

海洋油污损害赔偿的法律责任 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/480/2021_2022__E6_B5_B7_E6_B4_8B_E6_B2_B9_E6_c122_480490.htm

摘要 根据有关海洋油污损害赔偿的国际公约规定，海洋油污损害赔偿只能适用无过失责任原则，且排斥过失责任原则的同时适用。海洋油污的赔偿范围为财产损害、经济损失、应变防止措施的费用、清除处理的费用、生态损害。由于我国在海洋油污赔偿方面未有专门立法，建议制定一部《海洋油污赔偿法》。

关键词：海洋油污 损害赔偿 无过失责任原则 自本世纪50年代起，随着世界各国对石油需求的日益增长，油类和有毒有害货物的海运量逐年增加，运送这些货物的船舶也越来越向巨型化发展。石油海运量的增加以及油轮的巨型化，再加上技术和人为因素，发生海上油污的可能性就越来越大，往往一次事故就能造成重大损失，并对海洋环境造成严重的损害。最为严重的是，一些大的油污事件发生后，其后果不仅仅造成重大的物质损失，而且对受到污染海域的影响无法量化，往往不是用金钱能补偿的，对海洋环境造成的损害几年甚至数十年也难以真正恢复。人们终于认识到海洋的自净能力不是无限的。基于这种认识，国际社会也越来越重视海洋污染问题，特别是船舶油污造成的海洋污染。目前，由于国际社会与各国对海洋油污损害赔偿没有专门的法律法律规范。本文拟就有关海洋油污损害赔偿的国际公约，对海洋油污损害赔偿的归责原则和赔偿范围进行分析，并就我国在海洋油污损害赔偿方面的现状和如何完善我国海洋油污损害赔偿制度进行分析和探讨。一 有关海洋油污的国际公约（一

) 有关防止海洋油污的国际公约 1、1954年《伦敦油污公约》关于海运原油法规的制定可以追溯到50年代，当时的国际性立法工作基本上是在国际海事组织（IMO）的前身“政府间海事协商组织”（IMCO）的领导下进行的。最早的法规是1954年制定的《1954年国际防止海洋石油公约》（简称《伦敦油污公约》）及其议定书（The International Convention for the Prevention of the Sea by Oil 1954），这也是海洋环境保护的第一个国际公约，得到许多国家的承认；该公约规定禁止15总吨以上的油轮和500总吨以上的其它船舶在离岸50海里以内排放油类或油类混合物。 2、1969年的《干预公约》 1967年的“托利.勘庸”号事件发生后，震惊了全世界，国际社会这才意识到采取行动的迫切性，提醒人们重视船舶造成海洋污染的问题，同时也向人们提出了一系列新的问题。其中最重要的法律问题之一是，在公海发生油类污染事故时，沿岸国政府有无权利采取必要的干预措施；以防止、减轻或消除对其沿岸海域或有关利益方产生的油污危险或威胁以及它们的后果。为此，IMCO于1969年11月10号至29日在布鲁塞尔召开了海上污染损害国际法律会议，通过了两项公约，其中之一是《国际干预公海油污事件公约》?简称《干预公约》。《干预公约》于1975年5月6日生效；该公约规定，无论何时,只要船舶、财产事故构成对一个国家的海岸线危险时,这个公约给政府有权出来干预的权利。但措施必须是十分必要的且仅为达到防污目的而已；在采取措施前还须同受到油污事故影响的其它国家、肇事船舶所有人、油货所有人及船旗国协商。沿岸国应因超出公约所允许的措施造成的损害负赔偿责任。 3、1990年《国际油污防备、反应与合作公约》 1990年11

