

海上保險契約上船價定值與 保險代位權之初探

黃承陽

壹、前言

海上保險實務操作，注重在填補被保險人於保險事故時或其後蒙受財(物)務損害，或者謂以回復被保險人於保險事故發生前經濟狀況或免除減輕其對第三人賠償責任負擔作為服務內容，在一體適用損失補償原則下，海上保險因其航運船務特性慣採所謂定值保險在保險契約上予以特約，以及保險代位權上因其定值保險之定性使然，以致在某種程度上形成特殊法理實務，明顯區別於不定值保險(單)的論證詮釋，本文試以論理與實務條款加以闡述敘明，倘若有助於航運暨海上保險產業從業同仁對此議題微細差異增加理解，藉此拋磚引玉，為求實務業界先進後到持續探究此等相關實務作業題材提供些許幫助。

貳、損失補償原則與海上保險單

海上保險所為適用之補償原則(the principle of indemnity)實與保險利益關係密切，英國 1906 年海上保險法第 1 條開宗明義規定，海上保險人係保險人允諾，於其遭受海上損失，亦即海上冒險損失時，依約定之方式及限度，補償被保險人之契約。據此可知，海上保險為補償契約，被保險人於保險事故發生時，得依其所受

損失限度內，請求保險人予以補償。被保險人所以遭受損失，實因其對於保險標的具有保險利益故，以此為保險上可得補償的最大限額(maximum limit of indemnity)。換言之，被保險人不該從中獲取利益或不當得利，故稱海上保險為補償契約，被保險人基於海上保險契約所能獲得之利益或補償給付，無論如何不能大於其損失發生時，對於保險標的上現存或期待利益，超過此一部分，即非保險契約所為保障之對象。譬如同法第 69 條規定，於船舶修理更換新的材料時，允許保險人扣減以新材換舊料(deduct new for old)的成本。惟在實務上，於協會船舶期間保險條款第 14 條規定，予以捨棄扣減特約，則屬特殊考量。

海上保險貫徹損失補償之原則，於損失事故發生時補償被保險人蒙受損失，使其得以回復到損失發生前的財(物)務狀況，基本上其與約定在特定事故發生或條件成就時給付保險金，譬如適用於人身利益的定額保險(contingent insurance)，有其截然不同的性質。大體上言，以補償被保險人損失為條件的保險契約，均屬補償保險單(indemnification and/or reimbursement policy)、惟責任保險中則有代償保險單(pays on behalf policy)

的特別條件，於被保險人損害事故責任發生(或受有損害賠償請求)時，勿庸先行賠付(受害)債權人，保險人即負有依約給付之義務(under a liability policy, by contrast, the insurer's obligation to pay arises as soon as the insured incurs liability for the loss; the insured need not pay the loss first)，不論何種方式從被保險人觀點而言結果相同，皆得由保險人理賠保險損失及相關成本費用(out of pocket)。

然於補償保險單上，被保險人負擔損失後始由保險人償付其所受損失暨衍生相關成本費用(under an indemnity policy, the insurer is obligated only to reimburse the insured for a covered loss that the insured himself has already paid)，就保險標的毀損滅失之實體財損方面，此可參照海上保險協會條款上承保約款(this insurance covers loss of or damage to the subject-matter insured)，協會船舶期間保險條款第 6 條規定，可資參照；在費用方面，參照貨物海上保險協會條款第 16 條被保險人義務約款 the underwriters will reimburse the assured for any charges properly and reasonably incurred in pursuance of these duty;復在責任方面，參照船舶海上保險協會條款第 8 條 3/4ths 碰撞責任約款 the underwriters agree to indemnify the assured for three-fourths of any sum or sums paid by the assured to any other

person or persons by reason of the assured becoming legally liable by way of damages for...，即以被保險人履行損害賠償後始予補償損失為理賠條件。

於代償保險單上，保險事故發生時得逕由保險人代理被保險人為防禦抗辯與給付損害賠償，但不包括衍生相關成本費用(out of pocket)，實務上諸多責任保險契約採用代償保險單方式承保，以取得保險人介入權參與損害賠償之協商並控制理賠案件發展進度，譬如實務約款內容如次 the insurers will pay on behalf of the assured all damages resulting from any claim for ... which give to rise legal liability of the assured，即屬適例，或者貨物海上保險協會條款第 3 條雙方碰撞過失約款 the insurance is extended to indemnify the assured against such proportion of liability under the contract of affreightment “both to blame collision” clause as in respect of a loss recoverable hereunder... the assured agree to notify the underwriters who shall have right, at their own cost and expenses, to defend the assured against such claim，亦即被保險人根據海洋貨物運送契約應負雙方碰撞過失比例責任，保險人允諾補償並有權負擔費用代理被保險人行使賠償責任防禦抗辯之作為。

