



北京航空航天大学
B E I H A N G U N I V E R S I T Y

冯如杯创意大赛

海洋油污事故环境损害赔偿范围的研究

院（系）名称	法学院
专业名称	法学
学生姓名	张春莹
指导教师	梁文婷

2012 年 3 月



海洋油污事故环境损害赔偿范围的研究

摘要：2011年6月中旬，中海油在渤海湾的蓬莱19-3油田发生重大溢油事故。海洋油污事故再一次引发全社会的强烈关注。随着石油开采日益走向海洋以及石油贸易的日益发达，海洋油污事故也呈现多发的趋势。而每一次油污事故对海洋生态环境、沿海渔业等方面都会造成巨大的损害。在油污事故发生后，如何确定相关损害赔偿的范围成为每一次事故处理的关键。本文意在海洋油污环境损害的相关概念进行学理分析，对国际公约和国外立法经验进行比较和梳理，最终为我国海洋油污事故环境损害赔偿的合理范围提出自己的建议。

Abstraction: In June, 2011, a serious oil leak accident of two oil drilling platforms which are in the charge of CNOOC (China National Offshore Oil Corporation) happened in Bohai Bay. This event quickly aroused attention from all circles of the society. With more offshore oil explorations and marine petroleum trades, there are great odds of oil pollution, which is followed with serious damage for the marine ecosystem as well as coastal fisheries. As a result, how to assess the scope of compensation for marine environmental damage caused by oil pollution becomes the vital task in the disposal. This essay mainly contains the analysis of some relevant concepts around the theme, as well as the comparisons between international conventions and legal references, aiming at providing some constructive suggestion.

关键词：海洋油污 环境损害 赔偿范围 《1969年国际油污损害民事责任公约》 美国《1990年油污法》



目录

目录.....	II
引言.....	1
第一章 海洋油污事故环境损害赔偿范围研究的背景及意义.....	1
1.1 问题的提出.....	1
1.2 选题的背景及意义.....	2
1.2.1 选题的背景.....	2
1.2.2 选题的意义.....	3
第二章 我国海洋油污事故环境损害赔偿范围内涵的相关学理分析.....	4
2.1 海洋油污事故的含义.....	4
2.2 海洋环境损害含义的探究.....	5
2.2.1 海洋环境的概念.....	5
2.2.2 环境损害的概念.....	5
第三章 国际公约及国外立法关于海洋油污事故环境损害赔偿范围的启示.....	6
3.1 《1969 年国际油污损害民事责任公约》	7
3.1.1 《69 公约》产生的背景	7
3.1.2 《69 公约》框架内的赔偿范围	7
3.2 美国《1990 年油污法》	8
3.2.1 美国《1990 年油污法》的立法背景	8
3.2.2 美国《油污法》框架内的油污事故赔偿范围	9
3.3 《69 公约》与美国《油污法》赔偿范围的对比	9
第四章 结论.....	11
[参考文献].....	12



引言

在当今世界，石油依然是各国眼中最为重要的战略储备资源，而随着石油的勘探开采逐渐从陆地转向海洋，以及海洋石油运输贸易的日渐增多，海洋生态环境正面临着巨大的威胁。近些年来，海洋油污事故频发，海洋环境污染日益加剧。从 2010 年美国的墨西哥湾漏油事故，到去年中旬我国中海油渤海湾漏油事故，再到今年 3 月 19 日新加坡籍运油货轮搁浅我国福建海域，油污事故从未从人们的视野中消失。在每一次油污事故的处理过程中，对事故造成的损害进行赔偿无疑成为整个事故处理的重中之重，其中，如何确定损害赔偿的范围更是成为平衡各方利益、最大限度消除事故影响的关键所在。

第一章 海洋油污事故环境损害赔偿范围研究的背景及意义

1.1 问题的提出

与频繁发生的油污事故给我国生态环境和经济带来巨大损失相对应的是我国相关立法的缺失。目前在油污事故环境损害赔偿范围的问题上，我国虽然有《中华人民共和国环境保护法》、《中华人民共和国海洋环境保护法》等法律文件的相关规定，但多为原则性规定，非常零散，缺乏明确性。由于相关立法不完善，在油污事故处理的环境损害赔偿方面经常会遇到很多困难和矛盾。这一点也在今年中海油渤海湾油污事故的处理中暴露的十分明显。

