  
07 違約金），並自契約價金中予以扣除，而未給付高鼎公司，  
08 為兩造不爭執〔不爭執事項(五)〕，核與系爭契約第18條第3  
09 款前段：「逾期違約金之支付，機關得自應付價金中扣抵」  
10 之約定相符。高鼎公司就系爭違約金已為非基於自由意思之  
11 任意給付，甚為明確。

12 2.高鼎公司主張重新採購緊急發電機，得展延工期151日，於  
13 法不合，已如前述，連江縣政府從應付工程款扣抵系爭違約  
14 金，自無溢扣工程款情事。高鼎公司依系爭契約第3條第2款  
15 第6目之工程款請求權，請求給付工程款4644萬5000元，於  
16 法即屬無據。

17 (三)系爭違約金應酌減1327萬元，高鼎公司追加之訴請求返還不  
18 當得利，在此數額及自判決確定翌日起算遲延利息之範圍，  
19 為有理由。

20 1.按約定之違約金過高者，法院得減至相當之數額，為民法第  
21 252條所規定。為利訴訟經濟，當事人得於訴訟程序以之為  
22 攻擊防禦方法，請求法院酌減，並由法院據此為本案裁判之  
23 基礎，非必以提起酌減違約金訴訟為限。又買賣契約約定如  
24 有可歸責於買受人之債務不履行，出賣人得沒收買受人已繳  
25 價金充為違約金者，買受人所為之給付，除為履行價金給付  
26 義務外，並有備供將來違約時，充為違約金之目的。嗣買受  
27 人發生違約情事，經出賣人依違約金約款沒收其已給付價金  
28 充為違約金時，該價金即變更性質為違約金，且不因法院依  
29 法予以酌減，致出賣人應返還之餘額部分回復為價金性質。  
30 此時，因出賣人取得或保有該部分給付之法律上原因不復存  
31 在，自屬不當得利（參最高法院110年度台上大字第1353號

01 裁定)。兩造不爭執本件高鼎公司應付之系爭違約金，業經  
02 連江縣政府依系爭契約之約定，從工程款中扣抵，參照上開  
03 最高法院民事大法庭裁判所示法律見解意旨，該經扣抵之工  
04 程款即變更性質為違約金，且不因法院嗣後依法酌減至相當  
05 數額後，致連江縣政府應返還之金額回復為工程款性質，屆  
06 時，因連江縣政府取得或保有該部分給付之法律上原因不復  
07 存在，自屬不當得利。

08 2.又違約金有賠償總額預定性質及懲罰性質之分，前者作為債  
09 務不履行所生損害之賠償總額，債權人除違約金外，不得另  
10 行請求損害賠償；後者則為強制債務履行、確保債權效力之  
11 強制罰，於債務不履行時，債權人除得請求支付違約金外，  
12 並得請求履行債務，或不履行之損害賠償。又約定之違約金  
13 額是否過高，前者目的在於填補債權人因債權不能實現所受  
14 之損害，並不具懲罰色彩，法院除衡酌一般客觀事實、社會  
15 經濟狀況及債權人因債務已為一部履行所受之利益外，尤應  
16 以債權人實際所受之積極損害及消極損害為主要審定標準；  
17 後者則非以債權人所受損害為唯一審定標準，尚應參酌債務  
18 人違約時之一切情狀斷之。

19 3.系爭違約金為損害賠償預定性違約金性質，此觀系爭契約第  
20 18條第4款甚明。高鼎公司完工逾期共316日，應計付逾期違  
21 約金2億6540萬元，已達契約價金總額之20%之上限。本院  
22 審酌系爭船舶為全新打造營運，屬重大交通建設，肩負居民  
23 及遊客往返連江地區重任，對於促進連江地區交通便利、安  
24 全保障與觀光收益頗鉅。系爭船舶逾期完工316日，造成系  
25 爭契約履約期間延長，連江縣政府因此須增加履約管理之人  
26 力物力，並迫使繼續延用既有舊船舶輸運旅客，致往返馬祖  
27 地區居民與遊客，遲延享受更新穎、舒適及更安全便捷的交  
28 通服務，不利於當地觀光收益，進而影響連江縣政府之運輸  
29 旅客收益與財政稅收，而遭受相當鉅大之損失。故連江縣政  
30 府因系爭船舶逾完工期達316日，其損害總金額雖無提出  
31 具體資料供參，但其確實因此受有相當之損害無誤。暨損害

