



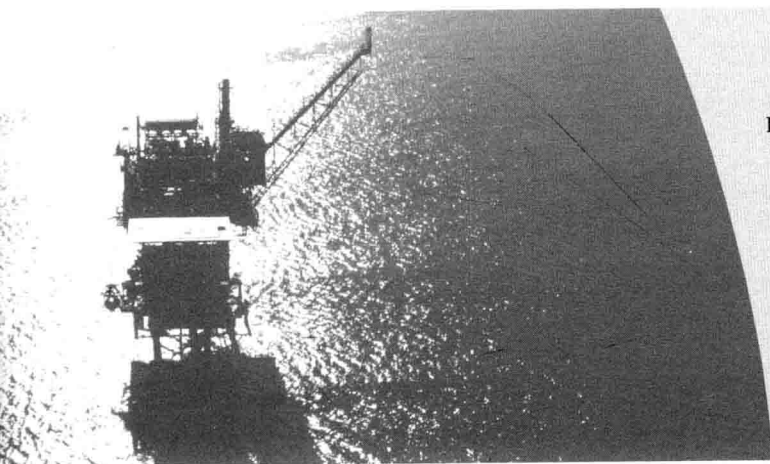
HAIYANG YOUWU SUNHAI
GUOJIA SUOPEI DE
LILUN YU SHIJIAN

海洋油污损害国家索赔的 理论与实践

邓海峰/著



法律出版社
LAW PRESS • CHINA



HAIYANG YOUWU SUNHAI
GUOJIA SUOPEI DE
LILUN YU SHIJIAN

海洋油污损害国家索赔 的 理论与实践

邓海峰/著



法律出版社
LAW PRESS · CHINA

图书在版编目(CIP)数据

海洋油污损害国家索赔的理论与实践 / 邓海峰著.
—北京:法律出版社,2013.10
ISBN 978-7-5118-5447-6

I. ①海… II. ①邓… III. ①海洋污染—油污染—
索赔—补偿机制—研究 IV. ①D996.9

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2013)第 231482 号

©法律出版社·中国

责任编辑/马丽娟

封面制作/李 瞻

出版/法律出版社
总发行/中国法律图书有限公司
印刷/北京京华虎彩印刷有限公司

编辑统筹/法律出版社
经销/新华书店
责任印制/沙 磊

开本/720 毫米×960 毫米 1/16
版本/2013 年 11 月第 1 版

印张/16 字数/229 千
印次/2013 年 11 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)

电子邮件/info@lawpress.com.cn

网址/www.lawpress.com.cn

销售热线/010-63939792/9779

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、子公司电话:

第一法律书店/010-63939781/9782 西安分公司/029-85388843 重庆公司/023-65382816/2908

上海公司/021-62071010/1636 北京分公司/010-62534456 深圳公司/0755-83072995

书 号:ISBN 978-7-5118-5447-6

定价:38.00 元

(如有缺页或倒装,中国法律图书有限公司负责退换)

本书是教育部 2012 年度人文社会科学研究青年基金项目“海洋油污损害国家求偿机制研究”(编号 12YJC820017)、中国法学会 2011 年度部级法学研究课题“海洋环境污染典型案例分析与国家求偿机制研究”(编号 157)和国家海洋局海洋发展战略研究所“海洋环境污染典型案例与救济机制分析”的研究成果。

本书出版得到 2011 年度清华大学人文社科振兴基金后期资助项目的资助,谨致衷心谢忱!

