

臺灣屏東地方法院民事判決

111年度建字第21號

原告 健富造船股份有限公司

法定代理人 曾耀鋒

訴訟代理人 陳清朗律師

被告 黃仁珊

訴訟代理人 李建宏律師

上列當事人間請求給付工程款事件，本院於民國114年1月13日言詞辯論終結，判決如下：

主 文

被告應給付原告新臺幣620萬元及自民國111年8月18日起至清償日止，按週年利率百分之五計算之利息。

訴訟費用由被告負擔。

本判決第一項於原告以新臺幣207萬元為被告供擔保後，得假執行。但被告如以新臺幣620萬元為原告預供擔保，得免為假執行。

事實及理由

一、原告主張：

(一)被告丙○○於民國(下同)107年11月2日與原告簽立船舶承建合約書(下稱系爭合約)，約定由原告為其承建船名為「協建688號」之漁船(下稱系爭船舶)，造價為新臺幣(下同)2,660萬元整(不含西工)，船主為其兄丁○○，工程款則依建造進度分期給付，系爭合約第5條並約定：「漁船建造中，以乙方(即原告)一般建造樣式，如甲方(即被告)需要增加建造之部分，再同乙方臨時商議，如變動位置，均由甲方負擔費用」。嗣系爭船舶經被告選定於108年7月28日開工，並指派丁○○至原告船廠擔任監工至建造完成為止，被告自108年9月起即開始要求追加工程，經兩造協商追加下列項目及金額：(1)船長：132尺(40公尺)加長15尺7增長為147.7尺(44.75公尺)」：追加工程款為350萬元、(2)「船寬(雙邊)：1

01 尺5(原1尺2加3吋)高加1尺」：追加工程款45萬元、(3)「船
02 肚加高2尺」：追加工程款80萬元、(4)「上舷艙加高3尺」：
03 追加工程款80萬元、(5)、「走水、車心柱加長4尺」：追加
04 工程款25萬元、(6)「尾部(壓力箱)桶加長3尺半」：追加工
05 程款：40萬元等，追加工程款項共620萬元(下稱原證三項
06 目)，被告允諾於建造工程完工時再為結算。施工期間系爭
07 船舶變更追加圖及完成圖，均有向主管機關申辦檢查審核證
08 書等事項。

09 (二)系爭船舶嗣於109年12月17日完成建造，110年1月19日交付
10 被告，並於110年1月19日至3月19日在高雄進行試航完成，
11 於110年3月20日駛至深澳漁港，並於110年4月7日開始出海
12 作業。然被告遲未付清尾款60萬元，經原告與被告、丁○○
13 及訴外人莊宏勳等人於111年1月18日洽談尾款及追加工程款
14 項如何給付，被告允諾尾款60萬元將於隔日給付，追加工程
15 款620萬元則將於111年2月10日給付，被告雖如期給付尾
16 款，卻未給付追加工程款，經原告以律師函向被告催討追加
17 工程款，被告於111年5月31日收受後仍置之不理，並藉詞系
18 爭船舶有可歸責原告應擔保瑕疵修補之情而拒絕給付。惟原
19 告之建造方法係採二次脫模方式，即第一次船體脫模時，船
20 體係至車心柱，船尾可依業主之需求另行追加建造，係為第
21 二次「船尾」部分建造脫模，故系爭船舶第一次脫模時之船
22 體係至車心柱而尚無船尾之船體，自無螺旋槳無法安裝之情
23 形，且第二次建造船尾時，尚可依業主之需求之規格、尺寸
24 而建造，而系爭船舶於110年4月7日開始於海上進行作業，
25 其後除休漁期間，均正常出海作業，故被告主張原告交付系
26 爭船舶存有諸多瑕疵，並非實在。

27 (三)再者，系爭船舶於110年1月19日交付被告，被告至111年5月
28 24日始以律師函通知原告應負責瑕疵修補及賠償被告於修繕
29 期間之營業損失等，已逾民法第514條第1項之1年除斥期
30 間。被告亦未提出實際支出之費用單據及營業損失之證明，
31 自不足採，且其於111年5月24日律師函所附之111年4月15日

01 工程估價單、111年4月18日估價單、111年3月18日估價單、
02 111年4月18日估價單，顯已逾民法第498條第1項「瑕疵發見
03 期間」而不得主張，亦對原告自無債權存在之情，是以其主
04 張抵銷，亦無理由。

05 (四)另就高雄市造船技師公會(下稱技師公會)鑑定結論及補充鑑
06 定結論認為系爭船舶增建工程之材料成本為2,458,700元，
07 及工資成本於區分外籍、本國勞工加計勞退提撥、勞保費、
08 健保費、就業安定費重新計算後應為1,355,304元，原告均
09 不爭執。又被告要求船舶增建，導致工時延長而增加之滯架
10 費用，亦屬船舶保存管理之必要費用，自應由被告負擔，依
11 台灣區造船工業同業公會(下稱造船同業公會)公告之收費標
12 準，以船舶噸數按每噸480元、滯架15日內以20%、16日以上
13 部分以10%為計算基準，及系爭船舶滯架共83天計算，滯架
14 費為2,107,392元，故系爭船舶增建之成本合計為5,921,396
15 元。再參照台灣區造船工業同業公會說明造船業一般以總價
16 15%為合理利潤計算，則本件原告可獲取之合理利潤為888,2
17 09元，前開金額合計為6,809,605元(計算式：2,458,700元
18 +1,355,304元+2,107,392元+888,209元=6,809,605
19 元)，是原告主張追加工程費用620萬元應屬合理，且該金額
20 即已包含工人之勞退提撥、勞保費、健保費、就業安定費、
21 滯架費及合理利潤在內，並非嗣後追加請求，亦無請求權時
22 效消滅之情事。綜上，爰依系爭合約第5條約定、承攬法律
23 關係，請求被告給付工程款等語。並聲明：(1)被告應給付原
24 告新臺幣620萬元，及自本起訴狀繕本送達翌日起至清償日
25 止，按年息百分之5計算之利息。(2)原告願供擔保請准宣告
26 假執行。

27 二、被告則以：

28 (一)被告否認主動要求變更設計，亦未與原告達成任何追加工程
29 之合意。兩造於簽訂系爭合約前，即邀集船舶傳動系統廠商
30 (含主機、離合器、車心軸，螺旋槳)共同討論，使原告明
31 瞭傳動系統尺寸大小、安裝位置，俾利原告設計船殼。惟系

