

CHUAN BO YA ZAI SHUI
FA LU GUI ZHI YAN JIU

白佳玉 著

船舶压载水 法律规制研究

中国法制出版社
CHINA LEGAL PUBLISHING HOUSE

CHUAN BO YA ZAI SHUI
FA LU GUI ZHI YAN JIU

白佳玉 著

船舶压载水 法律规制研究

中国法制出版社
CHINA LEGAL PUBLISHING HOUSE

图书在版编目 (CIP) 数据

船舶压载水法律规制研究/白佳玉著. —北京:
中国法制出版社, 2010. 11
ISBN 978 - 7 - 5093 - 2321 - 2

I. ①船… II. ①白… III. ①远洋运输 - 交通运输管
理 - 法规 - 研究 - 中国 IV. ①D922. 296. 4

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2010) 第 209016 号

策划编辑 周琼妮

封面设计 杨泽江

船舶压载水法律规制研究

CHUANBO YAZAISHUI FALV GUIZHI YANJIU

著者/白佳玉

经销/新华书店

印刷/涿州市新华印刷有限公司

开本/880 × 1230 毫米 32

版次/2010 年 11 月第 1 版

印张/ 10.75 字数/ 189 千

2010 年 11 月第 1 次印刷

中国法制出版社出版

书号 ISBN 978 - 7 - 5093 - 2321 - 2

定价: 32.00 元

北京西单横二条 2 号 邮政编码 100031

传真: 66031119

网址: <http://www.zgfs.com>

编辑部电话: 66067023

邮购部电话: 66033288

33393

序

浩瀚的海洋是人类赖以生存和发展的第二空间。在有人类活动的海域，人类的经济活动与海洋自然生态系统相结合，形成海洋生态经济系统，海洋本身也是人类生存发展的空间。海洋曾经哺育人类的祖先，人类文明发展史上镌刻着深深的海洋烙印。现在和将来，人类的生存发展仍然离不开海洋。二十世纪下半叶，世界人口快速增长，陆地生态环境恶化，资源紧缺，引发了海洋资源的大探索，驱使着人类向海洋空间拓展。海洋中蕴含着丰富的生物、矿产等资源，是支持人类持续发展的宝贵财富。海洋给人类提供食物的能力估计等于全球农产品产量的 1000 倍，海水淡化是可持续开发淡水资源的重要手段，海洋能总可用量在 30 亿千瓦以上。海洋石油和天然气预测储量有 1.4 万亿吨，天然气水合物资源量预计相当于全球已知煤、石油和天然气总储量的两倍多。人类惊喜地发现了海洋的巨大财富价值，于是把目光聚集到海洋，从海洋中获取其所需资源，海洋成为人民生活的重要依托。目前，全世界每天有 3600 人移向沿海地区。联合国《21 世纪议程》预计，到 2020 年，全世界沿海地区的人口将达到人口总数的 75%。世界经济、社会、文化最发达的区域，集中在离海岸线 60 公里以内的沿海，其人口占全球人口总数一半以上。新

兴海洋产业的形成,使海洋经济成为 21 世纪世界经济发展的新支柱。世界贸易总值 70% 以上来自海运。全世界旅游收入 1/3 与海洋有关。海洋是人类科学和技术创新的重要舞台。当代人类面临的全球变暖、气候变化、生命起源、人类起源等重大科学问题的解决,有赖于海洋科学研究的进展。“未来文明的出路在于海洋”。开发利用和保护海洋,势必成为 21 世纪人类社会追求进步和跨越的主要方向。

