臺灣澎湖地方法院民事判決

109年度訴字第6號

原　　告　凌天航空股份有限公司
法定代理人　李正鈞
訴訟代理人　李正文
　　陳浩華律師
複代理人　易國良
被　　告　澎湖縣政府
法定代理人　賴峰偉
訴訟代理人　洪郁智
　　陳宇婕
　　林伊柔律師
　　王晨桓律師

上列當事人間請求損害賠償事件，本院於民國109 年9 月25日言詞辯論終結，判決如下：

主　文

一、被告應給付原告新臺幣444,518 元及自民國108 年12月19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、訴訟費用由被告負擔1/4，餘由原告負擔。
四、本判決第1 項得假執行。但被告以新臺幣444,518 元為原告供擔保後，得免為假執行。
五、原告其餘假執行之聲請駁回。

事實及理由

壹、程序部分

按訴狀送達後，原告不得將原訴變更或追加他訴；但擴張或減縮應受判決事項之聲明者，不在此限，民事訴訟法第255條第1 項第3 款定有明文。查原告起訴時聲明請求：　被告應給付原告新臺幣（下同）1,844,025 元及自起訴狀繕本送達之翌日起至清償日止，按年息5%計算之利息。　願供擔保請准宣告假執行（見本院卷一第13頁）；嗣於民國109 年3月20日當庭減縮聲明第1 項為：被告應給付原告1,786,275

元及自起訴狀繕本送達之翌日起至清償日止，按年息5%計算之利息（見本院卷一第253 頁）。核原告所為上開變更屬減縮應受判決事項之聲明，與前揭規定相符，應予准許。

貳、實體部分

一、原告主張：原告與訴外人飛〇〇航空股份有限公司，前以共同投標方式參標被告之「金門、連江、澎湖三地離島地區救護航空器駐地備勤及運送服務計畫」之勞務採購計畫，金額所占比率為原告70% ，飛〇〇航空股份有限公司30% ，兩造並於106 年7 月28日簽署勞務採購契約（下稱系爭合約），分工方式為原告職司連江縣及澎湖縣之救護航空器駐地備勤及運送服務計畫，並於107 年8 月1 日起執行。惟於履約過程中，被告執意以原告有下述之違約事由，課予原告懲罰性違約金，並遽以扣減被告應給付原告之契約價金。但該等事由，原告均有不可歸責或不可抗力之情形（詳後述），故原告並無違約，被告課予違約金及扣減應給付之價金，實有不當。退萬步言之，縱認原告有違約之情形，但此等違約情形並無造成被告任何實質之損害，爰依民法第252 條之規定，請求酌減違約金至0 元。嗣經飛〇〇航空股份有限公司讓與上開價金給付請求權予原告後，爰依系爭合約第5 條之規定，請求被告依約給付遭扣減之價金，並聲明： 被告應給付原告1,786,275 元，並自起訴狀繕本送達之翌日起至清償日止，按週年利率5%計算之利息。 願供擔保，請准宣告假執行。

夜間執行緊急醫療後送逾時返回駐地備勤：

依兩造所訂立之勞務採購案需求說明書（下稱系爭需求說明書），原告若於夜間執行緊急醫療後送，在無接獲後續緊急醫療後送任務下，應於次日上午7 時前（含）起飛返回駐地。原告固然於下表所示之時間，超出返回駐地備勤若干時間，然原告之航機於各次夜間抵達高雄後，病患交接已逾小港機場關場時間，且航管單位認定返航非屬緊急醫療任務，未能獲得小港機場、澎湖機場同意緊急開場，另中油公司於機

場關廠後亦無加油服務，客觀條件限制下致使當日飛行員即便決定即刻返航，亦無法如願。又依據航空器飛航作業管理規則第282 條第2 款：「執行航空器緊急救護待命勤務之飛航組員，連續24小時內，應給予至少連續8 小時之休息」（不含應計入執勤時間之：落地後任務歸詢約1 小時及起飛前任務提示約1 小時）之規定，原告為遵守法律規定，故於航機夜間抵達高雄小港機場，依法完成任務歸詢及次日依法於起飛前1 小時進行任務提示後，自無法依合約於次日7 時前起飛返回駐地。又下表所示之「案7 」，又因高雄機場刻正執行方位09/27 跑道整建工程，自106 年12月20日至108 年3 月31日，於夜間施工，跑道關閉至次日6 時50分始開放，跑道開放後，高雄航空站仍以原告航機返航「非屬緊急醫療任務」，故而將原告之直升機起飛優先順序排定於定期航班及定翼機之後，以致原告雖已完成飛航準備，仍因航管管制下而延至當日上午7 時15分始予放行。綜上，此部分之樣態類型，實屬不可抗力或不可歸責於原告之事由，被告不得據此認定原告有違約之事實：

原告於起訴狀內所標示之案序	日期	超出返回駐地備勤之時間	扣減之金額
案1	107 年8 月14日	2小時又4分鐘	179,025元
案2	107 年9 月25日	20分鐘	28,875元
案4	107 年10月13日	2小時26分鐘	210,778元

（續上頁）

案5	107年11月17日	2小時12分鐘	190,575元
案6	107年11月23日	2小時25分鐘	209,344元
案7	107年12月11日	15分鐘	21,656元

未執行澎湖縣東吉嶼之緊急醫療後送任務暨逾時回報：

原告於107年10月7日17時2分接獲空中轉診審核中心（下稱空審中心）通知，即執行澎湖縣東吉嶼緊急醫療後送任務（此即原告於起訴狀內所標示之案序「案3」），被告以未執行此趟緊急醫療後送任務，以該趟次運送服務費用173,250元之兩倍懲罰性違約金即346,500元；又當日因回傳任務單逾時需罰款5,000元。共計懲罰性違約金為351,500元。但因涉有不可抗力因素，故原告未能執行緊急醫療後送任務。蓋：

病患所在地東吉嶼，但該處起降場尚未執行過起降。是日日末時間為17時43分，終昏時間為18時06分。自航機啟動任務到達病患所在地已超過前述時間，且東吉嶼起降場至今仍無相關單位設置氣象設備，無任何當地即時天氣資料可供起降依據，亦無設置任何助導航設備，夜間照明及場地是否已完備其狀況均不明，也未有具航空設施管理經驗之管理人可供聯繫查詢，夜間以目視飛航起降具極高度之飛安風險。

另民航局多次指示及警告「澎湖縣各離島夜間起降與航路熟悉飛行訓練未完成前，不得執行夜間任務」。原告當時之值

班飛行員綜合判斷後基於遵守法令、為維飛安及維護機組人員生命安全，遂回覆空審中心無法執行，空審中心雖即轉請內政部空中勤務總隊（下稱空勤總隊）執行，同因基於飛安考量而遭空勤總隊拒絕，其事由與本公司同。

而原告已於107 年8 月15日發函向被告提出澎湖縣馬公機場、七美機場與望安機場等3 處機場外另10處直升機停機點之航路熟悉及起降飛航計畫訓練申請，被告至今尚未函覆，導致此次任務之執行有所影響。

