

臺灣臺中地方法院民事判決

111年度重訴字第488號

原告

即反訴被告 士盟國際通運股份有限公司

法定代理人 黃永存

訴訟代理人 林承鋒律師

被告

即反訴原告 漢翔航空工業股份有限公司

法定代理人 胡開宏

訴訟代理人 楊盤江律師

吳昇憲

上列當事人間請求給付契約款事件，於民國112年2月13日言詞辯論終結，本院判決如下：

主 文

一、被告應給付原告新臺幣50萬4,870元，及自民國111年8月18日起至清償日止，按年息百分之5計算之利息。

二、原告其餘之訴駁回。

三、本訴之訴訟費用由被告負擔百分之1，餘由原告負擔。

四、本判決第一項於原告以新臺幣16萬8,290元供擔保後，得假執行，被告以新臺幣50萬4,870元供擔保後得免為假執行。

五、原告其餘假執行之聲請駁回。

六、反訴原告之訴駁回及假執行之聲請均駁回。

七、反訴之訴訟費用由反訴原告負擔。

事實及理由

壹、程序方面：

一、按被告於言詞辯論終結前，得在本訴繫屬之法院，對於原告及就訴訟標的必須合一確定之人提起反訴。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。反訴，非與本訴得行同種之訴訟程序者，不得提起。當事人意圖延滯訴訟而提起反訴者，法院得駁回之，民事訴訟法第259條、第260條分別定有明文。查，本件原告即反訴被告士盟國際通運股份有限公司（下稱士盟公司）起訴主張士盟公司與被告即反訴原告漢翔航空工業股份有限公司（下稱漢翔公司）於民國107年7月25日簽訂「進出口運輸及報關承攬作業承攬契約書」（下稱系爭契約），由士盟公司承攬漢翔公司所指定或以漢翔公司名義為進出口人之物資，委託士盟公司辦理國際海（空）運運輸、國內外內陸運輸、報關、驗關、提領或物資之包裝（重包裝或分包裝）及轉運等各項作業，及其執行該作業時所延伸之必要相關工作（下稱系爭作業），進而起訴請求漢翔公司給付履約保證金新臺幣（下同）660萬元、未付運務運費422萬5,267元、未付補收運費 3,866萬1,627元；漢翔公司則於111年9月2日具狀提起反訴，主張士盟公司應支付違約金與損害賠償，故漢翔公司提起反訴請求士盟公司給付3,836萬9,440元（減縮後）等語（見本院卷第109、401頁）。是本件反訴之法律關係與本訴之法律關係，及兩造所主張之權利，均係本於兩造間之系爭契約關係所生，既有相牽連之關係，尚不致延滯訴訟終結，又非專屬他法院管轄，並得行同種訴訟程序，揆諸前揭規定，漢翔公司提起反訴，應予准許。

二、又按訴狀送達後，原告不得將原訴變更或追加他訴，但擴張或減縮應受判決事項之聲明者，不在此限，民事訴訟法第255條第1項第3款定有明文。漢翔公司起訴聲明原為：士盟公司應給付漢翔公司5,441萬1,931元，及自反訴狀繕本送達之翌日起至清償日止按週年利率百分之五計算之利息。嗣於111年10月31日當庭減縮聲明為：士盟公司應給付漢翔公司3,836萬9,440元，及自反訴狀繕本送達之翌日起至清償日止按週年利率百分之五計算之利息（見本院卷第401頁），核屬減縮應受判決事項之聲明，於法無違，應予准許。

貳、實體方面：

01 一、本訴部分：

02 (一) 士盟公司起訴主張：兩造訂有系爭契約，約定漢翔公司委
03 由士盟公司辦理國內外承攬運送及進（出）口報關作業即
04 系爭作業，並約定運費、士盟公司報酬之計算與給付方
05 式，契約期間自108年2月1日至111年1月31日，因108年底
06 新冠肺炎疫情致運費提高，經兩造討論調整運費、報酬計
07 算，並經於立法委員陳明文國會辦公協調會，由第三人見
08 證後合意分擔，截至111年5月為止，漢翔公司依此合意應
09 再付補收運費3,866萬1,627元；又系爭作業內111年1月15
10 日起CL350專案A865後機身等10筆未付運務運費422萬5,26
11 7元尚未給付；而系爭契約業已於111年1月31日屆滿，依
12 系爭契約第69條規定，漢翔公司應於系爭契約屆滿後3個
13 月內返還士盟公司履約保證金660萬元。以上合計4,948萬
14 6,894元（計算式：00000000+00000000+00000000=00000000
15 0），漢翔公司迄今未付，爰依民法第490條、系爭契約第
16 31條後段、第34條、第69條，請求漢翔公司給付。並聲
17 明：被告應給付原告4,948萬6,894元，及自本件起訴狀繕
18 本送達翌日起至清償日止，按年息百分之五計算之利息；
19 願供擔保請准宣告假執行。

