

臺灣臺北地方法院民事判決

107年度訴字第4579號

原告 姚文斌

訴訟代理人 李岳洋律師

黃偉甄律師

陳冠琳律師

白子廣律師

被告 海宮造船股份有限公司

法定代理人 朱海康

訴訟代理人 朱志康

朱賢輝

陳長甫律師

上列當事人間請求損害賠償事件，本院於民國109年6月19日言詞
辯論終結，判決如下：

主 文

一、原告之訴及假執行之聲請均駁回。

二、本訴訴訟費用由原告負擔。

三、反訴被告應給付反訴原告新臺幣肆拾陸萬參仟捌佰零捌元，
及自民國一百零八年十一月二十七日起至清償日止，按週年
利率百分之五計算之利息。

四、反訴訴訟費用由反訴被告負擔。

五、本判決第三項得假執行。但反訴被告以新臺幣肆拾陸萬參仟
捌佰零捌元為反訴原告預供擔保，得免為假執行。

事實及理由

甲、程序方面：

壹、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，民事訴訟法第259條、第260條第1項分別定有明文。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所主張之法律關係兩者之間，有牽連關係而言。即舉凡本訴標的之法律關係或作為防禦方法所主張之法律關係，與反訴標的之法律關係同一，或當事人雙方所主張之權利，由同一法律關係發生，或本訴標的之法律關係發生之原因，與反訴標的之法律關係發生之原因，其主要部分相同，均可認兩者間有牽連關係。查：原告起訴主張與被告於民國106年2月15日簽立CT2新建造船合約書(下稱系爭契約)，由被告為原告承攬建造船名為約書亞號之海釣船乙艘(下稱約書亞號)，因被告遲延交付約書亞號且約書亞號有諸多瑕疵，致受有保險費損害28萬6328元、換照和上架及改主機重驗費用計12萬920元、修補瑕疵支出用費11萬3014元及損失預期營業收益412萬5000元損害合計共464萬5262元，被告即反訴原告於本院言詞辯論終結前之108年11月27日以民事反訴起訴狀提起反訴，主張原告應給付被告尾款18萬9000元及追加工程款27萬4808元，合計46萬3808元（見本院卷(二)第219頁）。經核反訴與本訴均係基於建造約書亞號所生款項給付等之爭執，具有共通性，且與原告於本訴所為攻擊、防禦方法相牽連，復無民事訴訟法第260條所定不得提起反訴之情形，揆諸上開說明，被告提起反訴合於民事訴訟法第259條、第260條第1項之規定，應予准許。

貳、次按訴狀送達後，原告不得將原訴變更或追加他訴。但有下列各款情形之一者，不在此限：二、請求之基礎事實同一者，民事訴訟法第255條第1項第2款定有明文。查本件原告起訴時，原聲明請求：被告應給付原告新臺幣（下同）432萬9289元及法定遲延利息，嗣變更為：被告應給付原告464萬5262元及法定遲延利息（見本院卷(二)第281頁）。核原告所為，係屬請求之基礎事實同一，揆諸前開規定，並無不

01 合，應予准許。

02 乙、實體方面：

03 壹、本訴部分：

04 一、原告起訴主張：伊與被告於106年2月15日簽立系爭契約，由
05 被告為原告承攬建造約書亞號，議定未稅總價967萬元，依
06 系爭契約第3條，被告應於簽約日起180日即106年8月15日完
07 成，詎被告不但未依限完成，更遲至106年11月27日始將約
08 書亞號交付予原告試船，當日約書亞號即存有引擎熄火、船
09 身重心不平衡、電源電壓供應不足、漏水及船舷走道等諸多
10 未依系爭契約約定寬度製作等瑕疵，翌日被告派員修繕時，
11 更因操作上之疏失，致使約書亞號之全新引擎炸缸毀損，其
12 毀損程度已達不堪使用之程度，約書亞號係用於經營載客出
13 海進行海釣生意之用途，迄今仍有(一)引擎無法啟動(二)僅能靠
14 備用發電機運轉(三)引擎冷卻水系統漏水(四)甲板艙蓋排水堵塞
15 (五)發電機室抽水幫浦故障(六)船艙多處積水嚴重之瑕疵，因被
16 告遲延交付且未能修補前開瑕疵，致伊未能如期於106年8月
17 15日即開始經營海釣船生意，又因伊已先行投保而受有保險
18 費損害28萬6328元、換照和上架及改主機重驗費用計12萬92
19 0元、因修補瑕疵支出費用11萬3014元及損失預期營業收益4
20 12 萬5000元，爰依民法第493條、第502條第1項及第216條
21 規定及系爭契約提起本件訴訟，並聲明：(一)被告應給付原告
22 464萬5262元及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按週
23 年利率5%計算之利息。(二)願供擔保，請准宣告假執行。

24 二、被告則以：依系爭契約第3條約定，係自航政機關核准建造
25 開工日即106年5月2日方起算工期，且如引擎進口時間為5個
26 月，則完工期限得延長至引擎到場後3個月，約書亞號之引
27 擎係由原告指定日本ISUZU廠牌，由海運進口，遲至106年6
28 月27日才進口到廠，且發電機係由原告自行採購，原告遲至
29 106年7月24日才將發電機運到廠安裝，因引擎、發電機必須
30 先安裝於船之底部，安裝完成後主甲板等船之上部才能施工
31 蓋上，應延長3個月，伊於106年10月31日出具約書亞號完工

證明書予原告時即已完工，如法院不採，則原告及被告、引擎及重要設備廠商於106年11月4日廠試並檢查確定建造完成並簽發測試完成報告，亦應認已完工，伊並無遲延，再退萬步言，106年11月28日經港務局指派技師到船上核驗海試是否符合船舶相關規定並做多項重要測試，如傾斜試驗、穩度測試、耐航測試、多種航行測試，且依港務局海試標準，約書亞號於106年11月28日海上測試通過，伊即將約書亞號點交被告簽收，該日應認約書亞號已完工，原告更已於106年12月25日取得政府核發小船執照。且在建造約書亞號過程中，原告增加、修改設計及規格，如於106年10月間增加選配項目船舶定位回報器及防撞塊（PE條），且電子式錨機改為現場訂製之油壓錨機，皆對造船施工及交船期間有所影響，致使工期增加。況原告亦未依系爭契約第4條第1項第9點但書，於船出廠前申請銀行履約保證或開立擔保之憑據，伊即無出廠交船之義務，原告既未依進度付款，伊自得調整施作進度，原告遲至106年11月27日才開立其個人之支票取代銀行擔保憑證，是伊於106年11月27日交船前，亦不負遲延交船之賠償責任，況原告尚有尾款18萬9000元未支付。原告主張瑕疵中船隻平衡及引擎轉速調整等多已改善，引擎冷車無法抖動，業經引擎原廠多次說明屬於正常範圍，並已保固修繕，且依系爭契約第5條第(一)項約定，伊自交船日起船體保固一年，對引擎並不負保固責任，因引擎廠牌係原告指定廠牌自日本進口，並非伊製造，且原告指稱於交船後引擎存有熄火等瑕疵，經引擎代理廠派員維修，因操作疏失致引擎炸缸毀損，該引擎廠商已立即換新的引擎，已無原告指稱之瑕疵，原告僅泛稱有瑕疵並支出修補費用，然並未說明修補之瑕疵各該具體內容，亦未催告伊修補，且原告所稱瑕疵是約書亞號因交付原告使用後自然所生或確因伊施工有瑕疵，亦未見原告舉證說明。原告投保共計28萬6328元之保險費，乃其經營海釣船依政府規定須投保而支出之費用，且被告已在106年11月29日交船，原告之保險投保日期在107年1

