

海事事務之求償研析—以長賜輪為例： 蘇伊士運河管理局篇

Research and Analysis on Maritime Accident Claims - The Case of “Ever Given”: From the Perspective of the Suez Canal Authority

翁任慧 (Rehn-Huey Ong)*

摘要

隨著專業分工細緻化，利益關係人增加，海事貨運關係愈趨複雜，巨型貨輪尤甚。而事故發生時，錯綜複雜之法律關係益加影響後續賠償進行。本文擬以長賜輪事件為例，討論船舶共有人與蘇伊士運河管理局之求償關係，以及此事件所適用海事公約及法條中特有之責任限制及責任保險等制度。

關鍵字：長賜輪擱淺事件、蘇伊士運河管理局、論時僱船、海事求償、船舶所有人責任限制、船舶所有人責任保險

Abstract

With high levels of specialization and the increasing number of stakeholders, the relationships among the players within the maritime shipping have become much more complex especially for giant freighters. When an accident occurs, the complicated legal relation further affects the following requested compensation. This article takes the “Ever Given” incident as an example to discuss the compensation linkages between the co-owners of the ship and the Suez Canal Authority. This article also explores the applicable maritime conventions and laws on the limitation of liability and P&I insurance for this

* 理慈國際科技法律事務所律師；E-mail: jiselle.ongrh@gmail.com。

incident.

Keywords: Ever Given grounding incident, Suez Canal Authority, Time charter, Maritime claims, Limitation of liability, Protection and indemnity insurance

壹、前言

近年來，跨國貿易及物流運輸愈形頻繁，在疫情影響下，更使相關物流需求持續上升。巨型貨輪成為航運業寵兒，與此同時，巨大船體亦使航海運輸過程之風險增加。龐大貨主數量及愈加多元之船舶共有與傭船關係，皆使發生事故時，相關法律及求償分析更形複雜，除此之外，海事法中特有之各式制度，更為求償過程增添不少挑戰。

2021年3月23日，長賜輪(Ever Given)於埃及蘇伊士運河擱淺，經歷6天搶救後，方成功脫困，擱淺期間共計400多艘船及上萬名貨主受影響。本文擬以長賜輪事件中受極大影響之蘇伊士運河管理局為討論對象，分析船舶共有人與其之求償法律關係，包括：民事賠償責任歸屬、可求償項目、船舶所有人責任限制及船舶所有人責任保險等問題。期望能透過本文介紹，使海事行業及法律界對牽涉眾多利益關

係人之大型海事事故，更加理解後續求償如何進行，以及若不幸遭遇事故，得如何運用、主張相關海事制度以更加保障自身利益。

貳、事實經過及擱淺原因

2021年3月23日，由日本正榮汽船公司(Shoeki Kisen Kaisha Ltd.)之子公司Luster Maritime S.A.公司及檜垣產業株式會社(Higaki Sangyo Kaisha Ltd.)所共有¹(下合稱「船舶共有人」)，並由臺灣長榮海運公司(下稱「長榮海運」)以論時傭船方式租傭營運，配置於遠東—歐洲航線，得載運20124個標準貨櫃(Twenty-foot Equivalent Unit, TEU)之巨型貨櫃輪—長賜輪(Ever Given)，於馬來西亞丹絨港往荷蘭鹿特丹港過程中，從紅海北向進入蘇伊士運河時遭遇強烈沙塵暴。強風吹襲下，船長提高航行速度，意圖矯正船體偏離，惟數次嘗試後仍失敗，最終於埃及時間當日上午7

¹ 依據聯合國國際海事組織(International Maritime Organization, IMO)網站資訊，長賜輪之船籍為巴拿馬，船舶登記所有權人(Registered owner)為Luster Maritime S.A.公司及檜垣產業株式會社；前者為正榮汽船之子公司，後者為正榮汽船之關係企業(同為日本今治造船公司之子公司)，此外，長賜輪之受益船東(beneficiary owner，未註冊登記為船東卻實際擁有並控制船舶之人)即為正榮汽船。資料來源：IMO (2022), Global Integrated Shipping Information System.

點擱淺於蘇伊士運河 151 公里處，船首嵌入運河東岸，並橫向阻塞住河道兩端²（下稱「本事件」）。

長賜輪擱淺後，蘇伊士運河管理局(Suez Canal Authority, 下稱「SCA」)派出該局所屬拖船拖救，船舶共有人亦委任荷蘭籍救援公司(SMIT Salvage)及日本籍救援公司(Nippon Salvage)共同進行救助作業³。該救助作業包含由十數艘拖船施以拖拉、抽沙船及機具進行挖掘與抽除船首船尾砂土、移除壓艙水及重新配置燃油等。3月27日海水漲潮後，長賜輪受拖船拖帶移動 17 公尺。3月29日埃及時間下午 3 點，經抽挖泥沙、減輕重量及拖船拖拉，且適逢超級月亮潮汐使得水位大幅上升⁴，長賜輪最終脫困，結束 6 日之擱淺，由拖船拖往大苦湖(Great Bitter Lake)錨地⁵，進行適航性檢驗⁶。

3月29日埃及時間晚上 7 點，SCA 檢查運河河底及堤岸完畢後，重新開放蘇伊士運河通行。擱淺期間原擬通行運河之船

隻共約 400 多艘，其中約 200 多艘受阻於紅海，近 200 艘受阻於地中海，50 艘受阻於運河上之大苦湖。運河開放通行後，於 4 月 3 日所有受阻船隻終於皆穿越蘇伊士運河。本事件除造成阻塞數日外，並無人員傷亡或貨物毀損，亦未造成汙染⁷。

4 月 1 日長賜輪船舶共有人宣布「共同海損」⁸，翌日並向英格蘭及威爾斯高等法院(High Court of England and Wales)聲請責任限制⁹。4 月 7 日 SCA 向船舶共有人求償 9.16 億美元未果，嗣於 13 日向埃及伊斯梅利亞經濟一審法院(Ismailia First Instance Economic Court)請求假扣押長賜輪¹⁰，法院即裁定准予扣押。其後歷經 5 月 5 日船舶共有人聲請撤銷假扣押遭駁回¹¹、5 月 23 日船舶共有人之抗告亦遭上訴法院駁回¹²、5 月 25 日 SCA 降低求償金至 5.5 億美元¹³、5 月 26 日 SCA 公布本事件調查報告¹⁴、6 月 23 日船舶共有人與 SCA 初步達成和解協議¹⁵，最終於 7 月 7 日船舶共有人與 SCA 簽訂和解協議，同日埃

² 長榮海運，2021.03.24，長賜輪在蘇伊士運河擱淺事件之說明。

³ 長榮海運，2021.03.25，長賜輪在蘇伊士運河擱淺事故處理進度-0325。長榮海運，2021.03.26，長賜輪在蘇伊士運河擱淺事故處理進度-0326。長榮海運，2021.03.28，長賜輪在蘇伊士運河擱淺事故處理進度-0328。

⁴ 自由時報，2021.03.31，長賜輪怎麼脫困？外媒整理出「這些關鍵」助攻。

⁵ 「錨地」，係指港口中供船舶在水上拋錨以便安全停泊、避風防颱、等待檢驗引航及從事其他作業之水域。

⁶ 長榮海運，2021.03.29，長賜輪成功脫困，蘇伊士運河恢復正常通行。

⁷ UK P&I Club, 2021.03.29. "Ever Given" media statement - "Ever Given" grounding in Suez Canal.

⁸ Evergreen Marine Corporation, 2021.04.01. "Ever Given" - General average declaration - Suez Canal grounding.

⁹ 王淑以，2021.04.02，外媒曝日船東提告求償 長榮重申無須賠償，工商時報。

¹⁰ 長榮海運，2021.04.14，長賜輪遭埃及法院扣押說明稿。

¹¹ UK P&I Club, 2021.05.05. "Ever Given" media statement - Ever Given owners' appeal rejected.

¹² UK P&I Club, 2021.05.23. "Ever Given" media statement - Validation hearing.

¹³ The Maritime Executive, 2021.05.25. SCA reduces its payment demands for Ever Given's release.

¹⁴ Ecofin, A., 2021.06.02. Egypt: The grounding of the container ship Ever Given in the Suez Canal between March 23 and 29 cost Egypt \$ 14 million a day.

