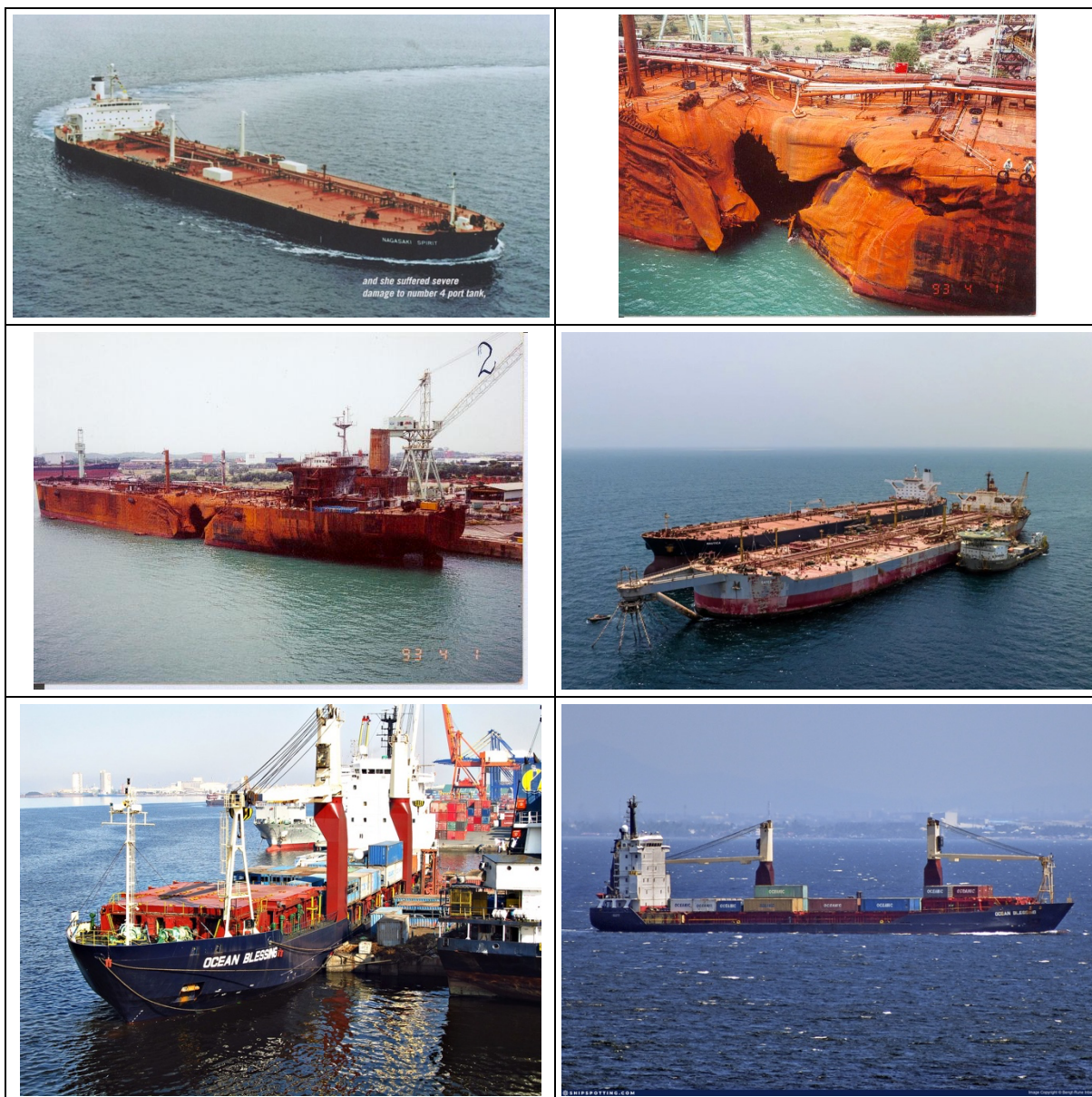


## Marine Salvage 記事 09 : MV Nagasaki Spirit vs MV Ocean Blessing (1992.09.19)

陳彥宏\*



\* 陳彥宏 Solomon CHEN，英國威爾斯大學海洋事務與國際運輸學博士，台灣海事安全與保安研究會理事長，新台灣國策智庫諮詢委員，國家運輸安全調查委員會諮詢委員，海洋委員會海巡艦隊分署海損評議審查會委員，海事仲裁人。曾任教於臺灣海洋大學、澳大利亞海事學院國家港埠與航運中心、高雄海洋科技大學。曾客座於上海交通大學凱原法學院國際海事研究中心、廈門大學南海研究、澳大利亞海事學院。EMAIL: solomonyhchen@gmail.com。

## 一、事故背景與初期應變

- 事故背景：日本三菱重工長崎造船所 1976 年建造，總噸位約 52,787，載重噸約 97,000，全長約 258 公尺，船寬 43 公尺，賴比瑞亞籍原油油輪 MV Nagasaki Spirit，1992 年 9 月，自中東裝載 40,154 噸 Khafji 原油，於 1992 年 9 月 19 日 23:20 航經馬六甲海峽北部時與日本今治造船 1979 年建造，總噸位約 14,000-15,000，載重噸約 21,000-22,000，全長約 160 公尺，船寬 24 公尺的賴比瑞亞籍貨櫃船 MV Ocean Blessing 發生碰撞，並在海面起火，兩船迅速被火海吞沒。
- MV Nagasaki Spirit 的船員中，有兩人獲救，船長被發現死亡，其餘船員仍失蹤。MV Ocean Blessing 的船上全船船員罹難(具體座標：04°27'N, 98°42'E)。
