

船舶油污损害之纯经济损失 赔偿问题研究

赖惠燕¹ 王法利² 王君玲¹

摘 要 纯经济损失的赔偿在船舶油污损害赔偿中是一个争议较大的问题,也是一个很有实践意义的问题。文章主要论述了国际公约和两大法系国家对纯经济损失的态度,并结合我国的现状提出相应的建议,即对纯经济损失应当予以赔偿。

关键词 船舶油污,纯经济损失,赔偿范围

一、纯经济损失的内涵

纯经济损失的英文一般表述为 Pure Economic Loss,加拿大以及英国案例有时表述为 Relational Economic Loss 的表述,英国个别案例中也称之为 Secondary Economic Loss。美国除了上述称谓,还有 Prospective Pecuniary Advantage 及 Business Expectancies 提法,德国法中称为纯粹财产上损害。欧盟 15 国都有纯经济损失的概念,但是只有《瑞典赔偿法》将此概念明确规定于法条中,称之为“纯粹金钱上损害”。芬兰、丹麦、葡萄牙、法国等国仅在学理和判例中有此概念,并未出现在法律条文中。

台湾学者王泽鉴认为,“纯粹经济上之损失,系指被害人直接遭受财产上的不利益,而非因人身或物被侵害而发生的损失”。

根据《国际海事委员会油污损害指南》的定义,纯经济损失是相对于“相继经济损失”而言的,相继经济损失是指请求人因油污污染造成财产有形灭失或者损坏而遭受的资金损失,纯经济损失则是指请求因财产的此种有形灭失或损害以外的原因而遭受的资金损失。

我国法律中,并无纯经济损失这一名称。有学者认为,油污损害赔偿中的纯经济是一种性质特殊的损失,是指所有人或者使用人的财产虽未被污染,但遭到了收入损失。或者说,指请求人本身因财产的此种有形灭失或损害以外原因而遭受的资金损失。

纯经济损失可以通过下面的例子予以说明:油污事故发生后,渔民的渔船和渔网未被污染,但由于他们通常捕鱼的海域遭受了污染,而致使无鱼可捕的损失以及鱼类加工者因失去原料来源的损失等属于纯经济损失。此外,由于油污事件期间的顾客数量减少而造成的公共海滩附近的旅店的损失、出租车收入减少损失等,也属于纯经济损失。

二、纯经济损失的立法状况

1. 1969 年《油污损害民事责任公约》(CLC 公约)及其议定书的规定

1969 年 CLC 关于损害赔偿的规定体现在“污染损害”的定义中。“污染损害”是指“船舶溢出或排放油类(无论这种溢出或排放发生在何处),在运油船舶本身以外因污染而产生的灭失或损害,并包括采取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”。该定义中没有关于纯经济损失的规定。从 CLC 公约的 1984 议定书开始,以及以后的 1992 年 CLC 均在前述条文的基础上增加了“对环境损害(不包括此种损害的利润损失)的赔偿,应限于已实际采取或将要采取的合理恢复措施的费用”。该定义似乎表明纯经济损失是可以赔偿的,但议定书未具体规定纯经济损失的含义,同时对于纯经济损失和油污事故之间的因果关系没有明确规定,因此其规定是笼统的。

2. 基金公约及其《索赔手册》的规定

我们知道,基金公约是对 CLC 公约的补充,因此赔偿范围与 CLC 公约相同。针对 CLC 公约中定义模糊的问题,国际油污赔偿基金(IOPC Fund)编写了《索赔手册》,较好地解决了索赔问题。根据 2000 年《索赔手册》第三章“可接受的索赔”第 2 条规定,以下所列的标准适用于所有向基金提出的赔偿请求:

- (1) 任何费用和损失必须已经实际发生;
- (2) 任何费用必须是被确认与合理、适当的措施之间有必然的联系;
- (3) 索赔人所主张的费用、灭失或损坏只有是由污染而引起时方可受理;
- (4) 索赔人所主张的费用、灭失或损坏和油污事件之间必须有因果关系;
- (5) 索赔人仅在遭受了可以数量表示的经济损失时,才有权获得赔偿;
- (6) 索赔人通过提供适当文件或其他证据证明其遭受灭失或损坏的金额。

IOPC Fund 对纯经济损失是接受的。基金《索赔手册》规定有资格赔偿的纯经济损失,必须是因污染造成的损失或损害。在考核纯经济损失时,基金认为,索赔人遭受的损失或损害与污染之间必须有一个合理贴近的程度,对此可以考虑以下因素:

- (1) 索赔人的经营活动与污染区之间的地理上的接近程度;
- (2) 索赔人过去对受影响的资源在经济上的依赖程度;
- (3) 索赔人已有可供替代的供应来源和商业机会的程度;
- (4) 索赔人的经营活动构成受油污影响地区的经济活动组成部分的程度。此外,基金会还考虑索赔人能减轻损失的可能性。

