



中華海運研究協會

船舶與海運 通訊

SHIP & SHIPPING NEWSLETTER

第二十二期 Issue No. 22
2005年8月12日

理事長：林 光
 總編輯：楊仲筭
 執行編輯：陳世宗
 地 址：台北市林森北路 372 號 405 室
 電 話：02-25517540
 傳 真：02-25653003
 網 址：<http://www.cmri.org.tw>
 電子郵件：publisher@cmri.org.tw

《船舶與海運通訊》徵稿

1. 【海運專論】係針對當前之熱門話題，以短文方式（字數以 1500 字為限）提供經驗交流之評論及建言以契合時事之脈動。
2. 【專題報導】係針對當前國內外海運相關資訊從研究心得、實務操作、及資料蒐整分析角度加以深入報導，以提供讀者獲取最新海運相關動態與新知。
3. 歡迎所有海運相關之產、官、學界之個人或團體提供資訊、文稿及建言。
4. 《船舶與海運通訊》將以不定期方式出刊，並以 E-mail 方式寄送有需要的會員及相關單位，或請至本會網站自行下載。如需本會 E-mail 者請逕洽本會陳小姐，電話：02-25517540 分機 9。
5. 欲訂閱紙本之讀者，將酌收紙張印刷及郵費每年新台幣 500 元（含國內郵費）。請利用郵政劃撥 01535338 帳號訂閱。

目 錄

海運專論	2
港埠經營與航運發展.....	2
海運市場動態報導	3
貨櫃運輸動態報導.....	3
油輪市場動態報導.....	8
專題報導	11
海難事故發生時應採取之步驟－船長船東代理行需知（上）.....	11


海運專論**港埠經營與航運發展**

鄧有義*

雖然全球化的觀念已打破了以往一般傳統廠商，在當地生產、當地消費的思維模式，並已實際影響至國際交易實務中，但不是很多人都認識它的發展。在國際市場為追求有效率的經營下，各國已開始除去因人為所設的貿易障礙問題。例如近年來受前蘇聯瓦解及推動商業自由化組織成立的影響，世界貿易組織、歐盟、北美自由貿易協定、亞太經濟合作會議等，對全球化貿易的推動及航港運輸服務業的改革都扮演重要角色。全球化的公司挑戰傳統貿易慣例，將原先在不同國家生產的產品在某地集中組裝後再出口到國際市場，或將設廠所在地改到較母國成本低的國家來代替國內生產，因此整個企業的經營及市場都被合併於單一國際運輸體制中。而全球生產的分工，以及對運輸距離和時間要求的壓縮，像是生產者、零售商、消費者…等之間的關係及在他們之間的資訊及物流的流動，不管在概念及實體作業上，在全球化的過程扮演了關鍵性的角色。因此，港口運輸及物流成為今日航運及港埠作業過程的核心。

因此，就一個港口經營者而言，當要規劃其未來港口發展的功能時，首先要考慮本身在全球貿易活動上可能扮演的角色。依據聯合國的研究，現在所謂的第四代港口—是由不同港口相互結合營運或共同管理而成，由於船公司和碼頭營運公司結盟經營世界各地港口的碼頭，貨櫃船東使用大型船舶行駛樞紐港並發展區域性轉運港。當公營港口轉為民營化作業，但仍可保持公營的管理監督規劃功能，以使港口發揮效率但又能維持公用的普遍使用性。因此，一個港口可依其國家的經濟成長、國家整體發展、區域發展及創造就業機會等目標所作貢獻、區分為不同的任務角色。此應由政府來界定港口的目標，對選擇未來以向那一種作業方式進行為最佳，具有相當關鍵性作用。在整個港口市場外部環境的動態轉變之下，港口當局的經營角色已產生改變了。故徹底瞭解政府施政方向與港口客戶的需求為何，十分重要。

當歐洲第一次工業革命發生時，航運革新就出現了，並不是現今才開始應用先進科技或工業生產方式。航運運輸也是在增加貨物的空間與時間價值，並且也成為國際運輸與物流的關鍵，所以要思考企業全球化時代，航運的角色與發展情形會對港口的影響。世界各地的生產廠商正在尋找合適的全球物流模式，而不只是單透過海運或承攬方式。大部分的運輸業者，對於廠商此一要求提供的整體交易服務均有所因應，有一點不可否認的是，全球排名前幾大的承攬業和運輸集團在世界各地，都有各自相通的服務網路以及運送設施。

在國外的航運及承攬業中，垂直整合已達到相當的程度，其規模已足以扮演領導性的角色。其中承攬業在複合運輸的角色相當優秀，因為複合運輸能結合遠洋運輸和各式跨越大陸的鐵公

*前交通部高雄港務局副局長



路運輸模式。一些歐洲的公司，已經開始從基礎的承攬作業開始，同樣船公司也自視本身為物流業之一份子，進行到整個物流服務。例如在美國一些船公司，它們在整體的物流發展系統表現得不錯，像 CSX Sea-Land 從 1971 年建立的 Buyers Group。在 1980 年代晚期，從貨櫃的集散到當地運輸、結關和供應鏈管理的服務，而在這種過程中船公司已變成生產廠商的物流夥伴(整套式的服務)。

因此，不僅港口的碼頭和岸邊作業被要求改善，也包括在內陸成本上面的負擔，而且要確認隨著貨櫃輪大型化後在各種成本上的節省。這可以解釋為什麼船公司正在擴大它們的營運範圍，包括碼頭經營和連接內陸地區的運輸。因此，不論在現在或未來，民間投資者對於港口業務的投資，都有無數個可行而有效的投資機會（而在未來收購、民營化、BOT、合夥這四種不同類型的投資機會，可能會比現在還多）。不論如何，各個港口、航運公司都應更積極去爭取機會，以及迅速地更新目前的營運設備。但在大多數的實例中，如何及時完工投入市場時間將是主要的競爭關鍵，而在現在各地港口設施已顯過量供給的情況下，港口仍將只有提供較好的效率及合理的費率才能吸引住航商的目光。



海運市場動態報導

貨櫃運輸動態報導

黃國英¹

一、貨櫃船動態

長榮海運於三菱重工訂造之第二艘“S 型”貨櫃船下水

三菱重工(Mitsubishi Heavy Industry, MHI)神戶造船廠於 7 月 6 日舉行長榮海運訂造船名及下水典禮。該“S 型”船舶命名為“Hatsu Sigma”，乃長榮海運船隊中之最大型船，為 10 艘系列船之第 2 艘。“Hatsu Sigma”之主要船舶明細如下：

建造編號：1266

噸位：約 74,700 總噸；78,200 載重噸。

全長：300 公尺；垂直間距：285 公尺

船寬 / 船高 / 吃水：42.8 / 24.2 / 14.2 公尺

主機：Mitsubishi Sulzer 10RTA96C 柴油引擎 x1

最大出力：74,700 馬力

船速：約 25.3 節

¹ 開南管理學院 航運與物流管理學系 教師

載櫃量：7,024 TEUs(貨艙：3,024；甲板上：4,000 - 8 層)

船員編制：27 人

船級：LRS 英國驗船協會

船籍：英國

二、航線動態

韓進海運將其 PDE 鐘擺式航線一分為二

南韓定航業者韓進海運於 7 月間將其歐~亞~PSW(北美南岸)之鐘擺式航線 PDE 分成亞洲~歐洲及亞洲~北美兩航線。新的亞洲~北美航線稱為 PSX，將由原服務於 PDE 航線上之 5 艘 5,500 TEU 級貨櫃船擔綱，唯年底前，該船隊將由 8,000 TEU 級新造船所取代。

第一艘 8,000 TEU 級新船“Hanjin Boston”訂於 7 月 10 日自鹽田港起航。第二艘為“Hanjin Miami”預定於 8 月 7 日加入服務。PSX 航線之靠港順序為 Yantian, Hong Kong, Kaohsiung, Kwangyang, Pusan, Long Beach, Oakland, Seattle, Pusan, Yantian。

