臺北高等行政法院判決

108年度訴字第1646號

109年7月9日辯論終結

原　　告　裕成船舶機械工程股份有限公司

代　表　人　駱志禎（董事長）

訴訟代理人　駱怡雯　律師

被　　告　行政院農業委員會水產試驗所

代　表　人　陳君如（所長）

訴訟代理人　蔡進良　律師

上列當事人間政府採購法事件，原告不服行政院公共工程委員會中華民國108年8月12日工程訴字第1081101696號函附同年月2日訴0000000號申訴審議判斷書，提起行政訴訟，本院判決如下：

主　文

一、原告之訴駁回。

二、訴訟費用由原告負擔。

事實及理由

一、事實概要：

原告參與被告辦理「水試一號試驗船106年度歲修」採購案（下稱「系爭採購案」），進而與被告簽訂「水試一號試驗船106年度歲修」勞務採購契約書（下稱「系爭契約」）歲修項目包括甲板部工程、輪機部工程及檢驗事務，原告竣工後於民國106年12月20日經被告驗收合格，保固期限自驗收結果符合契約規定之日起算1年，即至107年12月19日止。之後被告認為原告有政府採購法第101條第1項第9款所定「驗收後不履行保固責任者」的情形，於是以108年3月5日農水試秘字第1082330070號函（下稱「原處分」）通知原告依108年5月22日修正公布前（下同）政府採購法第101條第1項第

9款規定將刊登政府採購公報，原告不服，向被告提出異議，復不服被告以108年4月2日農水試秘字第1082330118號函所為的異議處理結果，向行政院公共工程委員會提出申訴，經申訴審議判斷駁回，原告仍不服，提起撤銷訴訟。然而，由於被告已於108年8月22日將原告刊登政府採購公報，停權期間也已經於訴訟進行中的108年11月22日屆滿，於是原告變更為確認原處分為違法訴訟。

二、原告主張：

㈠原告保固期間兩度將救難艇全艇運回高雄廠區實施保固檢修，惟保固查修損壞情形均為相同且重複（啟動馬達燒毀故障），實難排除是因使用操作不當所致（屬系爭契約第3條第3項後段「不當使用、正常零附件損耗或其他非可歸責於廠商之事由所致瑕疵者」），雖經原告函告被告，惟未受採納並擴大解釋為保固責任，要求原告概括承受實有不妥。

㈡縱認定救難艇於保固期間持續發生無法啟動的瑕疵，惟被告業已決定汰換水試一號試驗船（下稱「水試一號」）上原使用的救難艇而無繼續使用之意，顯然自107年11月29日起，水試一號原使用的救難艇已無繼續進行保固維修的必要。被告既無意修復且當時即知悉該救難艇已老舊不堪修復、復加以不當使用（操作不當）、正常零附件損耗等情，誠如系爭契約第13條第3項後段所述，確屬非可歸責於原告之事由所致。

㈢原告保固期限於107年12月19日始屆至，被告於保固期限屆至前即決定汰換水試一號原使用的救難艇，而無繼續使用之意，卻仍要求原告應盡保固維修之責，顯然有違誠實信用原則。

㈣保固期間原告不斷向被告表示「高壓油泵訊號傳輸線、接頭

及插座整組換新」工項為改善「發電機轉速不穩定」的必要工項，且此工項非屬保固範圍，然原告仍不斷依被告要求，陸續進行「發電機轉速不穩定」的維修工程。原告自107年1月起至同年9月，前往檢修10數次，而非未派員檢視。

㈤縱認原告具備政府採購法第101條第1項第9款所定「驗收後不履行保固責任者」情形，被告對原告作成原處分有違比例原則等語。

㈥聲明：確認原處分為違法。

三、被告則以：

㈠申訴審議委員會於108年8月間作成申訴駁回決定後，被告已依政府採購法第102條第3項規定，並依108年5月22日修正公布後（下稱「修正後」）同法第103條第3項規定，適用修正後第103條第1項第3款規定，將原告刊登政府公報停權3個月，自108年8月22日至108年11月22日止，即原處分已執行完畢，則原告充其量僅能改提「續行確認之訴」，且須符合「即受確認判決之法律上利益」要件，若未變換訴之種類，應認為撤銷之訴不合法。

