

辯論賽題目分析

本次辯論賽題目較大之爭點約有 6 個，以下謹針對各爭點之正反意見說明如下：

一、法院管轄：

(一) 原告可能之主張：

- 對船東及船員部分：本件確實之污染行為雖發生在公海，然所謂之侵權行為地包括「一部實行行為」或其「一部行為結果發生」之地（最高法院 56 年台抗字第 396 號判例參照）。本件造成污染之燃油因隨海流擴散並污染我國海域，我國為系爭侵權行為之一部行為結果發生地，從而我國法院自有管轄權。
- 對責任保險人部分：
 - ◎ 只要與侵權行為有關或因某特定侵權行為而生之訴訟，均得由侵權行為地之法院行使管轄權，並不限於以「侵權行為」為請求權基礎之訴訟。本件若無油污侵權事件之發生，原告顯無可能將該責任保險人列為被告，做為求償對象，故原告對於責任保險人之請求仍屬「因該侵權行為所生之事件」，而得由審理同一油污事件之法院一併審理。
 - ◎ 我國法並無關於「不便利法庭原則」之規定。縱須考量審理之便利性，本案不論係就事故地點所受損害之調查，專家之傳訊或復育情形之追蹤等，均以我國法院最便於調查。縱須適用外國法律或我國並未簽署之國際公約，亦非不得採用由外國法律專家出具意見之方法行之，該法院之審理難謂有何不便利。

(二) 被告可能之抗辯：

- 對船東及船員部分：本件之污染行為發生在公海，我國法院不得以侵權行為地為由，主張就本案具有管轄權。目前國際法之趨勢即係將船舶之管理委由船籍國處理，本件污染案自應由船籍國賴比瑞亞審理，較為適宜。
- 對責任保險人部分：
 - ◎ 本件之責任保險人非侵權行為人，原告對於責任保險人之請求係依據海洋污染防治法（下稱「海污法」）第 34 條關於「直接訴權」之規定，其性質應屬「保險金給付請求權」。故原告不得援引侵權行為管轄權之規定，主張該法院對責任保險人亦有管轄權。
 - ◎ 我國已有日益眾多之判決支持「不便利法庭原則」之適用（臺灣臺北地方法院 96 年度保險字第 10 號裁定、94 年度保險字第 23 號裁定、92 年度國貿字第 6 號判決等）。本件之責任保險人於我國境內並無事務所，亦無財產，應訴多有不便，故依該原則，不應認為我國法院為最適宜管轄本案之法院，宜將本案交由責任保險人所在國之法院審理。
 - ◎ 我國非 2001 年國際燃油污染損害責任公約簽約國，對相關條文適用並不熟稔，亦不宜審理本案。

二、準據法

(一) 原告可能之主張：

- 對船東及船員部分：
 - ◎ 與管轄權爭議相同，所謂之侵權行為地應包括「一部實行行為」或其「一部行為結果發生」之地（最高法院 56 年台抗字第 396 號判例參照）。本件受到污染之地點既包括我國海域，當然得適用我國法之相關規定。
 - ◎ 海洋污染之防治涉及我國重大國家政策，應採即刻適用法，亦即直接使用我國「海洋污染防治法」關於污染行為人責任之規定。
- 對責任保險人部分：
 - ◎ 海洋污染之防治涉及我國重大國家政策，應採即刻適用法，亦即直接使用我國「海洋污染防治法」關於對責任保險人得直接請求之規定。
 - ◎ 目前適用之涉外民事法律適用法（下稱「涉民法」）乃民國 42 年所制訂公布，為使法律公布後所發展出來的侵權行為新態樣得以依該法決定應適用之準據法，該法之解釋自然不宜採取過於狹隘之解釋，故應認涉民法第 9 條所訂「關於由侵權行為而生之債」，解釋上包括因侵權行為而生，並與侵權行為之發生有關之債亦包括在內，此由涉民修正草案第 27 條規定侵權行為被害人對賠償義務人之保險人所得主張之直接訴權，其成立與否亦得依「行為地」之法律決定之即可得見。

(二) 被告可能之抗辯：

- 對船東及船員部分：本件之污染行為係發生在公海，而非任一國家之領土或領海內，故應適用相關之油污損害賠償國際公約。
- 對責任保險人部分：本件應先定性，始得決定準據法。原告對於責任保險人之請求相當於代位行使被保險人（即造成污染事故之船舶所有人）對保險公司所得主張之權利，應定性為「因受讓債權契約」所生之請求權。從而法院自應依涉外民事法律適用法第 6 條及第 7 條之規定，以原債權之成立及效力所適用之法律（而非我國法）為其準據法。