月由国际海事组织召开的外交大会通过的《国际油污防备、反应与合作公约》，简称《油污防备公约》，于1995年5月13日生效，已获得40个国家的批准。该公约是帮助各国政府防止重大油污事故的国际法。公约共有19条规定，其中实质性内容有：国际合作与相互援助、污染报告、油污应急计划、国家和区域性防备与反应能力、技术合作与技术转让、研究与开发等项规定。该公约规定，请求援助的缔约方应向提供援助的缔约方偿还援助费用，尽管在某种条件下，请求援助的缔约方可能要求放弃、减少或推迟偿还援助费用。同时适当考虑发展中国家的需求。缔约各方同意确保将船舶、近海装置、海港的油装卸设施发现的油污事故，报告给最近的沿海国或主管当局，并告诉可能有被污染危险的邻国和国际海事组织[1]。另外，除上述公约外，还有一些涉及海洋环境保护和海洋污染防治问题的国际公约。1982年《联合国海洋法公约》，《1972年圣多明哥宣言》，《1972年人类环境宣言》等等国际公约。以上国际公约都是对有关防止海洋油污的规定进行分析和探讨，但并未对油污发生后造成的损害进行赔偿有相关规定。另外，笔者认为制定油染紧急预案，可以使国际油污法律纠纷防患于未然。各国有关义务建立对油污事故作出迅速和有效反应行动的国家系统，该系统至少包括：第一，指定负责油污防备和反应工作的国家主管当局；第二，指定国家行动联络点，负责接受和发送油污报告；第三，指定有权代表国家请求援助或决定按他国请求援助的当局；第四，指定本国油污防备与反应的应急计划。此外，各国应在其力所能及的范围内，独自或通过双边或多边合作，必要时与石油界、航运界、港口当局及其他实体合作，并应具备

：与风险相称的溢油拆卸设备及其使用方案；油污反应组织的演习及有关人员培训的方案；详细的油污反应计划及通信能力，对油污事故反应工作进行协调的机构或安排，有能力调动必要的人力和物力[2]。（二）有关海洋油污损害赔偿责任的国际公约 1、1969年《责任公约》通过了《1969年国际油污损害民事责任公约》，简称《1969年责任公约》。该公约中第1条6款指出：“污染损害”，是指由于船舶溢出或排放油类（不论这种溢出或排放发生在何处），在运油船舶本身以外因污染而产生的灭失或损害，并包括采取预防措施的费用以及由于采取预防措施而造成的进一步灭失或损害。第1条7款指出：“预防措施”，是指事件发生后为防止或减轻污染损害而由任何人所采取的任何合理措施[3]。第4条：如发生两艘或多艘船舶逸出或排放油类，因而造成油污损害时，则全部有关船舶的所有人，除非依第三条免责，都应对按情理分不开的损害合联地和个别地负责任。第5条1款：船舶所有人有权将他依本公约对任何一个事件的责任限定为按船舶吨位计算赔偿总额每一吨2000法郎，但这种赔偿总额绝对不得超过2亿1千万法郎。 2、《1992年议定书》该议定书在对确认保持国际油污责任和损害赔偿系统生命力中要的基础上，对《1969年国际油污损害民事责任公约》有些条款进行了修改，同时为了适应《1971年设立国际油污损害赔偿基金国际公约》的相应修正案，而达成的协议。其中针对有关海洋油污损害赔偿的修改规定有：修改了《1969年责任公约》的第 条：（a）在下列区域内造成的污染损害：（i）缔约国的领土，包括领海；和（ii）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。对《1969年责任公约》第 条作如下修正：1.对于任何一次事故，船舶所有人应有权将本公约对其规定的赔偿责任限制在以下列方式计算得出的合计金额；（a）对于不超过5000吨位的船舶：300万计算单位；（b）对于超过5000吨位的船舶：除（a）项所述金额外，对每一额外吨位另加420计算单位。但该合计金额在任何情况下不应超过5970万计算单位等等。以上有关海洋油污损害赔偿的国际公约的出现足以说明国际上对防止海洋污染的重视。但现有的相关海洋油污损害赔偿的国际公约不是专门处理海洋油污损害赔偿的国际公约。目前国际社会及各国对海洋油污损害赔偿未有专门立法规定，国际上各国在关于海洋油污损害赔偿的归责原则、赔偿范围等方面上存在较大争议。

