

從 TS Taipei 輪擱淺案來看 相關保險理賠問題

駱仔生

一、前言

台灣籍貨櫃船「TS Taipei 輪」於 105 年 3 月 10 日由基隆開往香港途中，因主機故障失去動力而擱淺於石門外海。由於船體破裂及機艙進水，船長在衡量自救能力與船員安全後宣佈棄船，21 名船員全數安全撤離。隨後的救助行動因種種因素而嚴重遲延，導致燃油外漏及船體斷裂。此一重大案件，也衍生出許多保險理賠上的問題。

二、海難救助與救助契約

(一)海難救助

舉凡國內外的學者對「海難救助」所作的定義不盡相同，但是其表達的意義，均在「船舶在遭遇海難時救助人對之施與援助使其脫困的行為」的概念範疇中。例如：

1. 海難救助 (Salvage at Sea) 亦稱之為海上救助，係指依靠外來力量在海上任何水域對遭遇海難的船舶、貨物和人員施以救援。施救的外來力可以是從事救助工作的專業救助公司，也有可能是臨近過往的船舶，包括屬同公司所有的姊妹船。

2. 牛津法律字典 (Oxford Dictionary of Law) 將「海難救助 (Salvage)」定義為提供救助或協助救助海上財產之勞役。

3. 1989 年國際海難救助公約 (International Convention on Salvage, 1989; SALCON 1989) 第 1 條第 1 款中所作的定義，「海難救助作業 (Salvage Operation)」指為協助在可航行水域或其他任何水域中陷入危難之船舶或其他任何財物，所從事之任何行為或活動。

4. 大陸法系將海難救助分為救助與撈救兩種，所謂「撈救 (Salvage)」為船舶所有人對於遭遇海難之船舶或船舶上之財產，已失其佔有，不在其實力支配之下，而由第三人加以協助，致得救濟之謂。若遭遇海難之船舶或船舶上之財產，尚在船舶所有人實力支配之下，則稱之為「救助 (Assistance)」。

5. 英美法並未對海難救助特別予以區分，而以「海難救助 (Salvage)」，一語統括之。依英國習慣法因其使用環境而異，得為救助報酬 (Salvage Remuneration) 或救助作業 (Salvage Service)，而於英國 1906 年海上保險法 (M. I. A. 1906)，前者救助報酬即為救助費用 (Salvage

Charges)，後者則稱為救助作業 (Salvage Operation)。

海難救助 (Salvage) 有廣義及狹義之分。廣義的海難救助，指對於遭遇海難之船舶或船舶上財物加以救援，使得其脫險而言。其內容包括船舶所有人、運送人與施救人等預先所訂定之契約，以及當事人間無救助契約存在，無法律上義務所為船舶或船舶上財物之救援而言。狹義之海難救助，則不包括前者，僅指無救助契約存在，無法律上之義務，對於遭難之船舶或船舶上財物加以救援而言。海商法之海難救助，係指狹義者而言。

又依救助行為之發生是否基於救助船與被救助船間所締結之契約，可分「義務海難救助 (Assistance Obligation)」與「任意海難救助 (Assistance Facultative)」，後者可分為「契約救助」與「狹義的海難救助」。其次，海難救助以救助對象的不同，可分為對人救助與對物救助兩種。前者就是對於淹沒或遭遇其他危險之人所施的救助，後者就是對於船舶或船舶上的財物所施的救助，也就是屬於狹義的海難救助。

對於船舶及貨物的救助成功後，救助入依法可以向財產所有權人要求救助報酬。救助報酬金額之確定乃是救助制度中較困難之事項，因其不僅包括勞務提供之對價、支出費用外，尚須根據個案風險程度來確定其報酬金額。基於每次救助狀況都不一樣，因此非常困難對救助報酬設定給付標準，若在非「無效果、無報酬」的

