

最佳書狀

民事起訴狀

臺北大學

案 號：
 股 別：
 訴訟標的金額：美金一千三百萬元
 原 告 行政院環境保護署
 法定代理人 ○○○
 訴訟代理人 ○○○
 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 ○○○

為請求環境保護污染損害賠償事，依法起訴：
 訴之聲明：一、被告應給付原告美金壹仟參佰萬元。
 二、訴訟費用由被告連帶負擔。
 三、聲明第一項部分，原告願供擔保，請准宣告假執行。

事 實：

由於賴比瑞亞籍貨輪—奧古斯都號，其自 A 地航向 B 地途中，在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。船東雖已委託國際除油專家處理，但因海象惡劣，仍無法有效清除油污，致大批燃油隨海流擴散至我國海域。
 本造除出動大批人力以清除海面殘油，並僱工清除礁岩上附著之油污外，該船舶淹沒於水面下之油艙部分，仍有殘存之燃油不斷溢出，且船上裝載之礦砂尚待移除，環保機關遂要求船東儘速移除船貨、抽除剩餘燃油，並將船舶殘骸移往適當地點棄置。惟，船東遲不履行義務，最後係由原告花費五百萬美元，將船舶殘骸移往適當海域沉沒。
 且油污地點為我國著名之觀光海岸，經污染後遊客銳減，該海域下之珊瑚礁大量死亡，漁獲減少，因此本造乃請求船東、船長及輪機長應連帶負賠償責任，其中包括珊瑚復育費用 500 萬美元、漁業復育費用 200 萬美元、稅收及觀光損失 100 萬美元及船舶殘骸移除費用 500 萬美元。再者，係爭船舶有投保責任保險，因此一併請求責任保險人為賠償。

理 由：

壹、程序面主張

一、國際管轄權暨國內管轄權之判斷

被告為奧古斯都號之船東、船長、輪機長及其責任保險人，前三者之國籍為賴比瑞亞籍，另一則為挪威籍，故屬具有涉外因素之事件。且該損害賠償之請求，係出於該船舶擱淺燃油溢出所致，依學者通說見解¹認為此乃「基於侵權行為而生之債」。因此，

¹ 參閱邱錦添，論希臘籍阿瑪斯號輪污染案件之管轄權—兼評屏東地方法院九十二年重訴字第四號駁回之裁定，法令月刊，2005 年 1 月，頁 39。同此見解，林士淳，船舶油污損害賠償法制之研究，國立台北大學法律學研究所碩士論文，2007 年 6 月，頁 133。

可知本案為涉外民事案件無疑，於此合先敘明。

因屬涉外民事案件，理應適用涉外民事法律適用法（以下稱涉民法）定其國際管轄權之歸屬。惟現今我國涉民法對於國際管轄權之規定，付之闕如。因此，在適用上學者通說²認為似可援引適用民事訴訟法上有關之規定，以定其國際管轄權之歸屬。故依涉民法第 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。」而適用到民事訴訟法上相關之規定。惟應適用之法源依據有所不同，故現分別討論之。

（一）侵權行為人部分：

就船東、船長與輪機長部分，其為侵權行為人，就侵權行為部分之國際管轄權歸屬，應由涉民法第 30 條規定，而適用民事訴訟法第 15 條第 1 項規定：「因侵權行為涉訟者，得由行為地之法院管轄。」可知，涉外侵權事件之國際管轄權歸屬，應由「行為地之法院」管轄。

惟，係爭事實之行為地，為油污染發生之處，故應為奧古斯都號貨輪擱淺、船艙燃油溢出地。該地點位於鄰近我國海岸之「公海」上，而所謂公海³係指，各國領海之外的海域。公海向下與深海底相界，向上則包括了水域上方的空間。且公海應包括專屬經濟海域在內，理由在於專屬經濟海域為公海概念下的一種分類，其在根本上並未喪失其公海之地位，僅沿海國對於該經濟區享有經濟區權，即沿海國享有維護及探採天然資源，維護海域環境及管制科學研究的權利。凡與此目的不相符之行為，沿海國均不得實施。換言之，沿海國不得干預第三國國民或船隻基於公海自由法則而來的公海使用權⁴。

而公海上管轄權之行使，原則上採「一般原則」屬船旗國管轄，即授與船舶權利得懸掛該國旗幟航行的國家，對其公海上所屬船舶享有行使立法、執行之專屬管轄權。但船旗國專屬管轄權並非絕對，學理上仍允許部分例外情形，使第三國分享立法、執行管轄權或與船旗國共同行使，而海上重大污染事件即為事例之一，而本件為海上油污染事故，自屬海上重大污染事件，為例外情形無疑⁵。另依最高法院 56 年台抗字第 369 號判例之判決要旨謂：「因侵權行為涉訟者，得由行為地之法院管轄，為民事訴訟法第十五條第一項所明定。所謂行為地，凡為一部實行行為或其一部行為結果發生之地皆屬之。」本件事實雖發生於公海上，但被告所有之船舶殘油隨海流擴散至我國海岸，進而發生油污染事件，使我國遭致損害，我國為損害結果之發生地，依前揭判例意旨可知，我國法院應有國際管轄權。

再者，本件發生污染之原因及損害賠償額之相關人證及物證均在我國境內，因此在事故調查與裁判上，由我國法院管轄，對相關當事人等自屬較有利之法院。故，我國法院自非一不便利法院。

綜前所述，不論採學理或實務對於侵權行為管轄權之認定標準，以及在肯定我國法院非一不便利法院之前提下，應認本案以侵權行為在我國法院涉訟時，我國法院有國際管轄權暨國內管轄權。

² 參閱林益山，國際私法與實例解說，國立台北大學法學叢書編輯委員會，2002 年 7 月修訂三版，頁 127。同此見解，劉鐵錚、陳榮傳，國際私法論，三民圖書股份有限公司，2004 年 3 月三版，頁 604。馬漢寶，國際私法總論，頁 180。蘇遠成，國際私法，頁 130。

³ 參閱黃異，海洋秩序與國際法，學林文化事業有限公司，2000 年 3 月，頁 112。

⁴ 同前揭註，頁 115。

⁵ 參閱陳荔彤，海洋法論，元照出版有限公司，2002 年 7 月，頁 332~342。

(二) 責任保險人部分：

本案尚涉及向係爭船舶之責任保險人主張直接請求權，而責任保險人並非侵權行為人，故無依涉民法第 30 條規定適用民事訴訟法第 15 條第 1 項定國際管轄權之餘地。

而向責任保險人請求部分，如何定其國際管轄權之歸屬，勢必得先區辨責任保險中就直接請求權之法律性質，學說上⁶、立法例上迭有爭議，未有定論。而民法第 1 條規定，「法律未規定者，依習慣，無習慣者，依法理。」，且最高法院 59 年台上字第 1005 號判決⁷亦謂，本於誠實信用之原則，得將外國立法例視為法理而為適用。因此依德國法中《汽車保有人強制汽車責任保險法》第 3 條第 1 款規定：「第三人於.....範圍內，第三人得對保險人行使其損害賠償請求權。」自法條文義可知第三受害人得對保險人行使的為「侵權行為損害賠償請求權」。本件之保險類型與前揭德國法之強制汽車責任保險法皆屬責任保險，二者之性質並無不同，自得做為法理加以援用。而認為責任保險人受讓船舶所有人對受害人所負之債務，其性質應為「債務承擔」⁸。

