福建連江地方法院民事判決

106年度重訴字第2號

原　　告　高鼎遊艇股份有限公司
法定代理人　韓碧祥
訴訟代理人　余振國律師
　　古鎮華律師
被　　告　連江縣政府
法定代理人　劉增應
訴訟代理人　張龍德
　　林長青
　　曹以杰
　　王焌驊
　　李書孝律師
　　黃豐玢律師
　　吳宛亭律師

上列當事人間請求給付工程款事件，經本院於中華民國108年5月8日言詞辯論終結，判決如下：

主　　文

原告之訴及其假執行之聲請均駁回。

訴訟費用由原告負擔。

事實及理由

壹、原告起訴主張：兩造於民國100年7月29日簽訂「建造新臺馬輪1艘」造船統包工程案採購契約（契約編號：0000000000，下稱系爭契約），約定由被告向原告採購新臺馬輪1艘，契約價金為新臺幣（下同）13億2,700萬元（含稅），履約期間兩造曾先後合意辦理第一、二次契約變更，上開工程已申報完工且於104年7月28日驗收完成，新臺馬輪並命名為「臺馬之星」開始營運。而系爭契約建造規範書第一篇第一章第1.4條固約定：設計模吃水約4.6公尺，載重量（於設計模吃水）不小於800噸；另在建造過程中，因原告一度計算設計模吃水深度4.5公尺之載重量，已可符合規範書要求，乃修改設計模吃水深度至約4.5公尺，並於102年2月7日以高鼎

字第00000000號函（下稱第00000000號函），請求修訂建造規範書，經被告於102年3月28日以速交航字第0000000000號函（下稱第0000000000號函）核定。惟設計模吃水既約定為「約4.6公尺」或「約4.5公尺」，可知系爭契約關於載重噸不足數之罰款約定係以「載重噸」為主，設計模吃水僅供參考，不能作為計罰之依據；另原告於100年6月投標時，投標文件所檢附經被告核定做為契約文件一部分之船舯剖面圖中，結構模吃水深度為4.7公尺，設計模吃水深度只要不超過結構模吃水，均為建造規範所允許，原告在計算結構強度時，亦係以結構模吃水深度4.7公尺為計算基礎，原告在水深4.6公尺（或後來變更之4.5公尺）與4.7公尺間，享有設計餘裕並得進行調整，只要船舶吃水未超過結構模吃水4.7公尺，即符合契約目的及營運需求；況經專案管理單位財團法人船舶暨海洋產業研發中心（下稱船舶中心）認可之一般佈置圖，就設計模吃水深度業已變更為4.7公尺，亦足見在建造階段後期，兩造均已同意變更為以4.7公尺，作為吃水深的依據；又在興建過程中，因被告一再要求變更一般佈置圖之原設計，以及變更增加船員、旅客人數、床位、設備數量需求（詳如附表所示）等不可歸責於原告之事由，致艤裝、管路、室裝等設備，實際到貨或吊裝上船重量大幅增加，超出當初基本設計圖說，此外，第一、二次契約變更亦增加重量，顯已超出當初設計重量，致設計模吃水深度變更為4.7公尺，載重噸則為688.61噸，雖較合約規範之800噸不足111.39噸，但並不影響其原訂安全標準及性能，依系爭契約條款第15條第2項第3款第3目約定，應依吃水深度4.7公尺計算減價金額，亦即於減少契約價金2,123萬2,000元後收受該船。詎被告竟於104年9月1日以連交航字第0000000000號函（下稱第0000000000號函），表示驗收時量測結果，載重噸數不足契約約定370.31噸，經計算將以減除率6.806%進行減價，換算減價金額為9,031萬5,620元後收受，溢扣減價金額計6,908萬3,620元（含稅後為7,253萬7,801元）；另減價收受