01 爭船舶之船殼於109年2月29日第一階段脫模後，經被告委請
02 傳動系統廠商前往造船廠確認螺旋槳安裝位置，發現原告製
03 作之船殼，其龍骨尾端、船舵、船殼底部所圍成之梯形空
04 間，無法容納螺旋槳，導致傳動系統無法安裝。原告為修補
05 瑕疵，始進行上開之修改設計，且因被告係向主管機關申請
06 以「汰舊換新」方式新建漁船，以原「協建226號」漁船(總
07 噸位294噸)，換得新建「協建688號」(總噸位294噸)，系爭
08 船舶因原告為修補瑕疵而增加至448噸，導致被告須向第三
09 人購買噸位補足系爭船舶不足之噸位，始能獲得航港局註冊
10 登記，原告之主張顯與事實不符。原告所提出之追加項目及
11 金額明細資料，為原告自行製作之內部文書，系爭工程進行
12 期間，被告從未見過該份文件，111年1月18日於原告公司進
13 行討論時亦僅見到「追加項目」文件，並未見過「金額明
14 細」文件，被告亦未於其上簽認，尚難據此證明兩造曾就此
15 有接洽商談並達成追加工程合意之證據。

16 (二)原告自交付系爭船舶後，系爭船舶於試水、試航起屢屢發生
17 瑕疵，迄今仍有船身震動、隔艙漏水等瑕疵。被告為修補前
18 開瑕疵，除必須使船舶暫停出港作業，拆除引擎主機、冷凍
19 設備、俾間風壓機等設備，待船殼補強抓漏工程施作完畢，
20 再將上述設備重新裝配，經委請第三人估價後，預計必要之
21 修補費用為3,471,500元【計算式：船殼補強抓漏1,547,500
22 元+翌信企業社1,599,000元+益翔冷凍工程行235,000元+
23 麒豐電機油壓工程90,000元=3,471,500元】，預計修補工
24 期為83個工作日，扣除休漁期間21個工作日，則修補工期預
25 計為62個工作日。船舶修補期間，無法出港進行捕撈，被告
26 同受有漁獲營業損失，僅以被告於110年7、8月間之營收推
27 估，被告之營業損失約為18,000,000元。被告得依民法第49
28 3條第1、2、3項、第494條前段、第495條第1項規定，向原
29 告請求修補瑕疵及損害賠償，被告前已於111年5月24日委託
30 律師事務所發函通知原告，詎原告竟置之不理，若認原告對
31 被告之追加工程款債權存在，爰以修補必要費用及損害賠償

01 債權主張抵銷抗辯。

02 (三)原告於起訴時請求之追加工程款僅材料費用5,035,816元及
03 工資費用1,164,184元(計算式：6,200,000—材料5,035,816
04 =工資1,164,184)，於囑託鑑定後，始於113年7月16日追加
05 請求「勞退提撥、勞保費、健保費、就業安定費」、「滯架
06 費」及「工程利潤」等項目，核屬訴之追加，被告不同意其
07 追加，且原告顯將同一承攬契約所生可分之承攬報酬債權，
08 分割為數次而請求，參照最高法院106台上1010號判決要
09 旨，原告起訴中斷時效之效力應不及於嗣後追加請求之部
10 分，故此部分之承攬報酬請求權顯已罹於民法第127條第7款
11 之2年時效而消滅，被告得拒絕給付。

12 (四)另技師公會之鑑定報告，就材料成本部分，鑑定人並無法就
13 「追加項目」所列六個工項逐項判斷是否確有變更施作及逐
14 項估價，其估算方式係將設計圖3(109.12.10版本)與設計
15 圖1(108.01.30版本)比對後，計算二版本相關尺寸差異所
16 衍生之船體面積與重量，進而據以估算，而非先就「追加項
17 目」逐項判斷有無施作後，再加以估算，其所得結論顯然過
18 高，無法反映「追加項目」之合理成本；工資成本部分，原
19 告未提示「FRP積層固定員工薪資、出勤及工作日/月報表」
20 等紀錄供鑑定人參考前提下，鑑定人只能憑空估算，且其估
21 算之工資成本為「668工(人日)」，與原告主張之「406工
22 (人日)」有極大誤差，足見其估算顯然過高，難以憑採。
23 原告縱得請求工資成本，亦應以823,534元【計算式：(406
24 工×本國85%×2,156元)+(406工×外籍15%×1,307元)=8
25 23,534元】為適當，逾此範圍，顯屬過高。

26 (五)另就滯架費及合理利潤部分，依造船同業公會之函覆，船廠
27 得向船東請求酌收滯架費之前提，必須符合「合意追加工
28 程」及「延時工作天數」兩要件，惟原告未舉證說明系爭合
29 約所約定之完工日期為何、從何日起算延時工期、如何能謂
30 有延時工作日數之情，況原告公司之負責人乙○○目前擔任
31 造船同業公會之常務理事一職，造船同業公會亦完全未敘明

01 其統計數據來源等情，其函覆之「15%合理利潤」顯有偏頗
02 過高之虞，難以採認，故被告否認負有滯架費及合理利潤之
03 債務，並主張時效抗辯得拒絕給付等語。並聲明：原告及假
04 執行之聲請均駁回。如受不利之判決，願供擔保，請准宣告
05 免為假執行。

06 三、經查，原告主張：「被告丙○○於107年11月2日與原告簽立
07 系爭合約，約定由原告為其承建系爭船舶，造價為2,660萬
08 元整(不含西工)，船主為其兄丁○○，工程款則依建造進度
09 分期給付，系爭合約第5條並約定：『漁船建造中，以乙方
10 (即原告)一般建造樣式，如甲方(即被告)需要增加建造
11 之部分，再同乙方臨時商議，如變動位置，均由甲方負擔費
12 用』。嗣系爭船舶經被告選定於108年7月28日開工，並指派
13 丁○○至原告船廠擔任監工至建造完成為止。』及被告有向
14 第三人購買噸位以補足系爭船舶不足之噸位等情，有原告提
15 出之船舶承建合約書、系爭船舶原設計圖紙、系爭船舶變更
16 追加設計圖、完成設計圖、被告付款明細表、通訊軟體LINE
17 對話內容資料(見本院卷一第31至35、43至49、51、55、20
18 5、207頁)，並為被告所不爭執，首堪信為真實。

