

# P&I 油污特別補償條款之研究

A Study on Special Compensation Clause of  
P&I Club

撰稿人：曾文瑞

Wen- Jui Tseng

張瑞庭

Jui-Ting Chang



# P&I 油污特別補償條款之研究

## 摘 要

海上船舶事故後之油污嚴重污染海洋環境，海洋環境保護意識抬頭，海洋油污問題受到關注。為鼓勵救助人對環境之保護，1989 年國海難救助公約打破傳統海難救助「不成功、無報酬」之原則，訂定第 14 條特別補償金條款。在實務適用上有許多不確定性，則於 1999 年 P&I Clubs 推出 SCOPIC 條款彌補公約特別補償金的不足，解決了報酬爭議、不明確以及計算複雜的問題。本文探討 SCOPIC 之內容，深入研究其條款之適用與撤銷方式、費用規定與擔保以及 SCOPIC 報酬裁定與支付。

關鍵字：船東責任保險特別補償條款、責任限額、海難救助、油污染

---

曾文瑞先生：國立高雄海洋科技大學航運管理系 教授

張瑞庭小姐：富邦產物保險股份有限公司高屏區核保中心專員

## Abstract

The oil pollution of marine is more serious, and marine environment. with the rising of global awareness in environmental protection and green consumption concept. The prevention of marine environment have drawn extensive concern and high attention from the international community. In order to encourage salvos to prevent the environment, 1989 convention on salvage broke the salvage principle "No Cure, No Pay". And stipulates 14th special compensation clauses. On the theory, there are some uncertain. P&I Club draws up SCOPIC Clauses to overcome 14th special compensation clauses questions on 1989. To resolve the shortcomings which promotes the process of calculation of special compensation and disputes among parties. The paper focus on SCOPIC's applicable, withdrawal, expenses, security, remuneration adjudged and payment.

Key Words: SCOPIC , Liability Limitation, Salvage , Oil Pollution

## 壹、前言

船舶運輸具量大且運費較低之特性，海洋運輸已成為國際間運輸的主流。近年船舶大型化，海上運輸船舶裝載之貨油和燃料更為大量，若是在海上運輸過程中不幸發生意外事故，如船舶碰撞或觸礁，致使燃油溢出或貨油滲漏造成油污染，不僅對船東是一非常嚴重的財務衝擊，油污染將使大量的海洋生物死亡，需要經過多年的時間才能使生物重新繁殖，嚴重影響海洋生態平衡，其造成之經濟及海洋環境生態巨大的損害，更是難以估計的數字。

隨著全球環保意識的抬頭，海洋油污染問題也逐漸受到重視，海上事故造成油料溢出是海洋油污染主要來源之一。根據國際油輪船東防止污染聯盟(The International Tanker Owners Pollution Federation Limited, 簡稱 ITOPF)，自 1976 年油輪漏油統計資料中，漏油排名第一為超級油輪 Atlantic Empress，該輪於 1979 年 7 月 19 日和 Aegean Captain 遭熱帶風暴襲擊，發生碰撞以致大約有 287,000 噸原油外漏，是迄今歷史上最嚴重的油輪漏油事故<sup>1</sup>。1978 年 3 月 16 日 Amoco Cadiz 滿載約 160 萬桶(約 22 萬噸)原油，航行中遇上暴風雨，因巨浪方向損壞導致失控撞上法國 Brittany 海岸附近的 Portsall 岩石，船上全部原油全部外漏入海中，造成環境嚴重的破壞<sup>2</sup>。

台灣附近也發生過重大油污染事件，於 1977 年科威特籍油輪布拉格 (Borag) 號作最後的一次航行，從波斯灣滿載 3 萬 2 千 68 公噸燃料油，前往深澳港卸油的途中，不幸在基隆與野柳間的新瀨礁海域觸礁沉沒，至少有 1 萬 5 千餘公噸燃料油洩漏，含蓋整個北部海域，70 多公里海岸污染，是我國最嚴重的油輪漏油污染事件<sup>3</sup>。另外在 2001 年「阿瑪斯號」貨輪因引擎故障失去動力，在我國墾丁國家公園龍坑生態保護區內觸礁擱淺，造成大約 1,150 噸燃油外漏，重創南台灣生態環境<sup>4</sup>，因海上風力強勁，無法及時阻止漏油擴散，錯失了第一搶救時間，油污覆蓋使珊瑚礁、魚、蝦、貝等死亡，附近的海鳥，羽毛沾黏上油污，飛行及保暖功能受到影響，造成難以彌補的海域生態環境污染以及漁業經濟損失，是國家及人民財產上莫大的損失。

最近一起海洋污染案發生於 105 年 3 月 10 日 9 時 30 分，總噸位為 15,487 噸之「德翔臺北」貨輪因失去動力，擱淺於新北市石門外海 0.3 海浬處，距岸約 250 公尺。機艙已破損進水，船已下錨，船上載有燃油 407 噸、柴油 40 噸<sup>5</sup>，雖經緊急應變處置油污問題，但也有部份殘油污染了海域。以上種種事件讓四面環海的台灣社會對於海洋環境保

<sup>1</sup> <http://www.counterspill.org/article/atlantic-empress-and-aegean-captain-oil-spill-brief-history>，最終瀏覽日期：2017 年 12 月。

<sup>2</sup> <http://www.itopf.com/in-action/case-studies/case-study/amoco-cadiz-france-1978/>。最終瀏覽日期：2017 年 12 月。

<sup>3</sup> 蕭慕俊(2005)，「布拉格油輪」事件—談台灣首宗巨大油輪污染，頁 25。

<sup>4</sup> 春碧(2004)，由阿瑪斯號貨輪油污染事件論船舶燃油污染損害賠償制度，頁 7。

<sup>5</sup> 行政院環保署。[http://enews.epa.gov.tw/enews/fact\\_Newsdetail.asp?inputtime=1050310183538](http://enews.epa.gov.tw/enews/fact_Newsdetail.asp?inputtime=1050310183538)。最後瀏覽日期：2017 年 12 月。

護意識的覺醒，以及對海洋生態環境的重視。

傳統上，海難救助在「不成功、無報酬」(No Cure No Pay)的原則下，海難發生時可能因為救助困難，需消耗很多人力及物力，救助人擔心無法領取報酬，造成救助意願不高，使船舶無法及時得到救援，尤其是油輪及化學船所載運之物質及燃油，在海難事故中更難救助，一旦發生漏油情況，將會對環境生態造成嚴重的污染與破壞<sup>6</sup>。有鑑於此，不成功無報酬已經無法因應當前問題，近年海洋環境污染問題備受重視的國際趨勢下，1989年國際海難救助公約(The International Convention On salvage, 1989)突破傳統的海難救助 No Cure No Pay 的原則，即若救助人的救助有防止或減少環境污染損害的效果，就算救助沒有成功，也可以取得救助補償。為獎勵救助人，將救助報酬增加 30%至 100% 的作為救助人補償，使得救助人提高施救意願，以有效防止及減輕環境污染損害。

