

2008 年理律盃

校際法律系所學生模擬法庭辯論賽研習營

時 間

97 年 9 月 20 日(星期六) 9:00

地 點

銘傳大學法律學院 實習法庭
台北市士林區中山北路五段 250 號

主辦單位



銘傳大學法律學院



中華民國國際法學會

SanDisk 



財團法人理律文教基金會
LEE AND LI FOUNDATION

目 錄

活動流程.....	1
前言.....	2
2008 年賽務.....	3
主辦單位.....	4
理律文教基金會.....	4
銘傳大學法學院.....	6
中華民國國際法學會.....	7
開幕致辭.....	9
專題演講 國際海上油污染的民事責任.....	10
論壇一 國際私法在涉外案件中的攻防策略.....	26
論壇二 辯論技巧、書狀寫作與國際訴訟案件之處理.....	30
辯論賽題目.....	42
辯題附件一.....	44
辯題附件二.....	45
辯題附件三.....	52
辯題爭點.....	53
銘傳大學法學院交通路線圖.....	54
2008 年理律盃籌備小組人員簡介.....	55

活動流程

主辦單位：理律文教基金會、銘傳大學法律學院、中華民國國際法學會

時間：97年9月20日（星期六）9:00

地點：銘傳大學法律學院 實習法庭

台北市士林區中山北路五段250號

08:30-09:00	報到
09:00-10:00	開幕暨致辭 主辦單位：武永生教授（銘傳大學法學院院長） 陳長文教授（理律文教基金會董事、中華民國國際法學會常務理事、政治大學法研所教授） 楊楨教授（中華民國國際法學會理事長） 邀請貴賓：法務部王清峰部長
10:00-10:20	休息
10:20-12:20	專題演講：國際海上油污染的民事責任 主持人：李家慶律師（理律文教基金會董事、理律法律事務所合夥律師、東吳大學講師、交通大學科法所助理教授） 主講人：柯澤東教授（國立台灣大學法律學院名譽教授）
12:20-13:20	午餐
13:20-14:40	論壇之一：國際私法在涉外案件中的攻防策略 主持人：游啟璋律師（理律法律事務所、台灣大學會計學系兼任助理教授） 主講人：陳榮傳教授（國立台北大學法律學系）
14:40-15:00	休息
15:00-16:40	論壇之二：辯論技巧、書狀寫作與國際訴訟案件之處理 主持人：范鯨律師（理律法律事務所） 與談人：辯論技巧：林之嵐律師（理律法律事務所） 法律文書寫作：吳至格律師（理律法律事務所） 國際訴訟案件之處理：黃欣欣律師（理律法律事務所）

前言

一、舉辦單位

「2008 年理律盃校際法律系所學生模擬法庭辯論賽」由理律文教基金會、銘傳大學法律學院與中華民國國際法學會共同主辦。

二、比賽宗旨

基於法學素養需要向上發展，向下扎根的理念，理律文教基金會、銘傳大學法律學院與中華民國國際法學會共同主辦「2008 年理律盃校際法律系所學生模擬法庭辯論賽」。希望藉由此一模擬法庭辯論活動的推廣，吸引社會各界對法學教育、法律議題的關注，而能對即將步出校園踏入社會的青年學子，在學校的課堂與課本學習之外，提供熟悉實務工作的經驗與機會。主辦單位更期盼藉由此一活動，鼓勵同學從不同方面學習，加強自己的工作能力與經驗，並進而藉由各校種子教師之帶動，而能在校園內組織相關社團、設置相關課程，進而促進法律問題之思辯以及法庭辯論活動之研究與精進。

三、比賽地點

2008 年理律盃辯論賽比賽地點訂於銘傳大學法律學院舉辦，地址為台北市士林區中山北路五段 250 號（銘傳大學法律學院實習法庭）。

四、研習營活動宗旨

本次研習營活動之目的，在於使各位學員們實際體驗法庭活動之流程，熟習寫作書狀技巧、以及辯論之奧妙，除了提供參與比賽之學員更深入之了解外，亦期許能激勵社會青年對於法律之認識與熱情，積極參與法律活動。

2008 年賽務

本屆理律盃模擬法庭辯論賽由銘傳大學法律學院共同主辦，並提供場地設備等相關協助。

一、參賽隊伍(按校名筆劃排序)

中國文化大學	蔡宜耘	郭紋鈞	冷函芸	李孟庭	劉蕙菁
台北大學	林木興	吳峻亦	劉子健	吳采凌	李珮瑜
玄奘大學	陳崇偉	葉家茹	姚峰琳	吳奇翰	
東海大學	蔡依玲	陳玉卿	程耀樑	蘇文俊	白乃云
政治大學	陳玟瑾	賴秉詳	鄧皓天	廖彥鈞	曾承堯
高雄大學	陳頂新	陳力瑄	曾偉倫	徐珮綾	羅少驊
高雄第一科技大學	郭柏志	張鈴洋	柯景紘	花郁舜	吳牧儒
國防大學管理學院	馮芽芽	郭荏豪	林佑群	倪健琳	鄭登峰
清華大學	黃曉葳	邱祥霖	溫令行	戴呈軒	陳柏宇
輔仁大學	謝雅涵	蔡秋樺	黃佩宜	葉紋婷	陳姿瑋

二、題目

本年度辯題以**環境保護污染損害賠償**為主題。

主辦單位

理律文教基金會

財團法人理律文教基金會由理律法律事務所於 1999 年 6 月 22 日捐助設立。本會設立基金為新臺幣壹仟萬元整，嗣後繼續接受捐贈，目前基金為新臺幣肆仟貳佰萬元整。本會董事會置董事 9 人，董事任期每屆 3 年。董事為李光燾先生、陳長文先生、李永芬女士、李念祖先生、李家慶先生、范鮫女士、黃章典先生、游啓璋先生、蔡瑞森先生。現任董事長為李光燾先生，執行長為李永芬女士。

理律的傳統可以溯自 40 年代。當時，理律法律事務所創辦人之一李澤民律師與兩位美籍律師于上海共同執行律師業務，另一位創辦人李潮年律師同時亦在上海執業，兩位創辦人均以處理國際法律事務見長。1953 年李澤民律師于臺北重設事務所，李潮年律師則于 1965 年正式加入共同主持所務。1970 年李澤民律師不幸辭世，李潮年律師正式將事務所定名為「理律」，以為永久存續之意。

理律法律事務所的業務與規模自 1980 年代起大幅擴充，成為亞洲最具規模的法律事務所之一，擅長處理跨國界的法律事務，主要提供民事與商務法律服務，專業領域重要者涵蓋公司投資、金融暨資本市場、政府契約暨公共工程、專利暨科技、商標暨著作權、智財管理暨執行、訴訟與爭端預防等。

國人傳統上崇尚道德禮教，現代生活則講究明確的權利義務關係。傳統社會可以將法律視作次要的社會規範，現代化的社會則必須依賴客觀的法律規範作為活動的基本準則。我國的經濟發展，不能自外於國際經濟舞臺，從事國際商務或投資活動，尤須依賴法律界定權利義務。理律始終珍惜傳統，服務人群，並與社會融為一體，為社會之繁榮進步克盡所能。我們不分國界，關懷人群，尤其關懷地球村內心性尊嚴的維持與經濟福祉的提升。理律人為產業經濟、科技社會、法治理想、市場秩序用心提供服務，在專業知識、服務品質及領導創新上自我要求，用做得好也做得對來追求卓越。我們深願成為傳統與現代之間、本國與國際社會之間的法律橋梁。

長期以來，理律的同仁們致力於法律專業服務，提升法治觀念，與社會共同成長，深切體會到法治教育的重要。法治教育如果效果不彰，可能形成法令制定的內容粗陋，也會形成法令不被尊重，或是執法的人不解法令精神而適用偏差的現象。這些現象，對於法律工作者而言，固然增加了工作負擔；對

於社會而言，法令不但不是保障權利、穩定秩序的依據，恐反成爲引起爭執、糾紛的根源。除了借著律師工作本身促進法治教育之外，理律的同仁們也在法律或管理學院系所講授法律課程，並多方面從事法律政策與法學的研究。此外，推動社會上種種公益活動，理律亦向不後人，經常提供義務性的協助與服務，回饋社會。我們相信，現代的法律知識與專業服務，可以在固有的社會傳統中生根。理律樂意提供智慧，發揮創意，爲我們的社會效盡綿薄。理律成立文教基金會的目的，就是要再勻出更多的資源直接推廣法治教育，並協助培養法律人才的寬廣視野與專業能力。

本基金會辦理的主要業務包括：舉辦或贊助法治教育之座談、演講及研討會，設置獎助學金，贊助法律人才之養成，以及出版法律知識的系列書籍。我們的目標，是要用舉辦或贊助法治教育或法律專題之座談及研討會、設置獎助學金，贊助法律人才之養成、發行書刊等等方法，多方面宣導推廣法治教育。成立至今已出版之理律法律叢書系列包括「政府採購法解釋函令彙編」、「超國界法律彙編」、「案例憲法 I：憲法原理與基本人權概論」、「案例憲法 II：人權保障的程式」、「企業財經法律導引—企業經營必知的法律思維」、「企業並購與金融改組」、「財經法律與企業經營—兼述兩岸相關財經法律問題」、「理律聲請釋憲案全覽—人權編」、「工程法律與索賠實務」、「超國界法律論集」、「認識超國界法律專文集」、「案例憲法 III：人權保障的內容」等。本會將持續贊助更多的法律書籍之出版活動，並舉辦以專業法律知識爲主題的研討會。

本會除每年提供獎助學金給優秀的法律學生外，基於法學素養需要向上發展，向下紮根的理念，自 2001 年起與中國國際法學會及大學法學院共同主辦「理律杯校際法律系（所）學生類比法庭辯論賽」，推廣類比法庭辯論活動，吸引社會各界對法學教育、法律議題的關注，並幫助即將步出校園踏入社會的青年學子，能在學校的課堂與課本學習之外，尚有熟悉實務工作的經驗與機會。本會盼能借著此一活動，鼓勵同學從不同方面學習，加強自己的能力與經驗，並進而藉由各校種子教師之帶動，而能在校園內組織相關社團、設置相關課程，進而促進法律問題之思辯以及法庭辯論活動之研究與精進。自 2003 年起，大陸清華大學與本會合辦大陸校際理律杯辯論賽，並由兩岸冠軍隊舉行友誼賽或圓桌研討會，對法治教育而言，發揮了重大的效果。

和所有公益活動一樣，法治教育的可爲之事很多，永遠也做不完。基金會希望從小處、從近處做，而將理律從事法律專業的一貫理念，用更寬廣的方式加以實現，也希望各界給我們更多的鞭策與勉勵。

銘傳大學法學院

簡介

本院於 82 學年度經核准設立法律學系並開始招生，85 年經教育部核准籌設研究所碩士班，並於 88 學年度核准招生。法律學系為因應本校改制大學遂擴充為法律學院並配合增班。本院於 94 學年經教育部核准將 3 班分設法律學系、科技法律學系、財金法律學系，並採大一、大二不分系制度，於 95 學年度開始招生。學生於大一、大二同時修習本院各系法律專業核心課程，並於三年級再依興趣、專長及學業成績選填志願系就讀，已達其特定領域之法律專業。

宗旨

法律學院以養成具法律專業與學術能力之人才為宗旨，期藉由強化理論教育與實務訓練，培育學生具有責任感、高品德、團隊精神及全球視野，以貢獻國家及國際社會。

特色

本院設立係以培育國家所需法律行政與司法人才，並兼顧培養現代社會經濟活動所需特定領域之法學專才為目的，並具三項特色：

- (1) 理論與實務並重。法律學屬規範應用學門，須兼顧理論及實務之人才，本院所屬系所於教學、師資聘用、課程設計均注意理論與實務之並重。
- (2) 加強分科專業之訓練，為配合社會經濟發展趨勢，本院學生於修習核心課程後，均須接受特定領域分科專業訓練，加強本院學生就業與升學之競爭力，故分設法律學系、科技法律學系及財金法律學系。
- (3) 著重資訊與英文，本院配合校方教育政策，各系所學生各學期皆需必修英文，並極注重其資訊教育，凡此課程設計皆有助於提昇本系所學生畢業後於就業市場之競爭力。

