臺灣高等法院高雄分院民事判決

107年度重上字第113號

上　訴　人　慶富造船股份有限公司
法定代理人　陳慶男
訴訟代理人　蔡東賢律師
　　吳冠龍律師
　　陳婉青律師
上　訴　人　臺灣港務股份有限公司
法定代理人　李賢義
訴訟代理人　林昇格律師
　　李志成律師

上列當事人間請求返還不當得利等事件，兩造對於中華民國107年8月10日臺灣高雄地方法院105年度重訴字第399號第一審判決各自提起上訴，本院於109年7月15日言詞辯論終結，判決如下：

主　文

原判決關於命臺灣港務股份有限公司給付超過新台幣捌仟陸佰壹拾伍萬參仟柒佰貳拾伍元，及其中新台幣柒仟捌佰柒拾陸萬陸仟捌佰零柒元自民國一〇四年十月二十九日起至清償日止，按週年利率百分之五計算利息之訴部分及該部分假執行之宣告，暨訴訟費用之裁判均廢棄。

上開廢棄部分，慶富造船股份有限公司在第一審之訴及假執行之聲請均駁回。

臺灣港務股份有限公司其餘上訴及慶富造船股份有限公司之上訴均駁回。

第一、二審訴訟費用由臺灣港務股份有限公司負擔百分之六十三，餘由慶富造船股份有限公司負擔。

事實及理由

壹、程序事項

上訴人臺灣港務股份有限公司（下稱港務公司）法定代理人原為王國材，嗣於本院審理中先後變更為吳宗榮、黃玉霖、李賢義，有經濟部民國107年9月12日經授商字第10701117

920 號函（本院卷第35至39頁）、港務公司之經濟部公司資料查詢（本院卷第40頁）、港務公司變更登記表（本院卷第165 至168 、234 至237 頁）可佐，並為對造上訴人慶富造船股份有限公司（下稱慶富公司）所不爭，是其具狀聲明承受訴訟（本院卷第34、163 、232 頁），核無不合，應予准許。

貳、實體事項

一、慶富公司主張：

㈠伊前與交通部高雄港務局（後由港務公司繼受，下稱高雄港務局）於100 年9 月22日簽訂「新建自航式挖泥船1 艘」財務採購契約（下稱系爭契約），契約價金為新台幣（下同）710,000,000 元，約定由伊建造並裝備完成2,400 立方公尺自航自載粑吸式挖泥船（下稱系爭挖泥船）1 艘，履約期限為簽約之次日起730 個日曆日內完工，加計港務公司同意颱風無法施工展延工期6 日，原應於102 年9 月28日完工。惟伊於101 年2 月7 日依系爭契約附件「新建自航式耙吸式挖泥船船東需求規範書」（下稱系爭船東需求規範書），以IMO2285 號通函降低乾舷挖泥船之建造及操作準則即DR-68 規則（下稱DR-68 規則）建造系爭挖泥船，並檢附包含線形圖在內之各項開工文件向港務公司及其指定之監造人財團法人船舶暨海洋產業研發中心（下稱船舶研發中心），申報將於101 年2 月16日開工，亦經監造人函請港務公司准伊如期開工。然港務公司遲至101 年4 月10日始同意簽認線形圖，造成工期延宕，且於101 年5 月10日發函反對伊以DR-68 規則建造系爭挖泥船，迄至交通部航港局於101 年9 月12日召開研討審查會，港務公司始放棄反對。伊就DR-68 規則專案豁免可行性增加後，遂於101 年9 月25日通知國外設計公司FKAB繼續依DR-68 規則設計系爭挖泥船，FKAB公司始繼續依DR-68 規則設計，設計完成後，伊至101 年12月28日開始下料施工，建造系爭挖泥船之障礙始告排除，自申報開工至伊開始下料期間（即自101 年2 月16日至同年12月28日），其中

224 日不應計算逾期違約金。退而言之，機艙段S31 、舵艙段S41 兩個主要徑因DR-68 規則爭議而無法按原訂計畫於101 年7 月15日開工，造成機艙段S31 遲至同年12月28日才開工，延誤166 日；舵艙段S41 遲至102 年1 月17日才開工，延誤186 日。再者，伊於103 年5 月23日已通知監造人船舶研發中心及港務公司辦理驗收，監造人於同日核對確認符合契約規範，並簽認驗收文件，依系爭契約第13條㈣約定，應認103 年5 月23日為履約完工日，惟港務公司卻以報驗文件不符系爭契約第13條㈡5.⑹約定，遲至103 年8 月14日始認定履約完工，故自103 年5 月24日至同年8 月14日共83日，不應計罰逾期違約金。另港務公司於103 年12月1 日發函第1 次驗收所列127 項缺失，其中第11項不存在，第4 、65項重複，實則僅有125 項，伊於104 年1 月5 日即已完成缺失改善，驗收改善日數僅35日（103 年12月2 日至104 年1 月5 日），扣除契約規定缺失改善日期30日，實際逾期完成缺失改善日數為5 日，惟港務公司卻認伊逾期完成缺失改善之日數為67日。港務公司認伊逾期完工320 日（自102 年9 月28日至103 年8 月14日）、逾期完成缺失改善67日，合計逾期387 日，課處逾期違約金上限即契約總價20％共141,922,097 元【計算式：709,610,485 元（原契約價金710,000,000 元- 舵角指示器等11項減價收受金額389,515 元）*20 ％】，並由第五期工程款扣抵之。惟伊實際逾期日數僅18日（計算式：387 日－224 日－83日－62日＝18日），港務公司僅能請求逾期違約金12,772,989元（計算式：709,610,485 元x 0.001 × 18日＝12,772,989元，元以下四捨五入，下同），是港務公司應退還第五期工程款129,149,108 元（計算式：141,922,097 元－12,772,989元）。退步言，系爭挖泥船已由伊建造完成並交付港務公司，港務公司未受何損害，也未轉包由第三人完成，詎港務公司竟對伊扣罰高達141,922,097 元之違約金，顯不相當，亦不合理，有依民法第252 條規定酌減之必要。

㈡兩造前經行政院公共工程委員會（下稱工程會）於102 年5月24日以調字第00000000號調解成立，約定交通部同意依船舶載重線勘劃規則第69條規定就伊申請系爭挖泥船採用DR68規則准予豁免後，港務公司應給付第二期工程款35,500,000元，而交通部航港局已於102 年10月25日函請財團法人中國驗船中心（下稱中國驗船中心）核發中華民國船舶國際載重線豁免證書（下稱載重線豁免證書）予伊，故港務公司應於102 年10月25日給付第二期款35,500,000元，惟其遲至103 年3 月10日始付款（共遲延136 日），應給付遲延利息661,370 元（計算式：35,500,000元*5%*136/365）。另系爭挖泥船已於102 年7 月4 日完成下水，依系爭契約第3 條規定，港務公司本應於102 年7 月4 日給付第三期工程款213,000,000 元，惟其遲至103 年3 月10日始給付（共遲延249 日），應給付遲延利息7,265,342 元（計算式：213,000,000元*5%*249/365）。再者，系爭挖泥船已於103 年3 月14日完成海上公試，依系爭契約第3 條規定，港務公司應於103 年3 月14日給付第四期工程款142,000,000 元，惟其遲至103 年4 月16日始給付（共遲延33日），應給付遲延利息641,918 元（計算式：142,000,000 元*5%* 33/365）。準此，港務公司共應給付遲延利息8,568,630 元（計算式：661,370 元＋7,265,342 元＋641,918 元）。

