

# 從 MAERSK HONAM 失火案來看 相關海事理賠問題

駱仔生

## 一、前言

2018年3月6日貨櫃船 MAERSK HONAM 裝載著約 7,860 只貨櫃，在阿拉伯海發生失火爆炸案件。船上總共有 27 名船員，國籍分別是：印度 13 名，菲律賓 9 名，羅馬尼亞 1 名，南非 1 名，泰國 2 名、英國 1 名。該事故造成該船 5 名船員死亡、船艙受損及數百只貨櫃付之一炬。

此失火案件會衍生出許多海上保險理賠的問題，例如，海難救助、共同海損、貨物責任、船員責任、船舶損失等，而這些責任與損失又會對應到那些海上保險呢？

## 二、海難救助實務

船舶失火是一件非常嚴重的事，以船上精簡的人力及有限的設備，要撲滅突然發生的大火困難度相當高，通常是需要外力的支援，例如僱用專業救難公司予以協助。

### 1. 救助報酬之分配

#### ● 共同救助之場合

MAERSK HONAM 因失火導致爆炸，船艙陷入嚴重火海之中，船員早在事故不久後即棄船。船東為了拯救船舶及貨物，勢必

要聘請專業的海難救助公司協助，以該船舶的狀況及所需的專業技術，SMIT Salvage 應該是不二人選。然而 ARDENT Salvage 是 MAERSK 集團下所投資的海難救助公司，所謂肥水不落外人田的道理，毫無疑問的，參與的救助人為 ARDENT Salvage 與 SMIT Salvage “共同”執行，簽定勞伊茲救助契約 2011 年版本 (Lloyd's Open Form - LOF 2011)。就如同 2013 年 6 月 17 日 MOL COMFORT 在印度洋發生船舶斷裂事件一樣，日本的船東遇到海難事故時，首先會考慮 Nippon Salvage，該船的海難救助是由 Nippon Salvage 與 SMIT Salvage “共同”執行。

共同救助為多數獨立救助人共同施行救助的情形。共同實行海難救助而有效果時，各救助人得按 1989 年國際海上救難公約 (International Convention on Salvage 1989 - SALCON 1989) 第 13 條 (Criteria for fixing the reward) 之報酬裁量標準，比例分配救助報酬。共同救助人間救助報酬比例的決定，原則上由當事人協議決定。若協議不成時，得提付仲裁或訴諸法院裁定之。基於每一個案的特殊性，並不見得單一救助人可獨立完成，在某些情況下，救助人間可以互相合作以完成救助

作業。為避免救助人間對救助報酬之分配產生爭議及簡化相關流程，可依據國際海難救助組織（ISU）的救助報酬分配協議（Sub-Contract Award-Sharing 2001）來處理或是簽訂 SALVHIRE 2005 / SALVCOM 2005。

- 單獨救助之場合

在純救助(Pure Salvage)的情況下(亦即非契約救助(Contract Salvage))，在同一救助單位之內如何分配報酬，有些國家海商法已有具體規定，船舶所有人、船長及船員間之分配比例不一而同。德國商法第 749 條規定，先補償救助船舶因救助所生之損害及額外費用，剩餘報酬 2/3 歸船舶所有人，船長及其他船員各得 1/6。日本商法第 805 條有同樣之規定。美國法例則為船舶所有人得 1/4 至 1/2，船長得 1/8 至 1/3，船員就其餘部分進行分配。希臘海商法第 251 條規定，救助報酬一半歸船舶所有人，1/4 歸船長，另 1/4 歸船員，與之相反的任何協定無效。其他國家的規定則較富有彈性，由當事人協議確定，協議不成時，再由航政機關或法院確定之。

- 人命救助者參與分配之場合

人命救助原則上是不得請求救助報酬的，因此許多國家的立法均否定人命救助者可以請求救助報酬之權利。然而為鼓勵人命救助，對於同時危及人命及財產時之救助，救助人對於船舶及財物之救助報酬金有參加分配權。

- 同一船舶所有人(姊妹船)的救助請求權

事故發生當時，她的姊妹船 EDITH MAERSK 和 GERD MAERSK 都在阿拉伯海域航行，她們都調整航線，前往失事海域予以救援。雖然船舶可以對海上遇險船舶予以協助和/或拖帶，但應以人命救助為主，對於財產上的救助也應量力而為，畢竟一般商船並非專業救難船舶，除了給養品或是機械備品等物資之補給協助外，礙於船員專業及船舶設備之限制，應儘量避免對於遇險船舶予以拖帶之行為，尤其是在惡劣天候下。

英國在 1983 年協會定時條款-船體(Institute Time Clauses, Hulls - ITC-Hulls 83)中第 9 條(SISTERSHIP)有這樣的規定：

