

# 海难环境救助报酬体系的发展与完善

孙一理

(大连海事大学法学院,辽宁大连 116026)

**摘 要:**海难污染是现代海洋污染的重要因素,而传统海难救助并不包括环境救助,因而导致海难环境污染问题愈发严重。只有通过海难救助报酬体系的不断发展与完善,环境救助问题才能得到很好解决。本文由“无效果,无报酬”规则,到“安全网”条款,再到现行海难救助报酬体系和船东互保协会特别补偿条款,系统阐述了海难救助报酬体系的发展历程,提出在国际救助公约中引入船东互保协会特别补偿条款等解决方案。

**关键词:**海难救助;环境救助;报酬体系

**中图分类号:**DF961.9

**文献标志码:**A

**文章编号:**1671-4970(2016)05-0083-06

环境救助问题的出现源于航线沿岸政府对海岸环境保护的重视,毕竟对海岸环境的污染,将会严重影响被污染地区的经济发展。然而遗憾的是,当代的海难救助并非由重视海洋环境方所主导。正是由于大部分国家的现行相关法律都不承认海难环境救助也是财产救助的一部分,从而无法根据“无效果,无报酬”规则获得救助报酬,无论是船东互保协会或者是船壳保险人都不愿为环境救助支付相应费用,这也是为什么很难看到任何海难救助的实施者会在实施救助行为的过程中考虑到环境救助。换句话说,在海运业发展初期,如果救助者判定救助船舶本身已不可能,则其只会针对船载货物实施救助(财产救助范畴内),而不会考虑针对环境的救助,以及救助行为本身对环境的影响。在这种情况下,被救助船舶,以及燃油,通常伴随着货物救助的结束而被弃置,从而造成严重却通常被忽视的海洋污染。

然而,随着海运业的发展,从20世纪60年代开始,与遇险船舶相关的海洋污染事件越来越频繁,也越来越受到关注,如1967年的“The Torrey Canyon”案和1978年的“The Amoco Cadiz”案<sup>[1]</sup>,引发了有关早期LOF合同和1910年《国际救助公约》<sup>[2]</sup>中救助报酬规定是否符合时代及海运业发展的一系列思考。正如上文所述,在这一历史时期,无论是英国法,还是大多数的相关国际公约中,救助报酬都基于“无效果,无报酬”规则,这也就意味着,救助者在实施救助的过

程中并没有实施环境救助的积极性。但在同一时期,随着中东油田的开发及欧美对石油需求的增长,海运成为石油运输的主要手段,大型油船纷纷投入使用。这些船不但在公海航行,也频繁出入近岸海域。首先,一旦这些大型油船被卷入海难事故,即使货物油被成功的施救,根据“无效果,无报酬”规则,救助报酬不能超过救助对象的价值,而石油当时又相对廉价,这就导致了针对货物油的救助远不如针对油船本身的救助受到救助者重视;其次,在船舶遇险时,货物油产生火灾甚至爆炸,导致船舶损失的风险很高,故而弃置货物油,对于遇险船舶的救助是有积极意义的。这两个因素集合起来,导致一方面弃船时货物油会造成相当严重的污染,另一方面即使船舶被成功救助,如果存在被弃置的货物油,造成的污染甚至更为严重,对沿岸国的环境产生相当大的负面影响。因此,沿岸国开始研究相关措施要求和针对海难的环境救助可行性,鼓励提高石油海上运输的安全性。

## 一、海难救助报酬的一般规则

当代的大部分海难救助都是合同救助,但是即使在相关国际公约例如《国际救助公约》中,合同救助报酬的法律规则也借鉴了“纯救助”的救助报酬规则,即“无效果,无报酬”。这一规则起源于海难救助发展的初期,即尚不存在完善的救助报酬法律体系的时期。而这一规则的制定,其目的也是作为一种能被

收稿日期:2016-08-22

作者简介:孙一理(1990—),男,黑龙江哈尔滨人,博士研究生,从事海商法研究。

当时缺少法律知识的救助参与者所能理解的简单报酬规则而普遍实行。尽管这一规则,在相关法律的发展中,因为添加了有关第三者责任免除的思想,即“免除第三者责任亦是对于财产的救助”,而有所修改,但根据大部分国家的现行相关法律,救助财产这一概念依然不包括免除对第三者的环境救助。而且,针对第三者的责任免除也引起了船壳保险人和责任保险人之间的许多责任分配问题。