現況

- (1) 本院有堅強之師資陣容，目前有專任教師 20 位，計教授 4 人、副教授 8 人、助理教授 8 人，另兼任教師 32 位。目前學生人數計有研究生有 54 人，大學部學生有 693 人。
- (2) 本院為追求「法學專業化」之理想，故設立三系分別為法律學系(含碩士班)、科技法律學系、財金法律學系。
- (3) 本院為貫徹「延緩分流」之教育理念，故採大一、大二不分系招生，再依學生之興趣、專長及學業成績，選填其中一系就讀。

中華民國國際法學會

壹、歷史沿革與學會組織：

中華民國國際法學會原名中國國際法學會，民國四十七年八月十日正式在內政部立案，今年即將屆滿五十週年。首任理事長為程天放先生。其後歷任理事長依序為杜光墀教授、張彝鼎教授、薛毓麒大使、丘宏達教授、馬英九教授及陳長文教授，現任理事長為楊楨教授。

貳、長期推動與參與的學術活動

本學會以推動普及國際法學為主要宗旨。主要的工作為出版國際法叢書、年報與會訊、設置網站傳播相關國際法知識及訊息、舉辦國際法座談會與學術研討會等，其他的工作重點還包括下列活動：

一、積極參與倫敦世界國際法學會

本會於民國五十年八月十三日加入國際法學會(International Law Association，簡稱 ILA)，成為其分會之一。並積極參與國際法學會(ILA)所舉行之各項活動。

二、刊物出版

本會自一九六四年即開始編輯出版英文年報 The Annals of the Chinese Society of International Law。一九八一年起由丘宏達教授出任總編輯，將英文年報改版，名稱變更為 Chinese Yearbook of International Law and Affairs。九十年十二月二十三日再變更為 Chinese (Taiwan) Yearbook of International Law and Affairs。本年報自第二十三卷起由學會前任理事長馬英九教授擔任總編輯。學會民國七十六年起開始出版「中國國際法及國際事務年報」，年報發行至十七卷後改為出版「中華國際法與超國界法評論」，現由學會前任理事長陳長文教授擔任總編輯，何曜琛教授擔任執行主編，每半年出刊一次。

三、學生模擬法庭活動

本會目前負責主辦的學生模擬法庭活動二：其一是有悠久歷史的「傑賽普國際法模擬法庭辯論賽」(Jessup International Law Moot Court Competition)；另一則是近年頗受各校法律系所重是的「理律盃全國法律系所學生模擬法庭辯論賽」。

「傑賽普國際法模擬法庭辯論賽」是一個全球法學院學生普遍參與的活動，我國於六十六年九月十九日首度派隊參加，其後本會即持續負責自全國法律系所參賽隊伍中選拔冠軍隊赴美國參賽。民國九十年起，理律文教基金會與本會開始共同主辦「理律盃全

國法律系所學生模擬法庭辯論賽」。其性質為兼容學術與實務的法庭辯論活動，辯論題目則係公法與私法輪流出題，內容並包含超國界法相關議題。

參、未來工作重點

鑒於在當前全球化環境中，超國界法日益重要，故自民國九十三年起，在陳長文教授及馬英九教授的領導下，學會開始舉辦一系列推廣超國界法活動，包括出版專書、舉辦學術研討會、舉辦巡迴講座等。未來，建構超國界法律思維環境將是學會的工作重點。此外，學會將繼續出版中英文刊物，並積極推動兩岸學術合作活動。

肆、結論

本會在許多前輩先進的的持續耕耘下，關懷範疇逐漸深化擴大，除了傳統的國際公法領域外，更進而涵蓋兩岸關係與國際經貿議題，戮力落實超國界法律思維的紮根工作，希望能藉由本會半個世紀的執著與奉獻，為我國全球競爭力的提升，提供不可或缺的催化功能。

開幕致辭

主辦單位

武永生副教授

學歷－美國芝加哥大學法律研究所博士候選人
政治大學法學博士

現職－銘傳大學法律學院院長

陳長文教授

學歷－美國哈佛大學法學博士

現職－政治大學法律學研究所教授

中華民國國際法學會常務理事
理律文教基金會董事

理律法律事務所所長暨執行合夥人

楊楨教授

學歷：美國哈佛大學法學院訪問學者

澳洲龐德大學法學博士

現職－中華民國國際法學會理事長

東吳大學法律系教授

邀請貴賓

王清峰部長

學歷：日本別府大學名譽博士

政治大學法學碩士

現職－法務部部長

專題演講
國際海上油污染的民事責任

主持人：李家慶律師

簡 介：學歷－政治大學法律研究所碩士
現職－理律法律事務所合夥人

主講人：柯澤東教授

簡 介：學歷－法國巴黎大學法學博士
現職－台灣大學法律學院名譽教授

國際海上油污染的民事責任

主講人：柯澤東教授

第一部分 法源

壹、比較法

一、國際公約－民事責任及賠償基金(1967年 Torry Canyon 事件以後發展)

(一) 國際油污損害民事責任國際公約，1969年

(1969 CLC 之 1976年議定書,1984, 1992, 2000 及 2003年議定書)

(二) 國際油污損害賠償基金國際公約 1971

－1969 CLC 之補充公約，民間基金 FUND

－1976, 1984, 1992, 2000, 2003, 2008 議定書

－由油輪船東之自願協定(TOVALOP)及由油公司貨油貨主自願協定(CRISTAL)提供。(惟 CRISTAL 於 1997年廢止)。

(三) 國際燃油污染損害民事責任公約，2001年

2001 Bunker

二、國際公約－非民事責任及賠償基金

1972 London Convention

Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Waste and Other Matter

1973 MARPOL

International Convention for the Prevention of Pollution from Ships

1982 UNCLOS (UN Convention on the Law of Sea)

其他，油污染防制及合作

1969 Intervention Convention on the High Sea in Cases of Oil Pollution Casualties

1973 Intervention Protocol (補充 1969 IC)

1989 Salvage Convention (受 Amoco Cadiz 案影響而定)對海商法"no cure, no pay"原則之影響，為我國海商法第 103 條第二項有海難救助中財物救助報酬原則修改之來源。

1990 OPRC Convention

London International Convention on Oil Pollution Preparedness,
Response and Co-operation

三、比較國內法

美國 1990 Oil Pollution Act 為 1989 Exxon Valdez 油輪在阿拉斯加海域洩油污染事件之回應內國立法，包括預防、責任及賠償於一體之國內法。除美國油污染法外，似未有其他重要內國立法例。OPA 為綜合式嚴格較大型之內國立法。

以上結論：在比較法上，源自船舶油污染之

1. 國際：CLC 民事責任公約 1992

FUND 賠償基金公約 1992

BUNKER 燃油民事責任公約 2001

2. 國內：美國 OPA 1990

四、責任之轉嫁－防護與補償協會(P&I Clubs)於下列條件存在時，負賠償責任：

Protection & Indemnity Association (國內稱船東互保協會)

－為 CLC 公約之會員國

－受害者適用"pay to be paid"(或稱 Payment First)原則，得向 P&I Club 求償 (參我國保險法第 94 條第 2 項規定，接近同義)。

－但若被保險人(加害污染船舶所有人)未盡 P&I Club 契約之義務，則不賠。

－英國法下(1930 年保險法)第三人可行使對保險人直接訴權之條件：

1. 以訴訟獲得判決確定勝訴，對被保險人有賠償請求權。

2. 必須證明被保險人確已破產或給付不能。

貳、我國法

一、行政法

(一) 海洋污染防治法

預防：第 26 條：「船舶應設置防止污染設備，並不得污染海洋。」

管制：第 32 條第 1 項：「船舶發生海難或因其他意外事件，致污染海域或有污染之虞時，船長及船舶所有

人應即採取措施以防止、排除或減輕污染，並即通知當地航政主管機關、港口管理機關及地方主管機關。」

第 32 條第 2 項：「前項情形，主管機關得命採取必要之應變措施，必要時，主管機關並得逕行採取處理措施；其因應變或處理措施所生費用，由該船舶所有人負擔。」

罰則：(民事責任及賠償)

第 33 條第 1 項：「船舶對海域污染產生之損害，船舶所有人應負賠償責任。」

第 33 條第 2 項：「船舶總噸位四百噸以上之一般船舶及總噸位一百五十噸以上之油輪或化學品船，其船舶所有人應依船舶總噸位，投保責任保險或提供擔保，並不得停止或終止保險契約或提供擔保。」

第 33 條第 3 項：「前項責任保險或擔保之額度，由中央主管機關會商財政部定之。」

第 33 條第 4 項：「前條及第一項所定船舶所有人，包括船舶所有權人、船舶承租人、經理人及營運人。」

(對保險人直接訴權)

第 34 條：「污染損害之賠償請求權人，得直接向責任保險人請求賠償或就擔保求償之。」

(二) 商港法

第 16 條：「商港區域內之沉船、物資、漂流物，所有人不依商港管理機關公告或通知之限期打撈、清除者，由商港管理機關打撈、清除。所有人不明，無法通知者亦同。」

沉船、物資、漂流物之位置，在港口、船席或航道致阻塞進出口船舶之航行、停泊，必須緊急處理時，得逕由商港管理機關立即打撈、清除。

前二項由商港管理機關打撈、清除之沉船、物資、漂流物，所有人不於商港管理機關通知限期內繳納打撈、清除費用後領回或所有人不明者，由商港管理機關公告拍賣。其拍賣所得價金，除抵繳打撈、清除費用外，其餘發還所有人或保管公告招領。經公告滿六個月後仍無權利人領取時，商港管理機關取得所有權。」

第 17 條第 1 項：「商港區域內及其管轄地區之沈船或物資，未經申請商港管理機關核准，不得擅自打撈。」

二、海商法

第 21 條：「船舶所有人對下列事項所負之責任，以本次航行之船舶價值、運費及其他附屬費為限：

- 一、在船上、操作船舶或救助工作直接所致人身傷亡或財物毀損滅失之損害賠償。
- 二、船舶操作或救助工作所致權益侵害之損害賠償。但不包括因契約關係所生之損害賠償。
- 三、沈船或落海之打撈移除所生之債務。但不包括依契約之報酬或給付。
- 四、為避免或減輕前二款責任所負之債務。

前項所稱船舶所有人，包括船舶所有權人、船舶承租人、經理人及營運人。」

第 22 條：「前條責任限制之規定，於下列情形不適用之：

- 一、本於船舶所有人本人之故意或過失所生之債務。
- 二、本於船長、海員及其他服務船舶之人員之僱用契約所生之債務。
- 三、救助報酬及共同海損分擔額。
- 四、船舶運送毒性化學物質或油污所生損害之賠償。
- 五、船舶運送核子物質或廢料發生核子事故所生損害之賠償。
- 六、核能動力船舶所生核子損害之賠償。」

第 62 條：「運送人或船舶所有人於發航前及發航時，對於下列事項，應為必要之注意及措置：

- 一、使船舶有安全航行之能力。
- 二、配置船舶相當船員、設備及供應。
- 三、使貨艙、冷藏室及其他供載運貨物部分適合於受載、運送與保存。

船舶於發航後因突失航行能力所致之毀損或滅失，運送人不負賠償責任。

運送人或船舶所有人為免除前項責任之主張，應負舉證之責。」

三、保險法

我國保險法第 94 條第 2 項規定：「被保險人對第三人應負損失賠償責任確定時，第三人得在保險金額範圍內，依其應得之比例，直接向保險人請求給付賠償金額。」

上述規定雖非等同於 P&I Clubs 之 Pay First Clauses，但保險人(P&I Club) 與被保險人船東契約有 Payment First 條款或相關約定時，其意義甚為接近，即屬 "pay to be paid" 原則。

