

司玉琢,吴煦.“谁漏油谁赔偿原则”的历史考证及其在碰撞事故中的运用[J].中国海商法研究,2022,33(1):3-14

“谁漏油谁赔偿原则”的历史考证及其在碰撞事故中的运用

司玉琢,吴 煦

(大连海事大学 法学院,辽宁 大连 116026)

摘要:《1969年国际油污损害民事责任公约》确立了漏油船舶所有人的严格责任,漏油船舶所有人被确认为公约下油污损害的唯一责任人。若漏油事故是由第三方船舶碰撞侵权造成的,油污受害人只能按照公约的规定向漏油方请求油污损害赔偿。对于油污损害造成的油类本身灭失或损害,其所有人可以碰撞法律关系向非漏油船请求碰撞责任赔偿,但以不影响任何一方的责任限制为条件。船舶碰撞事故造成一船漏油时,油污受害方的诉讼请求可能同时涉及两个海上侵权民事法律关系:或者是船舶油污法律关系和船舶碰撞法律关系,或者是船舶油污法律关系和一般环境侵权法律关系。根据相关国际公约或者国内法的规定,在涉及责任限制时,油污法律应该优先适用。若油污法律不予调整,属船舶碰撞法调整范围的,碰撞法优先于一般法适用。船舶油污法和船舶碰撞法都不适用时,方有适用一般法的空间。

关键词:油污损害;油污民事责任公约;船舶碰撞;严格责任

中图分类号:D922.294 **文献标志码:**A **文章编号:**2096-028X(2022)01-0003-12

Historical research on the principle of “the one who leaks oil pays the compensation” and its application in collision accidents

SI Yu-zhuo, WU Xu

(Law School, Dalian Maritime University, Dalian 116026, China)

Abstract: CLC 1969 establishes the strict liability of the owners of oil spilling ships, and the owners of oil spilling ships are recognized as the sole responsible persons for oil pollution damage under the Convention. If an oil spilling accident is caused by a third-party ship collision infringement, the victims of oil pollution can only claim compensation for oil pollution damage from the oil spilling party in accordance with the provisions of the CLC. The owner of the loss or damage of the oil in the oil pollution may claim compensation for the collision liability from the non oil leaking ship according to the collision legal relationship, provided that it does not affect the limitation of liability of either party. When a ship collision accident caused a ship to leak oil, the claims of the victims of oil pollution may involve two civil tort legal relations at the same time: either the legal relationship of ship oil pollution and the legal relationship of ship collision, or the legal relationship of ship oil pollution and the legal relationship of general environmental tort. According to relevant international conventions or domestic laws, oil pollution laws should take precedence when it comes to limitation of liability. If the oil pollution laws do not adjust it, when it belongs to the adjustment range of the ship collision laws, the collision laws take precedence over the general laws. If neither the ship oil pollution laws nor the ship collision laws are applicable, there is room for the application of the general laws.

Key words: oil pollution damage; CLC; ship collision; strict liability

《1969年国际油污损害民事责任公约》(*International Convention on Civil Liability for Oil Pollution*

Damage, 1969, 简称 CLC 1969) 问世后, 油污法律关系与碰撞法律关系便成为两个各自独立又相互关联

收稿日期: 2022-01-08

基金项目: 2018年度司法部国家法治与法学理论研究项目“智能合约研究”(18SFB2041)

作者简介: 司玉琢(1937—), 男, 辽宁凌源人, 大连海事大学法学院教授, E-mail: siyuzhuo@foxmail.com; 吴煦(1974—), 男, 江西上饶人, 大连海事大学法学院副教授, E-mail: scott_wuxu@dlmu.edu.cn。

的海上侵权法律关系。在油污法律关系中,漏油方对油污受害方承担严格责任,遵循“谁漏油谁赔偿原则”(polluter-pays principle)^①;在碰撞法律关系中,实行过失归责原则,双方互有过失时按过失比例承担财产损害赔偿赔偿责任。实践中,如果因第三人全部或部分过失碰撞致他船漏油造成污染损害,“谁漏油谁赔偿原则”还是不是船舶油污损害赔偿的基本原则?在船舶碰撞致油污损害案件中,油污受害方的诉讼请求将同时涉及两个侵权法律关系,哪一法律优先适用?对于这些问题,目前实务界和学术界存在一些不同的看法。笔者试图从 CLC 1969 制定的过程出发,探寻公约确立严格责任下的“谁漏油谁赔偿原则”的本意,并对因碰撞产生的油污侵权的法律适用提出一些看法。

一、“谁漏油谁赔偿原则”的历史考证

“谁漏油谁赔偿原则”是指发生海上船舶漏油事故时,由漏油船舶所有人按照法律规定的严格责任进行赔偿,并给予其责任限制的法律制度。

(一)“托利·勘庸”(Torrey Canyon)号漏油事件催生了 CLC 1969

1967 年 3 月 18 日“托利·勘庸”号漏油事件^②震惊了世界,原政府间海事协商组织(IMCO)^③于同年 5 月 5 日成立法律委员会,专门研究船舶油污损害赔偿的法律问题。1967 年 8 月 25 日法律委员会完成了初步报告,对国际社会关切的船舶污染责任基础、责任限制、强制保险、适用范围等问题进行了研究^④,于同年 11 月罗马会议后提交了研究报告^⑤,并嗣后向各国发出了调研问题单,共收到 18 个国家的答复^⑥。1968 年 2 月 29 日至 3 月 1 日,法律委员会工作组对这些回复进行梳理后,将其提交里斯本会议^⑦。在前期调研和各国答复中,关注的核心问题有三个:第一,谁应该是船舶油污的责任主体?第

二,责任基础是严格责任还是过错责任?第三,责任限制和强制责任保险如何实行?工作组认为,根据各国的回复,在以下两个方面有可能达成妥协:第一,除非船舶所有人证明自己没有过错,否则应承担船上所载油类(或危险、有毒物品)的燃烧或爆炸造成的损害的赔偿责任,并承担公共当局和其他人为防止或减少由此造成的伤害或损害而合理采取的保护措施的费用。第二,此类赔偿可以在《1957 年船舶所有人责任限制国际公约》(*International Convention Relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-Going Ships, 1957*,简称 LLMC 1957)的框架内进行责任限制,但应该提高公约的限额。

在前期调研中,虽然对新公约调整的对象、责任基础和责任限额等有分歧,但大部分国家支持制定一个独立的船舶油污民事责任公约(简称 CLC)。在这种情形下,原政府间海事协商组织决定成立相应的工作组起草公约草案,其目的为创设船舶油污民事责任独立的法律体系。

(二)CLC 1969 制定过程中责任基础的演变

1968 年 7 月 10 日,国际法律委员会草拟了公约的初稿。初稿第 2 条^⑧规定:“船舶所有人应对其船舶在缔约国一方领土内对财产造成的任何污染损害负责,除非他能证明泄漏不是由其本人或其受雇人、代理人在船舶的操作、航行或管理中的过失造成的。”第 3 条^⑨规定:“除根据本公约的规定向有关船舶所有人提出赔偿请求外,不得在任何缔约国的法院提出污染损害赔偿请求。本规定不得损害船舶所有人对第三方的任何追偿权。”1968 年 9 月 26 日,公约初稿对第 2 条和第 3 条进行了细微的修改,修改后分别如下^⑩:“船舶所有人对船舶造成的污染损害应负赔偿责任,除非他能证明泄漏不是由其本人或其受雇人、代理人在船舶的操作、航行或管理中的

① “谁漏油谁赔偿原则”也称“谁漏油谁负责原则”,笔者仅探讨油污民事责任,因此使用“赔偿”一词更为准确。

② 1967 年 3 月 18 日,利比里亚籍超级油轮“托利·勘庸”号触礁失事,标志着现代极其严重的原油泄漏事故的开始。

③ 政府间海事协商组织成立于 1959 年 1 月 6 日,1982 年更名为国际海事组织(IMO)。

④ 参见 1968-document-1 TC-1,第 72 页。文中 CLC 1969 制定过程中的文件均出自 IMO 官网。

⑤ 参见 1968-document-1 TC-2,第 98 页。

⑥ 这十八个国家提交的答复文件为:挪威 TC-3、芬兰 TC-4、瑞典 TC-5、德国 TC-6、丹麦 TC-7、英国 TC-8、荷兰 TC-9、意大利 TC-10、希腊 TC-11、日本 TC-12、法国 TC-13、比利时 TC-14、西班牙 TC-15、南斯拉夫 TC-16、阿根廷 TC-17、瑞士 TC-18、美国 TC-20 和爱尔兰 TC-21。

⑦ 参见 1968-document-3 TC-20,第 144 页。

⑧ 参见 1968-document-4 TC-22,第 132 页。原文为:“Art 2. The owner shall be liable for any pollution damage caused by his ship to property within the territory of a Contracting State unless he proves that the escape was not caused by his fault or that of any person, whether or not his servant or agent, concerned in the operation, navigation or management of the ship.”