「Should the Vessel hereby insured come into collision with or receive salvage services from another vessel belonging wholly or in part to the same Owners or under the same management, the Assured shall have the same rights under this insurance as they would have were the other vessel entirely the property of Owners not interested in the Vessel hereby insured; but in such cases the liability for the collision or the amount payable for the services rendered shall be referred to a sole arbitrator to be agreed upon between the Underwriters and the Assured.」(被

保險船舶與全部或一部屬於同一船舶所有人或經理人之其他船舶碰撞或接受救助服務，被保險人依本保險享有之權利與其他船舶屬於不同船舶所有人財產一樣；但於該情況下碰撞責任或救助應給付之金額應交付保險人與被保險人同意之單一仲裁人決定之。）

在一般情況下，船舶發生碰撞，除了船體損失外，船體保險人並不會賠償船東的營運損失或利得，船東必須依碰撞責任比向對方求償保險不賠付的相關損失。然而在姐妹船之間，船東不可能以自己之名義控告自己，所以不存在侵權行為或是契約責任，因此，其未獲船體保險人償付之損失，將無法獲得解決。

同樣地，姊妹船之間的海難救助，救助船上之船員可以向被救助船之船東與貨物所有人要求救助報酬，但是救助船船東僅得以向被救助船上之貨物所有人要求救助報酬，而不能向自己船舶要求救助報酬。因此，此限制將損及船東利益。

有鑑於此，為補救此種情況，從 1901 年起在協會定時船體保險 (ITC-Hulls) 保單中正式將姐妹船條款置入其中 (在此之前市場上已使用該條款多年)，此條款之用處在於提供船東與保險人一個解決管道，將爭議提交單一仲裁人來解決上述之紛爭。實務中，這些問題常常是交由專業海損理算師來提出獨立意見，再由首席保險人與被保險人協議同意。如此亦可以減少昂貴的仲裁費用及具有效率性。

## 2. 合適的避難港

當船舶火勢受到控制後，船東就要開始思索避難港的問題。避難港的選擇必須要考慮到貨櫃轉運、船舶修理、拖航距離、海況及拖助費用等，最近的港口不見得是最合適的避難港。無論如何安全是最重要的考量因素，沒有絲毫妥協的餘地。例如，將船舶拖往海盜出沒的海域，或是航路上已有惡劣之天候 (颱風) 形成，會使得船舶陷入更大的危險當中。該船在選擇避難港時也面臨到同樣的問題，到底是要往東到阿拉伯聯合大公國的 Jebel Ali 港或是往西到阿曼的 Salalah 港，船東亦陷入兩難。最後 MAERSK 還是選擇了 Jebel Ali 港，然而事故已經過了 1 個多月的時間。

通常船舶發生海難事故後，船舶在進入避難港前，港口當局都會要求事故船舶在錨泊區等待，港口當局會派遣專業人員上船檢查，以確保事故船舶進港後不會衍生該港口的安全問題。在 2013 年 7 月 14 日 MSC FLAMINIA 失火一案中，即使船舶火勢已撲滅，其在前往避難港口時也足足等候了 1 個多月，才獲得同意通過英吉利海峽，最後進入避難港。

若船舶有污染之虞者，船東欲安排船舶進港修理時，勢必面臨沿岸國家 (Coastal States) 依據國際干預公海油污事故公約 (INTERVENTION - 1969) 要求採取必要的防止油污染措施 (Anti-pollution measures)，否則將禁止船舶進港，甚至於遭受強制驅離。例如西班牙、法國及葡萄牙政府在處理 PRESTIGE 油輪事故時，因遭

受國內輿論下而拒絕其進港，即使 1989 年國際海上救難公約 (SALCON 1989) 第 11 條 (Co-operation) 規定，簽署國應提供必要的協助，因此形成所謂麻瘋船 (Leper-ships) 的現象。P & I 對於經過/前往某些敏感性海域 (珊瑚礁、漁田等) 之拖帶亦會表示意見。

### 三、海上保險怎麼說？

火災 (Fire) 一詞，對於一般人而言是一個熟悉但卻有千百種描述方式的名稱，火災的定義會隨著不同的保險理賠特性及各國法律見解而有所不同，因此在引用時必須有所瞭解，以免造成誤用。

#### 1. 船體保險

- 單獨海損

所謂火災係指有明火或火燄燃燒之狀態，然而並不表示未達火燄燃燒之悶燒不在承保範圍，在相關的判例中，悶燒或高熱冒煙是被認定為與火災「相類似」的危險。其承保範圍包括熱幅射對火源附近的物體造成的損害、滅火行為或避免火災發生而合理採取的措施引起的損害。