01 月2日以後，並非因被告因遲延而產生之損害。又原告所稱
02 營業損失412萬5000元部分，如8月交船，請領小船執照等事
03 宜，需時1個月，能營業時間最快需9月份，原告從事海釣業
04 多年，亦非第1次造船，深知相關行政手續，縱約書亞號於1
05 06年8月15日建造完成，經廠試、海試、請領船照之時程，
06 最快也要到106年10月1日以後，才有可能取得小船執照後營
07 業，然原告所提出之聲明書之出海日期竟於5月份即開始收8
08 月至9月客戶，且大部分預定海釣日期為於106年10月1日
09 前，顯然不可能於該等期日出海海釣，有違常理，亦無相關
10 訂金收付紀錄，聲明書顯事後偽填，且應扣除成本，獲利應
11 至多僅數十萬等語資為抗辯。並聲明：(一)原告之訴駁回。(二)
12 如受不利判決，願供擔保，請准予宣告免為假執行。

13 貳、反訴部分：

14 一、反訴原告起訴主張：兩造於系爭契約議定約書亞號未稅總價
15 967萬，則加5%營業稅應為48萬3500元，是含稅總價1015萬3
16 500元，兩造會於系爭契約第4條一(七)約定稅金25萬元，係因
17 訂約時原告表示除25萬元稅金外，會提供發票抵稅金，但在
18 雙方會算最後未付金額時，原告除25萬元稅金外所提供發票
19 金額不足，且經會算後原告應給付168萬9000元（包含完成
20 廠試之工程款100萬元、船位回報器6.9萬元、尾款17萬元及
21 稅金45萬元），原告方以簽發面額168.9萬元、發票日106年
22 12月31日之支票支付，惟到期原告無力交付，要求被告不要
23 提示兌現，嗣陸續以匯款給付150萬元，經扣除後，尚有尾
24 款18萬9000元未付。在建造約書亞號過程中，反訴被告增
25 加、修改設計及規格，係屬選配項目，包括加裝防舷材（防
26 撞塊）4萬268元、自動舵12萬元、上甲板集魚燈安裝及燈架
27 固定用欄杆4萬5000元、油位平衡2萬4550元、排水口護罩1
28 萬2000元、頂棚遮棚架1萬8000元、航行燈架加高安裝材料7
29 000元、後支柱及安全強化玻璃7990元，合計27萬4808元，
30 系爭契約雖約定其他選配項目，以書面簽回採購方式，惟此
31 約定僅係注意事項，若反訴被告以口頭方式請求反訴被告施

01 作非合約項目，反訴原告依其所請確已施作，反訴原告應得
02 依民法第505條規定請求追加工程款。是反訴原告應得向反
03 訴被告請求尾款18萬9000元及追加工程款27萬4808元，合計
04 46萬3808元，爰依民法第505條及系爭契約提起反訴，並聲
05 明：(一)反訴被告應給付反訴原告46萬3808元，及自反訴起訴
06 狀繕本送達翌日起至清償日止，按週年利率5%計算之利息。
07 (二)願供擔保，請准宣告假執行。

08 二、反訴被告則以：伊早已依照系爭契約約定給付約書亞號款項
09 予反訴原告，因反訴原告直至106年11月27日仍未能將符合
10 系爭契約所約定品質之約書亞號建造完成，方未兌現含有尾
11 款之168.9萬元支票，反訴原告甚溢收8萬元，且船位回報器
12 本為反訴原告既依法應裝設，自屬系爭契約範圍內而非追加
13 項目，不需另行給付6.9萬元，依系爭契約第2條第6款、第4
14 條約定，新增項目單價數量需經兩造簽核確認後再行施作，
15 且伊於確認規格價格後，以書面簽回採購訂單，加裝防舷材
16 (防撞塊)4萬268元、自動舵12萬元、上甲板集魚燈安裝及
17 燈架固定用欄杆4萬5000元、排水口護罩1萬2000元，均在系
18 爭契約範圍內，至油位平衡2萬4550元部分，反訴原告本應
19 依據系爭契約內容設置雙向流動之油泵浦，即油壓平衡裝
20 置，惟反訴原告竟擅自偷工減料改以單向流動之水泵浦企圖
21 魚目混珠，直至伊發現後向反訴原告要求下，反訴原告才於
22 107年8月8日更換完成，故根本係反訴原告未依系爭契約之
23 內容施作所為之缺失改善，並非追加項目，航行燈架加高安
24 裝材料7000元部分，係因反訴原告未依系爭契約將航行燈及
25 冷氣室外機施作於正確位置，以致航行燈完全被冷氣室外機
26 擋住，即便於夜間開啟航行燈來船也會看不見，將影響約書
27 亞號於夜間航行之危險，此為反訴原告為改善瑕疵所作之必
28 要項目，並非追加項目，後支柱及安全強化玻璃7990元部
29 分，係因反訴原告未將排水系統依系爭契約施作，導致發電
30 機室嚴重淹水所作之改善工程，為改善瑕疵所作修補，並非
31 追加項目；頂棚遮棚架1萬8000元部分，伊並未要求加裝，

也從未看過且簽認報價單，無法認定屬追加項目等語資為抗辯，並聲明：(一)反訴原告之訴駁回。(二)如受不利判決，願供擔保，請准予宣告免為假執行。

參、兩造不爭執事項（見本院卷(二)第394-395頁，併酌予文字修正）：

一、兩造於106年2月15日簽立系爭海釣船新建造船合約書（即系爭契約，如原證1）並附有規格表（原證8）為契約之一部。

二、被告之受僱人廖俊超於106年4月24日LINE原告「姚老闆，我們訂於本周五（按即106年4月28日）會開始進行積層工作，如時間有提早我會在告知你」（原證5）。

三、交通部航港局北部航務中心於106年5月2日以北北字第1063111019號書函核准按被告申請時所附設計圖說資料，及本中心加註、批改文件開工建造系爭海釣船約書亞號（如被證1即原證6）。