救助契約下所提付的仲裁，仲裁人通常會依據 1989 年國際海難救助公約 (SALCON 1989) 第 13 條規定裁量核定，但與其排列順序無關：

1. 獲救財產之價值。
2. 救助人在防制污染方面之努力。
3. 救助成功之程度。
4. 危險程度與性質。
5. 救助人之技術與職業性。
6. 救助入投入之時間與成本。
7. 救助入所面臨之風險與責任。
8. 救助作業之即時性。
9. 救助入之可用船隻與裝備。
10. 裝備之效能與價值。

另外，施救者所受的損害亦得以加入救助報酬額，但應以已盡其通常注意及技能而不能避免者為限。惟須特別注意，依海商法第 108 條規定，經以正當理由拒絕施救，仍強為施救者，不得請求報酬。

原則上，救助報酬的給付是由各財產保險人承擔，亦即船體保險人負責船體的部分、貨物保險人負責貨物的部分，貨櫃保險人負責貨櫃的部分。若財產沒有保險，則由各財產所有人負責。

(二) 環保救助

早期海難救助主要著重於財產與人命之救助，而對於環境方面則鮮少著墨。

P & I 承保之環境救助是以減少或減免環境污染為主軸，P & I 的承保內容也以下列 3 種方式為法律依據：

1. 依 1989 年國際海上救難公約第 14 條-

特別補償 (Special Compensation) 規定，船東所需支付的環境救助報酬。

2. 依勞伊茲救助契約 (LOF) 或其他經 P & I 協會核准的救助契約，引用 1989 年國際海上救難公約第 14 條規定，船東所需支付的環境救助報酬。
3. 依勞伊茲救助契約或其他經 P & I 協會核准的救助契約，引用 P & I 特別補償條款 (Special Compensation P & I Club Clause - SCOPIC) 規定，船東所需支付的環境救助報酬。

SCOPIC (Special Compensation P & I Club Clause)，是專為了方便解決或處理特別補償報酬問題的重要條款，自 1999 年推出，共歷經 5 次修正，最新版本為 2014 年版。

SCOPIC (2014) 總共有 16 項條款，加上 3 項附件。這些條款和附件的約定當事人是船東與救助人，而不是 P&I 保險人或船舶保險人。為了解決保險人所關切的問題，國際救助人協會 ISU 與國際 P&I 保險聯盟之間已另外訂定共同遵守的實務協議 (Code of Practice)，而國際 P&I 保險聯盟與倫敦產物保險人組織之間也已另外訂定共同遵守的實務協議。

SCOPIC 不是強制性條款，它的適用效力是由救助合約當事人之自由選擇而定。

特別補償金的義務人是船東，其他受救利益人如貨主等都無義務負責；同樣的，SCOPIC 下之特別補償也完全是船東的責任，其他利益人不須負責。

一旦 SCOPIC 開始適用，船東就必須在

2 個工作天內提供 300 萬美元的擔保。P&I 保險人會依據協議原則 (Code of Conduct) 提供港務當局所要求的擔保。協議原則是救助人協會與國際 P&I 聯盟所協商的原則。

(三) 救助契約

海難救助契約又稱救助協議 (Salvage Agreement) 是指救助方和被救助方在救助開始前或進行中達成的由救助方對被救助方遇難的船舶或其他財產進行救助，而由被救助方支付救助報酬或救助費用的協議。契約救助主要有兩種形式，一種是「無效果、無報酬」的救助，另一種是僱傭救助 (Engaged Salvage Service)。前者是海難救助的主要形式，是世界上各種救助契約，特別是勞依茲標準救助契約 (LOF) 的基石。

勞依茲標準救助契約 (Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement; Lloyd's Open Form; LOF) 自 1908 年正式推出，歷經 11 次修正一直沿用至今 (最新版本為 2011 年版)，已成為廣大船東、貨主、救助人和保險人所接受和使用的契約格式，它最主要的特徵是實行「無效果、無報酬」原則。現在，絕大多數海難救助是根據勞依茲標準救助契約 (LOF) 進行的，它已成為國際航運業中使用最廣泛的一種標準契約。

