

臺灣高等法院民事判決

106年度重上字第321號

上訴人

即被上訴人 交通部民用航空局臺北國際航空站

法定代理人 徐乃新

訴訟代理人 李書孝律師

李宗哲律師

上訴人 郭怡良即郭怡良建築師事務所

訴訟代理人 賴彥杰律師

蔡世祺律師

複代理人 張勝傑律師

被上訴人 永耀營造有限公司

法定代理人 張秀鳳

訴訟代理人 林東乾律師

複代理人 邵華律師

參加人 陳富山

訴訟代理人 陳錦芳律師

受告知人 卓建全

上列當事人間請求損害賠償事件，兩造對於中華民國106年2月3日臺灣臺北地方法院103年度重訴字第1227號第一審判決各自提起上訴，本院於109年2月19日言詞辯論終結，判決如下：

主 文

原判決關於命上訴人郭怡良即郭怡良建築師事務所給付逾新臺幣貳仟陸佰柒拾肆萬玖仟壹佰伍拾叁元本息，及其假執行之宣告，暨該訴訟費用部分均廢棄。

上開廢棄部分，被上訴人交通部民用航空局臺北國際航空站在第一審之訴及其假執行之聲請駁回。

01 上訴人郭怡良即郭怡良建築師事務所其餘上訴及上訴人交通部民
02 用航空局臺北國際航空站之上訴均駁回。

03 廢棄改判部分第一、二審訴訟費用，由被上訴人交通部民用航空
04 局臺北國際航空站負擔，駁回其餘上訴及上訴部分第二審訴訟費
05 用，由兩造各自負擔。

06 事實及理由

07 一、上訴人交通部民用航空局臺北國際航空站（下稱臺北航站）
08 法定代理人變更為徐乃新，其具狀聲明承受訴訟（見本院卷
09 二第229頁），應予允許。又當事人得於訴訟繫屬中，將訴
10 訟告知因自己敗訴而有法律上利害關係之第三人；受告知人
11 不為參加或參加逾時者，視為於得行參加時已參加於訴訟，
12 準用第63條之規定。民事訴訟法第65條第1項、第67條定有
13 明文。臺北航站主張上訴人郭怡良即郭怡良建築師事務所
14 （下稱郭怡良建築師）受伊委託辦理松山機場舊有建築物
15 （下稱系爭建物）結構耐震補強工程案（下稱系爭耐震補強
16 案），有監造、設計不當情事，致伊受有損害請求郭怡良建
17 築師賠償，而郭怡良建築師聲請對有法律上利害關係之結構
18 技師陳富山、卓健全為訴訟告知俾其等參加訴訟（見本院卷
19 二第285頁），上開書狀已送達受告知人，陳富山於民國107
20 年5月28日具狀聲明參加訴訟（見本院卷二第303頁），依上
21 規定，自應准許。

22 二、臺北航站主張：伊為辦理系爭耐震補強案，於97年2月間辦
23 理「規劃設計監造技術服務」招標，由郭怡良建築師得標，
24 規劃設計監造費新臺幣（下同）67萬7,573元（為工程建造
25 費之1.64%），履約標的為系爭建物（第一航廈現有狀況範
26 圍）之結構耐震補強及相關整建（含室內裝修）委託規劃設
27 計監造技術服務工作（含相關各項技師簽證），雙方簽定
28 「規劃設計監造技術服務委任契約書」（下稱系爭委任契
29 約）。郭怡良建築師於97年3月間提報規劃方案報告書，伊
30 決議「尊重設計監造單位所提專業方案3（阻尼器補強方
31 案）」，郭怡良建築師於99年間委請結構技師陳富山完成耐

01 震補強分析報告，並經社團法人新北市土木技師公會（下稱
02 新北市土木技師公會）於99年9月間審查同意核備，嗣99年1
03 2月郭怡良建築師提出耐震補強設計圖說（下稱原設計），
04 伊依郭怡良建築師提送設計圖說及預算書辦理工程施工之招
05 標，於99年12月14日由永耀營造有限公司（下稱永耀公司）
06 以4,426萬1,143元得標，該公司於100年1月間依投標須知第
07 72條及本案設計說明A1-4附註等規定變更同等品，委請郭怡
08 良建築師及佳泰工程顧問股份有限公司（下稱佳泰公司）作
09 成結構計算書及設計圖說，送交郭怡良建築師委請之臺北市
10 結構工程工業技師公會（下稱北市結構技師公會）於100年7
11 月間作成委託審查意見書，認同等品之設計書圖適當可行，
12 郭怡良建築師於100年10月18日認定等效之同等品符合設計
13 精神並優於原設計標準，准予變更使用同等品檢送變更設計
14 預算書圖完成變更設計（下稱系爭變更設計），永耀公司即
15 據以施工，於100年12月20日完成驗收結算。詎102年8月中
16 旬，媒體報導系爭耐震補強案疑有施工廠商偷工減料、建築
17 師監造不實情形，嗣102年9月18日經臺灣臺北地方檢察署
18 （下稱臺北地檢署）會同兩造相關人員共同會勘，敲除局部
19 工項後發現開挖之三處基柱與牆面均有縫隙，縫隙內夾有不
20 織布袋，開挖時縫隙內有積水狀況，與契約約定接合處應填
21 充EPOXY不合，耐震阻尼器無法達到預期補強效果，影響建
22 物結構耐震強度，是郭怡良建築師有監造施工不實情事；伊
23 於102年間委請財團法人國家實驗研究院國家地震工程研究
24 中心（下稱國震中心）覆核，經國震中心現場勘查及3次會
25 議審查，於103年間作成「松山機場建築物結構耐震補強工
26 程之耐震能力並未符合耐震法規之需求，即其補強工程無法
27 使阻尼器發揮完整之預期效益」之審查結論，是郭怡良建築
28 師亦有設計錯誤之缺失，並未善盡其設計之責，屬故意或重
29 大過失行為，並違反「建築物耐震設計規範與解說」耐震能
30 力之要求，建物耐震補強工程無法達其應有價值，致伊受有
31 支出無益工程款之損害4,390萬4,349元（工程費4,389萬4,5

65元及空汙費9,784元)；另永耀公司於變更同等品之過程，因故意或重大過失及未依約履行，致施工結果不符耐震法令規範、阻尼器無法發揮預期效益，應就系爭變更設計一事負責；郭怡良建築師與永耀公司對伊之債務屬同一目的，僅發生原因各別，因其中一人給付，另一人於給付範圍內免其責任，爰依系爭委任契約第14條第8項、第19條第1項、第2項、民法第184條第1項前段、第2項、第216條、第227條、第544條向郭怡良建築師、依系爭工程採購契約第18條第8項、民法第184條第1項前段、第2項、第216條、第227條向永耀公司提起本件訴訟，並為選擇合併，請求各應給付4,390萬4,349元；另郭怡良建築師未善盡設計監造之責，致伊受有支出規劃設計監造費之損害，依同上約定請求郭怡良建築師給付67萬7,573元等語，聲明：(一)郭怡良建築師應給付臺北航站4,390萬4,349元，及自民事起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按年息5%計算之利息。(二)永耀公司應給付臺北航站4,390萬4,349元，及自民事追加訴之聲明狀繕本送達翌日起至清償日止，按年息5%計算之利息。(三)前兩項任一人已為給付時，他人於該給付範圍內同免責任。(四)郭怡良建築師應給付臺北航站67萬7,573元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按年息5%計算之利息。原審判決郭怡良建築師應給付臺北航站4,458萬1,922元，及自103年12月6日起至清償日止，按年息5%計算之利息，駁回其餘之訴。臺北航站對其敗訴部分不服，提起上訴，上訴聲明：(一)原判決關於駁回臺北航站後開第2、3項之訴部分廢棄。(二)永耀公司應給付臺北航站4,390萬4,349元，及自民事追加訴之聲明狀繕本送達翌日起至清償日止，按年息5%計算之利息。(三)第2項所命給付，與郭怡良建築師給付4,390萬4,349元本息部分，其中一人為給付，他債務人於給付範圍內同免責任。(四)願供擔保，請准宣告假執行。對郭怡良建築師上訴之答辯聲明：上訴駁回。

