

最佳書狀

民事答辯狀

臺北大學

案 號：

股 別：

訴訟標的金額：美金一千三百萬元

被告及共同答辯人 船東○○○公司

船長○○○

輪機長○○○

責任保險人○○○公司

法定代理人 ○○○

訴訟代理人 ○○○

原 告 行政院環境保護署

法定代理人 ○○○

訴訟代理人 ○○○

為原告起訴請求被告等賠償環境保護污染損害事，共同答辯如下：

訴之聲明：原告之訴駁回，訴訟費用由原告負擔；如受不利判決，被告願供擔保，請准宣告免為假執行。

答辯事實及理由：

壹、 程序面主張

一、 中華民國法院對船東、船長及輪機長等被告不具國際管轄權，理由如下：

(一) 公海性質之界定：

本件賴比瑞亞籍散裝貨輪奧古斯都號在公海上因船舶維修不力，突失動力，船舶漂流至鄰近中華民國觀光海域的公海上擱淺，惟此觀光海域指陳之公海性質為何，有明確區分之必要，故如下先述之。

根據 1958 年公海公約 (Convention on the High Sea) 第 1 條規定，凡不屬於領海或一國內國水域 (內水) 之海洋所有部份，即為公海¹。但於 1982 年海洋法公約 (Convention on the Law of the Sea) 第 86 條將專屬經濟區、領海、內水及群島國的群島水域，均排除在公約的範圍外²。亦即，1982 年將公海範圍限縮成除專屬經濟區、領海、內水及群島國的群島水域以外。而一般所稱公海乃是航行、捕魚、飛越、科學研究、及放置電纜管線等項自由之總稱³。

¹ Article 1 : The term "high seas" means all parts of the sea that are not included in the territorial sea or in the internal waters of a State. 網址：<http://www.intfish.net/treaties/genevahs.htm>，最後瀏覽日：2008/9/20。

² Article 86 : Application of the provisions of this Part The provisions of this Part apply to all parts of the sea that are not included in the exclusive economic zone, in the territorial sea or in the internal waters of a State, or in the archipelagic waters of an archipelagic State. This article does not entail any abridgement of the freedoms enjoyed by all States in the exclusive economic zone in accordance with article 58. 網址：<http://www.intfish.net/treaties/losc.htm>，最後瀏覽日：2008/9/20。

³ 參閱蘇義雄，平時國際法，三民出版社，增訂三版，民國九十二年六月，頁 258。

(二) 依中華民國涉外民事法律適用法第 30 條及民事訴訟法第 1 條第 1 項及第 2 條第 2 項之規定可知，中華民國法院並無國際管轄權：

本件中，奧古斯都號散裝貨輪為賴比瑞亞籍船舶，責任保險人為挪威人，原告則為中華民國環保署，當事人之一方為外國人，且對下列私法事項產生爭執，具備涉外因素，故為具備涉外因素之案件，且法庭地在中華民國，故有開啓中華民國涉外民事法律適用法之必要，合先敘明。

先予敘明者係，本件中係因本造船長所駕駛之奧古斯都號自 A 地航向 B 地途中，在公海上因船舶維修不力，突失動力，而船長遲延發出請求拖船協助致船舶漂流至中華民國著名觀光海域之公海上擱淺，船身破裂，船艙內燃油大量溢出，而造成原告所指陳的珊瑚礁或漁獲量大量減少等情事，故屬侵權行為之事件無疑。且如上所述，本件中，侵權行為地係在中華民國著名觀光海域之公海上，而非中華民國之內海水域，則揆諸前揭公海之定義可知，沿海國水域乃領土主權所及，故本件中侵權行為地並非發生於中華民國之內海，而非其主權與司法權所及。

再者，於法律適用之層次上，涉外民事法律適用法對國際管轄權之規定付之闕如，故依該法第 30 條之規定，「涉外民事，本法未規定者，適用其他法律之規定，其他法律無規定者，依法理。」而可適用中華民國民事訴訟法第 1 條第 1 項之規定：「訴訟，由被告住所地之法院管轄。被告住所地之法院不能行使職權者，由其居所地之法院管轄。訴之原因事實發生於被告居所地者，亦得由其居所地之法院管轄。」或第 2 條第 2 項：「對於私法人或其他得為訴訟當事人之團體之訴訟，由其主事務所或主營業所所在地之法院管轄。」

由上開二條文之意旨可知，被告應受較大保護之原則已成為程序法上之普世價值。而本件中，本造（船東及責任保險人等被告），並未於中華民國設有主事務所或主營業所，則揆諸前揭條文旨趣，應認中華民國法院並無管轄權為是。

(三) 基於船旗國專屬管轄原則，亦應認中華民國法院無國際管轄權：

本件侵權行為地係在觀光海域的公海，在公海上，船舶由船旗國專屬管轄乃公認的原則，例如，1958 年公海公約（Convention on the High Sea）第 6 條規定：「船舶應僅懸掛一國國旗航行，除有國際條約或本條款規定的例外情形外，在公海上專屬該國管轄。」⁴故基於公海上船旗國的船旗專屬管轄之原則，且有達到維持船舶內部，如在公海上秩序之和諧目的等優點，故船旗國賴比瑞亞應享有立法、行政、司法管轄權。⁵即關於法律適用之層次上，應落入司法管轄權之範疇，而認中華民國法院並無管轄權。

(四) 綜上，本造主張中華民國法院對船東、船長及輪機長等被告不具國際管轄權，故應以民事訴訟法第 249 條第 1 項第 2 款⁶裁定駁回原告之訴而不受理才是。

二、中華民國法院對被告挪威籍責任保險人不具國際管轄權，理由如下：

(一) 責任保險人非本件中之侵權行為人：

本件中，侵權行為人係船東及船長等被告，而非挪威之責任保險人。申言之，責任保險人僅係承保船東（被保險人）對第三人造成海上損害之人，並未介入

⁴ Article 6 : 1. Ships shall sail under the flag of one State only and, save in exceptional cases expressly provided for in international treaties or in these articles, shall be subject to its exclusive jurisdiction on the high seas. A ship may not change its flag during a voyage or while in a port of call, save in the case of a real transfer of ownership or change of registry. (1) A ship which sails under the flags of two or more States, using them according to convenience, may not claim any of the nationalities in question with respect to any other State, and may be assimilated to a ship without nationality.網址：<http://www.intfish.net/treaties/genevahs.htm>，最後瀏覽日：2008/9/20。

⁵ 參閱黃異，論福明輪事件的管轄歸屬，月旦法學雜誌，第十八期，民國八十五年十一月，頁 74~77。

⁶ 民事訴訟法第 249 條第 1 項第 2 款：「原告之訴，有下列各款情形之一者，法院應以裁定駁回之。但其情形可以補正者，審判長應定期間先命補正：二、訴訟事件不屬受訴法院管轄而不能為第二十八條之裁定者。」。

其間之法律關係；亦即，責任保險人與被保險人間僅存在保險契約關係，而民事侵權責任之法律關係則繫於被保險人與原告中華民國環保署之間，而與責任保險人無涉。

職此，縱認本件中侵權行為地係在中華民國領海區域，惟責任保險人非侵權行為人，已如前述。故於此無以侵權行為地決定管轄權之餘地，合先敘明。

(二) 責任保險人於中華民國國內並無登記之營業所與事務所：

此外，本件中，責任保險人於中華民國國內並無登記之營業所與事務所，故無法依上開涉外民事法律適用法第 30 條適用民事訴訟法第 1 條第 1 項或第 2 條第 2 項之規定，而肯認中華民國法院具有管轄權。

(三) 中華民國法院非本案之最適管轄法院：

又縱認本件中，中華民國法院具有管轄權而可進行實體上之審酌，本造亦主張，於此應援引英美法例上之不便利法庭原則(Forum Non Conveniens)以為準據。申言之，不便利法庭原則係指，雖肯認受訴法院具有國際管轄權，惟該法院並非系爭案件之最適管轄法院，故可經由被告之抗辯與責問，而將系爭案件移送至最適管轄之法院為妥。⁷揆諸學理，其判斷標準主要有以下幾點重要因子⁸，例如，調查證據之便利性，對抗任擇法庭(Forum shopping)，外國判決執行之困難與便利性等以為判準，合先敘明如上。