二、海洋油污损害赔偿的归责原则

传统民法中关于侵权行为的归责原则分为四种：第一，过错责任原则。指以过错作为归责的最终构成要件，并且以过错作为确定责任范围的重要依据。过错责任的特点在于：一是相对于违法行为、损害事实及因果关系等构成要件而言，过错是归责的最终要件，无过错就无责任；二是依过错程度确定责任范围[4]。第二，过错推定责任原则。过错推定责任的特点在于：一是免除了受害人对加害人的过错所承担的举证责任；二是实行举证责任倒置，由被告就自己没过错承担举证责任；三是主要适用特殊侵权，主要包括受害人的过错、第三人的过错、不可抗力等。第三，公平责任原则。指加害人和受害人对造成的损害事实均没有过错，而根据公平的观念，在考虑当事人的财产状况、支付能力等实际情况的基础上，责令加害人或受益人对

受害人所受损失给予补偿。第四，无过错责任原则。指基于法律的特别规定，加害人对其行为造成的损害没有过错也应承担民事责任。其特点在于：一归责不考虑加害人和受害人的过错；二是归责原则无须推定加害人主观上有过错；损害事实和加害人行为或物件之间的因果关系是最终要件；四是责任的承担完全基于法律特别规定，不得任意扩大其适用范围。海洋油污的归责原则应采用严格责任原则（无过失责任原则），排斥过失责任原则的同时适用。（一）海洋油污损害适用无过失责任原则。海洋油污损害赔偿适用无过失责任原则是一种国际立法趋势。《1969年国际油污损害民事责任公约》及其1992年议定书被称为“最合理、最先进”的规定。该公约对船舶所有人实行严格责任制，规定只要船舶污染了缔约国领土、领域，就要承担赔偿责任，适用的是无过错责任原则。世界上绝大多数国家都加入了《1969年国际油污损害民事责任公约》及其补充协定《1971年设立国际油污损害赔偿基金国际公约》建立的两极赔偿体制运作，对漏油船舶所有人适用无过失责任原则，由该船舶所有人赔偿油污损害，超过其责任限额的部分由国际油污基金补偿。加拿大是世界上最早通过立法建立油污损害赔偿机制的国家。它既加入《1969年国际油污损害民事责任公约》和《1971年设立国际油污损害赔偿基金国际公约》，又保留了国内油污损害赔偿机制，两套机制同时运转，相辅相成，两者都适用严格责任原则，且使赔偿范围扩大，有利于损失得到弥补。本文认为，海洋油污损害赔偿适用无过失责任原则是由海洋油污的性质决定。由于油污损害的影响重大，对各国环境及其它方面都有直接影响，对此由法律直接规定其适用归责，以免

由于其它因素影响赔偿的实现，如对于油污事故双方都有过错，而无法摊分责任。因此世界各国对海洋油污损害赔偿适用严格责任且排斥过失责任。（二）海洋油污损害赔偿应排斥过失责任原则（无过失责任原则排斥过失责任原则的同时适用）船舶碰撞中的过失，指可以预见船舶碰撞的发生因疏忽大意而没有预见，或虽已预见却轻信可以避免以致发生碰撞事故。在普通的船舶碰撞中，过失是承担责任的基础。有学者认为，无过失责任原则与过失责任原则并不相互排斥。因为《民法通则》第130条规定：“二人以上共同侵权造成他人损害的，应当承担连带责任。”持这种观点的学者认为，两船相撞导致油污损害行为是共同侵权行为，应当承担连带责任，适用过失责任原则。实际上，共同侵权行为的特征是：加害人是两人以上；加害人有共同过错，包括共同故意和共同过失；有共同损害结果，每个加害人的行为与损害结果之间都有因果关系。而两艘碰撞船舶之间并无意思联络，即无共同故意或过失。他们基于各自不同的过失，实施的是彼此独立的行为，因此不是共同侵权行为，不适用过失责任原则[5]。实际上，在同一事故的处理上，即适用无过失责任原则，又适用过失责任原则，只会造成归责原则的混乱。另外，还有一种观点认为，无过失责任原则是过失责任原则的补充，在存在过失的情况下适用过失责任原则，“谁有过失谁负责”。但实践中船舶碰撞除非是由不可抗力、意外事故、无法查明的原因引起的，一般都存在过失。如果首先适用过失责任原则，无过失责任原则就失去存在的意义了。因此二者不能同时适用。