船舶在較安全之水域輕微擱淺，如港內、河口或海岸附近水域，海底底質為沙或泥，天候良好，並不危急之情況，其實

並不需要簽訂勞依茲標準救助契約。船方應可爭取較確定也可能較低廉的按日計酬 (Daily Hire Basis) 或總額計酬 (Lump Sum Basis) 的救助契約來執行救助行動。例如，波羅的海國際海事協會 (The Baltic and International Maritime Council - BIMCO) 的 TOWHIRE 或是 TOWCON。

然而以此案為例，船舶擱淺在礁石水域、船體破裂及機艙進水，在如此危急的情況下，船東應該要立刻與救助人簽訂勞依茲標準救助契約。當然，簽訂勞依茲標準救助契約並不保證救助一定會成功，即使最後結果船舶還是救不起來，至少也不會被質疑救船的決心。

三、推定全損與保險委付

委付制度是海上保險中特有的，其起源於 16 世紀，當時認為船舶在一定時間內未返航者視為滅失，由保險公司賠付保險金，而被保險公司則將保險標的物的權利讓與保險公司。如果日後船舶安全返航，或發現保險標的物回復或仍舊殘存，被保險人應將保險標的物上的一切權利移轉給保險人，不必返還保險金。委付制度之目的，不僅在於保護被保險人之利益，同時也在使保險人有機會取得保險標的物之最大剩餘利益，並減少其損失。

依海商法第 143 條規定：

「被保險船舶有下列各款情形之一時，得委付之：

- 一、船舶被捕獲時。
- 二、船舶不能為修繕或修繕費用超過保險價額時。
- 三、船舶行蹤不明已逾二個月時。
- 四、船舶被扣押已逾二個月仍未放行時。

前項第四款所稱扣押，不包含債權人聲請法院所為之查封、假扣押及假處分。」

上述第 2 款規定中，船舶修繕費用超過保險價額時，常被稱之為推定全損。此時，船東即可依委付之規定，向保險公司要求請付保險金。英國 1906 年海上保險法第 60 條及中國海商法第 246 條亦有相似之規定。實務操作上，當修繕費用達保險價額 80% 時，被保險人即可提出委付。另依 1983 年英國協會船體時間保單 (Institute Time Clauses - ITC-Hulls 83) 第 19-1 條規定，修繕費用只跟保險價額作比較，而非與市價作比較，是因為大部份的船舶是以高於市價之金額投保，使得被保險人請求推定全損較為困難。

委付制度是一種契約行為，被保險人可以書面、口頭或部分書面、部分口頭向保險公司提出，但必須為保險公司承諾為要件，而非被保險人一方提出的單獨行為。這也就是海商法第 147 條規定，委付經承諾或經判決為有效後，自發生委付原因之日起，保險標的物即視為保險人所有。最高法院 74 年台上字第 1877 號亦持相同的見解。

四、Abandon ship 的法律意義

船長宣佈棄船後，是否代表船舶所有權 (ownership) 一併放棄，亦或者救助者或是任何佔有者、尋獲者 (finder) 可以主張擁有所有權，此類問題常生困擾。

依船員法第 73 條規定：

「船舶有急迫危險時，船長應盡力採取必要之措施，救助人命、船舶及貨載。船長在航行中不論遇何危險，非經諮詢各重要海員之意見，不得放棄船舶 (abandon ship)。但船長有最後決定權。放棄船舶時，船長應盡力將旅客、海員、船舶文書、郵件、金錢及貴重物救出。船長違反第一項、第二項規定者，就自己所採措施負其責任。」

船長依海商法第 58 條之規定，對船舶有指揮權及控制權：

「船舶之指揮，由船長負責；船長為執行職務，有命令與管理在船海員及在船上其他人員之權。船長為維護船舶安全，保障他人生命或身體，對於船上可能發生之危害，得為必要處置。」

船長宣布棄船 (abandon ship)，乃是因為船員生命遭受危險而宣布暫時放棄對該船的"指揮權/控制權"，但並不表示放棄船舶"所有權"。一旦危險消失，船長還是可以重回船上。如果在此期間，有人上船宣稱其佔有該船，其實是不合法的，如果其對船舶救助有功勞，其僅能在船舶獲救