20 (二) 漢翔公司之答辯：

- 21 1. 關於補收運費3,866萬1,627元，漢翔公司同意依兩造協商
22 結果如數給付。
- 23 2. 關於未付運務運費422萬5,267元部分，漢翔公司交付承攬
24 之CL350後機身在韓國釜山全部毀損，士盟公司依系爭契
25 約第54條約定，應扣除該筆運雜費100%即12萬5,569元，
26 是士盟公司僅得請求409萬9,698元（計算式：00000000-00
27 0000=00000000）。
- 28 3. 關於履約保證金660萬元部分，依系爭契約第69條，因尚
29 未確定無擔保債務發生，且兩造間尚因系爭契約有損害賠
30 償及違約金等債權、債務關係未確定，自不得請求返還。
31 基此，士盟公司得請求之金額僅有4,276萬1,325元（計算

式：00000000+000000000=000000000）。

4. 又士盟公司運送漢翔公司貨物僅有21,851筆，非士盟公司主張之27,385筆，且士盟公司因系爭契約對漢翔公司有8,113萬765元之債務存在（計算式：000000000+000000000+000000000+000000000=000000000），漢翔公司以此債權主張抵銷。其中：

(1)依系爭契約第51條約定，士盟公司應賠償一般運務延遲計罰（即懲罰性違約金）4,027萬4,310元（計算式：00000000+0000000000+00000000=000000000）：①士盟公司進口運務逾期提貨、逾期運出計3116筆，共罰2,755萬4,290元。②出口運務逾期提貨、逾期運出計280筆，共罰1,151萬8,576元。③另依系爭契約附件三約定，士盟公司延誤運程應支付每日運費千分之5累計之懲罰性違約金，士盟公司交付之CL350後機身運輸天數超時計63筆，共罰120萬1,444元。

(2)其它損失包括：①依系爭契約附件三約定客戶應支付漢翔公司之激勵金，CL350後機身激勵金5筆因士盟公司遲誤，致漢翔公司損失260萬8,444元激勵金。②依系爭契約第51條，編號A918及A921之CL350水平尾交貨，因士盟公司遲延，漢翔公司為求準時交貨，海運改空運價差損失合計1,469萬511元。③依系爭契約第51條，因士盟公司運交CL350水平尾遲延，漢翔公司遭客戶公司求償75萬美元，雙方並於111年9月20日簽訂和解契約，依當時匯率31.41計之，為2,355萬7,500元（計算式：750000*31.41=00000000）。

5. 並聲明：原告之訴駁回；如受不利判決，願供擔保請准宣告假執行。

二、反訴部分：

（一）漢翔公司主張：漢翔公司因系爭契約對士盟公司有8,113萬765元之債務存在，扣除抵銷之4,276萬1,325元，士盟公司尚應給付3,836萬9,440元（計算式：000000000-000000000）。

000=00000000))，爰依系爭契約第51條、系爭契約附件三，請求士盟公司如數給付。並聲明：反訴被告應給付反訴原告3,836萬9,440元，及自反訴狀繕本送達之翌日起至清償日止按週年利率百分之五計算之利息；反訴原告願供擔保請准宣告假執行。

(二) 士盟公司抗辯：

1. 否認有漢翔公司所主張之提運務遲延情形，士盟公司確已於指定期限內依系爭契約第30條約定進行提貨及貨品運送，否認有違反系爭契約第9條及附件三所定期限而應依系爭契約第51條逾期應計罰情形，且漢翔公司應舉證士盟公司有造成「生產線中斷或遭受遲延交貨罰款」之遲延事實；又漢翔公司就個別運務貨品提貨與送達的時間另有指示，應為約定履行運務期間取代系爭契約第9條所定期間；況漢翔公司為控管營運業績，平時有「銷值」之情形，更為此要求士盟公司應配合貨品運送時程，以利其每月有固定運務數量，漢翔公司竟利用士盟公司配合主張延遲運輸而計罰高達34萬8,594元，顯係虛增懲罰性違約金。
2. 就CL350後機身事件及激勵金損失，兩造業已另行協議運輸時間，士盟公司亦已於指定期限完成運輸，漢翔公司自不得再抗辯存有運輸遲誤而未能取得激勵金之損害；又CL350之A918及A921水平尾海運轉空運之價差損失，士盟公司早已警告航線壅塞，卻因漢翔公司未能掌握運送日期及方式，仍指示士盟公司以海運履行運務，嗣漢翔公司又自行指示第三人改以空運緊急運送，且未通知士盟公司，屬可歸責漢翔公司之事由，不得依系爭契約第51條要求士盟公司負擔；既CL350水平尾運送遲延不可歸責於士盟公司，漢翔公司所稱遭客戶求償金損失，僅憑客戶公司信函難認確有發生。
3. 本件經歷新冠肺炎、洪水等影響全球航運之事件，請求依民法第227條之2酌予調整系爭契約第9、51條之效果為不

計罰。

4.縱認本件有逾期提貨、運出，但漢翔公司早於士盟公司依
系爭契約第27、30條規定登載AES關務運輸管理系統，卻
遲至本件訴訟才提起反訴請求，應依民法第504條認為漢
翔公司未保留遲延之結果，或依民法第514條第1項規定，
損害賠償請求權自漢翔公司知悉瑕疵之日起迄今已逾1年
除持期間。並聲明：反訴原告之訴駁回；如受不利之判
決，反訴被告願供擔保，請准免受假執行之宣告。