三 海洋油污损害赔偿的赔偿范围

根据有关国际公约的规定海洋油污损害赔偿的范围应包括：第一、

财产损害指现存利益的减少即所受损害又称积极损害。油污所造成的财产损害主要是破坏了海滩海岸的景观，污浊了陆地、码头、港口、船舶、游艇、渔具等造成财产上的损害，此外有些浮油具有可燃性，船舶、码头、船坞等岸上建筑物可能因而失火毁坏。此情况则须证明与火灾具有因果关系方能成立。

第二、经济损失指预期利益之不得即所失利益又称消极损害。包括依通常情况或所定计划、设备或其他特别事情可得预期之利益均属，油污最显著的经济损失即渔民因油污无法出海作业或渔获量减少收益损失。此外，油污污浊海岸海滩景观而使滨海游乐观光、滨海旅馆、饭店、海水浴场等业者亦减少收益，而航道污染将使某些船舶如游艇等无法出航，而污浊海水也有可能使一些滨海工厂如海水淡化场、制盐场、火力或核能发电场等正常运转受到威胁，而有关观光业者的收益损失是否得列入赔偿范围？笔者认为应情况判断，如饭店业者因油污事件影响客户住房意愿而纷纷退房或退订金（可视为依所定计划可得预期利益）、依历年当月订房推算预期利益而无法实现部分、观光游乐园区门票及周边商品收益与历年同期比较后的差异，当可视为依通常情况可得预期的利益。

第三、应变防止措施的费用。依1969CLC规定，乃指事件发生后为减轻或防止污染损害，而由任何人所采取的任何措施而所用的费用应纳入赔偿范围。

第四、清除处理的费用。指油料排放在海上时并不完全消散须加清除处理的费用。

第五、生态损害即对环境损害的合理复原费用。此项费用是依CLC1992年议定书扩大油污损害的定义，除保留1969CLC的规定者外，另将对环境的损害纳入。至于对环境损害的赔偿项目，除了油污染所造成的利益损失以外，还

包括环境重建措施所需的合理费用，而请求权人当为我国政府可代表之。

四 我国有关海洋油污损害赔偿的制度

(一) 我国有关海洋油污损害赔偿的立法状况

我国国内法目前尚无有关油污损害的相关规定，而关于环境污染的规定适用的也是无过失责任原则。我国《环境保护法》第41条规定：“造成环境污染的，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。”该条以客观损害后果为依据，而不以过失为前提，适用的是无过失责任原则。《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。”该条以造成损害为前提，而不论是否存在过失，适用的也是无过失责任原则。另外，《海洋环境保护法》[6]第90条规定：“造成海洋环境污染的责任者，应当排除危害，并赔偿损失。”可见《海洋环境保护法》适用的也是无过失责任原则。我国立法者认识到发展经济不能以牺牲环境为代价，因此，我国环境污染包括油污损害适用无过失责任原则。另外，我国民法关于侵权行为之规定约可分为两种：即民法第一百八十四条的一般侵权行为与民法第二十八条、第一百八十五条至第一百九十一条之三等特别侵权行为责任。至于特别法的侵权责任，例如海洋污染防治法第三十三条第一项：船舶对海域污染产生的损害，船舶所有人应负赔偿责任；又一般侵权责任与特殊侵权责任的区分标准多认为特别侵权行为之成立系基于法律的规定无须深究是否出于自己的行为，而使一定之人负其责任。而船舶油污事故的发生几乎皆非船舶所有人自己的行为导致，甚至有船舶所有人视为船舶海上航运活动而多半由船长及海员为之，是属于特别侵权行为的典型。且本人认为