在 1992 年 Nagasaki Spirit 油輪事件<sup>7</sup>，救助完成後雙方當事人卻對於 1989 國際海難救助公約第 14 條特別補償金海難救助金的給付，是否除合理成本外也包括利潤在內存有爭議，最後法院判決認為特別補償金僅限於合理利潤不含救助人所要求之利潤<sup>8</sup>。次後，為避免船東與救助者之爭議再起，船東互保協會國際互保集團(International Group Club, 以下簡稱 IG)於 1999 年推出船東責任保險特別補償條款(Special Compensation P&I Club Clause, 以下簡稱 SCOPIC)來彌補 1989 國際海難救助公約上對救助人補償金的不足。

SCOPIC 條款為補充公約第 14 條特別補償條款，以報酬固定為 25%的特別報酬使酬金之金額容易計算不易產生糾紛，仲裁次數也大幅下降，更重要的則是救助人不需要擔心拿不到救助金，而判定環境是否遭到損害時才救助，更能提高救助人施救意願。對於救助人在什麼情況下使用 SCOPIC 條款得到的救助報酬較多，如何應用 SCOPIC，而其條款內容為何，國內學界對於 SCOPIC 之相關文獻較少，而其對油污染賠償方面使用普及，實有值得深入研究的必要。

## 貳、船東責任保險對海洋污染救助費用之賠償責任

船東從事船舶營運，須面對巨大的法律責任，尤其是油污染第三人所生之損害賠償責任，而船體保險只有承保船舶的損失風險，對於營運所生的責任，尤其是對第三人的責任，船東可以加入船東防護及補償協會 (Protection and Indemnity Club, 簡稱 P&I Club)

---

<sup>6</sup> 邱重盛(2005)，契約救助下海難救助之研究，頁 16；胡宜仁，應世昌，海上保險學，頁 88。

<sup>7</sup> 1992 年 9 月 19 日 Nagasaki Spirit 油輪與貨櫃輪 Ocean Blessing 在新加坡外海相撞，Nagasaki Spirit 及船上油或爆炸起火，海難救助公司 Semco 派出救難船泊及救難人難經過數日的努力，於 9 月 26 日救助成功撲滅船上火苗，該救助行動是根據 Lloyds Open Form 1990。

<sup>8</sup> 傅環如(2005)，防護與補償責任保險對船東船舶油污及損害責任之探討，頁 72。

來取得保險之保障，目前 95%<sup>9</sup> 船東都已加入了 P&I Club，其承保範圍相當廣泛，幾乎涵蓋了所有船東對第三人責任，而船舶油污污染責任是 P&I Club 主要的保險範圍之一，而且實務上國際公約中要求的強制保險和財務擔保書等，大都是由 P&I Club 開具船東責任險證書來做為強制保險的證明。

在海難救助方面，救助報酬、報酬的支付、救助人的權利義務等問題於 1989 年海難救助公約有相關的規範。在救助契約方面，當發生海上危險事故時，情況通常較為危及，船東多為選擇以 No Cure No Pay 為基礎的救助契約，而 LLOYD's Open Form(勞伊茲標準救助契約)為目前國際上最為廣泛使用的救助契約，船東對此契約條件內容熟悉無須研究救助契約之細節，即可逕行與救助人簽約。

## 2.1 船東責任保險之意義與承保責任

### 1. 船東責任保險之意義與承保責任

船東責任保險係為船東或經營業者根據保險學上分散危險法則，所成立的一種非營利性的保險組織，這種分攤方式不同與一般保險的性質不同，它是由船東共同組成協會(Club)以相互保險(Mutual Insurance)的方式，對船東因船舶所有權或其使用經營船舶時，所引致各種依法或契約應負之賠償責任給予補償<sup>10</sup>。簡言之，被保險人(船東)營運船舶依法對第三人負有責任時，保險人對被保險人因此所受之損失及所生之費用負補償責任，英文為 Protection and Indemnity Club 簡稱 P&I Club，在國內通常譯成「船東責任保險」或「船東互保協會」或「防護及補償保險」或「防護及補償協會」等名稱。

協會對入會船舶收取合理會費，作為索賠支出的主要經濟來源，此外，為分散巨大的索賠費用，且避免船東分擔過高的會費，則再加入 IG，透過攤配協定(Pooling Agreement)，互相分擔各成員自留額(retention)以外的責任，進一步地建構並強化 Club 會員間互助保險之機制，以強化協會的承保能量<sup>11</sup>。P&I Club 均有自己的章程和保險條款，承保的風險也越來越廣，雖然各 P&I Club 之承保範圍不一定完全相同，但其主要承保的風險基本上是相同的，大致可分為 protection(防護)與 indemnity(補償)兩個部分，所謂「防護」主要係承保船東或營運人對第三人的責任以及僱主對船員的責任；所謂「補償」主要係承保貨物運送人對貨主的責任<sup>12</sup>。

目前共有 13 個 P&I 協會為國際互保集團之會員，主要集中於英國<sup>13</sup>。Club 彼此間

<sup>9</sup> 蔣鐵凌(2003)，船東責任保險實務問題之探討，頁 1。

<sup>10</sup> 林光、張志清(2009)，海運學，頁 491；崔延紘(1997)，兩岸有關海上保險問題之研究，頁 8-1。

<sup>11</sup> 黃裕凱(2004)，私救助-國際私救助海難救助法之晚近發展-LOF2000 及 SCOPIC2000，頁 36；簡慧君(2004)，海洋環境污染損害賠償法制研究；<http://www.igpandi.org/>，最終瀏覽日期：2014 年 3 月。

<sup>12</sup> 雲大楠(1984)，海上保險入門，頁 203。

<sup>13</sup> 13 家 IG P&I 成員分別是 Britannia(Est. 1854)、Shipowner (Est.1855)、North of England(Est.1860)、Gard (Est.1907)、UK

運作類似且關係密切，故各 Club 所制定之規則大同小異。船東加入 P&I Club 後，其與 P&I Club 之間的權利義務關係，均名列於 P&I Club 之責任，除非有特別規定。否則皆以 P&I Club 之規則定之。其承保原則如下<sup>14</sup>：

(1)責任之發生需與會員船舶之營運有關

若會員所發生之責任、損失與費用和入會船舶營運若無直接關係，則 P&I Club 不予承保。

(2)責任事故需發生於船東入會期間所發生

責任保險賠償基礎是一「發生時」與「索賠時」來認定；P&I Club 事故發生時間為認定之標準，若事故的發生應於保險期間，雖未於保險期間求償，只要在請求時效內求償，保險人亦應賠償。也就是說意外事故若是在入會期間以前或入會時間以外發生，即使責任或損失是在船舶入會期間發生，P&I Club 亦不予承保。

僅承保船體險承保範圍以外的剩餘責任原則

(3)船東在加入 P&I Club 之前，應先投保向保險人船體險(Hull Insurance)，船體險投保單須經協會認可。凡船體險有承保者，P&I 即不予承保，其僅承保船舶保險之剩餘責任。若船體保險中如果有定自負額，此視為船東自行承擔之部分，P&I Club 同樣不予承保<sup>15</sup>。

(4)會員先付原則 (Pay to be Paid)

發生應理賠之責任時，P&I Club 為避免先行給付給船東後，船東卻未全數賠償於受害人，故通常會在其保險規則中名列「先付條款(Payment First Clause)」，要求會員先賠償受害人後，再將實際支付金額向 P&I Club 索賠<sup>16</sup>；P&I Club 以此原則來約束會員，可避免對 P&I Club 會員被有債權之第三人直接向 P&I Club 求償。

