

# 論一艘塞住蘇伊士運河的長賜號

朱有為

## 壹、前言

長賜輪(Ever Given)，一艘塞住亞洲通往歐洲主要河道的貨櫃船，到底產生了多大影響，讓全球眾所注目它的一舉一動。2021年3月23日，長賜輪疑似遭受瞬間強風吹襲，造成船身偏離航道，意外觸底擱淺，就這樣卡在埃及蘇伊士運河導致亞洲與歐洲雙向阻塞。衍生運河受損、許多貨櫃延遲運送、租傭船契約、海難救助報酬、共同海損宣告等問題，也正因如此，喚起了一件海事案件發生那不簡單也不平凡的實務處理。本文後續將參考現行取得資料，說明本次海事案件可能所涉及的相關契約、法規慣例、保險等各方面，供各位能對於海事案件的瞭解與探索參考，然實際求償狀況仍需待海事調查完畢後而定。

## 貳、長賜輪案件的簡單說明

長賜輪為一艘 2018 年啟用的超級貨櫃船，載重 20214TEU，今年 3 月 23 日，疑似遭受瞬間強風吹襲，造成船身偏離航道，意外觸底擱淺，卡在埃及蘇伊士運河導致亞洲與歐洲雙向往來的阻塞。歷經 6 天多次漲潮時機與怪手的協助，終於在 3 月 29 日，擱淺蘇伊士運河的長賜輪幾乎已完全脫淺，朝運河中的大苦湖區域前進，進行船體初步查勘。4 月 1 日，經初步勘

驗後，發現龍骨受損，等待營運方指示去何處修船，隨後船東宣告共同海損。4 月 13 日，海運船舶檢驗機構美國驗船協會(American Bureau of Shipping; ABS)，已確認長賜輪能夠安全行駛，可能移至塞德港接受進一步檢查，再行後續航程，目前遭受埃及法院扣押並向船東提出 9.16 億美元損害求償。

## 參、長賜輪案例可能相關法律關係、海事實務與法規慣例

本案涉及對象與相關關係圖，如下圖 1 所示：

**出租人：**

日本船東(日本正榮汽船株式會社)。

**承租人：**

長榮海運股份有限公司。

**管理人：**

貝仕船舶管理公司(Bernhard Schulte)。

**救助公司：**

荷蘭海上救助公司(Smit Salvage)。

日本救助公司(Nippon Salvage)。

埃及蘇伊士運河管理單位。

**蘇伊士運河：**

埃及蘇伊士運河管理單位。

**共同海損理算人：**

Richards Hogg Lindley。

**船級驗船單位：**

美國船級社 ABS。



然本案日本船東與長榮海運間，係以論時租賃的方式進行船舶營運，在其責任上船舶所有人與僱船人皆有各自需負責的部分，詳細負責程度仍需鑑於雙方租僱船契約內容而論。

## (2) 管理船舶與僱傭契約-

關係：

- A. 長榮海運/日本船東與船舶管理(僱傭)公司間；
- B. 船舶管理(僱傭)公司與受僱船員間。

本案係由管理公司來進行僱傭與管理船員、船舶，若最後調查其船上人員應需負擔疏忽過失責任時，是必在長榮海運/日本船東與船舶管理公司彼此間所簽署之管理雇用契約內容，亦將成為必須探討責任歸屬的重要文件之一。不僅如此，另一方面船舶管理公司是否能進一步與該負責之船員進行求償，也將依據與船員彼此間僱傭契約而定。

## (3) 救助契約或關係-

關係：

- A. 長榮海運/日本船東與救助公司間；
- B. 長榮海運/日本船東與蘇伊士運河管理間。

本部分主要係探討救助契約報酬計價方式，此將會影響之後對於共同海損在分攤救助費用高低，然一般救助行動都會簽署救助契約，主要係以 LOF (Lloyd's Open Form salvage contract)-No cure No

pay (無效果無報酬) 為主，但亦有可能簽署其他型態之救助契約，試以一次給付的總額 (Lump Sum)、論件計酬、按日計酬方式進行施救。若在無簽署任何救助契約的情況下，則會依據 1989 年國際海上救助公約 (International Convention on Salvage ; SALCON) -與 1910 年海上救助及撈救統一規定公約 Convention for Unification of Certain Rules of Law respecting Assistance and Salvage at Sea 作為救助報酬的計價配額方式，但可能還需經過雙方協商合意或當不合意時進行仲裁等來選擇決定適用方式。

