

臺灣高等法院高雄分院民事判決

111年度重上更一字第24號

上訴人 慶富造船股份有限公司

特別代理人 陳盧昭霞

訴訟代理人 徐家福律師

上訴人 臺灣港務股份有限公司

法定代理人 李賢義

訴訟代理人 李志成律師

張訓嘉律師

陳宛鈴律師

上列當事人間請求返還不當得利等事件，兩造對於中華民國107年8月10日臺灣高雄地方法院105年度重訴字第399號第一審判決，各自提起上訴，經最高法院第一次發回更審，本院於114年2月26日言詞辯論終結，判決如下：

主 文

原判決關於命臺灣港務股份有限公司給付逾新台幣參仟伍佰肆拾捌萬零伍佰玖拾柒元，及自民國一〇四年十月二十九日起算之利息部分（除減縮部分外），及該部分假執行之宣告，暨訴訟費用之裁判均廢棄。

上開廢棄部分，慶富造船股份有限公司在第一審之訴及假執行之聲請均駁回。

慶富造船股份有限公司之上訴，及臺灣港務股份有限公司之其餘上訴均駁回。

第一、二審及發回前第三審訴訟費用，由慶富造船股份有限公司負擔百分之七十四，餘由臺灣港務股份有限公司負擔。

原判決命慶富造船股份有限公司、臺灣港務股份有限公司供擔保之金額，分別減為新台幣壹仟壹佰捌拾貳萬陸仟捌佰陸拾伍元、新台幣參仟伍佰肆拾捌萬零伍佰玖拾柒元。

事實及理由

01 一、本件訴訟繫屬中，慶富造船股份有限公司（下稱慶富公司）
02 原法定代理人陳慶男之代理權消滅，經本院於民國113年4月
03 10日裁定選任陳盧昭霞為慶富公司之特別代理人，臺灣港務
04 股份有限公司（下稱港務公司）具狀聲明由陳盧昭霞為慶富
05 公司承受訴訟，核與民事訴訟法第170條、第175條第2項及
06 第176條之規定相符，應予准許。

07 二、慶富公司主張：

08 (一)伊與訴外人交通部高雄港務局（嗣改制為交通部航港局，下
09 稱航港局）於民國100年9月22日簽訂「新建自航式挖泥船1
10 艘」財物採購契約（下稱系爭契約），約定總價為新台幣
11 （下同）710,000,000元，由伊建造並裝備完成2,400立方公
12 尺自航自載耙吸式挖泥船1艘（下稱系爭挖泥船），並應自
13 簽約次日起730日（以下工期日數均指日曆天）內完工，嗣
14 航港局於系爭契約之地位由港務公司繼受。

15 (二)港務公司以伊完工逾期320日、驗收改善逾期67日為由，自
16 第五期款中扣抵逾期違約金141,922,097元。惟港務公司延
17 遲同意及簽認線形圖（下稱系爭線形圖），復曾反對依系爭
18 契約附件之需求規範書（下稱系爭規範書），適用降低乾舷
19 挖泥船之建造及操作準則即DR-68（下稱DR-68規則），迄10
20 1年9月12日始放棄反對，則自101年2月16日至101年9月27日
21 間之224日，不應計入伊之完工逾期日數；又伊於103年5月2
22 3日即申報完工，港務公司卻認伊迄同年8月14日始完工，其
23 間經過83日，亦不應計入伊之完工逾期日數；再伊就驗收改
24 善僅逾期5日，港務公司乃溢計62日。是以，伊之逾期日數
25 合計僅18日【計算式： $(320+67)-(224+83+62)=18$ 】，
26 據以計算違約金僅為12,772,989元；且系爭契約約定之違約
27 金過高，應予酌減。基此，港務公司實屬溢扣逾期違約金12
28 9,149,108元【計算式： $141,922,097-12,772,989=129,149,108$ 】，
29 即無從拒絕給付此部分之第五期款，伊得依系爭
30 契約第3條(二)5.約定，及民法第505條、第179條規定（請求
31 擇一為有利於慶富公司之判決），請求港務公司加計法定遲

延利息如數給付。

(三) 1. 兩造就系爭契約第二期款之爭議，經行政院公共工程委員會（下稱工程會）於102年5月24日以調字第00000000號調解成立（下稱系爭調解），約定港務公司應於交通部同意依船舶載重線勘劃規則（下稱勘劃規則）第69條規定，就伊申請系爭挖泥船採用DR-68規則准予豁免後，給付第二期款。嗣航港局於102年10月25日通知財團法人中國驗船中心（下稱驗船中心）核發國際載重線豁免證書（下稱系爭豁免證書），港務公司就第二期款35,500,000元之給付期限即已屆至，惟其迄103年3月10日始為給付，而遲延136日。

2. 港務公司依系爭契約第3條(二)約定，應於系爭挖泥船下水日即102年7月4日給付第三期款213,000,000元，惟其迄103年3月10日始為給付，而遲延249日；另應於系爭挖泥船完成海上公試日即103年3月14日給付第四期款142,000,000元，惟其迄103年4月16日始為給付，而遲延33日。

3. 是以，伊得依民法第229條第2項、第233條第1項規定，請求港務公司給付第二期款之法定遲延利息661,370元【計算式： $35,500,000 \times 5\% \times 136/365 = 66,1370$ 】，第三期款之法定遲延利息7,265,342元【計算式： $213,000,000 \times 5\% \times 249/365 = 7,265,342$ 】，及第四期款之法定遲延利息641,918元【計算式： $142,000,000 \text{元} \times 5\% \times 33/365 = 641,918$ 】，合計為8,568,630元。

(四) 於原審聲明（已於本院減縮，見本院卷二第12頁）：

1. 港務公司應給付慶富公司129,149,108元，及其中85,153,258元部分自104年10月29日（即調字第00000000號之履約爭議調解申請書繕本送達翌日）起，其中22,736,888元部分自105年1月21日（即調字第00000000號之履約爭議調解補充理由(三)書繕本送達翌日）起，其餘21,258,962元部分自105年8月31日（即起訴狀繕本送達翌日）起，均至清償日止，按週年利率5%計算之利息。

