

臺灣士林地方法院民事判決

109年度海商字第2號

原告 順發汽艇行

兼法定代理人 連豐隆

共同

訴訟代理人 許季堯律師

陳世錚律師

被告 Creativity Dragon Holdings Limited (即騏龍
控股有限公司)

法定代理人 鄭存漢

被告 黃貞銀

黃江波

江周林

林錦浩

美峰國際有限公司

上一人

法定代理人 鄭存漢

上列被告6人共同

訴訟代理人 張慧婷律師

上列當事人間請求損害賠償事件，本院於民國111年6月13日言詞
辯論終結，判決如下：

主 文

原告之訴及假執行之聲請均駁回。

訴訟費用由原告連豐隆負擔三分之一，餘由原告順發汽艇行負
擔。

事 實 及 理 由

壹、程序事項

一、原告主張兩造之船舶發生碰撞地係在我國台北港，且碰撞後
原告受損之船舶最初到達地亦係台北港，則本件侵權行為地
發生在台北港，依民事訴訟法第15條第1、2項，本院就本件
訴訟有管轄權。又本件被告黃貞銀、黃江波、江周林、林錦

01 浩為大陸地區人民，按侵權行為依損害發生地之規定，臺灣
02 地區與大陸地區人民關係條例第50條前段定有明文。原告主
03 張被告於我國台北港因航行上之過失行為，致其受有財產上
04 損害，本件侵權行為地及損害發生地均在我國，故應以我國
05 法律為準據法，合先敘明。

06 二、原告許玉媛、莊麗雲、連翁恆、張麗玲原追加起訴列為本件
07 原告，請求被告及福建鑫安船務有限公司(下稱福建鑫安公
08 司)為損害賠償，嗣其4人已於民國109年10月19日、同年11
09 月12日分別撤回對被告及福建鑫安公司之起訴，且原告於10
10 9年10月19日撤回對福建鑫安公司之起訴(見本院卷一第80至
11 84頁、第154頁、第178頁)，均已生撤回訴訟之效力，此部
12 分已非本件審理範圍，併予敘明。

13 三、原告原起訴聲明為被告應連帶給付原告新臺幣(下同)1700萬
14 元，及自起訴狀繕本送達被告之翌日起至清償日止，按週年
15 利率百分之5計算之利息(見本院卷一第10頁)；嗣於本件訴
16 訟進行中，原告最終將上開聲明變更為：(一)被告黃貞銀、黃
17 江波、江周林、林錦浩、Creativity Dragon Holdings Lim
18 ited(中譯名：騏龍控股有限公司，下稱騏龍公司)、美峰
19 國際有限公司(下稱美峰公司)應連帶給付原告連豐隆560萬
20 元5000元，及自起訴狀繕本最後送達被告之翌日起至清償日
21 止，按週年利率百分之5計算之利息。(二)被告黃貞銀、黃江
22 波、江周林、林錦浩、騏龍公司、美峰公司應連帶給付原告
23 順發汽艇行1115萬元，及自起訴狀繕本最後送達被告之翌日
24 起至清償日止，按週年利率百分之5計算之利息。核其所
25 為，係就同一基礎事實即永華6號引水交通船(下稱系爭引水
26 船)與騏龍號船舶(下稱騏龍輪)發生碰撞之海上事故所致損
27 害，為變更及減縮應受判決事項之聲明，核與民事訴訟法第
28 255條第1項第2、3款規定相符，應予准許。