## 2.P&I Club 之責任限額

P&I Club 之補償金額依法律上最終確定並決定應負之賠償責任，包括任何有關責任限制之法律，如船東依任何有關國際公約或國內法律之規定，船東得主張責任限制，除協會規則另有規定，或協會另安排特別保險予以承保外，P&I Club 僅承保船東之法定限

---

Club(Est.1869)、Skuld (Est.1897)、Standard(Est.1885)、Swedish (Est.1872)、West of England (Est.1856)、American Steamship (Est.1917)、Steamship Mutual (Est.1909)、Japan(Est.1950)、London Club(Est.1866)。

<sup>14</sup> 王敏華(2003)，海洋油污染賠償責任及求償方式之研究，頁 92-93。；蔣鎰凌(2003)，船東責任保險實務問題之探討，頁 29。

<sup>15</sup> 邱展發(1991)，P&I 與船舶保險理論及實務操作，頁 28。

<sup>16</sup> 曾文瑞(2002)，我國海上油污責任及防護與補償保險之探討，頁 55。

制責任，就船東超過其法定責任限制之求償金額不負補償責任<sup>17</sup>。基於保險契約之對價平衡原則，P&I Club 對所承保的責任賠償總額設有上限額度。除了油污責任外，責任補償上限約為 30 億美元，油污補償上限為 10 億美元，對乘客的責任賠償上限約為 20 億元美元。

IG 藉由再保險等安排，將承保能量提升到最大，除了會員本身的自留額，Club 藉由在保險攤配來分擔其理賠，如圖 1 再保險結構圖，US\$10M 以下為 P&I Club 自留(ICR)，超過的部分由加入 IG 之 Club 按攤配協定(Pooling Agreement)共同分擔 US\$10M 至 US\$30M 的理賠金，IG 也為此保險分攤機制安排了再保險，由 IG Club 向 Hydra 購買再保險來承擔部分之風險，分別購買三層的超額再保險以處理 US\$30M 以上至 US\$80M 的賠償金額，分別從 US\$30M 至 US\$45M，US\$45M 到 US\$80M(其中包含 P&I Club 自留 7.5%) 和 US\$80M 至 US\$100M；US\$100M 以上至再保險市場購買 3 層的超額再保險，第一層為 US\$100M 至 US\$600M，第二層再保險範圍為 US\$600M 至 US\$1.1bn，第三層為超額再保險為 US\$1bn，共 2.1bn 美元<sup>18</sup>；超過 2.1bn 美元的部分再回到國際 P&I 集團分攤，稱為「巨災攤責」(Overspill call)由各 Club 按照其會員入會船舶之比列計算，約為 3.1bn 美元<sup>19</sup>。

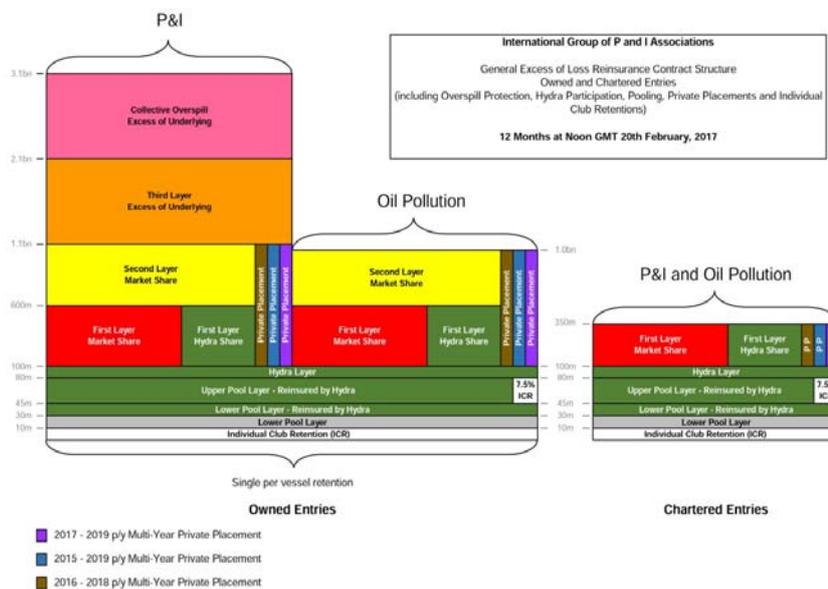


圖 1：IG 再保分配結構圖

資料來源：<http://www.igpandi.org/>，最終瀏覽日期：2017 年 12 月。

<sup>17</sup> 張培倫(2007)，船東船東責任保險之研究，頁 171；雲大楠(1984)，海上保險入門，頁 207。

<sup>18</sup> IG，<https://www.igpandi.org/reinsurance>，最終瀏覽日期：2017 年 12 月。

<sup>19</sup> 蔣鎧凌(2003)，船東責任保險實務問題之探討，頁 34。

### 3.P&I 對油污救助賠償責任

1989 年海難救助公約第 14 條特別補償條款，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。

但是第 14 條特別補償在使用上發現了許多問題，對於文字上的解釋不容易去衡量，如對「環境損害威脅」的定義，救助人如何判定環境遭受威脅？判定甚麼是否與其相鄰的沿海水域或地區？計算費用標準模糊，公平費率是否包括合理的利潤？以及獎金幅度根據因素為何？特別補償金之起算時間點為何？造成補償金計算的困難，產生許多爭議，使得救助人難以得到應有的補償<sup>20</sup>。

1992 年 9 月 19 日裝載 40,000 噸原油輪 Nagasaki spirit 號與貨櫃輪 Ocean Blessing 在麻六甲海峽發生碰撞，造成兩船失火<sup>21</sup>，海難救助公司 SEMCO 同意救助 Nagasaki spirit 和船上的原油，簽署 LOF-1990 並進行救助，於 9 月 26 日救助成功，成功撲滅船上火災<sup>22</sup>。經仲裁及審判，雙方在救助金尚無法達成協議，爭議焦點在於 1989 年海難救助國際公約中第 14 條之特別補償金「合理費率」，除合理成本外是否包含合理利潤，SEMCO 堅持特別補償金之計算應以投入該救助之實際費用外加合理之利潤，該案最終判決特別補償金僅限於合理之實際費用不能包含救助人所要求合理利潤，並確定特別補償金應從開始救助時起算，至整個救助作業完成時為止，而不是至污染被控制時為止，此判決結果不利於救助人，為救助業前景蒙上陰影<sup>23</sup>。

基於此，國際救助聯盟(International Savage Union, ISU)與 IG 在 1997 年對於能否簡化公約第 14 條特別補償條款的核算進行了探討，並在 18 個月後同意了船東特別補償條款(Special Compensation P&I Clause, 簡稱 SCOPIC Clause)。SCOPIC 條款並不是新的公約，而是 ISU、IG、財產保險人(Property Underwriter)與國際航運公會(International Chamber of Shipping)四方代表經協商之結果，從此 LOF-2000 及修正後的 SCOPIC-2000 也因應而生。LOF-2000 大幅度地將 LOF-1995 簡化，將整整 6 頁，包含 19 條條文，字數 3050 餘字，簡化為 2 頁，12 條條款，減縮至 900 餘字。大幅縮減原因，是將原先 LOF-1995 中有關擔保條款、仲裁相關條款、上訴仲裁相關條款及支付條款等行政、程式及仲裁條

---

<sup>20</sup> Steven J.Hazelwood, P&I Clubs law and Practice, p.223.

