

加州淘金潮？——该州法律提高海洋油类污染案件的罚款金额

2020年9月，加利福尼亚州立法机构通过了对加州海洋油类污染法（AB 3214）的修订，大幅提高了对此类污染事故的经济处罚力度。该法案已于2021年1月生效。



相关民事罚款金额的区间原先设定为最低 5,000 美元，最高 500,000 美元；新的法案中将罚金区间翻倍至最低 10,000 美元，最高 1,000,000 美元。此外，更重要的是，在涉及刑事指控的案件中，对于超过 1,000 美制加仑（下称“加仑”）的溢油量，可处以的第二层级罚金也调整至每加仑最高不超过 1,000 美元。此次罚金上调引起了海运界的关注，而此前海运界所做的相关努力也成功改善了这一立法举措的结果。参见 [Gard 会员通函 10/2020](#)。

原本的法案是更严厉吗？

协会于 2020 年 10 月 13 日发布的第 10/2020 号通函介绍了国际保赔集团（下称“IG 集团”）游说反对此项立法的背景。IG 集团首次注意到此项立法是在 2020 年 5 月，新冠疫情限制出行期间。IG 集团的首轮游说成功地从该项立法的最终版本中删除了一项拟议修订，此项修订原本将使加州专用的财务责任证明(COFR)限额提高至 20 亿美元；通过游说，此项 COFR 限额目前仍然维持在 10 亿美元。此外，针对原本拟将刑事罚金的上限提高至每加仑 10,000 美元的提议，IG 集团在修改增幅方面的游说也颇有成效。1 加仑约等于 3.8 升，因此

即便按照每加仑 1,000 美元计算，新立法项下的罚金仍有可能超出 IG 集团油污险的 10 亿美元赔偿限额。IG 集团旗下的各家保赔协会已告知其会员，油污险的 10 亿美元赔偿限额（包括罚款）仍然有效。参见 [Gard 会员通函第 13/2020 号](#)。IG 集团将继续积极寻求解决方案。

新的罚金制度下，有否任何限制性因素？

对于罚金可能超出 10 亿美元保赔险赔偿限额的情况，有多项因素对这一风险敞口具有限制作用。下文概括介绍了其中四项因素。

- 第一，海上油类污染事故引起的最常见的罚款类型是民事罚款。如上文所述，尽管新立法将民事罚款的标准大幅提高了 100%，但提高后的民事罚款上限为 100 万美元，该限额虽然很高，但仍然远低于协会就此类事故提供的 10 亿美元保赔险赔偿限额。而且，不应忘记的一点是，民事罚款的区间很广；按照过往惯例，最经常发生的事故是小规模溢油事故，而此类事故的罚款金额往往接近该区间的下限，即等于或略高于 10,000 美元。
- 第二，最常见的溢油事故通常不会招致刑事执法行动，因此加州主管机关有权处以高额刑事罚款的情况在大多数案件中都不会出现。尽管如此，但正如下文所述，相关刑事检控的责任“触发点”低于刑法下其他领域的责任触发点。
- 第三，只有在溢油量超过 1,000 加仑的情况下，船方才有可能被追究高额的刑事罚款责任，因此超出保赔险赔偿限额的风险更多地是和油轮有关，而对于只使用油类作为燃料的船舶，溢油量更为有限，超出保赔险赔偿限额的风险较小。举例而言，如果溢油事故中的溢油超出 1,000 加仑的部分为 500 公吨，则这部分溢油量相当于 374,025 加仑，可能受到的最高刑事罚款为 374,025,000 美元。这一数额虽高，但是仍在适用于油类污染的 10 亿美元保赔险赔偿限额内。
- 第四，尽管刑事案件中可以针对超出 1,000 加仑的溢油量处以额外的高额罚金，但法官并不是必须这样判罚，而是可以行使自由裁量权来决定，因此很可能只有在违法行为情节严重，或造成的环境影响广泛的案件中，主审法官才会按此特殊的额外高额罚金标准作出裁判。

如何看待“潜在刑事检控的责任触发点较低”的问题——这可能会产生什么结果？

据称，加州新法规所针对的是故意或明知情况下的刑事犯罪行为，以及故意或重大过失行为。相关标准在世界其他法律体系下已有先例。但是，在加州的新立法中，相关条文适用于“合理情况下本应知晓”将会发生排放或污染事故的主体。这样的措辞确实造成了一些不确定性，例如何种程度的简单过失会触发刑事责任，以及相关责任评估是针对船员个人还是船舶管理方。

根据美国已有的判例法，包括涉及水污染事故的判例法，环境类犯罪属于“公共利益犯罪”，犯罪构成不需要任何主观意图要件，这再次意味着简单过失也可能被纳入刑事责任范围。加州法官是否会运用公共利益犯罪这一概念？在新法规项下发生新案件并且由加州主管机关和法院实际着手处理之前，很难预测新法规将如何付诸实践。但是，检察官在实践中通常希望将最高额的罚款留给情节最严重的行为人/事实，从而使情节较轻的案件能够达成和解并将最高罚款保留作为辩诉交易的筹码之一。大多数刑事案件最终都是通过辩诉交易的方式解决的。

根据 IG 集团各家保赔协会的规则，由于船舶造成的污染物意外排放引起的污染罚款属于保赔险的保障范围，协会规则并未针对刑事和民事罚款，规定明确的责任除外条款。但是，由于故意排放行为引起的罚款，无论是民事还是刑事罚款，都不在保赔险的赔偿范围内。特定的案件在加州法律体系项下到底属于意外泄漏还是故意泄漏，将取决于该案件的具体事实。

在加州水域内发生海上油类污染事故后，船舶经营人可以采取哪些应对措施，以避免遭受高额的民事和刑事罚款？

各船东应当对其船舶驶往加州海域的风险进行评估，并尽到最大注意以避免在营运过程中发生溢油事故。如果发生污染，必须及时上报溢油情况；责任方如果未能遵守收到的指令和采取要求的措施，也可能引致罚款。既然民事和刑事罚金与溢油量挂钩，船方人员在说明具体数量，甚至是进行估算时，如非对相关数量百分之百确信，必须从一开始就格外小心谨慎。在溢油事故发生后的调查阶段，与加州官员打交道的过程中，在讨论可能导致事故发生的具體原因（特别是污染可能是由什么故障或错误引起的）之前，船长应及时联系并咨询保赔协会的当地通讯代理。在美国的所有通代机构均为律师事务所；在污染案件中，加州当地律师的法律意见将起到至关重要的作用。通代还可以就受到问询的船员享有的合法权利提供重要信息，并协助关键船员证人聘请个人代理律师。



作者：Frank Gonynor
高级理赔顾问兼律师，纽约



作者：Tonje Castberg
高级理赔顾问，阿伦达尔