2011 年 6 月，中海油渤海湾蓬莱 19-3 油田 B、C 两个钻井平台在作业期间发生溢油事故。根据国家海洋局发布的数据资料显示，周围海域 840 平方公里的 1 类水质海水下降到了劣 4 类。7 月 12 日康菲公司也对外坦白“截至当时，矿物油油基泥浆溢出总量增加到 400 立方米，约 2500 桶。溢油量已达 3217 桶。”受此次渤海湾溢油的影响，我国渤海湾的环境状况严重恶化，沿海渔业遭受了重大影响。今年 1 月 25 日中国农业部发布消息：康菲公司出资 10 亿元人民币，用于解决河北、辽宁省部分区县养殖生物和渤海天然渔业资源损害赔偿和补偿问题；康菲公司和中国海油从其所承诺启动的海洋环境与生态保护基金中，分别列支 1 亿元和 2.5 亿元人民币，用于天然渔业资源修复和养护、渔业资源环境调查监测评估和科研等方面工作。这一赔偿金的赔偿范围是怎样确定的，以及应当依据怎样的标准确定成为一个关键的问题，处理不好便会引发众多矛盾。例如在补偿渔业损失的问题上，受损渔民的范围是如何确定的；渔民遭受的直接损失是如何测定的；为什么最后只有辽宁和河北两地的渔民在受偿之列，事故发生地的山东渔民却不在其中？种种疑问全都将问题矛头指向赔偿范围的确定上。



我国相关立法缺失的情况下，在国际上，相关国际条约及其他国家立法中，关于海洋油污事故环境损害赔偿范围的规定却有很多可供参考、研究的地方。早在 1967 “托利·堪庸” 号事故发生后，国际上便于 1969 首次订立了关于油污事故处理的《1969 年国际油污损害民事责任公约》（中国也加入其中）。美国也在 1989 年 3 月 24 日埃克森石油公司 “瓦尔迪兹” 号事故后于 1990 年通过了专门的《1990 年油污法》。因此，在目前我国国内立法规定不完善，国际立法经验资源丰富的情况下，对我国海洋油污事故环境损害赔偿范围加以探究具有必要性和可行性。

1.2 选题的背景及意义

1.2.1 选题的背景

随着石油的勘探开采日益走向海洋，石油货运贸易往来日益密切，大型的石油公司跨国合作日益增多，世界范围内溢油事故的发生也呈现多发的态势。每一次的重大溢油事故都会引起世界范围内的强烈关注。就国内情况来说，根据国家海洋局此前的统计，中国沿海地区平局每四天发生一起溢油事故，而最新的国家海洋局《2010 年中国海洋环境状况公报》则显示，在 1998-2008 年的十年间，中国沿海发生船舶溢油事故 733 起，溢油总量达 11,749 吨。海洋油污事故的频发已成为一个不争的事实。首先通过表格对近些年来国内外发生的重大海洋油污事故进行一个梳理。

表 一 国内 2002-2012 年间重大海洋油污事故

时间	事件
2011 年 6 月	渤海湾中海油与康菲公司的合作项目 “蓬莱 19-3” B、C 平台发生重大溢油事故。截至 7 月 5 日，溢油事故已使周围海域 840 平方公里的 1 类水质海水目前下降到了劣 4 类。
2010 年 7 月	中国海洋石油总公司位于大连新港码头的一储油罐输油管线发生起火爆炸事故，造成附近海域上百平方公里海面污染。
2009 年 9 月	中国海洋石油公司旗下海南福山油田输送油管发生渗漏，一个月内发生两次漏油事故，对附近的一个小水库造成污染，还对当地一个村庄的 200 亩水田造成了污染。
2007 年 5 月	圣文森特籍 “金盛” 轮和韩国籍 “金玫瑰” 轮船在烟台海域碰撞溢油事故。此次溢油事故对海洋生态造成的损害 898.1644 万元，对天然渔业资源造成的损害 722.32 万元。
2006 年 2 月	胜利油田分公司发生海底输油管道溢油事故及海上油田盗油原油泄露事故。导致约 300 平方公里的海域污染面积污染。
2002 年 11 月	马耳他籍油轮 “塔斯曼” 海轮与中国大连 “顺凯一号” 轮在天津大沽锚地东部海域碰撞原油泄漏事故。泄漏原油污染了天津海域和部分唐山海域。该案例为中国首例海洋主管部门提起的海洋生态损害赔偿案件。