本造於此，先論以直接管轄權之層次。本件中，本造(挪威籍)為外國人，且系爭法律爭議多涉及國際公約條文之適用與比較。例如，防止船舶污染國際公約(International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 簡稱 MARPOL 73/78)，係全世界第一個專為海洋船舶污染訂定之公約、1969 年民事責任公約(國際油污損害民事責任公約；International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage；下稱 1969 年 CLC 公約)及其 1992 年議定書(International Maritime Organization Protocol of 1992 to amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage of 29 November 1969, 下稱 1992 年 CLC 公約)，挪威均係上開公約簽署國之一，均足以顯示挪威長期參與防止船舶污染損害之國際議題，並且擁有較多關於防止船舶污染損害之資訊，故挪威法院相對於中華民國法院在審理此類案件方面擁有較多之經驗。另外，近期挪威亦參與制定且簽署 2001 年燃油污染損害民事責任國際公約(International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage；下稱 2001 年 BUNKER 公約。)，雖此公約尚未正式生效，但均足以顯示挪威就防止船舶污染之制度已臻成熟。

換言之，於此方面，挪威法院法官相較於並未加入任何海上事件國際公約之中華民國而言，於法官之認事用法上，應較中華民國法官知之甚詳，而更能做出較具實質妥當性與公平性之裁判；此外，責任保險人之國籍(即挪威)，係 P & I 責任保險人所在地國之一，其對類似相關案件之處理並不陌生，故更能期待判決之公平與妥適性。

進一步言之，於間接管轄權之層次(即外國判決之承認與執行)，中華民國與挪威並無基於條約或協定之司法上判決相互承認，故挪威並無義務承認中華民國法院之判決。⁹故縱使原告就繫屬中華民國法院之訴訟獲得終局勝訴確定之判決，仍無法於挪威領土內聲請強制執行，如此，該判決

⁷ 參閱陳啓垂，英美法上「法院不便利原則」的引進-涉外民事法律適用法修正草案增訂第十條「不便管轄」的評論，台灣本土法學雜誌，第三十期，民國九十一年一月，頁 53。

⁸ 參閱柯澤東，國際私法，三版第一刷，民國八十五年九月，頁 122。

⁹ 民事訴訟法第 402 條：「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。」。

將毫無實益可言，且徒費司法資源與訴訟經濟，並可能造成裁判矛盾，紛爭火種再燃之可能。

綜上言之，與其放任事後該判決無法被挪威承認或於挪威境內無法強制執行之窘境與風險，不如防患於未然，而認中華民國法院並非最適之管轄法院，本件應由挪威法院行使國際管轄權為宜。故中華民國法院應類推適用民事訴訟法第 182 條之 2¹⁰第 1 項本文裁定停止訴訟程序，或直接依同法第 249 條第 1 項第 2 款以裁定駁回原告之訴為宜。

三、原告將船東、船長、輪機長及責任保險人併列為共同被告，為當事人不適格，故應裁定駁回本訴：

由上可知，本造（船東與責任保險人）之被告為不同國籍者，且中華民國法院對本造均無國際管轄權，故原告將本造之數人均列為共同被告，與民事訴訟法第 53 條第 3 款之規定¹¹並未契合，而為當事人之不適格，故法院應以民事訴訟法第 249 條第 1 項第 3 款裁定駁回本訴而不受理。

四、被告船東、船長及輪機長部份，原則上應以船籍國所適用之國際公約作為準據法，理由如下：

（一）本件侵權行為地為公海，故不應以中華民國法律作為準據法：

本件係奧古斯都船舶在公海上因維修不力，突失動力致漂流至原告著名觀光海域的公海上擱淺；亦即，本件侵權行為地應係於公海，非原告所主張的內國海域，故原告不得援引其內國法，即涉外民事法律適用法第 9 條第 1 項¹²，而依侵權行為地（原告主張係其內海）之法律（中華民國法律）作為準據法。

退一步言之，縱如原告所主張之最高法院 56 年台抗字第 369 號判例，而認侵權行為地包含行為發生地與結果發生地，故依涉外民事法律適用法第 9 條之規定，應以中華民國法律作為準據法。本造亦認為，鑑於涉外案件之特殊性，且本條規定與民事訴訟法第 15 條第 1 項類似，故參該條之立法理由說明：「...然在實行不法行為之地，證明其有不法行為較在發生不法行為結果之地為易，故本條以行為地定審判衙門之管轄。」故於涉外案件，侵權行為地之認定應限縮於行為發生地，不包含結果發生地¹³。職此，亦不應以中華民國法律作為準據法。

（二）依最重要牽連關係理論之見解，亦不應以中華民國法律作為準據法：

退萬步言，縱認侵權行為地係於中華民國之內海，本造亦主張侵權行為案件不應單純以侵權行為地作為連繫因素，而應參酌學說上所提出之最重要牽連關係理論（theory of the most significant relationship），而綜合考量所有與本案具牽連關係因素之法律以作為準據法之決定。例如：行為地、結果發生地、契約締結地、契約履行地、住所地、營業地等各種連繫因素¹⁴。

本件中，基於被告應受較大保護之普世價值，且本造於中華民國境內並無事務所或營業所，又侵權行為地如上所述，係發生於公海，故本造主張依據最重要

¹⁰ 民事訴訟法第 182 條之 2 第 1 項：「當事人就已繫屬於外國法院之事件更行起訴，如有相當理由足認該事件之外國法院判決在中華民國有承認其效力之可能，並於被告在外國應訴無重大不便者，法院得在外國法院判決確定前，以裁定停止訴訟程序。」。<http://webwarper.net/ww/nwjirs.judicial.gov.tw/Index.htm>，最後瀏覽日：2008/09/20。

¹¹ 民事訴訟法第 53 條第 3 款：「二人以上於下列各款情形，得為共同訴訟人，一同起訴或一同被訴：三、為訴訟標的之權利或義務，係同種類，而本於事實上及法律上同種類之原因者。但以被告之住所同一法院管轄區域內，或有第四條至第十九條所定之共同管轄法院者為限。」。

¹² 涉外民事法律適用法第 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。」。

¹³ 參閱陳榮傳，侵權行為地法的適用，月旦法學教室，第五十八期，民國九十六年六月，頁 26~27。

¹⁴ 參閱賴來焜，國際私法中—「最重要牽連關係原則之研究」，法學叢刊，第一八七期，民國九十一年七月，頁 10 以下。

牽連關係理論之見解，不應以原告所主張之中華民國法律作為準據法，而應以船舶之國籍（船籍國）所適用之國際公約作為準據法（詳如下述）。

茲有附言者，根據涉外民事法律適用法修正草案第 25 條規定¹⁵可知，此亦為中華民國即將正式通過之法律，故若適用該理論，亦不會造成法官法律適用與對造防禦之突襲，併予敘明。

（三）本件中，應以船籍國所適用之國際公約作為準據法：

因本件為涉外海事案件，又船舶為海運事業必備之交

通工具，且奧古斯都號係偶然自 A 地往 B 地航行途中而於公海上發生擱淺，故本造主張應以船籍國作為本件選法適用之連繫因素。申言之，以船籍國作為涉外海事案件之連繫因素，係因國際上要求船舶國籍應具備與船舶所有人之國籍具備相當程度之緊密事實關係，俾便於管理與納稅，以防免權宜船（Flags of convenience；簡稱 FOC）現象之出現；此外，船舶之國籍猶如人之國籍，應適用屬人管轄（而非屬地管轄）；末者，以公平性與預期性而論，本件船舶本有遵守及適用已簽署及加入之國際公約之預期性，若適用中華民國法律，反而不利於法律適用之安定性¹⁶。

綜上，本造主張，原告法院應利用船籍國為公約簽署加入國之規範關係，而間接適用國際公約，俾與海事案件之國際性相配合，不宜以原告（中華民國）非公約之簽署國而拒絕適用公約。又國際公約係考量海洋污染之國際性而訂，普遍為國際社會所承認，應優先中華民國法律而適用，此亦可避免中華民國法院之確定判決於我國執行之困擾。準此，本件中，於發生於純粹公海上之事故部分，應適用船籍國（賴比瑞亞）所加入國際公約之相關規定，而非原告所主張之海洋污染防治法等其國內法之規定。

五、被告責任保險人部分應以挪威法律作為準據法，理由如下：

本件中，責任保險人並非侵權行為人，故無以侵權行為地作為連繫因素，進而決定準據法之可能性。

再者，原告所主張之海洋污染防治法第 34 條¹⁷直接請求權之規定，本造認為於此不得適用之。蓋責任保險人之國籍（即挪威），係 P&I 責任保險人所在地國之一，而 P&I 保險人所在地國已普遍承認 Pay to be paid（付應已付）條款之效力。申言之，挪威根本不承認受害第三人（原告）對保險人之直接請求權，此為法之域內效力原則之展現¹⁸。又該規定僅係內國法性質，不應以此作為規範外國責任保險人之準據；更甚者，揆諸該條文之文字規定可知，此應非強制規定，故 Pay to be paid（付應已付）條款縱使牴觸該規定，亦非當然無效。

