

臺灣高等法院臺中分院民事判決

108年度建上字第22號

上訴人 協信營造有限公司

法定代理人 陳美椒

訴訟代理人 涂榆政律師

黃聖茶律師

上訴人 臺灣港務股份有限公司臺中港務分公司

法定代理人 盧展猷

訴訟代理人 吳小燕律師

吳文賓律師

朱雅蘭律師

上列當事人間請求給付工程款等事件，兩造對於中華民國107年12月27日臺灣臺中地方法院106年度建字第8號第一審判決各自提起上訴，本院於110年3月17日言詞辯論終結，判決如下：

主 文

一、原判決關於駁回協信營造有限公司後開第二項之訴部分，及該部分假執行之聲請，暨訴訟費用之裁判均廢棄。

二、臺灣港務股份有限公司臺中港務分公司應再給付協信營造有限公司新臺幣壹仟零肆拾參萬參仟陸佰壹拾元，及其中新臺幣肆拾柒萬參仟陸佰壹拾元自民國一百零五年十一月十五日起，其餘新臺幣玖佰玖拾陸萬元自本件判決確定之翌日起，均至清償日止，按週年利率百分之五計算之利息。

三、協信營造有限公司之其餘上訴及臺灣港務股份有限公司臺中港務分公司之上訴均駁回。

四、第一、二審訴訟費用，由臺灣港務股份有限公司臺中港務分公司負擔百分之八十四，餘由協信營造有限公司負擔。

五、本判決所命臺灣港務股份有限公司臺中港務分公司給付部分，於協信營造有限公司以新臺幣參佰肆拾柒萬捌仟元供擔保後得假執行，但臺灣港務股份有限公司臺中港務分公司如

以新臺幣壹仟零肆拾參萬參仟陸佰壹拾元預供擔保，得免為假執行。

事實及理由

甲、程序方面：

上訴人臺灣港務股份有限公司臺中港務分公司（下稱臺中港務公司）之法定代理人原為鍾英鳳，嗣於本院審理期間變更為盧展猷，有臺灣港務股份有限公司民國108年5月2日令可考（見本院卷四第385頁），並聲明承受訴訟（見本院卷一第96頁之書狀），經核並無不合，應予准許。合先敘明。

乙、實體方面：

壹、上訴人協信營造有限公司（下稱協信公司）主張：

兩造於102年7月2日就臺中港000號碼頭新建工程（下稱系爭工程）採購案簽訂工程採購契約（採購案號：THB-00000-000，下稱系爭契約），由協信公司承攬系爭工程，契約總價新臺幣（下同）7億9680萬元。系爭工程於同年月6日開工，原預定工期為750日（日曆天），履約期間曾經臺中港務公司核准同意展延工期57日，故展延57日後之預定完工日期為104年9月20日。嗣系爭工程之實際竣工日期為105年4月25日，雖逾越契約預訂完工期限達218日，然係因在系爭工程履約期間，發生如附表一所示不可歸責於協信公司之事由，致施工進度落後，故協信公司應得再辦理工期展延555.5日，實未逾期完工。惟臺中港務公司不同意協信公司展延工期之申請，竟以協信公司逾越契約預訂完工期限達218日，而依系爭契約第16條之規定計算逾期違約金數額高達1億5936萬元（即系爭契約總價之20%上限），並自其應給付協信公司之工程款中予以扣除，要屬無據，應予返還。縱令協信公司有逾期，因系爭契約第16條逾期違約金性質，屬損害賠償預定性違約金，然臺中港務公司實際上並未因此受有任何損害，應予以酌減違約金至零，或以鑑定機關台灣省土木技師公會（下稱土木技師公會）之鑑定報告認定僅逾期25日，參酌000號碼頭原本之規劃係於105年間使用，該逾期對於臺中

港務公司尚無影響；且000號碼頭第一次停靠之船舶，係105年9月間協信公司關聯企業之船舶，足見其未有急迫性之公共利益，故逾期違約金應酌減至5分之1即400萬元。則協信公司依系爭契約及不當得利等規定，請求臺中港務公司給付前開扣減之逾期違約金。再者，兩造又因系爭工程之履行而發生如附表二所示工程款項之爭議，其金額合計2247萬2163元，臺中港務公司亦未依約給付，故協信公司依系爭契約之規定，一併請求臺中港務公司如數給付該工程款等情，爰依系爭契約及民法第179條規定，求為命臺中港務公司應給付協信公司1億8183萬2163元，及自105年11月15日起至清償日止，按週年利率百分之5計算之利息；並願供擔保，請准宣告假執行。

貳、臺中港務公司則以：

一、協信公司以如附表一所示事由展延工期，均無理由：

(一)關於石料之供應部分，依系爭契約規定，系爭工程石料供應取決於協信公司對石料之回收、篩選、破碎作業時間，然因協信公司機具工率不彰，石料回收不確實，未按預定進度回收現有護岸石料及混凝土塊，致進度落後，又挪用回收石料建置施工便道，致石料不足，凡此均可歸責於協信公司，臺中港務公司並無石料供應不足情形。況臺中港務公司衡酌當時之情事，已核給展延工期54日，協信公司再為請求展延工期，即無理由。再者，於104年3月27日交付○○路堤基保護工程所回收之石料後，即解除回收石料供應短缺情形，並經監造單位核算，因石料供應不足影響工程進度之期程為103年12月10日至104年3月26日止，104年3月27日之後，已無回收石料供應短缺情形，故影響日數共計僅107日，則扣前已核准展延工期54日，至多僅再展延53日。另根據施工預定度表及施工網狀圖顯示，僅標示為紅色之1-5區石料回收為作業要徑，而標示為藍色之6-7區石料回收，與護岸開挖及護岸護坡拋放均非作業要徑，屬一般工項作業，縱有石料供應延遲，亦不得據以展延工期。

01 (二)關於契約原設計鋼管樁不足導致需接樁打設(補樁)而影響施
02 工時程，因其作業時間已與拋石作業展延之工期有所重疊，
03 故不應重複計算展延之日數。

04 (三)關於因蘇迪勒颱風來襲致已完成之工項遭受破壞需修復而影
05 響施工時程部分，依系爭契約第9條第(七)項工程保管：

06 「1.履約標的未經驗收移交接管單位接收前，所有已完成之
07 工程及到場之材料、機具、設備，包括機關供給及廠商自備
08 者，均由廠商負責保管。如有損壞缺少，概由廠商負責賠
09 償」規定，臺中港務公司接收前之履約標的均是由協信公司
10 負責保管，如有損壞即應由協信公司負責。又協信公司未於
11 颱風來襲前善盡防颱準備措施，致已完成工項遭受破壞須修
12 復，屬可歸負於協信公司。再者，蘇迪勒颱風災害發生後，
13 協信公司並未依約向臺中港務公司申請會勘，因而未能符合
14 展延工期之要件，事後即不得再展期，另該颱風期間，政府
15 發布停止上班上課1日，故104年8月8日蘇迪勒颱風來襲當日
16 應可同意展延1日。

17 (四)系爭工程並無預鑄樑預留鋼筋或樑間接頭鋼筋設計間距過密
18 問題，協信公司為專業廠商，經公開閱覽知悉並評估系爭工
19 程預鑄樑預留鋼筋及樑間接頭鋼筋設計可以施作，進而投
20 標，故係協信公司欠缺相當之施作技術，因此所造成之工期
21 遲延，係可歸責於協信公司，與設計無關。

22 (五)系爭工程並無碼頭面板鋼筋設計高程過高問題，本工項設
23 計，僅限定「面板」高程，而未限制鋼筋設計高程，協信公
24 司原可自行設計鋼筋高程，自無所稱影響之情事。再者，是
25 項設計隨同招標文件公開閱覽，協信公司經閱覽後當已知悉
26 相關設計，進而投標，則開工後因工程遲延，再要求展延，
27 應屬可歸責於協信公司之事由，自不得展期。

28 (六)系爭工程並無碼頭面水管溝設計寬度不足，DIP管及可撓接
29 頭無法安裝問題，且協信公司施工前須提送施工圖，於套繪
30 圖說時須詳加考量相關界面是否衝突事宜並依規定提出，則
31 開工後因工程遲延，再要求展延，應屬可歸責於協信公司之

01 事由，自不得展期。

02 (七)依系爭契約第7條，及施工說明書壹、特定條款第11.1、11.
03 2條規定，協信公司應確實掌握施工區環境，依系爭工程限
04 定之工法施工，故協信公司應自行負責取得施工期間之氣海
05 象資料以及地形地質資料，以作為施工依據，並採取必要之
06 因應措施，以免延誤履約期限。又系爭工程工期屬日曆天，
07 天候因素已於契約中要求協信公司應納入施工計畫及預定進
08 度網圖中考量，自不得事後再要求展期。另103年7月12日、
09 7月13日、9月4日、9月15日至9月17日、9月19日、9月20
10 日、9月25日至9月27日、9月30日等日數，協信公司實際上
11 無施工打樁(吊車等大型起重機)而未受天候影響，而103年8
12 月21日、8月22日、8月29日亦因打樁機械故障而無法打樁，
13 亦未受天候影響而無法施工。

14 (八)系爭工程無石料供應不足的問題，且預鑄吊裝及碼頭上部結
15 構之施工，依原核定之工程網圖及預定進度表，已考慮天候
16 因素之影響。況協信公司所主張受影響期間，其工率較原訂
17 工程網圖及預定進度表所換算之工率並未顯著下降，協信公
18 司據此要求展期，並無理由。

19 二、系爭契約第16條逾期違約金之規定，已將債務不履行債務人
20 應賠償之數額予以約定，臺中港務公司本無待舉證損害額多
21 寡，自得依照規定金額計罰逾期違約金，且系爭工程契約規
22 定違約金每日按契約價金總額1000分之1計算，乃公共工程
23 契約之常態，實無過高，此由行政院公共工程委員會（下稱
24 工程會）頒布之公共工程採購契約範本第17條規定即明，故
25 前開逾期違約金並無過高之情形，無須酌減。又系爭工程應
26 於開工後750日曆天完工，本應於104年7月25日竣工，協信
27 公司卻遲至105年4月25日竣工，並於105年7月28日始驗收合
28 格，臺中港務公司損失超過一年之使用收益利益，而000號
29 碼頭規劃為大宗散雜貨碼頭，供煤炭、原物料等大宗散雜貨
30 裝卸使用，000號碼頭出租作為「專用碼頭」，年租金費用
31 約9164萬元，變動管理費1945萬3000元，合計高達1億1109