四、涉外民事法律適用法(國際私法)→準據法

(一) 第 9 條第 1 項：關於由侵權行為而生之債，依侵權行為地法。

但中華民國法律不認為侵權行為者，不適用之。

第 9 條第 2 項：侵權行為之損害賠償及其他處分之請求，以中華民國法律認許者為限。

海洋船舶油污染為跨國重大災難事故之侵權行為類型。

→國際管轄權之決定，除污染船舶受害國具管轄權外，尚應考慮其他未來判決有效執行問題。

(二) 民事訴訟法第 15 條第 1 項：「因侵權行為涉訟者，得由行為地之法院管轄。」

(三) 我國海洋污染防治法第 2 條：「本法適用於中華民國管轄之潮間帶、內水、領海、鄰接區、專屬經濟海域及大陸礁層上覆水域。」

第二部分 海洋油污染責任問題及其解決

壹、背景資料之例舉說明(2000年 Prestige「威望號」事件)：

一、海象惡劣海域常為船舶油污染事件頻繁發生場所，以西班牙西海岸 Galicia 海域(稱為魔鬼海)為例：

VESSEL	QUANTITY (TONS)	YEAR	CARGO
Urquiola	洩油 101,000	1976	Oil
Aegean Sea	80,000	1992	Oil
Prestige	64,000	2002	Fuel Oil
Andros Patria	16,000	1978	Oil
Polycommander	15,000	1970	Oil
Erkowitz	286(2,000 barrels)	1970	Pesticides
Casson	1,100	1987	Chemical Products

二、對短、長期海域影響，以「威望號」事件為例：

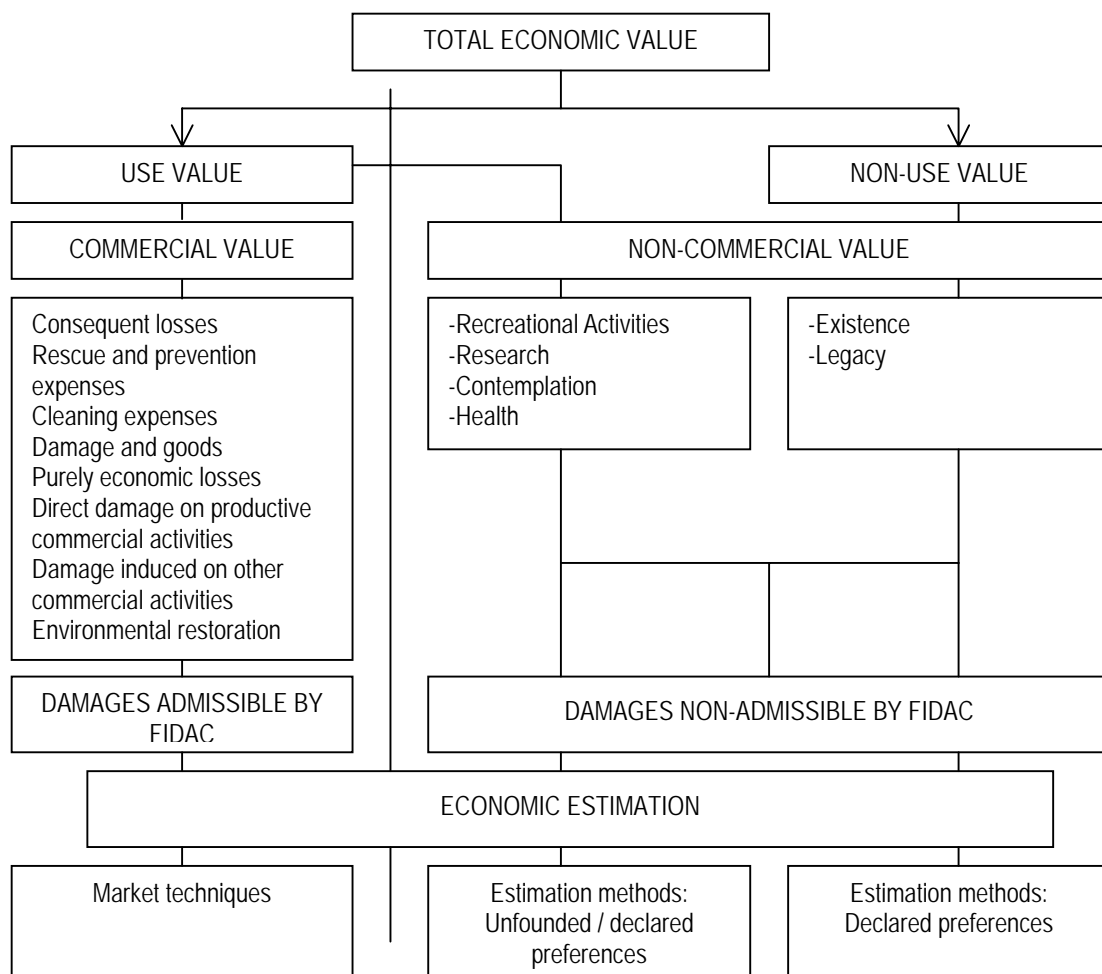
Affected Areas	Ecological imbalance	Consequences for natural patrimony	Ruined maritime richness	Effects on economic activities
140 beaches and 4 natural parks	Alteration of ecosystems Species displacement Changes in production.	Marshes, natural areas, dunes, habitats, and intertidal complexes were all affected.	Surface area: clams, mussels, goose barnacles; inter-tidal area: razor clams; Intra-littoral area: octopus, spider crab, sole, squid, etc.	It affected production, trade and industrialization processes, e.g., fishery, shellfish gathering, marine farming, and fish canning

(受害海域) (破壞生態平衡) (海域自然遺產傷害) (海域生物資源及海岸資源破壞) (破壞商、工業及近海養殖、漁業活動)

貳、船舶海洋油污染損害事件之法律定性

屬「特殊跨國災難損害(transnational catastrophe)之重大侵權行為(mass torts)」類型。其他如重大空難、核能電廠核幅射損害之跨國性等。

一、單就經濟價值之損失(損害)而言，即可從以下圖示看出：



二、從歷年來發生之國際(跨國)船舶油污污染事件及其賠償

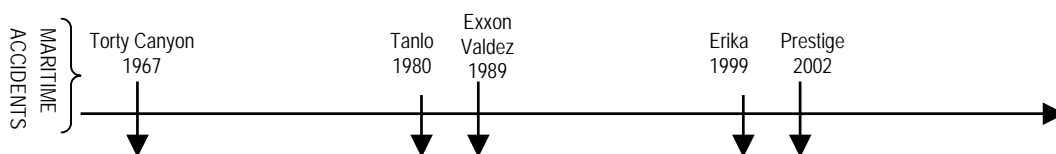
(一) 發生在法國西海岸外與英國南方為國際上第一個最大油污事件 1967 Torry Canyon 案，而 1978 Amoco Cadiz 油輪事件，1986 年於美國芝加哥法院開庭，高等法院經 14 年長期間訴訟判決外，其他小案件固以訴訟解決，但 135 個案件大皆於法庭外達成和解，較重大案件發生地點、年代及其賠償事件如下：

Sinistre	Indemnités versées aux demandeurs
Antonio Gramsci (suede, 1979)	€14 millions (US\$18 millions)
Tanlo (France, 1980)	€28 millions (US\$37 millions)
Haven (Italie, 1991)	€45 millions (US\$61 millions)
Aegean Sea (Espagne, 1992)	€51 millions (US\$68 millions)
Braer (Royaume-Uni, 1993)	€68 millions (US\$92 millions)

Keumdong N° 5 (République de Corée, 1993)	€16 millions (US\$22 millions)
Sea Prince (République de Corée, 1995)	€31 millions (US\$42 millions)
Yuli N° 1 (République de Corée, 1995)	€24 millions (US\$32 millions)
Sea Empress (Royaume-Uni)	€46 millions (US\$62 millions)
Nakhodka (Japon, 1997)	€164 millions (US\$221 millions)
Nissos Amorgos (Venezuela, 1997)	€16 millions (US\$22 millions)
Erika (France, 1999)	€127 millions (paiements jusqu'au 15 novembre 2006) (US\$171 millions)
Prestige (Espagne, France, Portugal, 2002)	€118 millions (paiements jusqu'au 15 novembre 2006) (US\$163 millions)

(二) 國際上有統一之責任及賠償公約 CLC(責任)及 FC(賠償基金)。但自 1980 年 Tanio 事件開始，賠償基金限額節節升高，到目前 2008 年資料顯示 2005 年 3 月之最高責任公約限額為每事件 750 Million SDR，而基金為 917 Million Euro。(註：SDR 為自 1970 年以來海事賠償之國際貨幣基金特別提款權賠償單位；Euro 即 "€"。)

另，我國海商法第 21 條船舶所有人責任限制金額制賠償貨幣單位及第 70 條運送人對貨損之單位責任限制，即均以 SDR (Special drawing right)計算。



Regulation adoption date	19 th October 1975	16 th October 1978		30 th May 1992	30 th May 1996	01 November 2003	03 March 2008
Compensation amount	CLC 14 Mill, SDR	IOPC 50 Mill, SDR		CLC 59.7 Mill, SDR	IOPC 135 Mill, SDR	CLC 39.7 Mill, SDR IOPC 203 Mill, SDR	
Total					135 Mill, SDR 165 Mill Euro	203 Mill, SDR 248 Mill, Euro	750 Mill, SDR 917 Mill, Euro

參、損害賠償請求

一、海洋船舶油污染為一種特殊重大之侵權行為，涉及多樣化、遼闊海域與陸域及海岸潮間帶、海中、海底、動植物生態系破壞、油污清除、船舶及貨油、漁業資源、沿海養殖、觀光事業、飯店旅遊業、

國家建設、社會團體、民間個人、集體及各種其他經濟及非經濟等等多元之損失，故其賠償請求至為複雜，多則數百項之請求，如何過濾確定，如何釐清公法上或私法上之項目，如沉船斷裂沉入海中、船上貨油、貨物及其他危險物品之沉落海中，又涉及船體殘骸拆除、支解、懸浮、及是否留置海中，是否可能？是否必要。事故原因為不可抗力、人為之故意、疏失，則涉及公法上犯罪航海行政法違法罰則項目；民事(海商法)賠償。進而涉及對上述沉船或船舶殘骸、船貨移除發生之費用及是否有責任限制之適用等等問題，堪稱複雜。將來欲循法院訴訟或和解方式以求損害賠償之國際問題。

二、國際制度—賠償基金公約(貨油貨主+油輪船東)

參上述

三、國際制度—民事責任公約(國際間責任統一制度)

(一) 污染損害(Pollution damage)-CLC 公約

指因"damage caused by contamination"(由油污染產生之損害)

並包括"costs of preventive measures"(預防措施費用)-即指預防油污染措施或減輕污染損失之措施。

(參 CLC 公約 art 1(6)(a)及我國海污法第 32 條第 1、2 項、海商法第 22 條規定)

(二) 油污染損害求償範圍包括：

1. 財產損失
2. 清除油污染(或包括移除費用)及預防措施
3. 漁業、海產養殖業及觀光旅遊經濟損失(包括純經濟損失)
4. 環境損害

1992 Fund 設立索償手冊及如何決定求償許可之標準，並列有基金年度報告供參考。據悉，此等國際基金手冊資料與船東保險人 P&I Clubs 之合作資訊。International Group of P&I Clubs 通訊住址及小型秘書小組及常訓職員提供油污清除及索賠程序等專業資訊服務。

[註：「純經濟損失」(pure economic loss)態樣之標準最為複雜，為各國法院決定最為不同者]

(三) 民事責任公約間規定之同異：

	CLC	Fuel C
1. 責任主體	船舶所有人	船舶登記所有人、光船租船人、船舶經理人、營運人
2. 責任基礎	嚴格責任；有免責事由	同
3. 責任限制	有規定	依各內國法之規定決定之
4. 損害賠償範圍	污染損害(財產損失、人身傷亡、清除油污、預防措施、漁業、觀光、環境損害、純經濟損失)	同
5. 油污染油品	指油輪	包括較廣：船上之重燃油、潤油、柴油(所有為操作或推動之油品)
等 -----	-----	-----

四、國際私法—國際管轄權問題

(一)船舶油污染之跨國侵權行為，外國船舶依國際海洋法有「無害通過」我國領海(沿海國)之自由權利，但此一權利之行使，負有不得在我國海域造成違害，船舶洩油污染之義務，不論船舶故意或過失，油污染損害我國領海、鄰接區、專屬經區或大陸礁層水域者，對該外國船舶不論其侵權行為之發生或其行為造成損害結果在上述之水域，我國法院對該外國船舶均有國際管轄權。致於該外國船旗國雖或有管轄權，但在海洋污染事件，該肇事船舶不論因無法航行、破裂沉海、或擱淺、或被拖交其他地點遠離海岸，在海岸國之領海，內水，海岸或對該船舶即有管轄權，在我國法院進行扣押起訴或對船舶所有人起訴請求損害賠償。

