

船舶油污損害民事責任研析

陳駿賦

目 次	
壹、概論	肆、二〇〇一年國際燃油污染損害民事責任公約
貳、國際油污損害民事責任公約	一、燃油公約制訂的目的與其背景
一、一九六九年國際油污損害民事責任公約	二、燃油公約規制的樣態
二、一九七六年油污議定書	三、公約中其他相關制度
三、一九八四年油污議定書	四、小結
四、一九九二年油污議定書	伍、阿瑪斯號油污案的檢討
五、二〇〇〇年油污修正書	一、海商法第二十二條第四款的檢討
六、小結	二、海洋污染防治法相關規定的省思
參、國際油污損害賠償基金	三、阿瑪斯號油污案選法的問題
一、一九七一年設立國際油污損害賠償基金公約	四、阿瑪斯號案相關賠償費用的問題
二、一九七六年基金議定書	五、阿瑪斯號案與相關國際公約的牽連
三、一九八四年基金議定書	六、小結
四、一九九二年基金議定書	陸、結論
五、二〇〇〇年基金修正書	
六、小結	

關鍵詞：海商法、國際私法、環境法、條約法、船舶油污損害、限制責任、損害賠償。

Keywords: maritime law; conflict of laws; choice of law; environmental law; oil pollution from ships; limited

* 國立中正大學法律研究所博士生。

** 本文感謝匿名審稿老師所惠賜的寶貴意見與鼓勵，使作者受益良多；惟受限於貴刊篇幅限制，本文得以再增補的空間著實不大，望師長海涵。最後，再次推崇審稿老師提攜後學的朗朗襟懷與央央風範，實為吾輩楷模。

liability of shipowner; civil liability for oil pollution damage.

中文摘要

自從西元一九六七年三月十八日，發生『托利·勘庸』號(Torry Canyon) 油品污染事件以來，引發國際間對於船舶油品污染的重視。國際間的立法紛紛出現，期望建構完善的制度來因應。本文的研究著重於民事賠償的相關議題，介紹並剖析現行的國際油污損害民事責任公約與國際油污損害賠償基金公約；同時，也引進二〇〇一年國際燃油污染損害民事責任公約與國際船貨移除公約草案。

二〇〇一年希臘籍阿瑪斯號(Amorgos) 散裝貨輪載運鐵砂六萬多噸，於同年一月十三日晚間在台灣鵝鑾鼻東方二十至二十五浬處發生燃油外洩，造成台灣墾丁國家公園所屬龍坑生態保護區附近的珊瑚礁與鵝鑾鼻沿海地區嚴重污染，此為台灣有史以來最嚴重的船舶油污事件，造成社會輿論的關切。而早在阿瑪斯號貨輪發生之前，台灣於一九九九年已經全面翻修『海商法』，並於二〇〇〇年制訂通過『海洋污染防治法』；然而，阿瑪斯號案件，並未因此而獲得一個令民眾滿意的處理。本文將對於阿瑪斯號案的處理流程，進行檢討與批判，尤其是針對船貨殘骸移除的爭點部分，凸顯政府與船東間協議內容的荒謬性。

通常海事案件皆為具備涉外因素的國際案件，國際私法在類此事件中，扮演著重要的角色；尤其是我國自一九七一年退出聯合國以來，無法參與相關國際公約的簽署，衝突法則的靈活運用更是顯得重要。在實體法律修正速度不夠快速或完整的狀態下，透過衝突法則的選法，是唯一能使個案適用先進的國際公約或相

關締約國家國內法的機會，以求得個案具體妥當性的實現。本文的研究，透過對於阿瑪斯號案的檢討，來審視我國涉外民事法律適用法暨其研議中的修正草案；並進行我國海商法、海洋污染防治法與相關公約的比較，以明其得失。期望為完善我國的海事法律制度，做出一點微薄貢獻。

Abstract

The increasing seaborne transport of oil constitutes a growing pollution risk to the seas and oceans. Large spills of oil in water area inflict serious damage and attract public interest. Therefore, most public attention is focused on these accidents.

The most important regime of compensation for oil pollution from ships is the system of compensation established by the Civil Liability and Fund Conventions, created after the world's first major oil spill, the Torrey Canyon incident in 1967.

The Civil Liability Convention was adopted to ensure that adequate compensation is available to persons who suffer oil pollution damage resulting from maritime casualties involving oil-carrying ships.

The main purpose of the Fund Convention is to provide compensation for pollution damage to the extent that the protection afforded by the 1969 Civil Liability Convention is inadequate.

At the time when the Civil Liability Convention of 1969 CLC was being drafted it was recognized that there was a gap in the pollution liability and compensation regime in that the CLC covered pollution from persistent oil carried as cargo but not persistent oil carried in the form of bunkers. Recently, oil spills from bunker tanks have attracted the attention of maritime industry. For filling the gap, the IMO has completed a draft of International Convention On Civil Liability For Bunker Oil Pollution Damage, 2001.

Meanwhile a draft of wreck removal convention (WRC) is being developed by the Legal Committee and will be ready for consideration by a Diplomatic Conference in the 2004-2005 biennium.

The WRC is intended to provide international rules on the rights

and obligations of States and shipowners in dealing with wrecks and drifting or sunken cargo which may pose a hazard to navigation and/or pose a threat to the marine environment. The draft Convention currently being considered by the Legal Committee is intended to clarify rights and obligations regarding the identification, reporting, locating and removal of hazardous wrecks, in particular those found beyond territorial waters.

The Amorgos accident is the worst maritime oil spill in Taiwan. About 1,150 tons of fuel oil gushed out of the Amorgos when the Greece-registered ship carrying 60,000 tons of iron ore ran aground off the Nation Kenting Park on January 14, 2001. The shipowner of Amorgos would like to take the full responsibility of cleaning up the spilled oil, nevertheless assert having limited responsibility of removing the wreck, which means that Taiwan should pay extra part of charges. Is it really reasonable and legal according to the Taiwan admiralty law, when the wreck-removing contract was concluded just by the shipowner and the third party? Could the shipowner enjoy limited responsibility, and should Taiwan innocently pay extra part of wreck-removing charges? I think the answer is not absolutely yes.

This research is intended to introduce the relative conventions mentioned above, and look for the answers to all disputes (including conflict of laws) arising from the Amorgos accident.

壹、概 論

西元一九六七年三月十八日，利比亞籍的油輪『托利·勘庸』號 (Torry Canyon) 在英吉利海峽觸礁，船體斷裂。船上所運載的十二萬噸原油，約有六萬噸流入海洋，造成英國南方海岸、法國北方海岸與荷蘭西部海岸嚴重遭受污染。為減少損害的擴大，英國政府派出飛機將船舶殘骸炸沈，並藉此將油輪上的原油燃燒消耗。此次事件預估造成損害高達 1500 萬美元，嗣後由美國法院進行審理此案。而根據當時美國一九五一年的責任限制法，對

於船舶所有人責任制度採取船價主義¹，而該次事件中僅有一艘價值 50 萬美元的救生艇獲得保存。最後，該事件以 300 萬美元達成和解而落幕，但事件受害人僅得到五分之一的賠償額。『托利·勘庸』號（Torry Canyon）油污事件，引發海商法學界兩個議題，意即沿岸國家是否有權對於公海上的油污事件實行管轄，以及如何確保油污事件的受害人獲得一個充分且合理的賠償。基此，在國際海事組織（IMO）與各國的協力下，針對上述兩大議題，在一九六九年十一月二十九日通過《國際干預公海油污事件公約》與《國際油污損害民事責任公約》。

二〇〇一年希臘籍阿瑪斯號（Amorgos）散裝貨輪載運鐵砂六萬多噸，從印度出發途經新加坡補給燃油，欲至目的港中國江蘇南通港。阿瑪斯號貨輪於同年一月十三日晚間在台灣鵝鑾鼻東方二十至二十五浬處發生機械故障而失去動力，隔日並因為觸礁而擱淺。雖然船上海員全數獲救，但是貨輪上的燃油卻嚴重外洩，造成台灣墾丁國家公園所屬龍坑生態保護區附近的珊瑚礁與鵝鑾鼻沿海地區嚴重污染，此為台灣有史以來最嚴重的船舶油污事件，造成社會輿論的關切。而早在阿瑪斯號貨輪發生之前，台灣於一九九九年已經全面翻修『海商法』，並於二〇〇〇年制訂通過『海洋污染防治法』；然而，阿瑪斯號案件，並未因此而獲得一個令民眾滿意的處理。究竟問題出在哪裡，這將是本文意欲追尋的另一個解答。

¹ 『所謂的船價主義係指船舶所有人責任，原則上以航海終了時海產之價格為限，負人的有限責任。唯船舶所有人亦得不提供海產價格，而將海產委棄與債權人為自己利益所選定之受託人而免其責任。』節錄自賴來焜，最新海商法論，台北：神州圖書出版有限公司，2002年1月，頁132。

貳、國際油污損害民事責任公約

一、一九六九年國際油污損害民事責任公約

(一)公約適用範圍

1.適用公約的船舶

適用公約的船舶係指任何事實上運載散裝油品為貨物的海運船舶及任何型態的海上運輸艦艇²。公約法文中特別強調必須是運載『散裝油品』(in bulk)，意即用以排除桶裝、罐裝油品的運輸船舶；同時，只要是實際上正在從事油品散裝運輸的船舶，不論其平常是否專為運油船舶，皆適用本公約。必須注意的是，儘管是平常運油專用的船舶，若僅是空載航行或本次實際上未載運油品，則不適用本公約（此點，在嗣後一九八四年與一九九二年的議定書中有所修改，容後詳述）。

2.適用公約的油品

船舶所運載的油品，包括任何『持久性的油類』，公約中例示如下的油類：原油、燃料油、重柴油、潤滑油以及鯨油，其中除了鯨油是動物性油品之外，其餘所例示的油品皆為碳氫化合物的持久性油類。而此類的油品，不論是做為貨油（當作是貨物運送）或是燃油（置於燃料庫為動力），皆為公約所稱的油品³。

² International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 (hereinafter referred to as 1969 CLC) Article 1(1).