01 2.港務公司應給付慶富公司8,568,630元。

02 3.願以現金或等值之臺灣銀行鼓山分行可轉讓定存單供擔
03 保，准予宣告假執行。

04 三、港務公司則以：

05 (一)慶富公司於101年2月7日檢附之系爭線形圖等開工文件有諸
06 多缺漏，伊於同年4月10日簽認，並無延誤，慶富公司之施
07 工進度落後，亦與此無關；而慶富公司自行採用DR-68規則
08 設計建造系爭挖泥船，致須申請豁免而延誤工期，應自行承
09 擔風險，且其實未因DR-68規則之爭議而停工。又慶富公司
10 於103年5月23日申報完工，不符系爭契約第13條(二)5.(6)約
11 定，俟其於103年8月14日補正相關文件後，始屬完工。再系
12 爭挖泥船經辦理3次驗收，於104年5月27日改善完畢，始屬
13 驗收合格。是以，慶富公司完工逾期320日、驗收改善逾期6
14 7日，伊得依系爭契約第15條約定，以總價20%為上限計算逾
15 期違約金，並自第五期款中予以扣抵，該違約金亦無過高之
16 情事，慶富公司即無從請求再給付第五期款。

17 (二)驗船中心於103年3月6日核發系爭豁免證書，伊即依系爭調
18 解於同年月10日給付第二期款，並未遲延。又系爭挖泥船於
19 系爭豁免證書核發前先行下水，有違反法令或契約之情形，
20 伊得依系爭契約第5條(一)2.約定而暫停付款，則伊於系爭豁
21 免證書核發後之103年3月10日給付第三期款，亦未遲延。再
22 慶富公司初次請領第四期款時，有待補正之事項，俟其補正
23 後於103年4月9日重新請領，伊即於同年月16日給付第四期
24 款；至於105年1月6日停止適用之公款支付時限及處理應行
25 注意事項（下稱公款支付注意事項）關於5日付款期限之規
26 定，僅屬取締規定，伊並不因違反該規定即負給付遲延責
27 任。是以，慶富公司亦無從請求伊給付第二、三、四期款之
28 遲延利息等語置辯。

29 四、原審判決港務公司應給付慶富公司129,149,108元，及其中8
30 5,153,258元部分自104年10月29日起，其餘43,995,850元部
31 分自105年1月21日起，均至清償日止，按週年利率5%計算之

01 利息，而駁回慶富公司其餘之請求。兩造均聲明不服，慶富
02 公司上訴聲明：(一)原判決關於駁回慶富公司後開第二項之訴
03 部分，及該部分假執行之聲請，暨訴訟費用之裁判均廢棄，
04 (二)港務公司應再給付慶富公司8,568,630元，(三)願供擔保准
05 予宣告假執行。港務公司答辯聲明：(一)上訴駁回，(二)如受不
06 利判決，願供擔保准予宣告免為假執行；另上訴聲明：(一)原
07 判決不利於港務公司部分廢棄，(二)上開廢棄部分，慶富公司
08 在第一審之訴及假執行之聲請均駁回。慶富公司答辯聲明：
09 上訴駁回。

10 五、兩造不爭執之事項（見本院卷一第194至196、368至369頁、
11 卷二第17、109頁）：

12 (一)慶富公司前與航港局於100年9月22日簽訂「新建自航式挖泥
13 船1艘」財務採購契約（即系爭契約，於101年3月1日由港務
14 公司繼受），由慶富公司為港務公司建造並裝備完成2,400
15 立方公尺自航自載耙吸式挖泥船1艘（即系爭挖泥船），原
16 約定總價為710,000,000元（含營業稅，下同），自簽約次
17 日起730日內完工，第二期款為總價5%即35,500,000元，於
18 系爭挖泥船開工（切割第一塊鋼板並已完成線形圖及放樣工
19 作，且經駐廠監造人員查證副署）後給付；第三期款為總價
20 30%即213,000,000元，於系爭挖泥船下水（含主機引擎及軸
21 系安裝並經駐廠監造人查證副署）後給付；第四期款為總價
22 20%即142,000,000元，於系爭挖泥船完成「海上公試
23 (Official sea trial) 並經本船之駐廠監造人於海上公試
24 報告書上副署」後給付；第五期款為總價40%即284,000,000
25 元，於系爭挖泥船驗收合格完成交船手續，且慶富公司繳交
26 總價3%之保固保證金後給付。

27 (二)慶富公司於101年2月7日檢附包含線形圖（K11002G3B，即系
28 爭線形圖）在內之各項開工文件，向港務公司及其指定之監
29 造人即財團法人船舶暨海洋產業研發中心（下稱船舶研發中
30 心）申報將於同年月16日開工，船舶研發中心於同年月10日
31 表示慶富公司符合系爭契約第3條(二)2.之開工條件。港務公

01 司於101年4月10日以高港船設字第1016001594號函簽認系爭
02 線形圖（原審卷一第73頁）。

03 (三)航港局於101年9月12日召開研討審查會（會議記錄見原審卷
04 一第83至88頁）。

05 (四)兩造就系爭契約第二期款經工程會於102年5月24日以調字第
06 00000000號調解成立（即系爭調解），調解內容略以：慶富
07 公司於交通部同意依船舶載重線勘劃規則第69條規定就所申
08 請事項豁免後，港務公司應給付慶富公司35,500,000元，利
09 息部分慶富公司則同意捨棄（原審卷一第119至123頁）。

10 (五)航港局於102年10月25日以船舶字第1020059886號函請驗船
11 中心核發載重線豁免證書（原審卷一第125至126頁）。

12 (六)系爭挖泥船之下水證明於102年7月4日經監造人指派之現場
13 監造負責人張秉哲、驗船中心代表、法國驗船協會人員及慶
14 富公司簽認，其上記載該船已於同日上午9時在慶富公司旗
15 津廠區舉行下水典禮完成下水（原審卷一第129至135頁）。

16 (七)驗船中心於103年3月6日就系爭挖泥船核發國際載重線豁免
17 證書（即系爭豁免證書），港務公司於103年3月10日給付第
18 二期款35,500,000元及第三期款213,000,000元予慶富公司
19 （原審卷一第229頁、卷二第124至125頁）。