所扣除之金額，應屬損害填補性質的違約金，因系爭契約業已約定逾期違約金最高上限僅得扣除20%，被告亦不得逾此上限減價扣除；又系爭契約與兩造合意辦理之第一、二次契約變更，分屬可獨立判斷之契約範圍，應以系爭契約簽訂時之契約價金13億2,700萬元，作為減價扣除標準，被告減價收受時，將60噸以上未滿5噸部分，違反系爭契約條款第15條第2項第3款第3目之約定，亦依比例計罰，致溢扣7萬9620元。雖原告不服，並向行政院公共工程委員會（下稱工程會）申請調解，被告於105年4月14日收受原告之調解申請書，但因兩造主張差異甚大，原告僅得撤回調解申請，為此爰依系爭契約條款第3條第2項第6款之約定，提起本訴，請求被告給付上開溢扣之工程款，及自被告收受前開調解申請書翌日起算之法定遲延利息等語。並聲明：㈠被告應給付原告7,253萬7,801元，及自105年4月15日起至清償日止，按年息5%計算之利息；㈡願供擔保，請准宣告假執行。

貳、被告則以：系爭契約為統包工程，由原告一手包辦設計、採購和建造工作，重量屬原告基本設計單位應注意控管之事，必須早在採購之前就有全盤考量，原告設計、建造之結果，均應符合系爭契約規範，並為原告之契約義務。而系爭契約建造規範書第一篇第一章第1.4條，原約定設計模吃水深度不得逾4.6公尺，且以此深度為基準之前提下，載重噸數不得小於800噸；另原告於設計過程中，認為設計模吃水深度4.5公尺之載重噸，已符合系爭契約建造規範書所載800噸之要求，且若不下修設計模吃水深度，可能會達不到契約約定船速之要求，乃主動於102年2月7日以第00000000號函，請求下修設計模吃水為4.5公尺，經被告同意，並納入102年3月28日之第一次規範變更書中，在契約變更後，設計模吃水深度即確定為4.5公尺，原告建造時，自須以此深度作為載重噸數之計算基礎，其後原告雖擅自將吃水調整為4.7公尺進行圖說送審，並通過安全審查，但被告自始均無同意以4.7公尺進行吃水計算，原告亦無權改主張依此吃水深度計

算載重量。嗣因104年2月26日實施傾側試驗時，發現輕船重量為3312.4噸，吃水為4.7公尺（既為設計模吃水，亦為結構模吃水），對比於設計模吃水深4.5公尺之排水量3742.09噸，載重噸僅餘429.69噸，尚不足370.31噸，遠未達系爭契約及被告之需求，並造成無法保留日後船舶改裝修繕增加重量之餘裕，以及船速下降、燃油消耗量提高、限制船舶容許駛入港口水深等瑕疵。上開瑕疵，實肇因於原告進行基本設計時，未慮及新造客船法規安全要求較以往嚴格，輕船重量非以往數據所能比擬，導致所保留餘裕不足；且原告送審圖說登錄之重量資料與進廠實物不一致，採購艤裝、室裝物品及相關船體設備時，未嚴格控制重量並採取減重措施，無法落實設計標準重量，造成各項船體設備與物料重量均廣泛超出估算值；加之原告誤判上開設計模吃水深度所致，顯可歸責於原告。至於原告所稱如附表所示船員、旅客人數及設備之變更，其中關於乘客人數，被告於101年8月10日，定案核定人數確定為580人後，即未再調整人數，且船上所有人員及其所攜物品，或法定備用品以外之物品，本即不計入空船重量，足見上開調整，顯非載重噸不足之原因；另如附表編號1至13所示變更，其起迄點時間點為100年7月29 日至101年8月10日，均早在原告請求下修設計模吃水深度及辦理變更前，即已確定，原告既同意以設計模吃水深度4.5公尺，作為載重噸數之計算基礎辦理變更，並簽署變更書，卻又持變更前之事由，主張不可歸責，洵屬無理。復因正式驗收時，原告仍未改善載重噸數不足之缺失，被告始依系爭契約條款第15條約定，並以契約變更前之契約總價13億2,700萬元計算，減除契約價金9,031萬5,620元；雖被告減除契約價金時，將不應算入減價範圍之餘數0.31噸，誤予計入，但因實際驗收時之契約總價為13億4,755萬5027元，減價金額本應為9,163萬3,740元，自無溢扣情事；又系爭契約條款第18條第4項之違約金上限，僅適用於逾期違約金，並不拘束其他違約罰款，亦與契約價金調減之性質不同，不可混為一談