³ 1969 CLC Article 1(5).

(二)賠償責任主體

對於油污事件必須負擔損害賠償責任的人，為「船舶所有人」；依照公約的規定，所謂的船舶所有人，其意指登記享有船舶所有權者；如果實際上欠缺此種登記，則是指實際擁有該船舶的人。在私有船舶從事營運的情形下，除船舶所有權人之外，任何型態的僱船人皆不負擔油污賠償的責任風險。

(三)船舶油污損害的限制責任制度

1.高額限制責任

船舶所有人對於油污事件所須擔負的責任，並非無限責任，而是一種特別為之規範設計的限制責任。而一九六九年公約所規制的限制責任，限定為按船舶噸位計算，每一噸的計價為 2000 法郎；同時，賠償總額不得超過 2 億 1 千萬法郎⁴。

2.主張限制責任的前提要件

(1)船舶所有人無故意或過失

如果油污事件是由於船舶所有人的實際過失或暗中參與（故意）所造成，則船舶所有人不得主張限制責任⁵；換言之，即船舶所有人對於該油污事件具備主觀上的故意或過失者，不受法律的保護，無權享有限制責任的利益。但是在嗣後的公約議定書中，對於此點有所變革，改採較為寬鬆的規定，只有在船舶所有人主觀上具備故意或重大過失時，始喪失主張限制責任的權利。

⁴ 1969 CLC Article 5(1).

⁵ 1969 CLC Article 5 (2).

(2) 提存限制責任總額基金

此外，欲主張限制責任的船舶所有人，必須在訴訟繫屬國的法院或相關主管機關，提存相當其責任限度總數的基金，來做為擔保。原則上，具備合法地位的索賠人，嗣後將依照其債權額比例分配船舶所有人提存的該筆基金⁶。

(四) 強制保險制度

依照公約的規定，在締約國內登記載運 2000 噸以上散裝貨油的船舶，船舶所有人必須強制進行保險或取得其他財務保證。締約國應對每一船舶頒發一項證書，證明該船已經按照公約規定辦理油污強制保險或已取得其他財務擔保。若船舶未取得國家認證證書者，各締約國不得允許該船舶從事營運，以貫徹強制保險與強制擔保制度⁷。

(五) 直接訴訟制度

關於油污損害的任何索賠，受害人可以直接向承擔船舶所有人油污損害賠償責任的保險人或其他提供擔保的保證人提出訴訟。在上述情況下，不論船舶所有人是否具備故意或過失，身為被告的保險人或保證人可以直接援用公約第五條第一款所設定的限制責任。並且，被告可以進一步地援引船舶所有人本人有權主張的種種答辯。

⁶ 1969 CLC Article 5 (4).

⁷ 1969 CLC Article 7 (10).

二、一九七六年油污議定書

由於以金法郎來計算船舶所有人責任限額的方式，在實務運作上逐漸產生一些問題。所以，一九七六年油污議定書，改用 SDR (Special Drawing Right)⁸來作為計價的單位。因此，船舶所有人對於油污事件所須擔負的限制責任，更改為按船舶噸位計算每一噸為 133SDR；但是，賠償總額不得超過 1400 萬 SDR⁹。

三、一九八四年油污議定書

一九八四年油污議定書，其主要目的在於修正公約適用的範圍與提高限制責任的額度。大體上而言，一九八四年議定書算是相當完善的規範；可是，該議定書嗣後並未正式生效。其主要的的原因是，當時身為國際間主要的油品輸入國美國並未簽署該議定書，美國自行訂立了一九九〇年油污法來處理船舶油污的案件。

一九八四年議定書雖然在實際上僅為一張未生效的廢紙；然而，其絕大部分的規範，皆被爾後的一九九二年油污議定書所承襲，幾乎是沒有差異存在。略述其內容如下：

⁸ SDR 即為國際貨幣基金組織 (International Monetary Fund) 所規定的特別提款權，它的換價比率是每日浮動的，由專家匯集相關數據精算求出的結果；因此，也比較符合公平的原則，避免因為匯率波動產生不合理的計算數據。SDR 的每日換價比率，會由國際貨幣基金組織公布，可以在其官方網站上找到。(<http://www.imf.org/>)

⁹ Protocol to the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1976 (hereinafter referred to as 1976 CLC Protocol) Article 2 (1).

(一)公約適用範圍的變革

1.適用公約的船舶

適用公約的船舶，是指為運輸散裝貨油而建造或改建的任何類型的海船和海上運輸工具；申言之，只要是『油輪』，則不論其是否實際上有無承運貨油（包括空載而行的油輪），都是公約中適格的船舶。而一艘能夠載運油品和其它貨物的船舶，僅在其實際上運載散裝貨油時，以及在進行這種運輸之後的任何航次中，方能被視為一艘適格的船舶，但是，若能舉證證明前述船舶上已不再裝有散裝油類的殘餘物者，則排除公約的適用¹⁰。

2.適用公約的油品

是指任何具備持久性的碳氫化合物油類，例如：原油、燃料油、重柴油和潤滑油，而此類的油品，不論是做為貨油（當作是貨物運送）或是燃油（置於燃料庫為動力），皆為公約所稱的油品¹¹。值得關注的是，一九八四油污議定書中，將屬於動物性的鯨油，正式排除於公約適用的範圍之外。

(一)明文排除非屬公約的責任主體

原則上，應擔負油污損害賠償責任的主體，仍僅為船舶所有權人。受害者不得向下列的人員請求損害賠償：

- 1.船舶所有人的受僱或代理人，或船員；
- 2.引航員或為船舶提供服務的非屬於船員的任何其它人；

¹⁰ Protocol to Amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1984 (hereinafter referred to as 1984 CLC Protocol) Article 1 (1).

¹¹ 1984 CLC Protocol Article 2 (2).

- 3.任何傭船人（於此意指任何型態的傭船人，包括光船承租人）、船經理人或營運人；
- 4.經船舶所有人同意或根據有關主管當局的指令進行救助作業的任何人；
- 5.採取預防措施的任何人；
- 6.第（3）、（4）、（5）項中提及的所有受僱人或代理人；除非損害是基於他們本人的故意所造成，或是明知可能造成這種損害而毫不在意的作為或不作為所引起¹²。

（三）提高限制責任的額度

鑑於時空環境的變遷，為使油污事件的受害人獲得合理與充分的賠償，一九八四年議定書將船舶所有人的限制責任額度提高。其限制責任額度的計算如下¹³：

- 1.不超過 5000 噸的船舶，其責任限額為 300 萬 SDR；
- 2.超過 5000 噸的船舶，其責任限額以 300 萬 SDR 為基準，每增加一噸，則額外增加 420SDR；
- 3.但是，限制責任總額，無論在任何情況下均不得超過 5970 萬 SDR。

（四）放寬主張限制責任的前提要件

一九八四年議定書第六條第二項規定¹⁴：『如經證明油污損害是由於船舶所有人本人故意或重大過失的行為或不作為所引起者，船舶所有人便無權按照本公約主張限制其責任。』此一要件，

¹² 1984 CLC Protocol Article 4 (2).

¹³ 1984 CLC Protocol Article 6 (1).

¹⁴ 1984 CLC Protocol Article 6 (2).

較諸原一九六九年公約第五條第二項的規定：『如果油污事件是由於船舶所有人的實際過失或暗中參與（故意）所造成，則船舶所有人不得主張限制責任』，一九八四年議定書採取較有利於船舶所有人的規定，必須是出自於船舶所有人本人的故意或重大過失引發的油污事件，始喪失其主張限制責任的資格；換言之，如果是出於一般過失所引起的事件，則船舶所有人仍然可以主張限制責任。

四、一九九二年油污議定書

如本文前面所提，一九八四年油污議定書並未正式生效；但是，國際社會在嗣後又制訂了一九九二年油污議定書，其實質內容與一九八四年議定書絲毫不差，故而於此不再重複贅述。一九九二年油污議定書採取較為寬鬆的生效要件，即只要有十個國家簽署或加入後十二個月即生效（但是，其中必須包含四個擁有 100 萬噸油輪的國家）¹⁵。一九九二年油污議定書在一九九六年五月三十日已經正式生效，目前已有美國、法國、德國、日本、挪威、瑞典、丹麥等 87 個簽署國，締約國的船舶總噸位合計高達全球 91.25%，足見其被接受的程度非常高，其重要程度已然不在話下¹⁶。

¹⁵ 1992 CLC Protocol Article 13 (1).

¹⁶ Summary of Status of Conventions as at 30 September 2002, available at http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=247 (the latest visited 2002/10/23).

五、二〇〇〇年油污修正書

針對一九九二年油污議定書的規定，在二〇〇〇年十月十八日制訂了一份油污修正書，對於船舶所有人的限制責任額度做出如下的調整：

1. 5000 噸以下的船舶，其責任限額為 451 萬 SDR；
 2. 總噸位超過 5000 噸，且 140,000 噸以下的船舶，其責任限額以 451 萬 SDR 為基準，每增加一噸，則額外增加 631SDR；
 3. 總噸位超過 140,000 噸的船舶，其責任限額為 8977 萬 SDR¹⁷。
- 此份修正書預計將在二〇〇〇年十一月一日生效。

六、小結

從一九六九年國際油污損害民事責任公約暨其議定書中，我們可以歸納出船舶油污損害民事賠償制度的幾個原則與特色：

(一)嚴格的無過失責任制度

通常船舶油污所造成的損害，對於自然生態環境而言，有著相當大的影響，具備著濃厚的公益色彩；此外，油污損害對於相關受害人而言，是非常殘酷的，通常令其不堪承受。所以，在法制的設計上，課與船舶所有人最嚴格的無過失責任；換言之，無論船舶所有人在主觀上是否具備故意或過失，除具備特殊的免責事由外，只要一發生船舶油污事件就必須擔負賠償責任。

¹⁷ IMO Overview on Oil Pollution Damage, available at <http://www.imo.org/home/asp> (the latest visited 2002/10/10).

