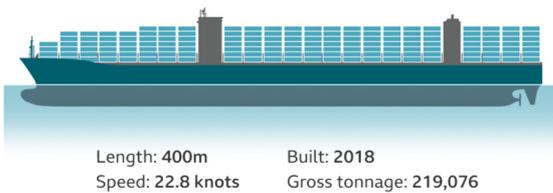


長賜輪 (Ever Given) 於 蘇伊士運河擱淺案論海難救助、 共同海損及保險相關問題

曾文瑞

長榮海運公司以論時傭船 (Time Charter) 方式向日本船東承租長賜輪，運能高達 2 萬餘 TEU 級貨櫃輪，長 400 公尺、寬 60 公尺，總噸位近 22 萬噸，配置於遠東至歐洲航線。長賜輪簡介如下：

MV Ever Given



資料來源：Shipment Link

長賜輪 3 月 5 日從台北港出發後，裝載超過 1.8 萬 TEU 貨櫃，預計抵達航程目的地鹿特丹港，該輪從紅海北向準備通過蘇伊士運河時，台灣時間 3 月 23 日下午 2 時左右，在河口南端 6 海浬處，船身偏離航道觸底擱淺，也造成運河雙向大阻塞。為協助長賜輪擱淺脫困，蘇伊士運河管理局 (Suez Canal Authority；簡稱 SCA) 派出兩艘大型挖泥船搶救長賜輪，並透過先後至少 12 艘拖船拖、拉後搶救，終於在 29 日凌晨適逢滿月的漲潮開始緩慢移動，終於台灣時間 29 日 21 時成功脫困，重獲

自由。

蘇伊士運河因長賜輪擱淺堵塞 6 天，造成全球經濟重大影響，BBC 指出，蘇伊士運河佔全球貿易至少 12% 的商品，主要包括服裝、家具、工業生產零部件和汽車部件，估計滯留貨物金額達 120 億美元。Lloyd's List 指出，蘇伊士運河約佔全球貿易的 12%，每天約有一百萬桶的原油和 8% 的液化天然氣通過該運河。蘇伊士運河的封鎖，會造成每日超過 96 億美元的損失，相當於每小時約損失 4 億美元。德國安聯保險集團 (Allianz) 估計此次運河堵塞對全球貿易造成每周約 60 至 100 億美元損失，年度貿易成長率減少 0.2 至 0.4 個百分點。船舶經紀公司 Braemar ACM 數據顯示，事故發生後亞洲到中東海運航線的貨物運輸成本上漲了 47%。

日本船東已經正式宣佈共同海損 (General Average)，並請 Richard Hogg Lindley 作為共同海損理算人來處理共同海損理算及向利害關係人、保險人收取擔保等相關問題。長賜輪擱淺案涉及的許多不同的關係方，其損害型態與索賠的基礎複雜不同而多樣，亦即本案涉及許多不

同之海商法律及保險問題，如船舶所有人責任限制、論時傭船契約與法律、海難救助、共同海損，最後則是不同的當事人所投保的不同海上保險契約之理賠責任，如

貨主的貨物保險、船東的船體保險、P&I Club、傭船人的傭船責任保險(Charterer's Liability Insurance)等問題。主要當事人如下所示：



- 船東：日本船公司(船體保險日本保險公司；責任保險是英國的 UK P&I)
- 論時傭船租船人：長榮海運(責任保險是挪威的 GARD P&I)
- 蘇伊士運河管理局：埃及蘇伊士運河管理局(SCA)
- 貨主：長賜輪上 1 萬 8 千多 TEU 內的貨主們(各自有不同的貨物保險公司，或者可能有貨主沒有買保險)
- 救助公司：荷蘭的 SMIT 公司、日本的 NIPPON SALVAGE 公司
- 貨櫃：長榮海運或貨櫃所有權人(各自有不同的貨櫃保險公司)。

本文將針對長賜輪擱淺案所涉及的海難救助與共同海損，以及海上保險理賠問題，就目前現有資料簡要提出討論，提供實務界參考指教。

一、海難救助費用

海難救助是海事法上特有的制度，是根據海上風險的特殊性而專門設置的，船舶在海上航行，難免遭遇到海上意外事故，輕微的可以自己處理，若嚴重者則需要外力的救援，當僱用他船為救助行為

時，如同使用者付費的概念，被救者其所必須支付之費用即稱為救助費用(salvage charge)，對施救者而言即稱為救助報酬(salvage remuneration)。

於英國海上保險法之定義，救助費用專指於任何契約之外，非由於船東或其受僱人所為之救助，施救人依海事法之規定，所能獨立請求之報酬，亦即所謂的純救助(pure salvage)。海難救助的被施救對象可能包含船舶、貨櫃、燃油、貨主及運費，依海事法之規定，施救人對各獲救

