

臺灣臺北地方法院民事判決

112年度保險字第82號

原告 華南產物保險股份有限公司

法定代理人 涂志佶

訴訟代理人 黃智絹律師

被告 曉洋航運有限公司 (BLUE OCEAN SHIPPING CO., LTD.)

法定代理人 林錦祥

被告 上海錦江航運 (集團) 股份有限公司 (SHANGHAI JIN JIANG SHIPPING (GROUP) CO., LTD.)

法定代理人 庄曉晴

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113年12月23日言詞辯論終結，判決如下：

主 文

被告應給付原告新臺幣壹佰貳拾陸萬元，及自民國一一二年十一月十日起至清償日止，按年息百分之五計算之利息。

原告其餘之訴駁回。

訴訟費用由被告負擔四分之三，餘由原告負擔。

本判決第一項於原告以新臺幣肆拾貳萬元為被告供擔保後，得假執行。但被告如以新臺幣壹佰貳拾陸萬元為原告預供擔保，得免為假執行。

原告其餘假執行之聲請駁回。

事實及理由

壹、程序部分

一、按法定代理人之代理權消滅者，訴訟程序在有法定代理人承

01 受其訴訟以前當然停止；第170條規定，於有訴訟代理人時
02 不適用之；第170條所定之承受訴訟人，於得為承受時，應
03 即為承受之聲明，民事訴訟法第170條、第173條前段、第17
04 5條第1項分別定有明文。查被告曉洋航運有限公司（BLUE
05 OCEAN SHIPPING CO., LTD.，下稱曉洋公司）法定代理人原
06 為蔣華，嗣變更為林錦祥，並具狀聲明承受訴訟，有民事聲
07 明承受訴訟狀、更改公司秘書及董事通知書、臺北經濟文化
08 辦事處（香港）核驗之授權委託書（卷第207-228頁）為
09 憑，核與前揭規定相符，應予准許。

10 二、按因船舶碰撞或其他海上事故請求損害賠償而涉訟者，得由
11 受損害之船舶最初到達地，或加害船舶被扣留地，或其船籍
12 港之法院管轄，民事訴訟法第15條第2項定有明文。次按關
13 於碰撞之訴訟，得向碰撞發生地之法院起訴，海商法第101
14 條第2款亦有明文。又按民事事件，涉及香港或澳門者，類
15 推適用涉外民事法律適用法。涉外民事法律適用法未規定
16 者，適用與民事法律關係最重要牽連關係地法律，香港澳門
17 關係條例第38條定有明文。又按民事事件涉及外國人或外國
18 地者，為涉外民事事件，內國法院應先確定有國際管轄權，
19 始得受理，次依內國法之規定或概念，就爭執之法律關係予
20 以定性後，決定應適用之法律（即準據法）（最高法院98年
21 度臺上字第2259號判決意旨參照）。關於涉外事件之國際管
22 轄權誰屬，涉外民事法律適用法固未明文規定，惟受訴法院
23 尚非不得就具體情事，類推適用國內法之相關規定，以定其
24 訴訟之管轄（最高法院95年度臺抗字第2號裁定意旨參
25 照）。查被告曉洋公司為依香港地區法律設立登記之公司，
26 而被告上海錦江航運(集團)股份有限公司（SHANGHAI JIN
27 JIANG SHIPPING (GROUP) CO., LTD.，下稱錦江公司）為依
28 大陸地區公司法律設立登記之公司，有被告曉洋公司登記資
29 料（卷第45-47、209-215頁）、被告錦江公司營業執照（卷
30 第181頁）為憑，堪認本件具涉外因素，屬涉外民事事件。
31 原告主張其承保訴外人林美燕所有之我國籍漁船茂凱8號

（下稱系爭漁船）前遭被告曉洋公司所屬、由被告錦江公司營運之Blue Ocean輪（下稱曉洋輪）碰撞致在新北市石門區外海沉沒，堪認碰撞發生地法院為我國，而被告均無異議而並應訴，揆諸前揭規定及說明，類推適用民事訴訟法，本院應有國際管轄權。