，特别当两船发生碰撞互有过失，并只有一船漏油时，“责任者”是指漏油方。理由是：一起碰撞案件同时造成油污，通常引起两种侵权责任[7]：一是碰撞双方或多方的侵权责任；二是漏油方与油污受害方的侵权责任。造成海洋环境油污损害的“责任者”，显然是指后一种法律关系，国际公约或国内法就碰撞双方的侵权关系和油污方与受害方的侵权关系已有专门的规范调整，形成了独立的法律体系。因此，有关海洋油污行为违反国际或我国内法之作为或不作为义务，导致被害人遭致油污损害，因属于侵权行为所发生者。

（二）完善我国油污损害赔偿制度的措施 随着我国经济的快速发展，我国对石油的需求会更加旺盛，而由于资源有限，国内的原油生产不可能出现较大的增加，加上我国国内的油类货物运输和外国船舶途径我国海域的油类货物运输，我国海域原油和成品油运输量会越来越大。我国海域受到重大污染的可能性也会越来越大。因此，除加强安全管理，指定应急措施外，建立完善的法律赔偿机制是消除油污损害的最后一道防线。第一，积极加入相关的海洋油污损害赔偿的国际公约和组织 国际海事油污赔偿不同于一般民事赔偿，因为一般民事赔偿原则照价赔偿，没有上限。如按照我国海商法第十一章规定的海事赔偿责任限制不适用油污损害。海事油污造成的损害往往较大，因此，赔偿限额也较高。因此在海商立法上我国采取海商立法经验于国际交流。采取请进来，出去的办法，咨询了一些国际海事组织和国际指明的海商法专家。因此我国自1992年11月7日通过《海商法》以后，又履行法律程序批准加入了《1989年救助公约》、《1974/76雅典旅客运输公约》、《1910年的船舶碰撞公约》和《1993年海

事优先权和抵押权公约》。但我国目前尚为加入《1976年责任限制公约》，原因是我国法律规定与该公约的规定不尽相同，即根据《1976年责任限制公约》第15条第二款规定，成员国仅可对内河船舶和小于300吨的船舶做出特别规定，而按照《海商法》第一百一十条，除以上两种船舶外，还对沿海运输船舶和沿海作业船舶作了特别规定，即这些船舶可享受比国际航行船舶较底的责任限制，本意是保护国内沿海承运人。由于此区别，有些专家认为加入《1976年责任限制公约》会损害我国利益。但本人认为，情况并非如此。第一，《海商法》第二百六十八条规定了国际公约优先适用的原则，因此两者不冲突；第二，如从事沿海运输和作业的船舶为我国国籍时，因发生事故而遭受损失的为我国当事人，此时适用公约规定较高的责任限制规定，因而有利于我国受害方，因此加入《1976年责任限制公约》是维护了我国利益，值得立法者深思。另外，加入“国际油污赔偿基金”国际组织。有利于在我国所属海域，发生的任何船载货油污染事故都可得到充分的赔偿。因为，“国际油污赔偿基金”是一个政府间的国际组织，在《1969/1978年油污民事责任公约》的赔偿基础上再提供额外的补偿，数额可达6千万特别提款权，约9,3千万美元的赔偿，1992年的修正案又将赔偿额提高到了1,35亿特别提款权，约2亿美元，加入“国际油污赔偿基金”实际上是为我国的广阔海域投了油污保险。第二，建立一部专门处理海洋油污赔偿的《海洋油污赔偿法》我国目前只对海洋油污污染损害赔偿原则有一般规定，但就海洋油污具体的赔偿细节如程序、赔偿金额等等无直接规定。就此，本文认为制定一部《海洋油污赔偿法》可以弥补我国法律在这