此外，國內保險商品條款諸如貨物運送人(inland carriers)、受(寄)託物管理

人 (bailees)、貨物承攬運送人 (freight forwarders) 等責任保險單，一般約定以依法由被保險人負賠償責任，而受賠償請求時，保險人對其負賠償之責。是以，於責任保險場合代償保險單對被保險人更為利益，得請求保險人就依法應負損害賠償責任範圍，而受賠償責求時，得逕行給付第三債權人，勿庸先行賠償後再行請求保理賠，諸多專業責任普遍援採代償保險單為承保條件，提供責任保障。然而，於保險契約適用中我國法時，保險法第 94 條及第 95 條分別針對保險人為保險給付之限制與給付第三人條件有特別規定，此一代償義務則屬法律規定之效果。

總括來說於補償原則下，船舶及其他主要海上保險均屬補償保險之範疇，乃至船東責任保險亦然，雖船東防護與補償 (protection and indemnity) 協會承保責任保險，惟其性質上實非單純的責任保險而仍係植基於補償保險，按責任保險人乃承保責任負擔 (providing insurance against liability)，而補償保險人則為補償被保險人業已賠償責任 (requiring to indemnify the assured in respect of the discharge of liability)。兩者差別就在後者，以被保險人必須於履行損害賠償後保險人始負補償責任為條件，此等條件嚴格上言不適用於固有意義的責任保險上，亦即前揭責任保險於被保險人依法應負賠償責任而受賠償請求時，責任保險人應即負理賠之責，重點在於不以被保險人先行賠付的前提條件，其得行使介入權並

履行代償責任。

是故在船東責任保險實務上，協會規則乃硬性約定會員被保險人必須履行損害賠償後，始得請求協會保險人為損失補償，參照實務規則約定 it is a condition precedent of a member's right to recover from the club in respect of any liability, costs or expenses that he shall first have discharged or paid the same，通稱以會員船東先付賠償 (payment first by the owners) 或賠償已付規則 (pays to be paid rule) 予以運作，乃有別於前揭代償保險單 (pays on behalf policy) 的責任保險，乃以被保險人業已賠償第三債權人為保險人理賠責任的停止條件。

參、船舶海上保險單與約定價額

保險價額 (insurable value) 為不定值保險之法律名詞，而約定價額 (agreed value) 或協議之保險價額或承保之價值 (insured value)，則適用於定值保值之場合，合先敘明。海上保險，實務作業上慣常採行定值保險單 (valued policy)，即保險單上載明保險標的之約定價額，並以之訂為保險金額 (sum insured or insured amount)，亦即保險金額等同於約定價額，使其構成足額保險；或者併列 agreed value 及 sum insured 加以記載一定數額於保險單上；或者僅就保險金額為註記，不作個別明列約定價額，但於保險單上另以文字載明保險金額等於約定價額，以符

定值保險的法律要件，此在英國海上保險法第 27 條訂有明文可據，保險人與被保險人間對保險標的約定價額者，除本法另有規定，或有詐欺情事外，該當協議之保險價額，於當事人間具有拘束力 (conclusive of the insurable value of the subject intended to be insured)。保險金額 (sum insured or insured amount) 係屬契約上保險補償之最高限額，乃保險期間內，保險人對每一保險事故所負責任之最高額度，此與我國保險法第 72 條規定，保險金額為保險人在保險期間內，所負責任之最高額度 (僅適用於火災保險，並與特別準用其他保險之根據)，略有差異。而是依據英國海上保險法第 77 條規定，為海上保險之作業標準。

保險金額，必須於保險契約締結時約定之。保險價額，得於契約締結時協議，經約定價額者為定值保險，亦得於保險事故發生後估計者，保險標的之價額未經約定者為不定值保險。但無論如何，保險金額不得高於保險價額，否則即將構成超額保險。是以，保險金額係屬契約上保險補償之最高限額，而保險價額則係屬法律上保險給付的最高限額。苟於保險單上未就保險價額為約定者，縱使是海上保險仍然視為不定值保險。