㈡水試一號未修復的瑕疵，包括「第1、2號發電機轉速不穩定」：依據系爭契約第2條、第13條本文約定及歲修規範第貳、五、1及11點約定，原告針對高壓油泵接頭老化所致「發電機工程之第1、2號發電機轉速不穩定」的功能不符契約約定，其瑕疵不問其原因為何，原告依約本有改正的保固責任；且其原因為何，並無確切佐證，尚難認定。況縱如原告主張是「高壓油泵之接頭老化疲乏鬆動」，所涉料配件依約本應由原告供應，非如原告主張該零（配）件非屬保固範圍；且縱認該零（配）件的材料費用應由被告負擔，仍無法解免原告依約應改正系爭瑕疵的保固責任。

㈢水試一號尚未修復的瑕疵，尚有「救難艇無法正常啟動」：自107年1月間發現救難艇無法啟動並通知原告後，於被告以書面即107年6月20日函限期7月16日前修復之前，原告並未積極處理修繕；於被告107年6月20日函後，雖較積極處理，惟於7月19日測試啟動時有不正常的叩叩聲，仍無法正常啟動，其後甚至又無法啟動。正因為107年1月間即已發現上述瑕疵，屢屢通知原告後，原告遲遲未依約改正，善盡保固責任，才有連同上述瑕疵及其他因素，列入延壽案處理的結果；至於延壽案因年度預算期程及採購程序，於保固期限即107年12月19日屆滿前啟動，不僅合乎常態，且實際決標是108年1月8日，並無依誠信原則已解除保固責任可言。

㈣原告於107年8月27日派員至現場檢修遭拒，是因為水試一號左舷泊靠碼頭，其船舷左側放置逃生艇，右側為救難艇，皆吊掛舷邊高處，距離碼頭地面約9公尺高，原告指派的引擎維修工人於未有任何安全防護措施，僅以繩索固定的情形下，欲卸除負荷艇重的安全艇勾、架施作，經被告衡酌施作中，倘造成繩索鬆脫，人連艇滑落，救難艇毀損事小，人員傷亡事大，乃立即制止並請原告僱請吊車吊至地面施作，惟未獲原告採納，原告拆解後亦未有任何後續處理。

㈤被告考量原告於系爭契約標的驗收後不履行保固責任的違約情節重大，而作成原處分，符合比例原則。

㈥聲明：原告之訴駁回。

四、上述事實概要欄所述的事實，為兩造所不爭執，並有原處分、異議處理結果、申訴審議判斷、系爭契約影本（本院卷1第19至62頁）在卷為證，足以認定為真正。

五、經與兩造確認本件的爭點是：㈠原告提起本件確認訴訟，是否有確認利益？㈡如㈠為肯定，則原告是否構成政府採購法

第101條第1項第9款所定「驗收後不履行保固責任」的情形？㈢如㈡為肯定，則原處分是否違反比例原則？本院判斷如下：

㈠原告提起本件確認訴訟，有即受確認判決的法律上利益：

1.行政訴訟法第6條第1項規定：「確認行政處分無效及確認公法上法律關係成立或不成立之訴訟，非原告有即受確認判決之法律上利益者，不得提起之。其確認已執行而無回復原狀可能之行政處分或已消滅之行政處分為違法之訴訟，亦同。」第196條第2項規定：「撤銷訴訟進行中，原處分已執行而無回復原狀可能或已消滅者，於原告有即受確認判決之法律上利益時，行政法院得依聲請，確認該行政處分為違法。」故於行政處分已執行而無回復原狀的可能或已消滅，如原告有即受確認判決的法律上利益時，即應提起或轉換為確認該行政處分為違法的訴訟，以資救濟。