財產之權利(如留置權)是單獨存在。而如果施救者與被救助人之間有契約關係，即施救人因受被救助人之僱用而從事救難行為，則施救人向被救助者請求報酬的依據在於救助契約，而非依海商法的規定，故稱為「契約救助」。契約救助之救助報酬可能因其產生之性質不同而成為單獨費用或共同海損費用，即若此種費用係於共同冒險中發生，而其目的又為挽救財產於共同危險之中，則此救助報酬應認為共同海損費用，而由所有利害關係人共同分擔。反之，若此種費用之產生非為避免共同危險，則應歸類於單獨費用(particular charges)

目前國際上有許多知名的標準救助契約格式，如「美國標準格式(U. S. Open Form Salvage Agreement)」、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)」、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)」。而國際上最常用的仍是勞依茲保險人協會的 LOF，其中含括有關環境救助和特別補償的內容規定。另外由波羅的海國際航運組織(The Baltic and International Maritime Council; BIMCO)所推出的 TOWHIRE(按日計酬)或 TOWCON(總額計酬)亦是廣為流通且被海運業所接受的救助契約。

LOF 簽訂後所發生之救助報酬係因該契約而生，故為一契約救助應無疑義，然而雖在形式上為一救助契約，但於海商法所賦予施救者之權利內涵，在契約中亦多有出現，例如「no cure no pay」概念，以及規定施救者對於被救助財產有海事優先權等，均為傳統海商法對於救助費用之概念。無效果、無報酬原則是海難救助中確立海難救助報酬的基本原則，強調救助效果是救助者取得救助報酬的前提。如海商法第 103 條第 1 項規定，對於船舶或船舶上財物施以救助而有效果者，得按其效果請求相當之報酬，此即為 no cure no pay 的一個典型規定。

實務上於在救助契約之選擇方面，如果面對的海難救助較複雜或危急的情況，船東或船長要在很短時間內與施救者妥適談妥雙方都可接受的報酬金額，非常不容易，所以選擇 LOF 應是最佳選擇，因為 LOF 已經有一百多年的歷史，歷年來的修訂也都有船東團體參與，LOF 的固定條款與格式，最大好處就是船東(被救助者)不用擔心契約風險。相對的如果船舶在較安全之水域擱淺，如港內、河口或海岸附近水域，如本案的蘇伊士運河的擱淺，除了擱淺後的塞船壓力外，可能不見得要採用 LOF，至少在救助費用方面，船東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。但這樣的考量當然也得與救助者討論後簽訂。海難發生時當急難船發出求救訊號，路過駛往的船舶及職業性救

助公司都可以成為救助者，如果救助成功都有權利要求救助報酬，而職業性救助公司由於必須投入相當大的財力及時間來購買及維護裝備，並隨時準備對遭難船舶展開救助，又基於不成功就無報酬的限制下，通常會要求獲得較高的救助報酬。

長賜輪擱淺案之救助究竟是否有簽 LOF?就筆者完稿之前網路資料紛雜不一，無法得知正確結果，故僅能就 LOF 的救助費用性質進行討論。如果最後確認有簽 LOF 的話，也應該是跟 SMIT 及 NIPPON SALVAGE 簽約，應該不會包含 SCA。LOF 最後的救助費用金額乃是依照獲救財產價值(船價、貨價、其它財產價值)為基礎，需透過英國仲裁決定，而仲裁救助費用金額多寡的考量因素除了獲救財產的價值以外，主要會再考量危險程度與性質、救助人之技術與職業性、救助人投入之時間與設備成本、救助人所面臨之風險與責任等。救助費用的決定程序上先由日本船東跟救助者協議，即荷蘭 SMIT 公司、日本 NIPPON SALVAGE。至於可能沒有救助契約的埃及 SCA，或者其他參與的當地人士只要有投入，都可以依照海事法純救助 no cure no pay 原則，主張要求救助報酬。救助報酬的決定如果協議不成則交付仲裁，如果對於仲裁結果不滿意再上訴仲裁，如果再不滿意就只好上法庭由法院判決了。

LOF 上亦會附有 Special Compensation P&I Club Clause(SCOPIC Clause)，簡稱 SCOPIC Clause，這是基於 1989 年海難救助公約第 14 條特別補償條款而來，其規定

當救助人有損及環境威脅情況下提供服務時，有權向船東請求特別補償金，如果救助人之救助服務有防止或減輕對環境之損害效果時，救助人更可以增加救助人所生費用之百分之三十至百分之百的獎勵金，訂立條款目的在於鼓勵救助人能夠盡最大努力保護環境防止及減輕對海洋環境的損害。而這特別補償金是不須要讓所有利益人分攤的，而是完全由船東的 P&I 來賠付。

