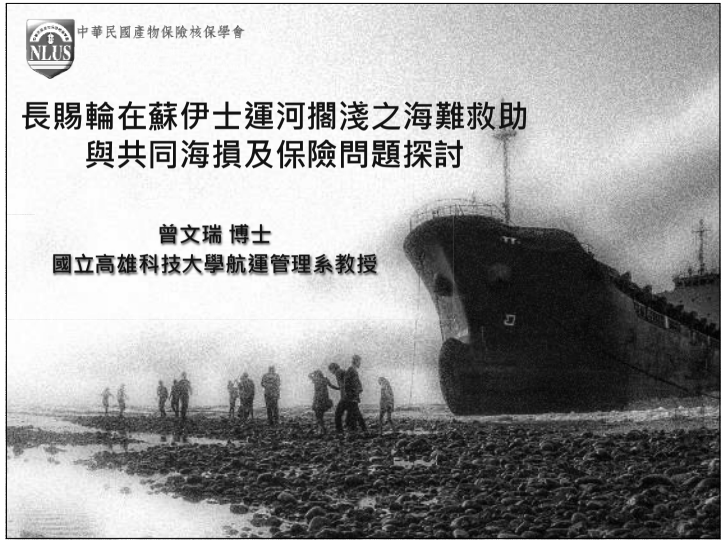
中華民國產物保險核保學會

長賜輪在蘇伊士運河擱淺之海難救助與共同海損及保險問題探討



曾文瑞 博士
國立高雄科技大學航運管理系教授

曾文瑞 簡歷



現職
- ✓國立高雄科技大學航運管理系暨研究所 教授
- ✓中華民國保險經營學會常務理事、研究委員會主委
- ✓財團法人金融消費評議中心諮詢顧問
- ✓中華民國仲裁協會海商、保險專長仲裁人
- ✓臺灣高雄地方法院、高等法院(海商、保險)調解委員

學歷
- ✓國立臺灣海洋大學航運管理博士
- ✓國立臺灣海洋大學航運管理碩士
- ✓淡江大學保險學系學士

經歷
- ✓富邦產物保險公司海上保險理賠科、海上保險營業部
- ✓考選部保險經紀人、代理人、公證人考試典試委員
- ✓法官學院海上保險專題講座
- ✓中華海運研究協會理事
- ✓中華民國產物保險同業公會海上保險講座講師
- ✓台北市海運承攬運送商業同業公會FIATA教育訓練講師
- ✓保險事業發展中心海商法(海上保險)講座講師
- ✓長榮大學航運管理學系副教授

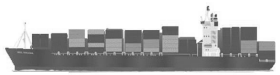
資格考試
- ✓海上保險公證人、財產保險經紀人
- ✓運輸保險核保人員、運輸保險理賠人員
- ✓作業風險管理師甲級證照

長賜輪Ever Given —— 主要當事人

SUEZ CANAL AUTHORITY
蘇伊士運河管理人：埃及蘇伊士運河管理局SCA

SMIT
救助公司：荷蘭SMIT公司

NIPPON SALVAGE
救助公司：日本NIPPON SALVAGE公司



論時傭船租船人：長榮海運

gard
責任保險：挪威GARD P&I

貨主們
(各自有不同的貨櫃保險公司；貨主也有可能沒有買保險)



日本船東

船體保險：日本保險公司

UKP&I
責任保險：英國UK P&I



貨櫃所有權人
(各自有不同的貨櫃保險公司)

海難救助

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)。

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(如留置權及救助報酬請求權)是個別單獨存在。

施救者與被救助人之間有契約關係，則施救人向被救助者請求報酬的依據在於救助契約，稱為「契約救助」。

施救人與被救助者間無契約關係的救助，即所謂的「純救助(pure salvage)」，其救助報酬之依據為海商法。

Lloyd's Open Form;LOF(Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement;)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。

LLOYD'S STANDARD FORM OF SALVAGE AGREEMENT

(Approved and Published by the Council of Lloyd's)

