

法治建设与法学理论
研究部级科研项目成果



海上服务标准合同 法律制度研究

王 欣 ◎ 著

大连海事大学出版社
DALIAN MARITIME UNIVERSITY PRESS

法治建设与法学理论研究部级科研项目成果

海上服务标准合同 法律制度研究

王 欣 著

大连海事大学出版社

© 王欣 2017

图书在版编目(CIP)数据

海上服务标准合同法律制度研究 / 王欣著. — 大连 :
大连海事大学出版社, 2017. 2

ISBN 978-7-5632-3450-9

I. ①海… II. ①王… III. ①海难救助—合同法—研
究—中国 IV. ①D923.64

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2017)第 033697 号

大连海事大学出版社出版

地址:大连市凌海路1号 邮编:116026 电话:0411-84728394 传真:0411-84727996

<http://www.dmupress.com> E-mail: cbs@dmupress.com

大连住友彩色印刷有限公司印装

大连海事大学出版社发行

2017年2月第1版

2017年2月第1次印刷

幅面尺寸:140 mm × 203 mm

印张:8.375

字数:210 千

印数:1 ~ 500 册

出版人:徐华东

责任编辑:杨 洋

责任校对:宋彩霞 阮琳涵

封面设计:解瑶瑶

版式设计:解瑶瑶

ISBN 978-7-5632-3450-9

定价:25.00 元

前 言

随着科学技术水平和社会经济的不断发展,海洋已日益成为人类重要的能源和资源宝库。从实践看,人类对海洋的开发利用离不开海难救助、沉船沉物打捞、海上拖航和海洋工程租船^①等海上服务行为。由于这些海上服务行为通常以缔结标准合同的方式加以实施,相关合同可统称为“海上服务标准合同”。

在海洋工业迅速发展及国际社会对海洋环保日益重视的大背景下,学术界偏重于进行包括海上货物旅客运输和海洋资源开发利用在内的海上活动引起的侵权责任的研究。相对而言,国际上对相关合同法律制度的研究较为薄弱,而我国的相关研究则基本上处于空白。现存问题主要体现在:(1)缺乏切合我国实际的标准合同及必要的配套制度;(2)缺乏行之有效的合同履行监督机制和事后再协商机制;(3)缺少适用于沉船沉物打捞合同和海洋工程服务合同的具体法律规定,对海难救助和海上拖航合同的法律规定也需要完善。对这些问题理论研究的缺失,不仅直接妨碍我国海上服务合同法领域行之有效的法律规范体系的形成,也会对海上服务行业发展与海洋环境保护产生间接的不利影响。

针对上述问题,本书在系统研究国际通行的四大类海上服务标准合同的基础上,提出构建我国海上服务标准合同一般法律制

^① 英国法认为,定期租船合同属于服务性合同(a contract for services),并不仅仅是租借使用(for hire)合同。参见 Paul Todd, *Principles of Carriage of Goods by Sea*, Routledge, 2016, at p148,亦见 Grand China Logistics Holding (Group) Co., Ltd v. Spar Shipping AS, [2016] EWCA Civ 982, at para. 42.

度及其特殊制度、机制的具体建议,为促进海洋经济发展、有效解决海上服务合同纠纷提供理论体系和实际应用方面的支持。

本书研究内容由五部分组成。第一章,海难救助标准合同法律制度研究。主要结合国际救助公约最新发展和国内立法,参考有关海难救助的著作和文献资料,对 LOF、SCOPIC、SALVCON 条款和 SALVHIRE 等海难救助标准条款加以研究,结合我国法律规定,为我国海难救助(包括海上财产、人命和环境救助等方面)法律制度完善提供借鉴。第二章,残骸打捞清除标准合同法律制度研究。针对国际救助联盟沉船沉物打捞标准合同(日租型、承包型和阶段付费型等)标准条款加以研究,为我国沉船沉物打捞相关法律制度的建立及其与海难救助法律制度的关系提供参考。第三章,海上拖航标准合同法律制度研究。在参考英国普通法和我国有关拖航法律规定基础上,对 TOWCON 和 TOWHIRE 国际标准条款做具体研究,对我国相关标准合同和法律的完善提出具体建议。第四章,海洋工程服务标准合同法律制度研究。通过对国际海洋工程船租船合同、海洋工程设备大件运输租船合同等标准条款的分析研究,为我国有关标准条款和法律规范的制定、使用或修订提出具体建议。第五章,我国海上服务标准合同法律制度构建。在前四章具体合同标准条款研究基础上,总结海上服务标准合同的共性问题,讨论标准条款与海商法、合同法等法律规范的适用关系,详尽分析海上服务标准合同的解释规则,提出构建我国海上服务合同特殊法律制度的具体建议。