SCOPIC CLAUSE 確定了對於救助人，無論對海洋環境的油污威脅和損害採取的防治措施有無效果，都要給與不同的特別補償。原則上船東在簽署了載有 SCOPIC CLAUSE 的 LOF 後，當救助人決定援用 (invoke)特別補償條款時，船東必須在 2 個工作天內提出美金 300 萬元之擔保予救助人，此擔保可以銀行擔保函或是 P&I 的擔保函應都可被接受。本次長賜輪的擱淺案，因為目前資料顯示除了貨物安全以外，並沒有發現燃油汙染現象，如果救助人覺得救助行動應該對環境污染具有防阻的貢獻，而援用特別補償條款時，SMIT 及 NIPPON SALVAGE 或許可能獲得由 P&I Club 賠付有關防止環境污染的補償 special compensation。

救助完成後，對於長賜輪上的所有被救助成功的財產所有人，如貨主、貨櫃所有人、燃油所有人(長榮海運)等，都會被要求要提供救助擔保 (salvage security)，才可以放行安排轉運或提貨。至於擔保比率會是多少，當然要視救助報酬金額的多

寡，以及受救助者的總財產價值而決定，但目前不僅救助報酬尚未決定，且長賜輪上受救助者的總財產價值也仍未知，故擔保比率 Richard Hogg 仍未公告。如以 2018 年承載運能約 15,000TEU 的 Maersk Honam 輪在阿拉伯海失火意外為例，後來也經過救助滅火及拖帶救助，Maersk Line 宣佈 GA 後，將救助擔保訂為貨物價值的 35%，共同海損保證金則為 11.5%，也就是說如果有價值 10 萬美元貨物，貨主需要支付 4.65 萬美元的保證金才能將貨物放行，船舶發生嚴重火災會嚴重損毀船貨，也就是說會使獲救財產的價值大幅降低，但救助費用則因為灌救困難，造成救助費用之金額大增，自然會造成高額的擔保比例。

在此情況下有投保的貨主將由其保險公司支付，但對於未投保貨物保險的貨主絕對是一個極大財務壓力，因為如果不繳付保證金，船東可以對貨物行使留置權，直到支付保證金後才放行。長賜輪擱淺案除了船艙觸撞運河岸有些損壞之外，船上的貨物似乎都沒有毀損，燃油也沒有洩漏，救助過程也沒有因為減輕重量而強迫卸載貨物，故救助報酬不應該比 Maersk Honam 火災案高。本案筆者研判共同海損費用將主要集中在救助報酬，而以長賜輪高額的船價加上其它獲救的財產價值去分攤，有業界專家認為救助擔保比例估計應該不會超過 15%。

救助報酬基礎之獲救財產價值，是依照救助勞務終了後財產交付時地之價值 (property saved which attaches at the

time and place where the salvage services terminate) 計算之，此基礎跟計算共同海損分擔價值不同，共同海損分擔價值雖是按航程終止時及地所保存財產價值 (at the time and place when and where the adventure ends)，但必須再加上共同海損補償 (made good) 而計算，兩者計算標準與方式均不相同，故可能同一財產於救助終了後，以迄到達航海終了地之前，如發生新危險事故，可能使共同海損分擔額減少甚至完全滅失，但救助報酬仍應按當時提供救助擔保時之條件支付，而共同海損之分擔比例已經不同，甚至若救助完成後又發生新的非共同海損事故而造成全損，各財產之分擔額變為零，已無成立共同海損之條件，但救助報酬仍須給付。

換句話說，一旦救助完成後又宣佈共同海損，則所有利害關係人必須提供海難救助擔保及共同海損擔保 (general average security) 等 2 項擔保，這兩項擔保不同，除了上述所提的獲救財產價值計算不同之外，共同海損的費用可能還會包括避難港費用、船員額外薪水、重新裝卸費用、轉運費、墊付款利息、理算費用等，而且共同海損擔保是給船東，而救助費用擔保是交給救助者，這也是兩者不同的地方。

二、共同海損

早期人類海上航行時，因航海技術、天候海象的掌握及助航儀器的不足，面對瞬息萬變海上風險常易發生海難，縱使現

在航海及造船技術發達，仍無法完全避免海上意外事故的發生，再者，次標準船及不適任船員的問題，也都可能造成船、貨的重大損失。為了避免損害的擴大，國際上設有船舶所有人責任限制、海事優先權、運送人單位責任限制、共同海損、海難救助等制度與規範，作為損失分擔與補償的依據。海上航行中發生危及船、貨共同安全的危險事故，為了挽救全體財產安全，免於同歸於盡，船長或海員在急難中將會進行非常措施，此行為即為共同海損行為的一出發精神，在這過程中如果最後成功了使船舶及貨物保全，但也因此所發生其他財產的經濟上損害，或發生額外的費用，基於公平原則該被故意犧牲的船舶或者貨物及費用當然應該由共同利益關係人(財產所有人)分攤，這個分攤制度即為共同海損制度。故共同海損制度其起源乃因於「公平的損失分攤」，換言之，當航行時發生海難，為了避免船貨雙方的共同危險，所採取的緊急處置行為以挽救財產，因此所產生的財產犧牲與額外費用，應由全體利益關係人參與「分攤」，始合乎衡平法則。