¹⁵ 長榮海運，2021.06.24，長賜輪和解談判已達初步協議。

及法院撤銷長賜輪之假扣押命令，長賜輪方自大苦湖開至埃及塞得港(Port Said)再次進行適航性檢驗。7 月 13 日長賜輪重新啟航，前往荷蘭鹿特丹，繼續原定航程¹⁶，同日代表長賜輪上貨主之法律事務所及貨運求償公司公告，共同海損理算師已將本事件共同海損之現金擔保定為貨物價值之 25%¹⁷。於 7 月 22 日，英格蘭及威爾斯高等法院針對船舶共有人之聲請，下達「責任限制令」，並准予其設立限責基金¹⁸。2022 年 1 月 17 日¹⁹，共同海損理算師要求貨主應提供貨物 CIF 價值之 15.5%之「延期支付證明(Payment on Account, POA)」²⁰。

關於長賜輪擱淺原因眾說紛紜，因目前本事件並無相關訴訟，缺乏法院調查結果，本文僅敘述SCA及船舶共有人分別表述之擱淺可能原因。SCA認為擱淺成因全然指向「船長過失」，其調查報告說明，當日於長賜輪通行前已有十數艘船順利通過，天候(沙塵暴)並未妨礙航行，而SCA之引水人雖有提供航行建議，但其建議本

非強制性質，最終決定權仍繫於船長手中，整體事故完全係因船長掌舵超速，方使擱淺發生。船舶共有人則言，擱淺主因係「沙塵暴強風」，事發時長賜輪航經狹窄河段，較難航行，且因水道狹窄及船體巨大等原因，岸壁效應(Bank effect)²¹明顯，加之遭遇沙塵暴強風，故船長須提高船速，以防止船體更加偏向河岸，而SCA之引水人位於船上，船長亦有參考其提供之航速建議而實施。故本事故並非導因於船長過失，而主要源於強風吹襲，方使船舶偏離航道而擱淺性。

參、本事件各方法律關係圖

因本事件利害關係人眾多，圖 1 呈現各方法律關係，當中的實線代表契約關係，虛線表示事實關係。本文主要討論者為長賜輪船舶共有人、傭船人(長榮海運)及SCA，以藍底標示於圖 1 中。

¹⁶ 長榮海運，2021.07.08，長賜輪於塞得港檢驗無虞後將啟程開往荷蘭鹿特丹。

¹⁷ Clyde & Co LLP, 2021.07.13. Casualty notice: "Ever Given" - Update: 13th July 2021, Dolphin Maritime and Aviation Services LTD., 2021. Ever Given - Fourth report.

¹⁸ 長榮海運，2021.07.27，長賜輪船東設立賠償責任基金。Evergreen Marine Corporation, 2021.07.22. Ever Given notice of fund.

¹⁹ Clyde & Co LLP, 2022.01.17. Casualty notice: "Ever Given" - Update: 17th January 2022.

²⁰ 共同海損事件之「延期支付證明(POA)」，應係指依照共同海損理算師發布之「期中理算書」，由利害關係人先行為船舶所有人墊付部分款項，使船舶所有人得於後期再行支付；其主要目的係協助船舶所有人於事故發生後得維持一定之現金流量，避免船舶所有人於最終理算報告核發前，即因須先行墊付諸多款項而陷入窘困。(參臺灣高等法院 98 年度海商上字第 3 號判決)。

²¹ 「岸壁效應」，係指靠近岸壁航行時，因船體兩側所受水流動力不對稱，致生使船首轉向河心之推力及使船體被吸向岸壁之吸力，最終易導致擱淺之效應；於狹窄水道此效應更加明顯。

海事事務之求償研析—以長賜輪為例：蘇伊士運河管理局篇

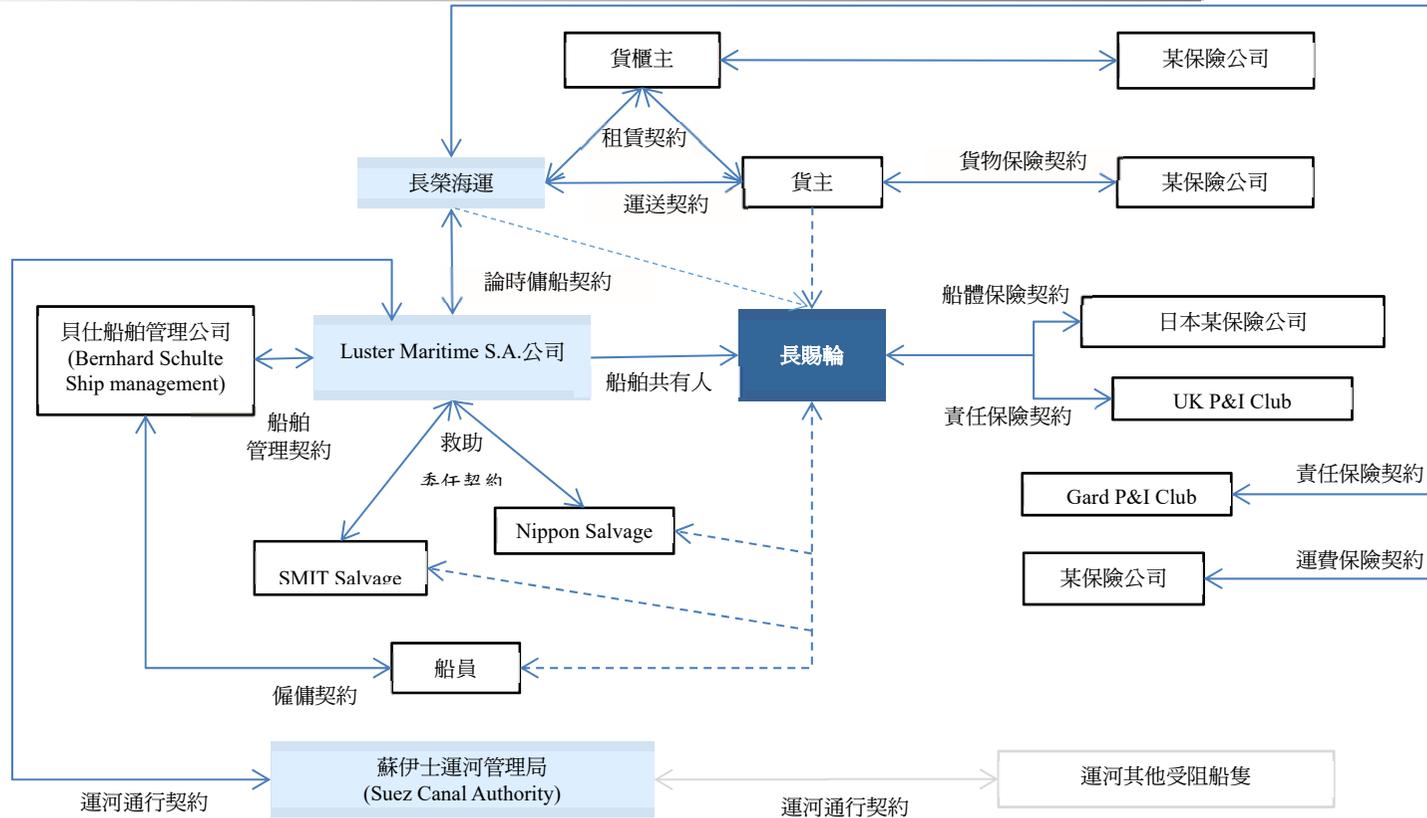


圖 1 本事件法律關係圖

註：實線表示契約關係，虛線表示事實關係。

肆、SCA 求償法律及契約依據圖

長賜輪於蘇伊士運河擱淺一案中，就 SCA 之求償部分，相關之法律及契約依據應分別為蘇伊士運河之「航行規則(Rules of Navigation，下稱「航行規則」)」，以及船舶共有人與長榮海運間之「1946 年紐約商品交易所格式論時備船契約(New York Produce Exchange Form Time Charter 1946，下稱「NYPE 1946 契約」)」，以下分述之。

