

理事長開講：所謂責任即非責任之不是那麼好躲閃的引水人責任

陳彥宏*

楔子

先來講比較文言的古文，《禮記·中庸》說「凡事豫則立，不豫則廢。言前定則不跲，事前定則不困，行前定則不疚，道前定則不窮。」這樣的教誨。漢·劉向《說苑·權謀》中有「臣聞客有過主人，見灶直突，傍有積薪。客謂主人曰：『曲其突，遠其積薪，不者，將有火患。』主人嘿然不應。居無幾何，家果失火，鄉聚里中人哀而救之，火幸息。於是殺牛置酒，燔髮灼爛者在上行，餘各用功次坐，而反不錄言曲突者。向使主人聽客之言，不費牛酒，終無火患。」這麼一則故事。

反過來看，《莊子·人間世》「知其不可奈何而安之若命，德之至也。」《涅槃經》「諸行無常，是生滅法，生滅滅已，寂滅為樂。」這二句，白話文一點比較通俗的諺語表示差不多是：「死生由命，富貴在天」、「該來的躲不掉，該走的留不住」、「天要下雨，娘要嫁人，由他去吧」、「是福不是禍，是禍躲不過」、「靠山山倒，靠人人老，靠自己最好」。

讀書的好處就是，看你想聽哪一邊意見，我都可以找出來諸子百家之論。

噢！你問我，那我的中心思想是什麼？我？我和《論語·子罕》裡面的孔子一樣「吾有知乎哉？無知也。有鄙夫問於我，空空如也。我叩其兩端而竭焉。」不過我也和《史記·孔子世家》「東門有人，其頰似堯，其項類皋陶，其肩類子產，然自要以下不及禹三寸，纍纍若喪家之狗。」的孔子一樣，可以回答「似喪家之狗，然哉！然哉！」

《詩經·大雅·抑》「昊天孔昭、我生靡樂。視爾夢夢、我心慘慘。誨爾諄諄、聽我藐藐。匪用為教、覆用為虐。借曰未知、亦聿既耄。」我想，一路的理事長開講，大概也都沒人在聽吧？只能當自己是先知，說，我早說過了！但是又有何屁用呢？

* 陳彥宏 Solomon CHEN，英國威爾斯大學海洋事務與國際運輸學博士，臺北醫學大學基礎醫學與案例專題學分班第 1 期結業，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。EMAIL: solomonyhchen@gmail.com。

一、前言

或許有人會好奇的問，我又不是引水人，這事又干我這個退休老人啥事了？躲在 41.42°S 的袋鼠國竟然還跳出來開講 7,832 公里以外 25.02°N 的事？

在前言的最前頭這兒聲明一下，這事兒是台灣非常有風險意識的幾位少壯派引水人多次來問，希望我能說說自己的看法，這當然也是與我過去曾參與高等法院、地檢署的幾起專家鑑定的一點經歷與感觸有點關。

引水人需不需要責任保險？其實這事超單純，就下面這三個問題而已：

1. 法理上有沒有需要責任保險的必要或需要？
2. 市場上有沒有引水人責任保險的可承保保單？
3. 如果上面二個「？」的答案是肯定的，引水人願不願意買？

有需要，有在賣，願意花錢的，就買個安心，不願意花錢的，就去林默娘或是累劫冤親債主們那兒多燒點香吧！講解完畢，句點。

文章其實可以在這裡收工的，不過反正活著閑閑還有力氣敲鍵盤，就繼續在網路上留點文字記錄，刷刷凡事都會變成「曾經」和「過去」的存在感。

很多還沒有這類風險意識而且又讀過一點書的人往往都會說，引水人在船不過就是一名 **Advisor**，靠專業知識與技能提供建議賺錢的代客泊船仔而已，負有最終的責任 (**Ultimate Responsibility**) 的永遠是船長，不是引水人。所以引水人是不需要擔心的。

套句鐵獅玉玲瓏常說的「代誌毋是憨人想的遐爾簡單」，有關引水人責任的「代誌」，如果真的是這樣就好，不然你 **google** 看看有多少引水人被起訴的案例？問問 **AI** 也可以。

書本上告訴你的是船長應負「最終」責任，這一點沒錯，但是從引水人開始上工，一路到引航任務結束的過程中，如有事故，凡「引水人」有涉及的，「引水人」還是有責任。

趨勢的演進可以由下面這幾個層面來觀察：

1. 現代航運涉及越來越大型的船舶、複雜的導航系統以及精密的港口作業。這種複雜性提高了意外發生的風險，愈來愈重視風險管理和安全措施的航運業界也就隨著時間影響保險費和承保要求，連帶也增加了針對引水人的潛在責任索賠金額。
2. 雖然引水業務通常由國家或地方層級管理，但國際海事組織(IMO)等機構強調海上安全和預防海難的重要性。這間接支持了需要足夠的保險來涵蓋此類事件可能產生的責任。雖然有些國家如新加坡、英國、法國在立法上對於引水人的民事責任給予限制，但不表示所有的引水人都可以全身而退。
3. 全球對於海上事故可能造成的巨大財務損失，有著越來越高的警覺性，涉及引水船舶的事故，其平均成本可能相當高，依據國際船東互保協會集團(International Group of P&I Clubs, IG Clubs)發布的報告(Report on P&I claims involving vessels under pilotage 1999-2019)，於 1999-2018 的 20 年間涉及引水人責任的事故平均理賠金額約為 1.74 百萬美元，其中 2007 的年平均 US\$5,377,868、2009 的年平均 US\$3,926,649、2013 的年平均 US\$2,550,448，是這 20 年間最為顯著的 average cost per incident，突顯了強大保險保障的必要性，自然也促使各界更加重視包括引水人在內的所有相關方的責任保險是否足夠¹。

Summary of Data 1999 – 2018

It can be seen from the data in Table 1 that in the 20 years to 20th February 2019 there were a total of 1,046 incidents in which pilot error either caused or contributed to those events. The total cost of those incidents was over US\$1.82 billion. On average this represents 52 incidents per year, or one per week. There were four years in which the number of incidents were significantly greater than that average:-

The average cost per incident over the 20 years is approximately US\$1.74m. There were three years in which the average cost per incident was significantly greater than that figure:



資料來源：Report on P&I claims involving vessels under pilotage 1999-2019, International Group of P&I Clubs

4. 最重要的是，含跨國訴訟的訴訟風氣盛行的 Sue Happy Society 已經在全球普遍存在，強調法律權利和應得權益、訴訟門檻低、訴訟頻率高、經常擔心被起訴的恐懼和防禦的氛圍情況下，使得有沒有「足夠」的責任保險，成為像引水人這樣的專業人士的重要防禦性措施和保障。

¹ 本文件納入 IMO NCSR 5/INF.18 (15 December 2017)會議文件，相關參考文件包括 Resolution A.960(23) 與 FAL.6/Circ.11/Rev.1。

引水人需要的保險種類多樣，容後另述，這裡先引幾類概述：

1. 保障引水人在執行職務時因疏忽或錯誤(Errors and Omissions)而產生的專業責任保險。
2. 涵蓋引水人因海事事故引起的民事和刑事訴訟的法律辯護費用的保險。
3. 保障處理在訴訟中判決引水人需要支付民事法律責任的財務賠償的保險。
4. 保障處理在與其引水職責無直接關係的第三方人身傷害或財產損失的保險。
5. 保障引水人因事故所致停職、吊銷執照或其他事故後果而無法工作所提供收入損失保障的保險。

二、賭客

現在開始來談幾乎每個人都可以「各自表述」的所謂「保險」。

美國職業撲克玩家 David Sklansky 在他的著作《Sklansky Talks Blackjack》這本講二十一點(Blackjack)中買保險的概念中認為：

- 保險通常是負期望值的賭注，即使你手中有黑傑克，買保險也只是將一個零風險的局面轉化為一個可能輸掉一半賭注的局面。從長遠來看，這仍然是一個負期望值的操作
- 買保險往往是基於對莊家可能拿到黑傑克的恐懼，而不是基於理性的數學分析。
- 買保險並不能改變你手牌的價值，而只是在莊家拿到黑傑克時減少你的損失。
- 只有在某些非常罕見的情況，而且需要非常精確的牌況判斷和計算能力下，買保險的期望值可能會接近零或略微為正。
- 賭博策略應該建立在嚴謹的數學和機率分析之上，但是買保險往往是一種情緒化的反應，而不是理性的策略選擇。

- 在 Sklansky 的思路核心，圍繞著期望值(Expected Value, EV)和避免不必要的負期望值賭注，他的結論是永遠不要買保險，除非你有非常特殊且明確的理由，並且能夠準確地評估當時的牌況。對於絕大多數玩家來說，堅持基本的二十一點策略，不買保險，從長遠來看會是更好的選擇。

