

海難拖救與引航作業

▲方信雄

115年初某日上午巴拿馬籍總噸(Gross)169,62、載重噸(DWT)28,350噸、全長(LOA)169公尺、吃水9.8公尺的輕便型散裝船T輪自泰國運送石膏到H港，卻在進港前因主機故障在強烈東北季風吹襲下，船尾部擱淺在港外的海堤上，船上逾200公噸餘油，恐威脅當地海洋生態環境，主管機關於第一時間即成立緊急應變小組積極應處，連日召開應變會議，邀集相關單位研商脫淺方案及防污措施。後經多方協助於二天後安全出淺並靠泊於H港碼頭，順利化解海洋環境污染危機。惟在拖救過程中H港曾出動兩艘港勤拖船協助拖帶，但因海象不佳，其中一艘拖船絞到纜繩，致失去動力進而擱淺在岸邊，造成一人頭部撕裂傷，空勤直升機以吊掛方式，將拖船受困五人救出。

很遺憾的，原本看似順利的海難救助過程，事後卻傳出船方認為救助費用不合理的傳聞。我們可以理解，在海難發生當下船東或貨主急於救助船舶、貨載乃至財產的心境，但同時也不得不考慮救助成本。偏偏救助作業的黃金時段卻是相對有限的，一旦延誤可能造成更大的損壞或後果，因此船東常常做出一定程度的妥協。所謂「妥協」，直白的說法就是為了救助財產迫於無奈，在心有不甘的情境下做出的決定。從人性角度看，事過境遷後總會覺得付出的酬勞太高了，應該可以少一點才是合理。

如同前述，事故過後船方透過各種管道申述救助收費不合理，而本案涉及救助收費的當事方有救助公司與引水人。我們可以理解收費一方總是被認為是不合理的一方，甚是被醜化為趁火打劫者，然從海上保險的角度來看，海上環境變數多又無可預期，發生事故不能說是常態倒是非常「合理」的，究竟海上運輸的本質本就是海上冒險(Marine adventure)。至於拖帶救助求償更是傳統海運運作的常規，又何謂合理公平？試想當遇難船呼天喊地的關鍵時刻，涉事各方無不聚焦於如何儘快讓船舶、貨載，乃至人員脫險，船東總會衡量得失，評估標的物殘值是不是值得一救？因此甚難界定什麼是合理公平。

眾所周知，海上救助的核心議題，本在平衡救助方的商業誘因、船東的財務風險與公共環境利益三者間的衝突。從海難救助業者的角度來看，拖救業者投入巨資，

常年處於貼錢狀態，只有在風高浪急的情境下搏命救助換取報酬，似此提供救助怎能說其趁火打劫、藉機要脅？這是長久以來從事海運相關業者雖不認同，但也是不得不承認且無法改變的事實，因此船東儘管有所埋怨也只能吞下，尤其專營台灣海域的海難救助公司甚少，選擇總是有限的。

至於另造被認為報酬不合理的就屬引水人，由於拖救當下為配合救助公司的拖船作業，引水人遂被要求參與救助作業，並與船東簽訂作業報酬。從法律角度看，白紙黑字的協議本是無可爭議的，奈何船東事後卻以報酬太高不合理，並透過不同管道投訴。其實，如果認為先前簽訂的報酬金額過高應可透過雙方直接再度協商，而非透過放話醜化曾經提供協助的一方，何況引水人如未經船東同意根本不可能自願登船參與救助作業。事實上，事後在第三方見證下雙方協議以極低的折扣化解紛爭，但無論如何已對引水人的形象造成一定程度的傷害。

