

臺灣高等法院民事判決

108年度重上字第612號

上訴人 台灣國際造船股份有限公司

法定代理人 鄭文隆

訴訟代理人 李志成律師

林昇格律師

複代理人 李德君律師

被上訴人 新安東京海上產物保險股份有限公司

法定代理人 陳忠鏗

訴訟代理人 王國傑律師

被上訴人 東聯航運股份有限公司

法定代理人 洪清潭

訴訟代理人 黃于珩律師

張家川律師

上列當事人間請求損害賠償事件，上訴人對於中華民國108年5月22日臺灣基隆地方法院107年度重訴字第8號第一審判決提起上訴，本院於110年8月4日言詞辯論終結，判決如下：

主 文

上訴駁回。

第二審訴訟費用由上訴人負擔。

事實及理由

一、被上訴人主張：被上訴人東聯航運股份有限公司（下稱東聯公司）以其所有麗娜輪向被上訴人新安東京海上產物保險股份有限公司（下稱新安東京公司）投保船體保險，並與上訴人間就麗娜輪約定自民國105年1月6日起至同年月27日止由上訴人進行歲修，麗娜輪進上訴人船塢即拆卸維修無動力，

01 修繕期間上訴人就所提供拖船、引水、帶纜服務、死船拖離
02 出塢、碰墊設置定位及布置具實質管領力，且全程均有收取
03 費用，是以本件除承攬外並含寄託、委任之混合契約，另就
04 船塢、碼頭及相關設備，亦有租賃及使用借貸關係，上訴人
05 依雙方之修繕契約亦負有保管麗娜輪之從給付義務或附隨義
06 務，而應盡善良管理人之注意義務，妥善保管麗娜輪。且因
07 麗娜輪無動力狀態下屬無自救能力並不適合拖出船塢，縱拖
08 出船塢亦應放置於適當的位置，上訴人卻於同年月21日，未
09 經東聯公司同意逕將麗娜輪移出至5號碼頭，已有違約情
10 事，復因上訴人就碼頭船席及碰墊使用亦收取費用，就此亦
11 存在租賃關係，惟上訴人未備妥拖船等安全措施及注意氣象
12 變化，採取應變措施，或預先派纜工加強繫纜，亦有違保管
13 義務，致105年1月23日麗娜輪因受強風吹襲斷纜後船體撞擊
14 碼頭受損，經公證人安生理算檢定有限公司（下稱公證人）
15 調查後認定事故原因是充氣式橡膠碰墊於105年1月23日氣候
16 惡劣期間因船體與其砰然撞擊致使破裂漏氣並下沉，無法發
17 揮其應有之作用，導致隨後船舶右舷船體直接撞擊碼頭並受
18 損，為避免船舶漂離造成更大損害，港勤拖船於105年1月23
19 日及24日惡劣海象情況下推頂船舶左舷，隨後造成左舷船體
20 損壞（下稱系爭事故、系爭船體損害）。是系爭船體損害實
21 因上訴人之碼頭應有維持船舶安全之相關設備，但其設備有
22 瑕疵並無應有之功能，而造成系爭船舶大幅損害。東聯公司
23 因系爭船體損害，造成維修、檢驗等費用發生，因事前已就
24 麗娜輪向新安東京公司投保船體保險，就本件損害所支出總
25 計新臺幣（下同，其餘貨幣另稱其名）24,526,668元及澳幣
26 85,756元，依損害次日之匯率，並扣除船東自負額日幣500
27 萬元，新安東京公司實際賠付東聯公司25,130,933元（計算
28 式：澳幣85,756元 $\times$ 23.465+24,526,668元—日幣500萬元 $\times$
29 0.2816=25,130,933元）。又依系爭保單附註欄、保單附件
30 約定，保險代位權之行使屬保險理賠外之其他方面事項，應
31 適用日本法，新安東京公司即保險人在保險理賠之範圍內，

得依保險代位、債權讓與及債務不履行等法律關係，對上訴人追償上開金額之損害。另東聯公司就麗娜輪與訴外人平潭綜合實驗區港務發展有限公司（下稱平潭港務公司）、福建海峽高速客滾輪航運有限公司（下稱福建海峽航運公司）簽有連續航次租船契約，固定往返台北、平潭，麗娜輪於受損修復期間，有23個航次無法航行，致東聯公司依約受有78,439,200元租金損失之損害（計算式：每航次租金人民幣73.5萬元×23航次×起訴時匯率4.64＝78,439,200元）。扣除變動成本28,292,694元，所失利益達50,146,506元，東聯公司僅在1500萬元之範圍內為本件請求。為此，東聯公司爰依民法第226條、227條、544條、590條等規定，並依民法第184條第1項前段侵權行為損害賠償規定；新安東京公司則依保險代位及債權讓與請求權，擇一求為命上訴人給付新安東京公司25,130,933元、東聯公司1500萬元暨其遲延利息之判決。原審為上訴人敗訴判決，上訴人提起上訴，被上訴人答辯聲明：上訴駁回。

