

臺灣臺北地方法院民事判決

105年度訴字第5086號

原告

即反訴被告 甲申由船業有限公司

法定代理人 賴彥均

訴訟代理人 胡峰賓律師

複代理人 李怡萱

被告

即反訴原告 舶克國際有限公司

法定代理人 羅鉅憲

訴訟代理人 曾勁元律師

葉啟程

上列當事人間給付款項事件，本院於民國111年4月22日言詞辯論終結，判決如下：

主 文

原告之訴及假執行之聲請均駁回。

本訴訴訟費用由原告負擔。

反訴被告應給付反訴原告新臺幣陸佰柒拾萬元，及自民國一百零五年十一月二十四日起至清償日止，按週年利率百分之五計算之利息。

反訴被告應給付反訴原告新臺幣陸拾壹萬貳仟貳佰伍拾元，及自本案判決送達翌日起至清償日止，按週年利率百分之五計算之利息。

反訴被告應給付反訴原告新臺幣伍拾柒萬陸仟肆佰柒拾柒元，及自民國一百零五年十一月二十四日起至清償日止，按週年利率百分之五計算之利息。

01 反訴原告其餘之訴駁回。

02 反訴訴訟費用由反訴被告負擔百分之七十一，餘由反訴原告負
03 擔。

04 本判決第三項於反訴原告以新臺幣貳佰貳拾肆萬元為反訴被告供
05 擔保後，得假執行。但反訴被告如以新臺幣陸佰柒拾萬元為反訴
06 原告預供擔保，得免為假執行。

07 本判決第四項於反訴原告以新臺幣貳拾壹萬元為反訴被告供擔保
08 後，得假執行。但反訴被告如以新臺幣陸拾壹萬貳仟貳佰伍拾元
09 為反訴原告預供擔保，得免為假執行。

10 本判決第五項於反訴原告以新臺幣貳拾萬元為反訴被告供擔保
11 後，得假執行。但反訴被告如以新臺幣伍拾柒萬陸仟肆佰柒拾柒
12 元為反訴原告預供擔保，得免為假執行。

13 反訴原告其餘假執行之聲請駁回。

14 事實及理由

15 甲、程序方面：

16 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
17 及就訴訟標的必須合一確定之人提起反訴；反訴之標的，如
18 專屬他法院管轄，或與本訴之標的及其防禦方法不相牽連
19 者，不得提起，民事訴訟法第259條、第260條第1項分別定
20 有明文。而所謂反訴之標的與本訴之標的及其防禦方法有牽
21 連關係者，乃指反訴標的之法律關係與本訴標的之法律關係
22 兩者之間，或反訴標的之法律關係與本訴被告作為防禦方法
23 所主張之法律關係兩者之間，有牽連關係而言。即舉凡本訴
24 標的之法律關係或作為防禦方法所主張之法律關係，與反訴
25 標的之法律關係同一，或當事人雙方所主張之權利，由同一
26 法律關係發生，或本訴標的之法律關係發生之原因，與反訴
27 標的之法律關係發生之原因，其主要部分相同，均可認兩者
28 間有牽連關係。經查，原告起訴主張被告於民國104年10月
29 21日與原告簽訂新建造船合約書（下稱系爭合約），委請原
30 告承攬建造名為「舶克2號GD-4617玻璃纖強化塑膠質電動載
31 客船」乙艘（下稱系爭船舶），迄尚積欠新臺幣（下同）

165萬元款項未給付，請求被告給付等語。被告即反訴原告則以原告即反訴被告經催告出面修補瑕疵仍置之不理，依民法第494條，以答辯狀繕本之送達，對反訴被告為解除系爭合約之意思表示，契約解除後，反訴被告應返還反訴原告已給付之款項788萬9,500元，賠償反訴原告違約金196萬8,500元及所失利益125萬3,226元，於105年11月16日提出反訴起訴狀請求反訴被告給付。經核本訴及反訴均係本於系爭合約及系爭船舶所生之爭執，原因事實及法律關係之審判資料有共通性或牽連性，揆諸前揭說明，被告提起反訴於法即無不合，應予准許。

二、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。查，反訴原告提起反訴時，原聲明：(一)反訴被告應給付反訴原告788萬9,500元，及自反訴起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按週年利率5%計算之利息。(二)反訴被告應給付反訴原告196萬8,500元，及自本件判決送達翌日起至清償日止，按週年利率5%計算之利息。(三)反訴被告應給付反訴原告250萬6,452元，及自105年10月11日起至清償日止，按週年利率5%計算之利息。(四)願供擔保，請准宣告假執行等語（見本院卷一第47頁）。嗣於105年12月16日變更第3項聲明為：反訴被告應給付反訴原告125萬3,226元，及自105年10月11日起至清償日止，按週年利率5%計算之利息等語（見本院卷一第76頁）；復於107年10月26日言詞辯論期日變更第3項聲明利息為105年10月13日（見本院卷三第2頁）。核反訴原告所為係減縮應受判決事項之聲明，與前揭規定相符，自應准許。

乙、實體方面：

壹、本訴部分：

一、原告主張：

(一)被告於104年10月21日與原告簽訂系爭合約，委請原告承攬建造系爭船舶，約定新建造船價款為775萬元，付款方式依

系爭合約第4條第2項約定，按船體建造進度分期給付。兩造復於105年1月6日簽有追加確認單，被告追加設備項目並同意追加工期，另於105年2月16日簽訂合約變更協議書，約定將船名舶克2號改為舶克1號，原合約條款，其他未變更事項繼續有效，依原合約書之相關規定辦理。原告於105年4月9日完成下水試俾，系爭船舶通過交通部航港局（下稱航港局）適航性檢驗，經航港局於105年5月18日核發中華民國小船執照（號碼：北北船執字第002272號），原告業已完成第三期「港務局完工檢丈」及第四期「下水試俾」之進程，惟被告迄未給付第三期尾款87萬5,000元及第四期款項77萬5,000元，合計165萬元，經原告函催付款，未獲置理。為此，爰依系爭合約之法律關係，請求被告給付款項等語。並聲明：(一)被告應給付原告165萬元，及自支付命令送達翌日起至清償日止，按週年利率5%計算之利息。(二)願供擔保，請准宣告假執行。

