

船舶拖助在海上保險的應用問題

邱重盛

一、前言

船舶拖帶看似簡單，其實是一門非常專業的學問，一般人的印象大都局限在港內拖船作業，然而船舶越洋拖帶亦是相當普遍，不過其變動因素多，風險也高，尤其是對於發生海難事故的船舶予以拖助。船舶拖帶不只技術層面上需要考量，其與海上保險亦息息相關，相關拖帶合約的簽訂，會影響到船舶保險的適用問題，因此船東及保險人皆必須特別注意。

二、案件概述

二〇〇九年八月間某貨櫃船滿載貨物在印度洋中央發生船舶機艙失火，頓時船上一片漆黑，船員在微弱的月光下摸黑救火，突如其來的大火把主機燒的面目全非，船舶失去動力並在強大的海流牽引下向東漂流。所幸火勢迅速被撲滅，發電機也搶修成功，至少可以向外請求援助。

這只是長達半個多月船舶飄流記的序幕，船員在一艘無動力船舶上引頸期盼救援的到來。

三、動動腦時間

1. 救助還是拖助？

機艙受損嚴重確定無法自行修復，必須依靠拖船協助拖帶至避難港，其實已經符合海難救助(共同海損)的危險要件，然而船舶並無立即之危險，所以並不需要以海難救助(Salvage)之條件安排船舶之拖帶，例如使用勞依茲救助契約(Lloyd's Open Form)。

目前國際間使用中之海上拖助契約 (Towage Contract) 可概分為：英國條件(UK Standard Conditions for Towage and Other Services - UKSTC)、BIMCO(波羅的海國際海事協會 - The Baltic and International Maritime Council)條件、美國條件及其他條件(例如與英國條件相

類似的日本條件(Nippontow Conditions)、加拿大條件(Canada Standard Towing Conditions)及澳洲條件等拖船契約，其如同英國條件一般，過於保護拖船利益。另外，與英國條件相似，但並非完全一致的拖船契約，有荷蘭標準拖助條款(Netherlands Standard Towage Conditions)及斯堪的納維亞標準拖助條款(Scandinavian Tugowners Standard Conditions)。

站在被拖船船東立場，使用英國式(或類似)之拖助條件是相當不利的(Tug-friendly contracts)，根據英國之拖助條件，拖助作業之風險幾乎是由被拖船(the Tow)單獨負擔，船東之船體保險人及P&O保險人也不會同意依英國條件拖助。

最合適的拖助契約應該就是BIMCON-TOWCON或TOWHIRE，其亦是目前最為廣泛使用的拖助契約。對照於英國之拖助條件，BIMCO之兩種拖助契約傾向於要求拖助雙方合理分配風險及責任，分配方式基本上是採用各自吸收之基礎(Knock-for-Knock Basis)，即拖船船主與被拖船船主自行負擔損失及對第二人之責任。

TOWCON與TOWHIRE最大的差別在於費用計算方

式，TOWCON的計算方式如同論程傭船契約(Voyage Charter)一樣，為總額計費基礎(Lump Sum Basis)；而TOWHIRE的計算方式如同論時傭船契約(Time Charter)一樣，為按日計費基礎(Daily Hire Basis)。

即使是使用BIMCO之標準契約，其契約條件及部份條文仍會依實際狀況予以增刪，因此必須詳細審視其內容以免產生爭議。例如：

船舶其實已經不具適航性(Sea-Worthiness)，所以有關被拖船之適航性義務應該改為適拖性(Tow-Worthiness)。

TOWCON的計費標準是總額(Lump Sum)計費，所以在費用部分(Lite)，不宜有任何按日(Daily)計算的文字。

拖帶起點與終點是否包括進入起拖港/避難港及港口費用歸屬。

應加入明確排除拖助變成救助的額外條款(Additional Clause)。

2.合理的拖船費用

依據TOWHIRE之精神，其拖船費用為按日計算，但是費用多少才算是合理呢？其考量應該視拖船馬力大小及所需裝備而定，而SCOPIC(Special Compensation P & I Club)之附錄A即為一重要參考依據。一般之報價係以日租金(Daily Hire)外加燃油(滑油)及港口等變動費用。以一艘一〇、〇〇〇匹制動馬力(b.h.p.)之拖船為例，參照二〇〇七年版SCOPIC之附錄A，其日租金為美金一八、七五〇元。TOWHIRE的缺點為拖船可能會藉故拖延時間以賺取較多的日租金。

相對於TOWHIRE之按日計費，TOWCON的總額計酬對被拖方較為有利，可以免去上述拖船藉故拖延時間的缺點。同樣以一艘一〇、〇〇〇匹馬力之拖船為例，以其所預計花費之時間計算(自母港出港起算，至任務結束返回母港)，若其平均每日費用為美金三〇、〇〇〇元左右應為合理。對於拖帶任務中常會發生的不確定因素，拖船方通常不太願意以TOWCON拖帶船舶。

3. 姐妹船拖帶

在船體保險中會對船舶之航行狀況予以規範，例如航行無論有無領港在船、試航或是對於遇險船舶的協助與

拖帶是被允許的。除了習慣性進出港拖帶或需要協助拖至第一安全港口或地點所需，其他事先安排之契約拖助及救助是被禁止的。而P & I保險亦同意被保險船舶對於遇難船舶之人命、財產所為之協助與拖帶，其相關規範與船體保險大致相同。