<sup>21</sup> Michael G. Faure, James Hu(2006),Prevention and Compensation of Marine Pollution Damage: Recent Developments in Europe, China and the US,p.114.

<sup>22</sup> 黃裕凱(2004)，私救助-國際司海難救助之晚近發展-LOF2000 及 SCOPIC2000，頁 35。

<sup>23</sup> 邱展發(2000)，海運索賠實務，頁 46；傅環如(2005)，防護與補償責任保險對船東船舶油污及損害責任之探討，頁 72。

款全數納入一全新的 LSSA 條款(LLOYD'S 標準救助及仲裁條款)及 LLOYD'S 程式條款中，並以併入條款方式以適用該條款<sup>24</sup>。後來的 LOF-2011 內容沒有重大更變，僅將原來 2 項的重要通知增加為 4 項，其餘變化為 LSSA 之改變<sup>25</sup>。其內容分為表欄、12 條條文、以及 4 項重要通知。

SCOPIC 條款需透過 LOF 為媒介，經雙方當事人同意後取代 1989 海難救助公約第 14 條，在面對可能造成環境污染之情況下，鼓勵救助人能夠迅速且有效實施救助服務取得報酬獎勵，解決公約第 14 條大部分的問題。LOF-2011 之表欄第 7 欄中，可彈性決定是否將「特別補償條款 P&I SCOPIC」條款併入 LOF，換言之，SCOPIC 條款是一選擇性併入 LOF 契約中的條款，當 LOF 併入 SCOPIC 條款時，當需要救助時，在救助的任何時間，救助人可以選擇是否要啟動 SCOPIC 條款，一旦救助人選擇併入 SCOPIC 條款，1989 年國際海難救助公約中之第 14 條「特別補償金」將會被 SCOPIC 規定之費率算出的特別補償金取代。P&I Club 於條款第 19 條也明列其承保範圍包含救助人特別補償金，對於船東應依 P&I 協會特別補償金(SCOPIC)條款，或救助人為防止或減少環境損害之救助服務依 1989 年公約第 14 條規定支付特別補償金予救助人所生之責任給於補償。

### 參、船東責任保險特別補償條款

為了減少理賠的爭議，促使救助人盡快開始和完成海難救助作業，並保護海洋環境，且確保救助人能收回救助成本的簡化機制<sup>26</sup>，因此針對 1989 年海難救助國際公約之計算及給付，ISU 於 1996 年 7 月達成協議，1999 年 8 月 1 日 P&I Club 推出 SCOPIC 條款，來彌補 LOF 以及 1989 年海難救助國際公約對救助人補償金的不足。此條款的出現，救助補償金將包含利潤，同時在救助雙方簽訂合約時 P&I Club 會簽財務擔保給救助人，使救助人財務上之安排更有保障<sup>27</sup>。

隨著 LOF-2000 的推出，SCOPIC-1999 經過略微修正成為 SCOPIC-2000，之後分別於 2005 年、2007 年及 2014 年修正，目前最新的版本是 SCOPIC-2014。其全文共計有 16 條條文，三附錄(A、B、C)，附錄 A 是關於使用人員、拖船和其他航具、移動式救助設備及時間計算等之費率表；附錄 B 是關於船舶斯所有人事代表(Special Casualty Representative, 簡稱 SCR)的相關規定；附錄 C 是關於特別代表(The Special Representative, 簡稱 SR)的相關規定。本文就重要條款內容詳述如：

---

<sup>24</sup> 黃裕凱(2004)，私救助-國際私海難救助法之晚近發展-LOF 2000 及 SCOPIC 2000，頁 39。

<sup>25</sup> <http://www.mondaq.com/>，最終瀏覽日期 2014 年 4 月。

<sup>26</sup> 胡京武、汪鵬南、賈鵬(2007)，對 SCOPIC 條款的探討，頁 2。

<sup>27</sup> 傅璿如(2005)，防護與補償責任保險對船東船舶油污及損害責任之探討，頁 73。

## 1. SCOPIC 之適用

第一條通則為 SCOPIC 最重要之條文，其界定了 SCOPIC 的法律屬性、目的、宗旨、作業以及適用條件。其主要內容如下：

- (1) SCOPIC 為 LOF 救助契約之附加條款，並不是強制併入或自動併入至 LOF 救助契約中，為船東與救助人雙方同意後併入。
- (2) SCOPIC 為 LOF 救助契約之附加條款，不能獨立存在。主協議的定義均適用 SCOPIC 條款<sup>28</sup>。
- (3) 一旦主協議併入 SCOPIC 條款，其條款詳列關於使用救助人員、拖船及所有救助設備之收費項目及費率，取代 1989 年海難救助國際公約第 14 條計算特別補償金之標準<sup>29</sup>
- (4) SCOPIC 併入後僅取代海難救助公約第 14 條之方法，其他救助報酬之計算依照 LOF 之不成功無報酬之原則。
- (5) LOF 包含 1989 年國際海難救助公約第 14 條情況下，SCOPIC 才能為附加條款被併入救助契約中，所以只有 LOF-1990 後之版本(LOF1990、LOF-1995 或 LOF2000)得併入 SCOPIC 條款<sup>30</sup>。

SCOPIC 條款是對併入 1989 年國際救助公約第 14 條規定的任何 LOF 「不成功、無報酬」的附加條款。LOF 的定義均應併入本 SCOPIC 條款中。除本條款第 4 條規定之情況外，公約第 14 條第 1 項至第 4 項有關特別補償之估算法之規定，應被 SCOPIC 取代。即若 SCOPIC 條款已經被併入 LOF 中，除依據本條款第 4 條所規定的情況外，救助人不能再依據公約第 14 條的規定請求特別補償。為優先及時效期間之目的，此條款所稱之服務應同於救助之同樣方式處理。

SCOPIC 第 2 條為規定 SCOPIC 條款之適用規定，不論何種情況下，包括無論是否有「環境損害威脅」之情況，救助人均有權於任何時間以書面通知船東之方式，適用下列 SCOPIC 條款。SCOPIC 補償之估算應從書面通知送達船東之時開始起計；該書面通知前所進行之救助服務，不應依 SCOPIC 條款予以補償，但仍得併入主協議之公約第 13 條規定為補償。

由於 SCOPIC 之特別補償金的取得構成環境損害威脅沒有關係，所以救助人不用擔心所謂是否有環境損害的舉證問題，救助人得自主選擇是否援用 SCOPIC 條款，並在救助的任何時間書面通知船東即可，SCOPIC 條款將自動且強制性的啟用，不須經過船東