2.被告作成原處分後，已於108年8月22日將原告刊登政府採購公報，原告之後於108年10月9日合法提起撤銷訴訟，而在訴訟程序進行中，停權期間已經於108年11月22日屆滿（本院卷2第404頁）。也就是說原處分已被執行，而且不可能再回復原狀，然而，因為原告於3個月停權期間，不得參加機關辦理採購的投標或作為決標對象或分包廠商（政府採購法第103條第1項本文參照），也會影響原告日後參與公共工程採購的評比成績，而侵害其營業權。因此，原告仍可經由法院判決確認原處分為違法，作為請求被告賠償其因原處分所受損害的構成要件基礎事實（行政訴訟法第12條第1項規定參照），而具有即受確認判決的法律上利益。原告變更為確認原處分為違法的訴訟，應屬正確的訴訟類型（最高行政法院101年度判字第441號判決意旨

參照）。被告雖不同意原告為訴之變更，但是依據行政訴訟法第111條第3項第2款、第3款規定，仍應予以准許。被告抗辯原告提起本件確認訴訟，欠缺確認利益等語，並不可採。

㈡原告構成政府採購法第101條第1項第9款所定「驗收後不履行保固責任」的情形：

1.政府採購法第101條第1項第9款規定：「機關辦理採購，發現廠商有下列情形之一，應將其事實及理由通知廠商，並附記如未提出異議者，將刊登政府採購公報：……九、驗收後不履行保固責任者。……」招標機關於採購契約中訂定保固條款，其目的在促使廠商對於採購標的提供瑕疵修補或更換的服務，以使機關獲得更具使用品質的標的。若廠商不履行契約中所定的保固責任，將使機關須另覓維修廠商，徒增採購成本，因此，將其定為停權的事由。只要廠商無正當理由不履行保固責任，即有上述條款的適用。

2.原告應負保固責任的範圍，包括「救難艇無法正常啟動」的修復，但不包括「第1、2號發電機轉速不穩定」的修復：

⑴依兩造簽訂的系爭契約第1條第1款第1目約定：「契約包括下列文件：1.招標文件及其變更或補充。……」第2條約定：「廠商應給付之標的及工作事項：水試一號試驗船106年度歲修（歲修項目詳如招標規範）。」及第13條第1款、第2款、第3款約定：「㈠保固期：全部完工辦理驗收者，自驗收結果符合契約規定之日起算，由廠商保固壹年。㈡本條所稱瑕疵，包括損裂、坍塌、損壞、功能或效益不符合契約規定等，但屬第14條第5

款所載不可抗力或不可歸責於廠商之事由所致者，不在此限。㈢保固期內發現之瑕疵，應由廠商於機關指定之合理期限內負責免費無條件改正。逾期不為改正者，機關得逕為處理，所需費用由廠商負控（按：應為擔，下同），或動用保固保證金逕為處理，不足時向廠商追償。但屬故意破壞、不當使用、正常零附件損耗或其他非可歸責於廠商之事由所致瑕疵者，由機關負控改正費用。」（本院卷1第44、55頁）可知，凡屬於原告歲修項目的範圍，於驗收合格後，歲修項目如發生包括損裂、坍塌、損壞、功能或效益不符合契約規定等瑕疵，除屬不可抗力、故意破壞、不當使用、正常零附件損耗或其他非可歸責於原告的事由所致者外，原告均應負保固1年之責，並於被告指定的合理期限內負責免費無條件改正。

⑵水試一號的「救難艇無法正常啟動」，屬於系爭契約的歲修項目，且為原告保固的範圍：

A.依投標須知第56點第5款規定：「全份招標文件包括：……⑸歲修規範。……」（本院卷1第68頁）而被告「水試一號試驗船106年度歲修」（下稱「系爭歲修規範」）的「貳、輪機部工程」第11點第2款明定：「救生及救難艇工程：（以下所有工程所需之料配件由承包商供應）……2.救難艇（SABB M4 295 GRLB）：救難艇引擎拆解、吊缸換新壓縮環及刮油環（含修理包含所有備品）油頭換新試壓，燃油高壓泵栓塞、咄出閥（Plunger delivery valve）換新，試壓及定時調整，調速檢查、啟動馬達檢修、機油泵檢修、充電機檢修、充電機皮帶換新、各墊圈及滑油過濾器

換新、各齒輪不良換新、淡水泵檢修、緊急切斷及各警報系統含線路檢修、油門間隙調整、曲拐軸及凸轉軸檢修、活塞檢修、油底殼清潔墊片換新，引擎周圍系統含2只電瓶（DC 12V 20Ah）檢修損壞換新增設安全洩水孔及艇塞（比照救生艇），啟動及控制系統檢修使其恢復正常運轉功能並接受檢驗。」（本院卷1第96頁）。

