

## 摘 要

随着我国国民经济持续、快速、健康发展,我国对石油这种战略物资的需求呈现出快速增长的态势。自1993年起,我国石油需求量就已大于生产量,成为一个石油纯进口国,而进口石油中近90%是通过海上运输完成的。虽然现代航海技术已是今非昔比,但船舶碰撞仍难以避免。近年来我国沿海因船舶碰撞造成油污的事故频繁发生,而我国目前对船舶碰撞造成油污损害的法律适用还存在争议,不能很好的维护国家和当事人的利益。因此本文从实际出发通过对国际公约和我国法律、法规的比较分析,对不同类型的船舶碰撞造成油污损害的法律适用进行总结,并对我国未来的船舶油污立法提出建议。

第1章,首先概述我国沿海船舶碰撞造成油污损害现状,对船舶油污损害基本法律问题介绍,揭示实践中存在的问题,进一步明确本文的写作方向。

第2章,主要介绍油污方面的国际立法,包括油污损害民事赔偿方面的国际公约以及同船舶油污有关的其他国际公约,介绍我国有关油污民事责任方面的法律规范。

第3章,通过对第二章的分析,指出在不同情况下船舶碰撞造成油污损害的法律适用,具体分为两类,即按照案件是否具有涉外因素和按船舶漏油的种类进行分类。

第4章,解决了国内法和国际公约选择适用的问题后,笔者着重指出在适用我国法律时出现的问题,并对这些问题进行分析提出自己对这些问题的看法。

第5章,结合以上对我国沿海船舶碰撞造成油污损害的法律适用的分析,笔者从法律适用的角度对我国未来的油污立法提出自己的建议。

**关键词:** 船舶碰撞; 船舶油污; 法律适用

## Abstract

With the sustained, rapid and healthy development of China's economy, the demand of oil this strategic material shows a rapid growth. China has become an oil import country since 1993, when her oil demand has been more than her production and 90% of the imported oil was carried by sea. Although modern navigational technology are much higher, it is still difficult to avoid collision of ships, which usually cause significant damage to property or injury to persons and other seriously consequence. In recent years China's coastal oil pollution damage caused by ships collision happens frequently, but there is still dispute on the legal application of the said cases.

Therefore, this article intends to compare the legislations on oil pollution damage between international conventions and make analysis on related regulations of China, then provide suggestions for settling the dispute arising from the compensation of oil pollution damage caused by ships collision and with a view to improving the legislation on oil pollution damage in China.

Chapter I makes an overview of China's coastal oil pollution damage status quo caused by ships collision and introduces the characteristics of the oil pollution, revealing the existence of the problem in practice and further clarify the direction of writing of this article.

Chapter II introduces the international legislation of oil pollution damage including the efficient international convention and treaties, and then makes an analysis on related regulations of China.

Chapter III concludes the application of law in different kinds of oil pollution damage based on the analysis in Chapter II .

Chapter IV after the problem whether applies the domestic regulations of China or the international conventions in different kinds of oil pollution damage was solved, the author will focus on the disputes in applying the domestic regulations and provide suggestions and methods to solve them.

Chapter V provides proposal for application of law in oil pollution damage caused by ships collision and future legislation on oil pollution damage in China based on the above analysis.

**Key Words: Ship Collision; Oil Pollution; Legal Application**

# 大连海事大学学位论文原创性声明和使用授权说明

## 原创性声明

本人郑重声明：本论文是在导师的指导下，独立进行研究工作所取得的成果，撰写成硕士学位论文“我国沿海船舶碰撞油污损害法律适用问题研究”。除论文中已经注明引用的内容外，对论文的研究做出重要贡献的个人和集体，均已在文中以明确方式标明。本论文中不包含任何未加明确注明的其他个人或集体已经公开发表或未公开发表的成果。本声明的法律责任由本人承担。

学位论文作者签名 

## 学位论文版权使用授权书

本学位论文作者及指导教师完全了解大连海事大学有关保留、使用研究生学位论文的规定，即：大连海事大学有权保留并向国家有关部门或机构送交学位论文的复印件和电子版，允许论文被查阅和借阅。本人授权大连海事大学可以将本学位论文的全部或部分内容编入有关数据库进行检索，也可采用影印、缩印或扫描等复制手段保存和汇编学位论文。同意将本学位论文收录到《中国优秀博硕士学位论文全文数据库》（中国学术期刊（光盘版）电子杂志社）、《中国学位论文全文数据库》（中国科学技术信息研究所）等数据库中，并以电子出版物形式出版发行和提供信息服务。保密的论文在解密后遵守此规定。

本学位论文属于： 保 密  在\_\_\_\_年解密后适用本授权书。  
不保密  （请在以上方框内打“√”）

论文作者签名:  导师签名: 

日期: 2009年6月12日

## 引 言

中国作为发展中的沿海大国,拥有大陆岸线 18000 多公里,岛屿岸线 14000 多公里,沿海共有 160 多处海湾,由于中国经济的迅猛发展引发了国内石油消耗量的急剧增加。如今,中国已成为仅次于美国的全球第二大石油消费国,国内的石油产量已远远不能满足社会的需求。据海关总署统计数据显示,我国 2004 年的石油进口量为 1.1 亿吨,2005 年石油进口量为 1.24 亿吨,2006 年石油进口量为 1.4 亿吨,2007 年石油进口量为 1.67 亿吨,2008 年石油进口量为 1.8 亿吨。据有关部门预测,到 2010 年我国国民经济对石油的年需求量将突破 4 亿吨,对外依存度将超过 50%。

据统计,我国目前有从事国际运输的油轮 111 艘,总载重吨约 350 万吨;从事国内沿海运输油轮有 676 艘,总载重吨约 270 万吨,这支庞大的船队组成了我国海上石油运输的主力军。挪威船级社曾于 2006 年 8 月发布报告指出,“今后 5 年至 6 年中国大型航运公司将增加 50 艘超大型石油运输船,以满足日益增加的进口原油运输服务需要”。<sup>[1]</sup>目前我国日均进口近 300 万桶石油,每天航行于沿海的各类油轮已达 200 多艘次。2005 年上海国际海事论坛期间,交通部海事局刘功臣副局长所做报告显示,1973 至 2003 年,我国沿海共发生船舶溢油事故 2353 起,平均每 3.5 天发生一起,溢油量在 500 吨以上的重大溢油事故 62 起,平均每年发生 2 起,总溢油量 34189 吨,平均溢油 15 吨/起<sup>[2]</sup>。随着石油运输量的增加,船舶吨位的大型化将导致海上船舶油污的威胁日益加剧。如何应对海上船舶油污污染问题是摆在我们面前严峻的挑战,一方面要提高船舶自身防范溢油事故发生的能力;另一方面,要建立一套完善的、行之有效的油污法律制度,有了这样的法律制度不仅能够更好的保护油污受害者的权益,还能促进船舶提高防范意识、降低事故发生的几率。

---

<sup>[1]</sup>黄小普. 中国急需增加 50 艘超大型石油运输船. 上海证券报. 2006 年,第 8 期:第 28 页。

<sup>[2]</sup>刘占魁. 从“千岛油 1 号”轮污染事件说起. 中国海事. 2005 年,第 4 期:51—54。

## 第 1 章 我国沿海船舶碰撞油污损害概述

### 1.1 船舶污染基本法律问题介绍

船舶污染是海洋环境污染的主要类型之一，是一种新型的特殊海上侵权行为。随着 20 世纪 50 年代以后石油工业、化工工业的发展以及油类、有毒货物海运量的大大增加，船舶污染逐渐成为当代危害沿岸各国居民身体健康、损害财产和资源、危害海洋环境、破坏海洋生态平衡、威胁人类的主要污染源之一。据有关资料统计，现代海洋环境污染中有 35% 的污染为船舶污染。有鉴于此，自 20 世纪 60 年代开始，国际上、区域内和各沿海国国内都为防止和减少船舶污染损害做出了不懈的努力和尝试，逐步建立、完善了船舶污染损害赔偿的法律制度。<sup>[1]</sup>

#### 1.1.1 船舶油污损害的概念及特征

海洋环境污染由多方面原因造成，就污染源而言，主要有陆源污染、船舶污染、海洋石油勘探与开发污染、海岸工程污染、倾倒废物和大气污染。其中，船舶污染是最重要的类型之一。<sup>[4]</sup>

船舶污染是指船舶溢漏或排放污染物于海洋，产生损害海洋生物资源、危害人体健康、妨害渔业和其他海上经济活动、损害海水使用质量、破坏生态环境等有害影响。根据这一概念，船舶污染有三个方面的特征：

第一，船舶油污损害的地域范围广，损害巨大。船舶油污损害的地域范围广，突出表现为受损害地域的国际性上。一方面，由于海洋运输的跨国性，一国船舶经过或到达他国时，产生的油污有可能会给他国造成油污损害。另一方面，由于海水的流动性，在一国海域或公海发生的油污可能会漂移到他国海域造成跨国污染。除此之外，油污损害巨大也是众所周知的，比如 2002 年 11 月 19 日装载着 7.7 万吨燃油的巴哈马籍“威望号”油轮在西班牙海域断裂沉没的消息震惊了整个欧洲乃至全世界。大量燃油造成的污染不仅使西班牙损失惨重，而且此次污染很快波及北部的法国和西南部的葡萄牙，甚至更远的国家。造成 1000 多万平方公里的海域受污染，使得当地的旅游业和渔业受到灾难性的影响，生态环境的恢复将需

<sup>[1]</sup>刘红. 尽快建立并实施我国船舶油污损害赔偿机制. 中国海商法协会通讯. 2003 年, 3 月期: 第 1 页.

<sup>[4]</sup>劳辉. 关于我国污染赔偿问题. 交通环保. 1998 年, 第 1 期: 第 28 页.

要长达几十年的时间，西班牙政府预计此次油污事故给当地造成的损失将达到 6 至 10 亿欧元。

第二，船舶污染必须是船舶溢漏或排放污染物于海洋，而不是通过船舶专门将陆上有害物质倾倒入海洋。这一特点强调污染物是从船舶中排放或溢漏，亦即污染物来自于营运过程中的船舶，有别于通过船舶将陆上产生的污染物倾倒入海洋的行为。

第三，船舶污染的污染物质通常是运输中的有害物质、船舶垃圾和船上人员生活污水，但主要是油类物质。石油污染是海洋环境的主要敌人，而石油污染主要来自船舶。<sup>[9]</sup>

### 1.1.2 船舶污染的分类

船舶污染的分类标准较多，但在法律上较有实质意义的分类则是按船舶污染海域的途径、方式与污染物的标准进行分类。

依污染途径与方式可分为事故性污染和排放性污染。事故性污染是指运载有毒有害物质的船舶在航行过程中因过失或疏忽或不可抗力、意外事故等原因导致发生触礁、碰撞、搁浅、爆炸、起火等海上危难事故后，船载有毒有害物质溢漏进入海洋造成的污染。此种类型的船舶污染虽在所有船舶污染事件中所占比例较少，但因发生的时间地点及危害集中，影响很大。据统计，自 1967 年至 1996 年，世界上万吨以上的溢油事故就发生了 54 起。其中，1989 年在美国发生的一起事故，造成的损失高达 80 亿美元，其对环境所造成的不利影响预计要持续几十年才能消除。排放性污染亦称操作性污染，是指船舶有意识地将船舶污染物排放于海洋，它分为正当排放和不正当排放两种。所谓正当排放是指船舶排放的污染物未超过防污标准或排放行为不被禁止或限制的轻微船舶污染行为。不正当排放是指船舶排放的污染物超过防污标准，或在禁排区内排放污染物而造成的污染。在不正当排放中，大量污染行为是排放油轮或油槽的压舱水、洗舱水以及舱底含油污水。据有关统计资料显示，目前全世界每年以压舱水、洗舱水及舱底污水排入海洋中的石油约 50 万吨。由于船舶排放性污染发生的时间和地点极为分散，因而往往被人们所忽视，

<sup>[9]</sup><http://jpkc.whu.edu.cn/jpkc2007/hsf/kcwz/skja/nr7.htm>

但实际上，它在排放到海洋的油类总量中占的比例最大，约 70%左右。<sup>[6]</sup>

依污染物可分为油污和其它有害有毒物质污染。油污是指船舶溢出或排放油类后，除船舶本身以外而对沿海或内陆水域或与其毗连区域的人类健康或海洋生物或资源造成实质性损害的污染行为。在海洋油类污染中，船舶是最重要的油类污染源。根据英国的一项研究报告显示，每年由船舶流入海洋的油类总数在 100 万至 200 万吨的范围以内。其它有害有毒物质涉及的范围很广，包括危险性的化学品、散装液体有害物质、散装液化气体等等，已生效的有关国际公约中列出的所有危险和有毒物质约有几千种。应当说，有害有毒物质的海上运输量要远远小于油类货物的运输，但另一方面，有害有毒物质的毒害性要比油类货物大的多，主要表现为：①火灾的危险性；②对人体健康的危险性；③对水域的污染性；④对空气的污染性；⑤有毒有害物质与水、其它化学品的反应危险性。

需要说明的是，本文中的船舶油污是由船舶碰撞造成的，具体指船舶在航行过程中发生碰撞，造成船舶所载货油或燃油溢出并对沿海或内陆水域或与其毗连区域的人类健康、财产或海洋生物或资源造成实质性损害的污染行为。<sup>[7]</sup>

### 1.1.3 船舶碰撞和油污损害不是一个法律关系

近年来，国内油轮与其他船舶之间发生碰撞，导致其中油轮漏油引起的污染损害案件逐渐增多。但是，对于两船碰撞的油污赔偿责任分摊，审判实践中存在着较大分歧。其中一个关键问题是船舶碰撞和油污损害是不是一个法律关系？

对于这个问题，司法实践中存在着两种观点，一种观点认为，既然油污是由于船舶碰撞引起的，故两碰撞的船舶对受污染方构成共同侵权，依据我国《海商法》第 169 条的规定，两碰撞船舶的所有人应该按比例承担赔偿责任。另一种观点认为，应当适用《1992 年民事责任公约》，故先由漏油船舶承担赔偿责任后，再向有过错的一方船舶追偿。关于油污损害我们可能会有这样一个假设：如果没有石油泄漏，就不会有油污损害的发生；如果没有船舶碰撞，就不会有石油的泄露；如果没有双方船舶的过失，就不会有船舶碰撞的发生。<sup>[8]</sup>因此，如果没有两船舶的过失，就不会有油污损害的发生，那么能否据此就判断两船的过失与油污之间

<sup>[6]</sup>徐国平. 船舶油污损害赔偿法律制度研究. 北京: 北京大学出版社, 2006 年版.