又是項任務於17時2 分接收空審中心傳真之通知資料後發覺僅有申請書1 及申請書2 ，尚缺診斷證明書及搭機同意書，資料不全無法申請飛航許可，自是無法及時回覆是否執行，經原告即刻呈報，俟空審中心資料補齊檢視無誤後回報空審中心，時序已為17時20分，故原告並未逾時回報。

逾時完成病危返鄉任務：

原告於108 年2 月22日14時45分接獲被告衛生局通知，即執行高雄阮綜合醫院轉送至澎湖縣部立澎湖醫院病危返鄉任務，被告以此趟病危返鄉任務，超出規定完成時間44分鐘，以每小時運送服務費86,625元計價處懲罰性違約金，不足1 小時者，以每小時單價按比例計算（此即原告於起訴狀內所標示之案序「案8 」）。然原告之所以逾時完成，實非可歸責於原告，理由如下：

按系爭需求說明書之規定，原告若於14時後接獲病危返鄉任務者，固應於翌日中午12時前完成任務，而原告確實於翌日12時44分執行完成此項病危返鄉任務。但原告於108 年2 月22日接獲被告衛生局「安寧返鄉」任務通知，後又接獲空審中心通知自澎湖縣七美鄉至高雄「緊急醫療後送」任務通知，基於「緊急醫療後送」任務優於「安寧返鄉」任務，故是日優先執行七美至高雄「緊急醫療後送」任務，該項任務執行完畢時間為該日23時45分，故當日無法執行「安寧返鄉」任務。

因本項「安寧返鄉」任務自澎湖至高雄之航段非屬緊急醫療飛航性質，即機上無病患，僅能申請「空機飛渡」項目，「空機飛渡」項目於機場關場時段係禁止執行，故次日7 時前，於澎湖機場關場時段，原告無法執行本項「安寧返鄉」任務，實非可歸責於原告。

再者，執行「安寧返鄉」任務須先與病患家屬及醫院出院組接洽，除再確認搭機病患及家屬各類資料外，為申請飛航許可之必備文件，並須確認病患得以出院（離院）之時間，任務始可能啟動執行，次日雖原告已準備於早上7 時啟動任務，惟因阮綜合醫院出院組上班時間為上午8 時30分，故次日早上8 時30分後本公司始可獲得任務申請及啟動之必要文件，期間所延誤之90分鐘，最終導致本項「安寧返鄉」任務完成時間超時44分鐘。

ŋ 延遲抵達後送地點：

原告於108 年3 月8 日19時39分接獲通知，即執行澎湖縣望安鄉緊急醫療後送任務。被告以此趟緊急醫療後送任務，延遲抵達望安機場超出規定時間8 分鐘，以每小時運送服務費86,625元計價處懲罰性違約金，不足1 小時者，以每小時單價按比例計算，金額為11,550元（此即原告於起訴狀內所標示之案序「案9 」）。然而，原告於是日接獲任務後，即於20時20分開車待命，當時雲幕高度僅1400英呎，不符合起飛標準1500英呎，故原告之航機於地面開車待命直至20時40分始獲機場航管同意起飛，期間共計延遲20分鐘，另航機飛行中因氣候不佳雲幕過低，且航管指示避讓其他航機，於空中盤旋，等待雲層略為消散後於20時57分降始落望安機場，共耗時17分鐘，較正常情況耗時9 分鐘，多出8 分鐘。故此案全程皆因氣候影響，導致執行任務超過合約規定時間，屬合約約定之「因不可抗力或不可歸責於原告之事由」。

ē 航空器未駐地備勤：

107 年9 月9 日15時44分，原告完成高雄至馬公病危返鄉案

件，航空器甫返回澎湖駐地時，因澎湖機場風速達36哩，陣風40哩以上，航機停在地面引擎沒敢動，旋翼片因被強風吹襲而自行旋轉，已嚴重危及航空器之安全。同時依據澎湖航空站航務組、台中航空站航務組所發佈「危險天氣警告通知」陣風已達40哩，且澎湖航空站地面並無地樁設施可供固定航機，為實施緊急避難之所需，原告之航空器即於同日18時飛往高雄小港機場實施緊急避難並備勤。上述天候，乃屬特殊情形，原告為保全航空器安全，預防因天候驟變，飛離駐地實施緊急避難，已報備在案，實屬合約敘明之「因不可抗力或不可歸責於廠商之事由」。惟被告以原告未經被告同意，無故於該日18時飛離澎湖縣，且於107 年9 月10日上午8時許始飛回澎湖駐地等情，認原告違約，對原告依未提供服務之日數，以每日駐地備勤費用（以每月1 / 30計算），按日計算懲罰性違約金，未滿1 日者，以1 日計，而被告認本案未提供服務之日數為2 日，故扣減應給付之價金及課懲罰性違約金，金額計519,437 元（此即原告起訴狀稱之樣態二案1 ）。

二、被告分別對原告主張之各違約案例類型，各答辯如下，並聲明： 原告之訴及假執行之聲請均駁回。 如受不利之判決，願供擔保請准宣告免為假執行。

夜間執行緊急醫療後送逾時返回駐地備勤部分：

原告固然有上開逾時返回駐地之情，且其逾時起飛返航之理由，實際上是因人力規劃及調度不善問題所致，並非屬不可抗力或不可歸責於廠商之事由，蓋：

本樣態之案件中，原告抵達台灣本島機場之時間，非如原告所述均已逾小港機場關場時間，是原告航機抵達高雄小港機場後是否確實會因面臨起降管制而無法立即執行起飛返航任務之情，未見原告具體舉證證明（本次向交通部民用航空局高雄國際航空站函詢之問題，原告是詢問於其「實際起飛時間」是否面臨航管流量管制，故並無證據證明若原告於完成

任務立即返航是否面臨流量管制），其所言自無法遽採；又被告並非要求原告應即刻返航，原告僅需依約於時限內「起飛」返回駐地即可，故原告所稱此部分夜間管制之限制，實非必然妨礙原告依約履行起飛返回駐地之約定。況原告於履約期間，不乏有夜間執行緊急醫療後送任務，於契約約定時限內依約起飛返航之情，可見機場關場或流量管制根本不妨礙原告依約履行契約義務，故原告空言泛稱未能獲機場同意緊急開場故屬不可抗力或不可歸責，因而無法遵期起飛返航云云，難以逕採。

又縱然原告起飛時可能面臨流量管制，故較難掌控實際「起飛時間」，但「開車時間」乃可由原告自行決定，是原告乃可積極於機場開場前及早準備開車返航，以獲取較優先之起飛順位。惟於本類型之案例中，日出時間（日出後即非夜間）及原告開車時間對照如下：

	案1	案2	案4	案5	案6	案7
日出時間	5 ：31	5 ：45	5：52	6 ：11	6：15	6：28
開車時間	8：50	6：52	9：10	8：35	11：18	6：45

可見於本案中，原告並未積極於機場開場前及早準備開車返航；反而，原告是因未有第二線備勤機制，致其飛航組員需依飛航管理規則第282 條第2 款規定休息而無法於當日繼續或無法於次日儘早依約執行返航任務，此人力安排不善所致之逾時起飛返航結果，自非屬不可抗力或不可歸責原告之事由。