19 四、按當事人互相表示意思一致者，無論其為明示或默示，契約
20 即為成立，為民法第153條所明定。次按稱承攬者，謂當事
21 人約定，一方為他方完成一定之工作，他方俟工作完成，給
22 付報酬之契約，民法第490條第1項定有明文。又按當事人主
23 張有利於己之事實者，就其事實有舉證之責任，民事訴訟法
24 第277條前段定有明文。原告以前述主張及承攬契約之法律
25 關係請求被告給付追加工程款620萬元等情，為被告所否
26 認，並以前詞為抗辯。因此，本件應予審究者為：(一)兩造就
27 「協建688號」之追加項目有無合意？原告請求追加工程款6
28 20萬元有無理由？及(二)「協建688號」有無被告所主張之設
29 計錯誤、船身抖動、漏水等瑕疵？被告之抵銷抗辯及原告之
30 時效抗辯有無理由？茲分論如下：

31 (一)兩造就「協建688號」之追加項目有無合意？原告請求追加

01 工程款620萬元有無理由？

- 02 1. 證人庚○○於本院審理時到庭具結證述：「原告公司指派我
03 去建造這艘船。戊○○是我同事，他負責前階段就是脫模之
04 前的階段，脫模之後就是由我負責。原告公司只負責船體，
05 西工是業主自己委託其他公司負責。108年7月開始動工興
06 建，前階段主要是戊○○負責，我有協助，109年2月29日脫
07 模之後就由我為主。脫模之後只有後半段即船尾還可以改
08 造，也可以加長，但船首及船中都不行。我跟戊○○建造這
09 艘船過程中，並沒有在最後完工階段，還沒下水前，發生船
10 舵、螺旋槳等設備無法安裝於船體的情事。業主有派丁○○
11 在現場監工，船要做什麼、要怎麼做，都是丁○○指示我們
12 去做的。丁○○有找原告公司老闆談，老闆後來跟我們說照
13 丁○○的意思做，增加的費用，船做好後會一起算。增加的
14 部分我有跟丁○○確認，也有跟公司回報要增加什麼。原本
15 全長132，後面變成147，寬度也確實有增加1尺半，車心柱
16 也有加長，也就是往後移，原本要放置螺旋槳的空間是9尺
17 3，螺旋槳為8尺8，是可以放得下的，但丁○○說將來可能
18 會更換更大的螺旋槳，必須要有更大的放置空間，所以丁○
19 ○要求往後移，才能有更大的空間，當時船身整體已經完
20 成，是因為丁○○的要求我們才做車心柱加長的更動。車心
21 柱距離船尾更近，底部空間更大，可以安放的螺旋槳尺寸就
22 愈大，螺旋槳是我們改完之後再裝上的。這艘船後來加長、
23 加寬，本身的重量、噸位也會增加，噸數一定是不夠的，因
24 為船體會變重，後來噸數有補足。設計圖主要是丁○○在
25 看，丁○○看完再指示我們去做，我將丁○○要求改造的部
26 分在設計圖上做標示。業主是108年9月開始要求做設計圖以
27 外即追加的部分，是陸陸續續一樣一樣跟我們說，我們就一
28 樣一樣去做，脫模前及脫模後都有要求追加。(1)船長：132
29 尺(40公尺)加長15尺7增長為147.7尺(44.75公尺)」、(2)
30 「船寬(雙邊)：1尺5(原1尺2加3吋)高加1尺」、(4)「上舷牆
31 加高3尺」、(6)「尾部(壓力箱)桶加長3尺半」這些是我負

01 責，是丁○○要求我們追加施作的，我們那時就知道是屬於
02 設計圖以外的，我們有叫丁○○跟老闆說，如果老闆說好，
03 我們才會去做，後來老闆有說可以去做，他有跟丁○○談
04 好。109年2月29日脫模之後，沒有發生無法容納螺旋槳的事
05 情，我們脫模只做到車心柱，後面的船尾都還沒有施作，是
06 脫模之後才繼續做船尾的部分，我當初針對螺旋槳的尺寸8
07 尺8有跟丁○○說我會把空間做到9尺3是可以容納得下的，
08 丁○○也說好，我照做之後，大概經過1個多月，後半部的
09 船身也做好了，丁○○才跟我們說希望螺旋槳的空間要變
10 大，所以車心柱要往船尾移，業主說船身拉長，網子比較不
11 會被螺旋槳絞到，船身加寬，可以比較平衡。上舷牆加高，
12 能避免人摔下去或是漁獲掉下去。「後肚兼水肚」施作目的
13 因為船身加長會有多出的空間作船艙，本來業主說那地方要
14 放置漁網，如果放置漁網我們防水就不用做太好，但是後來
15 又說要放魚貨，就要有相關的冷凍設備，且艙壁防水性要
16 好，所以費用會增加。這些追加施作項目跟所謂船舶無法容
17 納螺旋槳沒有關係。」等語明確(見本院卷一第228至243
18 頁)。

19 2. 證人已○○於本院審理時到庭具結證述：「原告公司跟台南
20 那邊的做法不太一樣，台南脫模時船體是做好的，且一定是
21 按照業主的尺寸，但原告公司脫模時船尾還沒有做就脫模，
22 那時候他們脫模連車心柱要安裝在哪都還沒有決定。船尾部
23 分因為舵的軸心離船尾的末端要至少15尺，不然漁網容易卡
24 到螺旋槳，因為漁網是從船尾丟到海中的，如果距離太近就
25 會回捲到船底，而被螺旋槳捲到，後來我去量舵心的位置跟
26 之前船廠預留舵心的位置已經差很遠。我知道這艘船有買噸
27 位，因為船身拉長，所以船身的重量會增加，噸數是被告他
28 們去處理的，是被告他們跟我說的。」等語明確(見本院卷
29 一第252至253頁)。