表 二 近 20 年国外重大油污事故

时间	事件
2010 年 4 月	美国墨西哥湾漏油事故：英国石油公司在美国墨西哥湾租用的钻井平台“深水地平线”发生爆炸，导致大面积溢油。
2007 年 11 月	装载 4700 吨重油的俄罗斯油轮“伏尔加石油 139”号在刻赤海峡遭遇狂风，解体沉没，3000 多吨重油泄漏，致出事海域遭严重污染。
2002 年 11 月	装载着 7.7 万吨燃油的巴哈马籍油轮“威望”号在西班牙海域沉没，约 6 万吨燃油随船体沉入海底。
1999 年 12 月	马耳他籍油轮“埃里卡”号发生断裂事故，泄漏 1 万多吨重油，沿海 400 公里区域受到污染。法国西海岸被 300 万加仑石油污染，20 多万只海鸟死亡，当地渔业资源遭到致命打击。
1996 年 2 月	利比里亚油轮“海洋女王”号在威尔士海岸搁浅。14.7 万吨原油泄漏，致死超过 2.5 万只水鸟
1993 年 6 月	“布里尔”号搁浅在苏格兰东北的设特兰群岛海域，泄漏了 2600 万加仑石油。
1992 年 12 月	希腊油轮“爱琴海”号在西班牙西北海岸搁浅，至少 6 万多吨原油泄漏，污染加利西亚沿岸 200 公里区域。
1991 年 1 月	伊拉克军队撤出科威特前点燃科威特境内油井，多达 100 万吨石油泄漏，污染沙特阿拉伯西北部沿海 500 公里区域。
1989 年 3 月	美国埃克森公司“埃克森·阿尔迪兹”号在阿拉斯加威廉王子岛海岸触礁搁浅泄漏 5 万吨原油，8600 公里海岸线受污染，30 万只海鸟和 5000 多头海獭、海豹死亡，当地鲑鱼和鲱鱼近于灭绝，数十家企业破产或濒临倒闭。

通过对近些年国内外重大油污事故的概况及损害的整理，我们发现海洋油污事故已成为全世界必须共同面对的问题。每一次油污事故的背后，都有大量的事故处理工作等待人们进行，而作为重中之重的赔偿工作更成为人们关注的焦点。在国内外重大油污事故对生态环境及经济生活带来巨大的损害的背景下，如何确定事故环境损害赔偿应当涵盖的范围，对事故造成的危害结果进行最大限度的救济具有十分重要的意义。

1.2.2 选题的意义

（一）学理意义

首先，在对海洋油污事故环境损害赔偿范围的探究过程中可以对我国现有立法使用的一些易混淆概念进行更为清晰的含义辨析。如海洋环境损害的概念，海洋环境、海洋生态、海洋资源的概念等。这些词义的明晰也有利于对海洋油污事故损害的范围进行科学的推究。

其次，对海洋油污事故环境损害赔偿范围的探究有利于突破我国《民法通则》、《海洋环境保护法》等现有法律对受损方救济不足的现状，较好地补充完善我国



环境损害救济机制。

最后，从长远发展的角度来看，我国目前虽尚未建立起完备的油污损害赔偿机制，但损害赔偿作为其中重要的实体组成部分，对于这一环节的研究无疑对于我国未来建立较为完备的海洋油污损害赔偿机制具有重要意义。

（二）实践意义

法律明确规定的缺失，使得海洋油污事故的环境损害赔偿范围在众多司法案例中存在不一致的地方，这也使得司法人员在办案过程中面临很大的困惑。对赔偿范围进行合理的推究，无疑有利于最大限度地对原告的利益进行补偿，同时也有益于司法行为的统一。

同时，从国家利益的角度讲，海洋环境资源不同于个人的财产权利，它是人类及子孙后代共同享有的资源。明确赔偿范围，不仅有利于海洋生态环境在事故发生后能够得到最大的恢复，而且有利于人类与海洋环境之间长久、和谐的相处。

第二章 我国海洋油污事故环境损害赔偿范围内涵的相关学理分析

要想对海洋油污事故环境损害的赔偿范围进行探究，首先需要对海洋油污事故及海洋环境损害的概念有一个明确的认识。海洋油污事故具体是指什么？会对环境造成怎样的损害？海洋环境的损害应当包括哪些部分？理解海洋油污事故和海洋环境损害的概念无疑有利于我们解决这些问题，进而从学理上界定损害赔偿究竟应当包括哪些范围。

2.1 海洋油污事故的含义

海洋油污事故即海洋石油污染造成的事故。海洋石油污染按石油输入类型，可分为突发性输入和慢性长期输入。突发性输入包括油轮事故和海上石油开采的泄漏与井喷事故。而慢性长期输入则有港口和船舶的作业含油污水排放、天然海底渗漏、含油沉积岩遭侵蚀后渗出、工业民用废水排放、含油废气沉降等。^[1]近些年来，海洋石油勘探开发和船舶运输过程中造成的原油泄漏无疑成为引起事故的两类最为重要的源头。

