美國船東無法通過合同排除《1990 年油污染法》項下的溢油清污和賠償責
任
美國第五巡迴上訴法院提醒將船舶出租或以其他方式移交給他人控制的美國船
東，根據《1990年油污染法》，這些船東可能仍需要對光船承租人 /經營人的過失
甚至違法行為承擔責任。感謝 Liskow & Lewis 律師事務所新奧爾良辦公室的股
東之一、美國律師 David Reisman 對美國訴美國商業航運公司一案判決的概括。
2017 年 11 月 29 日
背景
2008 年 7 月，一艘拖船拖帶著裝滿油品的駁船，橫穿密西西比河新奧爾良河段，駛入
一艘遠洋油船的航道，造成近 300,000 加侖溢油流入該河。這艘名為 MEL OLIVER 輪
的拖船的所有人是美國商業航運公司 (ACL 公司 )，它以每天一美元的租金將該拖船光
租給 DRD 拖船公司（DRD 公司）。ACL 公司再以期租方式向 DRD 公司租用該拖船。
在發生碰撞時，MEL OLIVER 輪正在頂推一艘滿載油品的駁船 DM-932 號（該駁船也
屬於 ACL 公司所有）。MEL OLIVER 輪的船長已于數日前棄船，留下操舵員負責該船
舶（該操舵員尚未獲得在沒有船長直接監督下操船的執照）。事故發生時，操舵員據
稱已經在方向盤上睡著，因為他已經連續工作近 36 個小時。油船 TINTOMARA 輪與駁
船 DM-932 號發生碰撞，導致駁船破損並最終沉入密西西比河。作為駁船的所有人，
ACL 公司被認定為《1990 年油污染法》項下的責任方。

□□□□□□□□□□□□□□□□ ,□□□□ DRD□□□□□□□ 100%□□ ,□ ACL□□□ TINTOMARA□□□□□□。DRD□□□□□□□□ ,□□□□□□□□□□□□□□□□□□□□□□□□□□□□。□□□□□《1990□□□□□》□ ACL□□□ DRD□□□□□□ ,□□□□□□□□□□□□ 2000□□□□□□□。□ 2000□□□□□□ ACL□□□□□□ 7000□□□□□□□□□□。DRD□□□□□□ ,□□□□□□□□□□ ,□□□ ACL□□□□□□□ 2000□□□。ACL□□□□□□□□ ,□□□□□□“□□□□□”□□ ,□《1990□□□□□》□□□□□□□□□□（《□□□□》□ 33□□ 2703(a)□ ）。ACL□□□□□□□□□□□□□□《□□□□》□ 33□□ 2704(a)□□□□□□。□□□□□□□□□□□□□□□ ,□□□□ ACL□□□□ 2000□□□□□□（*□□ □ □□□□□□□□□□□□ ,□ 16-31150□, ___ F.3d ___（5th Cir. 11/7/17 ）*）。

**《1990□□□□□》**

《1990□□□□□》□□ EXXON VALDEZ□□□□□□□□□□ ,□□“*□□□□□□ ,□□□□□□□□□□□ ,□□□□□□□□□ ,□□□□□□□□□□□□□□。"Rice □ Harken□□□□ , 250 F.3d 264, 266 (5th Cir. 2001)*。《1990□□□□□》□□□“□□□”□□□□“□□”□□□□□□□□□□□□□ ,□□□□□□（《□□□□》□ 33□□ 2702(a)□ ）。□□□□□□□□ ,“□□□”□“□□□□□□□、□□□□□□□□□。”（《□□□□》□ 33□□ 2701(32)(A)□ ）。

**□□**

*1) ACL□□□□□□《□□□□》□ 33□□ 2703(a)(3)□□《1990□□□□□》□□□□“□□□□□”□□*

ACL□□□□□□□□□□“□□□”。□□《1990□□□□□》□□□□□“□□□□”□□ ,□□□“*□□□□□□□□□…□□□□□□□□□□□□□□□□□□□□□(1)□□□□ ; (2)□□□□ ; (3)□□□（□□□□□□□□□□□□□）□□□□□□□（□□□□□□□□□□□□□□□□□□□□□□□□□□□□□）… ,□(4)□□□(1)、(2)、(3)□□□□□□□□*” ,□□□□□□□□（《□□□□》□ 33□□ 2703(a)□ ,□□□□□□□）。ACL□□□□□□□□□□□□□□□□（DRD□□）□□□□□□□□□ ,□□□□□□□□ ACL□□□ DRD□□□□□□□□□□“□□□□”。□□□□□□□□ ,“□□□□”□□□□《1990□□□□□》□□□□□□□□□□□□□□□□□□ ,□□□“□□□□□□□□□□□□□□□□□□ ,□□□□□□□□□□□□□*□□*□□□□□□□□□□□□□□ ,□□□□□□” ,□“□□□□□”□□□□□（□□□□□□□）。□□□□ ,□□ DRD□□□□□（MEL OLIVER□□□□□□）“□□”ACL□□□ DRD□□□□□□□□ ,□□□□□□ ;□□□□□□□□□□ , DRD□□□□□□□ MEL OLIVER□ ,