依據 1983 年協會定時船體險條款 (Institute Time Clauses, Hulls - ITC-Hulls 1983) 第 6.1.2 條，火災所引起之毀損或滅失是被承保的，被保險人無須證明火災為何發生，另依據英國 1906 年海上保險法 (Marine Insurance Act, 1906 - MIA-1906) 第 55 條第 2 款 (a) 項規定 (Included and Excluded Losses)，如果

保險人希望拒絕火災所造成的損失責任，則其負有舉證義務，證明火災為「被保險人」的故意不法行為 (willful misconduct)。上述「被保險人」並不包含船長船員，如 6.2.5 條所示。

- 海難救助與共同海損

在勞伊茲救助契約 (Lloyd's Open Form - LOF) 下，救助人可以視情況引用 (Invoke) 特別補償 P & I CLUB (Special Compensation P & I Club - SCOPIC) 條款。SCOPIC 條款之引用，是當救助難度高，有可能無法成功救助時，因此救助人才會選擇對其相對有利的 SCOPIC 條款。有了 SCOPIC 條款的保障，即使財產救助不成功，無法獲得救助報酬，救助人也可以對減輕環境污染所作的努力，而獲得特別補償 (但此補償費用並不包含清除已造成環境污染之污染清理費用)。依據該條款規定，船東必須要在 2 個工作天內提出美金 300 萬元的擔保，而實務上該擔保是由 P & I CLUB 的擔保函 (Letter of Undertaking - LOU) 即可取代，除非該船東在 P & I CLUB 的理賠紀錄不佳且有積欠保費之不良前科，P & I CLUB 才會拒絕提供。

海難救助若成功，救助人可以依所獲救之財產價值取得一定比例的救助報酬，依勞伊茲協會的統計 (LOF 救助契約下)，2016 年的救助平均報酬率高達 21.5%，而從歷年報酬紀錄來看一般也有 10% 之多。當然救助報酬的判定還是要依據實際狀況而定，1989 年國際海上救難公約 (SALCON

1989)第 13 條的裁量因素即為一重要參考指標。

海難救助費用是屬於共同海損費用之一項，且由於該費用通常是非常鉅大的，尤其是在 LOF 救助契約下所進行的海難救助，一旦救助成功，船東也只有選擇宣佈共同海損一途，除非船東於規劃購買保險時加入非常高額的小額共同海損條款 (General Average Absorption Clause) 或是基於商業考量願意幫貨主承擔共同海損費用。

救助費用及共同海損費用可由財產保險人來承擔。對船東(運送人)而言，就是船體保險人及貨櫃保險人；而對貨主而言，就是貨物保險人。

## 2. 貨物保險

所謂火災 (Fire)，即 2009 年協會貨物險條款 (Institute Cargo Clauses - ICC-2009) (A)、(B) 及 (C) 所承保的事故中之一項，其損失包括遭類似火災所生之熱氣所致之損壞，但不包括貨物遭高溫所產生之化學質變及固有瑕疵/性質所產生之自燃。

依據英國 1906 年海上保險法 (MIA-1906) 第 55 條第 2 款 (C) 項規定，保險人對於因貨物瑕疵/性質所造成的損失不負賠償責任。換言之，若非因被保險貨物之固有瑕疵/性質所產生之自燃所造成的損失，貨物的損失是被承保的，被保險人應獲得該有的賠償，因為貨物損失係是由第三人貨物所肇責。

## 3. P & I 保險

### ● 貨物責任

運送人對於所承運貨物之毀損滅失負有賠償責任，而此項責任是歸屬於 P & I 保險的範圍，「海牙規則」/「海牙威士比規則」及各國海商法(台灣海商法第 69 條、大陸海商法第 51 條、英國 1995 年商船航運法第 186 條、美國 1936 年海上貨物運輸法第 4 條 (US Code 46, Sec. 1304)) 對火災所造成的損失賦予運送人主張免責的權利，運送人對於火災所造成的相關損失若不能主張認列為共同海損，則通常會主張火災免責條款。郭國汀先生在「論海上火災免責」一文中，將各國法院對於運送人主張火災免責的案例整理的很詳細。

● 英國 Wright 法官在 Tempus Shipping Co. vs. Louis Dreyfus 案中曾定義為：火災是指有火焰燃燒而不只是發熱引起的損害。單純的發熱而沒有達到白熾化或點燃的程度，並不屬於火災的範疇。

● 美國紐約西區法院在 Buckeye State 一案中認定：火災遠遠不止發熱，若無燃燒或火焰，即沒有火災。

● 丹麥最高法院在 Hof Van Beroep Brussel 案中判決：根據「海牙規則」和「海牙威士比規則」第 4 條第 2 款 (b) 項，在火災案中免除法律責任，當損失是由煙燻和發熱所致，即不得援引。