㈢爰依系爭契約第3 條㈡5 約定、民法第179 條、第490 條、第505 條、第203 條、第229 條第2 項、第233 條第1 項、第252 條等規定，請求返還上開第五期工程款、第二至四期工程款之遲延利息等語。並聲明：1.港務公司應給付伊137,717,738 元，暨其中85,153,258元自104 年10月29日即工程會調字第0000000 號（下稱系爭調解）之履約爭議調解書申請書繕本送達之翌日起、其中43,995,850元自105 年1 月21日系爭調解之履約爭議調解補充理由㈢書繕本送達之翌日起，均至清償日止，按週年利率5 %計算之利息；2.願以現金或等值之臺灣銀行鼓山分行可轉讓定存單供擔保，請准宣告

假執行。

二、港務公司則以：

㈠慶富公司於101年2月7日檢附包含線形圖在內之各項開工文件，向伊及監造人申報計畫於同年2月16日開工，其所提出之各式送審圖說存有諸多缺漏而須修正或補充，兩造間針對修正作業持續函文往返，故伊於101年4月10日始同意核准線形圖應無延誤。又DR-68規則非簽約當時我國法令許可之船舶載重線勘劃規則，慶富公司採用DR-68規則設計建造系爭挖泥船，因此規則之爭議造成後續需額外申請豁免而延誤之工期，應自行承擔風險。況系爭挖泥船係由慶富公司依系爭契約設計及建造，設計圖屬慶富公司應自行控管之內部作業，且慶富公司自101年2月16日開工後均未停工，並於101年8月15日順利完成船段焊接，舉行安放龍骨儀式，顯見DR-68規則之爭議並未延誤工期。且慶富公司既已預見DR-68規則之豁免爭議未決將導致給付遲延，理應依照系爭契約第7條㈣約定以書面向伊申請展延。又慶富公司於103年5月23日申報完工驗收文件，經伊審核認與系爭契約第13條㈡.5⑹約定不符，並於同年6月5日通知補正，慶富公司直至103年8月14日始電話通知文件已補齊，因此履約完工日為103年8月14日，自同年5月24日至同年8月14日共83日之延宕，純屬可歸責慶富公司之事由所致。再者，自伊103年12月1日發函第一次驗收紀錄之次日起至104年2月16日即伊駐廠代表簽認慶富公司所提第一次驗收缺失改善情形之日止共77日，扣除契約允許缺失改善之期間30日，計逾期47日。然經伊辦理第二次驗收，仍發現系爭挖泥船有缺失，自伊104年3月16日發函第二次驗收紀錄之次日起至104年5月7日即伊駐廠代表簽認慶富公司第二次驗收缺失改善情形之日止共52日，扣除其中有爭議項目影響32日，計逾期20日，故慶富公司逾期完成缺失改善日數共67日（計算式：47日+20日）。又系爭契約約定之逾期違約金應屬懲罰性違約金之性質，除應給付之逾期違約金外，慶富公司仍負有義務須

將履約標的交付與伊。

㈡第二期款應於103 年3 月6 日即驗船中心核發載重線豁免證書後付款條件才成就。且因DR-68 規則非國際公約規定之載重線勘劃規則，亦非我國法令准許之勘劃規則，須交通部專案豁免，而交通部豁免前，系爭挖泥船雖已下水，尚有違反法令或契約情形，伊自得依系爭契約第5 條㈠2.⑸約定，暫停支付第二、三期款，且伊已於驗船中心核發載重線豁免證書、經慶富公司請款後，於103 年3 月10日支付第二、三期款，難認有何遲延給付。第四期款部分，慶富公司於103 年3 月17日函請付款，然因「海上公試程序書與噪音測量程序書及扭轉振動計算書未依契約規定完成認可」、「預付款還款保證連帶保證書效期應較完工期限長90日並加註拋棄行使抵銷權」等待補正事項，經伊通知慶富公司補正，慶富公司補正後於103 年4 月7 日向伊請款第四期款，伊於翌日即付款，亦無遲延。況依系爭契約第5 條㈠.1約定，第二期至第四期款各別約定之付款條件均具備且符合後，慶富公司須先提出文件以資證明，伊尚須針對證明文件進行審核，故伊並無義務於付款條件成就當日立即向慶富公司給付各期契約價金等語置辯。

三、原審判決港務公司應給付慶富公司超額扣抵之第五期工程款129,149,108 元，及其中85,153,258元自104 年10月29日起、其餘43,995,850元自105 年1 月21日起，均至清償日止，按週年利率5%計算之利息。暨附條件宣告准、免假執行，並駁回慶富公司其餘之訴及假執行之聲請，兩造均提起上訴，慶富公司聲明：㈠原判決不利於慶富公司部分廢棄。㈡港務公司應再給付慶富公司8,568,630 元（即第二至四期工程款之遲延利息）。㈢願以現金或等值之臺灣銀行鼓山分行可轉讓定存單供擔保，請准宣告假執行。㈣港務公司之上訴駁回。港務公司則聲明：㈠原判決不利於港務公司之部分廢棄。㈡上開廢棄部分，慶富公司在第一審之訴及假執行之聲請均駁回。㈢慶富公司之上訴駁回。

四、兩造不爭執事項

㈠兩造於100年9月22日簽訂系爭契約，原契約價金710,000,000元（嗣舵角指示器等11項，減價收受389,515元，契約價金減為709,610,485元），約定由慶富公司為港務公司建造並裝備完成系爭挖泥船。系爭契約之履約期限為簽約之次日起730個日曆日內完工，完工屆至日原為102年9月22日（尚未計入兩造爭執之日數）。原約定港務公司應分期給付價金（第一期款，乃系爭契約總價5％即35,500,000元（含營業稅）；第二期款，系爭契約總價5％即35,500,000元（含營業稅）；第三期款，系爭契約總價30％即213,000,000元（含營業稅）；第四期款，系爭契約總價20％即142,000,000元（含營業稅）；第五期款合約總價之尾款283,610,485元（含營業稅，計算式：減價後之合約總價709,610,485元－第一期款35,500,000元－第二期款35,500,000元－第三期款213,000,000元－第四期款142,000,000元）。又系爭船東需求規範書為系爭契約附件，為系爭契約一部分（原審卷一第25至55頁、第61至63頁）。

㈡依系爭契約第7條約定，系爭造船工程之履約期限為「簽約之次日起730個日曆天內完工」，以日曆天計者，星期例假日、國定假日或其他休息日計入。倘未計算本件爭議之工期，僅加計颱風展期工期6日，慶富公司應於102年9月28日完工（本院卷第226頁）。