SCA 為具獨立法人格之機構，由埃及總理府直接管轄，就蘇伊士運河之營運單獨掌握所有權力，不受政府體制及法律之限制。其就蘇伊士運河之航行及管理事項定有「航行規則」，該規則全權規範蘇伊士運河之體制及相關權利義務關係，包含運河穿越、航行、引水、拖帶、靠泊等事項，並得對前述事宜徵收費用及規範相關法律義務²²。雖 SCA 與通行運河之船隻間訂有運河通行契約，但具體之權利義務仍係由航行規則所規範。本案既發生於蘇伊士運河上，即適用該航行規則。

長賜輪之船舶共有人為 Luster Maritime S.A. 公司及檜垣產業株式會社，備船人為長榮海運。船舶共有人與長榮海

運間訂定「論時備船(Time Charter，又稱定期備船)」契約，此類契約係指於約定期間內，由船舶所有人提供附帶有船長、船員之約定船舶供備船人使用，船長及船員由船舶所有人僱傭，航海技術性事項由船舶所有人指揮，但就營運方面船長及船員則須聽從備船人指示²³。備船人依契約條款指揮、利用船舶及支付備船費(租金)，且得於租備期間內自由運用船舶，包括：自行運輸貨物、以論程備船方式另行承攬貨物運送並收取運費、或將船舶轉租等。

因海上貨物運輸之航程多為固定且重複發生，又具高度複雜性、專業性，並牽涉鉅額經濟利益與多國法律適用選擇，為求簡化關係及統一應對方法，實務發展出數款定型化契約提供海事運輸當事人使用。此類定型化契約經各類國際海事組織採納及推介，亦經多次討論修正以符合時代需求，條款規定均屬公正，故受海事貨物運送之多數當事人採用。國際海運市場中，論時備船契約最常見之格式為「波爾的姆格式(Baltim Form)」及「紐約商品交易所格式(New York Produce Exchange Form，下稱「NYPE」)」兩種，分別代表英、美之論時備船標準契約格式²⁴。據學者

²² Suez Canal Authority, 2022. SCA overview.

²³ 楊仁壽，2021，最新海商法論，第四版，頁 221。蔡英欣，2021，初探定期備船契約之法律性質—從長賜輪事件談起，月旦法學雜誌，第 313 期，6-14。劉怡伶，2005，定期航運論時備船契約之研究，國立臺灣海洋大學航運管理學系碩士論文，頁 13。

²⁴ 楊仁壽，2021，長賜輪在蘇伊士運河擱淺之法律關係，航貿週刊，第 202117 期，33-36。王龍鎮，2005，租備船契約之研究—以租備船契約性質為中心，國立臺灣海洋大學海洋法律研究所碩士論文，頁 59。

分析²⁵，船舶共有人及長榮海運間應係使用 NYPE 1946 年契約版本(下稱「NYPE 1946」)。在簽訂契約方面，雖然為因應當事人之需求，實際契約條款應有許多修正及改動，但因雙方並未公開本案所使用之契約內容，故本文皆以「NYPE 1946 契約原始內容」為分析基礎。

伍、船舶所有人及傭船人之責任歸屬

依據 NYPE 1946 契約第 26 條規定²⁶，論時傭船之船舶所有人應將船舶視為如同自己營運一般，對船舶航行、船員及所有其他事項負責。故於論時傭船關係中，對船舶航行及對引水人與船員之行為應負責之人為船舶所有人，而非傭船人。

另依照航行規則第 4 條第(7)項「船舶所有人...應承擔肇因於引水人之建議或蘇伊士運河管理局人員(之行為)所生之任何過失之責任」²⁷及第 59 條第(3)項「...即便如此，船長仍應承擔船舶擱淺時，直接或間接導致之任何類型之損害及事故責任」²⁸。於蘇伊士運河上發生之擱淺事件中，船舶所有人應承擔引水人、SCA 人員

所致生之任何過失責任，以及該次擱淺直接或間接所致之損害之責任，而非由 SCA 承擔。

由前述約款可知，本事件不論係由論時傭船關係之角度，或由蘇伊士運河上發生擱淺之角度，皆係由船舶共有人承擔相關責任，傭船人長榮海運雖得於船舶利用及營運方面給予長賜輪船長及船員指示²⁹，但並非事故責任承擔者。

陸、SCA 可求償項目析

SCA 與船舶共有人已於 2021 年 7 月 7 日簽訂和解協議，合意約定具體賠償項目及費用，由於該和解協議不公開，本文僅自法律角度，試分析 SCA 曾於新聞稿列舉之各項求償項目，依法可否主張，以及應如何主張。

SCA 與船舶共有人於蘇伊士運河之船舶航行及管理等相关權利義務，皆由航行規則規範，故本事件中 SCA 對船舶共有人的求償，當自航行規則中探求。本文檢閱航行規則後，分析 SCA 曾提及之 4 項求償項目如下：

²⁵ 黃裕凱，2021，長賜輪蘇伊士運河擱淺案法律問題之探討，頁 43。

²⁶ NYPE 1946 Art., 26: "...The owners to remain responsible for the navigation of the vessel, insurance, crew, and all other matters, same as when trading for their own account."

²⁷ Rules of Navigation Art., 4 – Responsibilities: "(7) The principals...bind themselves responsible for any mistakes resulting from pilot's advice or arise by SCA personnel."

²⁸ Rules of Navigation Art., 59 – Accidents: "(3) ...masters remain responsible for all damages or accidents of any kind which may be the direct or indirect consequence of the grounding."

²⁹ NYPE 1946 第 8 條。

6.1 運河修復費用

擱淺當時，長賜輪船首卡阻於河岸中，後利用挖土機、抽沙船等工具設備進行挖掘與抽除船首船尾砂土，方使其脫困。然而抽挖泥砂過程會使河岸受損，SCA須修復並加固堤岸，方能重新開放運河通行，故產生運河修復費用。

於航行規則中並無直接規範此類費用之條款，但因修復費用係源於擱淺時長賜輪船首嵌阻於河岸，應屬於擱淺直接導致之損害，故SCA應得依據前述航行規則第59條第(3)項「船長仍應承擔船舶擱淺時，直接或間接導致之任何類型之損害」，向船舶共有人請求賠償此修復費用，具體數額則依實際支出之費用計算。因該段受損河岸係由泥沙組成，修復費用應不會過高。

6.2 船舶救助費用

於擱淺初期，SCA以自身拖船試圖救助長賜輪，其後船舶共有人委任日籍及荷籍救援團隊加入救助作業，而現場救助行動均仍由SCA指揮主導，是故救助成功後，產生救助費用。

依 1989 年海難救助國際公約 (International Convention on Salvage 1989) 第 5 條規定³⁰，本事件雖屬於「由公務機關控管之海難救助作業」，而應依機關所在國對該類救助作業之規定規範，然此不影響救助入(該公務機關)享有前述救助公約中規定之權益，即 SCA 得依公約請求救助報酬³¹。再依據航行規則第 59 條第(6)項「擱淺之救助費用應由(受救助之)船舶支付，且應於船舶離開塞得港或蘇伊士港前，依 SCA 擬定之協議結算金額」³²，該條項已明文要求受援船舶應負擔擱淺之救助費用。故 SCA 得依公約及航行規則向船舶共有人請求給付，具體數額則參照前述救助公約第 13 條第 1 項所列項目，亦得參考國際間救助報酬之統計資料。

另外，依公約規定³³，救助報酬應由所有利害關係人依其獲救財產價值「比例分擔」之，故船舶共有人於給付SCA報酬後，得再向貨主、保險人等追償。

6.3 運河營運收入損失

於長賜輪擱淺 6 日期間，SCA 無法提供船隻通行服務。因無法知曉擱淺所致之阻塞期間將持續至何時，部分船隻選擇繞

³⁰ International Convention on Salvage 1989 Art., 5 – Salvage operations controlled by public authorities: “1. This Convention shall not affect any provisions of national law...relating to salvage operations by or under the control of public authorities. 2. Nevertheless, salvors ...shall be entitled to avail themselves of the rights and remedies provided for in this Convention...”

³¹ International Convention on Salvage 1989 第 12(1)條。

³² Rules of Navigation Art., 59 – Accidents: “(6) When a vessel grounds...all charges for getting the vessel afloat, towing, unloading, etc..., are paid by the vessel ...”