(二)對被告抗辯之陳述：系爭船舶之建造地點為新北市○○區○○○○○○號，非於隆宜造船廠內建造，新北市淡水區漁會通知原告所有隆宜造船廠搬遷一事與本件無涉。原告於105年4月9日將系爭船舶下水，係為了航港局105年4月14日驗收先進行測試，而該日期更係被告特選之下水日，當日被告法定代理人亦到場觀看下水過程並舉杯歡慶。而就被告主張如附表一所列瑕疵，重大瑕疵編號1部分：系爭船舶之小船執照已載明吃水為0.86M，並非被告所稱之1.35M，吃水條件符合客船管理規則第44條規定，至系爭船舶施工說明書船舫模吃水尺度0.82M僅為預估值，待造船技師檢查實際吃水合乎標準後，再由航港局於小船執照上記載該船舫模吃水之實際值，非謂小船執照上記載最高吃水尺度不符合系爭船舶說明書記載之預估值即屬瑕疵，被告駕駛系爭船舶導致擱淺，與船舶吃水無涉，係因被告於夜間違規營業，在未取得執照前撞壞船體；編號2部分：因12V電池電力不足，原告經諮詢後改以6V電池串聯成12V之方式代替，輸出電壓相同且電力較

01 使用12V電池充足，且原告安裝之6V電池為新品非舊回收電
02 池，原告之行為未違反契約目的，電池並無瑕疵；編號3部
03 分：系爭船舶小船之排水孔下水後皆位於水線及水面上，並
04 無被告所稱低於水線而導致船艙進水之可能；編號4部分：
05 依系爭船舶之俯仰與穩度計算書所示，造船技師以系爭船舶
06 一般布置圖計算，系爭船舶無論於空船、半載、或滿載時，
07 其吃水皆未超出系爭船舶之小船執照所載之最高吃水
08 0.86M，顯見系爭船舶原告完工時並無浮力不足之問題。系
09 爭船舶縱嗣後有浮力不足之情形，可能係被告為達其營業目
10 的擅自變更設計所致，與原告無涉。其他契約保固範圍內之
11 瑕疵編號1、4部分：系爭船舶備有救生衣2件、救生圈1個、
12 水錶亦無問題，航港局已檢驗合格才會發照，另合約並未載
13 明需備有錨二支；編號2部分：逆變器新品不良，係因被告
14 加裝過多電器，致使逆變器無法負荷；編號3部分：電動起
15 錨機並未列於電動載客船配備清單，且依追加確認單所載：
16 「錨機直立式12V，錨27kg，船主自備」，故其品質如何與
17 原告無涉；編號4部分：系爭船舶之船外根本沒有油錶，被
18 告主張船外機油錶新品不良，實有誤會；編號7部分：冷氣
19 係被告自行雇工安裝，依系爭合約第5條第4項規定，原告不
20 負任何賠償責任；另原告考慮船上人數與冷氣冷房能力，直
21 接安裝36000BTU冷氣一台，其冷房能力與24000BTU之冷氣加
22 上12000BTU之冷氣相同，故原告僅安裝冷氣一台並未違反契
23 約目的，此部分並無瑕疵。系爭船舶既於105年4月14日通過
24 航港局適航性檢驗並核發小船執照，足徵系爭船舶並無瑕
25 疵。至其餘被告所列瑕疵，應為被告於航港局驗收完成尚未
26 核發小船執照前，未達營業目的而做過多改裝，且違規於夜
27 間營業駕駛不慎所致，與原告並無關聯。況原告交付系爭船
28 舶與被告後，被告隨即使用系爭船舶出海營業載客，亦證系
29 爭船舶並無瑕疵，被告應將剩餘未付之款項給付與原告。另
30 兩造已於105年1月6日簽立追加確認單追加工期，故原告並
31 無遲延給付之情，復依系爭合約第4條第2項第5款約定，於

01 被告未依約付款時，原告得先留有系爭船舶或其資料，是原
02 告拒絕交付系爭船舶之小船執照並不負遲延責任，被告據此
03 解除契約，並無理由。

04 二、被告則以：被告向原告訂製系爭船舶，係為供被告於基隆河
05 上載客觀光營運用，系爭船舶應具備如契約附件一之電動船
06 一標準配備表、105年1月6日追加確認單上所列之各項配
07 備，而被告於105年1月6日追加確認單並未同意追加工期，
08 依系爭合約第3條約定，原告應於105年1月30日交付承攬建
09 造之系爭船舶及小船執照。詎原告於交貨期限屆至時仍未完
10 成系爭船舶建造，遲至105年4月9日因原告建造系爭船舶之
11 隆宜造船廠遭新北市淡水區漁會勒令遷出租用之場所，無場
12 所停放系爭船舶，原告逕將未完工之系爭船舶下水於淡水
13 漁人碼頭，並未通知被告試俾及驗收，被告嗣發現系爭船舶
14 有如附表一所列各項未依合約建造，規格不符之瑕疵，於
15 105年9月13日發函限原告於函到後5日內出面修補如附表一
16 所列各項瑕疵，否則將依法解除契約，惟原告迄未修補完成
17 合格驗收，並無端扣留系爭船舶之小船執照，影響被告權益
18 至鉅。為此，爰依民法第494條規定，以105年10月7日民事
19 答辯狀之送達作為對原告解除系爭合約之意思表示之通知。
20 又系爭船舶雖已取得小船執照，惟原告並未通知被告試俾、
21 系爭船舶存有如附表一所列各項瑕疵，迄未修補完成合格驗
22 收，原告並未依債之本旨對被告提出給付，核屬瑕疵給付之
23 不完全給付，且至契約目的不達之程度，原告請求被告付款
24 之條件尚未成就。況被告自104年6月18日起至105年3月29日
25 已支付763萬元與原告或其指定之帳戶，另代付工資含自行
26 補瑕疵之必要費用25萬9,500元，被告給付之金額已超過系
27 爭船舶之新建造船價款，原告請求被告給付款項，並無理由
28 等語置辯。並聲明：原告之訴及假執行之聲請均駁回。