(二)高額的限制責任

雖然法律課與船舶所有人嚴格的無過失責任，但是在另一方面亦賦予船舶所有人有主張限制責任的權利；這是法律在一方面以嚴苛，另一方面又放鬆的作法，此乃為尋求利益的均衡與公平性，並避免扼殺航運的發展。無論如何，油污事件中的限制責任，其額度較一般的海事限制責任而言，是顯然高出許多的。此外，欲主張限制責任者，仍然必須具備一些前提要件：第一，船舶所有人必須非出於故意或重大過失，倘若具備此主觀要件則喪失主張限制責任的權利；第二，船舶所有人必須事先提存與限制責任總額相當的基金於法院地，否則亦不得享有主張限制責任的權利。

(三)強制保險與直接訴訟制度

船舶所有人對於船舶油污事件，必須事先依法進行強制投保或取得其他財務保證，這是為了分攤油污損害的高額風險，以期事後能使受害者獲得較充分的賠償。並且，關於油污損害的任何索賠，受害人可以直接向承擔船舶所有人油污損害賠償責任的保險人或其他提供擔保的保證人提出訴訟。

參、國際油污損害賠償基金

自從一九六九年國際油污損害民事責任公約確立了國際間油污損害賠償責任之後，雖然採用了高額的賠償制度，但在重大油污事故發生時，受害人並不一定能夠獲得完全且充分的賠償；同時，在實行嚴格的無過失責任與強制保險制度下，加重了船舶所有人的額外經濟負擔。為使油污事件受害人的損害得以獲得完

全且充分的賠償，並降低船舶所有人的額外經濟負擔，在一九六九年國際油污損害民事責任公約通過的同時，各國即同時決議應設立一個國際基金來進行運作，以求達成前述的目標¹⁸。於是，在一九七一年完成了設立國際油污損害賠償基金公約，其後配合國際油污損害民事責任公約的不斷修訂，也產生一九七六年基金議定書、一九八四年基金議定書、一九九二年基金議定書與二〇〇〇年基金修正書。

一、一九七一年設立國際油污損害賠償基金公約

一九七一年設立國際油污損害賠償基金公約（International Convention on Establishment of An International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971）於一九七一年在布魯塞爾通過，且於一九七八年十月十六日起正式生效。

基金設立的目的主要有兩個¹⁹：

1. 在國際油污損害民事責任公約無法提供賠償的範圍內，對於受害人儘可能地提供完全且充分的賠償；
2. 適度地分擔船舶所有人的額外經濟負擔。

基金款項的來源採行攤款制度，意即由締約國內每年進口石油超過 15 萬噸的石油公司分攤繳納²⁰。採取這樣的石油公司攤款制度，主要是考量在國際海洋石油運輸中，從中獲得利益者，除

¹⁸ See Resolution on Establishment of an International Compensation Fund for Oil pollution Damage. 收錄於游啟忠主編，海商法國際公約集，台北：五南圖書出版有限公司，2000年1月，頁408-411。

¹⁹ International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971 (hereinafter referred to as 1971 FUND) Article 2 (1).

²⁰ See 1971 FUND Article 10 — Article 15.

了船舶所有人之外，石油公司也是最大的獲利贏家；在正常的營運狀況之下，船舶油污事件並非任何一方所樂見，若僅由船舶所有人來負責善後的賠償，似乎不太合理。基於前述的考量，於是乎基金款項的來源，便加諸於石油公司，至令其分攤部分賠償與補償，以減輕船舶所有人的負擔，同時回饋於油污事件的受害人，對於整體環境生態的回復而言，也算是做出一些貢獻與回饋。

二、一九七六年基金議定書

一九七六年基金議定書的主要修正內容是，將基金賠償與補償的合計上限額改為 3000 萬 SDR，基金大會可調漲的上限額為 6000 萬 SDR；基金對於船舶所有人或其保證人補償計價方式，改為按照船舶噸位每噸以 100SDR 計算，超過前述計價的賠償額部分，與賠償總額超過 833.3 萬 SDR 的超出部分，兩者比較取其較小者，為基金應補償的數額，基金補償的總額不得超過，按照船舶噸位每噸以 133SDR 計算的金額或總補償額 1400 萬 SDR，兩者中以其數額較小者為比價標準；此外，有關基金攤款制度中的落干計價單位，亦改為使用 SDR 為標準，於此不贅²¹。

三、一九八四年基金議定書

一九八四年的基金議定書²²，與一九八四年油污議定書同時

²¹ Protocol to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1976 (hereinafter referred to as 1976 FUND Protocol) Article 3.

²² Protocol to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1984 (hereinafter referred to

通過，但其命運相同，皆因為主客關因素的不配合而未能生效，僅為一張廢紙。一九八四年議定書主要的表現，是在於擴張公約適用的範圍至專屬經濟區、提高基金賠償的額度、取消對於船舶所有人與其保證人的補償制度。該份議定書可說是非常劇烈的改變，雖一直未能生效，但其實質內容皆被嗣後的一九九二年基金議定書所承繼。

四、一九九二年基金議定書

一九九二年基金議定書將基金賠償額度提高，原則上每一油污事件以 1.35 億 SDR 為最高上限；只有在符合特定的要件下（意即同時有三個締約國涉案，且該三國前一年度合計進口油品達 6 億噸），始可將基金上限額提高為 2 億 SDR²³。同時；一九九二年基金議定書取消對於船舶所有人與其保證人的補償制度²⁴，亦為一項新的變革。

五、二〇〇〇年基金修正書

針對一九九二年基金議定書的規定，在二〇〇〇年十月十八日制訂了一份基金修正書，將基金賠償上限額調漲為 2.03 億 SDR；只有在符合特定的要件下（意即同時有三個締約國涉案，且該三國前一年度合計進口油品達 6 億噸），始可將基金上限額

as 1984 FUND Protocol)

²³ 1992 FUND Protocol Article 6 (3).

²⁴ 1992 FUND Protocol Article 7.

提高為 3.0074 億 SDR²⁵。預計此份修正書將在 2003 年 11 月 1 日正式生效。

六、小結

一九七一年設立國際油污損害賠償基金公約暨其議定書，主要是用來補充國際油污損害民事責任公約的不足，在無法根據該公約提供賠償的範圍內，對於受害人儘可能地提供完全且充分的賠償。我們可以從其中窺見基金公約彰顯的原則與特色：

(一)完全與充分的賠償

油污事件往往對於受害者而言，是相當慘痛的損失，同時也是對於自然生態的嚴重破壞。而國際油污損害民事責任公約在某種程度上施行限制責任制度，對於受害者的賠償與環境的回復可能不充分。所以，油污基金公約即是基於這種『完全與充分的賠償原則』而制訂；雖然，在現實上基金公約採行的賠償制度，也並非是完全的無限賠償責任；但是，該公約的主要精神仍是值得讚揚且不被埋沒的。

(二)貨主分攤油污損害原則

國際油污賠償基金款項的來源採行攤款制度，意即由締約國內每年進口石油超過 15 萬噸的石油公司分攤繳納。採取這樣的石油公司攤款制度，主要是考量在國際海洋石油運輸中，從中獲

²⁵ IMO Overview on Oil Pollution Damage Fund, available at http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?topic_id=256&doc_id=661, (the latest visited 2002/10/23).

得利益者，除了船舶所有人之外，石油公司也是最大的獲利贏家；在正常的營運狀況之下，船舶油污事件並非任何一方所樂見，若僅由船舶所有人來負責善後的賠償，似乎不太合理。由貨方石油公司來分攤基金款項的來源，不但對於受害人與自然生態回復而言是較為公平且有保障的做法，同時也相當程度地符合使用者付費的理念（使用海洋運輸賺取利益的最大贏家）。

肆、二〇〇一年國際燃油污染損害民事責任 公約²⁶

二〇〇一年國際燃油污染損害民事責任公約(International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001.以下簡稱為燃油公約或 Bunker Convention 2001)，在 2001 年 3 月 19 日至 3 月 23 日的 IMO 外交大會上正式決議通過，目前開放給各國簽署。在 18 個國家簽署加入（其中必須包含 5 個擁有一百萬噸船舶的國家）的一年後，將正式生效。預計此份公約必將順利生效，並且成為國際間重要的海事公約。

²⁶ 由於二〇〇一年國際燃油污染損害民事責任公約，乃一新的國際公約，並且尚未生效，相關資料甚少，論著亦不甚多；本文以下的介紹，主要是參考下列 CMI 與 IMO 官方網站所公布的兩項資料而完成：（於此先做敘明，待來日另為文深入探討）

(1) CMI News Letter, No. 1 - January/April 2001, available at website of CMI (the latest visited 2002/10/23).

(2) The relative data about Bunker Convention 2001, available at <http://www.imo.org/home.asp> (the latest visited 2002/10/23).

同時可參考 Suzanne Starbuck and Roger Overall, Five years in the making, the IMO's Bunker Pollution Convention 2001 may fall short of its aims, available at http://www.worldbunkering.com/pages/Issue6_2conventional.htm (the latest visited 2002/10/23).

