

2008 年理律盃校際法律系所學生模擬法庭

辯論賽題

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。