3. 《国际海事委员会油污损害指南》的规定

《指南》承认纯经济损失的赔偿。它规定,只有在与污染之间存在合理程度的近因时,纯经济损失方视为由污染所引起。在确定合理的近因是否存在时,应该考虑各种情况,包括但不限于下列因素:

- (1) 请求人的活动与污染区之间地理上的关系;
 - (2) 请求人在经济上依赖于受损的自然资源的程度;
 - (3) 请求人的业务活动在直接受污染影响地区的经济活动中所占的比重;
 - (4) 请求人能自身减轻其损失的范围;
 - (5) 损失的可预见性;
 - (6) 造成请求人损失的并存原因的影响等。
- 因此,《指南》和国际油污赔偿基金都在一定条件

下承认纯经济损失。

4. 各国国内立法关于纯经济损失的规定

(1) 英美法系国家

在船舶油污的案件中,英国法院坚持的是纯经济损失不赔的原则。这一原则在著名的“Braer”漏油事件中得到了充分的体现。该事件的受害人之一 Landcatch 公司是位于夏特兰群岛 500 km 之外苏格兰主岛上一家养殖鲑鱼苗的公司,它主张由于 Braer 漏油事件造成了销往夏特兰水域鲑鱼苗供货量减少的损失。由于国际油污赔偿基金执委会认为此项损失不符合赔偿标准而拒绝赔偿,Landcatch 公司向苏格兰最高民事法庭起诉。法庭认为,原告所抗辩的 IOPC Fund 承认纯经济损失的事实以及相关案例跟英国司法系统无关,法庭不予采纳;英国的 1971、1974ACT 都不能支持纯经济损失,因此仍需遵循普通法的规定。而普通法 100 年来从未支持过此种索赔。因此,其诉讼请求被驳回。Landcatch 公司将此案上诉至苏格兰最高民事法庭枢密院。法官确认了一审确立的原则,认为普通法的规则不应改变。他们同时认为,如果接受了上诉人的请求,就会引发更多的遥远诉讼请求,甚至会引起包括英国在内的英联邦国家法律戏剧性的变化。

英国法院这种对因油污引起的纯经济损失不赔的做法同样体现在另两起由“Braer”事件引发的案件中。一起是 Skerries Salmon Ltd v. The Braer Corporation Ltd.,在该案中原告主张由于“Braer”漏油事件的负面影响,造成了所养殖鲑鱼的利润损失。审理该案的 Or-dianry 勋爵认为,“以有限的责任限制基金赔偿几乎没完没了的索赔请求,就不会有一个索赔请求得到适当的补偿”。因此也拒绝了原告的主张。另一起案件是 P&O Scottish Ferries v. The Braer Corporation Ltd.,在该案中原告轮渡公司索赔“Braer”事件造成的乘客客票损失,法院同样以类似理由驳回了原告的请求。

在美国,对于纯经济损失的赔偿问题,美国最高法院于 1928 年创设了罗宾斯干坞规则(Robins Dry Dock Rule),在 Robins Dry Dock & Repair Co. v. Flint 一案,法官 Holmes 指出:“……侵权人不必仅仅因为受害人与第三人签订了合约,就要对该第三人承担赔偿责任”。该规则在美国海事侵权法中确立了这样一条明线原则(bright-line rule),只有出现了财产的物理损害,才能够赔偿利润等经济损失,否则任何损害都不予赔偿。

但是,Robins 规则的地位越来越不稳固。在 Hercules Carriers, Inc. v. Florida 案中法院已经开始讨论 Robins 规则的存在有无意义。而在 State of LA. v. Testbank 上诉案中,法院认为 Robins 规则的关键在于

损失过于遥远,而不在于合同权利损失不得索赔。这实际上突破了 Robins 规则的原有含义。

OPA90 的通过,更加动摇了 Robins 规则的地位。OPA90 规定可以索赔的油污损害包括六个方面:自然资源损坏,动产或个人财产损坏,自然资源生活用途方面的损失而遭受的损害,税、费、收益,利润和赢利能力,公共服务费用。在 Ballard Shipping Co V. Beach Shellfish 和 Ballard Shipping Co. 案中,法官 Duggan 认为,OPA90 “无疑规定了在油污案件中可以赔偿纯经济损失”,并且大多数法律评论家认为 OPA90 “跨越了 Robins 规则”。此外,在 Sekco Energy, Inc. V. M/V Margaret Chouest 一案中,法院拒绝采用 Robins 原则。