(二)但上述情形若遇船舶破裂沉海，且為一船一公司時，對船舶殘骸及船上貨物之打撈、懸浮、移除等行為，必先依海洋行政法規定程序通知船舶所有人及其責任保險人(P&I Club)連同油污清除、移除等行為及費用之談判，令其配合付清，爭取迅速有

效之處理，以免油污染範圍從水面、潮澗帶、油污染對海岸及陸域之擴散與損害之升高。

- (三) 其他涉及財產、人命、漁業、觀光等經濟損害等重大損失有待時間估算之賠償請求，究應以何法院訴訟或和解達成，為後續問題。

五、在何國法院訴訟對我國較有利

一國法院對案件有國際管轄權，並非表示一定在本國法院管轄起訴為最有利，在重大侵權行為跨國災難損害賠償之考慮，應就判決最大利益、效率及法院受理訴訟進行裁判程序上之可行性為綜合之考量。至少三個國際私法上之問題應為同時的評估：(一)訴訟地(國)之選擇(Forum Shopping)，(二)法院地國之法律適用(準據法)，以及(三)判決之承認與執行問題。以三個問題之全盤考慮決定之。受害本國法院固有絕對法院管轄之優勢，適用法院地本國最強行法律之優越操作，以及在本國法院地執行判決之效力性，以上三點雖有利，但若在加害國、責任保險地國起訴，仍較有利時，則應該捨棄在本國管轄法院求償。因為本國法院之法律不齊全或規定較不利。(譬如對船舶所有人限責上金額較低，則同享有限責之外國船舶反而有利；而於不同法律規定，於我國為無責任限制之判決時，則恐遭外國法院以違背該國法律之設有限制規定或違背外國所採國際立法時，又會遭外國法院以「違背公序」原則，不予執行。)如 Amoco Cadiz 案，法國不在其本國侵權行為地法院管轄，而到船東之美國起訴，即利用美國法院地較有利之實體法賠償適用，因法國不主張外國法時，美國法院即應適用法院地美國法。(此為國際私法上，美國法院不得於法國未主張法國法(外國法)，而法官自動適用侵權行為地之外國法。因外國法對美國法院而言，為「事實」而非「法律」。)

六、法律適用問題

我國在國際海洋油污染事件為受害國時，由於一方面我國非國際海洋油污染相關公約之會員國，且國際油污民事責任公約 CLC 及 FC(基金公約)雖統一，亦多所變動、修訂及增加新議定書公約之成立，如移除船骸之 Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007 之制定、發展，我國法如何配合就國內法(包括公法面之海洋污染防治法、商港法及海商法之修訂、增訂法律甚為困擾：

譬如海商法與船舶油污染有關之油輪、燃油民事責任公約，以及船舶殘骸移除之相關之船舶所有人責任限制公約 1996 年議定書較 1976 年公約，其責限金額已調昇一倍，比較我國海商法第 21 條規定之金額制限額僅及 1996 議定書之 13%，如何調整未來修法，為我國家海洋、海商政策重要議題。總之，法律適用方面，在暫不論上述我國公、私法制之現狀下，我國於因應外國船舶於我國海域潮間帶、內水、領海、鄰接區、專屬經濟海域、大陸礁層上覆水域造成之油污染，對公、私法益之保護，應有以下三類搭配之法律適用依據：

首為，我國海域預防及管制船舶油污染明文規定之行政法，其屬第一線強制性刑事及行政之明文規範，具公法、絕對強勢保護海疆之法律，為海域執法第一級之強行法律，在配合國際公約之規定下，用以預防並制止外國船舶故意過失油污染行為。

次為，在保護本國社會重大利益政策上明文制定，旨在保護我國公私財產及公共安全之社會政策明文法律，於民商事件上排除「國際私法」法律衝突方法選法之機制，排除當事人間相反約定；排除任何外國法與之相反規定之法律；排除任何外國強制法和對其適用之結果有與我國法院地強行法相牴觸之法律。此類明文、強制、絕對排他之法律目前在大陸法系上普遍認許其強行性，不論是否包容於國際私法之方法，大皆承認其立法之普遍性，稱為「即刻適用法」(immediate applicable law)，於英美法上稱為「強行法」(mandatory laws or rules)，此為海域執法上之第二層強制適用之法律。為保護一國社會公益、經濟、財務、稅務、金融等政策之明文法律。為第二層或第二級應適用之強行法。

最後第三級，為以通常涉外民、商事損害賠償之國際私法法律衝突決定「準據法」(註：一國透過其國際私法法律衝突法則選法結果之本國法或外國法，始稱為「準據法」)決定何國法律之適用(註：上述第一類公約明文強制適用，即使我國內國法，亦不得稱為準據法之適用。第二類尚可)。惟於應適用外國法，而該外國法之規定或其適用之結果有違背法院地法之重大利益或道德及公共安寧時，得排除該外國法之適用，而以法院地法代替之。如法院地法未規定時，得依法理適用國際公約，海洋船舶油污染事件民事責任或賠償基金

公約規定為賠償，雖我國非諸多國際公約之會員國，但法院於必要時得依法理參酌考量此等國際公約之適用。當然基本上不得抵觸我國明文強制之法律規定。

肆、法院訴訟或和解之選擇

基於以上探討法院訴訟條件之諸多困難，國際間除 1978 年 Amoco Cadiz 事件在美國芝加哥法院訴訟判決，動用之人力，傾耗利諾伊斯州法律學院學生協助閱讀整理全屋之文件資料，判決書作成巨冊千頁，歷經 14 年(1992)才由美國聯邦上訴法院第七巡迴法庭作成判決，其後未有其他法院單獨能承辦類此巨大油污染案審理判決。本案芝加哥法院適用美國法，因法國原告未主張(外國法)法國法之適用，美國法院乃應適用法院地美國法。以美國法賠償較法國法為優(因法國為 CLC 國際統一制，賠償較低)。

其後國際間發生之上百油污染事件，大都以和解達成損害賠償，若干案件或以法院訴訟解決，但乃居少數。以下以國際最近兩重大油污事件以法院訴訟或和解為例解決之態樣說明，並作為本文之終結：

一、「法院訴訟」—以 1999 年 Erika 事件為例

本案發生於法國西海岸，在 7000 損害賠償請求事項，僅 800 請求被接受，分佈由法國 16 個地方法院管轄。其中有一半 440 個訴訟請求經過瀘，最後僅剩 360 個損害賠償請求由法院審理。於 2006 年中作成 90 個法院判決，包括漁業及觀光損失為多。期間於賠償基金請求中國際賠償基金委員會作成若干認為適當之賠償標準提供法院參考遵循。法國高等法院審理中，即有對標準加以調整，不全受標準拘束之判決結果。有認為若干法院之判決並不合適，蓋以內國法院運用國際賠償制度(法國為會員國)，就法院賠償基金公約(於民事責任公約之賠償額不足時之補充)求償。惟大體觀之，認為一般法國法官尚能就 1992 基金公約之持平認定。即認為法國大陸法系法官尚能秉持賠償請求與污染損害間之是否"too remote"或"indirect"而欠乏足夠之鄰近關係"proximity"，即能依大陸法系「因果關係」之傳統民法賠償原則予以駁回。法國在 Erika 案之分由一國數不同法院管轄理賠，判決分期賠償，至 2006 年底始全部付清。Erika 以法院訴訟方法解決，分區管轄，分擔法院人力負擔，束短訴訟時間在六年間解決重大油污污染案件。使不同法院都能獲得海洋

污染訴訟經驗與對海洋環境保護之法治專業，但其困境為對賠償基金公約之「污染損害」請求「標準」各法院是否能為一致之判斷，公平受償，卻為一大考驗。公平(衡平、公允)，其實為國際統一法制賠償基金運用之基礎。

二、「和解」—以 Prestige(威望號)為例

2002 年 11 月在西班牙北部大西洋(魔鬼海)Galice 地區外海(北接法國，南銜葡萄牙陸地與海域)。本件異於上述 Erika 案，賠償請求複雜，蓋本件損害發生地在西班牙外海，卻於惡劣海象即刻污染北上擴散至大片法國南部海域，及部分南下葡萄牙海域，損害涉及西、法、葡三國海域。又西班牙海岸為該國漁業、觀光、旅遊等重要多元資源及污染損害若干大企業。本件各國賠償請求方法不同，法國方面要個別損害當事人(個人或團體)向賠償基金及船東提出請求，西班牙由各法院判決確定後，由政府統籌直接賠償，再由政府向賠償基金及代位之責任保險公司求償；而葡萄牙由政府就損害出面求償。故一方面對法國之個別求償，船東責任保險 P&I Club 不願以個別巨額計算提供船舶所有人限額為賠償；而對西班牙之 P&I Club 責任保險人又認為西國受害個人經內國法院判決計算一次及集體由政府提出求償就船舶所有人賠償民事責任限額與賠償基金之請求上可能有重複之賠償情事，故 CLC 民事責任及 PC 賠償基金之計算上，在本事件，因涉及三個國家求償方式之不同，計算較為複雜，在民事責任方面大約滿足 15 至 30%之賠償額，而賠償基金達到 10 至 15%之求償額度。賠償以和解達成，自 2006 年 4 月至 2006 年 11 月分期完成賠償西班牙 1 億 1 仟 4 佰萬歐元，法國 2 仟 9 佰萬歐元，葡萄牙 30 萬歐元。自事故發生至和解與賠償達成共歷經四年(2002 年 11 月-2006 年 11 月)，可謂相當迅速。

三、從 Erika 事件與 Prestige 事件之比較，可知和解有其便捷與迅速度，為國際趨勢。以 Erika 內國法院分區管轄訴固龐雜及由各法院判決，適用法律與解釋法規及所採賠償標準不公平，以及自 1999 年至 2006 年並耗費至少六年時間，為法院訴訟審理求償之缺點。但其優點為內國法院之判決，因未集中於一法院，則法院可因地區之不同，公正之法官可以排除浮濫之損害請求，對海岸線綿長每遭受外國船舶污染以上百公里或數百公里計之國家言，有培育法官保衛

海岸，及保護海洋環境之意識與各類專才之培育、訓練，同時因污染區域之不同，可因地制宜累積經驗，分辨損失及提升公民預防、制止污染之真正必要措施，並促進法制。內國法院之判決經驗在另一方面可以真正貢獻，作為調整修正國際統一制度之經驗基礎與實用性之參考。

論壇一

國際私法在涉外案件中的攻防策略

主持人：游啟璋律師

簡 介：學歷－美國史丹福大學法學博士

現職－理律法律事務所合夥人

台灣大學會計學系兼任助理教授

主講人：陳榮傳教授

簡 介：學歷－政治大學法學博士

現職－台北大學法律學系教授

國際私法在涉外案件中的攻防策略

主講人：陳榮傳教授

壹、國際私法的定義

- ◆ 國際私法的實質內容
- ◆ A國籍甲公司僱用B國人乙到C國工作。
- ◆ 從實體法的角度，A國法、B國法及C國法各應考慮什麼？
- ◆ 甲、乙之間就涉外勞動關係發生爭議，無論乙主張甲未依約給付薪資、甲違法予以歧視或甲不當予以解僱，而在法院涉訟時，內國法院將面對三類國際私法的問題：(一)如當事人向內國法院起訴，內國法院是否有管轄權？(二)內國法院如有管轄權，應依何國法律解決當事人之間的爭議？(三)如當事人已向外國法院起訴並由該法院作成判決，內國法院是否應予以承認與執行？

國際私法的定義和範圍

- ◆ 國際私法是國際法？
- ◆ 國際私法是私法？
- ◆ 國際私法的定義：形式的定義？實質的定義？
- ◆ 國際私法的法源

貳、國際私法在涉外案件中的攻防策略

攻防策略 1：法院管轄權

- ◆ 向內國法院起訴 v. 抗辯內國法院無管轄權
- ◆ 國際管轄權的法源及判斷基準
- ◆ 普通審判籍和特別審判籍
- ◆ 法庭不便利原則的運用

攻防策略 2：國際私法的性質

- ◆ 內國法院依憲法第 80 條應直接適用內國法？
- ◆ 法院如決定應適用之法律？
- ◆ 涉外民事法律適用法第 30 條
- ◆ 應適用而未適用國際私法：違背法令