NO CURE - NO PAY

1. Name of the salvage Contractors: (referred to in this agreement as "the Contractors")	2. Property to be salved: The vessel: her cargo freight bunkers stores and any other property thereon but excluding the personal effects or baggage of passengers master or crew (referred to in this agreement as "the property")
3. Agreed place of safety:	4. Agreed currency of any arbitral award and security (if other than United States dollars)

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助人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。

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，例如長賜輪在蘇伊士運河的擱淺，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。





LOF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。

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



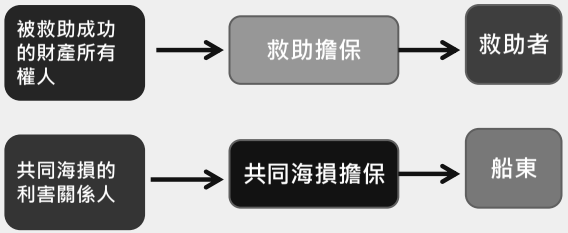
救助完成後，對於長賜輪上的所有被救助成功的財產所有人，如貨主、貨櫃所有人、燃油所有人(長榮海運)等，都會被要求要提供救助擔保，才可以放行安排轉運或提貨。

有投保的貨主將由保險公司支付，但對於未投保貨物保險的貨主絕對是一個財務壓力，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。

救助完成後又宣佈共同海損，事故利害關係人必須提供:

1.海難救助擔保(Salvage Security)給救助者

2. 共同海損擔保(General Average Security)給船東



Maersk Honam火災

- 「Maersk Honam」由韓國現代重工2017年建造，船長353公尺，型寬54公尺，吃水12.5公尺，入級ABS。設計運能為15262TEU，掛新加坡船旗。
- 2月12日自青島出發經釜山、寧波、上海、廈門及廣東一路南下，3月1日自新加坡離開，

- 2018年3月6號下午3點20分左右在Salalah, Oman東南900海浬處船舶失火，在撲救工作失敗後，船員發出求救信號，附近海域阿拉塞雷斯輪（ALS Ceres）在格林威治標準時間18:30左右抵達現場，共有23名船員被安全疏散到該輪上，但仍有四名船員落海。
- 據印度海岸警衛隊的官員說，3月7日該輪又發生了一次巨大的爆炸，隨後引發大火，該火勢延燒至約25米高的船橋。猜測船上裝有危險品，火勢難控制。

- 「Maersk Honam」輪於2018年5月27日靠泊阿聯杜拜傑貝阿里港，並於6月1日前完成卸貨作業。首批貨櫃已經獲准進行下一程運輸。
- 馬士基航運隨即宣佈共同海損，未受影響的貨櫃及已經提交共同海損文件的貨櫃已經獲准放行，將被裝載到其他貨櫃船舶上運往最終目的地。

浴火重生.....

大火後的Maersk Honam，重新打造了駕駛台與船艏，與後半段焊接合體，現已經改名為Maersk Halifx，大概花了約450萬美金，並於2019年8月號投入船隊營運。



Maersk Honam的救助擔保跟共同海損擔保分別多少?

超高的救助擔保

Richards Hogg Lindley
Average Adjusters and Marine Claims Consultants

To: Concerned in Cargo / Containers 14th May 2018

"MAERSK HONAM" – Update Regarding Salvage Security and General Average

As mentioned in our previous advice dated 7th March 2018, whilst the vessel was on passage from Singapore to Suez Canal and thereafter to a number of European ports, a fire broke out on board. Shipowners have requested assistance from salvors from Smit Singapore Pte Ltd and Ardent Maritime Netherlands BV under a Lloyds Open Form contract dated 7 March 2018.

The above circumstances give rise to General Average. Shipowners have declared General Average (GA) and have appointed Richards Hogg Lindley to collect the necessary GA security. Salvors have also requested Richards Hogg Lindley to assist with collection of Salvage Security.