29 貳、反訴部分：

30 一、反訴原告主張：反訴原告業依民法第494條規定，以105年10
31 月7日民事答辯狀之送達作為對原告解除系爭合約之意思表

01 示，而契約解除後，依民法第259條第1項第2款規定，雙方
02 負有回復原狀之義務，反訴被告應即償還反訴原告自104年6
03 月18日起至105年5月12日止已給付之763萬元（含預付93萬元
04 繪製小船施工圖費用）、代墊工資含自行修補瑕疵支出之必
05 要費用25萬9,500元，合計788萬9,500元（付款時間、金
06 額、明細如附表二所示），並附加自受領時之利息；另依系
07 爭合約第8條約定，反訴被告未依交期交貨，延遲一天應付
08 合約款違約金千分之一即7,750元，反訴被告自105年2月1日
09 起至105年10月13日（解除契約）止，應給付反訴原告違約
10 金196萬8,500元。而反訴原告因營利需求向反訴被告定作系
11 爭船舶，以反訴原告所有之載客小船於104年4月至104年11
12 月間獲利情形為計算基礎，利潤約7成，每一小船每月淨利
13 至少為15萬元，因反訴被告遲未交船，致反訴原告喪失自
14 105年2月1日起至105年10月13日（解除契約）止，共計8個
15 月又11日預期可獲得之利益125萬3,226元，依民法第216條
16 第1、2項、第260條規定，反訴被告亦應賠償之等語。並聲
17 明：(一)反訴被告應給付反訴原告788萬9,500元，及自反訴起
18 訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按週年利率5%計算之利
19 息。(二)反訴被告應給付反訴原告196萬8,500元，及自本件判
20 決送達翌日起至清償日止，按週年利率5%計算之利息。(三)
21 反訴被告應給付反訴原告125萬3,226元，及自105年10月13
22 日起至清償日止，按週年利率5%計算之利息。(四)願供擔
23 保，請准宣告假執行等語。

24 二、反訴被告則以：系爭船舶於原告交付時未存有瑕疵，且嗣後
25 之瑕疵可歸責於反訴原告，又反訴被告依系爭合約第4條第2
26 項第5款約定，可於反訴原告清償款項前拒絕交付系爭船舶
27 相關資料，反訴原告自不能以反訴被告未修補系爭船舶瑕疵
28 及給付遲延為由主張解除契約並請求回復原狀及請求損害賠
29 償等語置辯。並聲明：(一)反訴原告之訴及假執行之聲請均駁
30 回。(二)如受不利判決，願供擔保請准宣告免為假執行。

31 參、不爭執事項：

01 一、被告於104年10月21日與原告簽訂新建造船合約書（下稱系
02 爭合約），委請原告承攬建造名為「舶克2號GD-4617玻璃纖
03 強化塑膠質電動載客船」乙艘（下稱系爭船舶），約定新建
04 造船價款為775萬元（未含營業稅），系爭合約所附圖說及
05 船舶標準配備表與系爭合約有同等效力（見本院卷一第21至
06 30頁）。

07 二、系爭合約第4條第2項第3、4款記載第三、四期付款條件為：
08 「第三期款：甲方應於乙方完成港務局完工檢丈後支付百分
09 之二十款項，第四期款：甲方應於乙方下水下水試俾後支付
10 百分之十款項。」（見本院卷一第22頁）。

11 三、兩造於105年1月6日簽訂「追加確認單」（見本院卷一第137
12 頁）。

13 四、兩造於105年2月16日簽訂「合約變更協議書」，變更系爭合
14 約之部分條款，變更內容為：1. 變更事項：原船名舶克2號
15 變更為舶克1號，2. 原合約條款，其他未變更事項繼續有
16 效，依原合約書之相關規定辦理（見本院卷一第147頁）。

17 五、原告取得交通部航港局105年5月18日核發之系爭船舶之小船
18 執照（號碼：北北船執字第002272號）後，未交付予被告
19 （見本院卷一第128、152頁）。

20 肆、兩造爭執之事項：

21 一、本訴部分：

22 (一)系爭船舶是否已完成承攬工作及驗收合格？

23 (二)被告以原告未於期限內修補系爭船舶之瑕疵，依民法第494
24 條規定解除系爭合約，有無理由？

25 (三)原告請求被告給付款項165萬元，有無理由？

26 二、反訴部分：

27 (一)系爭合約解除後，反訴原告依民法第259條第2款規定，請求
28 反訴被告償還788萬9,500元，附加自受領時按法定利率計算
29 之利息，有無理由？

30 (二)反訴原告依系爭合約第8條約定，請求反訴被告給付自105年
31 2月1日起至105年10月11日止（解除契約），遲延給付之違

01 約金196萬8,500元，有無理由？

02 (三)反訴原告依民法第216條第1項、第2項、第260條規定，請求
03 反訴被告賠償自105年2月1日起至105年10月11日止（解除契
04 約），反訴原告所失利益125萬3,226元，有無理由？