“无效果,无报酬”规则的初衷是“给予救助者一个对于其救助行为公平、公正、合理的报酬,而以效果衡量标准和报酬激励机制对遇难船舶及货物的救助起到了积极的促进作用<sup>[3]</sup>。报酬产生的基础是“该救助行为使得船舶所有人获得了实际利益”,而这一制度亦能“确保这种报酬足以鼓励财产救助的行为”。《国际救助公约》在第8条中包含了若救助者的救助行为使船舶所有人免除了第三者责任,则其有权利就其救助行为取得报酬的规定,但这种规定并未突破“无效果,无报酬”的规则,海难救助的救助对象在这里依然不包括第三者责任。这种规定的实质是“如果船舶所有人因此获得了额外的利益,则救助者的行为应当算作取得了额外的效果,因而在计算报酬时应当有所增加”。简而言之,这一规定并不是将第三者责任的免除包含进了海难救助对象的概念之中,而仅仅是为了“使救助报酬适当以鼓励海难救助的行为”。事实上,将第三者责任的免除视为“额外的考虑因素”,而非“对传统救助报酬体系的突破”的原因是公约的起草者认识到在这之中存在着一定的实务问题。如果第三者责任的免除被包含在救助对象的范围中,当存在救助行为时,原本应当由船东互保协会承担的责任保险会转化为由船舶保险人需要支付给救助者的报酬。进一步说,即使这一问题可以通过修改相关的保险条款解决,环境救助这一概念也不能被当然引入,由于涉及共同海损时,所有救助获益方都需要支付救助报酬,而货物所有人不会因为环境救助获得任何利益。事实上,英国法庭在当时的历史条件下亦从未将“环境责任”视为“第三者责任”的一种。这一点可以从“The Whippingham”案(有关潜在碰撞责任的避免)和“The Gregerso”案(有关潜在残骸清除责任的避免)的不同判决中得到证明。

总之,这就是为何在接下来环境救助概念的建立过程中不能基于传统的“无效果,无报酬”规则。救助对象的拓展,第三者责任的免除如何被计算,这种免除应当由谁贡献,以及谁应当支付其对应的报酬,是船舶保险人还是责任保险人承担对应风险的问题都无法通过传统的有关救助报酬,共同海损等

等的规则得到解释。这也就意味着人们不得不进行全盘修改以使得“无效果,无报酬”的传统规则在有关环境救助的问题上继续独立发挥作用。这种想法显而易见是不可接受的,但毕竟在环境救助问题出现的初期为将来的理论发展起到了指引的作用。

## 二、“安全网”条款

### 1. “安全网”条款对救助报酬体系的发展

正如上文所述,海难救助产生的污染问题事关公共利益,可能导致严重污染事件,例如“The Torrey Canyon”案和“The Amoco Cadiz”案的发生,航运界才认识到,保护海洋是每个航运业参与者的义务。这种环境义务属于“每一人”,也就是说,不只是船舶所有人,也包括货物所有人和救助者。这一论断概括自多种国际公约和相关案例且具有丰富的内涵。直到“The Tojo Maru”案,人们才认识到救助者在实施救助行为时承担良好表现义务。而接下来诞生的1976年《责任限制公约》<sup>[4]</sup>,则确认了救助者享有对违反良好表现义务产生的责任进行责任限制的权利,这也是对英国法院有关“The Tojo Maru”案判决中有关相应过失责任不可被当然免除的一种补充<sup>[5]</sup>。简单来说,只有承认救助者有良好表现实施救助的义务,即救助者负有环境义务才存在可能。进一步说,既然救助者具有环境救助义务,则其当然具有获得环境救助报酬的权利。这也是现行环境救助报酬法律体系的存在基础。

