

淺談引水人的責任限制

▲ 方信雄

一、前言

近年來，國內海運界發生幾起事故關係人以事故損壞為由提告引水人請求民事賠償的案例，姑不論業者是本於法律攻防抑或訴訟手段，此風誠不可長，因為此有違傳統海事習慣與實務，更讓所有引水人惶惶不可終日。試想處此動輒淪為被告求償氛圍下，引水人還能夠靜心引領相關關係人的船舶安全進出港口嗎？有鑑於此，航港局也應引水人的請求在新修正的引水法草案中比照國外相關法規列入引水人責任限制 (Liability limitation) 條款，期以保障引水人的執業權益。

眾所周知，海洋與港口的環境變數頗多，因而職場上的事故時有所聞，也因此才突顯出海上貿易的「海上危(冒)險 (Marine Adventure)」本質，也因而產生海上保險業。必須強調的是，企求交通業零事故只是理想，吾人只能盡力防範或讓事故損害降至最低程度，此意味著船東僱用引水人當然無法保證百分百零事故，只是在關係人都不願意承擔風險的海運世界裡儘可能將風險降低至最低水平。

另一方面，引水人是船長抵達港口接觸的第一人，更是船長急於合作的航行技術顧問。可以確定的是，絕大多數引水人的專業技術是值得信賴與讚許的，但不容否認，也有極少數例外。傳統海事法律都認定引水人上船“引領 (conducting)” 船舶乃屬於船東的受雇者 (the employee of the shipowner)，亦即利用其判斷、經驗與優良船藝 (Good seamanship) 引導船舶安全通過引水區內的危險物與重重障礙。此從國際海事組織第 960 號決議案附錄 2 “Duties of master, bridge officers and pilot” 即可得知。必須一提的是，隨著時代的演進，“引領” 船舶一詞的定義已生質變。往昔引水人對於船舶航行與操縱所提的技術建議 (Advice)，如航向與速度，皆須經由船長專業判斷後再由船長親自下達指令給實際執行的船員。如今實務上，船舶的實際操控皆由經船長授權的引水人逕行下達指令給船員執行，船長只在一旁監督與協助。也因此偶有事故發生，少數業界人士會認定船舶是由引水人實質操縱的，應由引水人為事故負責，但卻未強調引水人的“船舶操控權 (Con)” 是得自船長的授權，船長視情況

可以隨時收回船舶操控權的事實，而且依據國際海法規定船長有責任監督引水人的作為與不作為，乃至適時提出質疑(Challenge)的權責關鍵。

基本上，全世界的港口與河道，除了巴拿馬運河採取絕對強制引水制度的情形以外，船長永遠是船舶航行的指揮者。因此，雖船長將船舶操控權委託引水人執行，船長基於職責仍須對引水人採取的所有作為保持情境警覺。

另從船舶固有組織來看，引水人基本上乃屬「外來者」，然基於對港口運作的熟悉度不足，船長每需將船舶的船舶操控權委託引水人來執行，也因而國際海事組織(IMO)一直強調引水人一旦登輪後，應儘速將自己融入駕駛台團隊，並利用船上所有航行相關資源執行引航勤務，而不能單獨作業。相對的，船長與駕駛台團隊成員亦須負起下列責任：

1. 應提供引水人有關航儀設備的操縱與協助
2. 監督引水人與其他駕駛台團隊成員的作為與不作為
3. 監督引水人是否依照引航計畫的進程引領船舶
4. 確保遇有任何誤解與疑慮發生時須立即澄清(clarifications)

必須強調的是，船長與引水人雖要

為船舶安全負責，但其成效還是要看各部門船員能否盡職配合，此當然與船員素質有關。

法律上，無論從國際海法抑或我國海商法皆明訂船長為船舶的安全負最終責任(Ultimate Responsibility)。至於專業上，由於各國海事教育皆須遵行國際海事組織的模組課程(Modelcourse)，因此船長與引水人所受的專業訓練是大同小異的，故而兩者最大的差異乃是對於當地港灣常識的熟悉度，此包括地理與水文乃至港口的運作習慣。而此正是航行於不特定港口的船長最為欠缺的，故而吾人嘗言船長可以輕易地將船從基隆開到洛杉磯，卻難以自行操縱船舶進港泊靠船席。

二、免除或限制引水人損害賠償之原因

長期以來，引水人是否要負賠償責任？一直是存在於海運社會爭議的焦點之一。至於事故責任，儘管各國海事調查機構的立意精神皆強調在找出事故原因，防止類似事故再發生，然而在實務世界裡我們卻常在事故原因尚未調查清楚前就聽到航商抱怨，為什麼明明引水人在操縱船舶，出了事故卻要船長與船東負責？甚至主張要引水人為事故負責。

從法律的層面來看，引水人受雇於

船東執行領航業務，因故意或過失不法侵害他人者，受雇人應負賠償責任係屬當然。而雇用人所以應負連帶損害賠償責任，其主要理由係因其為役使他人，擴大自身活動範圍，增加肇致損害之機會，所以就所生之損害自應負責。

值得一提的是，儘管往昔的案例鮮有判定引水人需負損害賠償責任者，但吾人在實務上卻也遇有少數船東因引水人業務上的過失請求其負擔損害賠償的情況，此時引水人若主要主張免責或減輕責任，通常需要證明船長或是其船員犯有排他性或競合性的過失。但可以預期與理解的是，兩造對於所謂業務上的過失之認定每存有相當落差，此對身處高風險執業環境的引水人而言，無疑是揮之不去的困擾，因而引水人亦曾多方企圖尋求保險公司承保其執業風險，但因引航過程中著實充滿太多人力無法掌控的不確定因素，故而至今為止國內仍未有保險公司願意承保此難以界定的「責任」險。