一、燃油公約制訂的目的與其背景

燃油公約制訂的主要目的與功能，便是在於填補國際油污損害民事責任公約的不足。原先在一九六九年國際油污損害民事責任公約的規範下，油污事件的油品涵蓋貨油與燃油，但是適用公約的船舶僅限於實際上運載散裝油品船舶；雖然，在嗣後的一九八四年油污議定書與一九九二年油污議定書中，將適用公約的船舶要件放寬至包含空載航行的油輪，卻仍然遺留下一個法律上的缺漏，換言之，若發生非油輪的燃油污染事件，國際油污損害民事責任公約即無法規制²⁷。所以，燃油公約便在這樣的基礎下應運而生，用以填補這個法制上的缺漏。

二、燃油公約規制的樣態

(一)適用公約的船舶與油品

燃油公約所規制的船舶，是採取相當廣義的解釋，只要是用以從事海上航行的船艦或任何形式的航行器皆包含在內；此種廣泛的定義，有別於傳統所認知的船舶概念；當然，與國際油污損害民事責任公約相同的是，軍艦以及國有非商業用途的船舶，排

²⁷ 值得補充說明的是，一九六二年核子船舶營運人責任公約(Convention on the Liability of Operator of Nuclear Ships, 1962)、一九七一年海上運送核子物質民事責任公約(Convention relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material, 1971)與一九九六年國際運送毒性化學物質責任公約(International Convention on Liability and Compensation for Damage in connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996)亦皆排除船舶燃油外洩污染的部分，更加凸顯出二〇〇一年國際燃油污染損害民事責任公約立法的必要性。

除在公約的適用範圍之外。

公約所規制的對象是『燃油外洩』的污染事件，所謂的『燃油』，即是指稱放置於船舶燃料庫中作為動力使用的碳氫化合物，但是亦包含作為有助於船舶推進的潤滑油。至於若該油污事件已為國際油污損害民事責任公約所能規制者，則自動排除燃油公約的適用。

(二)賠償責任的主體

必須注意的是燃油公約中的責任主體即船舶所有人，其範圍包括：船舶所有權人、光船承租人、經理人與營運人。此與國際油污損害民事責任公約存在很大的不同，一九六九年國際油污損害民事責任公約中所稱的船舶所有人，僅僅指稱船舶所有權人，且為杜絕爭議，甚至還在嗣後的一九八四年油污議定書與一九九二年油污議定書中重新確立一次，並明文排除其他相關人。

三、公約中其他相關制度

至於，有關船舶所有人的免責事由、限制責任制度、連帶責任、強制保險制度、國家認證書制度、與訴訟相關議題等等，二〇〇一年國際燃油公約的實質規定，幾乎與國際油污損害民事責任公約無任何歧異，甚至是互相沿襲借用。這是因為燃油公約的制訂，本來就是以國際油污損害民事責任公約為其原型，許多理念是相互共通之故。從而，本文為免除累贅，不再一一詳述，有待來日或其他鴻學大儒為文申論。

四、小結

二〇〇一年國際燃油污染損害民事責任公約，主要是以國際油污損害民事責任公約為其原型制訂而成。燃油公約制訂的主要目的與功能，便是在於填補國際油污損害民事責任公約的不足；以針對船舶燃料庫中的燃油外洩為規制的對象，而該公約對於船舶的定義亦採取較為廣泛的解釋。若是該系爭油污事件已能被國際油污損害民事責任公約所涵蓋，則自動地排除燃油公約的適用。

燃油公約中的責任主體即船舶所有人，其範圍包括：船舶所有權人、光船承租人、經理人與營運人；此與國際油污損害民事責任公約暨其議定書中僅由船舶所有權人來做為責任主體的規範大不相同，必須審慎注意。

伍、阿瑪斯號油污案的檢討

二〇〇一年希臘籍阿瑪斯號（Amorgos）散裝貨輪載運鐵砂六萬多噸，從印度出發途經新加坡補給燃油，欲至目的港中國江蘇南通港。阿瑪斯號貨輪於同年一月十三日晚間在台灣鵝鑾鼻東方二十至二十五浬處發生機械故障而失去動力，隔日並因為觸礁而擱淺。雖然船上海員全數獲救，但是貨輪上的燃油卻嚴重外洩，造成台灣墾丁國家公園所屬龍坑生態保護區附近的珊瑚礁與鵝鑾鼻沿海地區嚴重污染，此為台灣有史以來最嚴重的船舶油污事件，造成社會輿論的關切。

一、海商法第二十二條第四款的檢討

我國海商法第二十二條的規定，其用意在於羅列出某些特殊的賠償項目，並使其排除適用海商法中一般性的限制責任規定；但是，所謂不適用一般性的限制責任規定，是否就意謂著必須擔負無限賠償責任呢？我想，這個答案當然是否定的，若是有其他法律針對其賠償責任有特別的規定時，就應當適用該特別法來解決。海商法第二十二條的排除規定，其真意應僅限於排除適用海商法上一般性的限制責任規範。海商法第二十二條中較具爭議性的為其中第四款至第六款的規定，因為國際間關於化學污染、油污損害、核子損害等，皆有另定相關公約來進行規制而令船舶所有人承擔較為高額的限制責任，我國目前相關法制卻呈現缺漏的狀態。本文限於篇幅，以下僅就海商法第二十二條第四款中的船舶運送毒性化學物質或油污所生損害賠償之排除規定，作深入的分析。

海商法第二十二條第四款的規定乃係承繼一九七六年海事債權責任限制公約第三條第二款²⁸而來，該款規定將『根據一九六九年國際油污損害民事責任公約暨其議定書而產生的油污損害請求』，排除於一九七六年海事債權責任限制公約所設計的限制責任制度之外。這樣的規定形成，其原因相當容易理解，那當然是關於油污事件的損害賠償，在一九六九年國際油污損害民事責任公約暨其議定書中，另有一套較為高額的限制責任制度來規

²⁸ Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976 (hereinafter referred to as 1976 LLMC).
Article 3(b) (Claims excepted from limitation).

制²⁹。而關於船舶運送毒性化學物質產生的污染事件，在國際間屬於特別的領域，另有專法為之規範³⁰，但無論如何船舶所有人亦享有限制責任，只不過是另有其計價標準。

而我國海商法在繼受國際公約時，缺乏全面的整合與通盤性的考量，至令我國海商法第二十二條第四款，在將船舶運送毒性化學物質或油污所生損害之賠償排除於一般限制責任適用的同時，卻不存在相關規制船舶運送毒性化學物質或油污的法制。如此一來，將導致一個荒謬的結論，即船舶所有人對於船舶運送毒性化學物質或油污所生損害之賠償，須負無限的賠償責任（因為沒有其他配套措施存在）。這樣的結果，造成我國法商法制與國際間嚴重背離，且促加嚴苛的無限賠償責任於船舶所有人，為極不公平的現象³¹。

二、海洋污染防治法相關規定的省思

我國在二〇〇〇年十一月一日制訂了海洋污染防治法，其規範的海洋污染事件，包含油污與毒性化學物質所產生的污染，並

²⁹ Gotthard Gauci, *Oil Pollution at Sea: civil liability and compensation for damage* 161-162 (U.K.: John Wiley & Sons Ltd, 1997).

³⁰ 一九九六年國際運送毒性化學物質責任公約 (*International Convention on Liability and Compensation for Damage in connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea*, 1996).

³¹ 請參照以下著作：

- (1) 賴來焜，最新海商法論，台北：神州圖書出版有限公司，2002年1月，頁173-175。
- (2) 張新平，海商法，台北：五南圖書出版有限公司，2001年2月，頁86-90。
- (3) 楊仁壽，最新海商法論，台北：三民書局，2001年3月，頁71。
- (4) 魏靜芬，海洋污染防治之國際法與國內法，台北：神州圖書出版有限公司，2002年4月，頁232-233。

且訂有相關的行政職權劃分³²、行政處罰與刑罰，在性質上偏重公法性質，但也有若干與民事賠償制度相關連的規定，本文簡擇相關法文一併檢討與評述。

(一)船舶所有人定義的問題

海洋污染防治法第三條第十一款規定：『污染行為人：指造成污染行為之自然人、公私場所之負責人、管理人及代表人；於船舶及航空器時為所有權人、承租人、經理人及營運人等。』第三十三條第一項規定：『船舶對海域污染產生之損害，船舶所有人應負賠償責任。』復於第三十三條第四項規定：『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。』可見，於船舶油污事件於我國發生時，應負責任的船舶所有人，涵蓋了船舶所有權人、承租人、經理人及營運人，此一規定與國際油污損害民事責任公約中認為應負責任之人僅為船舶所有權人有所不同；但是，卻與美國一九九〇年油污法採取較相同的定義³³，而關於此點乃屬立法裁量的問題。

(二)強制保險與直接訴訟

海洋污染防治法第三十三條第二項：『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

³² 參照陳子儀，〈「希臘貨輪阿瑪斯號油污案」相關法律問題之探討〉，《臺灣本土法學雜誌》第26期，2001年9月，頁7-9。

³³ See:

- (1) Thomas J. Schoenbaum, Admiralty and Maritime Law 887 (United States: West Publishing CO., 3rd.ed 2001)(1987).
- (2) Charles B. Anderson and Colin de la Rue, CHARTER PARTY SYMPOSIUM - PART II: Liability of Charterers and Cargo Owners for Pollution from Ships, 26 Mar. Law. 1, 9-12 (Winter, 2001).