29 貳、實體事項

30 一、原告主張：被告黃貞銀、黃江波、江周林、林錦浩(下合稱
31 黃貞銀等4人；黃貞銀等4人與騏龍公司、美峰公司合稱被

告；若單獨稱之，則各逕稱姓名）依序為騏龍輪之船長、大副、三副與水手，負責駕駛與管理騏龍輪之船舶業務。黃貞銀等4人於109年3月9日晚間8時15分許，在臺北港東18號碼頭前方海域航道，駕駛騏龍輪欲駛入臺北港停靠時，本應注意船舶在港內應緩輪慢行，竟貿然以航速8節之速度駛入臺北港防波堤口，騏龍輪進入防波堤後，連豐隆所有並提供予原告順發汽艇行做營業使用系爭引水船，依引水人指示靠近騏龍輪船邊供其登輪，引水人並於晚間8時20分許登上騏龍輪。黃貞銀等4人為求加快船舶靠泊作業，明知在無天候不良狀況下，依規定引水人應從下風舷側(右舷)安置引水梯登船，以利系爭引水船執行完引水人登輪任務後，即可自騏龍輪右舷下風舷海域駛離，且騏龍輪自動測繪雷達港內距離設置為3浬，並未發現取得系爭引水船目標訊號，而無警告提示音響；黃貞銀等4人竟未利用可防止盲區影響之AIS信號顯示於電子海圖上之功能，履行其正確瞭望之義務，而依當時情形，並無不能注意情事，竟未妥善指揮、操作騏龍輪以安全速度航行，貿然於引水人登輪後航速增至9.2節，並突然向左轉航向67度，因而於臺北港東18號碼頭前方海域航道，撞擊位於騏龍輪左前方之系爭引水船，造成系爭引水船翻覆沉沒而全損（下稱系爭事故），侵害連豐隆之系爭引水船所有權及順發汽艇行之營業權。系爭引水船總價值1500萬元，經計算折舊後為1125萬元，再扣除連豐隆已請領之保險理賠金600萬元後，連豐隆尚受有系爭引水船毀損之損害525萬元，以及衍生費用35萬5000元(明細詳本院卷二第46頁)之損害，合計受有560萬5000元之損害；順發汽艇行受有自109年3月9日起至109年12月15日止，不能使用系爭引水船之營業損失1115萬元。又騏龍公司、美峰公司為黃貞銀等4人之僱用人，美峰公司亦為騏龍公司之船務代理人，該二家公司應與黃貞銀等4人，依民法第188條第1項規定負連帶賠償責任。爰依民法第184條第1項前段、民法第185條、民法第188條第1項規定(下合稱系爭侵權行為規定)，提起本件訴訟等

01 語。並聲明：(一)被告應連帶給付原告連豐隆560萬5000元，
02 及自起訴狀繕本最後送達被告之翌日起至清償日止，按週年
03 利率百分之5計算之利息。(二)被告應連帶給付原告順發汽艇
04 行1115萬元，及自起訴狀繕本最後送達被告之翌日起至清償
05 日止，按週年利率百分之5計算之利息。(三)願供擔保，請准
06 宣告假執行。

07 二、被告則以：系爭事故係因系爭引水船違反海上避碰規則，非
08 法操作船隻，在港內違規搶越、橫越甫進港且尚在航行中之
09 騏龍輪船頭，且在搶越過程中意外因自身主機故障喪失動
10 力，致停船在騏龍輪正前方，始導致兩船碰撞，黃貞銀等4
11 人自無過失，則黃貞銀等4人之僱用人即騏龍公司亦無須負
12 賠償責任。又美峰公司僅為騏龍輪之船舶代理商，並非黃貞
13 銀等4人之僱用人，原告不得請求美峰公司賠償。復連豐隆
14 曾就系爭引水船投保船體險，亦因系爭事故，經訴外人即船
15 體保險人新光產物保險股份有限公司（下稱新光產險公司）
16 認定系爭引水船已達全損、無法修復之程度，並已給付全損
17 保險賠償600多萬元予連豐隆，連豐隆並已將其因系爭引水
18 船因系爭事故受損而得對第三人請求損害賠償之權利，全部
19 讓與新光產險公司，連豐隆自不能再向伊等請求損害賠償。
20 縱認伊等須負損害賠償責任，惟連豐隆未舉證證明其確有所
21 述之衍生費用之損害；又順發汽艇行亦未舉證證明依通常情
22 形或依已定之計劃、設備或其他特別情事，可得預期取得之
23 營業利益為何；且原告就系爭事故，亦與有過失等語，資為
24 抗辯。並為答辯聲明：(一)原告之訴駁回；(二)如受不利判決，
25 願供擔保，請准宣告免為假執行。

