

4. 经谈判，双方仅就清除油污费用达成和解，对于乙国提出的其他损害赔偿请求，双方争执不下。于是，乙国环保机关和渔政机关遂共同向遭受污染海域所在地的法院提起诉讼，请求船东、船长与轮机长及责任保险人赔偿：①珊瑚复育费 500 万美元，②渔业复育费 200 万美元，③税收及观光损失 100 万美元。
5. 乙国环保机关和渔政机关的主张为：奥古斯都号船长在船舶出现故障的情况下，未及时请求拖船救援，以致失去动力的船舶漂流数日后发生搁浅，船身破裂、油料外泄。其对由此产生的油污损害显然有重大过失。另轮机长未适当保养维修致船舶在航行中突失动力，而船长及轮机长在下船时竟未将航海日志携带下船，致后续事件无法进行调查，并增加清除油污困难。根据乙国《海洋环境保护法》第 90 条第 1 款关于“造成海洋环境污染损害的责任者，应当排除危害，并赔偿损失”的规定、第 95 条第 1 款对“海洋环境污染损害”的界定、乙国《专属经济区和大陆架法》第 2 条、第 3 条关于“专属经济区范围”和“专属经济区的自然资源”的界定以及乙国加入的《国际油污损害民事责任公约》1992 年议定书（**International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage , 1992**）第 3 条第 1 款、第 5 款，第 7 条第 8 款的规定要求奥古斯都号船东、船长、轮机长及责任保险人对乙国因油污所致的损害承担赔偿责任。
6. 被告责任保险人、船东，船长及轮机长则抗辩：①因该船事故发生在公海上，非在乙国领海内，故乙国法院就本案无管辖权。就法律适用而言，乙国虽为《1992 年国际油污损害民事责任公约》签约国，但并非《国际燃油污染损害民事责任公约，2001》的签约国。而作为责任保险人国籍

国的丙国则是《国际燃油污染损害民事责任公约, 2001》(International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001) 的签约国, 为方便适用国际油污损害的新规范解决双方争议并便利判决的承认与执行, 本案应由丙国法院管辖。②事故发生在公海上, 也不应适用乙国的《海洋环境保护法》及《专属经济区和大陆架法》等乙国法律, 而应适用前述 2001 年的公约。③有关珊瑚复育、渔业复育费等支出及观光税收等损失与油污染无关。④船东就本事件无故意或过失, 依前述公约, 不负赔偿责任。

7. 另外, 船东主张即使适用乙国法律, 依乙国海商法第 207 条第 3 款、第 4 款规定, 有关船货移除的费用, 船东可主张限制责任, 其限制责任金额为 250 万美元。因其已经为船货的移除花费 500 万美元, 因此反诉乙国环保机关与渔政机关应给付 250 万美元作为分担。