等語資為抗辯。並聲明：除如主文所示外，並陳明如受不利判決，願供擔保，請准宣告免予假執行。

參、兩造審理中不爭執及爭執事項（見卷二176頁反面-177頁；本院依判決格式修正或增刪文句，或依爭點論述順序整理內容）：

一、不爭執之事實：

（一）兩造於100年7月29日簽訂系爭契約，約定由原告負責新臺馬輪之設計、採購和建造工作，契約價金為13億2700萬元（含稅），嗣兩造於履約期間合意辦理第一次契約變更及第二次契約變更，第一次契約變更總計追加971萬3,000元之工程款，核定展延工期233.5日曆天；第二次契約變更總計追加1,900萬元之工程款。

（二）上開工程已申報完工，並於104年7月28日驗收完成，新臺馬輪其後命名為臺馬之星，並於104年8月12日正式首航營運。

（三）系爭契約條款第15條第2項第3款第3目約定：「本船之載重噸，如未能符合契約或規範之要求者，則依下列條款處理：甲.本船載重量（於設計模吃水）不小於800公噸，載重量之不足數，每不足滿10公噸（不足10公噸以下者不計），減價契約價金總額千分之1。乙.但若載重量不足數達60公噸以上時，機關得拒絕接受本船，若機關選擇減價接受，則就其不足數達60公噸以上部分之每滿5公噸，另依千分之1之減除率，減除契約價金後接受本船」。

（四）系爭契約建造規範書第一篇第一章第1.4節原約定：「設計模吃水約4.6公尺；載重噸（於設計模吃水）不小於800噸」。而原告於100年6月投標時，投標文件所檢附之船舯剖面圖中，設計模吃水為4.6公尺，結構模吃水則為4.7公尺，該船舯剖面圖業經被告核定作為契約文件之一部分。

（五）系爭契約條款第18條第4項，關於原告如未依照契約約定期限完工之逾期違約金性質，為「損害賠償額預定性違約金」，累計最高以契約價金總額之20%為上限。

（六）原告曾於102年02月07日以第00000000號函，檢送JY-110新建臺馬輪建造規範書修正版予被告，被告則於102年03月28日以第0000000000號函准予核定在案；修正後之規範為「設計模吃水約4.5公尺」，並納入系爭契約建造規範書第一次規範書變更中。

（七）原告建造完工後之船舶，如以吃水深4.5公尺計算，實際載重噸數為429.69噸；如以吃水深4.7公尺計算，實際載重噸數為688.61噸。

（八）被告於104年9月1日以第0000000000號函，表示驗收時量測結果，載重噸數不足契約約定370.31噸，經計算將以減除率6.806%進行減價，換算減價金額為9,031萬5,620元。

（九）原告就本事件之訴訟標的，曾於105年4月11日向工程會申請調解，被告則係於同年月14日收受調解申請書，嗣原告撤回該調解之申請。

以上雙方所不爭執之事實，並有原告提出之系爭契約條款（見卷一10-29頁）、第一、二次契約變更書節本（見卷一30-51頁）：正驗紀錄（見卷一52-54頁）、建造規範書節本（見卷一55頁）、第0000000000號函（見卷一56頁）、調解申請書暨收件回執（見卷一57-64頁）、工程會106年6月12日工程訴字第10600175150號函（見卷一65頁）、船舯剖面圖（見卷一66-68頁）、第00000000號函（見卷一69頁）、第0000000000號函（見卷一70頁）；被告提出之系爭契約書（置放卷外）、第一次規範書變更節本（見卷0000-000頁）、正驗紀錄（見卷0000-000頁）（以上證物均影本）可證，應堪信為真正，上開事實，本院均採為判決之基礎。