四、原告分別於下列時間匯款：

(一)106年2月15日簽約時原告依系爭契約第4條第1項(一)給付被告現金200萬元（原證13）。

(二)106年6月2日，被告完成約書亞號船殼，原告依系爭契約第4條第1項(二)匯給被告期中工程款200萬元。

(三)106年7月27日，被告完成約書亞號甲板，原告依系爭契約第4條第1項(三)匯給被告期中工程款200萬元。

(四)106年10月30日原告匯給被告200萬元。

(五)106年11月27日原告開立2張支票，1張發票日為106年11月27日金額50萬元（即期末工程款50萬元），被告已兌現。另張支票票號AK00000000，發票日為106年12月31日，金額168.9萬元（其中包含完成廠試之其中工程款100萬元、船位回報器6.9萬元、尾款17萬元及稅金45萬元），現仍由被告持有，並未兌現。

(六)107年1月17日原告以現金付100萬元予被告公司會計張淑敏。107年2月12日原告匯給被告50萬元。

五、聯邁實業有限公司於106年10月27日進行廠試（岸上測試）

01 針對引擎部分，並出具報告（被證6，見本院卷(一)第219
02 頁）。相宇企業有限公司於106年11月2日出具航儀設備檢測
03 表（被證7，見本院卷(一)第221頁）。海宏電業有限公司出具
04 約書亞航儀下水前測試報告（被證7，本院卷(一)第223頁）。

05 六、原告於106年11月24日簽收約書亞號隨船清單表備品及說明
06 書清單（如被證9）。

07 七、約書亞號於106年11月28日於新北市三芝漁港進行海上測
08 試，由兩造會同交通部航港局北部航務中心委託技師於新北
09 市三芝鄉後厝漁港海試，之後交由原告駛離於106年11月29
10 日停靠於蘇澳港，駛進蘇澳港有撞上其他船隻。

11 八、約書亞號於106年11月30日經被告通知引擎代理商於蘇澳港
12 進行調整引擎時發生炸毀，之後已更換新引擎。

13 九、交通部航港局於106年12月25日核發約書亞號小船執照，執
14 照上所載為炸毀之舊引擎（五十鈴牌UM6WG1TCH型6缸450馬
15 力、引擎號碼622344），後來於107年3月26日變更引擎號碼
16 為625549之同廠牌、型式及馬力之新引擎。106年12月26日
17 原告取得宜蘭縣政府漁業執照，被告並於此時同時檢附約書
18 亞號整修項目步驟時間表。

19 十、船位回報器係依法於建造船舶時應具之設備。

20 十一、約書亞號由原告指定型號之引擎，106年2月2日即報關進
21 口到臺灣。約書亞號之發電機於106年6月9日運抵被告工
22 廠。

23 十二、設計圖說（原證8最後1頁）為契約之一部。

24 肆、兩造爭點（見本院卷本院卷(二)第396-397頁，併酌予文字修
25 正）：

26 一、被告就系爭契約之履行，是否有遲延？

27 (一) 系爭契約第3條：

28 1. 「起算日」係指當地航政機關核准建造開工日或自簽約日起
29 算？

30 2. 「完成」係指為廠測、廠測完成時、或至海試完成並交船
31 時、或至交船後原告認定合格時為準？

01 3. 約書亞號是否於106 年10月27日開始進行廠試（岸上測
02 試），當時是否已有主甲板房艙及房牆？何時完成廠試？廠
03 試完有無通知原告？

04 4. 約書亞號於106 年11月28日海試是否符合航行之標準？當日
05 系爭海釣船是否完成至約定品質並經原告驗收完成後交付原
06 告？

07 5. 被告抗辯發電機是原告自行訂購於106年6月9日方運抵到廠
08 安裝，是否應自「180 日」中扣除工期？

09 6. 假使被告需負延遲完工責任，被告主張原告受領約書亞號未
10 為保留，是否理由？

11 (二)原告是否有依系爭契約第4 條(四)、(五)、(六)、(七)約定時程付款
12 ？被告以原告遲延付款，依系爭合約第4條第1項第(九)款但書
13 主張不負遲延交船之損害賠償責任，是否有據？

14 (三)船位回報器、兩組防撞條，是否均為被告依系爭契約或所附
15 規格表所應裝設？或為原告嗣後追加裝設之設備？如有，是
16 否應延長工期？延長幾天？

17 (四)如被告就遲延部分可歸責，則原告依民法第502 條請求28萬
18 6328元之保險損害、重新上架及換照費用計12萬920元、依
19 民法第493 條請求瑕疵修補費用11萬3014元及依民法第502
20 條請求受412 萬5000元之喪失預期收益損害，是否有據？

21 二、被告就系爭契約之履行，是否有瑕疵？

22 (一)如認定被告已完成工作，則保固期應自何時起算？

23 (二)如認定被告已完成工作，被告完成的工作是否有瑕疵？

24 1. 約書亞號之引擎炸缸，是否為被告應負責之瑕疵？

25 2. 約書亞號於106 年11月28日海試時引擎後退停車之現象，是
26 否為被告應負責之瑕疵？

27 3. 依本院卷(二)第353頁二、(一)4 （即包括(1)引擎無法啟冷動。
28 (2)僅能靠備用發電機運轉。(3)引擎冷卻水系統漏水。(4)甲板
29 艙蓋排水堵塞。(5)發電機室抽水幫浦故障。(6)船艙多處積水
30 嚴重）之瑕疵是否屬被告完成工作時即有瑕疵？

31 (三)如有瑕疵，則是否可歸責於被告？原告依民法第493條規定

01 請求被告支付修補瑕疵費用11萬3014元，是否有理由？

02 三、如法院確認原告主張瑕疵修補請求權、減少報酬請求權及遲
03 延損害請求權存在，則是否已逾受領後1 年的時效？

04 四、被告依民法第505條規定，請求原告給付剩餘款項18萬9000
05 元，是否有理由？

06 五、被告依民法第505條規定，請求原告給付追加承攬報酬27萬4
07 808元（此部分筆錄誤載為23萬4608元），是否有理由？

08 伍、本院之判斷（本、反訴部分爭點相同，本段逕以原告、被告
09 稱之，併為論述順暢，調整相關論述位置）：

10 一、按解釋意思表示，應探求當事人之真意，不得拘泥於所用之
11 辭句，民法第98條定有明文。又按解釋契約，應於文義上及
12 論理上詳為推求，以探求當事人立約時之真意，並通觀契約
13 全文，斟酌訂立契約當時及過去之事實、交易上之習慣等其
14 他一切證據資料，本於經驗法則及誠信原則，自該意思表示
15 所根基之原因事實、主要目的、經濟價值、社會客觀認知及
16 當事人所欲表示之法律效果，為全盤之觀察，以為判斷之基
17 礎，不能徒拘泥字面或截取書據中一二語，任意推解致失其
18 真意（最高法院104年度台上字第1877號民事判決意旨參
19 照）。次按當事人主張有利於己之事實者，就其事實有舉證
20 之責任，民事訴訟法第277條前段亦定有明文。又按原告對
21 於自己主張之事實已盡證明之責後，被告對其主張，如抗辯
22 其不實並提出反對之主張者，則被告對其反對之主張，亦應
23 負證明之責，此為舉證責任分擔之原則。又各當事人就其所
24 主張有利於己之事實，均應負舉證之責，故一方已有適當之
25 證明者，相對人欲否認其主張，即不得不更舉反證。負舉證
26 責任之當事人，須證明至使法院就該待證事實獲得確實之心
27 證，始盡其證明責任。倘不負舉證責任之他造當事人，就同
28 一待證事實已證明間接事實，而該間接事實依經驗法則為判
29 斷，與待證事實之不存在可認有因果關係，足以動搖法院原
30 已形成之心證者，將因該他造當事人所提出之反證，使待證
31 事實回復至真偽不明之狀態。此際，自仍應由主張該事實存