後要求救助報酬，而不能主張擁有船舶的所有權。

實務上，最常見的情況為海難救助者 (salvor) 在成功救助船舶之後，對於獲救財產可以主張留置權 (lien)，進而向船東要求救助報酬，這是海商法律賦予的權利，但絕不能解釋其擁有所有權。如果船東不明或不願出面，救助者仍須依法對該船提出對物訴訟 (in rem action)，以保障其權利。矣獲得法院判決後，救助者始獲得處份該船的合法權利。在最高法院 92 年台上字第 2478 號一案中，該船因颱風吹襲而擱淺、船身傾斜 12 度，船長基於船員之安全而宣佈暫時撤離至岸上，並以電報發佈「abandon the ship」，船東主張此作為並不表示其已失去管領能力。

「Abandon ship」的用法在不同的領域會有不同的法律意義，也因為如此，經常被一般人錯誤解讀。例如，在海商法或是保險法中，船東為了要向保險公司要求請付保險金，須依規定提出委付 (abandon ship/abandonment) 後，始得為之。

有些人主張，如果船長棄船 (abandon ship) 時，船東或是船長並沒有意思想要重回船上或是認為救助成功機會渺茫，船舶應被認定為棄船 (derelict ship)，此時船舶的所有權是屬於尋獲者 (finder) 的。技術上來說，此時船舶通常受損嚴重，更精準的說，可能已成為殘骸 (ship wreck)。即使如此，船舶所有權仍是屬於船東，而非尋獲者 (finder) 或是打撈者 (salvor)。

故在探討「abandon ship」時，應該要審視船長或是船東的真實意圖，除非其有明確放棄所有權之意思表示，否則不應該由第三人片面解讀。

五、海上保險各有分工

船舶被放棄後如沉沒於航道、錨地、港口作業區，影響船舶航行、漁業捕撈或是有污染環境之虞等，即使船舶所有人已宣佈放棄船舶的所有權，仍有義務打撈或清除船舶殘骸。如果船東已將船舶委付給船體保險人，此時打撈船舶的義務則是屬於船體保險人。

船體保險人會評估打撈成本與船舶撈起後的殘餘價值，如果沒有淨利可言，船體保險人也會放棄船舶的所有權，此時打撈的責任則會歸屬到船舶的責任保險人身上，即落在 P & I 保險中的殘骸移除責任 (Wreck removal)。

P & I 負責沉船之清除責任須有一基本條件，即被保險人（船東）並未將沉船之所有權或其他利益移轉給任何人（如委付給船體保險人或出售予第三人）。實務上，船舶於作全損委付後，船體保險人通常並不主張對船舶之佔有（除非船舶殘餘價值遠高於打撈費用），即不繼承附隨該船

之權利義務，則船東對沉船之清除責任即轉移由 P & I 負責。而 P & I 必然須先確定船體保險人及船東是否拋棄對沉船之佔有（即放棄對沉船之打撈救助意圖）。

P & I 負責打撈清除沉船之費用及責任，同時亦擁有沉船之所有權，如果沉船打撈後有出售淨益 (Proceeds)，亦歸 P & I 所有。

應特別注意的是，P & I 承保船東對清除沉船或障礙物之責任，其大前提是，沉船或障礙物之形成必須是海難事故 (Peril) 造成之結果，如船舶發生碰撞或擱淺等。若僅是船東單純地把船舶或貨物遺棄，則造成的清除行為，P & I 不予承保。但屬於共同海損行為之棄海 (Jettison) 行為造成丟棄物之清除責任，因「棄海」屬海難之一種，P & I 仍予承保。

六、結語

所謂行船走馬三分險，海難事故的發生無法預期，在許多危急的情況下，緊急事故處理分秒都不能浪費，當面臨須要救助協助時，必須在有限的時間內選擇適當的海難救助業者及爭取較佳的救助條件。

本文作者服務於航運業界。

