

談海難救助契約

駱仔生

一、前言

船舶遭遇海難事故而需要各種不同協助，由於需要性質不同，所成立之契約可能是拖助契約 (Towage Contract)，也可能是救助契約 (Salvage Contract)，甚至是沉船移除契約 (Wreck Removal Contract)。海難救助通常因情況緊急特殊，被救助者與救助人無時間或無法就海難救助契約的具體內容進行磋商，故各國法律和有關國際公約對海難救助契約的訂立形式、契約成立的時間與契約內容，無嚴格的法律要求。海難救助契約的訂立既可採書面形式也可採口頭形式，但以書面形式為主。在書面契約形式下，通常使用救助人印刷的或國際上著名的標準救助契約格式。救助契約成立的時間通常是在開始救助前，特別情況下，可以在救助過程中成立。

二、救助契約之種類與格式

海難救助應屬自願性質，似乎不應存在有「契約救助」之情況。蓋救助雙方一旦簽訂契約，嗣後之救助似乎已非自願，而應受到該契約任何約定事項之約束。惟從傳統海難救助「無效果、無報酬」之本質，以及救助何時完成及救助完成後如何決定合理救助報酬等事項，雙方如無事先約定，將使救助人為之卻步，反而不利社

會經濟。基於前述理由，海難救助係以契約救助為常態，然該救助必須符合一最基本要件，亦即不能違背傳統海難救助「無效果、無報酬」及「自願性」等基本原則。

海難救助契約又稱救助協議 (Salvage Agreement) 是指救助人和被救助人在救助開始前或進行中，所達成的由救助人對被救助者遇難的船舶或其他財產進行救助，而由被救助者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。

目前很多國家/地區都有自己的標準救助契約格式，例如：

- (1) 英國勞依茲保險人協會 (Lloyd's Underwriters Association) 的「勞依茲標準救助契約 (Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement ; LOF)」。
- (2) 美國海事仲裁人協會 (The Society of Maritime Arbitrators, Inc.) 的「美國標準格式 (U. S. Open Form Salvage Agreement ; MARSALV)」。
- (3) 法國海事仲裁協會 (Chambre Arbitrale Maritime de Paris) 的「巴黎格式 (Contrat D'Assistance Maritime)」。

- (4) 前蘇聯海事仲裁協會 (Maritime Arbitration Commission at the Chamber of Commerce, Moscow) 的「莫斯科格式 (USSR Salvage Contract)」。
- (5) 斯堪地那維亞拖船船舶所有人協會 (Scandinavian Tugowners Association) 的「斯堪地那維亞格式 (Scandinavian Salvage Contract)」。
- (6) 德國海事仲裁協會 (German Maritime Arbitration Association) 的「漢堡格式 (Conditions of German Court of Maritime Arbitration (Deutsches Seeschiedsgericht), Hamburg)」。
- (7) 日本船舶交易所 (The Japan Shipping Exchange, Inc.) 的「JSE 格式 (The Documentary Committee of The Japan Shipping Exchange, Inc. - Salvage Agreement; JSE 91)」。
- (8) 土耳其海事局 (Turkish Maritime Organization) 的「土耳其格式 (Turkish Maritime Organization Salvage and Assistance Agreement)」。
- (9) 烏克蘭海事仲裁協會 (The Maritime Arbitration Commission at the Ukrainian Chamber of Commerce and Industry (UCCI)) 的「烏克蘭格式 (Standard Form of the Salvage Agreement Recommended by the MAC at the UCCI)」。
- (10) 中國海事仲裁委員會 (原名中國國際貿易促進委員會海事仲裁委員會) 的 1960 年「中國國際貿易促進委員會海

事仲裁委員會標準格式 (Standard Form of the Maritime Arbitration Commission of the China Council for the Promotion of International Trade)」和 1994 年「中國海事仲裁委員會 (1994) 標準格式 (China Maritime Arbitration Commission Standard Form (1994); CMAC 1994) 或稱北京格式 (Beijing Form)」。