三、郭怡良建築師則以：伊之原設計並無違背當時之設計常規及

01 水準，亦符合契約耐震規範之要求，並無設計上之缺失；本
02 件阻尼器、制震器結構工程部分並非由伊委託結構技師設計
03 監造，專業結構技師卓健全及陳富山完成原設計方案，經臺
04 北航站發包永耀公司承攬施工，永耀公司另託其結構工程
05 顧問佳泰公司於100年6月提出替代設計方案，於100年10月
06 第1次變更設計圖說（即系爭變更設計）取代原設計，並依
07 系爭變更設計施作完成，縱系爭耐震補強案有未符契約情
08 事，因原設計已變更，亦不可歸責於伊。伊信賴北市結構技
09 師公會出具之專業審查意見，依招標圖說之阻尼器設計規範
10 附註、制震器設計規範附註之規定，同意永耀公司提出變更
11 同等品，並無可歸責之處；縱北市結構技師公會之審查有疏
12 失，惟該公會係由永耀公司委託，伊不因該公會是否有疏失
13 而須負責。伊於履約過程並無過失，甚至100年10月18日提
14 出變更設計後，臺北航站還協同伊及永耀公司召開三方會
15 議，做成同意「監造、設計及施工單位並無疏失、並未造成
16 本站額外之損失。」等決議，縱伊有過失，亦僅違反善良管
17 理人注意義務之抽象輕過失，無故意或重大過失，依系爭委
18 任契約第14條第8項約定，以設計服務費為賠償上限。如認
19 伊之履約過程有過失，因臺北航站亦與有過失，依民法第21
20 7條第1項規定，伊得請求減輕或免除賠償等語，資為抗辯。
21 上訴聲明：(一)原判決不利於郭怡良建築師部分廢棄。(二)上開
22 廢棄部分，臺北航站於第一審之訴及假執行之聲請均駁回。

23 四、永耀公司則以：伊採用之阻尼器已取得國震中心測試合格報
24 告，伊提出阻尼器及制震器變更之替代方案，未變更原設計
25 圖說之主要設計，且國震中心非指伊變更之阻尼器不符合耐
26 震法規之需求，係指原設計無法使阻尼器發揮完整之預期效
27 果，縱臺北航站因施工結果未達法規耐震能力之要求而受損
28 害，然伊非系爭耐震補強案之設計者，其損害與伊變更阻尼
29 器及制震器無因果關係，伊依系爭採購契約合法變更阻尼器
30 同等品，並無違約或侵害臺北航站權利之情事，對臺北航站
31 無債務不履行、不完全給付及侵權行為之賠償責任。依行政

01 院公共工程委員會（下稱工程會）之鑑定結果，原設計無法
02 使阻尼器發揮預期效益，縱伊依原設計施工，亦無法使阻尼
03 器發揮預期效益，足證本件阻尼器無法發揮預期效益與伊申
04 請變更同等品替代無因果關係等語，資為抗辯。答辯聲明：
05 (一)上訴駁回。(二)如受不利判決，願供擔保，請准宣告免為假
06 執行。

07 五、參加人陳富山主張：郭怡良建築師之設計圖說經獨立具公信
08 及專業之外審單位審查，符合設計當時之科技與專業水準，
09 故其所為設計並無錯誤，毋庸負賠償責任。倘原設計有錯
10 誤，囿於設計當時科技或專業水準並未將阻尼器與牆體相對
11 位置列入審查重點，郭怡良建築師自無過失。依系爭委任契
12 約第14條第8項約定，設計監造契約總金額67萬7,573元，其
13 中設計部分服務費僅30萬4,907元，縱認本件有設計錯誤，
14 郭怡良建築師無故意或重大過失，依約僅須賠償30萬4,907
15 元；倘不受賠償上限之限制，實際賠償金額亦非原判決所認
16 之4,458萬1,922元等語。

17 六、查臺北航站為系爭建物結構耐震補強及相關整建，辦理「規
18 劃設計監造技術服務」招標，於97年2月間由郭怡良建築師
19 以67萬7,573元得標，簽訂系爭委任契約。郭怡良建築師於9
20 7年3月提報方案3（阻尼器補強方案）規劃方案報告書，經
21 臺北航站於97年4月9日召開研商耐震補強案會議決議採用規
22 劃方案，郭怡良建築師委請結構技師陳富山完成耐震補強案
23 分析報告，經新北市土木技師公會於99年9月審查同意核備
24 後將預算書圖提報臺北航站，臺北航站於99年12月1日辦理
25 系爭工程之施工招標，由永耀公司以4,426萬1,143元得標。
26 永耀公司委由佳泰公司擔任設計單位，提出阻尼器與制震器
27 兩種補強方式之同等品資料予北市結構技師公會審查，該公
28 會於100年7月4日提出審查意見書認採用變更同等品阻尼器
29 可滿足原設計之耐震需求，郭怡良建築師於100年10月18日
30 函臺北航站表示變更同等品符合設計精神並優於原設計標
31 準，准予變更使用同等品，檢送變更設計預算書圖辦理變更

設計。永耀公司依變更設計圖說完工，同年12月20日經驗收結算在案。臺北地檢署於102年9月18日會同相關人員會勘，敲除局部工項開挖後發現三處基柱與牆面均有縫隙，縫隙內夾有不織布袋，開挖時縫隙內有積水狀況，與契約約定接合處應填充EPOXY不合等；有系爭耐震補強案規劃設計監造技術服務標開標/決標紀錄、系爭委任契約、規劃方案報告書、臺北航站97年4月9日松山機場建築物結構耐震補強案會議紀錄、臺北航站99年8月5日北站維字第0990008452號函、新北市土木技師公會99年9月21日耐震補強結構分析報告節本、系爭耐震補強工程案開標/決標紀錄、系爭採購契約、北市結構技師公會100年7月4日(100)北結師雄(十)字第1000601號函(含本工程委託審查意見書)、郭怡良建築師100年10月18日所建字第1000000-0號函(含變更設計預算書圖)、工程結算驗收證明書、102年9月18日現場會勘照片可參(見原審卷一第9至103、107至108、253至281頁)，並為兩造所不爭(見本院卷四第138頁)，可信為真。

七、臺北航站主張郭怡良建築師及永耀公司就系爭耐震補強案有設計不當、監造不實，施作工程未達預期耐震補強效果，必須重新發包辦理，致伊受有規劃設計監造費67萬7,573元、工程費4,389萬4,565元、空污費9,784元等損害，伊得依系爭委任契約第14條第8項、第19條第1項、第2項、系爭工程採購契約第18條第8項、民法第184條第1項前段、第2項、第216條、第227條、第544條請求其等負賠償責任；為郭怡良建築師及永耀公司所否認，並以前詞置辯。經查：

(一)依內政部頒布「建築物實施耐震能力評估及補強方案修訂案」肆、二：「實施耐震能力詳細評估之建築物，其不需補強或補強後之耐震能力應達下列基準：(一)建築物之耐震能力以期能抵抗之最大地表加速度表示，其耐震能力應達94年7月1日實施『建築物耐震設計規範及解說』中所規定工址回歸期475年之設計地震地表加速度乘以用途係數I(詳附件壹、四)。(二)建築物亦得以性能目標作為耐震能力之檢核標