³³ International Convention on Salvage 1989 第 13 條。

航、更改航線而行，此部分「原規劃通行蘇伊士運河，但實際未通行」之船隻，其運河通行費即為 SCA 所受之運河營運收入損失。

此收入損失並非航行規則明訂之求償項目，但亦屬於擱淺間接所致之損害，故 SCA 應得依據前述航行規則第 59 條第(3)項「船長仍應承擔船舶擱淺時，直接或間接導致之任何類型之損害」，向船舶共有人請求賠償運河營運收入損失。具體數額部分，依據報載，約有 10 數艘船隻係已航行至蘇伊士運河方選擇繞航，此部分損失額得依該等繞航船隻之通行費用而計算³⁴；另可能存在尚未航行至蘇伊士運河，但提前選擇繞航之船隻，此部分損失額則得參考歷年同時期船隻通行數量及營收，與歷年前後時期平均營收，以判斷通行船隻數量是否確有減少，並以此評估減少之收入額。

6.4 商譽損失

SCA 主張，本事件將導致各界對於 SCA 之信任度下降，造成商譽損失。此部分之損失存在與否存有爭議，且航行規則及相關海事法均無相關明文規定，欠缺求

償基礎。若 SCA 堅持求償，似僅得主張係擱淺間接致生之損失，而依據前述航行規則第 59 條第(3)項「船長仍應承擔船舶擱淺時，直接或間接導致之任何類型之損害」，向船舶共有人請求賠償。

柒、船舶所有人責任限制

依據 1976 年海事求償責任限制公約 (Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims 1976，下稱「LLMC1976 公約」)、其 1996 年議定書及議定書之 2012 年修改書³⁵，「船舶所有人責任限制 (Limitation of Liability，下稱「船東責任限制」)」係指發生航行事故時，船舶所有人 (包含船舶所有權人、傭船人、船舶經理人等)，得針對船舶致生之財產損失或人身傷亡，限制其賠償責任上限，惟主張責任限制並不構成責任之承認³⁶。當總損失金額超越責任限制額上限時，債務人(被求償之人)得提存責任限制基金³⁷，債權人(得求償之人)再依司法程序依求償額比例去分配基金³⁸。分配完畢後，就受分配之求償項目及金額而言，為清償完成，債務即屬消滅。

³⁴ 一般而言，各艘船舶之蘇伊士運河通行費係依該船之「蘇伊士淨噸位」對照「蘇伊士運河費率表」計算得出之費用；以長賜輪為例，其為 20,000 TEU 級貨櫃輪，其蘇伊士運河基本通行費(不含實際和潛在折扣)約為 60 萬至 70 萬美元(約新臺幣 1,800 至 2,100 萬元)。而蘇伊士運河於 2021 年間往來船隻達 2 萬 694 艘，超過全球海事貿易總量之一成，全年通行費收入約為 63 億美元(約 190 億臺幣)，平均單日通行費收入則約為 1,726 萬美元(約 5 億臺幣)。

³⁵ 雖 LLMC1976 公約經兩次修正(1996 年議定書及其 2012 年修正書)，但因本事件涉及之責任限制問題，於 LLMC1996/2012 之修正中僅與限責額度部分相關，故本文仍以 LLMC1976 公約為主要分析對象。

³⁶ LLMC1976 第 1 條。

³⁷ LLMC1976 第 10 及 11 條。

³⁸ 每人得分配額為：「求償總額」分之「個人求償額」乘以「基金額」(LLMC1976 第 12 條)。

2021年4月2日，此事件的船舶共有人向英格蘭及威爾斯高等法院聲請責任限制，7月22日該法院頒布「責任限制令」並准予設立限責基金，基金額為81,563,858特別提款權³⁹(Special Drawing Right, SDR，目前約為1.1億美元)。本事件中，船舶共有人與長榮海運間之NYPE 1946契約範本並無責任限制相關規定，故不論係埃及(事故發生國)、日本(實質船東國)或英國(基金設立國)均為LLMC公約締約國⁴⁰，應皆按LLMC公約規定處理。

依LLMC1976公約第1條及第11條，船舶所有人得依公約規定主張責任限制，並得於締約國法院申請設立責任限制基金。惟埃及、日本及英國均為締約國，為何船舶共有人選擇於英國聲請並主張責任限制？本文認為可能係因長賜輪乃歐亞航線之貨輪，原目的港之一即為英國費利克斯托港(Port of Felixstowe)，且船東責任保險人為大英船東責任互保協會(UK P&I Club)，其總部即位於英國倫敦，又英國自19世紀蒸汽船時代起即為全球航運及海商法中心，相關法規及制度均十分完善，船舶共有人應係如此方選擇於英國法院聲請責任限制令，且亦得達成集中案件

審理地之目的，避免需於多國應訴之訟累。此外，LLMC1976公約第13條第1項規定，責任限制基金設立後，任何求償人即不得再向基金設立人或其代表之人之其他資產主張權利，此應係船舶共有人選擇於長賜輪脫困後立即聲請設立責任限制基金之主因，以避免其他資產遭數量龐大之潛在求償人聲請假扣押或假處分。

依照LLMC1976公約第2條，船舶共有人得主張限制責任之求償類型，包括：船舶操作或救助致生之財務損失求償或權利侵害求償、貨物遲延損失求償、使擱淺船舶上浮/移除之求償等，且前兩者無論是否為依約而生之求償，均得依公約限制賠償責任之上限進行賠償。本事件中SCA四種可求償項目裡，「運河修復費用」、「運河營運收入損失」及「商譽損失」應均屬前述得限責之「船舶操作或救助致生之財務損失求償或權利侵害求償」類型(第2條第1項第a及c款)，「船舶救助費用」則可能屬「使擱淺船舶上浮/移除之求償」類型(第2條第1項第d款)。

³⁹ 此係以英國採用之LLMC1996/2012限責額度而計之基金額；「特別提款權」係國際貨幣基金會所定義，一種為進行跨國支付而生之特殊記帳單位，本文撰擬時，特別提款權與美元兌換比約為1 SDR：1.32 USD。資料來源：IMF, 2022, SDR valuation.

⁴⁰ 埃及於1988年加入LLMC1976迄今；日本於1982年加入LLMC1976、2006年退出並加入LLMC1996議定書迄今；英國於1980年加入LLMC1976、2004年退出並加入LLMC1996議定書迄今。資料來源：IMO, 2022, Status of Conventions - Comprehensive Information Including Signatories, Contracting States, Declarations, Reservations, Objections and Amendments, pp. 385-386; pp. 398-399.

然而，LLMC1976 公約第 3 條明文規定不得對海難救助之求償主張責任限制⁴¹，則長賜輪脫困之「船舶救助費用」，究屬不得限責之「海難救助」或得限責之「使擱淺船舶浮起/移除」？值得商榷。依 1989 年海難救助國際公約⁴²及 2007 年殘骸移除奈洛比國際公約⁴³ (Nairobi International Convention on The Removal of Wrecks 2007) 之定義，「海難救助」及「使擱淺船舶浮起/移除」最大之區別應係「是否對發生事故之船舶或其上之任何財產，施行『有效』之救助舉措」，前者為有效之撈救，救助後船舶仍得航行及營運，後者則非。查長賜輪擱淺時船體僅受到輕微損害，有修繕之可能，故所進行之挖除、拖船等作業應屬有效施救且不得限制賠償責任之「海難救助」，而雖然係航行規則課予 SCA 此救助義務(非一般之自願救助情形)，但此仍屬海難救助之範疇。

惟雖有前述種種論述，應注意的是，儘管埃及為 LLMC1976 公約之締約國，SCA 卻已於其航行規則中明文表示「船舶所有人不得以責任限制方式免除其責任」⁴⁴。則針對 SCA 之求償，船舶共有人應如

何處理？按航行規則係針對蘇伊士運河航行事宜之特別法，應優先於 LLMC1976 公約適用，故船舶共有人應不得對 SCA 求償項目主張責任限制。惟有學者認為⁴⁵，因限責基金係依 LLMC1976/1996/2012 公約設立，求償總額計算應按公約規定之「得限責項目」與「不得限責項目」而計，除締約國有聲明保留之情形外，不受其他約款影響；故於船舶共有人依其與 SCA 間之和解協議賠付和解金後，船舶共有人應相當於取得原「SCA 對船舶共有人」之「債權人地位」，此時除 LLMC1976 公約規定不得限責之海難救助求償外，運河修復費用、運河營運收入損失及商譽損失之賠償額等，船舶共有人應均得代位請求，即與其他求償人/債權人立於相等地位，共同平均分配基金額。表 1 整理了 SCA 對船舶共有人求償項目得否限責之說明。

附帶述及，LLMC1976 公約第 4 條規定，如損失係肇因於被求償人之重大過失，即不得對此限制賠償責任。是故，雖長賜輪之船舶共有人已如前述無法主張責任限制，但即便其得主張，若本事件確因長賜輪船長之重大過失方致擱淺，依本

⁴¹ LLMC1976 第 3(a)條；此規定應係為鼓勵船舶間盡力互助，畢竟海上發生意外時，陸上眾人往往鞭長莫及，需仰賴行經船隻之救援。

⁴² International Convention on Salvage 1989 Art., 1 – Definitions: “(a) Salvage operation means any act or activity undertaken to assist a vessel or any other property in danger in navigable waters or in any other waters whatsoever.”