01 賠償預定性違約金具備損害賠償額預定性質，其債權人本毋  
02 庸舉證證明其所受實際損害之數額，依系爭契約約定計算，  
03 逾期違約金每日132萬7000元，逾期200日即達最高數額上限  
04 等情，本院認系爭違約金略嫌過高，應酌減1327萬元(即酌  
05 減至95%、2億5213萬元)，以兼顧兩造利益之平衡。

06 4.另當事人約定之違約金過高，經法院為酌減違約金之裁判  
07 者，應待該裁判確定後，始發生形成之效力。就該酌減之數  
08 額部分，如債務人已先為非出於自由意思之任意給付者，其  
09 不當得利返還請求權在法院酌減判決確定時始發生，並於斯  
10 時屆清償期，方符酌減違約金所生形成力之原意。本件高鼎  
11 公司就前開酌減之違約金數額1327萬元，已為非出於自由意  
12 思之任意給付，其追加之訴，依不當得利之法律關係，請求  
13 連江縣政府返還，在1327萬元範圍，即屬正當，應予准許。  
14 而就此項請求，連江縣政府於本判決確定翌日起始負其給付  
15 遲延責任，高鼎公司得請求之法定遲延利息，應自判決確定  
16 之翌日起算，且其性質不適宜宣告假執行。逾上述部分之請  
17 求，則為無理由。

18 □、改正費用587萬0458元部分：

19 (一)附表編號1、艙門及艙門跳板碰撞事件：

20 ①高鼎公司主張其於104年8月19日派員修理「艙門變形」支出  
21 費用12萬5168元，海大鑑定報告認為：系爭船舶交船後，於  
22 104年8月12日首航東引碼頭時，艙門無法以電動系統正常開  
23 啟之原因，為「電動系統的油路存有雜質，且油壓缸之連接  
24 管與固定底座位置不正，無法勾住艙門所造成」，經高鼎公  
25 司現場工程師指導以手動方式開啟，但因艙門無法正常平  
26 放，而與碼頭升降棧橋上之止滑鋼棒相牴觸，船身向前擠壓  
27 碼頭造成艙門跳板變形，導致艙門無法正常開啟，所生費用  
28 應由高鼎公司自行吸收保固維修費用(原審卷三第116頁)。  
29 高鼎公司主張艙門變形是人為因素造成，其所支出費用非保  
30 固約定範圍，但僅以船員更替頻繁，並謂電路系統之油路若  
31 有雜質，應係新華公司之人員操作不當所致，缺乏足以證明