01 在之一造當事人舉證證明之，始得謂已盡其證明責任（最高
02 法院99年度台上字第483號民事判決、93年度台上字第2058
03 號民事判決意旨參照）。

04 二、本院就系爭契約第3條之解釋：

05 (一)兩造於系爭契約第3條約定「執行期限一、自開工日起即製造
06 當地航政機關核准建造開工日起計180日天完成。若引擎進口
07 時間為五個月，則交期為引擎到場後3個月。二、自簽約日1
08 06年2月15日起至106年8月15日完成。三、本新建造船合約經
09 雙方確定，如因天災人禍確為人力所不能抵抗之事實，或因
10 引擎等重要進口設備時間延誤，得延長完工期限，由乙方
11 （按即被告）提出展延工期，經甲（按即原告）、乙方協定
12 之展延工期天數。」（見本院卷(一)第20-21頁）。

13 (二)兩造所約定之「起算日」應指當地航政機關核准建造開工日
14 即106年5月2日起算：

15 從兩造就系爭契約第3條約定第1項、第2項可知以180日為執
16 行期間，且不論是「開工日起即製造當地航政機關核准建造
17 開工日起」或自簽約日起算，均在兩造文義約定合意範圍
18 內，復參兩造約定「若引擎進口時間為五個月，則交期為引
19 擎到場後3個月」等文義，亦可推得兩造同意若因引擎進口
20 推遲時，則以引擎到場後3個月為完成期限，是兩造就起算
21 日之起算，雖契約中同時約有「開工日起即製造當地航政機
22 關核准建造開工日」及「簽約日」，然於兩種時間不同時，
23 兩造真意應係以較晚之日起算，原告以約書亞號為玻璃纖維
24 （又稱FRP）船體，成型必需經過「開模」、「積層」、
25 「離模」及「接合」，且被告之受僱人廖俊超於106年4月
26 24日LINE原告「姚老闆，我們訂於本周五（按即106年4月
27 28日）會開始進行積層工作，如時間有提早我會在告知你」
28 之事實亦為兩造所不爭執，主張應以締約日開始為起算日，
29 然依前述可知，兩造於系爭契約議定時既已預就可能產生設
30 備進口速度推遲完成期限之風險加以考量，則系爭契約之起
31 算日，應認定以履行契約時「開工日起即製造當地航政機關

核准建造開工日起」即106年5月2日起算較符合兩造真意，況若兩造真意自簽約日開始起算，則何需另行就「開工日起即製造當地航政機關核准建造開工日」同時加以約定，就此原告亦未舉證合理說明，再佐交通部航港局北部航務中心106年5月2日函「說明：二、所送圖說業經宋漢棟簽證，並經本中心複查符合，准按所附設計圖說資料，及本中心加註、批改之意見開工建造。三、施工期間於船模放樣、船殼積層、主甲板結構、完工丈量及下水試航等各項階段進度，須會同本中心臺北航港科人員勘驗。建造中檢查過程若有疑慮，本中心得依法予以停工。」（本院卷(一)第209頁）中亦可得知，約書亞號開始建造前，需先送經造船技師簽證之圖說，經主管機關加註、批改及核准方得建造，簽證及送審期程實非兩造所能控制，況原告從事海釣業多年，亦非首次修建海釣船，就此行政流程，應亦屬清楚瞭解，方同時與被告議定系爭契約中以「製造當地航政機關核准建造開工日」起算之約定，原告僅以被告簽約後提早開始建造行為主張兩造係以簽約日起算開工日，尚難認有據。基此，自106年5月2日起算180日，106年10月29日為被告依約之完工日。

(三)「完成」應以海試完成並將約書亞號交付原告時即106年11月29日為基準時點：

1. 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。工作係分部交付，而報酬係就各部分定之者，應於每部分交付時，給付該部分之報酬，民法第490條第1項、第505條定有明文。
2. 系爭契約第4條第1項約定按「簽約日」、「船殼日」、「主甲板完成日」、「主甲板房艙完成並蓋上房牆日」、「廠試完成後3日內」、「廠試完成後，前往船廠檢查船艇是否完成」、「海試完成後」分階段付款，且兩造就系爭契約應定性為承攬乙節並不爭執（見本院卷(二)第396頁），是「海試完成」顯然在兩造合意需完成之工作範圍內，是從契約文義

而言，兩造真意應認係以海試完成，並由被告將約書亞號交付原告時，始為系爭契約第3條之「完成」。

3. 再參前開交通部航港局北部航務中心106年5月2日函「說明：三、施工期間於船模放樣、船殼積層、主甲板結構、完工丈量及下水試航等各項階段進度，須會同本中心臺北航港科人員勘驗。建造中檢查過程若有疑慮，本中心得依法予以停工。」亦可知，「下水試航」為行政機關管理並檢驗船舶建造品質良窳之一環，被告經營造船業多年，亦難就此諉為不知，實難單憑船體本身建造完成或廠試完成，即認屬系爭契約第3條之「完成」。被告前開所辯，並無可採。

(四)約書亞號於106年10月27日開始進行廠試（岸上測試），於廠試時已有主甲板房艙及房牆，原告並於106年10月31日完成船體建造，最遲於106年11月8日時已完成廠試並通知原告：

兩造就聯邁實業有限公司於106年10月27日針對引擎部分進行廠試（岸上測試），並出具報告，相宇企業有限公司於106年11月2日出具航儀設備檢測表，海宏電業有限公司出具約書亞航儀下水前測試報告之事實並不爭執（見不爭執事項五），堪認約書亞號於106年10月27日已開始進行廠試（岸上測試），而依兩造契約時程，廠試之前階段需先完成主甲板房艙及房牆，既已得於該時進行廠試，應可推得於106年10月27日開始進行廠試（岸上測試）時，約書亞號已有主甲板房艙及房牆；又被告於106年10月31日開立建造完工證明書供原告申請小船證明書，並於106年12月25日經交通部航港局北部航務中心108年11月11日函在卷可稽（見本院卷(二)第199-203頁），況原告於106年10月30日匯款200萬元予被告之事實，亦為兩造所不爭執，倘非約書亞號已「主甲板房艙完成並蓋上房牆日」，則原告豈需依約按期支付，是約書亞號於106年10月31日完成船體建造之事實，應可認定；再觀被告受僱人廖俊超於106年11月8日傳LINE給原告「姚先生的尾款部分還有150萬以及一部分的加帳，副總請我先請廠

