

船舶發生油污染事故的刑事責任

方信雄

一. 前言

眾所周知，美國乃海運社會公認最好興訟的國度，其中尤以一九八九年對艾克森瓦德茲號（M.V. "Exxon Valdez"；以下稱艾輪）油輪的船長提起公訴一例最具代表性與震撼性。該輪於一九八九年三月二十四日午夜於阿拉斯加的威廉王子灣觸礁，致一千一百萬加侖的原油外洩。此一事故創下美國有史以來規模最大、損失亦最高的船舶油污染記錄。也因此一事故的發生，促使美國訂定了無責任限制的油污染法（OPA 90），連帶地催生了許多油污清除公司及諮詢顧問（Consultant），更衍生出一波將海上油污染視為不容寬恕的罪行之法律認知。

很顯然的，對艾輪的約瑟夫船長（Capt. Joseph Hazelwood）及其雇用人的艾克森公司提起刑事追訴，完全推翻了行之有年的海運規則，亦即即使污染事故係因偶然疏忽的外洩所造成者，也會成為經常調查的對象。此更意味著，船舶若果被認定有意圖欲排出油污的疑慮時，勢必會遭受嚴厲的犯罪搜查的新時代已然開始。

二. 誰要面對油污染的刑事責任

以艾輪造成油污染的情況而言，究竟誰應成為被調查的犯罪對象？以及應負何種程度的風險？美國聯邦法又是如何的解釋及其結果如何呢？凡此皆是海運界前所未聞的疑惑。至於船東最關心的就是船東互保協會（P&I Club）究竟對其會員公司要支持到什麼樣的程度？從多年來的案例來

看，船東互保協會為減輕其理賠的財政負擔，通常會以船方不當使用油水分離裝置的實務缺失致引起油污染事故作為卸責的理由。

面對油污染事件的風險，相信所有船東無不審慎面對。事實上，多年來船東為防止環境污染事故的發生，即使全心盡力的注意，並引用優良的模擬與監視系統，依舊無法全然避免事故的發生。因為船上船員的行動未能經常滿足船東及管理公司的期待，或是根本未依據既有防污染計劃進行作業所造成的案例所在多有。

基本上，船東面對刑事追訴的結果，不僅是檢察官課罰的巨額罰金，更會使其公司的商譽與信用受損，進而讓顧客卻步，乃至影響既有的營業規模。尤其若為股票上市公司，股價更會遭受株連。瞭解此一風險之後，對於有屬輪航行先進沿海國，如歐、美航線的船東焉能不謹慎為之，加強船舶的防污染管理。

現行防止船舶污染國際公約（73/78 MARPOL）所允許船舶排出船外的最大油含量限制為15ppm；在美國有關船舶的油水排放管制則是依據防止船舶污染法（APPS：The Act to Prevent Pollution from ships）施行的。依據APPS法，任何人只要故意或草率違反MARPOL或是依據MARPOL所制定的聯邦規則之規定，即視為犯罪（criminal）。而此等法規只適用於美國籍船舶、以及在美國水域內、或是在美國具管轄權的港口內之所有外國船舶。

另一方面，雖然美國對於在十二浬外水域違反MARPOL規定的外國船舶不具司法管轄權。但是要求船方務必將污水排出船外、或機艙撥油的運作毫無延遲且準確地記載於油記錄簿（Oil Record Book）上。而且每一記載事項都需經負責人簽名，又每一頁記載完畢時更應請船長簽名。美國的海岸巡防隊通常在執行「港口國管制（PSC）」業務時，為確認船舶是否嚴格遵守法令規定、以及是否對美國水域或港灣環境造成威脅，都會檢查油記錄簿。亦即，即使未在美國水域內作違法排放，若果無法提出正確詳實記載的油記錄簿，海岸巡防隊即會以之作為該輪在美國管轄區內犯罪的證據。

特別是船上的油水分離裝置（OWA：Oily Water Separator），常因製造年限久遠及保養維護的不良，致難以嚴守15ppm的排放限制。故而少數船方為避免此一風險，通常會在油水分離裝置另加設置旁通管路（By Pass Pipe），進而以清潔水混合乃至替代污水的不當手法冀以矇騙海岸巡防隊的檢查人員。筆者十餘年前在某公司任職船長時，曾於洛杉磯被海岸巡防隊查獲類似裝置，雖未被發現排放污水罪行，亦得面對數小時的煩躁調查。事實上筆者自始至終都不知道機艙有該管路的存在，但事後仍努力撰寫報告辯稱該管路於新船下水即有，只是一直未使用。然儘管用盡心思脫罪，海岸巡防隊仍不採信，最後還是以罰款五千元結案。其實，早年的檢查較為鬆散，而且相對於國籍船員的善於作假，外籍檢查人員較為正直，因此幾乎所有國籍船隊都曾有類似陽奉陰違的違法