船舶定值保險契約，傳統理論向來肯認在當事人間具有拘束力的，英國商業法院於 2015 年曾就一件遊艇定值保險理賠爭議，其作成並指摘倘若被保險人在船舶價值上有隱匿重要性的不實事情，保險人

即得以被保險人違反告知不實為由主張該當契約無效，不負保險理賠責任，頗具法理論證上適用於具體實務個案上的參考價值。

據悉案情為被保險人 BVI 公司 (請求權人) 以原始購買船價 € 1300 萬歐元於 2007 年 5 月購買一艘二手超級遊艇「蓋拉啼亞 (Galatea)」。有關保險單在 2011 年 5 月投保，根據該保險單，「蓋拉啼亞 (Galatea)」針對全險投保一年為期，以原始購買總價值辦理投保；按其標的利益不同投保分別安排於 Hull & Machinery 75 % (€ 975 萬歐元) 和船費增值 25 % (€ 325 萬歐元) 兩個部分約定保額。保險單援引美國遊艇格式 R12 條款約定適用於第一部分 H&M etc. 保險明細列冊上，以及第二部分增值船費條款 (第 IV 條款)。然在 2009 年 11 月被保險人取得該當遊艇「加拉泰亞 Galatea」市場鑑價報告，其鑑價介於 € 7-800 萬歐元。同時，在 2011 年遊艇「蓋拉啼亞 (Galatea)」由被保險人委託第三人欲以 € 800 萬歐元價格標示出售。不幸地卻于 2011 年 12 月間，該當遊艇在雅典繫泊處發生火災，致生毀損無法修復。被保險人委任律師向保險人提示委付通知 (NOA)，並且于 2012 年 7 月主張該當遊艇業已達到構成推定全損請求保險金給付。

此即在 *Involnert Management Inc v Aprilgrange Ltd* [2015] EWHC 2834 (Comm) (8th October 2015) 超級遊艇「蓋拉啼亞 (Galatea)」乙案，倫敦商業法院去年作成判決保險人對涉及超級遊艇「蓋拉

啼亞 (Galatea) 保險金給付請求，成功抗辯並訴請法院判決保險單無效。法院經查發現，在投保保險單之前，被保險人及其代表人並未向保險人揭露：其一、被保險人業已或曾經取獲「蓋拉啼亞 (Galatea)」市場鑑價，顯然該鑑定船價接近投保總額半額，以及其二、遊艇標示出售價格，較於投保金額更接近市場價格。以上兩個審查肯認為被保險人及(或)其代表人具有重要性告知不實(material non-disclosure)情節，職是之故判決允許保險人得主張該當保險單無效，使其成功擊敗被保險人保險金給付之請求，此乃重要性告知不實的關鍵判決，大體上是根據 1906 年「海上保險法 (U.K. Marine Insurance Act of 1906)」第 18 條規定。

法院判決理由認為，按查市場鑑價事實存在及「蓋拉啼亞 (Galatea)」以 800 萬歐元價格標示出售的事情更是一個重要事實，謹慎核保人 (prudent underwriter) 在評估承保「蓋拉啼亞 (Galatea)」風險時，必然會考慮這些事實。法院復認為，保險人確信其被引誘根據這些不實告知內容評估所應適用的保險條款及其條件。如果被保險人告知保險人有重要性不實告知之實情，亦即市場鑑價和「蓋拉啼亞 (Galatea)」標示出售價格，相較保險額價少得甚多的事實，法院據此認為，保險人及其核保人將會再度詢問有關市場價值和保險約定價額之間的差異，大體上會僅同意以 € 800 萬歐元作為「蓋拉啼亞 (Galatea)」保險契約上約定價額。總括來