作 者

2016 年 12 月

目 录

第一章 海难救助标准合同法律制度研究	(1)
第一节 概述	(1)
第二节 救助合同	(13)
第三节 “无效果—无报酬”救助标准合同的内容	(22)
第四节 “无效果—无报酬”救助标准合同中的 SCOPIC 条款	(34)
第五节 不采用“无效果—无报酬”原则的救助标准 合同	(45)
第二章 残骸打捞清除标准合同法律制度研究	(72)
第一节 概述	(72)
第二节 残骸打捞清除的特性及其与海难救助的 关系	(74)
第三节 残骸打捞清除合同标准条款	(77)
第三章 海上拖航标准合同法律制度研究	(92)
第一节 概述	(92)
第二节 海上拖航合同的适航、适拖义务及其与责任 条款的关系	(104)
第三节 海上拖航合同典型标准条款及问题	(107)
第四章 海洋工程服务标准合同法律制度研究	(132)
第一节 概述	(132)
第二节 SUPPLYTIME 标准合同	(134)

第三节	HEAVYCON 标准合同	(170)
第四节	海洋工程服务标准合同中的保险条款	(204)
第五章	我国海上服务标准合同法律制度构建	(207)
第一节	海上服务标准合同的法律特征	(207)
第二节	海上服务标准合同的法律适用	(210)
第三节	海上服务标准合同的解释	(220)
第四节	海上服务标准合同的特殊法律制度和 机制	(247)
参考文献		(261)

第一章 海难救助标准合同 法律制度研究

第一节 概 述

一、国际公约和国内立法

有关海难救助的国际公约主要有《1910 年救助公约》和《1989 年国际救助公约》。《1910 年救助公约》是约束海上救助行为的缔约国国际公约,于 1910 年在布鲁塞尔召开的海洋法外交会议上通过,并于 1913 年生效。《1910 年救助公约》规定了海上救助人与被救助人的权利、义务和海上救助应遵循的基本原则,其中“无效果—无报酬”和救助人命无权请求报酬原则为各国所接受。但这些原则的弊端在适用中逐渐显现,前者不利于防止海洋污染,而后者不利于鼓励对人命的救助。在国际海事委员会主持下,于 1981 年 5 月在蒙特利尔召开的第 32 届国际会议通过了《1981 年救助公约草案》,首次做出了关于“特别补偿”的规定。虽然该草案始终未能生效,但在此基础上,国际海事组织于 1989 年 4 月 17 日至 28 日在伦敦召开外交大会,于同年 4 月 28 日通过了《1989 年国际救助公约》,其最重要的目的就是修改《1910 年救助公约》关于救助作业的规定,以更好地保护海洋环境,该公约于 1996 年 7 月 14

日生效。^① 与《1910 年救助公约》相比,《1989 年国际救助公约》扩大了适用范围,增设了特别补偿条款,以及其他重要条款。^② 该公约的缔约国主要包括美国、英国、澳大利亚、德国、法国、意大利、俄罗斯、加拿大、印度等世界主要航运国家。《1989 年国际救助公约》于 1994 年 3 月 30 日被我国批准,于 1996 年 7 月 14 日对我国生效。^③

在内容上,《1989 年国际救助公约》主要规定的是救助作业当事方在私法上的权利和义务。公约还规定了缔约国在某些情况下的义务,如:公约第 10 条(提供救助的义务)第 1 款规定只要不至于对其船舶及船上人员造成严重危险,每个船长都有义务援救在海上丧失生命危险的任何人员;第 2 款规定,缔约国应采取必要措施履行第 1 款所规定的义务。而第 11 条^④和第 27 条^⑤分别概括规定了缔约国的合作义务和公布仲裁裁决的义务,但不够具体。在缔约国权利方面,公约也做出了维护缔约国利益的原则性规定,具体如下:

第一,第 4 条(国有船舶)和第 25 条(国有货物)分别重申了缔约国对国有船舶和国有货物的国家主权豁免权利。

第二,第 5 条第 1 款规定,本公约不影响国内法或国际公约有关公共当局从事或控制的救助作业的任何规定。本款明确了有关公共当局从事或控制的救助作业的国内法或国际公约优先于

① [http://www.imo.org/About/Conventions/List Of Conventions/Pages/International-Convention-on-Salvage.aspx](http://www.imo.org/About/Conventions/List%20Of%20Conventions/Pages/International-Convention-on-Salvage.aspx).