溢油事故就不會發生。對於 ACL 公司提出的 DRD 公司的行為與合同關係“沒有關聯”的
主張，法院未予支持，儘管事實上 DRD 公司的作為和不作為違反了適用法律，並且直
接違反了合同條款。因此，法院認定 ACL 公司無權對《1990 年油污染法》項下的責任主
張“第三方行為”抗辯。
2) ACL 公司無權根據《美國法典》第 33 卷第 2704(a)條主張責任限制
法院還駁回了 ACL 公司根據《美國法典》第 33 卷第 2704(a)條提出的責任限制主張，該
條將責任方的責任一概限定為不超過根據排放油污的船舶的噸位計算的特定美元金額。
法院指出，第 2704(a)條規定的責任限制“在下列情況下不適用：事故是由於責任方、責
任方的代理或員工、或根據與責任方之間的合同關係行事者的 (A)重大過失或故意不當
行為，或 (B)違反適用的聯邦安全、建築或操作規範而直接造成的。”（《美國法典》第
33 卷第 2704(c)(1)條）。DRD 公司的行為顯然構成重大過失或故意不當行為；因此，
問題是 DRD 公司是否“根據與 [ACL 公司 ]之間的合同關係行事”。儘管“根據”的範圍窄于
“存在關聯”，但法院認定，“如果重大過失、故意不當行為或違規行為的行為人是在履
行與責任方之間的合同條款過程中實施該行為，則滿足 ‘根據 ’[合同關係行事 ]這一條
件。”在本案中，DRD 公司的重大過失 /故意不當行為發生在其履行與 ACL 公司的合同
條款（即要求 DRD 公司拖帶 ACL駁船並交付油貨的期租合同）的過程中。因此，第五
巡迴法院認定，即便 ACL 公司事實上不存在過錯，ACL 公司無權主張責任限制。
因此，第五巡迴法院維持了地區法院的判決（即通過即決判決認定，ACL 公司無權對
《1990 年油污染法》項下的責任主張任何抗辯，並命令 ACL 公司在其已經支付的 7000
萬美元之外，再向美國政府支付 2000 萬美元清污費用）。
Gard 結語 – 將本案放到全球背景下
在全球範圍內，持久性油類的溢油責任和賠償受《國際油污損害民事責任公約》（“《民
事責任公約》”）管轄（美國被明確排除在外）。《民事責任公約》將有關溢油的嚴格責
任（包括清污費用）傳遞給溢油船舶的登記船東，並且該責任傳遞條款保障承租人不
受索賠。此外，《民事責任公約 1992 年議定書》允許登記船東對責任進行限制，除非索
賠人能夠證明“相關行為人在實施造成該等污染損害的作為或不作為時具有造成該等損
害的故意，或者明知可能造成污染，仍不計後果地實施該作為或不作為”。《民事責任
公約》還規定，如果登記船東能夠證明溢油是“完全由於第三方故意造成損害的作為或
不作為所導致”，則登記船東可以享有完全抗辯。責任限額由保賠協會通常提供的強制
性保險提供保障。
請參見《Gard 海洋環境保護手冊》第 15.2.3.2-3 條。

與《民事責任公約》的責任傳遞條款相反，《1990 年油污染法》規定了“連帶責任”，因此
根據美國法律的規定，可能有不止一方責任人需要分別對全部清污費用和賠償承擔責
任。因此，儘管 ACL 公司事實上不存在過錯（因為船員並不受雇於 ACL 公司），ACL
公司仍然需要承擔責任，因為 ACL 公司作為船東屬於“責任方”的定義範圍。《民事責任
公約》項下將責任傳遞給登記船東的制度也會得出相同結果。
我們認為，該意見更重要的意義在於對限制條款的解釋。第五巡迴法院並沒有對 ACL
公司和 DRD 公司之間的兩份租船合同（光租合同和期租合同）進行區分。在裁定 ACL
公司不得享受責任限制時，法院可能考慮了期租合同，因為是這份租船合同要求 DRD
公司為 ACL 公司的駁船提供拖船服務並運輸油類貨物。如非該合同，溢油原本不會發
生。儘管 DRD 公司違反了該租船合同，ACL 公司仍然需要對 DRD 公司及其員工的重
大過失負責，這意味著 ACL 公司無權主張限制責任。如果根據《民事責任公約》進行裁
判，本案的結果將會不同，因為《民事責任公約》的責任限制條款中並沒有提及合同關
係。
ACL 公司以光船租賃的形式將船舶出租給 DRD 公司，然後以期租合同的形式回租的安
排並沒有減少 ACL 公司需要承擔的污染風險，而且由於責任限制條款的解釋，甚至可
能增加了風險。第五巡迴法院的判決實際上特別強調，船東需要從運營、償付能力和
保險角度認真仔細審核其承租人 /經營人。除向船東提供相互保賠保險外，Gard 還提供
全面的承租人責任險產品，範圍涵蓋承租人的污染責任以及其他承租人的保賠險和船
殼損壞險。
作者：David Reisman
Liskow & Lewis 律師事務所新奧爾良辦公室