說，保險人抗辯被保險人保險金給付獲取勝訴判決。

從前揭英國法院以被保險人在船舶鑑價及重要性告知不實的判決理由和審查觀點，殊值本國船舶保險市場思索有關海上核保暨理賠實務，乃至對於航運市況趨勢及情報的掌握程度，查近年航運景氣欠佳復甦力道疲軟，船價跌價非常嚴重的實際情形，今查兩艘 m/v HAMMONIA BEROLINA - 2007 BLT 33, 800DWT GEARED 2, 500TEU CONTAINER VESSEL 及 m/v LOG-IN AMAZONIA - 2007 BLT GEARED 1, 700TEU FEEDER 透過某全球專業 S&P 經銷商告示價售分別為 US\$6mn 及 US\$5mn 行情來看 (<http://www.nautisnp.com/container-ships> as at 8th November, 2016)，反觀我國市場承保今年三月份新北石門外海擱淺某國輪航運公司 TST 輪 2006 年建造 15, 487GRT 及最大貨櫃承載量 1, 579TEU，據悉保險單上約定價額與二手市場船價差距似乎更甚，縱然該貨櫃輪沒有適航性缺失疑義，例如沿岸航行或港口接近海圖 approach chart 或輪機燃油品質檢驗合格等未經全然釋疑，該當擱淺事故貨輪市場價格客觀上來講或也不會超過前揭兩艘貨櫃船告示價售行情，故而在保險成案據以推定全損給付保險金的事實情形下，某種程度暴露著國內市場，船舶保險核保理賠實務嚴謹度上，非常值得令人隱憂之處，在在使得適用損害補償原則下，因海上保險實務操作之結果，容有致使被保險人船東因故獲取超額利益之嫌，殊值航運暨海

上保險從業同仁共同思索何者為妥，適時加以調節矯正船舶核保暨理賠實務操作之必要。

肆、船舶海上保險單與保險代位權

補償原則乃為保險代位的核心概念，保險代位旨在預防或禁止被保險人經由雙重損失(害)求償所得(double recoveries)獲致超額補償的不當得利(unjust enrichment)結果，故而依法在保險人為補償給付後，允許保險人代位行使被保險人地位及其訴權(cause of action)之制度，縱然學理上曾有普通法上默示約款權利或衡平法原則之爭論，但在英國 1906 年海上保險法第 79 條業已規定，當保險人給付保險標的全部損失或貨物任可劃分部分之全部損失，即有權取得該其給付之保險標的所殘餘利益，並得保險代位行使自發生損失之意外時起被保險人有關保險標的的一切權利及救濟(all the rights and remedies of the assured in the insured matter)。保險人依前述規定給付部分損失，不能獲得保險標的或其所殘餘部分之權利；然保險人就以其所給付損失額度，依本法規定，得保險代位行使自損失意外發生時起被保險人對於或有關該當保險標的之一切權利及救濟。

據此可知，補償原則衍生兩個保險代位法則，其一為於保險人給付全損時，被保險人必須委付保險標的上殘物利益予以保險人，此稱物上代位權(the right of salvage)，乃指關於物或權利之喪失或損

害，負補償責任之人得向損失(害)賠償債權人請求讓與基於物的所有權之制度。或可參照我國民法第 218 條之一規定，惟乃法定讓與之讓與請求權，其復與英國海上保險法第 63 條規定保險人於有效委付(a valid abandonment)時有權取得保險標的殘物利益及其上一切物權利益(remain of the subject matter insured, and all proprietary rights incidental thereto)，實有差異；譬如於船舶碰撞致生海損，而依法為委付通知後，按照推定全損為保險給付之場合，保險人依法得以被保險人權利之利益(entitled to benefit of the right of the assured)向對造之肇事船舶方起訴請求損害賠償，但其權利基礎，根據第 63 條植基於一個有效委付而取得「其上一切物權利益(all proprietary rights incidental thereto)」，則保險人可得收取超過其保險給付之總額(may receive more than they have paid out)，然而依據第 79 條規定，保險人得以主張之權利則為保險標的一切權利及救濟，其保險代位權利僅以被保險人所受補償之額度為限(up to 100 percent what has been paid by underwriter)。

其二為保險人補償被保險人損失後，有權立於被保險人地位並取得其就該損失可得向第三人主張一切權利及救濟，此稱權利代位(the right of subrogation)，為一般所指的代位求償權，亦即指關於物或權利之喪失或損害，負補償責任人之

得向損失(害)賠償債權人請求讓與基於其權利對於第三人請求權之制度。同參我國保險法第 53 條規定，惟其限定以損害賠償為代位客體，作為法定債權移轉的性質，以保險人名義行使代位權。反觀英國的法律實務，按係採擬制信託 (constructive trust) 理論為法定權利之程序代位，也因為沒有實體上當然移轉之效力，故必須以被保險人名義或地位行使代位權，包括實體及程序上權利均在得為代位客體。