二、爭點之所在：

（一）原告建造完成之船舶實際載重噸不符系爭契約規範，是否可歸責於原告？原告得否主張以設計模吃水深4.7公尺為基準之載重噸688.61噸，計算噸數不足之減價款？

（二）被告於既有「損害賠償額預定性違約金」約定下，得否再

依系爭契約條款第15條第2項第3款第3目規定，就載重量不足數，予以減價接受？如為肯定，得減價款為何？

肆、得心證之理由：

一、爭點㈠部分：

（一）兩造係以設計模吃水深度，作為減價收受之基準，且設計模吃水在下修變更為4.5公尺後，被告並未同意再做變更。

（1）解釋契約，應探求當事人立約時之真意，而真意何在，應通觀全文，於文義上及論理上詳為推求，並斟酌立約當時情形、過去事實及其他一切證據資料為斷定之標準，不能拘泥文字或截取書據中一二語，任意推解致失真意（最高法院18年上字第1727號、19年上字第28號、第58號、第453號、39年台上字第1053號判例意旨參照）。又解釋契約，固須探求當事人立約時之真意，不能拘泥於契約之文字，但契約文字業已表示當事人真意，無須別事探求者，即不得反捨契約文字而更為曲解（最高法院17年上字第1118號判例意旨參照）。

（2）兩造於系爭契約條款第15條第2項第3款第3目，既約定：「本船之載重噸，如未能符合契約或規範之要求者，則依下列條款處理：甲.本船載重量（於設計模吃水）不小於800噸，載重量之不足數，每不足滿10公噸（不足10公噸以下者不計），減價契約價金總額千分之1。乙.但若載重量不足數達60公噸以上時，機關得拒絕接受本船，若機關選擇減價接受，則就其不足數達60公噸以上部分之每滿5公噸，另依千分之1之減除率，減除契約價金後接受本船」。是依上開契約條款約定之文義解釋，兩造係以設計模吃水深度為基準，在此前提下，載重噸數不得小於800噸作為契約條件，並據為減除契約價金後接受船舶之標準，極為明確，亦無須別事探求，自不得反捨上開契約文字而更為曲解。原告所陳：設計模吃水深度僅供參考，不能作為計罰之依據；以及船舶吃水未超過結構模吃水4.7公尺，即符合契約

目的及營運需求云云，顯與上開契約條款約定之文義不符，應無足採。

(3)系爭契約所定之設計模吃水深度，依建造規範書第一篇第一章第1.4節約定，本應為「約4.6公尺」，但因原告於102年02月07日以第00000000號函，檢送建造規範書修正版予被告，將設計模吃水深度修正成為「約4.5公尺」，經被告於102年03月28日以第0000000000號函准予核定後，納入系爭契約建造規範書第一次契約變更中，則嗣後除兩造就設計模吃水深度再有修正變更外，原告建造完成之船舶，自應以上開修正變更後之設計模吃水深度，作為是否合於契約規範，以及被告得否減除契約價金後接受船舶之基準。又上開修正變更後之「約4.5公尺」設計模吃水深度，其用詞稍嫌概括，在適用時尚有待進一步解釋。爰審究系爭契約既係以設計模吃水深度作為契約條件及減價收受之標準，在適用時自應有明確之數據；另原告嗣後提出之「空船重量及重心計算書」暨「俯仰及穩度計算書」，均明確載明設計模吃水深為4.5公尺，而非約4.5公尺（見卷0000-000頁），上開記載應可作為補充適用之參考；再若謂原告就設計模吃水深度享有進行上下調整之餘裕，則原告在評估計算設計模吃水深度4.5公尺之載重量，已可符合規範書要求時，由其自行進行調整即可，原告何需鄭重其事的循變更程序，以第00000000號函，報請被告核准下修設計模吃水深度，足見該設計模吃水深度4.5公尺，應屬固定非可任意調整；又設計模吃水深度如往上調整，固對原告較為有利，但相對而言，如往下調整設計模吃水深度，原告勢必負更重之違約責任等情事。本院認原告建造完成之船舶，是否有違契約規範，以及被告計算減價收受之標準，均應以設計模吃水深度4.5公尺作為基準，較為妥適。

