

淺述拖船營運責任與保險(上篇)

黃承陽

壹、拖曳概要

海運日常運作中，拖船提供不可或缺輔助性服務，船體雖小但配置強大馬力，使其足以為港埠、河道或海上水域上其他船舶或物體提供協助，從事推頂或拖曳 (by pushing or towing) 使其某一處移動到另一處的服務，甚至消防滅火 (fire fighting)、海事工程中操作和補給 (by handling or supply) 等功能。然而今日拖船也現代化提升拖曳性能設備，雖然諸多拖船已能從事多重功能拖曳任務，但港勤拖曳還是最為主要業務，所以現代新式拖船舷外舢四週強化佈置 360% 防撞碰墊，以及其上準備有拖曳纜繩協助他船港區離靠作業。

拖船在海事領域中大體上可稱為一艘 boat 或 craft，嚴格上說較不會用 ship 或 vessel 來稱呼它，除航港監理法規或許有些名詞定義適用上的實益外，實務上也是比容易區別的，再者拖船另一個特別之處，是其船上裝置有較大馬力絞機，以及用以拖曳的尼龍繩纜或鋼纜 (hawser or wire towline) 的標準拖曳配備。

拖船，按照拖曳功能之歸類，大抵有三：

一、港勤拖船 General Harbour Tugs

此乃最普遍拖船類型，在港區內執行廣泛港勤輔助作業；一般而言拖船噸位較

小，其輔助船舶離靠作業，大體上也限制在港內及(或)外港鄰近海域。此外，SDMs (Ship Docking Modules) 則是新款特製船舶靠泊模組，尤其在從事限制水域或港灣內的船舶離靠拖曳作業，其以浮動橢圓墊盤船體 (a little bit like padded floating saucers) 和艙艙底下各有一具三百六十度旋轉推進裝置的特殊設計，提供非常靈活機動且俱多功能性船舶離靠及(或)狹窄航道的輔助拖曳作業。

二、海洋拖船 Ocean-Going Tugs

大體上噸位及馬力較大拖船類型，從事諸如某些潛在危險海域的中長距離拖曳航程。

三、海工拖船 AHTS (Anchor Handling Towing Supply) Tugs

海上能源產業中，對其離岸工作結構平台提供協助補給的拖駁船舶，在船齡上新舊並存，這些拖駁船舶具有獨特設計可以協助離岸探勘油井放置或吊收大型定位海錨，以及被拖船和工作平台等，為其從事陸岸和離岸海域中間的相關物資補給作業任務。

除此之外，系柱拉力 (bollard pull) 在海事拖曳也是一個非常重要的檢核配

備，其係指一個固定拖纜上以零速度施加的靜止力(static force)而言。拖曳拉力是一艘船在拖纜上施加的力；換句話說，系柱拉力是一艘拖船所能施加的最大拖曳力量(capacity)，關係著拖曳作業的負荷能力及安全性，故在拖曳作業上為重要性檢核參數。拖船於港勤拖曳作業時，按其拖曳系柱拉力負荷規格分類(categories of harbour tugboats)，大致上有下列四個等級：

(一) 小型拖船 (small tug)

其系柱拉力負荷約介於 10 to 16 tonnes bollard pull (實務上某拖船規格 184grt/1, 440hp/bp 15tons)

(二) 中型拖船 (medium tug)

其系柱拉力負荷約介於 17 to 24 tonnes bollard pull (實務上某拖船規格 204grt/2, 000hp/bp 20tons)

(三) 大型拖船 (big tug)

其系柱拉力負荷約介於 25 to 45 tonnes bollard pull (實務上某拖船規格 371grt/2, 100hp/bp 25tons)

(四) 超大拖船 (x-big tug)

其系柱拉力負荷約大於 Above 45 tonnes bollard pull (實務上某拖船規格 369grt/4200hp/bp 50tons 或 425grt/4040 hp/bp 60tons; 又如 tugboat 'Smit S'pore' 2, 673grt/13, 000bhp/bp 189tons)

以拖船企業營運組合上來看，其拖曳船隊按其性能和用途加以分類，包括方位艙驅動拖船 (azimuth stern drive tugs, ASD tugs)，拖曳及護航拖船 (tractor & escort tugs; rudderpropeller SRP tugs & auxiliary ocean - ATA/ATR tugs)，雙螺槳拖船 (twin screw tugs)，單螺槳拖船 (single screw tugs)，快速支援近海離岸船隻 (fast support offshore vessel) 及油品救援船 (oil recovery vessel) 等不同類別拖船，其中可充任海難救助任務的救難船，以因應海事產業各種使用目的的服務需求。