② 沈木珠,海上救助公约的重大发展及其影响,现代法学,第 26 卷第 5 期,2004 年 10 月,第 182~183 页。

③ <https://imo.amsa.gov.au/public/parties/salvage89.html>.

④ 在对诸如允许遇难船舶进港或向救助人员提供便利等有关救助作业的事项做出规定或决定时,缔约国应考虑救助人员、其他利益方同当局之间合作的需要,以保证为拯救处于危险中的生命或财产及为防止对总体环境造成损害而进行的救助作业得以有效、成功地实施。

⑤ 缔约国应在征得当事方同意的条件下,尽量鼓励公布救助案的仲裁裁决。

《1989 年国际救助公约》,但本款中的“公共当局从事或控制的救助作业”是否涉及公共当局的残骸清除或清除污染措施则不明确。根据公约第 1 条定义,“救助作业”系指在可航水域或其他任何水域中援救处于危险中的船舶或任何其他财产的行为或活动^①,则相关的清除残骸或污染行为或活动也应包括在“救助作业”定义之内。

第三,公约第 9 条(沿海国的权利)^②也确认了缔约国的防止污染和对救助作业做出指示的相关权利优先于公约的规定。但应注意,该条本身并未赋予沿海国相关权利,沿海国权利的内容需要根据其他法律规定确定。

我国《中华人民共和国海商法》(以下简称《海商法》)第 9 章是关于海难救助的国内法规定。该法所规定的海难救助是在海上或与海相通的可航水域对遇险船舶及运费以及其他财产进行的援救和协助活动。我国国内法关于海难救助的规定主要参考了《1989 年国际救助公约》,既规定了救助标的种类,救助合同的订立、变更,救助方和被救助方义务,获救价值的确定,救助报酬和特别补偿的确定、承担,救助款项的取消或减少,救助款项的担保等平等主体之间的权利、义务关系(民事法律关系),也规定了救助海上人命的公法义务和与缔约国利益有关的国家主管机关从事或者控制的救助作业的内容(涉及公法的关系)。在国内法,就民事法律关系而言,除《海商法》外,《中华人民共和国合同法》(以下简称《合同法》)(在订立救助合同情况下,例如关于合同成立、效力

① 公约英文为“any act or activity undertaken to assist a vessel or any other property in danger in navigable water...”。

② 本公约中的任何规定,均不得影响有关沿海国的下述权利:根据公认的国际法准则,在发生可以合理地预期足以造成重大损害后果的海上事故或与此项事故有关的行动时,采取措施保护其岸线或有关利益方免受污染或污染威胁的权利,包括沿海国就救助作业做出指示的权利。

等方面的规定)和《中华人民共和国民法通则》(以下简称《民法通则》)(在未订立救助合同情况下)的相关规定对海难救助也会补充适用;就涉及公法的关系而言,我国与海上交通安全和防止海洋污染的法律、法规,如《中华人民共和国海上交通安全法》(以下简称《海上交通安全法》)、《中华人民共和国海洋环境保护法》(以下简称《海洋环境保护法》)、《中华人民共和国防治船舶污染海洋环境条例》(以下简称《防治船舶污染海洋环境条例》)都可能对海难救助进行调整,相关规定之间的适用关系,值得研究。

关于《1989年国际救助公约》与《海商法》第9章之间的关系,根据《海商法》第268条,在具有涉外因素的海难救助中,《1989年国际救助公约》与《海商法》有不同规定的,适用前者的规定;在不具有涉外因素的海难救助中,则不能适用前者而只应适用《海商法》等国内法规定。

二、海难救助法律关系

通说认为,传统上的海难救助(即纯救助)法律关系应具备:(1)救助标的被法律所承认;(2)救助标的处于危险之中;(3)救助行为自愿性;(4)救助行为有效果等四个要件。^①结合《1989年国际救助公约》关于“救助作业”的定义,即指在可航水域或其他任何水域中援救处于危险中的船舶或任何其他财产的行为或活动,本部分从救助标的、救助主体、危险、自愿性和救助行为有效果等几个方面对海难救助法律关系加以研究。