<sup>[7]</sup><http://jpkc.whu.edu.cn/jpkc2007/hsf/kcwz/skja/nr7.htm>

<sup>[8]</sup>李铁川. 油污损害因果关系的经济分析. 中国海商法年刊. 2002 年, 第 13 卷: 273—280.

的因果关系呢？

现代民法和英美法在因果关系问题上，一般采用被称作两分法的分析方法。依据该方法，对于因果关系的考察和认定分为两步进行：第一步，确定侵权行为人的行为是否在事实上属于造成损害发生的原因，即认定事实上的原因；第二步，确定已构成事实上原因的行为是否在法律上成为应对该损害负责的原因，即认定法律上的原因<sup>[9]</sup>。从因果关系分析，碰撞和油污损害之间不存在直接的因果关系。<sup>[10]</sup> 因为，油污损害是由于油类货物的污染特性决定的，碰撞能否造成污染损害取决于车载货油或燃油，不取决于碰撞本身。也就是说，碰撞未必必然是产生油污的直接原因，但漏油必然产生油污。而且，国际上建立的油污法律制度是将油污风险分配给油轮船东和油类货主，前者强调投保油污责任险，后者摊款建立油污责任基金。从这一点也可以看出碰撞和油污是两个法律关系。

另外，由于船舶碰撞所导致的是石油的泄漏，而石油的泄漏产生的损失有两种：其一是石油泄漏导致石油所有人的经济损失，即石油本身的损失；其二才是污染损害造成的损失。两种损失的赔偿责任人以及请求人相去甚远，就石油本身损失，两船舶构成共同侵权。依照《海商法》的有关规定，两碰撞船舶的所有人应对石油所有人的损失承担比例赔偿责任。就泄露的石油造成的污染损失，是由于石油自身的污染性所致，而非归因于船舶碰撞。假设碰撞导致泄漏的物质是无污染性的，例如水，则污染损害就不可能发生。因此，油污损害虽然是由船舶碰撞这种侵权行为所引起，但他们之间并无直接的因果关系。<sup>[11]</sup>

虽然船舶碰撞和油污损害是两个不同的法律关系，但是船舶碰撞与油污损害之间有着千丝万缕的联系：在海商法发展的初期，只有船舶碰撞法。在侵权领域，船舶碰撞是主要的形态，传统意义上的船舶碰撞法是调整有关船舶碰撞关系的法律规范的总称。如果船舶发生碰撞的同时造成油污损害，一般地适用传统船舶碰撞法来调整船舶碰撞和因船舶碰撞所致的油污损害赔偿法律关系。之后，随着海上运输技术、造船技术以及货运技术的发展，海上侵权的种类不断增加，内容日趋复杂，特别是海上油污损害的许多不同于一般侵权行为的特点，使得传统上的

<sup>[9]</sup>魏振瀛. 论构成民事责任条件的因素. 北京大学学报. 1987年, 第3期:第95页。

<sup>[10]</sup>吴莉婧. 论船舶碰撞造成的油污损害赔偿. 中国海洋大学学报(社会科学版), 2003年:58—61。

<sup>[11]</sup>傅廷中. 过失碰撞与损害赔偿. 世界海运. 2001年12月, 第24卷第6期:49—50。

船舶碰撞法已经不能调整船舶碰撞附带油污损害这种复杂的海上侵权关系。20世纪中期以来,海上运输业发生了几起举世震惊的油污事件:1967年3月18日发生了利比里亚籍油轮“托利勘庸”号油污事件,6万吨原油泄入海中;1978年3月6日,利比里亚籍油轮“阿莫柯卡迪兹”号在法国西海岸海域触礁,致使22万吨原油溢出,造成法国沿海水域严重污染。这些海上油污事故严重威胁着人类的海洋环境和沿岸国的生态环境,从而引起沿海各国政府及有关国际组织的重视,为此制定了一系列的有关海上污染损害赔偿的国际公约。这些调整油污损害赔偿的国际公约,与调整船舶碰撞的法律机制相分离而自成体系。此时,如果船舶碰撞同时造成油污损害,就要适用有关油污损害赔偿的国际公约。由上述可知,油污损害赔偿的一系列的规定是从传统的船舶碰撞法中分化出来的。船舶碰撞法不再调整由于船舶碰撞所致油污损害这种海上侵权行为,而是调整诸如船舶发生碰撞或触碰等海上侵权行为;调整因船舶碰撞所致油污损害赔偿的法律自成体系,专门由相关海上油污损害法律来调整。<sup>[12]</sup>

综上所述,由于船舶碰撞与由此造成的污染损害属于两种不同的法律关系,因此在法律适用上,船舶碰撞应受《海商法》第八章以及相关国际公约的调整,而船舶污染根据不同情况可能受《民事责任公约》、《基金公约》、《民法通则》、《海商法》、《海洋环境保护法》等不同法律和国际公约的调整。但是,这两种法律关系之间又存在着内在的联系:漏油方赔偿污染损害后可以按照碰撞过失比例向非漏油方追偿超过其过失比例部分;如果两船都漏油,两船舶所有人都是责任主体。

### 1.2 我国沿海船舶碰撞油污损害现状及争议问题

随着经济的发展和人民生活方式的转变,无论是生产还是生活,世界对石油的依赖不仅没有减弱而且越来越强,石油及其产品的航海贸易也因此迅猛增长。人们享受着石油带来的恩泽,同时也日益受到它所带来的灾难的侵害与威胁。据统计,近四十年来,国际上发生的溢油事故已超过6000起,给海洋环境、海洋经济产业带来了难以估量的损失。自1993年起,我国石油需求量就已大于生产量,成为一个石油纯进口国,2008年我国的石油进口量为1.8亿吨,沿海石油运输量

---

<sup>[12]</sup>马得摊. 船舶碰撞法新形态. 政法论丛. 2005年,第6期:92-96.

达到 3.31 亿吨。<sup>[13]</sup> 据预测,在未来的 15 年里,我国的石油供需缺口将以每年 700 万吨的速度增长,到 2010 年我国国民经济对石油的年需求量将突破 4 亿吨。届时航行于我国沿海水域的各类油轮将达到 162949 艘次,平均每天 446 艘次,如此频繁的海上运输极易造成船舶碰撞事故的发生。另外,在我国沿海从事石油运输的船舶中,船舶技术状态不佳,船舶老龄化严重已是十分普遍的现象,再加上每年都会有大量的外籍老旧油轮到我国从事石油运输,大大增加了污染事故发生的几率。同时,我国的船员素质和船公司的经营管理水平与发达国家还存在差距,特别是从事石油运输的船员责任心不强,防范事故的意识差,盲目的追求经济效益而忽视社会效应,为事故发生埋下了隐患,极易造成重特大油污事故。

近年来,我国沿海船舶碰撞造成的油污事故频繁发生,给国家和当事人造成了巨大的财产损失,究其原因一方面是由于油污损害范围广、救助难度大等自身特点造成的;更为重要的原因是我国还没有专门的油污立法,法院在处理相关问题时找不到直接的法律依据,只能将散见于各部门法、行政法规、部门规章中和油污有关的条文作为定案的依据,但是这些条文大都是原则性规定缺乏可操作性,实践中存在的争议问题主要集中在以下几个方面,油污损害的责任主体及其责任限制、责任主体的连带责任、赔偿范围等。

### 1.2.1 对案件所适用的法律是国内法还是国际公约存在争议

自 1967 年“托利勘庸”案发生以后,各国认识到有必要制定专门的国际公约以调整船舶油污损害赔偿这种特殊的民事法律关系,同时,许多国家的法律也对油污损害的民事赔偿责任做出了区别于一般民事责任的特别规定,相关国际公约有:①《1969 年国际油污损害民事责任公约》<sup>[14]</sup>(以下简称《1969 年民事责任公约》)及其 1992 年议定书形式的《1992 年国际油污损害民事责任公约》<sup>[15]</sup>(以下简称《1992 年民事责任公约》),我国已于 1980 年 1 月 30 日和 1999 年 1 月 5 日分别加入了以上二个公约,二公约分别于 1980 年 4 月 29 日和 2000 年 1 月 5 日对我

<sup>[13]</sup>参见全国人大环境与资源保护委员会法案室编,《中华人民共和国海洋环境保护法立法资料汇编》:第 273 页。

<sup>[14]</sup>International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 (CLC1969).

<sup>[15]</sup>International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992 (CLC1992).

国生效。②《1971 年设立国际油污损害赔偿基金国际公约》<sup>[16]</sup>（以下简称《1971 年基金公约》）及其 1992 年议定书形式的《1992 年设立国际油污损害赔偿基金国际公约》<sup>[17]</sup>（以下简称《1992 年基金公约》），我国尚未加入。③《1996 年关于海上运输有害有毒物质责任与赔偿国际公约》（以下简称《1996 年 HNS 公约》）<sup>[18]</sup> ④《2001 年船舶燃油污染损害民事责任公约》<sup>[19]</sup>（以下简称《2001 年燃油公约》），我国已于 2008 年 11 月 17 日加入该公约，该公约已于 2009 年 3 月 9 日正式对我国生效。

对于以上公约是否适用我国沿海油污损害赔偿纠纷，实践中已有两种激烈对立的观点，一方主张适用而另一方主张不适用。为此，在 2005 年召开的最高人民法院第二次全国涉外商事海事审判工作会议上，对此问题进行了专门的讨论并达成一致的观点，即《第二次全国涉外商事海事审判工作会议纪要》（以下简称《会议纪要》）第 141 条：“我国加入的《1992 年民事责任公约》适用于具有涉外因素的缔约国船舶油污损害赔偿纠纷，包括航行于国际航线的我国船舶在我国海域造成的油污损害赔偿纠纷。非航行于国际航线的我国船舶在我国海域造成的油污损害赔偿纠纷不适用该公约的规定”，<sup>[20]</sup> 此规定在一定程度上解决了我国沿海船舶碰撞油污案件在法律适用上的争议，但实践中船舶油污损害的情况复杂，需要具体分析区别对待，再加上该《会议纪要》不是正式的法律渊源，在司法实践中直接引用容易产生争议。

### 1.2.2 我国相关法律、法规不健全

2005 年最高人民法院第二次全国涉外商事海事审判工作会议纪要规定“对于不受 1992 年民事责任公约调整的船舶油污损害赔偿纠纷，适用《中华人民共和国海商法》、《中华人民共和国海洋环境保护法》以及相关行政法规的规定确定当事人的责任；油污责任人亦可以依据《中华人民共和国海商法》第十一章的规定

<sup>[16]</sup>International Convention on the Establishment of International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971 (Fund Convention 1971 or FC1971).

<sup>[17]</sup>International Convention on the Establishment of International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992 (Fund Convention 1992 or FC1992).

<sup>[18]</sup>International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea.

<sup>[19]</sup>International Convention On Civil Liability For Bunker Oil Pollution Damage, 2001 (Bunker Convention).

<sup>[20]</sup>参见《第二次全国涉外商事海事审判工作会议纪要》，第 141 条。

享有海事赔偿责任限制”。<sup>[21]</sup>但是由于我国现行法律和行政法规的规定过于分散不成体系，甚至有的规定之间相互矛盾，在司法实践中极易产生争议。

小结，法律适用问题是裁判案件的先决条件，由于不同的法律对同一问题的规定可能不尽相同，而相关问题的解决又依赖于所应适用的法律，因此，只有明确了在何种场合适用何种规定，才能正确的解决问题。为此，本文拟从实践的角度出发，对不同类型的船舶碰撞造成油污损害的法律适用进行分析。

---

<sup>[21]</sup>参见《第二次全国涉外商事海事审判工作会议纪要》，第142条。

## 第2章 调整船舶油污损害的国际、国内立法

### 2.1 船舶油污损害赔偿的国际立法

这部分海事立法在于解决由于海上事故引起污染损害的赔偿责任问题。这部分立法比较完善,并且获得了国际社会的广泛接受。可以说,到目前为止,海洋环境污染损害赔偿机制已经基本形成。构成该机制的国际公约主要有:《1969年民事责任公约》及其1992年议定书,即《1992年民事责任公约》,《1971年基金公约》及其1992年议定书,即《1992年基金公约》,《1996年HNS公约》,《2001年燃油污染公约》。《1969年民事责任公约》和《1971年基金公约》及其1992年议定书使海洋环境污染受害者在遭受船载散装油类货物的污染时,能得到及时、充分的赔偿,《1996年HNS公约》明确规定了在运输有害有毒物质过程中发生海事事故,进而引起海洋污染损害的赔偿责任问题,而《2001年燃油公约》则旨在建立船用燃油泄漏或卸载时造成的海洋环境污染的国际赔偿机制。其中,后二者是以前者为基础和蓝本而建立起来的。三者共同在国际上构筑起了海洋环境污染损害赔偿的责任机制。<sup>[22]</sup>

#### 2.1.1 《民事责任公约》及其议定书

1967年的“托利勘庸”号油轮事故,对英法两国沿海造成巨大损失。在国际上引起了很大震动,并直接促成了《1969年民事责任公约》的诞生。1969年11月29日,在政府间海事协商组织召开的海上污染损害法律会议上通过了《1969年民事责任公约》。该公约于1975年6月19日生效,我国加入了该公约。

公约适用于在缔约国登记的实际载运2000吨以上散装油类货物的任何类型的海运船舶和海上船艇,但不包括军舰或公务船舶。公约规定的责任主体为登记为船舶所有人的人。公约实行严格责任制,并规定责任限额。责任限额以每一油污事件为基础。同时,公约还要求有关船舶必须进行油污责任保险,或取得其他财务保证,保证的金额依公约的责任限额确定。<sup>[23]</sup>《1969年民事责任公约》生效后,又先后通过了1976年议定书、1984年议定书和1992年议定书。1976年议定书将

<sup>[22]</sup>[美]台特雷著,张永坚等译.国际海商法.北京:法律出版社,2005年版:368—372.

<sup>[23]</sup>吴莉娟.论船舶碰撞造成的油污损害赔偿.中国海洋大学学报(社会科学版),2003年:58—61.