B.而且曾經擔任水試一號大管輪（已於107年8月13日離職）的證人謝耀瑩，於109年5月19日本院準備程序時到場具結作證表示：歲修內容是由我們輪機部幹部寫的，再由我統籌送給被告，所以我們對零件有相當瞭解，我對歲修內容的工項也很清楚，系爭歲修規範第11點第2款記載有關於救難艇的工程，包括啟動馬達檢修、引擎大部分檢修與小部分零件換新、電瓶檢修換新等，所以救難艇無法啟動當然在歲修及保固範圍，雖然因為救難艇是FRP材質，已經修了很多年，且經過20幾年日曬老化，比較容易進水，導致零件常壞掉，是很頭疼的問題，而且救難艇是中國驗船中心及港務局驗船師的檢查重點，不能啟動就無法取得簽證，若能在延壽工程整組換新就能一勞永逸，所以我雖有將救難艇檢修列入系爭契約的歲修及保固範圍，希望能在這1次修好通過檢驗，再撐個1年，之後再把救難艇包括艇架換新列入下一年度延壽計畫等語（本院卷2第330、331、332、334至335頁）。

C.綜上事證可知，雖然水試一號的救難艇因為老化常進水致零件損壞，但是被告為了延長使用年限，仍將「救難艇無法正常啟動」列為106年度歲修及保固的範

圍，原告明知且參與投標，並於得標後獲取報酬，自然應該將「救難艇無法正常啟動」的瑕疵修復，並負保固責任。而且原告所負的保固責任，並不因為被告之後將「救難艇連艇架換新」列入107年度的延壽計畫，而有所不同。更沒有如同原告所稱被告既已將「救難艇連艇架換新」列入107年度的延壽計畫，可見當時就知道救難艇已老舊不堪修復、復加以不當使用、正常零附件損耗，而非可歸責於原告之事由，仍一再要求原告針對「救難艇無法正常啟動」負保固責任，而違反誠信原則之可言。原告主張「救難艇無法正常啟動」不屬於原告的保固範圍等語，實不足採。

⑶水試一號的「第1、2號發電機轉速不穩定」，不屬於系爭契約的歲修項目，當然也不屬於原告保固的範圍：

A.水試一號「第1、2號發電機轉速不穩定」的原因，經過證人即曾經任職於原告的技工（已於109年年初離職）洪志光於上述期日到場具結作證陳述：水試一號到高雄時，原告派我及幾個人上船檢修（第1、2號發電機轉速不穩定），一開始以為是高壓油泵的問題，所以請專業廠商來檢查、研判不是高壓油泵的問題，我在專業廠商走後就一直在現場摸索電路、線路等，後來摸到傳輸線發現它的卡榫有間隙，插頭插進去轉一下間隙就過大，我把傳輸線卡榫壓緊，請大管輪測試運轉一段時間都沒問題，才會研判是傳輸線的問題等語（本院卷2第341至342頁）；此亦經證人謝耀瑩證稱：一開始我們也不確定（第1、2號發電機轉速不穩定的原因），認為可能是高壓油泵的問題，才請原告來檢修，是原告派人到高雄上船檢修，當著我及二

管輪陳柏青面前把接頭鎖緊，發電機就正常了，過一段時間轉速又不穩定，再把它繞一繞又好了，是原告派來的人回報原告後，由原告的工程師駱登偉告訴我們確定是連接線接頭接觸不良的問題等語明確（本院卷2第331至332頁）。足以證明水試一號「第1、2號發電機轉速不穩定」的原因，是「高壓油泵的連接線及接頭」因老化鬆動接觸不良所致。