共同海損制度之存在乃係為了挽救船舶及貨物所有人之共同利益，若因此而得以保全財務所產生的一個分攤制度，所以與船東及貨主之間的任何契約並沒有關係，亦與是否存在保險契約沒有關係，只要共同海損成立所有在此次航行中被成功保全財產的利害關係人就要參與分攤相關的犧牲跟額外的費用。共同海損損失乃包

括共同海損犧牲與共同海損費用，共同海損費用即為了各團體的共同安全，由共同海損行為而產生的額外費用，共同海損犧牲即是因共同海損行為所直接造成的財產毀損或滅失，由共同海損犧牲及共同海損費用經過理算程序後，所計算出各共同利益團體應分攤的部分，則為共同海損分攤額(general average contribution)。

海商法第 110 條之規定為：「稱共同海損者，謂在船舶航程期間，為求共同危險中全體財產之安全所為故意及合理處分，而直接造成之犧牲及發生之費用」。在約克安特衛普規則(York-Antwerp Rules)A 之規定則為：「為了航行的共同安全，使共同航程中的財產避免危險，而故意且而合理發生的犧牲或支付額外費用，稱之為共同海損行為；由於共同海損行為所造成對利害關係人財產直接發生的額外損失即為共同海損犧牲(general average sacrifice)，因共同海損行為所產生的額外費用即為共同海損費用(general average expenditure)。筆者整理我國海商法第 110 條、英國海上保險法及約克安特衛普規則之規定，將共同海損行為後之損失成立要件歸納為下列五點：

1. 必為遭受海上危險：必須在海上航行中遭受之意外事故。如我國海商法第 110 條指共同海損，謂在「船舶航程期間」所發生者。亦即須係關係人於共同航程之海難中所生之損害與費用，無「海難」即無共同海損，故通常之船舶折舊及正常的船員薪資等，對船東而言雖然也是

- 費用支出，但非基於「海難」而生。
2. 為共同海損行為「直接」引起的犧牲或費用。如我國海商法第 110 條及英國海上保險法第 66 條第 1 項，均有共同海損損失必須直接 (directly) 由於共同海損行為所致之規定。
 3. 為「額外」的犧牲或費用。即共同海損行為所產生之犧牲或者費用，必須是異常性的，非正常性的性質。所謂額外犧牲或費用就是應排除正常航行中所必須消耗或花費之費用。在約安規則 Rule A 中亦有相同之規定，即對共同海損之犧牲與費用之認定必須為具有額外或非常性質 (extraordinary) 始可，所謂 extraordinary 乃係指在通常情形之外的；超過平常情形之程度的之意。
 4. 須為「故意」並「自願」的行為。如我國海商法第 110 條即有「為求共同危險中全體財產之安全所為故意及合理處分」之規定。相同概念亦見於約克安特衛普規則 Rule A。
 5. 船東及貨主等共同航行關係人之財產皆須受挽救成功始可，因若財產犧牲後，仍無法避免共同危險情況之發生，例如船舶沉沒則沒有財產被保留，自然沒有分攤損失的問題。

當船東宣佈共同海損時，首要工作即是要委託海損理算師先概算共同海損擔保的比例，以向所有利害關係人收取共同海損擔保。同時理算師也需要知道貨物的種類及數量、提單的數目、受貨人的人數。依照海商法的規定船東為了要求貨主提供

共同海損擔保可對貨物享有留置權 (lien)，船東要求貨主簽署共同海損同意書 (General Average Bond) 以及現金擔保 (cash deposit)，同時提供貨物價值證明書將貨物受損情況之詳細紀錄，以分辨是單獨海損或共同海損犧牲，並再提供商業發票，以便計算共同海損中貨物的分擔價值 (contributory value)。對於有投保的貨主則可接受保險人所提供的保證函 (General Average Guarantee)，讓貨主可以順利提貨。若船東在共同海損中已花費了鉅額的費用，則共同海損理算師即可能建議相關的貨主或保險公司先給付預付款。有關預付款的規定，在貨主所簽發共同海損同意書或其保險人所提供的共同海損保證函。

長賜輪船東已經宣佈共同海損，筆者認為長賜輪擱淺後的脫困救援應可以符合共同海損的要件，且是否宣佈共同海損是船東的決定，雖然後續理算作業繁瑣，也可能會因為共同海損的關係，會增加許多因共同海損行政與理算必要的共同海損費用，這些費用也都是會由所有長賜輪上的獲救財產的所有權人共同分擔。對於共同海損案從過去實務經驗而言，通常貨主是非常無法諒解的，擱淺事故除了造成貨物遲延之外，現在宣佈共同海損了，又必須繳交救助跟共同海損擔保才可以安排轉運跟提貨，這個對如果不瞭解共同海損跟海難救助兩個海事制度的貨主而言，的確很難接受。大型貨主或主提單下的大型海運承攬運送業也有可能提出抗辯其為航行

