

海難救助與船舶拖帶

王尚卿

一、 前言

海難救助與船舶拖帶都是海商法上的個別單元，也是較冷僻、海商法較少人關心的部分，但是兩者發生的頻率並不低，尤其船舶拖帶如果包含港內繫駁拖帶，就是港口每天面對的狀況。

海難救助與船舶拖帶必然簽有雙務、對等的書面契約，就這部分而言，雙方權益似可無須仰賴海商法的保障。以同樣簽訂雙務、對等書面契約的租船為例，便可在該種海商行為定義解釋之後，自海商法中剔除；租船契約絕大多數用英文簽訂，原文字義有航運慣例與外語專業字典支援，納入海商法成為中文翻譯後，意義反模稜兩可、失其原意，這是造成離譜仲裁或判決的主因。或也可能是訴訟與仲裁經常不在亞洲辦理的理由，不過租船非本文探討的主題。

海難救助與船舶拖帶類似，或說經常性的海難救助還是船舶拖帶之一種。國際於海難救助訂有海難救助國際公約(International Convention on Salvage)，對船舶拖帶則無；文獻探討指出，海難救助多數面臨情況危急，是不對等情況下簽訂的契約，因此須國際公約規範，藉以保障不對等情況下遭難船的權益。這點船舶拖帶就不同，是對等簽訂的契約，因此無須國際公約之保障。如果這個理由成立，海商法務須將港內繫駁拖帶納入海商法，因為港內拖船因應大船之進港申請，隨時待命出任務，卻多欠缺契約，而亟需海商法的保障。

本文以海難救助與船舶拖帶為題，主要源於某次海商法研討會上的一個提問。筆者在某次海商法研討會上，提到實務界船方與施救方除非情勢十分緊急，否則多是找海難救助公司，簽訂述明救助性質、救助內容之論小時計租的國際定型化海難救助契約，且多數均為「拖」救型的救助契約，極少見簽訂與海難救助國際公約關係緊密、救助內容未特別說明的勞氏救助公約。勞氏救助契約與海難救助國際公約緊密相連，以「救不成，不付錢」(no cure, no pay)為號召，貌似吸引人，實則卻因這種開放式(open form)契約的救助條件，讓事後評估救助酬勞像摸不著的黑洞。勞氏契約照抄海難救助國際公約救助成功後之計酬標準，似有準則，然則公約之裁決所(tribunal)如何組成？裁決所如何選擇計酬標準？並各個定價？如何評估？最後訂定多少金額？包括多少利息¹？使遭難船的船東憂心。筆者提出這個說法後，當即有人提問，海難救助船所給付的，是租金抑或酬勞？海難救助既不同於海上拖帶，亦不同於租船，為什麼考慮的總是租用費多少？租用海難救助船與租用一般商船有什麼區別？與海上拖帶又有什麼區別？因而撰述本文，將之區隔與說明。

二、 海難救助公約中的海難救助

以一九八九年的海難救助國際公約為例，在海難救助公約中的海難救

¹ 海難救助國際公約多在遭難船提供保證時，要求包含利息之保證，例如 1989 年海難救助國際公約第 21 條、第 24 條。

助，定義稱救助作業(Salvage operation)，其內容為包括「在可航水域或其他水域中，進行協助危險中船舶或財產之任何行為或活動。」這裡面毫無疑問除了拖帶救助，也包括其他為脫離險境，進行之其他救助行為。然考諸實際，海難救助除了拖帶離開險境、拖離擱淺的淺灘外，真正的救助行為：包括修理與機件換新，大多在遭難船被拖到第一避難港後，岸上進行的救助，而非在海上做緊急修理。

這種說法可印證在該公約中，因為救助報酬勞在公約定義中稱支付(payment)，且被定義為「依本公約之任何報酬、酬勞或賠償」²。並未在定義中直接定義報酬(reward)。於第 12 條的報酬條件(Conditions for reward)中，明訂救助成功始稱報酬(reward)，救助不成功就不能支付(payment)。此外公約規定請求報酬的條件，只能是救助成功³，與勞氏救助契約的定型化約定一致，與其他已述明救助內容的海難救助契約不同。因此公約在第 12 條之 2 另有「除有其他規定外...」(Except as otherwise provided...)的除外規定。相對於實務，簽訂定型化救助契約，以租用船舶論小時計租的方式，訂定海難救助契約，便言之成理，即使救助行動失敗，洽定海難救助船的租金酬勞依然必須支付。