在這些救助契約格式的實踐中，各國仍有一些差異，茲列舉說明如下：

- (1) 英國的救助契約有引用「特別補償 P & I 條款 (Special Compensation P & I Clause - SCOPIC)」的設計，以鼓勵救助人去救助極度危險的船舶。而救助報酬是以獲救財產價值計算。
- (2) 美國的救助契約除了適用一般商船外，亦適用於娛樂船舶 (Recreational Craft)。契約中除了「無效果、無報酬 (No Cure - No Pay)」的選項外，亦保留彈性讓雙方可以協商，以定額或是按日計算救助報酬。
- (3) 法國的救助契約明確給予救助人終止契約的權利。救助報酬的判定適用 1989 年國際海難救助公約 (SALCON 1989) 第 13 條之規定。
- (4) 前蘇聯的救助契約明確給予船長權力，可以代表船舶所有人及貨物所有人簽署救助契約。
- (5) 斯堪地那維亞的救助契約明確指出載貨油輪 (a tanker laden with a cargo of oil in bulk) 不適用「無效果、無

報酬 (No Cure - No Pay)」。在載貨油輪的救助下，額外給予救助人不超過 15%的獎勵金。

- (6) 德國的救助契約明確規範因救助人之疏失所造成的損害，對船舶所有人不負賠償責任。
- (7) 日本的救助契約站在船舶所有人立場比較有利，因其衡量救助報酬是以救助人投入救助成本為主，而非如勞依茲標準救助契約 (LOF) 是以獲救財產價值為主。因此日本的船舶所有人或是保險人都傾向使用 JSE 格式，即使是一般的船舶拖助。
- (8) 土耳其的救助契約明確給予救助人終止契約的權利。船長及船員無權干涉或介入救助人的救助行動。依其法律實務，船舶所有人有義務幫貨主提交擔保，而且救助人對受救船舶及其貨物不負損害賠償責任。
- (9) 烏克蘭的救助契約明確規定因救助人的疏失或不法行為，船舶所有人可以扣減或拒付救助報酬。船長是以船舶所有人及貨物所有人之代表人身分簽署救助契約，而無須承擔個人責任。
- (10) 除了中國的 CMAC 1994 格式 (北京格式) 外，一般都直接在標題下或契約內載明「無效果、無報酬 (No Cure - No Pay)」字樣。在趙淑洲的論文中 (完善中國國內統一的標準救助合同格式的探討)，其建議要修改「北京格式」並借鑑 LOF 引入 SCOPIC 條款。

上述的救助契約中，英國的 LOF 格式及日本的 JSE 格式，在海運業中較為常見。其他國家的救助契約，大都局限在國內的當事人使用，而且有些已經漸漸式微，甚至完全沒有使用了。

所謂僱傭救助係指救助人以其所花費之人力、設備等計算救助費用的一種救助。其特點為救助時是由遇難船負責指揮，不管救助是否有效果，被救助者均須給付救助費用予救助人。依僱傭救助之性質觀之，其不屬於國際公約及國際慣例之海難救助，而係屬於一種海上服務。

實際救助中使用何種救助契約，取決於雙方協商的結果而不是強制性的，各國大多數海商法中有關救助或救助報酬條文都非絕對強制性而有一定彈性。在重大海難事故下，國際上最常用的是勞依茲標準救助契約 (LOF)，它涵括有關環境救助和特別補償的內容規定。其他如波羅的海國際航運組織 (The Baltic and International Maritime Council; BIMCO) 的 TOWHIRE (按日計酬) 或 TOWCON (總額計酬) 亦是廣為海運業所接受的救助契約。

三、契約之選擇、更改與終止

1. 契約之選擇/訂定

在救助契約之選擇方面，通常較複雜或較危急之救助，船舶所有人要與救助人預先談妥報酬金額，可能不容易，緊急時甚至無法浪費過多時間在爭論報酬金額上，則選擇「無效果、無報酬」基礎之勞依茲標準救助契約 (LOF)，應是最佳選擇。

船舶在較安全之水域擱淺，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，雖然已有救助性質存在，但不見得要採用「無效果、無報酬」的勞依茲標準救助契約（LOF），至少在救助費用方面，船舶所有人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。

依 1989 年國際海難救助公約（SALCON 1989）第 6 條（Salvage contracts），船長有權代表該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該船舶所載財物之所有人訂立此契約。據此，遇險船舶的船長有權代表船舶所有人和船舶所載財物之所有人訂立救助契約。遇險船舶的所有人不僅指所有權人，還包括船舶經營人及光船租船人（Charterer）。船長與救助者訂立救助契約時，無須船舶所有人和船舶所載財物所有人分別授權或追認，船舶所有人與救助者訂立救助契約時，亦無須船舶所載財物所有人授權或追認。船舶所有人不得以船長未經其同意，船上財物所有人不得以其未授權或追認為理由對抗救助者。

