

专属经济区外籍船舶碰撞的海难救助和 油污损害责任问题

——交通运输部上海打捞局与普罗旺斯船东 2008-1 有限公司、法国达
飞轮船有限公司、罗克韦尔航运有限公司海难救助与船舶污染损害责任
纠纷案

郭中元* 俞世峰**

内容摘要：海难救助和防污清污之间呈现出“行为竞合，性质分立”之特点，对于兼具二者的应急措施，应依据其目的、船舶所面临的风险以及实际作业内容进行分析判断。互有过失的船舶碰撞导致油污损害赔偿的，非漏油船一方作为有过错第三人应按照其过错比例承担污染损害赔偿责任。

关键词：船舶碰撞 难救助 污损害赔偿

日前，交通运输部上海打捞局与普罗旺斯船东 2008-1 有限公司、法国达飞轮船有限公司、罗克韦尔航运有限公司海难救助与船舶污染损害责任纠纷一案于 2019 年 9 月 20 日在最高人民法院完成再审。后入选为“2019 年全国海事审判典型案例”。该案对海难救助与防污清污作业的区分、船舶碰撞中非漏油船一方的油污损害赔偿责任的承担等问题的裁判具有典型性和权威性，具有重要参考价值。本案法律关系复杂，本文择要述评。

一、案情与裁判

（一）案情

2013 年 3 月 19 日 0032 时，普罗旺斯船东 2008-1 有限公司（下称“普罗旺斯公司”）所有并由法国达飞轮船有限公司（下称“达飞公司”）经营的英国籍“达飞

本文为国家社科基金重大项目（16ZDA073）和海南省法学会重点课题（hnfx2018a14）的阶段性成果之一。

* 郭中元，海南省南海政策与法律研究中心研究人员，海南大学法学院国际法博士研究生，研究方向：海洋法、海商法。电子邮箱：guozhongyuan_chn@163.com。

** 俞世峰，海南大学法学院讲师，法学博士，研究方向：国际法、海商法。

©THE AUTHOR AND MARITIME LAW AND POLICY

佛罗里达”轮与罗克韦尔航运有限公司（下称“罗克韦尔公司”）所有的巴拿马籍“舟山”轮在长江口灯船东北约124海里的东海海域发生碰撞，致使“达飞佛罗里达”轮五号燃油舱严重破损，产生燃油泄漏。上海海事局事后调查评估认定上述泄漏燃油入海量共计约613.278吨。上海海事局、上海海上搜救中心自当日1200时起，先后协调、组织包括交通运输部上海打捞局（以下简称上海打捞局）在内的多家单位启动应急行动。为了防止“达飞佛罗里达”轮船体断裂沉没及便于应急处置工作的开展，上海海上搜救中心于3月21日约0430时组织“达飞佛罗里达”轮起锚往洋山港方向航行。在此过程中安排船舶沿途清污，初步实施了破损货舱内油污水过驳作业，后于24日1310时根据“边抢险、边清污、边移泊、边观察”方案组织该轮在六艘专业救助船、专业清污船的伴航下起锚，沿途救助船和清污船保持即时清污；途中在多个锚泊地进行油污水过驳、集装箱系固与卸载、破损处外翻钢板切割、灭火等作业；4月4日安全抵达舟山的船厂。经过17个昼夜的海空配合连续作业，载有6100余吨燃油的“达飞佛罗里达”轮避免了沉没断裂，中国海域也避免了灾难性污染事故的发生。¹

（二）控辩争议与裁判

上海打捞局申请再审称：上海打捞局对“达飞佛罗里达”轮实施的作业，属于国家主管机关控制的救助作业；如果上海打捞局的抽油行动属于防污清污措施，普罗旺斯公司、达飞公司应当对案涉防污清污费承担全部赔偿责任，罗克韦尔公司也应当按照50%的过错比例承担赔偿责任。对此，普罗旺斯公司、达飞公司辩称上海打捞局所从事的作业并不构成海难救助。罗克韦尔公司持同样的观点，此外还提出依据“谁漏油，谁负责”原则，罗克韦尔公司作为非漏油船舶所有人无须承担责任。最终，最高人民法院认定：上海打捞局“深潜号”轮、“联合正力”轮、“德泳”轮分别从事海难救助与防污清污作业；“舟山”轮没有漏油，但其因部分驾驶过失与“达飞佛罗里达”轮发生碰撞，导致“达飞佛罗里达”轮漏油造成污染，应当按照有关生效判决确定的50%过错比例承担污染损害赔偿赔偿责任。²

二、评析

（一）海难救助与防污清污作业的区别

引发对上海打捞局案涉应急行动定性争议的主要原因在于没能正确认识海难救助与防污清污作业的关系以及本案所呈现的“行为竞合，性质分立”之特点。海难救助，是指海上或在与海相通的可航水域对遇难的人员、船舶和其他财产进行援助、救助的行为。³通常情况下，海难救助是指对物救助。《1989年国际救助公约》第1条（a）规定“救助作业系指可航水域或其他任何水域中援救处于危险中的船