05 伍、得心證之理由：

06 一、本訴部分：

07 (一)系爭船舶是否已完成承攬工作及驗收合格？

08 1.按工程是否完工，係以工程重要部分均已完成而言，又工作
09 之完成與工作有無瑕疵，係屬兩事，此就民法第490條及第
10 494條參照觀之，不難索解。次按工作承攬關係中，瑕疵修
11 補分為三個階段，意義各不相同，第一階段係施工中，基於
12 品質管理程序所發見者。承攬人應依定作人之指示於合理期
13 間內修補完成；第二階段係於竣工後，完工驗收階段，定作
14 人所發見之瑕疵。於此階段，承攬人須完成瑕疵修補，方得
15 完成驗收程序；第三階段之瑕疵則係保固或瑕疵擔保期間所
16 發見之瑕疵。經查，原告主張系爭船舶業於105年4月9日下
17 水試俾，並經航港局於105年4月19日為完工檢查，業據原告
18 提出系爭船舶下水照片為證（見本院卷一第129、130、
19 153、176頁），並有航港局107年1月5日航北字第
20 1060007730號函檢附「船舶檢查案件申請處理時效管制表」
21 及說明附卷（見本院卷二第12頁）為證，自堪信原告主張系
22 爭船舶已完工乙情為真。被告雖以系爭船舶有如附表一所示
23 各項瑕疵，辯稱原告並未施作系爭船舶完成云云，然工作之
24 完成與工作有無瑕疵係屬二事，已詳前述，故縱認系爭船舶
25 確有被告所指稱之瑕疵情事，亦僅生被告得否依民法第493
26 條以下規定行使瑕疵擔保請求權之問題，與工程是否完工之
27 認定無涉，被告自不得據此主張原告承攬之工未完成。原告
28 確已完成系爭船舶之重要部分，經下水試俾並取得小船執
29 照，足認系爭船舶建造工程已完工，其完工日期為105年4月
30 19日，應可認定。

31 2.原告復主張系爭船舶已於105年4月9日下水試俾，經航港局

於105年4月19日為完工檢查，並於105年5月18日核發中華民國小船執照，故被告已完成系爭船舶驗收等語，為被告所否認，辯稱因系爭船舶有如附表一所示瑕疵，原告並未通過驗收云云。觀之系爭合約記載，兩造就系爭船舶之驗收程序並無規定，僅於第4條就付款方式為約定，而尾款通常在完工驗收後才收取，是可認系爭船舶之驗收程序應即為第四期段付款時間（下水試俾後），又驗收係指定作人於承攬人完成工作後，檢視承攬人完成之工作是否具有約定之品質及無減少或減失價值或不適於通常或約定使用之瑕疵之行為，並於驗收完畢後，由定作人簽署無瑕疵相關驗收文件以為證明。本件原告徒以系爭船舶已經航港局核發小船執照為由，主張系爭船舶業經被告驗收合格，然航港局核發小船執照屬國家航政機關控管船舶資料之行政程序，尚無法證明系爭船舶之規格與品質已符合兩造間系爭合約之約定，況被告抗辯105年4月9日雙方並未進行驗收程序乙節，業據證人詹婉怡具結證稱：「（問：4月9日當天雙方是否進行驗收？）不是，因為通常船的驗收應該還有其他的人員要到，我確定那天不是驗收。」等語明確（見本院卷二第3頁反面），且系爭船舶經被告檢視後發現有如附表一所示各項瑕疵，迄今未經原告修補完成，原告亦未提出被告已驗收系爭船舶完畢之相關證明文件，是被告抗辯系爭船舶未經驗收合格、未完成驗收程序乙節，即屬可採。

(二)被告以原告未於期限內修補系爭船舶之瑕疵，依民法第494條規定解除系爭合約，有無理由？

1.按承攬人完成工作，應使其具備約定之品質，及無減少或減失價值，或不適於通常或約定使用之瑕疵，民法第492條定有明文。此項承攬人之瑕疵擔保責任係法定責任，不以承攬人具有過失為必要。定作人以工作有瑕疵，主張承攬人應負瑕疵擔保責任，僅須就工作有瑕疵之事實舉證，即為已足，無庸證明承攬人有可歸責之事由。承攬人如抗辯其有可免責之事由者，對此項免責之事由，應負舉證責任（最高法院97

01 年度台上字第210號判決意旨參照)。又按工作有瑕疵者，
02 定作人得定相當期限，請求承攬人修補之；承攬人不於前條
03 第1項所定期限內修補瑕疵，或依前條第3項之規定拒絕修補
04 或其瑕疵不能修補者，定作人得解除契約或請求減少報酬。
05 但瑕疵非重要，或所承攬之工作為建築物或其他土地上之工
06 作物者，定作人不得解除契約，民法第493條第1項、第494
07 條亦分別定有明文。

08 2.被告主張系爭船舶於105年4月9日下水後，發現系爭船舶有
09 未按照系爭合約建造，品質、規格不符之如附表一所示之瑕
10 疵，有被告提出之照片數幀為證（見本院卷一第114至118
11 頁、卷三第8至24頁）。查：

12 (1)依系爭合約有關係爭船舶主要尺寸計載，兩造合意約定系爭
13 船舶設計滿載吃水深度為0.82M，有系爭船舶之施工說明
14 書、一般佈置圖可稽（見本院卷一第27頁反面、第29頁），
15 然依航港局檢丈後核發小船執照記載，系爭船舶吃水深度
16 為0.86M（見本院卷一第128頁），交通部航港局北部航務
17 中心檢附之檢查意見亦記載「吃水線高度不足，高於技師設
18 計0.82M」（見本院卷二第13頁反面），復經被告實際量測
19 系爭船舶船底至黑色吃水線距離，吃水深度已超逾100公分
20 （見本院卷一第118頁、卷三第8至10頁），顯與兩造系爭合
21 約約定之吃水深度不符；另依系爭合約附件一有關係爭船舶
22 配備清單之「電動船-標準配備表」記載，系爭船舶之電器
23 設備有關動力電池（鉛酸電池）之規格型式為「12V×32顆」
24 （見本院卷一第25頁），然系爭船舶已完工裝載電池設備為
25 6V電池×64顆，有被告提出之照片可稽（見本院卷一第114
26 頁、卷三第12至14頁）；系爭船舶配備有水冷式冷氣機
27 24000BTU一台（見本院卷一第25頁反面），被告另於105年1
28 月6日追加冷氣12000BTU一台（見本院卷一第137頁），依約
29 原告應裝置2台冷氣，惟原告並未裝設追加之冷氣機，原告
30 對此不否認（見本院卷一第236頁），均顯與系爭合約約定
31 不同，自屬有未合約約定之瑕疵。