油污事故的发生一方面对于生态环境会造成巨大损害，如油膜覆盖于海面阻断氧气二氧化碳等气体的交换；影响海洋植物的光合作用；消耗海水中的溶解氧；毒化作用和破坏滨海湿地等。另一方面也会带来对渔业旅游业的打击：由于石油污染抑制光合作用，降低溶解氧含量，破坏生物生理机能，必然导致海洋渔业资源的衰退；同时海洋石油极易贴岸，玷污海滩等极具吸引力的海滨娱乐场所，从而影响旅游资源的质量。海洋油污事故带来的生态和经济损害是显而易见的。



2.2 海洋环境损害含义的探究

目前,我国的法律文献中尚无对此概念的明确定义。但从字面上讲,海洋环境损害的定义应当建立在对海洋环境以及环境损害这两个概念理解的基础上。有了对这两个概念的理解,给海洋环境损害下定义就会更加容易一些。

2.2.1 海洋环境的概念

我国《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》)使用了“海洋环境”“海洋生态”“海洋资源”等概念,却均未加以定义。那么,海洋环境与海洋生态、海洋资源三者之间是否可以替代,这三个概念之间究竟有什么样的关系呢?我们需要首先进行一番探究。

《中华人民共和国海洋环境保护法释义》一书中对“海洋环境”的定义是:地球上连成一片的海和洋的总水域,包括海水、溶解和悬浮于水中的物质、海底沉积物和生活于海洋中的生物。海洋是资源的宝库,在海洋中蕴藏着丰富的生物资源、化学资源、矿产资源、动力资源和水资源。[2]从这一定义来看,海洋环境是一个含义最为广泛的概念,侧重于整体。海洋资源是海洋环境的组成部分,侧重于部分。海洋生态是与海洋环境紧密相连的,它指海洋生物生存和发展的环境,同样也是海洋环境中的一部分。因此,海洋环境与海洋资源、海洋生态之间应该是整体与部分的关系。海洋资源侧重于强调经济属性,而海洋生态则是更强调自然属性,两者均是海洋环境的重要组成部分。

2.2.2 环境损害的概念

同样对于什么是环境损害,我国现有的立法文献中均没有明确的解释。但我国有学者分析,从字面来看,环境损害可作“对环境的损害”以及“经由环境的损害”两种解释。其中前者即人类活动使环境遭受的不利影响,表面上看损害的对象是环境,实质上由于人在环境中的地位及与环境的密切关系,“对环境的损害”也是对人的损害,只是未必表现为人的直接损害,而是间接的不利益或者公共利益的损失;后者即由于环境问题而带给人类的损害。对环境的损害,需要考虑到其损害后果的公共性。由于环境“就其本身固有的属性来说,为了公众的利益应委托于公共机关来维持、管理,是典型的公共物品”。因此对环境的损害实质上就是对公共利益的侵犯,赔偿权利人应由公共利益的代表者来充任,一般应当是政府或者一定范围内的公众集体。[3]

了解了海洋环境和环境损害的概念,再回到海洋环境损害的概念。我国有些学者认为,海洋环境损害的定义应反映出三个方面的主要内容:第一,什么是受法律保护的海洋环境;第二,哪些损失属于海洋环境损害;第二,哪些海洋环境损害可以赔偿。并基于此对海洋环境损害做出如下定义:

海洋环境损害,是指直接或者间接地把物质或者能量引入海洋,造成的人身伤亡和财产损害以外的海洋生物、海洋资源、海水使用质量等的灭失或损害,以



及妨害捕鱼和海上其他合法活动的损害。除因环境损害造成的利润损失外，赔偿限于已经或者将要采取的合理恢复措施的费用。[4]

值得注意的是，我国《海洋环境保护法》第 95 条第一款对“海洋环境污染损害”进行了明确的规定：

“本法中下列用语的含义是：

(一)海洋环境污染损害，是指直接或者间接地把物质或者能量引入海洋环境，产生损害海洋生物资源、危害人体健康、妨害渔业和海上其他合法活动、损害海水使用素质和减损环境质量等有害影响。”

在相关学者意见的基础上，笔者认为：基于海洋环境、海洋资源、海洋生态三个概念之间的关系，海洋自然资源损害与海洋生态系统损害无疑应当成为海洋环境损害的组成部分。并且相较于“海洋环境污染损害”，海洋环境损害应当是一个范围更大的概念，因为对环境的损害不绝不单单体现在对即刻环境造成的污染损害，还应当考虑到补救措施、预防措施及对未来环境造成的损害。因此，为恢复环境本来面貌以及应对环境未来有可能产生的问题而采取的投入也应当认定为海洋环境损害的赔偿范围中，标准应当是“将要采取的合理恢复措施的费用”。

第三章 国际公约及国外立法关于海洋油污事故环境损害赔偿

偿范围的启示

从 1967 年的“托利·堪庸”号事故到 2010 年美国墨西哥湾发生严重的漏油事故，一起起重大的海洋油污事故推动着世界各国不断完善事故处理机制的步伐。在这一过程中，随着国际公约的缔结及各国相关立法活动的展开，我们也可以从中见证海洋油污事故环境损害赔偿范围的发展变化。