前 言

海洋是文明的摇篮,它为生命的进化与繁衍创造了条件;海洋是资源的宝库,它为人类的成长与进步提供着给养;海洋是交往的栈道,它为世界的互渐与联通开辟了道路;海洋是蓝色的国土,它为国民筑起抵御外辱的屏障。难怪古人以“水”、“人”和“母”字的组合来共同型构一个“海”字,以彰显对“水为人之母”的朴素褒扬。

然而随着工业文明对蓝色海洋的不断侵蚀,人们似乎忘记了“海洋养育了我们,我们要感谢海洋”的善意忠告,以油污损害为代表的海洋生态灾难此起彼伏。2010年4月20日夜,英国石油公司租赁的位于墨西哥湾的“深水地平线”钻井平台发生爆炸并沉入墨西哥湾,事故诱发了严重的原油泄漏,酿成了迄今为止人类历史上最严重的事故性漏油事件。该事件发生后,为防患于未然,以国家海洋局为代表的我国海洋行政主管部门开始关注海洋油污损害事件。为此,笔者接受了国家海洋局海洋战略研究所的委托,以《海洋环境污染典型案例与救济机制分析》这一课题为依托,开始从事相关领域的研究。就在笔者推进案例研究的过程中,2011年6月4日,由康菲石油中国有限公司作为作业者的渤海蓬莱19-3油田B、C平台发生了我国近年来最为严重的溢油事故。由于该事故在责任认定及国家索赔问题上一度出现了较大争议,因此笔者将研究的重点进一步集中到海洋油污损害的国家索赔机制这个核心问题上。新的课题思路在原有案例分析的基础上深化了理论研究的针对性、实用性与前瞻性,进而先后在2011年和2012年得到以实证研究为目标的中国法学会部级法学研究课题《海洋环境污染典型案例分析与国家求偿机制研究》和以

理论深化为目标的教育部人文社会科学研究青年基金项目《海洋油污损害国家求偿机制研究》(12YJC820017)的共同支持。经过3年的努力,今日终于得以将课题成果奉献于委托人及读者诸君以供检视。

就本书的内容而言,笔者力求将论证的重点集中于海洋油污损害国家索赔机制的核心环节。通过检索目前世界上已经发生的具有重要影响的海洋油污损害赔偿案件(如1972年玉野号油轮案、1978年阿莫科·卡迪兹号油轮案、1989年埃克森·瓦尔迪兹号油轮案、1999年埃里卡号油轮案、2002年塔斯曼海号油轮案以及2010年墨西哥湾钻井平台爆炸漏油案)并结合我国此前涉海油污损害国家索赔的实践,笔者认为对于我国而言,要想厘清国家作为海洋油污损害索赔主体的法律关系及其制度障碍,关键在于对国家的索赔主体资格、索赔路径与索赔范围作深入分析与合理建构。据此,本书形成了以上述三个问题为主线的逻辑脉络。为再现本书结论形成的过程并向读者展示世界各国油污损害赔偿立法的差异与特色,笔者专门在实践篇选择了七个影响深远的案例逐一评析,以最大限度地实现理论与实践的结合和统一。

就法学体系内部而言,本书内容涵盖了环境法学、国际法学、诉讼法学与比较法学等多个法学学科。此外,由于海洋油污损害的复杂性与多重牵连性,本书内容还涉及了环境经济学、生态学、国际航运学等多个相关学科。因此,广泛适合于对海洋油污损害感兴趣的学界与实务界人士。也正因为研究对象复杂且涉及诸多学科,而作为研究者的我在知识结构、能力水平、资料获取等各方面都存在不足,因此错漏之处自然为数不少,诚望读者诸君不吝斧正!

邓海峰

2013年8月27日于意大利都灵

目录

Catalog

理 论 篇

第一章 海洋油污损害的国家索赔问题	003
第一节 我国海洋油污损害索赔现状及原因	005
一、索赔现状	005
二、原因分析	006
第二节 国家索赔主体资格之证成	007
一、国家索赔主体资格理论之比较	008
二、国际公约与国内外司法实践	012
三、国家索赔主体资格之证成	019
第三节 国家索赔之路径	023
一、诉讼路径	023
二、仲裁路径	030
三、和解路径	030
第四节 国家索赔的范围	031
一、国际公约关于赔偿范围的规定	032
二、我国关于赔偿范围的规定	033