貳、拖曳責任

拖曳作業衍生法律責任 (liability of towage)，大體上按請求權基礎不同，不外契約關係的債務不履行 (in contract) 與侵權行為 (in tort) 損害賠償的兩種責任態樣，說明如下：

一、內部關係 (the tug and tow *inter se*)

鑑於私法契約自由原則 (the principle of freedom of contract) 允許契約當事人得於其雙方締結契約上就某特定義務或責任約定由相對人負擔，包括主契約的履行義務及次契約義務違反時的損害賠償在內。

二、外部關係 (the tug/tow combination and third parties)

當拖船與被拖船聯結在一起時，其間任何一方與沒有契約關係第三人船舶或物體之間，因故意或過失致生侵權行為的損害賠償場合，則應查證其拖曳關係中何者有實際指揮控制權，尤其在航行船優良船藝判斷上加以審酌觀察，究為單方過失行為或共同過失行為所致，責成其負擔賠償責任。

在拖曳作業關係上，拖船應以合理注意和技藝提供服務 (tug is normally obliged to use reasonable care and skill in its service)，海事實務和司法實踐上一般肯認並且推定拖船掌握拖曳操作實際控制權 (physical control of the operation is normally presumed to lie with the tug)，除非被拖船於事故有可歸具體過失的事證 (independent fault by the tow that has contributed to the accident)，即責成拖船負責。究竟拖船與被拖船間過失責任如何判斷，乃屬事實問題，按情可以大致上推測其歸責事由如下：

其一、拖船過失判斷 (tug may be held to be negligent) 場合，一般實務判斷上，當下列情事存在時，大致上可歸責於拖船方：

- 1.1 拖船不適航或不能妥善履行拖曳服務 (the tug was unseaworthy or unfit to perform the service)
- 1.2 拖曳 (綱) 纜繩長度不恰當 (the towline was of an improper length)；

1.3 拖曳船長對於預定拖曳航程可能面臨狀況的未為妥善準備或無知疏忽 (the tug master was unprepared for, or ignorant of, the conditions to be encountered)；

1.4 拖曳船長沒做拖曳計劃或欠缺妥適注意義務履行其拖曳服務 (the tug master did not plan or perform the service with sufficient care)。

其二、被拖船過失判斷 (tow held to be negligent) 場合，舉列如下情形：

2.1 被拖船沒有配備妥適必要的海錨、航行燈具信號、纜繩及舵機設備 (steering equipments)；

2.2 被拖船欠缺適切損害修理構造強度 (not in a fit structural state of repair)，使其足勘抵禦預定拖曳航程可能遭致的海況；

2.3 被拖船上船員未經適當訓練 (not properly trained) 足勘完成計劃拖曳航程；

2.4 被拖船違反拖船的指揮控制 (It does not follow the tug's instructions)。

我國法上，有關拖曳法律關係依據海商法上拖曳法條規定，海商法第三章運送之第三節船舶拖帶，作以下規定，可供參考：

海商法第 92 條 (單一拖帶責任) 規定，拖船與被拖船如不屬於同一所有人時，其損害賠償之責任，應由拖船所有人負擔。但契約另有訂定者，不在此限。

海商法第 93 條(共同或連接拖帶責任)規定,共同或連接之拖船,因航行所生之損害,對被害人負連帶責任。但他拖船對於加害之拖船有求償權。

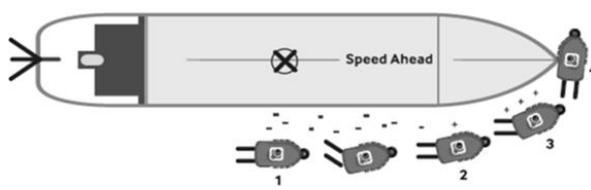
此外,拖船營運作業中伴隨災損事故風險頗多,其中較為突出常見操作事故,包括拖船接近被拖船舶時(approaching the forward end of a towed ship),由

於兩船速度配合控制欠妥形成橫越被拖船舶的船艙時碰撞翻覆事故;或者,拖船在拖纜繫上被拖船舶後,由於操作錯位或兩船速度方向失控造成橫反拖(girting when made fast forward)災難事故,茲檢附二個模擬互動圖解,說明兩船相對運動及其後產生不利情勢的發展軌跡,以助參考理解。

Position of tug and interaction

 台北海事檢定有限公司
TAIPEI MARINE SURVEY CO., LTD.