準，確保該建物在工址回歸期475年之設計地震力下所需達到之性能水準。(三)進行結構耐震能力評估與補強設計時，應考慮非結構牆之效應，並檢討軟弱層存在之情況（詳附件參）。」，且附件壹、四：「民國94年7月1日實施之建築物耐震設計規範，…設計地震由PGA配合正規化設計反應譜定義，改以直接規定短、長週期譜加速度值來定義。其規定之設計地震地表加速度係以有效最大地表加速度（EPA）表示，定義為短週期譜加速度SDs之0.4倍，即 $EPA=0.4 \times SDs$ 。」（見原審卷二第134、137頁）。依郭怡良建築師製作耐震補強結構分析報告第二章2.3.2載明：「本航運站工址坐落於台北市松山區採用規範『台北二區』之反應譜評估 $SDs=0.6$ ， $T0D=1.3$ 秒，用途係數 $I=1.25$ 」（見原審卷一第60頁），依上開規定及分析報告，系爭工程補強後之耐震能力應達到最大地表加速度為 $0.4 \times 0.6 \times g = 0.24g$ ，始符合耐震法規要求及系爭委任契約之標準；郭怡良建築師於其耐震補強結構分析報告中亦記載耐震能力需求為 $0.24g$ （見原審卷一第65頁反面、第66頁），永耀公司提出結構計算書亦記載系爭耐震補強案之補強設計耐震需求為地表加速度 $A_x > 0.25g$ ， $A_y > 0.247g$ （見原審卷一第231頁），足認依簽約時之法令要求及系爭委任契約之約定就系爭建物之耐震能力標準為 $0.24g$ 。惟系爭耐震補強案完工後，臺北航站委由國震中心審查系爭工程是否達到耐震強度之要求，國震中心於103年3月3日召開「松山機場建築物結構耐震補強案審查」第二次審查會議，會議紀錄七討論及決議事項：(一)審查委員於此審查案之疑義：「3.由本次泓盛顧問工程簡報之說明內容中，由補強竣工圖說顯示在安裝TYPE E型阻尼器的E1與E2的裝修立面處，反映出其補強方法恐無法發揮其應有之減震效益，更遑論其分析之模擬是否能貼近實際設計行為。例如，於E1立面構架中，阻尼器端點所連接之鋼筋混凝土柱雖經包覆鋼板進行補強，但此系列柱之原先設計目標，並非作為主要結構柱使用，以及此立面上之阻尼器裝設方式相當複雜，並不屬於

常見之裝設模式。再者，於地震侵襲下此系列柱易產生不可預料之額外受力狀況，如此一來，不但柱子之安全堪慮，其所提供之剛度是否可以讓阻尼器發揮預期之行為亦有疑慮。E2立面構架中，不但具有E1構架剛性之疑問，且阻尼器上方因為連接鋼樑之緣故，鋼樑上方之柱子可能會在遭受地震下，因發生短柱效應而導致結構體產生非預期之破壞。對於松山機場建築物結構於補強前後之耐震能力，透過第二次審查資料與簡報說明中可知，由泓盛顧問工程經數值模型（ETABS）進行等效非線性靜力側推分析，所得兩水平正交方向未補強之性能目標地表加速度分別為（ A_{cx} ）0.118g與（ A_{cy} ）0.138g；補強後兩水平正交方向之性能目標地表加速度， A_{cx} 為0.164g與 A_{cy} 為0.178g，其耐震能力仍未符合工址目標之0.24g，由此可知此次結構耐震補強工程於最初規劃與設計時期，建築師與相關設計技師或工程師之執行能力確有其不足之處，以導致目前之補強結果未達服務契約之標的。」（見原審卷一第118頁反面至119頁），又103年3月14日「松山機場建築物結構耐震補強案審查」現地勘查暨第三次審查會議紀錄六結論：「(一)…依據委員之專業學理與工程經驗，並且參考第一次與第二次審查會議紀錄之結論，認定松山機場建築物結構耐震補強工程之耐震能力並未符合耐震法規之需求，即其補強工程無法使阻尼器發揮完整之預期效益。」（見原審卷一第123頁），足認系爭建物之耐震能力並未因系爭耐震補強案之完工而達到法令要求及契約約定之耐震標準甚明。

(二)中華民國結構工程技師公會全國聯合會（下稱結構工程師全國聯會）就系爭工程補強後系爭建物之耐震能力，於105年6月8日以中結全鑑字第020號鑑定報告稱：「(1)綜合前述各建物的崩塌地表加速度 A_c ，施工前耐震能力評估結果為：第一航廈建築物柱線1~4建物X向 A_c 為0.270g、Y向 A_c 為0.314g，第一航廈建築物柱線5~24建物X向 A_c 為0.122g、Y向 A_c 為0.120g，第一航廈建築物柱線25~30建物X向 A_c 為0.160g、Y向 A_c

為0.161g。(2)上述補強後耐震能力，經財團法人國家實驗研究院102年12月6日研震結字第10206027110號函中提出多點疑慮，詳見下項鑑定項目之鑑定研判。(3)基於補強設計之阻尼器裝置位置不理想，受到既有結構牆的影響，恐導致於地震侵襲下無法發揮應有的減震作用，阻尼器銜接之鋼斜撐及門型鋼框架具備鋼性不足夠，使與其銜接之阻尼器無法發揮預期之減震效益。因此，設計圖說其各項細部設計未能符合相關設計規範之規定。(4)依據前述內容，補強前和原補強後（郭怡良建築師99年12月提出之設計圖說），頂層加速度分析結果和頂層位移分析結果顯示：補強工程無法使阻尼器發揮完整之預期效益。上述數值分析之反應折減效果看不出等效阻尼比由5%提高至約30%之效益。例如比較補強前和原補強後地震歷時（TAP008EW，250gal），X向屋頂加速度由845.7cm/sec²減少為843.3cm/sec²，Y向屋頂加速度由1035.0cm/sec²減少為1029.0cm/sec²。另依據105年3月2日臺北航站提供資料，由臺北市結構技師公會製作之臺北國際航空站建築物耐震能力詳細評估工作報告書內容：建物的變更補強後，性能目標對應之地表加速度 A_p ：第一航廈A棟（柱線1~4建物）X向 A_p 為0.183g、Y向 A_p 為0.137g，第一航廈B棟（柱線5~10建物）X向 A_p 為0.125g、Y向 A_p 為0.131g，第一航廈C棟（柱線10~24建物）X向 A_p 為0.107g、Y向 A_p 為0.130g，第一航廈D棟（柱線25~30建物）X向 A_p 為0.146g、Y向 A_p 為0.199g，綜合分析結果顯示，無法符合契約約定之耐震需求。(5)依據郭怡良建築師100年10月第一次變更設計圖說施作，松山機場第一航廈之耐震能力不符合耐震法規規定，與99年12月設計圖說及100年10月變更設計圖說有關。(6)①建議採用105年3月2日臺北航站提供資料，北市結構技師公會製作之臺北國際航空站『第一航廈A、B、C、D』建築物耐震能力詳細評估工作報告書之建議，後續現況耐震能力評估與補強後的耐震能力評估以忽略所有現況阻尼器之效果，重新進行補強。②補強費用建議參考105年3月2日臺北航站提供資料，