方面的空白。有利于处理海洋油污赔偿时有法可依，快速，公平的处理油污事故；有利于正确处理好与各国的关系。因为海洋油污大多是国际油污，与各国有着密切联系。本文认为，如制定《海洋油污染赔偿法》应包括以下条款：第一，要求国内航线船舶强制油污保险。因为目前我国存在众多的小油轮，这些都是单船公司或个体，既没有保险，经营状况又不好，一旦发生油污事故，没有任何赔偿能力。第二，建立油污基金组织。可以使油污事故造成的损害得到及时的赔偿。国际油污基金的《赔偿手册》作为指导索赔和赔偿的指南，值得借鉴。我国建立油污基金后，也需要编制相应的《赔偿规则》，有利于事故公正、科学处理。第三，确定损害赔偿范围。等等其它专门的规定，由于本人水平有限，未能提出更好的建议，希望我们共同为保护海洋环境而奋斗。

结语 海洋油污染的严重性已被人们所重视，因为海洋油污染，无论数量多少都会对局部海域造成不同程度的污染，而一些大的油污事件发生后，对海洋环境造成的损害通常几年甚至十几年也难以真正恢复。尽管有时油污的危害性可能被夸大，但我们做好有准备的战争总比临时无法可依胜百倍。现行的国际油污立法经过几十年的发展，可以说越来越完善。但最重要的是，各有关国家和油类运输业主及油类运输的受益方，应严格执行国际公约的有关规定。可以相信。随着国际公约的不断完善，以及各有关国家的不懈努力，海洋油污事故定还会减少。从国际油污立法的发展和世人对海洋环境重要性的认识来看，油轮船东的责任会越来越严厉，油污责任人的赔偿限额也会越来越高，这无疑有利于进一步更好地保护海洋。回归我国法治基本面以观，我国现行相关法规仅有

一部《海洋污染防治法》做了损害赔偿原则性宣示，但细节部分规定却严重不足。笔者认为，未来是否应在海洋污染防治法外另行制定一部《海洋油污赔偿法》值得立法者深思。注释 [1] 参见1990年《国际油污防备、反应与合作公约》中关于国际合作与相互援助方面的规定. [2] 参见1990年《国际油污防备、反应与合作公约》. [3] 参见《1969年国际油污损害民事责任公约》第1条7款之规定. [4] 见王利明著. 21世纪法学系列教材.民法[M]. 第三十二章四节. [5] 69CLC和92CLC第3条第2款、船舶燃油公约第3条三款都规定，只有“第三方故意”时，解除漏油方责任，没有“过失”条件. [6] 此指2004年4月1日起实施的中华人民共和国第二部海洋环境保护法. [7] 碰撞责任基础：1910年碰撞公约第2-4条；我国《海商法》第167条-169条. 参考文献 [1] 沈术珠著. 海商法比较研究[M]. 第423页. [2] 王铁崖主编. 中华法学大辞典?国际法卷[M]. 中国检察出版社，第252页. [3]我国. 海商法. [4] 澳菲德罗斯著. 国际法下册[M]. 商务印书馆. [5] 王铁崖主编. 国际法[M]. 法律出版社 第140页. [6] 德洛塔尔•京特林. 国家对跨国界污染的责任[M]. 北京航空航天大学出版社. [7] 司玉琢等著. 新编海商法学[M]. 大连海事大学出版社1999年4月新一版. [8] [德] 康德 沈叔平译 . 法的形而上学原理. 商务印书馆. [9] 饶戈平主编. 国际组织法[M].北京大学出版社. [10] 司玉琢等编著. 海商法详论[M]. 大连海事大学出版社，1995年版. (作者：刘新丰，岳阳市君山区人民检察院) 100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 www.100test.com