㈢慶富公司於101年2月7日行文申請於同年2月16日開工，經港務公司指定之監造人船舶研發中心於101年2月10日函覆其申請開工事宜符合系爭契約第3條㈡2約定之開工條件等語（原審卷一第65至72頁）。

㈣監造人船舶研發中心於101年2月14日發函慶富公司表示由張秉哲工程師擔任現場監造負責人（原審卷二第75頁）。

㈤港務公司於101年4月10日函覆監造人（副本送慶富公司），該函文說明欄第二、三項略以：旨揭線圖（K0000000B）同意依監造人審圖意見辦理，且無修正意見，已予簽認；惟

廠商並不因機關對藍圖之認可或因機關指派監造人駐廠而脫卸或減少廠商對本契約船隻應負之義務及責任等節（原審卷一卷第73頁）。

㈥航港局於101年9月12日召開研討審查會並作成相關會議紀錄（原審卷一第83至88頁）。

㈦兩造經工程會於102年5月24日以調0000000號調解成立書，就系爭契約第二期款成立調解，其調解內容略以：慶富公司於交通部同意依船舶載重線勘劃規則第69條之規定就所申請事項豁免後，港務公司應給付申請人35,500,000元，利息部分慶富公司則同意捨棄（原審卷一卷第119至123頁）。

㈧交通部航港局以102年10月25日航舶字第1020059886號函請驗船中心核發載重線豁免證書（原審卷一卷第125至126頁）。

㈨系爭挖泥船之下水證明於102年7月4日經監造人指派之現場監造負責人張秉哲、驗船中心代表、法國驗船協會人員及慶富公司簽認，其上記載該船已於同日上午9時在慶富公司旗津廠區舉行下水典禮完成下水（原審卷一第129至135頁）。

㈩港務公司分別於100年10月20日給付第一期款35,500,000元、103年3月10日給付第二期款35,500,000元、同年3月10日給付第三期工程款213,000,000元、同年4月16日就第四期工程款給付142,000,000元予慶富公司（原審卷一第229頁；原審卷二第124至125頁）。關於合約「舵角指示器等11項」之價金，經兩造協議減價收受，減價金額合計為389,515元（原審卷二第269至276頁）。港務公司以慶富公司逾期387日（施工逾期320日+驗收改善逾期67日），應給付違約金141,922,097元（計算式：709,610,485元*20%），並由第五期款扣抵之，於104年7月24日給付扣抵後之第五期款餘額141,688,388元【計算式：第五期款283,610,485元-逾期違約金141,922,097元】。

㈪系爭挖泥船已於103年3月14日完成海上公試（原審卷一第

133 頁）。

㈢慶富公司於103 年5 月23日通知船舶研發中心及港務公司辦理驗收，港務公司於5 月24日收受該通知驗收函。

㈣港務公司於103 年6 月5 日以高港船設字第0000000000號函覆慶富公司尚未完成履約，通知慶富公司儘速補正，慶富公司於翌日收受此函。

㈤舵角指示器等11項缺失減價收受金額，不在本件港務公司抵銷工程款之逾期違約金範圍內。

㈥港務公司未以逾期違約金抵銷第五期工程款前，應給付之第五期款為283,610,485 元（原審卷一第58頁）。

五、兩造爭執事項

㈠可歸責慶富公司之逾期完工日數？

1.慶富公司實際履約完工之日期為何？

2.兩造對於DR-68 規則之爭議，是否可歸責於慶富公司？上開爭議，是否造成工期延宕？上開延宕日數能否計罰逾期違約金？

㈡系爭挖泥船，除舵角指示器等11項缺失減價收受外，慶富公司主張於104 年1 月5 日已改善完成，有無理由？

㈢港務公司得扣抵第五期工程款之逾期違約金日數及金額為何？慶富公司主張違約金過高，應予酌減，有無理由？慶富公司依民法第179 條、第490 條、第491 條、第505 條規定，請求港務公司返還超額扣抵之第五期工程款129,149,108 元，有無理由？

㈣慶富公司依民法第203 、229 、233 條規定，請求港務公司給付第二至四期工程款之遲延利息8,568,630 元，有無理由？

六、本院之判斷：

㈠可歸責慶富公司之逾期完工日數？

1.高雄港務局與慶富公司於100 年9 月22日簽訂系爭契約，約定由慶富公司為高雄港務局建造並裝備完成系爭挖泥船，應自簽約之次日起730 個日曆日內完工，加計颱風展延工期6

日，原應於102年9月28日完工。嗣自101年3月1日起，高雄港務局對於系爭契約之權利義務，依國營港務股份有限公司設置條例第9條規定，由港務公司繼受。又慶富公司於103年5月23日申報完工，並通知監造人及港務公司辦理驗收，而港務公司以慶富公司逾期完工320日（自102年9月28日至103年8月14日止）及逾期完成缺失改善67日，扣罰逾期違約金387日（計算式：逾期完工320日+逾期完成缺失改善67日）等情，為兩造所不爭執，並有慶富公司103年5月23日函（原審卷一第91頁）、港務公司104年9月29日財物結算驗收證明書（原審卷一第260頁）附卷可稽，是此部分事實，堪予認定。

2.慶富公司主張系爭挖泥船之履約完工日為103年5月23日部分

①經查，系爭契約第13條㈣約定：「機關收到廠商通知辦理驗收函之日為認定本船履約完工日」（原審卷一第250頁背面），而慶富公司已於103年5月23日以（103）慶造業字第103059號函通知港務公司辦理驗收，且監造人船舶研發中心亦於同月27日以船海服字第103052701號函通知港務公司其辦理並核對與確認慶富公司所檢附驗收文件包括：簽認之非海上公試項目缺失改善完成證明、審核認可之海上公試合格報告書、簽認之建造標準符合規範書要求證明、簽認之高505完成圖點交簽證、簽認之裝備點驗證明、簽認之裝備點交（含光碟）點交證明、簽認之裝備廠家操作、維護手冊圖說資料點驗證明、簽認之裝備備品及工具清冊暨點交證明、簽認之裝備/素材證書點交簽證、簽認之船級證書點交簽證、簽認之人員訓練完成簽證、簽認之人員訓練教材及光碟點交證明、簽認之全船製程檢（交）驗報告點交點驗證明、簽認之車葉複製使用權同意書、所有權無抵押保證書等文件，符合契約規定及規範要求，文件簽署日期為103年5月23日，並通知港務公司依系爭契約第13條㈡驗收程序辦理等情，有慶富公司103年5月23日（103）慶造業字第103059號函、

港務公司103年5月27日船海服字第103052701號函附卷可佐（原審卷一第91至93頁），堪認慶富公司主張103年5月23日為系爭挖泥船履約完工日，符合上開約定，應為可採。

②至港務公司雖提出第一至三次驗收紀錄，以驗收紀錄均記載完成履約日期為103年8月14日，並均經慶富公司代表人員簽名確認（原審卷一第260頁、原審卷三第11至39頁），據以辯稱慶富公司已認同完工日為103年8月14日云云。然查，慶富公司代表已在第一、二次驗收紀錄，註記履約逾期天數之計算及部分待改善不符項目，將依系爭契約第19條爭議處理規定另案辦理（原審卷三第14、23頁）。至第三次驗收紀錄雖無上開註記，然慶富公司在驗收記錄簽名僅表示有會同驗收之意思，而無認同港務公司上開完工日期之意思，況港務公司亦未舉證證明慶富公司有授權會同驗收之人員拋棄契約抗辯或權利之權限，尚難據以認慶富公司已認同港務公司對於履約完成日期及逾期日數之認定。