三、海洋油污损害国家索赔的范围探讨	035
第二章 海洋油污损害赔偿的国际法律制度	046
第一节 概述	046
第二节 船舶油污损害赔偿法的适用范围	049
一、船舶	049
二、油类	050
三、事故	051
四、污染损害	052
五、地理范围	053
第三节 船舶油污损害赔偿主体制度	054
一、民事责任主体制度	055
二、民事责任主体强制责任保证制度	057
三、赔偿基金制度	059
第四节 船舶油污损害赔偿范围制度	062
一、清污费用赔偿制度	062
二、救助费用赔偿制度	065
三、经济损失赔偿制度	067
四、环境、自然资源损害赔偿制度	070
第五节 船舶油污损害赔偿责任限制制度	074
一、《1969 年责任公约》的责任限制制度	074
二、《1992 年责任公约》的责任限制制度	075
三、《燃油公约》的责任限制制度	076
四、国际油污赔偿基金的责任限制制度	076
第六节 船舶油污损害索赔主体制度	077
第三章 海洋环境容量资源的用益制度构造	079
第一节 海洋环境容量资源用益的背景与路径选择	079
第二节 海洋环境容量用益制度的法律构造	083
一、海洋环境容量资源的准物权化	083
二、海洋环境容量的物权化载体——海洋排污权	090
第三节 海洋排污权与不同权属间的冲突与协调	100

一、海洋排污权之间的冲突与协调	101
二、海洋排污权与海洋他项用益物权之间的冲突与协调	102
第四节 海洋排污许可制度	103
一、水体排污许可制度的比较法考察与借鉴	104
二、我国海洋排污许可制度的现状与缺陷	109
三、海洋排污许可制度的重构	112
第五节 海洋排污权交易制度	113
一、海洋排污权交易的性质与类型	114
二、美国的水体排污权交易	115
三、我国海洋排污权交易市场的建构	120

实 践 篇

第四章 美国玉野号搁浅事故案例分析	131
第一节 事件概况与诉讼进程	131
一、事故概况	131
二、诉讼进程	131
第二节 判决要旨	134
第三节 案件争议的核心问题分析	138
一、本案争议焦点梳理	138
二、政府监护权理论	139
三、公共信托理论	140
第四节 案件对我国立法的借鉴意义	143
第五章 法国阿莫科·卡迪兹号溢油事故案例分析	145
第一节 事故概况与诉讼进程	145
一、事件概况	145
二、诉讼进程	147
第二节 判决要旨	151
一、概述	151
二、国家索赔主体资格的法律分析	151

第三节 案件争议的核心问题分析	158
一、美国《外国主权豁免法》的内容与影响	158
二、资源损害赔偿请求权问题	162
第六章 美国埃克森·瓦尔迪兹号泄漏事故案例分析	166
第一节 事件概况与诉讼进程	166
一、事件概述	166
二、诉讼进程	168
第二节 判决要旨	171
一、联邦政府和州政府的诉讼	171
二、地方市政府的诉讼	172
第三节 案件争议的核心问题分析	174
一、国家和政府索赔的法律依据	174
二、国家索赔的请求权基础	177
三、国家和政府为原告的诉讼与非政府组织为原告的诉讼之 协调	178
第四节 案件对我国立法的借鉴意义	179
一、美国国家索赔机制的利用	179
二、《石油污染法》对我国的借鉴意义	180
三、美国《超级基金法》对我国的立法启示	181
第七章 埃里卡号溢油损害赔偿案例分析	183
第一节 事件概况与诉讼进程	183
一、事件概况	183
二、诉讼进程	185
第二节 判决要旨	188
一、欧洲共同体法院对上述三个问题的回答	188
二、欧洲共同体法院对第三个问题的具体论证	189
三、结论	192
第三节 案件争议的核心问题分析	192
一、索赔范围	193
二、索赔主体	193