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。」同第三項復規定：「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。」此為我國船舶所有人必須為油污事件，事先進行強制保險或取得財務擔保的規範依據。但是，由於我國目前並沒有關於賠償限額的相關規定，真是無從知悉中央主管機關與財政部是如何經算其保險金額，更不知保險公司計算保費的基礎又何在？所以，儘速確立油污損害事件中，船舶所有人應擔負的責任限額，是絕對有必要的。另外，根據海洋污染防治法第三十四條的規定，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。此為我國油污事件中的直接訴訟制度，與國際公約採取相同的做法。

(三)限制離境與提供擔保的問題

海洋污染防治法第三十五條的規定：「外國船舶因違反本法所生之損害賠償責任，於未履行前或有不履行之虞者，港口管理機關得限制船舶及相關船員離境。但經提供擔保者，不在此限。」此一規定值得深入的檢討，依據我國的法律，應對油污事件負責之人，原為船舶所有權人、承租人、經理人及營運人，而並不及於相關的船員。實則在一般的狀況下，對於船舶扣押以保全債權即已為足，又何須對於無辜的船員限制其離境呢？如此的做法恐怕不符合比例原則與人道精神³⁴，對於整體的案情也無助益（當然，或許在某種程度上是可以達到增加船舶所有人壓力的效果）。再者，同條但書規定若提供擔保者，則可加以釋放；那究

³⁴ 黃昭元，〈行船人ㄟ悲哀—阿瑪斯號貨輪船員限制出境案〉，《月旦法學雜誌》第77期，2001年10月，頁8、9。

竟擔保額要提供多少才足夠呢？若在一些輕微的案件中，或許可以評估出受害人的大致損害，而以其做為擔保額；至若發生重大不可預估的嚴重油污事故時，由於我國沒有建立起關於賠償限額的相關規定，又將以什麼來作為衡量擔保金的基礎呢？由此，又一次看出建構船舶所有人油污賠償限責的重要性。

三、阿瑪斯號油污案選法的問題

我國畢竟不是相關公約的締約國，亦不可能直接援引他國法律來適用；此時，國際私法的角色便顯得重要，因為透過衝突法則來選擇法律，是唯一能使本案適用國際公約的機會³⁵。而阿瑪斯號油污案，道道地地就是一個具備涉外因素的案件。阿瑪斯號貨輪是希臘籍的船舶，其船舶所有人是賴比瑞亞籍的輪船公司，且公司的主營業地亦設於賴比瑞亞，而侵權行為地與結果發生地則發生在我國。油污損害賠償案件，很容易地我們可以定性出它應歸類於侵權行為。以下則探討本案選法的結果，並深入檢討其合理性。

(一)依現行衝突法則選法的結果

我國目前現行的涉外民事法律適用法第九條前段：『關於由侵權行為而生之債，依侵權行為地法。』該希臘籍阿瑪斯號貨輪油污事件發生的地點，是在於我國台灣鵝鑾鼻東方二十至二十五浬處，若依據國際法的規定，其事故發生地點應是屬於我國鄰近區與專屬經濟區的交錯地帶，但是，由於我國現行領海基線採用

³⁵ 游啟忠，〈論國際私法與條約之關係〉，《國立中正大學法學集刊》第1期，1998年7月，頁286、287、330、331。

直線基線的方式來畫線³⁶，導致於該事故地點成為我國內水水域。當然，目前我國採取直線基線的方式來劃定領海基線是非常不恰當的，因為直線基線的採用是有其前提要件的，意即必須是海岸線極度曲折或是緊接海岸有一系列島嶼³⁷。但是，在現行法制的架構下，阿瑪斯號油污事故地點仍會被判斷為我國內水區域，而內水區域的法律地位，基本上是屬於領土的一部份，沿海國對其享有領土主權³⁸。所以，該油污事件的侵權行為地，位於我國內水水域，其個案的準據法應為中華民國法律無疑。

(二)關於侵權行為選法的趨勢

最重要牽連關係理論 (theory of the most significant relationship)，認為必須綜合考量與個案相關連的所有因素，選擇出與個案最有牽連關係的法律來做為準據法³⁹。這些因素可能包含行為地、結果發生地、契約締結地、契約履行地、當事人的國籍、住所地、營業地等等的各種因素。最重要牽連關係理論，能夠提高法院解決法律衝突的靈活性，以滿足日趨複雜的涉外民商

³⁶ 中華民國領海及鄰接區法第四條：「中華民國領海基線之劃定，採用以直線基線為原則，正常基線為例外之混合基線法。」

³⁷ 黃異，國際海洋法，台北：渤海堂，1998年10月，頁19、20。

³⁸ 姜皇池，國際海洋法總論，台北：學林文化事業有限公司，2001年9月，頁202、203。

³⁹ 有關最重要牽連關係理論，可參考以下論著，有相當完整且資料充分的介紹：
(1) 賴來焜，當代國際私法學之構造論，台北：神州圖書出版有限公司，2001年9月，頁587-688。

(2) 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187期，2002年7月，頁1-61。

(3) 許兆慶，〈國際私法上「最重要關連原則」之理論與實踐—以涉外侵權行為選法規範為中心—〉，《東海大學法學研究》第16期，2001年12月，頁153-190。

事法律關係的需要⁴⁰。

在此次的阿瑪斯號油污事件中，若能運用最重要牽連關係理論來選擇準據法，則該船舶之國籍、公司國籍、主營業地等等因素，皆會成為考量的基礎；如此一來，我國雖非相關公約的締約國，則亦可能透過彈性選法的方式，間接地適用國際公約或與國際公約一致的其他國家法律，如此將有助於實現個案的具體妥當性，並彌補我國無法簽署加入公約的遺憾。我國的學者，亦不約而同地強調，在類此阿瑪斯號油污的案件中，應善加運用其船籍國的聯繫因素，來間接達成適用國際公約的目的⁴¹。不過，無奈的是在我國涉外民事法律適用法尚未完成修正的情況下，原則上依然必須遵守適用侵權行為地法的現行規範。

(三)國際私法修正草案的檢討

研擬中的司法院《涉外民事法律適用法修正草案》第三十條第一項：『因侵權行為而生之債，依侵權行為地法。但其他法律之關係更切者，依該其他法律。』其說明理由書略稱：『現行條文就因侵權行為而生之債，原則上採侵權行為地法主義，有時發

⁴⁰ 張瀟劍，國際私法學，北京：北京大學出版社，2000年10月，頁347。

⁴¹ 請參照以下論著：

- (1) 張元宵、尹章華，〈涉外海事案件適用國際公約之探討〉，《全國律師》第5卷第4期，2001年4月，頁7。
- (2) 張元宵、尹章華，〈涉外船舶擱淺污染海事案件選法適用之研究——以「阿瑪斯輪」油污案消除及船貨移除案件為中心〉，《法學叢刊》第187期，2002年7月，頁72-75。
- (3) 張元宵，〈涉外船舶擱淺污染海事案件選法適用之研究——兼評「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，2002年6月，頁58-60。
- (4) 徐國勇，〈阿瑪斯輪污染案件法律適用之探討〉，《全國律師》第5卷第4期，2001年4月，頁20、21。

生不合理之結果，本草案爰參考外國法例及實務經驗，酌採最重要牽連關係理論，以濟其窮。」

我國將來在一般侵權行為的衝突法則中，立法趨勢也是朝向採取最重要牽連理論。但是，《涉外民事法律適用法修正草案》第三十條第一項的規定，畢竟僅是對於一般性質的侵權行為型態的規範，並未能考量通盤海事案件的特殊性而為之規範。參考中華人民共和國（中國大陸地區）的一九九二年海商法第十四章，特別針對涉外海事案件制訂衝突法則⁴²，雖然其內容並不見得完整或完善，但是至少邁出一個新的里程，這是我國在研修涉外民事法律適用法時，值得考量與學習的一個方式。應該先就海事案件加以細膩的分類，諸如：船舶碰撞⁴³、海上運送契約⁴⁴、海上保險、共同海損等等，次衡量其個別的差異與特質，始進行聯繫因素與準據法的立法裁量。

⁴² 參照中華人民共和國海商法（第十四章涉外關係的法律適用）第 268 條至第 276 條之規定。

⁴³ 請參照以下論著：

(1) 蔡佩芬，〈船舶碰撞問題研究〉，《國立中正大學法學集刊》第 7 期，2002 年 4 月，頁 47-51。

(2) 黃達元，〈涉外船舶碰撞事件法律適用之探討〉，《全國律師》第 5 卷第 4 期，2001 年 4 月，頁 25 以下。

⁴⁴ 請參照以下論著：

(1) 陳駿賦，〈海上貨物運送契約的法律衝突與準據法〉，《法學叢刊》第 184 期，2001 年 10 月，頁 99 以下。

(2) 張志清，〈The Determination of Applicable Law on Multimodal Transport Contracts under English Law and R.O.C. Law（英國法及我國法下複合運送契約準據法之決定）〉，《國立臺灣海洋大學海運學報》第 9 期，2001 年 11 月，頁 29 以下。

(3) 李復甸、藍瑞宏，〈新海商法架構下運送契約之準據法〉，《月旦法學》第 60 期，2001 年 5 月，頁 60 以下。

(四)海事衝突法則的特殊性

船舶油污事件是一種特殊的侵權行為類型，較於一般性的侵權行為而言，它具備下列的特殊性質⁴⁵：

1. 涉及數國數法域：船舶油污事件所影響的經濟利益，通常是同時牽涉到數個沿岸國家或法域的利益。
2. 損害金額巨大：海上油污事件所造成的經濟損害與環境破壞，其賠償金額與回復費用通非常巨大，非一般性的侵權案件可資比擬。
3. 難確定侵權行為地：船舶油污事故發生的地點與損害結果發生的地點，常為不同國家的不同海域；例如：油污事件發生在公海，而損害卻發生或擴及於沿岸國的領海。
4. 法律關係複雜：因為海上油污事件常與其他海上事故相伴隨，諸如：船舶碰撞、擱淺、觸礁等。另外，除了油污產生的經濟損害之外，可能也會伴隨人身傷亡、船貨損失、殘骸移除、共同海損、船舶拖帶等問題。從而相伴隨的法律關係，可能會適用不同的法律來解決。

對於類此船舶油污事件的海事案件，除具備上述的特殊性質以外，對於沿岸國與船旗國的立法政策而言，也是一種另類的戰爭與和平間的衝突與平衡⁴⁶。在海事國際私法⁴⁷中，更是必須考量