三、兩造爭執與不爭執事項(見本院卷第207至209頁)：

(一)兩造不爭執事項：

- 1.兩造間訂有系爭契約，自108年2月1日至111年1月31日，
因新冠肺炎疫情致運費提高，經兩造合意分擔，漢翔公司
依此合意應再補付運費3,866萬1,627元。
- 2.漢翔公司依系爭契約完全未給付之運費為422萬5,267元。
- 3.履約保證金為660萬元。
- 4.漢翔公司交付承攬之CL350後機身在韓國釜山毀損，此部
分之雜費為12萬5,569元。

(二)本件爭點：

- 1.士盟公司請求漢翔公司給付依系爭契約完全未給付之運費
為422萬5,267元，其中CL350後機身在韓國釜山毀損為配
合船公司裝卸櫃場所屬側裝機操作員之過失所致，此部分
之雜費為12萬5,569元，依系爭契約附件三約定「不可抗
力事由」包含「櫃場裝卸過程之撞損」，故士盟公司不必
負責；漢翔公司抗辯漢翔公司交付承攬之CL350後機身在
韓國釜山毀損，士盟公司依系爭契約第54條約定，應支付
雜費12萬5,569元。士盟公司辯稱為依系爭契約附件三約
定「不可抗力事由」是否盡舉證之責？
- 2.士盟公司主張依照民法第504條規定，工作遲延後，定作
人受領工作時，不為保留者，承攬人對於遲延之結果不負
責任；漢翔公司抗辯此為懲罰性違約金。何者可採？
- 3.士盟公司否認漢翔公司所提出之運務遲延情形(見本院卷

第121至180頁，即被證3至5表格所示），且應舉證有造成漢翔公司「生產線中斷或遭受遲延交貨罰款」之事實；另漢翔公司有指示個別運務貨品提貨與送達的時間，並有「銷值」之情形；漢翔公司抗辯：(1)士盟公司進口運務逾期提貨、逾期運出計3116筆，共罰2,755萬4,290元。(2)出口運務逾期提貨、逾期運出計280筆，共罰1,151萬8,576元。(3)另依系爭契約附件三約定，應支付每日運費千分之5累計之懲罰性違約金。士盟公司交付之CL350後機身運輸天數超時計63筆，共罰120萬1,444元。何者可採？

4. 士盟公司主張依據民法第227條之2規定，雙方簽立系爭契約時，並沒有預料到會發生新冠肺炎，如果依照系爭契約的規定來適用，對士盟公司顯失公平，有情事變更原則之適用。士盟公司主張是否可採？

5. 士盟公司主張CL350後機身事件及激勵金損失業已另行協議運輸時間，漢翔公司自不得再抗辯存有運輸遲誤而未能取得激勵金之損害。其中CL350之A918及A921水平尾交貨海運轉空運，本件漢翔公司未能掌握交期在先，士盟公司業已警告航線壅塞，漢翔公司仍指示以海運履行運務，嗣漢翔公司又自行改以空運緊急運送，且未通知士盟公司，自不可歸責於士盟公司。並否認漢翔公司客戶求償金損失確有發生；漢翔公司抗辯：(1)CL350後機身激勵金5筆因士盟公司遲誤致漢翔公司損失260萬8,444元激勵金。(2)A918及A921之CL350水平尾交貨，因士盟公司遲延，為求準時交貨，海運改空運，價差合計1,469萬511元。(3)因漢翔公司運交CL350水平尾遲延，漢翔公司於111年5月23日遭客戶求償，未以75萬美元和解，依當時匯率31.41計之，為2,355萬7,500元。何者可採？

6. 士盟公司主張漢翔公司應返還履約保證金660萬元，且系爭契約第69條所約定「無解決事項」係指士盟公司已完全履行運務而言，不包括運務所生之逾期計罰或損害賠償；漢翔公司抗辯尚有因系爭契約產生之待解決事項，故不得

01 請求。何者可採？

02 四、本院之判斷：

03 (一) 當事人對於他造主張之事實，於言詞辯論時不爭執者，視
04 同自認；當事人主張之事實，經他造於準備書狀內或言詞
05 辯論時或在受命法官、受託法官前自認者，無庸舉證，民
06 事訴訟法第280條第1項前段、第279條第1項定有明文。
07 查，上開三、(一)所示之事項為兩造所不爭執（見本院
08 卷第207至209頁），依上開規定，無庸舉證，本院得逕採
09 認為存在於兩造間之事實。是兩造間訂有系爭契約，自10
10 8年2月1日至111年1月31日，因新冠肺炎疫情致運費提
11 高，經兩造合意分擔，漢翔公司依此合意應再補付運費3,
12 866萬1,627元。另漢翔公司依系爭契約完全未給付之運費
13 10筆合計為422萬5,267元，應堪認定。則以上全部之金額
14 合計為4,288萬6,894元（計算式：00000000+00000000=000
15 00000）。

16 (二) 漢翔公司就CL350後機身在韓國釜山毀損得以該次運雜費1
17 2萬5,569元為扣除：

- 18 1. 漢翔公司委運出口之貨物，如有運損，除不可抗力因素，
19 士盟公司須支付該筆運雜費作為懲罰性違約金，系爭契約
20 第54條約有明文。就因士盟公司所配合船公司裝卸櫃場所
21 屬側裝機操作員之過失致CL350後機身在韓國釜山毀損，
22 此部分之雜費12萬5,569元得否於漢翔公司依系爭契約完
23 全未給付之運費10筆合計為422萬5,267元中扣除，因此部
24 分為系爭契約（見本院卷第27至38頁）關於「附件三：CL
25 350、B757等專安交運方式、運輸程序及運費計價方式」
26 （見本院卷第69頁）之特別約定，簡言之，於附件三有約
27 定部分依附件三約定，未約定部分則以系爭契約補充。又
28 附件三註2業已明白約定：「不可抗力（含般舶無法靠港
29 卸貨及櫃場裝卸過程之撞損），乙方應於事件發後十五日
30 內檢附佐證文件以書面向甲方提出，經甲方審查同意後，
31 方可免除乙方責任。」等文，此為系爭契約第51條之特別