01 北市結構技師公會製作之臺北國際航空站『第一航廈A、B、
02 C、D』建築物耐震能力詳細評估工作報告書之建議費用補強
03 方案一：第一航廈A棟（柱線1~4建物）3,148.9萬元、第一
04 航廈B棟（柱線5~10建物）4,153萬元、第一航廈C棟（柱線1
05 0~24建物）1億1,774.7萬元、第一航廈D棟（柱線25~30建
06 物）806.8萬元，補強方案二：第一航廈A棟（柱線1~4建
07 物）1,566.7萬元、第一航廈B棟（柱線5~10建物）3,111.1
08 萬元、第一航廈C棟（柱線10~24建物）1億0,709萬元、第一
09 航廈D棟（柱線25~30建物）912.6萬元，前述兩種補強方
10 案，有鑑於機場現行的營運需求及不破壞現有的空間規劃與
11 使用，以採用補強方案一為原則。(7)綜合整理前述各棟航
12 廈，由永耀營造有限公司施作完成系爭工程後，耐震能力評
13 估結果：第一航廈A棟（柱線1~4建物）+X向 A_p 為0.183g、-X
14 向 A_p 為0.188g、+Y向 A_p 為0.143g、-Y向 A_p 為0.137g，第一航
15 廈B棟（柱線5~10建物）+X向 A_p 為0.156g、-X向 A_p 為0.125
16 g、+Y向 A_p 為0.131g、-Y向 A_p 為0.140g，第一航廈C棟（柱
17 線10~24建物）+X向 A_p 為0.111g、-X向 A_p 為0.107g、+Y向 A_p
18 為0.150g、-Y向 A_p 為0.130g，第一航廈D棟（柱線25~30建
19 物）+X向 A_p 為0.149g、-X向 A_p 為0.146g、+Y向 A_p 為0.199g、
20 -Y向 A_p 為0.205g，上表資料顯示，各棟耐震能力皆無法符合
21 契約約定，即X方向大於等於0.25g，Y方向大於等於0.247
22 g。）」（見外放鑑定報告書第8至17頁），益證郭怡良建築
23 師之原設計，或永耀公司之系爭變更設計圖說，均無法符合
24 耐震法規及契約所要求之耐震能力，且無從僅以修補瑕疵方
25 式加以改善。

26 (三)依鋼鈑與混凝土界面填充EPOXY規範規定，施工步驟為鋼鈑
27 與混凝土交接處先期表面處理將粉刷層敲除，並以化學螺栓
28 固定鋼板，以EPOXY彌封並預留注入孔及透氣口，再灌注特
29 配EPOXY之膠結材料，灌注時應以由出氣孔流出為原則，有
30 上開規範可參（見原審卷一第112頁），依永耀公司提送之E
31 POXY材料審查資料，關於鋼鈑補強工法之介紹，謂：「樑、

柱、版鋼鈑補強工法是利用環氧樹脂（EPOXY RESIN）的優越接著性能，促使補強鋼鈑與結構體中混凝土樑、柱或版結合成一體，進而提高結構體抗力的一種補強工法。」，有工程材料審查申請單暨所附說明資料可據（見原審卷一第293、310頁），可知EPOXY為膠結材料，用途為固定阻尼器之鋼鈑（即基座鈑）與牆面緊密接合，即以化學螺栓鎖定鋼鈑後，在鋼鈑與牆面之縫隙處填充EPOXY膠結材料，以發揮阻尼器預期之耐震效果，足證使用EPOXY填充，與提高結構體抗力有關，非僅用於填補縫隙。臺北地檢署於102年9月18日至松山機場第一航廈東側配電室前方履勘時，將該處阻尼器基座開挖結果為：「1. 附圖A基座開挖後，基座與牆面間存有寬3.5公分、深30公分縫隙。2. 附圖B基座開挖後，基座與牆面間存有寬5公分、深34公分之縫隙，縫內並有不織布袋。3. 附圖C基座開挖後，基座與牆面間存有寬3公分、深11公分之縫隙，且開挖時縫隙內已有積水情況。」，有臺北地檢署102年度他字第6116號案件102年9月18日履勘現場筆錄在卷可查（見原審卷三第62頁），可見鋼鈑以螺栓固定於混凝土面時，即未密接並灌注EPOXY而留有寬3至5公分、深11至34公分不等之空隙，不符規範；且行政院公共工程委員會（下稱工程會）採購申訴審議判斷書【訴0000000號】亦認「…原設計基座鋼鈑固定於混凝土後，須另以EPOXY灌入鋼鈑與混凝土之間，俾填滿其間之孔隙，使阻尼器基座鋼板與原結構體緊密結合，於地震時將結構體之地震力傳遞至阻尼器，讓阻尼器發揮預期之抗震效果。而申訴廠商（永耀公司）施作基座鋼鈑與原混凝土結構體之間有3~5公分之空隙，施工錯誤，因其空隙太大，非僅填充EPOXY可解決，且其間夾有不織布袋等雜物及積水，不利於地震力之傳遞，無法充分發揮阻尼器效用，將降低建築物結構耐震補強之預期效果。…」（見原審卷一第210頁反面至第211頁），永耀公司非僅未於應填充EPOXY之處填充，且以不織布袋填充，顯見EPOXY非填充後始流失，況臺北地檢署僅抽查3處工項，

01 均未填充EPOXY，抽驗不合格率100%，可見永耀公司施作系
02 爭工程確有擅自減省工料致影響系爭建物耐震能力之情事。
03 依系爭委任契約第2條第1項第5款之約定，郭怡良建築師負
04 有監造施工與驗收之責，故其就承包系爭耐震補強案永耀公
05 司施作工程不實一事，應負監造不實之責任。

06 (四)郭怡良建築師稱已依建築法第13條第1項，將系爭耐震補強
07 案之設計複委託結構技師卓健全、陳富山負責結構設計及計
08 算，且工程發包永耀公司施工後，永耀公司另委託佳泰公司
09 提出替代設計方案，其依替代方案施作，現場施作內容非依
10 原設計施作，縱有不當，亦與伊之原設計及監造無關云云。
11 惟：

12 (1)依公共工程專業技師簽證規則（下稱工程技師簽證規則）第
13 6條第1項規定：「公共工程實施設計、監造簽證者，主辦工
14 程機關應於委託設計、監造服務之招標文件中，明定實施設
15 計、監造簽證之工程項目或內容，並規定得標廠商須於簽約
16 後提報其實施設計、監造簽證之執行計畫，經主辦工程機關
17 同意後執行之。」，而建築師法第19條規定：「建築師受委
18 託辦理建築物之設計，應負該工程設計之責任；其受委託監
19 造者，應負監督該工程施工之責任，但有關建築物結構與設
20 備等專業工程部分，除五層以下非供公眾使用之建築物外，
21 應由承辦建築師交由依法登記開業之專業技師負責辦理，建
22 築師並負連帶責任。當地無專業技師者，不在此限。」、第
23 21條規定：「建築師對於承辦業務所為之行為，應負法律責
24 任。」。系爭委任契約第2條第1項亦約定：「…廠商規劃設
25 計監造服務工作，需符合建築、環保、消防、空調、水電
26 力、設備與機場安全與機場禁限建等相關法規及規定，如有
27 涉及相關資料或文件或圖說等需專業技師（含建築師、結構
28 技師或其他有關技師）簽證，均由廠商（本工作案之建築師
29 或技師需簽章）自行負責並負連帶責任…」（見原審卷一第
30 12頁反面），系爭建物係供公眾使用之建築物，郭怡良為建
31 築師，受臺北航站委託辦理系爭耐震補強案之規劃設計，應

01 合於建築法及有關法令之規定，且應依系爭委任契約所約定
02 之工程設計負履約責任，其將有關結構專業部分委託結構技
03 師簽證辦理，應依建築師法第19條規定及系爭委任契約第2
04 條第1項，與其委託之結構技師負連帶責任，況其自承「本
05 案是由卓建全結構技師主導找郭怡良建築師共同合作參與投
06 標。雖然係以郭怡良建築師的名義投標，但當初投標金額係
07 卓建全技師考量其自身工作內容（負責結構安全補強部分）
08 所決定承接的金額，並由其胞弟即其事務所同事卓建銘填寫
09 並代表投標。因此所有涉及結構元件的設計；諸如阻尼器及
10 制震墊片等涉及結構設計的部分已於投標時由兩事務所彼此
11 分工口頭約定由詠岑工程顧問有限公司（後改名岑卓工程顧
12 問有限公司）負責規劃設計計算及簽證。…」（見原審卷一
13 第199頁），並見其於投標之始即參與本案，自應對結構技
14 師簽證部分負連帶責任；要無其所稱僅依民法第538條第2項
15 規定就第三人之選任及對第三人所為指示負責之適用。

