



海商法精品文库

总主编 司玉琢

船舶油污损害赔偿 法律问题研究

——基于司法的视角

付本超 著



法律出版社
LAW PRESS · CHINA



海商法精品文库 | 总主编 司玉琢

本书由大连海事大学资助出版

船舶油污损害赔偿 法律问题研究

——基于司法的视角

付本超 著



法律出版社
LAW PRESS · CHINA

图书在版编目(CIP)数据

船舶油污损害赔偿法律问题研究 / 付本超著. —北京: 法律出版社, 2017. 1
ISBN 978 - 7 - 5197 - 0570 - 1

I. ①船… II. ①付… III. ①船舶污染—海水污染—油污染—国家赔偿法—研究—中国 IV. ①D922.683.4

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2017)第 014738 号

© 法律出版社·中国

责任编辑/吴 昉	装帧设计/乔智炜
出版/法律出版社	编辑统筹/法律教育出版分社
总发行/中国法律图书有限公司	经销/新华书店
印刷/北京京华虎彩印刷有限公司	责任印制/沙 磊
开本/A5	印张/7.5 字数/202 千
版本/2017 年 2 月第 1 版	印次/2017 年 2 月第 1 次印刷
法律出版社/北京市丰台区莲花池西里 7 号(100073)	
网址/www.lawpress.com.cn	
投稿邮箱/info@lawpress.com.cn	销售热线/010-63939792/9779
举报维权邮箱/jbwq@lawpress.com.cn	咨询电话/010-63939796
中国法律图书有限公司/北京市丰台区莲花池西里 7 号(100073)	
全国各地中法图分、子公司销售电话:	
统一销售客服/400-660-6393	
第一法律书店/010-63939781/9782	西安分公司/029-85330678
重庆分公司/023-67453036	上海分公司/021-62071010/1636
深圳分公司/0755-83072995	
书号:ISBN 978-7-5197-0570-1	定价:28.00 元

· (如有缺页或倒装,中国法律图书有限公司负责退换)

总 序

自2007年“海商法博士精品文库”与读者见面以来,已先后出版了一系列具有较高学术价值和实践意义的海商法博士生的著作,推动了海商法学的繁荣发展。

面对已经到来的“海洋世纪”,我们一直在不断深入地走涉海法学特色发展之路。现行法律中虽有不少涉海规范,但这些规范多以部门立法形式存在,呈现的是分领域、分事务、分行业的“碎片化”特点,缺乏统筹和明确的整体目标的指导,相互间衔接不畅,调整范围存在缺失,无法形成完善的海洋权益法律保障网,制约了海洋立法功能的发挥。同时,海洋经济发展日趋多样化,以海洋法律规范的分散形式规制海洋经济发展,显然难以完全适应这一实践需求。因此,我们提出并论证了“海法”体系,并经报备自主设置了海商法学二级法学学科,从传统海商法向海法拓展,以全面推进深化涉海法律的综合研究。

研究表明:任何碎片化的法律,必须经理性梳理并将其建构起系统化的秩序,才能显示出法律的力量。构建中国海法体系是在尊重海洋法律自

体性特征的客观规律的基础上,将相关海洋法律规范归置到海法体系下,以统一、明确的立法目的协调各海洋法律规范,并以一定的法律逻辑进行规制。层次分明、条理明晰的海法体系在确立海法框架的同时,也将海法调整范围拓展到得以涵盖所有与海相关的事务,并对潜在的与海相关的未来事项持开放式的调整态度,以利于多元化的海洋经济发展的需求。构建中国海法体系,将海洋法律纳入独立于陆法的统一体系内,有利于凸显和发挥海法的体系优势,同时也将提升中国海法在国际上的影响力,并更好地服务于中国在国际上的海洋权益主张。

新形势下海法的创新,在于最大限度地实现对海洋权益的公私法保障。海法的创新完善,针对的是调整围绕海洋活动所发生的国家间关系、行政关系、刑事关系和民事关系的法律规范,将这些法律规范进行逻辑梳理和体系升华,有利于提升其法律保障力度和广度,进而实现“21 世纪海上丝绸之路”、“海洋强国”等国家战略目标。通过构建海法体系创新,进一步推进海洋司法的顶层设计,改革海洋司法体制,提升司法保障力,有利于在司法层面上实现依法治国、维护海洋权益。