B.系爭歲修規範的「貳、輪機部工程」第5點第1款、第9款及第11款雖規定：「發電機工程（DEMP-MAN D2842LE）：（以下所有工程所需之料配件由承包商供應）1.NO.1&NO.2D/G燃油高壓泵及電子調速器送專業廠商檢修校正，復裝後測試負載正常運轉。……9.NO.1 D/G線路檢修恢復正常運轉。……11.NO.1&NO.2 D/G轉速傳動裝置換新。……」但是，負責撰寫及統籌歲修內容，而且對歲修內容的工項也很清楚的證人謝耀瑩於上述期日證稱：高壓油泵傳輸線接頭不是當初預設的歲修範圍，應該就不在保固範圍，所以我才會請原告估價，系爭歲修規範「貳、輪機部工程」第5點第1款的燃油高壓泵及電子調速器是1整組的，不包括另外單獨的連接線，為確保油路通順引擎運轉正常，我們一段時間會由廠商拆解清潔並測試高壓油泵，測試時會連同電子調速器一起做，因電子調速器是屬於另外1個部分，所以第1款是專指高壓油泵及電子調速器，至於連接外部的線組及接頭不在此範圍內；第9款的發電機線路檢修恢復正常運轉：因當初發電機線路有部分已經老化，所以希望原告能檢修，連接外部的線組及接頭的名稱是「高壓油泵的傳輸線及接頭」

，歲修範圍沒有寫到這1項，所以不在發電機線路檢修範圍，歲修範圍有很多相像的工項，所以每個工項細部要寫出來以避免與廠商有爭議；第11款發電機轉速傳動裝置換新，與高壓油泵的傳輸線及接頭沒有關係，是另外的零件等語（本院卷2第330至331頁）。其所證述的內容，是本於其親身經歷所為的陳述，而且符合上述系爭歲修規範第5點第1款、第9款及第11款的文義，也沒有不合理之處，何況於作證時與兩造已無利害關係，其證詞也沒有刻意偏袒兩造任何一方，應可採信。況且，由被告於次一年度的「107年水試一號試驗船輪機監控系統汰換及延壽採購案」中，將原本不在系爭契約所列歲修項目的「高壓油泵訊號傳輸線、接頭及插座整組換新」列為採購項目（本院卷2第65頁），亦可以證明證人謝耀瑩上述證詞的真實性。被告提出謝耀瑩申請離職的簽呈，以及由被告所屬研究員兼組長葉信明提出的補充說明內簽（本院卷2第406至409頁）為依據，主張謝耀瑩是因執行水試一號有關包含本件在內相關事務缺失，經其所屬長官指責，始主動提出辭職，故其證詞恐怕證據力不高，無法盡信等語，只是被告推測之詞，不足採取。

C.基於上述的事證，可見水試一號「第1、2號發電機轉速不穩定」的原因，是「高壓油泵的連接線及接頭」因老化鬆動接觸不良所致，但是因為「高壓油泵的傳輸線及接頭」並不屬於系爭契約的歲修項目，當然也就不屬於原告應負保固責任的範圍。被告辯稱「高壓油泵的傳輸線及接頭」屬於系爭契約的歲修及保固項目等語，亦不足採。

3.原告於系爭契約保固期限屆滿為止，確有未修復「救難艇無法正常啟動」的瑕疵，而構成政府採購法第101條第1項第9款所定「驗收後不履行保固責任者」的情形：

⑴水試一號歲修項目驗收合格後，於保固期間發生「救難艇無法正常啟動」的保固事由，但是原告並未修復：

A.水試一號歲修項目自106年12月20日驗收合格後，即保固期間開始後，被告於107年1月10日進行例行暖機保養時，即發現有「救難艇無法啟動」的瑕疵，此由當日輪機日誌記載「救難艇啟動失敗」（本院卷1第365頁）及證人謝耀瑩的證詞（本院卷2第327頁）可以證明。被告隨即通知原告處理，直到水試一號107年1月22日停泊高雄港後，原告始於1月26日派員至船上檢查線路、電瓶電力，油門桿弄一弄雖然啟動了，但過一陣子又無法啟動，其後，被告雖一再反映，原告均未完全修好，此經證人即被告三管輪顏向鴻、證人即原告工程師駱登偉於109年4月21日本院準備程序到場證述及證人謝耀瑩證述在卷（本院卷2第193、206、336頁）。