(4)原告固以經專案管理單位船舶中心認可之一般佈置圖，其設計模吃水深度業已變更為4.7公尺（見卷一169頁、本院106年度重訴字第1號卷三18-20頁），主張兩造嗣後均已同

意變更為以4.7公尺，作為吃水深的依據云云。惟系爭契約條款第20條第1項約定：「設計有變更之必要者，應經機關同意或依機關之通知辦理」；第11條第6項則約定：「廠商應依機關核定之圖說施工，如有不涉及契約項目、數量、金額之增減，而需增補圖面以利施工者，廠商得報請監造單位/專案管理者審查同意後，增補該部分圖面，不適用本契約『契約變更及轉讓』規定程序」；系爭契約建造規範書第一篇第一章第1.15條亦記載：「送審圖樣如其內容與建造契約及相關文件或建造規範書有不一致，船廠應在該送審圖樣上提示，並就差異之部分取得船東之書面認可，否則核定之圖樣其變更圖說而未提示船東注意之部分不得視為業經船東認可」（見置放卷外之系爭契約書契約條款32頁、16頁、建造規範書G1-13頁）。是參諸系爭契約之上開約定，設計圖說經被告核定後，如有涉及「契約項目、數量、金額增減」之圖面變更，應經被告機關同意；如送審圖樣與建造規範書不一致，並應於送審圖樣上提示，就差異部分取得被告機關書面認可；原告在不涉及上開增減或差異部分，始得報請監造單位/專案管理者審查同意後，增補該部分圖面，尚不能徒憑前揭經船舶中心認可之一般佈置圖，設計模吃水深度記載為4.7公尺，即謂兩造嗣後業已同意變更吃水深。況系爭契約之船東需求規範書第一章第一節，已載明建造契約（即系爭契約條款）、建造規範書及一般佈置圖，其所說明的內容若有互相牴觸時，除非有特別的說明外，否則應以建造契約優於建造規範書，建造規範書優於一般佈置圖之順序，定其取捨（建造規範書第一篇第一章第1.1條，亦有類似之記載；分見同上契約書之船東需求規範書G-2頁、建造規範書G1-2頁），足見變更後建造規範書所定之4.5公尺設計模吃水深度，未再作修正變更之情況下，前揭一般佈置圖與建造規範書牴觸之設計模吃水深度記載，應劣於建造規範書，亦無法取代建造規範書之規定，原告該部分之主張，殊屬無據。

（二）原告未能舉證證明建造成完成之船舶，不足契約要求之載重噸數，係不可歸責之事由所致，自不能為有利於原告之認定。

（1）在債務不履行，債務人所以應負責任，固須以有可歸責之事由存在為要件，惟債權人苟已證明債之關係存在，以及債務人有不履行債務（給付不能、給付遲延或不完全給付）之情事，即得請求債務人負債務不履行責任，如債務人抗辯不履行事由之發生，為不可歸責於債務人之事由所致者，即應由其負舉證責任，如未能舉證證明，自不能免責。