责任限额的货币单位由金法郎改为特别提款权。1984年议定书主要对公约做出了四个方面的修改:(1)扩大了公约的适用范围,使公约适用于为载运散装油类货物而建造或改造的任何船舶,不论其是否实际载有散装油类货物;(2)提高了责任限额;(3)扩大了补救措施的外延;(4)改变了船舶所有人丧失责任限制的条件,1984年议定书规定的生效条件较为严格,难以满足。国际海事组织在1992年通过了1992年议定书。1992年议定书接受了1984年议定书的实质性条款,但是降低了生效条件。该议定书于1996年生效,实际取代了1984年议定书,我国加入了该议定书。<sup>[24]</sup>

### 2.1.2 《基金公约》及其议定书

为了能使受害者得到更加充分的赔偿,也为了减轻油轮船舶所有人因规定的严格责任和强制保险而承受的沉重经济负担,IMO<sup>[25]</sup>按照油污损害由船东和货主共同承担的原则,于1971年又组织制定了《1971年基金公约》,作为对《1969年民事责任公约》的补充,并设立了国际油污赔偿基金(IOPCFUND)。基金公约所设立的基金为“国际油污赔偿基金”,由各缔约国国内每年进口石油超过15万吨的石油公司缴纳的摊款组成。并规定,油污受害人可以向基金提出赔偿请求的四种情况。该公约于1978年生效,我国没有加入该公约。

之后,《1971年基金公约》经过多次修改。1976年议定书主要对计算单位作了修正和补充,1984年议定书做了比较大的修改,主要内容有:提高了国际基金公约的赔偿限额;取消了对船舶所有人的补偿;取消了缔约国的初次摊款,缔约国只交纳年度摊款;扩大了地域适用范围等等。但是由于1984年议定书生效条件过高,不可能在可以预见的未来生效,IMO又通过了1992年议定书。1992年议定书保留了1984年议定书的实质性规定,大大降低了生效条件,于1996年生效。该议定书同时改变了国际油污损害赔偿基金的现行摊款机制,采用“封顶”办法建立新的摊款机制,规定一国对基金会的摊款占整个基金会的摊款总额的比例不得超过

<sup>[24]</sup>唐红.论我国船舶油污损害民事赔偿法律制度的构建.黑龙江对外经贸.2006年,第9期:48—62.

<sup>[25]</sup>根据1948年通过、1958年3月17日生效的《政府间海事协商组织公约》,1959年1月13日在英国伦敦正式成立政府间的海事协商组织,并召开了第一届大会。自1982年5月22日起改名为国际海事组织(International Maritime Organization),简称IMO。

27.5%。<sup>[26]</sup>

国际海事组织通过《民事责任公约》和《基金公约》两个公约，构成了完整的船舶油污损害赔偿机制。有了这套赔偿机制，大部分船舶溢油污染损害都可以得到比较充分的赔偿。随着世界经济的发展，各国对赔偿的要求也越来越高，《1992年民事责任公约》生效以后，许多国家陆续退出《1969年民事责任公约》和《1971年基金公约》，转入《1992年民事责任公约》和《1992年基金公约》。而且经过对公约的多次修正，船东赔偿责任限额最高已达人民币6亿元，油污基金赔偿限额最高为14亿元。从资金上保证了清污费用和油污损害能够获得比较充分的赔偿。

### 2.1.3 《1996年HNS公约》

随着海运石油、化学品等有害有毒物质数量的增多，有害有毒物质对于海洋环境造成损害的危险与日俱增。为调整上述物质的损害赔偿责任，IMO在1996年举行的关于有害有毒物质和责任限制的国际会议上通过了《1996年海上运输有害有毒物质损害责任和赔偿国际公约》（简称《1996年HNS公约》）。公约规定了包括石油在内的有害有毒物质（HNS物质），几乎包括了已生效的有关公约中列出的所有有害有毒物质，但是对放射性物质、煤炭及其他危害性较小的散货则排除适用。公约对载运有害有毒物质的船舶所有人实行严格责任制。只有在发生战争行为、自然灾害、第三方发动的国际行动以及政府的错误行动时，该船舶所有人方可免责。<sup>[27]</sup>

公约采用了两层赔偿机制，将类似于《1969年民事责任公约》第一层赔偿机制和类似于《1971年基金公约》的第二层赔偿机制置于一个公约中，形成完整的两层赔偿机制，有利于各国赔偿机制的统一，便于协调两层赔偿机制的赔偿限额。该公约的第一层赔偿机制要求船舶所有人对承运有害有毒物质的船舶进行强制保险；第二层赔偿机制要求有害有毒物质的进口商/收货人分摊基金，设立国际有害有毒物质基金。当船舶所有人对产生的损失免除赔偿责任或因财务原因无力满足受损方的赔偿要求，或者损害超出船舶所有人的责任限额时，基金对受损方予以补偿。船舶所有人为减轻损害而自愿支付的合理费用和做出的合理牺牲，亦可由

<sup>[26]</sup>杨陈炜. 船舶油污损害赔偿法律问题比较研究: (硕士学位论文). 北京: 中国政法大学, 2006年.

<sup>[27]</sup>赵德铭主编. 国际海事法学. 北京: 北京大学出版社, 1999年版: 310—315.

基金赔偿。但是,就每一事故而言,受损方从基金和船舶所有人处得到的赔偿,不得超过 2.5 亿特别提款权。

#### 2.1.4 《2001 年燃油公约》

事实上,船舶燃油污染,无论在事故风险,实际发生频率及清除难度方面,都更高更甚于前述重大油污案。油轮虽较易造成大型污染,然而从实际发生案例、污染风险可能性及清除费用等因素考虑,燃油污染事实上是大于油轮污染的。

##### 2.1.4.1 《2001 年燃油公约》的主要内容

由于造船技术的不断发展,船舶越来越大型化,船用燃油的污染问题日益得到国际社会的广泛关注。于是各国经过将近十年的讨论,燃油污染损害民事责任国际公约最终于 2001 年 3 月 23 日在国际海事组织 IMO 伦敦总部由各国代表完成签署工作,并已于 2008 年 11 月 21 日生效。我国政府已于 2008 年 11 月 17 日批准加入该公约,该公约于 2009 年 3 月 9 日正式对我国生效。公约规定了船舶所有人的责任范围、连带责任、免责事项以及船东的追索权等,还规定了共同损害者的连带责任问题。并规定船舶所有人或保险人有权根据适用的国内法或公约(例如《1976 年海事索赔责任限制公约》)来确定责任限额。规定 1000 总吨以上的船舶必须进行强制保险,并规定了保险或担保数额、燃油证书、各国相互承认证书、沿海船强制保险例外等,具体内容如下:

1、适用范围。一般而言,公约适用于非油船溢出的用于或打算用于操作或推进船舶的燃料油、润滑油及其残余物,同《民事责任公约》一样公约不但适用于在领海和专属经济区发生的溢油事故,还适用于在其它区域采取的预防措施。

2、索赔对象。《燃油公约》的责任人不但包括登记的船舶所有人,还包括光船承租人、船舶经营人和船舶管理人。同时,受害者还可直接向责任保险的保险人提出索赔。

3、索赔范围。与《民事责任公约》类似,《燃油公约》的索赔范围仅限于因溢油引起的直接损失、为恢复环境实际采取或将要采取的合理恢复措施的费用、预防措施的费用以及因采取预防措施而造成的新的灭失或损害。

4、船东责任。船东对燃油污染负严格责任,同时,和《民事责任公约》一样,船东对完全由于不可抗力、第三方故意行为、政府过错和受害人过错造成的损害

免责。此外，当因受害人的过错造成部分损害的情况下，船东还可以相应地减轻自己的责任。在多艘船舶造成污染损害的情况下，对于无法区分开来的损害，由这些船舶的船东负连带责任。

5、责任限制。《燃油公约》没有设立独立的责任限制，公约将这一问题交由各成员国自己来决定。

6、强制保险和证书。公约要求所有1000总吨以上船舶必须强制投保燃油责任险或持有其他财务保证。保险或保证数额应符合各缔约国适用的国内或国际责任限额的规定，但最高不应超出《1976年国际海事赔偿责任限制公约》及其修正案规定的限额。公约还要求在缔约国登记的船舶必须持有由缔约国主管当局签发的证书，以证明该船已根据公约规定投保或已取得其他有效的财务担保。对不在缔约国登记的船舶，则应持有由任一缔约国主管当局签发的上述证书。

7、时效。与《民事责任公约》一样，有关燃油污染损害赔偿的诉讼时效为3年，从损害发生之日起计算。但不管在何种情况下不得在引起损害的事故发生之日起6年之后提起诉讼。

8、管辖与判决的承认和执行。《燃油公约》在管辖方面的规定也和《民事责任公约》相同，由事故发生地或预防措施行为地的法院专属管辖。上述法院做出的生效判决，除非存在欺诈或剥夺被告人得到适当通知和陈述案件的公正机会的情形，各缔约国应予以承认和执行。

值得注意的是，由于《燃油公约》是适用于所有船舶(1000总吨以上的船舶须具备财务担保证明)，而非像《民事责任公约》公约原则上仅适用于油轮或HNS公约原则上仅适用于运载有害有毒物质的船舶。其结果是，几乎对所有的海船船舶所有人均有适用的余地。而其中影响最大的是财务担保的适用，亦即，在公约生效后，1000总吨以上的所有船舶，其船上均应备有不超过《1976年海事赔偿责任限制公约》(或该公约的任何修订议定书)最高责任限额的保险证明或财务担保。虽然《1992年民事责任公约》及《1992基金公约》已广为各国接受，但是由于《2001年燃油公约》所规定的保险证明及财务担保制度尚未取得全面共识，特别是来自P&I保险方面的明确全面支持，加上要求生效的门槛过高，可能会影响一些国家加入该公约的积极性。为了更好的执行《2001年燃油公约》中关于责任限制的规定，

我国海事局在关于实施《2001年国际燃油污染损害民事责任公约》的通知的第二条规定：“1000总吨以上的中国籍国际航行和沿海运输船舶必须进行保险或取得其他财务保证。沿海运输船舶的保险金额不得低于《海商法》规定的有关船舶民事责任限额，国际航行船舶的保险金额根据所经营的航线和所到达缔约国的法律规定投保相应的保险，以保障不会因违反缔约国的法律规定而被拒绝进港或滞留，但最低不得低于《海商法》规定的有关船舶民事责任限额。”<sup>[28]</sup>

#### 2.1.4.2 《2001年燃油公约》与《1992年民事责任公约》的区别

就海洋环境保护而言，《2001年燃油公约》可谓填补了船舶污染防治及赔偿体系下的最后一个漏洞。如前所述，由于《2001年燃油公约》所涉及的层面，远高于已成功实施多年的《1992年民事责任公约》体系，各国的接受度可能不及民事责任公约来得高。为此，笔者对《2001年燃油公约》与之前的《1992年民事责任公约》的不同之处进行了简单的比较：

##### 1、船舶

《1992年民事责任公约》所适用的“船舶”为油轮或适合运输石油货物的任何远洋船舶和海上船只，一艘能够运输油类和其他货物的船舶仅在其实际载运作为货物的散装油类时，以及在进行这种运输之后的任何航次，方能被视为公约所指船舶，但能证明船上已不再装有散装油类的残余物的除外。<sup>[29]</sup>

《2001年燃油公约》将“船舶”定义为，包括任何类型的海船和海上船艇。

<sup>[30]</sup>该定义看起来似乎宽泛的囊括了除传统意义上的船舶以外的许多漂浮物，但是上述船舶只有装载“燃油”时才能适用公约。

##### 2、油类

《1992年民事责任公约》将“油类”定义为：“持久性烃类矿物油，如原油、燃油、重柴油和润滑油。”<sup>[31]</sup>但是该公约仍然没有对何谓“持久性烃类矿物油”加以定义。

《2001年燃油公约》中的“燃油”是指：“包括用于操作和推进船舶的润滑油

<sup>[28]</sup>司玉琢主编。国际海事立法趋势及对策研究。北京：法律出版社，2002年版：237—240。

<sup>[29]</sup>《1992年民事责任公约》第2条第1款。

<sup>[30]</sup>《2001年燃油公约》第1条第1款。

<sup>[31]</sup>《1992年民事责任公约》第1条第5款。

在内的烃类矿物油及此类油的残余物。”<sup>[32]</sup>因此，该公约中的燃油不能仅理解为船舶锅炉燃烧提供动力的燃料，还应包括维持船舶所有机器正常运转，包括润滑油在内的一切烃类矿物油，并且上述烃类矿物油经过利用丧失使用价值后的废油和污水油也包含在“燃油”的范围内。

### 3、责任主体

《1992年民事责任公约》将油污损害的赔偿责任主体规定为船舶所有人。“船舶所有人”是指：“登记为船舶所有人的人，如果没有这种登记，则是指拥有该船的人。但如船舶为国家所有而由在该国登记为船舶经营人的公司所经营，船舶所有人即指这种公司。”<sup>[33]</sup>并且还进一步明确将船舶所有人的服务人员和代理人等六类人员排除在责任主体之外，即除非符合本公约，否则不得向所有人提出污染损害赔偿请求。以本条第5款为准，不得根据本公约或其他规定向下述人员提出污染损害赔偿请求：(a)船舶所有人的雇员或代理人，或船员；(b)引航员或为船舶提供服务但非属船员的任何其他人员；(c)船舶的任何租赁人(不论如何定义，包括光船租赁人)、管理人或经营人；(d)经船舶所有人同意或根据主管公共当局指示进行救助作业的任何人员；(e)采取预防措施的任何人员；(f)第(c)、(d)和(e)项中所述人员的所有雇员或代理人；除非该损害系由故意造成或明知可能造成此种损害而轻率地作为或不作为所致。<sup>[34]</sup>

《2001年燃油公约》对责任主体的规定如下：“船舶所有人包括船舶登记所有人、光船租船人、船舶经营人和管理人。”<sup>[35]</sup>从字面上看，《2001年燃油公约》中“船舶所有人”的范围比《1992年民事责任公约》规定的范围要广泛，该公约还规定，公约下任何责任都由“船舶所有人”承担，包括船舶所有人定义中列举的各类人。