20 (八)系爭挖泥船於103年3月14日完成海上公試（原審卷一第133
21 頁），港務公司於同年4月16日給付第四期款142,000,000元
22 予慶富公司（原審卷一第229頁、卷二第124至125頁）。

23 (九)慶富公司於103年5月23日發函通知船舶研發中心及港務公司
24 辦理驗收，港務公司於翌日收受（原審影卷一第403頁）；
25 港務公司於同年6月5日以高港船設字第1033004244號函通知
26 慶富公司尚未完成履約，慶富公司於翌日收受（原審影卷一
27 第401頁）。

28 (十)慶富公司於103年8月29日發函通知船舶研發中心及港務公司
29 辦理驗收（原審影卷一第410頁），系爭挖泥船於同年9月9
30 日辦理第一次驗收，港務公司於同年12月1日通知慶富公司
31 改善驗收不符合部分。

01 (二)系爭挖泥船於104年2月26日辦理第二次驗收，港務公司於同
02 年3月16日通知慶富公司改善驗收不符合部分。

03 (三)關於「舵角指示器等11項」之價金，經兩造協議減價收受，
04 減價金額合計為389,515元（原審卷二第269至276頁）。港
05 務公司就天候因素同意慶富公司展延工期6日，認慶富公司
06 應於102年9月28日完工，而以慶富公司逾期387日（施工逾
07 期320日＋驗收改善逾期67日），按總價20%之上限計罰違約
08 金141,922,097元【計算式：709,610,485元×20%】，並由第
09 五期款扣抵之，於104年7月24日給付慶富公司扣抵後之第五
10 期款餘額141,688,388元【計算式：第五期款284,000,000元
11 一減價金額389,515元一逾期違約金141,922,097元】。

12 六、本件爭點為：

13 (一)系爭挖泥船於何時完工？

14 (二)因慶富公司未依系爭契約規定履約所致之逾期完工日數為
15 何？

16 (三)系爭挖泥船於何時驗收改善完成？

17 (四)港務公司得計算逾期（包括完工逾期及驗收改善逾期）違約
18 金之日數為何？所約定之違約金有無過高之情事？應酌減為
19 若干？

20 (五)港務公司就第二至四期款有無給付遲延之情事？

21 七、本院判斷如下：

22 (一)系爭挖泥船於103年5月24日完工：

23 1.按系爭契約第13條(四)約定：「機關（指港務公司，下同）
24 收到廠商（指慶富公司，下同）通知辦理驗收函之日為認
25 定本船履約完工日」（見原審卷一第44頁），其就履約完
26 工日之認定，原不以經港務公司認可為要件。又上開約定
27 所指之通知，乃慶富公司表示一定期望之行為（意思通
28 知），於慶富公司將期望辦理驗收之意思以書面表示於外
29 （即發函通知辦理驗收）時，其行為即屬完成，並於該書
30 面送達港務公司時，即依上開約定而發生認定履約完工日
31 之效力。

2. 經查：

(1)慶富公司於103年5月23日以（103）慶造業字第103059號函（下稱A函）通知船舶研發中心辦理驗收，並副知港務公司，港務公司於翌日（即103年5月24日）收受該函，除為兩造所不爭執外（見五、九），另有A函附卷可稽（見原審卷一第91頁）；又A函固係以船舶研發中心為正本之送達對象，然其正本與副本就慶富公司通知辦理驗收之意思，原無二致，則於A函副本送達港務公司時，仍屬符合系爭契約第13條(四)所定「機關收到廠商通知辦理驗收函」之情形。是以，本件依系爭契約第13條(四)約定，應以港務公司收受A函之日即103年5月24日，為系爭挖泥船履約完工日之事實，已堪認定。

(2)至於港務公司抗辯慶富公司以A函通知辦理驗收，不符系爭契約第13條(二)5.(6)約定，即不得謂系爭挖泥船已完工一節，經查：

①系爭契約第13條(二)約定：「1.廠商應於履約標的預定完成履約日前或完成履約當日，將完成履約日期書面通知監造單位及機關…2.履約標的完成履約後有初驗程序者…3.初驗合格後…4.無初驗程序者，機關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」（見原審卷一第42頁），則「慶富公司通知完成履約」，與「港務公司辦理驗收」，於時序先後及行為義務人均截然有別，本屬二事。

②又依系爭契約第13條(二)5.約定：「(3)本船驗收時應進行驗收試驗…(6)機關驗收本船以廠商完成驗收試驗並同時提交下列經適當認證之文件為條件，該文件應附於驗收函…」（見原審卷一第42、43頁），則系爭契約第13條(二)5.(6)之約定，顯係就「港務公司辦理驗收」之要件為規範，而與「慶富公司通知完成履約」之效力無關。退而言之，縱認慶富公司通知完成

履約（通知辦理驗收），係以已一併檢附系爭契約第13條(二)5.(6)a至h所載文件，為發生通知效力之要件，惟慶富公司亦已於A函檢附簽認之非海上公試項目缺失改善完成證明、審核認可之海上公試合格報告書、簽認之建造標準符合規範書要求證明、簽認之高505完成圖點交簽證、簽認之裝備點驗證明、簽認之裝備點交（含光碟）點交證明、簽認之裝備廠家操作、維護手冊圖說資料點驗證明、簽認之裝備備品及工具清冊暨點交證明、簽認之裝備/素材證書點交簽證、簽認之船級證書點交簽證、簽認之人員訓練完成簽證、簽認之人員訓練教材及光碟點交證明、簽認之全船製程檢（交）驗報告點交點驗證明、簽認之車葉複製使用權同意書所有權無抵押保證書等驗收文件，經船舶研發中心發函表示經其核對確認符合系爭契約規定及規範要求，並將上開驗收文件檢送予港務公司，其函文亦副知慶富公司等情，有船舶研發中心103年5月27日船海服字第103052701號函附卷可稽（見原審卷一第93至94頁）。而船舶研發中心乃港務公司依系爭契約第11條所指定之監造人，係港務公司受領慶富公司就系爭契約所為給付之履行輔助人，其既已向慶富公司認可此部分給付符合債之本旨，進而發生通知辦理驗收之效力，港務公司即應受之拘束，而不得於事後復謂慶富公司之通知不生效力。實則，慶富公司於A函所檢附之驗收文件有無補正之必要，原僅屬系爭契約第13條(二)4.所稱「可得驗收之程序」是否完成（即港務公司辦理驗收之條件是否成就）之問題，對於履約完工日之認定，並不生影響。