随着研究的深入,海法体系概念得到了社会各界越来越多的关注与支持。国家社科基金将海洋法律体系列为重大研究课题,中国法学会正式组建了海法研究方阵,并每年举办一次海法论坛,最高人民法院在海事司法改革中,开始逐步实行“三审合一”的审判制度。^{〔1〕}

对于大连海事大学法学院来说,由于天然的“大海基因”,以及航海、航运、海洋等学科的支撑优势,走涉海法学特色发展之路,不仅是我校法学学科建设的现实要求,也是国家推进“一流大学、一流学科”建设的客观要求。

基于此,我们决定将“海商法博士精品文库”改为“海商法精品

〔1〕 “三审合一”是指特定范围的涉海事、行政、刑事案件统由海事法院审理的审判制度。目前,海事法院已经审理特定范围的涉海事、行政案件,涉海刑事案件准备在少数海事法院试点。

文库”。文库的范围,在我们 2011 年向国家主管部门报备自主设置海商法学二级学科的含义的基础上,向海法体系全面扩展。因此,出版范围既包括海商法专业优秀的博士后出站报告、博士论文,也包括其他海商法优秀著作,还包括海法学的相关优秀著作。

在我国改革开放不断深入和中华民族伟大复兴的历史进程中,经略海洋的意义、海洋法治的重要性已不言而喻;建设海洋强国、共建“一带一路”战略,直接给海法发展带来了历史机遇和重要挑战。“猛志逸四海,骞翮思远翥”,^{〔1〕}海商法学、海法学要为发展海洋经济、保护海洋环境、维护海洋权益、伸张海洋正义不断做出具有长远战略意义、紧扣历史时代脉搏的研究成果,“海商法精品文库”希望为这些研究成果提供一个良好的交流平台。

司玉琢

2016 年 9 月于大连

〔1〕 这是陶渊明《杂诗十二首》之五的一句诗。意为:壮志超越四海,要像鸟儿一样展翅远飞。比喻志向远大,并要有所作为。逸:超越,超过。骞翮(qiān hé):展翅。骞,举。翮,鸟翼。翥(zhù):鸟向上飞。

目 录

第1章 引言	1
1.1 研究的目的	1
1.2 研究的范围	2
1.3 研究的方法	4
第2章 船舶油污损害赔偿的解决方式与案由选择	5
2.1 海洋环境污染的分类	5
2.2 船舶油污损害赔偿纠纷的解决方式	7
2.3 船舶油污损害赔偿的案由选择	9
第3章 船舶油污损害赔偿索赔主体的认定	16
3.1 一般索赔主体的认定	17
3.2 国家索赔主体的认定	29
第4章 船舶油污损害赔偿责任主体的认定	42
4.1 现有法律的一般规定	42
4.2 船舶碰撞造成油污损害赔偿责任的认定	46
4.3 光船承租人和船舶经营管理人的责任主体地位	51

第5章 船舶油污损害赔偿范围的认定	56
5.1 船舶油污损害赔偿范围概述	56
5.2 船舶油污财产损害赔偿范围的认定	62
5.3 环境损害赔偿范围的认定	69
5.4 纯经济损失的司法认定	72
第6章 船舶油污损害赔偿的举证	78
6.1 我国关于船舶油污损害赔偿举证的法律现状	78
6.2 船舶油污损害赔偿诉讼的证明标准	80
6.3 船舶油污损害赔偿举证责任的确定	85
第7章 船舶油污公益诉讼的司法困境与对策	97
7.1 船舶油污公益诉讼概述	97
7.2 完善船舶油污公益诉讼制度的对策	107
第8章 结论	117
8.1 细化船舶油污损害赔偿纠纷的案由	117
8.2 明确船舶油污损害赔偿的索赔主体	117
8.3 规范船舶油污损害赔偿的责任主体	118
8.4 确定船舶油污损害赔偿纠纷的赔偿范围	118
8.5 健全船舶油污损害赔偿的举证制度	119
8.6 完善船舶油污损害赔偿公益诉讼制度	119
研究成果的转化	121
附 录	130
参考文献	227
后 记	231