## (4) 船舶行駛責任-符合國際公約規定...等關係：

- A. 長榮海運/日本船東與蘇伊士運河管理間；
- B. 其他等待船舶與蘇伊士運河管理間。

本部分調查為影響本案求償責任最大的關鍵，調查結果都將影響相關責任歸屬的狀況，然調查不外乎係依據船上黑盒子-航程資料記錄儀 (Voyage data recorder ; VDR) 確認航行作業與相關安全檢查是否符合船舶避碰規則 Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREG)-1972、海上人命安全公約 International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)-1974、航海人員訓練、發證及航行當值標準國際公約 International

Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW)-1978、ISM Code (International Safety Management Code) 及國際海事組織 International Maritime Organization; IMO) 各法規規定與船舶、船員必要合格與證書證明證書以及船舶相當之擔保(如：船級、適航性…)等。若無法符合相關之法規規定，特別是 ISM Code，是必船東在主張船東責任限制時，將會受到是否適用之挑戰，同時這也將會影響到相關損害求償責任的金額高低。

本部分另外一提船東責任限制，船東責任限制制度可分為委付主義、金額噸位主義(英國、日本、德國-船舶登記噸位計)、船價主義(美國、我國-本航次本次航行之船舶價值、運費及其他附屬費)、選擇主義、併用主義等方式為基礎主義，另船東亦可能以 1924/1957 年統一海船所有人責任限制國際公約(International Convention for The Unification of Certain Rules Relating to The Limitation of The Liability of Owners of Seagoing Vessels)及其 1979 議定書(Protocol of 1979 Amending the International Convention Relating to the Limitation of The Liability of Owners of Seagoing Ships)、1976 年海事求償責任限制公約(Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims)及其 1996/2012 議定書等公約，進行其債務相關責任限制主張。

#### (5) 間接(非直接)責任-若貨物發生毀壞…等

關係：

A. 長賜輪、其他等待船舶上貨主與蘇伊士運河管理間。

本部分若海事調查確認蘇伊士運河管理所派引水人有其責任，以及適用之法律得以主張需負責時(如：英國引水法)，這段期間長賜輪或其他船舶上之貨物因本次塞河事件所引發的貨物發生毀損或其他船舶損壞等情事，則有可能被主張需負其責任，而遭受求償，但同樣的若要提出相關毀損請求，仍須由提出請求之求償方提供證明或證據，然這些證明或證據是否能強而有力證實由蘇伊士運河管理負責任，相信是必有相當難度。

#### (6) 間接(非直接)責任-因塞河延遲所生之經濟損失

關係：

A. 其他等待船舶及其貨主與長榮海運/日本船東間；

B. 蘇伊士運河管理與長榮海運/日本船東間。

本部分係最具爭議部分，因本次塞河，部分船舶繞道好望角，部分等待排隊進入河道，其延遲所致之經濟損失是否得以請求。依海運作業習慣並不會將運抵日期顯示於提單或運送單上，此外相關提單背面所適用條款，大部分對於延遲亦是除外責任，且延遲損失認定上，是依據何基準才視為經濟損失，這都將是需釐清一大

問題。然一般海上貨物運輸保險條款上，同樣將貨物延遲視為除外事項，故保險理賠上相信也難啟動。

此外，依海運實務操作來說，船公司亦可能將相關塞河所生費用，如：等待通過蘇伊士運河的燃油費、增加的運河費等，透過海運運費附加費方式，轉嫁給貨主，因此實際受害者，可能非船公司，而是船上貨主。而對於蘇伊士運河管理單位來說，因塞河造成船舶延遲通過運河，相關運河費用仍可依船舶淨噸位計價收費，僅只是較遲收取，而繞道船舶無法收取份，恐難以舉證，似乎在本部分能主張損失求償影響上應屬甚低。