目前国际上有关海洋油污事故的法律文件主要有《1969 年国际油污损害民事责任公约》（以下简称《69 公约》）、《国际油污损害赔偿基金公约》、《联合国海洋法公约》、《国际海事委员会油污损害指南》、《国际海上运输有害有毒物质的责任和损害赔偿公约》、《船舶燃油污染损害民事责任国际公约》。而在这些国际公约及国际海事组织的相关指导规范中，《69 公约》继 1992 年修订后共有 96 缔约国生，自其效之日起成为实践中最具效力，发挥作用最大的国际公约。我国作为缔约国之一，在目前国内立法尚不完善的情况下，参考《69 公约》构建的海洋油污事故环境损害赔偿范围框架无疑具有重要意义。同时，随着时代的发展，许多国家也纷纷开展在油污事故领域的国家立法活动，美国作为对油污事故专门立法的国家中的代表，《1990 年油污法》（以下简称《油污法》）的颁布实施在美国建立起了较为完善的海洋油污事故处理机制，对最大限度减轻油污事故造成的损害起到重要作用。

《69 公约》和美国《油污法》对于海洋油污事故环境损害赔偿范围规定的相关变化既可以反映出随着时代发展，人们对于海洋油污事故处理的思考更为全面的趋势，同时对于弥补我国立法规定的缺陷也具有重要意义。但我国在构建自



己的海洋油污事故环境损害赔偿机制的过程中,对于损害赔偿范围的问题究竟应才这些立法文献中的哪些经验,则有待下文中比较得出。

3.1 《1969 年国际油污损害民事责任公约》

目前,国际上对于解决海洋油污事故相关问题最主要依据的是诞生于 1969 年的《国际油污损害民事责任公约》。其后,为了适应社会的发展,国际海事组织又三次对《69 公约》进行修正,通过了《69 公约》的 1976 年议定书、1984 年议定书和 1992 年议定书。其中《1992 年国际油污损害民事责任公约议定书》(以下简称《92 议定书》)于 1996 年 5 月 30 日生效,我国也是缔约国之一。

3.1.1 《69 公约》产生的背景

关于海洋油污事故的立法发展至今,每一项重要立法的出台,背后都有一个重大的海洋事故作为推动力。而《69 公约》的制订也源自这样的背景。世界上第一起造成重大油污损害的事件是“托利·堪庸”号事件。1967 年利比里亚籍油轮“托利·堪庸”在英吉利海峡触礁,船体断裂,船上载有 12 万吨原油,约 6 万吨泄露入海中,造成英国南海岸和法国北海岸和荷兰西海岸长达 300 多公里的海岸被严重污染。为了减少损害,英国皇家空军派飞机将船舶残骸炸沉,并使船上原油燃烧,以免造成更大的损害。该事件造成的损失巨大,而根据当时的法律,油污受害人根本不可能得到充分和合理的赔偿。该案通过协商最后以 300 万美元解决,受害人仅仅获得了非常小部分的赔偿。[5]该案向国际社会提出了如何保障油污受害人得到全部和充分的赔偿的问题。也正是在这次事故发生两年后,1969 年 11 月 29 日原政府间海事协商组织在布鲁塞尔召开的海上污染损害法律会议上通过了《69 公约》。

3.1.2 《69 公约》框架内的赔偿范围

《69 公约》的第一条第 6 款规定:“油污损害”是指由于船舶逸出或排放油类(不论这种逸出或排放发生在何处)后,在运油船舶本身以外因污染而产生的灭失损害,并包括预防措施的费用以及由于采取预防措施而造成的进一步灭失或损害。通过《69 公约》对油污损害范围的认定,我们可以从中推出油污事故的赔偿范围应当包括因污染产生的灭失损害、预防措施的费用、进一步预防措施的灭失和损害。之后的《92 议定书》又对这一款做出了一些修改,《92 议定书》的第一条第 6 款规定“污染损害”是指:

(a) 由于船舶泄漏或排放油类,而在船舶之外因污染而造成的损失和损害,不论这种泄漏或排放发生于何处,但是,对环境损害的赔偿,除这种损害所造成的盈利损失外,应限于已实际采取或行将采取的合理复原措施的费用;