攻防策略 3：國際私法的法源

- ◆ 準據法應依內國國際私法決定？
- ◆ 得依外國國際私法或國際公約決定？
- ◆ 反致及先決問題
- ◆ 最重要之牽連關係、最密切之牽連關係

攻防策略 4：定性問題

- ◆ 法律關係的定性應依內國法？
- ◆ 應依外國法或比較法？
- ◆ 實際案例：空難賠償、離婚後子女之監護、繼承

攻防策略 5：準據法的切割適用

- ◆ 準據法對系爭法律問題應一體適用？
- ◆ 或可以切割適用？
- ◆ 例如：勞動條件的最低保障 v. 薪資

攻防策略 6：適用準據法的範圍

- ◆ 適用外國法的範圍包含其國際私法 v. 不包含其國際私法
- ◆ 適用外國法的範圍包含其公法 v. 不包含其公法
- ◆ 適用外國法的範圍包含其程序法 v. 不包含其程序法

攻防策略 7：準據法國參加的國際公約

- ◆ 適用外國法的範圍包含國際公約 v. 不包含其國際公約
- ◆ 公約如何判斷是自動履行或非自動履行？
- ◆ 歐盟的公約、條例及指令的效力如何？

攻防策略 8：公序良俗問題

- ◆ 外國法的規定 v. 內國的公序良俗
- ◆ 內國的公序良俗如何認定？

攻防策略 9：國際法的適用

- ◆ 國際法的法源
- ◆ 什麼法院有適用國際法的義務？
- ◆ 國際公約或慣例得作為準據法？
- ◆ *Lex mercatoria* 在商法上的運用
- ◆

攻防策略 10：國內法和國際法的牴觸

- ◆ 國內法和國際法牴觸的案例：
- ◆ 應優先適用國內法？
- ◆ 應優先適用國際法？

攻防策略 11：外國法院判決的效力

- ◆ 外國法院判決承認與執行的要件
- ◆ 民事訴訟法第四〇二條規定：「外國法院之確定判決，有下列各款情形之一者，不認其效力：一、依中華民國之法律，外國法院無管轄權者。二、敗訴之被告未應訴者。但開始訴訟之通知或命令已於相當時期在該國合法送達，或依中華民國法律上之協助送達者，不在此限。三、判決之內容或訴訟程序，有背中華民國之公共秩序或善良風俗者。四、無相互之承認者。」「前項規定，於外國法院之確定裁定準用之。」
- ◆ 強制執行法第四條之一規定：「依外國法院確定判決聲請強制執行者，以該判決無民事訴訟法第四百零二條各款情形之一，並經中華民國法院以判決宣示許可其執行者為限，得為強制執行。」

參、結語

提高涉外意識

加強案例研析

注意法律發展

論壇二

辯論技巧、書狀寫作與國際訴訟案件之處理

主持人：范鮫律師

簡 介：學歷－美國西雅圖華盛頓大學法學碩士
現職－理律法律事務所合夥人

與談人：林之嵐律師

簡 介：學歷－加拿大約克大學法學碩士
現職－理律法律事務所合夥人

與談人：吳至格律師

簡 介：學歷－中興大學法學士
現職－理律法律事務所顧問

與談人：黃欣欣律師

簡 介：學歷－東吳大學法學碩士
現職－理律法律事務所顧問

辯論技巧

與談人：林之嵐律師

一、辯論是「說服」與「說理」的過程

要能說服別人，先要說服自己

因果關係+邏輯論理

掌握事實，避免假設

說個好故事

二、一般辯論與法庭辯論之差異

程序面之規範與限制

事實與法律之結合

發現（主觀與客觀）之真實—舉證

從權利出發，去捍衛權利—攻擊與防禦

三、辯論技巧的綜合運用

口到—說話的能力、表演的能力

心到—邏輯思考與推演能力

眼到—仔細閱讀，掌握並分析事實，「事實勝於雄辯」

手到—整理爭點，用事實構築真相，用法律捍衛權利

法律文書寫作

與談人：吳至格律師

■ 法律文書的特性

- ❖ 法律文書
 - ◆ 開會紀錄
 - ◆ 開庭報告
 - ◆ 法律意見
 - ◆ 書狀
 - ◆ 申請書
- ❖ 特殊的「讀者」及「目的」
 - ◆ 讀者影響文風
 - ◆ 目的影響體例

■ 法律文書的讀者-讀者影響形式

- ❖ 確定法律文書讀者特性的實益
- ❖ 法律文書讀者的共同特性
 - ◆ 專業
 - ◆ 忙碌
 - ◆ 懷疑
- ❖ 獨特的性格、習性、見解或看法
- ❖ 決定讀者的優先順序

■ 目的與類型-目的影響體例

	內容	常見類型	讀者
分析	分析法律規定，並進而預測適用法律的結果	法律意見書 查帳信 內部備忘錄	客戶(及客戶指定的受文者) 指導律師或資深律師
說服	說服文書相對人為一定行為	書狀(包括程序書狀) 律師函(包括警告信)	法官、檢察官 對造、對造律師 行政機關
報告	說明或解釋事實或法律	開庭報告 判決結果報告 陳報狀	客戶 法官、檢察官

■ 法律文書與司法書類

- ❖ 表現其各自(法官、檢察官或律師)認定事實及各自適用法律的結果
- ❖ 三段論法
 - ◆ 以法律或其他法源作為大前提，而以事實認定後之事實為小前提，因小前提與大前提之條文中之構成要件該當，而推論出結

論即為判決主文

大前提	小前提	結論
法律或其他法源	事實認定後之事實	判決主文
殺人者，處死刑、無期徒刑或十年以上有期徒刑	張三殺人	張三處死刑(無期徒刑或十年以上有期徒刑)
殺人者，處死刑、無期徒刑或十年以上有期徒刑	張三沒有殺人	張三無罪

大前提	小前提	結論
如果 A 事實發生，則 B 結果	A 事實發生	B 結果
如果 A 事實發生，則 B 結果	A 事實沒有發生	不應有 B 結果
以認定事實或解釋契約不當為第三審上訴之理由者，上訴無理由	上訴人僅就原判決認定事實、取捨證據及解釋契約職權之行使，任意指摘其違反經驗法則	上訴無理由

最高法院 91 年台上字第 2220 號判決：「按所謂定型化契約之條款因違反誠信原則，顯失公平，而無效者，係以契約當事人之一方於訂約當時處於無從選擇締約對象或無拒絕締約餘地之情況，而簽訂顯然不利於己之約定為其要件。原審就被上訴人於簽訂本件工程合約當時是否處於無從選擇締約對象或無拒絕締約餘地之情況如何，並未查明審認，徒以其於約定工期內完工，增加一次複驗程序，課以鉅額違約金，顯有變相縮減工期、減少報酬之嫌云云，即認定合約第十九條第三項之約定違反誠信原則，顯失公平，應屬無效，自嫌速斷。」

大前提	小前提	結論
定型化契約之條款無效之要件，以契約當事人之一方於訂約當時處於： 1. 無從選擇締約對象，或 2. 無拒絕締約餘地之情況	1. 原審未查明是否處於無從選擇締約對象或無拒絕締約餘地 2. 原審以其他事實認定合約約定違反誠信原則無效	上訴有理由

大前提	小前提	結論
利害關係一致之人，證	證人為系爭土地共有人，與	證詞無可採

詞容易偏頗	上訴人利害關係一致	
證人如與兩造無利害關係，證詞應可採信	證人為股務承辦人，與請求返還股票之兩造並無任何利害關係	證詞應屬可信

■ 三段論法架構之重要性

❖ 容易熟悉

三段論法即一般所稱之傳統邏輯，無需複雜的邏輯；有無數判決及對造文書可供參考及學習。

❖ 增加說服力

三段論法提供清楚論理架構，不會有欠缺論理依據的情形。

❖ 便於法院審閱

節省法院審閱書狀的時間，亦即降低法院忽略書狀的風險。

❖ 節省時間

不僅節省撰擬文書的時間，亦容易以三段論法檢視其思維是否完整，思維與主張是否一致。

❖ 幫助檢視

熟悉三段論法後，不僅可檢視自己書狀所持論理是否有據，有助於找出對造主張的事實上或法律上弱點。

■ 法律文書製作的基本原則(1)- 勾勒思考

❖ 這篇文書的「目的」為何？

❖ 各個段落、各個主張所要持的「結論」為何？

❖ 目的及結論的重要性

◆ 若無法明確地確定整篇文書的目的(法律上或策略上目的)，不如不要寫。

◆ 未先確定結論，隨想任意，信手採摭，抑或逐項逐一按對造的主張反駁，且縱不模糊夾雜，亦需額外時間來修飾。

❖ 結論的類型

◆ 結論的類型，可區分為「積極結論」(本造有理由)與「消極結論」(對造無理由)

◆ 表現在認定事實、適用法律兩方面

認定事實	我方主張為事實(我沒說謊)
	對方主張並非事實(對方說謊)
適用法律	我方主張符合法律規定(我有理由)
	對方適用法律有誤(對方曲解法律)

❖ 常見的結論用語-何種類型的結論？

◆ 上開等節，業經證人到庭結證屬實，足資憑信。

- ◆ 此觀諸 X 筆錄 X 頁第 X 行以下自明。
- ◆ 本件聲請人之請求權亦未罹於時效，甚為明確。
- ◆ 故[對造]稱[...]云云，並非事實(顯無可採、要無可採、顯有誤會)。
- ◆ 對造主張，與法自有未合。
- ◆ 故[對造]所稱，顯不實在。
- ◆ 故[...]，確為事實(昭然明甚，要無可疑)。
- ◆ 已可資為證。
- ◆ [對造]空言主張，顯屬無稽。
- ◆ [對造]主張，若非誤會，即屬刻意曲解。
- ◆ 乃對造見不及此(或不見及此)，竟謂[...]云云，至為無據。
- ◆ 迺[對造]斷章取義，恣意增加[契約條文]原未規定之限制，不惟並無任何契約上或法律上依據，亦與契約真意及目的不符，實無可採。
- ◆ [對造]就其主張，不僅未提任何證據以實其說，亦與事實不符。
- ◆ 未見[對造]舉證以實其說，自難率予憑信。

❖ 不當結論及影響

- ◆ 誤用結論用語
- ◆ 貶抑的結論用語
- ◆ 恫嚇的結論用語
- ◆ 不要對於言語、文字的效果有過度的期待
 - 對法院言，法院著重的是法律上及事實上的依據及證據，而非言詞或文字的堆砌
 - 對當事人言，重要的還是本身實際的利害，而非文字的傷害
 - 原以為炙熱難耐的文字，很多律師都是一笑置之，有空時引為笑談
- ◆ 非理性的文字，甚至可能違反代理人職責（減少和解可能、增加當事人風險）

■ 法律文書製作的基本原則(2)－言必有據

- 如果沒有依據，律師的看法與主張，即沒有任何說服力。
- 如果以對造的角度，沒有依據的主張，即會被評為「空言」「泛稱」「任為指摘」「不足憑據」。
- 省略依據 ≠ 欠缺依據
- 法律上依據及事實上依據
- ❖ 常見的依據用語
 - ◆ 查[...]，有[...]可稽
 - ◆ 揆諸 [...]