⁴³ Nairobi International Convention on The Removal of Wrecks 2007 Art., 1 – Definitions: “4. ‘Wreck’, following upon a maritime casualty, means: (d) a ship that is about, or may reasonably be expected, to sink or to strand, where effective measures to assist the ship or any property in danger are not already being taken.”

⁴⁴ Rules of Navigation Art., 4 – Responsibilities: “(2) The vessels or floating unit's owners and/or operators are responsible without option to release themselves from responsibility by limited liability.”

⁴⁵ 黃裕凱，2021，長賜輪蘇伊士運河擱淺案法律問題之探討，頁 68。

條規定，船舶共有人即完全不得適用本公約而限責。

表1 SCA對船舶共有人求償項目得否限責之整理

關係人	求償項目	本事件中得否限責
SCA vs. 船舶共有人	運河修復費用	X *依「LLMC1976 公約」得限責，但適用「航行規則」後無法限責。
	運河營運收入損失	**船舶共有人賠付和解金後，此部分應得納入「求償總額」依比例分配限責基金。
	商譽損失	
	船舶救助費用	X *依「LLMC1976 公約」不得限責。

資料來源：本研究整理。

捌、共同海損

雖按 SCA 求償與共同海損非直接相關，但如有求償項目構成共同海損犧牲及費用，則船舶共有人得請求利益關係人共同負擔之，故本文茲討論共同海損如下。

依據 1994 年約克安特衛普規則 (York-Antwerp Rules 1994，下稱「1994 約安規則」)⁴⁶，「共同海損制度(General

Average)」係指於船舶航程期間遭遇共同危險時，為船貨財產之集體共同安全、集體利益所為故意且合理之犧牲與費用，應由各利害關係人共同衡平分擔⁴⁷。依慣例共同海損之理算程序為：遭遇海難之船舶所有人提出共同海損，其所聘請之理算師預估分擔比例，於貨物抵港時，貨主及其保險人即應先行依比例提供擔保方得提領貨物⁴⁸；待擔保均完成、貨物均提領，理算師即進行理算報告之撰擬(約需數月至

⁴⁶ 約克安特衛普規則係由國際海事法委員會(Comite Maritime International, CMI)訂定之共同海損理算規則，其並非公約，不具國際法拘束力，故須由貨物運送雙方及海上保險各方於契約內約定使用。資料來源：饒瑞正，2021，長賜輪事件之法律、保險與政策觀察，月旦法學教室，第 224 期，52-60。

⁴⁷ York-Antwerp Rules 1994 Rule A: "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. General average sacrifices and expenditures shall be borne by the different contributing interests on the basis hereinafter provided."

⁴⁸ 若貨物未投保，該貨主應提供「共同海損擔保書(General Average Bond)」及「現金擔保(Cash deposit)」予理算師，並將現金存入特別專戶內；已投保之貨主，則無須提供擔保書，僅由其貨物保險人提供「共同海損保證書(General Average Guarantee)」。資料來源：同註 8。

數年)，於報告完成、確認最終分擔比例及各方共同海損分擔額後，由船舶所有人、理算師及各利害關係人進行結算找補及解退保證金。此外，若為某方過失致生共同海損，該過失方仍得參與分擔，僅其他利害關係人後續得對之提起追償訴訟⁴⁹。

本事件之船舶共有人於 2021 年 4 月 1 日宣布共同海損，並指派英國理霍海損理算事務所(Richards Hogg Lindley)理算共同海損犧牲及共同海損費用。7 月 13 日一間代表長賜輪上貨主之法律事務所，以及另一間貨運求償公司，均公告共同海損理算師已將本事件共同海損之現金擔保定為貨物價值之 25%。2022 年 1 月 17 日，共同海損理算師要求貨主應提供貨物 CIF 價值之 15.5%「延期支付證明(POA)」。

依據長榮海運載貨證券所載及該事務所公布之共同海損擔保書所載⁵⁰，本事件係採用 1994 約安規則，本文即據此分析：於本事件中共同海損是否成立？若成立，於 SCA 向船舶共有人求償之項目中，哪些項目得構成共同海損犧牲及費用？

按 1994 約安規則 A 所載，「僅限於共同海事冒險中遭遇事故，為於危難中保全同航程財貨之共同安全目的，而故意且

合理所為或所致生之任何特別犧牲或費用，共同海損始成立」，即僅於「故意且合理(intentionally and reasonably)」之前提下致生犧牲或費用，方成立共同海損。本事件中，「載運上萬箱貨櫃之航程」為長賜輪之共同海事冒險，「擱淺」為遭遇之事故，「為脫困而為之行為—抽除與挖掘砂土、移除壓艙水及重新配置燃油等」則看似為基於共同安全目的而為之行為，惟此行為是否符合「故意及合理」二要件則有疑義。查本次脫困過程之救助行為，係航行規則下 SCA 之「法定義務」，縱使後續委任荷蘭、日本救援團隊，亦在 SCA 首肯下方得委任，故整體救助行為應係 SCA 之法定義務行為，而非「船長故意而為之處分」或「SCA 之有意自願行為」，可能難以符合「故意」要件⁵¹。同時，應關注者為，若最終確定不成立共同海損，則宣布共同海損之船舶共有人可能需承擔所有因該宣布造成之損失，並需面對「不當宣布共同海損」之訴訟⁵²。

如前所述，本事件實際上應難以成立共同海損，惟若確有成立—例如放寬「故意」要件之解釋範圍，而認為包括「法定義務行為」一則 SCA 向船舶共有人求償

⁴⁹ York-Antwerp Rules 1994 規則 D。

⁵⁰ 船舶共有人與長榮海運間之 NYPE 1946 契約採用 1924 約安規則，長榮海運之載貨證券卻約定使用 1994 約安規則；由於載貨證券方為規範貨主之重要文書，通常宣布共同海損之船東將與備船人協商，以載貨證券所採版本為該事件之理算規則，本事件應即係如此。資料來源：同註 8，理霍海損理算事務所「共同海損保證書(General Average Guarantee)」第 d 條。

⁵¹ 王肖卿，2021，淺談共同海損的策略運用，臺灣新生報航運新聞網。曾文瑞、黃心蓮，2020，英國海上保險法與 1983 年協會船體時間條款對共同海損賠償之探討，核保學報，第 27 期，48-72。Kamel, H., 2021. SCA vs. Evergreen. *Journal of Law in the Middle East*, (1), 116-128.