再者，受害人對保險人具有直接請求權係根據海洋污染防治法第 34 條規定⁹所生之權利，而非責任保險契約所生之權利。因此，責任保險人承擔船舶所有人之債務，應解釋為「法定的債務共同承擔」。

學理上謂，債務承擔乃不變更債之同一性，而以移轉債務為標的之合意¹⁰。據此，原債務人之法律上地位皆一併移轉予承擔債務之新債務人。且依民法第 303 條第 1 項本文之規定：「債務人因其法律關係所得對抗債權人之事由，承擔人亦得以之對抗債權人。」亦與學理所述可互為印證¹¹。是故，在認為受害人得直接向保險人請求之性質為「債務承擔」時，保險人係承擔被保險人對受害人之債務，且債務承擔係不變更債之同一性，故受害人直接對保險人之請求，仍不脫與受害人、被保險人間同屬侵權行為債之關係之性質。

因此，本案原告直接向責任保險人請求賠償，出於責任保險人係承擔被保險人對原告之債務，其本質為侵權行為所生之債務，故仍應依涉民法第 30 條規定適用到民事訴訟法第 15 條第 1 項規定定國際管轄權之歸屬，即由侵權行為地法院—我國法院一管轄。

綜上所述，我國法院就原告直接向保險人請求賠償，應具有國際管轄權暨國內管轄權。

二、當事人適格

依據海洋污染防治法第 33 條第 1 項規定，船舶對海域污染產生之損害，船舶所有人應負賠償責任。現奧古斯都號貨輪燃油溢出，油污染我國海域，我國自得向「船東」依前揭規定主張損害賠償。

另依中華民國專屬經濟海域及大陸礁層法第 13 條第 2 項規定：「中華民國專屬經濟海域及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，奧古斯都號之船長與輪機長有過失行為致油污染發生，損害我國專屬經濟海域及大陸礁層之天然資源與自然生態，我國自得向船長及輪機長請求應與船東負連帶損害賠償責任。

⁶ 參閱江朝國，保險法基礎理論，瑞興圖書股份有限公司，頁 166~171。

⁷ 參閱王澤鑑，民法總則，91 年 9 月，頁 67。

⁸ 同此見解，參閱前揭註 1 林士淳文，頁 143~144。

⁹ 我國海洋污染防治法第 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或就擔保求償之。」

¹⁰ 參閱林誠二，民法債編總論下冊，瑞興圖書股份有限公司，2001 年 3 月初版，頁 328。

¹¹ 且依最高法院民國 67 年第 3 次民事庭推總會決議決定(一)可知：「債務之承擔，債務人雖有變更，而其債務仍為同一之債務，並非成立新債務，原債務之性質及內容均不變更，且參照民法第三百零三條第一向上段規定.....。」可見最高法院亦持相同見解。

依海洋污染防治法第 34 條規定，「海洋污染損害之賠償請求權人，得直接向責任保險人請求賠償。」，因此，奧古斯都號貨輪燃油溢出污染我國海域，我國自得向責任保險人直接請求賠償。

再者，本造將船東、船長、輪機長及責任保險人全體列為被告，亦屬有據。理由在於，船東除依海洋污染防治法第 33 條第 1 項規定對本件油污染所生之損害負無過失責任外，尚應依中華民國專屬經濟海域及大陸礁層法第 13 條第 2 項及民法第 188 條第 1 項規定，與船長、輪機長就油污損害負連帶賠償責任。因此，此三者依實務見解¹²認應屬「類似必要共同訴訟」類型，有合一確定之必要，且依民事訴訟法第 53 條第 2 款規定，其訴訟標的之權利義務，係本於同一事實上或法律上之原因，得成為共同被告。且責任保險人係承擔船東對我國侵權行為所生之債務。因此，責任保險人之法律地位與船東應相同，故依民事訴訟法第 53 條第 1 款規定，其訴訟標的之權利或義務共同，自得為共同被告。

綜上所述，我國自得向奧古斯都號貨輪之船東、船長、輪機長與責任保險人請求損害賠償，並得將其列為共同被告，而具有當事人適格。

三、準據法之適用

(一) 船東、船長、輪機長部分：

就涉外民事案件選擇準據法之前，須先「定性」，以決定本案之法律關係之性質、法律名詞之含意、概念、範圍及連繫因素等¹³。決定「定性」的學說紛雜，而各學說均有其優缺點，難臻完美，在適用上並無邏輯上之必然，僅有適用上之方便，故學者通說¹⁴認為應採「法庭地法說」為定性之標準。

而本案於我國法院涉訟，依法庭地法說應以我國法所認定之法律關係為準。因此，依我國法判斷，本案之法律關係為出於「侵權行為」而生之損害賠償。

依涉外民事法律適用法第 9 條第 1 項本文規定：「關於由侵權行為而生之債，依侵權行為地法。」我國通說¹⁵認為侵權行為地法，自包括侵權行為結果發生地法在內。而本案之侵權行為地雖位於公海上，但其油污污染結果發生地為我國之海域。因此，本案之準據法係依侵權行為地法，即應以我國法為本案準據法。

(二) 責任保險人部分：

責任保險人係承擔被保險人對受害人之債務，涉外民事法律適用法並無就債務承擔之準據法立有明文，但就債務承擔而言，其涉及對於第三人（此處指責任保險人）以及原債務人之效力問題，為保護承擔債務之第三人利益，應得類推適用涉外民事法律適用法第 7 條¹⁶關於「債權移轉」之準據法適用規定¹⁷定其準據法。

依該規定，債權讓與對第三人之效力，應依原債權成立及效力所適用之法律。而原債權為侵權行為所生之債，即依侵權行為成立及效力所適用之法律定其準據法。

而原債權—侵權行為—之本案準據法為我國法，故就直接向責任保險人請求賠償之準據法亦為我國法。

¹² 參閱最高法院 33 年上字第 4810 號判例。

¹³ 同前揭註 2 林益山書，頁 420。

¹⁴ 參閱前揭註 2 劉鐵錚、陳榮傳書，頁 526。

¹⁵ 參閱前揭註 2 劉鐵錚、陳榮傳書，頁 349~350。

¹⁶ 涉外民事法律適用法第 7 條規定：「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。」

¹⁷ 參閱柯澤東，國際私法，國立台灣大學法學叢書(55)，元照出版有限公司，95 年 9 月最新版，頁 224。其有謂，按債之移轉係保持債權之同一性而將債權移轉於受讓人，故其對第三人之效力若能依原債權之固有法，則第三人之地位，始不受影響，對其之保護將更為周全。