三、污染損害賠償責任是否為無過失責任：

(一) 原告可能之主張：

- 海洋污染責任，證明過失不易，且海洋污染防治法並未規定污染行為人需具有故意過失，故為保護海洋資源，應認行為人所負者乃無過失責任。
- 國際公約如「燃油污染民事賠償責任公約」（International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001，尚未生效）、「油污損害民事責任公約」（International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969/1992）及「油污損害賠償基金公約」（International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971/1992，此三者以下合稱「相關油污損害賠償公約」）均採「污染者付費原則」（Polluter Pays Principle），故行為人之賠償責任不以具有故意過失為必要。

(二) 被告可能之抗辯：

- 「無過失即無賠償」為侵權行為法則的重要原則，海洋污染防治之賠償責任既仍為侵權行為之態樣之一，自應以侵權行為人具有故意過失為前提。
- 相關油污損害賠償公約雖採「Polluter Pays Principle」，然其設計上亦搭配行為人之責任上限。立法制度上鮮少要求行為人負擔無過失責任，卻又無責任上限加以平衡者。然我國法對於污染行為人能否主張責任限制並無明文規定，故應認渠等所負之責任並非無過失責任。

四、船東或責任保險人就污染損害賠償能否主張限制責任？

(一) 原告可能之主張：

- 海污法對於污染海洋造成之損害並未訂有賠償責任之上限，海商法第 22 條第 4 款甚至明訂因油污所生損害之賠償不適用責任限制之規定。

(二) 被告可能之抗辯：

- 依相關油污損害賠償公約之規定，油污染行為人對於因油污染所生損害之賠償均得主張責任限制。且我國法對於油污染行為人如課以無過失責任，更不應自外於國際法原理（如相關油污損害賠償公約），而認渠等不得主張責任限制。
- 海商法第 22 條第 4 款規定因油污所生損害之賠償不適用同法第 21 條關於責任限制之規定，乃立法技術上之瑕疵。蓋該法乃係沿襲「海事債權責任限制公約」（Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976）第 3 條(b) 款之規定，然該公約將油污所生損害之賠償責任排除於船舶所有人責任限制之規定，係為適用 1969 年「油污損害民事責任公約」及該公約其後之修正議定書所定之不同責任限額，而非排除污染行為人主張責任限制之權利。

五、船舶殘骸是否屬污染物，而得由主管機關請求船東賠償移除殘骸之費用？

(一) 原告可能之主張：

- 海污法第 32 條：船艙內之油料技術上未必能做到完全之移除，故仍有造成二度污染之風險。且船舶殘骸覆蓋海床，對於魚類之棲息有不良影響，難謂非屬「污染物」，故依海污法第 32 條之規定，主管機關仍得命採取必要之應變措施，包括移除殘骸。
- 海污法第 25 條：船舶殘骸縱已非船舶，亦屬人工構造物。船舶所有人將該等殘骸棄置於海洋，主管機關即得依海污法第 25 條準用同法「防止海上處理廢棄物污染」一章之規定，命船舶所有人移除之。

(二) 被告可能之抗辯：

- 船體殘骸不若油料或其他化學物質，可能釋放出不利生物之物質，因此船體殘骸非海污法所指之「污染物」，船舶所有人自無移除該殘骸之義務。
- 縱認主管機關得援引海污法規定，主張船舶所有人有移除殘骸之義務，主管機關請求代為執行所支出之費用，性質上亦屬公法行為而應由行政法院管轄，原告此部分請求非普通法院所得審理之範圍。

六、船東就船舶殘骸移除費用，能否主張責任限制？

(一) 原告可能之主張：

- 主管機關係依海污法之規定，以「船舶殘骸仍有造成污染之虞」為由，責令船東移除殘骸；並非依據商港法等其他規定令其移除。而海污法下並無責任限制之規定，海商法復明文排除關於因海污所生損害之賠償適用責任限制之規定，故船東就船骸移除費用不得主張責任限制。

(二) 被告可能之抗辯：

- 我國海商法第 21 條第 1 項第 3 款已明文規定，船舶所有人對於因沈船打撈移除所生之債務得主張責任限制，該規定於本件請求中自有適用。
- 諸如「船舶所有人責任限制」第 1 條第(1)項第(c)款(Convention on the Limitation of Liability of Owners of Sea-going Ships, 1957)及「海事債權責任限制公約」第 2 條第(1)項第(d)款等國際公約，對於船舶移除所生之債務向來認為得以主張責任限制，本件自無不許適用之理。