⑨ 参见 1968-document-4 TC-22,第 134 页。原文为:“Art 3. No claim for compensation shall be made in the courts of any Contracting State otherwise than against the owner of the ship concerned and under the provisions of this Convention. Nothing herein shall prejudice any right of recourse of the owner against third parties.”

⑩ 参见 1968-DOCUMENTATION-V TC-24,第 172 页。

过失造成的。”“除非按照本公约的规定,否则不得向船舶所有人提出污染损害赔偿。本规定不得损害船舶所有人对第三方的任何追偿权。”随后,挪威(文件编号:TC-T-1)、英国(文件编号:TC-T-2)、日本(文件编号:TC-T-3)、爱尔兰(文件编号:TC-T-4)^①提出了各自的修改意见。1969年3月30日,国际海事委员会在东京召开了会议,大会工作组提供了一份以过失责任为基础的公约草案。在初稿第2条的基础上增加了“船舶所有人还应对故意从其船舶排放的油类造成的任何污染损害负责”^②。第3条增加了“不管是根据本公约或是其他规定,均不得对船舶本身、船舶所有人的受雇人或代理人、光船承租人、定期承租人或航次承租人或其中任何一人的受雇人或代理人提出针对此种损害的索赔”^③。

从公约草案可以看出:第一,漏油船舶所有人应承担油污的损害赔偿责任,其归责原则是过失责任原则,且实行举证责任倒置。第二,受损方只能依据本公约的规定向船舶所有人提出油污索赔,不能以其他诉因提起一般法的诉讼。第三,受损方不能以油污或者其他诉因向船舶、船舶所有人的受雇人或代理人以及承租人或承租人的代理人提起诉讼。第四,船舶所有人在按照公约赔偿之后,享有对第三人的追偿权。

1969年3月31日,东京会议继续讨论公约草案,爱尔兰代表肯尼法官对草案的过失责任提出了强烈的批评^④:“我们起草的公约必须使沿海国和船只都能遵守。沿海国将不会接受一个不是严格责任的公约,例如油轮因飓风搁浅,或油轮在公海与货船相撞,因油轮无过错,故受损方不能获得赔偿。”意大利代表贝林吉里教授附议说^⑤:“公约第3条的规定允许受害方向对碰撞负有责任的非油轮方采取行动,但公约目前的措词让人理解为,只要证明已尽了应有的努力,就能免除船舶所有人的责任。在这种情况下,不明来源造成的所有损害结果都将由受害人承担。……如果两艘船舶因共同过失而碰撞,油污受害方可以共同起诉他们,其中非油轮所有人在这种情况下支付赔偿,他将通过行使代位权获得向基金索赔的权利。这显然不符合公约起草人的意

图。”会议的讨论非常激烈,几个国家的提案均被否决,会后公约起草委员会拟定了新草案(文件编号:TC-T-7),对原草案内容进行了修改和补充。其中,草案第2条仍然坚持船舶所有人对油污应负过失责任且实行举证责任倒置,但第3条根据比利时、英国和意大利的提案(文件编号:TC-T-5)作了较大的修改,规定“不得根据本公约的规定就污染损害向船舶所有人以外的任何人提出索赔。但是,本规定不影响向船舶操作、航行或管理相关人员以外的其他人员提出任何索赔或船舶所有人行使任何追偿权”^⑥。

1969年4月4号上午,英国代表在会上说明了修改理由:“先前起草的案文没有明确规定根据公约的规定船舶所有人应当承担责任。”意大利代表贝林吉里教授补充说:“原草案这一条的措词出现错误,正确的应该是:根据本公约,不得就污染损害向除船舶所有人和根据本公约规定以外的任何人提出索赔。”其言下之意为,原第三稿草案的措词,可能会让人理解为除了船舶所有人外,受害方还可以就油污损害向其他人索赔。经过讨论,会议主席总结大家的观点:“本条要达到的目标是:第一,该条款应确保船舶所有人不会被以一般法(ordinary law)^⑦起诉;第二,该条款应确保光船承租人不会作为船舶所有人的替代而被起诉。”随后,他任命伯奇·雷纳森、范德费茨和贝林吉里对第3条进行重拟。

当会议陷入僵局时,公约起草委员会成员德夫林勋爵指出,在公约起草过程中,国际法律委员会起草了一个以过失责任为基础的版本,爱尔兰起草了一个以严格责任为基础的版本,投票支持国际法律委员会草案的有7票,支持爱尔兰草案的有6票,弃权的有6票,所以采用了过失责任这个版本的公约草案供大家讨论。随后,爱尔兰代表发表了长篇讲话,多方面论述了只有对海商法中的过失责任原则进行改革,采用严格责任制才能让大部分国家加入公约,公约才真正具有生命力,这种做法被称之为海事解决方案(maritime solution)。工作组随后对第2条(文件编号:TC-T-9)和第3条(文件编号:TC-T-11和TC-T-14)进行了多次修改,最后形成了TC-T-16

① 爱尔兰提出要让货主承担严格责任。

② 参见1969-DOCUMENTATION-III,第44页。

③ 参见1969-DOCUMENTATION-III,第44页。

④ 参见1969-DOCUMENTATION-IV,第10页。

⑤ 参见1969-DOCUMENTATION-IV,第88、90页。

⑥ 参见1969-DOCUMENTATION-V,TC-T5,第74页。

⑦ 这里的一般法指的是common law或civil law,因为各国法系不一样,所以笔者用ordinary law一词来表示。

的文本^①。实际上,这种文字上的修改是难以成功的,道理很简单:公约第2条规定的是过失责任,第3条又想将油污索赔对象限制为船舶所有人,不得以油污损害为由向其他人索赔,这二者本身就是冲突的。

尔后,挪威提交了对第3条的修改草案^②:“除按照本公约的规定外,不得向船舶所有人提出污染损害索赔。本公约不影响对船舶所有人以外的人提出针对此种损害的索赔。但是,船舶所有人及其受雇人或代理人以及船舶承租人及其受雇人和代理人就同一事件引起的索赔所承担的赔偿责任总额不得超过第5条第1款所述的数额。本公约的任何规定均不得损害对油污损害负责人的追偿权。”