過失甚至提出船舶是否具適航性，或者提出擱淺並無共同危險情況，頂多只是造成貨物運送遲延，與共同海損的成立要件不符。當然其主要目的就是拒絕分攤共同海損，但是否可以抗辯成功則勢必會經過繁冗的纏訟過程，但根據約克安特衛規則之字母規則 D 之規定：「若發生共同海損犧牲或費用支出之原因，是由共同冒險之一方之過失所致，共同海損之分擔請求權不受影響，也不妨礙其他關係人對該過失一方之求償或抗辯」

由規則 D 可知，其規則之用意乃希望將「過失賠償」與「共同海損之損失分擔」清楚區分成兩類不同權利，故依此原則之下，關於共同海損成立與否，端視是否合於其要件，而不論共同海損發生之原因是否因共同冒險之一方之過失所致，全部利害關係人均須參與分攤猶如無過失之情形。然若有任何利害關係人能舉證該事故之發生是由其中一方之過失所致者，可以進行求償損失或採取一切救濟。蓋共同危險如係因利害關係人中之一人過失所致，被害人之財產遭受處分，對加害人本存有損害賠償請求權，但由於共同海損制度之損失分攤原則使然，使受害人仍應先分擔損失，再就其分擔部份對有過失之人求償。

運送人或其受僱人之航行或管理船舶之過失所造成之共同海損，雖造成貨主必須分擔共同海損之損失，但運送人可依海牙威士比規則 (Hague-Visby Rules) 之第四條第二項 a 款之免責規定，故若此類行為導致意外事故發生海難，後又宣佈成立

共同海損，運送人通常依載貨證券背面之「New Jason Clause」主張其他利益關係人共同分擔因其過失所造成之損失。

然若共同海損發生之原因係因貨主本人或其受僱人之過失所致，例如海牙規則第四條第二項 m 款之貨物固有瑕疵 (defective goods)、n 款之貨物包裝不當 (insufficient packing)、o 款之標誌不足 (defective marking)、第三條第五款託運人對貨物情狀通知之保證及責任等，則運送人原本依海牙規則之規定，對此造成之貨物毀損或滅失不負其損害賠償責任，若因此而發生共同海損，根據規則 D 之規定，所有冒險關係人仍應分擔共同海損損失，然因貨主既已產生「可訴訟之過失 (actionable fault)」，其他利益關係人將可向有過失之貨主要求其共同海損分攤之損失。依此規則之結果，因運送人之過失所造成之共同海損依法可以主張免責，且可主張向其他關係人要求分擔共同海損，反之貨主之過失所造成之共同海損，則除仍應分攤共同海損損失外，亦可能需對其他利益關係人之共同海損分攤損失負損害賠償責任。萬一未來真的出現貨主方提出的抗辯訴訟，且貨主方獲得勝訴，在此請況下貨主也就不需要分攤共同海損，此時共同海損相關的損失就必須由日本船東承擔，因為日本船東將長賜輪加入英國 UK P&I，這個因為敗訴後無法收回的共同海損分攤額，就是由船東的 UK P&I 保險補償。

無論如何，就現階段而言所有貨主都

必須先按規定提供擔保，否則將無法提領貨物；接下來可預期的程序是當共同海損分擔比例公告後，將開始對所有的利害關係人收取共同海損擔保，或是向保險公司收取 guarantee，然後開始冗長的理算程序。在本次擱淺案中依照約克安特衛普的規則規定，可以認為共同海損犧牲的如為使擱淺脫困，採用重機械挖掘兩岸泥底造成的船體損害。但意外事故發生時，因為擱淺蘇伊士運河所造成的船艙損壞，應該只能是屬於單獨海損，不可認為是共同海損犧牲。至於共同海損費用最大部份應該是救助費用，其他共同海損費用則如避難港費用、船員額外加班費用、重新裝卸費用、轉運費、墊付款利息、理算費用等。而共同海損擔保比例截至目前截稿前，理算師都尚未公佈。

三、長賜輪相關保險賠償

有關長賜輪相關當事人的保險賠償，本文以船體保險、貨物保險以及 P&I 責任保險進行討論。

1. 船體保險

長賜輪的船體保險由日本船東投保，但目前並無消息確認船體保險的契約版本為何？如果根據 1983 英國協會定時船體險條款（簡稱 ITC, 1983），長賜輪擱淺案保險公司應賠償之可能項目如下：