1. 救助标的

海难救助行为或活动的对象称为救助标的。救助标的不得超出法律规定的范围,否则相关救助行为不构成《海商法》或《1989

^① 具备这四个要件救助人可以请求救助报酬,参见司玉琢著,《海商法专论》(第二版),中国人民大学出版社,2010年,第274~275页。

年国际救助公约》所定义的海难救助关系,不适用《海商法》规定。

根据《1989 年国际救助公约》第 1 条和《海商法》第 171 条和 172 条,救助标的包括船舶、有风险的运费和非永久、非有意地依附于岸线的任何财产。

根据《1989 年国际救助公约》,所谓“船舶”,是指任何船只、艇筏或任何能够航行的构造物,而《海商法》所规定的船舶则比较复杂。^① 按照《海商法》规定,作为救助标的的船舶包括:

(1) 海船和其他海上移动式装置,但不包括用于军事、政府公务的船舶和 20 总吨以下的小型船艇(即《海商法》第 3 条规定的船舶);以及

(2) 非用于军事或政府公务的非海船和海上移动式装置(如水上飞机、内河船、限于内河使用的移动式装置等)和 20 总吨以下的小型船艇,但对其进行救助的必须是《海商法》第 3 条规定的船舶。

所谓“财产”,《1989 年国际救助公约》和《海商法》规定相同,即非永久性和非有意地依附于岸线的任何财产,通常包括浮船坞、浮筒、渔具等,但不包括固定于岸线的码头、栈桥、货物装卸设施、输油装置、水下电缆、管道等。不符合船舶定义的内河船(如被非《海商法》第 3 条规定的船舶救助)也可成为本项规定的财产。^② 关于飞机等航空器是否属于财产范围,我国法律规定不够明确,从财产定义文义看,似不能将坠落海上的飞机、卫星、汽车、货物等漂流物排除在财产之外。^③ 而且,《民用航空法》第 151 条至 153 条规定,民用航空器发生紧急情况时,应当发送信号,提出援救请求,

① 根据《海商法》第 172 条第(一)项,“船舶”是指《海商法》第 3 条所称的船舶和与其发生救助关系的任何其他非用于军事或政府公务的船艇。

② 傅旭梅主编,《中华人民共和国海商法诠释》,人民法院出版社,1995 年,第 299 页。

③ 同上,第 300 页。

收到通知的地方人民政府和海上搜寻援救组织等,应当立即组织搜寻援救。^① 该法第 19 条规定,援救民用航空器的报酬具有民用航空器优先权。可见,我国法律承认对海上遇险的民用航空器进行救助的人有权请求报酬,故可以得出在海上遇险的航空器属于财产的结论。

根据现行规定,在海上遇险的人命不是海难救助的标的,而且船长有义务尽力救助海上人命^②(不限于在船上遇险的人命),因此,在救助作业中救助人命的救助方,对获救人员不得请求酬金。^③

但为鼓励人命救助,《海商法》进一步规定,救助人命的救助方有权从救助船舶或者其他财产、防止或者减少环境污染损害的救助方获得的救助款项中,获得合理的份额。^④ 在某些情况下(例如,财产救助入破产或因过错救助款项被取消或减少),此种依附性(parasitic)权利可能不利于保护人命救助人的利益,有损于人命救助的积极性。^⑤ 另一方面,在确定财产救助的救助报酬金额时,《海商法》虽然考虑了“救助方在救助……人命方面的技能和努力”,却没有考虑因财产获救或环境污染损害减少而使人命获救

① 根据《海商法》第 192 条,国家有关主管机关从事或者控制的救助作业,救助方有权享受本章规定的关于救助作业的权利和补偿。故尽管有关单位是根据《民用航空法》规定组织援救民用航空器,但应不影响进行援救的人根据海商法规定请求救助报酬。我国司法实践中,法院认可相关单位对失事坠海飞机的打捞费请求权,参见交通部上海打捞局诉广东省通用航空有限公司海上打捞合同拖欠打捞费纠纷案。引自水上救助打捞精选案例评析,法律出版社,2011 年,第 71~75 页。

② 《海商法》第 174 条。亦参见《救助公约》第 10 条,该条还规定船舶所有人对船长不履行该义务不承担责任。

③ 《海商法》第 185 条。

④ 《海商法》第 185 条,亦参见《救助公约》第 16 条。

⑤ Simon Baughen. Shipping law. 5th ed. Routledge. 2012, at p277.