01 船員操作失當之具體事證，則此部分請求不應准許。

02 ②104年9月8日艙門開關再次無法正常啟閉，高鼎公司於同年  
03 月9至10日派員修復，計支出費用7萬1480元。海大鑑定報告  
04 認為：高鼎公司第1次修理未將變形部位調整好，是造成第2  
05 次故障的基因，加上感應器位置設計不當；雖然收門時跳板  
06 升太高撞擊工字樑，且跳板未定位就關門導致感應器角鐵變  
07 形，造成艙門開關不順，但這些動作是高鼎公司隨船工程師  
08 指揮操作，非全屬船員操作不當，修理費用雙方平均分擔等  
09 語(同上卷第116頁)。參酌原證27「臺馬之星(JY-110)艙  
10 大門故障檢查報告」(原審卷一第118頁)內，確有關於艙  
11 門flap(舌片)升過高卡住上方門框工字樑及磁簧感應器位  
12 移係因遭撞擊偏移所致的記載，且兩造均不否認「臺馬之  
13 星」首航至東引碼頭時，因電動系統無法開啟艙門，改由隨  
14 船工程師指示船員改以手動方式開啟，故實際操作艙門啟閉  
15 的人員，仍為新華公司船員，其操控船舶靠岸時理應注意船  
16 船與碼頭設備相關位置，小心謹慎，避免發生碰撞。故此項  
17 事故高鼎公司與新華公司船員均屬有責，海大鑑定報告認其  
18 修復費用由雙方平均分擔，核屬公允可採。又此部分故障屬  
19 保固期內發現之瑕疵，船員應分擔一半責任，高鼎公司依系  
20 爭契約第17條第3款但書約定，可請求連江縣政府負擔半數  
21 即3萬5740元。

22 ③105年1月9日高鼎公司支出艙門保養及檢測費用3萬1695元，  
23 高鼎公司主張係船員未依正常程序潤滑各機械部位，有保養  
24 不足情事。惟海大鑑定報告認為：高鼎公司疏漏未裝置牛油  
25 嘴於十餘處需要打黃油的地方，屬船舶出廠前設計之瑕疵，  
26 況保養檢測費用也是高鼎公司正常維護檢測的售後服務項  
27 目，費用應自行吸收等詞(原審卷三第117頁)。高鼎公司雖  
28 謂實施鑑定人員游連武之陳述與鑑定意見自相矛盾，且系爭  
29 船舶設計圖均經過CR、BV認證，牛油嘴設置數量合法，可因  
30 應正常使用狀況云云。惟依新華公司所提參證9「統一發票  
31 影本」所載，新華公司在該次艙門保養及檢測後，於105年4

01 月11日確實自費購入50組牛油嘴，倘高鼎公司原始設計之牛  
02 油嘴數量及位置適當無瑕疵，係船員打黃油時保養有所不  
03 足，新華公司事後豈有自購牛油嘴的可能與必要？故海大鑑  
04 定意見認為十餘處需打牛油的地方未裝牛油嘴，屬出廠前之  
05 瑕疵，乃廠方設計疏失在先，堪值採取。高鼎公司此部分改  
06 正費用請求，不應准許。

07 ④105年2月4日高鼎公司維修艙門支出5萬8010元部分，海大鑑  
08 定報告認為：機械活動部位船員本應打油維護，此次修理費  
09 用應由連江縣政府負擔等語(原審卷三第117頁)。新華公司  
10 雖抗辯此部分亦同為高鼎公司疏於設置牛油嘴之設計疏失，  
11 並非船員保養不足等情。然實施鑑定人員游連武於原審明確  
12 證稱：「有加裝(牛油嘴)的部分船員沒有去加油，但也有  
13 些地方是根本沒有裝設牛油嘴…沒有裝設(牛油嘴)就沒有  
14 洞，沒辦法上油進內部」等語(同上卷第245頁背面)。由  
15 其陳述可明確區分那些位置欠缺「牛油嘴」，船員無法上油  
16 進去機械內部保養，那些則是船員未上油潤滑維護，保養失  
17 當的部分。故海大鑑定意見已將前述兩種情形區別開來，即  
18 無混淆之可能。故此部分支出之費用，高鼎公司依系爭契約  
19 第17條第3款但書，請求連江縣政府負擔，洵屬正當。