¹ 交通运输部上海打捞局、普罗旺斯船东2008-1有限公司申请扣押船舶再审民事判决书，最高人民法院民事判决书，（2018）最高法民再368号。

² 交通运输部上海打捞局、普罗旺斯船东2008-1有限公司申请扣押船舶再审民事判决书，最高人民法院民事判决书，（2018）最高法民再368号。

³ 张湘兰主编：《海商法》，武汉大学出版社2008年版，第231页。

船或任何其他财产的行为或活动”。然海难救助可包括对环境救助，鼓励保护海洋环境原则已成为现代海难救助法的基本原则之一。《1989年国际救助公约》序言指出“认识到及时有效的救助作业，对处于危险中的船舶和其他财产的安全以及对环境保护能起重大的作用”。该公约进一步在第14条规定了对救助人在防止或减轻了环境损害的特别补偿问题。第13条将“救助人在防止或减轻对环境损害方面的技能和努力”作为评定报酬的标准之一。可见，海难救助与采取和防止、减轻油污损害措施之间可以共存，在对海难采取的应急救援行动中，可能两者兼有。因此，认定某项海上应急行动究竟是海难救助抑或防污清污，需要结合作业的初始目的、船舶所面临的风险、实际作业内容等事实进行分析判断。中国《最高人民法院关于审理船舶油污损害赔偿纠纷案件若干问题的规定》第11条也规定了兼具海难救助和防污减污作业的费用问题。

本案所涉作业活动呈现出“行为竞合，性质分立”之特点。本案最高院纠正了一、二审法院“一刀切”的做法，对有关作业的目的、内容及所面临的危险进行主观观察和客观分析，从而对三艘参与轮的行为进行了准确定性。

首先，对作业初始目的的判断。最高院通过对比上海海上搜救中心分别向上海打捞局和鑫安公司发出的两份任务书，发现前者要求“派力量前往救助”，后者要求“前往现场清除污染”，从而认定向上海打捞局发出的表明了救助意图。虽然协调书性质有待认定，但从书证的证明性理论可知，前者的救助意图明确，且不受嗣后行为的影响。故该判定准确。

其次，对事故船舶所面临的风险的判定。尽管“达飞佛罗里达”轮船长发出的海事声明中没有发出求救信号及具体请求的记载。但最高院依据船东互保协会的验船师报告、中国船级社上海分社的报告、达飞公司提出避风申请的陈述等反映的客观情况断定“达飞佛罗里达”轮处于真实的危险之中。最高院通过客观、整体的分析准确的判定“达飞佛罗里达”轮直接且迫切危险而不是仅依据该轮船长发出的海事声明，具有合理性和科学性。需要指出的是，海难救助中所指的危险，并不要求是绝对的（absolute）或即刻发生的（immediate），只要是根据当时的具体情形，合理地预计该危险不可避免，即可以满足海难救助的要件。¹不需要实际或立即的遇险（distress）；只要有不幸（misfortune），就可能使船只在没有援助的情况下面临破坏风险。²因此，一、二审法院以该轮在碰撞后尚能自行从而判定无直接且迫切危险不仅与事实不符，也不符合海难救助中“危险”的要求。

最后，作业性质的判定。最高院通过对参与应急行为轮船的船体属性、具体作业内容以及各类作业所占比例进行逐层分析，从而准确区分了海难救助和清污减污作业，判定了作业的最终性质。应当说最高院引入的上述标准有利于此类案件性质的准确认定，客观上也简化了相关费用的计算。本案中，“深潜号”轮系11244总吨的特种用途船，船型为深潜水工作母船，有起重能力和饱和潜水系统。特别是该

¹ 胡正良主编：《海事法》，北京大学出版社2016年版，第116页。

² Aleka Mandaraka-Sheppard, *Modern Maritime Law, Third Edition, Vol. 2: Managing Risks And Liabilities*, Informa Law from Routledge, 2013, p.492.

轮并非专业清污船舶。此外,应急行动期间主要从事吊装物资及设备、潜水检查探摸、供应淡水、伴航、切割钢板等作业,同时也从事了吊装抽油设备并抽取油污、潜水清除作业中布放的绳索等作业,基于前一部分海难救助为其主要作业,而后一部分防污清污作业为海难救助中附带进行的辅助作业,特别是救助作业包括对环境的救助,最高院将“深潜号”轮的作业全部认定为海难救助。而案涉“联合正力”轮为3656总吨的工程船,在应急行动中主要从事的作业是吊装清污设备、堵漏钢板、抽油污水、清洗油污水舱,同时还包括吊装电焊机和补给、伴航、配合起吊落水集装箱、配合切割钢板等作业。尽管上海海上搜救中心在事发当日向上海打捞局发出搜救任务协调书要求其进行救助,但考虑到“联合正力”轮在应急行动中主要作业是防污清污,该轮其他作业基本上是配合施救,因此最高院以客观标准根据“联合正力”轮的实际作业内容,将该轮从事的案涉作业全部认定为防污清污。此外,鉴于“德泳”轮为“联合正力”轮、“深潜号”轮作业从事配合辅助工作,因此,最高院根据“联合正力”轮、“深潜号”轮作业的性质,分别认定其作业的性质为海难救助与防污清污。