---

<sup>28</sup> 胡京武、汪鵬南、賈鵬(2007)，對 SCOPIC 條款的探討，頁 7。

<sup>29</sup> 張培倫(2007)，船東防護及補償保險之研究，頁 145。

<sup>30</sup> 胡京武、汪鵬南、賈鵬(2008)，對 SCOPIC 條款的探討，頁 6。

同意，且 SCOPIC 之酬金之計算從援用時開始計算<sup>31</sup>，在未援用以前仍是依 LOF 所適用之 1989 公約第 13 條之規定計算報酬。

## 2. SCOPIC 之撤銷

依第 4 條之規定，如船東未能於 2 日之內提供初步擔保，締約救助人得選擇並通知船東撤回 SCOPIC 條款之所有規定，並以如同從未適用 SCOPIC 條款般，回歸原 LOF(1989 年國際海難救助公約第 13 及第 14 條)下之權利。然本撤銷權僅於發出該撤銷通知當時，船東並未提供初步擔保，或任何船東及締約救助人間同意足額之其他替代擔保時，始得行使之。

換言之，如第 4 條規定，救助人得自主選擇援用 SCOPIC 條款，救助人提出援用 SCOPIC 條款後，若船東沒有在兩個工作日內提出現金初步擔保，假使救助人不願提供擔保，救助人也有撤銷使用 SCOPIC 條款權利，救助人也可以依據第 4 條發出撤銷 SCOPIC 條款之通知，恢復公約第 14 條有關特別補償之規定，如同 SCOPIC 沒有被援用一樣，對救助人來說等於有了雙重保障。但若船東在時間內提出合理且充分的擔保，救助人則無法再撤銷適用 SCOPIC 條款。從救助人的角度看，選擇撤銷 SCOPIC 條款的可能理由是由於公約第 14 條規定的特別補償是從救助服務開始時起算，而 SCOPIC 條款是從援用 SCOPIC 條款時起算，可能因而使 SCOPIC 酬金將少於依公約第 14 條計算的特別補償<sup>32</sup>。

## 3. SCOPIC 之費用規定

SCOPIC 之費用之計算規定於第 5 條之費率表，其明確規定酬金計算規定，酬金應包含三個部分：(1) 人員、拖船、其他航具、移動式救助設備所應得之補償(2) 實際費用支出(3) 應得的救助津貼(bonus)。

關於人員、拖船、其他航具、移動式救助設備所應得之 SCOPIC 補償，應依附錄 A 所規定之費率表，論時及論件估算之；而實際費用支出的部分包含締約救助人或代表的約救助人向任何第三人所合理支付之款項，包括人員、拖船、其他航具及使用設備之僱用或租用，及為救助作業合理所需其他費用；除兩項費用外，救助人有權另外申請上述兩項實支費用 25% 之救助獎金<sup>33</sup>。

附錄 A 所規定之費率表乃參考國際市場的價格，充分的考慮到合理利潤與可接受性，每年適當的進行調整<sup>34</sup>。依據此費率表估算費用，不用考慮市場、地區差異等因素，

<sup>31</sup> Steven J. Hazelwood(2000), P&I Clubs law and Practice, p223.

<sup>32</sup> Steven J. Hazelwood(2000), P&I Clubs law and Practice, p224；吳微(2010)，論船東互保協會特別補償條款，頁 15。

<sup>33</sup> 同上

<sup>34</sup> 邱展發(2008)，海運事故處理，頁 35。

也不需提出舉證之發票以及租賃契約等費用證明，有效節省了雙方、律師及仲裁員的時間。

SCOPIC 第 14 條復規定若救助人對海洋污染防治有貢獻，應將污染防治、救助之適當實行所需合理費用以及船舶之污染移除計入酬金之計算。SCOPIC 酬金費率計算簡化獎金制度，以固定的 25% 獎金取代了依 1989 國際海難救助公約第 14 條有關防止或減輕環境損害具有效果時，救助人可以另外獲得 30% 最高至 100% 的增額獎金之規定。但在實務案例中，30% 的漲幅是一個界限，除非在非常嚴重的案件中才能突破 30%，"Nagasaki Spirit" 案裁決的 65% 已經是難以超越的漲幅，100% 漲幅幾乎是不可能出現的。SCOPIC 條款將獎金費率固定為 25%，是依據公約特別補償仲裁案裁決的平均漲幅做出的規定。一方面使得救助人可以獲得客觀利潤不再擔心是否有環境保護的效果得不到酬金，為救助人提供了有利的保障；而另一方面，對救助人而言，即使成功防止或減輕了環境損害也只能獲得 25% 的獎金，反而也不利於刺激救助人迅速有效地提供救助服務<sup>35</sup>。

#### 4. SCOPIC 之擔保規定

根據條款第 3 條對 SCOPIC 對酬金擔保的規定：當船東收到締約救助人請求適用 SCOPIC 條款之書面通知 2 個工作天內(不包含週六、周日及 LLOYD'S 例假日)，船東應提供銀行擔保或 P&I Club 保證函(以下稱為初步擔保)，而該擔保是可足以提供 300 萬美元 SCOPIC 補償請求(包含利息及訴訟費用)給予締約救助人之格式。

船東受到救助人通知援用 SCOPIC 條款後，應於 2 個工作天內需提供銀行擔保或 P&I Club 擔保出具 300 萬美元的初始擔保以支付特別補償金、相關利息及費用，使救助人財物上更有保障，免除救助人之後顧之憂，該擔保金之金額救助人可以要求增加減少<sup>36</sup>。但是，救助人不得因船東未提供其要求的增加的擔保而撤銷 SCOPIC 條款。且救助人在發出援用 SCOPIC 條款的書面通知的同時或其後，則沒有必要另發出要求初始擔保的任何通知<sup>37</sup>。

對於特別補償所需要的擔保，須由船東對 P&I Club 要求簽發擔保函，P&I Club 原則上會代替船東提供，除非 P&I Club 懷疑係因船舶不適航，或是船東故意或犯罪行為所造成海難事故發生。P&I Club 在援用 SCOPIC 後 2 天內會調查事故發生之原因並通知救助人是否會提供擔保<sup>38</sup>，且救助人並不堅持此種擔保必須按 LLOYD'S 契約之規定提存在 LLOYD'S，亦即救助人接受 P&I Club 直接簽署的擔保函<sup>39</sup>。

<sup>35</sup> 吳微(2010)，論船東互保協會特別補償條款，頁 29。

<sup>36</sup> Jeaton(2010)，SCOPIC-Who Does What, p5.

<sup>37</sup> 胡京武、汪鵬南、賈鵬(2007)，對 SCOPIC 條款的探討，頁 10。

<sup>38</sup> Jeaton(2010)，SCOPIC-Who Does What, p8.