二、上訴人則以：上訴人與東聯公司就麗娜輪僅有歲修工程之承攬法律關係，內容在完成一定工作，未包含或約定船隻保管義務，上訴人所提供移動、停泊、帶解纜、弦梯、安全查核等，均僅係在協助東聯公司行使其實質上管領力，且船塢費用及（碼頭）碇泊費用屬歲修工程承攬契約之必要費用，另安全管理登記的費用，係為維護施工及進入廠區人員之安全，與保管無關，上開服務均僅係為完成承攬歲修契約此一主給付義務所提供之服務，實不因上訴人在為完成歲修作業之承攬契約義務下提供諸多輔助服務即成為混合契約，自難認本件有寄託、委任、租賃及使用借貸等之適用。又本件除上訴人負責承攬之工作外，東聯公司亦指派其他維修廠商在麗娜輪進行維修作業，其船長及船員亦在船上，東聯公司仍有實質管領力而為麗娜輪之占有人，自不符合交付占有之要件。又依麗娜輪105年元月份定期歲檢預定行程表，可知東聯公司事前即指示僅能安排7日期間即105年1月7日至14日進

01 塢上架作業，其餘歲修工程及保養維護作業均於麗娜輪靠船
02 於第5號碼頭船席位置繼續進行直至全部完工，非在船塢內
03 進行全部歲修作業，東聯公司並非基於交付上訴人保管之意
04 思將麗娜輪移入船塢，上訴人無受讓占有及保管之意思，自
05 不負責移出船塢後監控之義務，此外，第5號碼頭為最新整
06 建完成啟用之碼頭，原即屬可供靠泊修理船隻之泊位，上訴
07 人將麗娜輪移船至第5號碼頭之行為本身並無任何不當，於1
08 05年1月21日當天移船過程亦未發生任何危及、損害麗娜輪
09 之危險或意外事故，上訴人無過失，亦未對麗娜輪負有任何
10 保護該船使其不受他人侵害相同或類似之義務。系爭船體損
11 害是因天候異常，然當時東聯公司係以繫泊方式占有及實質
12 管領麗娜輪，惟其船長因船員未緊急應變，才導致纜繩斷
13 裂、船體受損，公證報告雖載因碰墊破裂造成船體受損，惟
14 未說明造成碰墊失效之原因為何，而本案所使用之碰墊經過
15 測試後，結果皆屬良好，足證上訴人提供使用之碰墊並無過
16 失，又縱認上訴人負保管義務，東聯公司對於損害發生亦與
17 有過失。再者，本件保險契約之準據法為英國法律及實務，
18 非日本國法，尚難謂新安東京公司已在保險理賠款之給付範
19 圍內自被保險人處合法取得保險代位權而可繼續對上訴人進
20 行本件追償，縱認其得為本件請求，惟就被保險人東聯公司
21 與有過失部分應予扣除。另就東聯公司主張因系爭事故導致
22 所失利益，即麗娜輪於修復期間得收取之運費或租金，然東
23 聯公司就其損害項目提及尚有可能負擔違約賠償費用，已屬
24 不確定得否請求之項目，而東聯公司就預訂航班是否均有客
25 觀之確定性每航次均將按照原定計畫之時間發航，亦未可
26 知，則其主張之停航期間未能收取班輪調遣費用、運費損
27 失，自與所失利益之定義及要件不符云云，資為抗辯。並上
28 訴聲明：(一)原判決廢棄。(二)被上訴人在第一審之訴及假執行
29 之聲請均駁回。