20 ⑤105年7月11日艙門左大門無法開啟，高鼎公司支出修復費用  
21 49萬6650元部分，高鼎公司已在同年3月29日年度歲修開工  
22 會議，提議艙門碰撞非其保固範圍，並於會中決議不可列入  
23 保固工程(原審卷一第124頁背面)。海大鑑定報告認為：本  
24 次事件雖係船員非正常操作引起機械變形故障，所有原由不  
25 排除首次104年8月12日的事故引起，高鼎公司因此於105年3  
26 月29日年度歲修會議，聲明艙門後續的檢修將不列入保固工  
27 程範疇，但仍派員修理，工程費用49萬6650元；本鑑定判斷  
28 艙門從首航故障至今一直無法正常啟閉，時有電動系統或油  
29 壓系統的問題，高鼎公司無法提出具體原因說明，連江縣政  
30 府也一直認為艙門歷來的故障係因為設計上之瑕疵；本鑑定  
31 認由雙方分帳承擔，高鼎公司8成，連江縣政府2成等語(原

01 審卷三第117頁)。審酌系爭船舶關於艙門故障情形，自首航  
02 (104年8月12)事件開始延續不斷而來，或因高鼎公司設計  
03 瑕疵，或因船員操作不當，海大鑑定意見亦認本次事件雖係  
04 船員非正常操作引起機械變形故障，但不排除首次104年8月  
05 12日的事件引起，足認兩項情形均難排除，海大鑑定意見因  
06 認高鼎公司負擔8成，連江縣政府負擔2成，應屬合理分配。  
07 高鼎公司依系爭契約第17條第3款但書，請求此部分改正費  
08 用，在2成即9萬9330元(計算式： $496,650 \times 0.2 = 99,330$ )  
09 範圍，應予准許。

10 ⑥105年8月18日高鼎公司支出艙門檢修費用3萬4257元(艙門  
11 信號故障)及105年12月3日支出故障修理費用15萬7290元  
12 (艙門故障)，發生時點均已不在保固期限內。海大鑑定報  
13 告認為：均應由兩造平均分擔(原審卷三第117頁)，並謂：  
14 以上7次艙門檢修費用，事出有因，部分為船員操作不當所  
15 致，但廠方之設計瑕疵、材質優劣、耐用程度也必須列入考  
16 量；高鼎公司於第1次修理未將變形部位完全調整好，導致  
17 後續艙門未能順利運作，屢出故障事端，也是事實；而船員  
18 的正常維護不力也是事實等語，作為歷次「艙門及跳板碰撞  
19 事件」雙方責任歸屬之總結。審酌艙門故障事故自首航起延  
20 續至此，各次故障檢修原因或因設計製造瑕疵或因船員操作  
21 不當，海大鑑定意見本於衡平角度，認應由雙方均攤費用，  
22 核屬合理可採。新華公司雖謂依原證31，高鼎公司前開艙門  
23 信號故障，實際支出之檢修費用應為2萬4870元，且無派人  
24 前往勘檢之事證；依原證44，前開艙門故障之委派工單，高  
25 鼎公司僅派2名工程師登船維修，檢修費用明細表則記載修  
26 前勘估作業人數2人與檢修作業人數5人不符，是否確有此項  
27 支出，自屬有疑等語。惟該2項證據(原審卷一第133-135  
28 頁、卷二第66-68頁)，前者為維修完畢後之費用總額，後者  
29 載明檢修前勘估作業2人與檢修作業5人之車資及材料、費用  
30 明細並總額，已足證明高鼎公司因上開2項維修項目而支出  
31 之費用額，新華公司上開所辯，尚難採取。而此項事件發生

01 時不在保固期內，連江縣政府其應分擔之半數費用，因高鼎  
02 公司墊付而受有不當利益，高鼎公司依不當得利之規定，得  
03 請求連江縣政府返還其半數即9萬5774元（計算式：191,547  
04  $\div 2 = 95,773.5$ ，元以下四捨五入）。