的价值,^①如此规定可能使财产救助人或减少环境污染损害救助人的救助报酬不会因人命获救本身而有所增加,就此理解规定人命救助人可以由后者救助款项中获得合理份额既不合理也不经济。因此,应当在确定救助报酬金额时,对“获救人命的价值”予以考虑,尽管人命价值难以准确地用金钱估量。^②

2. 救助主体

《海商法》和《1989 年国际救助公约》都没有对救助方或救助人(salvor)做出定义。在合同救助的情况下,救助方可以根据合同本身确定而无须法律规定。但是,在相关方不存在合同关系的纯救助情况下,救助方就只能根据法律规定来确定。

根据英国普通法,进行救助船舶的船舶所有人,救助本船或其他船的船长船员、允许他人使用自己财产进行救助的人,被救助船上的货物所有人都有可能成为救助主体而请求救助报酬^③。另外,在拖航或其他服务合同履行中,如果提供服务一方(如承拖方)提供了超出合同义务的特殊劳务,则也可以成为救助关系的主体^④。虽然我国法律并未明确规定上述救助主体,但根据现行规定应不能排除其享有救助报酬请求权的可能。

3. 危险(peril or danger)

救助标的必须处于危险^⑤之中,否则救助人无权请求报酬,标的所有人也无义务支付报酬。危险可以从以下方面理解:

① 《海商法》第 180 条第(一)项仅规定船舶和其他财产的获救的价值。在英国普通法中,如果救助入同时成功救助了船舶和人命(船员),则救助入有权获得的救助报酬可以因救助人命而增加。See Colin De La Rue, Charles B. Anderson. Shipping and the environment law and practice. 2nd ed. Informa. London, 2009, at pp537-538.

② Note, Calculating and allocating salvage liability. Harvard Law Review, 1986, pp1896-1917, at p1906.

③ Simon Baughen. Shipping law. 5th ed. Routledge, 2012, at pp279-280.

④ 《海商法》第 186 条。

⑤ 海难救助法上的“危险”(danger)和保险法上的危险或风险(peril)的最大不同是,前者是真实和可以感觉到的;而后者则具有不确定性,尚未实际产生。

(1) 危险需达到合理谨慎的救助标的的所有人在当时情况下不会拒绝他人援救的程度。^① 危险无须达到不可避免地发生或是紧急的程度(但危险的紧急和急迫可以增加救助报酬的金额),但必须是真实的(real)和可觉察到的(sensible)。^② 如果救助标的所面临的状况可能会使其在没有外来援助情况下遭受损失,则足以认为该标的面临危险。另外,如果当事人签订了救助合同(如 Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement),则被救助方将很难否认危险的存在。^③ 很多情况下,当事人的争议焦点往往不在于危险是否存在,而在于会影响报酬金额的危险程度的大小。对危险事实的举证,一般应由救助人承担,但在特殊情况下也可能由被救助人承担(如首先由甲进行救助,随后由乙继续救助,在乙开始救助之时危险还是否存在)。

(2) 危险需要使被救助财产遭受物质上的损失或价值上的减损,仅有被救助人对其他人负有责任这一点可能不足以构成危险。但是,如果财产既可能遭受物质损失,还可能对其他人产生赔偿责任,则责任因素将会增加救助报酬的金额。

4. 自愿性(voluntariness)

“自愿性”是指从事救助行为的人对救助标的之安全不负有现有的合同义务或其他法定义务。在救助行为开始之前,救助人无须履行保证救助标的的安全的义务,未救助也无须承担责任(如引航员因负有安全引领船舶的义务,其为摆脱船舶危险所提供的服务一般不满足自愿性要求)。在这一方面,我国《海商法》第 186

① 换言之,救助人应当证明,海上财产所处的状况将使谨慎的船长同意以传统计算救助报酬的方式接受救助人的援助。See Note, Calculating and allocating salvage liability. Harvard Law Review, 1986, pp1896-1917, at p1897.

② Simon Rainey. The law of tug and tow and offshore contracts. 3rd ed. Informa, 2011, at p407.