1969年4月4日下午,国际法律委员会主席德夫林勋爵先对原公约草案的规定进行了阐释^③:“根据公约草案第2条,船舶所有人是承担漏油赔偿责任的唯一主体。草案第3条第一句的目的是确保船舶所有人不会根据一般法被起诉。他只能根据公约被起诉,因此他享有公约规定的抗辩和责任限制^④。第二句中根据本公约或其他法律规定,不得对船舶本身、船舶所有人和承租人的受雇人或代理人……提出针对此种损害的索赔的规定,旨在确保承租人也不能根据一般法被起诉。第三句话规定的代位权是为了确保船舶所有人有权根据一般法起诉可能对损害负责的第三方。因此,船舶所有人因某艘船与其船相撞而承担责任时,该船应承担部分责任,他有权根据一般法起诉该船舶。”德夫林勋爵对公约草案第3条的诠释获得大家普遍的赞同,他的发言也表明了对挪威提案的反对。挪威的提案初衷是要将“喜马拉雅条款”运用在漏油船舶所有人的受雇人、代理人和承租人身上,但从措词上看,实际上允许受害人按一般法向船舶所有人以外的人提起油污索赔,这就和公约起草的初衷“船舶所有人是承担漏油赔偿责任的唯一主体”背道而驰了。最后,挪威提案因

12票反对、9票支持、1票弃权而被否决。会议继续对各国的提案进行逐项表决,倒数第二项是爱尔兰TC-T-25号提案。该提案建议公约采取严格责任,但是态度从坚持油污由货主承担严格责任(撤回的TC-T-23号提案)转向由船舶所有人、货主或船舶所有人和货主共同承担严格责任。德夫林勋爵发言表示完全支持爱尔兰提案,并认为公约应从整体上考虑条款的拟定。在随后进行的表决中,爱尔兰提案获19票支持,0票反对,4票弃权。会议主席宣布将爱尔兰提出的严格责任制纳入草案,经修订后将公约草案提交大会表决。

(三) 公约“谁漏油谁赔偿原则”的最终确立

1969年11月10日,在布鲁塞尔会议中,对责任基础的分歧依然存在。究竟采用严格责任还是过失责任的僵局,终于在1969年11月24日被打破。当时根据英国代表团的建议达成了一项妥协,并得到许多其他代表团的支持,即公约应以船舶所有人的严格责任为基础,强制保险和责任限额为每吨1900法郎,最高限额为2.1亿法郎。^[1]随后,草案在英国代表团建议的基础上进行了修订,最后呈现的是将原草案第2条、第3条合并,增加了几款后的版本。1969年11月29日,CLC 1969在布鲁塞尔会议上被表决通过。

公约的责任基础主要体现在合并后的第3条。公约第3条第1款在原公约草案第2条的基础上增加了除外规定(第2款和第3款),表明了漏油船舶所有人承担油污损害赔偿的严格责任,但非绝对责任。此外,会议也同意了比利时的建议,考虑在公约外让货主建立一个基金来补充赔偿油污所造成的损害。根据斯堪的纳维亚各国代表团的提议,会议通过了一项决议,提请原政府间海事协商组织不迟于1971年召开一次关于设立国际基金的国际法律会议。公约中的严格责任意味着除了第2款和第3法定免责事由外,不管船舶所有人是否有过错,他将

① 原文为:“Article 2 The owner shall be liable for any pollution damage resulting from the escape of oil from his ship, unless he proves that the escape was not caused by his fault or that of any person, whether or not his servant or agent, concerned in the operation, navigation or management of the ship; the owner shall also be liable for any pollution damage caused by oil intentionally discharged from his ship.”“Article 3 No claim for pollution damage may be made against the owner otherwise than in accordance with this Convention. No claim for such damage, under this Convention or otherwise, may be made against the ship itself, the servants or agents of the owner or against a demise, time or voyage charterer of the ship or the servants or agents of any of them. Nothing in this Article shall prejudice any right of recourse of the owner.”

② 参见1970-DOCUMENTATION-I-TOKYO,第63页。

③ 参见1970-DOCUMENTATION-I-TOKYO,第12页。

④ 参见1970-DOCUMENTATION-I-TOKYO,第48页。公约草案(TC-T-16)第2条规定:“船舶所有人应当对因船舶溢油而造成的污染损害承担责任,但证明溢油不是由其本人或者与船舶的操作、航行或者管理有关的任何人(不论其受雇人或者代理人)的过失造成的除外;船舶所有人还应对故意从其船舶排放的油类造成的任何污染损害负责。”第3条规定:“除依照本公约的规定外,不得向船舶所有人提出污染损害索赔。根据本公约或其他规定,不得对船舶本身、船舶所有人的受雇人或代理人、船舶的光船承租人、定期承租人或航次承租人或其中任何一人的受雇人或代理人提出针对此种损害的索赔。本条款的任何规定均不得损害船舶所有人的任何追偿权。”

是公约下唯一的责任主体。

CLC 1969 第3条第2款规定,船舶所有人如证明损害系属于以下情况,便不得使其承担油污损害责任:这里的“(a)由于战争行为、敌对行为、内战、武装暴动,或特殊的、不可避免的和不可抗拒性质的自然现象所引起的损害”,是大会秘书处起草增加的;“(b)完全是由于第三者有意造成损害的行为或不作为所引起的损害”,这段文字没有出现在草案上,却出现在最终文本上,是英国代表建议在国际法律委员会的草案上增加的;“(c)完全是由于负责灯塔或其他助航设施管理的政府或其他主管当局在履行其职责时的疏忽或其他过错行为所造成的损害”,也是在英国代表建议下增加的,该款甚至在大会上都没有经详细讨论就一致通过了。

CLC 1969 第3条第3款规定:“如果船舶所有人证明,污染损害完全或部分是由于遭受损害的人有意造成损害的行为或不作为所引起,或是由于该人的疏忽所造成,则船舶所有人即可全部或部分地免除对该人所负的责任。”这一款最初的措词将免除赔偿责任的范围仅限于遭受损害的人有意造成损害的行为或不作为所引起污染的情况。由于这是不太可能发生的,所以前苏联代表建议增加受害人疏忽的表述,该建议在全体委员会第十八次会议上获得批准。对公约第3条第2款、第3款的免责事项,船舶所有人负有举证责任。

CLC 1969 第3条第4款^①是根据原公约草案的第3条第1款修改而来的:“除按照本公约规定外,不得向船舶所有人提出污染损害赔偿要求。根据本公约或其他规定,不得向船舶所有人的受雇人或代理人提出污染损害索赔。”第一句是禁止对船舶所有人按一般法提出公约外油污损害的起诉;第二句目的在于防止受害方绕过船舶所有人依据公约或一般法去告他的雇佣人员或代理人。^[2]

CLC 1969 第3条第5款是原公约草案的第3条第2款规定:“本公约的任何规定均不得损害船舶所有人对第三方的任何追偿权。”当然,结合前面几款

来看,这种追偿权并非是按照公约的油污侵权关系进行追偿,而是按照一般法下的侵权或合同关系而提起。公约第3条第4款、第5款都是在原来公约草案中存在的,不过对于将喜马拉雅条款扩展适用到船舶经营人、管理人和承租人上的建议并没有被大会采纳。

截至目前,CLC 1969 已发展至《修正 1969 年国际油污损害民事责任公约的 1992 年议定书》(IMO Protocol of 1992 to Amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969, 简称 CLC 1992),成员国已经超过了 130 个,成为名副其实的“国际性”公约,其确立的严格责任下的“谁漏油谁赔偿原则”以及与之相配套的强制保险制度已为后续类似的国际公约普遍接受^②。

二、“谁漏油谁赔偿原则”的成因

公约起草过程中自始至终坚持漏油船对油污负责这一基本立场。在 1968 年涉及托利·勘庸事件的初步报告中,工作组就认为^③:“假设漏油完全是由于另一艘船的疏忽引起的碰撞所致。如果油轮负有严格责任,并且有责任保险基金可用,受害者将只向油轮寻求赔偿。油轮是否有权对违规船舶进行追偿?乍看起来,似乎公约应当对此保持沉默。根据一般法,它应该让油轮享有此权利,不管这些权利是什么。毫无疑问,肇事船舶应承担碰撞导致的所有一般后果,但可以说,如果让它承担货油泄漏的后果,它实际上将成为从事极其危险活动的受害者,就像其财产受到伤害一样。”在公约的制定过程中,从各国代表的发言可以看出,即使是在过失责任原则下,让漏油船舶所有人成为油污责任的唯一承担方也是公约草案的主要目标。但基于过失责任原则和让漏油船舶所有人承担责任的目标在逻辑上存在矛盾,因此,不管公约草案第2条、第3条的措词如何修改,总是无法让人满意。不过,在大会确定了以船舶所有人的严格责任为原则来重新拟定公约条款时,一切技术问题就迎刃而解,海运领域一个全新责任基础的公约便应运而生了。我们不禁要问,为什