第1章 引言

1.1 研究的目的

21 世纪是海洋的世纪,开发利用海洋已成为世界经济发展新的增长点。党的十八大提出了“努力建设美丽中国,实现中华民族永续发展”的奋斗目标。海洋环境作为生态文明建设的重要组成部分,在国家经济社会生活中的作用日益凸显,海洋环境的优劣,直接影响海洋资源的开发利用,发展海洋经济,必须保护海洋生态环境。

随着海洋经济的持续快速发展,海洋环境污染日益严重,船舶油污是重要的海洋环境污染源。由于我国油污立法的滞后,司法资源难以为海洋环境保护提供有力的支持。目前,国内学者对船舶油污损害赔偿相关法律制度有很丰富的研究,如韩立新所著《船舶油污损害赔偿法律制度研究》(法律出版社 2007 年版)、徐国平所著《船舶油污损害赔偿法律制度研究》(北京大学出版社 2006 年版)等,学者们对船舶油污损害赔偿制度的研究,具有重要的理论价值,但是对于如何在司法实

践中运用这些制度,却少有涉及,如如何为受害者提供诉讼指引等。加强船舶油污损害赔偿司法程序问题研究,既可以厘清审判实践中遇到的理论困境,也有助于有效发挥司法的审判职能作用,救济权利,化解矛盾,实现法治统一。

特殊法领域的法律问题往往更受关注,船舶油污损害赔偿法律问题一直受到国际社会的重视。近几年来,无论是从国内,还是从国际而论,船舶油污损害赔偿的司法程序问题都是一个值得深入研究的重要课题。作为一名从事海事审判的法官,笔者经常遇到船舶油污损害赔偿的案例,多年来,在办案过程中,经历了很多困惑和教训,亦得到了不少启发和经验。^[1]因此,笔者确定船舶油污损害赔偿法律问题研究——基于司法的视角作为研究课题,以更为全面地了解 and 掌握船舶油污损害的情况和动态,分析研究船舶油污损害赔偿的相关法律问题,进一步探索有效化解船舶油污损害赔偿纠纷的方式和路径。

1.2 研究的范围

在对法律问题的研究过程中,首先要对该法律问题所依存的社会制度和文化背景进行充分调研,并深入了解上述制度和文化背景对法律制度的积极和消极影响,促使整个研究工作遵循事物发展的连续性,这样才能真正了解和把握法律制度的发展规律。英国法史学家梅因曾说过:“我们的法律科学之所以处在这样不能令人满意的状态,主要是由于这些观念除了最肤浅的研究之外,采取了一概加以拒绝的草率态度和偏见,使法律科学以后各个阶段都受到其影响,

[1] 笔者于1998年在青岛海事法院烟台法庭参加工作;2001年,调回青岛海事法院海商庭;2002年,参加了最高人民法院与交通部共同组织的海事法官随船实习项目,随船到过世界上十几个国家和地区实习;2003~2004年,在最高人民法院帮助工作;2005年,调入山东省高级人民法院工作至今。其间,一直从事海事审判工作。

因而,也就模糊了真理”。^[1]

西方国家强调法律的目的是实现公平和正义。^[2]《法学阶梯》的作者乌尔比安对法的历史渊源做了如下表述:“法(jus)的称谓从何而来,它来自于正义(justitia),实际上法是善良和公正的艺术”。古希腊是现代文明的发源地,在其政治体制逐步建立的进程中,关于法治的理念和意识是在经济发展的基础上形成的,对权力起到限制作用的法律,必须反映多数人的理想和意志。^[3]人们所称的公平和正义需要通过法律才能实现,而通过法律的手段来实现公平和正义,是崇尚法治的国家解决矛盾和纠纷的基本方式。在我国,依法治国被确立为党领导人民治理国家的基本方略,党和政府十分注重法治在国家治理和社会管理中的重要作用。