然而,对于人类生存和发展如此重要的海洋却因人类肆无忌惮的开发利用遭受到了不可弥补的生态损害。其中,因船舶的海上航行带来的压载水携带外来物种入侵造成的海洋生态损害日益严重,国际海事组织将这种损害与陆源污染、海洋生物资源过度捕捞、海洋栖息地的物理性破坏共同列为侵害海洋生态环境的四大危害。国际社会以往更加关注船舶溢油污染,早在 1954 年就通过了《国际防止油类物质污染海洋的伦敦公约》,但对同属于船舶污染的压载水携带外来物种入侵问题缺乏关注。与船舶溢油污染相比,压载水携带外来物种入侵在一定程度上具有更大的危害,它具有损害的不可逆性、波及范围更广、污染者难以确定等特点。直到进入 21 世纪后,国际海事组织经过不懈努力制定了《船舶压载水及沉积物控制和管理国际公约》,于 2004 年正式通过,但迄今为止尚未生效。目前,有关压载水携带外来物种的法律规制状况是各国的单边立法与专门管理压载水的公约并存。一旦公约生效,基于公约的双轨制规定,各国又有制定严格于公约

标准的法律制度的权利。因此，在国际法上研究这种法律格局，探究未来的发展走势，理论意义和现实意义越来越重要。

中国自 2000 年以后也开始重视压载水携带外来物种入侵问题，有关政府部门正协力研究相关对策，学界也逐渐关注此问题，但关注点多为船舶技术的改进层面，对压载水造成的生态损害的研究不够深入。我的博士生白佳玉老师具有国内海事大学海事海商法和英国海商法的学习背景，攻读国际环境法博士学位期间又作为访问学者去美国著名高校研修，搜集到国内外极为齐全的资料，从独特的海洋环境生态保护的视角，以精益求精的研究态度和深厚的法学功力完成了这部力作。作为她的指导教师，我期盼着这部作品能够尽早问世。相信这部著作在不久的将来能够引起学界的极大关注，为我国的海洋生态保护法制建设做出应有的贡献。

海洋，历经沧桑轮回。这里借用圣经中的一句箴言：“凯撒的归凯撒，上帝的归上帝。”

刘惠荣

2010 年 10 月 16 日

前 言

船舶为保持航行中的稳定性，或装卸货物时调节船舶重心需要使用压载水。船舶压载过程可能造成外来水生物种或病原体随压载水从摄入地排入其他海洋生态系统中，容易在当地的海洋生态系统中形成入侵之势，危害海洋生态安全。船舶压载水携带有害外来物种入侵不同于船舶溢油造成的污染，海洋生态系统会因物种入侵而遭到破坏，一些重要的经济鱼类会因此灭绝，这种生物污染带来的损害是不可逆转、不易恢复的。船舶压载水的防控工作已经刻不容缓。

国际海事组织是规范全球航运、防止船舶污染海洋环境的政府间国际组织。自压载水问题早期被加拿大、澳大利亚提出以来，国际海事组织已通过了多项决议，管理和控制因压载水携带有害水生物种和病原体给海洋环境带来的危害。但是，这些决议不具有法律约束力，与压载水携带的入侵所造成的危害相比，决议的软法特质已不足以应对压载水可能引发的海洋生态灾难。2004年《船舶压载水和沉积物控制和管理公约》在这样的背景下正式通过。国际海事组织没有将压载水问题与其他船源污染共同置于73/78《国际防止船舶污染公约》下，体现了国际组织对待压载水生物污染的特殊态度。该公约为管理和控制船舶压载水携

带有害水生生物和病原体设置了一系列别具特色的制度，这些制度都体现了预防为主、保护海洋生物多样性和可持续利用的精神。虽然该公约目前尚未生效，但自公约正式通过以来，一些国家和地区为控制和管理压载水和沉积物对原有的法律规制进行的调整 and 开展的国际合作，体现了该公约对各国单边立法和区域合作起到的引导作用。

尽管《船舶压载水和沉积物控制和管理公约》尚未生效，却并不意味着各国没有防止船舶压载水携带的有害外来物种和病原体污染海洋环境的义务。保护海洋环境、维护生物多样性和防止船源污染的其他国际公约、国际习惯法和部分软法是各国从事压载水管理和控制的国际法依据。船旗国、港口国和沿海国都应履行防止船舶压载水生物污染的国家义务。各国根据与压载水有关的国际法规定进行单边立法，或者将压载水列入检疫法中规范，或者列入航运法中管理，其立法的价值逐渐从关注人的身体健康转向对生物多样性的保护。一些闭海、半闭海沿岸国通过国际合作防止闭海和半闭海遭受船舶压载水携带的有害外来物种的侵袭，或者在原有的与闭海、半闭海海洋环境保护有关的区域协定基础上增加压载水管理的内容，或者签订谅解备忘录、成立国家间特别工作组，这些努力都有效遏制了压载水入侵种可能带来的二次污染。

