

福建金門地方法院民事判決

109年度訴字第99號

原告

即反訴被告 宏一新螺旋槳有限公司

法定代理人 呂隆茂

訴訟代理人 王東元律師

被告

即反訴原告 浯江輪渡有限公司

法定代理人 李文堆

訴訟代理人 蘇夏曦律師

鄭凱鴻律師

參加人 中華機械股份有限公司

法定代理人 傅耀生

訴訟代理人 徐瑋琳律師

陳長律師

上列當事人間履行契約事件，本院於110年4月9日言詞辯論終結，判決如下：

主 文

一、被告應給付原告新臺幣3,419,640元，及自民國109年12月5日起至清償日止，按週年利率5%計算之利息

二、原告其餘之訴駁回。

三、訴訟費用由原告負擔4分之1，餘由被告負擔。

四、本判決第一項於原告以新臺幣1,130,000元為被告供擔保後，得假執行；但被告如以新臺幣3,419,640元為原告預供擔保，得免為假執行。

五、原告其餘假執行之聲請駁回。

六、反訴原告之訴及假執行之聲請均駁回。

七、反訴訴訟費用由反訴原告負擔。

事實及理由

壹、程序事項：

一、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。經查，本件原告即反訴被告（下均統稱原告）以兩造於民國108年4月10日所簽定之108年度太武輪客船（下稱系爭船舶）歲修上架工程之工程契約（下稱系爭契約）為據，要求被告即反訴原告（下統稱被告）履行給付系爭契約工程款之義務，被告則於109年10月16日具狀主張原告尚應賠償系爭船舶右主機損壞之新臺幣（下同）0000000元（此部份後擴張為0000000元）、逾期違約金854910元，扣除系爭契約總價款0000000元後，原告尚應依系爭契約給付原告804469元等語，查本件當事人雙方所主張之權利，均係由系爭契約之法律關係發生，且均係因兩造於契約履行過程中，是否有為導致系爭船舶右主機受損、有無延遲給付、延遲時間如何計算之情事為訟爭重點。是本件經核反訴與本訴間之標的及攻擊防禦方法應具有相關連性，揆諸前開規定，其反訴自屬合法，合先敘明。

二、就兩造之訴訟有法律上利害關係之第三人，為輔助一造起見，於該訴訟繫屬中，得為參加，民事訴訟法第58條第1項定有明文，又當事人得於訴訟繫屬中，將訴訟告知於因自己敗訴而有法律上利害關係之第三人，同法第65條一定有明文。本件原告主張參加人因本件判決結果不同，可能因參加人與原告間之契約，而使參加人負擔不當得利之責任等語，其聲請以訴訟告知之方式告知參加人本件訴訟，以及參加人受告

01 知後，陳明為輔助原告而聲請參加訴訟，核無不合，應予准
02 許。

03 三、訴狀送達後，原告不得將原訴變更或追加他訴。但擴張或減
04 縮應受判決事項之聲明者，不在此限，民事訴訟法第255條
05 第1項第3款定有明文。本件被告提起反訴，原聲明第一項
06 原告應給付被告755360元及自反訴起訴狀繕本送達翌日起至
07 清償日止，按年息百分之5計算之利息，後該項聲明更改為
08 原告應給付被告804469元及自反訴起訴狀繕本送達翌日起至
09 清償日止，按年息百分之5計算之利息等語，而查被告僅就
10 計算請求原告應賠償金額之部分，有擴張計算其金額，不涉
11 及訴訟標的之變動，此僅為聲明之擴張，揆諸前開規定，此
12 一擴張於法並無不合，應予准許。

13 貳、本訴部分：

14 一、原告主張：

15 (一)系爭契約108年4月10日公開招標，由原告得標，兩造並於
16 同日訂立系爭契約，原告自108年5月20日報請開工後，均
17 戮力盡責履約，且為符合系爭契約中，第9大項（即左右主
18 機部分）須使用原廠材料及原廠技師之要求，乃將該部分再
19 委由參加人施作，而原告於完成大多數工項之際，卻遭遇高
20 雄地區連日大雨侵襲，為力求品質，致無法施作油漆、甲板
21 焊接及其他露天工程，此亦經被告之監工人員簽名在案。是
22 以天候影響為由請求展延履約期限6個日曆天，惟被告卻不
23 附理由，僅片面同意展延2個日曆天。次原告於108年7月
24 5日報請完工後，兩造同意於108年7月10日測試，竟於試
25 航不到5分鐘，即因系爭船舶右主機（下稱右主機）發出異
26 音而返港，同日交由參加人初步檢查，並出具檢查報告建議
27 被告須作進一步拆修。原告遂以此詢問被告是否同意拆解，
28 被告僅函覆該次驗收不同意通過，命原告儘速修復，及召開
29 會議釐清責任歸屬，又被告於108年7月22日召開協調會議
30 ，而據該次會議之結論，兩造同意將系爭船舶委由參加人，
31 拆解期間被告需派員監督，於拆解後再交由第三方即中華海