萬3000元，另更有一般輪碼頭碇泊費、垃圾清理費、曳船費、拖船纜繩費及交通船管理費合計為1490萬9524元，可見臺中港務公司因逾期所受損害非輕，依照私法自治、契約自由及交易秩序之維護，逾期違約金已無酌減空間。又協信公司應舉證逾期違約金有過高而顯失公平之情形，否則系爭工程為新建碼頭工程，原則上涉及公共利益之考量，協信公司請求酌減逾期違約金，亦無理由。

三、協信公司另請求臺中港務公司給付如附表二所示工程款，均屬無據：

(一)因協信公司未使用台船及自航式起重船進行拋放，臺中港務公司依約得扣款592萬8665元：依系爭契約第19條第(五)項「以其他規格、功能及效益相同或較優者代之。不得據以增加契約價金。其因減省廠商履約費用者，應自契約價金中扣除」規定，協信公司拋放塊石時未依約僱用台船、自航式起重船，及潛水伕等方式施工，另採其他方式施工，已與系爭契約詳細價目表壹.一.132至134項之單價分析所編列僱用台船及起重船方式施工有間。故協信公司因未依契約規定、變更工法而減省履約費用應予扣回，參照臺中港務公司105年1月28日中港工字第0000000000號函，經核算後應扣回592萬8665元【即 $111861.603 \times 53 = 0000000$ 】，臺中港務公司自無給付義務。另案00碼頭，與系爭契約第19條第(五)項規定不同，自難謂臺中港務公司在00碼頭同有變更工法而未予扣款，係違反公平原則。

(二)關於○○路石料回收「破碎作業費用」，臺中港務公司依約得扣款146萬5528元：依系爭契約第19條第(一)項「機關於必要時得於契約所約定之範圍內通知廠商變更契約（含新增項目），廠商於接獲通知後，除雙方另有協議外，應於30日內向機關提出契約標的、價金、履約期限、付款期限或其他契約內容須變更之相關文件」規定，參照監造單位宇泰工程顧問有限公司（下稱監造單位）105年5月12日宇監中港(000)-0000號及同年5月27日宇監中港(000)-0000號備忘錄，○

○路胸牆拆除破碎及回收作業，係由臺中港務公司另行發包施作，此部分之合約單價須扣除並折減金額比例，核算實際完成量作為結算數量。折減後之比例，以單價209元/立方公尺之44%計算，而應以91.96/立方公尺計價，並非以152元/立方公尺計價，故臺中港務公司依約得扣款146萬5528元。

(三)關於協信公司增加施作之甲種安全圍籬費用，臺中港務公司並無給付義務：甲種安全圍籬施作範圍依系爭契約數量原編列1194公尺，已考量整個工區相關預鑄堆置場地，而協信公司因增加預鑄構件製作場地，造成額外衍生增加之施工圍籬設施及數量，非可歸責於臺中港務公司誤算之情形。故臺中港務公司已依據價目表給付109萬0122元（即1194公尺×913元=0000000），協信公司即不得再請求39萬5786元。

(四)協信公司於契約外再針對第3區及第6區進行石料再回收作業，亦不得向臺中港務公司請求115萬8433元：關於石料回收作業之計價參照監造單位103年11月30日字監中港(000)-000號備忘錄，係以總回收數量計算，而非以作業次數計算。協信公司於第3區及第6區進行石料再回收作業，係因其未能完全將區域內之石料回收完成，致需再進行第二次回收作業，故因此所導致之作業成本乃可歸責於協信公司，而不得向臺中港務公司請求，況其非依系爭契約計價方式為請求，亦屬無據。

(五)協信公司不得向臺中港務公司請求給付詳細價目表壹.一.3.3現有護岸石料及混凝土塊進行回收作業費用650萬3533元：依系爭契約第4條第(二)項「契約所附供廠商投標用之工程數量清單，其數量為估計數，除另有規定者外，不應視為廠商完成履約所須供應或施作之實際數量」規定，參照工程會105年2月25日工程訴字第000000000000號函，契約預估現有護岸石料及混凝土塊數量為43276立方公尺（鬆方），經試挖結果回收率為33.61%，概估可回收使用數量約為11636.12立方公尺；嗣經實際回收結果，數量為11453.946立方公尺，與原試挖結果概估石料回收量相近，且依工程結算驗收

證明書第九頁壹.一.3.3，結算結果回收數量為11551.45立方公尺，臺中港務公司依實際回收結果，已依約計價給付236萬8047.25元，故協信公司不得再為請求。

(六)依系爭契約第19條第(八)項「契約之變更，非經機關及廠商雙方合意，作成書面紀錄，並簽名蓋章者無效」規定，及一般條款第25.1條規定：「如有變更設計或因施工遇地下障礙物致施工條件改變而需變更施工時，承包商應即遵照工程司指示配合辦理，不得因未議價、議價不成或其他理由，而拖延或拒絕施工，否則因而延誤工期，一切責任由承包商負擔，本項規定優先於契約及其他圖說規定」，協信公司未經臺中港務公司同意，就樑間接接頭鋼筋，變更設計採分段鉗接方式施工，屬自行變更設計，且僅發函通知監造單位，不生契約變更設計之效力，故協信公司基此向臺中港務公司請求因此所增加之工程費702萬0218元，並無理由等語，資為抗辯。

參、原審為協信公司一部敗訴、一部勝訴之判決，即判命臺中港務公司應給付協信公司1億4386萬9860元，及自105年11月15日起至清償日止，按週年利率百分之5計算之利息，並附條件為假執行及免為假執行之宣告。另駁回協信公司其餘之訴及假執行之聲請。協信公司就其敗訴部分聲明不服，其上訴聲明：（一）原判決關於駁回其後開第二項之訴部分廢棄。

（二）臺中港務公司應再給付協信公司3796萬2303元，及自105年11月15日起至清償日止，按週年利率百分之5計算之利息。（三）願供擔保，請准宣告假執行。臺中港務公司則答辯聲明：（一）上訴駁回。（二）如受不利判決，願供擔保請准宣告免為假執行。另就其敗訴部分，提起上訴，聲明：（一）原判決不利於臺中港務公司之部分廢棄。（二）上開廢棄部分，協信公司在第一審之訴及假執行之聲請均駁回。協信公司答辯聲明：上訴駁回。

肆、兩造不爭執事項：

一、兩造於102年7月2日就系爭工程簽訂系爭契約，由協信公司

- 01 承攬系爭工程，契約總價7億9680萬元。
- 02 二、系爭工程於102年7月6日開工，原預定工期為750日（日曆
03 天），履約期間曾經臺中港務公司核准同意展延工期57日，
04 故展延57日後之預定完工日期為104年9月20日。
- 05 三、系爭工程之實際竣工日期為105年4月25日，臺中港務公司因
06 而認定協信公司逾越契約預訂完工期限達218日，乃依系爭
07 契約第16條規定，扣罰協信公司逾期違約金1億5936萬元
08 （即系爭契約總價之20%上限），有工程結算驗收證明書可
09 證（見原審卷二第79頁）。
- 10 四、協信公司未使用台船及自航式起重船進行石料拋放。
- 11 五、協信公司確實不用再進行詳細價目表壹.一.1.136現有港區
12 陸域回收石料破碎及整理與堆儲（鬆方）」工項當中之「破
13 碎作業」，臺中港務公司於給付該項工程款之計算係以該工
14 項單價每立方公尺91.96元計價。
- 15 六、關於甲種安全圍籬，根據系爭契約所附詳細價目表第11頁
16 壹.一.6.2記載為單價913元、實做實算（見原審卷一第36頁
17 背面），協信公司實際施作數量為1627.5公尺（見原審卷一
18 第253-254頁）。
- 19 七、針對第3區及第6區進行石料回收作業，協信公司確實有進行
20 兩次，第一次金額臺中港務公司已經給付，另臺中港務公司
21 就第二次施作，亦已依契約單價（每立方公尺209元）乘以
22 施作數量（第3區1577.316立方公尺；第6區236.442立方公
23 尺），給付協信公司37萬9075元，至於協信公司主張以其施
24 作成本153萬7500元扣除臺中港務公司已給付第二次施作之
25 費用37萬9075元之作業差額115萬8433元，臺中港務公司則
26 未給付。
- 27 八、系爭契約所附詳細價目表第8頁壹.一.3.3，石料與土塊回收
28 作業數量為43276立方公尺，兩造實際結算數量為11551.45
29 立方公尺。
- 30 九、同意臺中港務公司所提被上證五（見本院卷二第160頁），
31 下方表格關於台船之複價更正為22.84元、自航起重船之複

價更正為30.46元。

伍、兩造之爭點：

一、協信公司主張如附表一所示展延工期事由，是否有理由？得展延工期之日數各為何？本件工期應展延至何時？協信公司有無逾越契約預訂完工期限？逾期之日數為何？

二、協信公司請求依民法第252條規定酌減違約金，酌減金額應為多少？協信公司請求臺中港務公司給付逾期違約金不當扣款金額1億5936萬元，有無理由？

三、協信公司請求臺中港務公司給付如附表二所示工程款，有無理由？

陸、本院之判斷：

一、本件兩造就附表一、二所示之爭議，經原審及本院先後囑託土木技師公會鑑定，該公會均指派具有鑑定專業之3名土木技師執行鑑定事務，其對於附表一、二所示之爭議事項，應認具有鑑定之專業能力，而3位鑑定技師依據兩造多次會勘時之說明與提供詳細資料，再配合會勘鑑定標的物之現況，以超然客觀第三者立場，並根據鑑定技師所受之專業學理技術與實務經驗予以研判，而作公正詳實之鑑定，作成107年1月24日(107)省土技字第中0000號鑑定報告書（見外放鑑定報告書共2冊，下稱鑑定報告）、109年10月27日(109)省土技字第中0000號補充鑑定報告書（見外放補充鑑定報告書共2冊，下稱補充鑑定報告），應認具相當之客觀與中立性，故前開鑑定報告應可資為本件判斷之參考資料。

二、協信公司主張如附表一所示展延工期事由，是否有理由？得展延工期之日數各為何？本件工期應展延至何時？協信公司有無逾越契約預訂完工期限？逾期之日數為何？

（一）因臺中港務公司應提供之石料不足致影響施工進度：

1. 依系爭工程施工說明書壹、特別條款10.15(1)「本工程棧橋底部護坡所需之5-100kg及000-000kg石料，全數利用工址內既有護岸回收石料，以及業主在工址外所指定區域已堆存之塊石、卵石、消坡塊及混凝土為原則，不另購買新料」規定