在海事审判领域,程序性的法律占有十分重要的地位,一般来说,程序方面的海事法律是优于实体方面的海事法律的。^[4]在海事审判的早期,法官们将对海事案件的判决内容记录下来,在判决过程中形成的裁判规则不断得以积累和编纂,随着时间的推移和经验法则的积累,才形成了一些成文法。^[5]因此,加强对海事审判领域司法程序问题的研究,不断完善程序性的法律制度,对海事审判的健康发展至关重要。

本书以加强海洋环境保护为研究背景,注重理论与实证分析,在全面总结近年来船舶油污损害赔偿案件审理情况的基础上,深入分析该类纠纷产生的特点和原因,详细论述了船舶油污损害赔偿中的案由选择、索赔主体与责任主体识别、赔偿范围的确定和损害索赔的举证等问题,注重对我国法律与外国法律以及国际公约关于船舶油污损害赔偿的规定进行比较分析。同时,针对目前大家比较关

[1] 张彩凤:《英国法治研究》,中国人民公安大学出版社2001年版,第4页。

[2] [英]戴维·M.沃克主编:《牛津法律大辞典》,邓正来等译,光明日报出版社1988年版,第518页。

[3] 张中秋:《中西法律文化之比较研究》,南京大学出版社1999年版,第315页。

[4] 金正佳主编:《海事诉讼法论》,大连海事大学出版社2001年版,第3页。

[5] [美]G.吉尔摩(Grant Gilmore)、C. L. 布莱克(Charles L. Black):《海商法》,杨召南等译,中国大百科全书出版社2000年版,第2~3页。

注的船舶油污损害赔偿的公益诉讼问题进行了探讨。最后,在研究的基础上,提出了完善船舶油污损害赔偿司法程序的相关对策与建议。

1.3 研究的方法

本书采用的最重要的研究方法是纵向与横向相结合进行比较的方法。在对船舶油污损害赔偿法律问题进行研究的过程中,主要对船舶油污损害赔偿的相关法律制度(包括立法与司法方面)进行历史的纵向比较,从中发现其发展的特点以及存在的问题;同时,还对典型的船舶油污损害赔偿的原则和制度进行了适当的横向比较,以期反映出相关法律法规的来源或突出特征。

在对船舶油污损害赔偿法律问题的外部影响进行研究过程中,将我国有关船舶油污损害赔偿的法律制度与其他国家的法律法规及国际公约的相关规定分别进行了横向比较,通过对其他法域船舶油污损害赔偿法律制度的总结与分析,促进我国船舶油污损害赔偿法律制度不断完善。

另外,理论与实践相结合也是本书的重要研究方法。在对有关船舶油污损害赔偿的司法程序进行理论研究的同时,作者也对大量的相关案例进行了分析研究。这些案例的使用,不仅反映了司法实践中存在的问题,更显示出司法机关在完善船舶油污损害赔偿法律制度过程中所发挥的重要作用。

第2章 船舶油污损害赔偿的 解决方式与案由选择

2.1 海洋环境污染的分类

海洋占地球表面的 71%, 而海水则构成地球总水量的 97%。海洋环境对于人类的生存和发展, 具有重要的意义。一方面, 海洋调节着地球的气候, 维系着人类的生存环境; 另一方面, 海洋也为人类的发展提供了丰富的资源, 由于海洋环境污染的不断加剧, 保护海洋环境的任务已变得十分紧迫。^[1]

2.1.1 污染源和污染物质

海洋环境的污染源主要有以下几种: 船舶污染、海底输油管线污染、海洋或海岸工程污染、港口作业污染和陆地污染。污染海洋环境的物质主

[1] 我国是世界上海岸线较长的国家之一, 仅大陆海岸线就达一万八千多公里, 此外还有漫长的岛屿海岸线, 共计三万多公里, 我国肩负着十分艰巨的保护海洋环境的任务。

要包括原油、有毒有害物质、核能等放射物质、重金属、微量元素、外来生物侵害、工程施工导致的泥沙增多和海水淡化等,而其中船舶油污是最为常见的污染源。从海洋环境污染损害赔偿案件的审理情况来看,污染源和污染物质的不同,会对案件的定性、分类和法律适用产生重要影响,研究分析海洋环境污染损害赔偿的种类,对于有效区分海洋环境污染损害赔偿的案件类型,正确认定案件性质,准确适用法律均具有重要意义。