01 事檢定社股份有限公司（下稱中華海事公司）為鑑定單位，
02 並以其所出之檢定報告為最後之責任依據。嗣系爭船舶經參
03 加人提出最終之故障分析報告後，證明左右主機故障之原因
04 為機械老化所致，而機械所以老化乃肇因於被告未按原廠使
05 用手冊定期保養，要非可歸責於原告所致。且上開結論亦為
06 中華海事公司所接受並採為其檢定報告之依據。豈料，被告
07 逕認原告已遲延履約58日，違反諸多系爭契約條款，且認前
08 開檢定報告不符科學立論之精神等語，原告復請參加人說明
09 ，經其表示受原告之託所施作之項目，非造成左右主機損壞
10 之原因，原告並以此函覆被告，被告竟以原告履行系爭契約
11 後，損壞系爭契約第9大項（即左右主機部分，下稱第9大
12 項）為由，逕行扣除該大項全數價金67萬5885元，及遲延履
13 約違約金85萬4910元，致生原告財產上損害，原告自簽訂系
14 爭契約迄今，非但未至被告處獲取一分一毫之價金，更須再
15 自行負擔參加人之工程款項，而被告又不願與之調解，無奈
16 僅得提起本件訴訟。

17 (二)而被告扣除原告未施作部分合計27萬8775元、第9大項合計
18 67萬5885元、逾期違約金合計85萬4910元等3部分，原告僅
19 同意被告對未施作部分予以扣除，其餘部分均有爭執，是系
20 爭契約總價應修正為427萬4550元（計算式：455萬3325元
21 -27萬8775元），被告應就上開金額如數給付予原告。又被
22 告扣除第9大項之理由，無非係以中華海事公司僅到船廠進
23 行一次書面討論，未於參加人拆解時在場，且其檢定報告書
24 以假設性用語為終局判斷，及原告未修繕致生左右主機故障
25 ，而其再找第三人修復為由等語，但被告欲否定中華海事公
26 司之檢定報告書，應負有更高之舉證、說明義務、查中華海
27 事公司係依現有證據，經過專業分析研究，而認書面討論為
28 已足，並於檢定報告書中詳述得心證之理由，被告徒憑己意
29 否認檢定報告書之效力，未據說明何以書面討論無法鑑定，
30 顯屬臆測之詞，不足採信，又據悉中華海事公司、參加人為
31 隸屬同一集團下之子公司，被告如何認定中華海事公司於參

01 加人拆解時未到場，亦未見其提出證據說明，末船舶係由諸
02 多高度精密之機械、儀器組成，造成機械、儀器損壞之原因
03 不一而足，往往非人力所能檢驗查知，原廠或其他鑑定單位
04 亦僅能依憑現有證據推論出最有可能之損壞原因，倘無違經
05 驗法則、論理法則即應視為合法，而被告竟以中華海事公司
06 之檢定報告書不符「證據調查原則」為由欲否定其效力，卻
07 對其如何有違經驗法則、論理法則之處全無論述，僅以「不
08 能接受」乙詞敷衍帶過，如此不附理由之結論，更難令人信
09 服，又原告為符系爭契約之要求，委請主機原廠即參加人施
10 作第9大項，業如前述，非如同被告所述，原告未依系爭契
11 約施工。而被告再認定第9大項（即左右主機部分）之損壞
12 係原告所致，惟此部分業經參加人、中華海事公司共同認定
13 為非可歸責於原告之事由，原告對該部分之損壞無因果關係
14 。又據悉被告嗣後再委請參加人修復主機，該所謂「再行修
15 復主機」，亦與系爭契約中第9大項之「左右主機」無涉，
16 雖均稱作「主機系統」，惟被告再找參加人修復之主機系統
17 ，與發包原告承作之主機系統不同，被告顯以此為由，企圖
18 混淆視聽。退步言之，倘認定兩造分別委託參加人施作之項
19 目均為相同之主機系統，豈不變相認定參加人於此同時獲得
20 兩造給付之價金，而有不當得利之情事發生？又被告扣除遲
21 延履約違約金85萬4910元部分，理由無非係以驗收通過日期
22 為108年10月21日，共計逾期88日，每日逾期違約金21萬37
23 28元，逾期違約金最高不得逾系爭契約價金總額20%（即85
24 萬4910元）為由等語，惟被告扣除遲延履約違約金，係以原
25 告有發生「給付遲延」為前提，而「給付遲延」又須以原告
26 有可歸責之事由為要件，原告既已於108年7月5日報請竣
27 工，且第9大項之損壞係可歸責於被告之事由所致，是原告
28 對於108年7月6日起至同年10月21日止之逾期，不具可歸
29 責性，是原告僅逾期共計10日（即108年6月26日起至同年
30 7月5日止）。而上開期間為原告施工之最後階段，卻遭逢
31 高雄地區連日大雨侵襲，無法承作室外露天工程，爰向被告