01 試部分100萬（告一段落先付）-你這邊驗收50萬（請本週五
02 驗收）…加帳部分…在請姚先生這邊可否在下水前付清」
03 （見本院卷(一)第313頁），且觀後續LINE對話紀錄（見本院
04 卷(一)第313-318頁）可知，至106年11月28日海上測試當日
05 前，原告並未就廠試部分實際上並未完成有表示不同意，反
06 是廖俊超就證人周雍凱就合約內容爭議涉及付款金額部分有
07 意見部分持續與原告溝通，況原告於106年11月27日更開立2
08 張支票，1張發票日為106年11月27日金額50萬元（即期末工
09 程款50萬元），被告已兌現。另張支票票號AK0000000，發
10 票日為106年12月31日，金額168.9萬元（其中包含完成廠
11 試之其中工程款100萬元、船位回報器6.9萬元、尾款17萬元
12 及稅金45萬元），現仍由被告持有，並未兌現之事實，亦為
13 兩造所不爭執（見不爭執事項四、(五)），若非廠試已完成，
14 則原告亦無可能在反對意思表示之情況下廠試完成後之尾
15 款，是約書亞號最遲於106年11月8日時已完成廠試並通知原
16 告之事實，亦應可認定。

17 (五)約書亞號於106年11月28日海試已符合航行之標準，海試當
18 日被告已依約完成工作，並於翌日29日將約書亞號交付原
19 告：

20 兩造就約書亞號於106年11月28日於新北市三芝漁港進行海
21 上測試，由兩造會同交通部航港局北部航務中心委託技師於
22 新北市三芝鄉後厝漁港海試，之後交由原告駛離；交通部航
23 港局於106年12月25日核發約書亞號小船執照之事實均不爭
24 執（兩造不爭執事項七、九），酌證人周雍凱證稱：后厝是
25 離被告最近港口，11月28日在后厝港試航，試航包括開到大
26 海及在港內，當日沒有處理舵效及煞車問題，航港局的人應
27 該知道熄火問題，但是否知道舵效問題我就不確定，11月29
28 日開回蘇澳港等語（見本院卷(二)第118頁），如非約書亞號
29 之海試時已符合航行標準，交通部航港局豈可能於證人周雍
30 凱證稱知道有熄火問題時，於海試後仍發小船執照予原告，
31 原告進而開始以約書亞號招攬海釣相關商業活動，且如海試

當時，約書亞號已有無法符合航行標準之情事，以后厝港距被告廠房較近，當日直接將約書亞號掉掛上岸後直接進廠處理即可，何需由證人周雍凱冒風險於翌日勉強將約書亞號開回蘇澳港，此顯然與常情有違，亦不符合兩造利益及成本，況與約書亞號相同名稱之臉書粉絲專頁，上傳約書亞號於返回蘇澳港時，行經石門、基隆嶼乘風破浪之影片畫面，此有各該畫面截圖1份在卷可稽，是應認約書亞號於106年11月28日海試已符合航行之標準，海試當日被告已依約完成工作，並於翌日29日將約書亞號交付原告。

(六)被告抗辯發電機是原告自行訂購於106年6月9日方運到廠安裝，是否應自「180日」中扣除工期？

兩造於系爭契約第3條第3項既約定「三、本新建造船合約經雙方確定，如因天災人禍確為人力所不能抵抗之事實，或因引擎等重要進口設備時間延誤，得延長完工期限，由乙方（按即被告）提出展延工期，經甲（按即原告）、乙方協定之展延工期天數。」（見本院卷(一)第20-21頁），則展延或扣除工期，應以兩造協議確定為準，況由原告與發電機廠商聯絡人LINE對話記錄可資佐證（原證23），發電機廠商早於106年6月9日即將發電機運抵被告工廠，當時仍在系爭合約所約定之執行期限內，並無扣除工期之問題。被告抗辯應扣除工期，然被告並未向原告提出，並經兩造議定，是被告此部分抗辯，難認與系爭契約相符，並無理由。

三、原告未依系爭契約第4條第1項(四)、(五)、(六)、(七)約定時程付款，被告以原告遲延付款，依系爭合約第4條第1項第(九)款但書主張不負遲延交船之損害賠償責任，應屬有據：

(一)依系爭契約第4條第1項第(四)、(五)、(六)、(七)款約定，原告於「主甲板房艙完成並蓋上房牆日」、「廠試完成後3日內」、「廠試完成後，前往船廠檢查船艇是否完成」、「海試完成後」各應付款200萬元、100萬元、50萬元、尾款17萬元及稅金25萬元，且同條項第(九)款約定，若甲方因貸款時程問題，導致上述第(六)、第(七)項付款方式須要研議，乙方可同

01 意甲方於海試後取得貸款時支付。唯甲方須於船艇出廠前，
02 申請銀行之履約保證或其他銀行開立之擔保憑據（見本院卷
03 一）第22頁）。

04 (二)依前述，約書亞號於106 年10月27日開始進行廠試，於廠試
05 時已有主甲板房艙及房牆，觀被告受僱人廖俊超於106年10
06 月12日傳LINE給原告之內容「姚先生不好意思副總說要麻煩
07 你上次有跟你提過的200萬款項方便的話明天在一起帶過
08 來」（見本院卷一）第307頁），LIN之後相關內容，原告就應
09 付款之事實，亦未對廖俊超表示不同意見，原告復未此提出
10 其他舉證，堪認於106年10月12日時「主甲板房艙完成並蓋
11 上房牆日」已完成，依系爭契約第4條第1項第(四)款約定，原
12 告應付款200萬元之條件已成就，原告於106年10月30日方付
13 款200萬元，已有遲延。

14 (三)再約書亞號最遲於106年11月8日時已完成廠試，依系爭契約
15 第4條第1項第(五)款約定，原告應於106年11月11日付款100萬
16 元；又依系爭契約第4條第1項第(六)款約定，原告於「廠試完
17 成後，前往船廠檢查船艇是否完成」3日內需付期末工程款5
18 0萬元，佐廖俊超於106年11月8日傳LINE給原告「姚先生的
19 尾款部分還有150萬元以及一部分的加帳副總請我先請廠試
20 部分100萬（告一段落先付）-你這邊驗收50萬（請本周五驗
21 收）（按即106年11月10日）…請姚先生這邊可否在下水前
22 付清」（見本院卷一）第313頁）、106年11月15日傳LINE給原
23 告「昨天公司內部有討論過關於後續尾款部分還是要麻煩支
24 付現金待現金支付後我們馬上安排出船時間先前周先生至本
25 廠有與副總討論過會先支付尾款…」（見本院卷一）第315
26 頁），而原告於106年11月27日原告開立2張支票，其中1張
27 發票日為106年11月27日金額50萬元（即期末工程款50萬
28 元），被告已兌現，另張支票票號AK0000000，發票日為106
29 年12月31日，金額168.9萬元並未兌現。是就「廠試完成
30 後」原告應於106年11月11日付款100萬元，「廠試完成後，
31 前往船廠檢查船艇是否完成」後應付50萬元，原告僅於106