三、按臺灣地區人民與大陸地區人民間之民事事件，除本條例另有規定外，適用臺灣地區之法律，臺灣地區與大陸地區人民關係條例第41條第1項定有明文。次按民事事件，涉及香港或澳門者，類推適用涉外民事法律適用法。涉外民事法律適用法未規定者，適用與民事法律關係最重要牽連關係地法律，香港澳門關係條例第38條定有明文。又按關於由侵權行為而生之債，依侵權行為地法。但另有關係最切之法律者，依該法律，涉外民事法律適用法第25條定有明文。原告主張系爭漁船與系爭船舶係於我國領海內之新北市石門區外海發生碰撞，有國家運輸安全調查委員會（下稱運安會）民國111年11月17日TTSB-MOR-00-00-000重大運輸事故調查報告（下稱系爭調查報告）為憑（卷第247頁），揆諸前揭規定，本件應以我國法為準據法。

貳、實體部分

一、原告主張：系爭漁船於110年8月10日上午1時10分，在我國領海內北緯25度18分、東經121度39分遭曉洋輪碰撞，造成系爭漁船沉沒，經大統公證有限公司理算後，損失金額為新臺幣（下同）140萬元。因曉洋輪航行過失撞擊致系爭漁船沉沒，被告應對系爭漁船所有人林美燕負連帶賠償責任。原告已依船舶保險契約理賠林美燕140萬元，林美燕並將其因曉洋輪碰撞事故而對被告取得之損害賠償請求權於140萬元範圍內轉讓與原告。系爭漁船於本件碰撞事故發生前，位在曉洋輪右舷，系爭漁船係直行船，曉洋輪係讓路船，依1972年國際海上避碰規則（Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972，下稱海上避碰規則）第15條、第16條規定，曉洋輪應主動採

01 取避碰措施，且應儘早採取必要措施遠離直行船，惟曉洋輪
02 並未採取任何聲光音響、警示燈號等避碰措施，曉洋輪應對
03 本件碰撞事故負最大責任。系爭漁船係以船價140萬元投保
04 定值保險，爰依海商法第96條、民法第184條第1項前段、第
05 2項、第188條第1項、第185條第1項規定及保險代位、債權
06 讓與規定請求被告賠償損害等語，並聲明：(一)被告應連帶給
07 付原告140萬元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，
08 按年息5%計算之利息；(二)願供擔保，請准宣告假執行。

09 二、被告則以：曉洋輪未曾與系爭漁船發生碰撞，依華聯海事保
10 險公證人有限公司調查碰撞事故之檢定報告書（下稱系爭檢
11 定報告）記載未發現曉洋輪之船身有任何撞擊痕跡，依曉洋
12 輪本身雷達及航行資料記錄器（VDR）之航跡電子資訊發現
13 於原告所稱系爭漁船被撞當時前後3分鐘內，在曉洋輪近邊
14 航行之船舶尚有Annita輪、Dilos Warrior輪，惟海巡署及
15 運安會調查官均未對該二船進行阻截及查驗，率行認定系爭
16 漁船係遭曉洋輪撞擊而沉沒。又依系爭漁船之高度、吃水、
17 事故後照片、撞擊受損切口形態、船體受損程度綜合判斷，
18 其切口應非如曉洋輪般大小之船舶碰撞所致。縱曉洋輪確為
19 肇事船舶，然系爭漁船於航行時開啟甲板上之工作燈，產生
20 干擾及光害致周圍船舶無法正確判斷其船況及航向，而難以
21 採取應對措施，系爭漁船應負與有過失責任。另系爭漁船於
22 事故當時船齡已有27年，原告應先證明系爭漁船於事故當時
23 之市價，否則無以證明其請求賠償金額之合理性等語，資為
24 答辯，並聲明：(一)原告之訴駁回；(二)願供擔保請准宣告免為
25 假執行。