(二) 非漏油船舶污染损害赔偿责任问题

两船或者多船互有过失碰撞致一船漏油造成油污损害的情形下,非漏油方应当承担何种民事责任,理论界和实务界一致存在争议。主要有非漏油方不承担赔偿责任、非漏油方按碰撞责任比例承担按份责任、非漏油方与漏油方承担连带责任、依受害人选择请求权的不同承担相应责任、非漏油方承担类似于一般保证的补充责任等做法或观点。¹本案中最高人民法院采用“非漏油船舶方依碰撞责任比例承担按份责任”这一观点,从而为多年纷争画上句号,统一了裁判标准。

最高院在判决书中使用较大篇幅进行法律适用说理。首先,明确否定反向推理。即从《2001年国际燃油污染损害民事责任公约》第3.1条关于“事故发生时的船舶所有人应当对由船上或者源自船舶的任何燃油造成的污染损害负责”的规定中不能推导出其他任何人不应当负责的含义。同理,沿袭该公约的《最高人民法院关于审理船舶油污损害赔偿纠纷案件若干问题的规定》第四条也不涉及第三人责任之旨意,并无排除其他有过错者可能承担责任之意。这样的做法值得肯定。因并非所有法律规范都可以进行反向推理,特别是不适用于存在例外和特殊的情况,而海洋环境损害赔偿责任具有特殊性。其次,准确适用国内法。即排除适用《海商法》,而适用《侵权责任法》及其司法解释。因本案属涉外民事纠纷,而各方当事人的一致选择适用中国法律。因此,对于案涉问题应当优先适用国际公约,公约没有规定的适用中国法律。而中国《海商法》和1910年《统一船舶碰撞某些法律规定的国际公约》对“第三人财产损失”的主要涉及“碰撞船舶和船上财产的赔偿”,不涉及“船舶之外的其他财产赔偿”。进一步看,《海商法》与《最高人民法院关于审理船舶碰撞纠纷案件若干问题的规定》,都属于船舶碰撞法律规范,然本案属于“第三

¹ 陈向勇,陈永灿:《船舶碰撞油污损害赔偿非漏油方民事责任-兼评油污损害赔偿司法解释草案的新发展》,载于《中国海商法年刊》2010年第4期,第32-33页。

人过错所致环境污染时第三人责任”，即使认为《海商法》第一百六十九条第二款在字面含义上可以涵盖碰撞当事船及其船上财产之外的其他财产损失，也不及《中华人民共和国侵权责任法》第六十八条及其司法解释《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》处理该问题更为妥当，况且前述规定一致。故，不适用中国《海商法》而适用《侵权责任法》及其司法解释。笔者认为该法律适用规则属于“国内法补充国内其他法律规则，国内法补充国际法”，不存在所谓“特别法优先”，抑或是“新法优先”的情形。该法律适用也是合法合理的。

此外，最高院明确船舶碰撞事故中非漏油船一方的油污损害赔偿赔偿责任符合当今海洋治理的精神，也有利于节省司法资源，促进实质公平。(1) 加强海洋环境保护是当今全球海洋治理中最急迫的课题之一，油轮、货轮等的巨型化使得一旦发生碰撞事故后产生的大量油类物质“事故性排放”，其污染面积大、海洋生态和环境损害重、危害时间长。在这样的背景下，对于互有过失的船舶碰撞引发海洋环境损害赔偿依然固守“谁漏油，谁赔偿”原则难以达到保护海洋环境的目的。有鉴于此，中国权威海商法学者提出“如果坚持谁漏油谁赔偿原则可能会给受害人带来不公。在此情况下，为保护油污受害人的合法权益，可以考虑允许受害人向非漏油船所有人索赔，但只能向非漏油方索赔该船的过失比例部分”。¹ (2) 节省司法资源，促进实质公平。若严守“谁漏油，谁赔偿”原则，依据《最高人民法院关于审理船舶油污损害赔偿纠纷案件适用法律若干问题的解释》第4条的规定，受损害人需要先起诉漏油船舶一方要求其承担全部油污损害赔偿。之后，漏油船舶一方再起诉存在过失的非漏油一方，要求其根据过失程度承担相应的赔偿责任。此种赔偿方式不但加重了漏油船一方的诉讼负担，若遇到非漏油船一方无力承担赔偿责任的情形，漏油船一方相当于事实上承担了所有的赔偿责任。可见，此种情况下，固守“谁漏油，谁赔偿”原则不但浪费司法资源且可能产生实质上的不公平。

¹ 韩立新，司玉琢：《船舶碰撞造成油污损害民事赔偿责任的承担》，载于《中国海商法年刊》2003年第14卷，第221页。