30 3. 證人丁○○即被告胞兄於本院審理時到庭具結證述：「本件
31 協建688號船殼製作，我應該有算監工，因為原告他們沒有

01 製造扒網船的經驗，就要求我們這邊出個人來監工。我有就
02 系爭船舶指示他們如何施工。我不知道這艘船後來有無變更
03 設計，我只知道船有加長、加高。為何要加深加寬船體的原
04 因我不清楚，要趕在舊船的執照過期前把新船製造出來，北
05 部造船廠都說沒有這麼大的船模，去台南問也說沒有辦法，
06 後來跟原告接洽，原告說會配合我們的需求把船殼做出來。
07 車心柱要往船尾方向移動才能讓空間變大，螺旋槳才放得下
08 去，這樣船會變長，也會變重，會超過我們之前汰除的船的
09 噸位。超過的部分由被告去跟別人買噸位。系爭船舶約在11
10 0年3月正式出海作業。我有陪同被告前往原告公司討論尾款
11 60萬元給付問題，被告當場沒有向原告否認追加。我是系爭
12 船舶的船長，系爭船舶建造期間有兩階段的脫模，船首至車
13 心柱屬於第一階段，船尾部分屬於第二階段的脫模。被告與
14 原告簽立系爭合約前，被告已知悉原告所建造漁船船模，屬
15 於繩釣漁船而非扒網漁船。系爭船舶在109年2月29日脫模
16 前、脫模後，有施作原證三的項目。第一份108年1月30日設
17 計圖，依照第一階段船殼脫模後，尚未施作船尾前，螺旋槳
18 是放不下的。」等語(見本院卷一第314至329頁)。

- 19 4. 證人戊○○於本院審理時到庭具結證述：「我有參與系爭船
20 舶的製造，做的是扒網式，原告公司通常做繩釣式。扒網式
21 漁船的尾巴比較長，和繩釣式不同，船的前面沒有差別，被
22 告他們有看過我們的船，他們覺得蠻喜歡的，但是因為他們
23 要做的是扒網式的漁船，所以船尾會不符，我有建議不然就
24 是分兩個階段做，船首、船中的部分用我們公司固有的模，
25 船尾的部分，可以另外再做模，區分的界線在於車心柱，船
26 尾他們有去看螺旋槳的部分，尺寸不夠，但是我們有討論，
27 丁○○、丙○○、己○○都有在場，我跟他們說前面的做
28 好，船尾的部分，不管螺旋槳多高我們都可以做給他們，因
29 為船尾還是空的沒有施作，這是在簽約前討論的，被告他
30 們也有同意，我們討論以後對方說這樣可以，後來才簽約
31 的。系爭船舶是我和庚○○負責的，船首和船中由我負責，

01 這部分脫模之後船尾就由庚○○去做，我和庚○○是依照丁
02 ○○的指示去做的。丁○○在現場算是施工時的監工，也是
03 船長。丁○○給我們相關尺寸，我們就做給他。在簽約前有
04 提到螺旋槳要8尺8，但他們覺得我們固定的模測量起來不夠
05 高，所以我跟他們建議用兩階段的施工，船尾部分就另外再
06 做，這樣就可以配合他們螺旋槳的高度。我是依照丁○○現
07 場指示去施作。系爭船舶製作中，有追加工程，就我的部分
08 要增加兩尺高，但這已經超過本來說好的範圍，所以要跟老
09 闆報告，我就跟丁○○說要跟我老闆說，如果老闆說可以我
10 才繼續做，後來追加的工程都有做，因為老闆叫我繼續做。
11 脫模以後就是庚○○去接手後半段，脫模時船肚就已經有加
12 高了，走水、車心柱也是我做的，走水、車心柱、螺旋槳在
13 工序上是有關連的，在船加長之後，車心柱需要加長，船要
14 加長是因為我的部分完工後，庚○○跟丁○○在討論船尾的
15 做法，本來說好螺旋槳的高度是8尺8，庚○○9尺3的高度應
16 該可以容納螺旋槳，本來是這樣說定，但丁○○又說將來他
17 的螺旋槳可能會改用更大的，這樣預留的空間就不太夠，他
18 們討論的結果就是把船尾往後延伸4尺，這樣的話船尾的空
19 間就足夠容納更大的螺旋槳，因為船尾有更動，走水、車心
20 柱也一樣要更動。兩段式的做法是指兩次脫模。第一次脫模
21 是109年2月29日那時沒有螺旋槳空間不足無法安裝的情形，
22 因為船尾還沒有做，分兩段式的做法本來就是做到車心柱，
23 船尾還沒有做，可以配合螺旋槳的高度來施工。被告在施作
24 船的期間，有到現場來看，被告和丁○○還會討論一些工作
25 上的事情，有時候會指示我們做一些工作。一次脫模的，就
26 是一次就可以整體完成了，因為這艘船比較特殊，才使用兩
27 段式脫模，後來在第一次脫模後，丁○○又說螺旋槳有可能
28 要加大，所以預留的空間會增加。船模是用固定的船模，如
29 果超過船模的尺寸可能就是屬於追加，我們就要跟老闆報
30 告，由老闆作決定，我們是無法自己拿主意，請業主和老闆
31 商量，我們經過老闆告知可以施工以後才會去做。」等語明

01 確(見本院卷一第360至372頁)。

02 5. 證人甲○○於本院審理時到庭具結證述：「本案3張設計圖
03 都是我繪製的。申請作業是我繪製完之後，將圖交給原告公
04 司，原告公司交給船主，船主再交給報關行，然後報關行再
05 去漁業署申請建造准許函，船廠才可以施工，建造過程航港
06 局會來檢驗，等到建造完成一切沒有問題，漁業署核發漁船
07 執照，航港局再核發噸位證書和國籍證書等資料。漁業署就
08 船的噸位不會做精確的測量，只要設計圖施工後不會超過噸
09 位太多，一般他們不會特別刁難，因為最後實際噸數要由航
10 港局確認。108年1月30日的設計圖，是一式三份都交給漁業
11 署，漁業署留存一份，退回船東一份，一份轉航港局。第一
12 份設計圖上本來載明約290噸，被劃掉改成390噸，理論上應
13 該是航港局改的，因為漁業署的核准函是294噸，也就是當
14 時船東手上的噸數最多只有294噸，到核准下來以後，報關
15 行向航港局申請建照，航港局就船來計算實際的噸數，改成
16 390噸，應該是航港局去測量後該船會超過原本核准噸數，
17 檢查人員才把上面的原訂噸數改成預計完工的噸數。第二份
18 的變更設計圖就是410噸這張，是因為尺寸包含長度、寬
19 度、深度都有變更，所以我粗估噸數應該會有410噸，就按
20 此來畫設計圖。船主應該知道當初要興建的船模的噸數已經
21 超過290噸，不然不會變更設計，進而請報關行去買船牌，
22 因為第二份變更設計圖提到410噸，就代表漁業署有認可之
23 噸數為410噸，這應該就是船主已經買到足夠的噸數來作補
24 足。我在第一份設計圖到第三份設計圖的過程中，沒有聽說
25 過船主跟我提到本件是因為原告公司一開始的設計錯誤，而
26 需要變更漁船噸數，以及後來又因為原告公司的建造錯誤無
27 法裝入船尾的螺旋槳，必須要作變更設計的情形，FRP模式
28 的船通常只做船殼，所有相關設備都是船主處理，設備安裝
29 的底座，也是要配合船主的需求。船主應該很清楚原告公司
30 所建造的船從起初、變更、完成之噸數，因為報關、申請准
31 許函都是他們提供的。我的聯繫對口是原告公司，就我的經