③綜上，港務公司抗辯A函所檢附之文件與契約規範不符，不得據以認定系爭挖泥船之履約完工日期云云，要無可採。

3.系爭挖泥船原應於102年9月28日完工（已計入因颱風而展

延之工期)一事，為兩造所不爭執(見本院前審卷第226頁)；而系爭挖泥船應以103年5月24日為完工日，有如前述，則慶富公司逾期完工之日數，即為238日。

(二)慶富公司未依系爭契約規定履約所致之逾期完工日數，為104日：

1.慶富公司得於本件主張工期應予展延：

(1)按系爭契約第7條(四)1.(6)約定：「契約履約期間，有下列情形之一，確非可歸責於廠商，而需展延履約期限者，廠商應於事故發生或消失後，儘速以書面向機關申請展延履約期限。機關得審酌其情形後，以書面同意延長履約期限，且不計算逾期違約金：(6)其他非可歸責於廠商之情形，經機關認定者」(見原審卷一第32頁)，第15條(五)12.13.約定：「機關及廠商因下列天災或事變等不可抗力或不可歸責於契約當事人之事由，致未能依時履約者，得展延履約期限；不能履約者，得免除契約責任：…12.我國或外國政府之行為。13.其他經機關認定確屬不可抗力者」(見原審卷一第46頁)，上開約定均未限制慶富公司申請展延之期限，更未規範逾期即失權之效果。而慶富公司已於104年10月21日以履約爭議調解申請書申請展延工期，並經工程會將該申請書之繕本送達港務公司(見原審影卷一第9、17至24頁、卷二第273頁)，則慶富公司確已提出展延工期之申請。

(2)又依上開約定，港務公司對於慶富公司以「非可歸責於廠商」、「其他不可抗力」之事由申請展延工期時，固有准否之權利。惟權利之行使，不得違反公共利益，或以損害他人為主要目的；行使權利，履行義務，應依誠實及信用方法，為民法第148條所明定。此項誠實信用原則，乃法律倫理價值之最高表現，具有補充、驗證實證法之機能，更為法解釋之基準，旨在實踐法律關係上之公平妥當，應斟酌各該事件情形衡量當事人利益，具體實現正義。本件港務公司就慶富公司展延工期之申請

01 不予准許，屬權利行使之一種，自應依誠實及信用方法
02 為之；是以，倘本件有「非可歸責於廠商」或「其他不
03 可抗力」，致未能依時履約之情形，而港務公司否准展
04 延工期並無正當理由，應認港務公司行使權利違反誠信
05 原則，而不得行使之，亦即工期應依慶富公司之申請予
06 以展延。

07 2.系爭挖泥船因DR-68規則爭議所致之工程遲延日數，為134
08 日：

09 (1)系爭挖泥船船東需求規範1.2.1記載：「下列法規包含
10 簽約日以前生效之任何增訂和要求，且須為本船設計及
11 建造時所遵循：…船級協會之相關法規…IMO2285號通
12 函（DR-67/68）：指定降低乾舷挖泥船之建造及操作準
13 則…」（見原審卷一第63頁）；而系爭挖泥船船東需求
14 規範為系爭契約之附件等節，為兩造所不爭執（見本院
15 前審卷第250、252頁），則DR-68規則本為港務公司指
16 定慶富公司於設計、建造系爭挖泥船時所應遵循之規範
17 之一，縱其不符我國法規，亦難謂慶富公司據其施作系
18 爭挖泥船，係違反債之本旨；且因採用DR-68規則所發
19 生之風險，自應由港務公司承擔。是以，港務公司抗辯
20 慶富公司擅自採用DR-68規則，就DR-68規則爭議所致之
21 遲延有可歸責之事由，而不得申請展延工期云云，要無
22 可採。

23 (2)關於系爭挖泥船因DR-68規則爭議而受影響之工期日
24 數，析述如下：

25 ①慶富公司主張於101年2月16日至101年4月10日間，因
26 港務公司反對以DR-68規則建造系爭挖泥船，致工程
27 延宕，而得展延工期一節，經查：系爭挖泥船於101
28 年2月16日開工，港務公司於101年4月10日始簽認系
29 爭線形圖之事實，固為兩造所不爭執（見五、(二)）。
30 惟於101年4月10日前應開始進行之船段製造組合安裝
31 工程，乃B2、S2__P、S2__S、B3、S3__P船段，而慶

富公司於自101年2月起即陸續進行B3、B2、S2船段之進料（落樣、切割）、鐵工（接板、小組PANNEL、結構組立）、焊接（小組PANNEL、船體結構）作業等情，有船舶研發中心製作之101年2月至9月期間船廠施工內容表、施工期程表附卷可稽（見原審影卷二第919、922頁），尚難認系爭挖泥船之建造作業，於上開期間曾因系爭線形圖未經簽認，即停頓無從進行。至於慶富公司之施工進度於101年3月、4月間分別落後2%、3%，固有船舶研發中心製作之DR-68規則爭議對工程進度影響分析報告（下稱系爭分析報告）、港務公司101年5月9日高港船設字第1016002600號函附卷可稽（見同卷第913至917頁、本院前審卷第221頁），然上開文件僅能證明慶富公司確有施工進度落後之情事，尚不足以證明其原因為何。慶富公司就此部分之施工進度落後，並未再舉證證明係因系爭線形圖遲延簽認所致，則縱港務公司係因反對以DR-68規則建造系爭挖泥船，而遲延簽認系爭線型圖，慶富公司仍無從據以主張展延工期。是以，慶富公司請求就101年2月16日至101年4月10日間之經過日數展延工期，洵屬無據。