申請展延履約期限，被告雖無法滿足原告全部請求，然此亦足以間接說明，其認同原告確有因天候因素影響無法施工之情形，僅兩造認知有程度上落差爾，已足證原告確係因高雄地區連日大雨而遲誤，仍不具可歸責性，縱認原告有可歸責之事由，原告違約之情節尚屬輕微，未造成被告嚴重損害，不過10天之逾期，扣減金額高達85萬4,910元，顯有過高之嫌，爰聲請法院依照依民法第252條酌減。

(二)爰依系爭契約第3條、第5條第3款約定起訴請求被告給付系爭契約價款等語，並聲明：(一)被告應給付原告427萬4550元，及自起訴狀繕本送達之翌日起至清償日止，按週年利率百分之5計算之利息；(二)原告願供擔保，請准宣告假執行。

三、被告則以：

(一)第9大項為左右主機工作（主機型式CATERPILLAR3412柴油引擎），原告將該項分包予主機原廠即參加人，合先敘明，系爭契約於108年7月5日竣工，當天被告駐地監工人員羅天降輪機長會同確認已完成竣工，惟主機完工啟動測試時，羅天降即發現右主機白煙過大，向參加人技師反應此事，被告亦將此事通知原告員工鄭棠鴻，惟原告僅表示試車後才能確定狀況。108年7月9日被告辦理靜態項目驗收，主機啟動後仍有大量白煙，被告再次向參加人技師反應此事，參加人技師僅表示海試回來後再做調整。次日（108年7月10日）被告辦理動態驗收海試，主機啟動後依然有大量白煙，被告再次向參加人技師反應此事，參加人技師同樣表示海試回來後再做調整。而系爭船舶出航後右主機馬力明顯不足，左右主機煙量很大。返航檢查後發現右主機無法盤車（汽缸無法上下轉動），有縮缸卡死現象，應為原告未盡保管義務，使主機機艙進水，且無視右主機啟動後有大量白煙仍執意出航所致。系爭契約第2條第1項第6款及第12款定有原告於履約期間對系爭船舶所負有之保管義務，長年以來，被告陸續與參加人訂約維修系爭船舶主機個別機件；系爭船舶於108年5月18日從金門出發，108年5月19日抵達高雄，當時

系爭船舶並無任何異常，惟原告歲修完成後，即發生右主機無法盤車，有縮缸卡死現象。右主機損壞後，參加人108年7月15日報告就右主機提及「在初次啟動前，告知船上人員與船廠人員『施工時有水跑進去油底殼，啟動前務必更換機油與機油濾器』，但初次啟動時未更換機油，運轉測試和調整完後才更換機油（無更換濾器）」，因此，右主機啟動後有大量白煙，即有可能是主機機艙進水所致。且被告駐地監工人員亦表示原告於辦理主機機艙工作時，為便利艙內設備進出，將甲板艙蓋打開後並未闔上。同時原告為辦理系爭契約工作項目第4項下甲板屋頂帆布更新，竟直接將原屋頂帆布拆除，用以套量製作新屋頂帆布，下甲板屋頂僅以紅藍塑膠帆布稍加遮掩、未完全固定，在履約期間數日下雨時，根本無法避免甲板艙蓋打開之主機機艙進水。主機在欠缺遮蔽之情況下，極有可能因此進水而無法盤車、縮缸。再者，108年7月5日、9日、10日主機啟動後有大量白煙，被告多次提醒此事，然原告及參加人無視右主機啟動後有大量白煙，仍執意出航進行海試，最終右主機無法盤車、縮缸，因此，右主機無法盤車、縮缸，應為原告未盡保管義務，使主機機艙進水，且無視右主機啟動後有大量白煙仍執意出航所致，右主機無法盤車、縮缸後，被告於108年8月23日發函催告原告於文到3日內，依約回復太武輪左右主機原有功能效益，原告已於108年8月26日前收受該函，惟原告並未修復左右主機，被告便另與參加人訂定「太武輪CATERPILLAR3412左右主機大修」勞務採購契約（下稱甲契約），契約價金為835萬元，其中右主機大修之費用為422萬4109元。因此，原告未盡保管義務，被告因此所受損害即為422萬4109元。

(二)右主機損壞後，參加人與原告均建議要將右主機吊離拆解，以釐清責任，兩造及參加人、訴外人新安船舶科技公司（下稱新安公司）遂於108年7月22日同意吊離拆解右主機，右主機拆解完後，由中華海事公司釐清責任歸屬，但原告及參