The vessel is currently at Jebel Ali, where salvage operations are still ongoing and are expected to terminate on or around 18th May. On termination of the services under the LOF, the Salvors are entitled to salvage security.

In order to expedite the collection of salvage security and to facilitate oncarriage of cargo to destination however, Salvors have now set an early security demand, as follows.

A) SALVAGE SECURITY

Security is required by Salvors in the amount of 42.5% of the CIF value of cargo and containers. This security is to be provided in one of 3 ways, as follows:

後來有降一點....

Richards Hogg Lindley
Average Adjusters and Marine Claims Consultants

To: Concerned in Cargo / Containers 2nd July 2018

"MAERSK HONAM" – Update Regarding Salvage Security Requirements

Further to our previous advices, please note that the Arbitrator appointed to deal with this matter has ordered a reduction in the level of salvage security from 42.5% to 35% with effect from 21 June 2018.

The Arbitrators order **does not** apply retrospectively and so no reduction is applicable to salvage security already lodged at 42.5%. If you have already provided salvage security for your cargo, then please note that replacement salvage security is **not** required and you may ignore this message.

Those parties who have yet to arrange General Average and salvage security are urged to do so without delay.

Please note that the General Average security requirements have not changed.

The following instructions have been updated in accordance with the above developments:-

A) UPDATED SALVAGE SECURITY INSTRUCTIONS

Security is required by Salvors in the amount of 35% of the CIF value of cargo and containers. This security is to be provided in one of 3 ways, as follows:

共同海損擔保是CFR的11.5%

Richards Hogg Lindley
Average Adjusters and Marine Claims Consultants

B) GENERAL AVERAGE SECURITY

As mentioned in our last notice, General Average (GA) security is required as follows:

1. Copy of the **cargo invoice**,

   and

2. An **Average Bond** completed and signed by owners of the cargo

   and

3. either:

   a. for insured cargo: An **Average Guarantee** completed and signed by cargo insurance company *(This form should be completed and signed / stamped by the cargo insurers. This form will not be accepted if it has been completed and signed by the cargo owners themselves)*

   or

   b. for uninsured cargo: A **cash deposit** of 11.5%

貨主要轉運的話還要多負擔轉運費用

如果要請接手轉運的MSC(地中海航運)安排轉運，則需再額外負擔20呎櫃USD750，40呎櫃USD1250的轉運費用。

We are therefore requesting an amount of $750 per 20ft or $1,250 per 40ft. This amount is destined to cover all additional transhipment, storage and on-carriage costs MSC will face as the result of this regrettable casualty."

MSC在聲明中最後補上最後的完美弊命一槍.....
"We are profoundly sorry for these additional costs which are imposed on us by the situation."



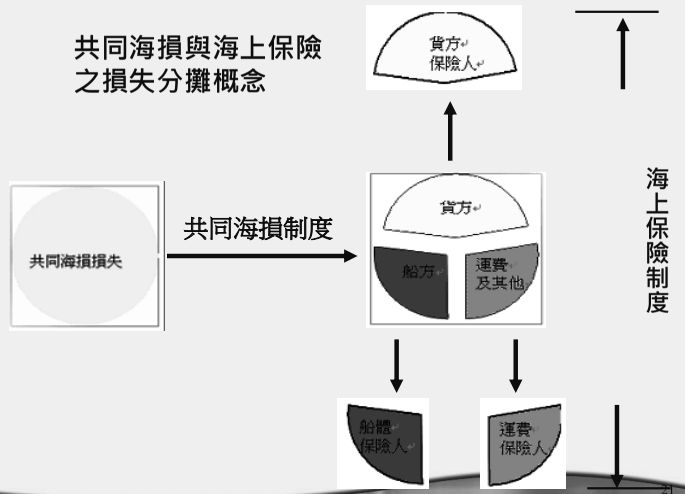
共同海損與海上保險之損失分攤概念

海上保險是意外事故發生前，透過保險制度及保險費的繳交，共聚資金，於保險事故發生時，由保險人負賠償責任之損失分攤制度。(保險制度)