燃油公约将光船租船人、船舶经营人和船舶管理人也作为船舶所有人的原因在于，《民事责任公约》与《基金公约》相辅相成，对同是《民事责任公约》和《基金公约》的国家而言，从船舶登记所有人处没能获得的赔偿还可以从基金中获得，而《2001年燃油公约》没有基金用于补充赔偿，也没有单独的责任限制，扩充责

<sup>[32]</sup> 《2001年燃油公约》第1条第10款。

<sup>[33]</sup> 《1992年民事责任公约》第1条第3款。

<sup>[34]</sup> 《1992年民事责任公约》第3条第4款。

<sup>[35]</sup> 《2001年燃油公约》第3条。

任人的范围就很有必要了。

但是,《2001年燃油公约》的这一规定又带来了一些问题。在受害者得到赔偿之后,船舶登记所有人、光船承租人、船舶经营人和船舶管理人之间的责任如何分摊?再如,由于在责任限制体系中,上述人均有权限制自己的责任,但如果有一方因存在恶意而被剥夺限制责任的权利,其他人限制责任的权利是否会受到影响,公约对这些方面并没有做出规定,但在实际的索赔中需要解决这些问题。

#### 4、责任限制

与《民事责任公约》不同,《燃油公约》没有设立独立的责任限制。其第6条规定“本公约的规定,不得影响船舶所有人和提供保险或其他财务担保者根据可适用的国内或国际制度,如经修正的《1976年国际海事索赔责任限制公约》,限制其赔偿责任的权利。”据此,燃油污染能否限制责任取决于溢油发生地的法律规定。在这一方面,各国之间并没有统一的做法。有些国家,例如新加坡和瑞典,是《1976年国际海事赔偿责任限制公约》的缔约国;另一些国家,诸如英国和加拿大,则把燃油污染归由《民事责任公约》来调整,美国则是由专门立法来处理。<sup>[36]</sup>

## 2.2 承担油污责任的民间协定

### 2.2.1 《1969年油船所有人自愿承担油污损害责任的协定》

《1969年油船所有人自愿承担油污损害责任的协定》<sup>[37]</sup>(简称 TOVALOP),于1969年1月7日由英美七大石油运输公司签订。1969年10月6日生效。该协定在海上油运界影响很大,吸引了许多国家的油轮及船舶所有人加入,在其生效时,参加该协定的油轮吨数为世界油轮总吨位的50%,而到1992年,占全世界油轮总吨位97%以上的船东都已接受并加入了这个协定。我国从1979年12月起分别有19艘船舶(总登记吨位55万吨)加入此协定。<sup>[38]</sup>

1、适用范围。协定适用于油轮,即为载运散装油类货物而设计建造的任何种类的海船。即使这些船舶实际未载有油类,协定也适用。油类主要是指持久性油类,但不包括鲸油。

<sup>[36]</sup>许欢. 加拿大、美国船舶油污损害赔偿机制的比较. 水运管理. 2004年,3月期:35—36.

<sup>[37]</sup>Tanker Owners Voluntary Agreement Concerning Liability for Oil Pollution, 1969.

<sup>[38]</sup><http://jpkc.whu.edu.cn/jpkc2007/hsf/kcwz/skja/nr7.htm>

2、责任主体。协定规定的责任主体为油轮所有人，包括光船油轮承租人。

3、赔偿责任与赔偿范围。凡参加协定的船舶所有人所属的油轮或其承租的光船油轮，无论在任何国海域、港口发生油污事件而污染了任何国家的海域或港口，都应主动承担因此而引起的损害赔偿赔偿责任，包括因采取合理措施消除油污威胁所支付的合理费用。

4、赔偿限额。油轮所有人对油轮在空载航次中的污染和载货航次中的污染损害予以赔偿，对每一油污损害事故的赔偿限额为每吨 160 美元，最高赔偿额为 1680 万美元。油轮所有人限制责任的权利不可侵犯，不论其有无实际过失或是否知情，都不受影响。协定曾进行过两次修订，分别发生在 1978 年和 1987 年，1978 年议定书旨在使 TOVALOP 变得更能反映《1969 年民事责任公约》的精神，同时保留后者所不具备的特征。比如，议定书适用于光船承租人，适用于各种油轮而不论其是否装载油货，还适用于出现有溢漏威胁的情形，而并不要求溢漏实际发生。修订的目的还在于使此协定被视为一个短期自愿的方案，从而继续鼓励主权国家接受《民事责任公约》设立的体制。TOVALOP 的责任限额经提高后与《民事责任公约》的标准一致。1987 年议定书的主要内容是提高油轮所有人的赔偿责任限额：5000 总吨以下的油轮，责任限额为 350 万美元；5000 至 140000 总吨的油轮，责任限额为每吨增加 437 美元；140000 总吨以上的，最高赔偿责任限额为 7000 万美元。<sup>[39]</sup>

### 2.2.2 《1971 年油类油污损害责任的暂行补充协议》

《1971 年油类油污损害责任的暂行补充协议》<sup>[40]</sup>（简称 CRISTAL），于 1971 年 1 月 4 日由西方 38 家石油公司签订，作为 TOVALOP 的补充。其目的在于设定一项基金，在 TOVALOP 或者《民事责任公约》限制基金不足以提供全部赔偿以及基金不予赔偿的情况下向遭受油污损害的政府和第三方提供补充赔偿，将油污损害赔偿 responsibility 的一部分转移到货主身上。CRISTAL 只适用于油轮载运持久性油类的情况，而且，不同于 TOVALOP 的是，CRISTAL 不适用于空载航程。但是，油类可以从船舶燃料舱中溢漏的，只要油轮装载的油货属于上述持久性油类。基金设立之初，只向油污受害人赔偿，赔偿方式为充分赔偿。从 1972 年开始，对油轮所有人

<sup>[39]</sup>杨陈炜. 船舶油污损害赔偿法律问题比较研究:(硕士学位论文). 北京:中国政法大学, 2006 年.

<sup>[40]</sup>Contract Regarding on Inteim Supplement to Tankers Liability for Oil Pollution 1971.

进行补偿。1978年修订补充协定后,基金对受害人实行限额赔偿。包括基金对油轮所有人的补偿金额在内,基金对受害人的赔偿限额为3600万美元,并通过对油轮所有人的补偿,将油轮所有人的赔偿责任限额减至每吨120美元或总额1000万美元,以较小者为准。

应指出的是,既然以上两协定均为民间协定,故而不具有国际立法的性质,亦即它们没有普遍的约束力,任何一国政府都不能强迫本国油船所有人执行或加入,但另一方面,由于国际立法很复杂,要经过繁琐的程序和漫长的等待时间,民间协定正好能够弥补国际立法的缺憾。根据这两个协定及其议定书的规定,两个民间协定已于1997年2月失效,完成了它们的历史使命。但在给予船舶油污事件受害者赔偿国际机制的形成与发展中,它们曾经起过的重要作用,不应为我们所忘记。<sup>[41]</sup>

## 2.3 我国有关船舶油污民事责任的法律规范

### 2.3.1 我国的立法现状

我国针对船舶的安全、生产、管理监督等方面的行政立法比较全面,已经建立了一个较为完备的法律体系。但是对船舶油污损害民事赔偿方面的立法却极不健全。首先并没有一部独立的船舶污染损害赔偿方面的立法;其次相关方面的法规也仅散见于不同的法律和行政法规中,因此此类规定原则性强、操作性差。<sup>[42]</sup>具体来说涉及船舶污染损害赔偿的国内立法主要有以下几种:

#### 1、《民法通则》

该法第106条第三款规定:“没有过错,法律规定应当承担责任的,应当承担民事责任。”

该法第117条规定:“损害国家的、集体的财产或者他人财产的,应当恢复原状或者折价赔偿。受害人因此遭受其他重大损失的,侵害人并应当赔偿损失。”

第124条规定:“违反国家保护环境防止污染的规定,污染环境造成他人损害的,应当承担民事责任。”

可见,《民法通则》仅对环境损害赔偿问题作了原则性的规定。

<sup>[41]</sup><http://jpkc.whu.edu.cn/jpkc2007/hsf/kcwz/skja/nr7.htm>

<sup>[42]</sup>陈金阳. 浅论船舶油污损害赔偿的原则. 天津航海. 2006年,第1期:31—32.

## 2、《海商法》

1993年《中华人民共和国海商法》没有对油污损害赔偿做出专门的规定,仅在第11章“海事赔偿责任限制”中提及有关油污损害赔偿问题。第207条是关于限制性债权的规定,第208条是关于不能依据该章内容享受责任限制的债权的规定,其中第(二)项为“中华人民共和国参加的国际油污损害赔偿民事责任公约规定的油污损害的赔偿请求。”同时第210条规定:“总吨位不满300总吨的船舶,从事中华人民共和国港口之间的运输的船舶以及从事沿海作业的船舶,其赔偿限额由国务院交通主管部门制定,报国务院批准后施行。”1994年1月1日施行的《关于不满300总吨船舶及沿海运输、沿海作业船舶海事赔偿限额的规定》对责任限制做出了规定,但并未对油污损害赔偿的其他方面做出规定。<sup>[43]</sup>

## 3、《环境保护法》

该法第41条规定:“造成环境污染损害的,有责任排除危害,并对直接受到损害的单位和个人赔偿损失。”

## 4、《中华人民共和国海洋环境保护法》

1999年12月25日,全国人大常委会第13次会议通过了对1982年《中华人民共和国海洋环境保护法》(以下简称《海环法》)的修订案,并于2000年4月1日起生效。该法第66条原则性规定,“国家完善并实施船舶油污损害民事赔偿责任制度,按照船舶油污损害赔偿责任由船东和货主共同承担风险的原则,建立船舶油污保险、油污损害赔偿基金制度。”《海环法》的规定也是原则性的,没有解决具体的油污损害赔偿问题。

## 5、《防止船舶污染海域管理条例》

为实施《海环法》第五章“防止船舶对海洋环境的油污损害”以及其他条款的规定,国务院于1983年12月29日批准颁布了《防止船舶污染条例》。该条例第13条规定:“航行国际航线,载运2000吨以上的散装货油的船舶,除执行本条例规定外,并适用于我国参加的《1969年国际油污损害民事责任公约》”。第40条又规定:“凡由船舶造成海洋污染,受到污染损害的单位和个人,需要进行民事责任索赔的,按《中华人民共和国海洋环境保护法》第42条规定的处理程序处理。”

<sup>[43]</sup>司玉琢.海商法专论.北京:中国人民大学出版社,2007年版:第553页。

赔偿金额纠纷，可由港务监督调解处理。当事人对处理不服的，可以向人民法院起诉，也可直接向人民法院起诉。涉外案件可以按仲裁程序解决”。但是该法规没有涉及到任何具体的油污损害民事赔偿问题，没有任何规范能够确定船舶油污损害的民事责任。

#### 6、海诉法及最高人民法院《关于适用〈海诉法〉若干问题的解释》

该法颁布最晚，也是目前为止国内法中针对船舶油污行为规定内容最多的法律。其中第七条规定了船舶油污损害案件的专属管辖，第97条规定了油污受害人对油轮保险人或财务保证人的直接诉讼，第107条规定了油污损害赔偿基金的设立等。<sup>[44]</sup>但是《海诉法》仅做出了程序上的规定，并没有涉及实体问题。<sup>[45]</sup>

#### 2.3.2 我国现行法律法规存在的问题

在司法实践中，当需要使用我国法律法规来调整船舶油污损害案件时，由于我国国内法中并无专门针对油污损害赔偿的法律，只能寻找其他法律中的相关条款。目前我国法律中调整船舶碰撞导致油污损害纠纷的法律条款主要包括《民法通则》第117条、第124条，《海商法》第11章，《海环法》第90条、第92条，《防污条例》等。但是这些法律法规中并无确定船舶碰撞引起的油污损害赔偿责任的专门规定，有些相关规定的内容语义不详，大部分规定仅仅做了原则性规定，有关油污损害的赔偿范围、赔偿原则、责任限制等问题缺乏可供直接援引的法律条文，导致司法实践中各法院对船舶碰撞引起的油污损害赔偿案件产生认识上的分歧。不仅如此，法律条文之间还存在互相冲突，导致了法律适用上的困难。

《民法通则》关于赔偿数额的原则是恢复原状或折价赔偿，即按实际损失赔偿，这与国际公约所确立的船舶所有人责任限制的原则不一致。船舶油污造成的损害通常高达数千万，如果适用实际赔偿原则，船舶所有人很少有赔偿能力，在实际操作中非常困难，难以达到保护生态环境的目的。另外，根据《海商法》第11章的规定，国际货物运输和海难救助，所有人的海事赔偿责任限额是《1976年海事赔偿责任限制公约》的限额，而沿海货物运输不仅有限额，且仅为国际运输的一半左右。对于沿海油轮运输，如果适用《民法通则》的实际赔偿来处理，取

<sup>[44]</sup>孟庆林. 中国船舶污染事故赔偿法律体系研究. 交通环保. 2003年12月, 第24卷:49—55.

<sup>[45]</sup>于静. 船舶油污损害赔偿的法律适用. 海事研究. 2006年, 第5期:38—42.

消海事赔偿责任限额，这与整个责任限制立法体系不太协调。<sup>[46]</sup>

作为行政法规，《防污条例》与防止船舶污染有关，但并没有涉及船舶油污损害赔偿问题，且该条例是为了《海环法》的适用而制定的，但《海环法》修订以后，该条例并未做相应的修改。<sup>[47]</sup>另外，对《海环法》第90条中规定的“责任者”的理解，在实践中也是仁者见仁智者见智，很难形成统一的认识。

《会议纪要》的出台，肯定了我国沿海非涉外船舶油污案件不能适用《1992年民事责任公约》的同时，却引出了新的困惑。比如《会议纪要》第142条，“对于不受《1992年民事责任公约》调整的船舶油污损害赔偿纠纷，适用《中华人民共和国海商法》、《中华人民共和国海洋环境保护法》以及相关行政法规的规定确定当事人的责任。油污责任人亦可以依据《中华人民共和国海商法》第11章的规定享有海事赔偿责任限制”。但是《海商法》只是针对一般的海损事故做出规定，而油污损害不是一般的海事损害赔偿，并且《海商法》中并无专门的条文对油污损害的当事人之间的权利义务做出规定。

#### 2.4 小结

综上所述，在沿海船舶油污损害赔偿方面，我国法律的规定不够统一和明确，缺乏系统性和可操作性，容易导致司法实践中出现船舶碰撞油污损害案件法律适用上的混乱，甚至出现了有的海事法院在不存在涉外因素的船舶碰撞油污损害赔偿案件中直接适用了国际公约。因而很有必要对不同情形下，因船舶碰撞造成我国沿海油污损害的法律适用进行一下梳理和总结。

<sup>[46]</sup>司玉琢. 沿海运输船舶油污损害赔偿法律适用问题研究. 大连海事大学学报(社科版). 2002年, 第1期:1—5.