三、海難救助多數情形是船舶「拖」帶

從船舶拖帶的角度看，船舶拖帶中最常見者，為包括船舶為港內繫泊安全及便利，經常性存在之港內繫駁拖帶；船舶進港，港務單位要求船舶輪機不得運轉，以免小船在港內發生翻覆、安全堪虞之傳統「推」(push)與「拉」(pull)。另一種是港內進行之拖帶運送，這是國際許多水深不足之港口，為協助大船進港，而以駁船協助卸下部份貨物、減輕吃水進港，或以輕吃水先出港再於外港靠駁船加裝貨物之中轉，與運送沒有多大區別。第三種為海域之拖帶運送，跨越海洋之拖帶運送自有其地理條件之需要；英吉利海峽、波羅地海，甚至兩岸三通前，國內海運公司亦曾以租用駁船，拖帶自香港轉大陸之貨櫃，謂之海域拖帶運送⁴。第四種為鑽油平台拖帶及第五種之浮動船塢拖帶，第六種則為較常見之海難救助拖帶；未必為專業之拖船，即可拖帶失去動力之船舶。其他尚有如波灣戰後，浮油之清理，有賴附帶吸油設施(skimmer)之拖船，拖運回收高達 10,000 公噸左右之油袋，清理海中浮油，這就不是拖船與被拖船，而係拖船與被拖物間之拖帶，相對於被拖船，油袋之拖帶難度更甚於遭難船舶、鑽油平台或浮動船塢。以上這幾

2 Item (e) of Article 1 (Definitions), Chapter I (General provisions) of International Convention on Salvage, 1989, that "Payment means any reward, remuneration or compensation due under this Convention."

3 Condition 1 & 2 of Article 12(Conditions for reward), Chapter III(Rights of salvors) of International Convention on Salvage, 1989, that "1. Salvage operations which have had a useful result give right to a reward." & "2. Except as otherwise provided, no payment is due under this Convention if the salvage operations have had no useful result." 共同海損理算規則 York Antwerp Rules, Rule A 皆有" There is a general average act when, and only when, any extraordinary sacrifice or expenditure is **intentionally** and reasonably made or incurred for the common safety for the purpose of preserving from peril the property involved in a common maritime adventure. "

⁴ 大陸現行海商法第 164 條有「拖輪所有人拖帶其所有的或者經營的駁船載運貨物，經海路由一港運至另一港的.....」，及新草案第 202 條「拖船所有人、經營人或者承租人拖帶其所有的、經營的或者承租的駁船載運貨物，經海路由一港運至另一港.....」，證明確有該種情形。

種情形中最常見的拖帶，莫過於港內繫駁拖帶。

依前述筆者整理之七種常見船舶拖帶，基於海上救助義務的第六種拖帶，無疑須由所簽訂之契約，分辨究竟是海難救助或船舶拖帶。將海難救助類型於海商法中排除在船舶拖帶之外，而歸屬海難救助，讓兩者有明顯的區隔。兩者必須區隔的理由，主要是海難救助涉及公約規定，船舶拖帶則依契約約定。

兩者容易混淆的理由，則因實務上的海難救助，多數情形都是拖帶救助，直至拖至第一避難港，始有修理救助或機件換新的救助，兩者相似處硬體部分係因不論船舶拖帶中的拖船，或海難救助的救助船，馬力皆須夠大，始能拖帶對比船身比本身還大的船舶。且除緊急情況外，船舶拖帶與海難救助皆須訂定契約，這兩部分可說相同。

目前我們海商法中的拖帶，是運送章的一節，因此直接被解釋為拖帶運送，意義雖明確，卻也同時侷限了訂定之意義；以台灣而言，拖帶運送的情形其實不多，除兩岸三通前，有航運公司將香港貨以拖帶方式拖至大陸沿海港口的經驗外，很少實質上遇有拖帶運送的情形，尤其附近海域險惡，可航行季節不長，陸地狹小、又無內海，因此少有像平穩海域一樣，有頻繁海上船舶拖帶運送的情形。修改海商法的一致看法，就是把「拖帶」從運送章抽出來，拖帶成為「船舶拖帶」；特別指船與船的拖帶，不是船與貨，或船與物的拖帶，或者改為「船舶海上拖帶」；排除港內拖帶。讓拖帶成為一個專用章⁵。研修完成的海商法草案界定為拖船與被拖物的拖帶；被拖物包括「足以在海上浮動而被拖帶之物，包括有動力及無動力之各種船舶及其他浮動物體（例如浮動之船塢、鑽油平臺、海上旅館等是）及其上載之物品，均屬之」。船與船的拖帶之外，還包括無法移動的船塢、鑽油平臺、海上旅館等，被拖物既已超過海難救助僅為船舶、連帶船上貨物或其他財產的拖、救。因海難救助公約之排除適用規定中，平台或鑽探單位之救助，而使海難救助與船舶拖帶，使兩者有更清楚的區分。