貳、實體面主張

一、奧古斯都號貨輪之船東、船長、輪機長及責任保險人應就我國海域因油污染所生之損害負責：

(一) 船東部分：

1. 船東依海洋污染防治法相關規定應負無過失責任，就油污染所生損害應負賠償責任：

(1) 賠償責任之成立

承前所述，本件應適用我國法為準據法，自得適用我國之海洋污染防治法，而該法第 2 條規定：「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 1 項）於前項所定範圍外海域排放有害物質，致造成前項範圍內污染者，亦適用本法之規定。（第 2 項）」意即在我國專屬經濟海域及大陸礁層上覆水域，排放有害物質致該區域產生污染結果者，皆得適用海洋污染防治法之相關規定。另同法第 33 條第 1 項規定：「船舶對海域污染產生之損害，船舶所有人應負賠償責任。」且同條第 4 項指出，第 1 項所謂之船舶所有人，包括船舶所有權人、船舶承租人、經理人及營運人在內。因此，本造以船東為本案被告，自屬有據。

而在該規定之立法理由有謂¹⁸，該規定參考一九六九年油污染損害民事責任公約（*International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage*）制定，而該公約係採無過失¹⁹概念下的「嚴格責任主義」²⁰，故只要船舶污染海域造成損害，不論有無故意、過失，船舶所有人即應負損害賠償責任。

再者，係爭規定為侵權行為之債，損害賠償請求權之成立，以受有實際損害為成立要件。另，侵權行為之債之成立，尚須行為人之行為與損害結果間，具有因果關係，而通說²¹與實務²²於此認為應採「相當因果關係理論」²³，做為判斷因果關係有無之標準。

承前所述，污染之結果發生於我國海域，自有海洋污染防治法之適用，合先敘明。而本件被告方所有之船舶奧古斯都號貨輪在鄰近我國著名之觀光海域的公海上擱淺，致燃油溢出、油污隨洋流擴散到我國海域之行為，造成我國海域油污染，致我國所有之珊瑚礁死亡、遊客銳減及漁獲減少，使我國因此受有損害。係爭行為造成我國珊瑚礁死亡、且前揭所指之損害皆因係爭船舶擱淺、燃油溢出而污染我國海域所致，依相當因果關係理論可知，因有燃油溢出行為，遂生係爭損害之結果；無此燃油溢出行為，並不生係爭損害之結果，故船東之行為與損害結果之發生具有相當因果關係。並由於船舶所有人係負擔無過失責任，僅須行為人之行為在客觀上被

¹⁸ 其立法理由謂：「本條規定係參考西元一九六九年油污染損害民事責任公約之有關規定。」

¹⁹ 參閱許美玲，載貨證券上免責條款之規制，私立東吳大學中國學術著作獎助委員會叢書之一一二，81 年 12 月，頁 111~112，註 56。其謂，關於責任基礎之型態可分為「過失責任」及「無過失責任」，前者指侵權行為與損害結果之間除須具備因果關係外，加害人主觀尚須具有故意或過失始成立侵權行為。因現代危險事業日益增加，損害事件層出不窮，此等企業活動所致之損害，縱使盡科學上最新之技術亦難完全防範其發生，且一旦發生將造成極大之損害，故造成損害之行為人縱無過失亦應負擔損害賠償責任。傳統侵權行為法制下，損害賠償請求權人必須負擔舉證責任，惟負擔舉證責任之一方經常必須負擔舉證不充分之敗訴責任；若採無過失責任主義，則不論加害人有無故意過失均須負侵權責任，此時便無舉證責任問題，較能保障受害人。「嚴格責任」與「絕對責任」則同屬無過失責任之態樣之一，二者之區別在於，前者仍有免責事由存在之可能，後者則無例外可言。

²⁰ 參閱王敏華、張志清，海洋油污染損害賠償責任之探討，航運季刊，92 年 9 月，頁 14。

²¹ 參閱王澤鑑，侵權行為法(1)，94 年 1 月，頁 217。

²² 參閱最高法院 23 年上字第 107 號判例。

²³ 參閱最高法院 90 年台上字第 772 號判決。相當因果關係係指，有此侵權行為，必生損害之結果；無此行為，必不生此結果之謂。

認定係導致損害結果之發生者，行為人自應就損害結果負擔賠償責任，而該燃油溢出污染我國海域，客觀上確係造成我國受有前揭損害之原因。揆諸前述，船東應就燃油溢出之行爲，對本造負有損害賠償責任。

(2) 損害賠償之範圍與方法：

A. 損害賠償之範圍

在確認被告方應負擔損害賠償責任後，其賠償責任範圍為何？其賠償方法為何？由於海洋污染防治法並未有明文規定，該法第 33 條係參考一九六九年油污染損害民事責任公約制定。因此，似可參照該公約就損害賠償範圍與方法爲解釋。而該公約第 1 條第 6 項²⁴針對「油污損害」定義之規定可知，油污損害係包括「因污染而產生的滅失或損害」與「預防措施費用」。而油污損害賠償範圍應包括積極損害與消極損害在內，皆得求償之。其理由在於，該公約僅指「因污染而生之滅失或損害」，並未限制求償之範圍，在解釋上自應包括所有之損害在內，皆得主張之。

退一步言，縱然認海洋污染防治法未就損害賠償範圍爲規定，而應依該法第 1 條後段適用其他法律之規定。前已敘明油污染所生之損害之性質爲「基於侵權行爲而生之債」，而應適用民法第 216 條第 1 項關於此部分之相類似規定。其謂除法律或契約另有規定外，應以填補債權人所受損害及所失利益²⁵爲限。

是故，本案被告方所有之船舶溢油所致我國海域內珊瑚礁死亡（積極損害）、觀光海域之遊客銳減至稅收減少（消極損害）及漁獲減少（消極損害），依據海洋污染防治法第 33 條立法理由及探求立法者之意旨，前揭損害自包括在一九六九年油污染損害民事責任公約所定之損害賠償範圍之內。或依我國民法第 216 條第 1 項規定，我國海域內珊瑚礁死亡，即屬積極損害之情形（所受損害）；而漁獲減少、稅收及觀光收入之損失，應屬消極損害之情形，因依同法同條第 2 項規定：「依通常情形或依已定之計劃、設備或其他特別情事，可得預期之利益，視爲所失利益。」²⁶即漁獲、稅收與觀光收入之減少，應屬依通常情形可得預期之利益²⁷，而爲第 216 條第 1 項所指之所失利益情形。綜前所述，自可認本造主張之珊瑚礁復育費用、漁業復育費用與稅收及觀光損失，自包括在油污損害賠償範圍之內。

B. 損害賠償之方法

惟一九六九年油污染損害民事責任公約並未就損害賠償之方法爲明文，故依海洋污染防治法第 1 條後段規定，應適用其他法律之規定，而回歸民法相關規定之適用。依民法第 213 條至第 215 條，此爲損害

²⁴ At the Article 1:6 of 1969 International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, it provides that, "Pollution damage' means loss or damage caused outside the ship carrying oil by contamination resulting from the escape or discharge of oil from the ship, wherever such escape or discharge may occur, and includes the costs of preventive measures and further loss or damage caused by preventive measures."