01 (2)證人詹婉怡於本院具結證稱：「（問：電動小船下水時，發
02 生了什麼事？有沒有發現船好像動力不足的樣子？有注意到
03 吃水線嗎？有無發生碰撞？船艙有進水嗎？）那天下水時現
04 場的確都有在討論吃水線的問題，因為他都還沒有載人，吃
05 水線都已經在底線了，有無碰撞我不清楚，但船艙進水問
06 題，我有聽他們之後要幫我們處理。」、「（問：請提示4
07 月20日被證2（卷114、115、116頁），你有看到電動小船這
08 些瑕疵嗎？）現場有吃水線的問題，還沒有載客的吃水線問
09 題，還有動力不足的問題，因為現場發現行駛中動力不足
10 的問題，還有船艙漏水的問題，這些造船廠有說要幫我們做處
11 理，這些都是現場比較明顯的問題。被證二圖7至10，現場
12 比較明顯是客艙漏水的問題及浮力不足的問題，浮力不足吃
13 水線等各方面會不合格，船的旁邊會有吃水線的標線，還沒
14 有載客就可以看出吃水線的標線情形。被證二圖4部分，吃
15 水線的問題就是在空船的時候不會把黑色的線給吃掉。」、
16 「（問：承上，是否船下水的時候就已經出現船艙進水的問
17 題？是。」、「（問：吃水線的標線問題是不是當天在空載
18 情形下水已經到了黑色標線的上方？）是，都還沒有載任何
19 的客人的情形下。」、「（問：請提示9月11日原告民事反
20 訴答辯狀原證7（卷239頁背面），如照片所示吃水線都還
21 在水面上，證人如何得知水線已經超過吃水線黑色標示部
22 分？）因為目前都還沒有載客，應該已經在平行點，如果再
23 載客的話，就已經是不合格了，空船的時候應該是完全的吃
24 水線，第二張圖已經是幾乎看不到了。」、「（問：承上，
25 你說當場有向原告反應有進水問題？）我們是公司的員工，
26 大家有看到有討論，現場還是羅先生與原告公司聯繫，現場
27 的狀況沒有書面的紀錄，公司負責人有跟原告公司討論，原
28 告公司有答應要幫我們處理。」、「（問：請提示4月20日
29 被證六照片2（卷118頁），請問證人剛剛所述吃水線空載的
30 情形應該已經在平行點，指的是不是空載時水面應該在吃水
31 線最下方？）是，應該要在吃水線的最下方。」、「（問：

01 請問如果滿載的情形，水面是否也應該在15公分寬的吃水線
02 內？）是。」等語（見本院卷二第3頁正反面）；證人賴憲
03 榮於本院具結證稱：「（問：電動小船下水時，有無發生碰
04 撞？船艙有無漏水、積水？有無找到漏水、積水的原因？空
05 載時，水線是否已經到最上面？）沒有發生碰撞。當天試開
06 之後就停在浮動碼頭，過沒有幾天我還是有去幫忙，就是到
07 現場要整理一些東西，有一些造船廠請的師傅來現場裝儀器
08 在那邊工作，我有空就去幫忙。過了幾天我們有看到船的尾
09 巴，船是雙船體的，有兩個舵，發現尾巴有一點點的水，從
10 後面滲出來，不會很多，只有一灘水，容量大概我的兩個手
11 掌上的一點點水，我們用布擦乾，隔天仍然會有滲一點點水
12 進來。因為我們是把船艙尾部有一個蓋子打開，因為我會去
13 檢查船艙，發現裡面有一點點水，我不知道是雨水還是海
14 水，看到就用海綿或布吸乾。漏水的事情被告法代知道，當
15 時打開蓋子時他有在現場，他們請船公司之後處理的事我不
16 清楚。」、「（問：4月9日下水那天是否看到水線不見了？
17 水線剛好在黑色吃水線的最上方的平行水面（提示卷一第
18 118頁），因為海水有水波，偶爾可以看到最上沿那條黑色
19 的線。」等語（見本院卷二第122頁正反面），可知系爭船
20 舶確有浮力不足，於空船試行之狀態下即有吃水太深致排水
21 孔低於水線，而使船舶無法順利排水，船艙因而漏水之情存
22 在，核與被告所指述之瑕疵相符，且觀被告就如附表一所示
23 瑕疵於105年5月間多次與原告業務聯繫修補，原告業務未曾
24 否認系爭瑕疵存在，亦有兩造間Line對話紀錄在卷可參（見
25 本院卷二第88至99頁），從而，依被告提出之系爭船舶照
26 片、證人前開證述及兩造間Line對話記錄，被告主張系爭船
27 舶有吃水深度、動力電池、船艙漏水等與約定規格、品質不
28 符之瑕疵，應堪採信。

- 29 3.原告就上開被告所指述如附表一所示各項瑕疵辯稱：系爭船
30 舶之小船執照已載明吃水為0.86M，並非被告所稱之1.35M，
31 吃水條件符合客船管理規則第44條規定，至系爭船舶施工說