- ◆ 證諸
- ◆ 查[...], 可知[...]
- ◆ 查[...], 惟[...]
- ◆ 查[...], 惟證諸[...]
- ◆ 按[...], 定有明文, 準此
- ◆ 依[...]規定, 可知[...]
- ◆ 按[...], 已有明文, 迺[對造]遽以[...]
- ◆ 依[...], 是[...], 惟[...]
- ◆ 至[...], 惟揆諸[...]規定

❖ 文義解釋

- ◆ 常見的文義解釋, 有時為贅文的代名詞
- ◆ 完整的文義解釋, 不適用於司法實務文書
- ◆ 最少的文義解釋, 才能發揮最大的效果
- ◆ 最好的文義解釋, 是不超過法條文字的解釋
- ◆ 文義解釋的結果, 應是限縮爭點, 而非產生新的爭點
- ◆ 文義解釋的句型及用語, 要對應主張的事實的句型或用語
- ◆ 文義解釋, 應建立直接、連貫、清楚的論理關係
- ◆ 引用原文後再為文義解釋, 不如直接改寫內容或引用意旨

按「假扣押裁定因自始不當而撤銷, 或因第 529 條第 2 項及第 530 條第 3 項之規定而撤銷者, 債權人應賠償債務人因假扣押或供擔保所受之損害」, 民事訴訟法第 531 條定有明文。另依同法第 529 條第 1 項、第 2 項規定: 「本案尚未繫屬者, 命假扣押之法院應依債務人聲請, 命債權人於一定期間內起訴」「債權人不於前項期間內起訴者, 債務人得聲請命假扣押之法院撤銷假扣押裁定」, 可知: 債權人如不於期限內起訴者, 債務人不僅得聲請法院撤銷假扣押裁定, 債權人並應賠償債務人因假扣押或供擔保所受之損害。

按假扣押裁定本案尚未繫屬者, 法院應命債權人為一定期間內起訴, 債權人不於期間內起訴者, 債務人得聲請法院撤銷假扣押裁定, 債權人並應賠償債務人因假扣押或供擔保所受之損害, 民事訴訟法第 529 條、第 531 條分別定有明文。

❖ 依據的省略

- ◆ 可省略依據內容的一部或全部的情形:
 - 基本構成要件及請求權基礎
 - 同一文書中, 前已引用過的法條 (或依據)

- 後續補充理由的文書，前已多次表明的法條（或依據）
 - 對造已引用過，或為雙方重要爭點的法條（或依據）
 - 眾所周知的法條或經驗法則、證據原則
 - ◆ 建議不要省略依據：
 - 非常見的條文。
 - 如分段論述構成要件，應以各構成要件為標題。
 - 引用部分內容，以強調主張確實符合條文。
 - 依據如為契約條文或事實，最好不要輕易省略。
 - 主張對造錯誤引用依據時。
 - 強調對造斷章取義、曲解法條時。
- 法律文書製作的基本原則(3) – 簡要慎重(簡單、簡要、慎言、重勢)
- ◆ 簡單
 - ◆ 越簡單的論述，越能凸顯論理
 - ◆ 艱澀複雜字句，除了表現個人國學程度及寫作能力外，無確切實益
 - ❖ 簡單文字的準則：
 - ◆ 避免使用判決書上少見的用語
 - ◆ 避免使用少見或少數翻譯的專有名詞
 - ◆ 減少修飾用語
 - ◆ 刪除不必要的贅詞
 - ◆ 有替代詞句時，使用簡單的詞句
 - ❖ 簡單句型：
 - ◆ 只有「法院」及「教授」才可以用複雜迂迴的句型（例如「自非不得否認該證據不存在」「要難謂非可逕為否定此可能」）
 - ◆ 律師沒有選用複雜迂迴句型的自由
 - ◆ 律師文書的句型，其實就只是「因為，所以」及三段論法的變化
 - ❖ 不論如何複雜的句型，還是可以看到三段論法的架構
 - ❖ 沒有「依據」，沒有「結論」，只有「主張」的文書或訴狀，和記敘文沒有多大區別，有時甚至是抒情文
 - ◆ 簡要
 - ❖ 梁啟超湖南時務學堂學約十章：「學者以覺天下為任，則文未能舍棄也。傳世之文，或務淵懿古茂，或務沉博絕麗，或務瑰奇奧詭，無之不可；覺世之文，則辭達而已矣，當以條理細備、詞筆銳達為上，不必求工也。」
 - ❖ 避免通篇文字都是富麗堂皇的詞藻，公平正義散佈各處
 - ❖ 清楚明白表達主張，減少廢句冗詞，而不是單調乏味

- ❖ 完整的論理，或可能造成長篇大論；但長篇大論，並不能形成完整的論理
- ❖ 與其讓法院花時間去審閱文書，不如讓法院多花些時間在思考及接受說服
- ❖ 簡要不蕪的字句，只有靠「能捨」
- ❖ 魯迅：「寫完後至少看兩遍，竭力將可有可無的字、句、段刪去，毫不可惜。寧可將可作小說的材料縮成速寫，決不將速寫材料拉成小說」、「不生造除自己以外，誰也不懂的形容詞之類」（魯迅，二心集·答北鬥雜誌社問）
- ❖ 最好儘量少用「簡言之」、「另言之」、「換言之」，因此等用語「重複」的意味大於「解釋」的意味
- ❖ 簡要的段落，遠比簡要的文字困難
 - ◆ 太長（或重複）的書狀對案件沒有幫助
 - ◆ 以「姑不論」「茲不贅述」的用法，以強調及提醒最重要的主張

◆ 慎言

- ❖ 內容完全依當事人指示
- ❖ 內容完全依指導律師或資深律師指示
- ❖ 未與當事人充分討論與溝通
- ❖ 過於操切，急於表現求功
- ❖ 使用例稿、另案或之前（包括前審）的書狀時，未考慮是否符合，或未檢查校對
- ❖ 完全依賴電腦功能（尋找、取代、拼字或文法檢查）
- ❖ 未送當事人審閱
- ❖ 完全按當事人的意見修改
- ❖ 完全依指導律師或資深律師意見修改
- ❖ 未校對或未仔細校對（包括僅在電腦螢幕上校對）
- ❖ 未檢查引用自法律資料庫的法條、判例，甚至對方書狀

◆ 重勢

- ❖ 個人由內心就法律的信念及認識，自信無礙地向外表達的表現
- ❖ 如果律師本身亦懷疑自己的主張，其論理是無任何氣勢可言的
- ❖ 此時與其花時間虛列些張牙舞爪、自欺欺人的辭句，不如好好檢索及思考
- ❖ 增加氣勢的原則：
 - ◆ 詳細瞭解事實，充分研究法律，減少迴避問題、刻意忽略問題、使用不確定用語的情形。
 - ◆ 明確瞭解使用「肯定」或「不確定」的用語的目的（為何）與時機（何時）。

- ◆ 完整的論理架構，條理分明、層層剖析；東缺西漏、前拼後湊的論理，是沒有任何的氣勢可言的。

■ 法律文書製作的基本原則(4) – 段落分明

- ❖ 事實及理由，固然是真正決定法律事件成敗的基礎，但安排段落及架構，亦不是枝微末節，良好的食材，也是需要手藝來烹煮，不應「把這些零碎兒摻合起來，匯入一鼎而烹之」
- ❖ 常見的段落架構
 - ◆ 按時間
 - ◆ 按重要性
 - ◆ 按構成要件
 - ◆ 按對造主張順序
- ❖ 何時分段？
 - ◆ 誰受得了一頁不分段的密密麻麻文字？
 - ◆ 律師文書的分段原則，一完整論理為一段落
 - 由於篇幅過長的關係，段落的功能已弱化至「句點」的功能
 - 另起段落的目的，是為了便於讀者停頓、思考（與句點功能相同），數個段落間，可能仍為同一的想法或主題
 - ◆ 使用編號、標題及層次，已成為律師文書的基本要求

國際訴訟案件之處理

與談人：黃欣欣律師

一、國際訴訟案件之特質

- 具有涉外因素
 - 人、地、物至少有一因素涉外，甚至跨領域
- 需不同地區之法律從業人員共同處理
- 可能成為政治問題

二、處理國際訴訟案件應注意事項

- 訴訟／仲裁前的準備
 - 證據資料是否蒐集妥當
 - 建立相關單位之間的順暢溝通管道
 - 證據資料之翻譯
 - 專家證人之準備
- 有無和解可能性
 - 和解時間宜早不宜晚
 - 是否適宜分階段和解
- 決定爭端解決方式
 - 訴訟
 - 仲裁
 - 調解或其他方式？
- 決定訴訟／仲裁之後
 - 確定審理國。多數涉外案件會有一個以上之國家具有管轄權，故應決定何法院最適宜管轄：
 - 內國法院（我國法院或外國法院？）
 - 聯合國國際法院
 - 國際海洋法法庭
- 考量因素包括：
 - 調查證據之便性（排除不便利法庭）
 - 判決執行之可能性

— 糾紛能否一次解決等

以阿瑪斯油污染案為例說明

• 決定於何國法院起訴後，應尋找適宜處理該案之律師事務所

— 定性

— 確定準據法（包括內國法或國際公約之適用）

— 司法協助事件處理程序

— 相關外交、行政及司法單位的配合

辯論賽題目

1. 有賴比瑞亞籍散裝貨輪「奧古斯都」號滿載礦砂，自 A 地航向 B 地途中，在公海上因船舶維修不力，突失動力，加以船長遲延發出請求拖船協助，以致於船舶漂流至鄰近我國著名觀光海域的公海上擱淺，船身破裂，船艙內燃油大量溢出。雖然船東委託國際除油專家前往處理，但因值冬季，海象惡劣，雖經抽取部分燃油，但因無法有效布置攔油索，以致大批燃油隨著海流擴散至我國海域。
2. 我國環保機關，除出動大批人力清除海面殘油，並僱工清除礁岩上附著油污外，因淹沒於水面下的油艙剩餘燃油仍不斷溢出，且裝載的礦砂尚待移除，環保機關乃要求船東應儘速移除船貨，抽除船上存油，並應將船體移至適當地點棄置。因船東遲未進行移除工作，環保機關最後花費 500 萬美元，將船體殘骸拖至適當海域沈沒。
3. 由於油污污染地點原為我國著名觀光海岸，更是潛水者視為潛水天堂的海域，經遭受污染後，遊客銳減，海底珊瑚礁大量死亡，漁獲減少，環保機關乃要求船東負起賠償責任。
4. 談判結果，雙方除就清除油污費用，達成和解外，其餘部分，雙方爭執不下。環保機關遂在遭受污染海域所在地法院起訴請求船東、船長與輪機長、及責任保險人賠償：(1)珊瑚復育費用美金 500 萬元，(2)漁業復育費用美金 200 萬元，(3)稅收及觀光損失美金 100 萬元，(4)船舶殘骸移除費用美金 500 萬元。
5. 原告的主張為：奧古斯都號船長，未及時請求拖船救援，以致失去動力的「奧古斯都號」漂流數日後，終致擱淺，船身破裂及油料外洩，顯然有重大過失。另輪機長未適當保養維修致船舶在航行中突失動力，而船長及輪機長在下船時竟未將航海日誌攜帶下船，致後續事件無法進行調查，並增加清除油污困難。依我國經濟海域及大陸礁層法第 13 條規定，在專屬經濟海域或大陸礁層之活動，除法律另有規定外，不得損害天然資源或破壞自然生態，專屬經濟海域或大陸礁層天然資源或自然生態，因行為人故意或過失致損害或破壞時，該行為人與其雇用人負連帶賠償責任。另外依據海洋污染防治法第 33 條第 1 項：船舶對海域污染產生之

損害，船舶所有人應負賠償責任。第 34 條規定：污染損害之賠償請求權人，得直接向責任保險人請求賠償。另外，船東等人拒絕移除船舶殘骸，而由原告負擔費用先行移除，原告當然得請求返還該等移除費用。

6. 被告責任保險人、船東，船長及輪機長則抗辯：(1)我國法院就本案無管轄權，因該船事故發生在公海上，非在我國領海內。且我國非 2001 年國際燃油污染損害責任公約簽約國（International Convention on Civil liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001），並非最適合管轄法院。另外，責任保險人並非侵權行為人，本件無以侵權行為地定管轄法院之可能。反觀責任保險人國籍的挪威為該公約簽約國，應由挪威法院管轄。(2)事故發生在公海上，不應適用我國之海洋污染防治法及經濟海域及大陸礁層法等我國法律，而應適用前揭公約。(3)有關珊瑚復育、漁業復育費等支出及觀光稅收等損失與油污染無關。(4)船東就本事件無故意或過失，依前揭公約，不負賠償責任。(5)即或應負賠償責任，亦依 1976 年海事索賠責任限制公約之規定，主張責任限制。(6)就船舶移除費用，船東抗辯船舶殘骸並非污染物，因此船東並無依海洋污染防治法移除該殘骸之義務；且縱設有此義務，船東主張依我國海商法第 21 條第 1 項第 3 款規定，有關船貨移除費用，得主張限制責任。

