

海洋船舶污染责任法律问题探究

许胜晴, 缪凡, 王国奥

江苏海洋大学文法学院, 江苏 连云港

收稿日期: 2022年6月20日; 录用日期: 2022年7月1日; 发布日期: 2022年7月18日

摘要

海洋船舶污染引起的环境损害成为危害海洋生态系统的重要因素。由于海洋船舶污染涉及国际法的解释和适用, 对于海洋船舶污染的司法处理引起了相关的法律争议, 亟需通过完善国内立法予以协调。通过分析国际公约及国内立法关于海洋船舶污染规则原则和赔偿范围的规定, 文章提出三个方面的治理建议: 在归责原则方面应明确污损害赔偿中的无过错责任和替代责任, 并吸收特殊情况下的连带责任; 在保障生态损害得到充分补偿方面, 加强污染应急处置、修复并制定充分的修复计划; 在污染防治方面, 建立包含大气污染、噪声污染和固体废弃物污染等多种污染类型在内的污染防治体系。

关键词

海洋船舶, 海洋污染, 归责原则, 赔偿范围

Exploration of Legal Issues of Pollution Liability of Marine Vessels

Shengqing Xu, Fan Miao, Guoao Wang

School of Humanities and Law, Jiangsu Ocean University, Lianyungang Jiangsu

Received: Jun. 20th, 2022; accepted: Jul. 1st, 2022; published: Jul. 18th, 2022

Abstract

Environmental damage caused by pollution by marine vessels has become an important factor in harming marine ecosystems. Since marine ship pollution involves the interpretation and application of international law, the judicial treatment of marine ship pollution has caused relevant legal disputes, and it is urgent to coordinate it through improved domestic legislation. By analyzing the provisions of international conventions and domestic legislation on the principles and scope of compensation for marine ship pollution rules, the article proposes governance suggestions in three aspects: In terms of the principle of attribution, no-fault liability and substitution liability in

pollution damage compensation should be clarified, and joint and several liabilities in special circumstances should be absorbed; Strengthen emergency pollution disposal, restoration and adequate restoration plans in ensuring adequate compensation for ecological damage; In terms of pollution prevention and control, establish a pollution prevention and control system that includes various types of pollution, including air pollution, noise pollution and solid waste pollution.

Keywords

Marine Vessels, Marine Pollution, Principle of Attribution, Scope of Compensation

Copyright © 2022 by author(s) and Hans Publishers Inc.

This work is licensed under the Creative Commons Attribution International License (CC BY 4.0).

<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



Open Access

1. 引言

海洋是关乎人类社会发展的生态系统。在我国生态文明建设和海上丝绸之路建设深入推进的背景下，海洋污染问题愈来愈成为社会关注的重要生态环境问题。在诸多的海洋污染中，海洋船舶污染因其涉及国际贸易法、国际海洋法以及国际环境法等诸多国际因素，其处理需要关注并在一定情况下遵照国际规则，因而往往不能仅仅依赖国内立法予以处理，而这就会导致法律适用和法律解释方面的问题，影响案件的合理、合法以及有效处理[1]。

2. 船舶污染治理法律现状

目前，国内关于船舶污染的立法涉及《海商法》《海洋环境保护法》《防止船舶污染海域管理条例》等，呈现出碎片化状态，而且对于具有涉外因素的海洋船舶污染未能建立起统一明确的规则体系。由于海洋船舶污染往往存在涉外因素，因而需要重点考察国际公约相关规定，而不能简单地适用国内法的原则或者规则[2]。对此本文对国际公约中关于海洋船舶污染的规定进行了重点考察。

目前国际上涉及船舶污染的主要公约包括损害赔偿和污染预防两类。其中损害赔偿类的主要是针对不同的污染类型确定归责原则、免责事由、赔偿范围和赔偿限额等方面。污染预防类主要是通过设置义务性规范，通过对相关设施、设备和行为设定标准以及规定沿岸国监督规范，预防污染的产生。就损害赔偿类而言，主要有关于运载的油类泄漏、船舶燃油泄漏以及运载的有毒有害物质的国际公约。1992年《国际油污损害民事责任公约》和1992年《设立国际油污损害赔偿基金国际公约》主要针对海船承载的油类泄露或卸载所导致的损害的受害人进行赔偿。1996年《关于海上运输有害有毒物质损害责任和赔偿的国际公约》旨在为向海上运输有毒有害物质所导致的损害提供适当、及时和有效的赔偿。2001年《国际燃油污染损害民事责任公约》则是为保证对船舶燃料油泄露或卸载造成的污染损害进行及时和适当的赔偿。