01 年11月27日支付50萬元而有遲延給付之事實，堪可認定。

02 (四)觀兩造於系爭契約第4條關於付款之協議，可明確得知係按
03 期支付，同條第2項亦明定於各期階段工作完成時，於期限
04 內原告即負有支付款項之義務，係立於對待給付關係，且自
05 原告106年10月30日支付200萬元，被告106年10月31日開立
06 建造完工證明書，原告106年11月27日支付50萬元並依系爭
07 契約第4條第1項第(九)款但書開立支票擔保，被告106年11月2
08 8日進行海試，顯見兩造就立於對待給付關係，原告若未能
09 按期支付，則被告將行使同時履行抗辯不為相關義務履行乙
10 節，亦均清楚瞭解。從而被告以原告遲延付款，依系爭契約
11 第4條第1項第(九)款但書主張不負遲延責任，應屬有據。

12 四、因被告不負遲延責任，則原告依民法第502條主張被告應負
13 遲延損害而應賠償保險損害28萬6328元、重新上架及換照費
14 用計12萬920元，及被告援引民法第504條及工期應延長部分
15 抗辯，即均無庸審究，一併敘明。

16 五、被告就系爭契約之履行，是否有瑕疵部分，析述如下：

17 (一)如認定被告已完成工作，則保固期應自何時起算？

18 依前述，本院認於海試完成之翌日即106年11月29日，被告
19 已完成工作並交付約書亞號，又依系爭契約第5條第1項約
20 定，乙方自交船日起，提供標的物船體「約書亞」保固1
21 年，則於106年11月29日被告於海試後將約書亞號交付原告
22 時，保固期自該日開始起算。

23 (二)如認定被告已完成工作，被告完成的工作是否有瑕疵？

24 1. 約書亞號於106年11月28日海試時引擎後退停車之現象，是
25 否為被告應負責之瑕疵？

26 引擎廠商即聯邁實業有限公司法定代理人蘇承佑於本院審理
27 中陳稱：引擎是被告跟伊公司簽約，當日海試有急倒車熄火
28 情形，伊公司技術人員有說再跟兩造約時間調整，之後因技
29 術人員疏失造成引擎壞掉，伊公司有更換全新引擎，107年3
30 月8日引擎之日本技師有來臺灣調整，之後就沒有倒車問
31 題，轉速問題由伊公司委託工廠製作新規格螺旋槳更換，10

01 7年4月28日重新測試下水，就有達到引擎轉速等語（見本院
02 卷(二)第36頁），原告就引擎最後有修補完成乙節亦表示不爭
03 執（見本院卷(二)第36頁），且經海試後，縱有引擎退停車現
04 象，原告仍取得小船執照並營業，則被告抗辯此係新船正常
05 現象，僅須微調即可等語，亦非完全不能採信，原告復未就
06 此提出其他舉證證明，難認海試時引擎後退停車之現象，即
07 認屬被告完成工作有瑕疵。

08 2. 約書亞號之引擎炸缸，是否為被告應負責之瑕疵？

09 約書亞號之引擎係由原告指定型號，並由被告和引擎廠商
10 即聯邁公司訂約並裝設於約書亞號，而自交船後開始起算
11 保固時，聯邁公司技師因不慎致引擎炸缸之事實應可認
12 定，就系爭契約履行言，聯邁公司技師依民法第224條規
13 定，應定性為被告之履行輔助人，從而聯邁公司技師不慎
14 致約書亞號之引擎炸缸部分，應依系爭契約第5條第2項處
15 理，且原告就引擎最後有修補完成乙節亦表示不爭執，亦
16 業如前述。

17 3. 依本院卷(二)第353頁二、(一)4（即包括(1)引擎無法啟動。(2)
18 僅能靠備用發電機運轉。(3)引擎冷卻水系統漏水。(4)甲板
19 艙蓋排水堵塞。(5)發電機室抽水幫浦故障。(6)船艙多處積
20 水嚴重）之瑕疵是否屬被告完成工作時即有瑕疵？

21 (1)原告主張被告完成工作時即有前開瑕疵，則原告應就106年
22 11月28日海試完成時，被告交付之約書亞號存有①引擎無
23 法啟動。②僅能靠備用發電機運轉。③引擎冷卻水系統漏
24 水。④甲板艙蓋排水堵塞。⑤發電機室抽水幫浦故障。⑥
25 船艙多處積水嚴重之事實，均應負舉證責任。

26 (2)證人周雍凱於本院證稱：海試當日有舵效不足，煞車問
27 題，起錨機速度慢，力量不足，油艙平衡系統不足，這4項
28 瑕疵會危害航行安全，這4項瑕疵都已經解決，但舵效不是
29 很好，還有其他的小瑕疵，後來我把有問題部分整理成原
30 證12缺失整理表給被告公司經理朱賢輝，原證12上的日期
31 就是我交給朱賢輝的日期等語（見本院卷(二)第118-120

頁），觀原證12係證人周雍凱於107年6月21日出具，上列載與前開原告主張之瑕疵可能相同者僅包括上載之①引擎冷車怠速抖動。④舵心漏水。⑤冷卻水漏水，然就引擎部分依前述證人周雍凱亦證稱已處理完畢，僅剩舵效不足之問題，且於證人周雍凱出具原證12時，離106年11月28日海試完成已逾半年，則是否確有原告前開主張之瑕疵，已非無疑。

(3)再查原告與被告受僱人廖俊超自106年11月28日海試日起至107年8月8日LINE對話紀錄（見本院卷(一)第318-365頁），原告於11月29日106年傳約書亞號某處漏水照片（見本院卷(一)第318頁），廖俊超則詢問約書亞號冷氣、駕駛節數等，並問「滴水位置只有樓梯那個位置嗎」（見本院卷(一)第321頁），並關心擦撞傷痕，之後僅於106年12月13日再提及「淡水海水出水量都很小」、同年月14日提及「艙蓋還有漏水嗎」（均見本院卷(一)第330頁）、同年12月21日提及「有3個海考克是進水的」、「應該是雨水」（見本院卷(一)第333-334頁），聯繫原告開約書亞號門以處理引擎修繕事宜（見本院卷(一)第337頁）及於107年2月27日原告傳照片後，廖俊超回「還有在流嗎」、「幫我試一下左右滿舵有沒有水跑出來」（見本院卷(一)第357頁），然此是否為原告前開所主張之漏水或積水處，並於交付原告時即已存在，原告並未說明或舉證，就此尚難認原告就其主張於海試日交付被告約書亞號時，即已存在前開包括①引擎無法啟動。②僅能靠備用發電機運轉。③引擎冷卻水系統漏水。④甲板艙蓋排水堵塞。⑤發電機室抽水幫浦故障。⑥船艙多處積水嚴重）之瑕疵已盡其舉證責任。