2. 契約之更改/解除

海難救助契約通常是在危險中或危險過後訂立的，這兩種情況下訂立的契約一經成立均對契約雙方發生效力，任何一方不得解除或更改契約內容。但考慮到海難救助契約簽定時雙方所處的特殊地位以及

對救助作業的難易程度，費用的不可預測性，因此規定了海難救助契約解除或更改的情形。在英美法系國家，救助契約只要是公平訂立，並無詐欺脅迫情形，契約即為有效，任何一方不得變更；否則，被救助者有權主張或由裁判機構判令變更契約或宣告契約無效，或減少、刪除救助者的救助報酬。在大陸法系國家，在危難中訂立的救助契約只要是善意訂立的，為有效契約。

3. 契約之終止

於簽定救助契約之初期，因當時的情況不甚明朗而不易決定適當之交船地點，可以暫時不在契約上填註。實務上，是在救助進行過程中，船舶所有人擬定好修船計劃及貨物轉運之適當港口後，才與救助者敲定交船地點。惟需特別注意的是，救助者有時會提議在指定港口外交船，船長必須堅持在獲得港口當局准許下，將船安全帶入港內；否則，若港口當局拒絕該船進港時，則可能會衍生不必要之爭議。在確認船舶已完全脫離險境並與相關保險人取得共識後，即可終止救助契約。終止之程序，是由救助者與船舶所有人代表或船長簽署救助終止書（Notice of Termination）。

四、海上保險如何規範

因避免或防阻承保危險而生之海難救助費用，為現行海上保險無論是 P & I 保險、船體保險或貨物保險均承保之項目，

其可依情況以共同海損處理之並由利害關係人共同分攤。海難救助費用可為共同海損之一部分，但海難救助之成立不必然會成立共同海損，因為此兩者之成立要件不同。例如海難救助中所遭遇的危險不必為所有標的所共同面臨，雖僅及船舶或僅及貨物或其他財產之一部份，也無不可算做海難，此點與共同海損中須為船舶與船舶上的財物「共同」遭遇危險有所不同。

因海上保險之普遍性，以保險轉嫁風險，其最後結果可能是由船體、貨物、運費等保險人以救助費用各自承擔，或是當有共同海損之成立時，以共同海損名義由全體保險人共同擔負高總額之救助報酬。

1. P & I 保險

防護與補償保險 (Protection and Indemnity Insurance - P & I Insurance)，習慣稱之為「船東責任保險」或「保賠保險」，顧名思義，其承保被保險船舶所有人營運船舶之責任風險。其承保責任包括：

(1) 人員責任 (船員、旅客、隨船工程人員、隨船貨方代表、船員家屬、偷渡客、海上難民、人命救助、碼頭工人等)、(2) 財產責任 (他船船舶、貨物、碼頭、浮標及港務設施等) 及 (3) 費用責任 (污染、共同海損、罰款、檢疫等)。各個 P & I Club (保賠協會) 對其會員船東的承保範圍，依不同船東需要而有所不同，詳細承保範圍依保單 (Certificate of Entry) 及承保規章 (P & I Rules) 之內容而定，大致可歸納為由下列原因所生之責任或費用：

- (1) 船員索賠 (傷病死亡等)。
- (2) 旅客索賠 (傷病死亡等)。
- (3) 其他人身索賠 (隨船家屬、裝卸工人等)。
- (4) 偏航費用 (限傷病救難原因)。
- (5) 偷渡客或難民。
- (6) 海上人命救助。
- (7) 貨物索賠。
- (8) 貨物額外處置費用。
- (9) 船體險「碰撞條款」除外不保之責任 (船舶碰撞責任)。
- (10) 碰觸船舶以外之物體所生之責任。
- (11) 污染責任與費用。
- (12) 沉船或障礙物移除責任。
- (13) 共同海損 (限違約情況無法由貨主攤回之損失)。
- (14) Lloyd's Open Form 條件下之特別補償金 (Special Compensation)。
- (15) 拖帶行為下之責任。
- (16) 法律及抗辯費用。
- (17) 損害防阻費用。
- (18) 罰金。
- (19) 檢疫費用。
- (20) 特殊狀況下船舶遭海關沒入之損失。