在污染预防方面主要是1973年《国际防止船舶污染公约》(《防污公约》)旨在防止船舶因作业或意外原因污染环境。1973年11月2日海事组织通过了《防污公约》。1978年议定书是为了应对1976~1977年大量油轮事故而通过的。由于1973年的《防污公约》尚未生效，1978年的《防污公约议定书》吸收了母公约。该综合文书于1983年10月2日生效。1997年通过了一项修正公约的议定书，并增加了新的附件六，于2005年5月19日生效。近年来，《防污公约》已进行了修订。该公约包括旨在防止和尽量

减少来自船舶的污染,包括意外污染和日常作业的污染的条例,目前还包括6个技术附件。大部份附件均载有严格管制作业排放的特别区域。附件一《防止油类污染规则》(1983年10月2日生效)包括防止作业措施和意外排放造成油类污染;1992年对附件一的修订规定,新油轮必须安装双层船壳,并为现有油轮逐步安装双层船壳订出时间表,该时间表随后在2001年和2003年作出修订。附件II《控制散装有毒液体物质污染规则》(1983年10月2日生效)详述了控制散装有毒液体物质污染的排放标准和措施;对约250种物质进行了评估,并列入《公约》所附清单;只有在符合特定浓度和条件(视乎物质类别而定)的情况下,才可将其残留物排放到接收设施。在任何情况下,不允许在距离最近的陆地12海里内排放含有有毒物质的残留物。附件三《防止海运包装有害物质污染》(1992年7月1日生效)载有发布关于包装、标记、标签、文件、积载、数量限制、例外和通知的详细标准的一般要求。就本附件而言,有害物质是指在《国际海运危险货物规则》中被确定为海洋污染物的物质,或符合附件三附录中的标准的物质。附件四《防止船舶污水污染规则》(2003年9月27日生效)载有控制污水污染海洋的规定;禁止向海洋排放污水,但船舶有经批准的污水处理设施,或者船舶在离最近的陆地3海里以外,使用经批准的系统排放处理、消毒的污水的除外;未经处理或消毒的污水须在离最近陆地12海里以外的地方排放。附件五《防止船舶垃圾污染规则》(1988年12月31日生效)涉及不同类型的垃圾,并具体规定了离陆地的距离和可能处置这些垃圾的方式;该附件最重要的特点是完全禁止向海洋中处置所有形式的塑料。附件六《防止船舶造成空气污染规则》(2005年5月19日生效)对船舶排放的二氧化硫和氮氧化物作出限制,并禁止故意排放消耗臭氧层的物质;指定的排放控制区域对SO_x、NO_x和颗粒物设定了更严格的标准。2011年通过的涵盖了旨在减少船舶温室气体排放的强制性技术和操作能源效率措施。

3. 海洋船舶污染核心法律问题

3.1. 归责原则

在与船舶污染有关的国际公约方面,对于船舶污染一般适用无过错责任并且采取非完全的替代责任做法,因为当污染完全是由第三人故意造成的,船舶所有人将免责,而不是先进行替代履行,但是可以认为因第三人过失造成污染时不免责,船舶所有人需承担替代责任,然后向第三人追偿^[3]。2001年《国际燃油污染损害民事责任公约》规定如船舶所有人证明以下情形,则该船舶所有人不应承担污染损害责任:

- 1) 损害系由战争、敌对、内战、暴乱行为或异常、不可避免和不可抗拒性质的自然现象所引起;
- 2) 损害完全系由第三方故意造成损害的行为或不作为所引起;
- 3) 损害完全系由负责维护灯标或其它助航设施的任何政府或其他当局在履行该职责时的疏忽或其它错误行为所引起。