B.被告於107年6月20日函請原告限期於107年7月16日前修復（原處分可閱卷第1頁），原告始於同年6月28日自船上拆下救難艇並將其運回高雄檢修，並於同年7月19日運回基隆（原處分可閱卷第30頁），當日經被告所屬輪機長陳福言、三管輪顏向鴻，會同原告工程師馮文志等人於現場測試，因啟動時發生叩叩聲不正常聲響及轉速忽高忽低，當場馮文志也知道有問題，說會再派人來處理（運轉中的機器發出叩音聲，並非正常，見原處分可閱卷第186頁）等情，經證人即被

告輪機長陳福言及證人顏向鴻於上述期日到場證述在卷（本院卷2第194、201頁）。被告再於107年8月7日通知原告限期於107年8月24日前完成改善（原處分可閱卷第3頁）。原告於同年8月22日派人檢修，但此時救難艇已無法啟動，原告為找原因而拆解救難艇引擎上蓋，當下找不出原因，翌日再派人檢修，仍然沒辦法解決，遂說要請電路廠商來檢修，而未將引擎上蓋鎖回，下雨就會積水，亦有證人顏向鴻、陳福言的證詞可證（本院卷2第194至195、201至202頁）。

C.至於證人即原告工程師陳瑞雄於109年4月21日到場雖證稱：「我有登船檢修，因救難艇無法啟動……」、「我是8月22日去的，蓋子一定要打開……，我有把蓋子蓋回去，印象中是有把螺絲鎖緊，時隔太久了……」等語（本院卷2第212、213頁），然而隨即遭證人顏向鴻反駁：「8月22日是洪志光、馮文志去的，當天我在場也有拍照，……引擎上蓋是8月22日拆的，沒有再蓋回去……」等語（本院卷2第213頁，另所拍照片見本院卷2第155至159頁），另證人駱登偉亦證稱：「我請陳瑞雄隔天（即107年8月23日）再去看看，陳瑞雄看了以後認為啟動馬達及線路應該要找廠商查看，後來我就找聯成電機去查看」等語（本院卷2第210至211頁）。足見原告檢修救難艇，不僅沒有解決107年7月19日測試啟動引擎時發出不正常的聲響，甚至於107年8月22日、23日檢修時已無法啟動引擎，始終未完成修繕。

D.原告派人於107年8月27日檢修救難艇時，由於在沒有安全維護措施下，擬卸除負荷艇重的安全艇勾、架施

作，為船長葉建明制止，並告知僱請吊車吊離至地面施作，原告人員因而作罷。就此，證人駱登偉經本院訊問：「啟動馬達仍有問題，檢修方法除了把救難艇吊高外，是否可以把救難艇卸下來？」時證稱：「……把救難艇吊下來放碼頭要做好保護、也怕會翻覆，而且被告說該處有釣客出入，萬一傷到救難艇就麻煩，所以要把救難艇送到高雄檢修。況且，我們是出外人身上沒那麼多現金」等語，本院再問：「因此，後續原告就不再處理？」證人駱登偉證稱：「有跟被告說到後面再一起總處理」等語，法官再追問：「所稱『後面』是什麼時候？」證人駱登偉則未回答（本院卷2第209至210頁）。又自107年8月23日以後至10月間，依據證人顏向鴻的證詞，原告雖有請電路廠商來檢修2次，並嘗試更換電瓶，但還是找不出原因，電路廠商有打電話告訴原告，原告說會再處理，直到107年10月間發現救難艇積水，原告都沒有派人來處（本院卷2第195頁）。原告主張其已聯繫協力廠商聯成船舶電機工程行於107年9月5日登船進行「救難艇啟動控制系統檢查與電瓶換新」工程，已修復救難艇無法啟動問題等語，為被告所否認，原告無法提出對其有利的證明，本院亦查無證據足以證明救難艇無法啟動的問題，已經於107年9月5日修復完成，則原告上述主張，即不足採。

E.綜上事證可知，被告自107年1月10日發現救難艇無法啟動並通知原告後，原告雖曾於水試一號停泊高雄港期間，派員於同年1月26日至船上檢修啟動救難艇，但過一陣子又無法啟動，其後，救難艇無法啟動的現