末者，依學者通說見解，定性之標準係採法庭地法說。而本件法庭地係於中華民國，故原告依海洋污染防治法第 34 條直接向責任保險人請求，於定性時，應認為原告之請求權乃基於法定受讓被告船東等對責任保險人之保險契約，即保險金給付請求權而來；亦即，應定性成債權讓與。故依涉外民事法律適用法第 7 條：「債權之讓與，對於第三人之效力，依原債權之成立及效力所適用之法律。」即應以責任保險契約所應適用之法律作為準據法。又 Gard 保險契約條款（Gardrule）第 90 條¹⁹明定，被保險人

¹⁵ 涉外民事法律適用法修正草案第 25 條：「關於由侵權行為而生之債，依侵權行為地法。但另有關係最切之法律者，依該法律。」

¹⁶ 參閱張元宵，涉外船舶擱淺污染海事案件選法適用之研究—兼論「阿瑪斯輪」擱淺污染案件之法律問題，臺灣海洋法學報創刊號，民國九十五年六月，頁 53~60；徐國勇，阿瑪斯輪污染案件之法律適用，全國律師，民國九十年四月，頁 20~21。

¹⁷ 海洋污染防治法第 34 條：「污染損害之賠償請求權人，得直接項責任保險人請求賠償或就擔保求償之。」

¹⁸ 參閱黃裕凱，環保並非阿瑪斯號油污案處理之唯一原則，中華日報航運電子報，網址 www.cdnsp.com.tw，最後瀏覽日：2008/09/06。

¹⁹ Gard P&I Rule90：The legal between the Association and the Member shall be governed by these Rules and

與責任保險人間之法律關係應以該保險契約條款，即挪威法作為準據法。換言之，應以挪威法作為原告對責任保險人請求之準據法，而非海洋污染防治法第 34 條。

貳、實體面主張

原告所主張油污地點為中華民國之著名觀光海域，為潛水者視為潛水天堂的海域，因本造未及時請求拖船救援等重大過失行為而造成油污之污染，致遊客銳減，海底珊瑚礁大量死亡，漁獲減少，故主張本造應賠償（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）稅收及觀光收入美金 100 萬元；（4）船舶殘骸移除費用 500 萬元等請求。而本造認原告上開主張均無理由。

一、船舶擱淺地點（公海性質）之再界定：

於此須先敘明者係，雖本造前主張本件中應以國際公約或是挪威法律作為準據法之選擇與適用，而非中華民國之法律。惟本件賴比瑞亞籍散裝貨輪航行至中華民國著名觀光海域的公海擱淺

，導致船身破裂，燃油漏出，造成附近海域污染情況。而此指公海之性質究竟為何，不無疑問，故於此先區分其性質，再分述法律適用上之不同與差異，以為本造抗辯之準據。亦即，退一步言之，縱本件中有適用中華民國法律之可能，本造亦主張原告之上開請求均無理由，茲分述之如下：

（一）該擱淺地點為中華民國之專屬經濟海域：

因專屬經濟海域仍保有無害通行之公海性質，故於以航行目的而言為公海。惟若是針對經濟海域內之生物與非生物資源之開發、探勘、養護、管理，沿海國則享有司法管轄權，而成為主權延伸之一部²⁰。而中華民國專屬經濟海域及大陸礁層法第 5 條第 4 款²¹亦同此旨。

（二）擱淺地點為純粹公海：

設該貨輪擱淺地點非中華民國專屬經濟海域下，則應歸類為純粹公海，沿海國則無法享有管轄權，須透過船籍國等連繫因素以建構本件準據法之適用。

（三）擱淺於專屬經濟海域或是公海，適用法律之區別：

1. 於專屬經濟海域：

因沿海國有管轄權，且本件之性質為侵權行為，依涉外民事法律適用法第 9 條第 1 項之規定，以侵權行為地之所在地為準據法選擇之依據。故本件將適用中華民國之內國實體法律。

2. 於純粹公海：

因沿海國不當然享有管轄權，且如前所述，於此應適當選擇以船籍國作為連繫因素而間接適用國際公約之相關規定，故應捨中華民國國內相關法律而不適用，而以國際公約之規範為準據。併予敘明之。

承以上論點，以下分別論述船舶擱淺地點究係於公海或於專屬經濟海域，而分做不同之抗辯與主張，茲述之如后。

Norwegian law.資料來源：Gard P&I Club，官方網站，網址：www.gard.no，最後瀏覽日：2008/09/06。

²⁰ 一般所稱公海乃是航行、捕魚、飛越、科學研究、及放置電纜管線等項自由之總稱。二百浬經濟區若就航行目的地而言，應屬公海；若就捕魚目的而言，則非公海，蓋因該區之捕魚自由項目已不復存在。參閱蘇義雄，平時國際法，增修四版，頁 217。

²¹ 中華民國專屬經濟海域及大陸礁層法第 5 條第 4 款：「中華民國在其專屬經濟海域或大陸礁層享有並得行使下列權利：四、海洋環境保護之管轄權。」

二、船東等被告並無故意或重大過失，故可主張免責。理由如下：

(一) 設本件船舶擱淺於公海：

若事故發生於公海上，則此非中華民國領土主權所及；亦即，原告不得主張與行使其內國司法管轄權，而援引海洋污染防治法所設定之無過失責任規定，合先敘明。

故於此應適用國際公約之相關規定以為準據。此時依 1969 年 CLC 公約第 2 條規定，公約僅適用於在締約國包括領海在內之領域所發生之污損及為防止污損發生或限制污損擴大所為之保護措施²²；而 1992 年 CLC 公約雖已擴展至締約國「依國際法所設立之專屬經濟水域」（公約第 3 條第 2 項第 1 款），其測量係自該國領海寬度之基線算起，外延不超過兩百海浬。²³即其僅配合新公約第 2 條擴大地理適用範圍至專屬經濟海域之規定而已。而本件船舶擱淺事故發生於公海上，故無上述公約嚴格責任之適用。

退一步言之，縱認有上述國際公約之適用，惟依 1969

年 CLC 公約第 3 條第 4 項後段規定，「污損賠償之請求不得依本公約或其他規定向船舶所有人之代理人或受僱人為之。」²⁴及 1992 年 CLC 公約第 4 條第 2 項規定：「除依據本條第 5 項規定外，不得依本公約或其他規定向以下列舉之人請求污損賠償：（1）船舶所有人之受僱人、代理人或船員。」²⁵均可知，船長及輪機長等被告非其之適格責任主體，故亦有前述當事人不適格之問題，併予敘明之。

(二) 設本件船舶擱淺於專屬經濟海域：

本造主張，此時因事故係發生於專屬經濟海域，故原告自可主張以其內國法作為審判之準據無疑。且因事故發生於專屬經濟海域，故本造主張基於特別法優先適用原則與請求權相互競合說之法理，於此應優先適用中華民國專屬經濟海域與大陸礁層法，而非海洋污染防治法之規定。且本造進一步主張，於此亦無

²² Article II : This Convention shall apply exclusively to pollution damage caused on the territory including the territorial sea of a Contracting State and to preventive measures taken to prevent or minimize such damage. 網址：<http://www.admiraltylawguide.com/conven/protocivilpol1992.html>，最後瀏覽日：2008/09/15。

²³ Article III : Article II of the 1969 Liability Convention is replaced by the following text: This Convention shall apply exclusively: (a) to pollution damage caused: (i) in the territory, including the territorial sea, of a Contracting State, and (ii) in the exclusive economic zone of a Contracting State, established in accordance with international law, or, if a Contracting State 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.

