

加州淘金潮？——該州法律提高海洋油類污染案件的罰款金額

2020年9月，加利福尼亞州立法機構通過了對加州海洋油類污染法（AB 3214）的修訂，大幅提高了對此類污染事故的經濟處罰力度。該法案已於2021年1月生效。



相關民事罰款金額的區間原先設定為最低 5,000 美元，最高 500,000 美元；新的法案中將罰金區間翻倍至最低 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，對於超過 1,000 美制加侖（下稱“加侖”）的溢油量，可處以的第二層級罰金也調整至每加侖最高不超過 1,000 美元。此次罰金上調引起了海運界的關注，而此前海運界所做的相關努力也成功改善了這一立法舉措的結果。參見 [Gard 會員通函 10/2020](#)。

原本的法案是更嚴厲嗎？

協會於 2020 年 10 月 13 日發佈的第 10/2020 號通函介紹了國際保賠集團（下稱“IG 集團”）遊說反對此項立法的背景。IG 集團首次注意到此項立法是在 2020 年 5 月，新冠疫情限制出行期間。IG 集團的首輪遊說成功地從該項立法的最終版本中刪除了一項擬議修訂，此項修訂原本將使加州專用的財務責任證明(COFR)限額提高至 20 億美元；通過遊說，此項 COFR 限額目前仍然維持在 10 億美元。此外，針對原本擬將刑事罰金的上限提高至每加侖 10,000 美元的提議，IG 集團在修改增幅方面的遊說也頗有成效。1 加侖約等於 3.8 升，因此

即便按照每加侖 1,000 美元計算，新立法項下的罰金仍有可能超出 IG 集團油污險的 10 億美元賠償限額。IG 集團旗下的各家保賠協會已告知其會員，油污險的 10 億美元賠償限額（包括罰款）仍然有效。參見 [Gard 會員通函第 13/2020 號](#)。IG 集團將繼續積極尋求解決方案。

新的罰金制度下，有否任何限制性因素？

對於罰金可能超出 10 億美元保賠險賠償限額的情況，有多項因素對這一風險敞口具有限制作用。下文概括介紹了其中四項因素。

- 第一，海上油類污染事故引起的最常見的罰款類型是民事罰款。如上文所述，儘管新立法將民事罰款的標準大幅提高了 100%，但提高後的民事罰款上限為 100 萬美元，該限額雖然很高，但仍然遠低於協會就此類事故提供的 10 億美元保賠險賠償限額。而且，不應忘記的一點是，民事罰款的區間很廣；按照過往慣例，最經常發生的事故是小規模溢油事故，而此類事故的罰款金額往往接近該區間的下限，即等於或略高於 10,000 美元。
- 第二，最常見的溢油事故通常不會招致刑事執法行動，因此加州主管機關有權處以高額刑事罰款的情況在大多數案件中都不會出現。儘管如此，但正如下文所述，相關刑事檢控的責任“觸發點”低於刑法下其他領域的責任觸發點。
- 第三，只有在溢油量超過 1,000 加侖的情況下，船方才有可能被追究高額的刑事罰款責任，因此超出保賠險賠償限額的風險更多地是和油輪有關，而對於只使用油類作為燃料的船舶，溢油量更為有限，超出保賠險賠償限額的風險較小。舉例而言，如果溢油事故中的溢油超出 1,000 加侖的部分為 500 公噸，則這部分溢油量相當於 374,025 加侖，可能受到的最高刑事罰款為 374,025,000 美元。這一數額雖高，但是仍在適用於油類污染的 10 億美元保賠險賠償限額內。
- 第四，儘管刑事案件中可以針對超出 1,000 加侖的溢油量處以額外的高額罰金，但法官並不是必須這樣判罰，而是可以行使自由裁量權來決定，因此很可能只有在違法行為情節嚴重，或造成的環境影響廣泛的案件中，主審法官才會按此特殊的額外高額罰金標準作出裁判。

如何看待“潛在刑事檢控的責任觸發點較低”的問題——這可能會產生什麼結果？

據稱，加州新法規所針對的是故意或明知情況下的刑事犯罪行為，以及故意或重大過失行為。相關標準在世界其他法律體系下已有先例。但是，在加州的新立法中，相關條文適用於“合理情況下本應知曉”將會發生排放或污染事故的主體。這樣的措辭確實造成了一些不確定性，例如何種程度的簡單過失會觸發刑事責任，以及相關責任評估是針對船員個人還是船舶管理方。

根據美國已有的判例法，包括涉及水污染事故的判例法，環境類犯罪屬於“公共利益犯罪”，犯罪構成不需要任何主觀意圖要件，這再次意味著簡單過失也可能被納入刑事責任範圍。加州法官是否會運用公共利益犯罪這一概念？在新法規項下發生新案件並且由加州主管機關和法院實際著手處理之前，很難預測新法規將如何付諸實踐。但是，檢察官在實踐中通常希望將最高額的罰款留給情節最嚴重的行為人/事實，從而使情節較輕的案件能夠達成和解並將最高罰款保留作為辯訴交易的籌碼之一。大多數刑事案件最終都是通過辯訴交易的方式解決的。

根據 IG 集團各家保賠協會的規則，由於船舶造成的污染物意外排放引起的污染罰款屬於保賠險的保障範圍，協會規則並未針對刑事和民事罰款，規定明確的責任除外條款。但是，由於故意排放行為引起的罰款，無論是民事還是刑事罰款，都不在保賠險的賠償範圍內。特定的案件在加州法律體系項下到底屬於意外洩漏還是故意洩漏，將取決於該案件的具體事實。

在加州水域內發生海上油類污染事故後，船舶經營人可以採取哪些應對措施，以避免遭受高額的民事和刑事罰款？

各船東應當對其船舶駛往加州海域的風險進行評估，並盡到最大注意以避免在營運過程中發生溢油事故。如果發生污染，必須及時上報溢油情況；責任方如果未能遵守收到的指令和採取要求的措施，也可能引致罰款。既然民事和刑事罰金與溢油量掛鉤，船方人員在說明具體數量，甚至是進行估算時，如非對相關數量百分之百確信，必須從一開始就格外小心謹慎。在溢油事故發生後的調查階段，與加州官員打交道的過程中，在討論可能導致事故發生的具體原因（特別是污染可能是由什麼故障或錯誤引起的）之前，船長應及時聯繫並諮詢保賠協會的當地通訊代理。在美國的所有通代機構均為律師事務所；在污染案件中，加州當地律師的法律意見將起到至關重要的作用。通代還可以就受到問詢的船員享有的合法權利提供重要資訊，並協助關鍵船員證人聘請個人代理律師。



作者：Frank Gonynor
高級理賠顧問兼律師，紐約



作者：Tonje Castberg
高級理賠顧問，阿倫達爾