約定，優先於系爭契約第51條適用。是漢翔公司係依附件三註2抗辯士盟公司不得主張免責，自屬可採；士盟公司主張漢翔公司係依系爭契約第51條要求士盟公司於事件發後15日內檢附佐證文件以書面向漢翔公司提出申請免責，顯屬誤會，要無可採。

2. 又依上開約定即士盟公司稱CL350後機身在韓國釜山毀損，係配合的船公司裝卸櫃場所屬側裝機操作員之過失所致，為不可抗力等語，確實合於上開約定，屬不可抗力因素，惟同依上開約定，士盟公司仍應於事件發後15日內檢附佐證文件以書面向漢翔公司提出，以求免責，然此部分士盟公司並未提出有為上開免責申請，則依上開規定，士盟公司仍不得免責，是此部分依系爭契約第54條及其附件三，漢翔公司抗辯得以該次運雜費12萬5,569元扣除，即屬有據。至於士盟公司抗辯漢翔公司業受保險公司賠付，再要求士盟公司賠付上開金額，業已超過民法第216條第1項損害賠償之範圍等語。然查，此為雙方契約所明定之懲罰性違約金，實無關損害賠償之範圍，士盟公司此部分所辯，應無可採。又此部分之懲罰性違約金應無過高應予酌減之情形，附此敘明。

（三）系爭契約第51條關於「甲方（即漢翔公司）另得以視個案情況向乙方（即士盟公司）進行逾期計罰。每日以該筆提單運費總額之百分之五計罰至全數抵扣為止，用以賠償增加工作之工時損失」之約定，其性質應為違約金：

1. 工作遲延後，定作人受領工作時不為保留者，承攬人對於遲延之結果，不負責任，民法第504條定有明文。又民法第504條所謂承攬人對於遲延之結果不負責任，係民法第502、503條所定定作人，得請求減少報酬及解除契約之結果而言。至於契約當事人間約定之違約金，並不因此而受影響（最高法院93年度台上字第809號民事裁定參照）。而民法第502、503條所規定承攬人遲延之後果，於本件而言則包括減少報酬或請求賠償因遲延而生之損害。而當事

01 人得約定債務人於債務不履行時，應支付違約金。違約
02 金，除當事人另有訂定外，視為因不履行而生損害之賠償
03 總，民法第250條第1項、第2項前段亦定有明文。

04 2. 查，系爭契約第51條約定：士盟公司運務遲延，如造成漢
05 翔公司生產線中斷或遭受延遲交貨罰款時，士盟公司應賠
06 償漢翔公司的實質損失，此外，漢翔公司另得以視個案情
07 況向士盟公司進行逾期計罰。每日以該筆提單運費總額之
08 百分之5計罰至全數抵扣為止，用以賠償增加工作之工時
09 損失等情。依上開系爭契約第51條約定，其中關於士盟公
10 司運務遲延，如造成漢翔公司生產線中斷或遭受延遲交貨
11 罰款時，士盟公司應賠償漢翔公司的實質損失之約定，應
12 係指民法第502條第1項所規定減少報酬或請求賠償因遲延
13 而生之損害部分；而漢翔公司另得以視個案情況向士盟公
14 司進行逾期計罰，每日以該筆提單運費總額之百分之5計
15 罰至全數抵扣為止，用以賠償增加工作之工時損失等情，
16 依其上下文意以觀，因已明示預作為賠償漢翔公司增加工
17 作之工時損失，且文字上係以該筆提單運費總額之百分之
18 5計罰，可認係違約金約定之通常用語，而非民法第502條
19 第1項所規定減少報酬之請求用語，本院認此部分應屬違
20 約金之約定，則士盟公司主張依民法第504條規定，因漢
21 翔公司受領未保留，不得再請求遲延責任，依上開說明，
22 此為違約金，不受民法第504條之拘束，是士盟公司此部
23 分之主張，應無可採。又此部分為違約金之約定，與系爭
24 契約第51條前段約定士盟公司運務遲延，如造成漢翔公司
25 生產線中斷或遭受延遲交貨罰款時，士盟公司應賠償漢翔
26 公司的實質損失屬民法第502條第1項所規定減少報酬或請
27 求賠償因遲延而生之損害部分，顯屬不同，並不以漢翔公
28 司「生產線中斷或遭受延遲交貨罰款時」為成立要件。士
29 盟公司主張漢翔公司應證明「生產線中斷或遭受延遲交貨
30 罰款時」，亦屬誤會，而不可採。

31 3. 另此部分系爭契約第51條用語明白表示此部分之計罰為賠

01 償漢翔公司增加工作之工時損失，顯是作為預定因不履行
02 而生漢翔公司增加工時損害之賠償總額，而非懲罰性違約
03 金，是漢翔公司辯稱此為懲罰性違約金，亦無足採。