²⁵ 參閱林誠二，民法債編總論上冊，瑞興圖書股份有限公司，2000 年 9 月初版，頁 467。其謂所受損害：「即積極損害，係指現有之法益積極減少。」所失利益：「即消極損害，係指若無歸責原因事實發生而能取得之利益，而因歸責原因之發生，以致無法取得該利益之損害。」

²⁶ 同前揭註文，頁 468。所謂通常情形可得預期之利益，係指依事物之自然趨勢，本可取得之利益，如未取得，即屬所失利益。

²⁷ 我國爲一島國，漁業資源豐富，係爭油污染事故發生於我國海域，依通常情形可判斷，我國漁民本可於該海域取得漁獲，現因污染之發生，而使漁獲減少，自屬民法第 216 條第 1 項所稱之所失利益部分。另，該受污染之海域爲我國著名之觀光海域，爲潛水者之天堂，我國可從遊客之前往旅遊而獲得稅收與相關觀光收入，但現因污染事件致遊客銳減，我國政府因此損失相關稅收與觀光收入，此等損害，係屬依事物之自然趨勢，本可取得之利益，但因事故之發生而無法取得，亦屬所失利益之情形。

賠償方法之規定。且依民法第 213 條第 3 項規定之修正要點可知，我國民法就損害賠償方法，雖以回復原狀為原則、金錢賠償為例外，但有時回復原狀可能緩不濟急，或不能符合被害人之意願。因此，為合乎實際需要，故得使被害人請求回復原狀所必要之費用，以代回復原狀。據此，似已有打破民法就損害賠償方法之原則例外規定，而得使被害人得在回復原狀與金錢賠償中擇一主張之。

本件事實因被告擱淺之船舶船身破裂致燃油溢出，污染我國之海域，使我國著名觀光海岸之海底珊瑚礁大量死亡，被告方不可能於清除油污後，栽植珊瑚礁苗而回復原珊瑚礁之面貌，應屬民法第 215 條所指不能回復原狀之情形。再者，油污染致我國海域漁獲減少，被告方亦無可能於清除油污後，即可使我國海域內之漁群增加，回復原本之漁獲產量，亦屬不能回復原狀之情形。最後，油污使我國該海域之遊客銳減，致該地區之稅收及觀光收入減少，由於該地為著名觀光海域，在經油污染後，該地之生態環境已被破壞殆盡，縱被告方清除油污，亦非短期內可得回復原環境生態，故係爭損害自屬無法回復原狀之情形。綜前所述，應屬民法第 215 條回復原狀之例外規定，而得主張金錢賠償。

縱然本件損害非民法第 215 條所指之不能回復原狀之情形，仍得請求金錢賠償所致之損害。理由在於，依民法第 213 條第 3 項規定，受害人自請求對造支付回復原狀所必要之費用，以代回復原狀。因此，本造請求被告賠償珊瑚礁死亡、漁獲減少與稅收及觀光收入減少之損害，得以金錢賠償以代回復原狀，本造之主張自屬有據。

揆諸前述，不論依民法第 215 條或第 213 條第 3 項規定，被告方自應以金錢賠償作為油污染損害賠償之方法，故被告方自應依訴之聲明內容，向本造賠償珊瑚復育費用 500 萬美元、漁業復育費用 200 萬美元與稅收及觀光收入損失費用 100 萬美元。

2. 縱認船東係負過失責任，其仍應就油污染所生之損害負賠償責任：

退萬步言，縱然如被告方所言，「無過失即無賠償原則」為侵權行為之重要法則，而認海洋污染防治法第 33 條第 1 項應解釋為過失責任之立法例。本造仍認為船東具有過失，須對本造負擔損害賠償責任。

若係過失責任之規定，海洋污染防治法第 33 條第 1 項應如何解釋？倘認為係重大過失²⁸之規定者，通常須法律有明文規定，否則過失責任之規定，係以行為人未盡一般人或善良管理人之注意義務時，即被認為具有過失，而應負責。惟，本造認為，現今航運技術與通訊設備發達，原則上船舶之實際管理雖係由船長為之，但船東就船舶之重大事項之決策，並非全無參與之權，在船舶遭遇海難事故時，除緊急無法與船東聯繫之情形外，船長應會將船舶狀況回報予船東，並詢問其意見，始為決策。因此，船東實質上仍保有監督決策權，且其通常亦具有相當專業知識，理應盡善良管理人之注意義務。再者，民法第 184 條第 1 項前段規定所指之「過失」，依學者通說與最高法院 19 年上字第 2746 號判例可知，應係指欠缺善良管理人之注意義務，故該過失係指「抽象輕過失」之謂。揆諸前述，本造

²⁸ 參閱最高法院民國 42 年台上字 865 號判例：「……為過失為注意之欠缺，民法上所謂過失，以其欠缺注意之程度為標準，可分為抽象的過失、具體的過失，及重大過失三種。應盡善良管理人之注意（即依交易上一般觀念，認為有相當知識經驗及誠意之人應盡之注意）而欠缺者，為抽象的過失，應與處理自己事務為同一注意而欠缺者，為具體的過失，顯然欠缺普通人之注意者，為重大過失。故過失之有無，抽象的過失，則以是否欠缺應盡善良管理人之注意定之，具體的過失，則以是否欠缺應與處理自己事務為同一之注意定之，重大過失，則以是否顯然欠缺普通人之注意定之，苟非欠缺其注意，即不得謂之有過失。」

認為若欲將海洋污染防治法第 33 條第 1 項解釋為過失責任之立法例，則行為人須盡到善良管理人之注意義務，否則即應負擔損害賠償責任。

本件船東就船舶突失動力後，未盡其監督義務，即刻命船長請求拖船協助，而致船舶擱淺、燃油溢出，顯未盡到善良管理人注意義務，應具有過失。且在本造請求移除船貨、抽除船上殘油時，係爭船舶油艙之剩餘殘油仍不斷溢出，但其卻「遲未」進行船舶殘骸移除及抽除殘油之工作，造成我國海域珊瑚礁死亡、漁獲減少與稅收及觀光收入損失等損害，可見其並未盡到善良管理人之注意義務，而具有過失。

且若無該遲延命船長請求拖船協助之行為，船舶必不會擱淺，燃油必不會外洩。而有該遲延請求拖船協助之行為，致生擱淺，必造成燃油外洩。更有甚者，若無遲延移除船舶與抽除殘油之行為，油污染事故應可有效控制，無繼續造成損害之可能；有船東之遲延行為，而使油污損害繼續發生。因此，船東之遲延行為與前揭油污損害間，具有相當因果關係。

再者，除依海洋污染防治法第 33 條第 1 項向船東請求外，依據民法第 188 條第 1 項規定，船東因其受僱人—船長與輪機長—不法侵害他人之權利，故應與受僱人負連帶賠償責任。本件奧古斯都號貨輪之船長與輪機長，其行為該當於中華民國專屬經濟海域及大陸礁層法第 13 條第 2 項侵權行為損害賠償責任，且船東在船舶突失動力之時，並未盡到監督船長與輪機長之責，命其即刻請求拖船協助，以致船舶擱淺、燃油溢出、污染我國海域。因此，僱用人—船東—自應與受僱人負連帶損害賠償責任。