又本案之類型係依系爭需求說明書要求原告於次日上午7 時前或9 時前「起飛」返回駐地，而非要求原告不應依飛航管理規則第282 條第2 款規定給予飛航組員休息時間，原告自應於符合法規之前提下履行契約義務，是本案實無涉及契約

規定牴觸法律之問題。又被告於招標時早已於系爭需求說明貳、二（三）1.揭明：「組員資格需符合航空人員檢定給證管理規則、航空器飛航作業管理規則及救護直升機管理辦法。」，則原告參與系爭服務計畫時，早已知悉且可預見應同時符合相關法令之規定與系爭服務計畫相關契約之要求，而上揭飛航管理規則第282 條第2 款規定，乃於97年12月11日即發布施行，並非系爭服務計畫招標時所無之規定，原告自應於遵守法令之基礎上，根據系爭服務計畫相關契約之要求進行評估，並安排及調度飛航組員，聘請足夠人力以合法履約，而非於嗣後違約時辯稱囿於法令限制僅能違約。

再者，原告於服務建議書「3.3.3 履約承諾」亦敘明：「凌天航空如能取得『金門、連江、澎湖三離島地區救護航空器駐地備勤及運送服務計畫』採購案之承攬權，公司組織規模將依據契約規定，將增編聘『飛航組員、機務、救護人員、行政人員、運務（站務、票務）』最適人選，計60人（如表3 -4），公司總人數預計自決標日起乙年內將擴充至128 人，在優質人力服務下，以確保履約品質」。且由「表3- 4新編人員配置表」之編制，亦包含於本島輪休待命之飛航組員；又於衛生福利部106 年6 月27日針對系爭服務計畫召開之第二次採購評選委員會時，針對問題十二：「考量機組員的疲勞駕駛可能會造成飛安事件，所以廠商的人員輪班、派遣是否願意採比較高標準？」，原告亦明確表示：「本公司依民航法及勞動基準法相關規定編制人力，業已優於招標規格。」由此均顯見，原告於參與投標時理當應已評估藉由飛航組員輪休方式，可於符合飛航管理規則第282 條第2 款之基礎上，依約完成系爭服務計畫之要求，此乃原告投標時應自行評估並負責達成之事項，若原告於實際執行時發現其評估內容仍不足以遂行契約任務，除非經雙方合意修改契約，否則在原契約要求應按時返航之情況下，原告即應自負其評估不善之後果，增派人力履行契約，而非任意主張前開規定屬

不可抗力或不可歸責原告之事由，卸免其違約責任。

未執行澎湖縣東吉嶼之緊急醫療後送任務暨逾時回報部分：

依系爭需求說明貳、二（一）3明載：「（一）本案廠商應提供之服務如下：．．．3. 執行駐地備勤及運送服務之相關航空器、設備、人員、物資等設置、準備及管理、維護、訓練等事項。」是以，原告依約有義務備置相關人力、資源、物力等，且人員應訓練充分，俾隨時因應履約需求，至於原告應如何安排人員之訓練以及飛行航線之熟悉，於系爭服務計畫相關契約並未予以規範，為原告之自治事項，並非被告之管理範疇，故只要原告之人員訓練不影響其執行契約任務且並無違反相關法規，均無不可，毋庸待被告同意後方得行之，先予指明。

原告於107年2月14日曾發函請求被告協助提供直升機臨時起降場之「借用場地同意書」，被告於107年4月12日即函覆提供相關資料；另原告派員勘查直升機臨時起降場時，認有相關建議改善事項（當時未曾指出該起降場有所謂照明設備狀況不明之情），爰再於107年4月24日請求被告協助改善，被告於107年5月8日亦函請維修公司進行檢修並持續進行相關維護、修繕及保持。而依被告所轄望安衛生所東吉衛生室107年10月直升機停機坪每日檢查表顯示，本案案發當日，東吉嶼起降場各項設備均維持良善，可正常起降，此並有案發當日及前後之每日檢查結果照片足資佐證。是以，東吉嶼起降場並無原告所述地面照明設備狀況不明之情形。再者，原告執行系爭服務計畫之範圍，本即包含二、三級離島臨時起降場之緊急醫療後送（含夜間）及病危返鄉任務，而原告自系爭服務計畫開始後，乃有諸多時間及機會可進行飛行航線熟悉或人員訓練，自應儘速妥善準備，而非於接獲任務時方稱未曾執行過起降而屬不可歸責於原告之事項。至於原告稱被告至今未回覆其飛航計畫訓練，致影響其本案任務之執行云云，亦屬誤會。蓋如前述，原告應如何安排人員

之訓練以及飛行航線之熟悉，於系爭服務計畫相關契約並未予以規範，為原告之自治事項，只要原告之人員訓練不影響其執行契約任務，被告並不會干涉、自亦無庸待被告同意，可由原告逕自辦理。然原告並未設法於不影響其執行契約任務之情況下儘速自行辦理相關訓練事宜，反而於107 年8 月15日要求被告應同意其於飛航訓練時將航空器飛離被告所轄地區，此自已違反航空器應全日駐地備勤之契約約定，將影響系爭服務計畫之履行，亦未見原告針對訓練時期如遇緊急醫療後送任務時有何相關配套措施予以說明，若恰逢緊急醫療後送及病危返鄉需求時，恐延誤民眾就醫，被告自礙難同意，此並經被告於107 年11月8 日函覆原告，並無原告所稱迄今未獲置理之情。豈料，原告自開始執行系爭服務計畫後，未積極主動尋思其餘不影響其履約之飛航訓練方式，反而被動等待、要求被告應同意其違約將航空器駛離駐地備勤地點之訓練計畫，再將其無法執行本案任務歸咎於係被告不能同意其顯將導致違約之訓練計畫云云，顯然僅為卸責之詞，此並非不可歸責於原告之事項。

另就原告所稱其接收空審中心傳真之資料有缺漏，自無法及時回覆是否執行，並未逾時回報云云，被告亦難採信。詳言之，原告接收空審中心通知任務後，乃應立即檢視並確認是否有任務所需文件不足之情形，並應及時回報是否可接受委派，以免延誤任務之執行，且於有任務所需文件不足之情況發生時，其執行任務時間表當應記明缺漏之文件為何？補送文件係於何時收齊？以為佐證方法，此有原告執行他案任務之執行任務時間表記載足稽。惟依本件原告回傳之空中轉診任務接收確認回傳單，僅見原告於17時2 分接收空審中心轉診申請表，並於17時20分方回傳無法執行，未見有任何任務所需文件不足之情，被告自難認原告係因資料有缺漏而無法及時回報，無從認有不可歸責於原告之情事。

逾時完成病危返鄉任務部分：

原告於108 年2 月22日14時45分接獲通知病危返鄉任務後，均未積極準備、安排及執行病危返鄉任務，嗣才於當日19時12分再接獲緊急醫療後送通知。由此可見，因原告於接獲病危返鄉任務時，尚無法預知其後可能須進行緊急醫療後送任務，故並非是因緊急醫療後送任務而壓縮原告執行病危返鄉任務之時間，而是原告自始對其病危返鄉任務之時程即規劃鬆散，以致最終無法及時完成任務。