中國的孫惟微寫的《賭客信條》是從行為經濟學的角度來分析賭博中的心理和決策，解釋為什麼人們明明知道某些保險產品的期望值不高，卻仍然願意購買的行為。他認為：

- 行為經濟學中一個重要的概念是，人們對於損失的感受要遠遠強於獲得相同收益的感受。購買保險可以看作是一種為了規避未來可能發生的巨大損失的行為(Loss Aversion)。即使保險的總體成本可能高於預期損失，人們為了消除這種不確定性和潛在的巨大損失，仍然願意支付保險費。
- 保險產品的銷售方式可能會影響人們的購買決策。如果將保險用框架效應(Framing Effect)方式描述為一種「保障」或「安全網」，而不是一種「成本」，可能會影響人們的購買決策，讓人們可能更傾向於接受。
- 雖然從統計學上看，某些風險發生的機率很小，但一旦發生在個人身上，就是百分之百的損失。人們可能會過於關注那些極端但引人注目的小數法則(Law of Small Numbers)案例(例如，某人因為沒有保險而破產)，而忽略了大多數沒有發生意外的倖存者偏差(Survivorship Bias)人支付的保險費。
- 人們可能會將保險視為一種特定的心理帳戶(Mental Accounting)，即使在其他方面他們非常理性，但在這個帳戶中，他們更願意花錢來尋求安全感。
- 人們往往會誇大一些小概率但後果嚴重的事件發生的可能性，這會促使他們購買保險。

從上面兩本書的觀念來看，對於「保險該不該買」這個問題，會得出不同的側重，從 David Sklansky 的數學期望值角度，保險，尤其是針對小概率但高損失的風險，是不應該「買」的，它一種「負期望值的賭注」。從孫惟微的行為經濟學角度，「買」保險是一種常見且可以理解的行為，即使它在數學期望值上可能不高，但它提供了一種心理上的安全感，降低了對潛在巨大損失的焦慮。

從兩本書的核心思想中推導出一些可能的人格特質差異有下列差異：

傾向於「不買」保險的人的特質：

- 理性、邏輯思維強：更傾向於基於數據、機率和期望值來做決策。
- 風險承受能力較高：對於潛在的損失有更高的容忍度，相信自己能夠應對風險。
- 獨立思考：不容易受到市場宣傳或社會普遍觀念的影響，會自己分析判斷。
- 注重長期價值：更關注資金的長期增長，不願意為小概率事件支付額外的成本。
- 對自己的判斷和控制力有信心：可能認為自己可以通過謹慎的行為來降低風險發生的機率。

傾向於「買」保險的人的特質：

- 風險厭惡：對於潛在的損失感到不安，更願意支付一定的成本來規避風險。
- 情感驅動：決策更多受到情緒和心理感受的影響，例如對未來的擔憂。
- 從眾心理：容易受到社會觀念和他人行為的影響，認為「大家都買，所以我也應該買」。
- 關注短期安全感：更看重當下的心理安慰和安全感，即使長期來看可能付出更多。
- 對不可控因素的擔憂：對於無法預測和控制的事件感到焦慮，希望通過保險來轉嫁風險。

需要強調的是，「該不該買」並沒有絕對的答案，取決於個人的風險偏好、財務狀況以及更看重數學期望值還是心理安全感。

三、心理

保險的 **To be or not to be**？其實很簡單的繫在「我不會那麼衰」的樂觀偏見 (**Optimism Bias**)，以及「我千萬別出事」的風險厭惡(**Risk Aversion**)之上。可以從下列幾個心理學派的理論來剖析。

1. 關注潛意識動機的衝突和防禦機制的心理動力學派(**Psychodynamic Perspective**)：

- .1 我不會那麼衰：可能源於潛意識中的否認(**denial**)機制，一種自我保護方式，用以避免面對潛在的負面情緒和焦慮。潛意識可能壓抑了對風險的真實評估，以維持心理平衡。同時，理想化(**idealization**)的自我概念可能讓人們覺得自己是特別的，不會遭遇不幸。
- .2 我千萬別出事：這反映了潛意識中真實存在的焦慮(**anxiety**)和對死亡、喪失等基本恐懼。即使意識層面否認風險，潛意識仍然感受到潛在的威脅，並產生恐懼感。
- .3 心理動力學派中存在著本我、自我和超我等心理結構(**Psychic Structure**)之間的衝突，本我可能追求即時的滿足和樂觀的幻想而認定這事絕對「不會是我」，而超我則可能基於道德和社會規範警告潛在的危險。自我則試圖在兩者之間尋求平衡，但有時會使用否認等防禦機制(**Defense Mechanisms**)來應對衝突。

2. 關注環境刺激和學習經驗的行為主義學派(**Behaviorism**)：

- .1 我不會那麼衰：這可能是過去缺乏負面經驗所導致的習得性無助(**learned helplessness**)的反面，即習得了「好事總會發生在我身上」的模式，或者缺乏經歷負面事件的條件反射。環境中可能缺乏足夠的負面刺激來建立對風險的警覺性。除此之外，如果過去冒險行為沒有帶來負面後果，也就是沒有被「懲罰」，可能會強化「自己不會倒楣」的信念。而對不幸事件的恐懼則可能來自於社會的警告或負面資訊的傳播。
- .2 我千萬別出事：這可能是過去經歷或觀察到的負面事件所形成的經驗主義(**Empiricism**)條件反射(**conditioned response**)。即使自己沒有直接經歷，看到或聽到他人遭遇不幸的事件，也可能在自己身上建立起恐懼的情緒反應。
- .3 行為主義學派強調透過可觀察的行為(**Observable Behaviour**)、環境對行為的塑造作用(**Environmental Determinism**)，認為行為是學習的結果

(Principles of Learning)。

3. 關注個體的思考、信念模式和信息處理方式的認知學派(Cognitive Perspective)：

- .1 我不會那麼衰：這可能源於樂觀偏見(optimism bias)，一種認知偏差，認為負面事件更可能發生在別人身上。也可能是因為控制感錯覺(illusion of control)，認為自己可以通過行為來避免壞事的發生。此外，確認偏差(confirmation bias)可能讓人們更傾向於尋找和相信支持自己不會倒楣的信息，而忽略潛在的風險信號。
- .2 我千萬別出事：這反映了對潛在負面結果的風險評估(risk assessment)，即使這種評估可能受到情緒和可得性捷徑的影響。對嚴重後果的想像和預期會引發恐懼。框架效應(framing effect)也可能影響人們對風險的感知，例如，將事件描述為「可能導致嚴重後果」比描述為「小概率事件」更容易引發恐懼。

4. 關注個體自我概念、潛能、主觀體驗和基本需求的人本主義學派(Humanistic Perspective)：

- .1 我不會那麼衰：這可能與個體自我概念(self-concept)和對自身能力的自由意志(Free Will)有關。一個具正向取向(Positive Orientation)有較高自我價值感的人可能傾向於認為自己是值得被保護的，壞事不會輕易降臨到自己身上。同時，對潛能的積極自我實現信念(Human Potential and Self-Actualization)可能讓人們更關注積極的可能性，而忽略負面的風險。
- .2 我千萬別出事：這反映了人類對生存和安全的基本需求(basic needs)。對死亡、痛苦和喪失的恐懼是人類普遍的主觀情感體驗(Importance of Subjective Experience)。即使有樂觀的信念，對基本需求的威脅仍然會引起恐懼。這類害怕出事的可能源於對自我實現目標被阻礙的恐懼。負面事件可能阻礙個體追求潛能和實現價值。

5. 關注觀察學習、自我效能和社會環境的互動的社會認知學派(Social-Cognitive Perspective)：

- .1 我不會那麼衰：這可能受到觀察學習(observational learning)的影響。如果個體周圍的人經常冒險但沒有遭遇不幸，可能會形成「壞事不會那麼容易發生」的信念。自我效能(self-efficacy)感的缺乏也可能導致低估風險，

認為自己無力應對潛在的負面事件，因此選擇否認其發生的可能性。

- .2 我千萬別出事：這可能來自於觀察到他人遭遇不幸的經驗，或者社會文化中對風險的強調和警告。交互決定論(reciprocal determinism)表明，個體的認知、行為和環境相互影響。環境中關於危險的信息可能會觸發個體的恐懼感，即使個體本身抱有樂觀的信念。
- .3 社會認知學派強調認知過程(例如期望、信念、價值觀)在刺激與反應之間起著中介作用(Role of Cognition in Mediation)，也強調社會環境對個體學習和行為的影響(Importance of Social Context)。

五個心理學派的「我不會那麼衰」的樂觀偏見(Optimism Bias)，以及「我千萬別出事」的風險厭惡(Risk Aversion)的觀點，你落在哪一個學派之上，或是你傾向於哪幾個學派？總的來說，可以簡單歸納如下：