⁴⁵ 邱錦添，〈兩岸有關船舶污染海域之規定及其法律責任——從希臘籍貨輪「阿瑪斯號」油污事件談起〉，《法令月刊》第52卷第5期，2001年5月，頁16。

⁴⁶ 柯澤東，〈希臘籍阿瑪斯號貨輪油污事件〉，《月旦法學》第78期，2001年11月，頁155、156。

⁴⁷ 關於海事國際私法的概念，請參閱：

(1) 賴來焜，*海事國際私法學（上）*，台北：神州圖書出版有限公司，2002年8月，頁33-44。

(2) 許兆慶，〈海事國際私法上「至上條款」與「即刻適用法則」簡析——兼

其特殊性質，並權衡我國現實國際困境，在立法政策上做有技巧的調整。不論原則上是否採取最重要牽連關係理論，都應善加運用船舶國籍或其他相關因素來做為聯繫因素的考量，巧妙地達成間接適用國際公約的最終目的，而這也應是我國目前海事國際私法編纂應該採取的一個方向與態度。

四、阿瑪斯號案相關賠償費用的問題

經我國花蓮港務局評議與交通部復議的結果⁴⁸，皆認為阿瑪斯號貨輪的船長對於此次油污事件具有過失。其主要理由是，阿瑪斯號貨輪的第五艙為空艙，如此的載重方式嚴重違背一般裝船的習慣，導致於失事後船體斷裂而漏油；阿瑪斯號的航行路線，並未選擇正常的經由臺灣西側臺灣海峽轉往大陸港口的航線，反而選擇異常的經由臺灣東側太平洋轉往，由於航道選擇的錯誤，加上正值冬季臺灣東北季風增強與太平洋颱風季節，加深油污事件發生與擴大的因素；船長對於船舶相關重要文書均無善盡保存的責任，且對於事故發生後的行政技術處置上亦有缺失。

本文以下則探討其賠償費用相關事宜，並檢視該案件目前的處理狀況。

(一)油污損害賠償費用與預防費用

依據我國現行的海洋污染防治法的規定，船舶對海域污染產

評新海商法第七十七條之訂定》，《月旦法學》第 78 期，2001 年 11 月，頁 125。

⁴⁸ 請參見：

- (1) 花蓮港務局花港航字第〇一九八五號海事評議書。
- (2) 交通部交航九十字第〇五五〇八號海事復議書。

生之損害，船舶所有人應負賠償責任⁴⁹；而所謂應負責任的船舶所有人，則包括船舶所有權人、船舶承租人、經理人及營運人⁵⁰；同時採取嚴格的無過失責任主義。至於賠償的範圍，除因該船舶油污事件造成的所受損害與所失利益之外，還包括為防止、排除或減輕污染損害而支出的預防費用⁵¹。

所以，有關外洩油污的撈除與處理、以及沾附油污之浮木及相關廢棄物等清理費用，船舶所有人皆必須加以賠償。關於此部分的損害賠償，目前是較不具爭執的部分。我方政府與阿瑪斯號船東已經達成第一階段的賠償協議，保險公司同意先以新台幣六千一百三十三萬六千一百二十九元作為油污清除費用之賠償金額。至於，第二階段的談判將著眼於生態破壞與回復的賠償費用，求償金額預估為新台幣九億多元，其後續發展與成效如何，值得再加以觀察。畢竟根據我國現行的海洋污染防治法，船舶所有人必須擔負無限的賠償責任，船東或保險人針對此點一定會有所不滿，如此勢必增加談判的難度。

(二)殘油移除費用

阿瑪斯號觸礁擱淺後，船體逐漸崩裂分解成四大塊，初期除了一千一百五十噸燃料油外洩之外，尚殘留在貨輪中約有二百噸多餘油急需抽取處理，倘若一旦外洩，定然加劇損害的程度與範圍。該船艙中的殘餘燃油，嗣後由船東所委託的新加坡史密特國際救援公司（Smit International Singapore Pte Ltd.）進行抽取的工作，總計抽取出殘餘燃油二百三十五噸。殘餘燃油的清除，亦是

⁴⁹ 海洋污染防治法第三十三條第一項。

⁵⁰ 海洋污染防治法第三十三條第四項。

⁵¹ 海洋污染防治法第三十二條第二項。

為了防止、排除或減輕油污染的損害，為此所支出的款項仍然是屬於預防費用，依我國法律必須由船舶所有人負擔，同時為無限的清償責任。關於此部分的費用，皆已經由船舶所有人支付，較無爭執存在。

(三)殘骸移除費用

關於船舶殘骸與殘留貨物的清除費用部分，則具備較大的爭執。因為阿瑪斯號船體殘骸與其所運載的貨物鐵砂，對於海洋生態而言，並不會造成損害，其清除的工作，亦無法被歸類於油污染的預防措施。

經過臺灣政府與船方責任保險公司協商的結果，決定由船方自行移除船貨至距離事故現場 6.4 浬水深超過一千公尺的深海拋置，嗣後亦由其自行招標並與第三人簽訂船貨移除契約。該船貨移除契約簽訂後，船東旋即向我方政府表示，關於此項船貨移除費用，其應依我國海商法第二十一條第一項第三款的規定享有限制責任的利益，並希冀臺灣政府負擔超過的部分金額。臺灣政府對此竟然表示同意並已簽署備忘錄，因此，船東關於船貨移除的限制責任價額為 246 萬美元，我方政府尚須負擔 184 萬美元，此點值得深入探討其妥適性。蓋阿瑪斯號船貨的移除，乃是船東公法上應盡的義務，並且本案非由我國港務機關先行移除船貨後始為的求償，而是透過船東與第三人簽訂的船貨移除契約來進行移除工作。在這樣的情況下，船舶所有人怎能對我國政府主張限制責任呢？其主張的對象恐怕也有問題。船東跋扈之情溢於言表，還大言不慚地要我方政府共同擔負移除的金額，諷刺的是其主張的基礎還是根據臺灣的海商法。臺灣政府對此還表示同意，並簽署備忘錄在案，真是有損國顏。該船貨移除契約乃是船方自行與

第三人所簽訂，我方政府並未參與，若船方與第三人以詐欺的通謀，甚至還可以大賺臺灣政府一筆錢，於此不禁令人懷疑整個談判過程與結果是否恰當。

以下就法律層面分析關於阿瑪斯號案中的船貨移除費用，船東是否能根據我國海商法第二十一條第一項第三款的規定來主張限制責任。

1.我國海商法第二十一條第一項第三款規範的真意

海商法第二十一條第一項第三款：『沈船或落海之打撈移除所生債務。但不包括依契約之報酬或給付。』船舶所有人對於前述的債務，可主張享有海商法上的一般性限制責任，本款規定乃是仿自西元一九七六年《海事債權責任限制公約》第二條第一項第四款及第五款⁵²而來。由於船舶的殘骸與殘貨時常有礙航道的暢通與安全，國家港務機關為求航運的順暢並消除潛在危險，原可本其公權力命令船舶所有權人、經理人、營運人等除去該沈船或落海物，並由船舶所有人行負擔移除費用⁵³；惟有時事態緊急或船舶所有人未盡船貨移除的義務時，國家港務機關可代為執行，爾後再向船舶所有人請求賠償該移除費用⁵⁴。

在國家港務局（或其他第三人）先行移除船貨後，始向船舶所有人請求賠償其費用的情況下，基於考量船舶所有人並未參與該移除契約的締定，為防止國家或第三人浮報過高費用，從而有海商法第二十一條第一項第三款前段的規定，至令船舶所有人對

⁵² Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976 Article 2 (Claims subject to limitation).

⁵³ 商港法第十六條之二。

⁵⁴ 商港法第十六條。

於該項請求得主張限制責任，以資平衡⁵⁵。唯若是船舶所有人自行與第三人簽訂船貨移除契約，則對於依約所應為的給付或報酬，船舶所有人依海商法第二十一條第一項第三款後段但書的規定，不得主張限制責任，以避免從事船貨移除的業者裹足不前。

透過前述的闡釋，我們再回過頭來檢視阿瑪斯號案船貨移除的處理，就不難發現其荒謬性。在阿瑪斯號案的船貨移除工作中，並非由我國港務機關先行移除船貨後，始向船舶所有人進行的求償，而是透過船東直接與第三人簽訂的船貨移除契約來進行移除工作。關於這項移除費用，船舶所有人應自行負擔，對於契約相對人而言，船舶所有人不得主張限制責任。更無所謂向我方政府主張限制責任並要求我方負擔部分費用的餘地存在，在法理上與邏輯上皆為荒謬不通。而我方政府對於自己國家的律法竟然渾然不察，還與船東達成如此怪異的備忘錄，真是值得檢討與加強。

2. 我國海商法上限制責任制度的檢討

我國一九九九年海商法第二十一條所採行的船舶所有人限制責任制度，是以船價主義為原則，金額主義為例外。我國的法制抱守落伍的船價主義未能符合現今國際立法趨勢，同時雖兼採

⁵⁵ 請參照以下論著：

- (1) 賴來焜，最新海商法論，台北：神州圖書出版有限公司，2002年1月，頁161、162。
- (2) 施智謀，海商法，台北：自版，1999年6月，頁331、332。
- (3) 施智謀，海商法專題研究，台北：自版，1992年3月，頁231、232。
- (4) 張新平，海商法，台北：五南圖書出版有限公司，2001年2月，頁74、75。
- (5) 楊仁壽，最新海商法論，台北：三民書局，2001年3月，頁64、65。
- (6) 梁宇賢，海商法精義，台北：自版，1999年9月，頁62、63。

金額主義為輔助，但是其責任計價標準過低，亦為學人所批評詬病⁵⁶。此次在阿瑪斯號的除或移除費用上，我方政府竟然同意船舶所有人享有海商法上限制責任的利益，並承諾願意負擔超出其責任限額的部分。在我國目前責任限額計價低於一般國際標準的現況下，船舶所有人可謂是占盡了便宜，我國政府卻反因自己國家的法律而虧損一筆金額。真是惡法不害人，卻反害自己的最佳寫照。

3.國際船貨移除公約的立法趨勢

國際間對於沈船移除的公約，尚付之闕如；但是，已經意識到其重要性，因此在國際海事組織（IMO）的研擬下，已經初步完成船貨移除公約草案⁵⁷，預計必須經過一段長時間的運作，才得以正式通過。本文限於篇幅，對此不再詳論，寄望另日再行研究報告。

五、阿瑪斯號案與相關國際公約的牽連

依據我國現行涉外民事法律適用法第九條前段：『關於由侵權行為而生之債，依侵權行為地法。』阿瑪斯號油污案選法的結果，其準據法應為中華民國法。由於我國相關法制未能與國際間

⁵⁶ 請參照以下論著：

(1) 柯澤東，海商法修訂新論，台北：元照出版公司，2000年11月，頁86。

(2) 賴來焜，最新海商法論，台北：神州圖書出版有限公司，2002年1月，頁119、120。

⁵⁷ International Maritime Organization, Legal Committee: 75th session - 21-25 April 1997, Progress on Draft Wreck Removal Convention (Apr. 21, 1997) <<http://www.imo.org/meetings/leg75.htm>>. For further information, see the IMO home website at <<http://www.imo.org/HOME.html>>.