01 加人、新安公司竟隨即於108年7月24日會同中華海事公司
02 古志文上系爭船舶現場。依照中華海事公司檢定報告記載「
03 機艙內兩部主機及減速機（即變速箱）均已恢復原狀，且現
04 場各單位並無實地拆解之安排，僅提供分別由中華機械及新
05 安船舶所製作之檢測報告供我司審閱，可知原告竟向海事公
06 證人稱無拆解之安排（兩造係約定108年7月25日開始右主
07 機吊離作業），顯然與兩造拆解右主機後由中華海事公司釐
08 清責任歸屬之約定不符。原告向海事公證人稱無拆解之安排
09 ，海事公證人違反保險公證人管理規則第4條第3項、第27
10 條，未查勘太武輪右主機，違反忠實查勘義務，僅依據參加
11 人、新安公司分別出具之檢測報告，單憑右主機超過大修時
12 數，即認定右主機故障是長期未大修保養所致，該檢定報告
13 實過於率斷，不足採信，被告亦不受該檢定報告之約束。

14 (二)倘若右主機故障是長期未大修保養所致，惟108年7月5日
15 、9日、10日右主機啟動後有大量白煙，被告多次提醒此事
16 ，然原告及參加人無視右主機啟動後有大量白煙，仍執意出
17 航進行海試，最終導致右主機無法盤車、縮缸，原告對右主
18 機無法盤車、縮缸，顯有可歸責之情事，依照系爭契約第13
19 條第1項，原告應給付被告逾期違約金85萬4910元。查系爭
20 契約第13條第1項規定逾期違約金為每日依契約價金總額千
21 分之50，為原告投標時即明確知悉，又此違約金數額乃因系
22 爭船舶為往返大小金門載客量最大之客船，並可承載小客貨
23 車、大客車，對大小金門間交通之重要性不言可喻；且前幾
24 年曾發生過系爭船舶歲修廠商履約遲延之情事，確實對往返
25 大小金門的民眾相當不便。而查，依照系爭契約第7條第1
26 項，系爭契約原履約期限為系爭船舶駛抵指定港口次日（10
27 8年5月20日）起35個日曆天，即108年6月23日，之後，
28 原告以108年6月1日、4日、10日、11日、12日、14日豪
29 大雨影響，無法施做油漆、甲板焊接及露天工程，而申請履
30 約期限延期6個日曆天等語。而依照工作日誌，原告於108
31 年6月1日、4日、10日、11日、12日、14日仍有施工檢修

，難認有系爭契約第7條第4項「因天候影響無法施工」之情事；且系爭歲修案履約工項繁多，原告應依照天候狀況施作適當工項，並預先將雨天列入施工進度考量。又，系爭契約第13條第五項規定之「豪雨」，依照中央氣象局對災害性天氣之定義，豪雨為24小時累積雨量達200毫米以上，或3小時累積雨量達100毫米以上之降雨現象。而108年6月1日、4日、10日、11日、12日、14日在旗津或高雄測得之降水量都未達『豪雨』標準。惟被告查詢資料後發現中央氣象局曾對高雄市108年6月11日、14日發布「豪雨」警特報，故同意展延履約期限2日至108年6月25日。是從展延後之履約期限108年6月25日至108年7月5日，原告已逾期10日。再系爭契約於108年7月5日竣工，7月10日辦理動態驗收海試，主機啟動後依然有大量白煙，出航後右主機馬力明顯不足，返航檢查後發現右主機無法盤車（汽缸無法上下轉動），有縮缸卡死現象。被告因此認定驗收不通過，製作驗收記錄，載明驗收不通過，原告代表亦會同簽認，被告再於108年8月23日發函催告原告於文到3日內將右主機原有功能效益回復，嗣甲契約於108年10月18日左右主機修復完成。因此，從108年8月30日（108年8月26日翌日起算3日）至108年10月18日，原告再逾期50日，是以，原告先後逾期合計共60日，逾期違約金超過價金總額20%上限，故以價金總額20%計算逾期違約金85萬4910元（計算式：427萬4550元x20%）。

(四)系爭契約總價款為427萬4550元。又原告應賠償被告422萬4109元，以及給付逾期違約金85萬4910元，與契約總價427萬4550元，債務互為抵銷後，原告尚應給付被告80萬4469元（計算式：422萬4109元+85萬4910元-427萬4550元）等語，並聲明：(一)原告之訴及假執行之聲請均駁回；(二)如受不利判決，願供擔保，請准宣告免為假執行。