²⁴ Article III No claim for compensation for pollution damage shall be made against the owner otherwise than in accordance with this Convention. No claim for pollution damage under this Convention or otherwise may be made against the servants or agents of the owner. 網址：<http://www.admiraltylawguide.com/conven/protocivilpol1992.html>，最後瀏覽日：2008/09/15。

²⁵ Article 4 : Article III of the 1969 Liability Convention is amended as follows: 1. Paragraph 1 is replaced by the following text: 1. Except as provided in paragraphs 2 and 3 of this Article, the owner of a ship at the time of an incident, or, where the incident consists of a series of occurrences, at the time of the first such occurrence, shall be liable for any pollution damage caused by the ship as a result of the incident. 2. Paragraph 4 is replaced by the following text:

4. No claim for compensation for pollution damage may be made against the owner otherwise than in accordance with this Convention. Subject to paragraph 5 of this Article, no claim for compensation for pollution damage under this Convention or otherwise may be made against: (a) the servants or agents of the owner or the members of the crew; (b) the pilot or any other person who, without being a member of the crew, performs services for the ship; (c) any charterer (howsoever described, including a bareboat charterer), manager or operator of the ship; (d) any person performing salvage operations with the consent of the owner or on the instructions of a competent public authority; (e) any person taking preventive measures; (f) all servants or agents of persons mentioned in subparagraphs (c), (d) and (e); unless the damage resulted from their personal act or omission, committed with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result. 網址：<http://www.admiraltylawguide.com/conven/protocivilpol1992.html>，最後瀏覽日：2008/09/15。

庸依中華民國專屬經濟海域與大陸礁層法第 13 條第 2 項之規定²⁶而負責。理由如下：

1. 原告指陳船長遲延請求拖船協助一事有重大過失為無理由：

(1) 船長遲延請求拖船救援一事，無故意或過失可言：

按船長對於執行職務中之過失，應負責任；如主張無過失時，應負舉證之責任。又船舶之指揮，由船長負責；船長為執行職務，有命令與管理在船海員及在船上其他人員之權。船長為維護船舶安全，保障他人生命或身體，對於船上可能發生之危害，得為必要處置。船員法第 67 條與 58 條定有明文。

而本件中，船長之所以遲延發出請求拖船協助之訊號，應係考量當時實質冬季、海象惡劣且欲把握與本公司聯絡商討事宜之時間，又海上救助多需支付報酬（海商法第 103 條²⁷參照），且是否請求拖船協助屬上開條文所謂之必要處置，此為其職權範疇，自應尊重其判斷；又船長之上述行為並未違反 1972 年國際海上避碰規則（Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972）之任何規定。職此，此部分船長並無過失可言。

(2) 船長遲延請求拖船救援一事，並無重大過失可言：

再者，縱認船長上述行為具有過失，本造亦認並非重大過失。按重大過失之意涵包含故意及有意圖之過失行為（或不行為），即指該極輕忽之行為人對於義務違反有認知或認知損害可能因義務違反而發生，卻仍輕率而為。英美法上稱之為 Wilful misconduct²⁸。

而本件中，船長遲延發出請求協助訊號乃其職權範圍內之必要處置並無違反任何義務可言，且遲延發出求救訊號致造成船身破裂及油污外洩等情事，其並無預見可能性；蓋發出求救訊號時點之決定，係船長衡量當時狀況及海象後所定案，因於海上航行風險甚大，故應適度尊重船長所作之判斷，此為其當然權限範疇，殊無以事後客觀事實而以衡量事前所作之抉擇之理！果如此，則眾多於海上航行之人員將畏於海上冒險，此恐非國家發展航運之際所希冀追求之反射映像。職此，船長上述行為亦不具有重大過失。

2. 原告所指陳輪機長未適當保養維修船舶，致船舶在航行中突失動力而有過失，本造認亦為無理由：

本造以為，於舉證責任分配上，依通說所採之法律要件分類說之規範說可知，應由原告證明船舶係因輪機長未適當保養維修而突失動力，致產生油污外洩情事，兩者間有相當因果關係。而本造認為，並無實證經驗顯示，縱船舶維修保養不力即會產生油污外洩而污染生態，故兩者間不具有相當因果關係，故本造無庸依經濟海域及大陸礁層法第 13 條之規定而負責。

退一步言之，縱認具相當因果關係，惟依船員法第 2 條之規定可知，輪機長亦為廣義船員之一，其於海上航行之地位極高，又其係因在公海上因船舶維

²⁶ 中華民國專屬經濟海域與大陸礁層法第 13 條第 2 項：「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。」

²⁷ 海商法第 103 條：「對於船舶或船舶上財物施以救助而有效果者，得按其效果請求相當之報酬。施救人所施救之船舶或船舶上貨物，有損害環境之虞者，施救人得向船舶所有人請求與實際支出費用同額之報酬；其救助行為對於船舶或船舶上貨物所造成環境之損害已有效防止或減輕者，得向船舶所有人請求與實際支出費用同額或不超過其費用一倍之報酬。施救人同時有前二項報酬請求權者，前項報酬應自第一項可得請求之報酬中扣除之。施救人之報酬請求權，自救助完成日起二年間不行使而消滅。」

²⁸ 參閱許美玲，德國船舶所有人責任限制制度之研究，臺北大學法學論叢，民國九十一年六月，頁 30。

修不力，故可知已屬發航後，而應可類推適用海商法第 62 條第 2 項²⁹之規定而主張免責。

退萬步言之，縱原告可證明因此致清除油污困難而支出油污費用，惟清除油污費用已於訴訟外和解，又和解契約有使當事人所拋棄之權利消滅之效力，民法第 737 條定有明文，故法院應以民事訴訟法第 249 條第 1 項第 6 款或第 2 項³⁰而裁定駁回之。

3. 原告指陳，因船長及輪機長未將航海日誌攜帶下船，致後續事件無法進行調查而增加除油之困難為有過失，亦屬無理由。

首先，輪機長無攜帶航海日誌下船之義務。按船長在船舶上應置備船舶文書及有關載客載貨之各項文件。船員法第 60 條定有明文。且航海日誌屬上述船舶文書之一類，故輪機長並無攜帶航海日誌下船之義務。職此，原告對輪機長部份之指摘為無理由。

再者，按航海日誌之功能雖係記載航行中之大小事，惟本造以為，原告須證明因漏未攜帶航海日誌下船方致除油調查困難，且縱原告可證明因此致清除油污困難而增加清除油污費用，本造亦主張此部份雙方已達成和解，故應裁定駁回之，理由同上所述。故對船長部份之指摘亦無理由。

4. 船長及輪機長非海洋污染防治法規定之責任主體，為當事人不適格：縱認本件中可適用海洋污染防治法之規定，惟依該法第 3 條第 11 款之規定可知，船長及輪機長等均非該法所規定之適格責任主體，故對該等被告亦無以海洋污染防治法第 33 條規定求償之可能，併予敘明之。

5. 原告上述之指摘均無理由，故船東等被告均可免責：

承上所述，縱認船長及輪機長等上述行為具有過失，惟本件中船舶已屬發航後，且船東對上述事故並無指揮監督上之任何疏懈，故船東可依海商法第 62 條第 2 項之規定，無庸負任何責任。

進一步言之，既然船東毋庸負責，又船長及輪機長既屬其之受僱人且並無故意或重大過失，故基於衡平理念，而可類推適用海商法第 76 條第 1 項³¹而主張免責。

末者，既認船東等被告對原告毋庸負責，又責任保險人既係承保被保險人對第三人之侵權行為法律關係，故責任保險人於此亦毋庸對原告負任何責任，併敘明於此。

三、船東等被告縱應負油污損害之賠償責任，亦得主張責任限制。理由如下：

- (一) 設本件船舶擱淺於公海：

按國際公約上多規定船舶所有人所造成之油污損害可主張責任限制。又本件中船東等被告並無故意或重大過失，故可依 1976 年海上求償責任限制公約 (Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976) 主張責任限制；退一步言之，若 1969 年 CLC 公約於此可適用，則依該公約第 7 條第 5 項：「船舶所有人就油污損害之發生，若無 1969 年 CLC 公約第 5 條第 2 項所規定之故意或過失，則得依同條第 1 項主張責任限制。」³²亦得主張責任限制。

²⁹ 海商法第 62 條第 2 項：「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：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。」

³⁰ 民事訴訟法第 249 條第 1 項第 6 款：「原告之訴，有下列各款情形之一者，法院應以裁定駁回之。但其情形可以補正者，審判長應定期間先命補正：六、起訴不合程式或不備其他要件者。」第 2 項：「原告之訴，依其所訴之事實，在法律上顯無理由者，法院得不經言詞辯論，逕以判決駁回之。」

³¹ 海商法 76 條第 1 項：「本節有關運送人因貨物滅失、毀損或遲到對託運人或其他第三人所得主張之抗辯及責任限制之規定，對運送人之代理人或受僱人亦得主張之。但經證明貨物之滅失、毀損或遲到，係因代理人或受僱人故意或重大過失所致者，不在此限。」