我国《防治船舶污染海洋环境管理条例》第四十八条规定: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;完全由于第三者的故意或者过失,造成海洋环境污染损害的,由第三者排除危害,并承担赔偿责任。对于事故造成多艘船溢出或排放的情况,如果损害无法区分,相关船舶所有人需要承担连带责任。如果能损害能够区分则按照比例各自承担。我国民法规定有所不同,因为对于无意思联络者数人侵权的情况,我国规定污染责任划分考虑原因和结果之间的比例关系,只有在每个原因均能造成全部损害时承担连带责任,而各自造成部分损害承担按份责任,无法区分责任大小,则平均承担责任。这与国际公约规定的无法区分损害时承担连带责任不同:“当发生涉及两艘或两艘以上船舶的事件并造成污染损害时,所有有关船的所有人,除按第三条获得豁免权者外,应对所有无法合理分开的这类损害负连带责任。”因此,如果碰撞发生泄露,需按照公约规定对无法分开的损害承担连带责任。

我国《海商法》第一百六十九条规定：船舶发生碰撞，碰撞的船舶互有过失的，各船按照过失程度的比例负赔偿责任；过失程度相当或者过失程度的比例无法判定的，平均负赔偿责任。互有过失的船舶，对碰撞造成的船舶以及船上货物和其他财产的损失，依照前款规定的比例负赔偿责任。碰撞造成第三人财产损失的，各船的赔偿责任均不超过其应当承担的比例。互有过失的船舶，对造成的第三人的人身伤亡，负连带赔偿责任。一船连带支付的赔偿超过本条第一款规定的比例的，有权向其他有过失的船舶追偿。

需要注意的是，如果是第三人的过失造成损害，那么船舶所有人并不能免责或者减轻责任，而是其应当承担替代责任，在赔偿后向有过错的第三方追偿，因此在船舶碰撞的情况下，双方互有过失，并不能作为船舶所有人免责的依据，其仍应承担无过错责任。

在“达飞佛罗里达”一案中，最高人民法院按照过错责任原则进行判决，要求双方各承担 50% 的责任。2013 年 3 月，普罗旺斯船东 2008-1 有限公司所有并由法国达飞轮船有限公司光船租赁的“达飞佛罗里达”轮与罗克韦尔航运有限公司所有的“舟山”轮发生碰撞，致使“达飞佛罗里达”轮泄漏燃油共计 613.28 吨。根据 2001 年公约规定，此种情形属于无过错责任的情况。“当发生涉及两艘或两艘以上船舶的事件并造成污染损害时”这一表述中的涉事船舶不限于漏油船也包括非漏油船，其表述与 1969 年版本的《国际油污损害民事责任公约》中的表述“当发生涉及两艘或两艘以上船舶的事件并造成污染损害时”明显不同，后者强调漏油船之间的承担连带责任。由于修改后的《民事责任公约》关于涉及两艘以上船舶的事件中的归责原则与 2001 年《国际燃油污染损害民事责任公约》中的表述相同，可以认为，此种情况可以适用连带责任。这里的损害不能区分包括双方均有污染但损害难以区分，也包括只有一方漏油但双方过错份额不能区分的情况。然而如果双方过失能够确定，则也不能援引该条规定适用连带责任，而仍应适用无过错责任且污染船舶应当承担替代责任。这与我国《民法典》规定的因第三人过错造成污染时适用不真正连带责任不同。