三、參加人輔助被告陳述略以：系爭契約已明文約定不得轉包，是系爭契約與參加人及原告間之工程契約，為各自獨立之工

01 程契約，至於系爭契約中之詳細約定，則為參加人所不知，
02 再參加人自原告處承包之主機歲修工程，已依約履行完畢而
03 無任何瑕疵，兩造間履約爭議所涉之事實，均與參加人無關
04 ，亦無原告聲請告知訴訟狀所稱參加人分別自兩造承攬相同
05 工項等情，再參加人向原告承包歲修工程完工後，另向被告
06 投標並訂立甲契約，但甲契約、歲修工程契約為不同工程項
07 目，並無先後施作相同工程之問題，而參加人前後2工程均
08 已施工完畢，主機大修工程之保固期間早已屆滿，參加人對
09 兩造均已不存在任何契約義務，兩造間之工程糾紛，應與參
10 加人無關。而本件爭點在於勞務採購契約之履約過程及其條
11 文解釋，參加人無從置喙，就右主機損壞之原因，參加人已
12 於108年7月15日、同年8月13日出具分析報告，研判金屬
13 疲勞老化是主機內部零件設備燒毀之主因，兩造合意之鑑定
14 單位中華海事公司，亦認定又主機是因過久未進行大修而損
15 壞，自應作為裁判之基礎等語。

16 四、不爭執與爭執事項：

17 (一)本院協同兩造整理不爭執事項如下（見本院卷二第30頁，為
18 敘述方便，文句略作修正）：

- 19 1.兩造間有於108年4月10日簽訂系爭契約、契約總價款為45
20 5萬3325元，經扣除不用施作部分後為427萬4550元，履約
21 期限自108年5月20日至108年6月23日（原定期限，不考
22 慮延長與否），
- 23 2.原告於108年7月5日函報竣工，於108年7月10日發生右
24 主機故障情事，於同年月22日兩造開會，約定由中華海事公
25 司辦理責任釐清，該公司於同年9月2日出具鑑定書，認定
26 右發動機係因為過久沒有大修而損壞，被告於同年9月16日
27 與參加人簽約委由參加人修復左右主機，後於108年10月21
28 日就整體船舶辦理驗收等節。

29 (二)本件經依民事訴訟法第270條之1第1項第3款、第3項規
30 定，整理並協議簡化爭點如下（見本院卷二第30頁，為說明
31 之便，順序及字句內容略有修正）：

- 01 1.原告逾期完工之日數如何計算？
02 2.若有逾期原告是否不可歸責？
03 3.本案的違約金是否有需要扣減的問題？
04 4.右主機損壞之原因為何？是否與原告契約之履行或船舶的保
05 管操作有關？

06 五、本院之判斷：

07 (一)就108年6月26日至7月5日間逾期之部分：

08 1.「(四)履約期限延期：1.契約履約期間，有下列情形之一
09 ，且確非可歸責於廠商，而需展延履約期限者，廠商應於事
10 故發生或消失後，檢具事證，儘速以書面向機關申請展延履
11 約期限。機關得審酌其情形後，以書面同意延長履約期限，
12 不計算逾期違約金。其事由未達半日者，以半日計；逾半日
13 未達1日者，以1日計。(2)因天候影響無法施工」；「逾
14 期違約金，以日為單位，按逾期日數，每日依契約價金總額
15 千分之50計算逾期違約金，所有日數(包括放假日等)均應
16 納入，不因履約期限以工作天或日曆天計算而有差別」；「
17 逾期違約金為損害賠償額預定性違約金，其總額(含逾期未
18 改正之違約金)，以契約價金總額20%為上限，不包括第8
19 條第16款第5目之違約金，亦不計入第14條第8款第2目之
20 賠償責任上限金額內」，系爭契約第7條第4款第1目(1)、
21 第13條第1款前段、第4款分別定有明文。

22 2.本件兩造不爭執本件契約中，於108年6月26日至同年7月
23 5日期間原告有發生逾期之情事(共10日，首尾日均算入，
24 見本院卷一第416頁)，而其中之108年6月1日、4日、
25 10至12日、14日(共6日)之部分，被告主張因濕度太高，
26 無法施作工程，故曾於108年6月17日，向被告發函報請展
27 延工期，此有原告108年6月17日新字第10806171號函在卷
28 可參(見本院卷一第19頁)，另查被告於108年6月27日，
29 發函准許延期2日，此亦有被告108年6月27日船機字第10
30 80000507號函在卷可參(見本院卷一第41頁)，觀被告前開
31 陳述，應係就其中之11日、14日准許延期，其餘部份，則未

獲被告同意展延。

3. 原告雖主張尚有108年6月1日、4日、10日、12日亦屬無法施工等語如前述，然查本件就此部分之延期日數為10日，而被告同意展延2日，縱再准許原告展延其所主張之天數，本件仍尚有4日之遲延，而參照系爭契約第7條第4款第1目(1)之規定，原告欲聲請展延工期，應於事由發生前後盡速向被告聲請，原告並未提出任何證據足供證明其有就此4日提出聲請展延工期，無從依照系爭契約約定展延工期，則就此4日之部分自為逾期，而本件逾期違約金以1日千分之50計算，4日即為20%，已達計算之上限，則無論原告主張之108年6月1日、4日、10日、12日能否展延，已不影響本件違約金之計算。