³² Article 7 : 5. The second sentence of paragraph 8 is replaced by the following text: In such case the defendant

此外，挪威籍之責任保險人亦得主張責任限制，理由同上述。

(二) 設本件船舶擱淺於專屬經濟海域：

按海洋污染防治法第 1 條但書規定，本法未規定者，適用其他法律之規定。因該法未有關於責任限制之規定，且海商法正為其他法律之規定。故本造主張於此可援引海商法中關於責任限制之規定，以為參考，合先敘明。

亦即，縱認本造應負油污損害之賠償責任，本造亦認可主張責任限制之相關規定。而由海商法第 21 條第 1 項及第 22 條第 4 款規定³³之文義可知，油污染所致之損害，船東似不得主張責任限制。揆其意旨，責任限制制度之設立，實因海上企業具高風險特性，為鼓勵並保障船舶所有人從事海上活動，發展國家航運所設。尤其在油污民事責任上，相關國際公約皆課無過失之嚴格責任。基於權利與義務對等之原則，公約亦賦予船舶所有人得主張責任限制之權利。

再者，探究海商法第 22 條第 4 款之立法理由，其言及係參考 1976 年海上求償責任限制公約第 3 條 (b) 款³⁴而制定。惟查該公約之所以排除適用於油污染損害賠償，乃船舶污染相較於一般海事案件，其所造成之損害極為重大，通常伴隨巨額求償，為嚴防油污染事件發生，國際間另制定 CLC 油污民事損害賠償公約，不採傳統過失責任主義而採無過失嚴格責任主義，同時 CLC 自創責任限制制度。有鑑於此，1976 年海上求償責任限制公約始將油污賠償責任保留予 CLC 做規定，而非指油污事件責任主體不得主張責任限制³⁵。

又原告並未加入 CLC 且該公約於本件可否適用已有疑義。準此，該條文課予船舶所有人無過失責任實與國際趨勢背道而馳而不足採；且法官認事用法，不應純以法條文字做詮釋，而應具備勇氣挑戰惡法。申言之，於此應探究立法意旨，而作法學方法上之目的與立法解釋³⁶。故本件中因油污所生之損害賠償，自可主張責任限制。

承上，則挪威籍之責任保險人亦得主張責任限制，理由亦同上述。

四、原告主張之珊瑚復育費用美金 500 萬元為無理由：

(一) 設本件船舶擱淺於公海，則本造無庸賠償珊瑚復育費用之損失，理由如下：

按珊瑚礁之復育費用係屬環境損害之內涵之一，於此應適用國際公約之前提下，雖 1992 年 CLC 公約及 2001 年 BUNKER 公約均已將復原環境損害措施費用視為污染損害，而認關於自然環境生態之合理復育措施費用可請求賠償；惟決定措施是否合理，須參酌下列之要件：1. 措施費用支出是否合理；2. 措施費用支出多寡有無與所預防或減輕損害程度成正比；3. 該措施是否屬於正當且具有成功的合理期待。³⁷合先敘明之。

may, even if the owner is not entitled to limit his liability according to Article V, paragraph 2, avail himself of the limits of liability prescribed in Article V, paragraph 1.

網址：<http://www.admiraltylawguide.com/conven/protocivpol1992.html>，最後瀏覽日：2008/09/17。

³³ 海商法第 21 條第 1 項：「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。第 22 條第 4 款：前條責任限制之規定，於下列情形不適用之：四、船舶運送毒性化學物質或油污所生損害之賠償。」

³⁴ Article 3 : Claims excepted from limitation. The rules of this Convention shall not apply to: (b) claims for oil pollution damage within the meaning of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, dated 29 November 1969 or of any amendment or Protocol thereto which is in force;

³⁵ 參閱林士淳，船舶油污損害賠償法制之研究，國立台北大學法律研究所碩士論文，民國九十七年六月，頁 115。

³⁶ 參閱 Karl Larenz，陳愛娥譯，法學方法論，五南圖書出版股份有限公司，初版六刷，民國九十五年四月，頁 217~237。

³⁷ 參閱 Guidelines on Oil Pollution Damage，資料來源：CMI 官方網站，網址：www.comitemaritime.org/cmidoocs/rulesoil.html，最後瀏覽日：2008/09/09。

而本件中，關於珊瑚復育之問題，本造以為，此既屬有利於原告之事實，故依民事訴訟法第 277 條與法律要件分類說中之規範說之法理，應由原告對此負客觀上之舉證責任；再者，由科學經驗可知，珊瑚可以經由自然力量而復原，故無必要採取任何措施來固定或復原受損區域的珊瑚；末者，事故發生時，時值冬季且海象惡劣，故若採取珊瑚移植或是釋放珊瑚幼蟲的方式，成功機率亦不大。

此外，縱認該損害無法或難以回復原狀，惟本造認亦不得請求金錢賠償³⁸。申言之，因 1992 年 CLC 公約不賠償無法或難以回復原狀之損害。蓋海洋生態的多面且廣泛的功能，惟賴受損生態「回復原狀」才能回復；再者，如此具體界限可以避免各締約國依內國法抽象方式計算而得之鉅額求償。³⁹

總此以言，縱設本造支出美金 500 萬元，似亦不能使珊瑚礁成功復育。則揆諸上開公約所提出之三要件及上述之公約賠償客體，本造以此，原告此部份之主張並無理由。

- (二) 設本件船舶擱淺於專屬經濟海域，則準據法應適用中華民國之法律，本造仍無庸支出珊瑚礁復育費用，理由如下：

按中華民國海洋污染防治法並無規定如珊瑚礁等環境損害之復育費用是否屬油污損害賠償之範圍，於此，已容有疑義。退一步言之，縱認該法所規定之油污損害包含珊瑚礁復育等環境損害，本造亦認為，由該法第一條但書：「本法未規定者，適用其他法律之規定。」又關於損害賠償之範圍與認定，該法並無規定，故依中華民國民法第 213 條第 1 項：「負損害賠償責任者，除法律另有規定或契約另有訂定外，應回復他方損害發生前之原狀。」及第 215 條：「不能回復原狀或回復顯有重大困難者，應以金錢賠償其損害。」之意旨可知，民事侵權行為損害賠償範圍之大法則，以回復原狀為原則，另以金錢賠償為例外。而如上所述，珊瑚礁可透過自然力量予以復育及生長（回復原狀），故無庸以金錢賠償（美金 500 萬元）；又所謂不能回復原狀或回復顯有重大困難者，係指客觀上損害所造成之毀損滅失已臻於完全，或需耗費過大成本方能回復原狀者稱之。而本件中，珊瑚之復育與生長，並無上述情事。故本造主張，於賠償範圍之層次上，無庸以金錢賠償，僅待珊瑚礁復育而回復原狀為已足。

五、原告主張之漁業復育費用美金 200 萬元為無理由：

- (一) 設本件船舶擱淺於公海，則本造無庸賠償漁業復育費用之損失，理由如下：

按漁業復育費用與珊瑚礁損害之復育費用同屬於環境之損害，則由前揭二公約之規定可知，其亦屬於復原環境措施費用之一環，且亦同受上開公約三要件之束縛與制約，合先敘明於此。

故本件中，本造主張，原告於舉證責任之分配上，針對漁業復育費用之部分必須分別提出該事故發生前後之歷年漁獲量數據，事發海域經彙整分析後之漁業從業人口數，作業漁船數，漁獲量及魚價等資料以供法院參考；如未能提出且亦無其他足夠證據證明者，則原告應承擔客觀舉證責任敗訴之後果。

退一步言之，縱原告能提出上開證據以資證明漁業復育費用之損失，本造亦以為，即使有造成損害，亦僅為有限之損害，而該有限之損害可利用自然方式加以復育而無動用美金 200 萬元以放置人工魚礁或放流魚苗之必要。

退萬步言之，縱認油污與漁業復育費用之支出間具備相當因果關係，本造亦以為，於此應以「法規目的說」⁴⁰作為判斷標準，若該間接損害為油料外洩或

³⁸ 因該生態損害，無法以金錢計算或衡量，德國法上屬於非財產上損害，其是否得以金錢賠償代替回復原狀，依德國民法第二百五十三條規定，須以法律有特別規定者為限。

³⁹ 參閱許美玲，同註二十八，頁 25~26。

⁴⁰ 「法規目的說」主張侵權行為所生損害賠償責任，應探究侵權行為法規之目的而為決定，為現今德國通說，已取代德國昔日所採或我國今日所採之因果關係說。申言之，特定油污間接損害，雖與該直接損害具損害賠償責任範