3.2. 环境资源损害

关于船舶污染需要赔偿的损害范围，我国民法典的规定与国际公约规定存在重大差异。根据我国《民法典》，环境损害需要赔偿的范围包括损害发生后到生态功能回复之前的修复期生态功能损失以及永久性生态功能损失，也包括清污和修复费用、生态损害价值鉴定费以及因防止损害扩大而发生的费用。但在相关国际公约中，环境损害需要赔偿的范围较小，这与公约旨在进行适当而非充分赔偿的目的或原则有关。例如，在相关国际公约中，对于损害有专门的界定。船舶污染损害一般包括环境损害和因预防措施而发生的费用及其可能带来的进一步损害。1992 年《国际油污损害民事责任公约》把“污染损害”界定为：(a) 由于船舶泄漏或排放油类，而在船舶之外因污染而造成的损失和损害，不论这种泄漏或排放发生于何处，但是，对环境损害的赔偿，除这种损害所造成的盈利损失外，应限于已实际采取或行将采取的合理复原措施的费用；(b) 预防措施的费用和因预防措施而造成的进一步损失或损害。2001 年《国际燃油污染损害民事责任公约》同样把环境损害限制为已采取行动或将采取的合理复原措施的费用：(a) 由任何地点发生的船舶燃油逸出或排放引起的污染在该船之外造成的损失或损害，但是对环境损害的赔偿（不包括此种损害的利润损失在内），应限于实际采取或将要采取的合理恢复措施的费用；和(b) 预防措施的费用和由预防措施造成的进一步损失或损害。由此看来，生态环境价值和功能并非国际公约直接认定的损害类型，其对环境损害的限定与采取的修复措施所产生的成本直接相关。在 *Puerto Pico v. Zoe Cloctron* 案中，一审法院考虑了“不可恢复的环境损害”赔偿，赔偿数额近 600 万美元，而上诉法院仅赔偿“可恢复的环境损害”，赔偿金额仅为 100 万美元，且这 100 万美元中清污费占了 80% 以上。因此，关于生态环境损害范围我国民法典的规定更为充分，而国际公约则是以采取或计划采取的修复行为直接

相关[4]。有学者认为,“要明确‘海洋环境损害’的定义,放弃“渔业资源中长期损失”的提法,海洋生态环境损害和天然渔业资源损害等都属于利润损失之外的环境损偿,只应限于已实际采取或将要采取的合理复原措施的费用”[5]。

4. 完善我国船舶污染治理的法律建议

4.1. 根据国际公约规定完善归责原则

责任划分上,主要在船舶碰撞领域明确不能确定双方过失程度时,要求相关方承担连带责任,而不是根据《民法典》或者《海商法》的规定平均承担责任。如果能够确定过失比例则需要由造成污染的船舶承担无过错责任下的替代责任,并且其享有追偿权。需要注意的是,由于国际公约要求第三人过失不影响替代责任,污染行为人不能以此进行抗辩,而这就要求对《海洋环境保护法》中关于免责事由进行修改,取消完全因第三者过失而免责的事由。《海洋环境保护法》第89条规定: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;完全由于第三者的故意或者过失,造成海洋环境污染损害的,由第三者排除危害,并承担赔偿责任。另外,对于受害人过错造成的损害,国际公约规定船舶所有人可以免责,对此可在《海洋环境保护法》补充这一免责事由。

4.2. 建立完善的预防机制和处置方案

对于各种类型的污染,应该健全相应的执法监督机制,防止大规模污染的产生,增强海上环境执法力度,对于已经造成污染的要及时采取清污和修复措施,并制定详尽合理的恢复方案,从而最大限度的确保环境功能得到修复,而不能仅仅依赖鉴定机构进行评估,因为只有采取行动并制定详尽的规划才能符合国际公约所规定的环境损害赔偿范围。

4.3. 健全海洋污染防治立法

目前海洋船舶污染主要关注海洋油污污染,对于其他类型的污染则关注不够。尤其是,在相关国际公约主要针对海洋油污损害建立了较为完善的公约机制外,对于其他类型的船舶污染如大气污染、噪声污染、固体废弃物污染等同样要给与重点关注,应通过完善国内立法填补相关领域的缺失,建立全方位的海洋船舶污染防治法律规范体系。

参考文献

- [1] 张耀元. 船舶污染环境损害赔偿范围的不足与反思——兼论完全赔偿之可能[J]. 国际经济法学刊, 2022(2): 140-156.
- [2] 刘颖慧. 我国海洋生态环境损害赔偿范围研究[D]: [硕士学位论文]. 桂林: 广西师范大学, 2021. <https://doi.org/10.27036/d.cnki.ggxsu.2021.000168>
- [3] 廖兵兵. 生态文明视角下海洋环境损害赔偿研究[J]. 政法学刊, 2020, 37(6): 57-66.
- [4] 黄雪莹. 我国船舶油污致海洋环境损害赔偿范围研究[D]: [硕士学位论文]. 南宁: 广西大学, 2016.
- [5] 韩立新. 船舶污染造成的海洋环境损害赔偿范围研究[J]. 中国海商法年刊, 2005, 16(1): 214-230.