③ Simon Baughen. Shipping law. 5th ed. Routledge, 2012, at p278.

条规定“正常履行拖航合同或其他服务合同的义务进行救助的”，本条的“救助”就不满足自愿性的条件，故无权获得救助款项。^①另一方面，我国学者认为，自愿性同样适用于被救助入，即被救助入有禁止救助的权利，禁止救助权可以在救助作业开始前或开始后的任何时间行使。但要求被救助方在行使该权利时必须要有“明确而合理的拒绝”（参见《海商法》第186条和《救助公约》第19条）。^②本书认为，“明确而合理的拒绝”这一禁止救助权行使的标准，其操作性不够强，而且在救助作业开始前和救助作业开始后也不宜采用同一标准。建议参考LOF合同G条（终止权），规定在救助作业开始后，在救助作业不再有合理希望产生有效结果的情况下，救助人和被救助人都享有终止救助的权利，但应向对方发出合理通知。

5. 救助行为有效果 (success)

救助行为有效果是救助入请求救助报酬的要件之一，而不是《海商法》规定的救助（行为）以及《1989年国际救助公约》规定的救助作业的构成要件，因为二者都没有要求救助或救助作业必须有效果。即使没有效果，只要符合法律规定的救助条件，救助法律关系就可以成立。^③

对于救助行为效果的含义，英国普通法认为，救助行为必须成功地使救助标的脱离危险得以保全或者至少对救助标的的保全有功劳或贡献 (meritorious contribution)^④，但是获救财产被救至安全地点之后发生损毁并不影响救助人的报酬请求权^⑤。这一方面，

① 《救助公约》第17条。

② 司玉琢主编，海商法专论（第二版），中国人民大学出版社，2010年，第275页；司玉琢主编，海商法（第三版），法律出版社，2012年，第295页。

③ 司玉琢主编，海商法专论（第二版），中国人民大学出版社，2010年，第297页。

④ Simon Rainey. The law of tug and tow and offshore contracts. 3rd ed. Informa. 2011, at p409.

⑤ Simon Baughen. Shipping law. 5th ed. Routledge. 2012, at p282.

《1989 年国际救助公约》第 12 条使用了“有用结果”或“有效果”(useful result)的措辞。参考该公约,我国《海商法》第 179 条规定:“救助方对遇险的船舶和其他财产的救助,取得效果的,有权获得救助报酬”。但并没有规定“效果”的具体判断标准。

本书认为,在 LOF 2011,对救助效果的判断与合同约定的“安全地点”有关。该合同 A 条规定,救助人同意尽最大努力救助财产,并将其送至合同指定地点,或此后可能约定的其他地点。如果当事人在合同中没有指定地点,也没有达成将财产送至某地的事后协议,则救助人应当将财产送至一个安全地点。也就是说,根据 LOF 合同,原则上只有获救财产被送至安全地点时,才能认为救助有效果,除非船舶所有人根据 G 条行使终止权。

在英国 The Troilus 案中, Lord Porter 法官认为,难船是否到达安全地点依赖于案件具体事实,包括当地是否有必要修理设施,安全卸下、储存船载货物并继续运输的可能性,以及货物受损的可能性等。^① 本书认为,判断某一地点是否安全,除该地应当考虑船舶本身安全外,还应考虑该船及货物的整体利益,以及救助人和被救助根据法律和合同所负的环境保护义务。

《海商法》第 179 条还规定:“救助未取得效果的,除本法第 182 条或者其他法律另有规定或者合同另有约定外,无权获得救助款项”。因此,根据我国法律,只有救助有效果才能获得救助款项的例外情况有三:(1)《海商法》第 182 条所规定的特别补偿;(2)其他法律另有规定;^②(3)合同另有约定,如 SCOPIC 条款的约

^① Brice on maritime law of salvage. 4th ed. Sweet and Maxwell. 2003, at p114.

^② 通常为行政法律规定。例如,《防治船舶污染海洋环境管理条例》第 42 条规定:“发生船舶污染事故,海事管理机构可以采取清除、打捞、拖航、引航、过驳等必要措施,减轻污染损害。相关费用由造成海洋环境污染的船舶、有关作业单位承担。”根据本规定,如果海事管理机构为防止或减轻船舶污染损害而实施强制救助,其实际费用应由船舶所有人承担,而无须考虑救助是否有效果。