(見鑑定報告冊一第179頁)，足見系爭工程所需之石料均應由臺中港務公司負責供應，應屬事實，而且臺中港務公司應依契約數量及預定進度表時間供應足夠之石料；惟比較系爭契約之詳細價目表之石料預定回收與拋放數量，合計248039m³【即94523m³(項次壹.一.1.136)+43276m³(項次壹.一.3.3)+70137m³(項次壹.一.1.132)+34621m³(項次壹.一.1.133)+5482m³(項次壹.一.1.134)=248039m³，見原審卷一第33-35頁】，與系爭工程石料實際回收與拋放數量，合計187718.22m³【即88938.53m³(項次壹.一.1.136)+11551.45m³(項次壹.一.3.3)+73902.46m³(項次壹.一.1.132)+8579.48m³(項次壹.一.1.133)+4746.3m³(項次壹.一.1.134)=187718.22m³，見鑑定報告冊一第16、183頁、本院卷三第119頁】，可知系爭工程實際所需要之回收及拋放石料數量均較契約所預定之數量少，雖臺中港務公司否認此事實，然臺中港務公司於109年6月3日提出民事鑑定陳報(三)狀所附簡報第18、19頁顯示，石料回收契約需求(即累計設計需求)為137799m³，累計實際使用量為113785.4m³(見本院卷三第315頁背面、第316頁)，足見實際使用量仍是較契約預定數量少，且依協信公司提出之上開實際石料供應時程表(見鑑定報告冊一第183頁)顯示，其上回收估驗數量，實際收方總計114159.13m³(即102607.68m³+11551.45m³=114159.13m³)，估驗後數量總計100489.98m³(即88938.53m³+11551.45m³=100489.98m³)，二者均較系爭契約設計需求量137799m³少，故由上開數據顯示，系爭工程確有石料實際回收數量較契約數量少情形存在。又石料拋放契約數量為110240m³，實際數量為110533.79m³，雖略較契約多出293.79m³，但回收數量較契少約23639.87m³無誤，則臺中港務公司即負有依契約數量及預定進度表時間供應足夠石料之義務至明。然根據監造單位103年4月8日起之函文(見鑑定報告冊一第257-286頁)，及協信公司103年7月28日起之備忘錄(見鑑定報告冊一第185-223頁)，均顯示協信公司多次向臺中港務

01 公司報陳工地現場「石料供應不足」情形。而臺中港務公司
02 於103年4月8日起已知預估石料不足，雖規劃拆除臺中西碼
03 頭區灰塘東側海堤及回收可用資材提供不足石料，並於104
04 年3月20日起至104年6月8日陸續送交系爭工程石料，但已有
05 延誤提供之事實，應可認定，是協信公司乃於104年4月22日
06 起即陸續向臺中港務公司提出展延工期之申請，合先敘明。

07 2. 又由系爭工程施工預定進度表（見鑑定報告冊一第140
08 頁）、施工網狀圖（見本院卷四第91、97頁），及整體施工
09 計畫書第18頁之施工程序（見鑑定報告冊一第141-144頁）
10 顯示，臺中港務公司應負完整供應石料時間如發生延宕，對
11 協信公司之石料回收拋放即有影響，而協信公司進行拋石作
12 業如有延遲，受其影響之後續工項進度計有：碼頭預鑄構件
13 吊裝及連結，鋼管樁樁頭處理，護岸擋土牆施作，碼頭面及
14 附屬設施，鋼管樁潮間帶防蝕處理，鋁合金陽極塊防蝕，後
15 線撲面、排水、道路、照明工程，機電及給水工程等作業，
16 亦即若未進行護坡石料拋放與整平作業，該等後續工項均無
17 法施作，其中即包含諸多之要徑工項（詳後述7.）。而由臺
18 中港務公司104年5月5日分別以中港工字第0000000000號、
19 第0000000000號函監造單位、協信公司表示：「本分公司提
20 供卵、塊石料作為臺中港000號碼頭新建工程護岸石料案。
21 說明二：本分公司現於工程工址外○○路0段存有石料1堆(0
22 0、00號碼頭拆堤石料，位置詳如附件標示)，建請貴公司
23 通知施工廠商，依據契約規定量測收方後取用，並請督促廠
24 商於104年5月26日前取用完畢」、「本分公司提供塊石料作
25 為臺中港000號碼頭新建工程護岸石料案。說明二：本分公
26 司現於工程工址外○○路存有石料一堆（工業專區11<台電
27 灰塘>胸牆拆除塊石，位置詳如附件標示)，建請貴公司通
28 知廠商，依據契約規定量測收方後取用，並請督促廠商儘速
29 取用完畢」等語（見鑑定報告冊一第253、254頁），足見臺
30 中港務公司提供全部供應之石料場所，非僅前開第00000000
31 00號函之場所，更應包括前開第0000000000號函之場所，而

01 根據監造單位最後實際點交之IE000施工審驗單（見鑑定報
02 告冊一第294-301頁）顯示，其觀測日期為104年6月8日，是
03 臺中港務公司供應石料給協信公司之最後完成日期即為104
04 年6月8日，堪以認定。

05 3. 另協信公司雖有挪用回收石料建置施工便道之事實，然根據
06 協信公司103年6月19日起之備忘錄（見鑑定報告冊一第224-
07 230頁），及監造單位103年6月29日備忘錄（見鑑定報告冊
08 一第231-236頁）顯示，挪用事實係為配合各單元拋石及上
09 部結構施工及吊裝機具設置使用，視潮位及施工機具所需工
10 作範圍，將原拋石之設計斷面加高及加寬，使施工機具作業
11 免受潮水影響，為系爭工程施工所必需，且拋放於設計範圍
12 外之石料，將配合各單元石料拋放進度，拆除後再拋放於設
13 計斷面內，加高加寬部分所用之石料均已視同應拋至設計斷
14 面內之數量納入各單元應拋放石料數量檢討，並納入趕工計
15 畫之內容。且已經監造單位審認通過，除前開各單元石料拋
16 放時程及所需要使用之數量外，協信公司亦將臺中港務公司
17 供應之石料用於施築拋石施工便道同時，亦已將部分石料拋
18 放於設計圖中各單元擋土牆護岸基礎拋石位置，就該部分所
19 拋放石料數量之時間，雖早於預定施工進度應施作時間，但
20 其拋放範圍同屬設計拋石施工部位，故就該部分所提早拋放
21 之石料，納入石料供應實際短缺之時間加以檢討，尚屬合
22 理。是協信公司以回收石料建置施工便道，並無導致石料應
23 不足或造成工程遲延而有可歸責事由，土木技師公會之鑑定
24 報告亦同此認定（見鑑定報告冊一第18頁、補充鑑定報告冊
25 一第54-55頁）。

26 4. 再核對協信公司提供之石料供應時程表及由監造單位簽核之
27 IE工程審驗單、收方觀測紀錄（見鑑定報告冊一第302-349
28 頁），亦知臺中港務公司於施工過程中對石料供應缺乏之處
29 置，並非一次性的足額提供，而以分批供給的方式供料，且
30 協信公司直至104年6月8日始取得最後一批石料無誤。

31 5. 臺中港務公司雖抗辯：104年3月27日交付○○路堤基保護工

程所回收之石料後，即解除回收石料供應短缺情形，並經監造單位核算，因石料供應不足影響工程進度之期程為103年12月10日至104年3月26日止，延誤日期共計107日等語，然查依據護坡開挖、石料拋放分項施工暨品質計畫書（見鑑定報告冊一第145-178頁）所載，原計畫預定護岸開挖石料及混凝土塊回收供應最後日期為103年11月15日，故臺中港務公司供應石料期間除上述107日期間外，在103年11月16日至103年12月9日期間（計24日），以及104年3月27日至104年6月8日止（計74日）尚有陸續供應石料，該等期間雖供應石料較充足，但仍屬工程延誤時間，對後續工項之施工仍有所影響至明。

6. 依系爭契約第7條第(三)項第1款第(5)目規定：「機關應辦事項未及時辦妥」及同款第(6)目之規定「由機關自辦或機關之其他廠商之延誤而影響履約進度者」，且非可歸責於廠商，致影響進度網要徑作業之進行，而需展延工期者，廠商應於事故發生或消滅後7日內通知機關，並於45日內檢具事證，以書面向機關申請展延工期等語（見原審卷一第20頁）。本件系爭工程之「石料供應」應屬臺中港務公司應辦事項與權責，臺中港務公司應依核定之工程預定進度表之時程提供石料，石料供應不足係臺中港務公司調度延誤，故其應辦事項未及時辦妥，且臺中港務公司延誤而影響履約進度之情況，自應對「石料供應延遲時間」給予工程延期。且因「拋石作業」之延遲，會影響上部結構之工程進度，及臺中港務公司於104年5月5日始以函文指示監造單位督促協信公司儘速取用完畢，監造單位點交最後一批石料給協信公司之取用日期為104年6月8日，均如前述；再者，石料供應與回收石料及鋼管樁打設作業均有重疊時程，但在臺中港務公司供應石料延誤情況下，而系爭工程各工項非分段完工，回收石料及鋼管樁打設作業是否落後不宜分段考量，各工項延誤應以影響最長施工工期為準，臺中港務公司供應石料延誤時程即為最長工期，故以最長工期考量對整體工期之影響。是

01 依據護坡開挖、石料拋放分項施工暨品質計畫書（見鑑定報
02 告冊一第145-178頁）所載，石料回收預定最後作業時間為1
03 03年11月15日，碼頭護岸拋石作業預定最後施工時間為103
04 年11月30日，因此回收至及拋石作業時間以15日計算，而最
05 後一批供應石料時間為104年6月8日，故應於104年6月23日
06 完成拋石作業，是原預定於103年11月30日完成應展延至104
07 年6月23日，展延合計205日（即107日+24日+74日=205
08 日），鑑定報告及補充鑑定報告亦同此認定（見鑑定報告冊
09 一第19頁、補充鑑定報告冊一第56頁），自堪採信。協信公
10 司雖主張因石料供應延遲，應展延至104年8月8日云云，核
11 屬無據，不足採信。至於臺中港務公司前已同意展延工期57
12 日（含石料供應因素54日及天候影響因素3日），因已包括在2
13 05日內，故不再重複計算，併予敘明。