26 三、得心證之理由：

27 查曉洋輪為被告曉洋公司所有、由被告錦江公司營運，有系
28 爭船舶資料（卷第160頁）為憑，復為兩造均無爭執，堪認
29 屬實。至於原告主張系爭漁船遭曉洋輪碰撞沉沒，原告得依
30 保險代位請求損害賠償，則為被告所否認，並以前詞置辯，
31 茲論述如下：

(一)按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，以期完全瞭解其處境及碰撞危機（Every vessel shall at all times maintain a proper look-out by sight and hearing as well as by all available means appropriate in the prevailing circumstances and conditions so as to make a full appraisal of the situation and of the risk of collision.）；當兩艘機動船交叉相遇致有構成碰撞危險時，有他船在本船右舷的船舶應給他船讓路，如當時環境許可，還應避免橫越他船的前方（When two power-driven vessels are crossing so as to involve risk of collision, the vessel which has the other on her own starboard side shall keep out of the way and shall, if the circumstances of the case admit, avoid crossing ahead of the other vessel.）；須給他船讓路的船舶，應儘可能及早地採取大幅度的行動，寬裕地讓清他船（Every vessel which is directed to keep out of the way of another vessel shall, so far as possible, take early and substantial action to keep well clear.）；不論任何原因，應保持航向及航速之船舶，發現本船已逼近至僅賴讓路之單獨措施，不能避免碰撞時，應採取最有助於避免碰撞之措施（When, from any cause, the vessel required to keep her course and speed finds herself so close that collision cannot be avoided by the action of the give-way vessel alone, she shall take such action as will best aid to avoid collision.），海上避碰規則第5條、第15條、第16條、第17條（卷第257-258、278-279頁）分別定有明文。查系爭調查報告結論其中與可能肇因有關之調查發現記載：1. 曉洋輪航行當值船員未有效應用自動雷達測繪裝置（ARPA 雷達）及船舶自動識別系統（AIS）電子航儀設備，未遵照國際海上避碰規則第5條之規定隨時保持正確瞭望規定，導

01 致在海況及能見度良好情況下，最終發生海上碰撞事故。2.
02 碰撞前系爭漁船位於曉洋輪右舷方位，系爭漁船之紅色舷燈
03 （及甲板照明燈光）應為曉洋輪駕駛員所目視，故曉洋輪依
04 避碰規則為讓路船，系爭漁船為直行船，依規定曉洋輪應向
05 右避讓。3.系爭漁船航行中未從事漁撈作業，未發現曉洋輪
06 逐漸接近，未依照國際避碰規則之規定，落實執行正確瞭
07 望，導致海上碰撞事故之發生。4.系爭漁船船長對全球定位
08 系統（GPS）告警功能之錯誤依賴，而忽略正常航行當值之
09 規定，導致未發現對方來船之海上碰撞事故。5.系爭漁船航
10 行中開啟甲板照明已成常態，未考慮周全駕駛室前方甲板照
11 明燈光所產生之光暈現象（如同夜間開車時於駕駛座開啟較
12 亮的燈光），導致妨礙系爭漁船夜間航行目視瞭望之視野範
13 圍等語（卷第271頁）。堪認曉洋輪依海上避碰規則應向右
14 避讓位於其右舷之系爭漁船，且曉洋輪航行船員未有效應用
15 電子航儀設備保持正確瞭望，致碰撞系爭漁船。

16 (二)被告主張曉洋輪未與系爭漁船發生碰撞，本件船舶碰撞事故
17 發生前後3分鐘，曉洋輪附近尚有其他船舶，主要係以系爭
18 檢定報告（卷第113-176頁）為據，依系爭檢定報告結論固
19 記載：綜合檢查發現及相關資訊，顯示系爭漁船是被曉洋輪
20 撞到的可能性較低，而被相對小的漁船撞到的可能性較高，
21 而系爭漁船的損壞情況亦較符合被小船撞到會造成的損壞
22 （卷第157頁）。惟查，系爭檢定報告係經華聯海事保險公
23 證人有限公司公證人承曉洋輪保險人（即中國人民財產保險
24 股份有限公司）委託於110年8月10日履勘靠泊在臺中港32號
25 碼頭的曉洋輪，就其被懷疑從基隆港駛往臺中港航行途中曾
26 與系爭漁船發生碰撞之事故進行調查，華聯海事保險公證人
27 有限公司於110年8月10日11時34分接受緊急委託，海事檢定
28 師羅孟龍趕赴靠泊在臺中港32號碼頭的曉洋輪履勘現場見聞
29 後，並於112年3月17日出具調查結果報告，而系爭檢定報告
30 之製作名義人為華聯海事保險公證人有限公司海事保險公證
31 人卓邦煌等情，有系爭檢定報告前言（卷第113頁）、製作

