



互有过失的船舶碰撞中非溢油船 对海洋油污损害的法律責任

白佳玉

2002年11月23日,满载原油的马耳他籍邮轮“塔斯曼海”号轮与中国大连“顺凯轮一”号在天津大沽锚地东部海域23海里处发生碰撞,导致原油泄漏。经有关部门调查监测,发现溢油事故影响海域面积达359.6 km²,沉积物中油类含量高于正常值8.1倍,给海洋生态环境带来严重破坏。此案是典型的互有过失的船舶碰撞导致油轮溢油污染海洋环境的案件。目前,此案还在审理过程中,但因此而引发的有关互有过失船舶碰撞中非溢油船的法律責任将是本文主要讨论的问题。

在讨论这一问题前,有两点应首先分析:

第一,船舶碰撞与油污损害法律关系是否彼此独立;第二,油污案件的法律适用是怎样的。

一、船舶碰撞与油污损害是两个法律关系

明确船舶碰撞法律关系与船舶漏油导致的油污损害法律关系是两个相互独立的法律关系是处理船舶碰撞造成的油污损害赔偿问题的前提。对于两种独立的法律关系可以从法律关系的组成要素,即主体、客体和内容进行区分。船舶碰撞法律关系的主体是双方船舶所有人等,客体是发生损害的船舶、货物和人身等,内容是因碰

撞而发生索赔的权利和赔偿的义务。船舶碰撞导致船舶溢油而污染海洋环境的油污损害法律关系的主体是溢油船的船舶所有人和溢油事故中的受害方,客体是遭受污染损害的财产,如渔业资源损失、其他自然资源损失等,内容是油污事故中受害方索赔的权利和责任人赔偿的义务。两种法律关系在法律适用上也有所不同。碰撞法律关系适用《海商法》第8章的调整,油污法律关系适用“《1969年国际油污损害民事责任公约》及《1969年国际油污损害民事责任公约的1992年议定书》”(以下简称“92年CLC”)、《海洋环境保护法》、《海商法》和《民法通则》的调整。可见,船舶碰撞和由此造成的油污损害赔偿是两个法律关系。

二、法律适用

(一)有涉外因素的船舶碰撞油污案件

在探讨有涉外因素的因船舶碰撞造成的油污损害案件的法律适用问题之前,需要首先明确,“有涉外因素”是指油污损害法律关系,而非船舶碰撞法律关系。如一外轮与一中国籍油轮在我国海域碰撞,中国籍油轮溢油造成海域污染,这一油污损害案件就是非涉外的。

《最高人民法院关于贯彻执行〈中华人民共和国民事诉讼法〉若干问题的意见(试行)》第178条规定:“凡民事关系的一方或双方当事人是外国人,无国籍人,外国法人的;民事关系的标的物在外国领域内的;产生,变更或者消灭民事权利义务关系的法律事实发生在外国的,均为涉外民事关系”。《民法通则》第142条、《海商法》第268条规定,中华人民共和国缔结或者参加的国际条约同中华人民共和国民事法律有不同规定的,适用国际条约的规定,但中华人民共和国声明保留的条款除外。所以,有涉外因素的船舶油污损害赔偿案件应优先适用我国已参加的国际公约。我国于1999年1月5日加

入了“92年CLC”,符合该公约规定的“船舶”造成该公约规定的“油类”污染的有涉外因素的油污案件方属于“92年CLC”的调整范围。被排除在公约适用范围之外的其他有涉外因素的油污案件应适用国内法。因此,船舶碰撞引发的有涉外因素油污案件在符合“92年CLC”关于“船舶”和“油类”的定义时,应适用公约的规定。

(二)无涉外因素的油污案件

上文中已提及,我国仅在“涉外民事法律关系”中优先适用我国缔结的国际公约。这意味着,在处理有涉外因素的船舶油污损害案件时应优先适用“92年CLC”,而无涉外因素的油污案件则应适用国内法。我国没有针对船舶油污损害的专门立法,仅在相关法律中有一些规定,如《民法通则》第117条第2款、第124条的规定,《海商法》第11章的规定,《海洋环境保护法》第66条、第90条的规定。