① 原文为:“No claim for compensation for pollution damage shall be made against the owner otherwise than in accordance with this Convention. No claim for pollution damage under this Convention or otherwise may be made against the servants or agents of the owner.”翻译为:“不得要求船舶所有人对本公约没有规定的污染损害作出赔偿。不得要求船舶所有人的雇佣人员或代理人对本公约规定的或其他污染损害作出赔偿。”通过前文对公约制定过程的研究,该翻译将公约第一句的两层意思(一是不能要求船舶所有人承担公约规定赔偿外的责任,二是油污受害人不能撇开公约的规定,将油污损害按照一般法去起诉漏油船舶所有人)中的第二层的意思弱化了。同样,第二句的翻译也存在这个问题,将油污受害人不能按照公约或一般法去起诉船舶所有人的受雇人和代理人这层意思弱化了。

② 后续的类似公约是指《1996 年国际海上运输有毒有害物质损害责任和赔偿公约》(简称 HNS 1996)和《2001 年燃油污染损害民事责任国际公约》(简称 BUNKER 2001)。它们都承继了船舶污染损害赔偿的严格责任原则下的“谁污染谁赔偿原则”以及与之配套的强制保险制度。

③ 参见 1968-DOCUMENTS-I, TC-1, 第 91 页。

么公约采用严格责任下的“谁漏油谁赔偿原则”才能获得各国的接受和符合实践的需求呢?

(一) 过失责任不足以保护油污受害方

CLC 1969 产生之前,船舶油污损害民事责任没有形成独立的法律制度,其损害赔偿请求的依据包含在海事赔偿责任限制公约(简称 LLMC)或相应国内法之中,责任限额都较低。例如 LLMC 1957 的责任限额只有每公约吨 3 100 金法郎,其中人身基金每公约吨 2 100 金法郎,财产基金只有每公约吨 1 000 金法郎,其中人身基金不足以赔偿的部分,还得按比例从财产基金中分配。在各国国内法中,当时普遍适用船价制或金额制,船舶的责任限额也较低。“托利·勘庸”号事件唤醒了世界,为船舶油污创设独立的严格的责任制度,大大提高油污损害责任限额势在必行。如果仍旧实行过失责任,就势必要对所有的海船实行油污强制责任保险制度,或者取消船舶所有人的责任限制,这种方法显然要大大增加船舶所有人的负担和风险,在海事实践中是行不通的。因此,让漏油船舶所有人承担油污严格责任并给予责任限制就是公约必然的选择。也就是说,在海洋环境损害案件中,不论污染者是否有过错,除了法定的免责事项外,只要对海洋环境造成了污染损害,污染者就要承担损害赔偿赔偿责任,即使完全是或者部分是由于第三方的过失造成的污染损害,也不解除污染者的损害赔偿赔偿责任。^[3]¹¹¹¹“谁漏油谁赔偿原则”实际是国际海洋环境污染严格责任原则的必然结果^①。

CLC 1969 第 3 条第 1 款规定:“除本条第 2 款和第 3 款规定者外,在事故发生时,或者如果该事故系由一系列事件构成,则第一个此种事件发生时的船舶所有人,应对船舶因该事故而造成的任何污染损害负责。”根据本条规定,在油污法律适用的条件下,如果不存在公约第 3 条第 2 款和第 3 款规定的免责情形,漏油船舶所有人(及其责任保险人或者财务担保人)是唯一的责任主体,非漏油船不可能成为油污责任的主体,而只能是漏油方追偿的主体。

BUNKER 2001 第 3 条第 1 款也作了与 CLC 同样的规定^②,只是船舶所有人的概念除登记所有人外,还包括了光船承租人、船舶经营人和管理人。与 CLC 相比较,就责任主体而言,BUNKER 2001 中船舶所有人的范围有所扩大,在此范围内仍然遵循漏油船舶所有人是污染损害赔偿的唯一责任主体。也就是说,“谁漏油谁赔偿原则”中的“谁”,在 CLC 下是指船舶所有人本人^③,在 BUNKER 2001 下是指船舶登记所有人、光船承租人、船舶经营人和管理人,“谁”的范围有所不同,但“谁漏油谁赔偿原则”没有改变。与 CLC 不同的是,因 BUNKER 2001 的船舶所有人包含多人,当燃油污染责任涉及其中两个以上的责任人时,BUNKER 2001 第 3 条第 2 款规定多人之间承担连带责任^④。

(二) 为船舶所有人设置责任限额和强制保险

让漏油船舶所有人承担油污损害责任,目的并不是让其承担无限责任,而是创设一个独立于 LLMC 之外的,且与 LLMC 相较责任限额有大幅提高的船舶油污损害民事责任制度,从而给予受害人更大的保障。在公约制定过程中,曾有国家提议,CLC 1969 不需要单独设定责任限额,可以通过提高并直接适用 LLMC 1957 的责任限额使问题得以解决,但最终还是决定设定单独的限额,并以当时伦敦市场上保险公司愿意承保的最高额 2.1 亿法郎为限,按当时市场上大型油轮的吨位估算,提出每吨位大约 1 900 法郎(最后公约采用了每吨位 2 000 法郎)。

在确定了单独的责任限额后,还需要强制责任保险制度作保障,否则油污受害方仍然可能无法获得公约规定的赔偿。根据 CLC 1969 的规定,载运 2 000 吨以上散装持久性油类物质的油轮船所有人,以本船的油污责任限制为基础强制投保油污险^⑤,BUNKER 2001 规定 1 000 总吨以上的船舶所有人必须以本船的海事赔偿责任限制为基础强制投保燃油污染险^⑥,这些规定都是与油污责任主体的地位相匹配的。同时规定油污受害方可以直接起诉油污责任保险人或财务担保人^⑦,“这一制度能够使

① 参见 CLC 第 3 条、BUNKER 2001 第 3 条、《中华人民共和国海洋环境保护法》(简称《海洋环境保护法》)第 89 条、最高人民法院《第二次全国涉外商事海事审判工作会议纪要》第 149 条第 1 款。

② 除外规定在 BUNKER 2001 中是指第 3 条的第 3 款、第 4 款。

③ CLC 规定的“船舶所有人”是指登记为船舶所有人的人,如果没有这种登记,则是指拥有该船的人。但如船舶为国家所有,而由在该国登记为船舶经营人的公司所经营,“船舶所有人”即指这种公司。

④ BUNKER 2001 第 3 条第 2 款规定:“根据第 1 款规定,如果有一个以上的人负有责任,他们将负连带责任。”

⑤ 参见 CLC 第 7 条第 1 款。《中华人民共和国船舶油污损害民事责任保险实施办法》第 13 条第(一)项也有类似规定,并对载运散装持久性油类物质的油轮没有吨位的限制。