<sup>[47]</sup>陈哲. 浅析船舶碰撞与损害赔偿. 重庆交通学院学报(社科版). 2003年, 第1卷24期:20—21.

### 第3章 我国沿海船舶碰撞油污损害的法律适用

在船舶油污领域，由于我国目前尚未形成专门的油污立法，因此在法律适用上就存在适用国内法和国际法的争议。另外，我国新近加入的《2001年燃油公约》已经生效，传统船舶污染被分为货油污染和燃油污染两类，这也会带来法律适用上的争议。因此，笔者认为有必要针对上述两个问题，对我国沿海船舶碰撞造成油污损害赔偿案件的法律适用进行分析。

#### 3.1 按案件是否具有涉外因素

##### 3.1.1 非涉外油污损害赔偿案件的法律适用

###### 3.1.1.1 非涉外船舶油污责任人的责任限额的法律适用

在我国，非涉外油污损害赔偿案件的“责任限额”部分，不能适用《民法通则》的“实际赔偿原则”，也不能适用我国参加的《1992年民事责任公约》。而刚刚生效的《2001年燃油公约》将责任限制问题交由各缔约国按照国内法来处理，就我国而言对于适用《2001年燃油公约》处理的案件的责任限制问题，应该按照我国《海商法》的规定来处理。对于不适用《1992年民事责任公约》处理的案件，应当根据船舶吨位的不同分别适用《海商法》，和1994年交通部制定实施的《关于不满300总吨船舶及沿海运输、沿海作业船舶海事赔偿限额的规定》。具体理由如下：

##### 1、不能适用《民法通则》的理由

首先，是基于海上运输的特殊性。《民法通则》作为调整平等民事主体之间法律关系的基本法律，是指导解决损害赔偿的侵权问题时被经常引用的基本法律。《民法通则》第124条规定：“违反国家保护环境防止污染的规定，污染环境造成他人损害的，应当依法承担民事责任。”《民法通则》的基本原理、基本精神可以用于处理包括船舶油污损害在内的海事法律关系，但是对于非涉外船舶油污损害赔偿中的责任限制，却不能适用《民法通则》的“全额赔偿原则”。这是由于船舶作为一种海上交通工具，与陆上交通工具相比，其存在着许多特殊性。一方面，海上自然灾害为海上交通带来了许多难以克服的危险，如台风、浓雾、暗礁等都严重妨碍了船舶的航行安全。即使在科技发达的今天，一旦出现这些危险，无论

是船员自己救助还是外力救助都比陆上救助困难得多。另一方面，传统海商法一直贯彻分担承运人风险的做法，责任限制、共同海损、海上保险等制度就是分担承运人风险的具体做法，尤其是责任限制制度是海商法区别于民法的一个重要制度。

如果适用《民法通则》的全额赔偿原则处理非涉外油污损害赔偿，使沿海运输责任赔偿限制为全额限制，这是与整个责任限制立法体系不协调的。《民法通则》规定了全额赔偿原则，第117条规定：“侵占国家的、集体的财产或者他人财产的，应当返还财产，不能返还的，应当恢复原状或者折价赔偿。受害人因此遭受其他重大损失的，侵害人应当赔偿损失。”即返还财产、恢复原状、折价赔偿等是全额赔偿的具体做法。一般而言，全额赔偿原则是指赔偿以实际造成的损失为限，包括直接损失和间接损失。直接损失是指侵权人的侵权行为给受害人造成的现有财产的减少、灭失和费用支出。间接损失又称为“经济损失”，是指侵权人的侵权行为导致受害人原来必得的利益无法获得而造成财产应增加而未能增加。在处理不具有涉外因素的船舶油污损害赔偿案件中，若按全额赔偿原则进行赔偿，船舶所有人将面临着破产的危险，这种责任船舶所有人难以承受，保险公司也不会接受无限油污责任保险，在海运中往往一起比较大的油污事故就足有可能导致一家油船公司破产，今后谁还愿意投资海运？这对海上石油业的发展是非常不利的，而且与国际上对船东进行责任限制的趋势相背。

其次，是因为特别法优于一般法的关系。我国《立法法》第83条规定了特殊与一般的关系，先适用特殊，后法与前法的关系，先适用后发的原则。<sup>[48]</sup>《海商法》对《民法通则》而言，是特殊的，对于《海商法》有规定的内容，应当优先适用。

## 2、不能适用《1992年民事责任公约》的理由

虽然我国《海商法》第208条规定了我国参加的国际油污损害赔偿民事责任公约规定的油污损害赔偿的赔偿请求，不适用于该法第11章海事赔偿责任限制的规定。这是因为我国目前参加的《1992年民事责任公约》已经对于责任限制作了自己的规定，就不用适用我国《海商法》第11章规定的海事赔偿责任限制内容。

<sup>[48]</sup> 《立法法》83条规定：“同一机关制定的法律、行政法规、地方性法规、自治条例和单行条例、规章，特别规定与一般规定不一致的，适用特别规定；新的规定与旧的规定不一致的，适用新的规定。”

我国《海商法》第 11 章的规定多是从《1976 年责任限制公约》直接移植过来的，是解决一般的海事赔偿责任限制的内容。但是，我国参加的《1992 年民事责任公约》所解决的是国际航线上具有涉外因素的船舶油污损害赔偿问题，那么非涉外船舶油污损害赔偿就不是《1992 年民事责任公约》调整的范围，由此产生的油污损害赔偿请求就不是《海商法》第 208 条所指的“中华人民共和国参加的国际油污损害民事责任公约规定的油污损害的赔偿请求”的范围。

### 3、非涉外因素船舶油污损害赔偿主体责任限制的法律适用

按照上面的论述，对于非涉外因素的油污损害事故的法律适用，就责任限制部分，对于总吨位大于 300 总吨位的船舶引起的损害，可以按照我国《海商法》第 207 条第 1 款和第 2 款的规定，作为一般海事请求来处理。我国《海商法》第 210 条第 5 款规定：“总吨位不满 300 总吨的船舶，从事中华人民共和国港口之间的运输的船舶以及从事沿海作业的船舶，其赔偿限制由国务院交通主管部门制定，报国务院批准后实行。”对于总吨位小于 300 总吨位的船舶引起的油污损害按照《关于不满 300 总吨船舶及沿海运输、沿海作业船舶海事赔偿限额的规定》的规定。该规定第 4 条为：“从事中华人民共和国港口之间货物运输或者沿海作业的船舶，不满 300 总吨的，其海事赔偿限额依照本规定第 3 条规定的赔偿限额的 50% 计算；300 总吨以上的，其海事赔偿限额依照《中华人民共和国海商法》第 210 条第 1 款规定的赔偿限额的 50% 计算。”该条虽然是对船舶及沿海运输、沿海作业船舶海事赔偿责任限额进行规定的国内法，超过 300 总吨的船舶的责任限制适用我国《海商法》的规定，不满 300 总吨的船舶责任限制由该规定调整。

#### 3.1.1.2 非涉外船舶油污损害赔偿其他方面的法律适用

由于我国现行关于船舶油污损害的法律、法规，没有将船舶油污分为货油污染和燃油污染，因此在除责任限制问题以外的其他问题，如责任主体、赔偿范围、归责原则和连带责任等的法律适用上，没有像适用国际公约时按照泄漏油类的种类不同进行划分。

##### 1、确定船舶油污损害赔偿的责任主体的法律适用

我国《海商法》仅解决了船舶污染损害赔偿的责任限制问题，没有解决污染损害赔偿责任主体问题。因此在确定船舶油污损害赔偿责任主体时不能适用《海

商法》，而应适用《海洋环境保护法》和《防止船舶污染海域管理条例》。

虽然我国目前没有船舶油污损害赔偿民事责任的专门立法，但现有海洋环境保护方面的其他法律、法规对污染责任人还是做了规定的。如1983年《中华人民共和国防止船舶污染海域管理条例》第12条规定：“发生污染事故或违章排污的船舶，其被处以罚款或负担清除赔偿等经济责任的船舶所有人或肇事人，必须在开行前办妥有关款项的财务保证或缴纳手续。”又如第46条规定：“凡由于船舶违反《中华人民共和国海洋环境保护法》和本条例造成或可能造成对中华人民共和国管辖海域和海港水域污染损害的，港务监督视其责任情节的轻重和污染损害的程度，可以处以警告，或对船舶所有人处以罚款。”以上两条虽然没有明确规定船舶油污损害的责任主体，但却间接的指出船舶油污事故的责任人为船舶所有人或为其他肇事者。<sup>[49]</sup>另外，《海洋环境保护法》第90条第1款规定：“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。”<sup>[50]</sup>

## 2、确定船舶油污损害赔偿范围时的法律适用

我国《民法通则》第117条规定：“损害国家的、集体的财产或者他人财产的，应当恢复原状或者折价赔偿。受害人因此遭受其他重大损失的，侵害人应当赔偿损失。”第124条规定：“违反国家保护环境防止污染的规定，污染环境造成他人损害的，应当依法承担民事责任。”可见，如果把船舶污染损害作为一般侵权而适用《民法通则》的话，对污染损害的赔偿原则应为恢复原状原则。但除《民法通则》外，《海商法》、《海洋环境保护法》、《防止船舶污染条例》等均未对船舶污染损害赔偿的范围进行规定。因此，法院在审理油污损害赔偿案件时采用了不同的标准。为统一实践中的做法，2005年的《第二次全国涉外商事海事审判工作会议纪要》第150条规定了油污损害赔偿范围，具体包括：（1）船舶油污造成的公民、法人和其他组织的财产损失；（2）为防止或减轻污染支出的清污费用损失。清污费用的计算，应当结核污染范围、污染程度、溢油数量、清污人员和设备的费用以及有关证据合理认定；（3）因船舶油污造成的渔业资源和海洋资源损失，此种

<sup>[49]</sup>裴一聪. 船舶油污损害赔偿责任的主体及其分散渠道. 经济与法. 2005年, 11月期:159—160.

<sup>[50]</sup>张湘兰, 徐国平. 试论船舶油污损害赔偿义务主体. 汉大学学报(哲学社会科学版). 2006年, 第4期:67—69.

损失应限于已实际采取或将要采取的合理恢复措施的费用。

虽然《2005年会议纪要》还只是一个未经正式公布的司法解释，条文也略显简单，但其基本理念和国际公约以及 CMI《油污索赔指南》和 ITPOFUND《索赔手册》是一致的，对于确定油污损害的民事赔偿范围有重要的指导意义。

### 3、确定船舶油污损害责任人的归责原则和免责问题的法律适用

由于我国《海商法》没有规定责任人的归责原则和免责问题，就此问题应当适用《民法通则》和《海洋环境保护法》的有关规定。

由于船舶油污行为具有高度的危险性，因此，在受害人要求责任人赔偿损失时，法律确定了无过错责任原则。如1984年的《水污染防治法》第41条规定：“造成水污染危害的单位，有责任排除危害，并对直接受到损失的单位或者个人赔偿损失。赔偿责任和赔偿金额的纠纷，可以根据当事人的请求，由环境保护部门或者交通部门的行政机关处理；当事人对处理决定不服的，可以向人民法院诉讼。当事人也可以直接向人民法院起诉。”《环境保护法》第41条规定：“造成环境污染危害的，有责任排除危害，并对直接受到损害的单位或者个人赔偿损失。”《海洋环境保护法》第42条规定：“因海洋环境污染受到损害的单位和个人，有权要求造成污染损害的一方赔偿损失。”<sup>[11]</sup>

就船舶油污损害责任人的免责问题，我国《海洋环境保护法》第90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。”我国法律规定的免责事项同国际公约规定的免责事项有所不同，有关船舶油污损害责任的国际公约规定的免责事项中，都包括“损害全部或部分是由于受害人的故意或过失行为引起的，船舶所有人可以全部或部分免除其对该责任人的责任”。此类免责事项在我国法律中没有规定，那么在适用国内法时，船舶所有人能否享有此类免责？笔者认为可以。因为根据《民法通则》第131条的规定，“受害人对于损害的发生也有过错的，可以减轻侵害人的民事责任”。减轻侵害人的民事责任即是部分免除了他的赔偿责任。

因此，确定归责原则和免责问题应适用《海洋环境保护法》，在《海洋环境保

<sup>[11]</sup>宋春风. 船舶油污损害民事赔偿的归责原则探讨. 海商法研究. 2004年, 第11辑:58—60.

护法》没有规定或规定不明的情况下适用《民法通则》。

### 3.1.2 涉外油污损害案件的法律适用

目前世界上关于船舶油污损害赔偿的国际公约比较全面，并且各公约对船舶油污损害赔偿的责任主体、责任限制、赔偿范围等问题都有明确的规定，如果能直接适用国际公约就会使油污损害赔偿纠纷得到很好的解决，维护受害者的合法权益。我国现在面临的问题是，在我国沿海发生的因船舶碰撞造成油污损害赔偿纠纷能否直接适用我国加入的国际公约。如果能够适用国际公约那么很多争议就会迎刃而解，但是如果不能适用转而适用国内法就会产生很大争议。下面笔者将会对我国沿海发生的船舶碰撞造成油污损害赔偿纠纷，是否可以直接适用国际公约进行分析。

我国《海商法》第208条第2款指出：“中华人民共和国参加的国际油污损害民事责任公约规定的油污损害的赔偿请求，不适用本法第11章的规定。”由于我国当前已参加了有关油污损害赔偿的《1992年民事责任公约》和《2001年燃油公约》，因此，对于具有涉外因素的油污损害事故，应以国际公约为依据进行处理，而不适用我国《海商法》的有关规定。同时，我国《防止船舶污染海域管理条例》第13条还规定：“对于航行国际航线、载运2000吨以上的散装货油的船舶，除执行本条例规定外并适用于我国参加的《1969年民事责任公约》。”以上两条都体现出我国在船舶油污领域适用国际公约的态度和做法。

国际条约是现代国际法的重要表现形式，在国际关系中，国家既然签署了国际条约，就应当依法承担国际义务，并有责任使其国内法与其国际义务保持一致，否则，国家要承担国际法律责任。在船舶油污损害赔偿的法律适用上，我国《海商法》第208条第2款的规定是我国在法律上承担国际义务的表现。<sup>[52]</sup>

在我国海域发生的船舶油污案件中，适用国际公约应当具有以下三个条件：案件具有涉外因素、我国法律规定与国际条约不同、国际条约是我国缔结或参加的。

#### 1、案件具有涉外因素

<sup>[52]</sup>李守芹. 略论海事审判中国际公约适用的相关问题. 中国海事审判指导与研究. 2003年, 第2卷:134-137.