三、互有过失的船舶碰撞造成油污损害的责任承担

我国司法实践在处理因船舶碰撞造成的油污损害时主要有三种做法:其一,由溢油船先行赔偿,再向有过失的碰撞中的非溢油船对超过其碰撞过失比例部分追偿;其二,将互有过失的碰撞船舶视为共同侵权的主体,适用《民法通则》第130条的规定,由碰撞双方对油污损害的受害方承担连带赔偿责任;其三,根据《海商法》第169条的规定,碰撞船舶对第三人的财产损失按照过失比例承担赔偿责任。笼而统之地判断互有过失的船舶碰撞中双方对油污损害的责任承担是片面的,因为,一方溢油,一方未溢油,油污法律关系是否有涉外因素会导致最终法律责任的承担有所不同,最为常见的情况就是溢油船是外国籍轮(以下简称外轮)或中国籍轮(以下简称国轮)的情形,下文将对这两种情形做分别讨

论。

(一) 互有过失船舶碰撞造成外轮溢油后的责任承担

互有过失船舶碰撞,一船溢油,且溢油轮为外轮,根据上文的讨论,这是一种有涉外因素的油污损害案件。若此外轮符合“92年CLC”中“船舶”的定义,且溢出的是持久性烃类矿物油,则应适用“92年CLC”的规定。该公约实行严格责任的归则原则,即仅在完全由第三者故意造成损害时,油轮可以免责,但公约允许溢油方在承担油污损害赔偿后向非溢油方进行追偿。也就是说,此时,完全由外轮承担溢油导致的海域污染损害赔偿,之后再向非溢油方按碰撞过失比例进行追偿,非溢油船并不直接对油污受害方承担责任。

若溢油的外轮不符合“92年CLC”中关于“船舶”的定义,或溢出的是非持久性烃类矿物油,则有关责任的承担应雷同于互有过失碰撞造成国轮溢油后的责任承担。

(二) 互有过失船舶碰撞造成国轮溢油后的责任承担

互有过失的船舶碰撞,一船溢油,且溢油轮为国轮,此属无涉外因素的油污损害案件,应适用国内法。首先,《海商法》第169条是不适用的。前文已论述了船舶碰撞造成油污损害时存在船舶碰撞法律关系和油污损害法律关系,而这两种法律关系所适用的法律是不同的。《海商法》第169条规范的是船舶碰撞法律关系,而非油污法律关系,所以该条是不适用的;其次,《民法通则》第130条的规定也是不适用的,那种认为应适用《民法通则》第130条的规定由碰撞双方承担连带责任的想法混淆了船舶碰撞法律关系和油污损害法律关系间的界限;最后,《海洋环境保护法》第90条的规定应予以适用。该法第90条第一款规定:“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”。这个规定与“92年CLC”的规定不尽相同。“92年CLC”规定,只有船舶所有人举证证明油污损害完全是由于第三方“有意”造成时,溢油船舶所有人方可免责。《海洋环境保护法》将溢油方的免责扩大到了第三方的“故意或过失”。《海洋环境保护法》所确定的既非“谁漏油谁赔偿”原则,也非连带责任原则。但法院对1999年的“闽燃供2”轮溢油案件的判决似乎一石激起千层浪,引发了理论界的大辩论。

1999年3月24日凌晨2时26分,台州东海海运有限公司(简称台州公司)所属的“东海209”轮与中国船舶燃料供应福建有限公司(简称福建公司)所属“闽燃供2”轮在伶汀水道(珠江口伶汀岛与淇澳岛之间)附近发生碰撞。碰撞使“闽燃供2”轮船体破裂,该轮所载重油泄漏,造成珠海市部分水域及海岸污染。一审广州海事法院认为:船舶溢油污染海域的民事责任应是一种特殊的侵权责任,根据我国《民法通则》、《海洋环境保护法》、《环境保护法》和我国参加的《1969年CLC公约》(以下简称“69年CLC”)的规定,应适用无过错责任原则,由溢油的“闽燃供2”轮船船舶所有人对受害方承担溢油造成的损失,而后再由碰撞双方根据过错责任比例分摊。二审广东省高级人民法院认为:根据《海商法》第169条规定,碰撞造成的油污损害属于碰撞造成的“第三人财产损失”,应由碰撞两船的船舶所有人按照过错责任比例承担赔偿责任。