1. 「我不會那麼衰」的樂觀偏見(Optimism Bias)是一種認知偏差，人們傾向於高估自己經歷積極事件的可能性，同時低估自己經歷消極事件的可能性。我們常常覺得好事會發生在自己身上，壞事則更可能降臨在別人身上。其原因不外乎：
 - .1 具有強大的自我保護機制，永遠樂觀的認為自己是幸運的。
 - .2 大腦傾向於簡化信息處理，記住成功和順利的經驗更容易，而對負面事件選擇性遺忘或降低其重要性。
 - .3 高估自己對環境和事件的控制能力，認為自己可以通過努力或謹慎來避免壞事的發生。
 - .4 樂觀接觸到成功和順利的案例，忽略失敗和不幸的案例。
2. 「我千萬別出事」的風險厭惡(Risk Aversion)則是指人們在面對相同期望值的選項時，更傾向於選擇風險較小的選項，即使潛在回報較低。我們對損失的感受往往比獲得相同收益的感受更強烈。
 - .1 損失帶來的負面情緒衝擊往往大於相同收益帶來的正面情緒。
 - .2 對不確定的未來感到不安。即使是小概率的負面事件，其潛在的嚴重後

果也會引起我們的擔憂。

- .3 將不同的財務和生活領域劃分到不同的心理帳戶中，更傾向於保守和規避風險。
 - .4 容易回想起的負面事件，放大我們對該風險的感知和恐懼。
3. 前二個狀態的矛盾心理也非常的常見，例如：
- .1 明知道意外發生的機率不高(我不會那麼衰)，但又擔心一旦發生會帶來嚴重後果(我千萬別出事)，因此選擇購買保險來尋求保障。
 - .2 可能會選擇相對保守的投資方式，即使潛在回報不高，也是因為害怕虧損(我千萬別出事)，即使長期來看高風險投資可能帶來更高的回報，但仍然覺得壞運氣不會降臨在自己身上。
 - .3 雖然知道「害怕出事」，但有時會抱著「我不會那麼衰」的僥倖心理而為之。
 - .4 雖然知道「害怕出事」的重要性，但有時會刻意忽略的認為「我不會那麼衰」。

從心理學的層面來看保險當然不是如上繫在「我不會那麼衰」的樂觀偏見(Optimism Bias)，以及「我千萬別出事」的風險厭惡(Risk Aversion)之上就可以交代得過去。To be or not to be，「保」？還是「不保」？還是有其動機和心理因素的考量：

主「保」派可能認為：

1. 風險規避與損失厭惡(Risk Aversion and Loss Aversion)：透過支付一筆確定的、較小的保費將潛在的巨大損失轉移給保險公司的機制，從而降低了個人面臨財務災難的可能性。
2. 保障與安全感(Protection and Security)：建構心理上的安全網，減輕對未來不確定性的焦慮和恐懼，讓人們感到更加安心以及面對意外事件時能夠獲得經濟上的支持。
3. 社會規範與從眾心理(Social Norms and Conformity)：如果保險被視為社會規範

或是一種負責任行為的表現，為了符合社會期待，就會保。當周圍的人都飽了，其他還沒保的就跟著保了。

4. 對未來的規劃與責任感(Future Planning and Responsibility)：避免出事連累家人。
5. 認知偏差的影響(Influence of Cognitive Biases)：如果最近身旁的人出事，投保意願就立刻大幅提升。

主「不保」派可能認為：

1. 低風險感知與僥倖心理(Low Risk Perception and Optimism Bias)：主要就是前面主述「我不會那麼衰」的樂觀偏見(Optimism Bias)以及「我千萬別出事」的風險厭惡(Risk Aversion)。
2. 對保險產品的誤解與不信任(Misunderstanding and Distrust of Insurance Products)：對耳聞保險業的負面案例和理賠糾紛本來就不是很有好感，保險項目的複雜性還有一堆難以理解其條款和細節，導致對保險的價值產生懷疑。
3. 時間折扣與現狀偏誤(Time Discounting and Status Quo Bias)：保險支出是眼前的，保障未來是不確定的，雖然也不想領到，但是總覺得不划算。另外一個要點就是維持不投保的現狀比主動去了解和購買保險更容易。
4. 有限的財務資源與成本考量(Limited Financial Resources and Cost Considerations)：如果把保費視為一筆額外的開銷而且會排擠其他生活支出，那大概也保不了。
5. 認知偏差的影響(Influence of Cognitive Biases)：例如周邊的人都很幸福沒出過是，自然而然也就認為保險是不需要的；其次是過度關注保費成本而忽略了保險的價值。
6. 拖延症候群(Procrastination)：這是很多人的專長，不用解釋了。

四、律法

引水制度的核心目的在於確保船舶的順利領航，這當然也包含引航安全和引航效率。關於引水人在船上的法律地位，存在不同的觀點，包括「航行指揮說」(Navigation Command Theory)和「航行顧問說」(Navigation Advisor Theory)。若採納普遍接受的「航

行顧問說」，則引水人被視為船長的顧問，其責任可能更多地出現在未盡到作為航行顧問的責任上，而非直接對船舶所有人以外的第三方負責。

引水人既然在船上主要扮演顧問角色，被視為船東臨時雇用的人員，協助船長引導船舶航行，其報酬按次計算，不同於按月計酬的船員，但與船長、船員同屬船東僱用之人。即使在強制引水的情況下²，多數國家不接受船舶所有人以「強制引水之抗辯」(compulsory pilotage defense)³來免除因引水人過失造成的船舶碰撞損害責任。這是為了保障受害人能夠獲得救濟，並符合企業責任的理論，即由船舶所有人負責，雖然這是普世接受的概念，但也不能駁倒「強制引水之抗辯」。因此，固然船長仍保有最終的指揮權和對船舶安全的最終責任(Ultimate Responsibility)的立論是肯定的，但船長在港口運作中可能因當地情況不熟悉或當地為強制引水而委託引水人操控船舶時，如引水人在執行引航業務時若有故意或過失，仍有需要負損害賠償責任之可能。

關於引水人的責任部分，實務上，各國引水人經常會在引水契約中加入免責約款(exemption clauses)或有限責任約款(limited liability clauses)。這些條款通常約定引水人因為引水行為上的疏失，對船舶所有人或第三人造成損害時，其不負賠償責任、或其賠償責任僅以該航次所收取的引水費、或是引水費的倍數或是某一定額為限等。然而，這些限制通常不適用於引水人故意或重大過失的情形。

雖說引水人也可能需要負損害賠償責任，然而，從全球的引水實務觀點而論，過去的案例中有判決引水人真正需負損害賠償責任的比例還是很低，但不是沒有。在台

² 在澳大利亞，未經引水人登船即進入強制引水區域是違法的。包括：Criminal penalties of up to \$133,200 for an individual or \$666,000 for a body corporate. Civil penalties of up to \$1,332,000 for an individual and \$6,660,000 for a body corporate.

³ 有關強制引水之抗辯：

在 The Andoni [1918]判例中法官 Hill 稱：「如果你發現引航是強制性的，那麼從表面上看，這意味著引航員有權駕駛船舶，即負責船舶的航行，而船長也有義務允許他駕駛船舶。(And where you find that pilotage is compulsory, that, prima facie, means that the pilot is entitled, and the master is bound to permit him, to conduct the ship, that is, to take charge of the navigation of the ship.)」「引水人並不純粹是顧問(what a pilot is not, purely and simply, is an adviser)」。

在澳大利亞的 Marine Pilotage in Australia: Sydney Ports Case Study (2003)中稱「當船長將船舶駕駛權移交給引水人時，引水人應對自己的行為負法律責任。船長的干預權限僅限於有明顯證據顯示引水人無能力或不稱職的情況。船長的不當干預將被視為船舶未被引航。(When the master hands over the conduct of the vessel to the pilot, the latter is legally responsible for his own actions. The master's right to interfere is restricted to circumstances where there is clear evidence of the pilot's incapability or incompetence. Unwarranted interference by the master would be treated as the ship not being piloted.)」