#### (7) 提單責任-

關係：

- A. 長榮海運/日本船東(代理)對長賜輪貨主/承攬運送人間 (Master Bill of Lading ; MBL) ;
- B. 其他等待船舶公司(代理)對其貨主/承攬運送人間 (MBL) ;

C. 承攬運送人(代理)與長賜輪(含等待船舶)貨主間 (House Bill Of Lading ; HBL/Freight Forwarder Bill of Lading ; FBL)

以海運運輸實務來說，大部分貨物運送會透過承攬運送人或貨運代理來處理，故除有一般船公司簽發海運提單(直走單)外，亦有承攬運送人簽發之承攬人提單，因提單乃約束運送人/承攬運送人/貨運代理與貨主間的權利義務(如：共同海損配合、運送人免責、需負責貨物損失單位責任限制、請求時效等)，故提單的適用規則與法規，以及其簽發方式(誰有請求權利之確認)，也都將是本案用來釐清責任的重要依據。

在這則同樣簡單整理，提單之簽發方式(如：海運提單、電放提單、海運單)之差異與目前海運業界在使用之相關提單背面所適用規則與法規，海牙規則、海牙威士比規則、漢堡規則、鹿特丹規則、美國海上貨物運送法、FIATA 之比較，如下圖 3 與圖 4 所示。

種類	海運提單	電放提單	海運單
運送合約	O	O	O
物權表徵	O	X	X
運送之確認*	O	O	O
必有有明確受貨人	X	O	O
具轉讓性	O	X	X

\*海運提單-權利完全移轉受貨人，有權利向船公司求償權利

\*電放提單與海運單-受貨人僅有受貨權，無權利向船公司求償權利

資料來源:作者彙整

圖 3 不同簽發方式之提單比較圖

種類	賠償計算單位	賠償金額	時效	特別說明
海牙規則	每件或每單位	100英鎊	一年	
海牙威士比規則	每件或每單位 每公斤	666.67 (SDRs) 2 (SDRs)	一年	
漢堡規則	每件或每貨運單位 每公斤	835 (SDRs) 2.5 (SDRs)	運輸相關 二年 運費相關 一年	漢堡規則第六條第一款內規定：“運送人對遲延交付之責任，依第五條規定限於延遲貨物運費之兩倍半。惟以海運運送契約之運費總額為限”
鹿特丹規則	每件或每貨運單位 每公斤	875 (SDRs) 3 (SDRs)	二年	
美國 海上貨物運送法	每件或每一運費單位	500美金	一年	
FIATA	每件或每單位 每公斤	666.67 (SDRs) 2 (SDRs)	九個月	無美國海上貨物運送法適用之複合運送
	每件或每一運費單位	500美金		
	每公斤	8.33 (SDRs)		

資料來源：作者彙整

圖 4 提單背面適用規則與法規比較圖

#### (8) 保險契約-

關係：

- 長榮海運/日本船東與保險人間；
- 長賜輪、其他等待船舶上貨主與保險人間；
- 承攬運送人與保險人間。

本部分依據不同的對象，則有不同的保險契約來分散風險，就海運公司而言，其對於船體與責任部分，會以船體險(Hull & Machinery+ Increased Value + WAR)適用協會船體論時保單(Institute Time Clauses ; ITC)與國際船殼險保單(International Hull Clauses ; IHC)、美國船體險等之適用條款而採全險、只保全損、只保單獨海損等條件與租傭船人責任險/船東互保協會(Protection and indemnity insurance ; P&I)來分散這兩部分的風險；而針對貨主部分，則是會以投

保貨物運送險，通常適用全險 ICC(A)、水漬險(B)、平安險(C)條款來分散貨物毀損風險以及共同海損、碰撞等分攤相關費用；對承攬運送人來說，則會以貨物承攬運送人責任保險，來分散貨物損失與相關費用(如：共同海損或救助費用分攤)之賠償或墊付費用責任。

#### (9) 船舶檢驗-

關係：

- 長賜輪與驗船單位(美國船級社 American Bureau of Shipping ; ABS)。

本部分主要對於受損的長賜輪是否能續行航程與船級維持的評估，船舶若無適航性，則無法後續航行及維持船級，這將對船貨有很大影響。目前全球共有十二個國際船級協會(International Association of Classification Societies ;