Approaching the forward end of a ship or barge



the tug approaches the side of the vessel. This manoeuvre can be dangerous when the speeds are high. At position (2), close to the vessel's pivot point, the water pressure pushes away the tug's bow and the suction pulls in the tug's stern. This sudden effect requires quick reactions and use of rudder and engine to maintain position. At position (3) there is a general push away from the vessel, particularly at the tug's stern. This effect can result in a sudden shear across the bow of the ship and in position (4). The rapidity of this effect has caused a number of tugs to be run down with severe consequences. These accidents have been reduced with the use of tractor and ASD tugs.

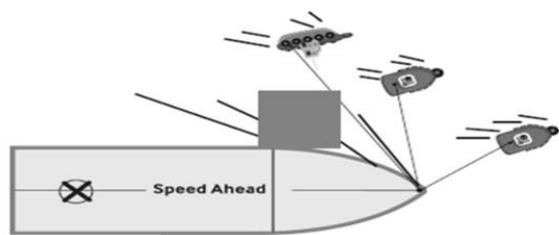
Position of tug and interaction

 台北海事檢定有限公司
TAIPEI MARINE SURVEY CO., LTD.

Girting can occur for a number of reasons including:

- The ship or barge being assisted turns or shears abruptly away from the tug.
- The speed of the vessel or barge being towed is too high, either intentionally or due to external forces such as increased currents or windage on a towed unit.
- The tug is too far astern of its intended position compared to the speed of the vessel if the tow is moving ahead, or too far astern if the tow is moving astern.

Girting when made fast forward



參、拖曳契約

海事拖曳實務上，若情況許可前提下慣常採用某特定版本拖曳契約格式，此類拖船拖曳契約書 (standard form of towage) 主要包括下列三款實務格式：

一、港勤拖曳 form of UK Standard Conditions for Towage and Other Services (Revised 1986)

大體上以英國版本為主，因其海事社會上普遍援用結果，尤其在港勤拖曳性質的雙方權義關係皆有特約重新分配，方便雙方共同理解使用之故，其他海事國家也紛紛採擇其主要架構和特約條款精神，制訂自己國內港勤或其相關拖曳服務的標準契約格式，例如下列諸國家版本：The Japanese Nipontow conditions, the Shipping Federation of Canada Standard Towing Conditions, the Scandinavian Tugowners Standard Conditions (as revised in 1985) and the Netherlands Standard Towage Conditions 1951 all follow the United Kingdom model, although the wording in these various contracts may differ and there are also some substantive differences.

二、海洋拖曳 BIMCO forms of Towcon 2008 and/or Towhire 2008

另外適用於殘骸移除作業場合，則有復有 Wreckcon 2008, Wreckstage 2008 & Wreckhire 2008 等不同版本

三、海工拖曳 BIMCO form of Supplytime 1989 or 2005

海事實務上，復按其拖曳契約書格式制訂單位及其可能應用場域，分類為國內條件和國際件版本，茲就其間權義分配略要如說於次：

復按其拖曳條件設計上訴求適用的主要場域，大抵可分為國內條件與國際條件兩類，茲略述如下：

其一、國內條件 (National Terms)

“The UKSTC revised 1986”

UK Standard Conditions for Towage and Other Services (Revised 1986) – Issued by the British Tug Owners Association.

主要適用在港埠水域內拖船執行的日常拖曳作業。在英國法上植基於私法自治原則，普遍允許當事人間約定免責約款，也就是以特約使拖船免責規避法律上原先應負責任，不論係因故致生被拖船或拖船本身的毀損滅失均同。是故，論者肯認此一版本，就拖船權責重新分配上言，其預設條件比契約雙方互不索賠約款更為優惠條件 (thus much more favourable, for the tug, than basic “knock-for-knock” terms)，使拖船權益受到廣泛而絕佳保障，其間關鍵條件包括下列約款：

1.1 拖船上船長及海員，視為被拖船的使用人並置於被拖船指揮控制之下 (deemed to be the servants of the tow and are to be under the control of the tow)；

- 1.2 不論過失行為或其他任何原因造成結果，拖船所有人對任何毀損滅失不負損害賠償責任；
- 1.3 倘若第三人索賠任何毀損滅失致使拖船所有人蒙受損失，被保拖船所有人負有補償責任(indemnity)。

其二、國際條件(International Terms)

- 2.1 航程計酬拖曳條件 Towcon 2008，主要特約是雙方互不索賠約款(knock-for-knock terms)，契約雙方當事人協議自負損害，不向相對人索賠。