26 三、原告主張連豐隆為系爭引水船之所有權人，系爭引水船係連
27 豐隆提供給順發汽艇行營業使用；且騏龍輪總噸位5272噸，
28 為騏龍公司所有，黃貞銀等4人為騏龍公司之受僱人，黃貞
29 銀、黃江波、江周林、林錦浩於系爭事故發生當日分別擔任
30 騏龍輪之船長、大副、三副及水手等情，有中華民國小船執
31 照、國家運輸安全調查委員會重大運輸事故調查報告(編

號：TTSB-MOR-00-00-000號)可稽(見本院卷一第370頁、本院卷二第144至265頁)，且為被告所不爭執，堪信為真實。

四、至原告主張系爭事故之發生，係因黃貞銀等4人有未妥善利用儀器，且未正確瞭望及超速行駛騏龍輪，而有過失行為所致等語，為被告否認，並抗辯：系爭事故係系爭引水船駕駛員之過失行為導致系爭引水船與騏龍輪碰撞，被告並無過失等語。而查：

(一)按船舶在商港區域內應緩輪慢行，並不得於航道追越他船或妨礙他船航行；又五百總噸以上船舶在港內航行，其航行時數不得超過五節；各船應經常運用視覺、聽覺及各種適合環境之所有方法，保持正確瞭望，已期完全瞭解其處境及碰撞危機，商港法第31條、商港港務管理規則第9條、臺北港船舶進出港作業要點第(二)4.點、國際海上碰避規則第5條分別定有明文。系爭引水船之駕駛及船員均具有動力小船駕駛執照；騏龍輪上之船長及船員即黃貞銀等4人，亦皆具有海上服務經歷及有效證書(見本院卷二第161頁)，就上開等相關海事規範理應知悉並有遵守之義務。

(二)系爭事故發生時，騏龍輪船長黃貞銀於距離臺北港防波堤口5浬處登上駕駛臺接手駕駛船舶控制權，並以8節速度進入堤口，騏龍輪進入防波堤後，系爭引水船自騏龍輪左舷靠近船邊運送引水人登輪，騏龍輪當時航向約為120，航速約為10節，於引水人安全登輪後，騏龍輪之航向約為093，航速約為8節，系爭引水船於完成引水人登輪任務後即自騏龍輪左舷，航向約為080，以約9節之航速駛離。引水人於20時20分44秒登上騏龍輪，20時22分05秒到達騏龍輪駕駛臺，此時騏龍輪船長已將航向調整至070，並持續調整至067，而系爭引水船約為075，航速約9節。當船長與引水人正在交談及確認臺北港內泊位時，於20時24分21秒，騏龍輪大副黃江波在船頭瞭望中以對講機呼叫駕駛臺「阿這引航艇不走了停在這邊」、黃江波再於同分27秒再報「啊這引航艇給她撞到了，系爭引水船與騏龍輪軌跡重疊之時間約為20時24分28秒。且