名義簽章（卷第158頁）可參。足見系爭檢定報告製作人即華聯海事保險公證人有限公司海事保險公證人卓邦煌未親赴靠泊在臺中港32號碼頭的曉洋輪履勘現場，且華聯海事保險公證人有限公司係受曉洋輪之保險人委託而進行調查曉洋輪碰撞系爭漁船之事故，係受有報酬而應以善良管理人之注意義務為委任人處理事務。華聯海事保險公證人有限公司是否以排除曉洋輪遭指控碰撞系爭漁船之可能性為受任事務，尚非無疑，則系爭檢定報告結論已難遽信。又查系爭檢定報告關於對曉洋輪的檢視部分記載：1523時，看到航港局PSC檢查員陪同運安會調查官搭的小艇正由船艙向接近要來做左舷船殼檢查。PSC檢查員與運安會調查官由小艇碼頭返船要與留船的其他官員會合時，我司檢定師問搭小艇的其中一員，「承告知」未發現曉洋輪左舷船殼有擦碰痕跡或其他異常（卷第115頁），足見華聯海事保險公證人公司之海事檢定師未親自查看曉洋輪左舷船殼是否確有擦碰痕跡或其他異常，而僅係詢問陪同運安會調查官搭乘小艇進行曉洋輪左舷船殼檢查之不知名人士後，逕在系爭檢定報告記載「承告知未發現曉洋輪左舷船殼有異」等語，此益徵系爭檢定報告之結論是否基於海事檢定師現場履勘發生碰撞後之曉洋輪船身狀態，甚有疑義，足見系爭檢定報告之證據價值低落，實難遽信。況系爭檢定報告公證人意見係以系爭漁船受撞後現象及碰撞劇烈程度認定系爭漁船不像是與重噸曉洋輪相撞云云（卷第158頁），此核與系爭調查報告關於船舶損害情形記載：依據調查小組執行碼頭及登輪勘查，曉洋輪左側船身發現多處刮痕，呈現灰白色及淡藍色，船體結構無變形；依據系爭漁船照片及海巡署現場資料，系爭漁船左船身有明顯的破洞，些許殘骸散落海面，隨後經友船拖帶系爭漁船回港途中，於基隆八斗子海域沉沒等語及曉洋輪、系爭漁船照片（卷第249-250頁）不符。參以系爭調查報告關於系爭漁船船長訪談摘要記載：事故前我船朝向十八王公廟往南航向約170度船速8到9節，載小管去基隆炭仔頂販賣；該商船撞到

01 漁船左後方，船左舷後方被撞一個洞，商船左側船身應該有
02 刮痕等語（卷第263頁）相符，核與海巡署岸際雷達航跡資
03 料顯示於本件碰撞事故發生時，該區域僅標示有系爭漁船與
04 曉洋輪，未有其他船舶經標示於事故地點航行（卷第153
05 頁）等情相符，而曉洋輪船長定速交給值班二副後自8月10
06 日0012時至8月10日0105時，曉洋輪船速為12.8節，真航向
07 264度，為船舶穩定航向保持船速之放洋航行模式，一般除
08 必要之讓船及轉向或主機故障外，航向及船速均不會太大改
09 變。依據曉洋輪S-VDR資料，自8月10日0107時至0110時（3
10 分鐘期間），曉洋輪之船速及真航向變化分別為0107時的
11 11.9節、270度，0108時的11.3節、268度，0109時的11.8
12 節、270度，至0110時的11.9節、269度；3分鐘期間船速由
13 定速12.8節降至11.9節甚至11.3節之變化及航向暫時偏移
14 等，在無任何原因及理由之情況，恰好和系爭漁船於0107：
15 42時，傳送最後一筆船位資料相吻合。調查小組研判0107：
16 42時應為兩船發生碰撞事故之時間點，有系爭調查報告分析
17 （卷第263頁）為憑，堪認曉洋輪於110年8月10日1時7分許
18 自左舷後方撞擊系爭漁船，而碰撞處曉洋輪左側船身亦留有
19 刮痕。是被告主張曉洋輪未與系爭漁船發生碰撞云云，核與
20 實情有違，殊難採憑。