（2）原告建造完成之船舶，於系爭契約約定之設計模吃水深4.5公尺時，實際載重噸數既僅429.69噸，不足契約要求800噸之載重噸數達370.31噸（計算式：800噸－429.69噸＝370.31噸），顯有瑕疵，在客觀上亦有未依契約約定履行債務（不完全給付）之情事，除原告有不可歸責之正當事由外，自應負債務不履行或瑕疵擔保責任，如原告欲主張免責，自應就其有不可歸責之事由，負舉證之責任。

（3）原告雖稱其建造完成之船舶，設計模吃水深度之所以變更為4.7公尺，係肇因於如附表所示以及第一、二次契約變更等不可歸責之事由所致云云。惟原告所稱如附表編號1至13所示船員、旅客、床位、設備數量變更之時間起迄點，分別在100年7月29日至101年8月10日間，如各該變更會造成船舶重量超出基本設計圖說，何以原告反於102年02月07日以第00000000號函，報請被告核准下修設計模吃水為4.5公尺；又原告在評估計算設計模吃水深度4.5公尺之載重量，已可符合規範書要求時，既知應循變更程序，以第00000000號函，報請被告核准下修設計模吃水深度，倘若如附表所示以及第一、二次契約變更，會造成船舶重量超出基本設計圖說，何以原告就攸關其契約價金請求權近億元（詳見後述)之情況下，竟未比照第00000000號函，循變更程序報請被告上修設計模吃水深度，殊於理不合。況

原告建造成完成之船舶，不足契約要求載重噸數高達370.31噸之成因，究係肇因於被告一再變更船員、旅客、床位、設備數量所致；抑或如被告所辯，係原告設計失慮致保留餘裕不足、圖說重量與進廠實物不一致、未嚴格控制重量並採取減重措施、誤判設計模吃水深度等因素造成，兩造各執一詞，非經專業之鑑定機構，綜參全部建造資料，深入了解評估判斷，根本無法認定，但因原告於本院108年3月20日言詞辯論期日，已明確表示不送請鑑定（見卷二178頁），在原告就其有不可歸責之事由，應負舉證責任之情況下，自不能為有利於原告之認定。

二、爭點㈡部分：

（一）系爭契約減價收受船舶約定之性質，並非損害賠償請求權或違約金之約定，亦不受逾期違約金最高額之限制。

（1）違約金係當事人為確保債務之履行，約定債務人不履行債務時，應支付之金額或其他給付。債務不履行包括給付不能、遲延給付及不完全給付等情形，債務人不履行債務所致債權人之損害，其原因亦有多端，當事人自得就債務不履行之各種類型中，分別或併同就消極損害或積極損害約定違約金，亦得就損害賠償總額預訂其金額訂定之，債務人於何種情形應支付違約金，悉依當事人契約內容探究其意思認定之。又違約金，除當事人另有訂定外，視為因不履行而生損害之賠償總額；其約定如債務人不於適當時期或不依適當方法履行債務時，即須支付違約金者，債權人除得請求履行債務外，違約金視為因不於適當時期或不依適當方法履行債務所生損害之賠償總額，為民法第250條第2項所明定。是依上開條文之規定，當事人如係就遲延給付（不於適當時期）之損害約定應支付違約金時，除當事人另有訂定外，該違約金之約定視為因遲延給付所生損害之賠償總額，但當事人既仍得請求履行債務，則債務人嗣後履行債務如有不完全給付之情形時，自不影響債權人該部分之損害賠償請求權，亦不能認為當事人不得就不完全給

付之損害，另行約定應支付違約金，或應受因遲延給付所約定違約金賠償總額上限之拘束，要屬當然。至於承攬人因完成之工作物有瑕疵，所應負瑕疵擔保責任中之報酬減少請求權，旨在彌補因瑕疵而減少之價格（交易上價值），其本質與損害賠償請求權不同，此觀民法第495條1項之規定自明。