再者，依系爭需求說明貳、二（六）3.（4）註C 之約定可見，緊急醫療後送任務與病危返鄉任務本可併同執行，並無衝突，惟原告於是日21時16分抵達高雄小港機場、陸續完成緊急醫療任務後，未併為執行病危返鄉任務，於同日23時34分又飛回澎湖機場，嗣於翌日遲至9 時44分始再度自澎湖機場起飛至高雄小港機場執行病危返鄉任務，致病危返鄉任務於逾時44分鐘完成，此顯為原告調度失誤所致之延宕，亦與所稱澎湖機場關場時段禁止執行任務無涉，難認有不可歸責原告之情。

至於原告所稱因阮綜合醫院出院組係8 時30分始上班，且缺少申請飛航許可之必備文件，90分鐘之延宕亦為不可歸責原告之事由云云，惟經查該醫院之辦理出院時間實為上午8 時開始，並非原告所稱之8 時30分，且依病危返鄉之作業流程，乃是由衛生局將取得之資料審核後提供原告，故縱有飛航許可必備文件缺漏情事（假設語氣），原告亦應與被告所屬衛生局聯繫，是被告實不知原告所述缺漏之申請文件為何，尤其原告於是日14時45分接獲通知病危返鄉任務後，於16時55分即回報所有資料傳真收齊，故原告現又稱有資料缺漏情事，其實際情況究竟為何？應先由原告具體敘明；又原告未於收受文件當下確實檢查，嗣後又稱缺少申請飛航許可之必備文件致任務延宕云云，此確亦屬可歸責於原告之事由。

再依醫療法施行細則第42條第5 款規定，病人安全制度亦為醫院應建立之醫療品質管理制度之一環，於病危個案病況不

穩定之情形下，為確保病人安全，仍需提供緊急醫療處置服務，故通常醫療機構確定轉院條件成立下，始會辦理出院手續，而此須與原告聯繫告知之預計到院時間互相配合，故目前原告病危返鄉之執行實務，乃係「原告」以電話通知醫院護理站或家屬預計到院時間，並請院方及家屬配合準備，另亦係由原告通知轉診醫院，估計返回澎湖機場時間，俾救護車於機場等候。由此足見，關於病危返鄉任務之執行，原告乃擁有航機起飛時間之主控權。是以，由病危返鄉之執行實務係原告擁有航機起飛時間之主控權來看，原告於108 年2月22日14時45分接獲通知病危返鄉任務，並於同日16時55分回報所有資料傳真收齊後，乃有諸多時間與本案病危返鄉家屬聯繫預計到院時間，請院方及家屬配合準備，惟卻未見原告具體舉證是何時與家屬連繫（澎湖縣民眾申請病危照護交通補助費切結書上有家屬聯絡電話）預計到院時間及出院事宜？憑此即無從認有不可歸責原告之情事。且由阮綜合醫院109 年5 月27日阮醫教字第0000000000號函檢附之病患就診病歷資料病患之病歷摘要時間落於同年月23日9 時42分，而原告亦係於當日9 時44分自澎湖機場起飛，可見病患之出院時間確需與原告之起飛時間相互配合，從而自原告負責掌控預計到院時間並請院方及家屬配合準備觀之，即可知係因原告遲未確定航機起飛時間，致未聯繫院方及家屬預估到院時間，院方及家屬方遲延至23日上午始辦理出院手續，致病危返鄉任務之執行有所延宕，此難認有何不可歸責原告之情事。

ŋ 延遲抵達後送地點部分：

原告於接獲空審中心電話或傳真通知後，應於規定時間內到達需後送地點。於本案中，原告於108 年3 月8 日19時39分接獲空審中心通知，依約應於60分鐘內即20時39分抵達望安機場，然被告當時誤以原告回傳任務執行單之19時49分始起算60分鐘，故而誤認原告於20時57分抵達望安機場係遲誤8

分鐘抵達需後送地點，並以8分鐘計罰違約金，惟原告於本案中實際上係遲誤「18分鐘」抵達需後送地點。

原告主張本案乃因氣候影響所致，故雖其於是日20時20分即待命，於同日20時40分始獲機場航管同意放行，另降落望安機場時因氣候不佳雲幕過低且航管指示避讓其他航機，於空中盤旋後20時57分始降落，耗時17分鐘始降落，較正常狀況所需之9分鐘多出8分鐘等語。惟就原告所述氣候影響、航管指示避讓等節，原告並無提出具體證據證明有此等情事，且依民用航空局馬公航空站國內線定期航班班表可見，望安鄉之班機乃均為上午時刻，殊難想像於案發時刻何以仍會有航管指示避讓其他航機之情，故被告實難以認定確有不可抗力或不可歸責於原告之事由，爰仍依約計罰違約金。

ē 航空器未駐地備勤：

依系爭需求說明貳、二（七）5.明載：「航空器停放棚廠由廠商向該離島航空站租用，有關租約及租金等相關事宜，應依民航局相關規定辦理，另在離島航空站興建棚廠完成前，航空器之停放由廠商自行處理。廠商亦得向該離島航空站租用土地，依據自身需求設計棚場大小自行興建。」；另勞務採購契約書第九條（十五）亦揭明：「履約所需臨時場所，除另有規定外，由廠商自理。」由此足見，本案招標文件中早已揭明，原告應自行處理棚廠租借或興建事宜，且於興建棚廠完成前，航空器之臨時停放場所，亦應由原告自理。是以，原告本於前開約定，即應自行評估航空器之停放事宜，並於棚廠興建完成前，審慎規劃相關配套措施，依不同情況分別備妥因應對策，預為準備。迺原告對此履約所需之臨時場所，完全未預為規劃，於面臨強風時方擅自草率作出違反契約約定之決策，亦即擅自將航空器飛離駐地備勤地點，違反航空器應全日駐地備勤之約定，此自非屬不可預見或不可歸責於原告之事由。

尤其依原告於投標時提出之服務建議書即可見，原告針對被

告所轄地區之季風早已明確分析：「…因為缺乏地形的屏蔽，使得澎湖冬天的風速相當大，自10月後自翌年1 月風速都維持在6m/sec以上，相當於4 級風，然後風速慢慢趨緩。雖然平均風速僅為4 級風，但當有結構完整的大陸冷氣團南下時，風速常常會達到8 級（即風速17.2-20.7m /s)以上，陣風亦會達到12級（即風速32.7-32.9m /s ）以上。」足見強風為此地區常態，故原告所稱案發當日風速達36哩以上，陣風40哩以上，並非僅颱風前後方可能出現，原告對此早已可預見並有充分時間規劃因應對策、預為防免，若原告有確實依約針對興建棚廠完成前之強風妥善規劃航空器之臨時停放場所及避難措施，實不至於於案發當日束手無策、僅得採行違約飛離駐地場所之方式因應。