的規範接軌，學者間皆希望將來修訂衝突規範時，能運用彈性的聯繫因素或船舶國籍來選擇準據法，以擴大我國適用國際民商公約的機會。阿瑪斯號油污案雖以我國法律為準據法，至若將來我國法制修正後，類此事件將非常有可能間接適用公約的規定或與公約一致的外國法律。因此，本文以下擬做出此假設前提，並以相關公約的規定來檢視阿瑪斯號油污案。

(一)國際油污損害民事責任公約與阿瑪斯號案

希臘籍阿瑪斯貨輪上設置有油艙、水艙與七個貨艙，總噸位為 35,268 噸，乃屬於散裝貨輪；其發生事故時，運載六萬多噸鐵砂，而污染我國海域的為其所溢出的燃油。根據國際油污損害民事責任公約暨其嗣後議定書的相關規定，公約所適用的船舶，是指為運輸散裝貨油而建造或改建的任何類型的海船和海上運輸工具；申言之，只要是『油輪』，則不論其是否實際上有無承運貨油（包括空載而行的油輪），都是公約中適格的船舶。而一艘能夠載運油品和其它貨物的船舶，僅在其實際上運載散裝貨油時，以及在進行這種運輸之後的任何航次中，方能被視為一艘適格的船舶，但是，若能舉證證明前述船舶上已不再裝有散裝油類的殘餘物者，則排除公約的適用⁵⁸。

由於阿瑪斯號並非油輪而是一艘貨輪，設計上並沒有運載散裝油品的功能，更何況於發生事故時船上也無貨油存在，其外洩的油品乃是燃油。所以，阿瑪斯號並非公約中所稱適格的船舶，就算個案準據法為公約締約國的法律，也不會有適用國際油污損害民事責任公約的餘地。

⁵⁸ 1992 CLC Protocol Article 2 (1).

(二)國際油污損害賠償基金與阿瑪斯號案

國際油污損害賠償基金公約與其後的議定書，基金設立的目的主要是，在國際油污損害民事責任公約無法提供賠償的範圍內，對於受害人儘可能地提供完全且充分的賠償；換言之，國際油污損害賠償基金公約是一種補充性質的公約，其主要是以國際油污損害民事責任公約為其搭配的前提。另外，根據基金公約與其後議定書的相關規定，公約適用範圍限於締約國領土、領海與專屬經濟區所發生的船舶油污事件⁵⁹；同時，該基金乃是由各締約國中的石油進口商攤款設立，基金亦僅賠償予締約國中的油污受害人。

阿瑪斯號並非國際油污損害民事責任公約中適格的船舶，因此其造成的污染事件，當然也就不可能適用到國際油污損害賠償基金公約的規範。此外，我國並非基金公約的締約國，亦無參與基金攤款的負擔，所以發生於我國水域的船舶油污案件，絕不可能由國際油污損害賠償基金來受理賠償。

(三)二〇〇一年國際燃油污染損害民事責任公約與阿瑪斯號案

二〇〇一年國際燃油污染損害民事責任公約(International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001.以下簡稱為燃油公約或 Bunker Convention 2001)，在二〇〇一年三月十九日至三月二十三日的 IMO 外交大會上正式決議通過，目前開放給各國簽署。在 18 個國家簽署加入（其中必須包含 5 個擁有一百萬噸船舶的國家）的一年後，將正式生效。預計

⁵⁹ 1992 FUND Protocol Article 4.

此份公約必將順利生效，並且成為國際間重要的海事公約。

燃油公約制訂的主要目的與功能，便是在於填補國際油污損害民事責任公約的不足。原先在一九六九年國際油污損害民事責任公約的規範下，油污事件的油品涵蓋貨油與燃油，但是適用公約的船舶僅限於實際上運載散裝油品船舶；雖然，在嗣後的一九八四年油污議定書與一九九二年油污議定書中，將適用公約的船舶要件放寬至包含空載航行的油輪，卻仍然遺留下一個法律上的缺漏，換言之，若發生非油輪的燃油污染事件，國際油污損害民事責任公約即無法規制。所以，燃油公約便在這樣的基礎下應運而生，用以填補這個法制上的缺漏。

公約所規制的對象是『燃油外洩』的污染事件，所謂的『燃油』，即是指稱放置於船舶燃料庫中作為動力使用的碳氫化合物，但是亦包含作為有助於船舶推進的潤滑油。至於若該油污事件已為國際油污損害民事責任公約所能規制者，則自動排除燃油公約的適用。

阿瑪斯號是一艘貨輪，其燃油外洩導致海洋環境污染的事件，這正是一個典型國際油污損害民事責任公約無法規制的個案，而剛好恰巧是二〇〇一年燃油公約所欲規範的原型。從阿瑪斯號油污案中，我們也可以看出這個公約未來的重要性，該公約將扮演完善國際油污法制的角色。

(四)國際船貨移除公約與阿瑪斯號案

阿瑪斯號案中，產生法律爭執較大的，就是有關船貨移除費用的責任與分擔部分。因此，也可以看出，國際間正在研擬的國際船貨移除公約，其重要性與迫切性，著實不在話下。關於該公約未來的發展，值得學人注意與研究。我國的立法機關與行政機

關，亦應密切關注該公約的發展，俾使將來我國海事法制的修法，能與國際間求其一致，切勿自外於國際商業社會。

六、小結

我國海商法在繼受國際公約時，缺乏全面的整合與通盤性的考量，至令我國海商法第二十二條第四款，在將船舶運送毒性化學物質或油污所生損害之賠償排除於一般限制責任適用的同時，卻不存在相關規制船舶運送毒性化學物質或油污的法制。如此一來，將導致一個荒謬的結論，即船舶所有人對於船舶運送毒性化學物質或油污所生損害之賠償，須負無限的賠償責任（因為沒有其他配套措施存在）。這樣的結果，造成我國法商法制與國際間嚴重背離，且促加嚴苛的無限賠償責任於船舶所有人，為極不公平的現象。

透過衝突法則來選擇法律，是唯一能使本案適用國際公約的機會。在此次的阿瑪斯號油污事件中，若能運用最重要牽連關係理論來選擇準據法，則縱使我國非相關公約的締約國，亦可能透過彈性選法的方式，間接地適用國際公約或與國際公約一致的其他國家法律，如此將有助於實現個案的具體妥當性，並彌補我國無法簽署加入公約的遺憾。

對於類此船舶油污事件的海事案件，在海事國際私法上，必須考量其特殊性質，並權衡我國現實國際困境，在立法政策上做有技巧的調整。不論原則上是否採取最重要牽連關係理論，都應善加運用船舶國籍或其他相關因素來做為聯繫因素的考量，巧妙地達成間接適用國際公約的最終目的，而這也應是我國目前海事國際私法編纂應該採取的一個方向與態度。

目前，依照我國現行的涉外民事法律適用法第九條前段：『關於由侵權行為而生之債，依侵權行為地法。』阿瑪斯號油污事件的侵權行為地，位於我國內水水域，其個案的準據法應為中華民國法律無疑。

在阿瑪斯號案的船貨移除工作中，並非由我國港務機關先行移除船貨後，始向船舶所有人進行的求償，而是透過船東直接與第三人簽訂的船貨移除契約來進行移除工作。關於這項移除費用，船舶所有人應自行負擔，對於契約相對人而言，船舶所有人不得主張限制責任。更無所謂向我方政府主張限制責任並要求我方負擔部分費用的餘地存在，在法理上與邏輯上皆為荒謬不通。而我方政府對於自己國家的律法竟然渾然不察，還與船東達成如此怪異的備忘錄，真是值得檢討與加強。

我國一九九九年海商法第二十一條所採行的船舶所有人限制責任制度，是以船價主義為原則，金額主義為例外。我國的法制抱守落伍的船價主義未能符合現今國際立法趨勢，同時雖兼採金額主義為輔助，但是其責任計價標準過低。此次在阿瑪斯號的船貨移除費用上，我方政府竟然同意船舶所有人享有海商法上限制責任的利益，並承諾願意負擔超出其責任限額的部分，臺灣反成為此惡法下的受害者。

由於希臘籍阿瑪斯號並非油輪而是一艘貨輪，設計上並沒有運載散裝油品的功能，更何況於發生事故時船上也無貨油存在，其外洩的油品乃是燃油。所以，阿瑪斯號並非國際油污損害民事責任公約中所稱適格的船舶，假設個案準據法為公約締約國的法律，也不會有適用該公約的餘地。