- 最初的應變行動主要由新加坡、馬來西亞和印尼三國的聯合協調中心負責。新加坡海事及港務局發出了警報，並派遣拖船和消防船前往現場。然而，由於火勢猛烈且持續，加上船上有爆炸危險，使得初期的救援和滅火行動極為困難，至 9 月 26 日 12:20 火勢被撲滅。10 月 3 日 14:03 MV Nagasaki Spirit 被拖至印尼 Belawan 外錨地，10 月 22-29 日對殘存原油實施船對船(STS)轉載，12 月 12 日拖抵新加坡船塢。
- 沿岸初步風險：事故威脅到馬來西亞西岸；工業界的應急裝備自巴生港、波德申空運至 Langkawi 前進部署，但登岸油量有限，以人工方式清理即可。印尼方面記錄本案外洩量 ~13,000 噸，多在外海自然風化/擴散，僅需有限清理。
- 環境狀況：MV Nagasaki Spirit 船體左舷第 4-6 號艙破損，估計外洩約 12,000 噸原油。但大部分在大火中燃燒或迅速蒸發消散，僅有少量油帶被監測到漂向馬來西亞蘭卡威西南 10-15 海浬海域。印尼、馬來西亞沿岸並無大規模污染報告。

## 二、救撈決策與爭議

- MV Nagasaki Spirit 號的船東與救撈公司簽訂了一份具有爭議性的「無結果，無報酬」(no cure, no pay)救撈合約。根據這份傳統合約，如果救撈方沒有成功拯救船隻或貨物，將無法獲得任何報酬。這項合約在事故後引起了重大爭議。救撈公司(Smit Tak and Selco)雖然成功控制了火勢並防止船隻沉沒，但由於船體嚴重受損，大部分貨物已經損失，最終無法完全「拯救」船隻。這使得救撈公司無法獲得豐厚的「成功救撈」報酬。救撈方認為他們付出了巨大努力