● 加拿大理財法院在 David Mcnair & Co. Ltd vs. The Santa Malta 案中認定：美國火災法要求「可見的高熱或燃燒」

或「火焰和燃燒」才構成火災，而被告未能證明存在火災。

然而並非「只要是火災原因造成的貨物滅失或損壞，運送人就可以免責」；因為引起火災的原因多種多樣，不少情況下，運送人並不能免責。提單項下火災免責的範圍，與海上保險法上火災賠償範圍並不相同；後者要比前者範圍大得多；運送人能否享受火災免責，取決於查明火災原因，而這與法定舉證責任密切相關。

台灣的最高法院在萬海航運公司與台灣中國航聯保險公司一案中(台灣最高法院 87 台上再字第 46 號)，法院認為運送人於裝船前自應就貨物之性質加以研究，託運人如無法按貨物之性質所需堆存方式予以堆存或通風時，運送人應加以拒絕並通知託運人，尚不能以該貨櫃是託運人自裝、自封而免除運送人依海商法所規定之注意義務。倘該貨櫃內有危險品而託運人未據實陳報，依海商法規定，運送人對該託運人雖有賠償請求權，惟不得用以限制其依載貨證券所負之責任，並持以對抗託運人以外之第三人。另對於運送人之救火義務予以從嚴認定，其認為運送人在採取救火行動上有所遲延，故無法主張火災免責。該判決雖具爭議，縱使運送人提出再審上訴亦無法改變。

英國最高法院在“The Aconagua”(CSAV v. Sinochem Tianjin Ltd)一案中，法官認為貨方並沒有正確的將次氯酸鈣(UN No. 1748)的危險性告知運送人，在1998年時期，運送人並沒有能力去判斷次氯酸鈣的危險程度。雖然運送人將該貨物

裝載於某一油櫃旁邊，是違反IMDG Code必須“遠離熱源”的規定，但是該作為並不造成船舶的不適航，因為船員可以使用其他油櫃，即使船員使用了該油櫃，也只能構成船員照管船舶的疏失而非船舶不適航。貨方並沒有證明該火災是因為船員將油櫃加熱所致，因此船方可以主張海牙規則第4條第6款向貨方提出求償。

綜觀上述二個判決，同樣是船舶承載危險品貨物失火案件，一個是船員棄船卻沒被苛責救火不力並獲得賠償，一個是船員救火控制火勢卻必須要承擔損害賠償。對台灣的運送人而言，是多麼諷刺的對比呀！

#### ● 船員責任

船員若在滅火行動中或是棄船中遭受到傷亡，依據僱傭契約及船員法的規定，他(她)的雇主就必須負擔起協助就醫、安排遣返、薪津支付及相關賠償之責任。而P & I 保險即承保船東此項風險，其承保的相關支出費用包括：

1. 醫療(藥)費用。
2. 住院、膳食費用。
3. 喪葬費用。
4. 遣送船員之機票、返程期間食宿費用。
5. 寄送船員私人物品回國之費用。
6. 遞補船員之機票、去程期間食宿費用。
7. 船員家屬省親旅費。
8. 船員家屬省親期間食宿費用。
9. 船員薪資。
10. 其他依僱傭契約及船員法必須負擔之費用。

#### 四、結語

受到世界貿易的增長及規模經濟的驅使，遠洋航線的船東為了降低營運成本，紛紛建造巨型貨櫃船，以迎接日益競爭的貨櫃船市場，10,000TEU 以上的貨櫃母船，已成為美、歐主要航線的營運工具。船舶大型化的趨勢下，一旦發生海難事故，其結果往往頗為嚴重。

MAERSK HONAM 是一艘可以裝載 15,262 TEU 的巨型貨櫃船，也是第一艘 15,000 TEU 級以上的貨櫃船，發生重大海難事故的案件。無論是船東或是救助人都沒有處理這樣大型貨櫃船舶的海難救助經驗，當然整個航運市場也非常關注這個案件的發展，將會對航運業、海難救助業及保險業產生怎樣的連鎖效應。

在每一次的重大海難事故後，人們總是會總結各方面的教訓，制定相關的規定。1912 年郵輪 TITANIC 因撞擊冰山後沉

沒，催生了 1914 年國際海上人命安全公約 (International Convention for the Safety of Life at Sea - SOLAS 1914)；1967 年油輪 TORREY CANYON 因擱淺而嚴重污染海洋，催生了 1969 年國際油污損害民事責任公約 (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage - CLC 1969) 及 1973 年國際防止船舶污染公約 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ship - MARPOL 1973)；1989 年油輪 EXXON VALDEZ 因擱淺而嚴重污染海洋，催生了 1990 年美國油污法 (Oil Pollution Act - OPA 1990)；1990 年郵輪 SCANDINAVIA STAR 因火災而造成 159 人死亡，催生了 1992 年國際安全管理規則 (International Safety Management Code - ISM Code)，那這次呢？

本文作者：  
現服務於海運業