另，係爭損害賠償之範圍與方法，承前所述，依海洋污染防治法與民法之相關規定，自包括珊瑚礁死亡、漁獲減少與稅收及觀光收入損失在內。其損害賠償之方法，得以金錢賠償為之。

綜前所述，縱認本件船東係負過失責任，奧古斯都號之船東亦應賠償珊瑚礁復育費用 500 萬美元、漁業復育費用 200 萬美元與稅收及觀光損失 100 萬美元，本造主張自屬有據。

（二）船長與輪機長部分：

1. 船長部分

（1）船長應負損害賠償責任

基於中華民國專屬經濟海域及大陸礁層法第 13 條第 2 項規定，在中華民國專屬經濟海域及大陸礁層之活動，行為人不得出於故意或過失致損害或破壞天然資源或自然生態，若有此行為時，該行為人與其僱用人應負連帶賠償責任。可知本條文亦屬過失責任之規定，同前文所述，本規定並未明文採重大過失責任之立法例，故應屬抽象輕過失或具體輕過失之立法。而探求本規定之立法意旨，係出於保障我國專屬經濟海域及大陸礁層之天然資源與自然生態，自屬涉及生態資源與環境相關之規定，應屬重大公益之保護。相較民法第 184 條第 1 項前段規定，在歸責一般侵權行為時，亦採抽象輕過失之立法。因此，本規定理應解釋為：行為人須盡善良管理人之注意義務，否則即具有過失。

係爭船舶在冬天、海象惡劣之公海上突失動力，而船長係負責船舶航運之管理，就船舶之通常事務有決策之權，且船長係對船舶具有專業知識及對海洋之變化具有豐富經驗之人，於遭遇海難事故時，船長自應負有緊急應變措施之責，惟其「遲延」發出請求拖船協助，致其漂流到鄰近我國之公海擱淺，船身破裂、燃油大量溢出，燃油污染我國海域，造成珊瑚礁死亡、漁獲減少與稅收及觀光收入損失等損害結果，就一般人角度觀之，亦應即刻請求拖船協助以避免海難事故之發生，該船長又係具有專業知識及經驗

之人，具有優於一般人之判斷能力，自無遲延發出求救之理，故對造之船長自屬具有過失。

另依船員法第 60 條第 2 項規定：「主管機關依法查閱前項船舶文書及文件時，船長應即送驗。」由此可知，船長就船舶文件負有保管及送驗義務。而奧古斯都號船長於下船時，竟未將航海日誌攜帶下船，而航海日誌係獲得船舶航行資訊之必備資料，自屬重要文件，船長有保管之義務。惟船長下船時，竟未將其攜帶下船，其對船舶文件之保管顯有疏失，未盡善良管理人之注意義務。

且依相當因果關係理論，若無船長於船舶突失動力時，遲延發出請求拖船協助，即不會使奧古斯都號擱淺，致使燃油溢出而污染海岸，造成我國海域珊瑚礁死亡、漁獲減少與稅收及觀光收入損失等損害結果之發生；另，基於船長之遲延發出請求拖船協助之行爲，使船舶擱淺、燃油溢出，進而污染我國海岸，造成損害結果。故船長之遲延行爲與油污染損害結果間，二者具有相當因果關係。並且，若無船長未將航海日誌攜帶下船之行爲，亦不會增加油污清除之困難，而使損害擴大；船長未將航海日誌攜帶下船，使我國有關當局無法了解油污事故的起因，增加油污清理之困難，使損害擴大。未攜帶航海日誌下船之行爲與損害間，亦具有相當因果關係。因此，船長依中華民國專屬經濟海域及大陸礁層法第 13 條第 2 項規定，應與船東負連帶賠償責任。

(2) 損害賠償之範圍與方法：

A. 損害賠償之範圍

而其損害賠償之範圍與方法，由於中華民國專屬經濟海域及大陸礁層法並未有所規定。基於該法第 1 條後段規定，自得適用其他有關法律之規定。而海洋污染防治法第 33 條第 1 項為針對我國內水、領海、鄰接區、專屬經濟海域及大陸礁層上覆水域所造成的海洋污染求償規定，雖海洋污染防治法第 33 條之請求對象僅及於船舶所有人，但與本條皆屬海洋污染相類似之損害賠償請求權規定，應可適用之。探究海洋污染防治法第 33 條之立法理由，可知係參照 1969 年油污染損害民事責任公約而定，且承前文所述，可知損害賠償範圍包括積極損害與消極損害，故本造自得向被告中之船長請求珊瑚礁死亡所受之損害、漁獲減少之損害與稅收及觀光收入損失之損害等。

退一步言，縱不依據海洋污染防治法定損害賠償之範圍，仍得依民法第 216 條第 1 項定損害賠償之範圍包括所受損害與所失利益在內。承前所述，珊瑚礁死亡為所受之損害之範圍，漁獲減少與稅收及觀光收入損失則為所失利益。自包括在損害賠償範圍之內，本造自得一併主張之。

B. 損害賠償之方法

基於中華民國專屬經濟海域及大陸礁層法第 1 條後段規定，由於本法未就損害賠償之方法有所規定，自得適用其他有關法律。而民法第 213 條至第 215 條就損害賠償方法有所規定，應得適用之。承前所述，我國損害賠償方法係以回復原狀為原則，金錢賠償為例外。但本案之情形，係屬民法第 215 條所稱之不能回復原狀之情形，已有論述在先，主張被告船長應以金錢賠償本造因其過失行爲所致之油污損害，自屬有據。

退萬步言，倘認不合於民法第 215 條所稱之不能回復原狀之情形，對造亦應依民法第 213 條第 3 項規定，以金錢賠償以代回復原狀。

綜前所述，可知被告船長應以金錢賠償之方法向本造為賠償，且其賠償範圍包括本造因油污污染所生損害與所失利益在內。因此，本造向被

告船長請求賠償珊瑚礁復育費用 500 萬美元、漁業復育費用 200 萬美元與稅收及觀光損失 100 萬美元，自屬有據。

2. 輪機長部分

(1) 輪機長應負損害賠償責任

依中華民國專屬經濟海域及大陸礁層法第 13 條第 2 項規定，在中華民國專屬經濟海域及大陸礁層之活動，行為人不得出於故意或過失致損害或破壞天然資源或自然生態，若有此行為時，該行為人與其雇用人應負連帶賠償責任。承前，其為一過失責任規定，行為人應負善良管理人注意義務，不另贅述。而依海運習慣，輪機長係負責船舶主機之保養與維修。今本件擱淺事故之發生，係出於奧古斯都號輪機長就船舶未為適當之保養維修，而在航行中突失動力所致，輪機長顯未盡到善良管理人之注意義務，因此可認具有過失。

再者，依據相當因果關係理論，輪機長之疏於保養、維修船舶之行為，使船舶突失動力擱淺，在擱淺後必生燃油溢出之情形；且若輪機長皆為適當保養維修船舶，係爭奧古斯都號亦不會於航行途中突失動力遭致擱淺。故，可認為輪機長疏於保養維修行為與油污污染損害結果間，具有相當因果關係。