來阻止漏油，從而保護了環境，但傳統合約卻未能反映這項「預防污染」的價值。

- LOF 1990 接案與優先目標：9 月 20 日 09:00，新加坡救撈公司 Semco Salvage 以 Lloyd's Open Form 1990 (LOF 1990)承攬 Nagasaki Spirit 的救助，當日稍後亦接下 Ocean Blessing。決策優先順序是：先滅火、後拖離岸線、再轉載殘油，以降低二次污染與爆燃風險。
- 「特別補償」的法律爭議(國際里程碑)：救助後 Semco 依 1989 年《救助公約》第 14 條請求「特別補償」(環境風險導致的費用補償)，與船東 Lancer Navigation 就「哪些成本應納入補償、如何計算」展開多年仲裁/訴訟。英國上議院 1997 年判決(The Nagasaki Spirit)明確指出：第 14 條的「費用」僅限於合理開支，不包含利潤(報酬性質)；並對如何計入設備、人力「公平費率」與威脅期間等問題提出詮釋，最終駁回雙方上訴。這起判決直接暴露第 14 條在實務上的不確定性。這就是後來廣為人知的“Nagasaki Spirit Case”，對全球救撈法與 SCOPIC 條款的發展影響深遠。
- 推動 SCOPIC 的導火線：因 Nagasaki Spirit 案引發的計算歧異與訴訟成本，救難界、P&I CLUB 與船東在 1999 - 2000 年推出 SCOPIC (Special Compensation P&I Club)條款，以固定費率表 + 25% uplift 的機制取代第 14 條的「糾纏式」計算，並引入 SCR(特別事故代表)等程序，作為 LOF 的附加條款沿用至今。

### 三、救撈與清理作業

- 海上消防與拖帶：Semco 動員多艘拖船以泡沫/水炮遠距滅火與艙外冷卻，9 月 26 日撲滅火勢後，依馬方警察指示拖離馬來半島岸線，10 月 3 日抵達印尼 Belawan 停泊，10 月 22 日將殘餘的約 20,000 噸原油轉載至油輪 Pacific Diamond，返還船東。此舉兼顧貨油安全、環境風險降低與拖帶穩度。
- 岸線應變與清理：
  - 為應對初期漏油造成的污染，相關單位進行了海面清理。由於洩漏的原油密度較輕，部分油污自然蒸發，減輕了對環境的影響。然而，剩餘的油污仍對馬六甲海峽的生態構成威脅。
  - 馬方把重裝備空運至 Langkawi 待命，但因主要油帶燃燒/外海分散，僅有少量油污仍出現在蘭卡威島西南方約 10 至 15 海里處。馬來西亞當局動員

了設備以保護敏感區域。印尼方面同樣以監測與適度回收為主，未啟動大規模機械清理，但最終沒有出現重大岸線污染。

#### 四、殘骸拆解

- **Nagasaki Spirit** :
  - 火勢已撲滅，該船被拖至安全地點進行減輕載重作業。船體在左舷 4 號、5 號和 6 號油槽處被撞出一個長約 30 公尺的洞。
  - 在完成轉油和救撈作業後，MV Nagasaki Spirit 號的殘骸被拖至新加坡進行後續處理。由於船隻受損嚴重，已無修復價值，最終被售出並進行報廢拆解。
- **Ocean Blessing** : 碰撞後被拖抵蘇門答臘 Ujung Tamiang 擱灘，後再浮並拖至印度 Mangalore 拆解。

#### 五、關鍵技術與挑戰

- **火場接近與人身風險** : 初期熊熊大火與油霧爆炸風險，讓現場極度危險。外洩原油在海面燃燒造成高溫/濃煙/低能見度，救難船只能以外圍冷卻 + 定向泡沫覆蓋逐步逼近，並持續監測爆炸界限(LEL)與艙內壓力。救助人員在惡劣海象下進行滅火，技術難度極高，這也是拖延至 9 月 26 日才能完全撲滅的原因之一。
- **船體穩定** : 船體因火災和碰撞而結構不穩，隨時有斷裂和沉沒的風險。救撈方必須在轉油前穩定船體，確保作業安全。
- **轉油作業** : 將原油從一艘受損、不穩定的船隻轉移到另一艘船上，需要高度專業的技術和設備，以防止二次洩漏。
- **跨法域協調** : 事故點鄰近馬來西亞/印尼海域分界，作業需同時滿足兩國主管機關要求(馬方要求先拖離岸線；印尼核准 STS)，增加了指揮與許可流程複雜度。
- **油污-火災「兩難」** :

