

淺談我國行政機關海難救助時之船舶拖救制度(中)

梁曉年、洪銘聰、陳嘉陵

6. 聯合國海洋法公約(1982)第二百一十一條對於海難之定義為：海難是指船隻碰撞、擱淺或其他航行事故，或船上或船外所發生對船隻或船貨造成重大損壞或重大損壞的迫切威脅的其他事故¹。另依據英國法及其協會條款對於海難之定義²為海難必須是發生損失的原因也就是危險事故、海難必須是與海有關、海難必須是不可預見而可避免的事故。

(二)海難之分類

國際海事組織(IMO)於1986年海上安全委員會第433號通函所附海事報告標準格式中，將海難事故分為下列八種類別：

1. 碰撞與觸碰(Collision and Contacts)。
2. 觸礁和擱淺(Strandings and Groundings)。
3. 浸水和沉沒(Floodings and Foundering)。
4. 橫傾和翻覆(Lists and Capsizings)。
5. 火災和爆炸(Fires and Explosions)。
6. 船體和機器損壞(Hull and Machinery Damage)。
7. 其他(Other)。
8. 不明(Unknown)³。

(三)海難救助之種類⁴：

1. 強制救助：指一國之主管機關，對在其管轄的水域內之遇難船舶強行實施救助行為。一般係發生在一國的內水、港口、領海或專屬經濟水域內，以保護其港口安全、航道暢通及專屬經濟區的漁業資源。
2. 自願救助：指施救者在他船遇險時，在無任何法律型式之拘束下，所為之救難行為。我國海商法上的海難救助即屬此類型。

1 林彬、郭俊良、薛朝光(2008)，「他山之石可以攻錯—探究漁船海難之發生原因」，2008年中華海員品質提升研討會論文集，頁2。

2 邱展發、秦賢次等8員(1991)，「海上保險」，財團法人保險事業發展中心，頁25-27。

3 國際海事組織網址：<http://www.imo.org/>。

4 蔡鎮順、唐兵、陳歆、王金沙，海商法研究，四川大學出版社，2002年9月。

3. 契約救助：指施救者依其與被救者所訂之救助契約，而從事海難救助行為。契約救助是現今國際海難救助最普遍採用之一種型式⁵。
4. 義務救助：即基於互助及人命無價之觀念而對人命的救助。雖船長有救助人命之義務，惟依我國海商法⁶規定，於救助船貨之同時亦救助人命，此時救助人有權就救助報酬享有參與分配權⁷。

上述各種海上救助，就救助客體及主體之不同，有下列分類⁸：

1. 以救助客體/標的為分類，可分為人、財產及環境。
2. 以救助主體/施救者為分，可分為下列兩類型：
 - (1) 私救助及準私救助：即私人或國家立於同等於「私人」地位，所進行之救助。
 - (2) 公救助：即國家等公部門所進行之救助任務。

(四) 海難救助的要件：

海難種類繁多，一般而言只要符合下列要件，即屬符合海難救助之條件：

1. 標的處於危險之中：

一九八九年國際海難救助公約第一條強調，標的物須處於危險中。為其僅作原則性規範，針對「危險」一詞並未予以定義。一般而言，「危險」是指於施救作業前，該危險非僅僅是一種可能性，惟並不必要以立即、迫切或現行之危險為限⁹。真實的「危險」判斷標準有以下二點¹⁰：

- (1) 船貨或其他海上財產和人員合理的喪失自行脫離危險的能力，且危險已經發生，或尚在發生，或正在或即將發生。
- (2) 船長於當時之情況下，能合理地斷定如不施救援，船貨即有可能發生重大損失或繼續發生損失，或人命將喪失。

另外，「危險」須於航行中所發生者為限，故如船舶在船廠中發生災難，應不屬之¹¹。

海難救助對象不論是船舶、船上貨物、運費、人員或其他財產，只要有一部分受真實之危險，並有他人施以救助之必要者，即可構成海難救助¹²。

5 張新平，海難救助有關法律問題之探討—兼論國際海難救助最新趨勢，政大法學評論，第47期。

6 海商法第107條：「於實行施救中救人者，對於船舶及財貨救助報酬金，有參加分配之權」。

7 鄭田衛，海難救助行為構成之比較研究(上)，中華民國海運月刊，中華民國90年6月。

8 黃裕凱，公救助—政府海空難搜尋救護費用求償初探，中華民國93年3月，頁7。

9 饒瑞正(2001)，「拖帶或海難救助」，保險專刊，第63緝。

10 張湘蘭、鄧瑞平、姚天衝(2001)，海商法論，修訂版，武漢大學出版社。

11 玉波，海商法，三民書局，台北。

12 張湘蘭、鄧瑞平、姚天衝(2001)，海商法論，修訂版，武漢大學出版社。

2. 救助係自願：

海難救助主要是鼓勵第三人「自願」對海上遇難之船舶或財產予以施救。而所謂自願者，即無「既定義務」為該救助行為之謂。「既定義務」，包括契約義務或法定義務。

我國海巡機關，依海岸巡防法第四條規定，負有海上救難、海洋災害救護及海上糾紛之處理之執行事項，故屬「法定義務」者，惟在可否主張救助報酬中，依我國海商法規定，自無法依海商法而請求救助之報酬。

3. 救助係有效果：

此一要件是英美或傳統海商法上，救助人獲取救助報酬的法定條件。而救助人之報酬多寡，則取決於救助效果決定。此處所謂「有效果」，係指救助人的救助行為，致使遇險船舶及其他財產和人員免於全部或部分之損失，或阻止了損失擴大而言。只要救助人盡最大之努力，挽救部分人命和財產，即可構成「有效果」¹³。

4. 無救助報酬請求權阻卻事由¹⁴：

此一要件亦是救助人獲取救助報酬的法定條件，簡述如下：

- (1) 救助人因故意或過失引起海難。
- (2) 被拒絕之救助行為。
- (3) 藏匿或不當處分。
- (4) 拖船執行其拖帶任務範圍內所為之救助。
- (5) 依救助契約所為之救助。

探究海難救助要件之意義，乃因「救助報酬」而生，惟救助報酬依救助客體之不同，而有所差異¹⁵：

1. 對財產之救助：本於「不成功，無報酬」之原則。
2. 對環境之救助：此為1989年海難救助國際公約所生之新制度。其為「不成功，無報酬」原則之例外，亦即環保救助人對於救助之費用及支出，無論效果如何，皆可獲得補償。其中，對於有效果之救助人，更得向船舶所有人請求「特別補償金¹⁶」。
3. 對人之救助：基於人命無價且人道主義，對人救助基本上不應請求報酬。惟於得請求財產救助報酬時，人命救助人得就財產救助報酬請求分配。

(作者簡介：本文作者皆任職於海巡署)

13 張湘蘭、鄧瑞平、姚天衝（2001），海商法論，修訂版，武漢大學出版社。

14 黃隆豐，海難救助之法律問題，聯經出版事業公司。

15 裕凱，公救助-政府海空難搜尋救護費用求償初探，中華民國93年3月，頁7。

16 環保救助有效果時，救助人得向船舶所有人「額外」請求實支費用之百分之三十至一百。

赤道

文：林順信

低雲在午後拔高，
堆積一場熱帶饗宴；
—— 雷跑雨追浪捲。
千帆引頸眺望：
出發還是停留？

日光在這裡起跑，
大地正好平分春秋；
—— 向南或者向北？
可以決定究竟：
夏種還是冬藏。