外排污染之典型結果，則為一九六九年責任公約立法目的保護範疇而應予以賠償。亦即，漁業復育之費用，雖與油料污染具因果關係，但並非油料外洩或外排污染之典型結果，不得依一九六九年責任公約求償。進一步言之，德國聯邦法院認為，若該物非屬典型生活必需者，則不在保護之列⁴¹。而漁業復育費用如上所述，僅為有限之損害，故非屬典型生活所必需者。

再退萬步言，漁業復育費用應屬純粹經濟上之損失。而按國際油污補償基金決議，就油污所致純粹經濟損失予以補償之決定性準則是：油污與求償者之損失間是否存在足夠密切關係（**a reasonable degree of proximity**）；換言之，若非該油污，特定純粹經濟損失不會發生。而考量因子則有一求償者活動的地理範圍是否與油污區相當接近；求償者對於油污區之經濟上依賴程度如何；求償者另尋水源或另拓商機之可能性高低；求償者之營業活動因油污區而波及整體經濟運作之程度。⁴²

而本件中，該漁業復育費用僅為有限之損害，故經濟上依賴程度不高；且原告亦不因此致影響整體經濟活動；故於此不具有足夠密切關係。

綜上所述，本造主張無庸賠償漁業復育費用之損失。

- (二) 設本件船舶擱淺於專屬經濟海域，則準據法應適用中華民國之法律，本造仍無庸支出漁業復育費用，理由如下：

按中華民國海洋污染防治法並無規定如漁獲損失等環境損害之復育費用是否屬油污損害賠償之範圍，於此已如同前述。退一步言之，縱認該法所規定之油污損害包含漁業復育等環境損害，本造亦認為，由該法第 1 條但書與民法第 213 條第 1 項及第 215 條之意旨可知，民事侵權行為損害賠償範圍之大法則以回復原狀為原則，另以金錢賠償為例外。此等皆已如前所述及之。

而本件中，如上所述，漁業之有限損害可透過自然方式予以復育及生長（回復原狀），故無庸以金錢賠償（美金 500 萬元）；又所謂不能回復原狀或回復顯有重大困難者，係指客觀上損害所造成之毀損滅失已臻於完全，或需耗費過大成本方能回復原狀者稱之。而本件中，漁業費用之損失並無上述情事，故本造主張於賠償範圍之層次上，無庸以金錢賠償。

六、原告主張之稅收及觀光損失美金 100 萬元為無理由：

- (一) 設本件船舶擱淺於公海，則本造無庸賠償觀光收入稅收之損失，理由如下：

按觀光收入之損失屬於純粹經濟上之損失，而 1992 年 CLC 公約及 2001 年 BUNKER 公約，雖均已將營利損失納入損害賠償之範圍；又根據國際海事委員會（CMI）1994 年所制定之油污損害細則（CMI Guidelines on Oil pollution Damage）之規定⁴³，船舶油污發生地周圍之旅館，飯店等，若端賴該地區為

圍上的的相當因果關係，但仍未必在賠償範圍之列，即尚須考量該間接損害類型是否為法規目的保護範疇。參閱，王澤鑑，侵權行為法，第一冊，民國八十七年九月出版，頁 251 以下。

⁴¹ 參閱 BGHZ 98, 212ff; Bremer, S. 193; Palandt= Palandt, Otto, Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch, 61, Aufl. in München 2002, Vorbem. vor§249 Rn. 25ff. 轉引自許美玲，同註二十八，頁 19。

⁴² 參閱許美玲，同註二十八，頁 20。

⁴³ Part II.7. Whilst the result in practice of applying the foregoing general principles will always depend on the circumstances of the individual case, recovery will not normally extend:(a) to parties other than those who depend for their income on commercial exploitation of the affected coastal or marine environment, such as, for example, those involved in: (i) fishing, aquaculture and similar industries;(ii) the provision of tourist amenities such as hotels, restaurants, shops, beach facilities and related activities;(iii) the operation of desalination plants, salt evaporation lagoons, power stations and similar installations reliant on the intake of water for production or cooling processes;(b) to parties claiming merely to have suffered:(i) delay, interruption or other loss of business not involving commercial exploitation of the environment;(ii) loss of taxes and similar revenues by public authorities. 網址 www.comitemaritime.org/cmidsocs/rulesoil.html，最後瀏覽日：2008/09/09。

營業者，油污染將直接導致遊客量銳減，住房率下降而受有營業利益之損失者，亦得請求營業收入之純粹經濟上損失。

惟本造以為，上開公約之規定於此亦不足採。因本件中原告所主張者，係因油污染所致當地觀光業者收入減少，致其向當地業者所收觀光稅收費用因而減少之損害。衡諸上述純粹經濟上損失求償要件之說明，原告觀光稅收之減少並不會因油污染而波及整體經濟之運作，且亦難以證明原告對於觀光之收入具有緊密之依賴程度，又觀光收入損失一詞含義過廣，若屬非直接向旅客販售的觀光製造工業者（本件中，原告非直接向旅客得取觀光費用，故與製造業者地位相當，皆僅間接受益者），則該純粹經濟上損失與油污染間不具足夠密切關係。進一步言之，該油污染損害細則第二部份規定，油污損害所致之純粹經濟上損失可以求償，但以該損失為油污染所導致者為限；且油污染與損失間須具備合理程度之近因關係；此外，應限於以海岸或海洋環境開發收入賴以維生之人，例如捕魚、農作、旅遊、鹽田，電廠者始得受償。亦即，不包含公家機構之稅賦或類似損失⁴⁴。換言之，政府非該規定之適格賠償主體。

故上開油污染損害細則即已明文排除稅收減少之損失。亦即，原告之稅收減少，並非直接肇因於油污染事故，其僅係間接之受害者。故同前之論述，本造於此亦認為政府稅收減少之純粹經濟上損失與油污染損害間不具有足夠密切關係。準此，原告此部份之主張亦無理由。

- (二) 設本件船舶擱淺於專屬經濟海域，則準據法應適用中華民國之法律，本造仍無庸賠償觀光收入之損失，理由如下：

本件事務既為侵權行為責任無疑，則依海洋污染防治法第 1 條但書與民法第 184 條之規定：「因故意或過失，不法侵害他人之權利者，負損害賠償責任。故意以背於善良風俗之方法，加損害於他人者亦同。違反保護他人之法律，致生損害於他人者，負賠償責任。但能證明其行為無過失者，不在此限。」本造似應負侵權行為之損害賠償責任，而須賠償觀光收入減少之損害。

惟本造以為，原告須先舉證觀光收入減少與油污侵權行為之間具備相當因果關係；再者，縱原告舉證兩者間具備相當因果關係，本造亦主張，觀光收入之損失非屬民法 184 條第 1 項前段之權利。

按觀光收入之減少係屬純粹經濟上之損失，已如前述。而依中華民國民法起草者之見解，或該國學者多肯認，財產權受不法之侵害，而得依民法第 184 條上段之規定請求損害賠償者，應以物權或其他絕對權，如著作權或商標權為限。⁴⁵再者，於中華民國之審判實務方面，中華民國最高法院 86 年度台上字第 3760 號判決謂：「本項規定前後兩段為相異之侵權行為類型。關於保護之法益，前段為權利，後段為一般法益。關於主觀責任，前者以故意過失為已足，後者則限制須故意以背於善良風俗之方法加損害於他人，兩者要件有別，請求權基礎相異，訴訟標的自屬不同。」

由上可知，該國學者多數說與實務見解已傾向認民法第 184 條第 1 項前段所保護之法益為權利，後段則為一般法益（利益）。亦即，純粹經濟上損失非屬該條前段規定所保護之法益。再者，本件中，本造亦無以背於善良風俗之方法而加損害於原告，故與該條文後段之構成要件亦不相符合。準此，觀光收入之減損無以民法第 184 條請求之可能。

⁴⁴ Part II.5. Pure economic loss may be compensated when caused by contamination by oil, but normally only as set out below. The loss must be caused by the contamination itself. It is not sufficient for a causal connection to be shown between the loss and the incident which caused the escape or discharge of the oil from the vessel involved in the incident. CMI 官方網站，網址：www.comitemaritime.org/cmidoocs/rulesoil.html，最後瀏覽日：2008/09/09。

⁴⁵ 參閱邱琦，純粹經濟上損失之研究，國立台灣大學法律學研究所博士論文，民國九十一年六月，頁 183。

進一步言之，縱認該條文所保護之法益包含純粹經濟上之損失，本造亦以為，原告政府稅賦之減少並非直接肇因於油污染事故。申言之，此係納稅義務人受有直接之損害，而非政府。準此，本造無庸賠償原告政府觀光稅收減少所受之損失。