IACS) 進行船級證書發證，美國船級社 ABS、法國驗船協會 BV、挪威船級社 DNV GL、英國勞氏船級社 LR Lloyd's Register、日本海事協會 NK、義大利船級學會 RINA、俄羅斯海事船級社 RS、韓國船級社 KR、中國船級社 CCS、波蘭船級社 PRS、印度船級社 IRS、克羅埃西亞船舶登記局 CRS，這些船級所開立的證書將是證明船舶適航性文件之一，在海上保險保單中 Institute Classification Clause 則亦是關於保證船舶船級與安全航行條款。

#### 肆、長賜輪案例分析-共同海損

本案涉及文件與宣告共同海損涉及對象關係圖，如下圖 5 所示：

##### ※涉及運輸文件部分

A. 長榮海運開立的提單(運送單或類似契

約)、

B. 承攬運送人開立的提單(運送單或類似契約)、

C. 貨運代理開立的提單(運送單或類似契約)。

##### ※涉及共同海損文件部分

A. 有投保保險貨物：

保險公司共同海損擔保函(Average Guarantee)。

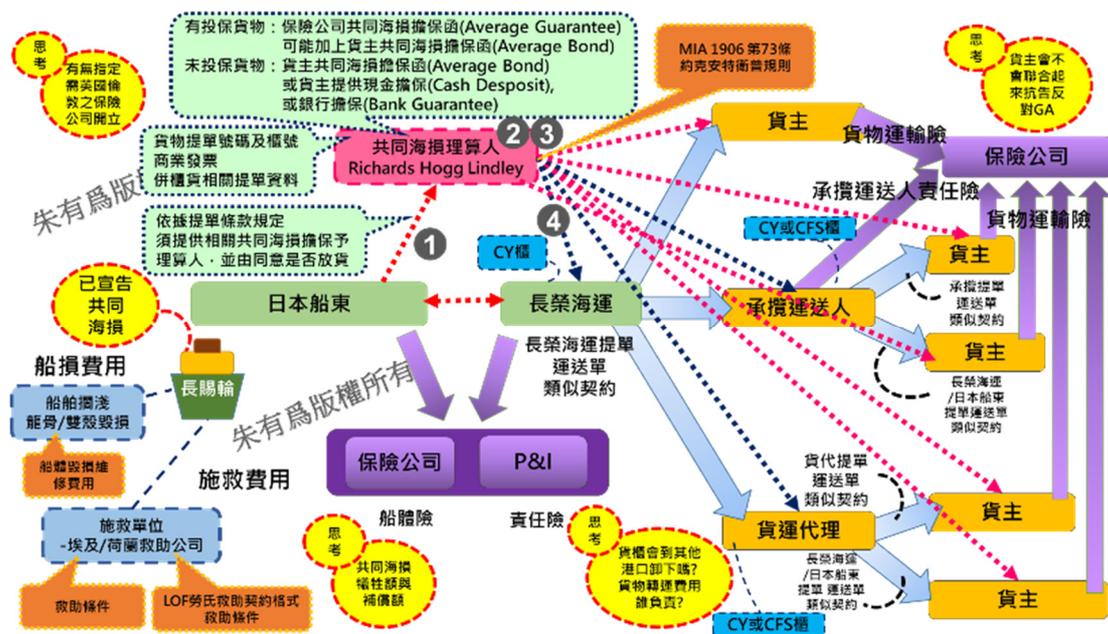
可能加上貨主共同海損擔保函(Average Bond)。

B. 未投保保險貨物：

貨主共同海損保證書(Average Bond)。

或貨主提供現金擔保(Cash Deposit)或銀行擔保(Bank Guarantee)。

※本案貨櫃可能涉及處理模式：整櫃與併櫃貨。



資料來源：本作者彙整繪製

圖 5 長賜輪宣告共同海損涉及對象關係圖

(1) 指定處理共同海損 -

關係：

A. 日本船東指定 Richards Hogg Lindley 為共同海損理算人。

本案日本船東宣告共同海損，依據提單背面適用條款規定，須提供相關共同海損擔保予理算人，並由其同意是否放貨。故船東指定 Richards Hogg Lindley 為理算人處理共同海損相關事宜，除將收齊各利害關係人共同海損擔保函 (Average Guarantee)、貨主共同海損保證書 (Average Bond) 或貨主提供現金/銀行擔保，同時須確認貨物提單號碼及櫃號、商