③另港務公司於103年6月5日以高港船設字第0000000000號發函，通知慶富公司所提附表「檢附文件」有「審核結果」欄所示不符約定之情形，請慶富公司補正附表「補正建議」欄所載事項而認未完成履約乙情（原審卷一第305、308至309頁）。然慶富公司就上開港務公司核審及補正建議，依序提出如附表所示「慶富公司說明」欄所載說明（工程卷二第991頁），核與監造人船舶研發中心103年5月27日船海服字第103052701號函認慶富公司申報完工所附文件符合契約規定及規範要求之情節相符（原審卷一第91至93頁），足見港務公司辯稱：慶富公司103年5月23日申報完工所附文件，不符合系爭契約第13條㈡5約定云云，要無可採。

④從而，系爭契約原定完工日102年9月28日，而慶富公司實際於103年5月23日履約完工，共逾期完工237日，已如前述，然港務公司計罰違約日數320日，顯超額計罰83日，應堪認定。

3.慶富公司主張自101年2月16日至101年4月10日止之期間

，因港務公司反對以DR-68規則建造系爭挖泥船，致伊工程停頓，不應計入逾期違約日數云云。經查，慶富公司自101年2月16日申報開工後至同年4月期間，陸續已進行B3、B2、S2船段之落樣、切割、接版、組立及焊接，此有監造人在工程會調解所提101年2月至9日期間船廠施工內容表可佐（工程卷第919頁），足見慶富公司自申報開工日起至101年4月10日止之期間，持續有施作系爭挖泥船，此部分工程並未因港務公司反對其以DR-68規則建造系爭挖泥船，致工程停頓，其主張上開期間不得計罰違約金云云，洵非可採。

4.慶富公司採用DR-68規則建造系爭挖泥船之可歸責性

①經查，系爭船東需求規範書為系爭契約附件，為系爭契約內容一部分，為兩造所不爭執（不爭執事項㈠），而系爭船東需求規範書第1.2.1條規定：「本船之建造與檢驗，包括船體、輪機、電機及艤裝等均須符合中國驗船中心CR和法國驗船協會BV或挪威驗船協會DNV之要求與規定…」、「下列法規包含簽約日以前生效之任何增訂和要求，且須為本船設計及建造時所遵循Rules and Regulations Classification Societies（herein called "ClassRules"）船級協會之相關法規…IMO2285號通函（DR-67/68）：指定降低乾舷挖泥船之建造及操作準則…」，此附於原法院102年度重訴字第76號（下稱另案）電子卷證可稽（另案一審卷一第29至30頁）；驗船中心於100年11月28日(100)驗中研字第03582號函說明：「高雄港務局在其“新建自航式耙吸式挖泥船船東需求規範”G1-3，第7頁，明確指定該新造挖泥船將採IM02285號通函（DR-67/68）降低乾舷挖泥船之建造及操作準則，自2010年1月1日以後，DR-67被DR-68取代。二、DR-67是由歐洲數國：比利時、法國、德國、荷蘭、英國聯合建立的，並由荷蘭於2001年1月3日向IMO報備，IMO於2001年1月17日以通函2285號知會各會員國及相關組織。三、DR-67/68的依據是1966年國際載重線公約Article 6(2)，主管機關可因船舶的新穎特性而豁免公約的規定…。四、本挖

泥船的原設計公司Fartygskonstruktioner AB（FKAB）日前致函本中心詢問我國政府是否採納DR-68，以利該公司後續作業及符合高雄港務局所規範之需求。五、附上盧森堡政府所核准的12艘挖泥船及所簽發的豁免證書供參考」，並建請高雄港務局准予備查慶富公司採用DR-68規則建造系爭挖泥船等情（另案一審卷一第37頁），顯見DR-68規則係具新穎性之船舶設計規則，業經比利時、法國、德國、荷蘭、英國等歐洲數國採用，已向IMO報備並知會各會員國及相關組織，且為高雄港務局在系爭契約明訂慶富公司得採用之系爭挖泥船設計及建造規則至明。港務公司辯稱：慶富公司採用DR-68規則建造系爭挖泥船，不符合債之本旨云云，難以採信。

②至港務公司辯稱：交通部100年12月27日函文已明白表明DR-68規則並非國際規範，其載重線勘劃方式亦未合於國內現有規定，故慶富公司仍繼續採用DR-68規則建造系爭挖泥船，自有可歸責性云云。然依船舶載重線勘劃規則第69條第1項規定，具新穎性之船舶，縱不符合我國現行有效之載重線勘劃規則，亦可申請載重線豁免，並非當然違法。況高雄港務局當時既為交通部之下轄機關，自應承擔交通部反對採用DR-6 8規則因此造成之延誤損失。參酌監造人船舶研發中心於105年3月2日在系爭調解程序提交予工程會之「高505因DR- 68豁免爭議於101年2月至9月期間對工程進度之影響分析報告」記載：「船廠曾洽詢FKAB設計公司，所得到的回覆是如果不按DR68設計而泥艙需裝載至2400立方米，有下兩方案可供參考：1.本船原有主要尺寸（長/寬/深）需全部加大並重新規劃線型，因此目前之線型作廢無法使用。換言之，本案等同於再重新設計一艘挖泥船，其所耗費的時間與金錢顯然較不經濟且緩不濟急。2.考量本船需進高港#10碼頭乾塢與船型修改時間，在不改變船長與船寬的情況下將船深加高0.7 M提高乾舷，亦即將浮力艙船段（S1至S4船段）甲板高度提高0.7M。因S1至S4船段屬平行舯段，線型無曲

率變化修改難度較低，惟機艙段（S3）與艉段（S41）等屬線型有曲率變化之船段需作線型整順與修正仍需耗費時間設計，儘管如此，方案2之設計所耗費的時間與金錢則遠小於方案1。因此，船廠選擇了方案2並發函邀請船東、船級(CR)與監造人財團法人船舶暨海洋產業研發中心於101年6月8日開會討論，惟當時船東即港務局並未派員與會，因此無法作成決議，方案2因而未決。」等語（工程會調0000000調解卷，下稱工程會卷，第915頁），益徵DR-68規則爭議造成工期延宕，不可歸責於慶富公司。