由上述可见,对于油污损害中的纯经济损失的赔偿,英国和美国法院的做法是完全不同的。英国法院害怕引起太多的无止境的索赔,因此多以“不伴随物理损害”、“损害过于遥远”为由拒绝赔偿受害人的纯经济损失。而美国尽管有传统的 Robins 规则,但是它的理论和实践总是不断地对传统理论进行突破,学者和法官的主流观点是较为灵活地对待纯经济损失,而不是一概而论的进行否定。对于 OPA90 中有关损害赔偿范围的规定,从保护受害人的角度出发,更乐于接受纯经济损失的索赔请求。

(2) 大陆法系国家

《法国民法典》第 1382 条只对侵权行为的静态后果——损害作出了规定,对损害对象无明文规定。法国学者认为,不仅侵犯法律明文规定的权利可构成侵权行为,侵犯利益的行为也构成侵权行为。尽管如此,法国侵权行为法仍将纯粹契约损害排除在其调整范围之外。法国法的理论为意大利、葡萄牙等国家继承。葡萄牙原则上不保护纯经济损失,纯经济损失的保护只能作为侵权行为法上的例外。

《德国民法典》第 823、826 条的规定是从损害对象的角度界定侵权行为的。德国的纯经济损失不像所有权、人身权那样是法律保护的权利,而仅是“私法上利益”,必须满足故意以及违背善良风俗两个条件才有可能得到承认。

在瑞典,纯经济损失只能依据调整因犯罪行为造成的人身损害和财产损害的规则得到救济。芬兰《赔偿法》第 5 章第 1 条规定:“赔偿包括对人身伤害和对财产所有权赔偿的补偿”,其司法实践中,损害是因犯罪行为或者国家职权行为造成的或者存在实际原因的其他情形下,可以包括纯经济损失。

日本民法对具有相当因果关系的损害承认损害赔偿,而一般情况下,对纯经济损失不予赔偿,仅在故意侵害债权的场合予以赔偿。

我国台湾民法类似于德国的规定,其第 184 条规定:“因故意或过失不法侵害他人之权利者,负损害赔偿责任。故意以悖于善良风俗之方法加损害于他人者亦同。违反保护他人之法律者,推定其有过失”。故意以悖于善良风俗的办法加损害于他人者,应负损害赔偿责任,其保护的客体包括权利和其他利益,故用户就其纯粹经济上损失,得依此规定,请求赔偿责任。

总之,多数国家的法院并不愿意确认这类损失,担心承认这类损失可能产生连锁反应。

三、我国关于纯经济损失赔偿问题的理论和实践

我国的民事赔偿理论中找不到纯经济损失这一概念,我国一般将侵权财产损害赔偿的范围划分为:直接损失与间接损失。直接损失是加害人侵占或损坏受害人的财产,致使受害人现在拥有的财产价值量的实际减少。对于此种损失,我国一般都予以赔偿。间接损失一般认为是加害人侵害受害人所有的财物,致使受害人在一定范围内的未来财产利益的损失。关于间接损失是否应该予以全面赔偿,我国的理论和实践中存在两种争议:一种主张应全面赔偿,因为在正常情况下,受害人本应当得到这些利益,只是由于加害人的侵害才使这些可得利益没有得到,并且,如果间接损失不能全部予以赔偿,受害人的权利就得不到全部保护,同时加害人的非法行为也得不到应有的制裁;另一种主张不宜进行全面赔偿,而应遵循“适当赔偿”的精神,即根据间接损失的不同类别,合理地确定其赔偿范围。本文赞同第一种主张,只要间接损害是客观的,有实际依据的,就应该得到充分的赔偿。

在我国的船舶侵权行为法中有关直接损失的赔偿和以财产损害特征为前提的间接损失的赔偿也得到了承认。比如,最高人民法院在 1991 年《关于国内船舶发生海损事故造成的营运损失应列入海损赔偿范围的复函》中就指出:“根据《民法通则》117 条第 2、3 款的规定,损害他人财产的,侵害人应当赔偿受害人因侵权行为所遭受的实际损失,包括受害人财产的毁损、减少、灭失和为减少或消除损失所支出的费用,以及受害人在未受害的正常情况下可以得到的利益。因此,国内船舶在内河或沿海运输中在发生海损事故造成船舶修理期间的合理营运损失(其中包括船员工资损失),应当列入海损赔偿范围”。此外,1995 年最高人民法院在《关于审理船舶碰撞和触碰案件财产损害赔偿的规定》中第 1 条又进一步规定了“请求人可以请求赔偿对船舶碰撞或触碰所造成的财产损失,船舶碰撞或者触碰后相继发生的有关费用和损失,为避免或者减少损害而产生的合理费用和损失,以及预期可得利益的损失”,并且更加明确了设施