30 三、經查，東聯公司以其所有麗娜輪向新安東京公司投保保險，
31 並與上訴人間就麗娜輪約定自105年1月6日起至同年月27日

01 止由上訴人進行歲修，翌日進上訴人船塢（拆卸維修無動
02 力），上訴人嗣於105年1月21日將麗娜輪移出繫泊於船廠第
03 5號碼頭，同年月23日麗娜輪受強風吹襲船體撞擊受損，經
04 公證人調查後認定事故原因是充氣式橡膠碰墊於同年月23日
05 氣候惡劣期間因船體與其砰然撞擊致使破裂漏氣並下沉，無
06 法發揮其應有之作用，導致隨後船舶右舷船體直接撞擊碼頭
07 並受損即系爭事故；為避免船舶漂離造成更大損害，港勤拖
08 船於同年月23日及24日惡劣海象情況下推頂船舶左舷，隨後
09 造成左舷船體損壞即系爭船體損害，系爭船體損害之修復必
10 要費用，經公證人扣除折舊及剔除無關費用，再扣除船東之
11 自負額後為25,130,933元，並由新安東京公司就系爭事故給
12 付保險金25,130,933元予東聯公司；系爭事故發生當時，麗
13 娜輪所屬船長及船員均在船上，於麗娜輪歲修作業約定期
14 間，除上訴人負責承攬之工作項目外，東聯公司亦有指派其
15 他維修廠商在麗娜輪進行指定之維修作業項目，麗娜輪自系
16 爭事故發生後，至系爭船體損害於105年4月22日修復完成前
17 之期間，東聯公司無法營運臺北至平潭1航線等情，有麗娜
18 輪國籍證書及修繕契約書（見原審卷一第21、原審卷二第13
19 6、141頁）、麗娜輪船東排定進塢時程表、歲修作業內容
20 表、2016年元月份定期歲檢預定行程表及工作清單（見原審
21 卷一第447、449、451、453頁）、保險單及保險契約（見原
22 審卷一第157至158頁、第207至259頁）、船長海事報告（見
23 原審卷一第53頁）、公證報告（見原審卷一第261至441
24 頁）、船體險賠款同意書及賠款收據（見原審卷一第55至57
25 頁）、債權讓與通知-107年1月23日臺北小南門郵局15號存
26 證信函（見原審卷一第59頁）、公證人補充報告（見本院卷
27 一第340之3至340之6頁）、麗娜輪連續航次租船合同書及10
28 5年度總實際行駛里程表（見原審卷一第163至197、199
29 頁）、108年12月24日交通部航港區北部航務中心復本院函
30 暨附件海事報告簽證申請、海事報告資料（見本院卷一第24
31 7至259頁）可按，並為兩造所不爭，是上開事實均堪認定。

01 四、被上訴人主張東聯公司與上訴人就麗娜輪約定進行歲修，上
02 訴人違反保管義務使麗娜輪出乾塢而移至5號碼頭，復因未
03 注意碼頭充氣式橡膠碰墊並未符合租賃物使用目的，致使系
04 爭船體受到損害，應依民法第227條負債務不履行之損害賠
05 償責任，新安東京公司於理賠後依保險代位權及債權讓與關
06 係，請求上訴人賠償修復費用25,130,933元，東聯公司復主
07 張於麗娜輪修復系爭船體損害期間，受有無法照原訂計畫出
08 租麗娜輪收取租金之損失在1500萬元之範圍內請求上訴人賠
09 償等情，為上訴人所否認，並以前詞置辯，是本件之爭點
10 為：(一)上訴人是否違反保管義務，復因未注意碼頭充氣式橡
11 膠碰墊並未符合租賃物使用目的，致使系爭船體受到損害，
12 而應就系爭船體損害負債務不履行之損害賠償責任？(二)新安
13 東京公司主張依保險代位權及債權讓與關係，請求上訴人賠
14 償新臺幣25,130,933元，其保險代位權之準據法依據為何？
15 其主張上開賠償金額有無理由？(三)上訴人抗辯麗娜輪船長、
16 船員於系爭損害發生時對麗娜輪有控制管領力，東聯公司應
17 負與有過失責任，是否可採？(四)東聯公司主張於麗娜輪修復
18 系爭船體損害期間，受有無法照原訂計畫出租麗娜輪收取租
19 金之損失在1500萬元之範圍內請求上訴人賠償，有無理由？
20 茲析述如下。

21 五、上訴人違反出租人義務，因未注意碼頭充氣式橡膠碰墊並未
22 符合租賃物使用目的，致使系爭船體受到損害，而應依民法
23 第227條第2項規定負債務不履行之損害賠償責任：

24 (一)按出租人應以合於所約定使用收益之租賃物，交付承租人，
25 並應於租賃關係存續中，保持其合於約定使用、收益之狀
26 態。又因可歸責於債務人之事由，致為不完全給付者，債權
27 人得依關於給付遲延或給付不能之規定行使其權利。因不完
28 全給付而生前項以外之損害者，債權人並得請求賠償，民法
29 第423條、第227條分別定有明文。次按債務不履行之債務人
30 之所以應負損害賠償責任，係以有可歸責之事由存在為要
31 件。若債權人已證明有債之關係存在，並因債務人不履行債