辯題附件一

海洋污染防治法第 33 條：

船舶對海域污染產生之損害，船舶所有人應負賠償責任。

船舶總噸位四百噸以上之一般船舶及總噸位一百五十噸以上之油輪或化學品船，其船舶所有人應依船舶總噸位，投保責任保險或提供擔保，並不得停止或終止保險契約或提供擔保。

前項責任保險或擔保之額度，由中央主管機關會商財政部定之。

前條及第一項所定船舶所有人，包括船舶所有權人、船舶承租人、經理人及營運人。

海洋污染防治法第 34 條：

污染損害之賠償請求權人，得直接向責任保險人請求賠償或就擔保求償之。

專屬經濟海域或大陸礁層法第 13 條：

在中華民國專屬經濟海域或大陸礁層之活動，除法律另有規定者外，不得損害天然資源或破壞自然生態。

中華民國專屬經濟海域或大陸礁層天然資源或自然生態，因行為人故意或過失致損害或破壞時，該行為人與其雇用人應負連帶賠償責任。

辯題附件二

INTERNATIONAL CONVENTION ON CIVIL LIABILITY FOR BUNKER OIL POLLUTION DAMAGE

Article 1 (Definitions)

For the purposes of this Convention:

1. «Ship» means any seagoing vessel and seaborne craft, of any type whatsoever.
2. «Person» means any individual or partnership or any public or private body, whether corporate or not, including a State or any of its constituent subdivisions.
3. «Shipowner» means the owner, including the registered owner, bareboat charterer, manager and operator of the ship.
4. «Registered owner» means the person or persons registered as the owner of the ship or, in the absence of registration, the person or persons owning the ship. However, in the case of a ship owned by a State and operated by a company which in that State is registered as the ship's operator, «registered owner» shall mean such company.
5. «Bunker oil» means any hydrocarbon mineral oil, including lubricating oil, used or intended to be used for the operation or propulsion of the ship, and any residues of such oil.
6. «Civil Liability Convention» means the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992, as amended.
7. «Preventive measures» means any reasonable measures taken by any person after an incident has occurred to prevent or minimize pollution damage.
8. «Incident» means any occurrence or series of occurrences having the same origin, which causes pollution damage or creates a grave and imminent threat of causing such damage.
9. «Pollution damage» means:
 - (a) loss or damage caused outside the ship by contamination resulting from the escape or discharge of bunker oil from the ship, wherever such escape or discharge may occur, provided that compensation for impairment of the environment other than loss of profit from such impairment shall be limited to costs of reasonable measures of reinstatement actually undertaken or to be undertaken; and
 - (b) the costs of preventive measures and further loss or damage caused by preventive measures.
10. «State of the ship's registry» means, in relation to a registered ship, the State of registration of the ship and, in relation to an unregistered ship, the State whose flag the ship is entitled to fly.
11. «Gross tonnage» means gross tonnage calculated in accordance with the tonnage measurement regulations contained in Annex 1 of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969.
12. «Organization» means the International Maritime Organization.
13. «Secretary-General» means the Secretary-General of the Organization.

Article 2 (Scope of application)

This Convention shall apply exclusively:

- (a) to pollution damage caused:
 - (i) in the territory, including the territorial sea, of a State Party, and

- (ii) in the exclusive economic zone of a State Party, established in accordance with international law, or, if a State Party has not established such a zone, in an area beyond and adjacent to the territorial sea of that State determined by that State in accordance with international law and extending not more than 200 nautical miles from the baselines from which the breadth of its territorial sea is measured;
- (b) to preventive measures, wherever taken, to prevent or minimize such damage.

Article 3 (Liability of the shipowner)

1. Except as provided in paragraphs 3 and 4, the shipowner at the time of an incident shall be liable for pollution damage caused by any bunker oil on board or originating from the ship, provided that, if an incident consists of a series of occurrences having the same origin, the liability shall attach to the shipowner at the time of the first of such occurrences.
2. Where more than one person is liable in accordance with paragraph 1, their liability shall be joint and several.
3. No liability for pollution damage shall attach to the shipowner if the shipowner proves that:
 - (a) the damage resulted from an act of war, hostilities, civil war, insurrection or a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character; or
 - (b) the damage was wholly caused by an act or omission done with the intent to cause damage by a third party; or
 - (c) the damage was wholly caused by the negligence or other wrongful act of any Government or other authority responsible for the maintenance of lights or other navigational aids in the exercise of that function.
4. If the shipowner proves that the pollution damage resulted wholly or partially either from an act or omission done with intent to cause damage by the person who suffered the damage or from the negligence of that person, the shipowner may be exonerated wholly or partially from liability to such person.
5. No claim for compensation for pollution damage shall be made against the shipowner otherwise than in accordance with this Convention.
6. Nothing in this Convention shall prejudice any right of recourse of the shipowner which exists independently of this Convention.

Article 4 (Exclusions)

1. This Convention shall not apply to pollution damage as defined in the Civil Liability Convention, whether or not compensation is payable in respect of it under that Convention.
2. Except as provided in paragraph 3, the provisions of this Convention shall not apply to warships, naval auxiliary or other ships owned or operated by a State and used, for the time being, only on Government non-commercial service.
3. A State Party may decide to apply this Convention to its warships or other ships described in paragraph 2, in which case it shall notify the Secretary-General thereof specifying the terms and conditions of such application.
4. With respect to ships owned by a State Party and used for commercial purposes, each State shall be subject to suit in the jurisdictions set forth in article 9 and shall waive all defences based on its status as a sovereign State.

Article 5 (Incidents involving two or more ships)

When an incident involving two or more ships occurs and pollution damage results therefrom, the shipowners of all the ships concerned, unless exonerated under article 3, shall be jointly and severally liable for all such damage which is not reasonably separable.

Article 6 (Limitation of liability)

Nothing in this Convention shall affect the right of the shipowner and the person or persons providing insurance or other financial security to limit liability under any applicable national or international regime, such as the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, as amended.

Article 7 (Compulsory insurance or financial security)

1. The registered owner of a ship having a gross tonnage greater than 1000 registered in a State Party shall be required to maintain insurance or other financial security, such as the guarantee of a bank or similar financial institution, to cover the liability of the registered owner for pollution damage in an amount equal to the limits of liability under the applicable national or international limitation regime, but in all cases, not exceeding an amount calculated in accordance with the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, as amended.
2. A certificate attesting that insurance or other financial security is in force in accordance with the provisions of this Convention shall be issued to each ship after the appropriate authority of a State Party has determined that the requirements of paragraph 1 have been complied with. With respect to a ship registered in a State Party such certificate shall be issued or certified by the appropriate authority of the State of the ship's registry; with respect to a ship not registered in a State Party it may be issued or certified by the appropriate authority of any State Party. This certificate shall be in the form of the model set out in the annex to this Convention and shall contain the following particulars:
 - (a) name of ship, distinctive number or letters and port of registry;
 - (b) name and principal place of business of the registered owner;
 - (c) IMO ship identification number;
 - (d) type and duration of security;
 - (e) name and principal place of business of insurer or other person giving security and, where appropriate, place of business where the insurance or security is established;
 - (f) period of validity of the certificate which shall not be longer than the period of validity of the insurance or other security.
3.
 - (a) A State Party may authorize either an institution or an organization recognized by it to issue the certificate referred to in paragraph 2. Such institution or organization shall inform that State of the issue of each certificate. In all cases, the State Party shall fully guarantee the completeness and accuracy of the certificate so issued and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.
 - (b) A State Party shall notify the Secretary-General of :
 - (i) the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to an institution or organization recognised by it;
 - (ii) the withdrawal of such authority; and
 - (iii) the date from which such authority or withdrawal of such authority takes effect.An authority delegated shall not take effect prior to three months from the date on which notification to that effect was given to the Secretary-General.
 - (c) The institution or organization authorized to issue certificates in accordance with this paragraph shall, as a minimum, be authorized to withdraw these certificates if the conditions under which they have been issued are not maintained. In all cases the

institution or organization shall report such withdrawal to the State on whose behalf the certificate was issued.

4. The certificate shall be in the official language or languages of the issuing State. If the language used is not English, French or Spanish, the text shall include a translation into one of these languages and, where the State so decides, the official language of the State may be omitted.
5. The certificate shall be carried on board the ship and a copy shall be deposited with the authorities who keep the record of the ship's registry or, if the ship is not registered in a State Party, with the authorities issuing or certifying the certificate.
6. An insurance or other financial security shall not satisfy the requirements of this article if it can cease, for reasons other than the expiry of the period of validity of the insurance or security specified in the certificate under paragraph 2 of this article, before three months have elapsed from the date on which notice of its termination is given to the authorities referred to in paragraph 5 of this article, unless the certificate has been surrendered to these authorities or a new certificate has been issued within the said period. The foregoing provisions shall similarly apply to any modification which results in the insurance or security no longer satisfying the requirements of this article.
7. The State of the ship's registry shall, subject to the provisions of this article, determine the conditions of issue and validity of the certificate.
8. Nothing in this Convention shall be construed as preventing a State Party from relying on information obtained from other States or the Organization or other international organisations relating to the financial standing of providers of insurance or financial security for the purposes of this Convention. In such cases, the State Party relying on such information is not relieved of its responsibility as a State issuing the certificate required by paragraph 2.
9. Certificates issued or certified under the authority of a State Party shall be accepted by other States Parties for the purposes of this Convention and shall be regarded by other States Parties as having the same force as certificates issued or certified by them even if issued or certified in respect of a ship not registered in a State Party. A State Party may at any time request consultation with the issuing or certifying State should it believe that the insurer or guarantor named in the insurance certificate is not financially capable of meeting the obligations imposed by this Convention.
10. Any claim for compensation for pollution damage may be brought directly against the insurer or other person providing financial security for the registered owner's liability for pollution damage. In such a case the defendant may invoke the defences (other than bankruptcy or winding up of the shipowner) which the shipowner would have been entitled to invoke, including limitation pursuant to article 6. Furthermore, even if the shipowner is not entitled to limitation of liability according to article 6, the defendant may limit liability to an amount equal to the amount of the insurance or other financial security required to be maintained in accordance with paragraph 1. Moreover, the defendant may invoke the defence that the pollution damage resulted from the wilful misconduct of the shipowner, but the defendant shall not invoke any other defence which the defendant might have been entitled to invoke in proceedings brought by the shipowner against the defendant. The defendant shall in any event have the right to require the shipowner to be joined in the proceedings.
11. A State Party shall not permit a ship under its flag to which this article applies to operate at any time, unless a certificate has been issued under paragraphs 2 or 14.
12. Subject to the provisions of this article, each State Party shall ensure, under its national law, that insurance or other security, to the extent specified in paragraph 1, is in force in respect of any ship having a gross tonnage greater than 1000, wherever registered,

entering or leaving a port in its territory, or arriving at or leaving an offshore facility in its territorial sea.

13. Notwithstanding the provisions of paragraph 5, a State Party may notify the Secretary-General that, for the purposes of paragraph 12, ships are not required to carry on board or to produce the certificate required by paragraph 2, when entering or leaving ports or arriving at or leaving from offshore facilities in its territory, provided that the State Party which issues the certificate required by paragraph 2 has notified the Secretary-General that it maintains records in an electronic format, accessible to all States Parties, attesting the existence of the certificate and enabling States Parties to discharge their obligations under paragraph 12.
14. If insurance or other financial security is not maintained in respect of a ship owned by a State Party, the provisions of this article relating thereto shall not be applicable to such ship, but the ship shall carry a certificate issued by the appropriate authority of the State of the ship's registry stating that the ship is owned by that State and that the ship's liability is covered within the limit prescribed in accordance with paragraph 1. Such a certificate shall follow as closely as possible the model prescribed by paragraph 2.
15. A State may, at the time of ratification, acceptance, approval of, or accession to this Convention, or at any time thereafter, declare that this article does not apply to ships operating exclusively within the area of that State referred to in article 2(a)(i).

Article 8 (Time limits)

Rights to compensation under this Convention shall be extinguished unless an action is brought thereunder within three years from the date when the damage occurred. However, in no case shall an action be brought more than six years from the date of the incident which caused the damage. Where the incident consists of a series of occurrences, the six years' period shall run from the date of the first such occurrence.