(b) 预防措施的费用和因预防措施而造成的进一步损失或损害。

这一修改扩大了《69 公约》中规定的赔偿范围,增加了复原措施的费用,



虽然也同时对这一新增范围规定了“已实际采取或行将采取的合理的”原则。

另外值得注意的是，1994 年国际海事委员会通过的《油污损害指南》则对“污染损害”的范围作了较为完整的解释，将赔偿范围规定为两部分：一部分为“经济损失” (Economic Loss)，包括“必然经济损失” (Consequential Loss) 和“纯经济损失” (Pure Economic Loss)。“必然经济损失”是指索赔人因油类污染造成有形的则产灭失或者损害而遭受的资金损失；“纯经济损失”是指索赔人遭受的并非由于上述有形的则产灭失或者损害引起的资金损失，受害者主要分布在渔业及其相关产业、旅游及其相关产业，还有少量与港口和航运相关地产业。国际油污赔偿基金制定的《索赔手册》 (Fund Claims Manual) 也对赔偿范围作了细致的规定，可以接受的索赔有清洁费用和财产损失，必然经济损失和纯经济损失，以及环境资源的损失、咨询费用等。[6]

但是，上述《油污损害指南》和《索赔手册》两个文件不是国际公约，在实践中并不具备效力，仅可以看作相关组织及专家对损害范围进行的解释。总之，根据《69 公约》和其后《92 议定书》的规定，赔偿范围应当包括：因污染产生的灭失损害、复原措施的费用、预防措施的费用和因预防措施而造成的进一步损失或损害。

3.2 美国《1990 年油污法》

为了减少油污事故带来的巨大损害，世界各国纷纷通过加入国际公约或以国内立法的形式，建立油污损害赔偿机制。美国作为一个对于环境保护极为重视的国家也制定了专门关于油污事故的法律——《1990 年油污法》（以下简称《油污法》）。《油污法》对于油污事故发生后涉及的各种问题均进行了非常全面的考虑，其中关于损害赔偿所涉及范围的规定，对我国也极具借鉴意义。

3.2.1 美国《1990 年油污法》的立法背景

美国没有加入《1969 年民事责任公约》，但在 1989 年“瓦尔迪兹”号事故发生后，美国制定了《油污法》，建立起了自己的油污损害赔偿机制。

1989 年 3 月 24 日，美国埃克森石油公司的“VAIDEX”号油轮在阿拉斯加威廉王子海湾搁浅，造成了迄今美国历史上最大的一次溢油污染事故，溢出原油 38 160 立方米以上，溢油面积近 8 000 平方公里，污染了 1 609 公里长的海岸线，埃克森公司除了负担 20 亿美元的油污清除费用之外，还被提出 7 亿美元这一前所未有的高额赔偿诉讼。该事故后，又在加州发生了“AMERICAN TRADER”油污事故，在墨西哥湾发生了“MEGA BORG”轮爆炸起火事故，在纽约湾也发生了几起油污事故。这一系列的事故在美国引起强烈反应，公众强烈要求采取溢油应急对策。经过美国参、众两院的反复讨论，于 1989 年 7 月 26 日通过了美国《1990 年油污法》。在环境保护主义者的强大压力下，仅仅在“VAIDEX”号事故十几个月后，美国众、参两院便通过了《1990 年油污法》并由布什总统于 1990 年 8 月 18 日签署而成为美国法律。



3.2.2 美国《油污法》框架内的油污事故赔偿范围

美国油污法对于油污事故损害赔偿范围的规定可以说非常完整和广泛。根据美国《1990 年油污法》(OIL POLLUTION ACT OF 1990) Sec. 1002 (a) (b) 中的规定, 赔偿范围主要包括两大部分, 即清污费用和油污损害费用。清污费用应当包括发生排油后引起的清污费用和在存在重大排油威胁的情况下, 防止、减少或减轻油污染的费用。而关于油污损害的内容更是详细地规定了六个方面:

(1) 因自然资源的毁坏、破坏、损失或失去其用途而遭受的损害, 包括评估损害的合理费用。对这种损害的索赔可以由联邦、州、印第安部落或外国受托管理人提出。这里所谓的“自然资源”, 包括为美国(包括专属经济区的资源)、任何州或地方政府或印第安部落、或任何外国政府所拥有、管理、托管、拥有或控制的陆地、鱼类、野生物、生物、空气、水、地下水、饮用水供应和其它此类资源[7]。