務而受有損害，即得請求債務人負債務不履行責任。倘債務人抗辯損害之發生為不可歸責於債務人之事由所致，自應由其負舉證責任，如未能舉證證明，即不能免責（最高法院97年度台上字第1000號民事裁判參照）。經查東聯公司與上訴人間就麗娜輪105年度歲修作業雖訂立修繕契約，約定工作期間為自105年1月6日起至105年1月27日止，麗娜輪於105年1月6日進塢，於105年1月21日出塢而停泊上訴人船廠第5號碼頭，於105年1月27日完成歲修作業，有修繕契約書（見原審卷二第136、141頁）及編號R-3974工作單（見原審卷一第51頁）。惟上訴人於麗娜輪本件歲修期間另有向東聯公司收取費用之項目及金額包括：無動力狀態死船（G010.1），停泊上訴人船廠碼頭（G020.1），拖船、引水、纜工等協助船舶停靠（G020.2），解纜離開碼頭（G020.3），碰墊（G020.4），租用碰墊（G020.5），為防災救火而使用滅火管線及維持水壓（G050），防火人員之服務（G090），安全管理之行政（H010.9，對船東安排人員進廠上船參與維修工作之人員，按月按日收費），此有費用項目及金額之明細表、發票（見原審卷一第459至470、25至27頁、卷二第143頁）可按，而經本院闡明：進乾塢及碇泊五號碼頭的船席，上訴人僅有收取費用，是否具有租賃性？被上訴人乃主張依上開費用項目及金額之明細表（見原審卷一第459至470頁）其中G010.2項塢內場所使用費14天84萬元，G020.1碼頭使用費7天6萬元，應認係租賃，即上訴人亦自承乾塢部分是就乾塢內的船架有租賃性質，5號碼頭之船席也是租賃性質（見本院卷三第271頁），是本件修繕契約，乃具有承攬及租賃、委任成分之混合契約，並應依其性質選擇適用適當之法律關係規定，就系爭船舶停放5號碼頭部分，上訴人既不爭執具有租賃性質，則依上開明細表其中碰墊（G020.4），租用碰墊（G020.5）等充氣橡膠碰墊部分均有收費，上訴人亦不爭執確有收取費用（見本院卷三第272頁），並與承攬修繕部分具有相當獨立性而另行按日計算租金，自應認屬租賃性

01 質，上訴人就系爭5號碼頭及充氣橡膠碰墊部分為出租人，
02 即應於租賃關係存續中，使碰墊保持其合於約定使用、收益
03 之狀態，以保障船體。

04 (二)依新安東京公司委託公證人就麗娜輪於系爭5號碼頭遭遇船
05 殼損壞進行檢驗、調查損壞原因和必要修理，公證人於審酌
06 麗娜輪資料、海事報告、船長口述、甲板日誌、8次現場檢
07 驗、碼頭檢驗等，認定事故原因可能是充氣式橡膠碰墊於10
08 5年1月23日氣候惡劣期間因船體與其砰然撞擊致使破裂漏氣
09 並下沉，無法發揮其應有之作用，導致隨後船舶右舷船體直
10 接撞擊碼頭並受損；為避免船舶漂離造成更大損害，港勤拖
11 船於105年1月23日及24日惡劣海象情況下推頂船舶左舷，隨
12 後造成左舷船體損壞乙情，有公證報告為證（見原審卷一第
13 261至393、397至441頁）。又麗娜輪於本次歲修期間繫泊於
14 系爭5號碼頭施作機艙設備維修保養，於105年1月23日4時遭
15 遇寒流鋒面南下惡劣天候，系爭5號碼頭風向北風8級、湧浪
16 高度平均約1.5米；麗娜輪在此天候條件下，自7時陸續斷
17 纜，並造成舷梯落海，麗娜輪決定於9時15分至翌日凌晨3時
18 30分申請2條拖輪協助，以防止斷纜船身飄離碼頭；因港內
19 海象惡劣，船身搖擺震盪於碼頭碰墊及拖輪間，造成船體受
20 損情況概述如下：1. 7時至20時30分，艏艉共計10條纜繩陸
21 續斷裂；2. 7時左右，舷梯落海；3. 9時38分，右艉帶纜甲板
22 一根纜樁斷裂；4. Void Space(4P)(5P)Fr. 46-Fr. 57受擠壓
23 變形(Fr. 50裂洞)；5. Void Space(4S)(5S)(6S) (7S) Fr. 55
24 受擠壓變形(Fr. 45裂洞)；6. 20時30分，發現Starboard Bow
25 台船碰墊受擠壓破裂等情，亦有船長海事報告可稽（見原審
26 卷一第53頁）。查承租人租用系爭充氣式橡膠碰墊，其目的
27 自係為使麗娜輪停泊碼頭期間，能應付各種天候，使船體免
28 於直接碰撞碼頭受損，藉以保障船體，避免因湧浪巨大撞擊
29 而斷纜飄離碼頭。而依民法第423條規定，出租人即應於租
30 賃關係存續中，使碰墊保持其合於約定使用、收益之狀態，
31 以保障船體，避免因湧浪巨大撞擊而斷纜飄離碼頭。而依上