广州海事法院将船舶碰撞法律关系与油污损害法律关系作为两种法律关系处理是正确的,双方当事人对这方面的认定也未提出上诉。二审最后判决由碰撞双方承担按份责任是该案的偶然,二审法院是根据一审法院已确定的碰撞过失比例作出了由溢油方和非溢油方按碰撞过失比例承担油污损害赔偿责任的判决,但二审法院以《海商法》第169条为依据是不当的。鉴于我国

《海商法》第八章是参照《1910年统一船舶碰撞某些法律规定的国际公约》制定的,其中的有关规定应研习公约中的解释来理解。该公约规定了适用范围是:“海船与海船上财产或者人员遭受的损害应有的赔偿,不论碰撞发生在何种水域,都应按有关规定处理”。很明显,仅船上的财产属于公约规定的财产,船舶以外的财产损失则不属于公约的调整范围。所以,《海商法》第169条的“其他财产损失”不应包括油污损失。倘若没有一审判决,碰撞双方是很难举证双方具体的过失比例的,根据《海洋环境保护法》第90条的规定,应由造成海洋环境污染损害的责任者,船舶溢油方来承担赔偿责任。1999年的“闽燃供2”轮溢油案件的判决并不能得出互有过失船舶碰撞造成国轮溢油后由溢油轮和非溢油轮承担按份责任的结论。

互有过失船舶碰撞造成国轮溢油适用《海洋环境保护法》第90条后的结论是仍应由溢油的国轮承担油污损害赔偿赔偿责任,这并不排除国轮举证第三方的故意或过失造成自己溢油而免除相应责任的可能。司法实践中的油污损害赔偿案件里,溢油轮是很难举证证明第三方的过失造成了油污损害的,也就意味着溢油轮要对所有损害承担责任,非溢油轮并不直接成为油污损害赔偿的责任主体。但是,在司法实践中,双方互有过失碰撞导致溢油,若溢油船沉没,为保护受害方的合法权益,笔者认为应允许受害方向非溢油船索赔该船按碰撞过失比例应承担的相应的赔偿责任。因为,即使溢油船没有沉没,溢油船先行承担赔偿责任后也只能按照碰撞过失的比例向非溢油船进行追偿,也就是说,非溢油船最终是按照碰撞过失比例来承担赔偿责任的。

四、互有过失的船舶碰撞中非溢油船承担法律责任的赔偿范围

互有过失船舶碰撞造成国轮溢油,若国轮

成功举证证明了非溢油轮的故意或过失时,非溢油轮也成为油污损害赔偿的责任主体,其赔偿范围与溢油船的赔偿范围应是相同的。我国立法就船舶污染损害赔偿仅作出了原则性规定,《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,应当依法承担民事责任”。根据“69年CLC”的规定,赔偿的损失包括:运油船本身以外因污染而产生的灭失或损害,采取预防措施的费用和由于采取预防措施而造成进一步灭失或损害。“92年CLC”还增加了采取合理恢复措施的环境损害的赔偿。不适用公约的情形下有关赔偿范围的问题可以参照公约的规定,以期实现同国际实践的接轨。

五、结论

综上所述,互有过失船舶碰撞造成船舶溢油后引起两个法律关系,一是碰撞法律关系,二是油污损害法律关系,这两个法律关系所适用的法律是不同的。当互有过失船舶碰撞造成外轮溢油,若符合“92年CLC”的适用条件,则非溢油轮不成为油污损害的赔偿主体,若不符合“92年CLC”的适用条件,则非溢油轮是否成为油污损害的赔偿主体同互有过失船舶碰撞造成国轮溢油后的责任承担的规律是一致的,即如果国轮能够证明非溢油轮的故意或过失造成了油污损害,非溢油轮也可成为油污损害赔偿的责任主体。涉外油污损害的赔偿范围应依据“69年CLC”和“92年CLC”的规定,非涉外油污损害的赔偿范围应参照公约的规定。

(作者单位 中国海洋大学海洋发展研究院)