

由環境救助之觀點論「德翔台北」 貨輪海難事故

蔡信華

一、前言

我國籍「德翔臺北」貨輪於 2016 年 3 月 10 日因船舶主機故障失去動力，擱淺於新北市石門外海 0.3 海哩處，距岸約 250 公尺。據報該船機艙已破損進水，船已下錨，總噸位為 15,487 噸，船上載有燃油 407 噸、柴油 40 噸，基於船上殘油與貨品對當地海域有污染之虞，船東（德翔海運）於該輪擱淺當日立即請求 Nippon Salvage（日本海難救助公司）進行海難救助。惟 3 月 24 日「德翔臺北」貨輪船體因受連日海浪衝擊裂縫加大並斷裂，仍不幸發生船上部分殘油外洩，以致造成海洋生態污染及漁業損失。海運業的發展與海難救助密切相關，海上船舶運送的高風險性造成航運業對於海難救助的高度依賴。傳統的海難救助係著重在對於陷入海難危險之船舶、貨物及其他財物安全之財產救助（property salvage），「無效果，無報酬」原則（“no cure, no pay” principle）是傳統海難救助法的基本原則，救助人必須有救助效果，才得請求救助報酬（salvage award），此一原則在國際上受到普遍接受，且明文規範在 1910 年救助公約第 2 條規定。因應國際社會對於海洋環境保護意識，現行海難救助法之立法目的，已經發

展到維持航行安全與保護海洋環境的雙重目的。「環境救助」(environmental salvage) 的概念在 1989 年國際海難救助公約 (International Maritime Organization, 1989, 以下簡稱 1989 年海難救助公約) 第 14 條特別補償 (special compensation) 法制化後，已經形成傳統海難救助法「無效果，無報酬」原則之例外情形，藉此鼓勵救助人將最重要的工作從海上財產救助轉換為環境救助，換言之，海難救助作業應該更加重視海洋環境保護，以防止船舶污染造成環境損害的災難性事故。由於本案「德翔臺北」貨輪船體已達全損，海上財產救助顯然已無效果，使本案成為典型的環境救助案例，因此，本文擬探討國際環境救助法制之實務發展，以作為我國航運主管機關及航運保險業之參考。

二、國際環境救助法制之發展架構

1989 年海難救助公約之前言 (preamble) 揭示公約之立法目的與政策理念，確認有效率且及時的海難救助作業，能確保陷入海上危難船舶與財產的安全，並有助益於環境保護。1989 年海難救助公約最主要的特徵，係課以救助雙方應注意防止或減輕對環境損害之義務，增列一般

財產救助報酬的評估因素納入對防止或減輕對環境損害方面的技術及努力，並創設第 14 條「特別補償」制度，以鼓勵環境保護。另一方面，在實務上船東互保協會 (P&I Club) 的協會規則 (rule book) 皆明文約定依「船東互保協會特別補償條款」(SCOPIC Clause，以下簡稱 SCOPIC 條款) 對於入會船舶從事防止或減輕環境損害救助所生對救助人之責任，船舶所有人得請求船東互保協會之保險補償。因此，實務上 SCOPIC 條款成為取代 1989 年海難救助公約第 14 條特別補償之替代方案，亦屬於環境救助法制之範疇。本文以下擬針對 1989 年海難救助公約第 14 條「特別補償」制度，以及實務上 SCOPIC 條款，分別說明具體規範內容。

(一) 1989 年海難救助公約之特別補償條款

對於「有助環境保護，但無財物救助效果」之環境救助，受限於傳統海難救助法「無效果，無報酬」原則，無法給予保護環境之救助人適當保障，致實務上難以有效推動，尤其防止船舶污染事故，如不爭取時效立即進行救助，環境損害情形將更趨惡化。基於國際社會要求海洋環境保護之共識，國際公約要求共同維護海洋資源應優先於私法之原則下，環境救助乃修正私法之「無效果，無報酬」原則，創設 1989 年海難救助公約第 14 條「特別補償」制度，環境救助的概念終於法典化。關於公約第 14 條特別補償規定之法律適用關係，分析如下。