⑥ 参见 BUNKER 2001 第 7 条。《中华人民共和国船舶油污损害民事责任保险实施办法》第 13 条第(三)项也有类似规定。

⑦ 参见 CLC 第 7 条第 8 款、BUNKER 2001 第 7 条第 10 款。

对漏油船舶的索赔通过对其保险人或其他财务担保人的直接诉讼来得到实施”,^{[3]1110}从而保证“谁漏油谁赔偿原则”的实现。如果法律规定对非油轮也实行强制投保油污责任险,则不仅增加了非油轮所有人的经济负担,同时也缺乏可操作性,因为其无法确定对碰撞的对方油轮将承担多大的油污责任。所以,法律没有规定也不应规定本船应为载运持久性散装货油的他船投保油污责任险。不仅如此,当油污受害方直接向非漏油船索赔油污损害时,法律明确规定非漏油船的海事赔偿责任限制排除 CLC 下的油污损害索赔的适用,以便与“谁漏油谁赔偿原则”相一致^①。作为油污法律制度的重要组成部分——油污赔偿责任限制和油污赔偿基金的二元赔偿机制,也使得油污受害方尽量得到充分的赔偿。

综上,“谁漏油谁赔偿原则”是船舶所有人的严格责任、责任限制和强制保险三位一体制度的核心,是对责任基础比较凝炼的结果,并不意味着漏油船舶所有人在任何情况下都要承担所有的损害赔偿。根据 CLC 的规定,其含义如下:第一,按照公约的油污索赔,漏油船舶所有人是唯一的责任主体,受害人不能向第三人提起公约下的油污之诉;第二,漏油船舶所有人如果有 CLC 第 3 条第 2 款规定的免责事由,则不需负责;第三,油污受害人不能向漏油船舶所有人提起公约之外的一般法诉讼,也不能向船舶所有人的受雇人、代理人(BUNKER 2001 还包括了光船承租人、船舶经营人和管理人)提起公约的油污之诉和公约外的一般法诉讼;第四,漏油船舶所有人可以在赔偿了油污损害后,向第三人侵权方(如碰撞方)或合同方(如承租人)提起代位求偿之诉,该诉也非公约下的油污之诉,而是按照碰撞侵权法或者合同约定提起。

三、“谁漏油谁赔偿原则”在船舶碰撞事故中的运用

(一) 船舶碰撞中油污受害方的请求权基础

诉,因请求权基础不同而不同,说到底请求权构成要件和具体法律关系的不同。诉的理论中,当事人要素是主观要素,诉讼标的是客观要素;满足全

部诉的要素才构成可以提请裁判的诉;要素是区分此诉与彼诉的依据;要素相同的,是同一个诉,要素不同,则构成不同的诉。多个当事人要素或诉讼标的的要素的场合则存在应否合并审理的程序问题。

《最高人民法院关于印发修改后的〈民事案件案由规定〉的通知》(简称《通知》)规定,同一诉讼中涉及两个以上法律关系的,应当依当事人诉争的法律关系的性质确定案由,均为诉争法律关系的,则按诉争的两个以上法律关系并列确定相应的案由。据此,如果两船碰撞造成其中一船漏油将涉及《通知》中案由第 196 项“船舶污染损害责任纠纷”、第 193 项“船舶碰撞损害责任纠纷”(或者第 377 项“环境污染责任纠纷”)。

如前述,自 CLC 1969 问世后,油污法律关系与碰撞法律关系便成为两个各自独立又相互关联的海上侵权法律关系,漏油船与油污受害方构成油污侵权法律关系,非漏油船与漏油船构成船舶碰撞法律关系^②。非漏油船与油污受害方之间的法律关系存在两种情况:第一种情况,根据《海商法》第 169 条第 2 款的规定,“碰撞造成第三人财产损失的,各船的赔偿责任均不超过其应当承担的比例。”根据《最高人民法院关于审理船舶碰撞和触碰案件财产损害赔偿的规定》第 4 条、第 6 条的规定^③,碰撞造成的第三人财产损失不限于船上财产,油污损害也属于《海商法》规定的第三人财产损害,则油污受害方与非漏油方之间也是碰撞法律关系,适用《海商法》第八章船舶碰撞规定。第二种情况,根据《1910 年统一船舶碰撞某些法律规定的国际公约》(简称《碰撞公约》),碰撞造成的第三人财产损害仅限于船上的财产,船舶以外的财产损失不属于公约调整的范围,油污受害方的损失除油类本身的灭失损害之外,预防费用和环境损害属于船舶和船上财产之外的财产损失,不受公约调整,^[4]应适用一般法——《中华人民共和国民法典》(简称《民法典》)侵权责任编(第七章环境污染和生态破坏责任)。^[5]

当油污受害方同时向碰撞双方提起油污损害赔偿

① 《1976 年海事赔偿责任限制公约》(Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, 简称 LLMC 1976)第 3 条规定:“本公约的规定不适用于:……(2)有关 1969 年 11 月 29 日签订的国际油污损害民事责任公约,或者实施中的该公约修正案或议定书中规定的油污损害的索赔;……”,《中华人民共和国海商法》(简称《海商法》)第 208 条第(二)项也有同样的规定。

② 《海商法》第 165 条规定:“船舶碰撞,是指船舶在海上或者与海相通的可航水域发生接触造成损失的事故。”

③ 《最高人民法院关于审理船舶碰撞和触碰案件财产损害赔偿的规定》第 4 条规定:“船上财产的损害赔偿包括:船上财产的灭失或者部分损坏引起的贬值损失;合理的修复或者处理费用;合理的财产救助、打捞和清除费用,共同海损分摊;其他合理费用。”第 6 条规定:“船舶碰撞或者触碰造成第三人财产损失的,应予赔偿。”

偿请求时,将同时涉及两个法律关系^①:要么是漏油方的油污法律关系和与非漏油方的碰撞法律关系,要么是漏油方的油污法律关系和与非漏油方的一般侵权法律关系。法院应以并列的两个案由进行立案,并列案由立案并不意味着对民事诉讼法规定的诉的合并的条件有所突破^②,更不能理解为当事人不同、法律关系不同、法律事实不同、法律程序不同的案件可以合并审理。因此,案由是否采并列的形式取决于诉争法律关系是否能够合并审理的实质。

根据《中华人民共和国民事诉讼法》第55条第1款的规定,合并审理的情形应该满足共同诉讼条件:即“当事人一方或者双方为二人以上,其诉讼标的是共同的,或者诉讼标的是同一种类,人民法院认为可以合并审理并经当事人同意的,为共同诉讼”。比如在油污法律关系中,原告当事方是二人以上,诉讼标的又是共同的,符合共同诉讼要件,人民法院认为可以合并审理并经当事人同意,符合共同诉讼的要件^③。但是,关于油污之诉与碰撞之诉是否能合并审理这一问题,从共同诉讼成立的要件来看,它是不具备的,具体理由如下。

第一,不符合当事方一方或者双方为二人以上的要件,油污受害方与漏油方和与非漏油方分别是两个独立的海上侵权法律关系的责任主体,即赔偿义务人为不同法律关系指向的不连带的不同主体,不是必要共同诉讼^④;两个法律关系适用的法律、归责原则、责任限制、基金设立及分配程序各不相同,是不能也无法在一个案件中交叉适用的。在两种法律制度各自调整的范围内,既不能在碰撞法律关系

中主张油污责任(如油污受害方向非漏油船主张油污责任),也不能在油污关系中主张碰撞或者一般侵权责任(如油污加害方主张按碰撞责任比例承担责任或者根据一般法规定主张第三方的过失也免除自己的油污责任^⑤),更不能在同一油污案件中,油污受害方在以油污法律关系向漏油方请求赔偿全部油污损害的同时,又以碰撞或者一般侵权关系要求非漏油方承担油污损害责任^⑥。

第二,不符合诉讼标的是共同的要件,对漏油方的请求是油污损害赔偿请求,包括预防措施费用和环境损害(含利润损失);而对非漏油方的请求是碰撞损害赔偿请求,不含预防措施费用和环境损害赔偿^⑦。