01 系爭事故發生之原因，係因系爭引水船於引水人登騏龍輪
02 後，未遵守緩輪慢行，不得與他船並列航行或超越他船，或
03 妨礙他船航行之規定，於暗夜中與騏龍輪航向接近並超越；
04 騏龍輪於引水人登輪後加速並左轉航向，使兩船間距離逐漸
05 縮減，且航跡向量交叉；信號臺管制員未確實監控當時兩船
06 動態，及時提出預警；又騏龍輪駕駛臺值班人員未保持正確
07 瞭望，且未使用雷達或電子海圖系統協助瞭解周圍情勢；兩
08 船發生碰撞前10餘秒，騏龍輪大副察覺系爭引水船正向騏龍
09 輪行駛及靠近中，系爭引水船駕駛應亦察覺到從右邊靠近的
10 騏龍輪，惟因騏龍輪及系爭引水船均無足夠時間反應，導致
11 系爭引水船遭騏龍輪碰撞後翻覆等情，亦有國家運輸安全調
12 查委員會重大運輸事故調查報告可稽(編號：TTSB-MOR-00-0
13 0-000號，見本院卷二第144至265頁)。堪認騏龍輪上當時之
14 值班駕駛臺人員黃貞銀、江周林、林錦浩未能保持正確瞭
15 望，並使用電子海圖系統協助瞭解周圍情勢，掌握該船及周
16 圍船舶所在位置及動態，且有超速行駛；又系爭引水船於引
17 水人登騏龍輪後亦未緩輪慢行，於暗夜中竟與騏龍輪航向接
18 近並超越騏龍輪，致騏龍輪大副、系爭引水船駕駛發覺時，
19 雙方均無足夠時間反應，導致系爭引水船遭騏龍輪碰撞後翻
20 覆等情至明。

21 五、系爭事故發生時，黃貞銀、江周林、林錦浩均於騏龍輪之駕
22 駛臺內值勤，因引水人不熟悉騏龍輪雙俤船舶之操作，故由
23 擔任騏龍輪船長黃貞銀進行操船，並指揮擔任水手之林錦浩
24 掌舵之方向，而擔任三副之江周林則於駕駛臺內手動紀錄雙
25 俤主機俤鐘記錄簿，另擔任大副之黃江波則於船首值勤，此
26 有系爭調查報告內VDR語音紀錄資料、語音紀錄及事故船舶
27 相關資料表、騏龍主機俤鐘記錄、訪談資料可稽（見本院卷
28 二第173至174頁、181至182頁、185頁、210至214頁）。以
29 上開系爭事故肇因調查結果，騏龍輪之過失乃在於騏龍輪於
30 引水人登輪後加速並左轉航向，使兩船間隔距離逐漸縮減，
31 且駕駛臺值班人員未保持正確瞭望，且未使用雷達或電子海

圖系統協助瞭解周圍情勢，此與語音紀錄及事故船舶相關資料表所載，事故發生前，林錦浩依黃貞銀指示左轉航向，騏龍輪航速逐漸增加相符，而斯時於駕駛值班臺值勤並控制騏龍輪航行狀況之人包括黃貞銀、江周林、林錦浩，故其3人顯然有違前述商港港務管理規則、國際海上避碰規則所規範之注意義務，而就系爭事故之發生應有過失。至於黃江波於事故發生時於船首值勤，而系爭調查報告結果認定騏龍輪大副即黃江波察覺系爭引水船向騏龍輪靠近時，騏龍輪已無足夠時間反應，尚難認於船首執勤之黃江波有何過失責任。是系爭引水船因系爭事故而船舶全毀，連豐隆因此受有系爭引水船全毀之財產上之損害，其所受之損害與黃貞銀、江周林、林錦浩之過失不法行為間具相當因果關係，堪以認定。

六、按因故意或過失，不法侵害他人之權利者，負損害賠償責任。故意以背於善良風俗之方法，加損害於他人者亦同。又數人共同不法侵害他人之權利者，連帶負損害賠償責任。且接受僱人因執行職務，不法侵害他人之權利者，由僱用人與行為人連帶負損害賠償責任。但選任受僱人及監督其職務之執行，已盡相當之注意或縱加以相當之注意而仍不免發生損害者，僱用人不負賠償責任。不法毀損他人之物者，被害人得請求賠償其物因毀損所減少之價額。民法第184條第1項、第185條第1項、第188條第1項、第196條分別定有明文。如前所述，系爭事故係因黃貞銀、江周林、林錦浩上開過失行為及系爭引水船駕駛之過失行為，共同導致系爭事故之發生，致系爭引水船毀損，而黃貞銀、江周林、林錦浩為騏龍公司之受僱人乙節，為黃貞銀、江周林、林錦浩及騏龍公司所不爭執，且騏龍公司亦未提出具體事證以證明對於黃貞銀、江周林、林棉浩於選任及監督執行職務上已盡相當之注意或縱加以相當之注意而仍不免發生損害者，始得免責，故依民法第188條第1項規定，騏龍公司應與黃貞銀、江周林、林錦浩負連帶損害賠償責任，則連豐隆請求騏龍公司與黃貞銀、江周林、林錦浩負連帶損害賠償責任，即屬有據。茲就