明書船舳模吃水尺度0.82M僅為預估值，待造船技師檢查實際吃水合乎標準後，再由航港局於小船執照上記載該船舳模吃水之實際值，非謂小船執照上記載最高吃水尺度不符合系爭船舶說明書記載之預估值即屬瑕疵；因12V電池電力不足，原告經諮詢後改以6V電池串聯成12V之方式代替，輸出電壓相同且電力較使用12V電池充足，且原告安裝之6V電池為新品非舊回收電池，原告之行為未違反契約目的，電池並無瑕疵；系爭船舶小船之排水孔下水後皆位於水線及水面上，並無被告所稱低於水線而導致船艙進水之可能；依系爭船舶之俯仰與穩度計算書所示，造船技師以系爭船舶一般布置圖計算，系爭船舶無論於空船、半載、或滿載時，其吃水皆未超出系爭船舶之小船執照所載之最高吃水0.86M，顯見系爭船舶原告完工時並無浮力不足之問題，系爭船舶縱嗣後有浮力不足之情形，可能係被告為達其營業目的擅自變更設計所致；冷氣係被告自行雇工安裝，依系爭合約第5條第4項規定，原告不負任何賠償責任；另原告考慮船上人數與冷氣冷房能力，直接安裝36000BTU冷氣一台，其冷房能力與24000BTU之冷氣加上12000BTU之冷氣相同，故原告僅安裝冷氣一台並未違反契約目的，此部分並無瑕疵；其餘被告所列瑕疵，應為被告駕駛不當所致，與原告無涉，且航港局既已核發小船執照，表示系爭船舶並無問題云云。然查：

- (1)完工吃水如與設計吃水有差異時，其允收與否仍需視合約對吃水以及相關性能指標之約定條件而定，有高雄市造船技師公會107年7月7日高市船技成字第107080701號函可稽（見本院卷二第181頁），而系爭合約所附圖說及船舶標準配備表與系爭合約有同等效力，為兩造所不爭執（見前述兩造不爭執事項(一)），兩造既以系爭合約特約約定系爭船舶之規格與配備，則就系爭船舶之施作，自應以兩造所簽系爭合約之約定為據，若施作之工作物與系爭合約約定之規格、品質不符，即可認定屬原告有違約或交付之工作物有瑕疵之情事，而航港局核發小船執照屬國家航政機關控管船舶資料之行政

01 程序，尚無法證明系爭船舶之規格與品質已符合兩造間系爭
02 合約之約定，前已論述，況原告若認如船舶規格或配備有需
03 更改或以他物代替之情，亦應經被告同意始符約定，自難以
04 未經被告同意變更規格逕以交付合於通常使用之規格及配備
05 即謂原告之承攬工作符合契約之品質，是原告上開所辯，殊
06 難採憑。

07 (2)又承攬人之瑕疵擔保責任不以其有過失或可歸責之事由為必
08 要，已如前述，而系爭船舶存有吃水深度、動力電池規格與
09 系爭合約約定不符而有浮力不足、排水孔位於水面下之瑕疵
10 事實，既經被告證明，原告即應負瑕疵擔保之責，原告就其
11 上開所辯動力電池、冷氣規格優於系爭合約約定、浮力不足
12 為被告自行所致等情並未提出任何測試結果證明以實其說，
13 自難認原告不負瑕疵擔保之責。

14 4.船舶吃水深度攸關船舶是否可安全航行於其欲通行之水域，
15 且為構成船舶浮力之因素之一，是吃水深度對船舶構成核屬
16 重要。審酌被告委託建造系爭船舶之目的在於航行於基隆河
17 上營運，而為因應上游之基隆河深度較下游之淡水河深度
18 淺，系爭船舶須為淺吃水，兩造始特約約定系爭船舶之滿載
19 吃水深度為0.82M，然系爭船舶完工後之吃水深度記載為
20 0.86M，經被告實際測量，吃水深度更已達1M以上，甚於幾
21 乎空載之情況下，吃水線已幾乎隱於水面下，浮力已屬不
22 足，根本無法滿足系爭合約約定「載客45人、船員2人」之
23 載運量，如經滿載，系爭船舶之安全性明顯堪憂，被告事後
24 並因系爭船舶不符客船淺吃水之限制條件，於105年12月間
25 向臺北市政府交通局申請換發106年載客小船及碼頭營運許
26 可時，遭審議小組決議不同意，被迫辦理停航，有臺北市公
27 共運輸處106年1月30日北市運般字第10538541900號函檢附
28 臺北市載客校傳營運審議小組第2次會議記錄在卷可稽（見
29 本院卷三第93頁反面），堪認系爭船舶之吃水深度欠缺系爭
30 合約約定之規格、品質及效用，不合乎債之本質，且該瑕疵
31 乃屬重要，符合民法第493條第1項、第494條前段定作人得

解除契約之要件。而被告就包含吃水深度如附表一所示瑕疵除曾於105年5月間以Line訊息聯繫原告修補，並於105年9月13日寄發律師函催告於函到5日內修補，原告於105年9月19日收受律師函，迄未為具體之修補行為，有兩造間Line對話紀錄、律師函暨掛號回執在卷可參（見本院卷二第88至99頁、本院卷一第33至35頁），原告未能提出系爭船舶規格、設備有合於系爭合約約定之佐證，復拒絕於被告催告之期限內修補瑕疵，被告自得依民法第494條前段之規定解除系爭合約，則被告於105年10月7日以答辯狀繕本之送達對原告為解除系爭合約之意思表示，上開答辯狀繕本於105年10月13日經原告收受（見本院卷三第2頁），應認系爭合約已於105年10月13日經被告合法解除。

(三)原告請求被告給付款項165萬元，有無理由？

按稱承攬者，謂當事人約定，一方為他方完成一定之工作，他方俟工作完成，給付報酬之契約；報酬應於工作交付時給付之，無須交付者，應於工作完成時給付之，民法第490條第1項、第505條第1項定有明文。次按契約之解除，乃就現已存在之契約關係而以溯及的除去契約為目的，於契約解除時，當事人雙方均有回復原狀之義務（最高法院49年台上字第1597號裁判意旨參照）。經查，系爭合約已經被告於105年10月13日合法解除，業經認定如前，則縱認系爭船舶有前述完工且被告迄未給付第三期款、第四期款之事實，然系爭合約既因解除而溯及失效，被告自無庸再給付第三期款、第四期款款項165萬元，原告依系爭合約請求被告給付，於法即屬無據。