- (1) 單獨海損：擱淺蘇伊士運河所造成的船艙損壞。（ITC, 1983 第 6 條）
- (2) 共同海損：經過共同海損理算後，船舶應該分攤的共同海損。

（ITC, 1983 第 11 條）

- (3) 救助費用：船東應分攤的救助費用。（ITC, 1983 第 11 條）

船艙損害之單獨海損賠償部分對船體保險理賠而言，只要是經公證後合理的修理費用，理賠不會有太多爭議。相對於共同海損而言相對簡單許多。在船體險有關共同海損分擔的賠償責任方面，ITC, 1983 條款規定保險人應賠付被保險船舶應分攤之比例部分，但是對於此部分的賠償，須受不足額保險的限制，若保險金額低於保險價額，則在共同海損分攤理賠時，保險人應按不足額保險的比例扣減後給付。不足額保險之比例應如何計算在條文中沒有明確規定，理賠時應參考英國海上保險法第 73 條之規定，如果應分擔之船舶係以全部分擔價值投保，則其補償額度為全部之分擔，若並未以全部分擔價值投保，則保險人已不足額保險之比例賠償被保險人，如另有保險人應負賠償責任之單獨海損損失發生，且可自分擔價值中扣減，則該數額應自保險金額中扣減，然後才將分攤價值與保險金額做一比較以獲得不足額保險之比例，決定保險人對共同海損分擔之責任。

對於共同海損犧牲的部分，船東在共同海損行為後受有共同海損犧牲，不論是否有不足額保險，被保險人船東可以直接向保險人請求全部犧牲額的賠償，而不必先向其他關係人請求分擔，此條文賦予被保險人直接向船體保險人索賠百分之百的共同海損犧牲額之權利，與 1906 年英國海

上保險法第 66 條第 4 項規定一致，而保險人在賠付完成後，再行使代位求償權，向各利害關係人請求賠償。雖然條款中規定保險人須賠償共同海損犧牲之全額，但賠款仍應扣減自負額。

共同海損的理算依條款之規定，要依據航程終止地的法律和慣例，但如果運送契約規定安約克安特衛普規則理算，則依從運送契約的規定。意即在船舶保險人和被保險人之間，有關共同海損的理算，除非運送契約規定依約克安特衛普規則理算，否則一律要根據航程終止地的法律和慣例。目前約克安特衛普規則最新的版本為 2016 年版，但運送契約中也有可能規定 1994 年或 2004 年規則，因為約克安特衛普規則在當事人約定採用時才有其約束力，且各版本並行有效，而在本條條文並無規定某一年的規則，是故只要運送契約規定共同海損理算是依照約克安特衛普規則，無論是何種版本，保險人均應按運送契約中的規定理賠。

另外，本條款並不能約束被保險船方與貨方根據運送契約所負的共同海損與救助分攤的責任，船東可隨意載貨證券或運送契約中規定其他理算規則，但是依照條文文意，雖運送契約中規定的是其他理算規則，保險人仍按約克安特衛普規則之理算進行理賠。如船舶所有人於運送契約中規定共同海損理算適用北京理算規則，若該航次目的地是中國，則根據船舶定時條款之規定，共同海損理算應依航程終止地之法律與實務，可適用北京理算規則；

若是該航次目的地是美國，則運送契約中規定的北京理算規則就不能約束船船保險人，而應依約克安特衛普規則進行理算。

救助費用屬於船東應分擔的部分，一如本文在救助費用段中討論的，船體保險人會先幫船東出具救助擔保給救助公司，救助公司才會解除留置船舶，最後等確定救助費用應分攤金額後，再由保險公司賠付。

2. 貨物保險

長賜輪上有 1 萬 8 千多個貨櫃，其中有整櫃運送 (FCL) 貨主，也有透過海運承攬運送業併櫃運送 (CFS) 的貨主，所以整體貨主人數絕對超過 2 萬。貨物保險就 1982 年及 2009 年協會貨物保險條款 (簡稱 ICC, 1982 或 ICC, 2009) 而言，長賜輪擱淺案保險公司應賠償貨主之可能項目如下：

- (1) 單獨海損：貨物因長賜輪擱淺所造成之毀損。(ICC, 1982/2009 A 條款第 1 條；B 或 C 條款第 1.1.2 款)
- (2) 共同海損：經過共同海損理算後，個別貨主應該分攤的共同海損。(ICC, 1982/2009 第 2 條)
- (3) 救助費用：個別貨主應分攤的救助費用 (ICC, 1982/2009 第 2 條)。

貨物因長賜輪擱淺造成之單獨海損賠償部分對貨物保險理賠，只要是經公證後的合理損失金額，理賠也不會有太多爭議。當被保險人發生共同海損犧牲時，因犧牲為財產之直接毀損，前已述及，依英國法的概念可直接自保險人處獲得賠償。於如 ICC, 1982 及 ICC, 2009 的 (B) 及 (C) 條

款之第 1.2.1 款，保險人均會賠償被保險人因承保危險所造成之共同海損犧牲。當保險人於賠償共同海損犧牲後，再行使代位求償權 (subrogation right) 向其他應負責分攤之共同航程的關係人，要求支付共同海損分擔，實務上乃係向共同海損基金 (General Average Fund) 請求之。

我國目前所使用之貨物保險條款，普遍仍係以 1982 年版的英國協會貨物保險條款為主，雖然 2009 年版條款已經問世，但由於使用習慣問題，及未普及推廣等原因，目前實務上仍然還是 1982 年版居多。貨物保險的被保險人在實務上不會支付到共同海損費用，因通常該類費用都先由船公司代墊，所以貨主只可能發生共同海損犧牲，以及理算完成後的共同海損之責任分擔。