灣，最經典的案例就是，民國 112 年 08 月 18 日，臺灣基隆地方法院 107 年度海商字第 2 號民事判決，有關引水人的判決內容摘要如下：

- 被告1(船公司)、被告2(船長)及被告10(引水人)應連帶給付原告新臺幣2億4,733萬3,004元，及被告1、被告2皆自民國108年3月22日起、被告10自民國108年1月22日起，均至清償日止，按週年利率百分之5計算之利息。
 - 訴訟費用由被告1、被告2及被告10連帶負擔百分之23，餘由原告負擔。
 - 被告10應負侵權行為責任
- .1 原告以被告10為於事故發生時為梅爾斯輪之引水人，負責引領該船進港。在當日事故發生前的船舶靠港過程中，被告10未與該船船員充分交換資訊，又錯估形式，未能儘早採取因應措施及時倒俚或停船，終使系爭船舶右船首碰撞東11號碼頭及112橋式起重機，終致事故發生。被告10因為未發揮其專業職能領航，違反引水人業務上應盡之注意義務，經海事評議小組建議交通部處分，其過失至為明顯為由，主張被告10應依民法第184第1項前段負損害賠償責任。並提出海事評議書為證。
 - .2 被告10固不否認其為系爭事故發生時之引水人，然辯稱其並非操作梅爾斯輪之人，應不負過失侵權行為賠償責任。
 - .3 經查，海事評議書已認定被告10亦為系爭事故之肇因，而海事評議書認定事由如前述符合事理堪足採信，被告10對於原告所受損害，自應負擔侵權行為損害賠償責任。
 - .4 被告10雖抗辯依據最高法院62年度台上字第3138號判決，稱海商法對於船舶碰撞事件，係採用以船舶負責及賠償為準則，不以海員或引水人等關係人為對象；並依引水法第19條、32條、船員法58條第1項之規定，船長對於船舶及海員安全有指揮暨最終指揮權、引水人僅具航行指揮建議權，指揮控制權仍屬船長，引水人並非侵權行為之責任主體等語。然海商法對於船舶碰撞事件，係採用以船舶負責及賠償為準則，不以海員或引水人等關係人為對象，但原告本件係以民法侵權行為相關規定為請求，自仍得以海員或引水人等關係人為請求對象。另引水法第19條、32條、船員法58條第1項之規定，雖引水人僅具航行指揮建議權而屬於船舶航行靠港時之輔助角色，然其仍應與指揮控制船舶之船長為密切合作，彼此交換有關航行程序、當地情況及船舶特性等資料，共同促成船舶妥善航行靠港之目的，自非謂因屬輔助角色即可排除因其過失行為所致生之損害賠償責任，是以被告10以上開理由抗辯其無庸負侵權行為損害賠償責任，並無可採。

引水人責任的爭議焦點之一在於當引水人實際操控船舶時，面臨事故的民事、刑事和行政責任應由誰承擔？刑事責任方面，可能因觸犯業務過失致人於死或受傷的罪責而被判處徒刑、拘役或罰金。行政責任方面，可能因違反相關法規而被處以罰鍰、警告或收回執業證書⁴的處分等。為此，引水人可能需要專業責任保險來覆蓋其執業錯

⁴ 有關收回執業證書泛指部分國家的措施，不適用於台灣。引水法第38條規定罰則目前好像只有收回執業證書，即一定期限內不能執行引水人職務(三個月至二年)，好像沒有撤銷執業證書，即永久不得執業這樣的處分。

誤或疏忽，但由於引航過程中的不確定因素，實務上要找到願意承保這種難以界定的責任險的保險公司可能存在困難。

至於主張免除或限制引水人損害賠償的觀點認為引水人有⁵「臨時受雇、執行國家制度、過失判定則需經過海事評議委員會或海事法庭審判⁶、船舶之指揮僅由船長負責、有礙航運的發展、賠償額度不符比例原則、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。」等性質。但從另一個觀點，並延續前述的「強制引水之抗辯」，如果引水人實際上是「引領」船舶者⁷，「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，船長指揮權不影響引水人侵權行為的成立。另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。」

當然，在實務上，除故意或重大過失情形通常不適用責任限制外，各國引水人都會將免責或有限責任約款載明於引水合同中。有限責任約款的內容通常包括對船舶所有人的財產損害以該航次所應徵收之引水費為限。對第三人的財產損害也以引水費為限，超過部分由船舶所有人彌補，但彌補費用不得妨礙船舶所有人應享有的有限責任。至於引水人的過失判定則需要經過海事評議委員會或海事法庭審判才能算數⁸。引水人若要主張免責，就必須證明這些專家所做的調查報告有何理由不值得採信。

不同的國家或司法管轄區在處理引水人責任和過失問題上可能存在差異。有些國家或司法管轄區可能傾向於讓引水人免責，有些則採取限制責任的做法，或者僅追究其行政責任。例如：

⁵ 方信雄，淺談引水人的責任限制，保險大道第 88 期，pp4-8。

⁶ 許多國家對於海上交通事故的發生，都有調查的機制，但這些機關大多會強調他們的調查(報告)目的不在究責，只是由風險控管的角度出發，希望作為日後避免類似事故再度發生的參考，例如中國的交通運輸部海事局、澳洲的海事調查局(Australian Maritime Safety Authority，簡稱 AMSA)、英國的海事事故調查局(Marine Accident Investigation Branch, 簡稱 MAIB)及臺灣的國家運輸安全調查委員會(下稱運安會)等。不過至少就臺灣法院而言，運安會的事故報告往往被認為是官方的專家報告，而多被採為民、刑事案件的判決基礎。

⁷ Christopher Hill, *Maritime Law* (Lloyd's of London, 3rd ed, 1989)「引水人並不純粹是顧問(what a pilot is not, purely and simply, is an adviser)」。「引航員對於他所駕駛的船隻來說是一個陌生人。(The pilot is a 'stranger to the ship he has conduct of.')

⁸ 同上註 5。

1. 中國：《中華人民共和國引航員管理辦法》等相關法規沒有找到引水人責任限制的具體最高限額，但具體的責任限額可能因港口和具體情況而異。一般來說，如果損害是由於引水人的故意或者重大過失造成的，則不適用責任限制。
2. 丹麥：根據《商船法》§151 條規定，船東應對因船舶引水員的過失或疏忽造成的損害負責。無論是否強制使用引水人，也無論引水人受僱於私人引航公司或國營公司(DanPilot)此規定均適用。對於「在船舶服務中(in service of the ship)」的範圍，判例法和法律理論表明，只要疏忽行為與引水人所承擔的任務有合理的聯繫，船東就要對引水人的疏忽承擔責任。如果引水人的行為超出了其任務和職責範圍，則可能由引水人代替船東承擔責任，具體取決於其行為的疏忽程度和具體情況。
3. 日本：根據《Standard Pilotage Conditions》§21 條規定，除非因故意或重大過失造成錯誤，否則引水人不承擔責任；即使如此，責任也以引水費為上限。也就是說船東/船長放棄向有過失的引水人索賠的權利，但引水人在過失情況下可能無法收取引航費。
4. 比利時：根據《遠洋船舶引航法》§1 條規定，引水人不須直接或間接地對引航船舶所遭受或造成的任何損害承擔責任，引水人本人僅對因其故意過失或重大過失造成的損害負責，在後一種情況下，最高賠償限額為 500,000 比利時法郎(約 15,000 美元)。
5. 加拿大：根據《引航法》§40 條規定引水人因其過錯、疏忽或缺乏技能造成的損害，賠償責任不超過 1,000 加元(約 704 美元)。
6. 西班牙：根據《航業法》§328 船長在引水員的陪同下操縱船舶，同時對船舶進行航海管理/指揮。引水人的權力不能取代船長的權力。責任方面，新增第 328 條規定，因引水人提供的建議不準確或遺漏，對船舶或第三方造成的損害和事故，應歸咎於引水人，但如果船長在執行引水人的指示時也存在錯誤或疏忽，則不影響任何共同責任。如果損害完全歸咎於引水人，則引水人將承擔全部責任。若有共同過錯，船長和船東也將承擔連帶責任。在這種情況下，由於引水人的責任限制，船東須承擔風險(船舶總噸位每噸 20.00 歐元，最高 100 萬歐元)。
7. 波蘭：根據《引水法》§41 規定，(1)引航公司在執行引航服務時，因引水人的過失造成船舶經營人損害的，應當向船舶經營人承擔責任，但引航公司在引水人的選擇上沒有過失的除外。(2)引航公司可將其依本條例第 1 條所承擔的

責任限制在相當於造成損害的引航服務費用的 20 倍的金額。

8. 芬蘭：根據《引水法》§19(引航公司及其員工的責任)規定，引航公司在引航過程中造成船舶損害的，如果該損害是故意或因重大過失而明知有可能發生而造成的，引航公司應承擔賠償責任。§20(最高責任限額)規定，引航公司對引航期間造成的損害的責任每次損害事件最高為 100,000 歐元。
9. 美國：美國的引水制度並不受全面的聯邦法規體系的約束，各州不同的許可和監管制度意味著美國水域的非沿海引水不受統一的法律約束。如路易斯安那州的州法(Louisiana Laws § 34:1137)與聯邦海事法(46 U.S.C. § 8501(a))在「Marquette Transp. Co. Gulf-Inland v. Navigation Mar. Bulgare」案例中就存在管轄權衝突的問題⁹。
10. 英國：根據《引水法》§22(對引水人的責任限制)規定，經授權的引水人對於因其在擔任引水人期間的任何行為或不行為而造成的任何損失或損害所承擔的責任不得超過 1,000 英鎊以及產生責任的航程中的引航費金額。
11. 香港：根據《領港條例》§24A 規定，任何持有執照的領港員，均無須就在為任何船舶領港時其本身的疏忽或缺乏技術，對任何總計超過\$1,000 之數另加須就他為該船舶所提供的領港服務而支付的領港費的款項，負作出損害賠償的法律責任¹⁰。