三、责任主体范围	194
第四节 案件对我国立法的借鉴意义	198
一、索赔范围	198
二、索赔主体	204
三、责任主体范围	207
第八章 台湾地区阿玛斯号溢油事故案例分析	209
第一节 事件概况与诉讼进程	209
第二节 台湾地区有关油污损害索赔的规定	210
第三节 案件对我国大陆立法的借鉴意义	213
第九章 塔斯曼海号溢油事故案例分析	215
第一节 事件概况与诉讼进程	215
一、事件概况	215
二、判决要旨及争议焦点	216
三、法院关于管辖权以及法律适用的判断	217
四、法院对于本案诉讼主体资格的认定	217
第二节 海洋环境损害国家索赔的权利依据及赔偿范围	219
一、国家作为索赔主体的法律依据	219
二、海洋油污损害赔偿范围	220
第三节 案件反映出的问题及对我国立法的借鉴意义	221
一、代表国家索赔的行政机关的确定	222
二、行政机关在索赔的谈判或者诉讼中处理民事权利的 权限	223
三、行政机关在索赔过程中具有双重身份	223
四、国家索赔的路径与豁免权的保有问题	223
第十章 美国墨西哥湾溢油事故案例分析	225
第一节 事件概况与诉讼进程	225
一、事件概况	225
二、诉讼进程	228
第二节 案件争议的核心问题分析	234
一、准据法及涉及的相关法律	234

二、国家作为诉讼主体的法律依据	235
三、不设上限的赔偿金额	238
四、重大过失的认定	241
五、污染物跨界污染责任	241
后 记	243

理 论 篇

人类将会杀害大地母亲,抑或将使她得到拯救?如果滥用日益增长的技术力量,人类将置大地母亲于死地;如果克服了那导致自我毁灭的放肆的贪欲,人类则能够使她重返青春。

——汤因比

第一章 海洋油污损害的国家 索赔问题

海洋自古以来就是人类生存和发展的重要战略基地。随着科技进步和经济发展,海洋在人类生产生活中的作用也愈发重要。然而,人类在享用海洋赐予的福祉时,海洋环境问题也日益严重。尤其是海上油气资源开发、海上石油运输中的溢油事故,给海洋环境造成了严重损害。根据国际油轮船东防污联盟(ITOPF)发布的最新数据,^[1]除战争行为造成的溢油事故外,自1970年至2010年,全球油轮总共发生溢油量为7公吨以上的船舶溢油事故1797起,溢油量合计571万公吨。这些溢油事故给水域环境和生态造成了巨大损害。

相较于国际情况,我国海上溢油事故状况也很不乐观。我国是仅次于美国的世界第二大石油进口国,石油对外依存度已超过55%,进口石油90%以上是通过海运完成的。以2009年为例,该年我国石油进口量达到1.99亿吨,其中1.91亿吨通过海上运输,占石油总进口

[1] 参见 *Oil Tanker Spill Statistics 2011*, 载 <http://www.itopf.com/information-services/data-and-statistics/statistics/>, 最后访问时间 2012 年 12 月 2 日。

量的96%。^{〔1〕}我国沿海石油运输规模也非常大。以2006年为例,该年我国沿海石油运输量达到4.31亿吨,其中运输原油1.87亿吨,全年航行于沿海水域的各类油轮约16万艘次,平均每天400多艘次。^{〔2〕}随着进口石油海上运输的增长以及沿海石油运输规模的扩大,我国海上溢油事故风险不断加大。据统计,从1988年到1997年的10年间,中国海域共发生了溢油事故1856起,其中溢油50吨^{〔3〕}以上的事故74起,溢油量达3.7万吨;从1998年到2008年的10年间,虽然海事管理机构采取了严格的防控措施,但沿海仍发生了718起船舶溢油事故,溢油总量达11749吨,其中溢油50吨以上的事故34起,溢油量达10327吨;^{〔4〕}2009年发生50吨以上船舶溢油事故5起。^{〔5〕}这些溢油事故给水域环境和生态造成的巨大损害令人痛心。然而更加令人难以接受的事实则是在上述生态损害之中,最终能够经由国家求偿而获得弥补的损失却仅有十之三四。