海難救助為拯救擱淺船舶，有時亦必須卸下部分貨物，使船身較輕而便於拖離淺灘或礁石的情形，這部分與共同海損又有競合點。好在共同海損有個特別重要的先決要素，就是「故意」(intentionally)⁶，否則共同海損不成立。這也使得海難救助不致與共同海損扞格，產生進一步複雜性。

海難救助公約有幾個排除適用的情形，是與船舶拖帶清楚區別之處；救助不適用於平台或鑽探單位之救助⁷。一般情形下亦不適用於救助當時為軍艦、為國

⁵ 台灣新修的海商法草案，章名為船舶拖帶，內容增(115 條)訂「船舶拖帶，指被拖物所有人將被拖物交付拖帶人，由拖帶人以拖船進行拖帶作業，而由被拖物所有人支付拖帶費之契約。」以及「前項所稱拖船，指適合從事拖帶作業之任何船舶；被拖物，指足以在海上浮動而被拖帶之物；拖帶，指拖移、拉離、推動、固定、護航或其他協助被拖物之作為。」並於立法說明解釋「…被拖物，指足以在海上浮動而被拖帶之物，包括有動力及無動力之各種船舶及其他浮動物體（例如浮動之船塢、鑽油平臺、海上旅館等是）及其上載之物品，均屬之。」

⁶ 共同海損理算規則 York Antwerp Rules, Rule A 皆有” There is a general average act when, and only when, any extraordinary sacrifice or expenditure is **intentionally** and reasonably made or incurred for the common safety for the purpose of preserving from peril the property involved in a common maritime adventure. “

⁷ 1989 年海難救助公約第 3 條。

家所有、國家所營運之非商業用途船舶的救助⁸。而這些不適用規定，對船舶拖帶則完全不受影響，因為海上拖帶沒有國際公約的制約或規範。

四、海難救助與船舶拖帶最大的不同

海難救助與船舶拖帶最大的不同，應該就是海難救助有國際公約規範，而船舶拖帶或租船則都沒有公約規範，僅遵循契約自由原則個案自行洽訂契約。由於國際公約的關係，一九八九年的海難救助國際公約(International Convention on Salvage, 1989)就新增一個特別賠償(special compensation)規定，使海難救助更顯特殊，值得說明。

特別賠償本只是考量施救者因預防並解除環境損害，由海洋環境之主要污染源的船東，對施救者因預防並解除環境損害行為、影響海難救助酬勞支付(Criteria for fixing the reward)之外的單獨補救措施，卻因一般人誤解此項賠償金之給付目的，攪亂了亞洲地區海商之修法。

亞洲地區 80 年後新修的海商法，因為一九八九年的海難救助國際公約的生效關係，無論是否為公約會員國，為擁戴維護海洋環境風潮，紛紛在海商法的海難救助章，新增救助特別賠償的規定，卻因誤解公約，或漏解公約之特別賠償規定，未能配合救助報酬論列，成了突兀的單獨規定。

以現行海商法之該規定為例，「施救人所施救之船舶或船舶上貨物，有損害環境之虞者，施救人得向船舶所有人請求與實際支出費用同額之報酬；...」，這是忽略了公約規定的「致無法依以上第 13 條獲取救助報酬同等金額之支付」(....and has failed to earn a reward under article 13 at least equivalent to the special compensation assessable in accordance with this article,.....)這個先決條件。因「致無法依以上第 13 條獲取救助報酬」(…has failed to earn a reward under article 13)這個前提，才是特別賠償可得賠償之理由。而目前研修完成後的草案版本則改為「施救人救助之船舶或船舶上貨物，有損害環境之虞者，如依...獲得之報酬少於..規定之特別補償時，得向船舶所有人請求與支出費用同額之特別補償。」卻又忽略了特別賠償的特別支出內容、非公約會員國之裁決所(tribunal)組成、以及公約第 14 條第 4 項，「全額(包括加成後之預防及減輕環境損害支出)高於可得之救助報酬情況下」等之說明，始有支付的特例。說明如下：