04 (四) 漢翔公司得因士盟公司遲誤運務之情形（見本院卷第121
05 至180頁）請求違約金800萬元：

- 06 1. 關於漢翔公司所提出士盟公司遲誤運務之情形（見本院卷
07 第121至180頁），其中相關①「承商收貨日」（即士盟公
08 司收貨日）、「供應商通知日」（即士盟公司受通知去取
09 貨）、「班機（船）啟運日期」（見本院卷第121至172
10 頁，原證3表）；②「承運商收貨日」、「班機（船）啟
11 運日期」（見本院卷第173至178頁，原證4表）；③「班
12 機（船）啟運日期」、「實際客戶收貨日」（見本院卷第
13 179、180頁，原證5表）均為士盟公司依系爭契約第3條所
14 提供漢翔公司查閱掌握運務情形，由士盟公司登載之「關
15 務AES系統」中直接截取之資料，業經證人張恩豪（即漢
16 翔公司員工）、李祝美（即士盟公司員工）於本院審理時
17 證述綦詳（見本院卷第421至423頁、第424頁），堪認屬
18 實。則漢翔公司依系爭契約第9條約定之4日內提貨、15日
19 內海運進口、10日內海運出口、兩造就CL350後機身運送
20 天數之約定及①上開「承商收貨日」、「供應商通知日」
21 之登載所計算之提貨逾4日情形【即本院卷第121至172
22 頁，原證3表中之「逾期天數（> 4天）」欄，計算式：
23 「承商收貨日」-「供應商通知日」-4】、上開「承商收
24 貨日」、「班機（船）啟運日期」之登載所計算之海運進
25 口逾15日情形【即本院卷第121至172頁，原證3表中之
26 「逾期天數（空運> 4天海運> 15天）」欄，計算式：
27 「班機（船）啟運日期」-「承商收貨日」-15】；②上開
28 「承運商收貨日」、「班機（船）啟運日期」之登載所計
29 算之海運出口逾10日情形【即本院卷第173至178頁，原證
30 4表中之「逾期天數（> 10天）」欄，計算式：「班機
31 （船）啟運日期」-「承運商收貨日」-10】；③上開「班

機（船）啟運日期」、「實際客戶收貨日」之登載所計算之運程天數於110年5月28日前逾40日，於該日後逾60日之情形【即本院卷第179、180頁，原證5表中之「大於40天」、「大於60天」欄，計算式：「實際客戶收貨日」-「班機（船）啟運日期」-40或60】，並依系爭契約第51條及其附件三（見本院卷第35、69頁）所計算之相關違約金（見本院卷第121至180頁各表中相關「計罰金額」、「計罰金額欄」、「運費計罰金額」欄所示），均可認為真正及計算正確。士盟公司主張此部分相關表格之內容不實，應不可採。基此計算，漢翔公司得請求之違約金為4,027萬4,310元（計算式：00000000+00000000+00000000=00000000）。

2. 就士盟公司主張漢翔公司有因「銷值」等因素，指示更改運務期間等語，士盟公司得據為主張減少違約金之情形如下：

(1) 士盟公司主張110年5月底之出口運務，為「銷值」之目的，經漢翔公司指示改為同年6月出貨（即本院卷第173頁被證4表，項目1），依士盟公司提出之裝船通知及兩造間及士盟公司與關務人員間之往來電子郵件（見本院卷第200-29至200-31頁），士盟公司確實依漢翔公司之指示將110年5月26日之運期改為同年6月9日，堪認屬實，則此部分之逾期天數自應扣減14天，違約金應減至23萬2,396元（計算式：387327*0.05*4÷77465，元以下四捨五入，以下均同），是漢翔公司此部分多扣了27萬1,129元（計算式：000000-000000=271129）。

(2) 士盟公司主張110年3月26日之出口運務經漢翔公司指示改為同年4月1日（即本院卷第173頁被證4表，項目2），有裝船通知單在卷為憑（見本院卷第200-25頁），堪認屬實，則此部分之逾期天數自應扣減6天，違約金應減至30萬352元（計算式：333724*0.05*18÷300352，元以下四捨五入，以下均同），是漢翔公司此部分多扣了3萬3,372

元（計算式：000000-000000=33372）。

(3)士盟公司主張110年12月24日之CL350後機身出口運務，為「銷值」之目的，經漢翔公司指示改為同年月27日（即本院卷第180頁被證5表，項次62、A920機號），A920後機身AIDC預計出貨日、裝船通知、訂艙通知在卷足認（見本院卷第200-45至47頁），堪認屬實。然此部分依A920後機身AIDC預計出貨日一紙上載：「原排12/24, AIDC告知不趕12/24銷值延下一周」等文，及漢翔公司寄予士盟公司的電子郵件內容載：「最後公司決定，A920後機維持12/27日提貨，今年不認銷了，再次感謝大家的協助及配合」等文，顯然是將A920原本110年12月27日提貨的運務期間，希望提前到同年月24日，以求達到所謂該年「銷值」的目的，後經漢翔公司考慮放棄，再改回原預定的時間，是此部分無所謂因可歸責於漢翔公司往後更改運務期間而產生遲延運務期間之情形，且反證漢翔公司亦有因「銷值」問題要求提前運務期間，自無從為何有利士盟公司之認定。