③準此，慶富公司採用DR-68規則建造系爭挖泥船，符合債之本旨，亦無違法法令，而交通部反對採用DR-68規則所造成工期延誤，並非可歸責於慶富公司，應已明確。

5.DR-68規則爭議造成延誤之工期日數

①經查，船舶研發中心所提DR-68爭議對工期影響分析報告記載：機艙段S31、舵艙段S41兩個船段為主要徑船段，而要徑船段之製作與安裝期程將嚴重影響主推進系統、挖泥系統、軸系、舵系、輔機、電裝、管裝與船裝等工程之進度，進而影響下水等主節點之進度。機艙段S31、舵艙段S41兩個主要徑船段，原本應於101年7月15日開工下料製作，惟因兩造就是否採用DR68修改方案之爭議，FKAB設計公司因而無法提供船廠（即慶富公司）施工圖施作，直到101年9月12日交通部航港局針對DR68專案豁免公聽會取得專家學者正面回應後，船廠乃於101年9月25日通知FKAB公司續依DR-68規則為設計建造，因而後續工作才得以正常進行，船廠始得就上述船段分別於101年12月28日、102年1月17日開始下料施工，預定施作日期與實際施作日期分別差距166日、186日等語（工程會卷第913至916頁），核與兩造不爭執DR-68規則爭議會影響機艙段S31、舵艙段S41兩個主要徑船段之施作，而上開兩個主要徑船段原均訂於101年7月15日開始施作，又安放龍骨與該兩個要徑船段之施作無關等情（本院卷第181頁），復有施工期程表在卷足核（工程會卷第

922 頁），堪認船舶研發中心上開報告內容為可採。佐以機艙段S31 、舵艙段S41 原訂均於101 年7 月15日施作（工程會卷第922 頁），而機艙段S31 因DR-68 規則爭議，延至101 年12月28日已能開始施作（工程會卷第916 頁），可見DR-68 規則之爭議造成機艙段S31 、舵艙段S41 施作延誤，均應至101 年12月28日即告終止，是以DR-68 規則爭議造成工期延誤日數共166 日（即自101 年7 月15日至同年12月28日）。

㈡又DR-68 規則爭議造成工期延誤日數共166 日（即自101 年7 月15日至同年12月28日），已如前述，然港務公司於101 年9 月12日研討審查會已放棄反對採用DR-68 規則建造系爭挖泥船，慶富公司遲至同月25日始通知國外設計公司FKAB公司繼續依DR-68 規則設計系爭挖泥船乙情，業據慶富公司自認明確，則此延誤通知FKAB公司繼續設計之期間共13日，應屬可歸責於慶富公司之事由所致。可見DR-68 規則之爭議造成延誤工期153 日（計算式：166 日-13 日）屬不可歸責於慶富公司，不得計罰違約金，應可認定。

㈢至港務公司辯稱：慶富公司就上開DR-68 規則爭議造成延誤工期，未依契約第7 條㈣1.約定申請展延工期，自仍得計罰違約金云云。惟查，系爭契約第7 條㈣1.約定：「契約履約期間，有下列情形之一，確非可歸責於廠商，而需展延履約期限者，廠商應於事故發生或消滅後，儘速以書面向機關申請展延履約期限。機關得審酌其情形後，以書面同意延長履約期限，且不計算逾期違約金。…」（原審卷一第32頁）、第15條㈤約定：「機關及廠商因下列天災或事變等不可抗力或不可歸責於契約當事人之事由，致未能依時履約者，得展延履約期限；不能履約者，得免除契約責任：…」（原審卷一第46頁），觀諸上開約定文字，未限制申請展延之期限，亦未有逾期未申請即失權之記載。而慶富公司業已於104 年10月21日以系爭調解之履約爭議調解申請書向港務公司申請展延工期（原審卷二第185 頁至186 頁反面），是港務公司

上揭所辯，亦無足取。

6.由上說明，慶富公司實際逾期完工日數237 日，其中153 日不可歸責於慶富公司，已如前述，故港務公司僅得計罰逾期完工違約日數84日（計算式：237 日-153日）。

㈡系爭挖泥船，除舵角指示器等11項缺失減價收受外，慶富公司主張於104 年1 月5 日已改善完成，有無理由？港務公司得計罰逾期完成缺失改善之日數為何？

1.依系爭契約第13條㈡5.⑸約定：「如驗收試驗之結果不能達到本契約或規範之要求時，廠商應會同監造人調查研究該不合要求部份之原因，以及補救改正之正當步驟，並應採取有效改正之措施再行驗收試驗，第一次驗收試驗後之改正措施及再行驗收試驗驗敗不合格之項目，廠商應於機關發文日之次日起30個日曆天內改善完竣，廠商改善完竣後，檢附機關監造代表簽認文件，函請機關再行辦理驗收，若驗收仍不合格，視同未改善，廠商應繼續改善，直至改善完成為止；驗收改善日數續計（機關作業日數不計）。改善期間，自驗收不合格項目機關第一次通知函發文日之次日起，累計超過30個日曆天時，其超過部分視同逾期交貨，每逾一日曆天依該船契約單價（含營業稅）千分之一計罰；惟若改善完竣日仍於契約工期730 日曆天內時，免予計罰。改正措施及再行驗收試驗所需之任何費用概由廠商負責。機關在接到廠商書面通知此種改正或再行驗收試驗業已合格完成後，進行全船各項料件、文件、器材點交，此時如發現有非驗收試驗項目之缺失，應於函報交船前完成改善。」（原審卷一第43頁）。

2.經查，港務公司對系爭挖泥船進行第一次驗收，認有127 項缺失，並於103 年12月1 日檢送第一次驗收紀錄及「第1 次驗收不符項目改善計畫與進度管控表」（下稱系爭管控表），通知慶富公司進行改善計畫與進度控管，又其中系爭管控表項次第4 、7 、21、32、34、36、43、45、48、49、65項即舵角指示器等11項缺失，因改善困難，兩造依減價收受約定，減價389,515 元及計罰同額違約金，共扣罰779,030 元

等情，有港務公司103 年12月1 日高港船設字第0000000000號函、104 年2 月17日總授高港船字第1043231038號函可佐（原審卷一第103 至113 頁；原審卷二第90頁反面至93頁反面）。又慶富公司於104 年1 月5 日已將第一次驗收缺失改善情形提報予港務公司及監造人，而港務公司辦理第二次驗收認仍有13項缺失（即系爭管控表項次第9 、22、33、44、46、51、55、59、67、99、79、106 、107 項）待改善，亦有慶富公司104 年1 月5 日（104 ）慶造業字第104003號函、港務公司104 年3 月16日高港船設字第0000000000號函可憑（原審卷一第105 頁、原審卷二第85頁），是此部分事實，先予認定。

3.惟查，系爭管控表第9 、22、33、44、46、51、55、59、67、99項缺失，實際上為系爭船東需求規範書本身內容相互抵觸、互有出入、多餘記載、誤載所致，或為慶富公司施作之現況更有利港務公司，且慶富公司事後未再進行任何改善，港務公司即於第三次驗收同意依其施作之現況審核通過，此有港務局104 年5 月27日第三次驗收紀錄所附之「新建自航式挖泥船1 艘購案第二次驗收不符有爭議項目處理協議」會議資料暨「新建自航式挖泥船1 艘」購案（100-G-075-C ）第二次驗收不符有爭議項目慶富公司、船舶中心、主辦單位、驗收小組審查意見表」存卷足核（原審卷二第106 頁反面、110 頁反面、111 頁反面至115 頁），顯見第9 、22、33、44、46、51、55、59、67、99項缺失，並不存在。