4. 「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。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1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104年度台上字第895號判決意旨參照），本件原告雖主張違約金過高等語，但考量系爭契約總體履約時長僅有33日，延長後僅有35日，縱僅逾期其中4日，也已遲延約8分之1至9分之1之期日，於系爭契約中佔比甚高，且系爭契約僅歲修工作，即已須花費逾400萬元之金錢，可見系爭船舶應具有高度之價值，被告雖在遲延期間，尚可調動其他船舶支援其運輸業務，但此仍涉及船舶調度、運用之額外成本，更會加速被調動船舶之耗損，以及額外可能造成輸運上之困難或不便，自仍受有相當之損害，非謂可調動其他船舶支援營運，或僅單純憑藉外在營收資料，即謂被告未受損害；再者，系爭契約係原告透過公開招標標得，原告於投標前，本應就契約內容有所認識，加上被告具備修船之專業，

對於修船契約之重要內容亦具備注意之能力，系爭契約又已訂立計算違約金之上限，符合常見之工程慣例，就違約金之計算方式，系原告訂約時所同意，亦難認與契約正義之精神有違，本件尚難認有酌減之必要。

5. 從而，本件無論原告主張之108年6月1日、4日、10日、12日是否能夠展延，本件均已應計收20%之違約金，而系爭契約就遲延工期違約金之部分，亦難認有何過高之情事，本件被告主張應計收逾期違約金85萬4910元，即屬有據。

(二) 右主機之損害係因過久未大修而損壞，無從認定與原告契約之履行或船舶的保管操作有關：

1. 「當事人主張有利於己之事實者，就其事實有舉證之責任。但法律別有規定，或依其情形顯失公平者，不在此限」，民事訴訟法第277條定有明文，而被告主張右主機之損壞係因原告履行系爭契約之過程或保管、操作系爭船舶不當所導致等節，自應就右主機損壞之原因、與原告如何之行為間存在如何之因果關係等節負擔舉證之責。

2. 查系爭船舶於108年7月5日、9日、10日啟動時，出現大量白煙經被告主張如前，且為原告所自承（見本院卷一第364頁至第365頁），白煙出現之時間點與原告於108年7月5日函報竣工之時間點甚為接近，該白煙之出現，固可能與原告履約、管理系爭船舶之行為存在關聯，但右主機為機械部件，而白煙之出現，涉及當時機械狀態、其耗損程度、運轉、操作之過程乃至於當天之氣候環境，出現白煙之原因不一而足，右主機之故障與白煙之關係為何，以及能否認定原告有何履行系爭契約之過程或保管、操作系爭船舶不當導致右主機受損，仍有待被告就右主機實際上故障之原因及因果關係舉證證明之，尚難單憑白煙出現之時間點乙節，推測右主機損壞之原因，更無從據以認定右主機之損壞，係因原告履行系爭契約之過程或保管、操作系爭船舶不當所導致。

3. 惟右主機經參加人修復完成，且已能正常使用，而因損壞零件均未留存，所以右側主機於前開時間點所發生之實際故障

點已無從證明等節為被告所自承（見本院卷一第414頁至第415頁），則本件已無現存之客觀證據足資與前開右主機之故障聯結，亦無從透過再送鑑定等方式，認定右主機損壞之原因。並參酌中華海事公司於108年9月2日出據之鑑定書，認定右主機係因為過久沒有大修而損壞為兩造所不爭執業如前述，而被告雖主張中華海事公司鑑定過程未拆解右主機，原告向海事公證人又稱無拆解之安排，海事公證人違反保險公證人管理規則第4條第3項、第27條，未查勘太武輪右主機，違反忠實查勘義務等語，但被告亦僅稱此係在右主機拆解、細部分解前不排除任何可能等語（見本院卷一第416頁），足見中華海事公司所做鑑定報告結論非必然會受到該勘查採證之過程影響，也無任何證據足認中華海事公司於鑑定專業或鑑定實務上，必需為如何之行為，方有辦法判斷右主機故障之原因，尚無法單憑原告之質疑，認定中華海事公司所出具鑑定報告結論乃屬錯誤。

4. 再者，參加人亦主張本件故障原因應係「連桿軸承磨損超限與主軸承及連桿軸承金屬疲勞老化」，並建議被告每使用1萬小時或消耗57萬公升之燃油即須進行大修分解檢查，且系爭船舶左主機之部分也有曲軸軸承及連桿表層自然磨損及金屬疲勞剝落現象，此有參加人於108年8月13日所出具之故障分析報告1份在卷可參（見本院卷一第86頁至第89頁），並參酌被告嗣後以甲契約，將系爭船舶左右主機均發包給參加人維修，而該契約總價金為835萬元，此有甲契約影本在卷可參（見本院卷一第247頁至第266頁），被告陳稱其中422萬4109元為右主機維修費用、412萬5891元為左主機維修費用，原告亦表示對於數額不爭執等語（見本院卷一第365頁至第366頁），甲契約中同時就左右主機做維修，而其中右主機之維修金額雖較高，但兩者僅差距約10萬元，價差約為左右主機總價款的40分之1，於甲契約之價款中，此一差異實屬微小，至多僅能認為係部份維修點或工項不同所生之誤差，而若原告有如何行為導致右主機受到如何之損害，