(4)士盟公司主張漢翔公司所提CL350後機身出口運務中A863至A866（A864漢翔公司並未抗辯產生違約金，見本院卷第179頁）均有為「銷值」而更改運務期間之情形，並提出漢翔公司認列之對帳單、發票為證（見本院卷第465至473頁）。其中依上開對帳單所載均確實有延滯費用之產生，又A863、A865、A866之遲誤運期均僅是數天，應足認均係因漢翔公司指示「銷值」所致，漢翔公司即不得再向士盟公司請求延誤運期之違約金，此部分應扣減2萬5,621元（計算式：9317+4658+11646=25621，見本院卷第179頁）。

(5)士盟公司另主張另有多次為「銷值」目的而更改運務之情形，此有士盟公司所提兩造及士盟公司與關務人員往來電子郵件（見本院卷第200-25至200-38頁、第325至350頁、第457至463頁），並經證人李祝美於本院審理時證述：「銷值」是漢翔公司內部作業，會要求士盟公司先把貨物

01 進到貨櫃，將已報關之出口執單辦理退關，再等待指示的
02 日期另外報關出口，一般是在5月中到5月底及12月20到12
03 月底，而填載「關務AES系統」時，士盟公司會依最後所
04 指示實際的出口日期填載等情（見本院卷第423至426
05 頁），又觀上開電子郵件，由士盟公司員工（電件址含ut
06 freight等字）寄予漢翔公司員工（電件址含aidc等字）
07 其上標題白載：「AIDC2019年度銷值預做產生的費用」等
08 文，內容則係關係108年12月底的運務如何改為109年1月
09 間運送等情（見本院卷第325至349頁），堪信漢翔公司確
10 實約在每年5月中到5月底及12月20到12月底會因「銷值」
11 的問題，請求調控運務期間。然士盟公司除上揭(1)至(4)
12 外，並未具體指出係何次運務，及影響之期間，本院自無
13 從據之核認正確之扣減額。

14 (6)至於士盟公司主張因漢翔公司有上開指示更改運務期間之
15 情事，而士盟公司登載「關務AES系統」均經漢翔公司同
16 意，足見相關運期業已變更如「關務AES系統」所載等
17 語，然士盟公司提出更改運務期間之證載僅係110年5月底
18 之出口運務經漢翔公司指示改為同年6月出貨（即本院卷
19 第173頁被證4表，項目1）、110年3月26日之出口運務經
20 漢翔公司指示改為同年4月1日（即本院卷第173頁被證4
21 表，項目2）及108年12月底的運務如何改為109年1月間運
22 送之電子郵件，而證人李祝美亦僅證述僅5月中到5月底及
23 12月20到12月底士盟公司有「銷值」之需求，已如上述。
24 然漢翔公司所提出士盟公司遲誤運務期間之情形，顯非僅
25 止於上情，參以士盟公司登載「關務AES系統」係依契約
26 有如實登載之義務，難認係經漢翔公司同意而登載，是士
27 盟公司此部分所辯之事實無從依上開情事為證明，自無足
28 採。

29 3. 關於士盟公司另主張漢翔公司業已放棄之部分違約金之請
30 求，而CL350後機身運輸天數均已改為60日部分：

31 (1)另此部分之違約金，並無如民法第504條關於遲延責任要

01 求漢翔公司應於受領時應為保留之表示，是漢翔公司單純
02 沈默，並不得以之推認漢翔公司免除士盟公司違約金之責
03 任，士盟公司此部分主張，應不可採。

04 (2)漢翔公司確有於110年5月28日回電子郵件同意士盟公司運
05 期由40天更改為60天（見本院卷第200-39頁），然此部分
06 漢翔公司於電子郵件中業已明白表示係於110年5月28日同
07 意將CL350後機身運輸天數拉長至60天，且依文意應無從
08 推得有同意110年5月28日之前CL350後機身運輸天數均拉
09 長至60天，是此部分依現有證據，應僅能認漢翔公司有同
10 意自110年5月28日以後之所安排CL350後機身出口之運輸
11 天數更改為60日，則漢翔公司依此計算士盟公司遲誤之情
12 形（見本院卷第179、180頁，即被證5），應無違誤，士
13 盟公司之抗辯，仍無可採。

14 4. 契約成立後，情事變更，非當時所得預料，而依其原有效
15 果顯失公平者，當事人得聲請法院增、減其給付或變更其
16 他原有之效果，民法第227條之2第1項定有明文。查，士
17 盟公司主張於108年底新冠肺炎肆虐全球，常有船員染
18 疫，另有洪水發生，因而造成航線雍塞及航班大亂等語，
19 此有兩造及士盟公司與關務人員往來電子郵件（見本院卷
20 第200-51、263至286頁）、承運公司公告（見本院卷第28
21 7至296頁）、網頁新聞（見本院卷第297至313頁），且兩
22 造亦有因上開原因至立法委員國會辦公室協調，協調會紀
23 錄在卷足參（見本院卷第75頁），此部分之事實堪以認
24 定。又參考附件三所示關於遲誤運務期間之違約金，係約
25 定以每日千分之5（見本院卷第71頁）。基上，本院認系
26 爭契約成立後，關於上開違約金以遲誤運務期間每日百分
27 之5計算，因全球新冠肺炎肆虐影響航運，其中每筆運費
28 增加之問題業經協調，以漢翔公司付補收運費3,866萬1,6
29 27元處理，為兩造所不爭執，而航線雍塞及航班大亂遲誤
30 運務期間部分，應認仍有情事變更，非當時所得預料，而
31 依其原有效果顯失公平應予調整之情形，本院認原系爭契