業發票、併櫃貨相關提單資料，再行依據共同海損理算版本，如：英國海上保險法 Marine Insurance Act-1906 或約克安特衛普規則 The York Antwerp-1974、1990、1994、2016 進行相關資料理算，如：船體查勘公證、施救費用、貨物金額等，分別以船舶、貨物、運費三方面及共同海損例外狀況等歸屬其何為共同海損損失總額、補償額與分攤價值額。

目前貨櫃船提單使用共同海損約克安特衛普規則理算版本供參考，其整理如下圖 6 所示。

序號	公司	B/L Clauses 中 YAR 版本	理算地點
1	麥司克 (Maersk)	1994	運送人自由選擇
2	地中海航運 (MSC)	1994	運送人自由選擇
3	達飛輪船 (CMA CGM)	1994	運送人自由選擇
4	長榮海運 (Evergreen)	1994	英國倫敦 / 運送人自由選擇
5	中遠集運 (COSCO)	1990	運送人自由選擇
6	赫伯羅德 (Hapag-Lloyd)	1990,1994	運送人自由選擇
7	中海集運 (CSCL)	1990	運送人自由選擇
8	美國總統輪船 (APL)	1994	運送人自由選擇
9	韓進海運 (Hanjin)	1990	運送人自由選擇
10	商船三井 (MOL)	1994	運送人自由選擇
11	東方海外 (OOCL)	1994	運送人自由選擇
12	陽明海運 (Yang Ming)	1994	運送人自由選擇
13	南美輪船 (CSAV)	1994	運送人自由選擇
14	萬海航運 (Wan Hai)	1990	運送人自由選擇
15	德翔海運 (TS Lines)	1994	運送人自由選擇

資料來源：邱重盛

圖 6 貨櫃船提單約克安特衛普規則版本彙整圖

(2) 共同海損擔保函 (Average Guarantee) -

關係：

A. 長賜輪上有保貨物險貨主與共同海損理算人間。

本文件係針對有保貨物保險貨主之保險人提供共同海損擔保函，以確認屆時共

同海損理算階段性完成時，得以順利請求相當之分攤費用，但海運保險實務上，偶會遇到共同海損理算人要求需提供英國倫敦保險公司所開立共同海損擔保函或是除提供保險公司擔保函外，會另請貨主附上共同海損保證書之情況，以保障未來請求



之信託基金帳戶，以備未來支付必要共同海損分攤費用。

共同海損保證書，通常包含事故船名與事故發生原因、事故時間地點、貨物的

起訖港口、貨櫃號碼、提單號碼、貨物描述和數量、發票金額、貨主簽署與相關聯絡資料，詳細如下圖 8 所示。

**Richards Hogg Lindley**  
Average Adjusters and Marine Claims Consultants

**AVERAGE BOND**

To: the owners of the vessel named below and other parties to the adventure as their interests may appear.

" " on board -

Port of shipment: .....

Port of destination/discharge: .....

Container number(s): .....

Bill of lading or waybill number(s): .....

Quantity and description of goods: .....

.....

Invoice value (please attach copy): .....

In consideration of the delivery to us or to our order, on payment of the freight due, of the goods noted above we agree to pay the proportion of any salvage and/or general average and/or special charges which may hereafter be ascertained to be properly and legally due from the goods or the shippers or owners thereof under an adjustment prepared in accordance with the provisions of the contract of affreightment governing the carriage of the goods or, failing any such provision, in accordance with the law and practice of the place where the common maritime adventure ended and which is properly and legally payable in respect of the goods by the shippers or owners thereof.