象反覆發生，被告雖一再反映，但原告均未完全修好，被告只好於107年6月20日以書面通知原告並限期於同年7月16日前修復，原告雖於同年6月28日自水試一號拆下救難艇運回高雄檢修，並於同年7月19日運回基隆，惟於當日測試啟動救難艇時仍發生叩叩聲響及轉速忽高忽低的不正常現象，原告說會再派人來處理，被告再於107年8月7日書面通知原告限期於107年8月24日前完成改善，原告於同年月22日派人檢修時，救難艇已無法啟動，原告為找原因而拆解救難艇引擎上蓋，當下找不出原因，翌日再派人檢修，仍然沒辦法解決，遂說要請電路廠商來檢修，而未將引擎上蓋鎖回，直到107年10月間仍無法找出故障原因。

F.原告雖主張被告於保固期限屆滿前，已於107年10月5日申請停航水試一號、11月29日公開招標延壽案將救難艇連艇架換新列入，基於誠信原則，應認已解除原告的保固責任一節，然而，因為救難艇是水試一號適航性檢驗的重要項目（本院卷2第335頁），被告因為救難艇遲未修復、引擎上蓋未鎖回導致零件鏽蝕等原因，而申請停航水試一號，並依如前所述的原訂計畫，循由年度預算期程及採購程序，於保固期限屆滿前啟動延壽採購案的招標程序（實際決標日為108年1月8日，本院卷2第15頁），並將救難艇連艇架換新列入延壽採購案，本來就合乎事理，原告的保固責任當然也不會因為被告的上述作為而解除，被告要求原告善盡保固責任，更沒有違反誠信原則之可言。原告主張上述情詞，實不足採。

⑵原告遲未修復水試一號的救難艇，是屬於可歸責於己的

事由：

水試一號歲修驗收合格後，於保固期間發生「救難艇無法正常啟動」的情形，屬於原告的保固範圍，但是原告遲未修復，已如前述，原告雖主張「救難艇無法正常啟動」，是因為救難艇老舊，且被告保養或操作不當，導致救難艇積水而故障，不可歸責於原告等語。然而，因為水試一號的救難艇，原本沒有洩水孔，導致如果救難艇滲水，就會有積水的情形發生，所以被告在本次歲修時，要求原告在救難艇下方裝一個洩水孔，就比較不會積水等情，此經證人謝耀瑩證述在卷（本院卷2第337頁），並載明於系爭歲修規範的「貳、輪機部工程」第11點第2款：「救生及救難艇工程：（以下所有工程所需之料配件由承包商供應）……2.救難艇（SABB M4 295 GRLB）：……增設安全洩水孔及艇塞（比照救生艇）……」（本院卷1第96頁），應可認定。又因為是新施作的洩水孔，於106年12月20日驗收合格後，於不到一個月的107年1月10日就發生「救難艇無法啟動」的情形，原告於107年1月26日至船上檢修啟動救難艇後，但過一陣子又無法啟動，其後，救難艇無法啟動的現象反覆發生，但原告均未完全修好，之後原告雖於107年6月28日將救難艇運回高雄檢修，並於107年7月19日運回基隆，但是當日測試啟動救難艇時仍發生叩叩聲響及轉速忽高忽低的不正常現象，107年8月22日再次派人檢修時，救難艇已無法啟動，直到107年10月間仍無法找出故障原因等情，已如前述。顯見，原告每次剛檢修完成可以啟動救難艇後，沒多久就故障，甚至檢修完測試時就發生叩叩聲響及轉速忽高忽低的不正常現象，沒幾天就又無

法啟動，而且原告一直找不出原因，也無法修復，當然可歸責於原告。加上新設洩水孔也是原告的歲修項目之一，不太可能剛做好或剛檢修完成就因為髒污而堵塞，如果是因為洩水孔功能不彰而積水，導致救難艇無法啟動，也是可歸責於原告的事由。此外，也查無原告所稱被告有保養或操作不當，導致救難艇積水而故障的情形，因此，原告主張救難艇無法啟動不可歸責於原告等情，亦不足採。