- ②系爭挖泥船之機艙段S31、舵艙段S41為主要徑船段，而要徑船段之製作與安裝期程將嚴重影響主推進系統、挖泥系統、軸系、舵系、輔機、電裝、管裝與船裝等工程之進度，進而影響下水等主節點之進度；上開船段原均應於101年7月15日開工下料製作，惟因兩造就是否採用DR-68規則之修改方案並未作成決議，FKAB設計公司因而無法提供施工圖，迄航港局於101年9月12日針對DR-68規則召開專案豁免公聽會取得專家學者正面回應後，慶富公司乃於101年9月25日通知FKAB公司續依DR-68規則為設計建造，上開船段分別於101年12月28日、102年1月17日開始下料施工，與預定

01 施作日期分別差距166日、186日等情，有系爭分析報
02 告、施工工期表、監工日誌附卷可稽（見原審影卷二
03 第913至917、922、924至927頁），則S41船段因DR-6
04 8規則爭議而延宕開工之186日，自非可歸責於慶富公
05 司。然系爭挖泥船原應於102年2月20日下水，因S3
06 1、S41船段施工延誤，實際於102年7月4日下水，延
07 後日數為134日等情，亦有系爭分析報告、施工工期
08 表、下水證明附卷可稽（見同卷第913至917、922、9
09 28頁），堪認系爭挖泥船因DR-68規則爭議所致之遲
10 延，至多僅為134日。從而，慶富公司請求就該134日
11 展延工期，即屬有據。

12 3.慶富公司逾期完工之日數為238日，惟就其中134日部分並
13 無可歸責之事由，得據以展延工期，有如前述，則港務公
14 司就慶富公司逾期完工所得計算逾期違約金之日數，即為
15 104日【計算式：238－134＝104】。

16 (三)系爭挖泥船於104年2月16日驗收改善完成：

17 1.按系爭契約第13條(二)5.(5)約定：「如驗收試驗之結果不能
18 達到本契約或規範之要求時，廠商應會同監造人調查研究
19 該不合要求部份之原因，以及補救改正之正當步驟，並應
20 採取有效改正之措施再行驗收試驗，第一次驗收試驗後之
21 改正措施及再行驗收試驗驗收不合格之項目，廠商應於機
22 關發文日之次日起30個日曆天內改善完竣，廠商改善完竣
23 後，檢附機關監造代表簽認文件，函請機關再行辦理驗
24 收，若驗收仍不合格，視同未改善，廠商應繼續改善，直
25 至改善完成為止；驗收改善日數續計（機關作業日數不
26 計）。改善期間，自驗收不合格項目機關第一次通知函發
27 文日之次日起，累計超過30個日曆天時，其超過部分視同
28 逾期交貨，每逾一日曆天依該船契約單價（含營業稅）1%
29 計罰；惟若改善完竣日仍於契約工期730日曆天內時，免
30 予計罰。改正措施及再行驗收試驗所需之任何費用概由廠
31 商負責。機關在接到廠商書面通知此種改正或再行驗收試

驗業已合格完成後，進行全船各項料件、文件、器材點交，此時如發現有非驗收試驗項目之缺失，應於函報交船前完成改善」（見原審卷一第43頁）。

2.經查：

(1)港務公司對系爭挖泥船進行第一次驗收，認有127項缺失，並於103年12月1日檢送第一次驗收紀錄及「第1次驗收不符項目改善計畫與進度管控表」（下稱系爭管控表），通知慶富公司進行改善計畫與進度控管，又其中系爭管控表項次第4、7、21、32、34、36、43、45、48、49、65項即舵角指示器等11項缺失，因改善困難，兩造依減價收受約定，減價389,515元及計罰同額違約金，共扣罰779,030元等情，有港務公司103年12月1日高港船設字第1033231304號函、104年2月17日總授高港船字第1043231038號函附卷可稽（見原審卷一第103至113頁、卷二第90頁背面至第93頁背面）。又慶富公司於104年1月5日將第一次驗收缺失改善情形提報予港務公司及船舶研發中心，經港務公司於同年2月26日開始辦理第二次驗收，仍認有13項缺失（即系爭管控表項次第9、22、33、44、46、51、55、59、67、99、79、106、107項）待改善等情，亦有慶富公司104年1月5日（104）慶造業字第104003號函、港務公司104年3月16日高港船設字第1043231065號函附卷可稽（見原審卷一第105頁、卷二第85至105頁）。

(2)然而：

①系爭管控表第9、22、33、44、46、51、55、59、67、99項缺失部分，實因系爭挖泥船船東需求規範內容相互抵觸、互有出入、多餘記載、誤載所致，或為慶富公司施作之現況更有利於港務公司，且慶富公司事後未再進行任何改善，港務公司即於第三次驗收同意依其施作之現況審核通過等情，有航港局104年5月27日第三次驗收紀錄所附「新建自航式挖泥船1艘購

案第二次驗收不符有爭議項目處理協議」會議資料暨
「新建自航式挖泥船1艘購案（100-G-075-C）第二次
驗收不符有爭議項目慶富公司、船舶中心、主辦單
位、驗收小組審查意見表（下稱系爭審查意見表）」
附卷可稽（見原審卷二第106頁背面、第110頁背面、
第111頁背面至115頁），顯見系爭管控表第9、22、3
3、44、46、51、55、59、67、99項所謂缺失，原屬
無須改正之事項，即無從據以判定第二次驗收為不合
格。