- 14 7. 臺中港務公司雖以施工預定度表、施工網狀圖、監造單位11
15 0年2月8日函文及舉證人蔡○宗、陳○維之證言為據，抗
16 辯：施工預定度表及施工網狀圖僅標示為紅色之1-5區石料
17 回收為作業要徑，而標示為藍色之6-7區石料回收，與護岸
18 開挖及護岸護坡拋放均非作業要徑，屬一般工項作業，縱有
19 石料供應延遲，亦不得據以展延工期等語，然查一般公共工
20 程承包商於得標後，需提報施工計畫業主核定，而施工計畫
21 需包含顯示工程施作順序之網狀圖，該網狀圖內浮時為零之
22 工項即為要徑工項，至於其他施作項目因可併其他工項同時
23 施作，為非要徑工項；二者區別，乃要徑工項之任一項目延
24 遲，即會影響整體工程之完工日期，而非要徑工項之延遲，
25 則需視遲延天數而定，雖不一定會影響完工日期，但若延遲
26 致接續之要徑工項無法施工，必須等待時，即會影響完工期
27 限，此有工程會就工程實務上要徑、非要徑區分基準所表示
28 意見可參（見本院卷五187、189頁），顯見並非僅要徑工項
29 之延遲，會影響整體工程之完工日期，非要徑工項如有延
30 遲，亦會影響完工期限。本件根據證人蔡○宗之證言（見本
31 院卷五第8-9頁）、施工網狀圖（見本院卷四第91、97頁）

01 及土木技師公會110年2月5日函文說明及碼頭標準斷面圖
02 （見本院卷四第525、527頁），系爭工程計有七個單元，每
03 個單元之施工順序，均為1.浚挖填地、2.鋼管樁打設、3.護
04 坡拋石、4.預鑄構件及碼頭面、5.軌道支承鋼樑及附屬設
05 施、6.護岸檔土牆及濾料濾層、7.後線回填及鋪面，顯見系
06 爭工程之石料回收及拋方為系爭工程重要工項，於臺中港務
07 公司完整供應石料有所延遲時，上開第3項護坡拋石必然有
08 所延誤（亦即影響石料回收及後續作業時間），後續第4至
09 第6工項即因未進行護坡石料拋放整平作業，而無法施作，
10 而根據前開施工網狀圖顯示，第4至第6工項中即有諸多標示
11 為紅色要徑作業工項，例如樑間接頭處理、鋼管樁樁頭處
12 理、檔土牆施作等等，該等要徑工項既有延誤，對完工期限
13 自有影響，故縱6-7區石料回收，與護岸開挖及護岸護坡拋
14 放均非作業要徑，但因已影響後續諸多要徑工項之作業，自
15 得據以依系爭契約第7條第(三)項規定展延工期，是臺中港
16 務公司前開抗辯，即有誤解，要無足採。

- 17 8. 臺中港務公司另抗辯：原提送分項施工計畫預定於103年11
18 月30日完成最後單元的拋石作業，已於104年修正之施工網
19 狀圖，將拋石作業完成時間修正為104年3月9日，即不應再
20 以103年11月30日為可完成之拋石時間基準點等語。然查該
21 修正之施工網狀圖時間為104年7月28日，早已超過103年11
22 月30日或修正後之104年3月9日，此為臺中港務公司同意展
23 延57日後而事後修正之日期，該修正日期是依據展延57日而
24 為修正，本件協信公司既對該展延57日有所爭執並起訴請求
25 法院認定應展延之日期，自不應以該展延57日為依據，而應
26 以原提送分項施工計畫日期103年11月30日為基準，始符實
27 際情形，臺中港務公司此部分抗辯，亦屬誤解，不足採信。
- 28 9. 基上，參酌系爭工程預定進度表（見本院卷四第95頁），回
29 收及拋石作業開始9個月後陸續其他工項方開始施作，並在
30 拋石作業完成後，尚須1-8個月陸續完成其他工項，雖不同
31 單元工區可在石料供應完整後可個別施工，但在供應石料延

01 遲情況下，仍須在所有拋石作業完成後之1-8個月才能完成
02 其他工項，因供應石料所延誤工期將影響整體工程進度，是
03 因臺中港務公司石料供應不足，系爭工程應得展延205日，
04 協信公司逾此部分之請求，自無理由。

05 (二)因契約原設計鋼管樁不足導致需接樁打設而影響施工時程：
06 查系爭工程鋼管打擊深度不足需接樁打設(補樁)之權責分
07 工，應由設計及監造單位依據現地之地質條件因地制宜考量
08 而提出的專業判斷，其所須增加之工作內容或數量，依系爭
09 契約第7條第(三)項第1款第(4)目規定，固得申請展延工
10 期，然依據前開已核定之整體施工計畫書及預定進度表得
11 知，「鋼管樁打設」工項應於「護坡石料拋放與整平」工項
12 完成前施作完成，及依協信公司提出之作業時間為104年1月
13 1日至同年月23日間（扣除未施工之104年1月8日及9日），
14 合計本得展延21日，而因臺中港務公司供料調度延誤之因
15 素，以致拋石作業往後順延，因此鋼管打擊深度不足之補樁
16 作業所需的時間與等待石料拋放期間重疊，雖有影響，但不
17 應重複計列，亦即拋石作業展延至104年6月23日，與鋼管打
18 擊深度不足之補樁作業時間104年1月1日至同年月23日時間
19 重疊，故不計重複展延之日數，協信公司就此請求另展延21
20 日，即無理由。

21 (三)因蘇迪勒颱風來襲致已完成之工項遭受破壞需修復而影響施
22 工時程：

- 23 1. 依系爭契約第16條第(五)項第2款及第6款、第7條第(三)項
24 第1款第(1)、(2)目規定：因颱風等不可抗力或不可歸責於
25 契約當事人之事由，致未能依時履約者，或因天候影響無法
26 施工者，廠商得申請展延工期，其事由未逾半日者，以半日
27 計；逾半日未達1日者，以1日計。查系爭工程施工期間，蘇
28 迪勒颱風於104年8月8日侵臺，屬天災不可抗力或不可歸責
29 於契約當事人之事由，為兩造所不爭執，且監造單位於104
30 年8月10日以備忘錄知會臺中港務公司系爭工程有損害情
31 況，此有備忘錄及其附件可稽（見鑑定報告冊二第367-375

頁），而協信公司亦於同年月12日、13日以備忘錄知會臺中港務公司系爭工程有受損在補修處理中，俟後續處理情形將另提出展延工期，並於104年10月1日檢具事證向監造單位提出申請展延，亦有備忘錄及其附件可稽（見鑑定報告冊二第383-415頁），故因颱風侵襲以致損壞已完成之系爭工程項目，即與上開得申請展延工期規定相符，而根據協信公司提出之上開蘇迪勒颱風災損及修復相關備忘錄及附件顯示，系爭工程受蘇迪勒颱風影響造成損害內容範圍業經監造單位104年8月18日備忘錄確認在案（見鑑定報告冊二第376頁），且於備忘錄說明中表明其可依系爭契約相關規定申請工期展延事宜，並參閱協信公司提出之施工日誌（見鑑定報告冊二第417-479頁）顯示，協信公司自104年8月10日至同年10月10日間均逐步進行災損修復作業，災修期間計62日，其中有記載災害修復工項之日期為8月10日至15日、8月20日至25日、8月27日至29日、9月1日至3日、9月8日至11日、9月16日至19日、9月22日、9月26日、10月1日、10月3日至4日、10月7日，合計32日，則以實際修復日數計算，協信公司自得展延32日，鑑定報告及補充鑑定報告亦同此認定（見鑑定報告冊一第23頁、補充鑑定報告冊一第61頁）。

2. 又因發布蘇迪勒颱風警報，已由人事行政局宣布104年8月8日臺中市停止上班上課訊息，為兩造所不爭執之事實，故因停止上班影響施工之日亦應予以計列展延1日。

3. 臺中港務公司雖抗辯：依系爭契約第9條第(七)項工程保管「1. 履約標的未經驗收移交接管單位接收前，所有已完成之工程及到場之材料、機具、設備，包括機關供給及廠商自備者，均由廠商負責保管。如有損壞缺少，概由廠商負責賠償」規定，故臺中港務公司接收前之履約標的是均由協信公司負責保管，如有損壞即應由協信公司負責等語。惟本件協信公司係請求因颱風來襲致停工及修復日數問題，則依系爭契約第16條第(五)項第2款及第6款、第7條第(三)項第1款第(1)、(2)目規定，協信公司自得申請工期展延，臺中港務公

司前開抗辯，自屬無據。

4. 另臺中港務公司雖質疑協信公司提出施工日誌之真實性，然鑑於施工日誌為施工期間由施工單位完整記載現場實際施工項目內容及數量，包含施工項目內容、數量、天候及停工等資訊，記載後並提送經監造單位及業主核備之重要記錄，有關實際詳細災損修復內容，自得以施工日誌所記載內容為準，臺中港務公司就此所為質疑，亦屬無據。

5. 協信公司雖主張：施工日誌未記載修復工項之日期，係協信公司與監造等共同討論修復方法，以及災害修復所需材料之備料，並進行施工機具及人員整備等工作，因此，亦應予計入展延工期之範圍等語，然104年8月8日蘇迪勒颱風來襲所造成破壞受損之災損部分係於104年10月10日始修復完畢，在此期間，協信公司上開主張縱屬實情，然其既未記載於施工日誌內，自不得計入展延工期，始符公平。

6. 基上，因蘇迪勒颱風來襲致已完成之工項遭受破壞需修復而影響施工時程，協信公司應得展延33日（32日＋1日＝33日），其逾此請求，即無理由。

（四）因預鑄樑預留鋼筋設計間距過密致影響吊裝作業：

查預鑄樑吊裝工項實際施工期程為104年1月14日至105年3月7日，此有協信公司105年5月20日申請展延之函文可稽（見鑑定報告冊二第483頁），然依系爭契約第7條第（三）項工程延期規定，需展延工期者，廠商應於事故發生或消滅後7日內通知機關，並於45日內檢具事證，以書面向機關申請展延工期，已如前述，則協信公司於105年5月20日始以預鑄樑預留鋼筋設計間距過密致影響吊裝作業為由申請展延工期，顯已超過上開契約規定之申請時間，自屬無據。況預留鋼筋設計間距是否過密，應屬施工階段初期，進行施工計畫研擬及清圖階段時應提出與設計監造單位研商並解決的問題，或應辦理變更設計，故協信公司亦不得以此原由申請展延工期。

（五）因樑間接頭鋼筋設計間距過密致影響施工期程：

查樑間接頭工項實際施工期程為104年2月25日至105年4月1

01 日，此有協信公司105年5月20日申請展延之函文可稽（見鑑
02 定報告冊二第483頁），然協信公司於105年5月20日始以樑
03 間接頭鋼筋設計間距過密致影響施工工期為由，申請展延工
04 期，顯已超過上開系爭契約第7條第(三)項工程延期之申請
05 時間規定，自屬無據。況鋼筋設計間距是否過密問題，應屬
06 施工階段初期，進行施工計畫研擬及清圖階段時應提出與設
07 計監造單位研商並解決的問題，或應辦理變更設計，故協信
08 公司亦不得以此原因申請展延工期。