船方之所以事後認定收費不合理，純粹是以引水費率做為收費評估基準，才會覺得太「貴」了。事實上，「海難救助 (Salvage)」本質上完全不同於引水人引領正常船舶的「引航 (Pilotage)」作業。因為引航作業的對象是具有適航性，且機具、人員皆運作正常的可航船舶 (Navigable ship)。反之，拖帶作業的對象常是無法正常運轉的遇難船 (Disable ship)，尤其遇難船常有穩定度 (GM) 明顯不足或傾斜超過數度以上，乃至部分船體已經浸水或甲板貨嚴重傾斜的情況，因此登輪參與救助作業的引水人要面對遇難船舶隨時可能發生的非預期事故，如在拖帶過程中沉沒、爆炸、火災等，乃至引水人登船後的人身安全，似此充滿潛在風險的作業環境，怎能以引水費率的標準權衡拖救費用的合理與否？另基於保護原則，當然要求引水人協助拖帶遇難船，應以排除引水人因拖帶衍生後續事故的法律與財政責任為前提

其次，全球各國、各港的引水費率表中皆無有關涉及遇難救助的收費項目說明。也就是說海難救助作業絕對不能解釋成引航作業。再者，由於每次船舶遇難的狀況與環境條件不同，拖帶救助耗費的資材人力亦不同，實不可能明定固定費率，以免產生救助業者因欠缺誘因躊躇不定，致延誤救助黃金時機。此從 1989 年國際救助公約 (ICS) 第 14 條複雜的費用計算公式常引發法律爭議，進而催生了市場創新機制的 SCOPIC 條款，即可得知。

其實，本例在雙方協議過程中船方亦曾提及引水費率表中的「無動力船舶」收費項目，顯然船方企圖以引水費率表中的「無動力船舶」的收費標準做為其主張「不

合理」的論述依據。事實上，引水費率表中的「無動力船舶」一詞的釋義是有其背景的。所謂「無動力船舶」係緣自早期我國經濟貿易景氣時期，港區時常船滿為患，加諸碼頭泊位有限，導致許多船舶須等候泊位裝、卸貨，因此很多碼頭採雙船內、外檔併靠 (Double banking) 模式，也因此時常發生「移泊」的需要，加諸早期航政法規的規範鬆散，船舶靠港後多數船員常不按規定值班，一旦遇有臨時需要移泊時，常因人力不足致主機來不及備便啟動，尤其當年的船舶主機（甚至是蒸汽機）需要較長的暖機時間，但無論當年的港務局或航商為求港區作業效率與商業利益，只能採取無動力模式移泊，才會產生「無動力船舶」移泊的情形。因此，引水費率表中的「無動力船舶移泊」定義應是指「港區內船舶在無主機動力的情況下，自內港錨地或特定碼頭移泊至另一泊位的引航過程。」

持平而言，究竟引水人的本業絕非海上救助，但其確有熟悉當地港灣常識的專業操船技術，故而在拖救作業過程中常被請求參與也是合理的。儘管吾人不樂見，但相信 H 港的救助案例不可能是最後一例，因此既然是採協議模式，雙方總要考量對方的情境。對引水人而言，其收入主要來自引領船舶進出港口，而非拖帶遇難船。船方亦應體認引水人絕不會期待海難帶來額外收入。海上保險本非筆者專業，故而常尋思如果遇有類似情況，由保險公司或救助公司統包救助報酬，再由渠等以商業運作模式與引水人協議費用，應可避免航商與引水人之間引起究竟是引航？還是海難救助的爭議，亦無需主管機關介入。

筆者自出校園即投入海上生涯，對海、對船、對業界生態的種種總有些許抹不去的惆悵情愫，但永遠記得前輩一再教誨靠海營生賺的是「土地公錢」，務必要小心存善念，更要有定不一定勝天的警戒意識。但如今回顧業界的種種運作，儘管國際公約規範日趨嚴謹，但在營收掛帥的大環境下，不僅說的比奉行的多，輕忽承諾、動輒惡言相向的也不少，前輩們的教誨似乎不大管用了，相信這應不是整體海運社會的福氣。

本文落筆於農曆春節期間賦閒在家，回顧這一年海運界安然度過川普大地震，甚且仍有令人稱羨的營收佳績，衷心祈祝海運、保險業界先進們來年平安順利、事業昌隆。

本文作者：
海洋大學運輸學系兼任教授