APL, MOL 開航特定旺季航線

APL 及 MOL 兩海運公司於 7 月中旬提供中國 / 台灣 ~ 西雅圖之 PS5 新服務，直到今年 12 月底，以因應旺季之需要。由 4 艘介於 2,800~3,500 TEU 級貨櫃船運航之 PS5，依序依灣靠 Shanghai, Yantian, Hong Kong, Kaohsiung, Seattle, Shanghai 等港口。首航船為“MOL Discovery”定於 7 月 15 日自上海開航。由於 2004 年主要美西港口長期壅塞，嚴重打亂船期促使託運人大戶不斷尋求亞洲~北美服務之輸送航線多樣化，造成 PNW 及全水運(All Water)航線皆以幾近 100%之載櫃率創下佳績，持續至今。此 PS5 特定運航，旨在提高 APL 及 MOL 之承運能量以備旺季之來臨。

中國海運開始環球航線服務

中國海運即將開闢連結亞洲與地中海、美國東岸再返回亞洲之環球航線(Round-the-world Service, RTW)。該服務由 12 艘介於 2,500~4,250 TEU 級貨櫃船擔任，首航船定於 7 月 20 日自寧波開出。經由蘇伊士運河連結中國到美國東岸，其航行期間(Transit Time, T/T)較長，成爲一項缺點，唯消息來源指稱：「不特別在意運送日數之零售業者，打算使用該服務」。連結亞洲至美國東岸之服務，通常經由巴拿馬運河，但該航線之載櫃率由於貨源之增長，自去年以來一直呈現滿載之榮景，而託運人對輸送需求仍高，中國海運於是提供經由蘇伊士運河之新服務以強化其承運能量。該航線涵蓋地中海之主要港口，其來自亞洲之貨櫃，呈兩位數之成長。本環球航線之靠港順序為 Ningbo, Shanghai, Chiwan, Hong Kong, Yantian, Port Kelang, (the Suez Canal), Port Said, Haifa, Naples, Barcelona, Valencia, Halifax, New York, Norfolk, Savannah, (the Panama Canal), Ningbo。

此外，Zim Integrated Shipping Service 已有現行經由地中海之環球航線，其航行區域爲亞洲~中東~歐洲~美東~美西~亞洲。如果託運人接受較長之航行時間，則本航線也有可能承運自亞洲

經由蘇伊士運河輸往美國東岸之貨物。

三、運費水準動態

Aires Maritime Transport 以日租美金 24,000 元租用貨櫃船

Aires Maritime Transport 近日執行其選擇權，欲自其子公司購入 1990 年建造名為“CMA-CGM”之 2,917 TEU 貨櫃船。該輪目前以每日 15,800 元美金之租金出租給法國營運人 CMA-CGM。租船合約將於今年九月到期。但 CMA-CGM 決定續租該輪，日租金美金 24,000 元，為期 5 年。

Aires Maritime Transport 乃國際船東，總部設於百慕達，該公司股票最近於 NASDAQ 上市，擁有船隊含油品船 7 艘，中型貨櫃船(1,799~2,917 TEUs)5 艘。

WTSA 調整廢紙運費

太平洋西向運費穩定協定(The Westbound Transpacific Stabilization Agreement, WTSA)宣佈自 9 月 1 日起調升由美國輸往亞洲之廢紙運費，每 40 呎櫃美金 50 元。至於漲價理由，WTSA 表示係基於運送成本逐步上升及廢紙交易量之顯著成長。2005 年首季美國至亞洲國家貨櫃量達 212,000 TEUs，比 2004 年同期增加 4.1%。

Maersk Sealand 對中東航線徵收附加費

Maersk Sealand 自 7 月起就進/出印度、巴基斯坦及中東(波斯灣及紅海)而由其母船所運送，並且停靠日本港口之貨物課徵手動訂艙附加費(Manual Booking Surcharge)及手動進艙單附加費(Manual Dock Receipt, D/R)。該兩項附加費各為日幣 2,500 円，於每次以傳真或電話方式進行訂艙時徵收。Maersk Sealand 說明之所以額外收取係為鼓勵託運人多加使用電子商務服務。該公司於今年 1 月起已開始就亞洲域內進/出日本之貨物課徵類似附加費。

長榮日本海運起徵文件製作費

長榮日本海運公司於 7 月 12 日宣佈針對日本~紅海/中、近東/印度航線上進/出日本之貨物，自 8 月 1 日起徵收每份提單(Bill of Lading, B/L)日幣 1,700 円之文件製作費。所持理由為本航線之資料處理工作一直大幅增加。直到去年，文件製作費只適用在日本~南韓及日本~中國航線，惟該費用之收取也遍及歐洲及亞洲域內航線。

TSA 針對東向貨物徵收附加費

太平洋運費穩定協定(TSA)決定自 8 月 15 日起，就亞洲輸往北美內陸點及東岸之貨物收取內陸燃料附加費(Inland Fuel Cost Surcharge)。該等附加費之金額為每櫃美金 137 美元，適用迷你陸橋(Mini-landbridge)及複合運送內陸點(Inland Point Intermodal)之貨物，每櫃美金 40 元，適用 Local(落磯山以西 9 州)和“Group 4”區屬加利福尼亞、俄勒岡、華盛頓三洲內之卡車運送。TSA 表示該附加費將隨美國能源部(US Department of Energy, DOE)國家柴油價格指數(National Diesel Price Index)之波動而浮動。TSA 計劃於 1 月 1 日、4 月 1 日、7 月 1 日、10 月 1 日作調整，以

精確反映油價趨勢。DOE 報告指出，每加侖之柴油價格自今年初之美金 1.96 元調升為 2.41 美元，調幅為 23%。

四、貨櫃運送量動態

歐亞航線 1~5 月之貨量成長 10.6%

根據日本 Kaiji Press 之調查，今年前 5 月由海運同盟會員公司所承運之亞洲輸往歐洲貨物成長了 10.6%，達 2,284,000 TEUs。從目的地看，往北歐之貨物成長幅度只達 1 位數之 7.3%，但往地中海地區之貨櫃量成長率則打破去年記錄，超出 20%。單就北歐地區看，運往主要大國如德國之貨量較為停滯，而往東歐及蘇俄之貨量則大幅成長。單就地中海地區看，往義大利 -- 本區最大市場 -- 之貨量低於去年水準，但運往東地中海如埃及、黑海及土耳其之貨物顯著成長，土耳其高達 35%。

遠歐運費同盟(FEFC)所屬成員船公司，1~5 月間共承運 1,663,000 TEUs 亞洲輸往北歐之貨櫃，亞洲輸往地中海區承運量則跳升至 621,000 TEUs。隨著地中海區貨量之突然激增，北歐區占總貨量之比重下滑 2.2%至 72.8%。國別承運量，請參閱下表。

Europe-bound Cargo from Asia in January-May 2005

Unit: TEU

	Destination	Volume	Share
North Europe	The U.K.	391,000 (3.9%)	23.5% (-2.4)
	Belgium / Luxembourg	171,000 (10.0%)	10.3% (0.4)
	The Netherlands	309,000 (5.5%)	18.6% (0.2)
	France	126,000 (12.5%)	7.6% (0.4)
	Germany	346,000 (1.1%)	20.8% (-0.6)
	Denmark	46,000 (20.7%)	2.7% (0.2)
	Sweden	51,000 (19.4%)	3.1% (0.3)
	Finland	50,000 (18.0%)	3.0% (0.2)
	Norway	22,000 (16.1%)	1.3% (0.1)
	Baltic States	20,000 (14.5%)	1.2% (0.1)
	Czech	15,000 (24.7%)	0.9% (0.1)
	Hungary	8,000 (7.7%)	0.5% (0)
	Poland	36,000 (7.2%)	2.2% (0.2)
	Russia	39,000 (46.2%)	2.3% (0.5)
	Slovakia	4,000 (46.9%)	0.2% (0)
	Others	29,000 (3.3%)	1.7% (0)
		Total	1,663,000 (7.3%)
Mediterranean	Italy	153,000 (-0.5%)	24.6% (-2.7)
	France	52,000 (17.2%)	8.4% (-0.3)

Spain	120,000 (26.9%)	19.3%	(1.0)
Greece	19,000 (5.6%)	3.0%	(-0.1)
Turkey	71,000 (35.5%)	11.4%	(1.3)
Egypt	24,000 (55.4%)	3.8%	(0.3)
Other West Mediterranean region	7,000 (44.1%)	1.2%	(0.1)
Other East Mediterranean region	50,000 (2.0%)	8.1%	(-1.3)
Black Sea region	68,000 (55.6%)	10.9%	(0.9)
North-Africa region	57,000 (39.1%)	9.2%	(0.8)
Total	621,000 (20.1%)	—	

Note :Figures in parentheses indicate comparison with the previous year.