01 開公證報告及船長海事報告所載，顯示系爭事故應係上訴人
02 提供之充氣式橡膠碰墊存有未合於約定使用狀態之瑕疵，遭
03 遇寒流鋒面來襲，因船體與其砰然撞擊致使破裂漏氣並下
04 沉，無法發揮其應有之作用，導致系爭船舶因撞擊、推頂而
05 受損，而依公證報告記載，上訴人係提供2個充氣橡膠碰
06 墊，分別位於船頭與船尾位置（見原審卷一第261頁），但
07 僅有一個充氣橡膠碰墊漏氣下沉（見同上卷第262頁及第277
08 -279頁照片），另一個則屬完好，可見該漏氣下沉之橡膠碰
09 墊確有瑕疵，否則另一個橡膠碰墊處於同樣惡劣海象條件時
10 何以卻未破裂漏氣？足認上訴人所提供之一個充氣橡膠氣墊
11 違反民法第423條出租人義務，自有可歸責之事由存在，東
12 聯公司因上訴人不完全給付而受有損害，即得依民法第227
13 條第2項規定請求上訴人就其所有船舶受損，負賠償責任。
14 至被上訴人另主張上訴人有違反保管義務，然其迄無舉證證
15 明有將系爭船舶的占有交付移轉給上訴人，且在廠乾埠及5
16 號碼頭修繕期間，均有被上訴人船長及船員在船上管領系爭
17 船舶，並於系爭事故發生時，係由船長申請2條拖輪協助，
18 有船長出具之海事報告可憑（見原審卷一第5頁），可見系
19 爭船舶自始均在東聯公司事實上管領力之下，自不得以進廠
20 拆卸主機維修喪失動力，而由上訴人提供輔助服務即謂東聯
21 公司已將系爭船舶交付移轉占有予上訴人保管，自無違反保
22 管義務可言，然此尚無礙於東聯公司得依民法第227條第2項
23 規定之請求，附此敘明。

24 (三)上訴人雖否認有未合於租賃之品質，主張碰墊破裂是因為纜
25 繩斷裂導致船舶持續碰撞碼頭碰墊，而應細查纜繩為何斷裂
26 方是麗娜輪受損之原因，被上訴人應負義務就纜繩為妥善保
27 養以及於105年1月23日天氣變化時及調整纜繩之鬆緊，並舉
28 碰墊測試證明（見本院卷二第273至283頁）為證。然觀諸上
29 開費用項目及金額之明細表（見原審卷一第459至470頁）其
30 中G020.2項「Mooring with tugs, pilot and line men to
31 assist vessels under own power within Shipyard' spre