連豐隆所請求之損害賠償項目及金額是否有理由，敘述如下：

(一)系爭引水船之損害：

連豐隆主張系爭引水船於100年間購入時，除購買船體外，其另購買並安裝設備於系爭引水船，系爭引水船總價值應為1500萬元，經計算扣除折舊後為1125萬元，再扣除其已領得之船體險保險理賠金600萬元，其尚受有系爭引水船毀損之損害525萬元，並提出中華民國小船執照、新船建造完工證明書、進口報單、船體保險要保書、估價單及報價單為憑（見本院卷一第370頁、第419頁至425頁、本院卷二第390至394頁），為被告否認。查：依連豐隆所提之中華民國小船執照、新船建造完工證明書、進口報單固可證明系爭引水船之所有權人為連豐隆，且該船係於100年2月14日建造完成，惟其上並未記載系爭引水船之價值。又依連豐隆提出之估價單及報價單，係分別由勝洋船舶工程行、惠光冷凍電機行、申發電機行開立之估價單及報價單（見本院卷二第390至394頁），惟該等估價單及報價單之開立時間均記載為111年2月間，係於系爭事故發生以後所開立，顯非購買系爭引水船或設備當時所開立，故不足以證明該等設備皆有安裝於系爭引水船上，且因系爭事故而受損害；另原證9之統一發票（見本院卷二第366頁之開立日期雖為100年2月25日，惟該設備是否有實際安裝在系爭引水船上而遭毀損，仍有疑問，況縱認已安裝於系爭引水船上而受損害，惟此部分價值亦已包含在下述系爭引水船之市價中，亦無須另為加計價格。而原告購入系爭引水船，並有向保險公司投保船體險，經估價系爭引水船（已含全部設備）於100年時之市價為879萬7348元，且該價格除船體外，尚包括新船引擎、新船設備、新船發電機、船用冷氣、新船設備等項目，有金典記帳士事務所111年4月20日金典字第001號函檢送之總分類帳及財產目錄可稽（見本院卷二第422至428頁）；復原告向保險公司為投保時，所投保範圍為「HULL & MACHINERY, ETC」，意即含船體及機具

等，此有新光產險公司保險單、臺灣產物保險股份有限公司保險單可稽(見本院卷一第148頁、第463至468頁)。則原告主張其僅投保船殼部分，並未投保含系爭引水船之全部船舶及設備等語，乃不可採。此外，原告並未提出其他證據足以證明系爭引水船於100年間購入時總價值為1500萬元，則原告主張系爭引水船購入總價值1500萬元等語，難認可取。又系爭引水船之船殼材質為玻璃纖維強化塑膠，且為總噸位20噸以下之小船，有中華民國小船執照可稽(見本院卷一第370頁)，屬行政院頒布固定資產耐用年數表第二類交通及運輸設備第一項水運設備編號20102之FRP船，耐用年數為5年(見本院卷二第32頁)，依定率遞減法，迄系爭事故發生日109年3月9日止，已購入使用9年有餘，並已超過上開耐用年數5年，依定率遞減法計算折舊，僅餘10%之殘值，是經計算折舊後，系爭引水船(含設備)於系爭事故發生時之價值應為87萬9735元(8,797,348×10%)，或依金記帳士事務所財產目錄所載預留殘值為97萬7,483元(見本院卷二第428頁)，而連豐隆已自新光產物公司領得保險理賠金618萬元，有新光產險公司111年2月16日(111)新產法簡發字第024號函暨檢送之保險理賠匯款申請書暨賠款同意書、連豐隆之淡水第一信用合作社活期存款帳戶存摺封面、受款帳戶明細表可稽(見本院卷二第378至382頁)，顯已超過系爭事故發生時系爭引水船之價值，則連豐隆就系爭引水船因系爭事故而全部毀損之損害賠償債權，依保險法第53條規定已移轉讓與新光產險公司，且連豐隆亦簽具同意書同意將其對系爭引水船之船體及機具等全部損失主張之求償權利，全數讓與並移轉予新光產險公司等情，有同意書可稽(見本院卷一第150頁)，故連豐隆已不得再向黃貞銀、江周林、林錦浩及騏龍公司請求此部分之損害賠償，則連豐隆請求渠等連帶賠償525萬元，為無理由。又黃江波就系爭事故發生並無過失行為，已如前述，則連豐隆請求黃江波亦應負連帶賠償責任，即屬無據。