五、海運同盟動態

PONL 打算從 13 個同盟及聯營集團退出

依 Maersk Sealand 發給託運人之新聞稿所示，P&O Neolloyd(PONL)計畫退出 7 個運費同盟及 6 個聯營集團(Consortium)，包括(The Grand Alliance, GA)詳如下表，此舉與 A.P.Moller-Maersk Group 之接收標購案有連帶關係。此乃 Maersk Sealand 首次將 PONL 之有意退出 GA(成員有 PONL、NYK、OOCL 及 MISC)公諸於大眾，雖然 GA 早已認可 PONL 之退出。Maersk Sealand 自認如需單獨運航，也有能力維持服務品質。該新聞稿另指出 PONL 將繼續留在 PONL 與 Maersk Sealand 雙方同為加盟會員之海運同盟及聯營集團，含 FEFC 在內，因為不必擔心 PONL 被 Maersk Sealand Group 併購後之市占率會超過歐聯(European Union, EU)獨占禁止當局(Anti-trust Authority)對聯營集團市占率，原則上不得超過 30%之規定。如有超出，必須申請獨占禁止之豁免。

Conferences / Consortia P&O Nedlloyd Plans to Withdraw

[Conference]
* Australia/New Zealand to Europe Liner Association
* EANZC (Europe to Australia and New Zealand Conference)
* EEAC (Europe-East Africa)
* ESPMC (Europe-East Africa)
* NE/DC (Europe-Middle East)
* New Caribbean Service Rate Agreement
* WITASS (Europe-Carib)
[Consortia]
* EPIC3 (Europe-Indian Subcontinent with CMA-CGM, CP Ships)
* Eurosal/NCS Consortium (Europe-Carib, WCSA with CSAV, HSUD, CMA-CGM, Hapag)
* Grand Alliance

* New ANZ Consortium (A number of separate agreement on the Europe-NZ, AUS trade with Contship<CP Ships>, CMA-CGM, Marfret, HSUD, Hapag)
* Slot Charter Agreement between P O N L and MSC (Europe-East Africa)
* Vessel Sharing Agreement between P O N L and HSUD (Europe-ECSA)

油輪市場動態報導

洪順地²

國際原油價格呈現上升態勢，布倫特原油現貨價於七月底的報價為每桶 58.38 美元，不過原油運輸市場卻略有降溫的趨勢；BDTI(Baltic Dirty Tanker Index)在 7 月 28 日指數為 1106 點，與前一週相比，下降 5.6%，創今年新低。

VLCC 市場在七月略有起色，運費在穩定中仍有上升的趨勢。在七月第一週如各界預期反彈，以中東到遠東的路線為例，運費率回漲了二十點左右。第二和第三週的費率更一舉衝破 WS 100 點。但中旬過後，由於運力過剩的形勢沒有改善(預估未來 30 天仍有 40 至 50 艘船的運力)。多數船東似乎以能成交為第一考量，使得中東灣東行運價開始緩步下降。儘管 OPEC 想用增產的方式來促使油價下降，但即使增產幅度已達到飽和，對於油價及運力過剩的情形似乎沒有太大的影響。西非到遠東的成交數增加，但是又因為出貨有所停頓，加上多數船東仍在觀望而導致東、西行運價皆有不同程度回跌。一艘 26 萬噸級船，西非至美東，成交運價達 WS(World Scale) 110；7 月 29 日，中東灣至日本 25 萬噸級船運價報 WS 91；中東灣至美灣 28 萬噸級船運價報 WS 80；西非至中國航線 26 萬噸級船運價報 WS 73；除西非至美灣 26 萬噸級船運價報 WS 82.5，維持基本持平外，其他的報價均比前一週下降 3%-14%不等。

在 Suezmax 船型方面，西非到美國費率由月初的已接近 WS 150。在中東灣區，船東看好需求增加，往遠東的費率由月初的 WS 120 上漲到 WS 125。地中海和黑海航次費率為 WS 115，較七月第三週上升百分之十四。七月份 Suezmax 船一年期出租行情在月底為三萬八千元美金。

Aframax 船型方面，加勒比海到美國的船期則因颶風侵襲而受到影響，費率下跌至 WS 175。中東到遠東的成交價報 WS 135 點，英國至歐陸的航線則跌落到 WS 105。跨地中海航線的成交價報 WS 115 點。由於未來將還有大量新船進入市場，目前運價是否觸底，業界看法不一。

成品油輪運輸市場 BCTI (Baltic Clean Tanker Index)於 7 月 28 日指數為 999 點。新加坡到日本 MR 的運費小漲，太平洋航線表現較佳，3 萬噸級船運價自 6 月上旬以來一路上升至今。但大西洋航線交易回落，已持續一個月的運價下調仍未停止。歐洲至美東 3.7 萬噸船運價報 WS 216，下降 6.5%；加勒比海至美東 3.8 萬噸級船運價 WS 212，下降 9.6%。中東灣至日本 7.5 萬噸船運價報 WS 185，下降 1.0%；5.5 萬噸級船運價報 WS 227。整體而言，七月份船東在遠東的市場可取得較好的費率，不過指數卻受其他如中東到遠東和美國航線的影響而下滑。

VLGC (Very Large Gas Carriers) 的現貨船行情在貨運量相同，但船噸卻減少的情況下有所

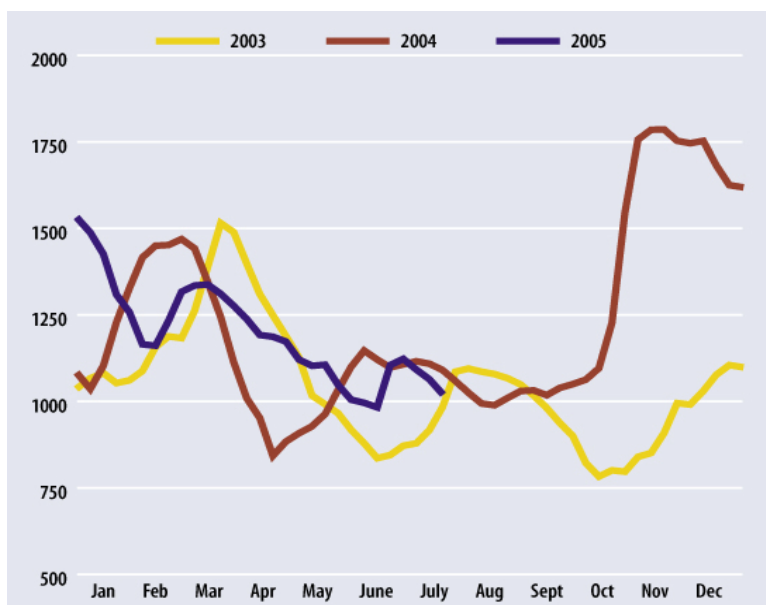
²中國航運股份有限公司 副總經理

好轉。中東灣到日本的運費已回漲到每公噸三十五元以上，運務量也同時增加中。預期八月份的市場將會是持續上漲的局面。

綜合上述油輪市場變化，所列圖如下：



Baltic Spot Rates — Crude Oil



Baltic Clean Rates



TANKER WS RATE CHART - JULY/2005

DIRTY	TYPE	8-Jul	15-Jul	22-Jul	29-Jul
MEG / WEST	VLCC	63.5	72.5	85.0	82.5
MEG / JAPAN	VLCC	73.5	102.5	115.0	95.0
WAF / USG	VLCC	82.5	83.5	85.0	85.0
WAF / USAC	130,000	120.0	100.0	110.0	122.5
SIDI KERIR / W. MED	130,000	68.5	100.0	97.5	115.0
N.AFR / EUROMED	135,000	185.0	165.0	110.0	115.0
UK / CONT	80,000	120.0	117.0	122.5	100.0
CARIBS / USG	80,000	175.0	170.0	200.0	167.5