前已述及，在海難救助國際公約中，特別規定救助成功稱報酬(reward)，救不成叫支付(payment)，第一章第一條的名詞定義中，只定義支付，沒有定義報酬，因為支付也包括報酬及利息的支付。

(一) 特別賠償之意義

依第 14 條第 1 項，對於「特別賠償」特說明「施救者如救船，卻因恐該船或該船上之貨對環境有害，而致無法依以上第 13 條獲取救助報酬時，至少可獲依本條估定可獲之特別賠償彌補，特別賠償由船東支付，以補償施救者之費用支出」⁹；裡面有以下四個意義：

⁸ 1989 年海難救助公約第 4 條第 1 項。

⁹ Article 14, 1 of International Convention on salvage, 1989 that “If the salvor has carried out salvage

1. 無法依第 13 條獲取與支出同等之救助報酬時，始有特別賠償；
2. 特別賠償僅由船東支出，與遭難的貨物沒有關係；
3. 目的係為賠償施救者之費用支出。
4. 則依本條估定可獲之特別賠償即為可獲彌補之金額。

由於公約在第 12 條特別說明，救助作業有效才有權獲取酬勞(reward)。除有其他規定外，依本公約救助作業無效則無支付(no payment)。其中「除有其他規定」指的是依勞氏契約外、訂定其他述明救助內容之海難救助契約時、或依國內法之相關規定。

(二) 特別賠償的計算標準

分成以下三種計算方式

1. 確實預防且減輕了對環境的損害
船東就施救者之支出依裁決所(tribunal)判認公平，加三成(30%)給付。經裁決所裁定公正應再加成，惟至高不得加到百分之百，即最高不得加成至實際特別支出的兩倍。
2. 考量以上之加成之基礎
應以救助作業中實際及合理支出的人事費用、機具使用費等不在原救助費用內之額外支出，作為考量標準，參考之標準應與以下考核報酬同樣標準：包括提供救助之及時性(the promptness of the services rendered)；提供救助之船舶或其他機具之可用及可行性(the availability and use of vessels or other equipment intended for salvage operations)；以及救助機具之備妥情況、效率及機具之價值(the state of readiness and efficiency of the salvor's equipment and the value thereof.)等。
3. 依本條應付之特別賠償僅在其全額(包括加成後之預防及減輕環境損害支出)高於可得之救助報酬，始有其支付。換言之，當包括加成後之預防及減輕環境損害之支出低於可得之救助報酬，則不另支出特別賠償¹⁰。

(三) 表列分析以上(一)與(二)

則依以上(一)與(二)對於特別賠償的說明，將特別賠償與救助報酬計算的標準表列如下：

差異處	救助報酬	特別賠償
支付	除非救助契約或其他國內法規定，否則救不成	1. 救不成依然須為特定目的(預防及減少環境污染損害之支出)支付。然施救者有疏忽未能有效預防及減少環境污染損害時，剝奪全部或部分之特別賠償。

operations in respect of a vessel which by itself or its cargo threatened damage to the environment and has failed to earn a reward under article 13 at least equivalent to the special compensation assessable in accordance with this article, he shall be entitled to special compensation from the owner of that vessel equivalent to his expenses as herein defined.”

¹⁰ Article 14, 4 of International Convention on Salvage, 1989 that “The total special compensation under this article shall be paid only if and to the extent that such compensation is greater than any reward recoverable by the salvor under article 13.”

	沒有支付。	2. 僅於救助作業損及救助報酬之取得時，始有特別賠償之支付。 3. 僅總額高於救助報酬之特別賠償得有支付。
核定基礎/ 標準	就被救船舶及其上貨物之價值依公約的 13 條之核定項目核定。	1. 救助費用之基礎為額外支出(為預防及減少環境汙染損害之特別支出)。 2. 主要核定標準為救助作業中實際及合理支出的人事費用、機具使用費；考量標準僅採核定救助報酬項目中的三項，即提供救助之及時性、提供救助之船舶或其他機具之可用及可行性、救助機具之備妥情況、效率及機具之價值。
是否加成 給付	無加成給付情形。	僅於確實預防並減輕了對環境的損害時，公約常設之仲裁庭就支出之合理性及公平性，決定特定支出部分加 30%~100% 支付。

五、 海難救助之租船與商船租用之不同

租船雖非本文之主題，惟因海難救助之契約內容，大多專注於救助中之拖救，洽訂海難救助船又為以小時計租的租金¹¹，彷彿與租船有類似之處，因此亦借用本文一角，略予論述。

用於拖救之海難救助船相對於遭難船船身，必須馬力大，這點與船舶拖帶的拖船類似，一般租用商船則沒有這層限制。海難救助之救助船，除須配置具專業海難救助技術之船員外，即使目的主要用於「拖帶」救助，海難救助船仍須配備專業之救難設備。由於一則船員素質非僅具操船技術之船員，二則須配備救難設備，成本必較商船成本為高，高出之成本均反應於租金上。