09 (六)因碼頭面板鋼筋設計高程過高，影響給水管溝底部高程：

10 查關於碼頭面板鋼筋工項實際施工工期為105年2月16日至同
11 年月23日，此有協信公司105年5月20日申請展延之函文可稽
12 （見鑑定報告冊二第484頁），然協信公司於105年5月20日
13 始以碼頭面板鋼筋設計高程過高，致影響給水管溝底部高程
14 為由，申請展延工期，顯已超過上開系爭契約第7條第(三)
15 項工程延期之申請時間規定，自屬無據。況此工項問題，應
16 屬施工階段初期，進行施工計畫研擬及清圖階段時應提出與
17 設計監造單位研商並解決的問題，或應辦理變更設計，故協
18 信公司亦不得以此原因申請展延工期。

19 (七)因碼頭面給水管溝設計寬度不足，DIP管及可撓性接頭無法
20 安裝：

21 查關於此工項實際施工工期為105年4月20日至同年月21日，
22 此有協信公司105年5月20日申請展延之函文可稽（見鑑定報
23 告冊二第484頁），然協信公司於105年5月20日始以碼頭面
24 給水管溝設計寬度不足，DIP管及可撓性接頭無法安裝為
25 由，申請展延工期，顯已超過上開系爭契約第7條第(三)項
26 工程延期之申請時間規定，自屬無據。況此工項問題，應屬
27 施工階段初期，進行施工計畫研擬及清圖階段時應提出與設
28 計監造單位研商並解決的問題，或應辦理變更設計，故協信
29 公司亦不得以此原因申請展延工期。

30 (八)因強風及大雨等惡劣天候因素影響施工：

31 1. 依臺中港務公司104年5月8日中港工字第0000000000號函中

說明二、(二)項表示：「有關氣候影響因素展延工期部分，同意展延鳳凰颱風期間工期1日，影響進度百分比為0.2%。其餘因氣候因展延部分，俟本工程結束，統計施工期間強風、降雨日數並與往年日數比較評估後，再另案提出申請」等語（見鑑定報告冊二第571頁），且依系爭契約第7條第(三)項第1款第(2)目亦規定：因天候影響無法施工者，廠商得申請展延工期，已如前述。另依據行政院勞動部頒布之起重升降機具安全規則第40條規定：因強風、大雨、大雪等惡劣氣候，致作業有危險之虞時，應禁止工作（見鑑定報告冊二第556頁）、行政院勞工委員會89年09月29日(89)台勞安二字第0000000號解釋函說明二：所謂強風大雨，如用於事後檢查，指10分鐘的平均風速達每秒10公尺以上者為強風，一次降雨量達50公釐以上者為大雨；如用於事前防範及停止作業規定，應據當地有關之氣象預報及作業地域狀況，預想該作之危險性，如有災害發生之虞即應適用（見鑑定報告冊二第565頁）、職業安全衛生法第18條第1、2項亦規定：工作場所有立即發生危險之虞時，雇主或工作場所負責人應即令停止作業，並使勞工退避至安全場所。勞工執行職務發現有立即發生危險之虞時，得在不危及其他工作者安全情形下，自行停止作業及退避至安全場所，並立即向直屬主管報告。職業安全衛生法施行細則第25第2款條亦規定：「本法第18條第1項及第2項所稱有立即發生危險之虞時，指勞工處於需採取緊急應變或立即避難之下列情形之一：二、從事河川工程、河堤、海堤或圍堰等作業，因強風、大雨或地震，致有發生危險之虞時。」

2. 又參照工程慣例，颱風來襲前應做防災準備，例如遷移機具及工地防颱工作，颱風來襲過後做工地復原工作。故除颱風當日應給予1日工期外，防災準備及工地復原應各給予半日工期，合計2日工期。
3. 查自102年7月12日至105年4月25日施工日誌（見鑑定報告冊二第594-602頁）中有符合氣象局（見鑑定報告冊二第000-0

00頁)強風及大雨停工條件，並依據職業安全衛生法而實際停工日期如下：(1)102年7月13日蘇利颱風來襲，應展延2日；(2)103年1月15日有強風，應展延1日；(3)103年7月23日麥德姆颱風來襲，應展延2日；(4)103年8月5日上半年有大雨(下半年已停工無施作)，應展延1日；(5)103年9月21日鳳凰颱風來襲，應展延2日；(6)104年9月28日杜鵑颱風來襲，應展延2日；(7)105年3月10日有強風，應展延1日；(8)105年3月24日有強風，應展延1日，以上合計展延12日。至於其他日期雖有符合強風及大雨停工條件，但因施工日誌顯示有施工記錄並無停工狀況，故不得展延，鑑定報告及補充鑑定報告亦同此認定(見鑑定報告冊一第34頁、補充鑑定報告冊一第68頁)。

4. 臺中港務公司雖以系爭工程施工說明書壹、特定條款第11.1、11.2條規定，抗辯協信公司以惡劣天候因素影響施工而延展工期，並無理由等語，已為協信公司所否認，且施工說明書壹、特定條款第11.1條「本工程計畫區域用地有限，施工區環境仍受颱風、季風浪影響，承包商應確實掌握工址環境，依本工程限定之工法施工，亦須選用正確之施工方式、足夠能量之施工設備及專業施工人員。如以海運運載或拖航鋼管樁…等工材及施工機具至工區施工，須詳細評估可能遭遇之風險並投保必要之工程險，所有風險損失均由承包商負責」規定(見補充鑑定報告冊二第662頁)，乃承包商施工應依環境選用正確方式施工、投保及負擔風險損失規定；而特定條款第11.2條「承包商基於施工考量，應自行負責取得施工期間之海象資料以及地形地質資料，以作為施工依據並採取必要之因應措施，以免延誤履約期限。機關為監督、檢(查)驗、審核、驗收工程需要，承包商應將所有該等最新之預測或實測或統計資料提供給機關，所需費用均已包含契約總價」規定(見補充鑑定報告冊二第662頁)，乃承包商應負責取得施工期間之海象資料以及地形地質資料，並做好因應措施之規定，均核與展延工期無關，自難據為有利於臺

01 中港務公司之認定。另參颱風、強風及大雨等惡劣天候因素
02 為無法掌握之情形，正常並未納入施工計畫及預定進度網圖
03 中考量，且依系爭工程施工說明書壹、特定條款第20.1條
04 「契約規定之不可抗力之事故、天候影響或不可歸責廠商之
05 事由而得延長工程履約之期限，並非以該事由本身判斷，而
06 係承包商對於海事工程已充分善盡其善良管理人應注意義務
07 之評估及採取應對措施後，尚無法為一般性之掌握而無從預
08 計其影響者而言。承包商應於投標前，一般估計其掌握資訊
09 不精確可能遲延工期時應如何趕工；不得於事故發生時，即
10 主張有上開採購契約書所定之情事」規定，衡酌強風及大雨
11 等惡劣天候因素屬不容易掌握之資訊，則基於安全考量而停
12 止施工亦為協信公司採取應對措施之一，是協信公司依系爭
13 契約第7條第(三)項第1款第(2)目規定展延工期，亦屬有
14 據。

15 5. 基上，因天候因素影響施工，協信公司應得展延12日，其逾
16 此請求，即無理由。

17 (九)因石料供應不足致使整體工程進度延後，造成預鑄構件吊裝
18 及碼頭上部結構施作作業受天候影響：因天候因素影響施工
19 部分，既於上開(八)認定，則無於本工項重複計列，故協信
20 公司就此部分另請求展延73.5日，亦無足採。

21 (十)綜上，如附表一所示展延工期事由，協信公司應得展延日數
22 為250日（205日+33日+12日=250日），而系爭工程於102
23 年7月6日開工，原預定工期為750日，展延250日後，工期為
24 1000日，即應展延至105年3月31日竣工，逾此期日後，即屬
25 因可歸責於協信公司之事由而逾期完工。而系爭工程實際竣
26 工日為105年4月25日，是協信公司逾期完工計25日，堪予認
27 定。

28 三、協信公司請求依民法第252條規定酌減違約金，酌減金額應
29 為多少？協信公司請求臺中港務公司給付逾期違約金不當扣
30 款金額1億5936萬元，有無理由？

31 (一)查臺中港務公司前以協信公司逾期218日完工為由，計算逾

期違約金1億5936萬元（見兩造不爭執事項三），然協信公司得以附表一編號1、3、8所示事由展延工期，於扣除重疊日數計算後，合計250日，協信公司實際逾期25日完工之事實，業經本院認定如前，而依系爭契約第16條遲延履約「（一）逾期違約金，以日為單位，按逾期日數，每日依契約價金總額1/1000計算逾期違約金」規定（見原審卷一第26頁），及本件契約價金總額為7億9680萬元，逾期25日之違約金為1992萬元（即7億9680萬元 $\times$ 0.001 $\times$ 25=1992萬元），是臺中港務公司應僅得計罰1992萬元逾期違約金，逾該範圍扣計之逾期違約金1億3944萬元部分（即1億5936萬元-1992萬元=1億3944萬元），臺中港務公司扣計違約金即無理由，並應依系爭契約第5條第（一）項規定給付協信公司該部分工程款。故就此部分，協信公司依約請求臺中港務公司給付1億3944萬元，核屬有據，應予准許；協信公司逾該範圍，再請求臺中港務公司給付1992萬元，應無理由，不應准許。

（二）逾期違約金之酌減：

1. 協信公司又主張：系爭契約第16條逾期違約金性質，屬損害賠償預定性違約金，然臺中港務公司實際上並未因此受有任何損害，應予以酌減違約金至零，或參酌000號碼頭原本之規劃之時間及用途，對於臺中港務公司實無影響，故逾期違約金應酌減至5分之1即400萬元等語，已為臺中港務公司所否認，並以前揭情詞置辯。
2. 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，而約定之違約金是否過高，應就債務人若能如期履行債務時，債權人可得享受之一切利益為衡量標準，而非以僅約定一日之違約金若干為衡量標準，且法院酌減違約金至相當之數額，關於是否相當，須依一般客觀事實、社會經濟狀況及當事人所受損害情形，以為酌定標準，此不問違約金作用為懲罰性抑為損害賠償之預定，均有其適用（最高法院79年台上字第1915號判例、104年度台上字第8