則右主機之維修點、維修材料、工程均應遠較左主機複雜，其維修價格亦應高出左主機甚多，而非與左主機部份之金額大致等同，是從甲契約之維修款項，也足供佐證右主機應未遭到額外之損壞，而係與左主機均因過久沒有大修而損壞，方導致其與左主機之維修金額大致相同，是參加人、中華海事公司所出具之前開主張或鑑定報告結論，即尚有憑據，本件應參酌中華海事公司之鑑定結論，認右主機係因過久未大修而損壞。

5. 從而，右主機係因過久未大修而損壞，難認與原告之履約、保管即操作行為有如何之因果關係。被告主張原告應負責賠償維修右主機之費用422萬4109元而提出抵銷抗辯等語，即屬無據。

(三) 系爭契約已履行完畢，被告依系爭契約應給付原告427萬4550元，其中被告主張扣減逾期違約金85萬4910元亦屬有據，至於主張以422萬4109元之右主機維修費用抵銷乙節，則屬無據，是原告依照系爭契約第3條、第5條第3款約定請求被告給付341萬9640元乃屬合法（計算式：427萬4550-85萬4910=341萬9640）。又給付無確定期限者，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，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；應付利息之債務，其利率未經約定，亦無法律可據者，週年利率為百分之五，此觀民法第229條第2項、第233條第1項前段、第203條規定甚明，原告自得據此規定，請求加付法定遲延利息。準此，原告主張以民事起訴狀繕本送達被告之翌日即109年12月5日起（本件係於109年12月4日送達，見本院卷一第287頁），按週年利率5%計付遲延利息，核無不合。

六、綜上所述，原告依照系爭契約第3條、第5條第3款約定，請求被告給付341萬9640元，以及自109年12月5日起至清償日止，按週年利率5%計算之利息為有理由，應予准許，超

過之部分則無理由，應予駁回。又兩造均陳明願供擔保，各聲請宣告准予假執行及免為假執行，就原告勝訴部分，經核均無不合，爰分別酌定相當之擔保金額併准許之。至於原告敗訴部分，其假執行之聲請已失所附麗，應併予駁回。

參、反訴部份：

一、被告主張：因同前之理由，右主機無法盤車、縮缸，應為原告未盡保管義務，使主機機艙進水，且無視右主機啟動後有大量白煙仍執意出航所致，被告自得依照系爭契約第2條第1項第6款及第12款、民法第227條之規定，請求原告賠償被告維修右主機之422萬4109元損害。又因原告於系爭契約中，於108年6月23日至同年7月5日、同年7月6日至同年10月21日均有逾期之情事，應負擔違約金85萬4910元，則系爭契約價款為427萬4550元，扣除85萬4910元，並計算應賠償被告之422萬4109元後，原告尚應給付被告80萬4469元（計算式：422萬4109+85萬0000-000萬4550元=80萬4469），爰依民法第227條第2項規定，請求原告賠償被告之損害等語，並聲明：（一）原告應給付被告80萬4469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）願供擔保，請准宣告假執行。

二、原告則以：被告超出原廠規定預防性大修時數方為右主機出現白煙，無法盤俾、縮缸之原因，被告未按時定保，且主機內根本未驗出水之成分，至主機內進水僅為被告之猜測，從未有科學根據支持，顯見原告確已善盡保管責任，是原告對右主機之損壞不具可歸責之事由。再系爭契約第2條第1項第6款雖規定廠商保管期間，如因意外致生船隻損壞，不論何原因均應賠償。惟廠商應賠償之前提為「意外」，本件右主機之損壞並非「意外」而係「人為」，蓋其損壞主因係被告未定時保養，竟超出原廠建議之2到3倍時數，是原告無須賠償該損壞，再於原告施工期間，被告均有派員監工，該期間除未曾發生若何勞檢公安事故外，對於原之施工內容，監工更從未有何口頭或書面命改善缺失之紀錄，此已足稽原