4.又系爭管控表第79項缺失部分，監造人船舶研發中心審查意見認：「1.本項缺改係屬船員疑慮所提出，船廠亦配合提供3 組過濾器以備不時之需。本案海水系統設計依審定圖說施工，符合規範要求。2.動態訓練執行挖泥作業期間並無發生過濾器因吸入大量泥砂堵塞而導致裝備因海水冷卻不良停機之情形。3.動態訓練後現場拆除過濾器使用時間約為5 分鍾，實屬容易拆卸並不費時。4.從103 年1 月11日開始出海執行挖泥測試，歷經三次廠試、六次公試、一次驗收試驗均無

發生過濾器堵塞之情形，直到103 年10月1 日出海執行第二次驗收試驗時發生空調泵因海水冷卻不良而停機。經輪機長拆除過濾器後發現過濾器有堵塞現象，經清理後回裝重新啟動再進行測試，以上是該過濾器自102 年12月31日出海廠試後將近一年一次拆除檢視。後續又出海執行三次驗收試驗之有關挖泥作業測試項目與最近104 年2 月16日出海實施動態航訓之挖泥作業訓練，均未再發生過濾器有堵塞導致裝備停機之現象，自103 年10月1 日拆除清理後至104 年2 月16日動態訓練這段期間將近五個月未再拆除過濾器，亦即動態訓練後拆除過濾器檢視是第二次。」等語（原審卷二第113 頁反面），且港務公司亦於104 年5 月26日同意依照船舶研發中心審查意見予以認可為合格驗收，有港務公司104 年5 月26日高港船設字第1043004037號函可憑（原審卷二第118 頁），足見第79項缺失亦不存在。

5.另查，系爭管控表第106 項缺失部分，慶富公司於104 年1 月5 日通知其改善之情形後，先後經船舶研發中心於104 年2 月5 日、港務公司於104 年2 月26日測試，其測試結果皆為正常，港務公司亦於第三次驗收紀錄記載「驗收合格」乙情，有上開審查意見表及第三次驗收紀錄可佐（原審卷二第114 頁反面、第107 頁），顯見慶富公司已於104 年1 月5 日完成此部分缺失改善。

6.至於系爭管控表第107 項缺失部分，為系爭契約及系爭船東需求規範書所未約定之事項，此觀諸第一次驗收紀錄「待改善不符項目」表之契約「頁次」欄記載：「無」即明（原審卷二第82頁反面、第84頁），又契約第13條㈡5.⑸所定得計罰違約金限於「不能達到本契約或規範之要求」之缺失，而第107 項缺失既非合約規範內容，港務公司尚難憑此缺失計罰違約金。

7.再者，第一、二次驗收紀錄，慶富公司代表均已在驗收紀錄註記：履約逾期天數之計算及部分待改善不符項目，將依系爭契約第19條爭議處理規定另案辦理等語（原審卷二第81頁

反面、第84頁反面；原審卷二第87、90頁），已表明不同意港務公司所認定之逾期日數及驗收情形，自難以慶富公司未在第三次驗收紀錄為相同註記（原審卷二第107 頁反面），遽認其當時已認同港務公司所認定之逾期日數及驗收情形，而為慶富公司不利之認定。

8.基上，港務公司於103 年12月1 日檢送第一次驗收紀錄及系爭管控表予慶富公司後，慶富公司已於104 年1 月5 日完成缺失改善，改善期間共35日，扣除系爭契約第13條㈡5.⑸約定之允許改善期30日，港務公司得計罰逾期完成缺失改善違約金之日數僅5 日。

㈢港務公司得扣抵第五期工程款之逾期違約金日數及金額為何？慶富公司主張違約金過高，應予酌減，有無理由？慶富公司依民法第179 條、第490 條、第491 條、第505 條規定，請求港務公司返還超額扣抵之第五期工程款129,149,108 元，有無理由？

1.按違約金，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。約定之違約金額過高者，法院得減至相當之數額，民法第250 條第2 項、第252 條分別定有明文。又當事人所約定之違約金，如屬損害賠償預定性質者，該違約金即係作為債務人於債務不履行時之損害賠償預定或推定之總額，其目的旨在填補債權人因其債權未依契約本旨實現所受之損害。又為維護契約之正義，當事人所約定之違約金過高者，於不違反辯論主義之原則下，法院應依職權酌減，以兼顧私法自治與契約等價均衡之精神。而關於損害賠償之範圍，民法係採完全賠償主義，除法律另有規定或契約別有約定，應以填補債權人所受損害及所失之利益（民法第216 條第1 項參照），故法院對於損害賠償額預定性之違約金，除應審酌一般客觀事實、社會經濟狀況及債權人因債務已為一

部履行所受之利益外，應以債權人實際所受之積極損害及消極損害（所失利益），作為主要之考量因素，以酌定其所約定之違約金是否過高（最高法院107 年度台上字第1696號民事判決可資參照）。經查，系爭契約第15條㈠約定：「逾期違約金以日為單位，廠商如未依照契約規定期限履的，應按逾期日數，每日依契約價金總額千分之一計算逾期違約金」（原審卷一第45頁）、第13條㈡5.⑸約定：「如驗收試驗之結果不能達到本契約或規範之要求時，廠商應會同監造人調查研究該不合要求部份之原因，以及補救改正之正當步驟，並應採取有效改正之措施再行驗收試驗，第一次驗收試驗後之改正措施及再行驗收試驗驗敗不合格之項目，廠商應於機關發文日之次日起30個日曆天內改善完竣，廠商改善完竣後，檢附機關監造代表簽認文件，函請機關再行辦理驗收，若驗收仍不合格，視同未改善，廠商應繼續改善，直至改善完成為止；驗收改善日數續計（機關作業日數不計）。改善期間，自驗收不合格項目機關第一次通知函發文日之次日起，累計超過30個日曆天時，其超過部分視同逾期交貨，每逾一日曆天依該船契約單價（含營業稅）千分之一計罰；惟若改善完竣日仍於契約工期730 日曆天內時，免予計罰。改正措施及再行驗收試驗所需之任何費用概由廠商負責。機關在接到廠商書面通知此種改正或再行驗收試驗業已合格完成後，進行全船各項料件、文件、器材點交，此時如發現有非驗收試驗項目之缺失，應於函報交船前完成改善。」（原審卷一第43頁），均未明訂違約金之性質，依民法第250 條第2 項規定，應認其性質為損害賠償總額預定之違約金，先予敘明。

2.又查，本件契約總價經減價收受金額為709,610,485 元（不爭執事項㈠），依前揭約定，每日逾期違約金以契約總價千分之一計算應為709,610 元。至慶富公司辯稱上開約定每日計罰之違約金數額過高，應依民法第252 條規定予以酌減云云。然查，系爭挖泥船係預計用以執行清運高雄港淤積之泥

沙，而高雄港為國際商港，港區內泥沙淤積將減少船舶進出數量及貨櫃載運重量，慶富公司延誤建造系爭挖泥船，會造成港務公司每日短收港埠業務費，抑或須另行僱船清淤港區泥沙，慶富公司辯稱港務公司無任何損害云云，顯非屬實。且慶富公司亦未提出任何證據資料佐證港務公司因此每日減少收取之港埠業務費，或應另行僱船支出之泥沙清淤費用低於709,610 元，自難認港務公司以每日計罰違約金709,610 元，有何過高應予酌減之情事。