⁹ 引水是強制性的還是自願的，對於船東而言意義重大。如果發生引水員失誤，在強制引水員指揮下的船舶可能需要對由此造成的任何損害承擔船舶本身的責任(in rem，即英美法下的「對物訴訟」)，而在沒有船員獨立過失的情況下，船舶所有人通常不承擔個人責任(in personam，即英美法下的「對人訴訟」)。另一方面，僅僅因為船舶接受的是強制引水(而不是自願引水)，並不免除船長在面對明顯的引水人過失時重新行使指揮權的責任。因此，強制引水並不能為船東的個人責任提供絕對的保護。

在美國，關於引水人對第三方的損害賠償責任，或對船東的賠償或彌償責任，通常沒有聯邦或州的法規進行規範。實際上，由於引水人缺乏資產或缺乏保險，或兩者兼而有之，很少會追究引水人的責任。在那些由拖船公司直接提供引水人的地區，拖船公司通常通過與船舶簽訂的拖航合同中的所謂「引水條款」來避免對引水人的過錯承擔替代責任(respondeat superior liability)。該條款基本上將引水人視為船舶的「履行輔助人」，以承擔責任，而美國法院一貫執行這些協議。通常，引水人獨立於任何特定的雇主，由他們所屬的引水人協會指派具體的工作。根據美國法律，這些協會通常不對引水人的獨立過失負責，而且這些協會通常也有自己的「引水條款」以提供進一步的免責保護。總而言之，根據美國法律，船東實際上向引水人、拖船公司或引水人協會尋求賠償或彌償的案例是很少見的。

¹⁰ 這條文是抄香港領港條例的中文版，不過實在非常詘屈聱牙，如果改成「任何持有執照的領港員，就其因領港船舶時本身的疏忽或缺乏技術造成的損害，其所需負擔的賠償責任以\$1,000 加計他為該船

12. 挪威：根據《The Pilotage Act》§24《The Norwegian Maritime Code》Section 151 規定，引水人視為船東的「僕人」(the pilot is considered a servant (a person performing services for) of the shipowner (reder))，因船長、船員、引水員、拖船或其他為船舶服務工作的人員的過失或疏忽，在船舶服務過程中造成損害的，船舶經營人應承擔賠償責任。政府身為引水人雇主不承擔責任，也不對因引水人疏忽或過失造成的損失或損害負責，即使政府財產遭到損壞。背後的理由是，引航被視為海上運輸風險的一個組成部分，因此責任應由船東承擔。
13. 新加坡：根據《Maritime and Port Authority of Singapore Act 1996》§72 之規定，(1)對於疏忽、缺乏技能或喪失工作能力，除保證金的罰款和引水員承擔責任時所從事的航次的引水費用外，不承擔其他責任。(2)每一引水人必須向管理局提供 1,000 美元的保證金，以確保其能夠適當履行本部分以及根據本部分制定的任何法規所賦予的職責。
14. 瑞典：瑞典海事局(SMA)《Deep Sea Pilotage and Deep Sea Ice Pilotage》條款與條件規定，除非瑞典強制性法律另有規定，否則引水人僅對因故意行為或重大過失造成的損失或損害對客戶承擔責任，不對任何第三方承擔任何責任。如果應對損失或損害負責，則該責任限於發生損失或損害的服務的深海引水或深海冰引水費用的五倍。
15. 義大利：根據《關於港口引水人和技術航海服務民事責任的航海法修正案》(第 230 號法律第 1(1)條)規定，新立法修訂了《航行規則》，其中規定了港口引水人在履行職責時因其行為造成的損害的責任。特別是，當引水人在確定船舶進出港口的航線時提供的資訊不準確，從而對船舶、人員或物品造成損害時，引水人要承擔民事責任。除非發生故意或嚴重過失，否則引水人的民事責任上限為每次事件 100 萬歐元，與損害受害者人數或所涉災難類型無關。引水人的民事責任不影響船舶所有人的責任。
16. 德國：德國的引水責任限制規定與倫敦公約有關。引水員只有在「魯莽行事並意識到損害可能會發生」的情況下才負有責任。然而，也有一些限制，例如財產損失的賠償責任限制為 150 萬特別提款權(SDR)，人身傷害的賠償責任限制為 300 萬特別提款權(SDR)。
17. 澳洲的不同州立法存在差異，有些州採取責任免除，有些則設定法定賠償上

船提供領港服務而得的領港費用為上限。」似乎比較容易懂。

限¹¹。

以上述梅爾斯輪的判決來看臺灣法對於引水人民事賠償責任的相關規定。臺灣對於一般損害賠償責任有幾個原則，一是行為人對於造成損害的行為必須具有故意或過失，才需負擔賠償責任，僅有在特定的立法考量下，才會要求沒有過失的行為人也要為其造成的損害負責，最常見的是商品製造人責任負擔的無過失責任。另一個原則是有多少損害就要承擔多少的賠償責任，也是僅有在特定的立法考量下，造成損失的行為人才能主張僅負擔一定的有限責任，而無須負擔完全賠償責任。

引水人的民事賠償責任就完全遵循一般民事賠償責任的大原則，換言之，只要引水人執行職務有故意、過失造成損害，就必須負擔全部的賠償責任，甚至無從援引船東可以主張的責任限制，此一結果導致，一旦海事評議或運安會的調查結果顯示引水人就某一船舶事故的發生有過失，法院基於官方調查報告必然較為中立、專業的心態，往往就會據此認定引水人應就該海上事故造成的損失負擔全部的賠償責任，且無責任上限可言。

梅爾斯輪一案中，法院認定船長與引水人負擔相同的賠償責任，僅係因為法院認為該案的損害賠償總額並未超過船東可以主張的責任限額。假如法院最後認定的結果是總損害賠償額超過船東可以有的責任上限金額，即有可能發生引水人在無法主張責任限制的情況下，必須負擔較財力雄厚的船東負擔的有限賠償責任更高的賠償金額，這可能使一般人對此產生「輕重失衡」的疑慮。

五、市場

專業人員的責任保險是常見的保險商品，一樣也是繫於強制投保與非強制投保。若為非強制投保，則又分為願意保與不願意保、保多與保少的簡單邏輯之上。

¹¹ 'A conducting pilot is not civilly liable for damage or loss caused by an act or omission of the conducting pilot.'(對於因其行為或不行為造成的損害或損失，引水人不承擔民事責任。)(Queensland)

'A pilot is not liable in negligence in respect of the voyage on which the pilot is engaged for more than \$200 plus the amount of pilotage in respect of voyage.'(引水人對其所從事的航次的疏忽責任不超過 200 澳元加上該航次的引航費用。)(Victoria)

'A pilot is not liable for neglect or want of skill in piloting a ship beyond the amount of \$200 together with the amount payable to him on account of pilotage in respect of the voyage in which he was engaged when he became so liable.'(引水人對駕駛船舶的疏忽或缺乏技能所承擔的責任不超過 200 澳元加上他承擔責任時所從事的航次的引航費用。)(Western Australia)

以下可以拿引水人常用來對稱比較的醫師、律師、會計師這三個專門技術人員的行業來做比論，不過要先記得一點，台灣的執業醫師約有 7.3 萬人、領證律師約有 2 萬人、執業律師約有 1.2 萬人、領證會計師約有 4.5 萬人、執業會計師約有 4 千人。而台灣的引水人約莫就這麼 100 人。因此，即便是專業，可以和保險市場 Bargain 的籌碼是不一樣的。白話文說，總共也沒幾個人、沒幾個錢，保險市場或許可以理都不理引水人的，或者是，乾脆畫個餅讓引水人望之怯步就好。

醫師

目前台灣的醫師責任保險，或稱醫師業務責任保險，並非強制投保，是否投保由醫師自行決定。然而，隨著醫療環境日益複雜、醫病關係更趨謹慎的趨勢、醫療糾紛的增加和病人權益意識的提升，越來越多醫師意識到投保的重要性。

醫師責任險屬於財產保險中的責任保險，實務上是企業險的一種。主要保障醫師個人因執行醫療業務時的過失、錯誤或疏漏，導致病人體傷、死亡或財物損失，依法應負的賠償責任。

責任險一般均由醫療機構投保，保障範圍涵蓋醫院、醫師、護理人員及其他員工因執行業務所致的賠償責任，以及醫療機構場所、設施等公共安全責任。承保範圍主要包括損害賠償金、法律費用(如訴訟費、律師費、鑑定費)、和解金等。部分責任險保單也提供醫療糾紛協調、諮詢等服務。不保事項通常包括醫師的故意、不誠實、惡意行為、違反保密義務、執行非醫療行為、美容或減肥手術等。

保險期間通常為一年一期，期滿需續保。為了避免醫師在保險期間才被追究過往的醫療責任，可加費約定追溯既往的年限，如一年、二年或自執業起。若保單終止後，在一定期間內，可付費延長。