依 1989 年國際海難救助公約 (SALCON 1989) 第 14 條 (Special compensation) 規定，不論財產之救助成功與否，若該被救助船舶有損害環境之虞時，船舶所有人以特別補償金 (Special Compensation) 之方式補償該救助作業所生之費用，並於實際上有防止或減輕環境之損害時，另外補償其實際費用 30%；或在其他相類似之救

助協議下，對救助人之責任及費用予以補償。惟特別補償金依法並非屬救助費用，且海洋環境污染之危險，並非船體保險所承保，而係由責任保險或 P & I 保險承受，因此特別補償金係由責任保險人或防護與補償 (P & I) 保險人承保，實務上船體保險單也明示除外。

在海難中，船長為避免船舶及貨載之共同危險而故意且合理造成之任何額外犧牲或費用應由犧牲部分之所有人及獲得保存之船舶或貨物之所有人共同分攤，亦即對該航程有利益之人均須參與共同海損之分攤責任。由於船舶所有人因分攤共同海損之損失，屬一般船舶保險之承保範圍，若船舶所有人因違反運送契約或過失則無法向貨主收取共同海損分攤額，或因船舶所有人之不足額保險而無法向其船體保險人請求全額補償共同海損之損失。

2. 船體保險

英國最早制定的 S. G. 保險契約 (The Lloyd's SG Form of Policy)，不僅是英國的海上保險標準契約，亦對國際貿易及海上保險業具有舉足輕重的地位，而成為國際通用的海上保險契約。隨後倫敦保險協會 (Institute of London Underwriters) 對 S. G. 保險契約進行多次修改，並在 1983 年制定了嶄新的船舶保險契約及條款 (Institute Clauses, Hull)，也是國際保險市場普遍採用的船舶保險契約和條款，亦有許多國家以此為藍本制定出自己的船舶保險條款。

船體保險制式保單條款常見的有：

- (1) 英國體系的 1983 年協會定時船體險條款 (Institute Time Clauses, Hulls - ITC-Hulls 83)、1995 年協會定時船體險條款 (Institute Time Clauses, Hulls - ITC-Hulls 95) 及 2003 年國際船體險保險條款 (International Hull Clauses, 2003 - IHC 2003)。
- (2) 美國的 1977 年協會船體險條款 (American Institute Hull Clauses 1977 - AIHC 1977)。
- (3) 挪威的 1996 年海上保險條款之 2003 年修正版 (The Norwegian Marine Insurance Plan of 1996 (2003 version) - Norwegian Plan of 1996 (v. 2003)) 及 2013 年海上保險條款之 2016 年修正版 (The Nordic Marine Insurance Plan of 2013 (2016 version) - Nordic Plan of 2013 (v. 2016))。
- (4) 德國的 1978 年船體險條款 (DTV Hull Clauses 1978) 之 1984 年及 1992 年修正版。
- (5) 日本的第六種特別保險條款 (Institute Time Clauses-Hulls amended for Japanese Clauses Class No. 6) 及第五種特別保險條款 (Institute Time Clauses-Hulls amended for Japanese Clauses Class No. 5)。
- (6) 中國的 1986 年船舶保險條款 (人民保險 1986. 1. 1)。

依 1983 年協會定時條款-船體 (ITC-Hulls 83) 第 11-1 條 (共同海損與救助) 規定,「本保險承保船舶部份之救助,救助費用及/或共同海損,並比例扣減任何不足額保險,但於船舶共同海損犧牲時,被保險人得請求關於全部損失之賠償,無須先行使他們要求其他關係人分攤之權利」。依據英國 1906 年海上保險法 (M. I. A. 1906) 第 66 (2) 條的解釋為,在危急中為保存在共同冒險中之財產而自願及合理發生之特別犧牲與費用。另 1994 年約克安特衛普規則 (York Antwerp Rules 1994; YAR 1994) 之定義,共同海損行為的目的僅在為了保存公共海事冒險中危險財產之共同安全,而故意且合理造成之任何額外犧牲或費用。因此共同海損之成立要件有四要點:須有共同危險、行為必須故意且合理、為了共同安全、犧牲或費用須屬額外。