16 (2)依投標須知第72條及本案設計圖說A1-4附註「上述阻尼器設
17 計參數K值與C值僅為合理分析方法之一，得標廠商於符合
18 法規條件下，得以提出同等品交由專業土木結構技師公會審
19 查，如能符合設計精神且優於原設計標準，得以採用，
20 …。」，有阻尼器設計規範、制震器設計規範可按（見原審
21 卷一第159、160頁），永耀公司得標後依上開約定委請佳泰
22 公司做成變更同等品之結構計算書及設計圖說，送交郭怡良
23 建築師委請之專業技師工會審查；又北市結構技師公會104
24 年2月5日（104）北結師雄(士)第0000000號函說明二：「本公
25 會民國100年受郭怡良建築師及永耀公司委託辦理臺北航站
26 第一航廈（以下簡稱一航廈）變更阻尼器等效同產品結構審
27 查，其工作內容、審查範圍於設計單位郭怡良建築師與佳泰
28 公司提出之結構計算書及本公會審查意見書（詳附件一）都
29 明文記載：『本工程由郭怡良建築師完成補強設計工作，並
30 於民國99年經台北縣土木技師公會審查完成，同年完成發包
31 作業；其工程內容依施工量體規劃為三工區，依柱線概分為

柱線1~9、柱線10~18、柱線19~25。原設計補強內容涵蓋阻尼器、制震器、碳纖及其他裝修工程。本計畫主要針對原設計阻尼器及制震器改採單一阻尼器規格施作，並對建築物（柱線5~24）進行結構分析以檢核後續採用之阻尼器是否符合原設計圖說標準。』因該耐震補強工程原已由郭怡良建築師設計完成，提交台北縣土木技師公會審查通過並據以招標發包，施工單位並無權力變更原設計圖說之主要設計，僅能就原設計圖說允許之阻尼器及制震器提出同等品。因此，本公會係受委託辦理一航廈補強變更阻尼器等效同產品是否能達原設計性能之審查，其工作內容、審查範圍僅就所提出替代方案部分進行審查…」（見原審卷一第292頁），是永耀公司並無可變更原設計圖說主要設計之權限，僅能就原設計圖說允許之阻尼器及制震器提出同等品；另郭怡良建築師於100年10月18日所建字第1000000-0號函稱：「…二、承包商提送等效同等品送北市結構技師公會審查，調整部分安裝位置並增加加勁PL版以提高整體耐震成效，符合設計精神並優於原設計標準，經公會審定在案（副本已送航空站），阻尼器並經抽查送國家地震中心測試通過，准予變更使用同等品。三、依說明二，准予變更阻尼器形式及相關接頭及接合部工法。…」（見原審卷一第260頁），而結構計算書係經郭怡良建築師設計及簽證，此觀100年6月結構計算書上就設計單位記載為郭怡良建築師與佳泰公司，及結構計算書所附「交通部民用航空局臺北國際航空站松山機場建築物結構耐震補強案圖說目錄」，亦經郭怡良建築師簽證即明（見原審卷一第225、243頁），足認永耀公司提出系爭變更設計，僅是就原設計圖說之阻尼器及制震器提出同等品替代，是在原設計之範圍內，且替代之同等品已經郭怡良建築師同意核可，郭怡良建築師自應對其已核可之系爭變更設計負責。另系爭委任契約第9條第7項約定：「廠商不得因機關辦理審查、查驗、測試或檢驗，而免除其依契約所應履行或承擔之義務或責任，及費用之負擔。」（見原審卷一第22頁反

面），亦明訂郭怡良建築師不得以已經機關審查等作為免責理由。是郭怡良建築師稱依建築法第13條規定，結構部分之設計及監造，非伊之專業，需交由結構技師負責辦理，投標文件規定阻尼器得採用同等品（見原審卷一第159、160頁），永耀公司已提供結構計算書送北市結構技師公會審查同意，阻尼器、制震器結構部分非伊負責之事云云，尚非可採。

(3)另依郭怡良建築師之要求委請新岳工程顧問有限公司（下稱新岳工程公司）就原設計與系爭變更設計進行差異比較分析，其結論為：「經由原設計圖說與變更同等品設計圖說之差異比對，可得知變更同等品設計圖主要僅針對原設計說內的阻尼器與制震器兩種產品規格進行變更，變更的內容包括消能元件（阻尼器或制震器）的設計參數統一改為同一規格及其與結構體的連接構件（含接合），至於施作之消能元件（阻尼器或制震器）總個數並未增減（均為128個），安裝的位置原則上均採用原設計的規劃，其中，僅5處安裝位置（17個阻尼器）因現場施作空間而做微幅偏移調整。綜上所述，本工程得標廠商永耀營造公司委託佳泰工程顧問股份有限公司所提出的變更同等品圖說之內容，僅包含同等品之規格、接合方式與施作位置，其結構計算書並對松山機場第一航廈建築物進行結構分析以檢核後續採用之同等品效能是否優於原設計圖說標準，因此並未改變郭怡良建築師針對松山機場第一航廈建築物原設計的結構補強理念與規劃。」，有該工程公司之差異比較分析資料可參（見原審卷二第49至62頁），以系爭變更設計僅是以同等品替代原設計之阻尼器與制震器，該兩種產品規格之變更，並未改變原設計的結構補強理念與規劃，是原設計既有錯誤之缺失，顯不因系爭變更設計就阻尼器與制震器以同等品替代而有不同。故郭怡良建築師稱是因系爭變更設計致系爭耐震補強案未能達成預期效果，伊得解免設計錯誤責任云云，顯不可採。

(4)又國震中心於102年11月22日召開「松山機場建築物結構耐

震補強案審查」第一次審查會議紀錄七討論及決議事項：(一) 審查委員於此審查案之疑義，做成結論：「…6.於松山機場建築物結構耐震補強工程設計分析階段，原結構分析於補強前，忽略既有結構牆對於整體結構在耐震能力上之貢獻，恐有過於低估補強前結構之自然震動頻率與耐震能力。」（見原審卷一第114頁反面），新北市土木技師公會103年7月15日新北土技（103）字第0991號函：「說明：二原設計對於阻尼器之設置位置，一般由設計單位與使用單位協調滿足安全性能、補強效果及使用機能後擬定，設計單位提本會審查時，並未將非結構牆體納入分析模型，本會審查時自不知阻尼器之位置與牆體之關係，故其補強效能與國震中心見解不同。」（見原審卷二第88頁），足見原設計忽略既有結構牆對於整體結構在耐震能力上之影響，過於低估補強前結構之自然震動頻率與耐震能力，確有缺失，且郭怡良建築師未將阻尼器設置位置與結構牆之關係送請新北市土木技師公會審查，致其無從參考判斷，故不能以新北市土木技師公會已審查通過而免責；再國震中心第一次審查會議紀錄七討論及決議事項：(一)審查委員於此審查案之疑義亦稱：「…5.松山機場建築物結構耐震補強工程所使用之制震墊片，經設計技師說明得知其主要功能為降低樓板震動，但此制震墊片實際安裝方式恐難發揮其應具備之減震效益，因制震墊片於垂直軸向剛性甚高（含鉛心設計），且逕用螺栓鎖固，遭受地震時兩端接合處將無法產生相對位移，因此並無預期之消能減震作用。」（見原審卷一第114頁反面），而北市結構技師公會以104年2月5日（104）北結師雄(十一)第0000000 號函說明四第3點表示：「國家地震中心指出制震墊片之問題，由於此部分並不包含於替代方案內，應屬原補強設計，不在本會審查範圍。」（見原審卷一第292頁反面），制震墊片並非永耀公司變更設計之範圍，原設計就制震墊片部分既有設計錯誤之缺失，縱此部分設計錯誤未經郭怡良建築師委託審查原設計之新北市土木技師公會察覺，惟系爭委任契約第