01 驗一定是船主和船廠已經有協調聯繫好才會叫我繪製變更設
02 計圖，船廠不會無緣無故自己變更設計。我第一次見到系爭
03 船舶的船東丙○○是船完工，他有透過原告公司要我幫忙畫
04 一份上架圖，上架圖是向船東申請費用。我把變更為410噸
05 的設計圖交給原告公司，原告公司再交給船東，船東還要去
06 漁業署申請變更噸數，船東自然清楚變更的事。我在繪製變
07 更設計圖的時候，船的尺寸確實有加長、加寬、加深，差不
08 多增加了100噸。船主想要造什麼船，船廠會依照船主需求
09 來做船模的修正。我所繪製的設計圖屬於扒網式漁船，如果
10 是繩釣式漁船要改成扒網式漁船的船模，修改起來不會很困
11 難，因為船模都是木造的，台灣的企業是靈活的，會因應船
12 東的要求來變更，不會死板板。」等語明確(見本院卷一第3
13 88至396頁)，並有被告提出之被告簽發支票存根照片在卷可
14 佐(見本院卷一第407頁)。

- 15 6. 上述證人之證述互核相符，且可知證人丁○○係系爭船舶建
16 造過程中之監工，且證人丁○○就船舶施工有指示現場人員
17 如何施工，系爭船舶確有加長等情形，且原證三之項目確實
18 已施作於系爭船舶，並曾與被告至原告船廠討論系爭船舶之
19 尾款及追加工程款等情事；而證人庚○○證述其施作系爭船
20 舶，確有加長、加高、加深情形，均係依丁○○之指示為
21 之，且有告知丁○○於施作前應先請示原告公司負責人獲得
22 同意後才會進行施工，所增加施工之部分，均有經過丁○○
23 確認，並向原告公司回報等情，亦核與證人戊○○證述系爭
24 船舶建造方法採二階段方式施作(即採二次脫模方式)，係
25 兩造經討論後同意而決定的，而系爭船舶施作時，則依現場
26 監工丁○○之指示進行施作，於施作前會先請示原告公司負
27 責人獲得同意後方進行施工，且確實有追加工程等情相符；
28 又證人甲○○證述內容，亦核與行政院農業委員會(下稱農
29 委會)108年9月3日農授漁字第1081214058號函：准按108年8
30 月26日申請函所附船圖興建，其說明二：「台端申請以協建
31 226號漁船(CT6-1374)單船拖網漁業汰舊噸數294噸(長度級2

01 4公尺以上)，汰舊換新建造294噸級協建688號漁船」，說明
02 三：「(六)本船建造完成經航政機關丈量之總噸數倘超過所
03 取得汰舊噸數時，應依『漁船建造許可及漁業證照核發準
04 則』第14條規定補足汰舊噸數，但差額未滿1噸時免補
05 足。」(見本院卷一第103頁)，及農委會109年7月15日農授
06 漁字第1091329372號函：「主旨：臺端申請建造中之294噸
07 級「協建688號」漁船(CT6-1526)增建船體兩側浮力箱、變
08 更船圖設計、總噸位、船長及增裝野馬牌4CHK-HT型4缸105
09 馬力舊品副機1部案，同意辦理。說明：一、依據本會漁業
10 署案陳臺端109年7月6日申請書辦理。二、同意旨揭漁船變
11 更船圖設計及總噸位為410，所增加之噸位以嘉祥68號漁船
12 (CT5-1772)單船拖網漁業賸餘汰舊噸數218.27噸(長度級24
13 公尺以上)，補足後，尚賸餘102.27噸，另予保留。」(見本
14 院卷一第107頁)等情相符，均堪採信為真。

- 15 7. 況被告亦坦認：「本件船舶建造最早108年被告是以舊船290
16 噸向主管機關聲請汰舊建新，主管機關表示這樣的船圖不可
17 能只有290噸，故主管機關估算為390噸，原告通知被告必需
18 先去向他人購買船舶噸位(俗稱船牌)，才能通過主管機關的
19 檢驗，故被告才會去購買船舶噸位。」等語(見本院卷二第
20 141頁)，另參諸行政院農業委員會108年9月3日核准建造函
21 內記載：「臺端申請以『協建226號』漁船(CT6-1374)單船
22 拖網漁業汰舊噸數294噸(長度級24公尺以上)，汰舊換新建
23 造294噸級『協建688號』漁船。」等情(見本院卷一第103
24 頁)，而系爭船舶嗣於110年1月21日申請船舶國籍證書及交
25 通部航港局於109年12月24日核發中華民國船舶檢查證書
26 時，其上亦明確記載「總噸位448」，有船舶國籍證書申請
27 書在卷可稽(見本院卷一第101頁)，衡情被告既明知其汰舊
28 之舊船船舶噸位僅294噸，且自承新船即系爭船舶之船舶噸
29 位有所增加而需向他人購買船舶噸位方能通過檢驗並核照，
30 也配合辦理變更，及嗣後完成船舶登記交付使用迄今，則被
31 告對系爭船舶係因追加原證三項目而增加噸位等情，自難諉