2.1.1.1 船舶污染海洋环境的损害赔偿

船舶作为污染源导致的海洋环境污染主要分为以下几类:一是油轮载运的原油、燃油、润滑油等持久性与非持久性油类因船舶碰撞、搁浅等事故或港口装卸作业泄漏入海;二是非油轮以及油轮自身燃油舱中的原油、燃油、润滑油等油类或压载污水等因碰撞、搁浅等事故或港口装卸作业泄漏入海;三是船舶载运的苯、盐酸等有毒有害化学品、废弃物资等因碰撞、搁浅等事故或港口装卸作业泄漏入海。^[1]

2.1.1.2 海上作业污染海洋环境的损害赔偿

海上作业污染一般来自钻井平台作业、海洋工程的施工、海底输油管线的破裂以及港口作业等。2011年6月发生的蓬莱19—3油田溢油事故是钻井平台作业导致的海洋环境污染的一个典型案例;海洋工程施工污染主要是因填海、航道扩展、疏浚、清淤以及港口工程等海洋工程所引起的淤泥、海底沉积物、泥沙、悬浮物超标,或因施工阻断海水或囤积淡水导致海水淡化。^[2]海底输油管线的破裂导致的污染是指海底原油管线破裂污染海洋环境,胜利油田“122”、“312”

[1] 近年来,船舶污染海洋环境的损害赔偿案件主要有:“青油3”轮因与“世元1”轮相撞沉没导致船载重油泄漏、“山姆轮”搁浅导致燃料油泄漏、“畅通”轮因与“韩进哥德堡”轮相撞后沉没溢油、“金盛”轮因与“金玫瑰”轮相撞沉没溢油、“金达266”轮沉没导致船载盐酸泄漏、“七星21”轮所载混合苯在卸货过程中泄漏入海、“LAGADA STAR”轮在北海船厂修理期间擅自排放污水入海等。

[2] 自2002年以来,山东共发生了79次海洋工程施工污染海洋环境的事故,涉及的海上作业包括北海船厂海西湾修造船基地填海工程、威海船厂填海工程、龙口港集团航道疏浚、拓展工程、烟台轮渡工程、青岛、烟台滨海大道、桥梁工程等。

海底管线溢油事故导致的污染就是此类污染。港口作业导致的污染是指在港口装卸作业过程中发生因管线、输油臂损坏,导致化学品、原油、燃料油等泄漏入海。

2.1.1.3 陆地排污污染海洋环境的损害赔偿

陆地排污污染海洋环境的损害赔偿是指陆地上的污水处理厂或造纸、电镀、家具、纺织、饲料加工、钢铁加工等生产企业、宾馆酒店等排放工业废水或生活污水、有毒有害化学物质所致的化学需氧量增高、重金属超标等,从而使海洋环境遭到损害。

综上所述,海洋船舶油污只是海洋环境污染的一种。

2.1.2 船舶油污可能造成的损害

由于海洋环境的整体性和复杂性,船舶油污可能造成多种损害。从损害客体来说,有养殖损害、旅游收入损害、其他财产损害、人身损害和生态损害等;从损害所造成损失的性质来说,有直接损失、间接损失和纯经济损失等。^[1]船舶油污损害的确定,对于损失的计算和当事人举证责任的确定均有重要影响。

2.2 船舶油污损害赔偿纠纷的解决方式

2.2.1 解决途径

关于船舶损害赔偿的解决途径,法律规定了多种形式,具体包括调解、和解、诉讼和仲裁四种方式。

调解通常包括两种形式:一是诉讼或仲裁过程中的调解;二是专门调解人的调解。诉讼或仲裁过程中的调解,是指根据双方当事人的意愿,在受理案件的人民法院或者仲裁机关的主持下,双方当事人就争议的实体权利义务,自愿协商,达成协议。调解达成协议后,由