排放污水經驗，並作不同程度的假記錄。另一方面，由於海運公司管理階層基於成本考量，長期以來一直默許屬輪船員以矇混過關的手法因應，更未重視問題的嚴重性，也因此後來幾皆嚐盡違法排放油污被處以重罰的苦果。因此可以確定的是，當前若再欲以類似方法欺騙海岸巡防隊根本不可能過關，而且可能讓海運公司或船東遭遇營運上的浩劫。

往昔美國海岸巡防隊登輪檢查，乃是本於對任何疑似違法，如禁藥、危險品等進行調查的公領域權限。然自二〇〇一年九月十一日的恐怖事件發生以後，國土保安局（Office of Homeland Security）更擴大了海岸巡防隊登輪檢查的範圍。即自該事件之後，海岸巡防隊登輪即會對焚化爐、油含量濃度計、管路配置、閥等設置進行檢查。而且為針對在美國水域內航駛或停泊輪船，如何操作此等設置，包括油水分離裝置相關操作方法的檢查作業，海岸巡防隊得依其專業判斷組成油水分離裝置特別搜查班（OWSSTF：Oily Water Separation System Task Force），進而擴大登船檢查的範圍。

再者，若果發現船上有可疑的機器或裝置存在，不管其原本設置目的為何，海岸巡防隊皆會據以認定其具有不正當的目的。也因為有不正當的目的，故而在實際使用上的程序與記錄，常會成為搜查對象。海岸巡防隊最常查獲的不當方法就是將清水注入油水分離裝置內，並利用油含量濃度計矇騙，或是裝置旁通管路、U型管路等手法。一旦海岸巡防隊質疑本船所設置之防止油污染設備的操作適當性時，當

會詳審本船的油記錄簿。

最近，海岸巡防隊為判斷本船油記錄簿的記載是否正確，通常是利用高精密度電腦對本船排出的所有油量、油艙容量，焚化爐的使用頻度及容積與油記錄簿、污水槽/污水測量記錄簿所記載的數值進行比對分析。

此外，美國政府祭出的取締油污染利器就是對告發者（提供足以證明犯罪成立的物證者）提供獎金。依據APPS法33 USC Sec1908(a)，政府具有最多可將所課罰金一半金額支付給告發者的權限。以二〇〇五年為例，某一油污染案件被判有罪並判決四百二十萬美元的罰金，故而頒給提供物證的菲籍輪機員一百二十萬美元的獎金。該輪機員原本每月薪資一千美元。

其實，上述告發者的動機並非都是針對油污染本身的，很多是因為對公司的管理或待遇不滿，因而懷恨企圖讓公司遭罰而密告的。值得強調的是，證據的被發現並不表示一定會被判定有罪。因為如果海岸巡防隊沒有任何確切的證據，但又懷疑船方在油水分離裝置上配置旁通管路時，只要船級協會出具證明大都可以通過檢查。亦即對於合法存在且具適當使用方法的「可疑」機器，提出其存在理由的說明，或是證明該等管路係依據原始設計圖配置且具合法目的即可。當然最具說服力的脫罪方法就是將被採樣的違法排放油漬經過科學調查分析證明非本船排放者。實務上，船級協會對於船東所提供的協助通常僅止於事實確認，至於對已被刑事告發，或是正進行犯罪搜查中的環境犯罪者則難以提供協助。

三. 違反規則的後果

當海岸巡防隊發現船舶未完全遵守MARPOL或APPS的證據時，可以對該船施行禁止入港或拘留。此外，若果因此連帶引發後續的犯罪搜查及可能成為違法嫌疑之可能時，則必須向進行船內搜查所在地的檢察機關報告。如上所述，美國政府對於在公海上違反MARPOL規定排放油污的外國籍船舶不具司法管轄權，但卻可以針對油記錄簿的不實記載以妨害司法、妨害證詞等罪行積極追訴。