告確盡善良管理人之保管責任。被告雖認原告直接拆除屋頂帆布，致右主機在無遮掩情形下進水等語。惟原告係因系爭契約要求更換新帆布方拆除舊帆布，並已在3處鋪設帆布以防進水，業如前述。被告竟徒憑被證6之照片，逕自猜測，顯與事實不符，不足採信，被告依民法第227條及系爭契約前開2條款，請求原告賠償損害，實屬無據。又查參加人為系爭船舶左右主機之獨家且唯一之代理商。實務上，任何CATERPILLAR型號之主機皆須回原廠維修，否則原廠即不予保固，就維修該型號主機而言，參加人具其專業性及不可替代性，任何人（包括兩造當事人）僅能尊重及聽從原廠指示，原告對參加人並無指揮監督權限，故當參加人表示，需日後海試方能調整及找出冒白煙之原因時，原告僅能遵照辦理，縱參加人有故意或過失行為，亦無法令原告負同一責任，況參加人自始至終均完美履約，要無任何故意或過失可言。再中華海事公司係基於公正第三人立場，本其專業知識、經驗所作之檢定報告，被告本應受該檢定報告之拘束，且由參加人108年7月15日報告中之描述「卸下油底殼，油底殼內發現大量金屬碎片」，有經驗者一望即知，該「大量」金屬碎片絕非人力所能為之，定係主機內部久未保養，長期作動之下，從主機內部刮下來造成的，系爭船舶嗣後經參加人拆解後，亦證明右主機之損壞原因為被告未按時定保所致，與中華海事公司檢定報告相符，惟被告卻再主張參加人為利害關係人，其報告不足採信，卻無法提出是否拆解與鑑定結果正確性間之必要性之科學依據，逕認不受拘束，難認合法。另原告逾期部分僅為108年6月26日至108年7月5日，共計10日，且係因不可歸責之天候因素所致之遲誤。惟本鈞院認無理由時，亦請酌減至相當之數額等語，並聲明：(一)被告之訴及假執行之聲請均駁回；(二)如受不利判決，願供擔保，請准宣告免為假執行。

三、爭執與不爭執事項同前所述。

四、本院得心證之理由：

01 (一)「機關船隻於廠商指定之修(造)船廠自上架(塢)開始起
02 至驗收完成下架(塢)期間(包含上、下架(塢)時段)，
03 廠商應負全責妥善保管本案船隻。該期間如發生意外致使機
04 關船隻損壞，無論任何原因，均由廠商負賠償責任」；「維
05 修期間(開工至完成驗收)各種移船、拖船、動俥、驗收試
06 俥及上、下架(進、出塢)，所生之風險與損傷，廠商須負
07 完全責任」，系爭契約第2條第1款第6目、第12目分別定
08 有明文。而觀前開條文規定之目的，在使原告於履約期間，
09 應就系爭船舶保管過程中之一切意外、移船、拖船、動俥、
10 驗收試俥及上、下架之風險負擔賠償責任，其意旨應在加強
11 原告對於系爭船舶之管控義務，使原告盡心盡力、妥善照顧
12 系爭船舶，防免一切外在、操作上可能導致之損害，但系爭
13 船舶內部本就具有之問題，則應不在前開意外之範圍內，蓋
14 系爭船舶於送交原告前，本身若具有之內部問題，只是於原
15 告保管期間顯現者，一來此種損害顯非原告所能防堵，二來
16 此種損害，係於系爭船舶送交原告前之內部因素所導致者，
17 並非保管期間中之意外導致，更不見得能與移船、拖船、動
18 俥、驗收試俥及上、下架等動作相互連結。

19 (二)本件右主機之損害係因過久未大修而損壞，無從認定與原告
20 契約之履行或船舶的保管操作有關乙節已如前述，則此一損
21 害，係因系爭船舶在送交原告前，具有之內部耗損所導致，
22 揆諸前開說明，此非原告保管期間中之意外導致，也無證據
23 能認為此一損害之發生與原告移船、拖船、動俥、驗收試俥
24 及上、下架等動作有何因果關係存在，是本件要難認原告有
25 違反如何之契約義務導致右主機受損，從而，被告依照民法
26 第227條第2項規定，請求原告賠償其修復右主機之費用42
27 2萬4109元(扣除系爭契約之工程費用後為80萬4469元)，
28 即難認有據。

29 (三)逾期違約金之部份已認定如前，不再贅論。

30 五、綜上所述，被告依照民法第227條第2項規定，請求原告賠
31 償其所受損害80萬4469元為無理由，應予駁回，其假執行之

01 聲請失所附麗，應併駁回之。
02 肆、本件本訴及反訴之判決基礎均已臻明確，兩造其餘之攻擊防
03 禦方法 及訴訟資料經本院斟酌後，核與判決不生影響，無
04 逐一論駁之必要， 併予敘明。

05 伍、訴訟費用負擔之依據：民事訴訟法第78條、第79條。

06 中 華 民 國 110 年 5 月 18 日
07 民事第二庭 法 官 蔡旻穎

08 以上正本係照原本作成。

09 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（須
10 附繕本）。如委任律師提起上訴者，應一併繳納上訴審裁判費。

11 中 華 民 國 110 年 5 月 18 日
12 書記官 蔡一如