②系爭管控表第79項缺失（海水泵入口濾網易吸入泥
砂）部分，船舶研發中心之審查意見為：「1. 本項缺
改係屬船員疑慮所提出，船廠亦配合提供3組過濾器
以備不時之需。本案海水系統設計依審定圖說施工，
符合規範要求。2. 動態訓練執行挖泥作業期間並無發
生過濾器因吸入大量泥砂堵塞而導致裝備因海水冷卻
不良停機之情形。3. 動態訓練後現場拆除過濾器使用
時間約為5分鍾，實屬容易拆卸並不費時。4. 從103年
1月11日開始出海執行挖泥測試，歷經3次廠試、6次
公試、1次驗收試驗均無發生過濾器堵塞之情形，直
到103年10月1日出海執行第2次驗收試驗時發生空調
泵因海水冷卻不良而停機。經輪機長拆除過濾器後發
現過濾器有堵塞現象，經清理後回裝重新啟動再進行
測試，以上是該過濾器自102年12月31日出海廠試後
將近1年第1次拆除檢視。後續又出海執行3次驗收試
驗之有關挖泥作業測試項目與最近104年2月16日出海
實施動態航訓之挖泥作業訓練，均未再發生過濾器有
堵塞導致裝備停機之現象，自103年10月1日拆除清理
後至104年2月16日動態訓練這段期間將近5個月未再
拆除過濾器，亦即動態訓練後拆除過濾器檢視是第2
次」，港務公司並於104年5月26日認可該審查意見，
有系爭審查意見表、港務公司104年5月26日高港船設

字第1043004037號函附卷可稽（見原審卷二第113頁背面、第118頁），堪認系爭管控表第79項所列缺失，亦不應據以判定第二次驗收為不合格。

③系爭管控表第106項缺失部分，慶富公司於104年1月5日通知其改善情形後，先後經船舶研發中心於104年2月5日、港務公司於104年2月26日測試，其測試結果皆為正常，港務公司亦於第三次驗收紀錄記載「驗收合格」乙情，有系爭審查意見表及第三次驗收紀錄可佐（見原審卷二第114頁背面、第107頁），堪認慶富公司於104年1月5日前已完成此部分缺失改善。

④系爭管控表第107項缺失部分，並非系爭契約（包括系爭挖泥船船東需求規範）原已約定之事項，此觀諸第一次驗收紀錄「待改善不符項目」表之契約「頁次」欄記載「無」即明（見原審卷二第82頁背面、第84頁）；而港務公司亦自承：此項缺失需透過「更改系爭船舶原始設計圖說」之方式，且該更改後之圖說需經由港務公司審查認可之後慶富公司才能動工加以改善等語（見本院卷二第264頁），則此即非系爭契約第13條(二)5.(5)所指「不能達到本契約或規範之要求」之情形，自不得據以判定第二次驗收為不合格。

3.綜上，應認慶富公司於104年1月5日時，已就第一次驗收所列缺失改善完竣，並無於第二次驗收時仍有不合格之情形。然慶富公司於104年2月16日始檢附機關監造代表簽認文件，函請港務公司續行辦理驗收，有慶富公司104年2月16日（104）慶造業字第104042號函附卷可稽（見原審影卷二第563頁），則慶富公司依系爭契約第13條(二)5.(5)約定就驗收程序所應盡之義務，係於104年2月16日始全數辦畢，即應以104年2月16日為驗收改善完成之日期。至於自慶富公司函請港務公司續行辦理驗收之翌日即104年2月17日起，至港務公司於同年3月16日檢送第二次驗收紀錄予慶富公司止之期間，核屬系爭契約第13條(二)5.(5)約定所指

之「機關作業日數」，不應計入驗收改善日數。是以，慶富公司就第一次驗收缺失之改善期間，應自103年12月2日（港務公司發文通知改善之次日）起，算至104年2月16日止，共76日，扣除系爭契約第13條(二)5.(5)所定之30日改善期間，港務公司就慶富公司驗收改善逾期所得計算逾期違約金之日數，即為46日【計算式：76－30＝46】。

(四)港務公司得計算逾期違約金之日數共150日，所約定之違約金並未過高：

1.(1)按系爭契約第15條約定：「(一)逾期違約金以日為單位，廠商如未依照契約規定期限履的，應按逾期日數，每日依契約價金總額1%計算逾期違約金。…(三)逾期違約金之支付，機關得自應付價金中。(四)扣抵逾期違約金之總額（含逾期未改正之違約金），以契約價金總額之20%為上限」（見原審卷一第45頁），則完工逾期與驗收改善逾期（視同逾期交貨，見七、(三)1.）之違約金，均係按逾期日數以契約價金之1%計算，港務公司並均得自應付價金中予以扣抵。

(2)經查：港務公司就慶富公司完工逾期、驗收改善逾期所得計算逾期違約金之日數，分別為104日、46日，有如前述（見七、(二)3.及七、(三)3.），合計為150日。而系爭契約經減價收受後之價金為709,610,485元，為兩造所不爭執（見本院前審卷第226頁），其1%為709,610元（四捨五入至整數位），則港務公司所得扣抵之違約金總額，為106,441,500元【計算式：709,610×150＝106,441,500】，此一金額並未超過系爭契約價金之20%。是以，港務公司依系爭契約第15條約定得自第五期款扣抵之金額，即為106,441,500元，惟其竟扣抵141,922,097元，就其間差額35,480,597元部分，港務公司並無拒絕給付之正當事由，則慶富公司依系爭契約第3條(二)5.約定，請求港務公司如數給付，洵屬有據（慶富公司另依民法第505條、第179條規定為請求，核屬選擇的訴之

01 合併，且其敗訴部分非因請求權基礎所致，即毋須再予
02 審究）。

03 2.(1)另按違約金，除當事人另有訂定外，視為因不履行而生
04 損害之賠償總額。其約定如債務人不於適當時期或不依
05 適當方法履行債務時，即須支付違約金者，債權人除得
06 請求履行債務外，違約金視為因不於適當時期或不依適
07 當方法履行債務所生損害之賠償總額。約定之違約金額
08 過高者，法院得減至相當之數額。民法第250條第2項、
09 第252條分別定有明文。至契約當事人約定之違約金是
10 否過高，應依一般客觀之事實、社會經濟狀況、當事人
11 實際上所受損害及債務人如能如期履行債務時，債權人
12 可享受之一切利益為衡量標準。