01 為不知。

- 02 8. 另查，原告向被告催討尾款60萬元及追加工程款620萬元
03 時，被告於111年1月11日以Line通訊軟體傳給原告：「追加
04 款明細再傳給我，預計下週下去。」等內容，嗣於111年1月
05 17日再傳Line內容予原告：「約明天下午2點」，兩造於111
06 年1月18日在原告公司洽談後，被告承諾於隔(19)日付清系
07 爭合約之尾款60萬元，另於111年2月10日給付追加工程款62
08 0萬元，惟被告僅付清尾款，未依約給付追加工程款，有Lin
09 e對話內容及其內匯款單可稽（見本院卷一第207頁），足見
10 兩造確實有追加工程之約定，且被告亦於111年1月19日付清
11 系爭工程尾款60萬元，益徵系爭船舶並無被告答辯之重大瑕
12 疵及造成其額外購買噸數支出224萬5400元之損失。又本件
13 就系爭船舶有無變更設計、追加項目，經送高雄市造船技師
14 公會鑑定結果，認：「本船容積噸於准建圖說階段為390G
15 T，完工時則為448GT，可知本船於施工期間確有變更工程致
16 增加GT數。」等語明確，有高雄市造船技師公會112年11月3
17 0日高船技字第11211002號函在卷可稽（見本院卷二第57、65
18 至66頁），堪認系爭船舶確有變更設計及追加項目之施作無
19 訛。復徵諸被告於上開變更設計歷程所為之表示行為，及完
20 成建造後即使用系爭船舶，並未向原告反應船舶為何變長、
21 變寬或變深等情事，則探求當事人真意，被告就本件系爭船
22 舶增建工程事宜應有達成承攬之合意。綜上各情，原告主張
23 系爭船舶之長度、深度、寬度均有增加之變更設計，此係經
24 兩造間合意後而變更設計，並非原告未經被告同意而為變
25 更，應堪認定。故被告上開所辯兩造並無追加工程之合意云
26 云，與上開各項事證及常理不符，並不足採信。
- 27 9. 又本件就系爭船舶追加項目材料及工資之合理金額，經送高
28 雄市造船技師公會鑑定結果，認：「(一)有關工程變更：本
29 案主要爭議區域，實際增建FRP部分重量估算為：21,380k
30 g。依一般玻璃纖維與樹脂原物料採購市價，及製作過程相
31 關耗材與下腳料耗損，該增建部分之直接原料價格以\$115/k

01 g計，其材料成本為：\$2,458,700(a)。(二)有關施工天數
02 及工資，屬各船廠之營運管理，較無涉工程技術，本會意見
03 如下：1. 根據一般FRP積層師傅(略具三個月訓練熟悉度之正
04 式積層員)，其平均作業效率每人每日(以工作8小時計；含
05 頭尾時段之積層前準備與化學原料收拾時間)可生產之FRP成
06 品，以重量計為32kg/工(人日)。依此計算本案所增建之部
07 分共需668工(人日)之工資投入。2. 本船於108年7月28日開
08 工，109年11月4日下水，建造期間跨越108及109年度，若均
09 依據勞動部109年度基本工資計，即\$158*8小時=\$1,264/每
10 人日。漁船廠多聘有外籍勞工或臨時包工擔任基礎FRP積層
11 作業員，搭配具經驗之FRP積層師傅，並輔以木模師傅，其
12 平均單人聘僱成本應略高於基本時薪，並考量雇主負擔之勞
13 健保成本(總體成本約增加33%)，直接工資成本建議\$1,680/
14 每日*668日計算，其工資成本為：\$1,122,240(b)。本案增
15 建FRP工程直接工+料成本合計為：(a)\$2,458,700+(b)\$1,
16 122,240=\$3,580,940。(不含管銷、折舊…等相關間接成
17 本)」等情，有高雄市造船技師公會113年6月4日高船技字第
18 11306001號函附鑑定報告在卷可稽(見本院卷二第93至99
19 頁)。

- 20 10. 嗣再經高雄市造船技師公會就上開間接成本部分為補充鑑
21 定，認：「(一)外籍勞工部分：1. 基本薪資：109年度最低
22 基本工資\$23,800/月。2. 每月以30日、正常週休二日計，每
23 月平均工作日數以22工計算。3. 健保費\$1,058/每月(109年
24 度雇主負擔部分)。4. 勞保費\$1,887/每月(含職災保險\$48/
25 月及工資墊償基金，109年度雇主負擔部分)。5. 就業安定費
26 \$2,000/每月(109年)。6. 綜整以上，雇主聘用外籍勞工，每
27 月法定基本負擔費用為：\$28,745/月，\$1,307/工。7. 本案
28 增建工程，外籍勞工聘僱成本共計：\$130,700整(=100工*
29 \$1,307/工)。(二)本國勞工部分：1. 基本薪資認定：各船廠
30 所聘僱之FRP積層師傅，其實領薪資與相應之勞健保、退休
31 準備金等投保級距，依不同年資與技術能力而不盡相同；且

01 聘僱關係採用『短期或專案包工制』，或『正式員工固定月
02 薪制』，其人力成本計算方式亦不同，首先述明。2. 漁船廠
03 之FRP積層師傅月薪，從一般作業員至班長等級，其薪資級
04 距落於勞動部109年度投保級數之#8~#17級間，本鑑定報告
05 以#13級均值、基本工資\$40,100/月計算。3. 每月以30日、
06 正常週休二日計，每月平均工作日數將以22工計算。4. 健保
07 費\$1,783/每月(109年度雇主負擔部分)。5. 勞保費\$3,146/
08 每月(含職災保險\$48/月及工資墊償基金，109年度雇主負擔
09 部分)。6. 勞退金6%強制提撥2,406/每月。7. 綜整以上，船
10 廠聘用本國勞工於本案之FRP積層工作，每月法定基本負擔
11 費用為：\$47,435/月，\$2,156/工。8. 本案增建工程，本國
12 勞工部分聘僱成本共計：\$1,224,604整(=568工×\$2,156/
13 工)。(三)有關『人力成本』將外籍與本國勞工分開計算，
14 經重新計算結果如下：外籍勞工人力成本為：\$130,700

15 (a)，本國勞工人力成本為：\$1,224,604(b)，本案增建FRP
16 工程總人力成本為(a)+(b)：\$1,355,304整。」等情，有高
17 雄市造船技師公會113年9月3日高船技字第11309001號函附
18 補充鑑定報告在卷可稽(見本院卷二第161至164頁)。