01 mises \$80,000」(譯：以拖船、引水員和纜工，在自己的船
02 廠領域內協助船舶之繫泊，\$80,000)」可知，麗娜輪纜繩之
03 繫固，係由上訴人協助並收取費用80,000元，此費用甚至高
04 於上開明細表G010.2上訴人將無動力麗娜輪拖出乾塢之費用
05 67,500元，足見上訴人負有協助麗娜輪纜繩繫固之義務，上
06 訴人對繫固是否有不當情事，甚或纜繩保養之良否，均應知
07 之甚詳，並應協助東聯公司排除斷纜之危險，詎上訴人就繫
08 固是否不當、纜繩保養之良否，卻均未舉證以實其說，僅空
09 言繫固處理有問題，即屬無據，應不可採。次查東聯公司採
10 購之纜繩，均附有中國驗船中心之檢驗報告，且不同材質之
11 纜繩強度均有達到麗娜輪原廠操作手冊（OPERATION MANUA
12 L）之41,026KG之強度需求，有纜繩購買發票及中國驗船中
13 心檢驗報告、原廠操作手冊（見本院卷一第311至317頁）可
14 稽，參以麗娜輪為雙船級，參加兩個船級社，一為「中國驗
15 船中心CR」（凡屬中華民國國輪必須參加），一為「國際挪威
16 海事船級協會DNV」。麗娜輪每年均要進行兩個船級社之相
17 關檢驗，確認船舶各項設備符合該協會章程之所有規定，合
18 格者該船級社即會給予證書及相關簽證，麗娜輪每年均經上
19 開兩船級社予以檢驗，確認符合該船級社所有規範，有高速
20 船安全證明及船籍證書（見本院卷二第9至15頁）可稽，足
21 認系爭纜繩材質應符合強度需求。況公證人於公證報告亦載
22 明：「The vessel was secured at wharf with adequate m
23 ooring ropes(2 head lines, 2 fore spring lines, 4 brea
24 st lines, laftspring line and 1 stern line)in good or
25 der.（見本院卷一第321頁）」，即認船舶停泊於碼頭時，
26 使用足夠的繫泊纜繩固定（2條頭纜，2條前倒纜，4條解橫
27 纜，1條後倒纜和1條尾纜），狀態良好，又公證人於補充公
28 證報告亦補充稱：「委託人律師提供船公司船長的繫纜事實
29 說明，公證人根據該船繫纜設備認為該繫泊作業應屬事實且
30 合船員能力範圍內之合理處置，該回覆應為合理之陳述，另
31 外本案繫纜應非造成事故之原因」（見本院卷一第340之3

01 頁)等語明確，益見麗娜輪繫固之纜繩材質、數量及繫纜方
02 式，經由合格之檢定資料、鑑定人認定，及上訴人碼頭人員
03 共同操作完成，均非造成系爭事故之原因，則上訴人猶執前
04 詞為辯，應不可採。

05 (四)又上訴人雖另抗辯麗娜輪船長、船員於系爭損害發生時對麗
06 娜輪有控制管領力，東聯公司應負與有過失責任云云，然查
07 本件實係上訴人違反民法第423條出租人義務，因未注意碼
08 頭充氣式橡膠碰墊並未符合租賃物使用目的，致使系爭船體
09 受到損害，乃造成系爭事故之原因，業如前述，麗娜輪於10
10 5年1月23日4時遭遇寒流鋒面來襲時，全船無動力，船上雖
11 有船長、船員但於斷纜時亦僅能冒險上岸重新帶纜繫固，但
12 因湧浪仍一直斷裂，彼時亦僅能對外向上訴人及港務局求
13 救，有船長補充報告可按（見本院卷一第340-4及-5頁），
14 上訴人就其主張東聯公司過失乙節亦無舉證以實其說，足認
15 東聯公司尚無與有過失情事，上訴人之抗辯自無足採。

16 六、新安東京公司主張依保險代位權及債權讓與關係，請求上訴
17 人賠償25,130,933元，其保險代位權之準據法應適用日本法
18 及日本之慣例，其請求上開賠償金額，為有理由：

19 (一)查新安東京公司與東聯公司就麗娜輪訂立有船體保險契約，
20 有保險單、保險契約書（見原審卷一第157至158、207至259
21 頁、本院卷三第47頁）可按，依保險單附註欄，新安東京公
22 司與東聯公司約定之準據法條款如附件所示，而觀諸準據法
23 條款之附件（見原審卷二第73頁、本院卷三第49頁）所載，
24 「關於所有保險理賠之理賠責任及理賠金之支付適用英國
25 法，其他所有方面，包括本保險契約之成立及效力悉依日本
26 法及日本之慣例定之。」足認雙方係約定，僅有理賠責任及
27 理賠之支付係適用英國法，其餘所有有關事項包含契約之成
28 立及效力，均概括約定依日本法，而保險代位乃係於保險給
29 付責任及支付理賠金後所生之保險人求償問題，自非在約定
30 適用英國法之範圍內，上訴人雖主張依日本保險法之體例編
31 排可知，保險代位（日本保險法第25條）乃係規定於保險給