<sup>39</sup> 邱展發(2000)，海運索賠實務，頁 51。

## 5. SCOPIC 之報酬裁定與支付

SCOPIC 條款第 6 條以及第 7 條規定報酬裁定與支付。第 6 條條文規定，雖然救助入已經適用 SCOPIC 條款，然於 LOF 主協議之救助服務應繼續依公約第 13 條之規定為估算。而依第 5 款所估算之 SCOPIC 補償應完全由船東支付，但僅支出超過所有獲救當事人(包括貨物、燃油、潤滑油等油料)，所依公約第 13 條總救助報酬以上，並加上利息及訴訟成本前之數額部分。

第 7 條規定於適用 SCOPIC 條款後，若公約第 13 條之救助報酬或協議金額(於幣值調整後，但不包括利息和訴訟成本)大於所估計之 SCOPIC 補償時，則無論 SCOPIC 補償條款適用之實際日期為何，就公約第 13 條救助報酬或協議金額，與以估算之 SCOPIC 補償數額間差額之 25%，則應予以扣減。

實務上，SCOPIC 之酬金之估算是從救助方對船東發出書面通知後開始起算，其最後酬金之給付前，皆須先按照公約第 13 條計算出其救助報酬，如果船貨價值高獲救後，或者在救助服務期間才援用 SCOPIC 條款者，依公約第 13 條計算出報酬金額可能會大於按 SCOPIC 費率表所算出之報酬。如果按照 13 款救助報酬核算出來的金額高於實際 SCOPIC 所算出之酬金，那麼救助入將被扣減其報酬差額之 25% 返還給船東，設立此條款目的是為了防止救助入濫用 SCOPIC 條款<sup>40</sup>。第 7 條比較酬金之計算中，SCOPIC 是從救助開始的第一天開始計算，而不是從救助入援用 SCOPIC 的那一天才起算<sup>41</sup>。

如，按照公約第 13 條所計算出報酬為 100 萬元，SCOPIC 從第一天起算之報酬總額為 80 萬元，而實際 SCOPIC 報酬為 60 萬元。救助入獲得酬金為 100 萬元，且救助入須返回 5 萬元於船東。

計算救助入之報酬時，需計算出下列 3 個報酬後得出最後之救助報酬：(1)1989 國際公約第 13 條所算出報酬、(2)實際 SCOPIC 報酬以及(3)假設自救助服務第一天援用 SCOPIC 所算出酬金。其計算結果可能出現下列三種情形：

- (1) 依據公約第 13 條計算的報酬超過假設自救助服務第一天援用 SCOPIC 所算出酬金，救助報酬根據條款第 7 條扣去超過公約第 13 條所計算酬金的 25% 後，其救助報酬將依照獲救的船舶和其他財產各所有人之間按照獲救價值比例分擔<sup>42</sup>。
- (2) 實際 SCOPIC 酬金高於公約第 13 條計算出的救助報酬，P&I Club 將支付 SCOPIC 酬金與公約第 13 條救助之報酬之間的差額。

<sup>40</sup> Steven J. Hazelwood(2000), P&I Clubs law and Practice, p224.

<sup>41</sup> 李丹華(2008)，LOF 合同和 SCOPIC 條款的運用，頁 135。

(3)按公約第 13 條救助報酬高於實際 SCOPIC 報酬，但低於假設自救助服務第一天援用 SCOPIC 所算出酬金時，救助報酬將按公約第 13 條救助報酬支付於救助人，船東及 P&I Club 也不需要支付 SCOPIC 酬金。例如：在救助作業進行的過程中才援用 SCOPIC 條款，那麼只有救助作業後半段部分才能依 SCOPIC 條款計算報酬，前半部分仍然是依照公約第 13 條來計算報酬，那麼很有可能會出現此種情況，按照 SCOPIC 實際計算出來的金額，反而比按照公約第 13 款所計算出來之報酬還要低。

救助人最終能得到的酬金收入有兩種可能，一是依照公約第 13 款所算出之救助報酬，二是根據 SCOPIC 條款核算出來 SCOPIC 實際的報酬。如果最終救助報酬為 SCOPIC 實際金額，則由船東支付，且僅支付超出公約第 13 條總救助報酬以上的部分。

救助人簽訂救助契約時，第一個決定是否要併入 SCOPIC 條款，其需考慮的因素有(1)救助成功的可能性有多大?(2)救助作業大約要花多長時間?(3)投入成本大約多少?(4)獲救價值大約多少?(4)在救助作業時會出現哪些風險?通常需要救助情況複雜且緊急，救助人無法及時依上述因素準確判斷，是需要救助人運用專業知識和經驗來判斷。通常是否要併入 SCOPIC 條款，取決於風險，並非所有的救助作業都是按照 SCOPIC 計算比較有利的，在船貨價值較高，救助作業難度較小，天氣海況較好的情況下，很可能按照 13 款計算的救助報酬更高；如果風險較大，作業時間較長，需要人員設備較多，應優先考慮援用 SCOPIC 條款而不是 14 款特別報酬。如一般新建滿載的貨櫃船，因主機故障漂流，海難救助中極可能一條拖船，幾個工程師就能很快地完成救助，這種情況下通常不會併入 SCOPIC 條款，救助人可以依公約 13 條獲得較高的救助金；但如果是一艘油輪，擱淺且洩漏，加上還有颱風的威脅，則因為施救困難，再加上保全財產的價值低，通常會併入 SCOPIC 條款並立即啟動<sup>43</sup>。

其次決定因素即應於何時啟動 SCOPIC 條款，主要判斷因素為是否有把握救助可以成功，救助環境危險或氣候不佳等原因造成救助不易，沒把握救助能夠成功，就援用 SCOPIC 條款，因為在已經併入 SCOPIC 的情況下，無須再考慮跟 14 款特別補償的比較，只需考慮兩個可能性：(1)如果不援動，救助不成功，依照不成功無報酬原則，就會血本無歸，(2)但是援用 SCOPIC 條款，但又成功救下了高價的船貨，那麼救助人可能面臨的損失，只是條款第 7 條規定扣減第 13 款報酬高於 SCOPIC 的差額部分的 25%，所以選擇援用 SCOPIC 條款對於救助人於救助不成功時候比較有保障<sup>44</sup>。

救助報酬裁定後，船東應依照契約規定日期支付 SCOPIC 酬金，於條款第 8 條規定，若雙方對酬金無爭議時，SCOPIC 之酬金應於救助人提出酬金支付要求後一個月內支

<sup>43</sup> 吳微(2010)，論船東互保協會特別補償條款，頁 29。

<sup>44</sup> 李丹華(2008)，LOF 合同和 SCOPIC 條款的運用，頁 136。

付。本條具體之規定有利於救助人儘早獲得 SCOPIC 酬金，特別是「利率為美元基準利率加 1%」的規定，充分考慮了救助服務提供時與實際支付期間的通貨膨脹因素，保證救助人充分收回救助成本<sup>45</sup>。

另「國際救助聯盟與 P&I 協會集團間實務準則(Code of Practice International Salvage Union and International Group Of P&I Clubs, 簡稱 ISU P&I Code)」第 9 條規定，支付 SCOPIC 酬金的責任為船東的營運責任之一，根據協會條款及入會條件承保其船東可能責任，就超出第 13 條救助報酬的 SCOPIC 酬金支付，船東及其責任保險人均不得以自己或他人名義，也不得直接或以追償、補償或其他任何方式，向共同海上航程中的其他利益人主張共同海損分攤<sup>46</sup>。故於第 15 條明確規定，船東支付於救助人之 SCOPIC 特別補償金的部分，不能列入共同海損或其他形式向船舶保險人、貨方和其他船上財產關係人索賠<sup>47</sup>。

## 肆、結論與建議

### 4.1 結論

近年來環保意識抬頭，海洋油污染受到重視，船舶在海上航行發生海上事故亦是造成油污染主要的原因，為鼓勵救助人能夠及時防止會減輕油污對環境所造成損害，紛紛訂定條款讓救助人提供救助服務時財務上能夠受到保障，甚至可以得到額外的獎金。LOF1980 年首次打破不成功無報酬的原則，如果救助人救助載貨油輪，救助對環境有保護之效果，即使不成功，仍可以向船東要求未救助所生之合理費用和不超過該項費用之 15% 的附加費用。