VLCCs fixed all areas in the week :	41	40	38	31
Previous week :	68	41	40	38
VLCCs avail. in MEG next 30 days	41	47	47	54
Last week :	41	41	47	47

CLEAN	TYPE	8-Jul	15-Jul	22-Jul	29-Jul
MEG / JAPAN	55,000	220.0	227.0	225.0	228.0
MEG / JAPAN	30,000	310.0	310.0	310.0	335.0
SINGAPORE / JAPAN	30,000	220.0	235.0	250.0	275.0
CARIBS / USNH	38,000	275.0	245.0	240.0	225.0
CARIBS / USNH	30,000	350.0	310.0	305.0	2850.0
UKC-MED / STATES	37,000	265.0	250.0	235.0	220.0

1 YR T/C USD PER DAY)-THEORETICAL

	TYPE	8-Jul	15-Jul	22-Jul	29-Jul
VLCC	(MODERN)	\$52,500	\$52,500	\$55,000	\$52,500
SUEZMAX	(MODERN)	\$37,500	\$37,500	\$40,000	\$40,000
AFRAMAX	(MODERN)	\$30,000	\$30,000	\$30,000	\$30,000
PRODUCT	80,000	\$28,000	\$28,000	\$28,000	\$28,000
PRODUCT	40,000	\$23,500	\$23,500	\$23,500	\$23,500

資料來源：Fearnley. Fairplay.



專題報導

海難事故發生時應採取之步驟 — 船東船東代理行告知 (上)

黃明敏*

~~ 前言 ~~

多種海難事故發生中，有關船舶之“碰撞”有各種不同的型態而有不同的理賠人與對象，因此探討本文主題之前，筆者認為應將「船舶」一詞做一明確定義之必要。依協會時間條款(Institute Time Clause)本旨所稱船舶為何？**開底型駁船及無動力駁船**均屬船舶。載送起重機而被拖帶之平底船，以及具有甲板及艙蓋船型結構，但平底無舵或推進力，而被使用於管道挖泥者均得被認定為船舶。結構之主要目的，係繫泊於固定狀態，則不被認定為船舶。飛船非船「可航行性」為判定基礎，然船舶是否具有自有動力並非必要。如一船舶碰撞者為沉船，該沉船為「船舶」或「殘骸」之認定，以是否有施救該沉船之合理期待為依據。

當船舶遭遇海難事故時，被保險人（以下簡稱船東）應以最迅速之方法通知保險人，並應提供海難中之現況及資料，也應盡其可能防止損傷之擴大，並努力減輕其損傷。因此船長，船東，代理行，當海難事故發生時，應採取適切、迅速、正確之資訊通知船東隨即轉告保險人是很重要的。茲就船體保險索賠或 P&I 保險索賠 (Hull Insurance Claim OR P&I Insurance Claim) 及海難中可能發生之海難救助 (Salvage)，碰撞 (Collision)，共同海損 (General Average)，海損修理 (Average Repair) 五項，應採取之步驟分章說明如下：

第一章 船體保險索賠或 P&I 保險索賠

(Hull INSURANCE CLAIM OR P&I INSURANCE CLAIM)

船體保險為“物”的保險。而 P&I 保險為“賠償責任”之保險。簡言之 Protection (防護) 為船舶所有人所負法定或契約責任及以雇主身份對所僱用之船員所負之責任。而 Indemnity (補償) 為運送人對所運載之貨物所負之責任。具體而言，防護及補償協會乃係承保船東因各項危險所發生的責任與費用。

*巨洋航業顧問股份有限公司 董事長、
中華海運研究協會 常務理事、
英國海事工程師暨驗船師顧問學會 高級會員、
歐盟海事鑑定師暨顧問協會 會員、
中華民國仲裁協會 海事仲裁人

一、船體保險承包範圍 (Hull insurance cover)

船舶遭受損傷時，總與船體保險人有關。與他船發生碰撞，當然由船體保險人來處理，因為在四分之四碰撞條款 (4/4ths Running Down Clause) 下，保險人承保對他船及其船上的貨物，負有四分之四之碰撞責任。此條款納入在日本特別條款第五種，第六種 (Japanese Special Clause No.5, No.6) 以及協會時間條款 (Institute Time Clause)。有關船體保險承保範圍之註解，將在第二章之後詳加說明，概略承保如下：

- (a) 自己船舶之損傷。
- (b) 在四分之四碰撞條款下之碰撞損傷 (對他船及它船上貨物之責任)。
- (c) 自己船舶之救助。

二、P&I 保險之承保範圍

有些項目，係由 P&I 保險承保的責任，其詳細資料請船東向所加入之 P&I CLUB 索取。

- (a) 人命損失，受傷及疾病。
- (b) 遣送費用。
- (c) 在船體碰撞條款中所排除之"除外條款" (註 3) 下之碰撞責任。
- (d) 非屬於碰撞之損傷案件—被保船舶，對非因碰撞對他船或其他航行器具，或他船或航行器具上財產所造成的損失或損傷之責任。(如:浪激損害規則) ~請參閱第三章碰撞 (3) ~
- (e) 對固定物或漂流物損傷。(如:碼頭、浮筒.....)
- (f) 對沉船殘骸之移除。
- (g) 對被保船舶上之貨物或其他財物之損失或損傷責任。
- (h) 油污染。
- (i) 罰款或處罰。
- (j) 船東無法由貨物關係人中，回收共同海損屬於貨物該負擔之分擔額。

註：

1. 協會時間條款 (Institute Time Clause) 中有關碰撞責任，其標準式為 P&I Club 承保四分之一，而船體保險人承保四分之三。
2. 台灣遠洋漁船現況，碰撞責任四分之四由 P&I Club 承保。
3. "除外條款" ITC 第 8 條條文,不得擴大至被保險人應負責之下列各項:
 - 8.4.1 對障礙物、沉船、貨物或其他任何物體之移除或處置。
 - 8.4.2 除他船或其船上財物以外之任何財物或私人財物或任何其他物品。
 - 8.4.3 在被保船舶上之貨物或其他財物或被保船舶之期約租備。
 - 8.4.4 人命之死亡、受傷或疾病。

第二章、海難救助

無論在任何情況，當人命遭受危險，或船舶或貨物遭受損傷或損失之威脅時，船長應立即為他的船舶以及船上所有人命財產之安全，採取預防措施。他將不受任何限制，以他自己最好的判斷去處理，直到此威脅解除為止。因此，船長應以最迅速方式，將此海難事故情況通知船東，以便船東能即時將此事故情況轉告船舶保險人。

在接受外來之協助前，船長應以實際需要通知船東關於援助協議之條件，換言之，是需要海難救助（Salvage）抑或拖船（Towage）。

一、立刻報告船東 / 保險人

當海難事故發生時，海難營救責任寄託在船長之身上，保險人將運用豐富經驗與全球水域之救難公司及遍佈全球各地之海損理賠代理店工作網，來協助船長處理此海難事故。

儘速使船東與保險人建立起合作的關係，此種相互支援與合作之關係，是基於由船上提供原始資料所建立的。

當發生擱淺（Grounding），機器故障（Engine Breakdown）或火災（Fire）時，以下的資料及判斷報告對船東及保險人是否決定僱用救難專家（Professional Salvors）有所助益。

1. 擱淺（Grounding）/ 沉沒（Sinking）

“Grounding”與“Stranding”英文屬同義字，皆指船舶之擱淺。但船舶保險對此有不同之定義。Grounding 多指經常性之擱淺，如蘇伊士運河、巴拿馬運河等水域之擱淺，亦即 Touch and go 而“Stranding”則指船舶與水底、岩礁或海岸發生接觸，而繼續擱住經相當可察覺時間。