“安全网”条款起源于1980年劳氏救助合同。这一版的劳氏救助合同确认救助者负有环境义务,并以此为基础改进了救助报酬法律体系。具体来说,“安全网”条款见于1980年劳氏救助合同的1(a)条款。“安全网”条款可被总结为“在救助满载或部分装载油类货物的油船场合,只要救助者无过失,油船船东保赔协会均应单独向救助者支付为此而发生的合理费用与不超过该费用15%的附加费。如救助作业取得成功,防止了油类事故,救助报酬应当比单纯的财产救助更为优厚。但如救助失败或部分失败可归责于救助者,其雇员或代理人的过失,救助者则无权请求合理费用和附加费。”当然,要想获得这种救助报酬,救助者必须“尽最大努力防止救助船舶油污溢出”,这一要求同样被1980年劳氏救助合同视为救助者的义务之一,以配合《油污民事责任公约》<sup>[6]</sup>的实施。按照《油污民事责任公约》的要求,一旦油船出现海难事故,油船的注册所有人承担严格责任。这样,在救助者存在救助过失的情况下,油船的注册所有人即有权利就该过失造成的污染导致油船的注册所有人承担的严格责任诉救助

者。这样一来,当救助油船时,救助者便承担了额外的责任和风险,所以 1980 年劳氏救助合同发明了“安全网”条款作为一种平衡鼓励对油船的救助。“安全网”条款最大的功绩在于历史性的开创了一种全新的、可选的救助报酬体系,脱离了原有的“无效果,无报酬”规则。

这种由“安全网”条款所衍生出的救助报酬体系在劳氏救助合同中扮演的是一个“可选”而非“替代”的角色,这是因为当按照传统救助报酬体系计算的报酬高于按照新体系计算的结果时,“无效果,无报酬”所代表的传统体系依然作为标准被使用。但值得注意的是,当按照传统体系救助者无法获得合理的报酬或者根本无法获得报酬时,“安全网”体系就能够发挥作用,确保救助者至少能得到与其救助行为成本相等的报酬以及一个不超过成本 15% 的附加费。这种附加费的意义在于鼓励对油船的救助,毕竟这种救助有很大几率出现救助者花费甚多,却未能取得任何成果的尴尬局面。换句话说,这一体系也在某种意义上鼓励了救助者参与环境救助,而合同中 15% 的附加费也体现了起草者维护救助行业权益,避免专业救助者流失的期望。

## 2. “安全网”条款存在的问题

虽然“安全网”体系在建立一种比“无效果,无报酬”规则更加合理的救助报酬体系中迈出了坚实的一步,但这一新体系也存在着很多问题。

### (1) 适用范围狭窄

首先,“安全网”体系应用的范围只限于涉及油船和油污污染的海难救助,这从“安全网”条款作为《油污民事责任公约》的补充而诞生就已注定其本质是局限于《油污民事责任公约》的范畴,即上面所说的涉及油船和油污污染的海难救助<sup>[7]</sup>。这个问题起初并不重要,因为在环境救助存在的初期,海难环境污染的主要原因就是由于油轮事故和不合理救助造成的油污污染。但是随着航运业的发展,更多危险化学品被纳入海运货物范围,甚至专门的危化品船的出现,当代的海难环境污染已不局限于油污污染,这也就导致了针对广义上的环境救助并无一种全面的报酬法律体系。

“安全网”条款在考虑了油船货物油的油污污染的前提下,却遗忘了无论油船还是其他船舶在涉及海难救助时都可能存在的燃油污染,而燃油污染在油船安全措施不断升级、管理不断规范化的大环境下变得相对更加普遍。所以哪怕学界对涉及其他污染源的救助是否应该被纳入新报酬体系的考虑范围存在争论,新报酬体系应当将涉及燃油污染的救助纳入考虑范围是毫无疑问的。这一趋势也被紧随

《油污民事责任公约》而出现并被国际社会普遍接受的《燃油公约》<sup>[8]</sup>和《基金公约》<sup>[9]</sup>所证明。

### (2) 环保利益屈从于经济利益

“安全网”体系存在的第二个问题在于这一体系尽管确认了救助者负有环境义务,但也明确表示环境义务服从于财产救助义务。这一表述在当时来看是合理的,但是在化学工业高度发展的当代,大量危化品在救助时的潜在污染风险远高于因无害化处理所导致的财产损失。当财产救助涉及此类危化品时,救助者将面临以严重污染为代价的救助和以货物损失为代价的保护环境选择,如果后一种选择在法律上将无法获得任何救助报酬,而根据 1980 年劳氏救助合同和后文会提到的 1989 年《国际救助公约》,前一种选择被认为是合理的,那么很难想象在这种情况下海洋环境会得到有效保护。