共同海損是意外事故發生後，對於被犧牲的財產所有人之損失，透過理算機制由所有共同航程關係人分擔之損失分攤制度。(海事制度)

共同海損概念源於羅德海法(Rhodian Sea Law)(西元前900年)早於11世紀末形成的海上保險制度。

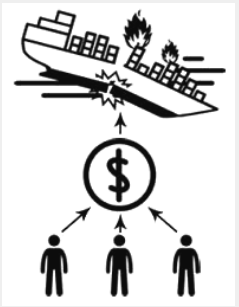
共同海損與海上保險之損失分攤概念



共同海損之概念

共同海損制度之形成，乃源於事故發生時之「損失分攤」問題。

為了船貨財產全體共同安全，所產生之犧牲與費用，應由全體利益關係人共同分攤 。



- 只有牽涉到共同安全（common safety）或共同利益（common interests）的時候，才有共同海損的存在。
- 關係方至少要有兩個（或以上）。典型的情況就是船舶和貨物，但另外也可能有貨櫃，運費，燃油等其他產財。
- 所有的關係人都必須共同分攤犧牲與費用。
- 被犧牲的也要參與分攤，否則與「共同分攤」的原則相



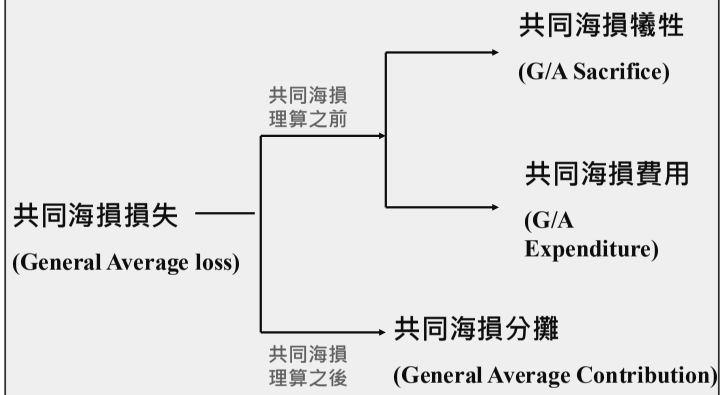
Ever Given 共同海損關係人
- **船東**
- **長榮海運(運費、油料、貨櫃)**
- **貨主(1萬8千多個貨櫃)**
- **貨櫃所有權人**

海商法跟約克安特衛普規則對GA的定義

- 稱共同海損者，謂在船舶航程期間，為求[1]共同危險中[2]全體財產之安全所為[3]故意及[4]合理處分，而直接造成之犧牲及發生之費用。(海商110)
- There is a general average act when, and only when, any extraordinary[3] sacrifice or expenditure is intentionally[3] and[4] reasonably[4] made or incurred for the[2] common safety[2] for the purpose of preserving form peril the property involved in a[1] common[1] maritime adventure.
  (The York-Antwerp Rules 2004/2016 Rule A)

共同海損損失之成立要件

- 必為遭受「共同」海上危險 。(跟單獨海損區別)
- 須為「故意」並「自願」的行為 。(跟單獨海損區別)
- 為共同海損行為「直接」造成的「額外」犧牲或費用。(排除必然的損失跟費用)
- 犧牲或費用的產生必須合理。 (至上規則)
- 船、貨等共同航行關係人之財產須受挽救成功 。(分攤的考量)





長賜輪擱淺案可能的共同海損犧牲

- 衝撞力擱淺蘇伊士運河的船體損壞，只能是單獨海損。
- 為使擱淺脫困，採用重機械挖掘兩岸泥底造成的船體損壞，可以認列共同海損犧牲。



長賜輪擱淺案可能的共同海損與救助費用

- 為使擱淺的長賜輪脫困所產生的救助費用。

  因為可能沒有簽LOF，如果變成純救助的No Cure No Pay概念，而且船貨價值不斐，未來由仲裁決定的救助報酬應該會很高。(但純救助的可能性應該很低)

- 避難港的費用
- 其它跟共同安全有關的費用，如船員額外加班、臨時修理、代墊費用的利息....