(二)衍生費用之損害：

連豐隆主張系爭事故發生，致系爭引水船受損害，其須支出衍生費用35萬5000元等語，並提出瑞順企業社出具之估價單為據(見本院卷二第46頁)，為黃貞銀等4人及騏龍公司否認。依原告所提之瑞順企業社估價單上之記載可知，其上係記載系爭引水船於103年3月12日至3月13日止之拆卸試車明細(見本院卷二第46頁)，而系爭事故係發生於000年0月0日，故此估價單所載之費用，尚難謂係因系爭事故所生之衍生費用；又依其上記載之品名則為「主機部分分解送修清洗工程」、「起動馬達及充電機拆卸送修復裝」、「缸頭拆卸汽門清洗復裝」、「缸套內部清洗」、「高壓泵浦噴油嘴拆卸試壓復裝」、「汽門調整」、「引擎室內部清洗」、「油底殼拆裝」、「機油更換」、「油芯更換」、「高壓泵拆卸清洗復裝」、「變速機拆裝清洗」、「吊上試車台試車調整」等項目(見本院卷二第46頁)；一般而言「試車」乃針對設備、電路、管路等系統試運行，確認設備功能是否運轉正常，是否滿足設計需求等，故於舊機更換或確認主機狀況時，始會有拆卸清洗、復裝、更換耗材再行試車之情形，然本件原告已自承系爭引水船於系爭事故發生後，主機即無再使用(見本院卷二第478頁)，應無可能支出上開主機拆卸、送修、清洗、復裝、試車等費用之可能，是原告以該估價單主張支出衍生費用35萬5,000元部分，難認與系爭事故具相當因果關係。則連豐隆此部分之請求，亦難認據。況黃江波並無過失行為，連豐隆亦不得請求黃江波負損害賠償責任。

七、原告順發汽艇行主張因系爭事故致營業權受損失部分：

順發汽艇行主張系爭引水船是連豐隆提供予其供營業使用，系爭引水船因系爭事故而毀損，致其無法從事營業，侵害其營業權，受有營業損失1115萬元等語，為被告否認。查：

- (一)按因故意或過失，不法侵害他人之權利者，負損害賠償責任。故意以背於善良風俗之方法，加損害於他人者亦同，民法第184條第1項定有明文。又侵權行為保護之客體，主要為被害人之固有利益(又稱持有利益或完整利益)，民法第18

01 4條第1項前段所保護之法益，原則上限於權利（固有利
02 益），而不及於權利以外之利益特別是學說上所稱之純粹經
03 濟上損失或純粹財產上損害，以維護民事責任體系上應有之
04 分際，並達成立法上合理分配及限制損害賠償責任，適當填
05 補被害人所受損害之目的，故該條項前段所定過失侵權行為
06 之成立，須有加害行為及權利受侵害為成立要件。又本項規
07 定前後兩段為相異之侵權行為類型。關於保護之法益，前段
08 為權利，後段為一般法益。關於主觀責任，前者以故意過失
09 為已足，後者則限制須故意以背於善良風俗之方法加損害於
10 他人。