七、原告主張之船舶殘骸移除費用美金 500 萬元為無理由：

(一) 船舶殘骸非屬污染物，故本造並無移除義務，理由如下：

本造以為，船舶、油污、礦砂非屬一體概念，而可分離討論之，故船舶殘骸非為污染物。茲明之理由，而臚列如下：

按船舶殘骸及其裝載礦砂對於海洋生態而言，並不會造成損害，其清除工作亦無法被歸類為油污緊急預防措施⁴⁶。申言之，本造認為，按船舶本身可經由拆解成為數個部份，因此得將船艙予以個別分離，進而區分為數個不同部分。

次按，油艙於社會客觀概念上，因內含殘油而將造成海洋之污染，故無爭議，惟其它部分並無實證資料可資證明亦會造成海域之污染。

亦即，本造進一步主張而認為，船體拆解於現今社會並非客觀上不能，礦砂抽取亦非窒礙難行，此皆為一般海事作業所必然之技術。職此，油艙既得與船舶本體分離；礦砂亦得抽取後與船體分離，進而獨留船舶殘骸，並不會造成海洋之污染，故船舶本身經分離後並非污染物。於此，合先敘明如上。

(二) 設本件船舶擱淺於公海，則本造並無移除船舶殘骸之義務，理由如下：

觀諸國際公約與各國立法例，似未有將船舶本身之殘骸列為污染物之立法。故設本件發生於公海時，由於公約與各國立法均未將船舶殘骸列為污染物，因此我方於法律上無須負擔移除船舶殘骸之義務。

(三) 設本件船舶擱淺於專屬經濟海域，則準據法應適用中華民國之法律，本造仍無移除船舶殘骸之義務，理由如下：

就中華民國之國內法而言，關於船東是否負有殘骸移除義務之相關法律，計有海洋污染防治法以及商港法，經濟海域及大陸礁層法與外國船舶無害通過中華民國領海管理辦法等規定。本造主張，上開規範均無法導引出本造有移除船舶殘骸之義務。茲將理由明之如下：

1. 船舶殘骸非海洋污染防治法所定義之污染物：

首先，依海洋污染防治法第 3 條第 10 款規定，污染行為之定義：「污染行為：指直接或間接將物質或能量引入海洋環境，致造成或可能造成人體、財產、天然資源或自然生態損害之行為。」復觀海污法之立法意旨，並未明確將船舶殘骸定位為污染物，而僅以抽象方式說明何為污染行為。

申言之，該法第 14 條第 2 項及第 32 條第 2 項⁴⁷雖賦予主管機關得命採取必要之應變措施權限，惟從整部海污法之立法意旨以觀，該應變措施應不脫防止、排除或減輕污染之基本概念；換言之，除非證明船舶及其上貨物構成該法所定義之污染行為，否則，責令本造移除船舶殘骸於法律及技術上均將遭遇困難。另外，就環保觀點與過去國際污染事件處理先例而言，燃油須先清除當無爭議，惟礦砂及船體本身是否會造成污染並因此負有移除責任，均尚乏明確先例可尋。

此外因海洋污染防治法係屬行政法規之性質，故依行政程序法第 3 條第 1 項⁴⁸之意旨，於認船舶殘骸非污染物之前提下，則應適用該法之規定。惟行政

⁴⁶ 參閱陳駿賦，國際油污損害民事責任公約評釋，全國律師，民國九十二年十月，頁 160。

⁴⁷ 海洋污染防治法第 14 條第 2 項：「海洋環境污染，應由海洋污染行為人負責清除之。目的事業主管機關或主管機關得先行採取緊急措施，必要時，並得代為清除處理；其因緊急措施或清除處理所生費用，由海洋污染行為人負擔。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。」

⁴⁸ 行政程序法第 3 條第 1 項：「行政機關為行政行為時，除法律另有規定外，應依本法規定為之。」

程序法亦無移除船舶殘骸之規定，故本造以為，此部分原告內國法律目前尚無適當規定而可作為依據者。

退一步言之，縱認船舶殘骸屬該法所定義之污染行為，惟海洋污染防治法既屬公法法規，則該法第 14 條第 2 項及第 32 條第 2 項規定之概念，則屬行政執行法第 29 條⁴⁹之代履行。故若本件中中華民國法院係屬民事法院，則該法院並無此類公法事件之審判權。而此，亦可與本造抗辯中華民國法院並無本事件國際管轄權之部分相互呼應。

2. 本件中無以商港法規定移除殘骸之義務：

再者，依商港法第 16 條之 2 規定⁵⁰，船舶於商港區域擱淺時，船舶所有人有義務移除船舶殘骸。惟本件發生地點是否屬商港區域，容有疑問。蓋專屬經濟海域範圍廣達 200 海浬，若將 200 海浬均列為商港區域，已有侵犯他國主權之虞，故商港區域應予侷限在商港管轄區域附近內，始有商港法第 16 條之 2 之適用。故本件中，該條文亦無法適用。

3. 本件中無適用經濟海域及大陸礁層法之可能：

此外，依經濟海域及大陸礁層法第 13 條規定：「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。」本件中，縱認船舶為污染物，而依上開條文之規定認定本造有移除船舶殘骸之義務，惟船舶本身是否為污染物仍有待實證研究資料之證明，且國際先例等多以否定之，皆已如前述。故本造認為，逸漏之油污雖為污染物，惟船舶本身並非污染物。故本造以為，上開條文亦與本件事故無涉。

4. 本件中無適用民法第 767 條之可能

茲有復言者係，因於專屬經濟海域對於該海域內之生物與非生物資源之利用，沿海國享有司法之法律適用管轄權，其屬沿海國主權之延伸，此為海洋法公約予以承認。故若依中華民國民法第 767 條：「所有人對於無權占有或侵奪其所有物者，得請求返還之。對於妨害其所有權者，得請求除去之。有妨害其所有權之虞者，得請求防止之。」之物上除去請求權，在所有權人之所有權遭受侵奪或妨害時似得主張之。惟本造以為，於此再探求民法第 765 條規定：「所有人，於法令限制之範圍內，得自由使用、收益、處分其所有物，並排除他人之干涉。」之意旨可知，所有權人僅在其得以使用收益範圍內享有排除他人干涉之權利。亦即，僅在所有權人得利用之範圍內方得主張所有權之妨害。

本件中，船舶殘骸雖擱淺於中華民國之專屬經濟海域內，惟該船舶是否已經構成對於原告主權之妨害仍有爭議。申言之，倘該船舶擱淺地點並未造成通行與經濟資源等利用之阻礙，則原告不得主張物上除去請求權。

又海域之深淺將影響人類利用海洋之可能，若該海域之深度已達人類科技難以利用之狀況下，主張物上除去請求權之實益為何，仍有待原告之說明與辨證。

⁴⁹ 行政執行法第 29 條：「依法令或本於法令之行政處分，負有行為義務而不為，其行為能由他人代為履行者，執行機關得委託第三人或指定人員代履行之。前項代履行之費用，由執行機關估計其數額，命義務人繳納；其繳納數額與實支不一致時，退還其餘額或追繳其差額。」

⁵⁰ 商港法第 16 條之 2：「船舶在商港管轄地區因海難或其他意外事故致擱淺、沈沒或故障漂流者，商港管理機關應命令船長及船舶所有人採取必要之應變措施，並限期打撈、移除船舶及所裝載貨物至指定之海域。前項情形，必要時，商港管理機關得逕行採取應變或處理措施；其因應變或處理措施所生費用，由該船舶所有人負擔。」

故本造主張，船舶殘骸既然非污染物，則基於所有權之社會性與相對化⁵¹之趨勢潮流思想，原告應負有容忍之義務，而不得援引前開規定命本造移除船舶之殘骸。

5. 本件中，不宜適用外國船舶無害通過中華民國領海管理辦法：

本造以為，外國船舶無害通過中華民國領海管理辦法第 8 條之規定：「外國船舶通過中華民國領海發生沉船或擱淺事件，其船舶所有人應儘速清（移）除其沉沒或擱淺船舶、物質或漂流物，並依當地航政主管機關、環境保護主管機關、漁業主管機關通知辦理。」於本件中亦不足採。