### (3) 缺乏具体适用条件

根据“安全网”条款,救助者在实施救助行为时,既不需要证明确实存在对环境的污染现实危险甚至是可能危险,更不需要指出具体的污染地理位置,就可以成立“安全网”体系所保护的环境救助<sup>[10]</sup>。按照这一体系,救助者只要证明救助船舶是油船,而且救助已尽最大努力,就可获得新的环境救助报酬。这种规定缺乏实际操作性,劳氏救助合同作为被普遍使用的救助合同,在标准合同中添加有关地理位置的限制是必要的,也是建立和完善救助报酬体系所必需的。

总之,虽然“安全网”条款最初不是为了救助报酬体系的发展而设计,但在救助报酬体系的发展中却起到了重要的作用。无法想象,如果没有 1980 年劳氏救助合同中“安全网”条款的探索,以 1989 年《国际救助公约》第 14 节为基础的现行救助报酬体系如何能被建立。因此,可以说“安全网”条款在救助报酬体系的发展历史中扮演了重要的角色。

## 三、现行救助报酬体系

### 1. 现行救助报酬体系关于环境救助报酬的规定

现行体系基于 1989 年《国际救助公约》。《公约》第 13(1) 条规定,确定报酬应从鼓励救助作业出发,并考虑下列因素:救助人在防止或减轻对环境损害方面的技能和努力。这一条相比 1910 年《国际救助公约》是一个巨大的进步。正如前文所述,在 1910 年《国际救助公约》中,第三者责任的免除被包括在“无效果,无报酬”的基本规则中,这就导致了一系列的实际问题。而在 1989 年《国际救助公约》中,独立的环境救助概念被引进,这虽然也带来了一些新的问题,但至少部分地解决了以前一直存在的理论冲

突<sup>[11]</sup>。除此之外,1989年《国际救助公约》中一个比较大的遗憾是其并未能突破1910年《国际救助公约》将环境救助报酬界定为“额外的考虑因素”的理论局限。关于这点的原因,在前文1910年《公约》相关问题的讨论中已经有所介绍。但值得欣慰的是,1989年《国际救助公约》第14条给环境救助报酬创造了一个新的实现途径,这也是1989年《公约》“双重系统”特点的由来。众所周知,《公约》第13条涉及报酬由船舶保险人承保,而第14条涉及报酬则由责任保险人承保,这也是从“安全网”体系建立以来的通例。但根据1989年《国际救助公约》,如果第13条生效,本来由责任保险人承保的环境救助报酬被列入了由财产保险人承保的财产救助报酬的考虑范围,这也就导致的实践中报酬计算的复杂和不确定性。而且,尽管13条涉及了环境救助报酬,却依然受到“无效果,无报酬”规则的限制,这也就意味着救助者只有在财产救助获得成功且财产保险人具有足够的支付能力时,才能获得总计不超过所救财产价值的环境救助报酬。这种规定所产生的问题,自1910年《国际救助公约》出现以来就一直存在,但在1989年《国际救助公约》中,被新的第14条的有关规定所化解。第14条的表述非常复杂,但其内容可以概括为,当根据第13条“无效果,无报酬”规则参与环境救助的救助者无法获得“足额的”(相对第14条规则计算结果)救助报酬时,救助者首先依照第13条“无效果,无报酬”规则从财产保险人处获得救助报酬,当该救助报酬少于根据第14条规则计算的结果时,救助者可以从责任保险人处获得两者的差额。

《公约》第14条设定的救助报酬体系有两个层级,当可以证明危险可被合理预期而非实际存在时,救助者可要求相当于其花费而非酬金的报酬,也就是说,救助者的利润并不在考虑范围之内,这一点也可被“The Nagasaki Spirit”案的判决所证明<sup>[12]</sup>。但当“救助者可以证明正是由于救助行为,环境损害才未发生”时,报酬可以在第一层级的基础上增加30%到100%,只要这种增加根据情势公平合理。而30%到100%的增加范围则使得这一报酬体系能够广泛适用于各种情况。但值得注意的是第14条的计算考虑因素和第13条(1)(b)是相同的,所以当获救财产价值相对较低,而第13条和第14条同时适用时,救助者实际上就同一环境救助行为获得了两种环境救助报酬,这在逻辑上存在问题。前文也提到,根据“The Tojo Maru”案的判决,如果救助人的救助行为存在过失,可能会丧失获得一部分甚至全部第14条规定的救助报酬的权利,这和“安全网”条款的相关规定是一样的。