約此部分遲誤運務期間之違約金，應調整以每日百分之1計算為合理，則依此計算漢翔公司得請求之違約金即應為892萬9,496元（計算式： $00000000+00000000-000000-00000=00000000$ ； $00000000*100/5*1/100=0000000$ ； $0000000+0000000-00000=0000000$ ）。

5. 按約定之違約金額過高者，法院得減至相當之數額，民法第252條定有明文。又約定之違約金是否過高，應依一般客觀之事實、社會經濟狀況、當事人實際上所受損害及債務人如能如期履行債務時，債權人可享受之一切利益，為公平合理之衡量；對於損害賠償預定性之違約金，應以債權人實際所受之積極損害及消極損害（所失利益），作為主要之考量因素，以酌定其所約定之違約金是否過高（最高法院110年度台上字第1268號判決意旨參照）。查，就本件漢翔公司原得請求之上開違約金，依系爭契約第51條約定係以用預做賠償漢翔公司增加作業之工時損失，然考量漢翔公司因此增加作業之工時損失實際為何，未見於卷，無從得知；再參以士盟公司遲誤運務期間之情形及士盟公司確實有配合漢翔公司指示更改運務期間，惟仍有未能證明實際為那筆運務之情形，及當時因新冠肺炎造成之社會經濟狀況等情，本院認上開違約金仍屬過高，應予酌減至800萬元為適當。至士盟公司另主張民法第514條之1年短期時效抗辯，然此部分屬違約金之性質，士盟公司此部分主張，顯無可採。

（五）漢翔公司就其它損失得向士盟公司請求4,085萬6,455元（計算式： $0000000+00000000+00000000=00000000$ ）：

1. 士盟公司超過約定之運程天數，延誤金以每日運費之千分之五累計計罰，若因此造成漢翔公司遭到客戶罰責（含激勵金損失），則全數由士盟公司償付，系爭契約附件三約有明文（見本院卷第69頁）。又士盟公司於接獲廠商已備料待運通知起算，若未能依系爭契約第9條所述之期限內安排運出，漢翔公司亦得視情況要求士盟公司交出貨物轉

01 由所指定的承運商代替執行運務；上開情形，衍生的運費
02 應由士盟公司支付，漢翔公司遭受延遲交貨罰款之實質損
03 害亦應由士盟公司賠償，即便為不可抗力，士盟公司亦不
04 得免除此部分費用之支付義務，系爭契約第11條、第51條
05 約有明文。

06 2. 漢翔公司抗辯因士盟公司遲誤約定之運程天數，在110年5
07 月28日（見本院卷第200-39頁）更改運程天數為60天前，
08 遲誤原40日之運程天數，計遭罰2筆（見本院卷第227頁，
09 機號為A896、A898）；更改運程天數為60天後，遲誤原60
10 日之運程天數，計遭罰3筆（見本院卷第227頁，機號為A9
11 04、A920、A921），以上5筆合計260萬8,444元等情，核
12 與士盟公司遲誤運程天數之情形相符（見本院卷第180
13 頁），堪以採信。至士盟公司主張因110年5月28日更改運
14 程天數為60天，漢翔公司應自負遲誤之責等語，然漢翔公
15 司均是以士盟公司有遲誤運程天數遭罰激勵金之情形，向
16 士盟公司請求，至於其餘士盟公司未遲誤運程天，漢翔公
17 司仍遭罰激勵金者，漢翔公司並未向士盟公司請求，是士
18 盟公司之部分所辯，顯無可採。又士盟公司主張此部分漢
19 翔公司損失之激勵金依BA公司之回覆（見本院卷第181
20 頁）可知與士盟公司遲誤無關等語，然依BA公司之上開回
21 覆係指雖有新冠肺炎之不可抗力情事發生，但漢翔公司如
22 能如期運送，仍會給付激勵金，是士盟公司此部分主張應
23 非事實，尚無可採。另就A896送達日期，兩造雖有對話溝
24 通（見本院卷第200-41至200-44頁），然此應係士盟公司
25 告知無法如期送達，漢翔公司回覆最晚之需求日，查無同
26 意更改運期或免責之情形。而A920部分，說明已如前述，
27 仍應認屬士盟公司遲誤運務期間。

28 3. 關於漢翔公司抗辯A918及A921之CL350水平尾交貨，因士
29 盟公司遲延，為求準時交貨，海運改空運，價差合計1,46
30 9萬511元等語。士盟公司否認A918及A921之CL350水平尾
31 交貨有遲誤運期之情形，並主張業已警告航線壅塞，漢翔