[1] 韩立新:“海洋环境侵权中纯经济损失的赔偿问题研究”,载《法学杂志》2008年第6期。

人民法院制作调解书,或者由仲裁机关出具裁决书,调解书或裁决书具有强制执行的法律效力。专门调解人的调解包括两种方式:一是国家行政机关对其职权管辖范围内的相关事项,组织有关的当事人,在对存在争议的事项作出让步的基础上,达成和解协议;二是不具有行政职权的一般人员对有关争议所做的调解工作。从法律效力的角度来讲,上述两种调解方式所达成的调解协议,均不具有法律强制执行力。

关于船舶溢油造成的损害赔偿纠纷的解决途径,根据我国《海上交通安全法》,海上交通事故引起的民事纠纷,可以由主管机关调解处理,不愿意调解或调解不成的,当事人可以向人民法院起诉;涉外案件的当事人,还可以根据书面协议,提交仲裁机构仲裁。我国《防治船舶污染海洋环境管理条例》亦规定,对船舶污染事故所导致的纠纷,相关当事人可选择采取下述三种解决途径:请求海事行政机关调解、提起仲裁和向法院起诉。因此,我国的海事主管机关对于船舶溢油造成的损害赔偿纠纷具有行政调解的权力。^[1]

2.2.2 诉讼中的结案方式

2002年至2012年十年间,全国法院所审理的海洋环境污染损害赔偿案件中,判决结案的占三分之一左右。以山东法院为例,判决结案的案件282件,占全部结案数的32.4%左右,其中“世元1”轮确权诉讼系列案调解结案,但应当事人申请,对其中的96件案件进行了判决,扣除这些案件后,实际判决结案的占21.4%左右。因海洋环境污染损害赔偿纠纷多涉及责任比例的划分及确权诉讼,此类案件多以判决结案;调解结案的案件77件,占全部结案数的8.9%左右,加上前述调解后应当事人申请作出判决的96件案件,实际调解结案的案件,占全部结案数的19.9%左右;裁定撤诉454件,占全部结案数的52.2%左右,除1件为按自动撤诉处理外,其他均为当事

[1] 参见《海上交通安全法》第46条和《防治船舶污染海洋环境管理条例》(2010年3月1日施行)第57条。

人因与对方和解(包括经法院调解而庭外和解的)而申请撤诉。因涉及陆源污染,海事法院将相关案件移送普通法院审理的案件 52 件,占全部结案数的 6%;^[1]因其他海事法院已经设立海事赔偿责任限制基金而移送审理的案件 3 件,占全部结案数的 0.3% 左右;裁定驳回起诉的案件 2 件,占全部结案数的 0.2% 左右。(见图 2-1)

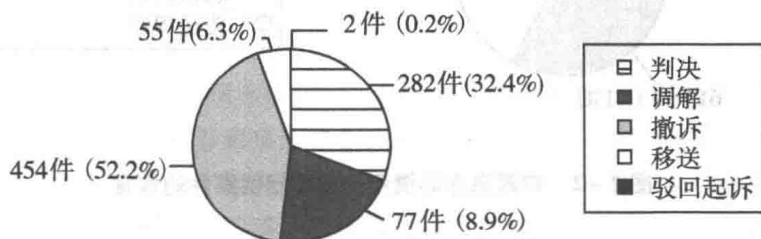


图 2-1 审理海洋环境污染损害赔偿案件的结案方式

2.3 船舶油污损害赔偿的案由选择

2.3.1 船舶油污损害纠纷诉讼情况

海洋油污损害可能引起的诉讼种类有普通程序、债权登记、确权诉讼和申请设立船舶油污损害赔偿责任限制基金等。

自 2002 年 6 月至 2012 年 6 月,全国法院审结海洋环境污染损害赔偿案件 12380 件,其中,山东法院审结 1500 件,占同期审结海事案件总数的 10% 左右,绝大多数的是船舶油污损害赔偿案件。扣除申请设立船舶油污损害赔偿责任限制基金以及因责任人申请责任限制而进行债权登记等特别程序案件,经实体审理的海洋环境污染损

[1] 关于陆源污染海洋环境污染损害赔偿案件的管辖问题,司法实践中一直存在较大争议,依照最高人民法院于 2006 年 11 月 9 日发布的《关于海事审判工作发展的若干意见》(法发[2006]27 号)第 5 条的规定,海事法院有权管辖陆源污染海洋环境污染损害赔偿案件。