## 2. 现行救助报酬体系的可操作性问题

当然,基于1989年《国际救助公约》第13条和第14条的现行救助报酬体系亦存在着可操作性不强的问题。正如前文所述,因为第14条的存在,第13条中关于环境救助的表述逻辑上就显得多余,也会在实践中导致“安全网”条款相似的问题。虽然1989年《国际救助公约》规定了环境救助的地理限制,但这种限制是模糊的,也未能包括专属经济区这一概念。《公约》第14条所规定的救助报酬并不受海事赔偿责任限制所制约,而基于《油污公约》《燃油公约》和《责任限制公约》产生的海事赔偿责任限制制度对船舶所有人的保护十分重要。现行法律制度下救助者根据《责任限制公约》可以享受海事赔偿责任限制制度的保护,而船舶所有人在其他方面也受到相同的保护,所以没有理由使得基于《国际救助公约》第14条的环境救助报酬被排除于该制度之外,这种涉及环境救助后排除海事赔偿责任限制制度适用的情况对于双方来说都是不公平而存在法律漏洞的。除此之外,虽然《公约》第14条的适用不以《公约》第12(1)条所述的“有效救助成果”为前提,但第14条却是以第13条的救助报酬体系为基础的。这样的规定源于“The Nagasaki Spirit”案责任保险人不想承担多于两种救助报酬体系之间差额的想法。虽然这种想法在实践中是合理的,但在逻辑上第14条和第13条的关联非独立性却妨碍了第三者责任免除被引入到救助报酬体系之中。在海难救助报酬体系的随后发展中,这种针对现行救助报酬体系存在问题的改进思路不断随着各种劳氏救助仲裁案例被提出,而现行救助报酬体系也随之变得“结论越来越不确定,实践越来越麻烦,推行的代价越来越昂贵”<sup>[13]</sup>。事实上,虽然在业界船舶保险人和船舶所有人都试图推动针对现行救助报酬体系的改革,责任保险人基于尽量不增加己方负担的想法对于这种改革一直持消极态度。这也是为何现行救助报酬体系能够保持稳定而各种改革措施迟迟不能推广的原因。

## 四、完善海难环境救助报酬体系的思路

海难环境救助报酬体系当前问题已得到越来越多的重视,解决该问题的途径众说纷纭。其一是加强国家机关在海难救助中的作用。传统的海难救助以私法范畴内的救助为主,而公法意义上的救助随海上安全事故的增加而兴起。研究行政救助,有助于海难环境救助的推广和实行。环境价值难以量化,故环境救助难以商业化,通过国家主管机关的救助,可以解决财产救助人不愿进行海难环境救助的困境,而海事强制救助亦可避免被救助者因为经济考量而放弃海

难环境救助,从而造成环境污染的危害后果。

而另一种思路则是通过对传统海难财产救助客体的扩展,将海难环境救助报酬纳入到海难财产救助报酬中进行考量。但环境作为海难救助客体很难量化,假使将环境纳入到海难财产救助的客体中,则根据传统救助规则,被救助入即海难环境救助的受益人将是全人类,这显然对海难环境救助报酬的申请人不利。

从救助制度及体系设计中寻求海难环境救助困局的突破也是一种趋势,有学者提出,“我国《海商法》中现行海难环境救助报酬制度依附于财产救助,未能实现生态文明时代“环境优先”的理念,难于有效指引海难环境救助实践;同时,现行海难环境救助报酬制度也打乱了传统财产救助报酬制度完整的规则架构。为使我国海难救助法能有效指引救助实践尤其是海难环境救助,需要创设独立海难环境救助报酬制度,将环境损害责任纳入救助标的范畴,并健全海难环境救助报酬核算规则。”<sup>[14]</sup>这一论述旗帜鲜明地提出海难环境救助独立于海难财产救助,符合海难救助报酬体系的发展趋势,为建立独立的海难环境救助报酬体系奠定了理论基础。