1. 救助人對有損害環境之虞的船舶或船舶上貨物進行救助者

依第 14 條第 1 項規定：「救助人所施救之船舶或船舶上貨物，有損害環境之虞者，其海難救助作業無法依第 13 條規定獲得相當於本條計算的特別補償金額時，救助人得向船舶所有人請求與其實際支出費用同額之特別補償。」基於國際社會要求海洋環境保護之共識，本條規定之特別補償條款，係對與環境救助有關之特別補償，使環境救助的概念終於法典化，為鼓勵環境保護，給予救助人依法得到特別補償之保障，至於海上財產救助是否有效果，則非所問，故不受「無效果，無報酬」原則之拘束。

2. 救助人對船舶或船舶上貨物所造成環境之損害已有效防止或減輕者

依第 14 條第 2 項規定：「若救助人的海難救助作業對於船舶或船舶上貨物所造成環境之損害已有效防止或減輕者，依前項規定船舶所有人應給付救助人之特別補償，得增加至其實際支出費用的 30%，或由法院酌定增加以不超過其實際支出費用 100% 為限之特別補償。」以資獎勵有效保護環境之救助人。

關於環境救助費用之範圍認定，第 14 條第 3 項規定：本條第 1、2 項之救助費用，係指救助人進行海難救助作業時合理的實際支出費用 (out-of-pocket expenses)，以及考量第 13 條第 1 項第 (h) (i) (j) 款所述標準用於海難救助作業之設備與人員的公平費率 (fair rate)。至於救助人實際

得向船舶所有人請求之特別補償數額，依第 14 條第 4 項規定：「在任何情況下，本條規定應給付之特別補償金額，只有在其超過救助人根據第 13 條所獲得救助報酬時，才能就所超出的範圍內支付。」因此，救助人除可獲得第 13 條之救助報酬外，尚可取得特別補償與救助報酬之差額。相對地，基於民法與有過失理論，若是可歸責於救助人過失的不當行為，以致於未能防止或減輕環境損害者，依第 14 條第 5 項規定：「因救助人的過失致未能防止或減輕環境損害者，應減少救助人所得請求特別補償之全部或一部」。

(二) SCOPIC 條款之規範內涵

海難救助契約的合法性，受到 1989 年海難救助公約第 6 條第 1 項規定的明文承認。在契約自由原則的範圍內，依法成立之海難救助契約，對締結該契約之當事人，有相當於法律之效力。公約第 6 條第 2 項規定，船長有權代表船舶所有人訂立海難救助契約；船長或船舶所有人有權代表船上貨物所有人訂立此救助契約。國際航運實務中最廣泛使用的海難救助標準契約格式，當屬於由英國勞氏委員會 (Committee of Lloyd's) 正式公布的「勞氏救助契約標準格式」(Lloyd's Open Form，以下簡稱 LOF 救助契約)，普遍受到船東、貨主、救助人及保險人的信賴肯定。

SCOPIC 條款之效力乃是將其「併入」(incorporate into) LOF 救助契約內容，使之約定成為 LOF 救助契約之一部。由救

助契約雙方當事人 (即救助人與船舶所有人) 約定 SCOPIC 條款併入 LOF 救助契約，亦被認為係最普遍、最容易締結 SCOPIC 條款之途徑。實務上，訂定 SCOPIC 條款之目的，在於解決 1989 年海難救助公約第 14 條特別補償條款所產生的各項適用弊端，取代 1989 年海難救助公約第 14 條規定，以彌補其實務適用上產生之適用爭議。關於 SCOPIC 條款之主要規範內涵，本文以 2011 年版本的 SCOPIC 條款為例，茲整理要點說明如下。