- (a) 確定正確船位及時間。
- (b) 擱淺時之船速。
- (c) 船艏方向及船體傾斜度。
- (d) 事故發生前後，測量各艙櫃之記錄，並於一定時間隔測量查核其結果。
- (e) 呈報任何漏油情況。
- (f) 測量船周圍之水深，並描述略圖。
- (g) 註明海床 / 沙 / 岩石，和珊瑚礁（Coral Reef）的情況。
- (h) 註明海面及天氣情況，例如海流 / 浪高 / 風力 / 風向以及低潮與高潮之潮差。
- (i) 船上貨物的明細表，如形狀 / 性質 / 數量 / 裝載佈置。
- (j) 報告是否可能損害到船身 / 主機 / 舵機和潤滑油。
- (k) 計算前後吃水差，以便調查是否利用壓艙水，燃油和 貨物從擱淺中減輕船舶。
- (l) 保持本輪之穩定，當起風浪或漲潮時可能會發生危險。因此你必須考慮灌水進空艙之

可能性，如此會使船體穩固於擱淺之位置上。

(m) 以船長的判斷該採取何種步驟來救船。

(n) 以船長的想法是否以本輪自己的人力，足以浮起本輪或必須僱用專業救難人員。

暫停做浮起的嘗試，直到船舶擱淺位置確定，以及查明是否損害到船體，這是最有利的策略。

2. 機器故障 (Engine Breakdown) / 舵損壞 (Rudder Damage)

(a) 發生意外事故時之日期，時間，船位和航向。

(b) 註明海面和氣候的狀況，例如水流／浪高／風力／風向。

(c) 查明是否有任何岩石在附近和船舶是否擱淺之可能。

(d) 報告故障原因和何種機件破損／損壞。

(e) 是否船員進行修復工作和現在正在採取何種緊急措施。

(f) 以輪機長的判斷是否這種損壞／破損能被船員修好。

(g) 船上貨物的明細表，如形狀／性質／數量和裝載佈置。

(h) 以船長的觀點是否須要外來協助。

3. 火災 (Fire)

“Fire”一詞，指引燃 (Ignition) 而燃燒，而海上保險所指火災為意外發生之火，在不該燃燒之處所燃燒，不該燃燒之物燃燒。因火災遭致煙薰或因救生致浸濕之損害，或貨物著火而過熱損及他物，皆視為火災損失。惟貨物之自燃或油櫃加熱之 over-heating 造成之貨損，因無火災發生，不視為火災損失。

(a) 啓航和目的地港口明名稱。

(b) 當發現火災時，船舶的航向和船位。

(c) 當發現火災時的日期和時間。

(d) 何處開始起火。

(e) 推測火災的起因和目前之境遇和火災的演變。

(f) 採取滅火措施及有關它的效果。

(g) 船上貨物的明細表，如形狀／性質／數量／和裝載佈置，特別指出是否有易燃／易爆或危險物品。

(h) 假如有的話，損壞貨物的數量（燒過或潮濕）

(i) 假如有的話，損壞船體的程度。

(j) 天候和海象的情況，如風力／風向／海浪之情形。

(k) 船長的判斷是否火災能由船員控制或需要外來的協助。

二、海難救助的請求 (Request for salvage)

假如情況允許的話，海難救助 (Salvage Assistance) 應經過船東或保險人就近的代理行磋商後請求之。救助合約 (Salvaeg Contract) 暫不能簽字，要一直等到船東或保險人接獲通知，了解整個狀況之後，始能簽約。這是相當重要的，目的在避免重複指派救難者，以及一個不須要的救助契約，應依其整個情況去選擇最適當的契約和救難者。

如果船舶瀕臨危急而救難操作處於緊急，沒有機會與船東／保險人聯繫時，選擇能提供適當之救助人，僅依賴船長選擇最有利的條件與救難者簽約，契約應由船長簽字。如果不成功不計籌 (No Cure No Pay) 契約被要求的話，則建議採用勞氏標準試救助協議書 (Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement 簡稱 LOF 2000)。若與日本救難者簽約，則建議採用日本船務交易件委員會 (The Documentary Committee of The Japan Shipping Exchange Inc.) 所製訂之救助協議書 (內容仍為 No Cure No Pay)。在比較下，日本式契約較可節省海難救助報酬及法律費用。

當船舶和貨物很容易被救助時，船長切勿簽 No Cure No Pay 之契約，例如船舶發生機器故障，飄流而無觸礁或碰撞危險時，船長應選擇按日計酬 (Daily Hire Basis) 或總金額計酬 (Lump Sum Basis) 簽約，則可替船東節省救助費用。總之，船長／船東在簽約之前，應須與保險人保持密切之磋商。

這總是，由遇難船的船長來決定是否需要救助服務。若果，船長需要救助服務時，則所有其他關係人皆有義務，協助船長獲得最妥善的服務。

下列是不幸的例子，它有時因船東與船體保險人因不充份溝通與磋商之結果。

- (a) 一艘遇難船舶之船長，要求救助服務，例如在暴風中請求他船在旁戒備 (Stand by) 或請求從岸上運來船錨，而卻在該項服務已進行且在途中時，求助之船舶，因其他原故獲救，如幸逢天氣好轉等。
- (b) 經船長/船東提出請求後，救助服務隨即展開，但在救助人願意且能夠完成時，卻因船長/船東改變初衷。另屬意其他的救助人，造成已加入服務者被解僱。
- (c) 遇難船舶船長，向經過事故現場的助救人或船舶請求援助，但岸上船東卻另洽其他救助人並訂定契約，且令急速趕往現場，而造成兩者之一無法獲得最終保留財產權。
- (d) 船長/船東向救助人請求援助，救助人即派救難船趕往遇難現場或已抵達時，港口或運河當局卻不准救助人施行救難任務，並堅持必須使用當地或政府經營之救難組織，此種情形，確曾在澳洲、埃及、菲律賓、印尼及中國大陸等地發生過。

以上之列舉，倘若救助人，對救助行為已投入時間、勞力或風險時，縱使其對獲救之危財產並無任何有益之貢獻，該救助人仍有救助報酬之請求權。易言之，船東也許須支付兩倍救助報酬。

最後必須說明的是，國際救難組織會員名單，船長/船東應注意，並非所有會員在任何情況，皆有能力提供適當援助，因此在選擇救助時，首先應儘快與保險人或理賠代理店洽商。



三、施救期間與施救後應採取之措施

1. 與救助人保持密切的合作。

救難工作進行期間，船東、船長、船副以及船員應儘其所能配合救助人。在施救期間，為施救之目的，救助人得在合理範圍內免費使用船上機械，傳動裝置、錨、錨鍊、物料以及其他裝備。

2. 記錄施救過程

在施救期間，船長應準備一份詳細記錄，包括下述所列各項目，並於施救完成後，寄送一份該記錄之航海日誌摘要報告給船東。在進行救助費金額談判時，該報告具有相當重要之參考文件。

- (a) 所有與事故相關之各種狀況，按各施救階段，分別記載 地點、時間、氣候等。
- (b) 有關救助人之資料，其裝備、效率、辛苦程度、人員或財物所受損失，以及所冒風險等。
- (c) 本輪船員所採取的配合行動，如幫浦操作 (Pumping)，平艙 (Trimming)，減輕載重 (Lighting)，貨物拋棄 (Jettison of Cargo)，用船上本身動力嘗試脫離，及火災時滅火器 (CO₂) 消耗量等。

3. 決定交船地點：

船長於簽訂救助契約時，例如勞氏通用契約 (Lloyd's Open Form)，當時若不易決定適當之交船地點，即不用填寫。由船長/船東諮詢船舶保險人之後，再與救助人商定交船地點。無論如何，船長/船東應儘其可能說服救助人同意在安全及方便施行必要修理港口或地點交船，使其能安全地繼續其原來的航程。

交船地點一經同意後，救助人有時會提議港外交船，船長/船東在港務當局准許進港而無延誤太長時間下，應要求救助人將船拖入港內或繫泊於碼頭。

4. 取得適航證明 (Seaworthiness)