3.再者，港務公司得計罰逾期完工違約日數為84日、逾期完成缺失改善日數為5 日，合計得計罰違約日數共89日，而每日應違約金709,610 元，已如前述，則港務公司僅得計罰違約金63,155,290元（計算式：709,610 元*89 日＝63,155,290元）。然港務公司實際上已計罰387 日（施工逾期320 日+驗收改善逾期67日）之違約金共141,922,097 元，並由應付之第五期工程款中扣抵之，實際上已超額扣抵第五期工程款78,766,807元（計算式：141,922,097 元-63, 155,290元）。

4.綜上，慶富公司依系爭契約第3 條㈡5.約定、民法第179 條、第490 條規定，請求港務公司返還超額扣抵之第五期款78,766,807元，洵屬有據，逾此部分，即無足採。又慶富公司以系爭調解之履約爭議調解申請書請求港務公司償還第五期工程款85,153,258元，該書狀繕本已於104 年10月28日送達港務公司乙情，有該書狀及送達回執在卷可佐（原審卷二第185 至188 頁、第74頁），故慶富公司請求上開第五期工程款之法定遲延利息自上開書狀繕本送達翌日即104 年10月29日起算，亦屬有據。

㈣慶富公司依民法第203 、229 、233 條規定，請求港務公司給付第二至四期工程款之遲延利息8,568,630 元，有無理由？

1.按給付有確定期限者，債務人自期限屆滿時起，負遲延責任，民法第229 條第1 項定有明文。又當事人預期不確定事實

之發生，以該事實發生時為債務之清償期者，倘債務人以不正當行為阻止該事實之發生，類推適用民法第101 條第1 項規定，應視為清償期已屆至（最高法院106 年度台上字第360 號判決意旨可資參照）。經查，系爭契約第3 條㈡約定：「2.第二期款：本船開工（乙方切割第一塊鋼板並已完成線形圖及放樣工作，且經駐廠監造人員查證副署）後，支付契約總價5%，即新台幣3550萬元整（含營業稅）」、「3.第三期款：本船下水（含主機引擎及軸系安裝並經本船之駐廠監造人查證副署）後，支付契約總價30 %，即新台幣2 億1300萬元整（含營業稅）」、「第四期款：本船完成『海上公試（Official sea trial）並經本船之駐廠監造人於海上公試報告書上副署』後，支付契約總價20 %，即新台幣1 億4200萬元整（含營業稅）」；第5 條㈠約定：「契約依下列規定辦理付款：1.於具備且符合本船各期付款條件時，經機關核定後，廠商提送統一發票或商業發票（INVOICE ）及契約規定之其他給付憑證文件後，依支付規定程序辦理撥付。…」，可知符合系爭契約第3 條㈡各期付款條件後，尚須港務公司核定，再由慶富公司提送統一發票或商業發票（INVOICE ）及契約規定之其他給付憑證文件後，港務公司始有撥付款之義務，然為避免機關遲未核定，延誤撥款損害廠商利益，參酌政府採購法73條之1 機關應於15日內審核完畢，該15日係指實際工作日，不包括例假日、特定假日及退請受款人補正之日數規定，本院認各期付款條件成就之日起算第15日實際工作日，視為清償期已屆至，先予敘明。

2.關於第二期工程款之遲延利息

兩造於102 年5 月24日成立系爭調解內容記載：「…申請人（慶富公司）於交通部同意依船舶載重線勘劃規則第69條規定就所申請事項豁免後，他造當事人（港務公司）應給付申請人3,550 萬元（第二期款）」（原審卷一第119 頁），可知第二期款付款期限，已改為以「交通部同意船舶國際載重線豁免」作為付款條件。又交通部航港局於102 年10月25日

以航舶字第1020059886號函通知驗船中心，其主旨：「有關慶富造船公司採用『降低乾舷挖泥船之建造及操作準則』(Guidelines for the assignment of reduced freeboards for dredgers ,DR-68)建造『自航式把吸式挖泥船』乙案，請貴中心依說明事項辦理」、說明：「…二、有關發給中華民國船舶國際載重線豁免證書乙節，請貴中心核發並於證書中加註未經港口國核准時之航行作業限制。…」等語（原審卷一第125 頁），顯見交通部航港局於102 年10月25日已同意慶富公司就採用DR-68 規則設計建造之系爭挖泥船核發載重線豁免證書，符合第二期工程款之付款條件，加計15日實際工作日審核期間，扣除例假日後，其清償期於102 年11月15日屆至，應自翌日即102 年11月16日起算法定遲延利息，然港務公司遲至103 年3 月10日始給付第二期工程款3,550 萬元，為兩造所不爭執（不爭執事項㈣），共遲延115 日（自102 年11月16日至103 年3 月10日），應給付按年息5%計算之法定遲延利息559,247 元（計算式：3,550 萬元*5%*115 日/365日＝559,247 元）。

3.關於第三期工程款之遲延利息

依前述系爭契約第3 條㈡.3約定，可知第三期款付款條件為系爭挖泥船「下水」。又系爭挖泥船之引擎及軸系分別於102 年4 月11日及同年6 月5 日安裝完成，並於同年7 月4 日上午9 時，在慶富公司旗津廠區舉行下水點禮完成等情，有船舶研發中心委派之駐廠監造負責人張秉哲查證並副署之新建自航式挖泥船（高505)下水工程查核表（原審卷二第126 至127 頁）及船舶研發中心代表、驗船中心代表、法國驗船協會人員及慶富公司負責人簽署之水下證明書可佐（原審卷一第129 至131 頁），足見第三期工程款之付款條件已於102 年7 月4 日成就，依上揭說明，其清償期應加計15日實際工作日之審核期間，扣除例假日後，應於102 年7 月25日屆至，自翌日即102 年7 月26日起算法定遲延利息。又港務公司遲至103 年3 月10日始給付第三期工程款2 億1,300 萬元

，為兩造所不爭執（不爭執事項㈣），共遲延228 日，應給付按年息5%計算之法定遲延利息6,652,603 元（計算式：213,000,000 元*5%*228/365 ＝6,652,603 元）。

4.關於第四期工程款之遲延利息

系爭契約第3 條㈡.4約定業如前述，而系爭挖泥船於103 年3 月14日既已完成海上公試，並經監造人船舶研發中心代表、財團法人中國驗船中心代表、法國驗船協會人員副署於海上公試報告上，有該海上公試報告書可佐（原審卷一第133 至134 頁），堪認第四期款之付款條件即已成就，加計港務公司15日實際工作日之審核期間，扣除例假日後，清償期應於103 年4 月7 日屆至，港務公司遲至同年4 月16日始給付第四期工程款142,000,000 元，為兩造所不爭執（不爭執事項㈣），共遲延9 日，依法應給付按年息5%計算之遲延利息175,068 元（計算式：142,000,000 元*5%*9/365 ＝175,068 元）。

