

專題演講：國際海上油污染的民事責任

主講人：柯澤東名譽教授（臺灣大學法律學院名譽教授）

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，油污染防治及合作

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	溴油 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：

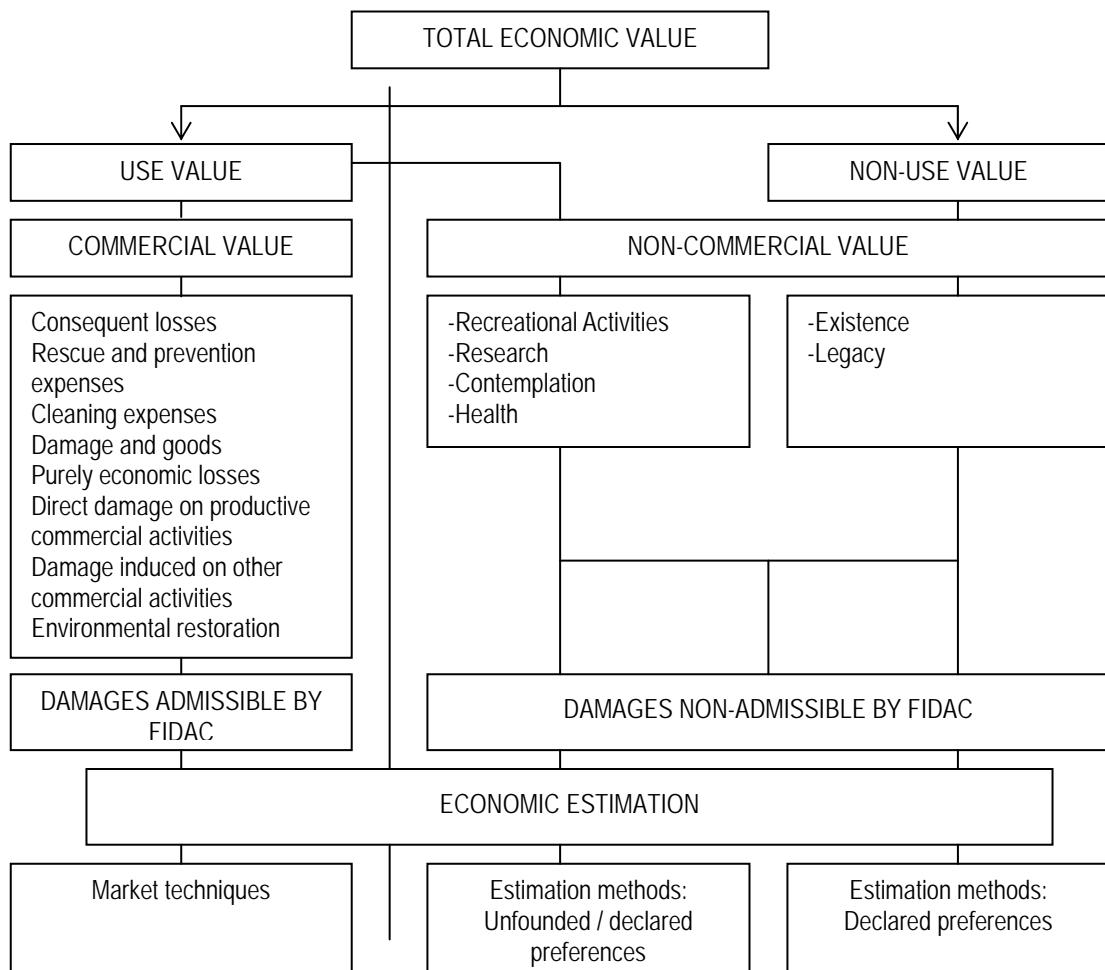
Affected Areas	Ecological imbalance	Consequences for natural patrimony	Ruined maritime richness	Effects on economic activities
140 beaches and 4 natural parks	Alteration of ecosystems Species displacement Changes in production.	Marshes, natural areas, dunes, habitats, and intertidal complexes were all 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)之重大侵權行爲(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 (suède, 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，賠償基金限額節節昇高，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。

ACCIDENTS MARTIME	Torty Canyon 1967	Tanio 1980	Exxon Valdez 1989	Erika 1999	Prestige 2002		
	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、專屬經濟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、或被拖至其他地點遠離海岸，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、潮間帶、油污染對海岸及陸域之擴散與損害之昇高。

(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 FCL(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抵觸之法律。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案之文件資料，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回法庭作成判決，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，縮短訴訟時間在六年間解決重大油污染案件。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。