11 (二)黃貞銀、江周林、林錦浩係基於過失行為致生系爭事故，導
12 致系爭引水船受損，騏龍公司為其等3人之僱用人，然系爭
13 引水船之所有權人為連豐隆，非順發汽艇行，而順發汽艇行
14 乃一合夥組織型態，並非連豐隆獨資，故順發汽艇行與連豐
15 隆非屬同一權利主體，且黃貞銀、江周林、林錦浩、騏龍公
16 司是以上開過失行為侵害連豐隆之系爭引水船所有權，系爭
17 引水船則是連豐隆提供順發汽艇行供營業使用，業據原告陳
18 明在卷，而順發汽艇行所請求之營業權受侵害，係因他人所
19 有權受損害致無法履行對其負擔之債務(即將系爭引水船供
20 順發汽艇行營業使用)，乃純粹經濟上損失或純粹財產上損
21 害，顯非民法第184條第1項前段保護之客體，而黃貞銀等4
22 人及騏龍公司非因故意之不法行為導致系爭事故之發生，則
23 順發汽艇行依民法第184條第1項前段規定，請求賠償其營業
24 損失1115萬元，難認有據。

25 八、另原告主張美峰公司為黃貞銀等4人之僱用人，為被告否
26 認，原告並未舉證以實其說，況黃貞銀等4人係受僱於騏龍
27 公司，美峰公司僅係騏龍公司之船務代理商，而按船務代理
28 業，指受船舶運送業或其他有權委託人之委託，在約定授權
29 範圍內，以委託人名義代為處理船舶各貨運及其有關業務而
30 受報酬為營業之事業。船務代理業經營代理業務，應予委託
31 人義務為之，並以約定之範圍為限，航業法第3條第3款、第

37條定有明文。查美峰公司僅為騏龍公司之船務代理商，僅受託代辦船舶在臺灣各港口之進出申報、攬放船舶承運之貨物，並無包括基於僱用人之地位，對騏龍輪上之船長及船員為管理及監督，當非黃貞銀等4人之僱用人，則原告主張美峰公司應與黃貞銀等4人、騏龍公司負連帶賠償責任，難認有據。

九、從而，原告依系爭侵權行為規定，請求被告連帶給付連豐隆560萬5000元，及自起訴狀繕本最後送達被告之翌日起至清償日止，按週年利率百分之5計算之利息；被告連帶給付順發汽艇行1115萬元，及自起訴狀繕本最後送達被告之翌日起至清償日止，按週年利率百分之5計算之利息；均為無理由，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，應併予駁回。

十、至原告聲請傳喚證人連豐瀛及聲請由許國慶鑑定系爭事故之肇事責任，以證明系爭事故發生經過及責任歸屬（見本院卷二第78頁、第92至95頁），惟系爭事故業由依據中華民國運輸事故調查法及國際海事組織海難事故調查章程相關內容，由國家運輸安全調查委員會負責系爭事故調查之獨立機關，並出具調查報告（見本院卷二第144至265頁），已可明瞭系爭事故之發生經過、肇因責任歸屬等，故本院認無傳喚證人連豐瀛或再行鑑定之必要。又本件事證已臻明確，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。

十一、據上論結，原告之訴為無理由，依民事訴訟法第78條、第85條第1項但書判決如主文。

中 華 民 國 111 年 7 月 18 日
民事第三庭

法 官 陳月雯

以上正本係照原本作成。

如對本判決上訴，應於判決送達後20日內向本院提出上訴狀，若委任律師提起上訴者，應一併繳納上訴審裁判費，否則本院得不

01 命補正逕行駁回上訴。

02 中 華 民 國 111 年 7 月 18 日

03 書記官 李佩諭