再則因已配置船員，因此其租用必然不同於光船租賃之租船，而係與論時租船相較之租用；論時租船之租金原就高於光船，惟一樣是按日計租，與海難救助船之租用，論小時計租，自又不同。

海難救助船舶自離開泊地開始計租，且油水部分無可商議，全部由海難救助船負擔，與商船之論時租船又有不同；一般商船租用須經商榷，由船、租雙方同意之交船港交船(delivery)，交船後始開始計租、船上存油須計價，由船方計價後交由承租人並同第一期租金付款，還船(redelivery)時，承租人再以相同數量、相同價格由承租人還款船方，做為還船條件，與海難救助船之租用方式亦不同。海難救助船之油水負擔全數由海難救助船負擔，救助費用併同租金，早已計算在內，因此無可商議。

六、 結論

從海商法維護航運秩序，保障契約之經濟弱勢方之權益角度，海難救助與船舶拖帶都必須納入海商法，理由如下。

¹¹ 實際上商船之論日與海難救助船之論小時，計算時均計算至分鐘為止，惟在議價時之區別便是後者價高。

海難救助方面，由於契約之不對等性，既已訂有國際公約，海商法即不應缺席。船舶拖帶則多依契約自由原則訂定，拖、帶雙方之權利義務如同租船，似無須海商法保障，然而涵蓋港內繫駁拖帶卻有其必要性，因港內繫駁不僅未簽契約，連代表契約之單證亦無，甚至不如未簽訂運送契約的小託運人，託運人尚有代表契約之運輸單証可稽，其權益獲有國際公約之雙重保障。則海商法豈不應納入港內繫駁之拖帶？

析論各種情況的船舶拖帶，一則發現港內繫駁拖帶無疑是船舶拖帶最為頻繁的一種，二則在參照國際較通用之拖帶契約，如英式標準拖帶契約(UK Standard Conditions for Towage and other Services, 1986, UKSC, 1986)、逐日租用拖帶契約(Daily Hire Towage, 1985) 或總價承包拖船契約(Lumpsum Towage Agreement, 1985) 後，發現這些拖帶契約之責任多由被拖船負責，因此建議海商法不僅須定義船舶拖帶應包括港內繫泊之拖帶，亦應引進國際標準契約的規定，訂定船舶拖帶的責任由被拖船負責，因以保障我港內拖船的權益。加以目前台灣港務公司目前拖帶費率表(tariff)缺乏標準定型化拖帶契約適用，如 UKSCT applied 之適用規定，如海商法不予支援，則港內拖船處於拖帶契約之不利地位，海商法納入港內拖帶無疑是解決目前不對等拖帶契約無法適用情形下之最佳決策，亦為本文建議港內繫駁拖帶納入海商法船舶拖帶之理由。

目前已研修完成之海商法修正草案，於海難救助部分，多已依循一九八九年海難救助國際公約規定，僅於其他已述明救助目的及內容項目的救助契約簽訂，說明不夠詳盡，以及對於特別賠償部分說明尚欠特別賠償須為「實際及合理支出的人事費用、機具使用費等不在原救助費用內之額外支出，作為考量標準」之說明，又裁決所的組成也沒有交代。至於船舶拖帶之責任，既源於雙務契約，自無拖船或被拖船何者該負責的基本準則，現行海商法之船舶拖帶，於拖船與被拖船間之責任，以「一般船舶拖帶，其航行指揮權多操之於拖船船長之故，造成損害則多因指揮過失，所以應由拖船負責，被拖船有求償權」為理由，規定拖船應負全責¹²。在國際標準契約多歸責被拖船情形下，新修草案第 116 條第三項，對於拖帶責任仍依舊法，以指揮控制權之歸屬，決定責任歸屬：「指揮控制權之歸屬，未記載者，依慣例定之，無慣例時，推定由拖帶人指揮控制。」因此當港內繫駁拖帶亦入法時，便產生了港內拖船責任太大的疑慮，這些都值得海商法慎重再考慮。

12 現行海商法第 92 條「拖船與被拖船如不屬於同一所有人時，其損害賠償之責任，應由拖船所有人負擔。但契約另有訂定者，不在此限。」