我国既是航运大国又是沿海国，既有发展航运业的经济目标又有保护海洋环境的环境保护目标。传统的环境侵权理论无法救

济物种灭绝的环境损害。我国应制定专门的船舶压载水污染防治法规，有效预防进入我国港口的外国船舶和我国从事国际航行的船舶因压载操作而造成的环境损害。应通过预防性的法规从源头治理船舶压载水携带有害外来物种形成的生物污染。此外，我国应开拓同黄海、东海、南海沿岸国的区域性合作，在保留有关主权和海洋划界争端之主张的前提下，在保护海洋环境、防治船舶压载水生物污染方面达成共识。加入《船舶压载水和沉积物控制和管理公约》可以为保护我国沿海海洋环境提供国际标准，但该公约也同时对船旗国提出了要求。加入公约在为我国作为港口国/沿海国提供海洋环境保护盾牌的同时，也为我国履行船旗国义务提出了严格的要求，但从可持续发展的角度思量，加入该公约正是敦促我国发展压载水技术、提高船队竞争力的催化剂。因此，在技术水平、国内法律规制得到完善后，我国应加入《船舶压载水和沉积物控制和管理公约》，实现经济可持续发展与环境保护目标的双丰收！

Research on Legal Regulation of Ships' Ballast Water Preface

The introduction of harmful invasive alien species (IAS) by ships' ballast water is considered one of most significant impact on marine environment. Compared with oil spill pollution, the damage caused by IAS is irreversible, the influenced area is large, the polluter is difficult to be identified. International Maritime Organization has made great effort to control and manage the ships' ballast water and relatively obtained some kind of achievements which is witness by International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments. The convention was already adopted in 2004, yet in effect.

Before International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments comes into effect, international treaties, international customary law and some soft law relevant with ballast water are the source of international law for ballast water. Although the convention on ballast water has not came into effect, States are under the liability to prevent the introduction of IAS spread by bal-

last water under the international law for ballast water. There is no difference among flag States, coastal States and port States for the performance of the liability. Whereas after the effectiveness of the ballast water convention, flag States, coastal States and port States will accordingly enjoy their rights and perform their liability to enforce the convention.

Each State could enact unilateral legislation according to the principle about the conservation of biological diversity and the prevention of IAS stipulated in the international law for ballast water before the effectiveness of International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments. After the effectiveness of the convention, each State also owns the right to draft much stricter standards than those stipulated in the ballast water convention on the premise of the double-track rule. United States, Canada and Australia all have unilateral legislation about ballast water, and those legislations tend to be improved with time. Some States bordering the enclosed or semi-enclosed sea cooperate together to prevent the introduction of IAS. Such legal regulation of ships' ballast water combined by relevant unilateral legislation, regional cooperation and world-wide international rules is rational no matter before or after the effectiveness of ballast water convention.

P. R. China can't resolve the IAS issue caused by ships' ballast

water according to the traditional environmental tort law or socialized remedy applied in environmental tort law. However, P. R. China should enact the relevant legislation and attempt cooperation with other neighbouring nations to improve the capability to perform the ballast water convention. Thereafter, P. R. China could ratify the ballast water convention without any doubt.