Article 9 (Jurisdiction)

1. Where an incident has caused pollution damage in the territory, including the territorial sea, or in an area referred to in article 2(a)(ii) of one or more States Parties, or preventive measures have been taken to prevent or minimise pollution damage in such territory, including the territorial sea, or in such area, actions for compensation against the shipowner, insurer or other person providing security for the shipowner's liability may be brought only in the courts of any such States Parties.
2. Reasonable notice of any action taken under paragraph 1 shall be given to each defendant.
3. Each State Party shall ensure that its courts have jurisdiction to entertain actions for compensation under this Convention.

Article 10 (Recognition and enforcement)

1. Any judgement given by a Court with jurisdiction in accordance with article 9 which is enforceable in the State of origin where it is no longer subject to ordinary forms of review, shall be recognised in any State Party, except:
 - (a) where the judgement was obtained by fraud; or
 - (b) where the defendant was not given reasonable notice and a fair opportunity to present his or her case.
2. A judgement recognised under paragraph 1 shall be enforceable in each State Party as soon as the formalities required in that State have been complied with. The formalities shall not permit the merits of the case to be re-opened.

Article 11 (Supersession Clause)

This Convention shall supersede any Convention in force or open for signature, ratification or accession at the date on which this Convention is opened for signature, but only to the extent that such Convention would be in conflict with it; however, nothing in this article shall affect the obligations of States Parties to States not party to this Convention arising under such Convention.

Article 12 (Signature, ratification, acceptance, approval and accession)

1. This Convention shall be open for signature at the Headquarters of the Organization from 1 October 2001 until 30 September 2002 and shall thereafter remain open for accession.
2. States may express their consent to be bound by this Convention by:
 - (a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval;
 - (b) signature subject to ratification, acceptance or approval followed by ratification, acceptance or approval; or
 - (c) accession.
3. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General.
4. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to this Convention with respect to all existing State Parties, or after the completion of all measures required for the entry into force of the amendment with respect to those State Parties shall be deemed to apply to this Convention as modified by the amendment.

Article 13 (States with more than one system of law)

1. If a State has two or more territorial units in which different systems of law are applicable in relation to matters dealt with in this Convention, it may at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession declare that this Convention shall extend to all its territorial units or only to one or more of them and may modify this declaration by submitting another declaration at any time.
2. Any such declaration shall be notified to the Secretary-General and shall state expressly the territorial units to which this Convention applies.
3. In relation to a State Party which has made such a declaration:
 - (a) in the definition of “registered owner” in article 1(4), references to a State shall be construed as references to such a territorial unit;
 - (b) references to the State of a ship’s registry and, in relation to a compulsory insurance certificate, to the issuing or certifying State, shall be construed as referring to the territorial unit respectively in which the ship is registered and which issues or certifies the certificate;
 - (c) references in this Convention to the requirements of national law shall be construed as references to the requirements of the law of the relevant territorial unit; and
 - (d) references in articles 9 and 10 to courts, and to judgements which must be recognized in States Parties, shall be construed as references respectively to courts of, and to judgements which must be recognized in, the relevant territorial unit.

Article 14 (Entry into force)

1. This Convention shall enter into force one year following the date on which eighteen States, including five States each with ships whose combined gross tonnage is not less than 1 million, have either signed it without reservation as to ratification, acceptance or approval or have deposited instruments of ratification, acceptance, approval or accession with the Secretary-General.
2. For any State which ratifies, accepts, approves or accedes to it after the conditions in paragraph 1 for entry into force have been met, this Convention shall enter into force three months after the date of deposit by such State of the appropriate instrument.

Article 15 (Denunciation)

1. This Convention may be denounced by any State Party at any time after the date on which this Convention comes into force for that State.
2. Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument with the Secretary-General.
3. A denunciation shall take effect one year, or such longer period as may be specified in the instrument of denunciation, after its deposit with the Secretary-General.

Article 16 (Revision or amendment)

1. A conference for the purpose of revising or amending this Convention may be convened by the Organization.
2. The Organization shall convene a conference of the States Parties for revising or amending this Convention at the request of not less than one-third of the States Parties.

Article 17 (Depositary)

1. This Convention shall be deposited with the Secretary-General.
2. The Secretary-General shall:
 - (a) inform all States which have signed or acceded to this Convention of:
 - (i) each new signature or deposit of instrument together with the date thereof;
 - (ii) the date of entry into force of this Convention;
 - (iii) the deposit of any instrument of denunciation of this Convention together with the date of the deposit and the date on which the denunciation takes effect; and
 - (iv) other declarations and notifications made under this Convention.
 - (b) transmit certified true copies of this Convention to all Signatory States and to all States which accede to this Convention.

Article 18 (Transmission to United Nations)

As soon as this Convention comes into force, the text shall be transmitted by the Secretary-General to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

Article 19 (Languages)

This Convention is established in a single original in the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic.

Done at London this twenty-third day of March, two thousand and one.

辯題附件三

海商法第 21 條:

船舶所有人對下列事項所負之責任，以本次航行之船舶價值、運費及其他附屬費為限：

- 一、 在船上、操作船舶或救助工作直接所致人身傷亡或財物毀損滅失之損害賠償。
- 二、 船舶操作或救助工作所致權益侵害之損害賠償。但不包括因契約關係所生之損害賠償。
- 三、 沈船或落海之打撈移除所生之債務。但不包括依契約之報酬或給付。
- 四、 為避免或減輕前二款責任所負之債務。

前項所稱船舶所有人，包括船舶所有權人、船舶承租人、經理人及營運人。

海商法第 22 條:

前條責任限制之規定，於下列情形不適用之：

- 一、 本於船舶所有人本人之故意或過失所生之債務。
- 二、 本於船長、海員及其他服務船舶之人員之僱用契約所生之債務。
- 三、 救助報酬及共同海損分擔額。
- 四、 船舶運送毒性化學物質或油污所生損害之賠償。
- 五、 船舶運送核子物質或廢料發生核子事故所生損害之賠償。
- 六、 核能動力船舶所生核子損害之賠償。

辯題爭點

一、法院管轄：

原告在受污染海岸所在地地方法院起訴，列責任保險人、船東、船長及輪機長等為被告，主張污染發生地在我國境內，我國法院有管轄權。被告等抗辯雖然依我國法，侵權行為地在我國，但責任保險人非侵權行為人，且我國非 2001 年國際燃油污染損害責任公約簽約國，應以責任保險人國籍，且係上開公約簽約國之該國法院為最適宜的管轄法院。

二、準據法

如在我國法院審判，應優先適用我國內國法或國際公約？原告主張被害人為我國政府，行為發生在我國，應以我國法為準據法。被告則抗辯應依國際公約為準據法，蓋以國際公約係考量海洋污染之國際性而訂，普遍為國際社會承認，應優先內國法適用。

三、污染損害賠償責任是否為無過失責任：

原告主張海洋污染責任，證明過失不易，為保護海洋資源，應屬無過失責任。被告則辯稱，無過失即無賠償為侵權行為法則的重要原則，應屬過失責任。

四、船東或責任保險人就污染損害賠償能否主張限制責任？

被告船東及責任保險人抗辯，即使渠等應負污染損害賠償責任，依我國海商法第 21 條及相關國際公約，得主張限制責任。原告則主張船東及責任保險人就污染損害賠償，不得主張限制責任。海洋污染造成之損害賠償，非海商法第 21 條第 1 項各款之損害或債務。

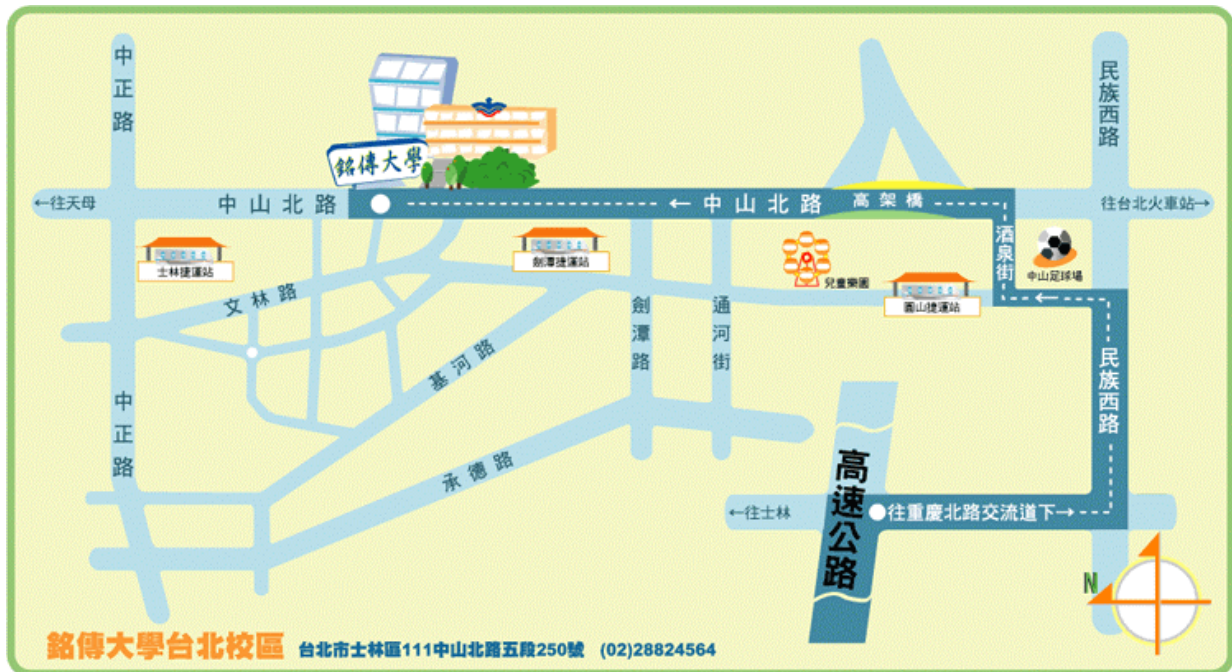
五、船舶殘骸是否屬於污染物，而有海洋污染防治法之適用？

原告求返還代墊之船體殘骸移置費用，主張船舶殘骸為污染物，如不移置將造成污染源，移置費用是減少損害之必要支出。被告則抗辯船體殘骸非污染物，無移除必要。

六、船東就船舶殘骸移除費用，能否主張責任限制？

原告主張依我國海洋污染防治法，船東等就海污染本身造成之損害，並無責任限制之規定。被告則抗辯，即使海污染在國際公約上亦均得主張責任限制。

銘傳大學法學院交通路線圖



乘車資訊：

捷運：利用台北市大眾捷運系統，至劍潭站銘傳大學出口即達。

客運：光華巴士：基隆－士林、中壢－士林（劍潭捷運站）

公車：

- 銘傳大學站：260、612、220、267、646、280、285、216、902、203、279、310、109、紅 30
- 小北街 站：紅 3、280、224、303、304、216、218、紅 7、紅 10、小 18、紅 5、665、266、290、508、277、616、310、203、277、606、618
- 陽明戲院站：紅 3、紅 7、紅 15、小 15、小 16、小 17、小 18、小 19

自行駕車：

由中山高重慶北路交流道（往士林方向下高速公路），經百齡橋直行中正路，右轉中山北路即可。

住宿資訊：

1. 劍潭青年活動中心 <http://geden.myhotel.com.tw>
2. YMCA(近台北車站) <http://www.ymcataipei.org.tw>

2008 年理律盃籌備小組人員簡介

	姓 名	Email
指導老師	武永生副教授	
總召組	總召 張士銓	fzrr6@hotmail.com
	副總召 楊汶斌	up369147@hotmail.com
	謝瑞穗	
	吳致賢	
	江冠儒	
	陳緯綸	
	陳依依	
賽務組	組長 陳俊雄	
	林卉恬	
	林佩萱	
	劉 慈	
	胡書瑜	
	蕭雁文	
	簡宏哲	
	李兆軒	
	張乃壬	
	黃昆雄	
公關組	組長 謝羽婷	
	曾孜婷	
	鍾員郡	
	劉宗廷	
文宣組	組長 鄭業騰	
	楊俊財	
	莊雅雯	
	曾飛濤	
	陳俊翰	
	林瑋翔	
	廖雅雯	
	吳凱欣	
	林岱樺	
	楊俊財	
總務組	組長 徐巧珮	
	吳柔怡	

MEMO