是故，被告中之輪機長之疏於保養維修船舶之行為，使船舶在航行中突失動力，船舶因而擱淺、燃油溢出、污染海岸，造成我國海域珊瑚礁死亡、漁獲減少與稅收及觀光收入損失等損害，此損害之發生與輪機長疏於保養維修船舶之行為間，具有相當因果關係。且輪機長之行為，具有過失無疑。因此，輪機長對損害之結果應負損害賠償責任。

(2) 損害賠償範圍與方法

承前所述，中華民國專屬經濟海域及大陸礁層法並未就損害賠償範圍與方法為明文規定，自得依據該法第 1 條後段，適用其他相關之法律規定。因此，就損害賠償範圍，得適用海洋污染防治法第 33 條背後之立法意旨或民法第 216 條第 1 項之相關規定；損害賠償之方法，得適用民法第 213 條至第 215 條之規定，其相關論證不另贅述。

是故，輪機長應負損害賠償之範圍，依海洋污染防治法第 33 條第 1 項或民法第 216 條第 1 項規定，應包括珊瑚礁死亡（積極損害、所受損害）、漁獲減少與稅收及觀光收入損失（消極損害、所失利益）等；另依民法第 215 條或第 213 條，應以金錢賠償做為賠償本造之方法。

揆諸前述，本造請求輪機長依中華民國專屬經濟域或大陸礁層法第 13 條第 2 項規定與船東連帶就珊瑚礁復育費用 500 萬美元、漁業復育費用 200 萬美元與稅收及觀光收入損失 100 萬美元負賠償責任，自屬無誤。

(三) 責任保險人部分

基於責任保險人係承擔被保險人—即船東—對受害人之損害賠償債務，在不變更債之同一性前提下，責任保險人對於受害人所應負擔之責，自與船東負同一責任。

現奧古斯都號船東係對我國負擔侵權行為之債，且基於船東侵權行為責任之成立，故責任保險人承擔船東對我國之侵權行為之損害賠償債務。

依據海洋污染防治法第 34 條，海洋污染損害之賠償請求權人，得直接向責任保險人請求賠償，此為直接訴權之規定。因此，我國係本案海洋油污污染損害之賠償請求權人，依法自得向責任保險人請求賠償，本造請求應屬有據。

二、船東及責任保險人就污染損害賠償，不得主張責任限制：

(一) 船東部分

承前所述，本案係以我國法為準據法。綜觀我國現今實定法之規定，關於海洋油污損害之相關規定，不脫規定於海洋污染防治法、中華民國專屬經濟海域及大陸礁層法及海商法中。而其中海洋污染防治法與專屬經濟海域及大陸礁層法，於環境污染損害規定上，相較於海商法應屬特別法，須優先適用。但觀海洋污染防治法與中華民國專屬經濟海域及大陸礁層法中，二者皆無船舶所有人責任限制之相關規範，因此依海洋污染防治法第一條後段：「本法未規定者，適用其他法律之規定。」與中華民國專屬經濟海域及大陸礁層法第一條第二項：「本法未規定者，適用其他有關法律之規定。」就船舶所有人得否主張責任限制，應再適用其他相關法律定之。而海商法即為前揭條文所稱之其他法律規定，故自得探求海商法是否有相關規定，而得加以援引適用。

在我國海商法中，就船舶所有人責任限制之相關規定，係明文規定於第 21 條及第 22 條中，其中第 21 條第 1 項列舉四款得主張船舶所有人責任限制之事由，亦言之，只需符合其中四款情形之一時，即可主張船舶所有人責任限制。而本案中被告方可能主張者，為該條項第 3 款之規定。縱然，誠如被告方所言，其行為合致於海商法第 21 條第 1 項第 3 款之規定，而得主張船舶所有人責任限制，惟其行為仍因該當於同法第 22 條第 4 款之規定，係屬船舶所有人責任限制之例外情形，而不得主張船舶所有人責任限制。

本案中，被告方所有之船舶奧古斯都號貨輪，在鄰近我國著名之觀光海域的公海上擱淺，船身破裂，致船艙內之燃油大量溢出，並隨海流擴散到我國海域，導致我國海域遭受油污污染，該觀光海域之遊客銳減，海底珊瑚礁大量死亡，且沿海漁獲因而減少。係爭損害，係出於奧古斯都號擱淺漏油所致，自屬「油污所生之損害」，合致海商法第 22 條第 4 款之例外情形，而不得主張船舶所有人責任限制。因此，被告方自應依訴之聲明之請求內容向本造為損害之全額賠償，且不得主張船舶所有人責任限制。

另就被告方抗辯依我國海商法第 21 條及相關國際公約得主張責任限制，就海商法部分，本造認為被告方之行為該當於海商法第 22 條第 4 款之例外情形，故縱然其行為該當海商法第 21 條第 3 款之情形，仍不得主張責任限制，已不證自明。再者，被告方主張依據 1976 年海事索賠責任限制公約之規定，其就油污所生之損害，得主張船舶所有人責任限制，就該公約之內容觀之，船舶所有人得主張責任限制無疑。惟，我國並非公約之締約國，依拉丁法法諺謂「條約不使第三者擔負義務亦不給予權利」(Pacta tertiis nec nocent nec prosunt) 原則及 1969 年維也納條約法公約第 34 條¹亦規定：「條約非經第三國同意，不為該國創設義務或權利。」²且依該公約第 26 條³規定：「凡有效之條約對其各當事國有拘束力，必須由各該國善意履行。」揆諸前揭論述可知，若非公約之締約國，自不受係爭公約效力之拘束，無公約上之權利可供主張，亦不用負擔公約所定之義務。

且依我國司法院大法官釋字 329 號解釋文謂：「.....其中名稱為條約或公約或用協定等名稱而附有批准條款者，當然應送立法院審議，其餘國際書面協定，除經法律授權或事先經立法院同意簽訂，或其內容與國內法律相同者外，亦應送立法院覆議。」由此可知，公約欲在我國國內發生效力，皆須經立法院審議通過，始對國內發生拘束力。

¹ At the Article 34 of 1969 Vienna Convention on the Law of Treaties, it provides that, "A treaty does not create either obligations or rights for a third State without its consent."

² 參閱丘宏達，現代國際法，三民書局股份有限公司，90 年 4 月初版，頁 209。

³ At the Article 26 of 1969 Vienna Convention on the Law of Treaties, it provides that, "Every treaty in force is binding upon the parties to it and must be performed by them in good faith."