如同上述，各海運國家不是主張引水人免責，就是採取限制責任的作法，或是僅課以行政責任。實務上，各國引水人都會將免責或有限責任約款載明於引水契約中，而有限責任約款的內容通常包括：

1.) 對船舶所有人之財產上損害，以該

航次所應徵收之引水費為限；

2.) 對第三人之財產上損害，亦以引水費為限，超過部份，由船舶所有人加以彌補；但上述彌補費用，以不妨礙船舶所有人所能享受相關法律之有限責任為限；

3.) 上述規定，不適用於引水人犯有故意或重大過失之情形。

很明顯地，引水人有限責任的賠償金額與船舶的損失極不成比例，換言之，有限責任的實際作用旨在警惕引水人善盡其職責。至於主張免除或限制引水人損害賠償之原因不外：

1.) 臨時受雇：引水人之資格取得與執業律師、會計師相似，由考試院考試及格發證，再經航政主管機關登記後始能執業。其執行職務引領船舶時，係臨時受雇於船東，為船長之顧問，惟其報酬係每次計算，而非如同船員採按月計酬，亦即與船長、船員同屬船東雇用之人；

2.) 執行國家制度：引水人只是奉命執行國家交通主管機關所定之制度，並不意味船舶一經雇用引水人，即可保證無事，究竟其僅係船長的操船專業顧問；

3.) 過失判定：設或在領航途中遇有船舶失事或碰撞等海事發生，引水人過失的有無，一如船長，須經海事評議委員會評議或海事法庭審判，

倘確因業務上的過失致人於死亡或傷害者，依法處徒刑、拘役、罰鍰或停止執行職務。此表示引水人當然可以比照船長勿庸負起賠償責任，但仍須負起行政上與刑事上的責任；

- 4.) 船舶之指揮僅由船長負責：依據我國現行船員法第五十八條第一項規定：「船舶之指揮，由船長負責；船長為執行職務，有命令與管理在船海員及在船上其他人員之權」。實務上，即令船舶由引水人引領，船舶的運作仍在船長之掌控下，故而引水人於執行職務時若有疏失或不當作為，船長當有隨時糾正錯誤之責；
- 5.) 有礙航運的發展：若果一遇有海事發生就要追究引水人的民事責任，引水人勢必會投保責任險尋求保護，而此額外的支出當會轉嫁至引水費之費率上，結果將促使海運業的成本亦將隨之提高，進而不利於航運的發展；相同的，動輒判刑定會阻礙年輕一代有意投身引航志業者。
- 6.) 賠償額度不符比例原則：時下港埠設施與機具設備，乃至船舶與貨載之價值高昂，絕非引水人所收報酬乃至其財力所能單獨負擔，故而若動輒要求引水人賠償可能日後無人敢於投入此行業；

- 7.) 引水人皆係經歷嚴格考試始取得執業資格者，斷無故意闖禍的理由。

毫無疑問地，持反對意見者對上述理由當然有不同的觀點，蓋其認為；

- 1.) 船長固然掌握「指揮船舶」的權利，但實際上「引領船舶」者仍為引水人，亦即指揮船舶權限之歸屬並不影響引領船舶之事實，故而指揮船舶之權利屬於船長亦不改變引水人引領船舶的事實，換言之，並不影響引水人侵權行為的成立。另外，就本船損害而言，因引水人與船長之間訂有引水契約，故引水人對本船當應負有債務不履行的賠償責任。可見引航事故對船東是契約性質，對第三方（貨主）則是侵權行為，但仍依管轄機關引用不同法規而異。
- 2.) 由於海事損害的金額龐大，即令是船舶所有人亦未必負擔得起，故而國際商法及國際公約即訂有船舶所有人限制責任的規定。相同地，引水人無資力加以賠償當亦不能構成免責的事由。

三、結語

事實上，雖言引水人收入相較一般勞動者高，但相對於高額的海事損壞成本，引水費仍是合理不貴的，但究竟是高風險行業，因此不僅責任限制條款對執業引水人有其必要性，投保意外險更

是不得不的基本保障。然而遺憾的是，2020年新冠疫情導致部分保險公司因承保疫情險失利虧損，導致次年起引水人面對的意外險不是拒保就是降低承保額，足證引水人這一行業的高風險與弱勢特質。

不容否認的，在某些國家如義大利與西班牙，雖有責任限制，但責任天花

板卻偏高，導致引水人必須投保責任險以避免高額求償，然而此一責任保單卻違反了原本欲讓引水人免於負高額賠償的目的之機制設計。

本文作者：
臺灣海洋大學運輸系兼任教授

The advertisement is titled "強制險 理賠申請很簡便" (Compulsory Insurance Claim Application is Very Convenient). It features a man in a suit and a woman in a white shirt, both wearing face masks. The man is pointing at a checklist on a laptop screen, which has three red checkmarks. A money bag with a dollar sign is visible on the right. The text at the bottom reads: "交齊證明文件 + 10個工作日 = 錢" (Submit all proof documents + 10 working days = Money). The CALI logo is in the top left corner, and the word "廣告" (Advertisement) is in the bottom left corner.