01 14條第7項約定：「廠商依契約規定應履行之責任，不因機
02 關對於廠商履約事項之審查、認可或核准行為而減少或免
03 除。」，新北市土木技師公會為郭怡良建築師委託辦理審查
04 之履行輔助人，依民法第224條前段規定：債務人之代理人
05 或使用人，關於債之履行有故意或過失時，債務人應與自己
06 之故意或過失負同一責任。」，郭怡良建築師仍應負最終責
07 任。是郭怡良建築師稱原設計曾委託新北市土木技師公會審
08 查通過，系爭變更設計為永耀公司提出，伊無設計疏失云
09 云，均不可採。

- 10 (5)本院復依郭怡良建築師聲請囑託工程會工程技術鑑定委員會
11 （下稱工程鑑定委員會）就下列事項做鑑定：【一、原鑑定
12 意見認「TYPE B2a」圖說（如附件一）所示門型鋼框架剛性
13 不足，請分析說明若改以「TYPE B2」圖說為耐震結構設計
14 方式代替，對於減震效益而言，有無不同？依據為何？二、
15 原鑑定意見認「TYPE A1」設計二之圖說（如附件二）之耐
16 震結構設計方式，裝設位置受其後方結構牆之影響導致阻尼
17 器位移幅度受限；請分析說明若改以「TYPE A1」設計一之
18 圖說之耐震結構設計方式，對於減震效益而言，有無不同？
19 兩者應力傳導方式有無不同？理由為何？】，鑑定意見認：
20 「一、『TYPE B2a』與『TYPE B2』兩種型式鋼框架在地震
21 作用下均因隨阻尼器同時運動，導致阻尼器兩端點幾乎無相
22 對速度，無法產生遲滯消能行為。亦即採用H200*200*8*12m
23 m 同尺寸型鋼，「TYPE B2」鋼框架剛性雖大於「TYPE B2
24 a」鋼框架剛性，但兩鋼框架均無法提供使阻尼器產生作動
25 消能所必需之足夠剛性，因此，就減震效益而言，「TYPE B
26 2a」與「TYPE B2」兩種型式鋼框架均無法使阻尼器發揮預
27 期效益。二、依據「中華民國結構工程技師公會全國聯合
28 會」辦理「臺灣臺北地方法院103年度重訴字第1227號損害
29 賠償事件囑託鑑定案」鑑定報告書第9頁第9.3節，與「TYPE
30 A1」設計二及「TYPE A1」設計一設計圖說，因「TYPE A1」
31 設計一與「TYPE A1」設計二受限於其裝設位置後方之結構

牆體，造成地震來臨時阻尼器上下構架間無法產生相對層間變位，致使阻尼器無法發揮消能作用。故二種設計形式對於因結構牆、存在之減震效益而言，差異不大，均屬無效。」，有該會108年10月3日鑑定報告足參（見本院卷四第14至15頁），是無論係郭怡良建築師提出之原設計，或永耀公司之系爭變更設計圖說，均無法使阻尼器發揮預期之減震消能作用，均不符耐震法規及系爭委任契約之耐震能力要求。至於證人陳富山固稱「TYPE B2」比「TYPE B2a」之剛性，通常設計都是用A1，A1剛性足夠耐震云云（見本院卷三第99頁），因與上開鑑定報告就各式阻尼器之減震效能所為之鑑定意見不符，故證人所述，尚不足採。

- (6)依系爭委任契約第2條第1項第5款監造施工與驗收階段：5-2約定：「（廠商）負責解釋設計圖上之疑義以及施工監造之所有事項。確實審查各項材料、規格、品質等，廠商提送設計圖說、協助承包商請領本站各項人證、車證。變更契約之建議及處理。」、5-4：「於工程決標之日起15日曆天期限內…，依照契約規定夜間派遣合格監造兼品管工程師乙員常駐工地監督承包商按契約設計圖說及規範施工並如期完工。日間指派乙員負責與機關協調或洽商事宜。廠商指派夜間與日間之人員需彼此密切聯繫，代表機關要求施工廠商應確實遵照施工契約規定辦理。」、5-6：「監造兼品管工程師需領有行政院公共工程委員會核發品管工程師執照並常駐工地，監督及審核承商所提送之自主品管計畫以及該工程所有材料、設備、施工方法及施工品質，應按契約規範執行，務使工程之施工與機關核定之設計圖說及工程規範相符。…」、5-10：「施工監督之進行，包括工程材料、設備之工地現場查核、施工測量之校核、施工過程之檢查，務使工程之施工與設計圖說及規範相符。…」，而第8條之履約管理於第18項第8款規定：「施工檢驗停留點或隱蔽部分或其他影響結構安全部分，監造單位其派駐現場監工人員應全程監督，以確保品質…」（見原審卷一第14、21頁），依上約

01 定，系爭工程之規劃設計監造服務得標廠商即郭怡良建築師
02 就承包系爭工程之永耀公司所施作之工程，負有監造之責甚
03 明，而結構構件結合處節點之施工良窳，攸關結構安全，郭
04 怡良建築師應就系爭耐震補強案之施工負監督責任，縱EPOX
05 Y費用佔總工程費比例非高，郭怡良建築師未全程監督，致
06 永耀公司擅自減省工料，已生影響建築物結構安全之結果，
07 郭怡良建築師自應負監造不實之責任。至其稱僅負責查核施
08 工品質有關之證明文件云云，顯不足採。

09 (五)系爭委任契約第14條第8項第7款約定「設計錯誤之罰則：(1)
10 因設計錯誤，造成原先採購設備、器材無法使用必須重新採
11 購（Reprocurement），致機關遭受損害，廠商除應賠償原
12 採購設備器材所需全部費用，並應按原採購設備器材費用
13 （15%）扣罰設計服務費（由機關視工程規模調整）。(2)因
14 設計錯誤，造成已完成施工之工作需再重行施工（Reconstr
15 uction），致機關遭受損害，廠商除應賠償原施工及拆除所
16 需全部費用，並應按原施工費用（10%）扣罰設計服務費
17 （由機關視工程規模調整）。(3)賠償及罰款，以本契約各該
18 分標施工標之規劃設計服務費金額100%為上限。」，第8款
19 約定「監造不實之罰則：(1)廠商應依民法第535條規定，以
20 善良管理人之注意執行本工程監造事宜，如因所提供之服務
21 有缺陷、瑕疵或其他不符合本契約規定之情形時，除應迅速
22 為修正措施及提供修正工作所需之圖樣、技術資料、文件，
23 其費用由廠商負擔外，並應賠償機關因上述情形所遭受之損
24 害。(2)廠商因監造不實，造成已完成施工之工作需再重行施
25 工（Reconstruction），致機關遭受損害，廠商除應賠償原
26 施工及拆除所需全部費用，並應按原施工費用（10%）扣罰
27 監造服務費（由機關視工程規模調整）。(4)賠償及罰款，以
28 本契約各該分標施工標之監造服務費金額100%為上限」，第
29 9款第3目約定「因廠商之故意或重大過失行為，所造成之損
30 害賠償，不受上限金額限制。」，而第19條第1、2、9項亦
31 約定：「如機關認為廠商所提供之服務有任何瑕疵，廠商應