05 (二)附表編號2、1號主機AMS螢幕無法開啟事件：

06 高鼎公司主張其委請全球自動化有限公司於105年1月20日派  
07 員登船檢修，發現是電腦關機後，船員未重新啟動，誤以為  
08 故障報修，所支出之維修費用1萬0565元，非屬保固責任範  
09 圍，應由被告負責。然海大鑑定報告認為：1號主機AMS螢幕  
10 系統非一般電腦，操作船員無法重新啟動系統，排除故障，  
11 高鼎公司雖依約採購供應設備，但設計上的瑕疵導致時常有  
12 當機事件發生，也是造成船員操作上的困擾主因，高鼎公司  
13 理應負有修正瑕疵之責任，此部分費用應由其負擔等詞(原  
14 審卷卷三第117頁)。參以船員報修時，高鼎公司仍須委請原  
15 廠全球自動化有限公司派員檢修，可見負責設計製造系爭船  
16 舶之高鼎公司亦不知只要重新開機即可回復AMS，豈能推諉  
17 船員不知如何排除障礙為操作不當。況上開螢幕系統並非一  
18 般電腦，操作船員無法從新啟動系統，排除障礙，高鼎公司  
19 此部分請求，不應准許。

20 (三)附表編號3、左主機無法啟動事件：

21 高鼎公司分別於104年10月28日及同年11月11-18日派員修  
22 復，共支出修復費用27萬1743元。前者（右主機無法啟動）  
23 原因，海大鑑定報告認為：係因船員操作滑油預潤泵誤置於  
24 手動位置，又使用自動程序啟動主機，導致啟動失敗，參加  
25 人新華公司不爭執，並同意負擔此部分費用2萬9700元(原審  
26 卷四第61頁)，高鼎公司請求此部分金額，應屬有據。另於  
27 同年11月11日發生左主機無法啟動事件，高鼎公司請求連江  
28 縣政府負擔費用，其中11月12日4萬6800元(原審卷一第140  
29 頁背面報價單)，新華公司業提出同額之統一發票1張（同上  
30 卷第63頁），足證此筆費用係新華公司自行支付，高鼎公司  
31 請求連江縣政府負擔，非有理由。其餘19萬5243元（23,400

01 +79,443+92,400=195,243)部分，海大鑑定報告認係因  
02 船員於進出港換油程序不當，造成燃油濾網太髒，差壓過大  
03 所致，純屬船員操作疏失，應由連江縣政府負責（原審卷三  
04 第118頁）。連江縣政府及新華公司雖稱依輪機日誌節本記  
05 載，在事故前船員就燃油濾網有多次清洗紀錄，並無操作的  
06 疏失，且依游連武證述，只要燃油濾網清洗後就可啟動，何  
07 以所述與原廠實際檢修的情形不同等詞。然依原證33（原審  
08 卷一第139-143頁）來觀察，經過104年11月12日、15日及18  
09 日3次專業人員檢測結果，即便原廠技師認為「燃油壓力無  
10 法建立」以致左主機無法啟動，但也查不出無法建立的主要  
11 原因究竟為何。故鑑定意見認為「燃油壓力無法建立」，是  
12 因為「濾網過髒」所引起，濾網過髒則是船員於進出港換油  
13 時疏於清洗所致，合於事理，且無反證足以推翻，況鑑定意  
14 見指明船員於「進出港換油時」疏於清洗，亦與參加人所稱  
15 船員有「定期」清洗濾網無關。又關於「臺馬之星」營運所  
16 生爭議，經監察院對交通部及被告提出糾正，有糾正文在卷  
17 可憑，針對本次主機無法啟動事件，糾正案調查結果認為係  
18 因新華公司船員進出港換油時間未達標準時數，造成主機燃  
19 油入口濾器過髒而壓差大所致，更轉換濾器後即回復正常  
20 （原審卷一第110頁），與前述鑑定意見相同。縱實施鑑定人  
21 員於原審言詞辯論時自承曾參考，但亦表示在其等專業判斷  
22 下認同監察院之調查結論，其鑑定意見，應堪採取。故此部  
23 分費用，高鼎公司依系爭契約第17條第3款但書，得請求連  
24 江縣政府負擔之金額合計為22萬4943元（計算式：29,700+  
25 195,243=224,943）。