保險金額不等，會因醫師的科別(風險等級)、執業年資、保額、自負額、不保事項、有無追溯期等因素而有所不同。高風險科別(如婦產科、外科、麻醉科等)的保費通常較高。

雖然近年來醫師投保責任險的意識有所提高，但整體投保率相較於其他專業責任保險仍偏低。2012 年時國內醫師責任險的投保率僅約一成，到 2017 年底，醫師業務責任保險投保總件數 14,873 件，佔台灣各縣市醫師公會會員人數總計為 47,847 人的 31%。2025 年 3 月，醫師公會全聯會與金管會保險局表示，執業醫師僅約三成投保醫療責任險。

固然，醫療糾紛處理及法律訴訟的複雜性與不確定性，是促使醫師考慮投保責任險的重要因素，中華民國醫師公會全國聯合會及各地醫師公會也積極與產險公司合作，推廣醫師責任保險，爭取更優惠的保費和更符合醫師需求的保障內容。但是還是有醫師的保險觀念不足、保費負擔、對保單條款的疑慮、認為自己行醫謹慎不會發生糾紛等，使得投保率在 2017-2025 間仍然僅維持在三成左右。

不過即便僅有三成，由於執業醫師的母數還是夠大，所以有越來越多產險公司推出針對醫師的責任保險產品，並提供更專業的理賠服務，包括：中國信託產物、兆豐、明台、國泰、第一、富邦、華南、臺灣產物等都有提供「醫師業務責任保險」。

國外情形略有不同，以英國為例，英國的律法和英國醫學總會(General Medical Council, GMC)的要求所有醫師執業都必須具備「足夠且適當的」賠償保障。在國民保健署(National Health Service, NHS)體制下工作的醫師，醫療疏失索賠通常由國家支持的計畫提供保障，所以投保率幾乎是 100%。從事私人工作的醫師需要自行安排額外的賠償或保險，但由於 GMC 的要求，以及醫療防禦組織(Medical Defence Organisations, MDOs)為 NHS 賠償不涵蓋的醫療法律問題提供支持和賠償，所以估計從事私人工作的醫師投保率也很高。

澳大利亞的體制與英國類似，根據澳大利亞國家法律，包括公立和私立醫院的所有執業醫師，都必須為其所有執業範圍投保醫療賠償保險，這是澳大利亞醫療註冊的強制要求。也因此，澳大利亞註冊醫師的醫療賠償保險投保率也是趨近 100%。

美國方面，與英國和澳大利亞不同，雖然並未普遍強制所有醫師都必須投保醫療責任保險，但美國的醫院和醫療系統通常會將其作為聘用和資格認證的要求。另由於美國有相當比例的醫師在其職業生涯中曾面臨醫療過失(Medical malpractice)索賠，又因為在訴訟環境下無保險執業風險極高，造就了醫師對高訴訟風險的意識，因此執業醫師的投保率也是很高。

律師

目前台灣的律師責任保險並非強制投保，是否投保由律師自行決定。然而，隨著社會對專業責任的要求提高以及律師執業風險的增加，越來越多律師事務所或律師個人意識到投保的重要性。但是，知道和做到還是差很遠，雖然沒有一個非常明確且廣泛引用的官方統計數據，台灣律師投保責任險的比例不高，可能遠低於醫師的投保情況。

依據台灣保險法，律師責任險屬於財產保險中的責任保險。主要保障律師或律師事務所在執行律師業務時，因執行律師業務時的過失、錯誤或疏漏或不當行為、違反業務上應盡之義務、法律費用、和解金、文書滅失及重置費用或導致其客戶或第三人遭受損害，依法應負的賠償責任。保險分為保障律師個人因執行業務所致的律師個人專業責任保險，或是保障範圍涵蓋事務所及其受僱律師、職員因執行業務所致的律師事務所專業責任保險。

不保事項通常包括律師的故意、不誠實、詐欺、犯罪行為、違反保密義務(除非是因過失導致)、與被保險人自身或其關係人的爭議、擔任公司董事或高階主管等非律師執業行為等。

保險期間與追溯期與醫師的責任險雷同，保額則依律師或律師事務所的業務規模、服務領域、風險評估等因素而有所不同的保額選擇。保費也會因律師的執業年資、事務所規模、服務領域、訴訟案件風險比例、保額、自負額、有無追溯期、除外責任、附加條款等因素而有所不同。

台灣律師責任保險制度雖非強制，但隨著法律環境的複雜化和訴訟風險的增加，以及在專業責任日益重要的社會環境下，越來越多律師意識到投保專業責任險的重要性，目前，大型律師事務所以及處理高風險案件(如金融、證券、大型商業訴訟等)的律師或事務所的投保意願和保額可能更高。除此之外，各地方律師公會及全國律師聯合會通常會與保險公司合作，推廣律師責任保險。舉例而言，進階版的「國泰產物律師專業責任險」、「兆豐產物律師責任保險保單條款」、「兆豐產物產品責任保險刑事訴訟律師費用附加條款」都是很好的範例說明。

在國外方面，英國和澳大利亞有通稱為 **Professional Indemnity Insurance, PII** 的責任險，美國有稱為 **Legal Malpractice Insurance** 或 **Professional Liability Insurance** 責任險，三個國家因為法規要求或行業慣例的關係，律師投保率都相對的高，情況與台灣有所不同。

在英國依據律師監管局(**Solicitors Regulation Authority, SRA**)制定的規定，所有執業律師事務所都強制投保 **PII**，以保護客戶和維持公眾對法律服務的信心，因此投保率幾乎是 **100%**，任何未能提供足夠 **PII** 證明的律師事務所都可能被 **SRA** 關閉。保費通常根據律師事務所の收入、執業領域、規模和索賠歷史等因素計算。

在澳大利亞，各州的法律執業委員會(**Legal Practice Board**)強制性規定執業律師投保 **Professional Indemnity Insurance (PII)**是獲得並維持律師執業證書的要求之一。澳大利亞

執業律師的 PII 投保率極高，投保率與英國類似，幾乎是 100%。保費通常根據律師事務所的收入和執業領域等因素計算，但各州可能有不同的保險計畫和保費結構。

美國沒有聯邦法律強制所有律師投保 malpractice(指執行業務不當)保險。然而，許多州或州的律師協會強烈建議投保，有些州甚至有強制性規定作為執業許可的條件。此外，許多律師事務所，尤其是大型事務所，通常會要求其律師投保。儘管不是全國強制，但由於法律訴訟風險高以及許多州和事務所的要求，美國律師的責任險投保率估計相當高。不過保費因州、執業領域、律師經驗和索賠歷史等因素也會有很大的差異，特別是從事如證券法或人身傷害原告業務等高風險領域的律師通常需要支付更高的保費。

會計師

與醫師律師不同，會計師方面，會計師法第 31 條直接規定：

- 一、法人會計師事務所應投保業務責任保險。
- 二、前項應投保業務責任保險之最低金額及實施方式，由主管機關考量資本額多寡、股東人數、所營業務之規模及性質等因素以辦法定之。
- 三、法人會計師事務所投保業務責任保險未符合前項辦法之規定者，主管機關得對其全部或一部之業務為六個月以下之停業，或廢止其登記之核准。

在法人會計師事務所投保業務責任保險實施辦法第 3 條也規定法人會計師事務所投保業務責任保險，以簽證上市、上櫃公司、興櫃股票公司或四家以上公開發行公司之法人會計師事務所為例，每一賠償請求案件保險金額及累計保險金額均不得低於下列三款之最高者：

- 一、新臺幣三千萬元。
- 二、每位股東新臺幣三百萬元。
- 三、法人會計師事務所最近一年度收入總額。但收入總額超過新臺幣三億元，得以新臺幣三億元計算。

會計師或會計師事務所的專業責任保險的保險性質基本上與律師責任保險性質類似不再贅述。

但是要特別留意的是，依照會計師法第 15 條的規定，會計師事務所共有四種型態，分別為(1)個人會計師事務所、(2)合署會計師事務所、(3)聯合會計師事務所及(4)法人會計師事務所，會計師法規定負有強制投保責者僅限於第四種的「法人會計師事務所」。而自會計師法 97 年底修法增加法人會計師事務所的形式後，目前臺灣尚無任何法人會計師事務所的組織型式¹²。

換言之，台灣現行的會計師事務所，不論是個人執業、合署或聯合會計師事務所，均無強制投保的要求，僅適用任意投保制。但隨著法規的修正和市場環境的變化，投保的增加也可能成為未來的趨勢。

目前提供會計師專業責任保險的保險公司並不多，除兆豐產物保險有提供「兆豐產物會計師責任保險保單條款」外，其他如華南產物保險「專業責任保險」中有包含會計師的保障、安達保險(Chubb)「台灣專業責任保險」也涵蓋公共會計師。