01 自費採取補救措施且限期改正完成。其造成機關之一切實質
02 損害，廠商應負賠償責任」、「因廠商之服務有瑕疵所造成
03 之任何損害、求償、責任及損失，均應由廠商負擔，…」、
04 「廠商應依民法第535條規定，以善良管理人之注意執行本
05 契約規定事宜，如因所提供之服務工作有缺陷、瑕疵或疏漏
06 或其他不符規定之情形時，除應迅速修正措施及提供服務工
07 作所需文件、圖樣、技術資料或資訊，其費用由廠商負擔
08 外，並應賠償機關因上述情形所遭受之損害。」（見原審卷
09 一第26、28至29頁），上開約定與民法第535條、第544條規
10 定：「受任人處理委任事務，應依委任人之指示，並與處理
11 自己事務為同一之注意，其受有報酬者，應以善良管理人之
12 注意為之。受任人因處理委任事務有過失，或因逾越權限之
13 行為所生之損害，對於委任人應負賠償之責。」意旨相符。
14 郭怡良建築師受有報酬為臺北航站辦理系爭耐震補強案之設
15 計及監造，依上開約定，郭怡良建築師應以善良管理人之注
16 意為之，其所作之原設計有錯誤，有違上開約定；且郭怡良
17 建築師不僅未盡其善良管理人之注意，就系爭耐震補強案之
18 設計應達到符合法規之耐震能力標準，此為一般人應能注意
19 之事務，郭怡良建築師亦未能注意及之，致其原設計之耐震
20 能力未能符合耐震法規之要求，縱以施作補強工程亦無法使
21 阻尼器、制震器發揮完整之預期效益，顯見其對原設計欠缺
22 一般人應有之注意義務，具有重大過失，且係可歸責於郭怡
23 良建築師之事由所致，其所為之給付不符債之本旨，另系爭
24 變更設計，固係永耀公司提出變更同等品書圖辦理變更設
25 計，惟郭怡良建築師本於職責，應審查該變更同等品書圖是
26 否符合標準，縱如其所述，非專業結構技師無法進行計算簽
27 證，但本於一般人之注意義務，僅需稍加注意，亦知應委託
28 專業之第三人負責審查第一次變更設計書圖是否符合耐震法
29 規，然郭怡良建築師逕作成第一次變更設計書圖，致系爭工
30 程不符耐震法規，其有重大過失甚明，則臺北航站依系爭委
31 任契約第14條第8項、第19條第1項、第2項約定，及民法第2

27條第1、2項、第544條規定，請求郭怡良建築師負損害賠償責任，洵屬有據。又違反保護他人之法律，致生損害於他人者，負賠償責任。但能證明其行為無過失者，不在此限。民法第184條第2項定有明文。所謂違反保護他人之法律者，係指以保護他人為目的之法律，亦即一般防止妨害他人權益或禁止侵害他人權益之法律而言；或雖非直接以保護他人為目的，而係藉由行政措施以保障他人之權利或利益不受侵害者，亦屬之（最高法院100年度台上字第390號判決意旨參照）。「建築物耐震設計規範與解說」係依建築技術規則建築構造篇第41條之1訂定，目的在於規範建築物結構體、結構物部分構體、非結構構材與設備、非建築結構物、隔震建築物與含被動消能系統建築物設計地震力之計算方式及耐震設計之相關規定，自屬維護不特定多數人生命、身體、財產、安全之法律。郭怡良建築師就系爭耐震補強案之設計，未達建築物耐震設計規範與解說要求之耐震標準，致臺北航站必須重新辦理系爭建物耐震能力補強工程，則郭怡良建築師違反保護他人之「建築物耐震設計規範與解說」行為，與臺北航站所受損害間當具有相當因果關係，故臺北航站依民法第184條第2項規定，請求郭怡良建築師負損害賠償責任，亦屬有據。因臺北航站上開請求已屬有據，故郭怡良建築師對於永耀公司施作系爭耐震補強案監工不實部分之賠償責任，不再論述。

(六)依結構工程師全國聯合會鑑定意見認系爭建物補強費用建議參考105年3月2日臺北航站提供資料，北市結構技師公會製作之臺北國際航空站『第一航廈A、B、C、D』建築物耐震能力詳細評估工作報告書之建議費用補強方案一：第一航廈A棟（柱線1~4建物）3,148.9萬元、第一航廈B棟（柱線5~10建物）4,153萬元、第一航廈C棟（柱線10~24建物）1億1,774.7萬元、第一航廈D棟（柱線25~30建物）806.8萬元，補強方案二：第一航廈A棟（柱線1~4建物）1,566.7萬元、第一航廈B棟（柱線5~10建物）3,111.1萬元、第一航廈C棟（柱

線10~24建物）1億0,709萬元、第一航廈D棟（柱線25~30建物）912.6萬元，前述兩種補強方案，有鑑於機場現行的營運需求及不破壞現有的空間規劃與使用，以採用補強方案一為原則。有上開鑑定報告可查（見外放鑑定報告書第14頁），依上開鑑定報告，建議以方案一之費用共1億9,883萬4,000元進行補強。上開補強費用已逾臺北航站就系爭耐震補強案支出之設計監造費67萬7,573元、工程費4,389萬4,565元、空污費9,784元，則臺北航站請求郭怡良建築師賠償上開金額共4,458萬1,922元（677,573+43,894,565+9,784=44,581,922），應屬有據。

(七)郭怡良建築師稱永耀公司尚有保固保證金500萬元、擔保金1,000萬元未領取，臺北航站應先以之抵償損害金額。如伊須負賠償責任，因系爭委任契約第14條第7項第3款約定伊之最高賠償上限為得標金額67萬元，另臺北航站亦有審查原設計及系爭變更設計，其未能就該設計無法達到契約目的效能一事，亦有可歸責事由，伊得主張依民法第217條規定請求減輕或免除賠償責任。查：

(1)臺北航站並未就永耀公司所繳納之保證金、擔保金受償，故郭怡良建築師主張應扣除上開金額，自不足採。又系爭委任契約第14條第8項第7款約定「設計錯誤之罰則：(1)因設計錯誤，造成原先採購設備、器材無法使用必須重新採購（Reprocurement），致機關遭受損害，廠商除應賠償原採購設備器材所需全部費用，並應按原採購設備器材費用（15%）扣罰設計服務費（由機關視工程規模調整）。(2)因設計錯誤，造成已完成施工之工作需再重行施工（Reconstruction），致機關遭受損害，廠商除應賠償原施工及拆除所需全部費用，並應按原施工費用（10%）扣罰設計服務費（由機關視工程規模調整）。(3)賠償及罰款，以本契約各該分標施工標之規劃設計服務費金額100%為上限。」，然第9款亦約定：「不受責任上限金額限制之賠償項目：…(3)廠商之故意或重大過失行為，所造成之損害賠償。…」，而民法上所謂過

失，以其欠缺注意之程度為標準，可分為抽象過失、具體過失及重大過失三種。應盡善良管理人之注意而欠缺者為抽象過失；應與處理自己事務為同一注意而欠缺者為具體過失；顯然欠缺普通人之注意者為重大過失。是以有無抽象過失係以是否欠缺應盡善良管理人之注意定之；有無具體過失係以是否欠缺應與處理自己事務為同一之注意定之；有無重大過失係以是否顯然欠缺普通人之注意定之。就臺北航站辦理系爭耐震補強案係為強化系爭建物之耐震能力，就其設計應達到符合法規之耐震能力標準，此為一般人應能注意之事務，詎郭怡良建築師竟未能注意及之，其經辦之原設計之耐震能力未能符合耐震法規之要求，縱施以補強工程亦無法使阻尼器發揮完整之預期效益，此為結構工程全國聯合會、國震中心等鑑定在案，顯見其對原設計欠缺一般人應有之注意義務，具有重大過失；且其亦應依民法第184條第2項規定負賠償責任，而該條之免責要件為其行為無過失，郭怡良建築師並未舉證其違反保護他人法令之行為非出於過失所致，故其就臺北航站所受損害，不以契約所定之規劃設計服務費金額100%為上限。