1. 適用方面：當 SCOPIC 條款已併入 LOF 救助契約時，無論是否有「環境損害威脅」之情形，救助人於任何時間皆有權利選擇以書面通知方式告知船舶所有人適用 SCOPIC 條款，其效力乃將該條款併入成為 LOF 救助契約之一部而排除 1989 年海難救助公約第 14 條之適用，並同時開始適用費率表 (tariff rates) 計算 SCOPIC 酬金 (SCOPIC remuneration)。故救助人無須舉證對環境損害的威脅是否存在，亦無須舉證環境救助的效果，惟救助人應以最大努力 (best endeavours) 為船舶及船上財產之救助，同時應盡環境保護之注意義務。
2. 提供救助擔保方面：在收到救助人的書面通知適用 SCOPIC 條款後，船舶所有人有義務於 2 個工作日內提供 300 萬美元的銀行擔保 (bank guarantee) 或 P & I Club 擔保函，此為初步擔保 (the Initial Security)，而嗣後雙方仍得依據實際合理估計之救助費用，協商增減

SCOPIC 補償之擔保金額。若船舶所有人未於 2 個工作日內提供擔保，則救助人得有權選擇撤回 SCOPIC 條款之適用通知，而恢復適用 1989 年海難救助公約第 14 條「特別補償」的規定。

3. SCOPIC 酬金範圍方面：依費率表規定，救助人得請求酬金範圍，包括人員、設備費用、實際支出費用以及加計 25% 的應付獎金 (bonus due)。在 The Nagasaki Spirit 一案，英國上議院判決認定 1989 年海難救助公約第 14 條第 3 項救助人費用之公平費率應不包括利潤因素的爭議，從而得以解決。另外，SCOPIC 酬金之目的在於獎勵保護環境，救助人得依約定的 SCOPIC 條款請求，至於海上財產救助是否有效果，則非所問。
4. SCOPIC 酬金計算方面：適用固定的費率表規定，係促進 SCOPIC 酬金計算過程之精簡化及合理化，省略法律繁瑣程序，對救助人與船舶所有人雙方皆深具實益。當 SCOPIC 條款所計算「實際 SCOPIC 酬金」超過 1989 年海難救助公約第 13 條救助報酬之差額部分，應由船舶所有人單獨負擔。所謂「實際 SCOPIC 酬金」，乃指救助人依 SCOPIC 條款第 2 條規定以書面通知到達船舶所有人時起算所得出的酬金。且 SCOPIC 酬金之性質與 1989 年海難救助公約第 14 條「特別補償」相同，故依 1994 年約克安特衛普規則的第 6 條第 (b) 項規定，SCOPIC 酬金亦不得認定為共同海損費用。然而，當「最高 SCOPIC 酬金」

低於 1989 年海難救助公約第 13 條救助報酬時，該差額的 25% 將從救助報酬中扣減。所謂「最高 SCOPIC 酬金」，乃指假設從海難救助作業的第一天起 SCOPIC 條款即已併入 LOF 救助契約所計算出的酬金。

5. 在監督救助作業方面：當救助人依書面通知船舶所有人適用 SCOPIC 條款後，船舶所有人得自行負擔費用並決定指派一名船東事故代表 (Special Casualty Representative, SCR) 參與救助作業，此項 SCR 費用得轉嫁由船東互保協會負擔。SCR 制度使船東互保協會能夠充分了解 and 掌握救助進度，以控制救助服務的實際成本，並能有效督促救助人盡最大努力實施海難救助作業，並防止或減少對環境的損害，此項 SCR 制度明顯改進 1989 年海難救助公約第 14 條「特別補償」制度的適用缺失。
6. 在爭端解決方面：SCOPIC 條款之效力乃是將其併入 LOF 救助契約成為 LOF 契約內容之一部。故關於 SCOPIC 條款所生爭議，應依 LOF 主契約規定，交付由倫敦仲裁人判斷決定，且以英國法為契約準據法，自不待言。

綜上，SCOPIC 條款並非是自動或強制地被併入在 LOF 救助契約，而是要由救助人與船舶所有人雙方首先合意約定併入 LOF 救助契約內容，再由救助人於選擇書面通知船舶所有人適用 SCOPIC 條款，故 SCOPIC 條款的效力也是來自契約法的規定，參照 1989 年海難救助公約第 6 條第 1