⁵² 黃裕凱，2021，長賜輪蘇伊士運河擱淺案法律問題之探討，頁 86。

之項目中，有哪些得構成共同海損犧牲及費用？

按「犧牲、損失及費用」係指共同海損中得獲補償之項目：犧牲可能為遭遇海難時為減輕船舶重量而投棄之貨物，損失得為船上器械於脫困過程持續施力造成之毀損，費用則得為船舶於避難港所生之費用。三者有所區別，但合併計算後之「共同海損損失額」即為共同海損事件裡應受償之「債權額」；惟若係海難結束後，因腐敗損壞或遲延而無市場價值，方遭貨主丟棄之貨物，則不得計入共同海損中⁵³。相對地，「受獲救之財貨」其價額為「分擔額」，最終即應以所有利害關係人留存財產價值之「共同海損分擔額」⁵⁴平均分配支付眾人失去之「共同海損損失額」，以避免於共同遭遇之危難中，卻有某方獨自過度犧牲、損失之情形。

依 1994 約安規則 G，受海難影響之各利害關係人應共同分擔共同海損，其獲救財產之價值，如同財貨犧牲及損失部分，原則上均以航程實際終止地點及時點為基準理算，除非貨主與運送人間之運送契約另有約定。而依 1994 約安規則 6 至 8、10、11、14、20 及 21，本事件中得計入共同海損之項目可能包含：救助報酬、為浮起船舶造成之機器毀損、為減輕船舶重量

而生之費用及損害、避難港費用、於避難港期間船員費用、臨時修理費用及手續費等及其利息。

惟前述共同海損項目中，SCA 之救助因係航行規則所訂之義務救助，非自願行為，且可能亦未簽定救助契約，為一種特殊形態之救助，則 SCA 所要求之救助報酬究竟是否屬於 1994 約安規則規定得計入之項目，或許尚需視後續理算報告或法院實務之見解而定。此外，為使長賜輪脫困，曾有挖除船舶周圍泥沙、移除壓艙水及調配燃油位置等情事，然並未聽聞脫困過程中有機器毀損或有任何燃料及備品被卸除，故本事件應不適用規則 7 及 8 所訂項目。規則 10 則規定駛入避難港致生之費用得為共同海損，但長賜輪無論於扣押前至大苦湖或解除扣押後至塞得港，於港內檢驗期間應均非屬為避難(如為緊急維修或躲避惡劣天候等)而停留，是故應均不得計入共同海損項目，規則 11 之避難港期間船員費用亦不得計入。另長賜輪據報載並無船身漏水情形，雖船身有輕微毀損，但未達需迫切修理之程度，則規則 14 之臨時修理費用項目應亦不適用。

綜上所述，雖本事件應難以成立共同海損，惟若確有成立，共同海損損失項目亦應僅包含救助報酬及共同海損手續費，

⁵³ York-Antwerp Rules 1994 規則 I。

⁵⁴ (受益方)分擔額為：犧牲財產總損失及費用除以獲救財產總價值，再乘以各人獲救財產價額；以個人獲救財產價額為分擔上限。

而前者得否計入尚存有爭議，計入後其價額高低，亦非得由SCA漫天喊價，故實際應受分擔之損失額應不高(各項目詳細價額之計算基準請參考表2)。

表2 共同海損項目、損失額及分擔額計算基準之整理

共同海損項目類型	損失額計算基準	分擔額計算基準 ⁵⁵	如共同海損成立，本事件得請求之共同海損項目
船舶相關	<ul style="list-style-type: none"> ● 有修理：實際修理費 ● 未修理：合理折舊(不得超過預估修理費)⁵⁶ 	於實際航程終止地/時之淨值 (即航程終止地/時價值－毀損/滅失金額＋共同海損中受補償之價額)	本事件基本上並無船舶相關共同海損項目(船身毀損輕微，修理費應不高)
運費相關	因事故而未收取之運費－因此所減省之成本 ⁵⁷	於實際航程終止地/時之淨值 (即航程終止地/時價值－非共同海損之費用＋共同海損中受補償之價額)	本事件無運費相關共同海損項目
貨物相關	卸貨或被投棄時該貨物商業發票所載之價值 ⁵⁸	卸貨時商業發票所載價值－毀損/滅失金額＋共同海損中受補償之價額	本事件無貨物相關共同海損項目
其他犧牲、損失或費用	實際支出之價額 ⁵⁹	不適用	本事件中應僅救助報酬(有爭議)及手續費得計入共同海損項目

資料來源：本研究整理。

本篇係以 SCA 為討論主體，然而在公開資訊中並未查得 SCA 之保險相關事宜，且 SCA 已於和解協議中獲得賠償，應不

玖、船舶所有人責任保險

⁵⁵ York-Antwerp Rules 1994 規則 17。

⁵⁶ York-Antwerp Rules 1994 規則 18。

⁵⁷ York-Antwerp Rules 1994 規則 15。

⁵⁸ York-Antwerp Rules 1994 規則 16。

⁵⁹ York-Antwerp Rules 1994 規則 6 及 20。

得再向保險公司請求理賠，以避免雙重受償。故於此僅論述應賠償 SCA 之人—船舶共有人之船舶所有人責任保險。

船舶所有人責任保險(下稱「船東責任保險」)，即船舶所有人防護及補償保險(Protection and Indemnity Insurance, P&I)，旨在提供船舶所有人、備船人或營運人對第三人損害賠償責任之保障。其屬於相互保險(mutual insurance)，由入會會員相互承保彼此之賠償責任並共同分攤損失，通常承保責任範圍包含：人身傷亡、財貨毀損、環境汙染、船骸及部分碰撞責任等。自 19 世紀中期起，蒸汽船逐漸成為海運主力，相較於帆船，蒸汽船船速較快、航向狹窄，且多數海員無甚操作經驗，使事故率快速攀升。事故大增之下，責任保險需求相應上升，但因船舶造價不菲，旅客及貨物之損害賠償亦所費不貲，事故後之船骸與油汙移除等價額更是難以想像地昂貴，故船舶責任保險之保險金額往往極為高昂，少有保險公司欲承保。是故，船舶所有人開始組成船東責任保險互保協會(Protection and Indemnity Club，下稱「P&I Club」)，相互承保商業保險人不

欲或無力承保之風險，包括船體保險人除外不保之四分之一碰撞責任⁶⁰。

於船東責任保險中，「P&I Club」得對應商業保險中之保險人(保險公司)，「會員」即為普遍意義之被保險人，入會則為投保行為。協會會員每年繳納會費(call)或攤付金(contribution)，而有會員所屬船舶發生事故且已支付賠償金時(Pay to be Paid)，才得由會費中請求損失補償。P&I Club 之經營並非追求營利，而係採損益兩平之「無盈無虧原則」，其會費係按成本計價，不含協會利潤⁶¹；每保險年度間，P&I Club 可於一定限度內追徵會費(supplementary call)，或於年度結算後具有盈餘時，由董事會決議通過依比例返還餘額予會員，不似一般商業保險係採固定保費，且於次年才得重新議定保險費額度⁶²。

國際間 13 間大型 P&I Club 並組成「國際船東責任保險互保協會集團(International Group of P&I Clubs，下稱「國際 P&I 集團」)」，承保約百分之九十以上船舶噸位之船東責任保險。國際 P&I 集團之概念自 19 世紀起已出現，其使各 P&I Club 得分散風險，此外，P&I Club 將自留額以上之風險移轉至國際 P&I 集團共同保

⁶⁰ 一般而言，船東責任保險並不承保船體保險所承保之責任範圍，例如船舶碰撞責任，惟因碰撞事故頻繁發生，船體保險之保險人囿於高額理賠金額，往往限縮船舶碰撞責任之承保範圍，由全部承保縮減為承保四分之三責任，致使船東責任互保協會開始承保剩餘之四分之一碰撞責任。

⁶¹ 蔡信華，2019，船東互保協會核保準則及會費之研究，核保學報，第 26 期，125-135。

⁶² 近年來，因應市場中「較小型或經營範圍有限之船隻」之需求，衍生出例外採「固定保費」形式之 P&I 保險，船舶所有人每年只需繳納固定保險費，其本質更類似於一般海事商業保險。於此種情形下，「協會」或也可稱為「保險公司」，惟其所承擔之保險責任即相應有一上限，其保險範圍亦較有限。資料來源：汪柏伶、曾文瑞，2018，從船東觀點論船舶融資合約保險，保險經營學報，第 6 期，101-130。

險，集團再安排「超額賠償再保險(General Excess of Loss Reinsurance, GXL)」契約，向各 P&I Club 收取再保險費用，形成「共同保險(co-insurance)」與「共同再保險(co-reinsurance)」。

於符合一定條件之事故發生時，國際 P&I 集團全體成員(即 13 間 P&I Club)將共同承擔該次理賠責任，使高額巨災事故發生時，單一 P&I Club 不至於無力理賠。

本事件中，船舶共有人之船東責任保險人為大英船東責任保險互保協會(United Kingdom Protection and Indemnity Club，下稱「UK P&I Club」)。依據該協會 2021 年度規章(U.K. P&I CLUB – RULES 2021)規則 2 第 11 節「(協會)承保對任何財產之任何毀損滅失或權利侵害之損害賠償或補償之責任...」⁶³，故針對 SCA 對船舶共有人主張之四項求償項目中，「運河修復費用」、「運河營運收入損失」及「商譽損失」三項目均得依此規定受理賠。至於「船舶救助費用」此求償項目，如認為屬「海難救助」，則應由所有受益之