1989 年國際海難救助公約增訂第 14 條特別補償條款，規定在對構成環境污染損害危險的船舶或貨物進行救助時，即使由於救助未成功也可獲得所花之費用，若救助人有防止或減輕環境損害，可以另外獲得 30% 至 100% 額外特別補償作為的補償方式，不考慮是否簽訂 LOF 救助契約，且對各種類型的船舶均適用。此條款的出現為救助領域在環境保護上跨出一大步。然而該特別補償條款在實務使用上發現了一些問題，尤其是特別補償金的估算上發生許多爭議，為了彌補國際公約和 LOF 補償金的不足，於 1999 年國

---

<sup>45</sup> 吳微(2010)，論船東互保協會特別補償條款，頁 24。

<sup>46</sup> 《國際救助聯盟與 P&I 協會集團間實務準則》第 9 條：It is recognised that any liability to pay SCOPIC remuneration is a potential liability of the shipowner and covered by his liability insurers subject to the Club Rules and terms of entry. Accordingly, in the event of such payment of SCOPIC remuneration in excess of the Article 13 award, neither the shipowner nor his liability insurers will seek to make a claim in General Average against the other interests to the common maritime adventure whether in their own name or otherwise and whether directly or by way of recourse or indemnity or in any other manner whatsoever；中文翻譯參考吳微、黃裕凱。

<sup>47</sup> 胡京武、汪鵬南、賈鵬(2007)，對 SCOPIC 條款的探討，頁 21。

際互保集團和國際救難組織推出 SCOPIC 條款。本文整理其主要重點如下：

1. SCOPIC 簡化特別補償金計算方式，一旦於 LOF 併入 SCOPIC 條款，則 SCOPIC 將取代 1989 年海難國際公約第 14 條條款，救助費用則依據公平費率表計算。
2. SCOPIC 併入 LOF 後，救助人得任何時間以書面方式通知船東援用 SCOPIC 條款，其酬金之計算自援用 SCOPIC 起算，P&I Club 須於兩個工作天內簽發財務擔保函給救助人，否則救助人得撤銷 SCOPIC 條款。
3. 救助補償金包含利潤，救助報酬以固定 25% 計算。但是若按照 SCOPIC 所得出之報酬，反而低於按照公約 14 條所核算出金額，則救助人必須返還其差額之 25%。
4. P&I Club 對於救助人特別補償金之補償範圍，不管救助契約雙方是否併入 SCOPIC 條款，報酬最終裁定是依公約 14 條或 SCOPIC 條款所估算出酬金，P&I Club 僅就超過公約第 13 條部份作補償。

SCOPIC 條款的使用對船東有利亦有弊，對救助人亦然，並非任何情況皆適用 SCOPIC 條款。救助人簽訂 LOF 是否要併入 SCOPIC 條款，或決定何時開始使用 SCOPIC 條款較為有利，均需衡量救助船舶貨物之價值、氣候狀況、是否有洩漏之虞、救助難易度等，故船東和救助人皆須充分瞭解相關的國際救助公約和條款內容，依據實際情況做決策，以經驗判斷做出較有利選擇。

## 4.2 建議

### 1. 考慮提高固定報酬

對於救助困難且救助高價值之船舶或財產，即使成功防止或減輕了環境損害也只能獲得固定 25% 的報酬，而公約第 14 條特別補償最高可高達 100%，不利於救助人，救助報酬應考慮其救助環境、救助成功之財物價值及衡量救助困難程度，應提高 SCOPIC 之固定 25% 報酬，例如依救助困難程度及救助結果給予 25% 至 30% 之報酬，更能鼓勵救助人對遇難船舶提供迅速且有效救助服務。

### 2. 建議考量不同國家開發程度擬訂費率表

SCOPIC 之公平費率表為根據西方發達國家救助市場所制定，在實務使用上出現過高或過低的情況，對開發中國家而言，其勞動力成本、工資水平以及物價水準方面和已開發國家有明顯差距，如果依照 SCOPIC 附錄 A 所規定之各種費率計算救助費用，在這種情況下可能過高，對開發中國家之船東而言可能需要負擔較高的救助費用，所以 P&I Club 可考慮依據國家開發之程度訂定對救助雙方較可接受之費率表。

## 參考文獻

### 一、中文

#### (一) 書籍

- 1.尹章華、崔延，海上保險術語釋義國立台灣海洋大學海洋法律研究所出版，1998年5月。
- 2.邱展發，P&I與船舶保險理論及實務操作，1991年。
- 3.邱展發，海運索賠實務，長榮國際股份有限公司，2000年5月再版修訂。
- 4.周慶鈞，海上保險入門，茂昌圖書公司，1984年8月。
- 5.胡宜仁、應世昌，海上保險學，五南圖書出版股份有限公司，2008年3月初版三刷。
- 6.孫堂福，海上保險學，中國新聞出版公司印刷廠，1968年9月再版。
- 7.徐當仁、曾文瑞，初學者海上保險基礎理論與實務，高皇出版社，2001年2月初版第2刷。
- 8.崔延紘，兩岸有關海上保險問題之研究，國立台灣海洋大學海洋法律研究所出版，1997年8月。
- 9.黃裕凱，2001年燃油污染損害民事責任國際公約-International convention on civil liability for bunker oil pollution damage，中華海運研究協會，2001年。
- 10.聶紹雄，海商法與海上保險實務分析，先鋒打字印刷有限公司，2002年11月10日出版。

#### (二) 期刊專論

- 1.王敏華、張志清，海洋油污損害賠償責任之探討，航運季刊，第12卷第3期，2003年9月。
- 2.朱莎莎，海難救助回報-從救助報酬到特別補償，商品儲運與養護，第29卷，第3期，頁111-112，2007年。
- 3.朱詩環，特別補償存在問題與建議，商品與質量(科教語法)，第2期，2011年9月1日。
- 4.李丹華，LOF契約和SCOPIC條款的運用，中國航海學會，頁133-136，2007年8月1日。

- 5.邱展發，P&I 與船東責任保險，風險管理季刊，第 7 期，頁 41-56，2001 年 5 月。
- 6.徐國平、張湘藍，試論船舶油污損害賠償義務主體，武全大學學報，第 57 卷，第 3 期，2004 年 5 月。
- 7.曾文瑞，我國海上油污染責任及防護與補償保險之探討，航運季刊，第 11 卷，第 2 期，2002 年 6 月。
- 8.黃裕凱，2001 年燃油污染損害民事責任公約，中國海運研究協會，2002 年。
- 9.黃裕凱，P&I 協會承保之責任限額，中華民國海運月刊，頁 16-26，1997 年 6 月。
- 10.黃裕凱，我國海洋污染防治對海運業者之影響及因應，2001 年 2 月。
- 11.黃裕凱，私救助-國際私救助海難救助法之晚近發展，全國律師月刊，2004 年 3 月，頁 23-51。
- 12.葉偉膺，對 LOF2000 救助契約併入 SCOPIC 條款及其附件 A 之淺見(下)，中國遠洋航務，第 6 卷，2008 年 7 月 28 日。
- 13.葉偉膺，對 LOF2000 救助契約併入 SCOPIC 條款及其附件 A 之淺見(上)，中國遠洋航務，第 5 卷，2008 年 7 月 23 日。
- 14.蔡信華，[論船舶油污污染責任強制保險](#)，[保險專刊 26 卷 2 期](#)，頁 217-250，2010 年，12 月。
- 15.劉念，建立海洋生態補償機制的探究，大官週刊，第 33 期，2012 年。
- 16.薛英林，遠洋船舶二氧化碳排放與推估方法之探討，中華海運研究協會，船舶與海運。第 124 期，2014 年 4 月 17 日。
- 17.羅百合，從船東之海上風險管理制度論 P&I 保險承保範圍季 P&I Club 之角色扮演，航貿週刊，2005 年第 6 期-2005 年第 9 期。