況於案發當日，並未見原告另尋其他於駐地範圍內之避難方式，亦未見原告提出其當下曾積極、盡力租借臨時停放場所之具體事證，故實難認原告驟然將航空器違約駛離駐地場所有其必要性，如再考量原告進駐前已有長達1 年之籌備期間，仍未能針對棚廠興建完成前之臨時棚廠事宜與各單位建立聯繫機制，其消極態度任令租用進度延宕，致航機於案發當日必須透過違約方式駛離駐地地點進行避難，實難認原告不具可歸責性。

違約金酌減部分：

違約金之約定乃基於契約自由原則，而於訂約時審酌自身之履約意願、經濟能力、對方違約時自身所受損害之程度等因素，本諸自由意識下自主決定者，是契約當事人欲主張違約金過高顯失公平者，須對此過高、顯失公平之事實自負舉證責任，而後由法院基於法律之規定，審酌該約定金額是否確有過高情事、應如何核減至相當數額。且法院審酌時，除一般客觀事實、社會經濟情況及債權人所受損害情形外，尚應審酌債務人履約之誠信，否則無異於變相鼓勵原告得以故意違約之方式逃脫原本契約之拘束，使契約自由之功能遭到架

空。

基此，被告於系爭服務計畫招標時，早已於需求說明等文件載明相關服務內容，原告參與投標，自應熟稔相關法令規定並根據系爭服務計畫相關契約之要求進行評估、安排及調度，並應戮力符合契約之要求，方符誠信。再者，此等契約要求，均攸關離島地區緊急醫療救護品質、效率，及離島民眾最基本之醫療保障，此契約目的之維繫甚為重要，且本件履約期間長達數年，相關契約原則及義務之確立更形重要，亦可為雙方後續履約之準繩，故原告棄此等契約目的及義務於不論，僅著眼被告有無實質損害，即率稱違約金應酌減至零云云，顯然過於狹隘，亦屬違反誠信。

其且，本件亦未見原告具體舉證證明約定之違約金額有過高或顯失公平情事，則原告於訂約當時，既已盱衡自己履約之意願、經濟能力、違約時所受損害之程度等主、客觀因素，本諸自由意識及平等地位自主決定，自應受此等違約金約定之拘束，始符契約約定之本旨，故原告泛稱違約金過高，應酌減至零云云，無異將其不履行契約之不利益或風險歸由被告負擔，不僅對被告難謂為公平，抑且有礙交易安全及私法秩序之維護，故原告是項主張並無理由。

三、本院就原告所主張各案例類型之事實認定及得心證理由，分敘如下：

夜間執行緊急醫療後送逾時返回駐地備勤部分：

原告之航空器固於履約過程中，有上述一、　段中之附表所示之超出返回駐地備勤時間，暨遭被告扣減所示之價金等事實，業據兩造於審理過程中，均未對實際起飛及遭扣減之金額表示爭執之意（見本院卷一第256頁、第450頁），此部分之事實堪以作為評價後述有無違約之基礎事實。

原告固主張航機抵達於高雄小港機場後，已逾關場時間，且航管單位認定返航非屬緊急醫療任務，未能獲得小港機場、澎湖機場同意緊急開場，且案7發生時適逢小港機場於夜間

施工，縱然飛行員決定即刻返航，亦無法如願等語。經查，原告之航機從澎湖載送病患前往高雄並交接完成後，若欲空機返航澎湖機場，因未載運傷患，故並非屬於緊急醫療業務之航班，不得要求機場緊急開場，且上述一、 段中之附表所示之日期，高雄小港機場開場時間均係上午6 時50分等情，業經交通部民用航空局高雄國際航空站函覆本院甚詳（見本院卷一第271 至272 頁），此部分事實固可認定。然而，縱然原告之航空器欲從高雄小港機場空機飛回澎湖並不得要求緊急開場，但此並不能因而解免原告需依約於翌日之期限前返回澎湖，蓋原告於同屬107 年11月間及108 年年初間，均有多次於夜間載送傷患執行緊急醫療後送業務後，遵期起飛返回澎湖機場之紀錄，此觀被告提出之衛生福利部空審中心時序紀錄表暨原告之飛航及維護紀錄表共7 份（見本院卷一第371 至384 頁）自明，且細觀此部分飛航紀錄，不乏有與一、 段中之附表所示案例相近之夜間抵達高雄小港機場之時間，且亦在高雄小港機場相同開場時間之情形下為之。由此可見，原告主張夜間管制、機場關開場時間及飛航屬性之限制，顯非必然妨礙原告依約履行起飛返回駐地之約定。又原告主張為遵守相關民用法規使飛行員有足夠之休息時間，故無法如期於契約所示之時間前起飛等語。經查航空器飛航作業管理規則第282 條第2 項第2 款固然規定「執行航空器緊急救護，應依下列規定派遣：二、執行航空器緊急救護待命勤務之飛航組員，連續二十四小時內，應給予至少連續八小時之休息」。然而，原告於同屬107 年11月間及108 年年初間，均有多次於夜間再送傷患執行緊急醫療後送業務後，遵期起飛返回澎湖機場之紀錄，已如前述，可見在相同之任務下，原告仍得以符合法規所規定飛航組員之休息時間順利完成，是以此理由充作對原告有利之主張，並不充分。此外，原告訴訟代理人復於本院審理中明確表示：航空人員每日要有8 小時休息時間，並加上壹個小時的飛行提示，所以

以案一來講，落地時間已是22時58分，為符合航空人員的休息時間及飛行任務提示1 小時。只要在高雄落地時間滿足9小時，翌日一定會七點前起飛等語（見本院卷一第255 至256 頁），再次彰顯此類案例之類型之所以會延遲起飛，正是為符合原告所屬之機組員有足夠之休息時間所使然。然而，原告公司之內部所屬人力如何調度安排，顯然為原告之內部事項，且為原告於投標時理應自行評估之成本，與系爭合約所要求航空器於翌日何時前須起飛，並無關聯。況參酌系爭需求說明書所對原告之要求，並非於執行任務後立即返航，而是要求翌日上午前「起飛」（亦非抵達澎湖機場）即可，甚至若航機抵達臺灣本島機場之時間落在上午2 時至4 時時，則有延後至當日9 時前即可，可見系爭需求說明書所課予原告之義務並非甚嚴，並有進一步做彈性之調整，原告復有諸多遵期之實際經驗，故原告此部分主張，並非可採。

綜上所述，原告此部分主張，並無理由，其有違約之情形無誤，被告依約扣減違約金並無違誤。又被告扣減之違約金多寡，係依據所超出之時間計算懲罰性違約金，堪認為適當之標準，被告並非恣意為之，且原告訴訟代理人亦表示對裁罰金額之數學計算式無意見（見本院卷一第450 頁），故此部分尚無違約金酌減之必要，以貫徹契約自由及懲罰性違約金之目的。