(2)郭怡良建築師於97年3月提報方案3之阻尼器補強方案規劃方案報告書，臺北航站於97年4月9日召開研商耐震補強案會議決議採用，於99年12月1日依原設計辦理工程施工之招標，由永耀公司得標，永耀公司委由佳泰公司擔任設計單位，提出阻尼器與制震器兩種補強方式之同等品變更設計書圖予北市結構技師公會審查，審查意見認採用變更同等品阻尼器可滿足原設計之耐震需求，經郭怡良建築師表示變更同等品符合設計精神並優於原設計標準，於100年10月18日函知臺北航站准予變更使用同等品，並檢送變更設計預算書圖辦理變更設計，臺北航站於100年7月26日函知永耀公司及郭怡良建築師同意核備（見原審卷二第301頁反面），且於100年10月26日變更設計後，臺北航站協同郭怡良建築師及永耀公司召開三方會議，做成同意「監造、設計及施工單位並無疏

失。」、「並未造成本站額外之損失。」之決議（見本院卷四第147至151頁），以臺北航站就原設計及變更設計既有審核同意備查之權責，事後復認原設計及變更設計並無不符耐震法規之要求而有錯誤，可見其就本件原設計及系爭變更設計不符耐震法規及契約要求一事，亦有疏未注意之情事甚明。茲審酌臺北航站就原設計及系爭變更設計均受告知審核之情形（見原審卷一第252至260頁），復為系爭補強工程之主辦機關，就原設計及變更設計有審核同意權限，其未能查知原設計、系爭變更設計不符耐震法規及契約要求之疏失情節不輕，但與郭怡良建築師之重大過失相比應屬較輕，故認其應負過失責任比例為十分之四，而郭怡良建築師應負之過失責為十分之六，是臺北航站請求郭怡良建築師賠償金額，與其應負之過失比例相抵後，其得請求賠償之金額為2,674萬9,153元（即 $44,581,922 \times 6/10 = 26,749,153$ ，元以下四捨五入）。

(八)臺北航站主張系爭耐震補強案係以永耀公司聲請變更同等品為基礎，依100年10月提出之系爭變更設計而施作，故永耀公司亦應就其變更設計錯誤、施工及監造不實結果，致伊受有損害，負賠償責任云云。查：

(1)原設計關於阻尼器設計規範壹、實體試驗1.規定「得標廠商由甲方會同採現場抽測阻尼器（每種形式之阻尼器須現場抽驗2組阻尼器），該測試報告甲方指定送國家地震中心檢驗並出具相關證明…」（見原審卷二第91頁），因原設計之阻尼器並無國震中心出具符合上開規範之證明，故永耀公司就系爭耐震補強案於得標後就原設計圖說中阻尼器與制震器兩種補強方式提出以同等品替代，由佳泰公司設計交由北市結構技師公會審查，該公會於100年7月4日審查後同意變更同等品，復由郭怡良建築師表示同意變更後於100年10月18日函知臺北航站，永耀公司即依系爭變更設計施作，是永耀公司僅是以同等品替代原設計之阻尼器與制震器，而原設計已有阻尼器裝置位置不理想、受既有結構牆之影響、阻尼器銜

01 接之鋼斜撐及門型鋼框架具備剛性不足等缺失，此經結構工
02 程師全國聯合會、新岳工程公司、國震中心及工程鑑定委員
03 會等鑑定在案，已如前述，永耀公司辦理變更設計依設計規
04 範規定符合原設計精神，縱永耀公司依系爭變更設計就系爭
05 建物之施工結果未達耐震法規之標準，然永耀公司係依契約
06 履行其義務，並無債務不履行或以故意、過失侵害臺北航站
07 權利之行為，是臺北航站主張依系爭工程採購契約第18條第
08 8項、民法第184條第1項前段、第2項、第216條、第227條請
09 求永耀公司就系爭耐震補強案之變更設計及施作結果負責，
10 並無依據。

11 (2)永耀公司於施工時填充EPOXY不實，致影響建築結構耐震強
12 度，然永耀公司已將3處開挖填充不實處修繕完畢，此為兩
13 造所不爭執（見原審卷二第157頁），且永耀公司為施工廠
14 商，依系爭工程採購契約並無需負監造責任之約定，是臺北
15 航站主張永耀公司應對「監造不實」一事負責，亦屬無據。

16 (九)按給付無確定期限者，債務人於債權人得請求給付時，經其
17 催告而未為給付，自受催告時起，負遲延責任。其經債權人
18 起訴而送達訴狀，或依督促程序送達支付命令，或為其他相
19 類之行為者，與催告有同一之效力；遲延之債務，以支付金
20 錢為標的者，債權人得請求依法定利率計算之遲延利息；應
21 付利息之債務，其利率未經約定，亦無法律可據者，週年利
22 率為5%，民法第229條第2項、第233條第1項前段及第203條
23 分別定有明文。本件民事起訴狀繕本於103年12月5日送達郭
24 怡良建築師，有送達證書可稽（見原審卷一第141頁），故
25 臺北航站請求郭怡良建築師給付自103年12月6日起至清償日
26 止，按年息5%計算之利息，應屬有據。

27 八、綜上所述，臺北航站主張郭怡良建築師就系爭耐震補強案之
28 設計違反「建築物耐震設計規範與解說」規定，致系爭建物
29 必須重新辦理補強工程，受有支出設計監造費、工程費、空
30 污費等共4,458萬1,922元之損害，因其與有十分之四之過失
31 責任，按過失比例相抵後，所受損害為2,674萬9,153元，依

01 系爭委任契約第14條第8項、第19條第1項、第2項、民法第
02 184條第2項，請求郭怡良建築師給付2,674萬9,153元，及自
03 103年12月6日起至清償日止，按年息5%計算之利息，為有理由，
04 應予准許，逾此範圍之請求，為無理由，應予駁回，此
05 部分假執行之聲請亦失所附麗，應併予駁回。原審就超過上
06 開應准許部分，為郭怡良建築師敗訴之判決，並為假執行之
07 宣告，尚有未洽，郭怡良建築師上訴意旨指摘此部分不當，
08 為有理由，爰由本院予以廢棄，改判如主文第2項所示。就
09 上開應准許部分，原審判命郭怡良建築師如數給付，並為
10 准、免假執行之宣告，核無違誤，郭怡良建築師仍執陳詞，
11 聲明廢棄，為無理由，應駁回其上訴；另臺北航站上訴主張
12 永耀公司亦應負賠償責任，因無依據，亦應駁回之。

13 九、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
14 據，經本院斟酌後，認為均不足以影響本判決之結果，爰不
15 逐一論列，附此敘明。

16 十、據上論結，本件郭怡良建築師之上訴，為一部有理由，一部
17 無理由，臺北航站之上訴，為無理由，依民事訴訟法第450
18 條、第449條第1項、第79條、第78條，判決如主文

19 中 華 民 國 109 年 3 月 11 日

20 民事第十九庭

21 審判長法官 魏麗娟

22 法官 陳慧萍

23 法官 潘進柳

24 正本係照原本作成。

25 如不服本判決，應於收受送達後20日內向本院提出上訴書狀，其
26 未表明上訴理由者，應於提出上訴後20日內向本院補提理由書狀
27 （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
28 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
29 格證書及釋明委任人與受任人有民事訴訟法第466條之1第1項但
30 書或第2項（詳附註）所定關係之釋明文書影本。如委任律師提
31 起上訴者，應一併繳納上訴審裁判費。

01 中 華 民 國 109 年 3 月 12 日

02 書記官 廖婷璇

03 附註：

04 民事訴訟法第466條之1（第1項、第2項）：

05 對於第二審判決上訴，上訴人應委任律師為訴訟代理人。但上訴
06 人或其法定代理人具有律師資格者，不在此限。

07 上訴人之配偶、三親等內之血親、二親等內之姻親，或上訴人為
08 法人、中央或地方機關時，其所屬專任人員具有律師資格並經法
09 院認為適當者，亦得為第三審訴訟代理人。