長賜輪上的貨主必須先提供兩種擔保才可以提貨

1.共同海損擔保(General Average Security)給船東

2.海難救助擔保(Salvage Security)給救助公司

共同海損理算公司會先初步估一個分攤比例提供給所有利益關係人提供擔保，同常會高估些。

除了各利益關係人的擔保，也會要求各利益關係人的保險公司提供擔保，沒買保險的就會被要求提供現金或如銀行擔保等可被接受的擔保。

長賜輪的 GA Security

Richards Hogg Lindley

Date: 12 July 2021

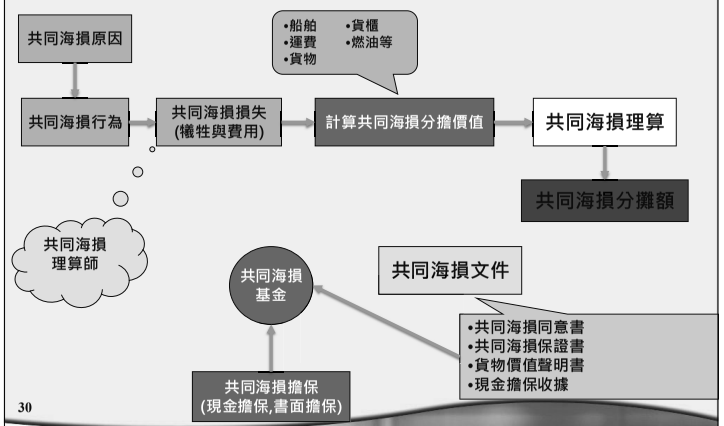
To: **The concerned in Cargo / Containers onboard the "EVER GIVEN"**

"EVER GIVEN" – General Average - UPDATE

Further to our previous advice, please note that following discussions between Shipowners and the Suez Canal Authority negotiating committee, a solution to release the vessel has now been formally agreed. After inspections in Port Said, the vessel has now departed Egypt and is heading towards Europe. Further details about completion of the voyage will be announced soon.

For uninsured cargo interests, the cash deposit level for General Average security has been set at 25% of the cargo value.

共同海損流程與相關名詞



長賜輪的船舶保險會理賠

- 船舶因為擱淺所造成船體的損失(單獨海損)ITC,1983第6條
- 為使船舶脫困造成船體的損失(共同海損犧牲)ITC,1983第11條
- 船東應分擔的救助費用ITC,1983第11條
- 船東應分擔的共同海損分擔(General Average Contribution) ITC,1983第11條

長賜輪上的貨物保險會理賠

- **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)
- **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)
- **救助費用： 個別貨主應分攤的救助費用**
  (ICC,1982/2009第2條)

長賜輪船東的UK P&I保險可能會理賠....

- **擱淺造成運河岸邊損壞的修復費用賠償責任**
- **蘇伊士運河管理局(SCA)求償營運中斷損失**
- **SCA可能要求的罰金**
- **貨方拒付成功的共同海損分攤**
- **行政扣押、起訴的船員的法律抗辯費用**
- **1989年海難救助公約防阻油汙染的特別補償**
- **其他船舶的遲延損失或者繞航好望角的往歐洲的額外損失**(侵權行為的純經濟損失就舉證而言，要量化損失不容易，司法纏訟會很久)

論時租船的長榮海運Gard P&I保險可能會理賠....

- **船舶上貨損的賠償責任**
- **船舶上貨物遲延交貨的賠償責任(貨主違約、市場價值損失...**
- **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，包括了航行或管理船舶的過失、天災等，所以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。

長榮在長賜輪上的自有貨櫃，也算是受挽救成功的財產，所以要由長榮投保的保險公司分攤貨櫃部分的共同海損以及救助費用分擔。

如果船東面對天價的索賠，P&I Club該如何理賠?