95號判決參照)。

3. 本院審酌系爭000號碼頭，原係規劃於105年底增加作為民間煤炭裝卸碼頭或大宗散雜貨碼頭使用，此有臺中港務公司不爭執之政風新聞電子報、網路及發展建設計畫資料可參（見原審卷二第218-220頁、本院卷五第24頁），而系爭工程於105年4月25日實際竣工，並未逾越000號碼頭當初規劃於105年年底使用之期程，且該號碼頭第一次有船舶停靠係於105年9月間，亦有裝卸費計費清單可證（見原審卷二第221頁），因此就碼頭啟用時間而言，系爭工程逾期25日完工，對臺中港務公司造成之影響核屬有限，然考量000號碼頭出租作為「專用碼頭」，年租金費用約9164萬元，變動管理費1945萬3000元，收益合計高達1億1109萬3000元，另更有一般輪碼頭碇泊費、垃圾清理費、曳船費、拖船纜繩費及交通船管理費等收益合計1490萬9524元，此分別有臺中港務公司110年1月22日業務處便簽、費用明細表可參（見本院卷五第29-40頁），二項合計為1億2600萬2524元（即1億1109萬3000元+1490萬9524元=1億2600萬2524元），平均每日收益高達34萬5212元（即1億2600萬2524元÷365÷34萬5212元），逾期25日，即受有863餘萬元之損失，可見系爭工程之逾期對臺中港務公司造成之損害非輕，爰綜合上開一般客觀事實、社會經濟狀況、當事人所受損害及公共利益各情後，認系爭契約第16條規定之逾期違約金，每日依契約價金總額1/1000（即每日79萬6800元）計付違約金，尚屬過高，應按契約價金總額按日以0.5/1000（即每日39萬8400元）計付違約金，較為適當。依此計算，本件逾期違約金總額1992萬元經核減後，應為996萬元（即7億9680萬元×0.0005×25=996萬元）。
4. 臺中港務公司雖抗辯：依照私法自治、契約自由及交易秩序之維護，系爭契約之逾期違約金已無酌減空間，且系爭工程為新建碼頭工程，亦涉及公共利益之考量，不應酌減等語，然為協信公司所否認，且按違約金之約定，乃基於個人自主

01 意思之發展、自我決定及自我拘束所形成之當事人間之規
02 範，本諸契約自由原則之精神，契約當事人對於其所約定之
03 違約金數額，原應受其約束。惟當事人所約定之違約金過高
04 者，為避免違約金制度造成違背契約正義等值之原則，法院
05 得比照債權人因一部履行所受之利益或參酌當事人所受損害
06 情形，減少違約金（最高法院104年度台上字第895號判決參
07 照）。本件系爭工程既已完工，僅逾期25日，逾期日數尚
08 短，乃審酌協信公司已全部竣工，及臺中港務公司因逾期可
09 能受有之損害，認系爭契約第16條規定之逾期違約金過高，
10 予以酌減，於法並無不合，臺中港務公司前開抗辯，尚不足
11 採。

- 12 5. 按無法律上之原因而受利益，致他人受損害者，應返還其利
13 益。雖有法律上之原因，而其後已不存在者，亦同，民法第
14 179條定有明文。又約定之違約金過高者，除出於債務人之
15 自由意思，已任意給付，可認為債務人自願依約履行，不容
16 其請求返還外，法院仍得依民法第252條規定，酌減至相當
17 之數額；且於法院為核減後，債務人就該核減部分之數額，
18 因原給付之法律上原因已不存在，自得依不當得利法律關係
19 請求債權人返還（最高法院104年度台上字第1171號、105年
20 度台上字第289號判決參照）。本件依系爭契約第16條第
21 (三)項「逾期違約金之支付，機關得自應付價金中扣抵」規
22 定，足見臺中港務公司已將其應給付協信公司之工程款扣抵
23 協信公司之逾期違約金，且此扣抵乃臺中港務公司單方逕依
24 約認定而為，非出於協信公司之自由意思任意給付，則依前
25 揭說明，前開逾期違約金既經本院認定有過高情事，而應予
26 酌減，則協信公司依不當得利法律關係請求臺中港務公司返
27 還酌減部分之數額，自屬有據。又臺中港務公司得收取之逾
28 期違約金應酌減為996萬元，業經本院認定如前，然臺中港
29 務公司已自工程款中扣抵1992萬元之違約金，超過之996萬
30 元即屬無法律上之原因而受有利益，致協信公司受有損害，
31 則協信公司請求臺中港務公司返還996萬元，即屬有據，超

01 過上開部分之請求，則為無理由。

02 四、協信公司請求臺中港務公司給付如附表二所示工程款，有無
03 理由？

04 (一)關於協信公司未使用台船及自航式起重船進行石料拋放而被
05 扣款592萬8665元部分：

06 1. 依系爭契約第19條第(五)項「契約約定之採購標的，其有下列
07 列情形之一者，廠商得敘明理由，檢附規格、功能、效益及
08 價格比較表，徵得機關書面同意後，以其他規格、功能及效
09 益相同或較優者代之。但不得據以增加契約價金。其因減省
10 廠商履約費用者，應自契約價金中扣除…。」規定（見原審
11 卷一第27頁背面），又依施工說明書參、技術規範第02392
12 章第3.2.7條關於護基及護坡石料拋放，其第(4)、(5)款規
13 定：「以起重機配合起重船或台船，依設計坡度分層吊放塊
14 石。吊放時，配合潛水人員水下整理，使塊石互相密合、穩
15 定」、「為確保基樁樁身、基樁之防蝕塗裝(若有時)或陰極
16 防蝕處理及相關結構或設施之安全，石料嚴禁以傾卸車直接
17 傾倒。拋放塊石應使用吊車配合吊網為之」（見鑑定報告冊
18 二第674頁），是協信公司為石料拋放，其施工方式即應符
19 合該等規定，然協信公司進行石料拋放時，並未使用台船及
20 自航式起重船之事實，為兩造所不爭執，堪信為真。而依系
21 爭契約之詳細價目表之壹.一.132至134事項之單價分析表確
22 實有編列僱用台船、自航式起重船、潛水伕組及吊車之費用
23 （見鑑定報告冊一第290、291頁），故在護坡進行拋放塊石
24 作業時，起重船或台船、潛水伕組及吊車均為不可或缺的工
25 項，則協信公司進行石料拋放時，並未使用台船及自航式起
26 重船，而僅使用吊車及配合其他相關機具進行石塊拋放，固
27 與上開規定不完全符合，然審酌臺中港務公司於105年1月28
28 日曾以中港工字第0000000000號函說明二表示：協信公司另
29 採其他方式施工(即使用吊車，配合其他相關機具，完成拋
30 放石塊之作業)，經監造單位檢討相關施工過程、查驗作
31 業，尚符合設計圖示及契約規範要求，惟變更工法而減省履

約費用應予扣回等語（見原審卷二第72頁），及考量協信公司進行拋石所支出使用300T吊車與長臂挖土機之金額即高達1972萬8000元，亦有其105年7月13日函文可稽（見鑑定報告冊二第695頁），故臺中港務公司僅以協信公司未使用台船及自航式起重船進行石料拋放為由，即抗辯應將僱用台船及自航式起重船之費用全部扣除云云，顯失公平，不足憑採。是審酌協信公司既以吊車及其他相關機具替代作業亦需要費用，且亦已完成拋石作業，則就此僱用台船及自航式起重船之費用應以2分之1計算，故協信公司就此部分費用，請求臺中港務公司給付296萬4,332元（即 $00000000 \div 2 = 00000000$ ），即屬有據，逾此範圍之請求，核屬無據。

2. 協信公司雖主張其因進行石料拋放，使用吊車及其他相關機具，其所支出之費用遠高於契約約定之費用，故僱用台船及自航式起重船之費用，應全部給付等語，然協信公司非但未能舉證證明其使用吊車及其他相關機具所支出之費用，且協信公司既未依系爭契約約定使用台船及自航式起重船在先，縱有該項費用之支出及高於契約約定之費用，亦應為協信公司履約所必須承擔之部分風險成本，始符兩造簽訂系爭契約第19條第(五)項規定之原意，是協信公司前開主張，亦不足採。

(二)關於協信公司使用○○路石料，而被扣除破碎作業費用146萬5528元部分：

1. 查臺中港務公司因另找其他廠商發包「台中港○○路胸牆打除工程」所供應之石料，已破碎至本件系爭工程可使用之規格，因此協信公司無需再進行破碎作業等事實，為兩造所不爭執，堪信為真。
2. 次查施工說明書壹、特別條款10.15石料回收再利用規定，其中第(9)「設計圖L-08所示工址外⑥未回收區現存石料以小卵石為主。承包商得以50m×50m為單元進行篩選試挖，若可利用石料少於35%以上，經工程司同意得放棄篩選。全區篩選可用石料如仍不足本工程使用，業主將提供混凝土塊或

01 消坡塊交承包商破碎替代塊時使用，如再有不足，業主將提
02 供其他西碼頭區內石料供承包商取用。」規定（見補充鑑定
03 報告冊二第660頁），可見系爭契約詳細價目表壹.一.1.136
04 「現有港區陸域回收石料破碎及整理與堆儲(鬆方)」乙項
05 （見原審卷一第34頁），雖有破碎項目，但實際上石料回收
06 並不一定經過破碎，但均是採統一單價計價。又施工說明書
07 壹、特別條款10.15石料回收再利用規定，其中第(11)亦規
08 定：「本工程工址外之石料回收(含已回收及未回收區)單
09 價，含石料篩選、整理、分類、破碎近運、計量測量、場地
10 整理、保管等所需費用，不含拋放費用；各回收區不論運距
11 遠近、分項工率多寡，均採統一單價計價。」（見補充鑑定
12 報告冊二第661頁），其中所載「各回收區不論運距遠近、
13 分項工率多寡，均採統一單價計價」，故「吊車」、「挖土
14 機」、「灑水車」、「指揮工」、「技工」、「小工」、
15 「零星工料」等七項之費用，不論分項工率多寡，均採統一
16 單價計價，堪以認定，補充鑑定報告亦同此認定（見補充鑑
17 定報告冊一第80頁）。

18 3. 再者，前開系爭契約詳細價目表壹.一.1.136「現有港區陸
19 域回收石料破碎及整理與堆儲(鬆方)」乙項之單價為209元
20 （見原審卷一第34頁），則臺中港務公司抗辯前開七項費用
21 以44%計價，即單價應比例調整為91.96元（即 $209 \times 44\% = 91.96$ ）
22 ，顯與上開規定不合，不足憑採。另依系爭契約之詳
23 細價目表之壹.一.136事項之單價分析表，其中破碎機編列
24 之複價費用確為57元（見原審卷一第252頁、鑑定報告冊一
25 第292頁），故就減省破碎作業之費用，協信公司主張應調
26 整單價為152元（即 $209 - 57 = 152$ 元），應可採信。

27 4. 基上，協信公司確實不用再進行「壹一1.136：現有港區陸
28 域回收石料破碎及整理與堆儲（鬆方）」工項當中之「破碎
29 作業」，而且臺中港務公司於給付該項工程款之計算係以該
30 工項單價每立方公尺91.96元計價等情，為兩造所不爭執
31 （見兩造不爭執事項五），是臺中港務公司尚應給付協信公