既然不符合共同诉讼要件,也就不具有合并审理的基本条件,只能以并列的两个案由进行立案,经法庭向原告释明后择一先行“一案一诉”审理。

实务中,油污受害方往往把漏油方与非漏油方一起告上法庭,当油污受害方的诉讼请求同时涉及碰撞法律关系和油污法律关系,分别适用碰撞法(《碰撞公约》)和油污法(CLC, BUNKER 2001)时,哪一种法律关系所涉及的法律优先适用?《碰撞公约》第10条规定:“……本公约的规定不以任何方式影响各国现行的有关限制船舶所有人责任的法律……”,根据这一规定,碰撞法不应妨碍 CLC 或者 BUNKER 2001 责任限制的适用^⑧。即使法院首先审理了碰撞关系,确定了碰撞双方各自的碰撞责任比例和赔偿数额,此判决仍然还是不可执行状态,因为碰撞双方的赔偿数额应不得影响双方的责任限制的

① 碰撞法律关系下,污染损害受害方应仅指污染损害中的油类自身灭失或损害的所有人,其与非漏油方构成碰撞法律关系。环境损害的受害人或者支付了预防措施费用的债权人,其请求不属碰撞损害赔偿范围,不适用碰撞法,与非漏油方不构成碰撞法律关系。

② 诉的合并是指法院将两个或两个以上彼此之间有牵连的诉合并到一个诉讼程序中审理和裁判。诉的合并的条件是彼此独立的几个诉在主体或客体上具有关联性。

③ 《最高人民法院关于审理环境侵权责任纠纷案件适用法律若干问题的解释》第5条第1款规定:“被侵权人根据民法典第一千二百三十三条规定分别或者同时起诉侵权人、第三人的,人民法院应予受理。”

④ 必要共同诉讼是指当事人一方或者双方为两人以上,诉讼标的是同一的,法院必须合并审理并合一判决的共同诉讼。合并审理并合一判决,是指对于共同诉讼,法院必须适用同一诉讼程序进行审理,并对共同诉讼人的权利义务作出内容相同的裁判。这是由必要共同诉讼中诉讼标的同一性决定的。

⑤ 《海洋环境保护法》第89条第1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,并承担赔偿损失。”《民法典》第1233条对此进行了修改:“因第三人的过错污染环境、破坏生态的,被侵权人可以向侵权人请求赔偿,也可以向第三人请求赔偿。侵权人赔偿后,有权向第三人追偿。”

⑥ 参见“达飞佛罗里达”轮再审案,最高人民法院(2018)最高法民再368号民事判决书。最高人民法院最终判决漏油方依据油污法承担100%的油污责任,同时判决非漏油的碰撞一方依据碰撞法承担50%的油污责任。为使赔偿总额不超过油污受害方的请求额,法院再次调整比例,最终漏油方承担2/3的油污损害赔偿赔偿责任,非漏油方承担1/3的油污损害赔偿赔偿责任。显然,此判决改变了油污法“谁漏油谁赔偿”的基本原则,改变了非漏油方只承担碰撞责任、不承担油污责任的碰撞法律规定。从程序上看,也不符合合并审理的要件。

⑦ “达飞佛罗里达”轮再审案判决并没有考虑预防措施费用和环境损害损失不属碰撞损害的赔偿范围。

⑧ 根据《最高人民法院关于审理海事赔偿责任限制相关纠纷案件的若干规定》第14条、第15条的规定,责任限制不构成独立的诉。责任限制权利仅是责任人的抗辩权,抗辩对本诉具有依附性,原告撤诉后,抗辩也就不复存在,被告只能在本诉原告诉讼请求范围内抗辩要求减轻或免除自己的责任。在中国法下,船舶污染责任限制适用的法律依附于船舶污染事故适用的法律。因此,《碰撞公约》第10条规定的碰撞法不应妨碍 CLC 或者 BUNKER 2001 责任限制的适用,实际上是不妨碍 CLC 或者 BUNKER 2001 的适用。

实施。在责任限制还没有确定之前,双方最终的碰撞赔偿责任是无法实现的。以 BUNKER 2001 为例,漏油方赔付受害方 100% 燃油损害之后,以碰撞法律关系向非漏油方代位求偿,代位求偿的数额要同非漏油方本事故中产生的其他海事赔偿限制性债权一起按比例分配非漏油方的海事赔偿责任限制的限额。油污案件尚未审理时,代位求偿的数额是无法确定的,碰撞关系所确立的碰撞赔偿责任也是不可执行的。

在美国,因碰撞产生油污损害也遵循特别法优先于一般法的原则。美国虽然没有加入 CLC,但是其国内法《1990 年美国油污法》(简称 OPA 90)也规定了严格责任原则,不过免责事由和 CLC 不同^①。^[6]在 2009 年加巴里克诉劳林海事(美国)公司一案^②中,“丁托马拉”号和“梅尔·奥利弗”号拖曳的 DM-932 号驳船在密西西比河相撞,导致驳船中的石油泄漏到河中。包括清污人在内的 18 名索赔人在路易斯安那州东区提起诉讼,要求碰撞各方的船舶所有人共同赔偿碰撞造成的 OPA 90 下的油污经济损失。船舶所有人提出异议,以这些损害可优先适用 OPA 90 得以赔偿为由,要求驳回索赔方根据一般海商法(general maritime law)提出的所有损害赔偿要求。这个案子中法院面临的问题是:是否要求索赔人将根据 OPA 90 提出索赔作为其专属救济办法,还是认定 OPA 90 不是优先适用而是补充适用的,这将使索赔人有权选择根据一般海商法而不是 OPA 90 提出索赔。^[7]加里巴克地区法院认定:根据 OPA 90 可追偿的所有一般海商法索赔,特别是《美国法典》第 33 卷第 2702 节中的损害赔偿^③,均被 OPA 90 优先考虑,因此法院批准了被告提出的基于 OPA 90 的优先适用效力而驳回一般海事索赔的动议,同样,被 OPA 90 第 123 条损害赔偿涵盖的所有其他索赔也都被驳回^④。

英国是 CLC 1992 的缔约国,并通过《1995 年英

国商船航运法》将其转化为国内法,而且这些规定都是强制性的,当事人不能通过协议排除其适用。^[8]如果油污受害方向船舶所有人和责任保险人起诉的话,船舶所有人和责任保险人可以根据《1995 年英国商船航运法》第六部分第三章第一节(将 CLC 1992 纳入)的规定对油污索赔责任进行限制。英国法官在 *The “Aegean Sea”* 一案中认为,鉴于 CLC 1992 的责任限额远大于 LLMC 1976 的限额,以及 LLMC 1976 第 3 条(b)项的油污除外规定,是为了确保漏油船舶所有人不会主张 LLMC 1976 下较低的限额,从而让这些 CLC 下的油污索赔按照 CLC 处理^⑤。因此,笔者在 i-law 等数据库上检索英国劳氏法律报告的油污索赔案例,尚未发现油污受害人直接起诉碰撞方的案例,现有对第三人索赔的案例基本上是漏油船舶所有人在赔偿后向第三方根据保险合同、租约或侵权法律关系进行追偿的案例。

在中国,当油污受害方的诉讼请求同时涉及油污法律关系和一般侵权法律关系,分别适用油污法(CLC, BUNKER 2001)和一般法(《民法典》)时,根据《中华人民共和国立法法》(简称《立法法》)第 92 条针对一般法与特别法关系的规定,“特别规定与一般规定不一致的,适用特别规定”,即油污法(CLC, BUNKER 2001)优先适用。特别法没有规定或者没有不同规定的,适用一般法。

综上,当船舶碰撞造成一船漏油,油污受害方的诉讼请求涉及到两个法律关系时,不论是一般法与油污法还是碰撞法与油污法,都不得妨碍油污法律的适用。

(二) 污染损害受害人中谁有权向非漏油船主张损害赔偿

根据 CLC 1992 第 1 条第 6 款的规定,“污染损害”系指:(1)油类从船上溢出或者排放在船外引起的变质所造成的灭失或者损害,不论此种溢出或者

① “It has added important qualifications (in the case of acts or omissions of third parties), omitted some defences (government negligence) and included additional grounds for making the defences inoperative (failure to report, failure to assist or co-operate or to comply with orders). In this way the defences have been significantly narrowed.” 参见 Colin M. De La Rue: *Liability for Damage to the Marine Environment*, Lloyd's London Press 1993 年出版,第 119 页。

② 参见 *Gabarick v. Laurin Maritime (Am.) Inc.*, 623 F. Supp. 2d 741, 743 (E. D. La. 2009)。

③ 原文为:“33 U. S. C. § 2702(a) Notwithstanding any other provision or rule of law, and subject to the provisions of this Act, each responsible party for a vessel or a facility from which oil is discharged, or which poses the substantial threat of a discharge of oil, into or upon the navigable waters or adjoining shorelines or the exclusive economic zone is liable for the removal costs and damages specified in subsection (b) of this section that result from such incident.”