- 19 11. 又關於系爭船舶追加工程部分之合理利潤，經本院函詢台灣
20 區造船工業同業公會函覆以：「關於健富造船股份有限公司
21 所承造協建688號船舶獲利，因每家造船廠的場地、人事、
22 管理、製作程序、租金、模具、稅金等成本不同，故業界之
23 合理利潤，一般參考總價百分之十五為合理利潤計之。本會
24 有提供上架費用參考表給每位會員，其相關費用會因物價波
25 動而做機動性調整。上架費或滯架費多寡並無強制性，各船
26 廠可以視情況減收。架位是船廠的重要生產設備，因此船舶
27 佔用架位就是減少船廠的營業收入，佔用架位而支付船廠滯
28 架費屬補貼性質且有其必要性。如船東對於原合約有增加
29 (追加)工程，增加(追加)工程有延時工作天數，則船廠得向
30 船東酌收滯架費。依照本會提供的參考表滯架費分成2階
31 段，以200-499噸級108年收費計算如下：第一階段：船舶總

噸數×480(元)×20%×天數(15天內)；第二階段：船舶總噸數×480(元)×10%×天數(超過15天)。」等情，有台灣區造船工業同業公會113年8月14日船霖字第1130019022號函在卷可稽(見本院卷二第155至157頁)。至被告主張依所提「財政部稅務行業標準分類暨同業利潤標準查詢系統」中關於「分類編號3110-13行業名稱船舶建造(玻璃纖維)」，淨利率7%(見本院卷二第189頁)計算合理利潤云云，然觀諸該查詢系統下方說明欄記載：「營利事業各業所得額標準及同業利潤標準係稽徵機關核課營利事業所得稅案件之用，其計算不包括非營業收益及損失。」等語，已說明係稽徵機關核課稅捐之用，而稅捐之稽徵主要係基於量能課稅原則及稽徵之效率考量，且其並未區分船舶噸數等差異卻一體適用，可見其立足點與考量因素自與業界不同，尚難遽採為本案適用之依據。故本院認台灣區造船工業同業公會上開之函覆，係本於其造船之專業所為之答覆意見，應屬較為合理而可採。

12. 依上開鑑定報告所載「本案所增建之部分共需668工(人日)」，再以每日需有8個人工作計算，延時工作天數為83.5日，則系爭船舶上架施工而滯架之日數以83日計，依台灣區造船工業同業公會公告之收費標準，以船舶噸數按每噸480元、滯架15日內以20%、16日以上部分以10%計算及滯架83天計算，則系爭船舶滯架83天之滯架費為2,107,392元(計算式：448噸×480元×20%×15天+448噸×480元×10%×68天)，核屬間接成本，亦應列入成本計算而由被告負擔。綜上，系爭船舶增建之材料成本：2,458,700元、工資成本：1,355,304元、滯架費：2,107,392元，合計為5,921,396元(計算式：2,458,700元+1,355,304元+2,107,392元=5,921,396元)。並以前項金額5,921,396元之15%計算，原告於本件增建部分可獲取之合理利潤為888,209元(計算式：5,921,396元×15%)，以上合計為6,809,605元(計算式：5,921,396+888,209)。而原告起訴時即主張追加工程費用620萬元，與上開合計之金額較為接近，而被告答辯僅有工資及材料可計

01 入，即等於原告做白工，顯與常理不符，且衡諸常情，廠商
02 報價均已包含成本、利潤及部分折扣在內，是原告主張該62
03 0萬元金額應可認即已包含工人之勞退提撥、勞保費、健保
04 費、就業安定費、滯架費及合理利潤在內，較為合理而可
05 採。故被告答辯稱「勞退提撥、勞保費、健保費、就業安定
06 費」、「滯架費」及「工程利潤」等項目是原告嗣後追加請
07 求，其請求權時效消滅云云，並非可採。

08 13. 遲延之債務，以支付金錢為標的者，債權人得請求依法定利
09 率計算之遲延利息；應付利息之債務，其利率未經約定，亦
10 無法律可據者，週年利率為5%，分別為民法第233條第1項前
11 段、第203條所明揭。原告請求自起訴狀繕本送達翌日即111
12 年8月18日起（見本院卷一第77頁送達證書），按年息5%計付
13 遲延利息，核無不合。

14 (二)系爭船舶有無被告所主張之設計錯誤、船身抖動、漏水等瑕
15 疵？被告之抵銷抗辯及原告之時效抗辯有無理由？

16 1. 按工作有瑕疵者，定作人得定相當期限，請求承攬人修補
17 之；承攬人不於前條第1項所定期限內修補瑕疵，定作人得
18 解除契約或請求減少報酬，民法第493條第1項、第494條分
19 別定有明文。次按因可歸責於承攬人之事由，致工作發生瑕
20 疵者，定作人除依前2條之規定，請求修補或解除契約，或
21 請求減少報酬外，並得請求損害賠償，民法第495條亦定有
22 明文。是依工作瑕疵承攬人責任之體系解釋，承攬人之工作
23 有瑕疵，須定作人定相當期限請求承攬人修補，承攬人如不
24 於期限內修補時，定作人始得自行修補，並請求承攬人償還
25 修補必要費用，或解除契約或請求減少報酬。次按定作人之
26 瑕疵修補請求權、修補費用償還請求權、減少報酬請求權、
27 損害賠償請求權或契約解除權，均因瑕疵發見後1年間不行
28 使而消滅；承攬人之損害賠償請求權或契約解除權，因其原
29 因發生後，1年間不行使而消滅，民法第514條亦定有明文。
30 復按依工作瑕疵承攬人責任之體系解釋，定作人依民法第49
31 5條第1項規定請求承攬人賠償損害，仍應依同法第493條第1

01 項規定先行定期催告承攬人修補瑕疵，始得為之(最高法院1
02 12年度台上字第2242號判決意旨參照)。又按民法第493條至
03 第495條所規定定作人之權利，如其瑕疵自工作交付後經過1
04 年始發見者，不得主張；工作為建築物或其他土地上之工作
05 物或為此等工作物之重大之修繕者，前條所定之期限，延為
06 5年，民法第498條第1項、第499條分別定有明文。次按定作
07 人請求承攬人負瑕疵擔保責任之期間，分為瑕疵發見期間及
08 權利行使期間。前者謂定作人非於其期間內發見瑕疵，不得
09 主張其有瑕疵擔保權利之期間，民法第498條至第501條規定
10 屬之。後者指擔保責任發生後，定作人之權利應於一定期間
11 內行使，否則歸於消滅之期間，民法第514條規定屬之(最高
12 法院86年度台上字第209號判決意旨參照)。