倘拖船單方與第三船舶或財物碰撞，拖船應就其損害自負其責；反之，在被拖船與第三船舶或財物碰撞者，亦同。

此一條件版本，約援用於海洋拖曳，其合意以約定報酬(at a fixed rate)從甲地拖曳到乙地的拖曳航程。

- 2.2 期間計酬拖曳條件 Towhire 2008，主要特約亦為雙方互不索賠條款(knock-for-knock terms)，契約雙方當事人協議自負損害，不向相對人索賠。但以時間作為拖曳報酬計算基礎(the hire of a tug for a period of time)，異於前述特定工作完成或任務履行條件(rather than for one specific job)。

以上兩者 Towcon/Towhire 履約責任風險，大體上是各負其損，不管如何不論何方有歸責過失(irrespective of blame)，以及無權向契約相對人進

行追索(without the right of recourse against the other contracting party)，換句話說任何財損，乃至其本人使用人或代理人(its own servants or agents)的人身傷亡在內，舉凡第三人提出索賠的損害賠償責任亦同。

- 2.3 海工期間拖曳補給條件 Supplytime 1989 or 2005，技術上言 Supplytime 並非固有意義的拖曳契約，本質上屬租傭船契約(charterparty for the hire of a vessel)的一種。主要不同在於，它常是適用在離岸海事工程產業，籍此契約租傭拖船使其從事拖曳補給服務。

此種契約條件版本，同是以雙方互不索賠條款作為權義基礎，惟倘拖船於從事拖曳作業損及第三船舶時，拖船對其衍生損害的不利結果應負其責。在英國法上，該當第三人可得對拖船所有人行使第三人直接索賠權(claims directly against the tugowner)，從而拖船無權以契約特約條款主張有關抗辯或限制責任。

肆、拖曳約款

拖曳責任特約專有名詞(terminology for standard form)，譬如雙方互不索賠約款(“Knock-for-Knock” Terms - 簡稱 kfk / k4k)，於拖曳契約締結時援引雙方互不索賠約款，或者偏袒拖船方更為優惠的有利條件。

雙方互不索賠條款，主要在協議契約雙方各自就其損害自負其責，不論財損或其受僱人的人身傷亡皆同，不管事故原因或何者過失為何。復次，相對人遭致第三人索賠損害賠償而蒙受財損負擔，倘當事人負有過失時即允予補償 (indemnity)。於英國普通法上契約關係 (contracts at common law)，於拖曳服務開始時或其前，沒有事先締結特定契約格式條件，或者某些條件沒有被有效的援引進入拖曳契約 (not properly incorporated into the contract of towage) 場合，司法實踐上可能會將某個特定標準契約書格式，推定其為通常性拖曳契約 (ordinary contract of towage) 內容作為契約基礎，此時其構成契約默示條件 (implied terms)，是故船據此對拖船適航性、人員及設備，以及在履行拖曳作業上拖船方必須負有提供適格人力和船藝的注意義務。

關於拖船所有人實際過失結果責任 (actual fault of tugboat)，就前討論 The UKSTC revised 1986 terms 大體上偏袒拖船方有利保障，但就拖船即債務人本人過失 (the personal failure) 場合，其仍必須負責，約款規定 Unless a loss, damage or liability arises as a result of “the personal failure of the person or person having the ultimate control and chief management of the Tugowner’s business to exercise reasonable care to make the tug or tender seaworthy for navigation at the commencement of the

towing or other service”。此處本人過失，在其他契約書格式使用本人欠缺注意義務 (personal want of due diligence, as under Baltime) 或本人實際過失或知情 (actual fault and privity, as per UK MSA 1994)；總括的說，就是要求倘有拖船所有人本人意思決策 (alter ego or governing mind of tugowners) 致生的毀損滅失，即使其負損害結果之責任，惟重點可能是在舉證責任的攻擊防禦上。

除此以外，拖船方對所有拖作業衍生毀損滅失一概免責，包括對被拖船、拖船或第三人均同，縱使其毀損滅失係拖船使用人或代理人過失行為造成的亦然 (even if the same arises from or is caused by the negligence of the tug-owner his servants or agents)。惟拖船方船副以上船員或其受僱人之過失行為致生人身傷亡，則不在此限，殊值注意。