21 (三)觀諸系爭漁船於發生碰撞事故現場之照片（卷第250頁），
22 可見系爭漁船左船身有明顯破洞而已翻覆沉沒，應堪認系爭
23 漁船已達無法繼續使用而為全損狀態。查系爭漁船總噸數為
24 14.98，船殼材質為玻璃纖維強化塑膠、110年船價為140萬
25 元；109年曾由林美燕提供向新北市萬里區漁會設定最高限
26 額抵押權168萬元，存續期間自109年1月20日至139年1月19
27 日止，經動產擔保交易登記；前於110年1月11日完成定期檢
28 查等情，有漁船船舶保險明細表（卷第381頁）、中華民國
29 小船執照（卷第383頁）、動產擔保交易紀錄及檢查紀錄
30 （卷第385頁）為憑，堪認系爭漁船船舶保險之被保險人即
31 所有人林美燕因曉洋輪碰撞系爭漁船致沉沒全損而受有損害

為系爭漁船船價140萬元。至被告雖主張系爭漁船實際損害額低於定值保單約定之價值云云，惟按定值保險契約，為契約上載明保險標的一定價值之保險契約；保險標的，以約定價值為保險金額者，發生全部損失或部份損失時，均按約定價值為標準計算賠償，保險法第50條第3項、第73條第2項分別定有明文。定值保險，乃為法律所許可之以保險契約訂定時，約定之價值代替保險事故發生時實際之保險價值，而為計算損害之標準。另按被保險人因保險人應負保險責任之損失發生，而對於第三人有損失賠償請求權者，保險人得於給付賠償金額後，代位行使被保險人對於第三人之請求權；但其所請求之數額，以不逾賠償金額為限，保險法第53條第1項定有明文。查系爭漁船於110年8月10日航行中被曉洋輪撞到，導致在北緯25度18分/東經121度39分沉沒（Maw Kae NO.8 got hit by the container ship BLUE OCEAN during the voyage,resulting in sinking at Lat.25°18' N/Long. 121°39' E on August 10, 2021.）（卷第19、59頁）；公證人註記：1.從文件來看，事故發生時系爭漁船是處於適航狀態。2.從收集到的資訊和船員的陳述來看，本件事故發生原因可合理歸因於曉洋輪貨櫃船船長和值班船員的疏忽。3.兩名船員被友船漁山166號救起，無人員傷亡，隨後，系爭漁船沉入大海。在這種情況下，我們認為全損是肯定的（Surveyor's Notes: Based on what we have found during our inter-view together with the information gathered, we are the opinion without prejudice that: 1. As far as the documents are concerned, Maw Kae NO.8 is seaworthy at the time of casualty. 2. From the information gathered and crewmen's statement, the cause of casualty is reasonably attributable to the negligence of the Captain and duty crew of the container ship BLUE OCEAN. 3. The two crewmembers were rescued without any casualties by the allied vessel YU SHAN NO.166 and

01 later F/V. Maw Kae NO.8 was sunk into the sea. Thus
02 in our opinion, Total Loss is certain in this case.)