## 五、海难环境救助与海难财产救助具有同等法律优先性

一直以来,海难人命救助优于海难财产救助得到普遍认可,这是因为其符合生命优先的法律价值。而传统观点中,海难环境救助根据《油污民事责任公约》等国际公约,虽然具有必要性,却从属于海难财产救助。海洋环境作为一种公共财产,其价值不亚于遇险船舶及其所载货物之价值,而海难环境救助正是对于海洋环境这一公共财产的损害预防。救助与损害是未然和已然的关系,根据《中华人民共和国海商法》第22条关于船舶优先权的规定可知,船舶在营运中因侵权行为产生的财产赔偿请求其法律优先性等同于海难救助的救助款项的给付请求。而且,由本条“载运2 000 t以上的散装货油的船舶,持有有效的证书,证明已经进行油污损害民事责任保险或者具有相应的财务保证的,对其造成的油污损害的赔偿请求,不属于前款第(五)项规定的范围”的规定可以推论出,油污作为环境损害的一种,具有与财产损害赔偿相同的法律地位。故综合以上两点可以得出结论,海难环境救助与海难财产救助具有同等法律优先性。

提升海难环境救助的法律优先性的目的在于为独立的海难环境救助赔偿体系建立理论基础。如果海难环境救助从属于海难财产救助,则海难环境救助的报酬体系必然从属于海难财产救助的报酬体系。

现行海难救助制度中,海洋环境并非海难救助的客体,所以海难环境救助报酬只是海难财产救助报酬的参考因素,而不是独立的救助报酬,将海难环境救助的法律优先性提高到并列于海难财产救助,有利于海难环境救助的参与者申请独立的海难环境救助报酬,并鼓励海难环境救助行为,从而在海洋运输客体多样化,潜在污染复杂化的大环境下有效保护海洋环境。

## 六、引入船东互保协会特别补偿条款完善环境救助报酬体系

海难财产救助的本质是合同,而合同基于私法自治而非公法强制,所以新的救助报酬体系应当更加关注于自治性条款的更新。试图通过在公约中增设新的强制性条款从而解决环境救助报酬问题的思路会加重航运业与保险业的负担从而被利益相关方消极对待,因而不可取<sup>[15]</sup>。当然,新的国际公约不断被制订,如《油污民事责任公约》《燃油公约》和《基金公约》,这些国际公约发展并完善了现行救助报酬体系,从而弱化了海难救助污染的影响,这在某种意义上使得环境救助报酬问题不再是船舶所有人的首要问题。在这种大环境下,鼓励海难救助业的发展需要新的救助标准合同和救助报酬体系,这也是船东互保协会特别补偿条款出现的原因之一。

船东互保协会特别补偿条款出现的目的在于解决1989年《国际救助公约》所建立的现行救助报酬体系存在的问题。不同于1989年《国际救助公约》第14条中环境救助报酬规定的“默认性”,船东互保协会特别补偿条款在被引入的劳氏救助合同,例如2011年劳氏救助合同中处于可选的地位。当这一条款基于双方合意被签署,其将代替《公约》第14条的相关规定,这就意味着在条款生效的时间范围内,救助者无论救助是否成功都将获得一定的报酬。正因为该条款不止针对环境救助报酬,所以可以被各种签署了劳氏救助合同的海难救助双方引入合同。相比复杂和可能不适用的《公约》第14条规定,以及“无效果,无报酬”的传统规则,该条款首先列出经双方同意的救助报酬价格表,只要双方选择适用条款,而根据《公约》第13条计算的报酬少于根据条款计算的结果,则救助者可以从船舶所有人或者其责任保险人处获得两者的差额,同时这种权利不再受其他条件限制,也不需通过诉讼和仲裁方式解决。当然,为了吸引船舶所有人选择该条款,当根据《公约》第13条计算的报酬多于根据条款计算的结果时,如果已经签署了该条款,则船舶所有人或船舶保险人可以少支付两者差额的25%。不仅如此,该条款的引入具有灵活性,只要存在生效的劳氏



救助合同,双方可随时通过书面通知的形式引入和终止该条款,条款生效期之外依然适用《公约》第14条。这种规定使得船东互保协会特别补偿条款具有独立性,也方便救助双方自由选择,这也是其流行并广泛取代现行救助报酬体系的原因。而责任保险人亦欢迎该条款被引入救助合同,因为条款赋予了责任保险人在海难救助期间更多的监督权。