(2) 因不动产或个人财产的毁坏或其破坏引起的经济损失而遭受的损害, 由拥有或租用该财产的索赔人受偿。

(3) 因损失自然资源的生活用途而遭受的损害, 由使用被毁坏、破坏或损失的自然资源的索赔人受偿, 而不考虑该资源的所有权或管理。

(4) 相当于不动产、个人财产或自然资源的毁坏、破坏或损失造成的税收、使用费、租金、费收或净利润份额的净损失的损害, 可由美国、州或其政治分部受偿。

(5) 相当于不动产、个人财产或自然资源的毁坏、破坏或损失造成的利润损失或赢利能力的削弱的损害, 可由任何索赔人受偿。

(6) 清污活动期间或之后为提供排油引起的新增的或额外的公共服务(包括防火、安全或防止卫生危害)的净费用损害, 由州或州的政治分部受偿。

3.3 《69 公约》与美国《油污法》赔偿范围的对比

通过列举《69 公约》与《油污法》对赔偿范围的直接规定, 我们不难发现, 美国《油污法》所保障的赔偿范围更为全面和具体。同时, 这两份文献中对于适用范围的不同界定也影响着最终赔偿范围的大小。下面将通过表格的形式, 将这两份最具代表性法律文件中在影响最终赔偿范围大小方面的不同规定进行更为清晰的对比。

表 三 《69 公约》与美国《油污法》适用范围与赔偿范围的比较

		《69》公约	《油污法》
适用 范围	油类	是指任何持久性油类, 例如原油、燃油、重柴油和润滑油, 不论作为货物装运于船上, 或是作为这	任何形式的油类, 例如石油、燃油、油泥、废油等。不限于持久性油类。



		类船舶的燃料。	
	船舶	实际装运散装油类货物的任何类型的海洋船舶和海上船艇	任何有个人所有、使用或继承的船舶。
	油污法特别规定的范围		同样适用于货轮、海上设施、海岸设施、港口码头油污事故的损害。
赔偿范围	(1) 因污染产生的灭失损害 (2) 复原措施的费用 (3) 预防措施的费用 (4) 因预防措施而造成的进一步损失或损害		清污费用 Sec 1002 (b)(1): (A) 发生排油后引起的清污费用。 (B) 在存在重大排油威胁的情况下, 防止、减少或减轻油污染的费用。 油污损害费用 Sec 1002 (b)(2): (A) 因自然资源的毁坏、破坏、损失或失去其用途而遭受损害的赔偿费用。 (B) 因不动产或个人财产的毁坏或其破坏引起的经济损失而遭受损害的赔偿费用。 (C) 因损失自然资源的生活用途而遭受的损害赔偿费用。 (D) 相当于不动产、个人财产或自然资源的毁坏、破坏或损失造成的税收、使用费、租金、费收或净利润份额的净损失的损害赔偿费用。 (E) 相当于不动产、个人财产或自然资源的毁坏、破坏或损失造成的利润损失或赢利能力的削弱的损害赔偿费用。 (F) 清污活动期间或之后为提供排油引起的新增的或额外的公共服务(包括防火、安全或防止卫生危害)的净费用。

通过表格的罗列, 我们可以对比分析出美国《油污法》比《69 公约》在赔偿范围结果上更为全面的趋势:

在适用范围方面:

- (1) 《69 公约》所规定的油污事故中“油类”仅指持久性的油类。而美国《油污法》则针对任何形式的油类, 不限于持久性的油类。
- (2) 《69 公约》中的“船舶”仅仅针对油轮, 但美国《油污法》则针对任何船舶, 不限于油轮。
- (3) 《油污法》不限于油轮还适用于货轮、海上设施、海岸设施、港口码头。



对“油类”和“船舶”不同的定义以及将货轮、海上设施、海岸设施、港口码头纳入范围使得美国《油污法》能够更全面地涉及油污事故造成的损失。

而在具体的赔偿范围方面：

(1) 美国《油污法》(OIL POLLUTION ACT OF 1990) Sec 1002 (b) (1) 中，(A) 款规定的清污费用可等同于《69 公约》中的“复原费用”。

(2) 美国《油污法》(OIL POLLUTION ACT OF 1990) Sec 1002 (b) (1) 中，(B) 款规定的赔偿可等同于《69 公约》中的“预防措施和因预防措施而进一步产生的灭失的费用”。

(3) 美国《油污法》(OIL POLLUTION ACT OF 1990) Sec 1002 (b) (2) 中的 (A) (B) (C) 款规定的油污损害费用等同于《69 公约》中的“因污染产生的灭失损失”。

除此之外，美国《油污法》《69 公约》增加了以下项目的赔偿：

(1) 政府因油污事故而损失的相关税收。

(2) 依赖于海洋自然资源的相关产业因油污事故赢利能力削弱的损害赔偿。

(3) 预防费用除预防进一步的油污事故，还包括预防有可能因油污事故而产生的其他安全事故的费用，如法条列举的防火、安全及卫生危害。

通过这样的对《69 油污事故》和美国《油污法》的对比，我们不难看出，对于海洋油污事故环境损害赔偿范围，美国《油污法》的规定要全面的多，对于油污事故造成的环境损害的救济力度也大得多。不过《69 公约》作为国际公约，不得不考虑最后能否获得更多国家的接受，因而对赔偿范围采取了较为概括性的规定。但这同时也为相关缔约国在《69 公约》的基础上进一步作出具体规定留下了空间。在我国目前油污事故环境损害赔偿范围尚无明确规定的情况下，美国《油污法》的立法经验对于推进我国在此方面进行具体的制度设计无疑具有重要启示。