在國外方面，英國、澳大利亞、美國的會計師責任險投保率都明顯高於台灣，這主要是因為更強的行業監管要求和規範。英國方面，英格蘭及威爾斯(ICAEW)、蘇格蘭(ICAS)、愛爾蘭(ICAI)的特許會計師公會、特許公認會計師公會(The Association of Chartered Certified Accountants, ACCA)、英國特許管理會計師公會(The Chartered Institute of Management Accountants, CIMA)、英國特許公共財務會計師公會 CIPFA (The Chartered Institute of Public Finance and Accountancy, CIPFA)一致要求所有執業會計師事務所通常必須投保專業責任保險(Professional Indemnity Insurance, PII)，因此英國執業會計師事務所的 PII 投保率接近 100%。未能提供足夠 PII 證明的會計師事務所可能會面臨處罰或無法執業。

在澳大利亞方面，根據稅務從業者委員會(Tax Practitioners Board, TPB)等機構的規定，對於提供公共會計服務的會計師，特別是註冊稅務代理(Registered Tax Agents)和提供財務建議的會計師，投保專業責任保險(Professional Indemnity Insurance, PII)是強制性的。即使對於非強制要求的會計師，澳大利亞會計師公會(CPA Australia)也強烈建議會員投保 PII。

美國方面，美國聯邦或大多數州沒有強制要求會計師投保專業責任保險(Professional Liability Insurance for Accountant，也稱為 Errors & Omissions Insurance)，不過美國會計師協會(AICPA)等專業組織均強烈建議會員投保，許多會計師事務所也會要

¹² 有意思的是，醫師、律師、會計師中，唯一有強制責任保險規定的是法人會計師事務所。但是自會計師法 97 年底修法迄今將近 20 年來，竟然沒有一個法人會計師事務所成立，這個辦法不知道當初是在為誰而寫的？

求其員工投保。儘管不是全國強制，但由於訴訟風險以及行業慣例和事務所的要求，大多數執業會計師都投保了此類保險以保護自己和事務所，整體的美國執業會計師的責任險投保率估計是相當高的。

引水人

就市場的角度，有保險公司號稱，沒有什麼風險是不能承保的，只要你付得起保費，和房地產市場的金句「沒有賣不出去的房子，只有賣不出去的價格」有異曲同工之妙，意指經濟學的供給與需求總會找到一個交點。但或許現在的問題是保險方與被保險方，雙方都不知道要「保什麼」與「保多少」的問題。

這不是什麼丟臉的問題，畢竟從無到有，引水人責任保險該如何規劃本身就存在有太多還沒釐清的議題，諸如：

1. 賠償限額(Coverage Limits)、承保範圍(Scope of Coverage)、除外責任(Exclusions)等責任範圍的充分性(Adequacy of Liability Coverage)；
2. 保費水平(Premium Level)、支付方式(Payment Terms)、團體協商(Group Negotiation)等有關保費的合理性與可負擔性(Reasonableness and Affordability of Premiums)；
3. 保單條款是否使用清晰易懂的語言(Clarity of Language)、關鍵術語的定義是否明確(Clarity of Definitions)、理賠流程是否清晰透明(Claims Process)等有關保單條款的清晰度和理解性(Clarity and Understandability of Policy Terms)；
4. 有關保險公司的信譽和理賠能力(Reputation and Claims Handling Ability of the Insurer)，包括：保險公司是否具有良好的財務狀況(Financial Stability)、保險公司處理理賠的速度和效率(Claims Efficiency)、保險公司是否在海事保險領域擁有豐富的經驗和專業知識(Professional Experience)；
5. 有關與其他保險的協調能力(Coordination with Other Insurances)，例如：引水人的責任保險如何與船東的船體險、責任險協調運作，避免出現責任真空或重複保險的情況、在涉及港口設施損壞等情況時與港口管理部門的保險進行協調的能力。
6. 有關國家有沒有對引水人有強制性的責任保險要求(Mandatory Insurance Requirements)以及保單的條款是否考慮到相關法律對引水人責任的限制，這

些是符合法律法規(Compliance with Laws and Regulations)所必須考量的。

7. 最後就是有關特定引水區域(Risks Specific to Pilotage Areas)以及引領特殊類型船舶(Risks of Piloting Specific Vessel Types)可能需要更高的賠償限額和更廣泛的承保範圍等特殊風險的考量(Consideration of Specific Risks)。

上面這些議題思考完才能開始來討論「保什麼」與「保多少」的問題。

就「保什麼」的保單承保範圍，也就是引水人的責任保險(Pilot Liability Insurance)來看，通常旨在涵蓋因引水人在執行引水職務時的疏失或過失行為，導致的第三方損失或損害而產生的法律責任。常見的承保範圍可能包括：

1. 專業責任保障(Professional Liability Coverage / Errors and Omissions)：這是核心保障，涵蓋因引水人的專業行為(或不作為)導致的索賠。主要包括：
 - .1 因引水人的過失導致引導的船舶或他船發生碰撞、擱淺、或其他船舶損壞(Damage to Vessels)；
 - .2 財物損失(Damage to Property)：對港口設施、碼頭、導航標誌或其他第三方財產造成的財物損失(Damage to Property)；
 - .3 其他涵蓋因引水人的過失導致的船體損壞而引發的第三方責任，例如。船舶碰撞責任(Hull Collision Liability)。
2. 人身傷害和財產損失保障(Bodily Injury and Property Damage Liability)：雖然引水人的主要風險是專業責任，但保單也可能包含因其非專業行為導致的第三方人身傷害或財產損失。
3. 環境污染(Environmental Pollution)：在某些情況下，可能涵蓋因引水人的過失導致的環境污染事件的連帶賠償。
4. 法律費用保障(Legal Defense Costs, Legal Expenses)：支付因保險事故引起的法律訴訟、調查或抗辯所產生的合理且必要的費用。
5. 執照保障(License Protection)：可能涵蓋因事故導致執照面臨風險時的法律諮詢和辯護費用，甚至包括一定的收入損失補償。

當然，在所有保單也會列出保險公司不承保的特定情況或損失類型，例如：故意或惡意行為(Willful Misconduct or Gross Negligence)、違反法律法規(Violation of Laws or Regulations)、既有損害或已知風險(Pre-existing Damage or Known Risks)、戰爭、恐怖主義等不可抗力事件(War, Terrorism, Force Majeure)還有與被保險人自身財產相關的損失等除外責任(Exclusions)。

就「保多少」的責任限制範圍來看，基本上則有以下幾點需要考慮：

1. 保險金額必然與賠償責任相關。在引水人無法主張責任限制的國家，就可以預見保險的金額提高以因應必須負擔的完全賠償責任。但如果法律對引水人的責任有明確的限制、或保險公司的風險相對可控，保險金額當然就可能降低，甚至考慮是否與國家法律規定的引水人責任限額相符。
2. 保險金額、賠償責任的大小當然也可能與引水的港口有關。依據臺灣引水法的規定，引水人原則上不能跨區執業，但各個需要引水的港口，其貨物的重類及吞吐量、乃至於經常進出的船舶大小及種類也可有不同。這些可能影響各地引水人賠償責任大小的港口因素，包括當地的經濟水平、以及受船舶種類影響的潛在損失規模等因素，當然也有可能間接的影響了最終的保險金額。
3. 引水人組織也可能與保險公司有較強的團體協商能力。因此引水人透過引水人協會、辦事處或公(工)會所提出的保險條件，就可能比單打獨鬥獲得的保險條件要來的好，包括繳納同樣的保費有沒有可能獲得比較大的保障。

至於引水人責任保險的保費計算(Premium Calculation)通常會受到多種因素的影響，例如：

1. 引水區域的風險程度(Risk Level of the Pilotage Area)；
2. 引水人的經驗、資歷和事故記錄(Experience and Qualifications of the Pilot, Accident Record of the Pilot)；
3. 引領船舶的類型和大小(Types and Sizes of Vessels Piloted)；
4. 保險金額(Limit of Liability)；
5. 自負額(Deductible/Excess)；

6. 保險條款與附加條款(Policy Forms and Endorsements)；
7. 不同的保險公司的不同風險評估模型和定價策略的評估(Insurance Company's Assessment)；
8. 團體或個人投保(Group or Individual Insurance)。

引水人對於就其業務過失造成的損害究竟應負擔完全賠償責任、有限賠償責任或無需負擔賠償責任等，各國基於不同的考慮，各有不同的法律規定。我國若檢討引水人的民事賠償責任，應該考量不同體系下的立法理由及配套措施；若係全盤移植他國的立法例來決定我國引水人應負擔的責任態樣，很容易與國家原先採用的立法例及過失責任體系扞格不入。

但若以現行的我國法律規定及實務見解可以而論，我國引水人與一般人負的侵權行為及契約責任並沒有明顯的不同，亦即若於執行業務過程中有任何的故意過失，就有負擔完全賠償責任的義務。因此不論是否採取強制投保的立法制度，在現行法律架構下，引水人為自己執業疏失造成的損害投保責任險，都是一個較為有效率、分散風險的方法。這與目前律師、會計師及醫師因為人民權利保護意識高漲，自願投保的比例可能逐漸增高的趨勢較為相符。