ICC, 1982 中除對共同海損犧牲於 ICC(B) 及 ICC(C) 之 1.2.1 款中列示承保外，於主要的 (A)、(B) 或 (C) 條款，對於保險人賠付共同海損分擔之規定，均在第二條「共同海損條款 (General Average Clause)」中。在貨物保險契約中規定，除了因保險契約中之除外不保危險所產生之共同海損犧牲與費用外，為了避免損失發生或擴大，依據運送契約之規定，或政府法律及習慣，所成立之共同海損與救助費用，保險人同意負賠償責任。本條款中保險人亦承諾賠償貨主應分擔之海難救助費用，實務上共同海損之理算，因貨主並無法主導由哪一種理算規則理算，故條款中承諾同意承保，依造運送契約或政府法律

及習慣所理算之共同海損分擔，而不硬性規定一定要以約克安特衛普規則所理算之分擔才願意承認賠償。實務上，運送人常會於載貨證券中或租傭船契約中，明訂發生共同海損時之理算依據及適用，國際間採用最為廣泛的即是約克安特衛普規則。然若無明文規定時，原則上共同海損之理算依據乃依航程終止地法。

貨物保險條款對於承保危險採概括式承保的 ICC(A) 條款並無差別，但對於列舉式的 ICC(B) 及 ICC(C) 條款則在解釋上或理賠思考邏輯上會有不同。因從第 2 條之語意，僅對於除外不保危險所造成的共同海損不予賠償，故若該造成共同海損的原因非除外危險，但也不是所列舉的承保範圍，則於條款 “any cause except those excluded in Clauses 4, 5, 6 and 7 or elsewhere in this insurance” . 解釋上似也應該負賠償之責。換句話說，只要不是除了第 4 條至第 7 條所列的除外危險所導致的共同海損，保險人都應負賠償責任；如惡劣氣候 (heavy weather) 造成的共同海損，該危險事故本就不是列舉式 (B) 及 (C) 條款的承保範圍，但因惡劣氣候也不是第 4 條至第 7 條所列的除外危險，故依 ICC 第 2 條的文義，若因惡劣氣候所造成的共同海損，貨物被保險人的分擔責任，仍應由保險人負賠償之責。

3. P&I Club

長賜輪船東加入 UK P&I Club，論時租船的長榮海運的傭船人責任保險則是 Gard P&I Club。兩家 Club 可能賠償的責

任項目如下：

- (1) UK P&I：
 - a. 擱淺觸撞蘇伊士運河的修復賠償責任
 - b. 蘇伊士運河管理局 (SCA) 求償營運中斷損失
 - c. SCA 可能要求的罰金
 - d. 貨方拒付的共同海損分攤
 - e. 1989 年海難救助公約防阻油污染的特別補償
 - f. 其他船舶遲延或者繞航好望角的往歐洲的額外損失
- (2) Gard P&I
 - a. 長榮海運以自己名義簽發提單下之貨損責任 (可能是貨主求償，也可能是貨主保險公司代位求償)
 - b. 長榮海運以自己名義簽發提單下之運送遲延責任
 - c. 船上燃油的共同海損分擔跟救助費用分擔

不論是貨主自己求償或保險公司代位求償，由於運送人責任在國際公約或海商法中對於運送人有 17 項的法定免責，換言之，只要船舶具適航性，航行中對於承載的貨物發生毀損或滅失，可以有 17 項法定免責事由。包括了航行或管理船舶的過失、天災等，所以如果假設長賜輪這次擱淺事故就算有航行過失，船東和長榮是也可以主張免責的，貨主方要順利求償並不容易。何況遲延損失屬侵權行為的純經濟損失，要舉證量化損失不容易，司法纏訟

會很久。

P&I 會員資格必須是船舶所有權人，理賠的要件乃是因其營運而產生之責任賠償或因責任所產生的費用始可為 P & I Club 接受理賠。實務上，海上意外事故發生時間與損害產生後的求償時間，通常不會一樣，然而 P & I Club 則以事故發生時間是否為入會期間為認定之標準，即責任保險理賠之「事故發生基礎 (Occurrence Basis)」，也就是說意外事故若是在船舶入會之前，者發生在會期間以外，P & I Club 都不會理賠。同時，P & I Club 僅僅就與入會船舶之營運有具體關連之船東賠償責任為理賠，不承保船東非船舶營運所生之責任，如從事如碼頭設施經營所生之責任損失及費用。

P&I 有別於一般財產保險的損害填補原則進行賠償，而是依照 “pay to be paid” 原則，依此原則，船東因承保危險發生，應先行向第三人 (如貨主) 清償責任或支付費用，才有向 P&I Club 請求損失補償之權利，此一原則是基於船東責任險之法律性質為「補償保險」而來。