We agree also:

- to furnish particulars of the value of the goods, supported by a copy of the commercial invoice rendered to us or, if there is no such invoice, details of the shipped value;
- to make a payment on account of such sum as is duly certified by the average adjusters and which is properly and legally payable in respect of the goods by the shippers or owners thereof;
- that this agreement shall be governed by English Law and the High Court of Justice of England and Wales shall have exclusive jurisdiction over any dispute arising out of this agreement and each party shall irrevocably submit to the jurisdiction of that Court. We agree to nominate an address for service of proceedings under this bond in England or Wales within 7 days of a request by the shipowners or their lawyers to do so;
- that any period of prescription, whether provided by statute law, contract or otherwise, shall commence to run from the date upon which the general average adjustment is issued;
- that this bond is intended to create a legally binding obligation notwithstanding that it may be transmitted and stored solely in electronic form. It is hereby agreed that transmission of this bond to the average adjusters by email constitutes good delivery to the owners and other parties to the adventure who wish to enforce this bond;
- that the standard form of Non-Separation Agreement including the "Bigham Clause" is to apply in respect of cargo forwarded to destination in another vessel(s) (relevant wording can be found on our website).

Owner of goods: .....

Address: .....

.....

Tel no: ..... E-mail: .....

.....

Signature: ..... Date: .....

.....

**Richards Hogg Lindley**  
4th Floor, Royal Liver Building,  
Pier Head, Liverpool  
L3 5DR  
T: +44 151 227 2175  
F: +44 151 227 2179  
E: info@riverpool@rhl-ct.com  
www.rhg.com

Richards Hogg Lindley is a trading name of Charles Taylor Adjusting Limited  
Registered office: The Minster Building, 21 Mincing Lane, London EC3R 7AG. Registered in England No. 1994956

資料來源：RICHARDS HOGG LINDLEY

**圖 8 共同海損保證書圖**

(4) 共同海損擔保函 (Average Guarantee)、共同海損保證書 (Average Bond) 或提供現金擔保 (Cash Deposit) 或銀行擔保 (Bank Guarantee) -

關係：

A. 長榮海運(貨運代理)與共同海損理算人間、

B. 承攬運送人與共同海損理算人間。

本部分係探討可能投保或無投保船體險/責任險之簽發提單海運公司、承攬運送人與貨運代理，本部分可能同時需要提供像保險人或貨主一樣的共同海損擔保函、共同海損保證書或現金/銀行擔保，主要係因可能要擔保貨主無法提供上述相關文件

時，但分攤仍需繼續進行之狀況。不僅如此，當貨櫃為多方貨主之併櫃貨，一但其中一貨主未能提供相當之擔保時，則將導致櫃內其他貨主無法提領貨物之窘境，故此時就需承攬運送人提出擔保以利貨物能順利提領處理，承攬運送人可透過承攬運送人責任保險來進行本部分風險分散。海運公司(貨運代理)部分，則主要是透過船體保險或責任險來處理。

## 伍、結論

從本次長賜輪蘇伊士運河擱淺至脫困於大苦湖查勘船體受損，隨後宣告共同海損案例可見。一件海事案件的處理，並非如同處理陸上發生車禍想像中那麼容易，因為涉及到的文件、文書、契約(如:租傭船契約、船舶與船員證書、船體保險單、P&I 承保範圍、提單、貨物保險單、共同海損理算擔保函等)及適用的契約與法規內容規範(如:提單背面條款、救助公約、相關航行安全公約等)與海難事實確認各方面上皆繁瑣複雜，其光調查海難原因與

釐清事實真相與各相關單位所負責任，就耗日費時，然一旦又涉及共同海損之理算，更是工程艱劇浩大。

不僅如此，後續仍還有面對蘇伊士運河管理單位、船東、貨主、承攬運送人等關係人各角度在海運實務作法以及管轄法院選擇等，都將會影響本案以何種角度方式求償與進行權利主張。但從本次案件也不難發現，在海事案件處理中，大多數法規係以保護海運運送人(即船東)，不外乎免責條款、單位責任限制的主張、宣布共同海損分攤損失等，相對的對於貨主與承攬運送人來說最處劣勢，即使貨物無受損，但仍要負擔相關增加附加運費、共同海損分攤費用、而貨主更是另須承擔貨物延遲運抵受貨人而違約風險之情況，因此如何善用海上貨物保險進行部分風險分散，則也是本海事案件，讓貨主與承攬運送人值得深思的地方。

本文作者：  
富邦產物 資深專員