船舶所有人責任限制的立法主義

執行主義（德）：「物的有限責任」，以本次航行之海產(船舶及運費)為限。

船價主義（美）：以發生事故後之「船舶價值」及「運費收益」相當之金額為最高責任額。

金額主義（英）：對財物損害及人身傷亡，分別依船舶登記噸位乘以若干金額計算其責任限額。

委付(棄)主義（法）：船舶所有人得委付海產予債權人而免責。

我國海商法以船價主義為主，金額主義為輔

先以海商法第23條計算船價主義下，本次航行之船舶價值、運費及其他附屬費，若低於海商法第21條金額主義下之責任限額時，應「補足」之。

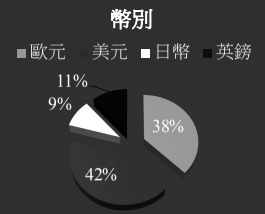
金額主義計算之規定

總噸數 X _____ SDR
(1)財物損害:每噸54 SDR
(2)人身傷亡:每噸162 SDR
(3)兩者同時發生:每噸162 SDR。但人身傷亡應優先以108 SDR賠償，如此數額不足以全部清償時，其不足額再與財物之毀損滅失，共同在現存之責任限制數額內比例分配之。
(4)不足300噸者，以300噸計算

- **特別提款權(Special Drawing Right, SDR)**

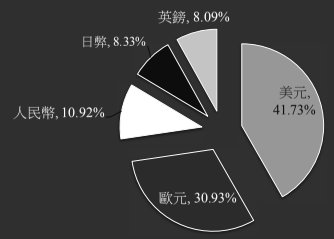
國際貨幣基金會(International Monetary Fund ,IMF)

由主要國家強勢貨幣組成，自1991年起以五年為期，針對各國貨物出口交易量、貨幣流通與使用情形及財務波動幅度等評估準則，重新檢視標準籃式貨幣，以達成幣值穩定之目的。



2011-2015年SDR之組成貨幣
http://www.imf.org

2015年11月30日（華盛頓時間）國際貨幣基金組織執董會決定將人民幣納入特別提款權(SDR)貨幣籃子。
SDR貨幣籃子相應擴大至美元、歐元、人民幣、日圓及英鎊5種貨幣。
人民幣在SDR貨幣籃子中的權重為10.92%，美元、歐元、日元和英鎊的權重分別為41.73%、30.93%、8.33%和8.09%。新的貨幣籃子於2016年10月1日正式生效。



1 SDR = USD1.4286
2021/04/15

1976年海事求償責任限制公約(Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims,1976)

船舶噸位	責任限額（以SDR為單位）	
	人身傷亡	財物損害
1~500	333,000	167,000
501~3,000	每噸增加500	每噸增加167
3,001~30,000	每噸增加333	
30,001~70,000	每噸增加250	每噸增加125
70,001以上	每噸增加167	每噸增加83

1996年議定書

船舶噸位	責任限額（以SDR為單位）	
	人身傷亡	財物損害
1~2,000	2,000,000	1,000,000
2,001~30,000	每噸增加800	每噸增加400
30,001~70,000	每噸增加600	每噸增加300
70,001以上	每噸增加400	每噸增加200

1996年議定書 (2012年修訂版)

船舶噸位	責任限額（以SDR為單位）	
	人身傷亡	財物損害
1~2,000	3,020,000	1,510,000
2,001~30,000	每噸增加1,208	每噸增加604
30,001~70,000	每噸增加906	每噸增加453
70,001以上	每噸增加604	每噸增加302

2021年4月日本船東已經依1976年海事求償責任限制公約由英國高等法院裁定成立限責基金，為81,563,585SDR，大約1.15億美元。


Q&A
曾文瑞 博士
國立高雄科技大學航運管理系 教授
jui@nkust.edu.tw