④ 类似的判例还有: *National Shipping Co. of Saudi Arabia v. Moran-Mid Atlantic Corp.*, 924 F. Supp. 1436 (E. D. Va. 1996), affd 122 F.3d 1062 (4th Cir. 1997); *In re Settoon Towing*, 2009 WL 4730971 at (E. D. La. 2009)。

⑤ 参见 *The “Aegean Sea”* [1998] Vol. 2 Lloyd's Law Reports, pp. 53-54. 原文为:“Given the fact therefore that the limits of the CLC were much greater than the limits of the 1976 Convention, art. 3 was intended to ensure that the shipowner could not claim the lower limit under the 1976 Convention for claims within the CLC and that claims under the CLC should be dealt with under that Convention.”

排放发生在何处(油类的灭失或损害);(2)对环境损害除利润损失外,应限于已实际采取或将要采取的合理措施的费用(环境损害);(3)预防措施的费用及预防措施造成的新的灭失或损害(预防费用)。现在的问题是:上述三种不同性质的受害人,谁有权向碰撞的非漏油船提起污染损害赔偿请求?在提起赔偿请求时,有没有条件限制?

1. 谁有权向非漏油船提起污染损害赔偿请求

根据 CLC 和《碰撞公约》的规定,不是所有污染损害的受害人都有权向非漏油方提起污染损害赔偿请求。《碰撞公约》第1条规定,船舶碰撞的赔偿范围仅限于“船舶或船上财物或人员遭受的损害”,不包括环境损害和预防环境污染费用。即使按照《最高人民法院关于审理船舶碰撞和触碰案件财产损害赔偿的规定》,对船舶之外的第三人财产损失也适用船舶碰撞法律规定,船舶碰撞的赔偿范围仍然是限定在碰撞直接造成的财产损失之内。对于直接损失的理解,笔者认为应包括为避免财产损失的扩大而采取措施相继发生的损失,^[9]如碰撞后救助危险中的船舶的救助报酬,但仍然是限定在救助财产的范围,而不是救助环境。因此,碰撞造成的污染损害中,只有油类本身的灭失或损害属于碰撞法律调整的范围,换言之,只有散装货油或者燃油的所有人有权依据碰撞法向非漏油船主张碰撞损害赔偿^①。环境损害(包括利润损失)的受害人以及支付了预防措施费用的债权人均无权向非漏油方提起油污损害之诉。

2. 以碰撞损害为由向非漏油方提起侵权之诉的限制条件

散装货油或燃油所有人以碰撞损害为由向非漏油方提起的侵权之诉并非是无条件的,其限制条件是《碰撞公约》第10条的规定,即“本公约的规定不得以任何方式影响各国现行的有关船舶所有人责任限制的法律”。如果影响了责任限制的法律,请求人依据碰撞公约提起的请求将受到限制。比如,情况一,因散装货油或燃油的所有人提起油类灭失或损害赔偿请求,使得非漏油船的限制性债权的总额超出了该船责任限制的限额,影响了其他限制性债权人的受偿数额,此时,便构成了公约第10条规定的“影响了船舶所有人责任限制的法律”,该请求将受到限制;情况二,由于散装货油或燃油损害从污染损害分离出来,使得原本超过 CLC 或者 BANKER 2001

责任限额的索赔总额变为不超过了,改变了油污责任限制赔偿数额,如果是散装货油损害,油污基金二次补偿也不需要了,影响了 CLC 责任限制的法律,该请求也将受到限制;当然,还可能存在着第三种情况,即散装货油或者燃油损害从污染损害中分离出去后,既影响了 LLMC,也影响了 CLC,是上述两种情况的结合。

总之,环境损害和预防费用均不属于船舶碰撞的损害赔偿范围,非漏油船即使是油轮也不会承担超出碰撞损害赔偿范围的污染损害责任。只有散装货油或燃油的所有人可以依据碰撞法律关系向非漏油船提起碰撞损害赔偿请求,并以不影响任何一方的责任限制为条件。

(三)油污受害方满足什么条件可适用国内一般法

CLC 作为调整船舶污染海洋环境的特别法,全面系统地构建了船舶污染海洋环境的民事法律制度,与原则性规定的海洋环境一般法相比较,几乎不存在特别法没有规定而适用一般法的空间。只有 CLC 或 BUNKER 2001 不适用或不予调整的情形,方有适用一般法的可能。具体情况包括:(1)油污法律关系中所依据的 CLC 或 BUNKER 2001 没有规定;(2)根据公约的规定,漏油船船舶所有人免责;(3)油污损害索赔超出漏油船船舶所有人责任限制和基金补偿,且没有其他可适用的索赔渠道;(4)漏油船船舶所有人故意不履行其支付义务;(5)超过油污时效期间。^[10]

例如,第一种情形,船舶溢出的油类并非 CLC 规定的油类或燃油,此时公约不予调整,受害人可以依照其他公约(如 HNS 1996)或国内法(海洋微塑料污染相关法律)进行索赔。^[11]第二种情形,根据公约,如果漏油完全是由于船舶所有人免责的情形造成的,受害人可以以碰撞或其他侵权为由向侵权方进行索赔。第三种情形,受害人向漏油方索赔,但是未能得到足额受偿,则他对碰撞造成的散装货油或燃油的损失未得到满足的部分,可以再向碰撞方以船舶碰撞为由进行索赔。此时,碰撞船舶承担的是比例过失责任。第四种情形,油污受害人因漏油方的原因导致权利无法行使,只能依碰撞法或一般法向第三人直接起诉。第五种情形,受害人因自己的原因丧失油污索赔的胜诉权,只能退而求其次,以碰

^① 一般情况下,由于严格责任和油污责任限额较高,散装货油的所有人不会放弃对漏油方的诉讼请求而去起诉责任限额较低的碰撞方。但理论上和特殊条件下是存在这种情况的。

撞法或者一般法向第三人索赔。总之,污染损害的责任主体首先是漏油船舶所有人,在该所有人免责或者油污法律不适用时,方可寻求其他救济途径^①。

CLC 第3条第1款规定了漏油船舶所有人是公约下油污责任的唯一承担者,公约第3条第4款规定了油污受害方“不得向船舶所有人提出本公约规定外的污染损害赔偿请求。根据本公约或其他规定,不得向船舶所有人的受雇人或代理人提出污染损害赔偿请求”。结合这两款来看,公约既不允许油污受害人向船舶所有人提出公约外的一般法之诉,也不允许油污受害人向第三方提起公约内的油污损害赔偿之诉,这是在公约制定过程中一再强调的要点。亦即,除漏油船舶所有人免责原因外,漏油船舶所有人是唯一的责任主体,非漏油船再不可能成为油污法下的责任主体,只能是碰撞或其他法律关系的主体。