項規定，當事人另有救助契約約定時，則不適用本公約之規定。

(三) 小結

本文以上探討在海難救助法所發展之環境救助制度，即 1989 年海難救助公約第 14 條之「特別補償」制度、以及船東互保協會之 SCOPIC 條款，為使讀者更容易了解，茲彙整如下表，加以說明。

三、結論

台灣為海島型國家，國際貿易為其經濟發展之重要支柱，於國際貿易進行時相關貨物運送係以海運為大宗。在鼓勵發展航運之際，基於維護海洋環境永續發展目標，重視船舶污染防治與保護海洋環境，已經成為國際社會須共同面對的重要課

題。本文闡釋海難救助法在環境保護領域的法制發展，期能促進航行安全，保護海洋環境。

國際海事組織制定 1989 年海難救助公約的立法目的與政策理念，即揭示國際社會應致力於環境保護。公約的主要特徵，係課以救助雙方應注意防止或減輕對環境損害之義務，增列一般救助報酬的評估因素，必須納入對防止或減輕對環境損害方面的技術及努力，同時，基於共同維護海洋資源的公共利益，乃創設環境救助的特別補償制度而排除適用私法「無效果，無報酬」原則，以期鼓勵環境保護並降低船舶污染損害，有益全體人類共享自然綠色資源環境，其立法政策值得高度肯定。

項目 \ 類型	特別補償制度	SCOPIC 條款
制度依據	1989 年海難救助公約第 14 條	SCOPIC 條款併入 LOF 救助契約內容
法律性質	法律規定	契約
無效果無報酬原則	不適用	不適用
對於環境損害威脅	救助人須舉證	救助人不必舉證
補償 / 報酬類型區別	特別補償 (special compensation)	SCOPIC 酬金 (SCOPIC remuneration)
計算標準依據	1989 年海難救助公約第 14 條	固定費率表
補償 / 報酬利潤因素	不包括利潤	包括利潤 (加計 25% 獎金)
給付義務主體	船舶所有人負擔	船舶所有人負擔
共同海損	不得認定共同海損	不得認定共同海損

資料來源：本研究整理。

然而，國際社會雖已肯定 1989 年海難救助公約所創設環境救助的特別補償制度，但在航運實務上卻產生諸多適用爭議。替代解決途徑乃採取 SCOPIC 條款併入 LOF 海難救助契約之約定方式，適用 SCOPIC 條款在於解決 1989 年海難救助公約第 14 條特別補償條款在實務上產生的各項適用爭議。事實上，環境救助的 SCOPIC 條款機制運作，必須仰賴船東互保協會 (P&I Clubs) 的全力支持，為船舶所有人提供救助擔保函，並且負擔 SCOPIC 酬金之給付義務。在此意義下，SCOPIC 條款的實踐將會形成海洋環境救助的國際慣例，亦為船舶所有人實行綠色航運實務的有效方式。

此次「德翔臺北」貨輪海難事故，由於船體損失已達全損，海上財產救助顯然已無效果，使本案成為典型的環境救助案例。事實上，本案實有賴船東及救助人立即進行撈救落海貨櫃避免危險品貨物污染，同時更應盡力減少船舶所載燃油外洩所引發的海洋環境生態浩劫，透過本文以上探討國際環境救助法制之實務發展，期待作為我國航運主管機關及航運保險業之參考。

本文作者：

銘傳大學風險管理與保險學系助理教授

政治大學風險管理與保險系法律組博士

您的愛車 保險了嗎?

檢視您的強制證有效期間未滿30天者，要趕快投保囉！
強制汽車責任保險法規定，車主有投保強制汽(機)車責任保險之義務，
請務必檢視您的「強制汽(機)車責任保險」，有效期間未滿30天者，要趕快投保囉！
多一份保障，多一份安心！



免費服務電話0800-221-783
強制汽(機)車責任保險專屬網站www.cali.org.tw



廣告