我国的法律规定中关于条约适用问题的规定大多是规定在涉外法律关系部分里,最有代表性的是《民法通则》第142条、《海商法》第268条。这些条款都直接被规定在“涉外法律关系适用”章节之中,这就意味着条约在我国国内法中的直接适用基本上都被限制于涉外法律关系的范围之内,即具有涉外因素。但是我国1989年《环境保护法》第46条,1999年修订的《海洋环境保护法》第97条并没有出现“涉外因素”的词句,也没有在“涉外法律关系适用”章节中出现相关规定,即没有直接写明案件应具有涉外因素。由于上述法律条文规定的不同,使审判实践中出现了将我国参加的国际公约直接适用于包括非涉外因素在内的船舶油污损害赔偿,比如1999年广州海事法院审理的“闽燃供2”轮案件,对此案件中广州海事法院在适用法律上的做法,学界争议很大。有学者认为,应当按照国际公约本身确定的适用范围适用公约,不应考虑涉外与非涉外因素。按照我国参加的《1992年民事责任公约》规定的适用范围,即为运输散装持久性烃类矿物油而建造或改建的人和类型的海船和海上航行器(不论国籍)在缔约国领土(包含领海)或专属经济区。<sup>[53]</sup>公约并没有规定涉外因素与非涉外因素的不同情况,既然我国已经加入这一公约,而且对公约并未做出适用保留,在我国没有专门的法律对此做出统一的、明确的规定时,就应将公约适用于一切船舶污染损害,不论是在涉外还是在沿海非涉外运输。<sup>[54]</sup>但是,这种假定将导致与我国《民法通则》142条第2款以及《海商法》第268条的规定相左,我国在执行对本国生效的民事领域的国际条约时,原则上对涉外与非涉外的民事关系采取了不同的处理方式。对涉外民事法律关系的法律适用上,如果有关国际公约与我国国内法规定不一致时,优先适用该公约;而对非涉外民事法律关系仍适用国内法。

我国参加的船舶油污的国际公约不少,加上我国《海商法》本来就是以国际公约为依据制定的,在国际条约以外,我国《海商法》并没有太多“本土的”规定。如果凡是我国参加的国际条约都要根据公约的适用范围直接适用,我国法律将没有适用的机会,《海商法》的很大一部分章节将成为永不会使用的摆设。<sup>[55]</sup>为

<sup>[53]</sup> 《1992年民事责任公约》第三条第1款。

<sup>[54]</sup> 程生详. 船舶油污损害赔偿诉讼中的若干法律问题. 海商法专题研究. 广州:中山大学出版社,2004年版:第236页。

<sup>[55]</sup> 郭瑜海. 商法的精神—中国的实践和理论. 北京:北京大学出版社,2005年版。

了解决争议统一认识，在2005年召开的最高人民法院第二次全国涉外商事海事审判工作会议上，对此问题进行了专门的讨论并达成一致的观点，即“我国加入的《1992年民事责任公约》适用于具有涉外因素的缔约国船舶油污损害赔偿纠纷，包括航行于国际航线的我国船舶在我国海域造成的油污损害赔偿纠纷。非航行于国际航线的我国船舶在我国海域造成的油污损害赔偿纠纷不适用该公约的规定”，上述规定虽然明确指出适用《民事责任公约》的情形，但是却引发了另一个问题，即什么样的船舶碰撞油污损害是具有涉外因素的？笔者认为，有涉外因素的船舶碰撞油污案件应是指油污法律关系，并不是指船舶碰撞法律关系，例如，一艘中国沿海油轮同一艘外国集装箱船在我国沿海海域碰撞，外轮未漏油，而中国油轮漏油造成严重污染，不应认为此油污法律关系是涉外法律关系从而适用我国参加的《民事责任公约》。因为发生油污的海域在我国管辖范围内，漏油船船舶所有人和油污受害人也是我国当事人。因此，当一个油污案件具有漏油船为外籍船舶、事故发生地在我国海域外、油污受害人是外国人这三种因素之一时，该油污法律关系才能具有涉外因素。另外，即使油污案件有涉外因素，还应该注意此案件是否属于相关国际公约的适用范围。只有符合公约规定的“船舶”、“油类”造成的污染才能适用该公约。

#### 2、法律规定不同

我国法律规定与国际条约不同，如果规定一致的情况下，当然适用我国法律的规定。但是我国目前还没有专门的船舶油污损害民事责任方面的立法，只有在责任限制问题上我国《海商法》设计了这一内容，其第208条规定我国参加的国际油污损害赔偿民事责任公约规定的油污损害赔偿的赔偿请求，不适用于第11章海事赔偿责任限制的规定。我国既然目前已经参加《1992年民事责任公约》责任限制内容应当遵守该公约的规定。如果将来我国的国内立法生效后，在我国法律规定与《1992年民事责任公约》的规定不同时，可以优先适用该公约。

#### 3、条约是我国参加或缔结的

国际条约必须是我国参加或者缔结的。按照“约定必守原则”，国家一般只受参加的国际条约的约束，没有缔结或参加的没有遵守的义务，除非已经成为国际社会普遍遵守的国际习惯。

综上所述,在我国沿海发生的船舶碰撞造成油污损害赔偿案件中,如果案件具有涉外因素则应当适用我国参加的国际公约,如果案件无涉外因素则应当适用我国的国内法。需要特别指出的是,当航行国际航线的中国籍油轮在中国领土内造成污染时,尽管漏油船是中国籍船舶、油污受害人具有中国国籍,污染地点在中国,严格来说此类油污案件不具有涉外因素,但是此种油轮和所漏油类都符合《民事责任公约》的规定,为使油污受害人得到充分赔偿,应当是适用《民事责任公约》。虽然在2005年召开的最高人民法院第二次全国涉外商事海事审判工作会议的纪要中,已经做了相同的规定,但是《2005年会议纪要》毕竟不是正式的法律渊源,因此,笔者建议在我国未来的油污立法中应当规定此类案件适用我国参加的《民事责任公约》。

### 3.2 按漏油种类不同

在上一节笔者已经对船舶碰撞造成油污损害赔偿的法律适用进行了分析,此种分析是基于船舶碰撞造成油污损害是否具有涉外性进行的。由于《2001年燃油公约》已经生效,船舶油污被分为了货油污染和燃油污染两类。如果两船碰撞造成货油和燃油泄漏或者两者同时泄漏,就会存在是适用《民事责任公约》还是适用《燃油公约》的争议。<sup>[56]</sup>确定《民事责任公约》和《燃油公约》的适用应当注意两方面的问题:一是泄漏的油类是货油还是燃油;另一方面就是我国法律对这两个公约的涉外因素规定不同。由于《防止船舶污染海域管理条例》第13条规定“对于航行国际航线、载运2000吨以上的散装货油的船舶,除执行本条例规定外并适用于我国参加的《1969年民事责任公约》”,因此,对于《民事责任公约》的涉外因素除了船舶是外籍船舶以外,还包括航行国际航线、载运2000吨以上的散装货油的我国船舶。而《燃油公约》的涉外因素是指船舶是外籍船舶和航行国际航线的我国船舶,并没有对船舶的吨位做出规定。<sup>[57]</sup>

#### 3.2.1 船舶碰撞造成货油泄漏

##### 3.2.1.1 两船碰撞一船漏油

<sup>[56]</sup>龙玉兰. 试论油污损害的若干法律问题. 广东航海. 2004年,第3期:36—37.

<sup>[57]</sup>司玉琢. 沿海运输船舶油污损害赔偿法律适用问题研究. 大连海事大学学报(社会科学版). 2002年,6月期:第15页.

### 1、适用《1992年民事责任公约》

根据我国加入的《1992年民事责任公约》第3条规定，污染损害的适用范围为：（1）缔约国的领土；包括领海和缔约国按照国际法设立的专属经济区；或者，如果缔约国未设立此种区域，则为该国按照国际法确立的、在其领海之外并与其领海毗连的、从测量其领海宽度的基线向外延伸不超过200海里的区域；（2）用以防止或减少此种损害的预防措施，不论在何处采取。

由于我国是《1992年民事责任公约》的缔约国，该公约已于2000年1月5日起对我国生效。因此凡在我国领土发生的任何具有涉外因素的，运载散装货油的船舶所造成的任何持久性烃类矿物油的污染，都应适用《1992年民事责任公约》。

具体地说，下列情况下的船舶碰撞引起漏油造成我国海域油污损害的情况应适用《1992年民事责任公约》：

（1）外国油轮与它船发生碰撞，该外国油轮漏油所造成的油污损害；

（2）我国航行国际航线、载运2000吨以上油类货物的船舶，与其他船舶发生碰撞造成的油污事故。

### 2、适用国内法

虽然，我国目前尚无船舶污染损害赔偿民事责任的专门立法，但现有海洋环境保护方面的其他法律、法规对船舶油污损害都有所规定。《海环法》、《海商法》、《民法通则》等国内法适用的基本条件有两个：一是案件不具有涉外因素；二是造成我国沿海发生污染损害。由于我国国内法并没有对造成污染的油类是货油还是燃油做出分类，因此只要案件不具有涉外因素并且造成污染损害的，都可以适用国内法。具体而言有以下两种情况：

（1）我国从事国际航线运输、载运2000吨以下散装货油的船舶与他船碰撞并漏油，造成油污事故污染我国海域；

（2）我国从事沿海运输与作业的船舶与他船碰撞，发生溢油造成我国海域油污的。

#### 3.2.1.2 两船碰撞两船漏油

##### 1、两船均适用《1992年民事责任公约》

船舶碰撞引起两船漏油，两船均适用《1992年民事责任公约》必须满足以下

几个条件：一、发生溢油事故的两船必须具有涉外因素；二、所泄漏的油类必须符合《1992年民事责任公约》规定的油类。具体来说有以下三种情况：

(1) 外国油轮与外国油轮发生碰撞，双方均漏油，造成在我国海域发生污染损害；

(2) 外国油轮与我国从事国际航线运输，载运 2000 吨以上散装货油的船舶碰撞，两船均漏油，造成在我国海域发生污染损害；

(3) 两艘均为我国从事国际航线运输，载运 2000 吨以上散装货油的船舶相碰撞，两船均漏油，造成我国海域污染。

## 2、两船均适用国内法

以下情况的碰撞造成油污损害应适用我国国内法：

两艘我国从事国际航线运输、载运 2000 吨以下散装货油的船舶之间相碰撞，或此类船舶与我国从事沿海散装货油运输的船舶相碰撞，以及我国从事沿海散装货油运输的船舶之间碰撞，两船均漏油，造成我国海域污染的；

## 3、一船适用《1992年民事责任公约》，一船适用国内法

以下情况下发生的碰撞造成油污损害，一船适用《1992年民事责任公约》，一船适用我国国内法：

(1) 外国油轮与我国从事国际航线运输、载运 2000 吨以下散装货油的船舶碰撞，造成我国海域污染的；

(2) 我国从事国际航线运输，载运 2000 吨以上散装货油的船舶与我国从事国际航线运输、载运 2000 吨以下散装货油的船舶相碰撞，造成我国海域污染的。

(3) 我国从事国际航线运输，载运 2000 吨以上散装货油的船舶与我国从事沿海散装货油运输的船舶之间碰撞，两船均漏油，造成我国海域污染的

## 3.2.2 船舶碰撞造成燃油泄漏

### 3.2.2.1 两船碰撞一船漏油

#### 1、适用《2001年燃油公约》

我国加入的《2001年燃油公约》规定，污染损害的范围为：

(1) 缔约国的领土，包括领海，以及缔约国根据国际法设立的专属经济区，或者，如果缔约国尚未设立这种区域，则为该国根据国际法所确定的超出并毗连其领海的区域，且自该国测量其领海宽度的基线算起，外延不超过 200 海里；

(2) 为预防或减轻这种损害而在无论何地所采取的预防措施。

由于我国是《2001 年燃油公约》的缔约国，该公约已于 2009 年 3 月 9 日起对我国生效。因此凡在我国领土发生的任何具有涉外因素的，船舶燃油泄漏所造成的任何污染，都应适用《2001 年燃油公约》。

具体地说，下列情况下的船舶碰撞引起燃油泄漏，造成我国海域油污损害的情况应适用《2001 年燃油公约》：

(1) 外国船舶与它船发生碰撞，该外国船舶燃油泄漏所造成的油污损害；

(2) 我国航行国际航线的船舶，与其他船舶发生碰撞引起燃油泄漏造成油污事故。

## 2、适用国内法

我国非航行国际航线的船舶，与其他船舶发生碰撞引起燃油泄漏造成油污事故。

### 3.2.2.2 两船碰撞两船漏油

#### 1、适用《2001 年燃油公约》

船舶碰撞引起两船漏油，两船均适用《2001 年燃油公约》，有以下三种情况：

(1) 外国船舶与外国船舶发生碰撞，造成两船燃油泄漏；

(2) 外国船舶与我国从事国际航线运输的船舶碰撞，造成两船燃油泄漏；

(3) 两艘均为我国从事国际航线运输的船舶相碰撞，造成两船燃油泄漏。

#### 2、适用国内法

两艘我国非航行国际航线的船舶发生碰撞，造成两船燃油泄漏。

#### 3、一船适用《2001 年燃油公约》，一船适用国内法

(1) 外国船舶与我国非航行国际航线的船舶碰撞；

(2) 我国航行国际航线的船舶和非航行国际航线的船舶碰撞。

通过以上分析我们可以知道，在我国海域发生的船舶碰撞造成的油污损害案件，适用《1992 年民事责任公约》的条件是：(1) 船舶为外籍船舶或我国航行国

际航线 2000 总吨以上的船舶；(2) 船舶和油类符合公约的规定。适用《2001 年燃油公约》的条件是：(1) 船舶为外籍船舶或我国航行国际航线的船舶；(2) 船舶和油类符合公约的规定。除此之外的其他案件均适用我国的国内法。