司此工項差額146萬5528元【 $(152\text{元}-91.96\text{元})\times 24409.2=146\text{萬}5528\text{元}$ 】。協信公司此部分之請求，即屬有據。

(三)關於協信公司增設甲種安全圍籬之費用部分：

查協信公司於102年12月24日施作甲種安全圍籬1065.22公尺，另於103年11月5日在臺中港務公司同意租借場地，增加預鑄構件製作場地並增設甲種安全圍籬562.3公尺，總數量為1,627.5公尺，此為兩造所不爭執之事實，並有臺中港務公司103年4月16日函文可證（見鑑定報告冊二第713、714頁），堪信為真。協信公司雖依系爭契約第3條規定，契約價金之計價，應按契約詳細價目表所載工項之單價，依實際所施作成之數量予以計價，及詳細價目表編列「壹.一.6.2：甲種安全圍籬」工項之「編碼(備註)」欄位記載「實作實算」為據，主張甲種安全圍籬尚有433.5公尺未計價，臺中港務公司應再給付39萬5786元云云，然為臺中港務公司所否認，且協信公司增設圍籬之上開場地，並非屬於原有工地範圍內，該場地既為協信公司預鑄構件製作場地之用，而衍生增加施作甲種安全圍籬562.3公尺，因預鑄構件製作場地並未事先規劃為工地使用範圍內，故該部分增設甲種安全圍籬應由協信公司自行負擔，是協信公司請求臺中港務公司給付此部分增設甲種安全圍籬之費用，自屬無據。

(四)協信公司於契約外再針對第3區及第6區進行石料再回收作業部分：

協信公司主張其已依系爭契約完成第1區至第7區之石料回收作業。然因石料供應不足，兩造於103年10月2日及10月30日之協調會中決議「擬放寬可使用石料規格(尺寸)」，針對第3區及第6區中10cm以上之卵石再次進行篩選回收以作為石料拋放之用，故協信公司又於103年12月5日完成第3區之再回收作業，回收數量1577.32立方公尺，及於104年1月7日完成第6區之再回收作業，回收數量236.4立方公尺，此重覆進行之回收作業導致協信公司成本之增加，依系爭契約第4條第(十)項「8.其他可歸責於機關之情形」，臺中港務公司就此

01 應再給付協信公司115萬8425元等語，固據其提出協調會會
02 議記錄2份（見原審卷一第255-258頁）、施工審驗單2份
03 （見原審卷一第259頁）為證，然為臺中港務公司所否認，
04 並抗辯第3區及第6區之重複施作，尚有石料可回收，係可歸
05 責協信公司第一次回收不確實所致等語。經查：

- 06 1. 依系爭契約詳細價目表及單價分析表（見補充鑑定報告冊二
07 第736-738頁），可知系爭契約規定石料回收作業之計價，
08 係以總回收數量計算，而非以作業次數計算，先予敘明。
- 09 2. 又兩造於103年10月2日協調會之決議事項(二)6.②固記載
10 「擬放寬可使用石料規格(尺寸)」，然根據監造單位104年
11 1月20日字監中港(000)-000號備忘錄（見原審卷二第133
12 頁）內容顯示，前開協調會之決議，並非放寬石料規格，而
13 係要求協信公司確實履行契約石料回收義務，就10公分以上
14 之卵石快進行篩選。再者，石料並非規則性之球體，且有橫
15 徑、長徑及縱徑比之規定，根據系爭契約施工說明書-工程
16 技術規範第02381章拋石第2.1.1卵石規定「卵石之石質須密
17 實、堅硬，健度與耐久性良好，不得含有風化石質。印石應
18 為圓形或橢圓形，其長徑應為橫徑之(1.2-1.8倍)，縱徑應
19 為橫徑之(0.5)倍以上。」（見補充鑑定報告冊二第704
20 頁），而關於石料10公分直徑要求，以篩分析通過概念來
21 說，10公分為石料立方體之之最小直徑，依一般土石形狀長
22 寬高比約為（1.2-1.8倍）以上，平均採1.5倍，及石料之密
23 度約為2650公斤/立方公尺，有協信公司提出之詮鴻實驗室
24 試驗報告可證（見本院卷三第11頁），10公分石料平均估算
25 為5.96公斤【即（0.1公尺×0.15公尺×0.15公尺）×2650公斤/
26 立方公尺=5.96公斤】，已符合系爭契約詳細價目表壹.一.
27 132「5-100kg塊石拋放(利用港區陸域回收料)」之規格，亦
28 即石料達5公斤以上，即屬協信公司依系爭契約應回收之石
29 料，故10公分直徑要求並非放寬石料規格，堪以認定，補充
30 鑑定報告亦同此認定（見補充鑑定報告冊一第94頁）。
- 31 3. 是協信公司又於103年12月5日、104年1月7日就第3區、第6

01 區進行第二次回收作業，顯然係因其於第一次之回收作業不
02 確實，致未能完全將該等區域內之石料回收完成，致需再進
03 行第二次回收，應可歸責於協信公司，臺中港務公司前開所
04 辯，應可採信，故因此而增加之作業成本，協信公司自不得
05 向臺中港務公司請求給付，其就此所為請求，自屬無據。

06 (五)關於協信公司進行詳細價目表壹.一.3.3現有護岸石料及混
07 擬土塊回收作業之費用部分：

08 協信公司主張其施作詳細價目表壹.一.3.3現有護岸石料及
09 混凝土塊作業，所需之開挖量體、篩選量體及施工費用均維
10 持固定，故系爭契約就此原載複價887萬1580元，然臺中港
11 務公司就此一工項僅依實際回收數量11551.45立方公尺予以
12 計價236萬8047.25元，協信公司得依系爭契約第3條第(三)
13 項第2款之規定，就此顯不合理之部分調整單價及計算契約
14 價金，而得請求臺中港務公司再給付650萬3533元等語，然
15 為臺中港務公司所否認，並抗辯：系爭契約既已規定實做實
16 算，即應以此計價，無再調整之必要等語。經查：

17 1. 關於協信公司就詳細價目表壹.一.3.3現有護岸石料及混凝
18 土塊作業，於系爭工程最終結算時，其實際回收數量僅為11
19 551.45立方公尺，與系爭契約詳細價目表壹.一.3.3現有護
20 岸石料與混凝土塊回收(含聚石切印石及混凝土破碎)(鬆
21 方)所載數量為43276立方公尺相較，顯有減少情事，此為
22 兩造所不爭執之事實，並有工程結算驗收證明書、詳細價目
23 表可證(見原審卷二第79頁背面、卷一第35頁)，堪信為
24 真。

25 2. 又系爭契約第4條第(二)項雖規定：「契約所附供廠商投標
26 用之工程數量清單，其數量為估計數，除另有規定者外，不
27 應視為廠商完成履約所須供應或施作之實際數量」，而詳細
28 價目表壹.一.3.3現有護岸石料與混凝土塊回收之備註欄亦
29 註明為「實做實算」(見原審卷一第35頁)，故系爭契約以
30 實際回收之數量計價，固屬有據；然依系爭契約第3條第
31 (三)項第2款亦規定：「工程之個別項目實作數量較契約所

01 定數量減少達30%以上時，依原契約單價計算契約價金顯不
02 合理者，應就顯不合理之部分以契約變更合理調整實作數量
03 部分之契約單價及計算契約價金。」本件協信公司就石料實
04 際回收數量為11551.45立方公尺，以較系爭契約原約定數量
05 43276立方公尺，減少達73.3%【即 $(00000-00000.45) \div 43$
06 $276 \div 0.733$ 】，已符合系爭契約第3條第(三)項第2款所約定
07 「工程之個別項目實作數量較契約所定數量減少達30%以
08 上」之情形；再者，依工程設計圖L04之說明4「混凝土及石
09 料回收以90%回收率計量，其餘10%回收率以挖方計量」（見
10 補充鑑定報告冊一第217頁）、及系爭契約施工說明書特別
11 條款10.13「本工程承包商應於EL. -1.0m以上之石料及混凝
12 土塊均需予以回收(位置詳設計圖L-02~L-04)，…。本工項
13 已編列於詳細價目表『石料與混凝土塊回收(含漿砌卵石及
14 混凝土破碎)(鬆方)』項目內。本項回收數量暫依現有地形
15 及開挖斷面估略，並以回收率90%及孔隙率25%計算回收數
16 量，實際數量應於堆置區實際丈量體積後所得數量為準。以
17 丈量所得之數量應為鬆方之數量。另約有10%回收率則以浚
18 挖計量。」（見補充鑑定報告冊二第659頁）；然根據監造
19 單位103年9月14日、15日字監中港(105)-000、(105)-000備
20 忘錄之記載，依系爭契約條款及原設計所估算方式，現有護
21 岸石料及混凝土之回收使用率約為72%(回收率90%及孔隙率2
22 5%計算回收數量)，惟經前揭試挖結果，回收率約僅為33%-
23 40%之間，與原設計之差異甚鉅等語（見補充鑑定報告冊二
24 第762-766頁）。

- 25 3. 本件系爭工程結算時，協信公司就石料實際回收數量僅為系
26 爭契約原約定數量之26.7%，已如前述，審酌系爭工程執行
27 無論實際回收數量為何，協信公司施作此一工項所需之開挖
28 量體、篩選量體及施工費用均維持固定，然而因實際回收數
29 量僅為系爭契約原定數量之26.7%，與前開預估回收使用率
30 約72%甚鉅，該施工成本變化不大但回收量變小情況下，石
31 料回收單價顯然提高，依系爭契約單價計算契約價金即有顯

01 不合理情形，則依系爭契約第3條第(三)項第2款規定，就此
02 顯不合理之部分，應合理調整實作數量部分之契約單價及計
03 算契約價金，是審酌前開情形，認以採提高單價20%方式為
04 當，即將原單價調整為246元（即205元 $\times$ 120%=246元），而
05 現有護岸石料及混凝土回收作業之費用284萬1657元（即246
06 元 $\times$ 11551.45立方公尺=284萬1657元，元以下四捨五入），
07 因臺中港務公司已支付236萬8047元，是協信公司請求臺中
08 港務公司再給付47萬3610元（即284萬1657元－236萬8047元
09 =47萬3610元），即屬有據，逾此範圍之請求，即無理由。