海上溢油事故不仅会导致海洋水产资源的损害,还会对海洋生态环境造成危害,给国家和公民带来巨大的利益损失,因此海上溢油事故的频发随之带来的就是大量的海洋油污损害索赔诉讼。比较著名的有1972年玉野号油轮案、1978年阿莫科·卡迪兹号油轮案、1989年埃克森·瓦尔迪兹号油轮案、1999年埃里卡号油轮案、2002年塔斯曼海号油轮案以及2010年墨西哥湾漏油事件等有关的诉讼案件。这些诉讼案件涉及多种争议问题,仅以原告为例,就涉及国家、地方政府、环保组织、渔民等多种类型。而对于我国来讲,颇具争议的则是国家作为海洋油污损害索赔主体的相关问题,包括国家的索赔主体资格、国家的索赔路径、国

〔1〕 交通运输部:《关于加强水上污染应急工作的指导意见》(交海发〔2010〕366号)。

〔2〕 吴冰:“我国海上船舶溢油应急反应工作综述”,载《中国交通报》2007年6月4日第A02版。

〔3〕 根据《中国海上搜救中心水上险情应急反应程序》的规定,船舶溢油10吨以下为一般险情,10~50吨为重大险情,50吨以上为特大险情。

〔4〕 “最高人民法院民四庭负责人就《关于审理船舶油污损害赔偿纠纷案件若干问题的规定》答记者问”,载 <http://www.scio.gov.cn/xwfbh/qyxwfbh/201106/t935619.htm>,最后访问时间2011年7月10日。

〔5〕 交通运输部:《关于加强水上污染应急工作的指导意见》(交海发〔2010〕366号)。

家索赔的范围。本书的研究即针对上述三个问题逐一展开,并试图在借鉴国外相关判例经验与法理逻辑的基础上为破解我国的海洋生态法律救济困境做出尝试。

第一节 我国海洋油污损害索赔现状及原因^[1]

一、索赔现状

我国学者韩立新曾对1973~2004年我国沿海发生的63起50吨以上溢油事故进行过统计。^[2]在这63起事故中,22起由外轮漏油造成,41起由中国船舶造成。外轮事故中,由油轮造成的污染,赔偿率为100%,平均每起赔偿828万元。而41起中国船舶造成的污染事故中,有29起为油轮造成,29起中只赔偿了11起,赔偿率仅为38%,且不能足额赔偿。1973~1983年间平均每起事故被确认的损失为45.7万元;1996~2000年间平均每起事故被确认的损失虽有上升,但也只有896万元,远远低于同期外国发生的海洋溢油事故损失赔偿额度。特别是当我们将2012年6月21日我国国家海洋局公布的康菲石油公司蓬莱19-3油田溢油事故的赔偿额^[3]与2012年11月15日美国司法部公布的英国石油公司墨西哥湾深水地平线溢油事故的和解协议与生态赔偿基金相对比时^[4],其

[1] 邓海峰:“海洋环境容量的物权化及其权利构成”,载《政法论坛》2013年第2期。

[2] 韩立新:《船舶污染损害赔偿法律制度研究》,法律出版社2007年版,第15~17页。

[3] 蓬莱19-3溢油事故造成面积约6200平方公里的海域海水污染,海洋生态损失价值总计16.83亿元人民币。“蓬莱19-3油田溢油事故联合调查组关于事故调查处理报告”,载 <http://www.soa.gov.cn/soa/news/importantnews/webinfo/2012/06/1339980559103721.htm>,最后访问时间2012年12月1日。

[4] 英国石油公司深水地平线溢油事故泄漏原油约78万立方米,污染海洋面积约6.5~18万平方公里。截至2012年11月15日,英国石油公司已承诺出资420亿美元用于解决该起事故所造成的各种法律责任。其中45.25亿美元用于联邦司法部的刑事起诉和解费;78亿美元用于受事件影响的个人赔偿;80亿美元用于事故抢险;13亿美元用于政府机构的额外行政支出,其余近200亿美元基金用以支付后续赔偿请求和生态损害的赔偿与修复费用。参见BP:“Gulf of Mexico restoration”,载 <http://www.bp.com/sectiongenericarticle800.do?categoryId=9036584&contentId=7067605>,最后访问时间2012年12月1日。