申言之，該管理辦法之法律位階應僅係行政命令⁵²，依司法院大法官會議釋字第 443 號解釋⁵³之意旨，增加人民法律上所無之負擔與限制者，應以法律或有充分法律授權之命令者，方得為之。故於此，行政機關僅以此行政命令而責令船東增加憲法上所無之基本權負擔與限制，本造認該辦法似有違憲之虞。

且退一步言之，此處之領海所指為何，仍有待研究。亦即，專屬經濟海域是否即為領海，不無爭議。準此，本造認規定之主張於此亦無理由。

6. 船舶殘骸並非污染物，本造無移除船舶殘骸義務：

此另敘明者係，國際社會多有將舊軍艦、漁船等船舶與以拆解油艙後，作為人工魚礁之用，設若該人工魚礁將造成海洋重大污染，則各國豈可能冒然將該船舶投入海洋。故於拆解可能污染之船艙後再將船舶投置於海洋，客觀上並不會對海洋造成污染，就此點觀之，船舶殘骸亦非污染物。

又承上所述，前揭中華民國之內國法律於此均無焉適用。準此，原告之請求為無理由。

八、本造就船舶移除費用美金 500 萬元，得主張限制責任，理由如下：

退一步言之，縱認船舶殘骸係屬污染物，本造亦主張於此得主張船舶所有人之責任限制。而以下區分為純粹公海與專屬經濟海域而作討論：

（一）設本件船舶擱淺於公海，則本造得主張責任限制，理由如下：

此時應適用國際公約之相關規定，已如前述。故本造主張於此應同前揭論述，而援引 1976 年海上求償責任限制公約及 1992 年 CLC 公約而得主張責任限制。

⁵¹ 最高法院九十六年台上字第一五二六號判決：「按民法第一百四十八條規定，權利之行使，不得違反公共利益，或以損害他人為主要目的。行使權利，履行義務，應依誠實及信用方法。該所稱權利之行使是否以損害他人為主要目的，應就權利人因權利行使所能取得之利益，與他人及國家社會因其權利行使所受之損失，比較衡量以定之。倘其權利之行使，自己所得利益極少而他人及國家社會所受之損失甚大者，非不得視為以損害他人為主要目的，此乃權利社會化之基本內涵所必然之解釋。」網址：<http://webwarper.net/ww/nwjirs.judicial.gov.tw/Index.htm>，最後瀏覽日：2008/09/20。

⁵² 行政程序法 150 條：「本法所稱法規命令，係指行政機關基於法律授權，對多數不特定人民就一般事項所作抽象之對外發生法律效果之規定。法規命令之內容應明列其法律授權之依據，並不得逾越法律授權之範圍與立法精神。」第 159 條：「本法所稱行政規則，係指上級機關對下級機關，或長官對屬官，依其權限或職權為規範機關內部秩序及運作，所為非直接對外發生法規範效力之一般、抽象之規定。行政規則包括下列各款之規定：一、關於機關內部之組織、事務之分配、業務處理方式、人事管理等一般性規定。二、為協助下級機關或屬官統一解釋法令、認定事實、及行使裁量權，而訂頒之解釋性規定及裁量基準。」中央法規標準法第 3 條：「各機關發布之命令，得依其性質，稱規程、規則、細則、辦法、綱要、標準或準則。」網址：<http://webwarper.net/ww/nwjirs.judicial.gov.tw/Index.htm>，最後瀏覽日：2008/09/20。

⁵³ 參閱司法院大法官釋字第 443 號解釋理由書：「至何種事項應以法律直接規範或得委由命令予以規定，與所謂規範密度有關，應視規範對象、內容或法益本身及其所受限制之輕重而容許合理之差異：諸如剝奪人民生命或限制人民身體自由者，必須遵守罪刑法定主義，以制定法律之方式為之；涉及人民其他自由權利之限制者，亦應由法律加以規定，如以法律授權主管機關發布命令為補充規定時，其授權應符合具體明確之原則；若僅屬與執行法律之細節性、技術性次要事項，則得由主管機關發布命令為必要之規範，雖因而對人民產生不便或輕微影響，尚非憲法所不許。」網址：<http://webwarper.net/ww/nwjirs.judicial.gov.tw/Index.htm>，最後瀏覽日：2008/09/20。

(二) 設本件船舶擱淺於專屬經濟海域，則準據法應適用中華民國之法律，本造仍得主張責任限制，理由如下：

1. 船舶殘骸移除費用得依海商法規定主張責任限制：

於專屬經濟海域沿海國享有海洋經濟資源利用之權限，本造予以認同。於該海域發生之事件，承前所述，應適用中華民國之法律。

於此，即便認定船舶整體可能屬污染物，而我方有移除義務。惟本造認為，船舶屬可拆解之物體，應將船舶油艙、礦砂與船舶其他部位分離討論，不應結合以觀。而本件中，船舶殘骸本身係因沉船打撈移除所生之債務，可依同法第 1 項第 3 款之規定得以主張限制責任。

又雖依海商法第 22 條第 4 款規定之文義解釋似使本造不得主張限制責任。然同前所述，船舶本身乃屬可拆解之物體，可經毀損而分離船艙各部位，因此不應將船舶連同油艙與礦砂視為一體，且該條款之立法不當已皆如前所述。職此，單純船舶殘骸之移除費用可依海商法第 21 條第 3 款之規定而主張限制責任，而與同法第 22 條第 4 款無涉。

2. 原告將船體殘骸拖至適當海域沉沒一事，不得主張民法所規定之無因管理：民法第 172 條規定：「未受委任，並無義務，而為他人管理事務者，其管理應依本人明示或可得推知之意思，以有利於本人之方法為之。」而同法第 176 條之規定：「管理事務，利於本人，並不違反本人明示或可得推知之意思者，管理人為本人支出必要或有益之費用，或負擔債務，或受損害時，得請求本人償還其費用及自支出時起之利息，或清償其所負擔之債務，或賠償其損害。第 174 條第 2 項規定之情形，管理人管理事務，雖違反本人之意思，仍有前項之請求權。」

申言之，依無因管理此法律事實之法理，係以承擔有利於本人事務之前提下，且不違反本人明示或可得推知之意思者，方符合適法之無因管理之要件，也才得逕向本人請求無因管理之必要費用。

而本件中，對造所為之行為是否有利於本造，於形式上判斷已容有疑問，更遑論是否未違反本造明示或可推知之意思。故對造自行移除船舶殘骸而向我方主張請求無因管理之費用，於法不合，我方並無給付該費用之義務

再者，如前所述，若將原告將船體殘骸拖至適當海域沉沒一事定性為海洋污染防治法第 14 條第 2 項及第 32 條第 2 項之代履行，則亦有同上述之民事法院並無公法事件審判權之問題，故不應受理本案，併予敘明。

九、責任保險人對原告之上開主張亦無庸負任何責任，理由如下：

依前述，船東等被告既無須對原告負擔珊瑚礁復育費用，漁業復育費用，觀光稅收損失及船舶殘骸移除等費用（或得主張責任限制），又因責任保險人係承擔被保險人（船東等被告）對第三人侵權行為等所負之責任，故自得援引一切被保險人所得主張之抗辯。準此，責任保險人亦無庸對原告之上開主張負責或得對船舶殘骸移除費用一事主張責任限制。而 1969 年 CLC 公約第 7 條第 8 項⁵⁴及中華民國保險法施行細則第 9 條⁵⁵亦同此旨，併敘明之。

⁵⁴ Article VIII : 「Any claim for compensation for pollution damage may be brought directly against the insurer or other person providing financial security for the owner's liability for pollution damage. In such case the defendant may, irrespective of the actual fault or privity of the owner, avail himself of the limits of liability prescribed in Article V, paragraph 1. He may further avail himself of the defences (other than the bankruptcy or winding up of the owner) which the owner himself would have been entitled to invoke. Furthermore, the defendant may avail himself of the defence that the pollution damage resulted from the wilful misconduct of the owner himself, but the defendant shall not avail himself of any other defence which he might have been entitled to invoke in proceedings brought by the owner against him. The defendant shall in any event have the right to require the owner to be joined in the proceedings.

網址：<http://www.admiraltylawguide.com/conven/protocivilpol1992.html>，最後瀏覽日：2008/09/24。

此致

○○○○地方法院 公鑒

中華民國 九十七 年 九 月 二十七 日

具狀人 ○○○

撰狀人 ○○○

⁵⁵ 保險法施行細則第 9 條：「第三人依本法第九十四條第二項規定，直接向保險人請求給付賠償金額時，保險人基於保險契約所得對抗被保險人之事由，皆得以之對抗第三人。」。