目 录

前言	(1)
Research on Legal Regulation of Ships' Ballast Water	
Preface	(1)
第一章 导 论	(1)
第一节 研究背景与意义	(1)
一、研究背景	(1)
二、研究意义	(2)
第二节 国内外研究现状	(4)
一、国外对船舶压载水法律规制的研究	(4)
二、国内对船舶压载水法律规制的研究	(5)
第三节 研究思路与方法	(8)
一、研究思路	(8)
二、研究方法	(8)
第四节 研究内容与创新点	(9)
一、研究内容	(9)
二、主要创新点	(10)
第二章 船舶压载水对生态安全的影响	(12)
第一节 船舶压载水导致有害外来物种 入侵的实证分析	(12)

一、船舶压载水工作原理	(12)
二、船舶压载水导致的典型有害外来物种入侵 ...	(15)
三、船舶压载水影响海洋生态安全的特点	(21)
第二节 船舶压载水导致有害外来物种入侵性质 的分析	(24)
一、船舶压载水导致有害外来物种入侵性质的 生态学分析	(24)
二、船舶压载水导致有害外来物种入侵性质的 法学分析	(28)
第三节 船舶压载水导致有害外来物种入侵造成 的跨界海洋环境损害	(35)
一、跨界污染的判断	(35)
二、因跨界污染造成的跨界海洋环境损害	(38)
第三章 有关船舶压载水的现有全球性国际法律 规制	(40)
第一节 国际海事组织决议	(41)
一、国际海事组织决议的性质	(41)
二、国际海事组织决议对海洋生物多样性的 保护	(45)
三、国际海事组织关于船舶压载水的决议	(48)
第二节 2004 年《船舶压载水及沉积物控制和 管理国际公约》	(60)

一、《压载水公约》起草背景	(60)
二、贯穿《压载水公约》的法律原则	(64)
三、《压载水公约》的主要内容	(73)
四、《压载水公约》生效的瓶颈及缺陷	(113)
第三节 全球压载水项目	(119)
一、全球压载水项目介绍	(120)
二、全球压载水项目的作用	(123)
第四节 其他与压载水问题相关的国际公约及 软法	(125)
一、其他与压载水问题相关的国际公约	(126)
二、其他与压载水问题相关的软法	(146)
第五节 国际习惯法在控制及管理压载水问题 中的适用	(149)
一、公海自由原则	(150)
二、不损害原则	(150)
第四章 有关船舶压载水的单边立法及区域性合作 ...	(152)
第一节 有关船舶压载水的典型单边立法	(153)
一、美国有关船舶压载水的立法及司法实践	(154)
二、加拿大有关船舶压载水的立法	(174)
三、澳大利亚有关船舶压载水的立法	(187)
四、美国、加拿大与澳大利亚有关船舶压载 水立法的比较	(201)

第二节 有关船舶压载水的典型区域性合作	(204)
一、北美地区有关船舶压载水的典型区域性合作	(205)
二、欧洲地区有关船舶压载水的典型区域性合作	(209)
第三节 单边立法与区域性合作在压载水法律规制中的作用	(214)
一、单边立法在压载水法律规制中的作用	(214)
二、区域性合作在压载水法律规制中的作用	(215)
第五章 中国解决船舶压载水携带有害外来物种入侵问题的法律途径	(217)
第一节 环境侵权理论解决船舶压载水问题的不足及借鉴	(217)
一、环境侵权理论解决船舶压载水问题的不足 ...	(218)
二、环境侵权理论对解决船舶压载水问题的借鉴	(220)
第二节 环境侵权责任的社会化救济与海洋生态破坏风险的分摊	(221)
一、环境侵权责任的社会化救济	(221)
二、海洋生态破坏风险的分摊	(223)
第三节 我国有关船舶压载水立法的完善	(224)
一、我国与船舶压载水相关的立法现状	(224)

二、进行船舶压载水立法的必要性	(228)
三、船舶压载水污染防治立法的价值定位	(231)
四、船舶压载水污染防治立法的目的	(236)
五、船舶压载水污染防治立法的基本原则	(238)
六、船舶压载水污染防治立法的体制构建	(241)
七、船舶压载水污染防治立法的制度设计	(243)
第四节 区域性合作——解决压载水携带的	
有害外来物种入侵的重要手段	(249)
一、我国已开展的区域性合作	(250)
二、我国应开拓的区域性合作	(254)
第五节 加入《压载水公约》——防止压载水	
携带有害外来物种入侵的大势所趋	(256)
结语	(260)
附录 2004 年国际船舶压载水和沉积物控制与管理	
公约	(263)
参考文献	(313)