當施救任務完成後，必須特別注意船舶之適航性問題，若發現或覺得有任何損害，會直接或間接影響其適航性時，應請求船級協會 (Classification) 檢驗，並依其法定之規定辦理。

四、有關救助契約之基本認識

1. 不成功不計酬契約 (No Cure No Pay Contract)

- (a) 勞氏標準救助協議書 (Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement 簡稱 LOF 2000)。
多數的救助服務，皆採用“勞氏通用契約” (Lloyd's Open Form)，在該契約下之施救服務，係以“不成功不計酬”為原則，換言之，若無財產獲救，則無報酬。但施救成功，則報酬可能頗高，但絕不會超過獲救財產之價值。簽訂 Lloyd's Open Form 有利之一是，當遇難船舶急需救助時，因船長/船東及貨主對契約條件均已熟悉，船長/財產主

人，不必經過談判救助契約之細節，即可逕行簽約。採用此種契約的另一優點是，可以獲得保障，避免救助報酬問題，即使被提送缺乏審理救難案件經驗之法庭裁決，或法庭之判決可能受愛國偏見之影響。

以下是有關 LOF 之綱要以及應注意事項。

✚ 此種契約同意書，係由救助人即所謂“立契約人”或救難船船長為代表與遇難船船東或該輪之船長為代表，所簽訂的。

✚ 船長（或其他獲授權簽約之人，但以船長為佳）僅係以船舶、燃油、貨物及運費收益人等之代理人身份簽約，並對各利益人產生個別的約束，而非集體的約束，即各獲救財產之分攤報酬義務，係個別的責任，而非連帶責任。

✚ 救助人應儘其可能救助遇難財物。

✚ 救助人得於合理範圍內，免費使用遇難船舶上的屬具，裝備。

✚ 船東/其代理行/船長在救難進行中，應充份配合。

✚ 施救完成且救難終獲成功後，船東即必須應救助人所要求之金額提供擔保，以應理賠之需。

✚ 船東所提供之擔保（Security），僅限於代表受難船舶，以及該船舶之物料（Stores），燃油，運費為限。若救助人要求船東代表貨物或其他利益提供擔保時，應即刻通知船舶保險人，無論如何，未經船舶保險人同意之前，船東不得提供此種擔保。

✚ 在未取得擔保之前，救助人為了他的報酬，得對獲救之財物，行使海事留置權（Maritime Lien），若未經救助人之書面同意，不得將獲救之財物，自救助人放置之處所移動。

✚ 如果各相關利益人對救助報酬未能達成協議時，則應送交倫敦，提付仲裁（Arbitration）。

✚ 若某一當事人或其他人對裁定之金額不滿意時，可利用契約內所附帶之上訴條款。但必須於勞氏裁決委員會（Committee of Lloyd's of the Award）發佈結果後 14 天內，提出上訴通知書（Notice of Appeal）。

✚ 救助裝載油類之油輪時，救助人在施救過程中，應儘其所能，防止油類從油輪洩出，即使救助不成功，但若救助人防止油污染的發生，縱使契約中「不成功不計酬」之原則，救助人得自該油輪之船東，獲賠其所發生之合理費用，以及不超過該費用 100% 之額外補償。上述費用及額外補償，係由船東 P&I 保險來理賠，而不在船舶保險之理賠範圍。

(b) 日本船務交易所文書委員會專用「不成功不計酬」救助契約 (Salvage Agreement “No Cure No Pay” under The Documentary Committee of The Japan Shipping Exchange, Inc.)。採用此種契約的好處是，先進行救助，事後再估計救助報酬，且比採用 LOF 費用為低，尤以當救助高價值船舶的時候。另一個好處是，船東船舶/保險人可省略法律費用，且救助方面，多由救助人及船舶保險人以友好協議方式解決，無須提付船務

交易所仲裁。

茲摘要說明與 LOF 之主要不同點如下：

- ✚ 救助報酬費之多寡，主要是依據救助行為所發生之成本及費用來決定，再通盤考慮其他之因素，如救助人所遭遇之困難，救助技術熟練程度，及獲救財產之價值等。而 LOF 對於任何救助報酬費之決定，主要係依據獲救財產之價值為基礎。
- ✚ 日本救難公司，其救助費用價目表上，訂有一條獎金給付辦法，允許他們另獲總救助成本 50% 之費用，做為救助成功之獎金。
- ✚ 救助報酬費是由個獲救財產之所有人，按其個獲救財產價值之比例分攤。

2. 以固定金額為基礎之拖曳契約 (Towage Contract on Fixed Amount Basis)

在本契約下，除非雙方當事人另有約定，否則不論救助任務是否成功，均應照付救助報酬。此種契約，依各別情況而採用按日計酬 (Daily Hire Basis)，總金額計酬 (Lump Sum Basis) 或其他計酬方式。

當船舶僅需簡單之拖曳服務時，例如船舶發生機器故障，或船舶於救助成功獲救後，擬拖往修理地點時，建議船東/船長，採用本契約。但必須注意的，貨物利益人經常藉此指控船舶不適航，而拒絕支付其理應分攤之救助費用，特別在船舶發生機器故障，需拖曳服務時。

因此，在有充分時間可選擇契約時，例如危險程度不甚緊迫的情況，為了決定適當的契約，船東/船長應諮詢船舶保險人，這與船舶擱淺或沉沒時不同，船舶保險人，會推薦適當的救助人，提供合乎各別情況需要之契約，及各種應變措施，使船東之利益獲良好的保護。

以下幾點可供是否決定以固定金額之方式，僱請拖救服務。

- (A) 船舶保險之承保條件，是否附有“小額共同海損” (Small General Average clause) (請看以下)，此條款在日本保險市場，僅適用於貨櫃船，雜貨船及一些汽車搬運船。

"Small General Average Clause"

It is agreed that in the case of Owners not claiming General Average Contributions for cargo and/or other interests, the following will apply:

- (a) If the General Average sacrifice and expenses without allowance of commission and interest do not exceed *Yen 30,000,000.this insurance to pay the whole.
- (b) If the General Average sacrifice and expenses without allowance of commission and interest are in excess of *Yen 30,000,000 .this insurance to pay Yen 30,000,000.

*or the equivalent in another currency.

上列條款譯文如下：

"小額共同海損條款"

茲同意，船東不向貨方或其他利益人索賠共同海損分擔，將可適用下列規定：

(a) 若共同海損犧牲和費用（除佣金和利息），未超過*日幣 30,000,000.元，則本保險將全額賠付。

(b) 若共同海損犧牲和費用（除佣金和利息），超過*日幣 30,000,000.元，則本保險將賠付日幣 30,000,000.

*或其他等值之貨幣

(B) 船上是否載有貨物，若有，收貨人之人數及他們在總救助價值（salved value）包括船舶價值中，所應分擔之比例

(C) 船東是否可能取得貨物利益人之適當擔保，使得船體利益人能回收應由貨物利益人分擔之金額

(D) 船舶之船期等 “TOWCOM” International Towage Agreement（按總額計價方式），
“Towhire” International ocean Towage Agreement（按日計價方式）。

最後必須注意的是，已在拖曳契約（Contract of Towage）下之拖曳（Tug）其額外服務，可能構成海難救助（Salvage）要素。例如拖船與被拖船在拖曳進行中，遭遇困境時，在正常情況下，受拖曳契約之限制，不能放棄被拖船舶，在拖曳契約規定下，必須儘其可能履行後，或被要求之服務顯然超出契約規定之範圍，才能請求契約金額以外之報酬。例如，被拖曳之船舶，在暴風中因纜繩斷裂而漂流，後經拖船之努力而獲救，則該項服務可能被認為超出拖曳契約範圍，拖船得有權主張救助費用。另一方面，若因拖船之疏忽，而造成被拖船之擱淺，則拖船不得對被拖船或貨物，要求額外戒備（Standing by）及額外拖助費。

根據英國法律規定，在拖曳契約下之拖船，若要主張購成「救助服務」，必須符合以下兩項要件：

(a) 被拖船舶之陷於危險，係因當事人所無法合理預期之情況所造成，並且

(b) 所發生之危險，或拖船所執行之任務，不能被合理認定係在拖曳契約範圍內。

五、安排擔保（Arrangements For Security）

一旦救助服務終了，必須由救助人所同意的個人/商號或公司，提供擔保予救助者。擔保人（Guarantors）-船體保險人，被要求簽發保證狀時，必須先取得兩份同意書，其一是抵押權人（Mortgagee）或質權人（Pledgee），另一是船東或被保險人。要求抵押權人或質權人之同意書是依據附在保單上之“損失賠付條款”（Loss payable clause），必須將保險理賠金給付該條款所指定之受領人（Payee）。

該條款範例如下：

"LOSS PAYABLE CLAUSE"

The Underwriter is hereby advised that ABC MARITIME S.A.(the "Ship owner") as ship owner of Panamanian flag motor vessel (the"Vessel") assigned to THE BANK OF xxx LTD. (the "Assignee") as the Assignee all claims of whatsoever nature payable under this insurance in respect of the Vessel.