（2）系爭契約條款第18條第4項，係兩造就「逾期違約金」所為之約定，該約款所稱之「以契約價金總額之20%為上限」，自僅係於原告未能依契約約定期限完工，應負遲延給付之債務不履行責任時，就該遲延給付所生損害預定其最高限額而已，並不影響原告就建造完成之船舶，如有瑕疵或有不完全給付等情事時，所應負之瑕疵擔保責任或不完全給付損害賠償責任，亦不影響兩造就各該責任另行約定違約金。況系爭契約條款第15條第2項第3款第3目，關於原告所建造完成之船舶，在設計模吃水深度之基準下，如未能達到800噸之載重噸數要求時，被告得按一定比例減除契約價金後接受船舶之約定，與承攬人瑕疵擔保責任中之報酬減少請求權，雖非完全相同，但其性質頗為類似，該減價收受之約定，並非損害賠償請求權，亦與違約金之約定有間。原告主張：被告減價收受所扣除之金額，應屬損害填補性質的違約金，且不得超過20%逾期違約金最高上限扣除云云，顯有誤會。

（二）被告減除之契約價金，並未逾其所得減除之數額，亦無溢扣原告工程款之情事。

（1）原告建造完成之船舶，於系爭契約約定之設計模吃水深4.5公尺時，實際載重噸數既僅429.69噸，不足契約要求800噸之載重噸數達370.31噸（計算式：800噸－429.69噸＝370.31噸），被告自得依系爭契約條款第15條第2項第3款第3目約定，在60噸以內之載重量不足部分，每不足滿10噸，減除契約價金總額千分之1，就其不足數達60噸以上部分，每滿5噸，另依千分之1之減除率，減除契約價金後接受船舶

，但就不足數60噸以上未滿5噸部分，依該約款之約定，尚不得依比例減價。

（2）系爭契約條款第15條第2項第3款第3目所稱之「契約價金總額」，原告雖主張：應以系爭契約簽訂時之契約價金13億2,700萬元，作為減價扣除標準云云。惟系爭契約之變更程序，規定於系爭契約條款第20條（見置放卷外之系爭契約書契約條款32頁），契約變更後除契約價金、履約期限可能更易，以及另有其他約款外，仍依附於系爭契約內，顯非獨立之契約；另減價收受之目的，應在於彌補因船舶瑕疵而減少之價格（交易上價值），自以原告建造完成時之契約總價，作為減價扣除標準較為合理，否則，若依原告之主張，系爭契約簽訂後，兩造如因工作項目變更或減少，致契約價金大量刪減時，仍應以系爭契約簽訂時之契約價金13億2,700萬元，作為減價扣除標準，原告豈能接受，原告該部分之主張，應與系爭契約真意不符。

（3）原告建造完成之船舶，在兩造合意辦理第一、二次契約變更後，驗收時之契約總價為13億4,755萬5027元，有原告提出之正驗紀錄影本可查（見卷一52頁）。則被告依系爭契約條款第15條第2項第3款第3目約定，所得減除之契約價金，應為9,163萬3,742元（計算式：①不足噸數：370.31噸＝60噸＋310噸＋0.31噸《此部分不滿5噸，不計入》；②不足60噸部分：《60÷ 10》x 1,347,555,027× 1/1, 000＝8,085,330《元以下四捨五入》；③60噸以上部分：《310 ÷ 5》x 1,347,555,027× 1/1,000＝83,548,412《元以下四捨五入》；②＋③＝91,633,742），故被告僅以9,031萬5,620元減除契約價金後收受，並未逾其所得減除之數額，亦無溢扣原告工程款之情事。

三、綜上所述，原告建造成完成之船舶，不足契約要求之載重噸數，被告得依系爭契約條款第15條第2項第3款第3目約定，減除契約價金後接受船舶，且被告並無逾其所得減除數額之溢扣工程款情事。從而原告本於系爭契約條款第3條第2項第