退萬步言，縱然認為國際條約之制定為國際立法潮流，而應適用之。但由於我國海商法第 22 條第 4 款在修正之時，其考量「油污所生之損害及賠償數額皆非常嚴重及鉅大」，因此為嚴加防範事故之發生，遂有此立法，使船舶所有人不得就油污污染事故所生之損害賠償主張責任限制，此為立法者於立法之際所為之特別考量。再者，若船舶所有人就此類損害任意主張責任限制，形同其無須就油污所生之重大損害負責，而使受害人之權利因而受損。且相較於國際公約之規定，我國海商法第 22 條第 4 款係較為嚴格之規定，對受油污污染損害之人之保障較優，自應適用我國海商法之相關規定，以保障被害人。詳言之，理應尊重立法者審慎考量後之結果，而適用我國海商法之相關規定為是。

是故，被告方所為之抗辯「應適用 1976 年海事索賠責任限制公約之規定，而有責任限制之適用」，一則出於我國並非該公約之締約國；二來，我國立法院亦未就該公約為同意或將其明文立為內國法；再者，此等規定為我國立法者審慎考量後所制定，我國法院自應受我國法之拘束。綜上所述，我國自無遵循該公約之義務，該公約不當然拘束法院，且法院於適用法律上有我國海商法相關規定之義務，因此被告方之抗辯自屬無理由。

（二）責任保險人部分

我國海商法第 21 條第 2 項規定：「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。」因此可主張海商法第 21 條第 1 項之船舶所有人責任限制之人，並不包括責任保險人。承前可知，責任保險人係承擔被保險人（船東）對受害人之債務，其不變更債之同一性，責任保險人承擔被保險人之一切權利義務，自包括得否主張船舶所有人責任限制。而本案中，船舶所有人依海商法第 22 條第 4 款規定不得主張船舶所有人責任限制，因此責任保險人亦承擔船舶所有人之法律上地位，亦不得主張責任限制。

三、船舶殘骸係污染物，被告負移除義務，故本造得請求移除費用，茲述之如下：

承前所述，本件油污污染侵權行為之結果發生地係在我國海域，不論油污污染之行為地是否在公海之上，在準據法之選擇上，自應適用我國法，不另贅述。因此，本件應有我國海洋污染防治法、海商法與民法之適用，合先敘明。而負有移除義務，並應負擔移除費用之人，為船東與責任保險人，其理由為：

（一）船東部分：

1. 船東、船長依海洋污染防治法第 14 條第 2 項與第 32 條第 1 項、第 2 項負有移除船舶殘骸義務

依據海洋污染防治法第 14 條第 2 項規定，造成海洋污染之行為人負有清除污染源之義務；且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，相關費用則由海洋污染行為人負擔之。且船舶所有人及船長於船舶發生海難致污染海域時，有立即採取措施以防止、排除或減輕污染之義務；主管機關於必要時得逕行採取應變措施，所生之費用則由船舶所有人負擔，此據同法第 32 條第 1 項、第 2 項定有明文。

本件事實，奧古斯都號貨輪之船東、船長、輪機長對我國負有油污污染損害賠償責任，前文已有述及，惟前揭行為人是否負有污染物清除責任，首應認定者，應係該爭執之標的是否屬於污染物而定，倘非污染物，則行為人即無清除污染源之義務。但係爭船舶殘骸，應屬污染物無疑，其理由如下：

本例當中，奧古斯都號船身破裂，但船舶並未解體，故船舶殘骸自應包括破裂之船體、油艙、礦砂在內，得將其視為一體。而其擱淺時，油艙內仍有燃油大量溢出，並滿載礦砂。海上之燃油與船舶所載之礦砂，應屬污染物，殆無疑義。而本件船舶殘骸除船身外，尚未與油艙、礦砂分離，在視為一體之情況下，亦得將船舶殘骸視為污染物，分述如下：

(1) 燃油是污染物：

船舶洩油事件中，外洩之燃油乃主要之污染源，油類係結構複雜之碳氫化合物，部分成分具毒性，會造成生物之死亡；部分會形成油污塊，影響水面下的光照，以及水面之溫度變化；油污亦會黏附在生物如鳥類之身上，或使動物誤食，或捕食不易；況且船舶所洩漏之燃油大多屬不易自然分解之物質，難以消散於海洋中，具時間累積性，故燃油應屬污染物。

(2) 礦砂是污染物：

冶礦工業為高耗能、高污染之產業，本例中之貨輪滿載未經冶煉之礦砂，而礦砂之體積小、表面積大，而海水至少含有海鹽之成分，對金屬具腐蝕能力，產生之金屬離子持續污染當地海域水質，珊瑚礁及魚苗都會受到影響。再者，即便認為礦砂非屬直接污染海洋之污染物。僅以該貨輪滿載礦砂之情形，密度極高之礦砂，可能會使海底的珊瑚被壓得連呼救的力氣都沒有，此時係爭船舶所運載之大量礦砂，即應被視為污染物。若不尋求妥善的解決之道，將會造成大面積的「珊瑚墳場」，未來數十年內，沉船區域都不會出現新的珊瑚礁⁴。因此，可認礦砂亦屬污染物無疑。

(3) 破裂之船身是污染物：

船體大部分為金屬所構成，且船身已破裂，金屬與海水之接觸表面積大增，而海水至少含有海鹽之成分，對金屬具腐蝕能力。又船舶在我國著名觀光海域的公海上擱淺，而我國地屬颱風好發之處，船體殘骸經颱風拍打後有斷成數截之高度可能性，殘骸金屬片會隨洋流漂移，導致刮除附近礁岩上的生物及活珊瑚，有嚴重影響珊瑚礁成長之虞。另若殘骸持續破裂為更多之金屬片，金屬片之表面積大增，與具腐蝕性海水接觸之機會亦持續提高，產生之金屬離子持續污染當地海域水質，珊瑚礁及魚苗都會受到影響。故，係爭破裂船身亦屬污染物。

退萬步言，縱然認船舶殘骸不會對海洋造成污染，但由於破裂之船身，尚包括油艙與礦砂，若將其視為一體時，基於船艙之燃油仍持續溢出，礦砂有污染水域、覆蓋我國海域內的珊瑚礁之虞。因此，船舶整體殘骸應被視為一污染物。

綜前所述，本案奧古斯都號貨輪之船舶殘骸，不論係與油艙、礦砂一體視之，或是單獨觀察，皆肯認應屬污染物無疑。船東依海洋污染防治法第 14 條與第 32 條規定，自有清除、排除及減輕污染之義務，倘由主管機關代船東為之者，主管機關得向其請求因此所生之費用。是故，本造向船東請求污染物—船舶殘骸—移除費用自屬有據，對造自應向本造給付船舶移除費用 500 萬美元。

2. 退一步言，縱然認為本件無海洋污染防治法第 14 條與第 32 條之適用，我國主管機關仍得依海商法第 103 條第 2 項規定請求船東支付救助行為之實際支出費用

海商法第五章為海難救助之相關規定。傳統之海難救助，以「無效果無報酬（no cure, no pay）」為請求救助報酬之基本原則，海商法第 103 條第 1 項規定自明。然而此種規範無法鼓勵「有助環境保護，但無實際效果」之救助，為激勵救助人積極投入與環境保護有關之救助，海商法第 103 條第 2 項規定：「救助人所施救之船舶或船舶上貨物，有『損害環境之虞』者，救助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