13 (2)經查：兩造就系爭契約逾期違約金之性質，並未另有訂
14 定，依民法第250條第2項規定，即視為因不於適當時期
15 履行債務所生損害之賠償總額。又系爭挖泥船係預計用
16 以清運高雄港淤積之泥沙，而高雄港為國際商港，港區
17 內泥沙淤積未及時清除，將無法維持港區水域及航道水
18 深，妨礙船舶正常進出港口作業，影響高雄港之營運量
19 能及經濟效益，則系爭挖泥船之完工與驗收改善逾期，
20 自將造成負責經營管理高雄港之港務公司受有損害。慶
21 富公司就港務公司所受損害不足每日709,610元一節，
22 並未舉證以實其說，自難認系爭契約所約定之逾期違約
23 金額有過高之情事。是以，慶富公司主張本件違約金應
24 依民法第252條規定予以酌減云云，即屬無據。

25 (五)港務公司就第二至四期款並無給付遲延之情事：

26 1.(1)按系爭契約第3條(二)約定：「付款方法：…2.第二期
27 款：本船開工（乙方切割第一塊鋼板並已完成線形圖及
28 放樣工作，且經駐廠監造人員查證副署）後，支付契約
29 總價5%，即35,500,000元整（含營業稅）。3.第三期
30 款：本船下水（含主機引擎及軸系安裝並經本船之駐廠
31 監造人查證副署）後，支付契約總價30%，即213,000,0

00元整（含營業稅）。4.第四期款：本船完成『海上公試（Officialseatrial）並經本船之駐廠監造人於海上公試報告書上副署』後，支付契約總價20%，即142,000,000元整（含營業稅）」，第5條(一)約定：「契約依下列規定辦理付款：1.於具備且符合本船各期付款條件時，經機關核定後，廠商提送統一發票或商業發票（INVOICE）及契約規定之其他給付憑證文件後，依支付規定程序辦理撥付…」（見原審卷一第28、29頁）。是以，於符合系爭契約第3條(二)各期付款條件後，尚須經港務公司核定，再由慶富公司提送統一發票或商業發票（INVOICE）及契約規定之其他給付憑證文件後，港務公司始有付款義務。

(2)次按105年1月6日停止適用之公款支付注意事項第1點規定：「政府及其所屬機關（以下簡稱各機關）有關公款之支付時限及處理，除法令另有規定外，依本注意事項辦理」，第2點規定：「各機關接到應（待）付款單據後，除遇天然災害之特殊因素外，對公款支付之處理時限，依下列規定辦理：(一)緊急事項，隨到隨辦。(二)普通事項，不得超過5日。前項第二款所稱日數，係指實際工作日，不包括例假日、特定假日及退請受款人補正之日數」。而航港局乃政府機關，港務公司則為航港局於系爭契約地位之繼受人，則於公款支付注意事項停止適用前，港務公司就公款之支付，自有遵照公款支付注意事項所訂時限辦理之義務。

2.關於第二期款部分：

(1)按主管機關即交通部因業務需要，得委託驗船機構辦理下列事項：三船舶載重線之勘劃、查驗及證書之發給。船舶法第2條、第84條第1項第3款分別定有明文。而交通部於101年6月7日即以交航字第10100205532號公告，委託驗船中心辦理國際航線船舶之船舶檢驗與法定證書發給業務（見本院卷二第125頁）。

01 (2)經查：兩造就第二期款成立系爭調解，約定慶富公司於
02 交通部同意依船舶載重線勘劃規則第69條規定就所申請
03 事項豁免後，港務公司應給付慶富公司35,500,000元，
04 慶富公司並同意捨棄利息，為兩造所不爭執（見五、
05 (四)）。又航港局雖於102年10月25日即函請驗船中心就
06 系爭挖泥船核發載重線豁免證書，惟亦說明：「為驗證
07 該挖泥船建造及作業程序完全符合DR-68規則，請貴中
08 心檢驗人員除應於建造期間確認其材料、工藝、施工程
09 序及均應依照核定圖說施工外，亦應在檢驗人員監督下
10 進行該船之廠試及海上公試，並施行緊急關閉挖泥管
11 閥、緊急泥艙卸載，緊急海拋後船舶回復穩度等與DR-6
12 8規則相關之試驗及性能檢查」等語，有航港局102年10
13 月25日船舶字第1020059886號函附卷可稽（見原審卷一
14 第125至126頁），核諸前述交通部已將發給船舶載重線
15 證書之業務委託驗船中心辦理，及船舶載重線勘劃規則
16 第6條規定：「驗船機構於接受船舶所有人或船長申請
17 船舶載重線之勘劃後，應即指派檢驗人員上船查驗，經
18 查驗合格計算乾舷後勘劃載重線，並發給載重線證
19 書」，則驗船中心自非一經航港局通知，即得就系爭挖
20 泥船核發系爭豁免證書，而係須待驗證系爭挖泥船符合
21 DR-68規則後，始得核發，此亦經驗船中心以113年9月1
22 8日（113）驗中檢字第22485號函、航港局以113年9月1
23 9日船舶字第1131710882號函敘明在卷（見本院卷二第1
24 19、123至124頁）。從而，航港局於102年10月25日發
25 函予驗船中心之行為，不能認為即屬系爭調解所指「交
26 通部同意依船舶載重線勘劃規則第69條規定就所申請事
27 項豁免」，而應以驗船中心核發系爭豁免證書之103年3
28 月6日，作為港務公司第二期款履行期限之屆至日期。

29 (3)港務公司第二期款之履行期限係於103年3月6日屆至，
30 有如前述，則其依當時應適用之公款支付注意事項規
31 定，應於慶富公司提出待付款單據後之5日內給付第二

01 期款。而港務公司於同年月10日即就第二期款給付完
02 畢，乃兩造所不爭執（見五、(七)），則港務公司當無給
03 付遲延之情事，慶富公司請求港務公司就第二期款給付
04 法定遲延利息，自屬無據。