利害關係人(包括 UK P&I Club)均攤報酬⁶⁴；如認非屬海難救助，則以 UK P&I Club 規章規則 2 第 13 節「非習慣性拖帶」處理⁶⁵，UK P&I Club 應理賠之。

依據規章規則 2 第 14 節，UK P&I Club 並承保「契約或賠償協議致生之責任」，即於本事件中，船舶共有人依據其與 SCA 簽訂之和解協議所支付之費用，亦得受理賠。此外，若共同海損確有成立，船舶共有人得依規章規則 2 第 19 節及 20 節，請求 UK P&I Club 理賠「其他利益關係人拒絕給付之共同海損分擔額(致船舶共有人無法受補償)」⁶⁶及「(超過船體保險承保金額部分之)船舶共有人自身應給付之共同海損分擔額」⁶⁷。

壹拾、結論

本事件中，於 SCA 求償方面，除商業損失部分稍有爭議外，SCA 應得向長賜輪船舶共有人請求賠償運河修復費用、船舶救助費用及運河營運收入損失等損害。而

⁶³ U.K. P&I CLUB – RULES 2021 Rule 2 Section 11 – Loss or damage to property: “Liability to pay damages or compensation for any loss of or damage to any property (including infringement of rights) whether on land or water and whether fixed or moveable...”

⁶⁴ 本事件之救助行為非屬 1989 年海難救助國際公約第 14 條規定之「對有損害環境之虞之船舶施行海難救助」情形，不適用 U.K. P&I 規章規則 2 第 21 節「承保 1989 年海難救助國際公約第 14 條予救助人之特別補償金之責任」之規定，故而本事件救助費用應屬規則 5 除外條款所載「...本協會不補償：...救助或具救助本質之服務及與其有關之任何成本及費用」項目，非屬承保責任，不受理賠。惟因 UK P&I Club 亦為受益之利害關係人，故依 1989 年海難救助國際公約第 13 條第 2 項規定，應依其獲救財產價值，比例分擔報酬額。

⁶⁵ 「習慣性拖帶」，例如於正常營運期間，為進出港口或在港內移動目的所為之拖帶。

⁶⁶ U.K. P&I CLUB – RULES 2021 Rule 2 Section 19 – Unrecoverable general average contributions: “The proportion of general average, special charges or salvage which an Owner may be entitled to claim from cargo or from some other party to the marine adventure and which is not legally recoverable solely by reason of a breach of the contract of carriage...”

⁶⁷ U.K. P&I CLUB – RULES 2021 Rule 2 Section 20 – Ship’s proportion of general average: “The entered ship’s proportion of general average, special charges or salvage not recoverable under the Hull Policies by reason of the value of the ship being assessed for contribution to general average or salvage at a sound value in excess of the insured value under the Hull Policies...”

依據 LLMC1976 公約及航行規則之規定，船舶共有人並無法限制前述四項賠償之賠償責任上限。於共同海損方面，因不滿足故意要件，本事件應難以成立共同海損，縱使確有成立，共同海損項目亦僅包含救助報酬及手續費，且其中救助報酬部分請求基礎薄弱，極有可能無法請求分擔。最後，對於 SCA 之求償及共同海損分擔額，若均成立，船舶共有人得向 UK P&I Club—其船東責任保險人—請求理賠。

迄至本文完成日(2022 年 7 月 8 日)，本事件中曾提出之訴訟、法院聲請均已暫時落幕。SCA 於埃及法院提起之賠償訴訟以和解結案，船舶共有人於英國法院提起之責任限制聲請，於設立責任限制基金後尚無進一步對外之說明，本文認為可能係各方當事人尚在計算所受損害，此後才會開始分配基金額。共同海損方面，除要求無保險人之貨主支付現金擔保及提出延期支付證明外，尚無查得更新發展。

於 2021 年 8 月，經解除扣押並前往歐洲卸貨後，長賜輪於空船返航時順利穿越蘇伊士運河，10 月初抵達中國山東青島維修，11 月中修復完畢，恢復航行歐亞航線。長賜輪並於同年 12 月重返蘇伊士運河，因滿載貨櫃通行，SCA 甚至為此宣布

緊急狀態，幸而順利通過⁶⁸。為避免長賜輪事件重演，SCA 於 2022 年 2 月表示已開始進行運河疏浚及擴大河道之工程，將延長雙向通行部分之河道，以及拓寬與挖深長賜輪曾擱淺之河段，預期於 2023 年 7 月前完工⁶⁹。

於 2022 年 3 月，長榮海運旗下另一艘巨型貨櫃輪「長程輪(Ever Forward)」於美國維吉尼亞州切薩皮克灣擱淺，經過 34 天搶救後，於 4 月 17 日重新浮起⁷⁰。雖因位於開闊海域，該次擱淺並未造成如長賜輪事件一般之影響，然而對於全球貿易、跨國運送愈加頻繁之今日，各海運公司更加傾向購置動輒載運破萬只貨櫃之巨型貨輪，難保堵塞運河事件不再發生。

本次長賜輪於蘇伊士運河擱淺事件，其牽涉人員之多、層面之廣及法律議題之繁雜，實為罕見。本文就 SCA 求償部分進行法律解析，期能使海事從業人員及法律界對相關領域更加瞭解。

參考文獻

ETtoday, 2022, 影片曝！長程輪擱淺 34 天 終於重新浮起來了，

⁶⁸ 中央通訊社，2021.08.21，長賜輪再駛入蘇伊士運河 領航員引導順利通過。自由時報，2021.12.13，急！在線等！上次卡運河長賜輪再訪 埃及宣布緊急狀態。

⁶⁹ 鄭景懋，2022.02.16，避免再塞船 蘇伊士運河將加長雙向航道，中央廣播電臺。Dredging Today, 2022.02.28. Suez Canal: Work to prevent second Ever Given disaster in full swing.

⁷⁰ ETtoday, 2022.04.18, 影片曝！長程輪擱淺 34 天 終於重新浮起來了。

<https://www.ettoday.net/news/20220418/2231931.htm>，2022年7月8日。

中央通訊社，2021，長賜輪再駛入蘇伊士運河 領航員引導順利通過，<https://www.cna.com.tw/news/aopl/202108210163.aspx>，2022年7月8日。

王肖卿，2021，淺談共同海損的策略運用，臺灣新生報航運新聞網，<https://tssp.neocities.org/data/tw/talk/2021050801.htm>，2022年7月8日。

王淑以，2021，外媒曝日船東提告求償長榮重申無須賠償，工商時報，<https://ctee.com.tw/news/industry/439805.html>，2022年7月8日。

王龍鎮，2005，租傭船契約之研究—以租傭船契約性質為中心，國立臺灣海洋大學海洋法律研究所碩士論文，基隆市。

自由時報，2021，長賜輪怎麼脫困？外媒整理出「這些關鍵」助攻，<https://news.ltn.com.tw/news/life/breakingnews/3484466>，2022年7月8日。

自由時報，2021，急！在線等！上次卡運河長賜輪再訪 埃及宣布緊急狀態，<https://news.ltn.com.tw/news/world/breakingnews/3767149>，2022年7月8日。

汪柏伶、曾文瑞，2018，從船東觀點論船舶融資合約保險，*保險經營學報*，第6期，101-130。

長榮海運，2021，長賜輪在蘇伊士運河擱淺事件之說明，https://www.evergreen-marine.com/tw/tuf1/jsp/TUF1_News.jsp?newsType=G2%2CG3&newsId=NEWS2021032600007937&lang=zh-TW，2022年7月8日。

長榮海運，2021，長賜輪在蘇伊士運河擱淺事故處理進度 -0325，https://www.evergreen-marine.com/tw/tuf1/jsp/TUF1_News.jsp?newsType=G2%2CG3&newsId=NEWS2021032600007942&lang=zh-TW，2022年7月8日。

長榮海運，2021，長賜輪在蘇伊士運河擱淺事故處理進度 -0326，https://www.evergreen-marine.com/tw/tuf1/jsp/TUF1_News.jsp?newsType=G2%2CG3&newsId=NEWS2021032600007971&lang=zh-TW，2022年7月8日。