26 (四)附表編號4、左主機離合器故障事件：

27 高鼎公司主張其105年6月19日支出原廠檢修費用398萬7278  
28 元及同年11月30日經原廠求償補充費用62萬6322元，以上合  
29 計461萬3600元，均應由連江縣政府負擔。惟海大鑑定報告  
30 認為：105年6月19日發生左主機離合器故障，係因航行當日  
31 左主機離合器發生滑油低壓警報，但系統卻未依正常程序停

01 車。經輪機員轉換過濾器後，低壓現象排除，並繼續航行。  
02 直至第2次再度出現低壓狀態，主機才自動停車，此事件經  
03 德國MAN公司技師檢修研判，主要原因是左離合器變速箱剎  
04 車鎖死，造成來令片燒燬並黏在變速箱上所致。而造成左離  
05 合器變速箱剎車鎖死之原因，可能係左主機自動停車，導致  
06 離合器脫離，進而造成軸剎車過度負荷終至左主機離合器故  
07 障。總括以上，此離合器確實尚在保固期，故障事件高鼎公  
08 司確實有設計上之瑕疵，因為發生滑油低壓、主機自動停車  
09 是設計上的正常程序，為何沒有考慮到離合器脫離恐將造成  
10 軸剎車鎖死與過度負荷問題，而損傷離合器，前述費用應由  
11 高鼎公司全部負擔等語(原審卷三第119頁)。高鼎公司雖主  
12 張連江縣政府派至其公司接受教育訓練之員工，自船舶104  
13 年8月開航時幾乎均已離職，前述事故泰半是未受教育訓練  
14 之船舶操作人員不當操作所致云云。惟未受高鼎公司教育訓  
15 練者未必不是合格船員，且此部分實際操作船員究竟何人，  
16 所為處置是否適當，尚難僅以當初受訓船員幾乎已離職，而  
17 臆測必為現任船員操作不當所致。實施鑑定人員游連武於原  
18 審雖陳述：「主機低壓警報時船想走也走不了(意指自動停  
19 車)，後來是船員降低程式中的低壓數字設定…原廠技師過  
20 來時發現原廠設計是以主機轉速控制，但船廠(高鼎公司)自  
21 行改成油壓數字控制，所以原廠才不賠償…船員改設定，不  
22 符合行規，那是拚命」等詞(原審卷三第246頁)。但另名實  
23 施鑑定人員陳俊盛則補充說明：「主機沒有停車的話，表示  
24 其滑油低壓(控制停車)的功能已經失效，故設計問題是主  
25 因」，此與游連武總結「所以造船廠要自己負責，不能怪船  
26 員」之意旨相符。海大鑑定報告已詳為說明系爭船舶航行當  
27 日左主機離合器發生滑油低壓警報，但系統卻未依正常程序  
28 自動停車，直至第2次再度出現低壓狀態，主機才自動停  
29 車，並於左主機自動停車時，導致離合器脫離，進而造成軸  
30 剎車過負荷終至左主機離合器故障，而發生滑油低壓、主機  
31 自動停車為設計上的正常程序，應考慮離合器脫離恐將造成

01 軸剎車鎖死與過負荷問題而損傷離合器，此項故障高鼎公司  
02 確實有設計上之瑕疵，並無認為船員自行更改程式中低壓數  
03 字設定，與該項故障事故有相當因果關係。高鼎公司就此部  
04 分修復費用，既不能證明船員不當操作或其他非可歸責於己  
05 之事由所致，其請求連江縣政府負擔，即不應准許。