六、原告依民法第493條規定，請求被告支付修補瑕疵費用11萬3014元為無理由：

(一)按工作有瑕疵者，定作人得定相當期限，請求承攬人修補之。承攬人不於前項期限內修補者，定作人得自行修補，並得向承攬人請求償還修補必要之費用。如修補所需費用

01 過鉅者，承攬人得拒絕修補，前項規定，不適用之，民法
02 第493條定有明文。

03 (二)依前述，原告就其主張被告海試完成交付約書亞號時之瑕
04 疵，未盡舉證責任，是原告請求支付修補費用，即屬無
05 據。又原告就主張支付修補費用，就定期催告被告修補乙
06 節，並未提出任何證明，再觀107年修補費用單據（見本院
07 卷(一)第303-307頁），並未表明修繕項目，及與原告所主張
08 之瑕疵關連性，況其中還有「床墊」、「改樓梯加網架」
09 （見本院卷(一)第307頁）顯非修繕瑕疵之費用。又觀108年
10 修補費用單據（見本院卷(一)第309-310頁），上載「釣魚機
11 改」、「裝線路按裝」、「變壓器」、「主機」、「機油
12 網」、「副機」及「換主機、副機、保養…」等項目，顯
13 與前開原告主張之瑕疵不同，況如為引擎、發電機定期保
14 養費，本應由原告自行負擔。基此，本院認依原告所舉因
15 瑕疵所支出費用部分為無理由，應予駁回。原告此部分請
16 求既經本院駁回，則被告抗辯罹於時效部分，即無庸審
17 酌，附此說明。

18 七、船位回報器、兩組防撞條，並非被告依系爭契約或所附規格
19 表所應裝設，而屬原告嗣後追加裝設之設備：

20 (一)船位回報器之裝設，不在系爭契約或所附規格表之約定範圍
21 內：

22 兩造就系爭契約附有規格表（原證8）及設計圖說均為契約
23 之一部；船位回報器之裝設，係依法於建造船舶時應具之設
24 備之事實皆不爭執（見不爭執事項一、十二），又觀規格表
25 上首先明白記載發電機由原告提供，內容（見本院卷(一)第27
26 3-275頁）係按「船體結構」、「甲板」、「客艙室裝」、
27 「駕駛台」等項下一一列明名稱、規格、數量、材質，並以
28 紅色標註部分載明原告需求，並於備註欄上記載「船東指定
29 品牌規格」，另在「加大須額外補差價部分」備註欄亦有
30 「客戶自備」、「967萬內含」等文字，是依締約當時兩造
31 真意，應可推得系爭契約履行之範圍，係以規格表明確列出

01 為準，係應原告需求量身客製化打造，再參被告受僱人廖俊
02 超106年8月23日以LINE詢問原告「姚先生」、「吧台的上
03 東西有哪些」、「目前是會有洗槽龍頭」、「爐具你是買現
04 成的嗎」，原告則傳一張爐具照片，並回「以前那艘」（見
05 本院卷(一)第300頁），於106年10月9日傳「姚先生請問一下
06 水下燈另外一個變壓器可以一起帶過來」（見本院卷(一)第30
07 0頁），與規格表相對照，明確可知爐具或水下燈均不在規
08 格範圍內（爐具只含安裝），如各該設備亦為規格表所包
09 含，則原告無需另行提供給被告現有設備以節省額外支出，
10 是應可知如非規格表範圍內，即不在系爭契約議定之967萬
11 範圍內，如原告另行加裝，則應另行付款。況原告自陳從事
12 海釣業多年，既已知於規格表「駕駛台」項下就無線電、魚
13 探機、雷達約明「通訊導航設備依照法規增減」，以其專業
14 豈會不知船位回報器係法定必備設備而需裝設而應列明在規
15 格表，亦可能如其他配備係由原告自己提供或尋找廠商報價
16 後，由被告一併安裝，相關法規僅訂明需裝設，並無依法應
17 由造船人造船時一併包含提供定位回報器之規定，此部分之
18 支出，應由定作人即原告負擔，是依系爭契約或所附規格表
19 既不包含船位回報器，被告經原告同意後裝設，原告即應給
20 付此部分款項。

21 (二)系爭契約或所附規格表之約定內容應解為兩條防撞條：

22 觀系爭契約之規格表（原證8），數量欄下多以數字表示，
23 僅有「航行燈組」（航行燈、桅燈、艏燈、錨燈）、「洗手
24 間（馬桶、抽風機、插座、洗台）」、「船用設備電池」以
25 「1式」表示，是可知僅該設備實際上為複數產品時，方以
26 「式」表示，而防舷材（即防撞條）既僅載明「2」則應解
27 為2條，而非2組，況就解釋為2組言，係屬變態事實，原告
28 固舉臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司臉書上載因保護
29 碼頭設施及船舶安全之故，而有裝設防舷材（即防撞條）之
30 必要（見本院卷(一)第279頁），然該臉書內容，僅簡單介紹
31 碼頭防舷材功能，並未宣導應裝設4條方能維護安全，且規

01 格表亦載明裝設2條並非全然未裝設，已就安全因素加以考
02 量，況兩造約明之設計圖，亦未劃設4條防舷材，且原告就
03 應裝設4條乙節，並未舉出相關法律規定應為「2組4條」、
04 「上下兩圈」，或依船舶建造習慣，數字「2」即應解為「2
05 組4條」而非「2條」之相關證明，是就規格表文義及設計圖
06 書內容言，僅能解為2條，原告如欲加裝2條，則屬系爭契約
07 之追加工程，自應支付相關費用。

08 八、被告依民法第505條規定，請求原告給付工程尾款18萬9000
09 元，為有理由：

10 兩造就原告於106年11月27日原告開立2張支票，1張發票日
11 為106年11月27日金額50萬元（即期末工程款50萬元），被
12 告已兌現，另張支票票號AK0000000，發票日為106年12月3
13 1日，金額168.9萬元（其中包含完成廠試之其中工程款100
14 萬元、船位回報器6.9萬元、尾款17萬元及稅金45萬元），
15 現仍由被告持有，並未兌現；原告於107年1月17日以現金付
16 100萬元予被告公司會計張淑敏，107年2月12日原告匯給被
17 告50萬元之事實均不爭執（見不爭執事項四之(五)、(六)），是
18 兩造就系爭契約第4條第1項第(五)、(六)、(七)款部分及船位回報
19 器6.9萬元確已有被告抗辯經兩造合意結算之事實，又船位
20 回報器屬原告追加之項目而應負擔費用業經論述如前，則扣
21 除原告嗣後分別給付之100萬元、50萬元，系爭契約尾款部
22 分被告尚應給付18.9萬元（計算式：168.9-100-50=18.9）。