長榮海運，2021，長賜輪在蘇伊士運河擱淺事故處理進度 -0328，https://www.evergreen-marine.com/tw/tuf1/jsp/TUF1_News.jsp?newsType=G2%2CG3&newsId=NEWS2021032600007971&lang=zh-TW，2022年7月8日。

32800007982&lang=zh-TW，2022 年 7 月 8 日。

長榮海運，2021，長賜輪成功脫困，蘇伊士運河恢復正常通行，https://www.evergreen-marine.com/tw/tuf1/jsp/TUF1_News.jsp?newsType=G2%2CG3&newsId=NEWS2021032900008005&lang=zh-TW，2022 年 7 月 8 日。

長榮海運，2021，長賜輪遭埃及法院扣押說明稿，https://www.evergreen-marine.com/tw/tuf1/jsp/TUF1_News.jsp?newsType=G2%2CG3&newsId=NEWS2021041400008154&lang=zh-TW，2022 年 7 月 8 日。

長榮海運，2021，長賜輪和解談判已達初步協議，https://www.evergreen-marine.com/tw/tuf1/jsp/TUF1_News.jsp?newsType=G2%2CG3&newsId=NEWS2021062400008843&lang=zh-TW，2022 年 7 月 8 日。

長榮海運，2021，長賜輪於塞得港檢驗無虞後將啟程開往荷蘭鹿特丹，https://www.evergreen-marine.com/tw/tuf1/jsp/TUF1_News.jsp?newsType=G2%2CG3&newsId=NEWS2021070800008999&lang=zh-TW，2022 年 7 月 8 日。

長榮海運，2021，長賜輪船東設立賠償責任基金，https://www.evergreen-marine.com/tw/tuf1/jsp/TUF1_News.jsp?newsType=G2%2CG3&newsId=NEWS2021072700009201&lang=zh-TW，2022 年 7 月 8 日。

曾文瑞、黃心蓮，2020，英國海上保險法與 1983 年協會船體時間條款對共同海損賠償之探討，*核保學報*，第 27 期，48-72。

黃裕凱，2021，長賜輪蘇伊士運河擱淺案法律問題之探討，自版，新北市，[http://merchantmarine.financelaw.fju.edu.tw/322-](http://merchantmarine.financelaw.fju.edu.tw/322-%E3%80%8E%E9%95%B7%E8%B3%9C%E8%BC%AA%E8%98%87%E4%BC%8A%E5%A3%AB%E9%81%8B%E6%B2%B3%E6%93%B1%E6%B7%BA%E6%A1%88%E6%B3%95%E5%BE%8B%E5%95%8F%E9%A1%8C%E4%B9%8B%E6%8E%A2%E8%A8%8E%E3%80%8F%E4%B9%99%E6%96%87%E5%B7%B2%E5%AE%8C%E7%A8%BF.html)

<http://merchantmarine.financelaw.fju.edu.tw/322-%E3%80%8E%E9%95%B7%E8%B3%9C%E8%BC%AA%E8%98%87%E4%BC%8A%E5%A3%AB%E9%81%8B%E6%B2%B3%E6%93%B1%E6%B7%BA%E6%A1%88%E6%B3%95%E5%BE%8B%E5%95%8F%E9%A1%8C%E4%B9%8B%E6%8E%A2%E8%A8%8E%E3%80%8F%E4%B9%99%E6%96%87%E5%B7%B2%E5%AE%8C%E7%A8%BF.html>，2022 年 7 月 8 日。

楊仁壽，2021，長賜輪在蘇伊士運河擱淺之法律關係，*航貿週刊*，第 202117 期，33-36。

楊仁壽，2021，*最新海商法論*，第四版，三民書局，臺北市。

- 臺灣高等法院 98 年度海商上字第 3 號判決。
- 劉怡伶，2005，定期航運論時傭船契約之研究，國立臺灣海洋大學航運管理學系碩士論文，基隆市。
- 蔡信華，2019，船東互保協會核保準則及會費之研究，*核保學報*，第 26 期，125-135。
- 蔡英欣，2021，初探定期傭船契約之法律性質—從長賜輪事件談起，*月旦法學雜誌*，第 313 期，6-14。
- 鄭景懋，2022，避免再塞船 蘇伊士運河將加長雙向航道，中央廣播電臺，<https://www.rti.org.tw/news/view/id/212467>，2022 年 7 月 8 日。
- 饒瑞正，2021，長賜輪事件之法律、保險與政策觀察，*月旦法學教室*，第 224 期，52-60。
- Clyde & Co LLP, 2021. Casualty notice: "Ever Given" - Update: 13th July 2021. Available at: <https://www.clydeco.com/en/insights/2022/01/casualty-notice-ever-given> (Accessed 8 July, 2022).
- Clyde & Co LLP, 2022. Casualty notice: "Ever Given" - Update: 17th January 2022. Available at: <https://www.clydeco.com/en/insights/2022/01/casualty-notice-ever-given> (Accessed 8 July, 2022).
- Dolphin Maritime and Aviation Services LTD., 2021. Ever Given - Fourth report. Available at: <https://www.dolphin-maritime.com/?casualty-news/2021/04/08/ever-given.html> (Accessed 8 July, 2022).
- Dredging Today, 2022. Suez Canal: Work to prevent second Ever Given disaster in full swing. Available at: <https://www.dredgingtoday.com/2022/02/28/suez-canal-work-to-prevent-second-ever-given-disaster-in-full-swing/> (Accessed 8 July, 2022).
- Ecofin, A., 2021. Egypt: The grounding of the container ship Ever Given in the Suez Canal between March 23 and 29 cost Egypt \$ 14 million a day. Available at: <https://www.ecomnewsmed.com/en/2021/06/02/egypt-the-grounding-of-the-container-ship-ever-given-in-the-suez-canal-between-march-23-and-29-cost-egypt-14-million-a-day/> (Accessed 8 July, 2022).
- Evergreen Marine Corporation, 2021. "Ever Given" – General average declaration – Suez Canal grounding. Available at: <https://help.greenxtrade.com/en/articles/359>

5167-ever-given-general-average-declaration-suez-canal-grounding (Accessed 8 July, 2022).

Evergreen Marine Corporation, 2021. Ever Given notice of fund. Available at: https://ct.shipmentlink.com/news/202107/CMS_NEWS2021072700009201_20210727010105_8E2D6B2505794F9BAED4BFAA2C2974AA.pdf (Accessed 8 July, 2022).

IMF, 2022. SDR valuation. Available at: https://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_sdrv.aspx (Accessed 8 July, 2022).

IMO, 2022. Global Integrated Shipping Information System. Available at: <https://gis.imo.org/Public/SHIPS/ShipDetails.aspx?IMONumber=9811000> (Accessed 8 July, 2022).

IMO, 2022. Status of Conventions - Comprehensive Information Including Signatories, Contracting States, Declarations, Reservations, Objections and Amendments. Available at: [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Status-2022\(2\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Status-2022(2).pdf) (Accessed 8 July, 2022).

Kamel, H., 2021. SCA vs. Evergreen. *Journal of Law in the Middle East*, (1), 116-128.

Suez Canal Authority, 2022. SCA overview. Available at: <https://www.suezcanal.gov.eg/English/About/SuezCanalAuthority/Pages/SCAOverview.aspx> (Accessed 8 July, 2022).

The Maritime Executive, 2021. SCA reduces its payment demands for Ever Given's release. Available at: <https://www.maritime-executive.com/article/sca-reduces-its-payment-demands-for-ever-given-s-release> (Accessed 8 July, 2022).

UK P&I Club, 2021. "Ever Given" media statement - "Ever Given" grounding in Suez Canal. Available at: <https://www.ukpandi.com/news-and-resources/press-release-articles/2021/ever-given-media-statement> (Accessed 8 July, 2022).

UK P&I Club, 2021. "Ever Given" media statement - Ever Given owners' appeal rejected. Available at: <https://www.ukpandi.com/news-and-resources/press-release-articles/2021/ever-given-media-statement> (Accessed 8 July, 2022).

UK P&I Club, 2021. "Ever Given" media statement - Validation hearing. Available at: <https://www.ukpandi.com/news-and-resources/press-release-articles/2021/ever-given-media-statement> (Accessed 8 July, 2022).