01 付（即保險理賠）章節（第二章第三節）之下，而屬保險給
02 付之一環，故而系爭保險契約代位權之準據法為英國法律及
03 實務，非日本國法等語，然觀諸上開保險單附註欄及準據法
04 條款之附件內容可知，本件保險代位之準據法係依當事人之
05 約定，適用日本法及日本之慣例，與所謂日本保險法之體例
06 無涉，況依日本保險法第三節之規定（見本院卷二第318至3
07 19頁），亦包括損害發生之防阻（第13條）、損害發生之通
08 知（第14條）、一部保險（第18條）、重複保險（第19條）
09 等與保險給付並無相涉之內容，亦列於同一章節，則上訴人
10 猶以前詞主張準據法為英國法律及實務，非日本國法云云，
11 即無可採。再依日本保險法第25條（見本院卷二第319頁）
12 規定，其就保險人支付保險金後，得行使被保險人對於第三
13 人權利之法文內容與我國保險法第53條規定相同，而新安東
14 京公司業已支付保險金00000000元予東聯公司，此有船體險
15 賠款同意書、賠款收據、匯款明細、付款收據兼債權讓與同
16 意書（見原審卷一第55、57、395頁、原審卷二第161、175
17 頁、本院卷三第51頁）可按，足認新安東京公司主張其得對
18 上訴人行使保險代位權乙情，於法有據。

19 (二)按負損害賠償責任者，除法律另有規定或契約另有訂定外，
20 應回復他方損害發生前之原狀。第一項情形，債權人得請求
21 支付回復原狀所必要之費用，以代回復原狀，民法第213條
22 第1、3項定有明文。查上訴人違反民法第423條出租人義
23 務，因未注意碼頭充氣式橡膠碰墊並未符合租賃物使用目
24 的，致使系爭船體受到損害乙情，業如前述。又為修繕麗娜
25 輪之損害，扣除折舊後所必要之費用為24,526,668元、澳幣
26 85,756元，此有上開公證報告及相關修繕單據附卷可稽（見
27 原審卷一第261至272、349至393頁），上開公證報告之金額
28 並已扣除折舊額、與本件無關之費用及東聯公司得申請退稅
29 之金額，又扣除船東自負額日幣500萬元，並依105年1月25
30 日之平均匯率（見原審卷一第471至474頁；按：105年1月23
31 日為星期六，翌日為星期日）兌換新臺幣金額合計為25,13

0,933元（計算式：AUD85756元@23.465+NTD000000000元—JYP00000000元@0.2816=NTD25,130,933元）。又新安東京公司業已如數支付保險金予東聯公司，且其得行使保險代位權乙情，業如前述。從而，新安東京公司主張上訴人應給付25,130,933元乙情，即屬有據，應予准許。

七、東聯公司主張於麗娜輪修復系爭船體損害期間，受有無法照原訂計畫出租麗娜輪收取租金之損失在1,500萬元之範圍內請求上訴人賠償，為有理由：

(一)按損害賠償，除法律另有規定或契約另有訂定外，應以填補債權人所受損害及所失利益為限。依通常情形，或依已定之計畫、設備或其他特別情事，可得預期之利益，視為所失利益，民法第216條定有明文。又所謂所受損害，即現存財產因損害事實之發生而被減少，屬於積極的損害。所謂所失利益，即新財產之取得，因損害事實之發生而受妨害，屬於消極的損害。因承攬人違約，造成定作人須多支付之金錢，屬積極損害，而因承攬人違約，造成定作人本因承攬人未違約而可得獲取之預期利益受損失，則為消極損害（最高法院48年台上字第1934號民事判例參照）。又如依外部客觀情事觀之，足認其可預期取得之利益，因責任原因事實之發生，致不能取得者，即可認為係所失之利益（最高法院102年度台上字第837號民事裁判參照）。

(二)查東聯公司與上訴人間原約定於105年1月27日完成麗娜輪之年度歲修作業，然麗娜輪於105年1月23日因上訴人違反民法第423條出租人義務之不完全給付而受有損害乙情，業如前述。又麗娜輪於105年4月22日始將105年1月23日所受損害修復完成，此為兩造所不爭執（見本院卷一第224頁），可知麗娜輪依已定之計畫本應自105年1月28日起開始航行，並於次週星期二、三開始排定台北至平潭之航班，此有東聯公司所傳送予上訴人之定期歲檢預定行程表可憑（見原審卷一第451頁，本院卷三第273頁），上訴人自不得諉為不知，然因上訴人之不完全給付行為，迄至105年4月22日仍無法航行。