03 (卷第25、65頁)，有大統公證有限公司公證報告(CERYEF
04 ICATE OF SURVEY)為憑，足見系爭漁船被曉洋輪撞擊沉沒
05 後確已發生全部損失。揆諸前揭規定，則系爭漁船所有人林
06 美燕因系爭漁船全部損失所受實際損害額即為船舶保險契約
07 約定之船舶價值140萬元，而原告給付賠償金額140萬元與林
08 美燕之情，有保險理賠匯款申請書暨賠款同意書(卷第41
09 頁)、原告總公司電匯付款明細(卷第43頁)為憑，是原告
10 依保險法第53條第1項規定於給付保險賠償金額與被保險人
11 林美燕後，代位行使林美燕對被告之損失賠償請求權，洵屬
12 有據。

13 (四)按碰撞之各船舶有共同過失時，各依其過失程度之比例負其
14 責任，不能判定其過失之輕重時，各方平均負其責任，海商
15 法第97條第1項定有明文。查曉洋輪未依海上避碰規則向右
16 避讓位於其右舷之系爭漁船，且曉洋輪航行船員未有效應用
17 電子航儀設備保持正確瞭望，致碰撞系爭漁船；而系爭漁船
18 未依照國際避碰規則執行正確瞭望，未考慮周全駕駛室前方
19 甲板照明燈光所產生之光暈現象妨礙系爭漁船夜間航行目視
20 瞭望之視野範圍等情，業如前述，堪認本件碰撞事故發生之
21 原因，系爭船舶與系爭漁船均有過失。查依據碰撞結果，系
22 爭漁船左舷舳部遭撞擊後翻覆，以環境因素而言，即在穿越
23 曉洋輪船艙時遭撞擊，由曉洋輪船艙油漆刮痕及系爭漁船殘
24 骸撞擊點等事證確認事故之發生，事故當時系爭漁船由西北
25 朝東南方向行駛，漁船未在漁撈作業視為航行中直行船關
26 係，惟權利船避碰規則亦規定，為避免碰撞事故發生，單靠
27 義務船無法避免碰撞時，權利船亦應採取避碰措施。碰撞前
28 系爭漁船位於曉洋輪右舷方位，紅色舷燈(及甲板照明燈
29 光)應為曉洋輪駕駛員所目視，依規定曉洋輪應採取向右轉
30 向避讓，從系爭漁船船艙通過。曉洋輪為肇事船舶，事故時
31 由東往西航行，事故前系爭漁船方位持續在曉洋輪右舷方

向，依據避碰規則規定曉洋輪為讓路船，應採取向右轉向避讓從系爭漁船船艙通過，規則亦說明兩船距離愈來愈近，彼此方位不變，即是發生碰撞危機之前兆。綜上，本案兩船皆未發現對方來船，曉洋輪事故前未採取任何避讓措施，未作出任何聲光音響警示信號作為，碰撞後未發現事故繼續航行；系爭漁船航行中未從事漁撈作業，未發現曉洋輪逐漸接近，兩船皆未依照國際海上避碰規則之規定，落實航行當值執行瞭望，導致海上碰撞事故之發生等情，有系爭調查報告分析兩船碰撞原因（卷第266頁）為憑。本院審酌本件碰撞事故發生之原因力強弱、兩造過失程度，認曉洋輪應就系爭漁船因本件碰撞事故而全損承擔90%過失責任。復按民法係保險法之補充法，保險法無規定者，自應適用民法有關之規定。保險法第53條第1項所定之「保險人代位權」，固屬法律規定之債權移轉，無待乎被保險人另為移轉行為，惟其為「債之移轉」之性質究無不同，故保險人依該條項規定代位行使被保險人對於第三人之損害賠償請求權時，該第三人即得適用民法第299條第1項規定，援引其於受通知時所得對抗被保險人之事由，對抗保險人（最高法院89年度臺上字第1853號）。原告行使保險代位權係基於被保險人損害賠償請求權之法定債權移轉，揆諸前揭說明，原告僅得請求126萬元（計算式：140萬×90%=126萬）。至逾此部分請求，則無理由，應予駁回。