保險人有權取得並行使代位，究其代位客體包括四種根本權利，亦即侵權行為 (tort)、契約 (contract) 等債務不履行、制定法 (rights under statute; 諸如暴動、戰爭捕獲或交戰國媾和等危險致生財損的特別補償) 及保險標的上權利 (rights over the subject-matter)。後者所謂之保險標的上權利，大致上指在全損 (pays for total loss) 場合，為防止被保險人雙重獲利之情形發生，譬如一面受領全額保險補償給付，復又保留保險標的之殘物價值 (the salvage value, as remains of the subject-matter)，故而賦予保險人於補償給付後，溯及保險損失事故發生時，有權取得保險標的上殘物，使其成為該當殘物實際上所有權人 (all the intents and purpose owners of the salvage as from date of the loss)。

進步以言，前揭之權利代位權，其成立及行使要件約有四，首先是須被保險人對第三人有損害賠償請求權，且就法理上言其並不以請求權或賠償代位為限；其次

為須保險人已依約向被保險人為補償給付；復次乃保險人得代位行使之權利，須不超過保險人之補償給付，尤指分損 (pays for partial loss) 場合，詳見英國海上保險法第 79 條第 2 項之限制規定；至若於全損 (pays for total loss)，除依法行使物上代位或推定全損委付有權取得保險標的殘物外，詳見同法第 79 條第 1 項及第 63 條規定，司法實踐及解釋上保險人行使被保險人對第三人請求權之代位所得亦以其補償給付為限；再者係保險人應負保險補償責任與第三人應負損害賠償責任，其損害事故及標的，必須一致 (incidental benefits, the benefit to which the insurers seek to be subrogated must be incidental to the subject matter of the loss)，亦惟有如此場合，被保險人才會因同一損害事故之發生，同時獲得兩個請求權。

參照英國法律與實務，乃採法定權利之程序代位，實體法上權利不生當然移轉之效力，僅使保險人於補償給付後，對於究否接收保險標的上一切權利及救濟，為避免其承受物權上較重法律負擔，譬如船貨處於擱淺、沉沒於礙航水域或戰爭捕獲等狀態，脫困移除成本較鉅或其耗時難以估計，僅賦予保險人有權行使代位與否的選擇權，是故實務作業程序上係於補償給付時要求由被保險人簽署收據暨保險代位書 (subrogation receipt)，並切結保險人得以被保險人名義行使訴訟之權，而非保險人名義為之，亦稱間接訴訟方式，實乃

其與權利移轉無涉，故而英國法上常以措詞‘standing in the shoes of the assured’適切表達此一法理制度。此與我國保險法第 53 條規定，法定債權當然移轉與實體代位之立論，乃許保險人以本身名義就自己權利訴請第三人為損害賠償之法理實務，自屬有別。

英國法上，法定或約定讓與 (legal and/or conventional assignment to insurers of assured’s claim) 者，保險人即得以本身名義向第三人請求損害賠償，譬如按於特定個案中前揭保險代位書上就其對第三人得主張權利之讓與措詞用語使用過度，致使將包括訴訟標的 (chose in action; 亦即訴因 cause of action) 在內的一切權利合法有效地移轉給保險人，據此保險人即得以其本人名義遂行訴訟，是故得向第三人索賠額度即不以其補償給付為限，但該當讓與應通知債務人，無待贅言。

伍、海上保險代位權與委付權利

委付不得附條件，經保險人承諾，不得撤銷，有法律明文規定可據。委付效力，約有二點：保險標的殘物及其上一切物權之移轉 (使保險人有權接收取得)，包括直接和間接之權利，乃至私法和公法上權利亦然，此其一；依據推定全損為保險補償之給付，此其二。

英國海上保險法第 63 條委付規定，與其同法第 79 條第 1 項代位規定，在司法實務上或有歧見立論，按推定全損委付乃使

保險人於接受其委付通知時，有權取得保險標的殘物及其上一切物權 (remain of the subject-matter insured, and all the proprietary rights incidental thereto)。於全損給付 (pays for total loss) 場合，保險代位使保險人有權取得被保險人於保險標的殘物上利益及其上一切權利及救濟，除旨在預防或禁止被保險人雙重所得不當得利外，其目的亦系減輕保險人的補償給付，且此條款措詞與同法第 63 條委付規定強調其上物權 (all proprietary rights incidental thereto) 之有權取得截然不同，故解釋上保險代位權依存在保險標的上 (the subrogation rights exist only in the subject-matter insured)，保險人僅祇能就其補償給付限額內為之。復可參照同法第 79 條第 2 項分損給付 (pays for partial loss) 之特別規定，重申保險人僅得於其補償給付限額內 (in so far as the assured has been indemnified)，代位行使被保險人自其損失事故時起於保險標的上一切權利及救濟，故而代位求償所得不逾其補償給付為限，尚有餘額 (surplus proceeds) 應該歸還被保險人。