由姐妹船拖帶一事，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。

4. 拖助爭議的解決

拖助作業中若發生拖纜絞入拖船俾葉而增加拖助時間，依據拖助契約被拖船是否可向拖船求償相關損失呢？依據TOWHIRE標準拖船契約，拖船與被拖船需各自承擔自身損失，除非拖船於發航時不具備適航性，否則被拖船並無法律基礎向其求償營運損失及額外租金等費用。即使如此，透過商業談判亦不失為一務實的解決方式。

相同地，拖船聘請潛水夫檢查拖船伸葉及伸葉損傷修理費用，依據契約規定是由拖船方負擔。

5. 合適的避難港

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。

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(International Convention on Salvage 1989)第十一條(Co-operation)規定，簽署國應提供必要的協助，因此形成所謂痲瘋船(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。

6. 共同海損的迷思

雖然說共同海損與單獨海損的分別是海損理算師的工作，但是船東仍有必要有所認識，否則在決定是否要宣佈共同海損時就會產生盲點。船舶機艙修理的費用其實是單獨海損，而拖船及進入避難港的費用是屬共同海損，船東不可以認為機艙損失非常嚴重可經由宣佈共同海損獲得補償，否則就會貽笑大方了。

當然拖船費用可能高達數十萬美金，若船東並無安排合適的小額共同海損保險，船東即可能會宣佈共同海損來填補其損失，只不過小金額的共同海損通常會招致嚴重的客戶抱怨，對商譽的影響非常的大。

四、我的保險還保險嗎？

P & I保險

由於BIMCO之TOWCON或TOW-HIRE拖助契約有關責任之分攤方式較為中庸，屬於較合理之拖助契約，因此P & I一般都會同意船東選擇採用TOWCON或TOW-HIRE。同意拖船契約並不表示擴大承保範圍，對於原本Regular P &

「除外不保的營運損失、船體損失及拖船費用仍然不予承保。

船東若使用不被 P & I 認可之拖助契約，即必須另外安排責任保險(Ship Owner's Liability - SOL Cover)，以保障船舶在拖助作業中可能發生的責任風險。P & I 不同意拖助契約並不表示 P&I 所承保的責任會因此無效，因拖船合約所衍生之責任或是損失才會被除外。例如，與拖助作業無關的船員生病受傷賠償責任仍然承保。

船舶被拖助時，若是採用 P & I 所認可之拖助契約(如 TOWCON 或 TOWHIRE)，P & I 雖承保被拖助船舶因此所衍生之責任風險，但如果「有貨載在船上被拖助」，船東必須遵守下列規定，P & I 才予承保：

運送契約內必須置入喜瑪拉雅條款(Himalaya Clause)，使拖船船主亦享有會員(運送人)在運送契約下之免責及限責權利。

運送契約內應特別約定貨主必須補償運送人擔負之責任超過運送契約之責任標準。例如，貨主不直接向運送人索賠貨物之毀損滅失，而逕向拖船船主求償，拖船主於

賠償貨主之損失後，再根據拖助契約規定轉向運送人索賠。如果貨物之損害滅失屬於運送契約下運送人可以免責或限責者，運送人間接對貨主的賠償責任即超過了運送契約下之責任標準。

上述規定通常已經在運送人的制式提單條款中出現，若貨主於合約中特別提出要求運送人放棄，則該合約須經 P & I 事先審視同意。

船體保險

船舶發生海難事故後之被拖助，依一九八三年協會定時船體險條款(Institute Time Clauses, Hulls - TIC-Hulls 83)第一一條(Navigation)規定，只允許她被拖帶至「第一個安全港地(First safe port or place)」。但是如前所述，最近的港口不見得是最合適的避難港。在這種情形下，保險人可能會對因此所增加的危險額外收取保費，拖帶費用(包括額外保費)一般可認定符合共同海損，貨主及相關利害關係人須參與共同海損分攤。

有些船體險條款中會有一船舶拖帶保證條款(Tow Warranty)，在不危急的情況下(港內、船塢)其要求指派檢

定師(Warranty Surveyor)針對船舶受損狀況及相關資料來判斷船舶是否適合被拖帶及其後續拖帶作業之進行。在未獲得保險人同意前而逕自安排船舶拖帶將會影響保險之承保。依據T-C Hulls 83第三條(Breach of Warranty)規定，在獲悉已經違反拖帶保證或將要違反時，立即通知保險人，並同意修改任何保險人所要求的承保條件和同意負擔額外保費，保險不會因為違反上述保證而失效。

港務當局也會要求類似的適拖證明(Tow Warranty / Tow-Worthiness Certificate)，否則不會同意船舶駛離或是進入該港口。

五、結語

船舶發生海難事故，讓每個人都繃緊神經，各個單位就其本位都希望能儘量減低對其作業的衝擊，此時就會發生商業考量凌駕專業判斷的窘態，往東或是往西，向左或是向右，已不再是理所當然的事了；然而，船舶安全絕對是最重要的考量，沒有妥協的餘地。

伊索寓言(Aesop's Fables) - 「燒炭夫和漂布夫」的故事中，燒炭夫和漂布夫是好朋友，燒炭夫邀請漂布夫一

起同住以節省開支，然而被漂布夫婉拒了，因為他不想看到剛漂白的布料被燒炭的黑煙所染黑。船東和保險人是命運共同體，擁有共同的利益，船東和保險人必須同心合作，使救助工作順利進行，否則就會像燒炭夫和漂布夫一樣，為了各自利益而活。

(作者：長榮海運公司海技部課長)