拖曳實務援引國內或國條件尚無不可，尤其在拖船企圖援引國內條件時，特別注重如何遂行締約手續妥適意思表示得將 UKSTC 或類似國內優惠拖船方條件，產生有效援引納入拖曳契約的構成部分 (standard form effectively incorporated in)，其表意方式上大抵有下列三種，但其具體法律效力上則更賴實際雙方交易程序的解釋和論斷。

其一、當事人間在確認文件上明示約定 (expressly)，譬如雙方言明拖曳契約 all as per others terms of UKSTC revised 1986;

其二、當事人間在拖曳洽商文書上妥切附註適用特定契約書格式 (by a course of dealing between the parties)，譬如拖曳確認文件及請款發票上清楚加註特定契約書格式為契約構成部分 (towage context/ Invoices incorporate a standard form)

其三、特定契約書格式為拖曳行業上共同認知的條件 (by reason of common understanding in trade)，譬如在特定地點洽商交易，彼此間共同認知並期望以某特定契約書格式作為契約條件締結拖曳契約 (the parties at place know and expect all contracts of towage entered into...)，即其適例。

伍、拖曳控制

拖船拖曳指揮控制 (tug/tow in control)，就拖曳作業外部關係言，為釐清其損賠責任何方負擔，一般肯認其為事實問題，並且依據拖曳指揮控制理論 (doctrine of control in tort) 釐清判斷責任關係，其間復涉免責 (exemption) 特約適用期間，故而與拖曳服務起迄時點關係密切，換句話說若損害責任事故發生在拖曳期間內，拖船得據約款抗辯免 (限) 責或請求被拖船按約補償其損失，反之則否。下舉 UKSTC revised 1986 terms 為例，說

明其契約條款上特約兩個啟動條件，兩者以發生在前者為準；反之，在拖曳終止場合，則以兩者發生在後者為準。

拖曳服務起點 (commencement of towage)，以下條件作為判斷：

- (一) 於拖纜穿過繫船時，拖曳期間開始生效，反之亦同，雙方權義悉按契約上約款辦理；
- (二) 於接受指令狀態時 (the tug is in a position to receive orders directly from the tow)，於締結 UKSTC 拖曳契約場合，其拖曳期間開始生效，依約會比拖船實際執行維持、推拉、移動、戒護、引導及備便等作業的時點更早 (“to commence holding, pushing, pulling, moving, escorting, guiding or standing by”)。

陸、拖曳救助

拖曳救難差異 (distinction between towage and salvage)，海難救助指依據海事法上的第三人施救，該第三人對於陷於危難中譬如沉沒、斷裂或類似危害的船舶施救。在法律上植基於無因管理法理，賦予該當第三人報酬請求權，也因其將船舶及其上財物的巨額價值予以成功施救，避免船東或物主財損，包括海洋環境污染防治或危害減輕在內，也減少船東蒙受當地國家油污罰款，所有在海事仲裁實務上通常會較願意作出給予豐厚救助酬金的仲裁判斷。

在拖曳服務係中，因特定情事變更會使其拖曳環境惡化，乃至面臨拖曳服務被迫中止的情況，所以就產生拖曳關係中止後重新拖曳服務的性質，其中即有可能轉變為海難救助的一種條件，故有稍作區別釐清其間微妙關聯的必要，茲簡要兩者差異於次：

拖曳契約，英國法上將其契約定性為僱傭曳航“... the employment of one vessel to expedite the voyage of another when nothing more is required than the accelerating of her progress”，現代拖曳已不限於船舶的拖曳，延伸適用到海上其他財物的拖曳，乃至離岸海事工程拖曳補給服務在內。

其一、被拖船非危難時 (towed is not facing imminent peril) 締結之拖曳契約 (towage contract)，拖曳酬勞通常是事先協議的條件，按約計酬且不涉拖曳 (或且有救助作業性質) 成功與否，均應給付 (payable under a towage contract is payable regardless of the success of the operation)

其二、被救船於危難時 (when the ship that is to be assisted is facing imminent peril) 締結之救助契約 (salvage contract, normally LOF)，海事實務上其救助報酬並未事先協議，但必需在救助作業完成後按照特設仲裁機制評估作成救助

報酬的仲裁判斷 (remuneration is assessed after the completion of the salvage services by a specialist system of arbitration)。此外，救助以成功為前提計酬，亦即眾所周知適用的不成功不計酬原則 (the principle of 'no cure-no pay')，所以救助者只有在救助成功始有救助報酬請求權，反之在失敗時則不生報酬請求權的問題。復者鑑於公共政策的考量，救助報酬在海事法上賦予海事優先權 (maritime lien)，併此注意。