23 九、被告依民法第505條規定，請求原告給付追加承攬報酬27萬4
24 808元，為有理由：

25 (一)系爭契約第2條第6款「在本合約進行當中，若發覺原定合約
26 之工作內容與配合方向確有變更之必要，再經雙方認可並簽
27 署備忘錄後得修改，新增項目單價數量有甲乙雙方簽核確認
28 後再行施作。」、第4條第1項第8款「若有其他選配項目，
29 甲方於確認規格價格後，以書面簽回採購訂單，並支付50%
30 訂金，尾款於貨到後支付。」（見本院卷(一)第20-21頁），
31 佐被告受僱人廖俊超與原告間之LINE對話紀錄，不僅就建造

約書亞號相關過程即時以照片傳送原告知悉並與原告溝通，或詢問原告相關錨機、發電機廠商，或辦理小船執照相關文件，亦就「後頂蓬延伸之長度、施工內容及報價」（見本院卷(一)第300頁）、「加帳部分2項：1. 船位回報器6萬9船殼防撞條中間那條4.1萬」（見本院卷(一)第313頁），甚就海試後駛回蘇澳港發生擦撞等亦均以LINE聯繫，且建造完成、廠試或海試各階段，原告亦從未就加裝之設備表示非其所需或反對，是應認兩造就裝設後續相關設備已有合意，系爭契約上載書面簽回採購，應認非效力約定，若原告以LINE或口頭方式請求被告施作非系爭契約或規格表範圍內之項目，被告反確已施作，反訴原告依民法第505條規定請求追加工程款，應屬有據。

(二)依前述，原告要求被告加裝2條防舷材（防撞塊）應支付相關工程款，被告因此向材料商採購材料支出4萬268元，被告依民法第505條請求原告給付，為有理由。

(三)自動舵於系爭契約規格表已明確列在「加大須額外補差價」項下，原告既要求加安裝並指定進口品牌，自應給付追加自動舵工程價金12萬元。

(四)加裝上甲板集魚燈安裝及燈架固定用欄杆費用4萬5000元、頂棚遮棚架（分船頭、上甲板前後、船尾）材料費1萬8000元、航行燈架加高材料費7000元、後支柱不鏽鋼材料4000元、安全強化玻璃3990元及排水口護罩1萬2000元，均未在系爭契約、規格表及設計圖面範圍內，被告並舉相關支出證明為憑，依前述，原告要求增加原契約範圍外之設備，即應給付相關款項，被告此部分所請，均屬有據。

(五)系爭契約規格表第2頁第五大類「機艙與動力系統」項次14，「名稱」為「白鐵油箱」、「規格」載「若為兩側油櫃，需做兩側油位平衡，中置則免」，依文義被告僅需做兩側油位平衡，被告主張原告事後2次要求變更導致重作，總共施工3次，3種不同設備；第1次為廠規由船廠負責所有費用，第2次更換時，原告同意設計可以使用，故被告進行安

01 裝並有材料及安裝費用1萬3000元，安裝完成後，原告再更
02 換成目前第3個款式，即進口電子雙向打油馬達平衡裝置，
03 因此支出第3次材料費1萬1550元合計共計2萬4550元，原告
04 僅泛稱被告偷工減料改以單向流動之水泵浦遭原告發現才改
05 雙向流動之水泵浦，然觀前開規格表之文字，並未載明需雙
06 向流動，且就兩側油位平衡，文義上應解為等同雙向流動之
07 水泵浦乙節，亦未見原告舉證，無法為有利於原告之認定，
08 是應認屬原告追加設備，因此所生費用2萬4550元，原告自
09 應給付。

10 (六)基上，被告依民法第505條規定請求原告給付加裝防舷材
11 (防撞塊)4萬268元、自動舵12萬元、上甲板集魚燈安裝及
12 燈架固定用欄杆4萬5000元、油位平衡2萬4550元、排水口護
13 罩1萬2000元、頂棚遮棚架1萬8000元、航行燈架加高安裝材
14 料7000元、後支柱及安全強化玻璃7990元，合計27萬4808
15 元，均屬有據，應予准許。

16 陸、未按給付無確定期限者，債務人於債權人得請求給付時，經
17 其催告而未為給付，自受催告時起，負遲延責任。其經債權
18 人起訴而送達訴狀，或依督促程序送達支付命令，或為其他
19 相類之行為者，與催告有同一之效力；遲延之債務，以支付
20 金錢為標的者，債權人得請求依法定利率計算之遲延利息；
21 應付利息之債務，其利率未經約定，亦無法律可據者，週年
22 利率為百分之五，民法第229條第2項、第233條第1項、第20
23 3條分別定有明文。從而反訴原告請求自反訴起訴狀繕本送
24 達翌日即108年11月27日（見本院卷(二)第247頁）起至清償日
25 止，按週年利率5%計算之利息於法有據，應予准許。

26 柒、綜上，本件本訴原告依民法第493條、第502條第1項及第216
27 條規定及系爭契約，請求被告給付保險費損害28萬6328元、
28 換照和上架及改主機重驗費用計12萬920元、因修補瑕疵支
29 出費用11萬3014元及損失預期營業收益412萬5000元，合計
30 共464萬5262元，及自起訴狀繕本送達日起至清償日止，按
31 週年利率5%計算之利息，均為無理由，應予駁回。原告之

01 訴既經駁回，其假執行之聲請亦失所附麗，應一併予以駁
02 回。反訴原告依民法第505條請求反訴被告給剩餘款項18萬9
03 000元及追加承攬報酬27萬4808元，合計46萬3808元，及自1
04 08年11月27日起至清償日止，按週年利率5%計算之利息，
05 均為有理由。

06 捌、反訴部分所命反訴被告給付反訴原告之金額未逾50萬元，依
07 民事訴訟法第389條第1項第5款規定，依職權宣告假執行，
08 反訴原告雖陳明願供擔保請准宣告假執行，僅係促使法院職
09 權發動，並無准駁之必要。另反訴被告陳明願供擔保請准免
10 為假執行，經核於法並無不合，爰酌定相當之擔保金額，准
11 許之。

12 玖、本件事證已臻明確，兩造其餘攻擊防禦方法，及未予援用之
13 證據，經本院斟酌後，認均不足以影響本判決之結果，自無
14 逐一詳予論駁之必要，併此敘明。

15 拾、訴訟費用負擔之依據：本訴、反訴部分均為民事訴訟法第78
16 條。

17 中 華 民 國 109 年 7 月 23 日
18 民事第五庭 法 官 何佳蓉

19 以上正本係照原本作成。

20 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
21 委任律師提起上訴者，應一併繳納上訴審裁判費。

22 中 華 民 國 109 年 7 月 23 日
23 書記官 林鈞婷