### (三) 學位論文

- 1.王玫黎，船舶油污損害賠償法律制度研究，西南政法大學博士學位論文，2007 年 3 月。
- 2.王敏華，海洋油污染賠償責任及求償方式之研究，國立海洋大學航運管理所碩士學位論文，2003 年 6 月。
- 3.曲立斌，海洋環境污染防治國際規範與國內立法之研究，國立台灣海洋大學海洋法律研究所碩士論文，2004 年 6 月。
- 4.何思瑩，風險管理與賠償機制之探討，淡江大學保險學系保險經營碩士班碩士論文，

- 2005年6月。
- 5.吳微，論船東互保協會特別補償條款，大連海事大學法學碩士論文，2010年6月1日。
  - 6.林士淳，污損害賠償法治之研究，國立臺北大學法律學系碩士論文，2008年7月。
  - 7.邱重盛，契約救助下海難救助之研究，國立台灣海洋大學商船學系碩士學位論文，2005年6月。
  - 8.邱重盛，契約救助下海難救助之研究，國立臺灣海洋大學商船學系論文，2005年6月。
  - 9.周億華，台灣地區海難案件沈船及擱淺船責任研究之研究，海洋大學碩士論文，2000年。
  - 10.林士淳，船舶油污染事故緊急應變及賠償制度之研究，國立台灣海洋大學海洋法律研究所碩士論文，2001年。
  - 11.柯博修，海洋油污染事故緊急應變及賠償制度之研究，國立台灣海洋大學海洋法律研究所碩士論文，2001年。
  - 12.許文章，海洋污染國際法治之研究，國立台灣海洋大學海洋法律研究所碩士學位論文，2008年6月。
  - 13.陳正傑，船舶碰撞及意外事故污染之民事損害評估與賠償責任之研究，國立臺灣海洋大學碩士論文，2008年。
  - 14.張君長，勞氏標準救助契約與1989年國際救助公約的相互影響，上海海運學院國際法學碩士論文，2012年12月1日。
  - 15.張培倫，船東船東責任保險之研究，國立政治大學法學院碩士在職專班碩士論文，2007年7月。
  - 16.莫菲，關於剛果國際油污損害民事責任法律問題，學位論文，2009年。
  - 17.馮春碧，[由阿瑪斯號貨輪油污染事件論船舶燃油污染損害賠償制度](#)，國立台灣海洋大學，應用經濟研究所碩士論文，2004年6月。
  - 18.傅璿如，防護與補償責任保險對船東船舶油污及損害責任之探討，國立臺灣海洋大學碩士論文，2005年6月。
  - 19.楊志祥，船舶油污損害賠償責任限制的國際立法及對我國之借，北京理工大學學報，2004年6月。
  - 20.廖穎愷，油輪海上油污染案例之損害賠償法制較研究，國立台灣大學海洋法律研究

所，2000年6月。

21. 劉怡萍，我國有關海上船舶污染法規與政策之探討，國立台灣海洋大學海洋法律研究所碩士學位論文，2007年6月。
22. 談傑，船舶油污損害賠償法律問題研究，上海海運學院碩士學位論文，2003年12月。
23. 蔣鎧凌，船東責任保險實務問題之探討，國立台灣海洋大學航運管理所碩士論文，2003年。
24. 簡慧君，海洋環境污染損害賠償法制研究，國立台灣海洋大學海洋法律研究所碩士學位論文，2004年1月。
25. 蕭慕俊，「布拉格油輪」事件—談台灣首宗巨大油輪污染，能源與環保期刊 2005年11月。
26. 魏靜芬，我國重要海洋油污染事件應變與求償機制之建立，社團法人台灣海洋事務策進會，2011年8月。
27. 魏巍，船舶油污損害賠償基金法律問題研究，大連海事大學法律碩士論文，2011年6月。

## 二、外文部分

1. Abecassis David W. and Richard L. Jarashow,「 Oil Pollution from Ships, 2nd, ed ., pp437-438, 1985.
2. Baris Soyer, Andrew Tettenborn, pollution at sea: Law and Liability, 2013.
3. Carl A. Haberbusch, CONSTITUTION OF THE RORREY CANYON LIMITATION FUND. In re Barrancuda Tanker Corporation, 409 F.2d(2d Cir. 1969, Journal of Maritime Law and Commerce, Vol. 1. No.1. pp.146-150, 1969.
4. Chen, Liang, recent developments in the Law of Salvage of the Marine Environment, International Journal of Marine & Coastal Law, Dec2001, Vol. 16 Issue 4, pp686-698.
5. Duygu Gamar, Compulsory Insurance in International Maritime Conventions, The Journal of International Maritime Law, Vol 15 Issue 2 : pp151-168, 2009.
6. Geoffrey Brice, Brice on Maritime Law of Salvage, 2011.
7. Jurgen Basedow, Ulrich Magnus, Pollution of the Sea - Prevention and Compensation: Prevention and Compensation, 2007.

8. Jcaton, Hill Dickinson, SCOPIC-Who Does What, 2010.
9. Ling Zhu, Compulsory Insurance And Compensation For Bunker Oil Pollution Damage, International Max Planck Research School for Maritime Affairs at the University of Hamburg, 2007.
10. Marc Huybrechts, E. van Hooydonk, Christian Dieryck, Marine Insurance at the Turn of the Millennium, 2000.
11. Michael G. Faure, James Hu, Kluwer Law International, Prevention and Compensation of Marine Pollution Damage: Recent Developments in Europe, China and the US, 2006/1/1.
12. Mans Jacobsson, Bunkers Convention in force , The Journal of international Maritime Law, Vol 15 Issue 1 : pp.21-36, 2009.
13. Pyne, J. H. V, New Oil Spill Law Will Affect All Americans, Vital Speeches of the Day. 12/15/90, Vol. 57 Issue 5, pp.141-151.
14. Simon Gault, Steven J. Hazelwood, Marsden on Collisions at Sea, 2003.
15. Steven J. Hazelwood, P. & I. Clubs Law and Practice, 3rd edition, London: LLP, 2000.

### 三、網站資料

1. [www.imo.org](http://www.imo.org) , 最終瀏覽日期：2017年5月。
2. <http://www.itopf.com/> , 最終瀏覽日期：2017年12月。
3. <http://www.itopf.com/spill-compensation/clc-fund-convention/> , 最終瀏覽日期：2017年12月。
4. <http://www.admiraltylawguide.com/> , 最終瀏覽日期：2017年10月。
5. <http://www.counterspill.org/article/atlantic-empress-and-aegean-captain-oil-spill-brief-history> , 最終瀏覽日期：2017年11月。