5.從而，慶富公司得請求港務公司給付第二、三、四期工程款遲延利息分別為559,247 元、6,652,603 元、175,068 元，共計7,386,918 元，是其請求之遲延利息在上開金額內，自屬有據。

七、綜上所述，慶富公司依系爭契約第3 條㈡.5 約定、民法第179 條、第490 條規定，請求港務公司給付超額扣抵之第五期工程款78,766,807元本息；依民法第203 、229 、233 條規定，請求港務公司給付第二至四期工程款之遲延利息7,386,918 元，合計86,153,725元，及自104 年10月29日起至清償日止，按週年利率5 %計算之利息部分，為有理由，應予准許。逾此範圍之請求為無理由，應予駁回。上開應予准許部分，兩造各自陳明願供擔保，為准、免假執行宣告，均核無不合，爰分別酌定適當金額准許之；不應准許部分，其假執行之聲請失所附麗，應予駁回。原審就上開應准許部分，判命港務公司如數給付，並分別諭知附條件准免假執行，就第五期工程款78,766,807元本息部分，核無不合；就第二至四

期工程款之遲延利息7,386,918元部分，理由雖有不同，但結論並無二致，仍應予維持，港務公司上訴意旨指摘原判決此部分不當，求予廢棄改判，為無理由，應駁回此部分之上訴。至於上開不應准許部分，其中原判決命港務公司給付慶富公司42,995,383元（129,149,108－86,153,725＝42,995,383）本息及假執行宣告部分，尚有未合，港務公司指摘原判決此部分不當，求為廢棄，為有理由，爰由本院廢棄改判如主文第二項所示。另其他不應准許部分（即慶富公司請求港務公司其餘給付部分），原判決為慶富公司敗訴之諭知，並駁回其此部分假執行之聲請，核無不合，慶富公司上訴意旨指摘原判決此部分不當，求予廢棄改判，並無理由，應駁回其上訴。

八、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。

九、據上論結，港務公司之上訴為一部有理由、一部無理由，慶富公司之上訴為無理由，依民事訴訟法第450條、第449條第1項、第2項、第78條、第79條，判決如主文。

中　　華　　民　　國　　109　　年　　7　　月　　31　　日

民事第六庭

審判長法　官　魏式璧

法　官　李育信

法　官　洪培睿

以上正本證明與原本無異。

兩造如對本判決上訴，須於判決送達後20日內向本院提出上訴狀，其未表明上訴理由者，應於上訴後20日內向本院提出上訴理由書（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有律師資格之人之委任狀，並依附註條文規定辦理。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　　7　　月　　31　　日

書記官　曾允志

附註：

民事訴訟法第466條之1：

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

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院認適當者，亦得為第三審訴訟代理人。

第1項但書及第2項情形，應於提起上訴或委任時釋明之。

附表

項次	（慶富公司）檢附文件（原審卷一第305頁以下）	（港務公司）審核結果（原審卷一第305頁、第308頁以下）	（港務公司）補正建議（原審卷一第305頁、第308頁以下）	慶富公司說明（工程會卷第991頁）
1	船東代表劉廷昌與監工代表張秉哲簽認之非海上公試項目缺失改善完成證明（原審卷一第308頁）	未依系爭契約第13條㈡.5.(6)a約定附海上公試合格報告書	一.請補附監造廠商海上公試合格報告書。 二.艏吹及扭轉振動，請依規範辦理。	一.監造人103年5月27日船海服字第000000000號函早已提供海上公試合格報告書乙情，此有船舶研發中心103年5月27日船海服字第000000000號函可佐（原審卷一第93頁）。 二.艏吹測試於海上公試早已進行，港務公司嗣後亦承認並同意。 三.軸系扭轉振動經慶富公司說明、中國驗船中心及監造人書面確認符合，並未再有修正。
2	船舶研發中心103年5月6日已認可之海上公試報告封面影本（原審卷一第308頁）	海上公試報告尚有船舶研發中心103年5月16日船海服字第000000000號函所述與契約規範不符之情形	艏吹及扭轉振動，請依規範辦理。	一.監造人103年5月27日船海服字第000000000號函早已提供海上公試合格報告書乙情，此有船舶研發中心103年5月27日船海服字第000000000號函可佐（原審卷一第93頁）。 二.艏吹測試於海上公試早已進行，港務公司嗣後亦承認並同意。 三.扭轉振動經慶富公司說明、中國驗船中心及監造人書面確認符合，並未再有修正。
3	監工代表張秉哲簽認之建造標準符合規範書要求證明1張（原審卷一第308頁反面）	一.只有監工代表簽認，監造單位（船舶中心）未簽認，與契約規定不符。 二.請按契約規範章節順及項次，製作檢核表(至少包含：章節、項次、內容、佐證資料名稱及其參照頁碼）。	同左	一.監造人103年5月27日船海服字第100000000號函已確認符合規範要求乙情，此有船舶研發中心103年5月27日船海服字第000000000號函可佐（原審卷一第93頁）。 二.港務公司要求監造人依建造規範逐句製成查核表供驗收人員逐項清點驗收用，非原契約要求項目文件
4	船東代表劉廷昌與監工代表張秉哲簽認之「裝備備品及工具清冊暨點交證	一.裝備配品及工具清冊暨點交證明，其文件部分符合（原審卷一第308頁反面）。	請簽認人員核對維護保養與大修零配件手冊及大修手冊等符合契約規定後，再補列於F23各	裝備廠家操作、維護手冊圖說資料點早已於F23完成圖單提列，並與監造人清點點交，此項為港務公司人員未會同執行完工確認 所生誤會。

（續上頁）

	明」、「裝備廠家操作」、「維護手冊圖說資料點驗證明」、「高505號完成圖點交簽證」	二.僅項次64~74(M1~11)屬操作說明書，未依規範書第20頁（G1-16）列出主機、副機及挖泥機等之維護保養及大修及零配件手冊、大修手冊(包含挖泥泵槳輪、泵殼及螺槳損傷、磨耗之焊補方式，焊條及槳輪材質）等清單。 三.未依需求規範書第20頁（G1-16）規定，提供3份原尺寸之電子版完成圖給船東。	種裝備說明書及維修手冊清單內	
5	監工代表簽認之「船級證書點交簽證」、「裝備/素材證書點交簽證」	一.未依契約規定檢附臨時證書。 二.建造證明書船之船級：「……dredging over 15miles from shoer and over 20miles from port」是否符合契約規定？應予敘明。 三.裝備/素材證書點交簽證，其文件部分符合。 四.全船製程檢(交)驗報告，項次M44-M124未標示檢驗結果。	一.請依規定檢附臨時證書。 二.請說明增列離港口20浬之依據。 三.請依規定完成檢驗程序。	一.臨時證書依契約規定為交船時給予，船級證書則係船級協會於交船時發證給予。 二.建造證明書增列係因航港局要求除離岸15海浬外，亦需納入離港20海浬的發證要求。 三.全船製程檢（交）驗報告於各項檢驗單已由船級協會及監造人簽署標示合格，且於103年5月23日點交，港務公司僅係額外要求目錄頁要標示檢驗合格結果