陸、海上保險代位權保全與被保險人契約上義務

海上保險代位僅在賦予保險人代位行使被保險人訴 (因) 權，此處不涉及訴權讓與，按其依英國 the Law of Property Act 1925 第 136 條另有執行要件的特別規定，

並非其本身對第三人的請求權，基本上乃以被保險人名義為之，又保險代位原則不論為全損或分損之補償給付均有其適用，故而特重要求被保險人負有義務保全代位求償的完整利益(the full benefit of the subrogation)，包括被保險人對保險人代位行使其訴權而向第三人請求損害賠償，為必要之協助，此其一；被保險人對保險人代位行使其訴權，不得有侵(危)害之行為，此其二。

海上保險契約上被保險人義務約款(the duty of assured clause)，最為具體莫過於協會船舶挖期間保險條款第 13 條有關損害防阻約款(the sue and labour clause)，倘若被保險人在損害防阻義務作為(或不作為)上有所違背，就其致生據增或擴大損害(aggravated loss)，保險人依法得主張保險金給付之抵銷(off set against assured claim on policy)或為反索賠之請求，此亦為被保險人契約上義務違背之適例。譬如 2016 年 3 月 10 日新北石門外海擱淺之 TST 輪，據悉在船舶擱淺次日逕自認以船舶已經達到推定全損程度為由，拒絕專業海難救助公司(NSC)以 LOF 救助格式的施救條件，後經諮詢英國海事律師(I&C)出具法律意見，經研判肯認被保險人船東有違謹慎未投保船東(prudent uninsured owners)在船舶海上保險契約上應負損防義務，苟有致生損害據增或擴大(aggravated loss)之結果，保險人即得主張保險金給付之抵銷或反索賠之請求，足資參照；惟該當海難事故，海

事律師同時從技術和法律分析判斷，當時及其後數天內之天候海况惡劣，縱然被保險人違反契約義務具體屬實，但對船舶最終構成推定全損之命運並沒無不同結果，所以最終並沒有按照被保險人契約上義務違反，主張保險金給付之抵銷或反索賠的適用情事。

柒、海上保險代位求償所得分配與船舶海上保險單特約(代結論)

保險人僅就其實際補償給付之限額內，得主張被保險人一切權利及救濟，包括第三人損害賠償請求權，行使保險代位權。此據法律衡平及補償原則而言，被保險人於損失業經保險補償給付後，無權再保留其對第三人的代位求償所得。在英國法採程序代位理論下，保險人係以被保險人名義及地位行使索賠，而與被保險人自行索賠似無差別，因此被保險人一切權利與救濟，在法制授權及限額度下保險人均得行使，然亦因此故若有利益或代位求償所得，即應歸屬於被保險人，是故非於被保險人之全部損失獲得完全賠償前，保險人即不該主張其利益或代位求償所得，此即被保險人權利優先(the assured's priority)。按此適用於不定值保險單(unvalued policy)場合，倘若被保險人為不足額投保之狀況，則被保險人有權在保險人行使代位權之前，就其未保險差額部位優先從第三人損害賠償中獲取填補之機會，甚至有權控制主導對第三人損害賠償之訴訟進行，並從該當訴訟判決賠款中獲

致較為保險人優先權利，索取其賠款所得補實短差部位(entitled to the first dip into the proceeds to make up the shortfall in indemnification)，亦即至若從第三人索回損害賠償總額未能滿足全部損失時，則保險人將承受其不足的赤字差額。

我國保險法第 53 條規定，雖法無明文揭示，學界通說以為就保險制度本旨在於保障被保險人之經濟利益，被保險人不能因之投保反受拍制或權益損害，況且在無不當得利前提下，縱使係以保險人名義行使代位權，肯認被保險人權利優先，以為被保險人本身權利既然尚未受到完全補償，即應許其就該差額不足部分繼續向第三人行使損害賠償請求權；然亦有論者以為，代位求償所得採比例分配決定較為妥適，以資兼顧當事人權利衡平之必要調整，殊值參照。