- 約 12,000 噸原油洩漏，大部分燃燒或揮發，這在某種程度上「減輕了清理負擔」，但也凸顯火災與油污的兩難。
- 燃燒雖減少可漂移油量、緩解登岸風險，但高溫火場限制機械回收與分散劑使用；本案最後以火場控制 ⇒ 拖離 ⇒ STS 為主軸，把「先穩定/後清理」落實為時間序。
- 救撈報酬爭議：
  - 救助完成後卻引發長年訟爭，凸顯 1989 公約第 14 條在「什麼費用、怎麼算、算到何時」上的不確定性。
  - 仲裁庭初判 SEMCO 可得 7.65 百萬美元費用 + 65%增額補償(約 1,263 萬美元)，另加 950 萬美元救助獎金。
  - 上訴法院與上議院裁定最終僅能收回「合理費用」，不含利潤。這使救助界大為不滿，認為缺乏激勵。此案直接導致後來 SCOPIC (Special Compensation P&I Clause, 1999)的引入。這直接催生 SCOPIC(1999/2000)取代公約第 14 的補償路徑，並透過固定費率 + 25% uplift + SCR 降低爭議。
  - 此事件衍生的法律案件是「Semco Salvage & Marine Pte Ltd v. Lancer Navigation Co Ltd」，這是關於海上救撈索賠的標誌性案例。該案根據 1989 年國際救撈公約進行裁決，最終裁定救撈公司有權獲得救撈服務的報酬。
  - 此事件的關鍵技術和挑戰主要體現在法律與財務層面。1989 年救撈公約雖然引入了「特別補償」概念，但實際操作中費用計算複雜且耗時。為了克服這一挑戰，業界隨後發展出 SCOPIC 條款(Special Compensation P&I Clause)，這使得特別補償的計算變得更加簡便，因為它基於每日費率來確定公平的費用。

## 六、成果與影響

- 人命、環境與物流：兩船共數十人罹難(MV Nagasaki Spirit 僅 2 人生還)，屬高傷亡油輪-貨櫃船碰撞案。環境端因大量油品燃燒與外海風化，沿岸受油量有限；馬來西亞把重裝備空運到位、但最後主要靠人工清理；印尼記錄則指出多數油在外海擴散。

- 法律與制度：
  - 救助法制演進：本案成為 **Salvage Convention 1989** 第 14 條在實務上的首例重大測試，揭示了「費用 vs 利潤」的模糊地帶。最終在 **House of Lords** 定調，救撈公司有權獲得「特別補償」(special compensation)。這項補償旨在獎勵救撈方在預防或減少環境損害方面的努力，即使他們沒有成功拯救船隻本身。此案確立了一個重要原則：救助者對環境的保護努力應當得到回報，這超越了傳統「無結果，無報酬」合約的範圍。促使後來 **SCOPIC** 條款被引入 **LOF**，以確保救助公司在環境威脅下仍能獲得合理報酬，避免退出市場。
  - 國際環境救助概念：MV Nagasaki Spirit 強化了「環境救助(environmental salvage)」的地位，推動 **IMO** 與業界重視「非財產導向」的補償模式。
  - 此案顯示，即便實際油污影響相對有限，人命與法律爭議可讓案件成為海事法與救撈制度改革的重要轉捩點。
- 後續遺緒(MV Ocean Blessing)：該船於 1993 年拖至印度 Mangalore 附近拆解，但其殘骸與權屬在地方層面多年仍有爭議與後續處置動態(2022-2025 年地方媒體仍偶有報導)。