修复前因不能正常使用而产生的合理的收益损失、利息损失、船期损失和租金或者运费损失等间接损失都可以得到赔偿。

但由于纯经济损失是不以财产发生物理损害为前提的经济损失,因此在我国的海事赔偿案件中并未得到认可。

四、关于纯经济损失赔偿问题的几点建议

近年来,随着理论和实践的发展,国际上以及各国国内已对油污造成的后果,包括纯经济损失有了更深刻的了解。从民法理论和近年来的国际实践分析,我国对纯经济损失的赔偿应采取肯定的态度。

第一,在民法理论上,油污损害责任是一种侵权责任。侵权要承担损害赔偿,以财产为内容的损害赔偿,其目的则在于通过经济补偿的方式使被害人的经济条件恢复到受害前的状况。因此,财产赔偿的范围应当取决于所造成的客观损害,即赔偿全部的财产损失。在一般民事责任计算财产赔偿范围时,既包括财产的实际灭失减少,也包括消极损害,也就是可得利益的损失,即指当事人已经预见,一般也可预见的能够期待和获得的利益。纯经济损失应当视为可得利益的损失,只不过这种可得利益损失是不伴随财产损害的。可见,民法理论上的全部赔偿原则并不排除对纯经济损失的赔偿。所以,对于纯经济损失应当给予赔偿。

第二,根据民法中的公平原则,纯经济损失应该得到赔偿。我国《民法通则》第4条规定,民事活动应遵循公平原则。如果因为纯经济损失不伴随财产损害,难以量化,承认纯经济损失的赔偿会给侵权人造成沉重负担就一概否定纯经济损失的赔偿的话,是不符合公平原则的。例如,在受污染海域旅游区经营饭店的经营者,因海域污染、游客减少而遭受利润损失虽未实际发生,但经营利益可以预见、必能得到,损失也是因污染导致的,油污损害的侵权人应该承担损害赔偿责任。

第三,从油污国际公约和各国的实践来看,国际社会对纯经济损失赔偿问题已表现出予以赔偿的趋势。如前所述,在1969CLC对污染损害的定义中并未规定纯经济损失的赔偿问题,但议定书对污染损害定义的修订已表达出公约赔偿机制对污染环境造成利润损失可以赔偿的态度,对为纯经济损失的赔偿埋了伏笔。在1971Fund的实践中,对于存在于渔民、旅馆经营人和旅

游区其他人提出的索赔,原则上是予以赔偿的。美国在OPA90颁布以前,对油污纯经济损失原则上不赔,而在1990年颁布了油污法,扩大了油污损害赔偿的范围,允许对于由环境损害而引起的利益损失和收入予以补偿。澳大利亚最高法院对Willenstaal轮一案和加拿大法院对Norskpaik Steamship一案的判决中,已经探讨适用近因原则解决纯经济损失的赔偿问题。

第四,如何把握赔偿纯经济损失的尺度呢?《国际海事委员会油污指南》以“近因原则”来确定纯经济损失的赔偿,这是比较可行的,我国可以借鉴。

确定损失数额在实践中是十分困难的。IOPC Fund在实践中的做法是比较合理的。它根据与索赔人进行和解协商双方同意的合理估计数额予以赔偿。例如渔民提出收入损失索赔时,基金要求渔民提供前几年生产值的证据,同受油污当年生产的情况进行比较,再考虑受影响的渔区范围和市场价格的变化的等,得出估计损失数额。

综上所述,纯经济损失获赔合于法理,见诸实践,在损失数额的确定这一棘手问题上也有所突破。

我国的油污基金最终是要与国际油污基金接轨的,因此其允许的赔偿范围也应与国际油污基金保持一致。而且从国际油污基金的索赔实践看,基金的赔偿方式简便、灵活,能够充分地考虑索赔人的利益。虽然更为明确的赔偿数额标准尚待实践中进一步寻求,但在是否赔偿纯经济损失的问题上应当普遍采取肯定的态度。

参考文献

- 1 王泽鉴.民法学说与判例研究(第7册).北京:中国政法大学出版社,1998.80
- 2 郭凌川.对油污损害赔偿中的纯经济损失的基本认识.第十一届全国海事审判研讨会论文集,191
- 3 司玉琢.海商法专题研究.大连:大连海事大学出版社.2002,421~423
- 4 於世成.IOPC Fund处理油污损害索赔实践.见:海商法年刊(1993).大连:大连海事大学出版社.248
- 5 杨立新.侵权法论.吉林:吉林人民出版社,1999.615
- 6 邓瑞平.船舶侵权行为法基础理论问题研究.北京:法律出版社,1999.344

(作者单位 1 中国海洋大学法学院 2 中国海洋大学规划建设处)