二、反訴部分：

(一)系爭合約解除後，反訴原告依民法第259條第2款規定，請求反訴被告償還788萬9,500元，附加自反訴起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按週年利率5%計算之利息，有無理由？

1.按契約解除時，當事人雙方回復原狀之義務，除法律另有規定或契約另有訂定外，依左列之規定：二、受領之給付為金

錢者，應附加自受領時起之利息償還之，民法第259條第2款定有明文。又按應付利息之債務，其利率未經約定，亦無法律可據者，週年利率為5%，民法第203條亦有明定。

2.查，系爭合約已經反訴原告於105年10月13日合法解除（詳參本訴部分之論述），兩造即負有回復原狀之義務。反訴原告主張其自104年6月18日起105年5月12日止，依反訴被告指示共付款12次，計763萬元，並替反訴被告代墊員工工資25萬9,500元等情，業據其提出付款明細表為證（見本院卷一第36頁、卷二第100至119頁），經與反訴被告提出之收款明細（見本院卷一第73頁）勾稽對照，兩造對於如附表二所示編號3至12之款項均不爭執，是反訴原告依上開規定，請求反訴被告返還已支付款項670萬元，及自反訴起訴狀繕本送達翌日起（即105年11月24日，見本院卷一第47頁）至清償日止，按週年利率5%計算之利息核屬有據。至其餘編號1、2、13、14款項，反訴被告否認與系爭船舶有關，辯稱編號1、2款項係舊「舶客1號」之維修費用等語，反訴原告復未提出證據以實其說，難認與系爭船舶有關，其請求返還此部分款項，即不應准許。

(二)反訴原告依系爭合約第8條約定，請求反訴被告給付自105年2月1日起至105年10月13日止（解除契約），遲延給付之違約金196萬8,500元，有無理由？

1.系爭合約第3條第2項約定，系爭船舶之建造執行期限自簽約日（104年10月21日）起至105年1月30日止，依約系爭船舶之完工日應為105年1月30日，然系爭船舶完工日為105年4月19日，業經本院認定論述如前，是反訴被告自有給付遲延情事甚明。

2.反訴被告雖辯稱：兩造已於105年1月6日簽訂追加確認單，約定可追加工期云云，然經反訴原告否認，細觀追加確認單記載，僅約定「亦可追加工期」，並未約定可追加工期之期日，再觀之兩造於105年2月16日簽訂合約變更協議書，亦僅約定變更船名，其他未變更事項繼續有效，依原合約書之相

關規定辦理，是綜合觀之，如兩造確有合意延展工程期日，應會明文約定之，否則將致系爭船舶之完工期日、交付船舶期日、保固期限等無法認定，影響兩造權益甚鉅，反訴被告就其上開辯並未提出任何具體證據以供審酌且違常情，自無足採信。

3.系爭合約第8條第3約定：「乙方（即反訴被告）未依交期交貨時，延遲一天應付合約款違約金千分之一。」，反訴被告延遲一天應給付違約金7,750元（系爭合約價款775萬元之千分之一）。據此，反訴原告主張反訴被告自105年2月1日至105年4月19日，共遲延79日，應給付違約金61萬2,250元（計算式：79天×7750元＝61萬2,250元），為有理由，逾此範圍，則屬無據。

(三)反訴原告依民法第216條第1項、第2項、第260條規定，請求反訴被告賠償自105年2月1日起至105年10月13日止（解除契約），反訴原告所失利益125萬3,226元，有無理由？

1.按解除權之行使，不妨礙損害賠償之請求，民法第260條定有明文。復按損害賠償，除法律另有規定或契約另有訂定外，應以填補債權人所受損害及所失利益為限。依通常情形，或依已定計劃、設備或其他特別情事，可得預期之利益，視為所失利益，民法第216條定有明文。該所失利益，固不以現實有此具體利益為限，惟該可得預期之利益，亦非僅有取得利益之希望或可能為已足，尚須依通常情形，或依已定計劃、設備或其他特別情事，具有客觀之確定性(最高法院101年度台上字第214號判決意旨參照)。

2.反訴原告主張因營利需求向反訴被告定作系爭船舶，以反訴原告所有之載客小船於104年4月至104年11月間獲利情形為計算基礎，利潤約7成，每一小船每月淨利至少為15萬元，因反訴被告遲未交船，致反訴原告喪失自105年2月1日起至105年10月13日（解除契約）止，共計8個月又13日預期可獲得之利益125萬3,226元，並提出104年租船記錄表、104年租船每月收入及獲利明細表為證（見本院卷一第78至81頁）。

反訴被告未依約定工期完成系爭船舶之建造，遲至105年4月19日始完工，且就系爭船舶如附表一所示瑕疵，經反訴原告催告修補而拒絕修補，反訴原告業以答辯狀之送達為解除系爭合約之意思表示，系爭合約業於105年10月13日解除等事實，業經本院認定如前，是堪認反訴原告主張其自105年2月1日起至105年10月13日止因系爭船舶無法使用，受有無法使用該船舶載客營運之損害乙詞為可採。至關於反訴原告無法載客營業損失之數額，反訴原告主張以其事發前1年同時期之每月租船收入，做為計算營業損失之基礎，應屬合理。參酌反訴原告提出之104年租船每月收入及獲利明細表，顯示反訴原告104年4月至11月之收入合計176萬4,062元，反訴原告逕以7成利潤為計算每月平均利潤標準，惟未據提出任何證據或說明足以佐證，難認可採。是本院逕依財政部所公告105年度營利事業各業所得額、同業利潤標準暨擴大書審純益率標準計算，其中船舶出租之淨利率為31%，據以核算反訴原告每月平均利潤為6萬8,357元（計算式：176萬4,062元 $\times$ 31% $\div$ 8=6萬8,357元，小數點以下四捨五入），反訴被告遲延交付期間計8月又13日，則反訴原告本件無法載客營運所失之利潤為57萬6,477元【計算式：6萬8,357元 $\times$ （8+13/30）月=57萬6,477元，小數點以下四捨五入】，逾此範圍之請求則不應准許。