(五)按因故意或過失，不法侵害他人之權利者，負損害賠償責任；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，民法第184條第1項前段、第188條第1項分別定有明文。次按碰撞係因於一船舶之過失所致者，由該船舶負損害賠償責任；船舶所有人對操作船舶所致財物毀損滅失之損害賠償所負之責任，以本次航行之船舶價值、運費及其他附屬費為限；前項所稱船舶所有人，包括船舶所有權人、船舶承租人、經理人及營運人，海商法第96條、第21條第1項第1款、第2項分別定有明文，是解釋海商

01 法第96條規定之船舶碰撞責任主體，亦應包含船舶所有權
02 人、船舶承租人、經理人及營運人在內。查被告錦江公司為
03 曉洋輪之Ship Manager、被告曉洋公司則為曉洋輪之Regis-
04 tered Owner等情，有Equasis系統查詢資料（卷第13-14
05 頁）為憑，復為被告無爭執，堪認被告錦江公司為曉洋輪之
06 船舶經理人、被告曉洋公司則為曉洋輪之登記所有人。曉洋
07 輪當值船員未依海上避碰規則第5條規定隨時保持正確瞭望
08 致發生本件碰撞事故，揆諸前揭規定，被告錦江公司為曉洋
09 輪之船舶經理人，應依民法第188條第1項負僱用人損害賠償
10 責任；被告曉洋公司為曉洋輪之登記所有人，應依海商法第
11 97條第1項負損害賠償責任。從而，原告分別依民法第184條
12 第1項前段、第188條第1項及保險法第53條第1項；海商法第
13 97條第1項及保險法第53條第1項請求被告錦江公司、被告曉
14 洋公司給付損害賠償126萬元部分，為有理由，應予准許。

15 (六)至原告雖主張被告應連帶負賠償責任云云。惟按數人負同一
16 債務，明示對於債權人各負全部給付之責任者，為連帶債
17 務，無該項明示時，連帶債務之成立，以法律有規定者為
18 限，民法第272條定有明文。是以連帶債務，必當事人間有
19 明示或法律有規定，始能成立（最高法院86年度臺上字第38
20 6號判決意旨參照）。查被告錦江公司、被告曉洋公司係分
21 別依民法第184條第1項前段、第188條第1項及保險法第53條
22 第1項；海商法第97條第1項及保險法第53條第1項對原告負
23 損害賠償責任，而兩造間無明示且法律無規定被告應就本件
24 船舶碰撞所生損害賠償成立連帶債務，揆諸前揭說明，原告
25 此部分主張，洵屬無據。

26 (七)末按遲延之債務，以支付金錢為標的者，債權人得請求依法
27 定利率計算之遲延利息；應付利息之債務，其利率未經約
28 定，亦無法律可據者，週年利率為百分之5；給付無確定期
29 限者，債務人於債權人得請求給付時，經其催告而未為給
30 付，自受催告時起，負遲延責任。其經債權人起訴而送達訴
31 狀，或依督促程序送達支付命令，或為其他相類之行為者，

與催告有同一之效力，民法第233條第1項前段、第203條、第229條第2項分別定有明文。從而，原告請求被告給付105萬元，及自起訴狀繕本送達翌日即112年11月10日（卷第97頁）起至清償日止，按年息5%計算之利息，為有理由，應予准許。至逾此範圍請求，則無理由，應予駁回。

四、綜上所述，原告依民法第184條第1項前段、第188條第1項、海商法第96條及保險代位法律關係請求被告給付105萬元及利息，為有理由，應予准許。逾此範圍請求，則無理由，應予駁回。

五、原告陳明願供擔保聲請宣告假執行，關於其勝訴部分，爰酌定相當之擔保金額准許之，並依民事訴訟法第392條第2項規定，依聲請為被告預供擔保，得免為假執行之宣告。至原告敗訴部分，假執行聲請即失其附麗，應併予駁回。

六、本件事證已臻明確，兩造其餘攻擊防禦方法及證據，經本院斟酌後，核與判決結果不生影響，爰不另論述，併此敘明。

七、訴訟費用負擔之依據：民事訴訟法第79條。

中 華 民 國 114 年 1 月 16 日
民事第八庭 法 官 姚水文

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日內向本院提出上訴狀。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 114 年 1 月 16 日
書記官 吳華瑋