⁴ 在阿瑪斯號貨輪擱淺漏油事件後六年多，珊瑚協會理事長鄭明修：「阿瑪斯號沉船區的珊瑚覆蓋率只剩百分之一點二，占正常生態區的三十三分之一」。參閱「3 萬噸礦砂壓頂 5 公頃海底煉獄」，中國時報，2006 年 5 月 5 日。

船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。」海商法第 103 條第 2 項規定繼受 1989 年國際救助公約（International Convention on Salvage）而來，就損害環境之虞的解釋上，應無不同。是以針對油污事件環境損害所為之救助措施費用，亦屬於損害賠償項目之一⁵。我國環保機關將船舶殘骸拖至適當海域，而本件船舶殘骸屬於污染物，有損害環境之虞，故我國環保機關得向船舶所有人請求與實際支出費用同額之報酬。

3. 退萬步言，我國環保機關仍得主張民法第 179 條規定，請求船東返還移除船舶殘骸之費用

依民法第 179 條不當得利⁶之規定，無法律上原因而受有利益，致他人受損害者，應返還其利益。本件事實，船東本有移除船舶殘骸（污染物）之義務，但其遲延移除，故經由本造代為移除後，船東免為支付移除船舶殘骸之費用，因而受有利益。因船東受有利益，即本造受有損害。本造所受之損害（代為支付移除費用）與對造所受利益（免為支付移除費用）間，二者具有因果關係。且出於本造就移除殘骸費用，欠缺給付目的，自屬無法律上之原因而為給付。再者，本件事實並未該當民法第 180 條就不當得利成立之消極要件之相關規定。

因此，對造（船東）就本造所請求之船舶殘骸移除費用，成立民法第 179 條不當得利，應負返還義務。

進而依民法第 181 條不當得利返還標的物及第 182 條第 2 項不當得利返還範圍之規定，對造應以原物之價額作為返還之標的物，並返還自受領時所得之利益。故本造請求對造返還船舶殘骸移除費用 500 萬美元，自屬有據。

4. 退萬步言，我國環保機關亦得主張民法第 176 條規定，請求船東償還費用：依民法第 172 條無因管理之規定，未受委任，並無義務，而為他人管理事物者，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。因此，無因管理成立要件上，在客觀上須管理他人事物，且無法律上之義務；主觀上要有為他人管理事物之意思。

本造為對造移除船舶殘骸，在客觀上自屬為對造管理事物，該移除義務本為對造所負擔，並非本造於法律上或契約上之義務；且本造在主觀上有將管理行為所生之利益，歸屬於對造之意思，自有為對造管理事物之意思存在。因此，本造為對造盡船舶殘骸移除義務，當然成立民法上之無因管理。

據此，本造所管理之事務利於對造，但雖違反本人明示或可得推知之意思（船東遲未進行移除工作），而依民法第 176 條第 2 項規定，本件係屬民法第 174 條第 2 項所言，屬為對造盡公益上之義務。由於船舶殘骸仍有燃油溢出，係屬污染物，已如前述，因此船東依法負有移除義務，本造之行為自屬為對造盡公益上之義務。故本造自有民法第 176 條第 1 項之請求權，而得向對造請求因此所支出之必要及有益費用，即本造請求對造一船東一償還船舶殘骸移除費用 500 萬美元，自屬有據。

（二）責任保險人部分

由於責任保險人係承擔船東對本造所生之債務，其論證已如前述，自不待言。因此，依據債務承擔係不變更債之同一性之前提，責任保險人法律上之地位，與船東相較之下，並無二致。

⁵ 參閱林士淳，前揭註 1 文，頁 122。

⁶ 學說上，就不當得利法上是否為無法律上原因，存有統一說與非統一說之爭議。而學者通說與實務係採「非統一說」，而將其區分成「給付型」與「非給付型」不當得利態樣。本件此處應屬給付型不當得利之類型。

是故，船東依據前揭推論，就船舶殘骸負有移除義務，就此所生之費用，船東理應負擔之，職此，責任保險人亦與船東負相同之責。因此本造亦得依海洋污染防治法第 34 條規定，直接向責任保險人請求船舶殘骸移除所生之費用 500 萬美元。

四、船東就船舶殘骸移除費用不可主張責任限制，理由述之如下：

承前所述，本件油污染侵權行為之「結果發生地」係在我國海域，不論油污染之行為地是否在公海上，在準據法之選擇上，自應適用我國法，不另贅述。因此本件應有我國海商法之適用。惟對造雖抗辯得依海商法第 21 條第 1 項第 3 款主張船舶所有人責任限制，但得主張責任限制之前提，須船舶所有人無本法第 22 條第 1 款至第 6 款所指之情形。但，本件船舶殘骸如同本造所言，係屬燃油所生之污染物無疑，因而移除係爭殘骸，即屬因油污所生之損害，即該當於本法第 22 條第 4 款後段之規定，故船舶所有人（船東）就船舶殘骸移除費用不可主張責任限制。

且依據 1969 年干預公海油污事件公約（International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties）之意旨，沿海國就公海上發生之重大意外漏油事故，沿海國得採取必要行動，以防止或減輕對其近海域生態環境的破壞，承認沿海國就公海意外油污事件享有介入權。而本件船舶殘骸尚包括油艙，船舶擱淺之地點位於鄰近我國觀光海域之公海上，該油艙之燃油仍持續溢出，故得將該殘骸視為一油污染物（論證同前），自屬該公約規範所及之對象；再者，船舶殘骸之移除係為防止油污染之持續發生，該事故具有緊迫性，本造之移除殘骸行為，亦未逾越公約所賦予之權力；且基於該公約並未賦予污染行為人有責任限制之權利。故本造之移除船舶殘骸之行為應合於該公約之規定，亦得援引該公約之意旨，認船東不得主張船舶所有人責任限制。如此，在符合國際海洋法之潮流，且國際海事先進國家亦為本公約之簽署國；再者，船東所屬國—賴比瑞亞與責任保險人所屬國—挪威皆為本公約之簽署國，自應認被告方應受本公約意旨之拘束。

另責任保險人係承擔船東所負之債務，並不變更原債務之同一性，故船東對本造所負之法律上地位，責任保險人皆應承擔之。意即，船東就船舶殘骸移除費用不得主張船舶所有人責任限制時，責任保險人亦不得主張之。

揆諸前述，對造依法自應負擔本造移除係爭船舶殘骸所支出之費用—500 萬美元，且不得主張船舶所有人責任限制。另責任保險人如前所述，應與船東負同一責任，亦不得主張船舶所有人責任限制。

五、綜合前述，可知：

依法，對造奧古斯都號貨輪之船東、船長、輪機長與責任保險人應就本造因船舶油污染所生之損害，包括珊瑚礁復費用 500 萬美元、漁業復育費用 200 萬美元與稅收及觀光損失 100 萬美元，負擔損害賠償責任，並如數向本造為賠償；且船東與責任保險人不得主張船舶所有人責任限制。

另船東負有移除船舶殘骸之義務，而本造代其先為移除，船東依法應負擔該移除費 500 萬美元，責任保險人亦負同一責任；且船東與責任保險人不得主張船舶所有人責任限制，自不待言。

故請求法院依本造訴之聲明內容，依法判決。

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 ○○○