6款之約定，請求被告給付如聲明所示溢扣之工程款及法定遲延利息，為無理由，應予駁回。又原告之訴既經駁回，其假執行之聲請亦失所附麗，應併駁回之。

四、本院並未援引被告所提出，由專案管理單位船舶中心製作之「新臺馬輪（臺馬之星）載重噸與船速特別報告」（見卷000-000頁），作為不利於原告之證據；另一般佈置圖之設計模吃水深度記載，不得牴觸建造規範，亦已如前述；且本院依上開理由，即可認定原告違約之事實。故原告質疑上開報告之正確性，並聲請被告陳報製作上開報告之人員；以及聲請向船舶中心函詢最終版經核定之一般佈置圖（見卷二278頁、281頁），自均無必要。又本件事證已臻明確，兩造其餘攻擊防禦及證據調查，均與本案之判斷不生影響，自勿庸一一審酌論列，併此敘明。

伍：訴訟費用負擔之依據：民事訴訟法第78條。

中　　華　　民　　國　　108　　年　　6　　月　　5　　日

民事第一庭　　法　官　劉長宜

附表：

編　號	變　　更　　事　　由
1	監造單位財團法人聯合船舶設計發展中心（下稱聯設)於100年7月29日簽約後，隨即於同年8月間要求：「旅客人數500人為最低需求，應在設計及法規許可下儘量增加載客人數」，並要求旅客人數更改為621人。
2	被告於100年9月10日召開一般佈置圖初步審定會議，再次要求：「旅客人數由不小於500人增加至600～700人（含舖位350～400人），船廠將提出相關增加費用之說明」。
3	被告於100年10月7日召開「建造新台馬輪」計畫縣議會工作報告，會中多位議員再次要求增加載客數。就此，聯設於100年11月10日以聯設發字第000000000號函，記載縣議會要求：「床位327椅位286計613，床位不宜少於現有臺馬輪之380床位」。
4	被告於100年10月19日召開討論一般佈置圖會議，要求增加服務人員人數。就此，原告於100年11月4日以（100）高鼎字第10011002號函回覆表示：「請連江縣政府考量確定後告知，船上服務確應（定）人員，俾利配合規劃考量增減

（續上頁）

	需求」。
5	聯設於100年12月2日召開新臺馬輪履約督導會議，再次要求更改艙位空間佈置及床位數量，並經被告審定。
6	被告於101年1月10日起至101年1月12日分別於東引鄉、莒光鄉及南竿鄉舉辦說明會，會中對於艙間佈置仍有不同意見。
7	被告於101年2月9日召開新臺馬輪建造工程會議，會中再次決議變更艙間，並增加床位。
8	聯設於101年3月16日召開專案管理會議，再次要求變更艙間佈置。
9	被告於101年4月13日召開履約督導工程進度會議，決議：「依據多次協調意見修正完成定稿，全船總人數（船員38）（床位372）（可斜躺椅70）（一般座椅181）（房間沙發56）合計717員」。
10	連江縣議會於101年5月23日召開細部設計規劃專案報告會議，會中再次要求變更艙間佈置及船員人數。
11	聯設於101年5月28日召開新臺馬輪履約督導工程會議，再次要求變更床位數量，原告於會議中再度明確表示：「…依101.04.13第一次履約督導會議第一項決議，修正完成GA圖已於101.04.13正式送審，後續除船級協會為符合法規修正外，不宜再要求更改，故船廠建議不再修正為宜」。
12	被告於101年6月6日一般佈置圖討論會議中再次要求增加床位。
13	被告於101年8月10日履約督導工程進度會議中，再次要求拿掉部分置物櫃，以增加床位達到380人，致旅客總人數由638人變更為646人。
14	103年4月間被告要求追加6項作業機具，此部分涉及系爭契約第二次變更，追加項目包含柴油引擎拖車、電動拖車，販賣部冰櫃等9個項次物件，關於後續細部設計之修改，亦影響艙壁結構。

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　　108　　年　　6　　月　　5　　日

書記官　陳建瑜