10 (六)關於樑間接頭鋼筋設計間距過密，協信公司變更設計採分段
11 焊接方式施工所增加之工程款部分：

12 協信公司主張因樑間接頭設計間距過密，使樑間接頭鋼筋綁
13 紮作業無法進行，會同監造單位會勘後，依據監造單位同意
14 之處理方式將每座樑間接頭中主筋由原來採一般綁紮之方
15 式，調整為將原鋼筋截為數段，提換較長之鋼筋並排紮於設
16 計位置後再加以銲接固定，完成後始能進行後續作業，因此
17 耗費極大之成本、工時、人力及機具，增加費用702萬0218
18 元等語，固據其提出施工日誌、工程估驗計價單、點工明
19 細、點工總表及廠商估算等資料為證（見原審卷一第260
20 頁、鑑定報告冊二第759-762頁），然為臺中港務公司所否
21 認，並抗辯：協信公司未經臺中港務公司同意，自行變更設
22 計，且僅發函片面通知監造單位，核屬協信公司之自行變
23 更，不生契約變更設計之效力等語。經查：

- 24 1. 依系爭契約第19條第(八)項規定：「契約之變更，非經機關
25 及廠商雙方合意，作成書面紀錄，並簽名蓋章者無效。」
26 （見原審卷一第27頁背面），又系爭契約一般條款第25條變
27 更契約（含變更設計），其中第25.1規定：「如有變更設計
28 或因施工遇地下障礙物致施工條件改變而需變更施工時，承
29 包商應即遵照工程司指示配合辦理，不得因未議價、議價不
30 成或其他理由，而拖延或拒絕施，否則因而延誤工期，一切
31 責任由承包商負擔，本項規定優先於契約及其他圖說規

01 定。」（見鑑定報告冊二第782頁），本件系爭工程因樑間
02 接頭鋼筋設計間距過密，致協信公司變更設計採分段焊接方
03 式施工，且經設計及監造位會勘並同意變更施工方法等事
04 實，固為兩造所不爭執，但協信公司確實未依前開規定，與
05 臺中港務公司辦理設計或契約變更，則協信公司雖因此而增
06 加費用，但既未經臺中港務公司之同意，依前開規定，自不
07 得事後向臺中港務公司請求給付。

08 2. 協信公司雖又主張依系爭契約第4條第(十)項第8款規定：其
09 他可歸責於臺中港務公司之情形，致增加協信公司履約成本
10 者，協信公司為完成契約標的所需增加之必要費用，由臺中
11 港務公司負擔，故協信公司亦得請求此工項增加之費用等
12 語，然臺中港務公司就此否認有可歸責情形，且樑間接頭鋼
13 筋設計間距是否過密，應屬施工階段初期，進行施工計畫研
14 擬及清圖階段時應提出與設計監造單位研商並解決的問題，
15 經兩造同意並應辦理設計變更，雙方書面合意估驗付款。協
16 信公司並未履行變更設計之約定程序，自不得認屬可歸責於
17 臺中港務公司之情形，其因此項變更施工額外支出之費用，
18 即不得向臺中港務公司請求，是協信公司此部分主張，亦屬
19 無據。

20 (七)綜上，協信公司以附表二編號1、2、5所示項目，請求臺中
21 港務公司給付工程款合計為490萬3470元（即296萬4332元＋
22 146萬5528元＋47萬3610元＝490萬3470元），逾此範圍之請
23 求，即屬無據。

24 五、未按給付有確定期限者，債務人自期限屆滿時起，負遲延責
25 任。給付無確定期限者，債務人於債權人得請求給付時，經
26 其催告而未為給付，自受催告時起，負遲延責任。其經債權
27 人起訴而送達訴狀，或依督促程序送達支付命令，或為其他
28 相類之行為者，與催告有同一之效力。前項催告定有期限者
29 ，債務人自期限屆滿時起負遲延責任。遲延之債務，以支付
30 金錢為標的者，債權人得請求依法定利率計算之遲延利息。
31 應付利息之債務，其利率未經約定，亦無法律可據者，週年

01 利率為百分之5，民法第229條、第233條第1項前段、第203
02 條定有明文。又按當事人約定之違約金過高，經法院酌減至
03 相當之數額而為判決確定者，就該酌減之數額以外部分，如
04 債權人先為預扣，因該部分非出於債務人之自由意思而被扣
05 款，則關於此項給付請求權，應認於法院判決確定時，其請
06 求權始告發生，並於斯時屆其清償期，方符酌減違約金所生
07 形成力之原意（最高法院102年度台上字第1330號判決意旨
08 參照）。及按約定之違約金過高者，法院得減至相當之數
09 額，固為民法第252條所明定，惟應待法院為酌減違約金之
10 裁判，始生形成效力。故當事人（債權人）在法院為酌減
11 前，並無返還違約金之義務，必於法院為酌減裁判之法律效
12 果形成後，請求權一方（債務人）之請求權始確定發生，而
13 有因債權人給付遲延另須支付遲延利息問題（最高法院105
14 年台上字第2378號判決意旨參照）。本件協信公司得請求
15 臺中港務公司給付金額合計為1億5430萬3470元（即1億3944
16 萬元+996萬元+490萬3470元=1億5430萬3470元），業如
17 前述，惟其中996萬元部分，乃協信公司就逾期違約金請求
18 法院酌減，業經本院將原1992萬元之逾期違約金酌減996萬
19 元，亦如前述，則就此部分金額，係非出於協信公司自由意
20 思遭臺中港務公司扣款不予發還，臺中港務公司雖應返還予
21 協信公司，惟該返還違約金義務，係於法院為酌減裁判之法
22 律效果形成確定時，始告發生。是協信公司此項返還請求
23 權，既於本判決確定時發生，自應於斯時屆清償期，則臺中
24 港務公司關於因酌減違約金所生應返還996萬元部分，自應
25 於本件判決確定翌日起始負其給付遲延之責任。至於其餘臺
26 中港務公司應給付1億4434萬3470元（即1億5430萬3470元－
27 996萬=1億4434萬3470元）部分，協信公司已以原證3函文
28 催告臺中港務公司給付，並於105年11月14日送達臺中港務
29 公司，此為兩造所不爭執（見原審卷一第5頁背面、第47頁正
30 背面、卷二第155頁背面），是依前開規定，臺中港務公司
31 於收受該函文之翌日即105年11月15日起負給付遲延之責

01 任，並應按週年利率百分之5計算遲延利息。

02 柒、綜上所述，協信公司依系爭契約及民法第179條規定，請求
03 臺中港務公司給付1億5430萬3470元，及其中1億4434萬3470
04 元自105年11月15日起，其餘996萬元自本件判決確定之翌日
05 起，均至清償日止，按週年利率百分之5計算之利息部分，
06 核屬有據，應予准許；逾此部分之請求，為無理由，不應准
07 許。上開應准許之部分，原審就其中臺中港務公司應給付協
08 信公司1043萬3610元（即本院認定有理由之1億5430萬3470
09 元－原審判命給付之1億4386萬9860元＝1043萬3610元）本
10 息部分，為協信公司敗訴之判決，尚有未合，協信公司指摘
11 原判決此部分不當，求予廢棄，為有理由，爰由本院改判如
12 主文第2項所示。至於上開其餘應准許之部分，原審為協信
13 公司勝訴之判決，並分別諭知兩造供擔保後，得、免假執
14 行；及不應准許部分，原審判決為協信公司敗訴之諭知，並
15 駁回其此部分假執行之聲請，均無不合，協信公司之其餘上
16 訴及臺中港務公司之上訴，均無理由，應予駁回。又本判決
17 所命給付部分，兩造均陳明願供擔保宣告准免假執行，經核
18 均無不合，爰分別酌定相當擔保金額併予准許之。

19 捌、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
20 據，經本院斟酌後，認為均不足以影響本判決之結果，爰不
21 逐一論列，附此敘明。又臺中港務公司雖聲請將附表一、二
22 兩造爭議部分，再送工程會鑑定，然上開鑑定事項均經土木
23 技師公會二次詳為鑑定，並無證據足認其鑑定結果有何違誤
24 或不符實務工程原理之處，業如前述，自無更換鑑定單位重
25 行鑑定之必要，併予敘明。

26 玖、據上論結，本件協信公司之上訴為一部有理由、一部無理
27 由，臺中港務公司之上訴為無理由，依民事訴訟法第450
28 條、第449條第1項、第79條、第463條、第390條第2項、第3
29 92條第2項，判決如主文。

30 中 華 民 國 110 年 4 月 21 日
31 工程法庭 審判長法官 楊國精

法官 李立傑

法官 陳正禧

正本係照原本作成。

如不服本判決，應於收受送達後二十日內向本院提出上訴書狀，其未表明上訴理由者，應於提出上訴後二十日內向本院補提理由書狀（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，另應附具律師資格證書及釋明委任人與受任人有民事訴訟法第四百六十六條之一第一項但書或第二項所定關係之釋明文書影本。如委任律師提起上訴者，應一併繳納上訴裁判費。

書記官 陳信和

中 華 民 國 110 年 4 月 21 日

附表一：協信公司主張展延工期之事由及日數

編號	展延工期之事由	展延工期之日數	本院認定展延工期之日數
1	因臺中港務公司應提供之石料不足致影響施工進度	251日	205日
2	因契約原設計鋼管樁不足導致需接樁打設而影響施工時程	21日	0日
3	因蘇迪勒颱風來襲致已完成之工項遭受破壞需修復而影響施工時程	64日	33日
4	因預鑄樑預留鋼筋設計間距過密致影響吊裝作業	189日	0日
5	因樑間接頭鋼筋設計間距過密致影響施工期程	170日	0日
6	因碼頭面板鋼筋設計高程過高，影響給水管溝底部高程	7日	0日
7	因碼頭面給水管溝設計寬度不足，DIP管及可撓性接頭無法安裝	2日	0日
8	因強風及大雨等惡劣天候因素影響施工	209.5日	12日
9	因石料供應不足致使整體工程進度延後，造成預鑄構件吊裝及碼頭上部結構施作作業受天候影響	73.5日	0日

01

合 計	扣除重疊日數377.5日及前核准展延54日，尚有555.5日	250日
-----	--------------------------------	------

02

附表二：協信公司請求給付工程款之項目及金額

03

編號	臺中港務公司應給付工程款之項目	金額(新臺幣)	本院認定金額(新臺幣)
1	協信公司未使用台船及自航式起重船進行石料拋放之扣款	5,928,665元	2,964,332元
2	協信公司因使用○○路石料，被扣除破碎作業費用	1,465,528元	1,465,528元
3	協信公司增設甲種安全圍籬費用	395,786元	0元
4	協信公司於契約外再針對第3區及第6區進行石料再回收作業	1,158,433元	0元
5	協信公司進行詳細價目表壹.一.3.3現有護岸石料及混擬土塊回收作業之費用	6,503,533元	473,610元
6	因樑間接頭鋼筋設計間距過密，協信公司變更設計採分段焊接方式施工所增加之工程款	7,020,218元	0元
合 計		22,472,163元	4,903,470元