需要说明的是,漏油方和非漏油方之间是碰撞法律关系,《海商法》中的碰撞法规定作为特别法,优先于一般法《民法典》适用。在互有过失的碰撞案件中,碰撞双方对第三方的责任是过失比例责任,不是连带责任。因此,不适用《民法典》第178条第3款规定的连带责任,也不能适用《民法典》第1233条规定的“因第三人的过错污染环境、破坏生态的,被侵权人可以向侵权人请求赔偿,也可以向第三人请求赔偿。侵权人赔偿后,有权向第三人追偿”,这里的被侵权人请求赔偿的损害明显都是指同一性质的污染环境、破坏生态的损害,而油污损害和碰撞损失的性质和内涵是不相同的,不具连带责任的基础。CLC 已明确规定第三方的过失并不免除漏油方的责任,只有第三方的故意才免除漏油方的责任,自然就再无适用一般法——《民法典》中环境侵权连带责任的空间^②。

CLC 第3条第5款规定:“本公约的任何规定不得影响船舶所有人向第三者追偿的权利”。“追偿”在公约中用的英文是“recourse”一词,笔者认为,这里的追偿指的是代位追偿,该追偿权应以污染受害人对第三人的享有的权利为限,不同于因连带责任或连带债务产生的追偿。在油污损害和碰撞法律关系中,漏油船与非漏油船之间,既不存在油污损害

的连带责任,也不存在碰撞财产损害的连带责任。准确地说,这种追偿是 CLC 规定漏油船舶所有人替碰撞方偿还碰撞侵权债务后的代位求偿权。这在《1971 年设立国际油污损害赔偿基金公约》第9条第1款上得到印证,该款规定:“对于本基金按照本公约第4条第1款为油污损害赔偿的任何数额,本基金可通过代位(subrogation)取得受偿人按照责任公约享有的针对船舶所有人或其担保人的权利。”据此,如果油污船舶所有人(往往是基金)赔偿了油污损害以后,其向碰撞方代位求偿时,其追偿范围当然仅限于碰撞方需要承担的碰撞损失而非油污损害。

有观点认为,CLC 和 BUNKER 2001 只规定了漏油方的赔偿责任,但不能由此反向推断其他任何人不应负责,该条款并无排除其他责任人的含义,因此,留有适用国内法的空间^③。这个结论是对一般规定与特别规定关系的误用。因为任何一个国际公约或者国内法都有明确而严格的适用范围。就 CLC 和 BUNKER 2001 而言,其调整范围限定在污染加害方和污染受害方之间的权利义务关系,如果第三方与油污法律关系没有任何牵连的话,本就不应该“规定第三人的油污责任”,换言之,第三人的油污责任应该由调整该人的法律去规定,而不是由油污法律来调整,如同足球运动规则不调整篮球运动员的行为一样。作为非漏油一方的船舶碰撞责任人,其承担的是碰撞责任,不是油污责任,也就是说,碰撞的法律规定不是作为一般法的海洋环境污染法的特别法而存在,不适用特别法没有规定适用一般法原则。

综上所述,CLC 是调整漏油方与污染受害方平等主体之间权利义务关系的特别法,CLC 不会也不应该调整与油污法律关系无涉的第三人的责任,漏油方的赔偿责任事项在 CLC 中已有明确规定,不存在适用碰撞法和国内一般法的空间。只有油污法和碰撞法均不适用的情况下,方有适用国内一般法的空间。

四、结语

“谁漏油谁赔偿原则”是船舶污染损害赔偿的基本原则,整个油污法律制度的构建都是围绕这一基本原则设计的,以达到保护海洋环境和保护油污受害方的目的。在油污法律关系存续期间,这一

^① 油污受害人选择放弃油污索赔的权利只索赔船舶碰撞的损失是行不通的:一是清污等间接损失在船舶碰撞法下不予赔偿;二是油污受害人众多,包括清污方、养殖受害人等,要求其一致放弃油污损害索赔不现实。

^② 参见最高人民法院(2018)最高法民再368号民事判决书。

^③ 参见最高人民法院(2018)最高法民再368号民事判决书第39页。

原则优先适用^①。

油污受害方的诉讼请求可能同时涉及两个海上侵权民事法律关系:或者是船舶油污法律关系和船舶碰撞法律关系,或者是船舶油污法律关系和一般环境侵权法律关系。根据相关国际公约或者国内法的规定,在涉及责任限制时,油污法律应该优先适用,油污法律不予调整,属船舶碰撞法调整的,碰撞法优先于一般法适用,船舶油污法和船舶碰撞法都不适用的,方有适用一般法的空间。

船舶碰撞事故造成一船漏油,污染损害包括油类本身的灭失或损害、环境损害(含利润损失)和预防措施费用。根据《碰撞公约》的规定,只有油类灭失或损害的所有人有权依据《碰撞公约》对非漏油船主张损害赔偿请求,环境损害和预防措施费用因

不属船舶碰撞赔偿范围,其受害人或债权人均无权对非漏油船主张损害赔偿请求。

BUNKER 2001 与 CLC 比较,除 BUNKER 2001 没有独立限额和二次基金补偿以及船舶所有人的主体范围有所不同外,其他有关油污民事责任的规定与 CLC 是一致的。

漏油船向非漏油船的碰撞方行使代位求偿权时,其代位的权限应以油污受害方对该第三方享有的船舶碰撞法上的权利为限,即油污受害方对非漏油的碰撞第三方享有的权利,是索赔碰撞造成的船上的财产灭失和损害(或者依据司法解释不限于船上的财产灭失和损害),不包括对环境损害(含利润损失)和预防措施费用损失的索赔,不加区别地令非漏油船承担油污赔偿责任是不妥的。

参考文献:

- [1] BERLINGIERI F. International maritime conventions (Volume 3): protection of the marine environment [M]. London: Informa Law Press, 2015: 230.
- [2] ABECASSIS D W, JARASHOW R L. Oil pollution from ships: international, United Kingdom and United States law and practice [M]. 2nd ed. London: Stevens & Sons Press, 1985: 200-201.
- [3] RUE C D L, ANDERSON C B. Shipping and the environment: law and practice [M]. 2nd ed. London: Informa Law Press, 2009.
- [4] 司玉琢. 海商法专论 [M]. 4 版. 北京: 中国人民大学出版社, 2018: 270.
- [5] 李莹莹. 海洋生态侵权诉讼若干问题 [J]. 中国海商法研究, 2019, 30(3): 15-17.
- [6] RUE C M D L. Liability for damage to the marine environment [M]. London: Lloyd's London Press, 1993: 119.
- [7] BROUSSARD S J. *The Oil Pollution Act of 1990: an oil slick over Ronins Dry Dock* [J]. Loyola Maritime Law Journal, 2010, 8(1): 172.
- [8] JACKSON D C. Enforcement of maritime claims [M]. 4th ed. London: Lloyd's London Press, 2005: 613.
- [9] 司玉琢, 吴兆麟. 船舶碰撞法 [M]. 2 版. 大连: 大连海事大学出版社, 1995: 112.
- [10] TETTENBORN A, KIMBELL J. Marsden and Gault on collisions at sea [M]. 15th ed. London: Sweet & Maxwell, 2021: 370.
- [11] 张相君, 魏寒冰. 海洋微塑料的国际法和国内法协同规制路径 [J]. 中国海商法研究, 2021, 32(2): 93-95.

^① 碰撞致燃油污染损害,适用 BUNKER 2001 时,与适用 CLC 的重要不同是,BUNKER 2001 没有自己的独立限额,油污受害方提出油污损害赔偿时,同一事故如有其他财产损失,如船舶、货物等损失,油污损害索赔要与其他财产索赔共享一个限额,如果没有海事赔偿责任限制的国际公约或者国内法适用的话,燃油污染的责任主体的责任限制有可能落空,承担无限责任。除此之外,BUNKER 2001 与 CLC 在处理油污受害方与油污受害方的权利义务方面没有本质的区别。