### 3.2.3 船舶碰撞造成货油、燃油同时从一条船泄漏

如果两条船舶发生碰撞，泄漏货油和燃油的船舶是我国船舶，并且此类案件不具有涉外因素，那么对于这类案件就可以适用我国的国内法。由于我国目前有关船舶油污的法律、法规并没有对泄漏油类的种类做出不同规定，所以实践中的情形相对简单。

如果两条发生碰撞的船舶中，泄漏油类的船舶为外籍船舶或该船舶具有涉外因素，那么情况就要复杂一些。比如装有散装货油的船舶因为碰撞导致其所载货油和燃油同时泄漏造成污染，在此种情况下对于该船舶是适用《1992 年民事责任公约》还是适用《2001 年燃油公约》呢？

要想解决这个问题，首先应该了解《2001 年燃油公约》同《1992 年民事责任公约》的关系。《1992 年民事责任公约》规定的“船舶”为油轮或适合运输石油货物的任何远洋船舶和海上船只，一艘能够运输油类和其他货物的船舶仅在其实际载运作为货物的散装油类时，以及在进行这种运输之后的任何航次，方能被视为公约所指船舶，但能证明船上已不再装有散装油类的残余物的除外。<sup>[58]</sup> 油类是指：“持久性烃类矿物油，如原油、燃油、重柴油和润滑油。”而《2001 年燃油公约》将船舶定义为：“包括任何类型的海船和海上船艇。”<sup>[59]</sup> 燃油是指：“包括用于操作和推进船舶的润滑油在内的烃类矿物油及此类油的残余物。”<sup>[60]</sup> 因此，该公约中的燃油不能仅理解为为船舶锅炉燃烧提供动力的燃料，还应包括维持船舶所有机器正常运转，包括润滑油在内的一切烃类矿物油，并且上述烃类矿物油经过利用丧失使用价值后的废油和污水油也包含在“燃油”的范围内。

从对船舶的定义上看，《2001 年燃油公约》的适用范围比《1992 年民事责任公约》要广泛，但是前者对油类的规定比后者更加明确、具体。只有当船舶泄漏的油类是“燃油”时才能适用《2001 年燃油公约》，这在某种程度上大大限制了该

<sup>[58]</sup> 《1992 年民事责任公约》第 2 条第 1 款。

<sup>[59]</sup> 《2001 年燃油公约》第 1 条第 1 款。

<sup>[60]</sup> 《2001 年燃油公约》第 1 条第 10 款。

公约的适用。如果把《1992年民事责任公约》看作是油污领域的普通法的话，那么《2001年燃油公约》就应当是特别法了。

对同时是《民事责任公约》和《燃油公约》缔约国的国家而言，《民事责任公约》和《燃油公约》在海船的溢油污染责任方面是互补的，但对没有同时加入这两个公约的国家而言，则仍存在如下空白：

1、如果一国加入《燃油公约》却未加入任何《民事责任公约》，则载货油轮在该国海域发生的任何溢油事故均无法根据《燃油公约》或《民事责任公约》得到赔偿。

2、如果一国加入《燃油公约》和《1969年民事责任公约》，却未加入《1992年民事责任公约》，则由于《燃油公约》只适用于“非油船”，《1969年民事责任公约》不适用空载油船，空载油轮在该国海域发生的溢油事故也无法根据《燃油公约》或《1969年民事责任公约》得到赔偿。

对两公约的适用问题，《2001年燃油公约》第4条第1款规定指出公约不适用于《民事责任公约》定义的船舶造成的污染损害，“本公约不适用于民事责任公约所规定的油类污染，而不论这种污染在该公约下能否得到赔偿。”因此，当符合《民事责任公约》调整的船舶因为碰撞造成其货油、燃油同时泄漏时，应适用《民事责任公约》。

## 第4章 对适用国内法时产生的争议问题之看法

法律适用问题是裁判案件的先决条件，由于不同的法律对同一问题的规定可能不尽相同，而相关问题的解决又依赖于所应适用的法律，因此，只有明确了在何种场合适用何种规定，才能正确的解决问题。在上一章中，笔者已经分析了不同情形下的法律适用问题，但是由于我国没有专门的油污立法，而现有的法律规定又过于笼统缺乏操作性，这就使得实践中出现很多争议问题，下面笔者将就船舶碰撞造成货油泄漏中出现的问题提出自己的看法，以期对我国未来的油污立法提供建议。

### 4.1 对《海环法》第90条“责任者”的理解

《海洋环境保护法》第90条第1款规定：“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。”对于本条规定中的“责任者”的范围，司法实践中存在很大争议。有学者认为，“责任者”一般情况仅仅指造成海洋环境污染损害的漏油船舶，不应包括导致污染损害有部分过错的第三者（非漏油方），但应赋予责任者向有责任的第三者追偿的权利。依据该观点非漏油船将不承担直接的油污责任。还有学者对“责任者”做出以下解释（1）如果海洋环境污染损害完全是由于第三者一方的故意或者过失造成，则该第三者是污染损害赔偿的责任者，不管该第三者船舶是否漏油；其他情况下，漏油船舶所有人则是责任者。（2）如果海洋环境污染损害系由于两艘或多艘船舶互有过失的事故造成，并只有一船漏油，则污染责任人应为漏油一方，非漏油一方不应成为油污责任主体；如果两艘或多艘船舶发生事故如船舶碰撞，两船都泄漏油造成油污损害时，两船舶所有人都是油污责任人。<sup>[61]</sup> 笔者比较赞同后一种观点，笔者认为依据该条的规定，当海洋环境污染损害完全是由于第三者的故意或过失造成时，第三者是责任者，除此之外，由漏油船承担污染损害的赔偿责任。

<sup>[61]</sup>韩立新. 船舶油污损害赔偿法律制度研究. 北京:法律出版社, 2007年版:第100页。

## 4.2 不同情况下的连带责任问题

根据《海洋环境保护法》第90条第1款规定：“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。”由此可以看出，如果船舶碰撞是单方过失或者故意，碰撞双方都漏油或一方漏油，不论油污损害是否能够合理分开，无过失方对此油污损害均免除赔偿责任，只要非过失方能够证明单方过失或故意。根据《会议纪要》第149条第2款：“对于不受《1992年民事责任公约》调整的油污损害赔偿纠纷，因船舶碰撞造成油污损害的，由碰撞船舶所有人承担连带赔偿责任，但不影响油污损害赔偿责任人之间的追偿。”对于上述连带责任一说，应该说出发点是好的，考虑到国内的情况，即某些漏油船（不论是油船，还是货船）可能不具有独立承担油污责任的能力，而且他们中的大多数船舶也没有参加相应的保险，因此，油污受害方存在无法追偿其损失的风险，为此令碰撞的另一方承担连带责任。但是，此规定欠妥之处在于：第一，不符合国际公约和国际通常做法。不论是《民事责任公约》还是《燃油公约》，都规定漏油船舶所有人是责任主体，实行“谁漏油，谁负责”的原则。只有当两艘或两艘以上的船舶都有漏油，且造成的污染损害无法“合理分开”时，有关各船才承担连带责任。第二，与我国《海商法》第169条规定相悖，该条规定碰撞双方对于第三人的财产损害只是承担按份责任，并无所谓连带责任一说，如上述，不论溢油本身的损失，还是油污的损失，对于非漏油方而言，都是财产损害，本应按过失比例承担责任。<sup>[62]</sup>为此，笔者认为我国未来的油污立法应采用国际上通行的做法，并同时考虑我国的基本国情，具体建议如下：

1、两船碰撞，不论单方过失还是双方过失，如果两船都漏油，而且两船漏油所造成的污染损害无法合理分开，则两船应对此损害负连带责任。虽然两船在碰撞之前不可能存在意思联络，也不会存在共同的故意或过失，不符合共同侵权的构成要件。但是在客观上，两船碰撞都漏油，所造成损害又无法合理分开，即使双方没有共同的故意或过失，因此存在共同危险行为也构成共同侵权行为，两船船舶所有人应承担连带责任。在单方过失的情况下，承担连带责任的一方可以就

<sup>[62]</sup> 司玉琢. 从因果关系要件解读船舶碰撞致油污损害的请求权竞合. 中国海商法年刊. 2005年:第287页。

其承担的全部污染赔偿责任向过失方追偿；在上方过失的情况下，承担连带责任的一方仅可以就其承担的超过其过失比例的部分向对方追偿。<sup>[63]</sup>如果两船都漏油，但对漏油造成的油污损害能够合理分开，则两船对此损害不承担连带责任。

2、两船碰撞，不论单方过失还是双方过失，如果只有其中一艘船舶漏油并造成污染，另一船没有漏油，此时的污染损害是由一船造成的，明显是能够合理分开的，不构成共同侵权。由于我国目前的法律规定不明确，对于此问题笔者认为可以按照“谁漏油，谁负责”的原则处理。<sup>[64]</sup>但在有些情况下如果坚持此原则就可能使受害者得不到充分赔偿，为了能够更好的保护受害者的权益，笔者认为在此种情况下，应当允许受害人向非漏油船所有人索赔，但此种索赔应当以该船的碰撞过失比例部分为限。需要明确指出的是，受害者对非漏油方的索赔不能认为是非漏油方承担了连带责任。

还有一点需要指出，对于分属不同公约调整的船舶或者公约调整的船舶与公约外的船舶发生事故造成污染时，两船所有人是否承担连带责任。笔者认为如果两船造成的油污损害无法合理分开，两船所有人应当承担连带责任。同时，在这种情况下，两船所有人仍享有各自适用的国际公约或国内法规定的责任限额。

#### 4.3 油污损害的赔偿范围

除《民法通则》外，《海商法》、《海洋环境保护法》、《防止船舶污染条例》等法律、法规均未对船舶污染损害赔偿的范围进行规定。只是在2005年的《会议纪要》中提及过此问题，但是由于《会议纪要》并非正式的法律渊源，致使实践中对此问题产生很大争议。笔者认为，在我国目前没有油污立法的情况下，对此问题应作如下理解。

1、强制清污费用应作为民事责任，按照《会议纪要》第151条的规定，在船舶油污损害赔偿中与其他污染损害赔偿请求一起，按照法院所确定的债权数额比例受偿。清污费用的计算，应当结合污染范围、污染程度、溢油数量、清污人员和设备的费用以及有关证据合理认定。对海事行政主管部门自身产生的清污费用，应采取国际上通行的作法在立法中给予明确肯定。

<sup>[63]</sup>参见《海商法》第168、169条。

<sup>[64]</sup>韩立新，船舶油污损害赔偿的责任主体及责任原则，中国海事审判年刊，2002年：第259页。

2、海洋资源损害应予以索赔，但应限于“已实际采取或将要采取的合理恢复措施的费用”和评估、研究费用。对“海洋资源损害”进行较为清晰的界定，并避免使用“渔业中长期损失”等争议较大，容易引起混淆的概念。海洋资源损害的赔偿范围，包括实际采取和将要采取的对受损的自然资源进行恢复、重建、替换或获得等同资源(恢复到受损前水平)的合理费用；自然资源恢复期间(恢复到受损前水平)自然资源的价值减损，即赔偿恢复期间自然资源服务的价值减损；以及评估该损失发生的合理费用。对于自然渔业资源损失不能得到充分赔偿的问题应当通过设立国内船舶油污损害赔偿基金等制度予以解决。

3、我国对纯经济损失赔偿的规定还处于空白状态，但对此项损失的赔偿应予以肯定，其确定标准可以参照 IOPCFUND《索赔手册》和 CMI《油污损害指南》的规定，对于纯经济损失赔偿的规定，主要是确定纯经济损失的赔偿原则以及损失的具体计算方法，并主要针对养殖、捕捞、旅游、餐饮进行明确的规定，对索赔主体和索赔范围应予以具体限定。

## 第5章 从法律适用的角度对我国未来油污立法的建议

中国是个航运大国,也是石油进口大国,中国海上石油运量仅次于日本,居世界第二位。水上石油运输在呈持续增长趋势的同时,中国海域将会是发生船舶溢油事故的多发区和重灾区。如前所述,我国在关于沿海船舶油污损害赔偿方面的立法极不完善,其直接后果是造成司法实践中无法可依。目前的当务之急是参照国际立法,在我国建立相应的油污损害民事法律体系。

### 5.1 我国未来船舶油污立法应采取的指导思想

第一、明确法律适用范围。一方面,立法可以明确规定:油污损害赔偿案件具有涉外因素且属于相关公约调整范围的,适用国际公约的规定,不具涉外因素或不属于国际公约调整范围的,适用国内相关立法。另一方面,在确定法律适用范围时应该确立宽适用的原则。宽适用,是指国内油污法的适用条件应宽松。同属船舶油污损害,仅因船舶类型或油类的不同而适用不同的法律制度,这种人为制造的复杂局面不应出现在国内立法中。

第二、法律的制定应符合我国国情。针对我国目前的航运业的实际情况,我国未来的船舶油污立法中对油污责任者的责任限制和油污赔偿基金的摊款,应采取低限额和低摊款的态度。低限额和低摊款,指适用我国国内油污法的案件中,船舶所有人应享受相对低的赔偿限额,而建立国内油污基金时对石油企业也执行较低的摊款。关于责任限制权利的丧失,建议采用国际公约中的相关规定,即由于责任人的故意或明知可能造成损失而轻率地作为或不作为造成的,责任人无权享受责任限制。另外,对于强制保险问题,由于我国沿海运输散装货油的小吨位船舶往往因设备简陋,应变能力差及船员素质低等原因造成污染事故的频率高及小吨位船舶的所有人的抗风险能力相对较小的特点,强制保险对小船也应适用。

### 5.2 我国未来船舶油污立法应采取的立法途径

上述制度体系的建立,需要我国立法机关、司法机关和行政机关的共同努力:立法上,立法机关应制定相对完善的船舶油污损害赔偿实体法和程序法,先在《海商法》中设专章调整船舶油污法律关系,待条件具备时再制定《船舶油污法》;