3. 又按給付無確定期限者，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；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5%，民法第299條第2項、第233條第1項及第203條定有明文。查反訴原告請求反訴被告給付所失利益57萬6,477元，並未定有給付之期限，債務人於受催告時起，始負遲延責任，而本

01 件民事反訴起訴狀繕本於105年11月23日（見本院卷一第47
02 頁）經反訴被告收受，則反訴原告併請求反訴被告自105年
03 11月24日起至清償日止，按週年利率5%計算之利息，亦屬
04 有據，逾此範圍之請求，則屬無據。

05 4.至反訴被告辯稱反訴原告有以系爭船舶為營業，未受有營業
06 損失，並提出反訴原告開立之統一發票、反訴原告臉書頁面
07 以系爭船舶為廣告宣傳、出海照片之網頁畫面為證（見本院
08 卷一第136頁、卷二第67至73頁），惟上開統一發票並無註
09 記出海船舶為系爭船舶，臉書宣傳畫面時間則為106年，均
10 無法證明反訴原告有以系爭船舶於105年營業之事實，是尚
11 難憑上開證據為反訴被告有利之認定，反訴被告所辯，無從
12 採信。

13 陸、綜上所述，本訴部分：原告依系爭合約法律關係請求被告起
14 付165萬元本息，為無理由，應予駁回；而原告之訴既經駁
15 回，其假執行之聲請，即失所附麗，應併予駁回。反訴部
16 分：反訴原告依依民法第259條規定，請求反訴被告返還已
17 受領款項670萬元，及自105年11月24日起至清償日止；依系
18 爭合約第8條約定，請求給付遲延違約金61萬2,250元，及自
19 本案判決送達翌日起至清償日止；另依民法第216條第1項、
20 第2項、第260條規定，請求給付所失利益57萬6,477元，及
21 自105年11月24日起至清償日止，均按週年利率5%計算之利
22 息，均屬有據，應予准許；逾此範圍部分之請求，為無理
23 由，應予駁回；又反訴原告勝訴部分，兩造均陳明院願供擔
24 保，請准宣告假執行及免為假執行，核無不合，爰分別酌定
25 相當之擔保金額，予以准許；至反訴原告敗訴部分，其假執
26 行之聲請失所附麗，則應駁回。

27 柒、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
28 據，經本院斟酌後，認為均不足以影響本判決之結果，爰不
29 逐一論列，附此敘明。

30 捌、據上論結，本件本訴為無理由，反訴為一部有理由、一部無
31 理由，依民事訴訟法第78條、第79條、第390條第2項、第

392條第2項，判決如主文。

中華民國 111 年 6 月 10 日
民事第一庭 法官 熊志強

以上正本係照原本作成。

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 111 年 6 月 10 日
書記官 蔡斐雯

附表一：

編號	重大瑕疵
1	系爭船舶乃供被告於基隆河上營運用，為因應上游之基隆河深度較下游之淡水河深度淺，約定系爭船舶滿載吃水應為0.82公尺，但當日測得滿載吃水為1.35公尺，因而造成船擱淺。
2	發電機使用舊回收6V電池，系爭合約書規定應使用12V電池，造成電動船馬力不足。
3	未按設計水線施工，造成排水孔在水線之下，導致船艙漏水。
4	未按船舶中心原始圖施工船體，以擴接方式增加船寬，造成浮力不足及船體進水。
編號	其他契約保固範圍內之瑕疵
1	缺少救生衣2件、救生圈1個、錨2支(檢驗項目未合格)。
2	逆電器新品不良。
3	電動起錨機新品不良。
4	船外機油錶新品不良。
5	水錶新品不良。

6	舵機顯示器新品不良。
7	冷氣漏水。系爭船舶配備有水冷是冷氣機24000BTU一台，被告另於105年1月6日追加冷氣12000BTU一台，依約原告應裝置2台冷氣，惟原告並未裝設追加之冷氣機。
8	駕艙漏水。
9	客艙及臥艙漏水。
10	樓梯未烤漆。
11	錨艙不良。
12	船尾左右兩側結構不良裂痕。
13	右電動馬達故障。
14	船外機FRP蓋子顏色不符。
15	臥艙冷氣故障。
16	左右舵艙漏水。
17	舵艙自動排水馬達故障。
18	電路盤及開關設計不良，無法對應使用。
19	電動馬達訊號傳輸線與大電力系統未隔離干擾，造成停車。

02 附表二：被告即反訴原告付款明細表（民國/新臺幣）

編號	日期	品名	金額	備註
一		造船契約約定金額	775萬元	
二	第一次	預付（船客二號） 船圖	93萬元	簽約前預付金額
1	104/6/18	第一次付款	70萬元	匯款（隆宜）
2	104/9/30	第二次付款	23萬元	匯款（隆宜）
三	第二次	設計（船客二號）	670萬元	
3	104/10/21	第三次付款	50萬元	匯款（隆宜）

(續上頁)

01

4	104/11/10	第四次付款	50萬元	支票 (104/10/31)
5	104/11/25	第五次付款	50萬元	匯款 (甲申由)
6	104/12/1	第六次付款	50萬元	支票 (104/11/30)
7	104/12/8	第七次付款	30萬元	支票 (104/12/31)
8	104/12/28	第八次付款	200萬元	匯款 (隆宜)
9	104/12/31	第九次付款	30萬元	匯款 (隆宜)
10	105/1/20	第十次付款	100萬元	匯款 (甲申由)
11	105/2/5	第十一次付款	50萬元	匯款 (隆宜)
12	105/3/29	第十二次付款	60萬元	匯款 (隆宜)
編號1-12合計763萬元				
四		代付工資	25萬9,500元	
13	105/3/29	代付工資	1萬6,000元	
14	105/5/19	代付工資	24萬,3500元	
編號1-14合計788萬9,500元				