13 2. 經查，被告固主張：「原告自交付系爭船舶後，從試水、試
14 航起屢屢發生瑕疵，迄今仍有船身震動、隔艙漏水等瑕疵。
15 被告為修補前開瑕疵，除必須使船舶暫停出港作業，另需將
16 引擎主機、冷凍設備、俾間風壓機等設備先行拆除，待船殼
17 補強抓漏工程施作完畢，再將上述設備重新裝配。以上修補
18 工程經委請第三人估價後，預計必要之修補費用為3,471,50
19 0元(計算式：船殼補強抓漏1,547,500元+翌信企業社1,59
20 9,000元+益翔冷凍工程行235,000元+麒豐電機油壓工程9
21 0,000元=3,471,500元)，預計修補工期為83個工作日，扣
22 除休漁期間21個工作日，則修補工期預計為62個工作日。船
23 舶修補期間，無法出港進行捕撈，被告同受有漁獲營業損
24 失，僅以被告於110年7-8月間之營收推估，被告之營業損失
25 約為18,000,000元。被告前已於111年5月24日委請捷瑞聯合
26 法律事務所發函通知原告，詎原告置之不理，被告僅以修補
27 必要費用債權3,471,500元及損害賠償債權18,000,000元，
28 主張抵銷抗辯。」等語(見本院卷一第296至297頁)，並提出
29 捷瑞聯合法律事務所111年5月24日111捷字第0524號函、所
30 附111年4月15日工程估價單、翌信企業社111年4月18日估價
31 單、益翔冷凍工程行111年3月18日估價單、麒豐電機油壓工

01 程111年4月18日估價單、台北古亭郵局111年5月24日普通掛
02 號函件執據、111年5月25日中華郵政掛號郵件收件回執(見
03 本院卷一第299至307頁)。惟查，上開修補金額僅為預估，
04 且未提出實際支出之費用單據及營業損失之證明，尚難據以
05 採信為對被告有利之認定。

- 06 3. 次查，觀諸捷瑞聯合法律事務所發函內容：「主旨：請切實
07 負責修補協建688號漁船並賠償丙○○先生所受損失，請查
08 照。說明：一、本函依丙○○先生委任意旨辦理。二、茲據
09 上開當事人委稱：『本人於107年11月2日與健富造船股份有
10 限公司(以下稱健富公司)簽訂【船舶承建合約書】，由該公
11 司承建協建688號玻璃纖維扒網漁船。詎該漁船自試水、試
12 航起屢屢發生瑕疵，迄今仍有船身震動、隔艙漏水等瑕疵。
13 爰請貴大律師函知健富公司切實負責瑕疵修補，並賠償因此
14 所生之直接、間接費用，暨修繕期間之營業損失，否則本人
15 將另行委由他人修繕，並向健富公司追償一切損失。有關修
16 繕費用3,471,500元、工期83工作天及營業損失預估1800萬
17 元，如附件所示。』等語前來。」等情(見本院卷一第299
18 頁)，可知被告於上開函文並未定相當期限催告原告修補瑕
19 疵，且關於修繕費用及營業損失，於函文中提及被告將另委
20 由其他人修繕，可知並未修繕，而觀諸該等估價單均係在11
21 1年3月之後所出具，顯見被告主張之瑕疵自原告110年1月19
22 日交付系爭船舶後長達約1年均無修繕情形；又被告以110年
23 7-8月營收推估營業損失約為18,000,000元，表示被告於110
24 年7-8月有出海作業方有營收可資推估，核與被告胞兄即系
25 爭船舶船長丁○○於本院證述「系爭船舶於110年3月正式出
26 海作業」等語相符；而系爭船舶係於109年12月17日完工，
27 有船舶建造完工證明書、船舶國籍證書申請書、船舶登記證
28 書附記欄在卷可稽(見本院卷一第101、111、155頁)，再
29 者，系爭船舶自110年1月19日9時55分自高雄港中和安檢所
30 出港試航，再於110年3月19日8時23分自高雄港中和安檢所
31 出港，其後於110年3月20日10時29分進宜蘭深澳漁港，此後

01 均於北部漁港進出港(包含上述110年7-8月間)，有海洋委員
02 會海巡署111年8月22日署巡檢字第1110022411號函附系爭船
03 舶自88年1月1日至111年8月15日進出港紀錄在卷可稽(見本
04 院卷一第169至176頁)，均核與原告主張系爭船舶係於109年
05 12月17日完成建造，110年1月19日交付被告，110年1月19日
06 至3月19日在高雄試航完成，110年3月20日駛至深澳漁港，1
07 10年4月7日開始出海作業等情節相符，是原告之上開主張即
08 可採信。綜上各情，可知被告自承於110年1月19日交付後、
09 110年3月19日試航時已發現瑕疵，惟被告並未於發現瑕疵1
10 年內，定相當期限催告原告修補瑕疵，復無依民法第494條
11 請求減少報酬之意思表示，卻遲至111年5月24日始委請捷瑞
12 聯合法律事務所發函通知原告修補，則本件原告已完成承攬
13 之工作，而被告既未定相當期限催告原告修補瑕疵，且未於
14 發現瑕疵後1年內行使權利，自無得依民法第495條請求損害
15 賠償。故被告依民法第495條規定請求原告賠償，並為抵銷
16 抗辯，即無足採。

17 五、綜上所述，原告依系爭契約及追加工程契約條款之承攬法律
18 關係，請求被告給付620萬元，及自起訴狀繕本送達翌日即1
19 11年8月18日起至清償日止，按年息5%計算之遲延利息，為
20 有理由，應予准許。

21 六、兩造均陳明願供擔保，請准為假執行或免為假執行之宣告，
22 經核均無不合，爰分別酌定相當之擔保金額准許之。

23 七、本件事證已臻明確，兩造其餘主張與攻擊防禦方法及所提證
24 據，經審酌後認與判結果不生影響，爰不逐一論述，併此敘
25 明。

26 八、訴訟費用負擔之依據：民事訴訟法第78條。

27 中 華 民 國 114 年 2 月 26 日
28 民事第三庭 法官 陳茂亭

29 正本係照原本作成。

30 如對判決上訴，須於判決送達後20日內向本院提出上訴狀，其未
31 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

01 (均須按他造當事人之人數附繕本)。

02 如委任律師提起上訴者，應一併繳納上訴審裁判費。

03 中 華 民 國 114 年 2 月 26 日

04 書記官 房柏均