又東聯公司與平潭港務公司、福建海峽航運公司於104年11月25日有簽訂麗娜輪連續航次租船合同，自104年10月1日起至105年9月30日止，每週二、三各由臺北至平潭往返進行一個航次，每一航次之運費為人民幣575,000元、船舶調遣費用為人民幣160,000元，合計人民幣735,000元，此有麗娜輪連續航次租船合同可稽（見原審卷一第89至98、163至198頁），可知自105年1月28日起至同年4月22日止，麗娜輪依已定之計劃本可開航計23航次（按：為因應春節運輸，麗娜輪經臨時維修後提供春節期間之航行，故扣除105年2月14日之航次，見原審卷二第279至284頁之中國驗船中心報告），東聯公司可得預期之利益為人民幣16,905,000元（計算式：735000元×23航次＝16,905,000元），依起訴時（即107年1月23日）之匯率4.64計算，金額為78,439,200元（計算式：人民幣16,905,000元×4.64＝78,439,200元）。又有關成本之部分，經會計師計算，麗娜輪於105年實際航行之總里程數為22503哩，105年實際航行之總成本為144,173,607元，故航行每哩之成本為6406.86元，而由臺北至平潭往返進行一個航次之里程數為192哩，停航之23航次之總里程數為4416哩，故停航之23航次之成本應為28,292,694元，此業據東聯公司提出105年實際航行里程表、105年船舶營運成本表、進貨帳表、分類帳表、東聯公司申請航班之函文、交通部港務局備查函文、麗娜輪航線操作手冊、會計師報告書為證（見原審卷一第199頁、原審卷二第25至61、219至226頁）。從而，扣除相關營運成本後，東聯公司依已定之計劃可得預期之利益為50,146,506元（計算式：00000000元－00000000元＝50,146,506元），則東聯公司請求上訴人賠償15,000,000元乙情，應有理由。至上訴人雖抗辯上開23班航次是否均有客觀之確定性而每航次均將按照原定計畫之時間發航，尚未可知，東聯公司不得請求上訴人賠償云云，然依麗娜輪連續航次租船合同之外部客觀情事觀之，已足認東聯公司可預期取得之利益，且此可預期取得之利益因上訴人不

01 完全給付致不能取得，揆諸上開最高法院見解，即可認為係
02 依通常已定航班之計畫所失之利益，故上訴人此部分所辯，
03 應不可採。

04 八、綜上所述，被上訴人依民法第227條第2項及保險代位之規
05 定，請求上訴人應給付新安東京公司25,130,933元，及自起
06 訴狀繕本送達上訴人翌日即107年3月14日（送達證書見原審
07 卷一第111頁）起至清償日止，按週年利率5%計算之法定遲
08 延利息；並應給付東聯公司15,000,000元，及其中5,000,00
09 0元自起訴狀繕本送達被告翌日即107年3月14日起，其餘10,
10 000,000元自民事擴張聲明狀繕本送達上訴人翌日即107年5
11 月17日（見原審卷二第185頁）起，均至清償日止，按週年
12 利率5%計算之利息，均為有理由，應予准許。又本件為選擇
13 合併，被上訴人依民法第227條第2項之規定所為請求既為有
14 理由，則其餘依民法第226條、544條、590條及第184條第1
15 項前段等規定之請求，即無庸再論；從而，原審為上訴人敗
16 訴之判決，並為准免假執行之宣告，理由雖有不同，但結論
17 並無二致，仍應予維持。上訴論旨指摘原判決不當，求予廢
18 棄改判，為無理由，應駁回上訴。

19 九、本件事證已臻明確，兩造其餘有關蔡豐德簽章之真正等攻擊
20 或防禦方法及所用之證據，經本院斟酌後，認為均不足以影
21 響本判決之結果，爰不逐一論列，附此敘明。

22 十、據上論結，本件上訴為無理由，依民事訴訟法第449條第2
23 項、第78條，判決如主文。

24 中 華 民 國 110 年 8 月 25 日

25 民事第十六庭

26 審判長法 官 朱耀平

27 法 官 邱育佩

28 法 官 呂明坤

29 正本係照原本作成。

30 如不服本判決，應於收受送達後20日內向本院提出上訴書狀，其
31 未表明上訴理由者，應於提出上訴後20日內向本院補提理由書狀

01 （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
02 有律師資格之人之委任狀；委任有律師資格者，另應附具律師資
03 格證書及釋明委任人與受任人有民事訴訟法第466條之1第1項但
04 書或第2項所定關係之釋明文書影本。如委任律師提起上訴者，
05 應一併繳納上訴審裁判費。

06 中 華 民 國 110 年 8 月 25 日

07 書記官 張淑芳