01 公司仍指示以海運履行運務，嗣漢翔公司又自行改以空運
02 緊急運送，且未通知士盟公司，自不可歸責於士盟公司等
03 語。關於A921遲誤運期之情形業已說明如上（五）1所
04 載，堪以認定。而A918遲誤逾期則為士盟公司所自認（見
05 本院卷第200-12頁），並有BA公司信函明白指出A918船運
06 逾期在卷足參（見本院卷第192頁），此部分之事實，亦
07 堪認定。又關於上開A918、A920運送之部件經漢翔公司收
08 回並自行由海運改空運，士盟公司實未爭執，僅係主張此
09 係因航線壅塞屬不可抗力，且已提早告知漢翔公司，是漢
10 翔公司已未掌握交期，且漢翔公司之後的行為並未會知
11 士盟公司，士盟公司無歸責事由等語（見本院卷第200-12
12 頁），然依上開約定，此部分漢翔公司依系爭契約第11條
13 要求士盟公司交出貨物轉由所指定的空運承運商代替執行
14 運務，實屬依約行事，再依系爭契約第51條之約定，此部
15 分衍生的運費應由士盟公司支付，即便為不可抗力，亦士
16 盟公司不得免除，是士盟公司以不可抗力主張免責，應無
17 可採。基此，漢翔公司抗辯士盟公司應負擔此部分之費用
18 1,469萬511元，應屬有據。

19 4. 又因士盟公司遲誤上開CL350水平尾交貨，漢翔公司遭客
20 戶求償，並以75萬美元和解，依當時匯率31.41計之，為
21 2,355萬7,500元，業經漢翔公司提出索賠函、和解協議
22 （見本院卷第191至193頁、第231至236頁），堪信為真。
23 上開索賠函及和解協議均明白表示係因A918運務遲誤造成
24 請求賠償（見本院卷第191、192頁、第231頁），足認有
25 因果關係並已發生。士盟公司否認因果關係，並否認漢翔
26 公司客戶求償金損失確有發生，應無足採。又此部分屬系
27 爭契約第51條所約定漢翔公司遭受延遲交貨罰款之實質損
28 害，士盟公司不得以不可抗力主張免責，是漢翔公司請求
29 士盟公司賠付此部分之費用亦屬可採。

30 （六）又本件有履約保證金660萬元之約定，然因士盟公司有上
31 開違約之情事，合計漢翔公司得請求之金額為4,885萬6,4

55元（計算式： $00000000+00000000=00000000$ ），此部分應先從保證金660萬元中扣償，是漢翔公司仍得向士盟公司請求4,225萬6,455元（計算式： $00000000-00000000=00000000$ ），則士盟公司向漢翔公司請求返還上開履約保證金660萬元，即屬無據。

（七）二人互負債務，而其給付種類相同，並均屆清償期者，各得以其債務，與他方之債務，互為抵銷，民法第344條第1項前段定有明文。查，士盟公司依系爭契約及其附件，扣除應負擔之CL350後機身在韓國釜山毀損之該次運雜費12萬5,569元，得向漢翔公司請求4,276萬1,325元（計算式： $00000000-00000000=00000000$ ）。對此，又漢翔公司以上開得向士盟公司請求之金額4,225萬6,455元為抵銷抗辯，核無不合，經抵銷後，士盟公司仍得向漢翔公司請求50萬4,870元（計算式： $00000000-00000000=504870$ ）。又漢翔公司得向士盟公司請求之金額經上開抵銷後，業已無餘額，則漢翔公司請求士盟公司給付3,836萬9,440元，即無可採。

（八）按給付有確定期限者，債務人自期限屆滿時起，負遲延責任。給付無確定期限者，債務人於債權人得請求給付時，經其催告而未為給付，自受催告時起，負遲延責任。其經債權人起訴而送達訴狀，或依督促程序送達支付命令，或為其他相類之行為者，與催告有同一之效力，民法第229條第1項及第2項定有明文。又遲延之債務，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，但約定利率較高者，仍從其約定利率，應付利息之債務，其利率未經約定，亦無法律可據者，週年利率為百分之5，民法第233條第1項及第203條亦有明文。查，本件士盟公司對漢翔公司之前揭債權，核屬無確定期限之給付，既經士盟公司起訴而送達訴狀，且本件起訴狀繕本於111年8月17日送達於漢翔公司，有送達證書可參（見本院卷第199頁）。從而，士盟公司請求漢翔公司給付士盟公司50萬4,

870元及自111年8月18日起至清償日止，按年息百分之5計算之法定遲延利息，自屬有據。

五、綜上所述，本訴部分，士盟公司依民法第490條第1項、系爭契約第31條後段、第34條，請求漢翔公司給付士盟公司50萬4,870元及自111年8月18日起至清償日止，按年息百分之5計算之利息，為有理由，應予准許；逾此範圍之請求，即屬無據，應予駁回。反訴部分，漢翔公司依系爭契約第51條、系爭契約附件三之規定，請求士盟公司給付3,836萬9,440元本息，為無理由，應予駁回。

六、本件士盟公司勝訴部分，兩造均陳明願供擔保請准宣告假執行，經核與規定相符，爰分別酌定相當之擔保金額，予以准許。至於士盟公司及漢翔公司敗訴部分，其假執行之聲請，因訴之駁回而失去根據，不應准許，併予駁回。

七、本件事證已臻明確，兩造其餘主張及攻擊防禦方法，核與判決結果不生影響，爰不一一予以論駁。

八、訴訟費用負擔之依據：民事訴訟法第79條、第78條。

中 華 民 國 112 年 3 月 22 日
民事第一庭 法 官 王詩銘

上以正本係照原本作成。

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。如委任律師提起上訴者，應一併繳納上訴審裁判費。

中 華 民 國 112 年 3 月 22 日
書記官 黃英寬