05 3.關於第三期款部分：

06 (1)按系爭契約第5條(一)2.(5)約定：「廠商履約有下列情形
07 之一者，機關得暫停給付契約價金至情形消滅為止：(5)
08 其他違反法令或契約情形」（見原審卷一第29頁）。次
09 按中華民國船舶，除左列船舶外，應依船舶載重線勘劃
10 規則之規定勘劃載重線：一、軍事建制之艦艇。二、小船。
11 三、非從事貿易之遊艇。四、從事潛水航行之船舶。五、專供
12 漁撈作業之漁船。六、其他經交通部核定無勘劃載重線必
13 要之船舶。具有特殊設計或新型特徵之船舶，依本規則
14 規定將嚴重妨礙此項設計或特徵之研究與發展時，得由
15 船舶所有人申請航政機關就其整體性之安全組成專案小
16 組審議。航行國際間並取得駛往港口所屬政府之同意接
17 受者，其驗船機構得依第一項審議結果報經航政機關准
18 予按所申請之豁免事項，發給國際載重線豁免證書。10
19 4年7月2日修正前船舶載重線勘劃規則第2條、第69條第
20 1、3項分別訂有明文。

21 (2)經查：系爭挖泥船於102年7月4日下水，固為兩造所不
22 爭執（見五、(六)），然系爭挖泥船採用DR-68規則設計
23 建造，牴觸當時船舶載重線勘劃規則第113條、第116條
24 及第138條規定，且系爭挖泥船當時係航行國際航線，
25 應依99年12月8日修正公布之船舶法第11條第2項第2款
26 規定備有國際公約證書等情，有航港局102年9月11日航
27 舶字第1021710253號、113年9月19日航舶字第11317108
28 82號函附卷可稽（見原審卷一第312頁、本院卷二第123
29 頁），則系爭挖泥船於103年3月6日獲發系爭豁免證書
30 前即行下水，容有違反法令之情形，港務公司依系爭契
31 約第5條(一)2.(5)約定暫停給付第三期款，即屬有據。俟

01 系爭豁免證書於103年3月6日核發後，港務公司即於5日
02 內之同年月10日給付第三期款，自無給付遲延之情事。
03 是以，慶富公司請求港務公司就第三期款給付法定遲延
04 利息，亦屬無據。

05 4.關於第四期款部分：

06 (1)按系爭契約第3條(四)約定：「廠商在領取第一到四期之
07 契約款時，應同時提出相同金額以現金、金融機構簽發
08 之本票或支票、保付支票、郵政匯票、無記名政府公
09 債、設定質權之金融機構定期存款單（加註拋棄行使抵
10 銷權）、銀行開發或保兌之不可撤銷擔保信用狀繳納，
11 或取具銀行之書面連帶保證（加註拋棄行使抵銷權）、
12 保險公司之連帶保證保險單為之，其有效期應較契約規
13 定之本船完工期限長90日，作為預付款還款保證，於本
14 船驗收合格後付款時無息退還」（見原審卷一第28
15 頁）。

16 (2)經查：慶富公司於103年（下同）3月17日函請港務公司
17 給付第四期款，惟其所檢附之銀行連帶保證書，並未加
18 註拋棄抵銷權，港務公司於4月7日通知慶富公司補正，
19 慶富公司於4月9日補正，港務公司則於4月16日給付第
20 四期款等情，有慶富公司3月17日（103）慶造業字第10
21 3042號函及所附國泰世華商業銀行高雄分行000000000
22 號預付款還款保證連帶保證書、港務公司4月7日高港船
23 設字第1033002030號函、慶富公司4月9日（103）慶造
24 業字第103062號函、國泰世華商業銀行高雄分行4月2日
25 （103）國世高作字第00000000至00000000號函附卷可
26 稽（見原審卷一第362頁、第362頁背面、第367頁背
27 面、第368頁、第369頁背面、本院卷一第185至190
28 頁），並為兩造所不爭執（見本院前審卷第251頁背
29 面），則慶富公司於3月17日之請款文件，尚不符於系
30 爭契約第3條(四)約定，港務公司依系爭契約第5條(一)2.(5)
31 約定暫停給付第四期款，即屬有據。俟慶富公司於4月9

01 日補正，港務公司即於4月16日付款，扣除例假日4月1
02 2、13日之例假日後，並未逾公款支付注意事項所規定
03 之5日時限。是以，慶富公司請求港務公司就第四期款
04 給付法定遲延利息，仍屬無據。

05 八、綜上所述，本件慶富公司依系爭契約第3條(二)5.約定，請求
06 港務公司給付第五期款35,480,597元，及自104年10月29日
07 起（即調字第0000000號之履約爭議調解申請書繕本送達翌
08 日）起至清償日止，按週年利率5%計算之利息，為有理由，
09 應予准許；逾此部分之請求，為無理由，不應准許。原審就
10 上開不應准許部分，於其中93,668,511元本息部分【計算
11 式：129,149,108－35,480,597＝93,668,511】，為港務公
12 司敗訴之判決，容有未洽，港務公司指摘原判決此部分不
13 當，求予廢棄，為有理由，爰由本院將之廢棄，改判如主文
14 第2項所示。又原審就上開應准許部分為港務公司敗訴之判
15 決，及就其餘不應准許部分為慶富公司敗訴之判決，經核於
16 法並無不合，港務公司其餘部分之上訴及慶富公司之上訴，
17 均為無理由，應分別予以駁回。此外，原判決命港務公司應
18 為之給付，既經本院廢棄一部，即由本院重新酌定兩造為准
19 免假執行所應供擔保之金額。

20 九、本件判決基礎已臻明確，兩造其餘攻擊防禦方法及舉證，經
21 本院審酌後，核與判決結果不生影響，無逐一論列之必要，
22 併此敘明。

23 十、據上論結，本件慶富公司之上訴為無理由，港務公司之上訴
24 為一部有理由、一部無理由，爰判決如主文。

25 中 華 民 國 114 年 3 月 19 日

26 民事第四庭

27 審判長法 官 洪能超

28 法 官 楊淑珍

29 法 官 李珮好

30 以上正本證明與原本無異。

31 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，其

01 未表明上訴理由者，應於上訴後20日內向本院提出上訴理由書
02 （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
03 具有律師資格之人之委任狀，並依附註條文規定辦理。

04 中 華 民 國 114 年 3 月 19 日

05 書記官 黃月瞳

06 附註：

07 民事訴訟法第466條之1：

08 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
09 人或其法定代理人具有律師資格者，不在此限。

10 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
11 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
12 院認適當者，亦得為第三審訴訟代理人。

13 第1項但書及第2項情形，應於提起上訴或委任時釋明之。