在拖曳實務上，倘若某船舶在海上主機故障，並未陷入立即性危難場合，拖船被召喚前去協助拖曳進港修理，此時拖船業者或許會陷入究竟該以定額報酬的拖曳抑或以不成功不計酬的救助條件提供必要服務，本文僅以下列簡要判斷基礎，提供參考。

倘若拖曳進行中，而其某事故發生屬於預期範圍內 (anticipated occurs during towage) 的事變，拖船即應按拖曳契約履約致力保持被拖船的安全狀態，也就是說該當服務仍屬拖曳契約的構成部分 (an integral part of the towage contract)，拖船在拖曳完成後也不能請求額外報酬的。

至若待救船舶陷入一種危急狀況下，而該當危險狀態不是當事人可以合理完成 (if the safety of tow is imperiled by

an event or danger that was not within the reasonable contemplation of the parties,) 的場合, 按照情事變更法理, 於拖船戮力額外施救, 便使其拖曳契約轉換為救助性質的服務。於此轉換救助性質的契約服務, 即不論拖曳契約事實上存在, 如果施救成功使賦予施救人請求額外救助報酬之權利。英國法上曾有判決揭櫫, 縱使拖曳契約存在是事實, 但當情事變更時, 拖曳關係即生中止效力, 轉變為救助關係殊值參照, 蓋同時空下兩者契約不該並存, 為使契約關係單純化未嘗不是好的法律觀點。此種額外報酬請求權在 1989 年海難救助公約第 17 條明訂適用條件, 使施救人在施救成功後有權請求額外報酬, 其條文如次: Article 17 of the Salvage Convention 1989 states that a salvage reward is payable only where “... the services rendered exceed what can be reasonably considered as due performance of a contract entered into before the danger arose.” 然而救助, 四個構成要素, 亦即救助標的、陷入危難、沒有契約義務的自願性施救及救助成功等, 也是檢核拖曳契約轉換為救助性質服務的重要判斷關鍵, 自不待言。

海難場合, 除拖曳轉變為救助外, 也有衍生施救復轉變為船舶船骸移除的問題, 兩者間可以進一步註解於後。救助作業, 與船骸移除不同, 蓋救助係以施救一艘船舶為目的 (save a vessel as a going

concern), 然而船骸移除, 則關注在待救船舶業已被認作全損 (generally concerns a vessel which is already agreed to be a total loss)。其次, 救助一般較重視在減輕船舶及其上財物的損害, 然而船骸拆解, 時常是意在折解船舶及卸除其上財物, 進行化整為零的工作, 此有 BIMCO Wreckcon 2008, Wreckstage 2008 & Wreckhire 2008 等標準契約書格式, 足供實務市場援用。

不論救助抑或船骸移除, 一般會涉及到環境救助的概念, 海事法上特別在救助公約或勞氏救助契約書 LOF 即會牽涉到援引環境救助附款 (the SCOPIC Clause as to environment salvage), 旨在允許救助人在業已盡力施救最終並未獲成功, 雖然依照不成功不計酬傳統法則下, 其仍無法請求助報酬, 但得就其努力及投入施救機具成本等計算特別補償金 (special compensation), 其間會同時涉及到 1989 年救助公約第 13 條救助報酬及第 14 條特別補償金等拆分理算負擔問題, 其基本採計說明引置於次: The SCOPIC clause endorsed this concept but introduced a tariff to calculate the Contractor's Special Compensation together with an uplift fixed at 25%. Traditional Article 13 Awards will be discounted by 25% of the amount by which any Article 13 Award exceeds the SCOPIC remuneration. Special Casualty Representatives (SCR)

and Representatives for hull and cargo were introduced and marine property underwriters' access to information about the services was improved.

臺灣國內海難救助實務，除有少數專業海難救助業者或國代在代理人外，國內主要港埠港勤拖船也會提供救助服務的，以國內某一港勤公司作業指南為例，大抵上標準是倘拖曳在港內及港外五浬海域失去動力船舶，在要求待救援船舶切結所謂「一般型船舶事故救助切結書」作為服務

條件加以施救；至若待救船舶在港外五浬以外或處於危急海難情況下，則要求待救援船舶及(或)其在台代理與其簽署所謂「專案型船舶事故救助契約書」。至於其具體條件，則均指向援引適用 UKSTC revised 1989 作為基本契約書格式條件，所不同者為以臺灣高雄管轄適用中華民國法律及特約以高雄為仲裁地。

本文作者：

公證人/台北海事檢定有限公司