未執行澎湖縣東吉嶼之緊急醫療後送任務暨逾時回報部分：

原告於107 年10月7 日17時2 分接獲通知即執行澎湖縣東吉嶼緊急醫療後送任務，但原告並未實際執行此次任務，被告因而以未執行此趟緊急醫療後送任務，以該趟次運送服務費用173,250 元之兩倍作為懲罰性違約金即346,500 元；又原告同日因回傳任務單逾時需罰款5,000 元，共計本案之懲罰性違約金為351,500 元等客觀事實，業經兩造於審理中並未表示爭執之意，此部分之事實堪以作為評價後述有無違約之基礎事實。

經查，系爭需求說明書貳、二（六）3(3) B註固約定原告之航空器應執行任務之地點，本即包含澎湖縣各鄉市之二、三級離島之臨時起降場（見本院卷一第353頁），此乃原告投標時，理應知悉之情形，且系爭需求說明貳、二（一）3明載：「（一）本案廠商應提供之服務如下：...3.執行駐地備勤及運送服務之相關航空器、設備、人員、物資等設置、準備及管理、維護、訓練等事項。」（見本院卷一第347頁）是以，原告依約有義務備置相關人力、資源、物力等，且人員應訓練充分，俾隨時因應履約需求，至於原告應如何安排人員之訓練以及飛行航線之熟悉，於系爭服務計畫相關契約並未予以規範，為原告之自治事項，應非被告之管理範疇。

原告復主張已於107年8月15日發函向被告提出澎湖縣馬公機場、七美機場與望安機場等3處機場「以外」另10處直升機停機點之航路熟悉及起降飛航計畫訓練申請，被告至今尚未函覆，導致此次任務之執行有所影響等語，並有原告107年8月15日天財字第0000000000號函可證（見外放之紫色封面履約爭議調解陳述意見書陳證18），雖可認原告確實有向被告提出澎湖縣望安及七美機場「以外」之其他10處直升機臨時停機起降之飛行訓練計畫，然觀之上開飛航訓練計畫內容，除了對澎湖縣之10處二三級離島停機坪訓練外，尚包含往返臺灣本島之各處機場之往返訓練，然而此計畫顯然有部分航線係飛離澎湖縣地區，有違反航空器應全日駐地備勤之契約約定，此勢必將影響系爭服務計畫之履行，故被告於107年11月8日以府授衛醫字第0000000000函覆原告及副知相關主管機關稱：「有關訓練部分，請貴公司逕自依規定辦理，『本府僅同意限於本縣島內進行飛航訓練』，並請依系爭合約廠商勞動條件檢視會議決議，於不影響緊急醫療任務執行情形下辦理」等語（見外放之紫色封面履約爭議調解陳述意見書陳證19），由此可見，被告並未對原告所提出之訓

練計畫置之不理，而仍是有部分同意。何況原告應如何安排人員之訓練以及飛行航線之熟悉，並非合約約定之範疇，已如上述，故尚難逕謂原告未曾於東吉嶼臨時停機坪訓練過，即可免除依約履行之義務。

又原告復主張並未執行過東吉嶼之緊急醫療後送任務，且當地無相關氣象設備、導航設備，夜間照明，考量實際現場之情況不明及航機機組員之安全而為執行等語，然原告於系爭合約簽署後之107 年2 月14日曾發函要求被告協助提供澎湖縣各離島之臨時起降場「借用場地同意書」，以便向民航局申請臨時起降許可及後續任務之執行，被告遂於同年3 月22日取得包含東吉嶼等二、三級離島之臨時起降場借用同意書後，隨即於同年4 月12日函知原告等情，此有兩造間之往來函文及借用場地同意書在卷可參（見本院卷一第395 至409 頁），可見東吉嶼之臨時起降場業經相關主管單位同意原告使用，故並無實際使用上之障礙。

此外，原告甚早於本案發生前之107 年4 月10日及11日即派員勘查澎湖縣各離島之臨時起降場，並針對澎湖縣東吉嶼之實際情況僅提出「A-B 點20.1M 長度不足不合格需22M ，CD 點6M，白線寬0.45 M，風向旗壞了，注意羊群」之建議，此觀原告107 年4 月24日天財字第0000000000號函自明（見本院卷一第411 頁），由此可見，原告先前勘查時，並未要求被告增設導航設備或其他氣象設備，至於照明設備之建議，前開函文內亦「僅」針對澎湖縣東嶼坪及花嶼村之二個離島有明載「落地燈不亮請修理」等語而已，可見若真有地面照明設備有損壞者，原告應即會向被告提出建議，然而原告該次勘查僅對其他2 個離島提出此建議，足見本案東吉嶼之地面照明設備，應經原告勘查後，並無問題。再依被告所轄望安衛生所東吉衛生室107 年10月直升機停機坪每日檢查表顯示，本案案發當日東吉嶼起降場各項設備均維持良善，並有案發當日及前後之每日檢查結果照片足資佐證（見本院卷一

第417至423頁），益見東吉嶼起降場並無原告所述地面照明設備狀況不明之情形。甚至原告於上開向被告申請之飛航訓練計畫書中，亦明確表示「本公司經評估10處之機坪現況（按：包含東吉嶼），AW169直升機起降無虞」等語，此見外放之紫色封面履約爭議調解陳述意見書陳證18之飛航計畫第1頁一、計畫緣起之（二）自明，是原告主觀上已認定東吉嶼之臨時停機坪客觀上已適於直升機起降。其嗣後再以此推諉任務之執行，尚非可採。

至於原告主張於107年10月7日17時2分接受任務之通知後，發覺資料不齊全，自無法及時回覆是否執行等語，然觀察原告向來之做法，其於接受空審中心之任務通知後，若遇有資料缺漏之情形，均會要求相關主管單位適時補正，並於原告執行任務之時間明細表如實填載，待資料補齊後，始回報是否可執行，此觀被告提出原告另外2個案例之時間明細表自明（見本院卷一第427至431頁），然而本案原告並未提出時間明細表或其他資料佐證是日空審中心所傳送之資料有何缺漏，僅於是日17時20分逕回報本案無法執行，此有空中轉診任務接收確認回傳單足參（見本院卷一第433頁），是原告此部分主張尚難憑採，則原告確實有逾時回報之違約情形。

綜上所述，原告主張本案之違約是有不可歸責之事由等語，應不可採。然按約定之違約金過高者，法院得減至相當之數額，民法第252條定有明文。至於是否相當，即須依一般客觀事實，社會經濟狀況及當事人所受損害情形，以為斟酌之標準。且約定之違約金過高者，除出於債務人之自由意思，已任意給付，可認為債務人自願依約履行，不容其請求返還外，法院仍得依前開規定，核減至相當之數額。最高法院79年台上字第1915號民事判例可資參照。本院審酌原告雖未執行本案東吉嶼之緊急醫療任務，惟被告並得因而免與支付對價，復得課予原告懲罰性違約金，故被告並無直接之損害，

暨本案經原告表示無法執行後，依被告訴訟代理人所述：若有任務衝突，由空勤總隊適時提供支援等語（見本院卷一第259頁），故應轉由空勤總隊尋求協助，惟空勤總隊僅函覆本院並無於107年10月7日執行澎湖縣東吉嶼緊急醫療後送任務之紀錄（見本院卷二第7頁）等語，且未說明原由，雖無法釐清為何空勤總隊無執行之理由，然考量我國職司空中救難之專責機構亦無執行此項任務之客觀情形等，暨上開所述之一切情形，爰認課以原告該趟次運送服務費用173,250元之兩倍懲罰性違約金即346,500元尚屬過高，而應以173,250元為適當。