阿瑪斯號並非國際油污損害民事責任公約中適格的船舶，因此其造成的污染事件，當然也就不可能適用到國際油污損害賠償

基金公約的規範。此外，我國並非基金公約的締約國，亦無參與基金攤款的負擔，所以發生於我國水域的船舶油污案件，絕不可能由國際油污損害賠償基金來受理賠償。

阿瑪斯號是一艘貨輪，其燃油外洩導致海洋環境污染的事件，這正是一個典型國際油污損害民事責任公約無法規制的個案，而剛好恰巧是二〇〇一年燃油公約所欲規範的原型。從阿瑪斯號油污案中，我們也可以看出這個公約未來的重要性，該公約將扮演完善國際油污法制的角色。

阿瑪斯號案中，產生法律爭執較大的，就是有關船貨移除費用之責任與分擔部分。因此，也可以看出，國際間正在研擬的國際船貨移除公約，其重要性與迫切性，著實不在話下。關於該公約未來的發展，值得學人注意與研究。我國的立法機關與行政機關，亦應密切關注該公約的發展，俾使將來我國海事法制的修法，能與國際間求其一致，切勿自外於國際商業社會。

陸、結 論

從一九六九年國際油污損害民事責任公約暨其議定書中，我們可以歸納出船舶油污損害民事賠償制度的幾個原則與特色：

- 1.嚴格的無過失責任制度；
- 2.高額的限制責任；
- 3.強制保險與直接訴訟制度。

一九七一年設立國際油污損害賠償基金公約暨其議定書，主要是用來補充國際油污損害民事責任公約的不足，在無法根據該公約提供賠償的範圍內，對於受害人儘可能地提供完全且充分的賠償。我們可以從其中窺見基金公約彰顯的原則與特色：

- 1.完全與充分的賠償原則；
- 2.貨主分攤油污損害原則。

我國海商法在繼受國際公約時，缺乏全面的整合與通盤性的考量，至令我國海商法第二十二條第四款，在將船舶運送毒性化學物質或油污所生損害之賠償排除於一般限制責任適用的同時，卻不存在相關規制船舶運送毒性化學物質或油污的法制。對於類此船舶油污事件的海事案件，在海事國際私法上，必須考量其特殊性質，並權衡我國現實國際困境，在立法政策上做有技巧的調整。不論原則上是否採取最重要牽連關係理論，都應善加運用船舶國籍或其他相關因素來做為聯繫因素的考量，巧妙地達成間接適用國際公約的最終目的，而這也應是我國目前海事國際私法編纂應該採取的一個方向與態度。

惟依照現行涉外民事法律適用法第九條的規定，阿瑪斯號油污事件的侵權行為地，位於我國內水水域，其個案的準據法應為中華民國法律無疑。相關的損害賠償事宜，皆必須適用我國的法律來解決。而必須特別注意的是，該案中有關船貨移除工作的部分，船舶所有人應自行負擔其費用，並無向我方政府主張限制責任進而又要求我方負擔部分費用的道理。

就阿瑪斯號油污案與國際間相關公約而言，由於阿瑪斯號並非國際油污損害民事責任公約中所稱適格的船舶，假設個案準據法為公約締約國的法律，也不會有適用該公約的餘地。此外，我國並非基金公約的締約國，亦無參與基金攤款的負擔，所以發生於我國水域的船舶油污案件，絕不可能由國際油污損害賠償基金來受理賠償。巧妙的是，阿瑪斯號是一艘貨輪，其燃油外洩導致海洋環境污染的事件，正是一個典型國際油污損害民事責任公約無法規制的個案，而剛好恰巧是二〇〇一年燃油公約所欲規範的

原型。阿瑪斯號油污案的發生，除對於我國相關海事法律造成衝擊之外，亦突顯國際油污損害民事責任公約的漏洞，並反應出國際間的立法趨勢。

參考資料

一、中文（依字首筆畫排列）

1. 交通部交航九十字第〇五五〇八號海事復議書。
2. 李復向、藍瑞宏，〈新海商法架構下運送契約之準據法〉，《月旦法學》第 60 期，2001 年 5 月。
3. 花蓮港務局花港航字第〇一九八五號海事評議書。
4. 邱錦添，〈兩岸有關船舶污染海域之規定及其法律責任——從希臘籍貨輪「阿瑪斯號」油污事件談起〉，《法令月刊》第 52 卷第 5 期，2001 年 5 月。
5. 姜皇池，國際海洋法總論，台北：學林文化事業有限公司，2001 年 9 月。
6. 施智謀，海商法，台北：自版，1999 年 6 月。
7. 施智謀，海商法專題研究，台北：自版，1992 年 3 月。
8. 柯澤東，〈希臘籍阿瑪斯號貨輪油污染事件〉，《月旦法學》第 78 期，2001 年 11 月。
9. 柯澤東，海商法修訂新論，台北：元照出版公司，2000 年 11 月。
10. 徐國勇，〈阿瑪斯輪污染案件法律適用之探討〉，《全國律師》第 5 卷第 4 期，2001 年 4 月。
11. 張元宵，〈涉外船舶擱淺污染海事案件選法適用之研究——兼評「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，2002 年 6 月。
12. 張元宵、尹章華，〈涉外海事案件適用國際公約之探討〉，《全國律師》第 5 卷第 4 期，2001 年 4 月。
13. 張元宵、尹章華，〈涉外船舶擱淺污染海事案件選法適用之研究——以「阿瑪斯輪」油污染消除及船貨移除案件為中心〉，《法學叢刊》第 187 期，2002 年 7 月。
14. 張志清，〈The Determination of Applicable Law on Multimodal Transport Contracts under English Law and R.O.C. Law（英國法及我國法下複合運送契約準據法之決定）〉，《國立臺灣海洋大

- 學海運學報》第9期，2001年11月。
15. 張新平，海商法，台北：五南圖書出版有限公司，2001年2月。
 16. 張瀟劍，國際私法學，北京：北京大學出版社，2000年10月。
 17. 梁宇賢，海商法精義，台北：自版，1999年9月。
 18. 許兆慶，〈海事國際私法上「至上條款」與「即刻適用法則」簡析——兼評新海商法第七十七條之訂定〉，《月旦法學》第78期，2001年11月。
 19. 許兆慶，〈國際私法上「最重要關連原則」之理論與實踐——以涉外侵權行為選法規範為中心〉，《東海大學法學研究》第16期，2001年12月。
 20. 陳子儀，〈「希臘貨輪阿瑪斯號油污案」相關法律問題之探討〉，《臺灣本土法學雜誌》第26期，2001年9月。
 21. 陳駿賦，〈海上貨物運送契約的法律衝突與準據法〉，《法學叢刊》第184期，2001年10月。
 22. 游啟忠，〈論國際私法與條約之關係〉，《國立中正大學法學集刊》第1期，1998年7月。
 23. 游啟忠主編，海商法國際公約集，台北：五南圖書出版有限公司，2000年1月。
 24. 黃昭元，〈行船人「悲哀」—阿瑪斯號貨輪船員限制出境案〉，《月旦法學》第77期，2001年10月。
 25. 黃異，國際海洋法，台北：渤海堂，1998年10月。
 26. 黃達元，〈涉外船舶碰撞事件法律適用之探討〉，《全國律師》第5卷第4期，2001年4月。
 27. 楊仁壽，最新海商法論，台北：三民書局，2001年。
 28. 劉鐵錚、陳榮傳，國際私法論，台北：三民書局，1996年10月。
 29. 蔡佩芬，〈船舶碰撞問題研究〉，《國立中正大學法學集刊》第7期，2002年4月。
 30. 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187期，2002年7月。
 31. 賴來焜，最新海商法論，台北：神州圖書出版有限公司，2002年1月。

32. 賴來焜，當代國際私法學之構造論，台北：神州圖書出版有限公司，2001年9月。
33. 賴來焜，海事國際私法學（上），台北：神州圖書出版有限公司，2002年8月。
34. 魏靜芬，海洋污染防治之國際法與國內法，台北：神州圖書出版有限公司，2002年4月。

二、英文（依字首次序排列）

1. Charles B. Anderson and Colin de la Rue, "CHARTER PARTY SYMPOSIUM - PART II: Liability of Charterers and Cargo Owners for Pollution from Ships", *The Maritime Lawyer*, Vol.26, 2001.
2. CMI Guidelines on Oil Pollution Damage, available at <http://www.comitemaritime.org/cmidocs/rulesoil.html> (the latest visited 2002/10/23).
3. CMI News Letter, No. 1 - January/April 2001, available at website of CMI (the latest visited 2002/10/23).
4. Gotthard Gauci, *Oil Pollution at Sea: civil liability and compensation for damage*, U.K.: John Wiley & Sons Ltd, 1997.
5. IMO Overview on Oil Pollution Damage Fund, available at http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?topic_id=256&doc_id=661 (the latest visited 2002/10/23).
6. IMO Overview on Oil Pollution Damage, available at <http://www.imo.org/home/asp> (the latest visited 2002/10/10).
7. International Maritime Organization, Legal Committee: 75th session - 21-25 April 1997, Progress on Draft Wreck Removal Convention (Apr. 21, 1997) <<http://www.imo.org/meetings/leg75.htm>>. For further information, see the IMO home website at <<http://www.imo.org/HOME.html>>.
8. Summary of Status of Conventions as at 30 September 2002, available at http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=247 (the latest visited 2002/10/23).
9. Suzanne Starbuck and Roger Overall, Five years in the making, the IMO's Bunker Pollution Convention 2001 may fall short of its aims, available at

http://www.worldbunkering.com/pages/Issue6_2conventional.htm
(the latest visited 2002/10/23).

10. The relative data about Bunker Convention 2001, available at <http://www.imo.org/home.asp> (the latest visited 2002/10/23).
11. Thomas J.Schoenbaum, Admiralty and Maritime Law, United States: West Publishing CO., 3rd.ed, 2001.