其次，談及刑事責任，一般都會直覺的將船員視為違法行為的嫌疑者。而所謂的嫌疑，有來自船員同僚間，或是往昔具雇用關係的船員之舉發，當然亦有純以「告發者」的報酬為目的者。船員一旦被懷疑與事件有關者，將禁止自美國出境，亦可能遭受罰金或禁錮。如果船員作偽證或是隱瞞證據，以致誤導檢察官辦案的情況，將會遭受更重的處罰。例如二〇〇五年某貨櫃船的輪機長違反APPS法，因涉及陰謀、妨礙司法及偽造文書，故而被以湮滅證據罪起訴。其實，若是單就違反APPS法，最多只會被判五年以下的禁錮，但若涉及湮滅證據罪可能要加上二十年以下的禁錮刑。

另一方面，依據美國刑法所確立的原則，公司對其僱員在僱用契約的範圍內所採取的行動負有刑法上的責任。遺憾的是，此一原則亦適用於從業員不遵守其雇用公司的要求或規定的程序或習慣的情況下。因此在公司不知情的情況下，船員違反公司的方針，自行作出裝置油水分離裝置的旁通管路、或是無視於油分濃度計的

異常指示，或是提出偽造的油記錄簿等情事，即使公司管理幹部未實質參與，企業仍應負起代位責任。顯然監督不周亦要付起昂貴代價。

而在為代位責任的有罪與否作辯護時，最須注意的焦點就是公司與職員方面有無犯意。公司職員的作為乃是此等企業責任的唯一根據。故而對其應該得到責難的作為，不論其事實上是否預聞或參與，對於擁有、運航或管理船舶的企業應負有責任的立場而言，依據「負有責任的公司職員」的法理原則，當然負有環境法規下的刑事責任。

當然要適用此一原則，就必須具備三個要件；第一，對於公司的方針，或是活動具影響性職務者；第二，僅限於可以防止或糾正可能造成違法行為的地位之情況；第三，因其個人的行動或是怠慢，致助長違法行為者。此一原則對於船東或是船舶管理公司的職員特別具重要性。因為不僅對於違反法規的袒護（同謀）或是共謀要追查刑事責任，就是基於公司的地位與責任，若未能對於違反法規的情事加以導正，亦會被視為犯罪行為。似此，倘若遇有管理公司的人員在不知情的情況下雇用了不適任的船長或船員，也正因為該等船員的不適任而引起事故，那麼依據此一原則，該等管理人員及公司就會有被刑事追訴的風險。另外，由於船上的人員對於ISM規章與環境法規的實際遵守情況如何，船舶管理公司的管理人員根本無法施行有效的監視，故而有如讓其本身與公司置身險境一般。再者，若有因油水排出事故使得既有船舶機器缺失曝光，且是運航人及

管理人員事前所不知情者，則該等管理人員及公司亦會有被刑事起訴的風險。

顯然地，當只有某一個個人被刑事起訴而成為有罪時，可能要面臨禁錮刑或是罰金。至於公司被判決有罪的情況下，則會賦與其強制參加環境法規標準計劃的義務，事實上罰款通常為唯一的懲罰。需知船東互助協會的管理人儘管平日誠心誠意的提供服務，但是絕對不會替代會員公司前往監獄的。

四.結語

本文雖以早期美國發生的油污染案例為文，其實當今全球各沿海國莫不跟進施行。而處於當前如此嚴峻的大環境下，所有船員都必須捫心自問，其所作所為究竟是為船東或租船人帶來利益抑或冒險呢？至於船東或船舶管理人更要深思，一味考慮降低成本，抱持取巧心態任由船員冒險從事違法操作，而賭上企業的形象與巨額財政損失，乃至背負刑責值得嗎？

從執法的角度來看，美國可以容忍墨西哥灣的油井日以繼夜噴出原油達數十天，就是絕不允許船上漏出半桶柴油，顯然是典型相對失衡的諷刺。但對船東而言，眼前的現實情勢就是不容許任何船舶發生油污染事故。誠如文中所述，船舶管理人或船東務必體認即使盡多大的努力，仍無法全然避免油污染事故的發生，故而一旦不慎發生油污染事故就應坦然面對積極善後，究竟當前科技發達，凡走過必留痕跡，如一味想逃避責任恐將付出更大的代價。

本文作者：基隆港引水人