第四章 结论

我国目前没有如美国《1990 油污法》这样一部完整的专门关于油类污染的法律。从国内立法看，油污损害赔偿的法律适用主要是《中华人民共和国民法通则》、《中华人民共和国环境保护法》、《中华人民共和国水污染防治法》、《中华人民共和国海洋环境保护法》、等法律法规中的部分规定。但没有一部法律法规对于海洋油污事故环境损害的赔偿范围予以明确的规定。《中华人民共和国海洋环境保护法》第六十六条规定：

“国家完善并实施船舶油污损害民事赔偿责任制度；按照船舶油污损害赔偿 responsibility 由船东和货主共同承担风险的原则，建立船舶油污保险、油污损害赔偿基金制度。

实施船舶油污保险、油污损害赔偿基金制度的具体办法由国务院规定。”

由这一原则性规定可以推出，未来无论是国务院出台相关法规，还是由国家制定相关立法，建立海洋油污事故环境损害赔偿机制是大势所趋，而如何确定我



国海洋油污事故环境损害的赔偿范围也因此显得意义非凡。

在此情况下,笔者着重借鉴美国《油污法》的相关规定,拟出我国海洋油污事故环境损害的合理赔偿范围,以期待在油污事故发生后可以最大限度地补偿事故造成的环境损害,最大限度地修复海洋环境遭受的创伤,以最终实现我国的可持续发展。以下为拟定的损害赔偿范围的内容:

海洋油污环境损害赔偿范围应包括两部分,一是清污费用,二是油污环境损害的赔偿费用。具体来讲:

一、清污费用

(1) 清除海洋油污的费用。包括政府组织的清污及油污事故发生后,任何单位和个人应政府计划协调实施的清污行动的费用。

(2) 若封堵溢油面临重大困难,为减少、减轻海洋油污进一步扩大污染而采取的措施的费用。

二、油污环境损害赔偿费用

(1) 海洋资源及生态损害的费用:海洋水质环境损失及恢复费用、海洋沉积物损失及恢复费用、底栖生物、潮间带生物、微生物损失及恢复费用、浮游植物损失及恢复费用、浮游动物损失及恢复费用、海洋环境容量损失及恢复费用、海洋生态服务功能损失及恢复费用、相关研究、调查、评估所发生的费用。[8]

(2) 财产损失:由于对索赔人的动产或者不动产因油污事故毁坏引起的灭失和损害;由于采取清污行动或者预防措施而造成的进一步灭失或者损害。

(3) 依赖海洋资源的相关产业的损失:由于海洋自然资源被损害、毁坏或者灭失导致的依赖该自然资源为生的主体的损失,不考虑资源的所有权或者管理关系。

(4) 政府损失:由于不动产、动产或者自然资源损害、毁坏或者灭失所导致政府的税收、许可费、租金、费用或者净利润的损失。[9]

(5) 公共服务:在清除行动期间或者之后,为了预防或消除新增安全事故,如溢油导致新的火灾,因污染造成的卫生事故等,提供或者增加的额外的公共服务的费用。

[参考文献]

- [1]方曦、杨文.海洋石油污染研究现状及防治[J].环境科学与管理,2007,(3)
- [2]张皓若、卞耀武.中华人民共和国海洋环境保护法释义[J]北京:法律出版社,2000年.
- [3]刘长兴.环境损害的概念[A].2009年全国环境资源法学研讨会论文集[C],2009.8.3-6,昆明.
- [4]韩立新.船舶污染造成的海洋环境损害赔偿范围研究[J].中国海商法年刊,2006,(1).
- [5]韩潇、吴志毅.重温“托利·堪庸”案与《1969年国际油污损害民事责任公约》的诞生[J].法制与社会,2011,(4).
- [6]李伟芳.论我国海洋石油污染中环境损害的范围认定[J].政治与法律,2010,(12).
- [7]袁新林.美国《1990年油污法》评介[J].中国海商法年刊,1991,(6).
- [8]牟彩霞.船舶油污事故中海洋生态环境损害赔偿范围[J].珠江水运,2007,(1).
- [9]许光玉、周崇宇.海上油污损害赔偿制度的现状和立法建议.资料来源于中国涉外商事海事审判网:
<http://www.ccmt.org.cn/showexplore.php?id=214>,访问时间:2012年3月27日.