Accordingly, the Underwriter hereby agrees :

In the event of all losses other than actual, constructive, arranged, or compromised total loss of the Vessel :

(I) The insurance proceeds not exceeding U.S. Dollars Two Hundred Fifty Thousand (U.S.\$250,000.) shall be released to the ship owner or as the ship owner shall direct.

(II) The insurance proceeds not exceeding U.S. Dollars Two Hundred Fifty Thousand (U.S.\$250,000.) shall be payable to the Assignee unless the Assignee shall have given their written consent that such claim shall be released to the repairers or salvors for the repair, salvage or other charges involved or to the ship owner or its nominee as reimbursement, if it has fully repaired the damage and paid all of the salvage and other charges. In the event of actual, constructive, arranged or compromised total loss of the Vessel, the insurance proceeds shall be paid to the Assignee up to its interest which may appear, and the balance, if any, to the ship owner or its order.

The Underwriter agrees that the Assignee shall be given at least fourteen (14) days' prior telegraphic notice of cancellation, termination or expiry of this policy or any failure by the ship owner to pay any premium as and when due.

本條款譯文：

“損失賠付條款”

茲經本保險人通知 ABC MARITIMESA (船東)，係巴拿馬籍輪船之船東，將本船舶保險全部理賠付款，讓受予xxx銀行 (The Assignee)。因此，本保險人據此同意：

若非屬於確實、推定、安排或協議全損之所有損失：

(I) 保險理賠金，未超過美金 250,000.，則直接付給船東或船東所指定之人。

(II) 保險理賠金若超過美金 250,000.，則應付給讓受人 (Assignee)。除非讓受人已書面同意該理賠金須付給修理人或救助人，以應修理、救助及其他有關費用之支付或付給船東或其他指定人，做為完工修復或支付一切救助及其他費用。若係屬於船舶之確實、推定、安排或協議全損時，則保險理賠金付給讓受人，但以明確之權益為限，若有餘額須付給船東或其指定人。若讓受人以書面通知本保險人，有不履行任何協議之事件存在，則保險理賠金應以明確之權利為限，給付讓受人，若有餘額時，須給付船東或其指定人。

本保險人同意讓受人，至少有 14 天的期限，以電報通知註銷、終止或終結此保單或船東之未能繳付任何到期之保費。

在此條款下，若總理賠金額，超過條款所約定金額時，僅能賠付給條款指定之人。除非領受人 (payee)，願意放棄，轉讓給其他人，否則任何改變皆不允許。因此，在保險人簽發保證狀之前，被保險人/船東應要求條款中所指定之關係人 (抵押權人/質權人) 提供同意書給保險人，或保證拋棄其在“損失賠付條款”下之權利。另外由船東/或被保險人也需要提供同意書，保險人分攤賠付之款項，若超過船體保險人應賠付金額時同意補償並不傷害保險人。且當保險人有要求時，負責繳付到期之保費。



六、救助報酬之估價 (Assessment of the Award)

除非契約中另有約定，救助成功是索賠救助報酬之主要因素，無任何財物獲救時，則無法取得報酬。救助服務之報酬，係經由救助人與受救助財產所有人彼此同意，或經由仲裁人或法院之裁決。法官 Kennedy，在其所著作 “The Law Of civil Salvage” 一書中，列舉多項影響救助報酬之條件。

(a) 關於受救助之財產方面：

1. 對人員生命之危險程度。
2. 對財產之危險程度。
3. 被救出財產之價值。

(b) 關於救助人方面：

1. 對人員生命之危險程度。
2. 對救助人之等級、技術熟練程度、指揮管理。
3. 救助服務之財產危險程度及其價值。
4. 救助服務所佔時間及完成後之效果。
5. 為救助服務所負擔的責任，如對保險之風險以及因偏航或延遲所產生對旅客或運費之責任。
6. 因救助服務所產生損失費用，如延遲、損失有益的貿易、對船舶、小艇之修理或齒輪（錨機，絞機） 燃油消耗等。

第三章 碰撞 (Collision)

碰撞可分以下幾類：

1. 船與船之碰撞見（即引用 Running Down Clause）無須一定兩船船體發生實際接觸，如某船之一部份即已充份、如與船錨碰觸，但不包括漁船漁網纏繞。
2. 與船以外之碰撞，如碼頭、浮筒....。
3. 非碰撞損害：浪激損害規則（Wash Damage Rule），大部份的國家法律規定，船舶所有人有義務以不會對他船造成損害或損失之船速航行，尤其在港內或河道航行時。

一、事故調查之程序：

船舶碰撞案件中，最主要的問題在責任方面，因此，即刻進行事故調查之程序是非常重要的，好讓保險人/律師在責任方面，能正確地做出決定。經驗顯示，若不即刻調查，一些碰撞資料，將很難處理。下列處置方法是非常有效的：

- (a) 記錄發生碰撞的確定時間。關於這方面，必須核對駕駛台與機艙之時鐘是否一致，任何誤差必須加以記錄。

- (b) 記錄碰撞時之船位、航向、航速及車葉轉速。記錄碰撞時，航向及航速記錄器所顯示情形。
- (c) 正確的記錄並描述碰撞前後之瞬間用舵和用主機時間。
- (d) 估計能見度，並記錄看到或聽到信號之時間和地點。
- (e) 記錄碰撞前，所看到的對方船運轉情形，方位及距離。
- (f) 記錄碰撞瞬間，兩船之碰撞角度和速度。

二、船長必須提供有關事故之進一步資料。

除上述一前列舉項目外，必須提供船長/保險人以下的資料：

- (a) 天候狀況。
- (b) 雙方船體及貨物損傷情形。
- (c) 對方船舶船名及國籍。
- (d) 對方船之船東/僱船人，及啓航地/目的地。
- (e) 對方船所投保的碰撞責任有關之保險公司或 P&I club。
- (f) 需要救助/修理。

必須注意的是，船長/船副/船員應限制觸責任問題的事實陳述，因為在對方要求時，全部有關船東訊息，必須提供法庭。船副/船員有機會向船長報告日繫與碰撞有關事項時，應真實的筆錄在航海日誌上，筆錄者由駕駛台當值且被船長所認可者為之。

三、船東/僱船人/保險人應採取的步驟。

當船東獲悉其船舶牽涉碰撞事故時，應即刻通知保險人，多數嚴重的碰撞案件，保險人會代表船東/其他保險人，指定海事律師 (Solicitors/Lawyers)，以維護船舶之權益。但是，如果保險人覺得，利用他們遍佈全球各地的船體理賠代理站是最有利時，在保險人掌控下，就近處理碰撞事故。

必要時，保險人/理賠代理站，會採取一切適當的步驟，如安排鑒定 (Survey)，指派律師及其他任何適當措施，以防守及保護船東/保險人之權益。船長必須指示所有船員，不得對外陳述有關碰船之意見，或回答除船東或你們的保險人指派之鑒定人/律師以外之其他人所提出的問題。

1. 向船東/僱船人/保險人或他們的代理人，提出報告。
2. 指派律師 (Solicitors/Lawyers)：如果碰撞案件嚴重，保險人會指派律師，跟船東磋商。律師將趁証人記憶猶新之際，採取初步行動，錄取証人之供詞。
3. 指派鑒定人 (Surveyors) 到雙方船上：保險人會指示船體理賠代理站，安排鑒定人 (驗船師) 到雙方船上。他們會估算損傷範圍，及鑒定損傷係由碰撞所造成，或由不同來源