逾時完成病危返鄉任務部分：

原告於108年2月22日14時45分接獲被告衛生局通知，即執行高雄阮綜合醫院轉送至澎湖縣部立澎湖醫院之病危返鄉任務，被告於翌日12時44分執行完畢此趟病危返鄉任務，然超出規定完成時間44分鐘，被告以每小時運送服務費86,625元計價處懲罰性違約金，不足1小時者，以每小時單價按比例計算等客觀事實，業據兩造不予爭執，此部分堪以作為評價後述原告有無違約之基礎事實。

經查，原告依系爭需求說明書之約定，就病危返鄉任務於14時後始接過通知者，固然須於翌日中午12時前完成，且原告於執行緊急後送任務至臺灣本島時，若遇臺灣本島有病危返鄉任務需求，原告應併同執行病危返鄉任務（見本院卷一第354、355頁）。原告固主張接獲病危返鄉任務後，隨後又接收緊急醫療後送任務，基於「緊急醫療後送」任務優先，故當日無法執行「安寧返鄉」任務等語，然而依據系爭需求說明書之約定，緊急醫療後送任務本可與病危返鄉任務併同處理（即先從澎湖縣載送病患至臺灣本島，再由臺灣本島載送病危返鄉之澎湖縣縣民返澎），如此即可節省飛行成本，原告竟捨此不為，反據以為免責事由，或主張翌日額外增加出來的一趟空機飛渡，並非妥適。

況且，觀之是日原告所接獲之2 項任務之時間明細表（見本院卷一第435 、437 頁），原告係於當日14時45分即受澎湖縣衛生局通知，並於同日16時55分表示「所有資料傳真收齊」，而當日之緊急醫療後送任務則係於19時12分始接獲任務，不僅與本案病危返鄉之所有資料傳真收齊時點尚間隔2 小時許，更與接獲病危返鄉之通知時間時間相差4 小時30分許，故按系爭需求說明書之約定期限，原告當有相當充裕之時間可連絡病患家屬或醫院安排後續相關事宜，且應不至於受後續所增加之緊急醫療後送任務嚴重影響。

至於原告主張被告應負起資料備置及前置返鄉患者之作業程序等語，惟原告已於自身所製作之時間明細表已載明「108年2 月22日16時55分所有資料傳真收齊」（見本院卷二第437 頁），復無提出本案尚有何文件闕漏而須由被告補提等事證，此部分主張，尚不可採。再者，原告一再主張阮綜合醫院之上班時間為上午8 時30分，惟阮綜合醫院之上班時間及辦理出院手續之時間為上午8 時，此有阮綜合醫院之出院手續網路截圖資料在卷可參（見本院卷二第17頁），原告之認知顯有誤會，何況原告於當日14時45分接獲通知時，尚屬阮綜合醫院之上班時間，截至當日該醫院下班時尚有相當之時間可為相關之聯繫，又縱然日間之醫院行政人員已下班，惟該醫院尚有急診櫃台，若原告有將相關手續請該醫院之日夜班順利交接，尚不至於在夜間無法與醫院窗口取得聯繫。又原告主張於次日已準備於上午7 時即啟動任務，惟觀之上開時間明細表，原告係於108 年2 月23日9 時44分起飛，若以原告曾於審理中表示之飛行任務提示1 小時推算（見本院卷一第255 頁），原告亦顯非於上午7 時即啟動任務，而是於8 時44分許始啟動。是原告主張有上開時間之延遲，應扣除等語，並不能逕採。

綜上所述，原告主張此部分並無理由，其有違約之情形無誤，被告依約扣減違約金並無違誤。又被告扣減之違約金多寡

，係依據所超出之時間計算懲罰性違約金，堪認為適當之標準，被告並非恣意為之，且原告訴訟代理人亦表示對裁罰金額之數學計算式無意見（見本院卷一第450 頁），故此部分尚無違約金酌減之必要，以貫徹契約自由及懲罰性違約金之目的。

ŋ 延遲抵達後送地點部分：

按系爭需求說明書說明貳、二（六）3.（3）A 約定：「如望安、七美、白沙等二、三級離島之衛生所（室）有緊急傷病患後送之需求，廠商應於接獲審核中心電話或傳真通知60分鐘內（七美為80分鐘），航空器需到達該島之機場或停機坪，並於規定時間內抵達臺灣本島機場與返回駐地備勤。」由本案之時序紀錄表及原告之飛航及維護紀錄表觀之（見外放之紫色封面履約爭議調解陳述意見書陳證38），足見原告於108 年3 月8 日19時39分接獲空審中心通知，即執行澎湖縣望安衛生所緊急醫療後送任務，依約並應於接獲通知後60分鐘內即20時39分抵達望安機場，惟原告之航機確實於同日20時57分始降落於望安機場，則依約原告確實有遲誤18分鐘等事實，首堪認定。

又被告當時誤以原告回傳任務執行單之19時49分始起算60分鐘，故而誤認原告於20時57分抵達望安機場係遲誤8 分鐘抵達需後送地點，並以8 分鐘計罰違約金等情，有被告108 年3 月15日府授衛醫字第0000000000號函在卷可參（見外放之紫色封面履約爭議調解陳述意見書陳證36），惟於審理過程中，被告並未對此裁罰之金額有另做調整，故仍以已裁罰之違約金11,550元為認定基礎。

經查，本案原告之航機固然於同日20時20分即開車待命，並於20時40分起飛，而於20時57分始降落望安機場等情，有前述之飛航及維護紀錄表可資參照。而原告回報任務可執行之時間至航機開車待命之時間，僅約30分鐘，尚屬合理，可見原告並無藉故拖延執行之情形。又執行緊急醫療任務固屬優

先執行之事項，於航站之管制上，理應有較優先使用之權利，然觀原告其他之緊急醫療後送任務之飛航及維護紀錄表可知（見本院卷一第376至384頁、外放之紫色封面履約爭議調解陳述意見書陳證11、31、33），多數情況原告之航機開車後至起飛之時間約為10餘分鐘，而本案為20分鐘，確實有比一般情形稍微多出一些，原告為遵守航空管制而無法逕自決定何時起飛，尚無法以此苛責原告。再者，本案係由澎湖機場飛往望安機場，而望安距離澎湖本島較七美為近，此觀澎湖縣地圖自明（見外放之紫色封面履約爭議調解陳述意見書陳證21），參以被告先前執行澎湖機場至「七美機場」所需之飛行時間（即起飛至降落之時間），僅需12至18分鐘（見本院卷一第429、435頁），故若從澎湖機場飛行至距離更近、且於夜間已無其他航機會起降之望安機場（見本院卷一第441頁被告所提之國內線定期航班表），理應需時更少才對。惟本案之飛行時間確實為17分鐘，已與飛至七美機場之時間相當，故航機於空中飛行中，勢必有因其他天候或航空管制所延後降落時間，且原告更無動機無故於空中多耗時盤旋或延遲降落。是原告主張本案乃因天候因素所致或航管指示而多耗費飛行時間等語，並非無稽。