由於引水人可以投保的責任保險，現行市場上並非沒有適合的保單產品。但在市場過小，其他國家的立法例又與我國不完全相同，無法參考比照的情形下，如何投保、如何承保，對保險契約雙方都是相當大的風險。尤其理論上，引水人為自己在執業中的過失負擔賠償責任，雖然無法主張責任限制乃現行法律規定下必然的結果；但實務上，儘管資訊並未完全公開，最後由引水人負擔最終賠償責任的機會應該甚小，主要係因為船舶所有人就引水人的過失通常也要負擔連帶賠償責任。

在連帶賠償責任制度下，債權人既然可以向全部、或部分的債務人請求全部或一部的損害賠償(只要最後的受償金額不超過債權人的實際受損金額，致其受有不當得利即可)，想當然爾，債權人的求償對象一定是以財力較為雄厚，絕大多數已向船東互保協會投保責任險的船東為優先索賠對象。在船東或其責任保險人已經賠償的情況下，真正實際負擔賠償責任的引水人當然即為有限。因此保險市場上對於引水人所面臨的民事賠償責任似乎也不必過於悲觀。

這裡要講的是，往開處想，債權人往往是找有肉的求償，如果船東比引水人有肉，或者船東已經向船東互保協會投保，等同於有個有錢的爸爸，在這個時陣，引水人是不太需要窮緊張的。但是，如果船東跑掉了、又沒有一個有錢的爸爸，只剩下引水人

是可以被求償的對象時，那個時陣，引水人就不再是窮緊張，而是要緊張會變窮的。啊不然勒？都幾歲人了，你還相信是非善惡黑白？「現見世間行善之人。觸向輾軻。為惡之者。是事諧偶。」《慈悲三昧水懺法》這個經文給人家唸了一千二百年絕不是有感而發的偏差。

六、結論

本文探討的主軸是引水人責任的保險與不保險議題，然而最有意思的是，International Group of P&I Clubs 的 Report on P&I claims involving vessels under pilotage 1999-2019 報告的 Pilot Liability and Insurance 一節中的結論卻揭示：

每當發生導致重大保賠責任的事件時，人們就會質疑引水人或相關引航機構是否承擔責任，以及是否存在此類責任的保險範圍。此立場因司法管轄區而異，但通常情況是，引水人負責航行，而船東仍對因引水人的行為或疏忽而產生的責任承擔替代責任。在某些司法管轄區，有可能向引水人或引航機構提起追訴。例如，義大利現在的立法規定引水人的責任最高可達 100 萬歐元，並且要求強制保險。但更普遍的情況是，即使有可能追索，潛在的財務責任水平通常也很低，而且這種責任可能無法透過保險來承保。因此，透過廣泛的立法變革和相關保險制度來解決促使本報告提出的問題的想法被認為是不切實際的。這將不可避免地產生成本負擔，影響到每一次引航下的船舶航行，而絕大多數船舶航行都不會發生事故。此外，可能實現的變革規模和金融復甦水準不太可能產生重大影響。人們認為，更好的方法是透過協作方式進行事件調查，並專注於預防事件發生¹³。

¹³ Whenever incidents occur that result in in substantial P&I liabilities, it is understandable in such situations that the question arises of whether there is any liability on the part of the pilot or the relevant pilotage body, and whether insurance coverage for such liability exists. The position varies according to jurisdiction but it is commonly the case, as indicated above, that the pilot has the conduct of the navigation and the shipowner remains vicariously responsible for liabilities arising from the pilots' acts or negligence. There are jurisdictions in which the potential for recourse against the pilot or pilotage body is possible. For example in Italy there is now legislation which imposes liability on pilots up to a maximum of €1m and requires compulsory insurance. More generally however, even where recourse is possible, the potential levels of financial liability are often low and such liability may not be covered by insurance. The idea therefore of addressing the concerns that prompted this report through widespread legislative change and associated insurance regimes is considered unrealistic. There would be a cost burden that would inevitably affect every ship movement under pilotage, the overwhelming majority of which proceed without incident. Further the scale of change that might be achieved and the level of financial recovery is unlikely to result in a significant impact. It is considered that the better approach is to focus upon the prevention of incidents through a collaborative approach on incident investigation.

很顯然的，從 IG P&I 的角度，我們今天討論這個問題，對於每年真正付出龐大賠償金額的「金主」而言，是一個見樹不見林的問題。即便是司法管轄概念不同，雖然基本上找船東扛責任或承擔替代責任都等同還是最終找 P&I 扛責任，至於那些有法定最高責任限制的或是有要求強制保險的，到最後也都是賠不起，而為了想這些讓引水人扛起責任的法制和保險，都化為影響引水人的壓力，甚而影響了原本絕大多數不會發生事故的引航任務。

引航船舶不可避免地會繼續發生損失或損壞事件，IG P&I 只能希望能透過海事調查的措施、確定出了什麼問題、專注於預防事件發生，能夠減少事件的發生頻率和嚴重程度，而非將過度偏重的將焦點置於事故造成的財務後果上。《論語·微子》「往者不可諫，來者猶可追。」IG P&I 要講的大概就是這麼一句。

很顯然的，在本文一開頭提的三個議題中，議題一「法理上有沒有需要責任保險的必要或需要？」，雖然答案是「可有」、「可無」，但務實的說還是傾向「有」。議題二「市場上有沒有引水人責任保險的可承保保單？」答案是國外有，而且如本文所舉多國制度，非常多國家都有，但國內尚未有。不過也非常肯定的可以說「據聞」有某引水辦曾想向某保險公司投保，不過保險公司考慮臺灣的司法判決往往對引水人都非常不利，反而因此沒報價，這事也就懸在那兒沒有下面了。至於議題三「引水人願不願意買保險？」這一題是要很 naïve 的相信正義會永遠站在引水人這一方？還是花點錢買心安？還是花小小錢去林默娘那兒點平安燈和寫消災牌位？還是要來 Play chicken 或 Russian roulette？反正都好。

當然，論及保險，除了投保可能產生的心理效果以外，在經濟上，保險說穿了也就是一種分散風險的機制。要能有效的控制風險並降低被求償的機率，並不是沒有其他的方法。引水人加強自己的本職學能，減少事故的發生，是所有國際海事組織念茲在茲的重要工作，風險一旦獲得控制，就能避免賠償責任的產生。此外，在引水契約上加註的責任限制條款或免責條款，也可能有效的降低法律責任，只是這點在現行司法實務上，尚無可供參考的實例可以得知法院對此類條款的效力採取何種見解。搞不好法院會認為這是民法§74「乘他人之急迫、輕率或無經驗」下，船長被引水人逼著畫押的文件，搞了半天算是引水人自己在寫爽的而已，一點路用都沒有！

最後一點，若認為在造成重大損害的事故中，船東可以主張責任限制，反倒是財力相形之下較為薄弱的引水人必須負擔完全賠償責任，多少讓人有輕重失衡的憂慮。立法上是否該考量引水人也有主張責任限制的權利，這一點，是真的、真的、真的有必要再好好思量的必要。

當然，責任限制是減輕引水人責任風險的主要手段。即便有合適的專業責任險產品出現，從前述五個心理學派的樂觀偏見(Optimism Bias)以及風險厭惡(Risk Aversion)動機和心理因素的分析，以及賭客信條下的人性，都「在在」與「再再」的影響引水人是否投保的決定。這些議題的內心戲，其實都寫在本文第二、第三章裡頭了，我知道你們都沒看，所以應該也不知道我在講什麼。反正都看到這裡，也沒啥關係了。

話說，To 保 or not to 保？這不到一百位、每個都很厲害、誰也不服誰的引水人，他們要熱鬧討論的事，才要開始。不過也可能根本沒開始討論，就可以說已經結束了！為什麼這麼說？你就看看台灣從 1998 凍省，台北港、台中港、安平港、高雄港也都已經不隸屬台灣省，更何況 2018.07.01 台灣省政府也已經「去任務化」預算歸零了，然後引水人的組織到現在 2025 還叫「台灣省引水人聯合辦事處」。不過厲害的是，他們、還有他們的主管機關航港局、經常「噹」他們的運安會甚至法院，還是可以繼續行禮如儀和這個理論上不存在的機關公文發來發去。所以囉，馳騁風光之餘，等到下一個衰尾的判決書又寫道「引水人應連帶給付原告新臺幣 x 億 x 千 x 百萬」時，就會有引水人再提出來說，引水人是應該有責任限制的、是應該有保險的。或許是時，這次請我發表意見的幾位少壯派引水人，也都平安下樁，不用管引水人的大小鳥事了。

你信不信？

此事切記，好自為之，吾不再言，舟遙遙，風飄飄，登東皋，臨清流，引壺觴，眄庭柯，歸去來兮，有請再臨。神兵火急如律令，邪魔退藏形。疾！