将船东互保协会特别补偿条款的相关内容引入并取代《国际救助公约》的第14条相关规定,同时增加在存在严重污染或污染可能时强制适用该条款的情况,可有效保障救助者的权益和沿岸国的环境安全。从我国救助法律制度与救助公约关联角度分析,公约式进路既可促进我国救助法律制度完善,也是我国在国际法律制度的制定中维护国家利益的机会。虽然这样的做法并不能解决当适用“无效果,无报酬”的海难救助报酬一般规则时,环境救助并无报酬请求权的理论问题,但实践中因为属于根据成本计算报酬而非根据效果计算报酬,基本可以确保环境救助者获得合理的报酬。而想要解决环境救助存在的理论问题,则需要在《国际救助公约》中针对环境救助给出独立的,不从属于一般海难救助的概念,以及其报酬的计算方式,并在《油污民事责任公约》等公约的基础上建立独立的“环境救助”公约和推广环境强制保险制度。

## 七、结 语

环境救助问题不可能在朝夕间得到解决,海难救助报酬体系也将不断地发展和完善。国际救助联盟认为,解决海难污染问题需要以海难救助者能够被支付公平、合理的环境救助报酬为前提,而公平、合理的环境救助报酬需要海难救助报酬体系的发展和完善。现行救助报酬体系甚至是船东互保协会特别补偿条款都未能将环境救助报酬视为一种独立存在的海难救助报酬,救助者因此也就不可能在实施救助的过程中将环境救助视为首要考虑因素。因此,将特别补偿条款引入《国际救助公约》并非解决环境救助问题根本方式,只有用一种新的救助报酬体系来取代现有的《公约》第13、第14条相关规定,同时针对劳氏救助合同进行进一步的完善,以配合《公约》的修改,才能减轻责任保险人诉讼和仲裁费用,抵消其额外成本,从而得到业界的普遍支持。

在立法方面,由于我国是《救助公约》《油污公约》等相关国际公约的缔约国,因而采取公约式进路完善海难环境救助报酬体系是可取的。依据前文所述,我国《海商法》的相关条款与独立的环境救助报酬体系之间并不存在理论冲突,主动推动上述国

际公约进行修改,既可以在相关研究领域占得先机,也是维护我国海洋权益的大好机会。在公约修改的前提下,我国可依据国情制定相应的责任限制和强制保险具体实施细则,也可先于公约制定适用于我国领海及专属经济区的特殊规则。无论采取哪种方式,对于海难环境救助报酬体系的发展与完善,都具有深远的影响和重大的意义。

## 参考文献:

- [1] FONTAINE E. The French experience: “Tanio” and “Amoco Cadiz” incidents compared [J]. *Le Droit Maritime Français*, 1993(9):152.
- [2] Convention for the unification of certain award rules of law relating to assistance and salvage at sea 1910 [Z]. Brussels: International Maritime Organization, 1910.
- [3] 高俊涛.构建海洋环境救助报酬制度的公约式进路审视[J].*中国海洋大学学报(社会科学版)*, 2015(5):40-45.
- [4] International convention of limitation for maritime claims 1976 (amended by the protocol 1996) [Z]. London: International Maritime Organization, 1996.
- [5] RHIDIAN T D. Marine salvage and the environment: developments, problems and prospects [M]. Witney: Witney Lawtext Publishing Limited, 2013:157.
- [6] International convention on civil liability for oil pollution damage 1969 as amended by the 1992 Protocol [Z]. London: International Maritime Organization, 1992.
- [7] SHEEN B. Conventions on salvage [J]. *Tulane Law Review*, 1983(57):1394.
- [8] International convention on civil liability for bunker oil pollution damage 2001 [Z]. London: International Maritime Organization, 2001.
- [9] International convention on the establishment of an international fund for compensation for oil pollution damage 1971, as amended by the 1992 Protocol [Z]. London: International Maritime Organization, 1992.
- [10] BAUGHEN S. Shipping law [M]. Oxford: Routledge, 2012:270.
- [11] ANDERSON C B. Shipping and the environment: law and practice [M]. London: Informa, 2009:468.
- [12] REEDER J. Brice on maritime law of salvage [M]. London: Sweet & Maxwell, 2011:203.
- [13] ROSE F D. Kennedy and rose law of salvage [M]. London: Sweet & Maxwell, 2010:126.
- [14] 高俊涛,李志文.我国海难事故环境救助报酬制度的审视与重构[J].*华中科技大学学报(社会科学版)*, 2012(3):48-53.
- [15] DE LA RUE C. Liability for damage to the marine environment [M]. London: Lloyd's of London Press, 1993:98.

(责任编辑:许宇鹏)