綜上所述，本院考量本案延遲之原因，並非原告恣意為之，且有相當之佐證可知原告具有正當理由，且超出之時間並非甚長等一切因素，認原告於本案具有不可歸責之事由，應無違約，被告扣減原告違約金11,550元，實屬不當。

ē 航空器未駐地備勤：

107年9月9日15時44分，原告完成高雄至澎湖病危返鄉任務，航空器返回澎湖駐地。而原告在未經被告同意之情形下，於同日18時將駐地之航空器駛離澎湖機場，嗣後於翌日上午8時飛回澎湖駐地，而被告以原告未經被告同意，無故飛離澎湖縣，翌日上午8時許始飛回澎湖駐地等情，認原告違約，對原告依未提供服務之日數，以每日駐地備勤費用（以

每月1／30計算），按日計算懲罰性違約金，未滿1日者，以1日計，而被告認本案未提供服務之日數為2日，故扣減應給付之價金及課懲罰性違約金，金額計519,437元等基礎事實，業據兩造未表示爭執之意，復有澎湖縣政府107年11月8日府授衛醫字第0000000000號函在卷可參，此部分事實堪以認定。

原告主張因颱風將至，澎湖機場之風速達36哩，陣風40哩以上，已嚴重危及航空器之安全等語，且澎湖機場地面並無地樁設施可供固定航機，為航機實施緊急避難之所需始飛往高雄小港機場實施緊急避難並備勤等情，並提出line群組對話紀錄、電話紀錄表及澎湖縣天項服務觀測日報表等件為證（見外放之紫色封面履約爭議調解陳述意見書陳證39、40、41、44），足認本案案發當日，澎湖機場確實有大風特報，並持續至翌日，且原告於當日亦有立即向被告相關之承辦人員反應等事實。然而，依據系爭需求說明貳、二（七）5.明載：「航空器停放棚廠由廠商向該離島航空站租用，有關租約及租金等相關事宜，應依民航局相關規定辦理，另在離島航空站興建棚廠完成前，航空器之停放由廠商自行處理。廠商亦得向該離島航空站租用土地，依據自身需求設計棚場大小自行興建。」；另系爭契約書第九條（十五）亦揭明：「履約所需臨時場所，除另有規定外，由廠商自理」由此足見，本案招標文件中早已揭明，原告應自行處理棚廠租借或興建事宜，且於興建棚廠完成前，航空器之臨時停放場所，亦應由原告自理。是以，原告即應自行評估航空器之停放事宜，並於棚廠興建完成前，審慎規劃相關配套措施，依不同情況分別備妥因應對策，預為準備。

何況依原告於投標時提出之服務建議書即知，原告針對澎湖縣地區之季風早已明確分析：「…因為缺乏地形的屏蔽，使得澎湖冬天的風速相當大，自10月後自翌年1月風速都維持在6m／sec以上，相當於4級風，然後風速慢慢趨緩。雖

然平均風速僅為4 級風，但當有結構完整的大陸冷氣團南下時，風速常常會達到8 級（即風速17.2-20.7m /s)以上，陣風亦會達到12級（即風速32.7-32.9m /s ）以上」（見本院卷一第443 頁），足見強風為澎湖地區常態，原告對此也明知無誤。故原告所稱案發當日（107 年9 月9 日）風速達36哩以上，陣風40哩以上，並非僅颱風前後方可能出現，原告對此早已可預見並有充分時間規劃因應對策、預為防免，若原告有確實依約針對興建棚廠完成前之強風妥善規劃航空器之臨時停放場所或避難措施，尚不至於在案發當日僅得採行逕行飛離駐地場所之方式因應。

綜上所述，天候因素為原告已能事先預見，且因天候因素有使航空器有避難需求之措施及設備，亦係原告甚早於投標時，已知需要自行處理之事項，與被告無關。是原告未經被告同意，擅自將航空器飛離駐地備勤地點，違反航空器應全日駐地備勤之約定，此自非屬不可預見或不可歸責於原告之事由，故原告違約無誤，被告扣減違約金，尚無不合。

然考量被告據以裁罰之基礎為107 年9 月9 日及同年月10日，共2 日，但原告實際上在同年9 月9 日18時前，已有執行病危返鄉之任務，且原告於翌日上午8 時即返回澎湖機場駐地備勤，該日至少於澎湖也有備勤或值勤16小時，是認原告須受各該日整日計算之懲罰性違約金，尚屬過苛。爰審酌上情，並考量原告違約之主觀態度並非惡性重大，且擅離之時間約為14小時，暨原告擅離期間所幸無接獲緊急醫療任務，被告也未因此受有損害等（見本院卷一第260 頁）一切情形，認應以1 日為計算懲罰性違約金之基礎，故本案之違約金應酌減至259,719 元（計算式：519,437 ÷ 2=259,719 ，元以下四捨五入）。

綜上，被告就原告所為之懲罰性違約金有部分過高，經本院酌減後，酌減之金額一共為444,518 元（計算式：173,250 ＋11,550＋（519,437 －259,719 ）=444,518）。被告就此

部分金額扣減價金，即屬不當，原告請求被告就此部分遭扣減之價金如數給付，即屬有據。

四、給付有確定期限者，債務人自期限屆滿時起，負遲延責任。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5%。民法第229 條第1項、第233條第1 項前段、第203 條分別定有明文。本件原告之價金請求係每月為之，被告之給付期限依系爭合約第5 條（一）3.之約定（見本院卷一第68頁），係至遲於每月5 號加計20日之審查時間即每月25日前給付，且每月所給付之價金，為前月之勞務對價。故本件為確定期限之債務，本件原告遭被告扣減之價金分別為107 年9 月、107 年10月及108 年3 月間之價金，被告依約應給付之期限則分別為107 年10月25日、107 年11月25日及108 年4 月25日，是以，原告起訴併請求被告自起訴狀繕本送達翌日即108 年12月19日起（見本院卷一第175 頁之送達證書）至清償日止，按週年利率5%計算之利息，即屬有據。

五、綜上所述，原告依系爭契約之第5 條，請求被告給付444,518 元及自108 年12月19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。逾此範圍，為無理由，應予駁回。

六、本判決主文第一項所命被告給付之金額未逾50萬元，爰依職權宣告假執行，但被告陳明願供擔保，聲請本判決宣告免為假執行，於法並無不合，爰酌定相當擔保金額予以准許。至原告其餘假執行之聲請，因訴之駁回而失所依據，不予准許。

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

八、訴訟費用負擔之依據：民事訴訟法第79條。

中　　華　　民　　國　　109　　年　　10　　月　　16　　日

民事庭　審判長法　官　李宛玲

法　官　王政揚

法　官　陳立祥

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日之不變期間內，向本院提出上訴狀（須附繕本）。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　　109　　年　　10　　月　　16　　日

書記官　王耀煌