所成。他們也會查核修理帳或估價，而決定修理所需之時間。有時，他們也會接受指示，查核船速及碰接角度（Angle of blow），此可做為評估各船過失程度之重要佐証。

4. 安排修理/救助

5. 必要時，取得適航證明（Seaworthiness Certificate）：當船舶遭受損傷，在某一情況下，會直接或間接影響船舶適航性時，必須取得船級協會（Classification society）的適航證明，船長/船東，應請求船級協會派驗船師前來勘驗，及完成法定事宜。

6. 向對方提出理賠通知（Claim Notice）：請參閱四“取得責任承諾”（Admission of Liability）

7. 要求提供擔保（Demand for Security）：請參閱五-1“安排擔保”

四、取得責任承諾（Admission of Liability）

若有可能且情況需要，船長應嘗試取得碰撞對方船舶的書面責任承諾，範例信件（如後Sample A、B、C所示）。

註：

當船長也被對方要求簽署類似信件，且無法避免時，他須簽署，但要加註“僅收到（Received only）”或“與責任無關（without prejudice to Liability）”。

五、安排擔保（Arrangement for Security）

1. 要求擔保（Demand for Security）

船東/保險人應向對方船舶，要求保證（Letter of Guarantee）以應索賠之需要（不容易取得）。保證狀須由代表對方船舶之 P&I Club、可靠之保險公司、他的理賠代理店或由銀行簽發。

假若對方船舶拒絕提供前述擔保，船東/保險人將以扣船為脅迫，或採取實際行動扣船，以逼迫真正船東出現。可是必須諮商過保險人之後，才能採取扣船行為。

扣船是極為有效的手段，逼使對方船東被迫提供保釋金（bail）或擔保，以應索賠之要求，而使其被扣船舶得以釋放。經由扣船的行動，你即可取得對索賠之擔保。假若你在訴訟中最後贏得勝訴時，你可要求強制執行拍賣船舶（如果船舶仍然被扣押中）或在該船獲釋前，取得保釋金或擔保。大多數情況，對方為求使其船舶得能獲釋，而提供可接受擔保（acceptable security），是以保證信（Letter of Guarantee）形式，由 P&I club、保險公司、其理賠代理店或由銀行所簽發。

保險人與律師或理賠代理店諮商後，保險人會建議船東在保證信中填入適當的裁判管轄、適當的法律以及金額等等。

2. 簽署保險人的保證信

但是，相反的對方也許向你要求擔保，如果你希望避免你的船被扣壓，你必須提供一份出庭擔保（undertaking to appear）及保釋金（bail）在大多數案件中，倘若兩船碰撞責任被預期平均分擔時，為應各船擔保的需求，彼此交換保證信（Letter of undertaking）。

保險人只爲了被保船東要求時，隨時準備簽發自己的保證信或依索求擔保地區之不同，經由其理賠代理店來安排提出保證。

當船東/被保險人要求保險人簽發保證信時，保險人會提醒船東/被保險人，注意保單中通常包含損失賠付條款（Loss payable clause），保險人必須依照該條款規定，將理賠金給付條款中，所指定之受款人（payee），此條款內容，請參閱第二章第五節中之“損失賠付條款”，在此條款下全額的損失，若其總額理賠金，超出的約定金額時，僅能付給指定的關係人（通常爲融資者），且不能違反此項規定，但是可允許的，除非指定關係人情願放棄而支付給其他關係人（通常爲船東）。

因此，保險人確實需要被保險人向條款中關係人（抵押權人/質權人），要求依照“損失賠付條款”所約定條文提供同意書，保證放棄“損失賠付條款”下之權利。

除上述“損失賠付條款”所約定之受領人（payee）提供同意書外，被保險人/船東，亦同樣需要提供他們的同意書給保險人，當保險人所賠付之部份付款，超出保險人在保單下理應支付之金額時，船東/被保險人應予補償且不損傷保險人的權益。另外，當保險人要求時，必須繳付“到期保費（due premiums）”。

待續...



SAMPLE A

The 1st January 1999

To the Master (and owners) of M.S. "A"

Dear Sirs,

Collision between M.S. "A" and M.S. "B"
at Visakhapatnam on the 1st January, 1999

This is to notify you that I hold you solely responsible for all losses and damages whatsoever sustained by my vessel in consequence of the collision between your vessel and my vessel which occurred at about 06:52 hours on the 1st January, 1999.

I also advise you that a survey will be held on board my vessel at Visakhapatnam, India on the 1st January, and you are invited to send your representative.

Please acknowledge and sign a copy of this letter and return it to me .

Yours faithfully,

Master of M.S. "B"

Acknowledged by _____
Master of M.S. "A"

Note: When the Master is requested by the opponent to sign a letter like the above and cannot avoid signing it, he should sign it but add "Received Only" or "Without Prejudice to Liability".



SAMPLE B

The 1st January 1999

To the Master ABC & Co., Agents

Dear Sirs,

Collision with S.S. "Y" in Singapore on the 1st January,1999

I regret to inform you that while my command was berthing at the A Wharf at above 7:30 this morning, the S.S. "Y" drifted on the flood tide, striking on the port side and causing damage to my vessel "Z".

Circumstantial evidence indicates that the accident was entirely attributable to the mishandling of their ship due to carelessness on their part, and, therefore, no liability will attach to my command.

Will you take the matter up with the Owners, Agents of the above named vessel to persuade them to accept liability for the damage and also request them to send their representatives to us together with yours as soon as possible, with a view to ascertaining the extent of the damage sustained ?

For your reference, I enclose a copy of my letter to the master of the S.S. "Y". I trust you will attend promptly to the matter.

Yours faithfully,

Signature

Master of "Z"

SAMPLE C

The 1st January,1999

To the Master and Owners of M.S. “A B C”

Dear Sirs,

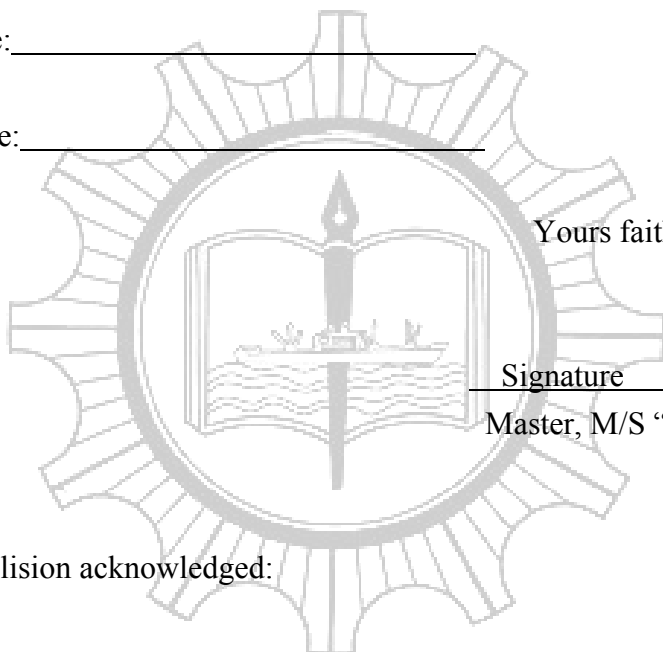
With reference to the collision between your vessel, the M/S “ABC” and the M/C“XYZ” under my command , at 07:30 hours on the 1st January of 1999 I Herewith have to inform you that,, on behalf of the Owners M/S ”XYZ”, I am holding you responsible for the damage sustained by my vessel as a result of the said collision, as well as for all the consequences arising therefrom.

If not already done, I would propose that our agents/Owners be contacted to make arrangements for joint surveys of the damages sustained by our respective vessel.

My Agents are:_____

My Owners are:_____

Yours faithfully,



Signature _____
Master, M/S “XYZ”

Liability for collision acknowledged:

Signature _____
Master, M/S “ABC”