㈢原處分並沒有違反比例原則：

1.政府採購法第101條第1項的立法理由是以：「明定對於廠商有違法或重大違約情形時，機關應將其情形通知廠商，並經異議及申訴之處理程序後，視其結果刊登於政府採購公報，以作為各機關辦理其他採購案時，於招標文件規定該等廠商不得參加投標、作為決標對象或分包廠商之依據，以杜不良廠商之違法、違約行為，避免其再危害其他機關，並利建立廠商間之良性競爭環境。」可知，政府機關因廠商有政府採購法第101條第1項所載事由而將廠商刊登政府採購公報，屬於機關內部的警示機制，主要目的在於限制不良廠商再度危害機關。因此，廠商是否應刊登於政府採購公報的考量重點，在於是否有對政府機關警示的必要。至於是否有警示必要，應回歸契約本質，其中該條第1項第9款規定，則是著眼於當事人不履行保固責任而違反義務的嚴重性。基此，關於「驗收後不履行保固責任者」，是否應對得標廠商為刊登政府採購公報的停權處分，其判斷基準在於得標廠商不履行保固責任而違反義務的情節與警示必要性的衡量。

2.水試一號於106年12月20日經被告驗收合格後，隨即於107

年1月10日發生「救難艇無法啟動」的情形，經被告多次要求原告履行保固責任，原告將近10個月始終無法完全修復，而未履行其保固責任，導致水試一號不適航行而無法出海執行公務，甚至於107年10月5日向交通部航港局北部航務中心申請停航（本院卷2第228頁）。可見原告違反保固義務的情節堪稱重大，若不將其刊登採購公報以限制其在一定時間內不得參加政府採購的投標或作為決標對象或分包廠商，顯然不能達成政府採購法第101條規定欲杜絕不良廠商的違法、違約行為，避免其再危害其他機關，並利建立廠商間良性競爭環境的立法目的。何況，依據108年5月22日修正公布後的政府採購法第103條第3項及第1項第3款規定，原告的停權期間僅有3個月，與上述公益目的權衡的結果，原處分並沒有過當之處。因此，原告主張原處分違反比例原則等語，應無可採。

㈣綜上所述，原告主張原處分違法的各種理由，並不可採。被告作成原處分的結論，尚無違誤，異議處理結果及申訴審議判斷予以維持，亦於法相合。原告仍主張上情，起訴請求確認原處分為違法，為無理由，應予駁回。

六、本件的判決基礎已經明確，兩造其餘的攻擊防禦方法及訴訟資料經本院斟酌後，均與判決結果不生影響，而無一一論述的必要，併予說明。

中　　華　　民　　國　　109　　年　　7　　月　　23　　日

臺北高等行政法院第五庭

審判長法　官　張國勳

法　官　梁哲瑋

法　官　楊坤樵

一、上為正本係照原本作成。

二、如不服本判決，應於送達後20日內，向本院提出上訴狀並表明上訴理由，如於本判決宣示後送達前提起上訴者，應於判決送達後20日內補提上訴理由書（須按他造人數附繕本）。

三、上訴時應委任律師為訴訟代理人，並提出委任書。（行政訴訟法第241條之1第1項前段）

四、但符合下列情形者，得例外不委任律師為訴訟代理人。（同條第1項但書、第2項）

得不委任律師為訴訟代理人之情形	所需要件
㈠符合右列情形之一者，得不委任律師為訴訟代理人	1.上訴人或其法定代理人具備律師資格或為教育部審定合格之大學或獨立學院公法學教授、副教授者。 2.稅務行政事件，上訴人或其法定代理人具備會計師資格者。 3.專利行政事件，上訴人或其法定代理人具備專利師資格或依法得為專利代理人者。
㈡非律師具有右列情形之一，經最高行政法院認為適當者，亦得為上訴審訴訟代理人	1.上訴人之配偶、三親等內之血親、二親等內之姻親具備律師資格者。 2.稅務行政事件，具備會計師資格者。 3.專利行政事件，具備專利師資格或依法得為專利代理人者。 4.上訴人為公法人、中央或地方機關

	、公法上之非法人團體時，其所屬專任人員辦理法制、法務、訴願業務或與訴訟事件相關業務者。
是否符合㈠、㈡之情形，而得為強制律師代理之例外，上訴人應於提起上訴或委任時釋明之，並提出㈡所示關係之釋明文書影本及委任書。	

中　　華　　民　　國　　109　　年　　7　　月　　23　　日

書記官　賴淑真