06 (五)準此，高鼎公司所得請求連江縣政府給付之改正費用，合計  
07 為51萬3797元(附表合計欄)。逾此範圍，應予駁回。

08 七、綜上所述，高鼎公司依工程款之法律關係，請求連江縣政府  
09 給付溢扣工程款4644萬5000元本息部分，為無理由，應不予  
10 准許；依系爭契約第17條第3款但書約定或不當得利法律關  
11 係，請求給付改正費用587萬0458元本息部分，在51萬3797  
12 元及自106年7月29日起至清償日止，按年息5%計算利息之  
13 範圍，洵屬正當，逾此範圍，應不予准許。原審就上開應予  
14 准許部分，判決高鼎公司勝訴，就上開應不予准許部分，駁  
15 回高鼎公司之請求，經核於法並無違誤。兩造上訴或一部上  
16 訴意旨，各指摘原判決不利於己部分不當，請求廢棄改判，  
17 均無理由。高鼎公司於第二審追加之訴部分，依不當得利之  
18 規定，請求連江縣政府返還酌減之違約金4644萬5000元本  
19 息，則在1327萬元及自本判決確定翌日起至清償日止，按年  
20 息5%計算利息之範圍，於法有據，應予准許，逾此範圍及  
21 假執行之聲請，則應予駁回。

22 八、本件事證已明確，兩造其餘攻擊防禦方法及舉證，經審酌後  
23 於判決之結果不生影響，不予贅詞論列。

24 據上論結，本件兩造之上訴均為無理由，高鼎公司追加之訴為一  
25 部有理由，一部無理由，依民事訴訟法第449條第1項、第78條、  
26 第79條、第86條第1項前段，判決如主文。

27 中 華 民 國 114 年 2 月 21 日

28 民事庭審判長法官 李文賢

29 法官 許志龍

30 法官 陳瑞水

31 正本係照原本作成。

01 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  
 02 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  
 03 （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  
 04 具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  
 05 資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  
 06 但書或第2項所定關係之釋明文書影本。如委任律師提起上訴  
 07 者，應一併繳納上訴審裁判費。

08 中 華 民 國 114 年 2 月 21 日

09 書記官 蔡鴻源

10 附表：

11 各故障事件及改正費用明細表（金額：新台幣/元）

12

編號	事件項目	發生日期	事實概要	請求金額	准許金額
1.	艙門及艙門跳板碰撞事件	104.8.13	船舶首航停靠東引中柱港，因船員操作失當，致使艙門跳板數次撞擊碼頭或大門上方工字樑等多處，造成艙門變形無法正常啟閉。	125,168	—
		104.9.8	艙門開關無法正常開啟，源自前次碰撞移位事件。	71,480	35,740
		105.1.9-10	進行艙門保養及檢測時，因船員未依正常程序潤滑各機械部位，高鼎公司派遣工程師加以潤滑並對船員實施創作訓練。	31,695	—
		105.2.4	經通報維修艙門，係因船員保養不足。	58,010	58,010
		105.7.11	艙門左大門無法開啟，係因非正常操作導致機械變形。	496,650	99,330
		105.8.18	艙門檢修，已過保固期。	34,527	95,774
		105.12.3	艙門左大門故障檢修，已過保固期。	157,290	
2.	1號主機AMS螢幕無法開啟	105.1.20	高鼎公司委請原廠「全球自動化有限公司」派員登船檢查，發現只是電腦正常關機，是船員未重新啟動電源，誤以為故障報修。	10,565	—
3.	左主機無法啟動	104.10.28	經派員維修，係前1日船員啟動主機潤滑油預潤泵後，未擺回自動設定所致。	271,743	224,943
		104.11.11	因船員進出港換油時間未依標準時數，造成燃油口濾器過髒而壓差大，更換濾器後即回復正常。		

(續上頁)

01

4.	左主機離合器故障	105.6.19	航行當日左主機離合器滑油低壓，警報器響起，船員在故障原因未排除，疑慮未解除情形下，冒然繼續航行，最終導致左主機當機、離合器燒燬。	4,613,600	—
合計				5,870,458	513,797