船舶在遭遇海難事故的情況下,為求脫險,船舶所有人可能採取如將貨物棄海或卸岸、為滅火所生之破壞、航行至避難港及僱用拖船等方式,而僱用拖船救助而產生的救助費用即可能為共同海損之費用。惟因 1989 年國際海難救助公約 (SALCON 1989) 之通過,國際海事組織 (IMO) 要求修正 1974 年約克安特衛普規則 (YAR 1974),即所謂 1974 年約克安特衛普規則之 1990 年修正 (YAR 1974 as amended 1990),使得海難救助之特別補償金不納入共同海損,但海難救助之一般救助報酬仍然納入共同海損。隨後在 1994 年

之修訂中,亦確定特別補償金不能從參加分攤的財產價值中扣減。

救助費用為船舶在遭遇海難事故時,為防止或減輕船舶毀損或滅失所必須或因此發生之費用。惟須注意的是,此費用與損害防止費用是不同的,損害防止費用須是由被保險人或其代理人所發生之費用,有別於第三人所為之救助費用。救助費用之形成,須先有承保事故發生始可,否則若無承保事故發生,為了預防損害而採取之措施或發生之費用,應屬平常管理費用。救助是一個習慣性的名稱,用來說明依據救助契約所應給付的酬勞,不管是職業性的拖船、或是路過之商船,只要是在緊急危難時參與救助船貨脫險之酬勞均屬之。

3. 貨物保險

有關貨物保險,實務上係以倫敦保險協會制定的 2009 年協會貨物保險條款 (Institute Cargo Clauses; I. C. C.) 為規範, I. C. C. 條款共有 6 種險,可分別獨立投保。協會貨物 (A) 險條款 (Institute Cargo Clauses A; ICC (A))、協會貨物 (B) 險條款 (Institute Cargo Clauses B; ICC (B))、協會貨物 (C) 險條款 (Institute Cargo Clauses C; ICC (C))、協會貨物戰爭險條款 (Institute War Clauses - Cargo)、協會貨物罷工險條款 (Institute Strike Clauses - Cargo) 及惡意損害險條款 (Malicious Damage Clauses)。

貨物保險承保之範圍包括貨物全損（包括實際全損及推定全損）、分損（Particular Average）、單獨費用（Particular Charges）、救助費用（Salvage Charges）、損害防止費用（Sue and Labor Charges）、依契約應負擔之碰撞責任（Both-to-Blame Collision Clause）及共同海損與救助費用之分攤責任（G. A. & Salvage Contributions）。有關共同海損與救助費用之認定如運送契約有約定時，得依其約定辦理，如無約定時則依有關適用法規及實務慣例辦理。但對於除外危險引起之共同海損與救助費用仍不予承保。

根據 1994 年約克安特衛普規則（YAR 1994）「數字規則第 6 條（Rule VI）」，救助費用通常是共同海損費用的一種，且是最主要的一種，但有時救助費用不能作為共同海損，例如救助的對象不是風險中的全部財產，只是某些特定利益；在救助成功後，貨物在到達目的地前又發生其他事故而全損等。

五、結語

依據 1989 年國際海難救助公約（SALCON 1989）第 19 條（Prohibition of salvage operations）規定，遭難之船舶有權利拒絕海難救助，若時間許可，在不危害人、船、貨的情況下，船舶所有人應諮詢其保險人或專家，而非冒然接受救助人之救助契約。船長與船舶所有人間的溝通是非常重要的，以確保船舶所有人得到充足且正確的資訊。

2018 年 8 月 23 日的水災中，除了水淹南台灣外，亦造成前後共有 6 艘船舶擱淺於南台灣水域。平心而論，海難救助需要時間，海難救助更需要金錢，海難救助與救助契約密不可分，與海上保險更是習習相關。海難救助若無適當的救助契約為依據，並有海上保險的金援作為後盾，想必也會落入巧婦難為無米之炊的窘態吧！

本文作者：
現服務於海運業

千萬別找保險黃牛!

強制汽車責任保險理賠申請很簡便
只要交齊證明文件，保險公司就會在十個工作日內給付保險金。

CALI 強制汽車責任保險
COMPULSORY AUTOMOBILE LIABILITY INSURANCE

專屬網站：www.cali.org.tw
免費服務專線 0800221783

廣告