就司法机关而言,最高人民法院应尽快将《会议纪要》的内容,通过司法解

释的形式予以发布，这样可以在一定程度上平息理论界和实务界在一些问题上的长久争论；在目前专门立法和相关司法解释缺位的现实条件下，各海事法院在审理油污案件过程中，应借鉴其他法院相关判决中的合理成分，形成基本一致的法律适用模式，减少“同案不同判”现象；对于司法实践中争议比较大的问题，审判机关应逐渐发展出较成熟的判断标准，为立法者提供参考，实现司法与立法的良性互动。

行政机关首先应完善船舶检查制度并对我国油轮实行全面强制保险，尽早淘汰旧船和小船，对于我国所有油轮，不论远洋船舶还是非远洋船舶，也不论其吨位大小，都应强制投保油污责任险，在推行全面强制保险之前还要保证国内保险公司广泛开发油污责任险种并给予足够高的保额。目前，由于《2001年燃油公约》对我国的生效，我国已经开始对1000总吨以上，从事国际航线运输和沿海运输的船舶实施污染责任强制保险。该保险对保险责任、责任免除、赔偿限额与免赔额、投保人、被保险人义务、保险期间、赔偿处理等内容作了详细规定。这些规定不仅使保险条款更加明确，更重要的是他为我国未来的船舶油污立法提供了参考依据。

面对建立我国船舶油污损害赔偿法律制度这一系统工程，我们需要付出巨大的努力，值得庆幸的是，国际社会已存在较成熟的相关法例和制度供我们参考，极大地缩短了我们的探索进程，但另一方面，我国现行的相关立法十分简陋，制度建设的国内环境不理想，因此，我们要大胆吸收国际公约和其他国家的先进经验，先从观念上明确船舶油污损害赔偿制度的应然状态，进而立足国情，循序渐进地建立和完善我国的船舶油污损害赔偿法律制度。

## 结 论

我国没有专门的船舶油污法,有关船舶油污损害赔偿制度的内容散见于《民法通则》、《环境保护法》、《海洋环境保护法》等法律、法规中,同时我国也加入了《民事责任公约》、《燃油公约》等调整船舶油污损害的国际公约,这就使得我国法院在处理我国沿海发生的因船舶碰撞造成的油污损害案件时,在法律适用上产生争议。在适用国内法处理上述案件时,由于法律规定的不明确也会产生很大争议。为此,笔者通过对国际公约和国内相关法律、法规的分析,就此类案件在法律适用上得出如下结论:

第一、在船舶碰撞造成的油污事故中,船舶碰撞和油污损害是两个法律关系,应当适用不同的法律进行调整,不能将二者混为一谈。

第二、对于在我国沿海发生的因船舶碰撞造成的油污损害案件,如果案件具有涉外因素,并且符合相关国际公约对于船舶、油类等的规定,则应当适用我国参加的相关国际公约,反之则应当适用我国的国内法。由于各公约都会有各自的特殊规定,所以在适用国际公约时不能一概而论,应当具体问题具体分析。在适用国内法时,应该分别根据《海商法》、《海洋环境保护法》、《防止污染管理条例》等法律、法规,确定案件的责任主体、责任限制、赔偿范围等问题。

第三、我国应尽快完善船舶油污损害赔偿立法,应规定明确的法律适用条款,并明确船舶油污损害赔偿责任的赔偿责任主体、归责原则、损害赔偿的范围、赔偿责任限制。同时,建立油污强制责任保险制度和国内船舶油污损害赔偿基金制度,并在条件成熟的时候尽快与国际接轨。

## 参 考 文 献

- [1]黄小普. 中国急需增加 50 艘超大型石油运输船. 上海证券报, 2006(8):28—30.
- [2]刘占魁. 从“千岛油 1 号”轮污染事件说起. 中国海事, 2005(4):51—54.
- [3]劳辉. 关于我国污染赔偿问题. 交通环保, 1998(4):26—28.
- [4]<http://jpkc.whu.edu.cn/jpkc2007/hsf/kcwz/skja/nr7.htm>
- [5]徐国平. 船舶油污损害赔偿法律制度研究. 北京:北京大学出版社, 2006.
- [6]魏振瀛. 论构成民事责任条件的因素. 北京大学学报, 1997(3):23—26.
- [7]马得推. 船舶碰撞法新形态. 政法论丛, 2005(6):92—96.
- [8]司玉琢主编. 国际海事立法趋势及对策研究. 北京:法律出版社, 2002.
- [9]程生祥. 船舶油污损害赔偿诉讼中的若干法律问题. 海商法专题研究. 广州:中山大学出版社, 2004.
- [10]郭瑜. 海商法的精神——中国的实践和理论. 北京:北京大学出版社, 2005.
- [11]龙玉兰. 试论油污损害的若干法律问题. 广东航海, 2004(3):36—37.
- [12]韩立新. 船舶油污损害赔偿法律制度研究. 北京:法律出版社, 2007年.
- [13]韩立新. 船舶油污损害赔偿的责任主体及责任原则. 中国海事审判年刊, 2002:259—261.
- [14]徐冬根. 国际私法趋势论. 北京:北京大学出版社, 2005.
- [15]韩立新, 司玉琢. 船舶碰撞造成油污损害民事赔偿责任的承担. 中国海商法年刊, 2003:217—220.
- [16]张贤伟. 试论船舶碰撞引起的油污民事法律责任. 中国海事审判年刊, 2000:136—137.
- [17]刘铁男. 船舶碰撞案件法律适用问题. 中国海商法协会通讯, 2004年6月:第9页.
- [18]艾素君. 船舶承租人在 CLC 公约和美国国内法下所涉油污损害民事责比较分析. 海商法研究, 2004(11):45—48.
- [19]郭先江. 海域污染损害案件的法律适用问题研究. 海事司法论坛, 2002(3):12—17.
- [20]余妙宏. 船舶碰撞责任下因果关系之考量. 中国海商法协会通讯, 2007(4):12—18.
- [21]赵劲松, 赵鹿军. 船舶油污损害赔偿中的诉讼主体问题. 中国海商法年刊, 2005:306—310.
- [22]赵月林. 船舶碰撞造成的非 CLC 油船油污损害赔偿责任主体的研究. 大连海事大学学报(科学版), 2004(3):11—16.
- [23]龙玉兰. 试论油污损害的若干法律问题. 广东航海, 2004(3):36—37.
- [24]陈克宇. 船舶溢油事故与油污损害赔偿法律制度. 中国船检, 2005(3):82—85.
- [25]司玉琢. 海商法专题研究. 大连:大连海事大学出版社, 2002.
- [26]王泽庆. 船舶碰撞造成的油污损害的责任主体及其责任承担方式:(硕士学位论文). 大连:

大连海事大学, 2003年.

- [27]王家晓. 评“谁漏油, 谁负责”原则. 水运管理, 2006(9):37—40.
- [28]余晓汉. 船舶互有过失碰撞所致油污损害的责任主体. 中国海商法年刊, 1999:2—6.
- [29]艾素君. 论船舶承租人的油污损害赔偿赔偿责任. 河北法学, 2005(3):72—77.
- [30]于静. 船舶油污损害赔偿的法律适用. 海事研究, 2006(5):38—42.
- [31]徐慧芳. 海上油污损害赔偿的责任主体一由“谁漏油谁负责”原则引发的思考. 世界海运, 2006(1):51—55.
- [32]吴莉婧. 论船舶碰撞造成的油污损害赔偿. 中国海洋大学学报(社会科学版), 2003(2): 58—61.
- [33]裴一聪. 船舶油污损害赔偿责任的主体及其分散渠道. 经济与法, 2005(11):159—160.
- [34]许欢. 加拿大、美国船舶油污损害赔偿机制的比较. 水运管理, 2004(3):35—36.
- [35]梅宏. 论船舶油污事故的责任主体及责任性质. 2003年中国环境资源法学研讨会(年会)青岛, 2003(7):104—110.
- [36]博廷中. 过失碰撞与损害赔偿. 世界海运, 2001(6):49—50.
- [37]徐灵. 船舶油污损害连带责任问题研究:(硕士学位论文). 广东:广东外语外贸大学, 2006年.
- [38]唐红. 论我国船舶油污损害民事赔偿法律制度的构建. 黑龙江对外经贸, 2006(9):48—62.
- [39]陈哲. 浅析船舶碰撞与损害赔偿. 重庆交通学院学报(社科版), 第1卷24期:20—21.
- [40]尹斐. 试论我国船舶油污民事赔偿责任中的法律适用. 上海海事大学学报, 第27卷第1期:20—21.
- [41]宋家慧. 美国《1990年油污法》及船舶油污损害赔偿机制概述. 交通环保, 第20卷第3期:21—23.
- [42]韩立新. 海事国际私法. 大连:大连海事大学出版社, 2001年版.
- [43]沙琳琳. 船舶互有过失碰撞造成油污损害时非漏油方的赔偿原则. 海事研究, 2005年:第455—457.
- [44]杨陈炜. 船舶油污损害赔偿法律问题比较研究(硕士学位论文). 北京:中国政法大学, 2006年.
- [45]Lloyd' s law report, 1999年第2卷:541—560.
- [46]陈金阳. 浅论船舶油污损害赔偿的原则. 天津航海, 2006(1):31—32.
- [47]刘红. 尽快建立并实施我国船舶油污损害赔偿机制. 中国海商法协会通讯, 2003(3):1—4.
- [48]赵德铭主编. 国际海事法学. 北京:北京大学出版社, 1999年版.
- [49]Lloyd' s law report, 2003(1):327—351.

- [50] 屈广清. 海事国际私法新编. 北京: 法律出版社, 2005 年版.
- [51] 孟庆林. 中国船舶污染事故赔偿法律体系研究. 交通环保, 2003 年 12 月第 24 卷: 49—55.
- [52] [美] 台特雷著, 张永坚等译. 国际海商法. 北京: 法律出版社, 2005 年版.
- [53] Lloyd' s law report, 2003(1): 123—137.
- [54] 李希昆. 环境与资源保护法. 重庆: 重庆大学出版社, 2002 年版.
- [55] 司玉琢著. 沿海运输船舶油污损害赔偿法律适用问题研究. 大连海事大学学报(社会科学版), 2002(6): 15—18.
- [56] 杜新丽著. 论我国海事案件准据法确定的特点. 法律适用, 2005(8): 16—18.
- [57] 张湘兰, 徐国平. 试论船舶油污损害赔偿义务主体. 武汉大学学报(哲学社会科学版).
- [58] 司玉琢. 海商法专论. 北京: 中国人民大学出版社, 2007 年版.
- [59] 张欣. 海上侵权行为法律适用问题研究(硕士论文). 大连: 大连海事大学, 2001 年.
- [60] 柯泽东. 环境法. 台北: 台湾三民书局, 1995 年版.
- [61] 李丹. “谁漏油, 谁赔偿”原则合理性分析. <http://www.cnki.net>
- [62] 蒲芳著. 试论跨国环境侵权所引起的国际私法问题. 中国国际私比较法年刊, 2002 年版.
- [63] 李轶川. 油污损害因果关系的经济分析. 中国海商法年刊, 2002(13): 273—280.
- [64] 周海荣. 国际侵权行为法. 广州: 广东高等教育出版社, 1991 年版.
- [65] 宋春风. 船舶油污损害赔偿的归责原则探讨. 海商法研究, 2004 年第 11 辑: 58—60.
- [66] 李守芹. 略论海事审判中国际公约适用的相关问题. 中国涉事海事审判指导与研究, 2003 年第 2 卷.
- [67] 韩永光. 美国油污法对油污损害赔偿的新发展. 海南金融, 1998(10): 43—45.
- [68] 李轶川. 油污损害因果关系的经济分析. 海商法研究, 2003 年第 5 辑: 34—36.
- [69] 陈宜芳. 船舶油污损害赔偿研究. 民商法论丛, 第 29 卷.
- [70] 高雪雁著. 船舶油污损害责任制度论. 海商法研究, 2001 年第 5 辑.
- [71] 沈满堂. 论船舶油污损害赔偿责任及责任限制. 第十一届全国海事审判研讨会, 天津海法院主办, 2004(9): 8—11.
- [72] The Law and Practice relating to Oil Pollution From Ships, David W Abecassis.
- [73] Shipping Law, Simon Baughen, Third Edition, 2004: page 335-348.
- [74] Captain Dr, Peter Heatheote, Marine Pollution in The Pacific Region—Threats and Response. [www.spt.int](http://www.spt.int).
- [75] IOPC Fund, Claims Manual, International Oil Pollution Compensation Fund 1992, April 2005 Edition.
- [76] IOPC Fund Annual Report (1999)

[77] CMI Guidelines on Oil pollution Damage, International Conference of the Committee Maritime International in Sydney from 2—8 October 1994.

[78] <http://www.cuplil.com/show.php?ArticleID=533>

[79] <http://www.weather.org.cn/jzb/jianzaigl/huiji/weiwang.htm>

[80] <http://www.fszjfy.gov.cn/program/article.jsp?ID=22638>

[81] <http://www.ccmt.org.cn/hs/explore/exploreDetail.php?sId=264>

[82] <http://www.safetyinfo.com.cn/qita/safetyinfo.asp?ArticleID=6059>

## 攻读学位期间公开发表的论文

- [1]刘畅. 对我国油污损害赔偿基金的性质和赔付问题的建议. 湖南师范大学学报(社会科学学版). 2008年(上):83—85。
- [2]刘畅. 论重复抵押及其相关法律问题. 法制与社会. 2008年, 1月期:67—70。

## 致 谢

经过半年时间的资料收集与写作，终于完成了我的硕士论文，这是我人生一个终点的结束和另一个起点的开始，在这个时候，自然会有些回忆与憧憬。

在海事大学的这段时间里，我的导师汪鹏南教授在学业上给予了我深刻地指导，在生活上给予了我无微不至的关怀。这篇论文的写作倾注了汪老师大量的心血，汪老师对论文的选题、布局、内容和写作都提出了详细而具体的建议，使我能顺利地完成这篇论文。同时汪老师丰富的学术知识和严谨的治学态度也使我受益匪浅，为我今后的学习和生活树立了最好的榜样，在这里谨对恩师表达我最诚挚的谢意！

我还要感谢所有的老师和同学，感谢他们在校期间给予我的帮助；感谢我的父母教我学会做人的道理，鼓励我在学习的道路上永远向前，在这里我也要向他们表达我深深的敬意。