於定值保險單(valued policy)上足額保險場合，鑑於約定價額在保險契約當事人間乃視為決定性價值(the agreed valuation is conclusive as between the parties)，就實際補償給付之限額內，保險人有權收取全數代位求償所得，易言之倘若在保險標的市價或其實際損失金額高過於定值保險單上約定價額時，被保險人不得就其補償短差異議，要求從保險代位所得中優先受償，此據英國 Scrutton 氏法官曾於 Thames & Mersey Marine Insurance Co. v. British & Chilean Steamship Co. (1915)乙案判決，指摘肯認約定價額使

得保險人在船舶碰撞損害賠償所得上取得優先權利(the agreed value gave the insurers priority with respect to damages recovered from owners of the other vessel)，而實務上從船舶實際價值作為計算損害賠償數額之基準及其所生差額，在所不論；倘若代位所得歸返保險人達到其補償給付限額後，仍有餘額(surplus proceeds)者在扣減行使代位衍生費用後，則應該還返予被保險人，於此則採保險人權利優先(the insurers' priority)。

謹援全損和分損兩件判決摘要，以明其間差別，首先於 the Armstrong(1870)乙案著名判決，船舶市價 GBP9,000 約定價額 GBP6,000，船舶碰撞導致全損，保險人依約補償給付約定價額，但該案件以被保險人名義起訴從對造船船利害關係人方在主張責任限制下成功地索回損害賠償 GBP5,000，此時若按不定值保險通則，被保險人得從中保留 GBP3,000 以填補其短差部位，然於定值保險上，被保險人無權主張任何保留以作差額之填補，蓋其損害賠償所得 GBP5,000 依法應該全數歸還予保險人；另在 Goole & Hull Steam Towing Co. Ltd. v. Ocean Marine Insurance Co. Ltd. (1928)乙案判決，船舶約定價額 GBP4,000，在船舶碰撞事故中海損修理成本 GBP5,000，被保險人從對造船船利害關係人索回損害賠償 GBP2,500 並欲向保險人請求分損補償給付其間之損害差額 GBP2,500，該案件保險人成功地抗辯保險

責任，應以約定價額與被保險人收受損害賠償間的差額 GBP1,500 為限，根據英國海上保險法第 69 條補償限度之規定，每件保險事故所為補償給付不得超過保險金額，除非在定值保險單上另作相反約定，否則等同約定價額。

另於定值保險單上不足額保險場合，對於不足額投保的差額視為自己保險，按共同保險人法理關係，雙方各自就負擔部分為比例分配，在沒有特約排除情形下，自負額部位在本質上具備共同保險地位，自不待言。

此外，船舶海上保險的作業實務上，對代位求償所得中就自負額部位處理之特別約定，大體上可追溯自 1941 年協會船舶期間保險條款即明文約定共同海損中有關犧牲之代位求償所得應該全數返還予保險人；於 1969 年協會船舶期間保險條款及其後續 1983/1995 年版協會條款中自負額約款規定，除利息外，任何扣減自負額之補償給付，其代位求償所得應該全數歸還予保險人，至其所為補償給付之總額為限；利息部分，則按照保險人補償給付及其日期，與被保險人比例分配之，縱使保險人代位求償所得加上利息增額超過實際補償給付之總額，在所不論。據此可知，代位

求償所得(利息，別有規定)應該全數歸還予保險人，直至其實際補償給付款項獲致填補時為止 (the underwriters' claim must be satisfied before the assured is entitled to any part of the recovery)，在在聲明保險人權利優先的實務約款。

至於 2002 或 2003 年國際船舶條款 IHC 1/11/2002 or IHC 1/11/2003，則另立代位求償所得約款於第 52 條或第 49 條規定，特別就行使代位衍生費用先行扣減並歸還予其墊款者，再就餘額 (the balance) 按雙方有關承保與不保損失間之代位求償所得為比例分配。按基於權利平等觀點，保險人本於行使代位權對於第三人(承保事故範圍內的)損害賠償請求權，與被保險人對於第三人(除外不保損失的)損害賠償請求權，兩者應居於平等地位，而就代位求償所得為比例分配之。復特約適用於保險單自負額部位及保險限額 (but for the application of deductible and the limits of this insurance)，均不列入前揭代位求償所得的比例分配，以維持保險人權利優先的基本立場。

本文作者：

臺北海事檢定有限公司執業檢定師