對於在保險契約有效期間發生的保險事故，船東受損害賠償請求後，須經歷抗辯與和解程序、或經法院判決確定後，由船東先行清償對求償者之損害賠償，再行請求 P&I Club 依保險契約補償船東之損失，這個 pay to be paid 原則已經在英國最高法院中確認有效。未來長賜輪的責任賠償，P&I 不意外的應該也會主張 pay to be paid 原則而賠付。

四、結語

長賜輪擱淺蘇伊士運河 6 天所造成的全球航運、保險、物流供應鏈的極大影響，據 SCA 主席拉比 (Osama Rabie) 4 月 8 日受訪時表示：「這艘船將留在這裡，直到調查完成、賠償金落實。」他強調，「我們希望儘快達成協議，一旦他們同意賠償，這艘船將獲准離開。」拉比曾表示，航道此次阻塞一度導致南北雙向共 400 多艘過往船隻滯留。埃及將索賠 10 億美元，以彌補長賜輪的解救行動費用及通行費（埃及外匯來源）損失，與因蘇伊士運河航道阻塞帶來的其他成本。據 4 月 13 號華盛頓郵報報導，埃及法院裁定船東應支付 9 億美元賠償金，否則將持續預防性扣押船舶留在埃及。9 億美元賠償金是用來彌補自 3 月 23 日擱淺 6 天，造成的各種損失，包括運河損害和設備損害，以及疏浚、救助的各種成本。筆者截稿前船舶仍扣留在埃及大苦湖 (Great Bitter Lake)，應該會至相關調查完成及適航性檢查問題確認後，並由 P&I Club 提供擔保後，或提出賠償後（可能性不大）長賜輪才能啟航。

筆者研判應該會由 UK P&I 先出具擔保讓長賜輪順利放行，但最後是否應賠付 9 億美金，則應該還是必須經過一番法律攻防訴訟。而依照 2012 年對 1996 海事求償責任限制公約 (Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims) 之責任限制修正規定，在 2000 總噸以下的基本責任限額是 1,510,000SDR (特別提款權

special drawing right; SDR)，而超過 7 萬總噸以上則每噸增加 302SDR，長賜輪總噸位是 219,076，所以依此計算下來，長賜輪可以主張的責任限制約 9,600 萬美金，如果考量匯差一些變動也就是將近 1 億美元，未來縱使船公司或長榮海運敗訴，依 2012 年修正版責任限制公約規定，可能最多也只是賠約 1 億美元。

長賜輪擱淺案就保險層面而言，屬於船東責任的部份如運河修復費用、罰金、運河營運中斷損失、海難救助特別補償，等就由船東投保的 UK P&I 賠償，屬於長榮海運之提單責任則由長榮的 Gard P&I 賠償。至於共同海損跟海難救助部份，則由船、貨櫃、船上燃油、貨物及運費等受挽救的財產所有權人共同分攤，再透過各自的保險契約由其投保的保險公司理賠，至於船艙的損傷則由船東的船體保險以單獨海損的方式賠付。筆者因所知資料有限，網路相關損失資料也相當繁亂，有些未經證實不敢引用，故僅能就理論上之海難救助、共同海損及相關海上保險內容進行拋磚引玉的討論，如有任何遺誤，盼望各方專家多多指正。

參考資料

1. Allianz (2021)。The Suez Canal ship is not the only thing clogging global trade，最終瀏覽日：2021 年 4 月 3 日，網址：https://www.allianz.com/en/economic_research/publications/specials_fm/2021_03_26_SupplyChainDisruption.html。

2. British Broadcasting Corporation, BBC(2021)◦Suez Canal: How did they move the Ever Given, 最終瀏覽日:2021年4月3日, 網址: <https://www.bbc.com/news/56523659>。
3. British Broadcasting Corporation, BBC(2021)◦The cost of the Suez Canal blockage, 最終瀏覽日:2021年4月3日, 網址: <https://www.bbc.com/news/business-56559073>。
4. Consumer News and Business Channel, CNBC(2021)◦Another attempt to clear ship blocking Suez Canal fails as economic impact mounts, 最終瀏覽日:2021年4月3日, 網址: <https://www.cnbc.com/2021/03/26/ship-blocking-suez-canal-is-beginning-to-affect-the-global-economy.html>。
5. Lloyd's List(2021)◦Suez blockage extends as salvors fail to free Ever Given, 最終瀏覽日:2021年4月3日, 網址: <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1136246/Suez-blockage-extends-as-salvors-fail-to-free-Ever-Given>。
6. The Wall Street Journal(2021)◦Energy Industry Grapples With Fallout From Suez Canal Blockage, 最終瀏覽日:2021年4月3日, 網址: <https://www.wsj.com/articles/energy-industry-grapples-with-fallout-from-suez-canal-blockage-11616680152>。
7. 長榮國際股份有限公司(2021)◦Shipment Links, 最終瀏覽日:2021年4月3日, 網址: <https://www.shipmentlink.com/tw/>。

本文作者：

國立高雄科技大航運管理系暨研究所教授

