

新西兰海洋污染法(续)

吴进译　樊川审校

(中国海洋报社　北京)

第二章　废弃物倾倒入海

20　本章适用范围

本法本章应适用于：(a)所有在新西兰或在新西兰水域，为了在海上倾倒的目的装载废物或其他物质的船舶和航空器；(b)所有在新西兰水域倾倒废物或其他物质的船舶和航空器；(c)所有向海洋倾倒废物或其他物质的船舶(属新西兰船舶或新西兰国内贸易货船)；(d)所有向海洋倾倒废物或其他物质的新西兰航空器；(e)每座近岸设施或固定或浮动的平台或其他座客在海洋里或在海底并在新西兰管辖下的海上人工构造物。(f)所有弃置在新西兰水域内的船舶和航空器和所有弃置在海洋里的新西兰船舶和新西兰航空器。

21　关于违反倾倒废弃物或其他物质的规定

(1)如果有下列行为之一者，应根据本节规定作一次违法论处：(a)任何废弃物或其他物质在没有获得特别许可的情况下，从任何本章规定所适用的船舶或航空器上倾倒在新西兰的水域；(b)任何废弃物或其他物质在没有获得特别许可的情况下，从任何本章规定所适用的新西兰船舶或从新西兰国内贸易货船或新西兰航空器或从任何近岸设施或固定的或浮动的平台上或其他人工构造物上排入海洋；(c)一艘船舶或一架航空器在没有获得特别许可的情况下，弃置在新西兰水域；(d)本章规定适用的一座近岸设施或固定的或浮动的平台或其他人工结构，在没有获得特别许可的情况下，弃置在海洋里；(e)任何废弃物或其他物质在没有获得特别许可的情况下，以及为了倾倒的目的在新西兰或新西兰水域装载在任何船舶上或任何航空器里；(f)如果倾倒是从一艘船舶上进行或如果一艘船舶被倾弃，则该船的船长或船主；(g)如果倾倒是从一架航空器上进行或如果一架航空器被倾弃，则飞行员或该航空器的所有人或为该航空器所属的人员；(h)如果倾倒是从一座近岸设施上进行或如果一座近岸设施被倾弃，则

该设施所有人或进行这项作业的人员或负责这项作业的人员；(i)如果倾倒是从一座固定的或浮动的平台上或其他海洋或海底的人工构造物上进行，或如果一座固定的或浮动平台或其他人工构造物被弃置，则为平台或构造物所属的人员或依情形平台或构造物的所有人；(j)如果废弃物或其他物质是在新西兰或在新西兰水域为了在海上倾倒的目的，被装上了一艘船舶或一架航空器，则该船舶的船长或船主，或依情形，船舶的领航员，或航空器的所有人，或为该航空器所属的人员。

(2)每一个根据本节违法一次的人，应：(a)当即受到不超过 5 万元的罚款；(b)应承担支付法院可能确定的费用和价值的款项，这种费用和价值的款项是由于违法行为而导致要从新西兰水域或从任何新西兰的海滨或新西兰的港口工程上消除或清除或分解废弃物或其他物质所产生的或将产生的。

……………

23　特别防护

在一个人根据本法第 21 节或第 22 节对一次违法行为负有责任的情况下，如证明与造成违法行为有关的废弃物或其他物质的倾倒，或在另一种情况下是由于未能遵守在特别许可中的条件、规定和要求而造成一次违法是下列情况所必要，则应作为一种防护措施处。

(a)为了救助或防止损害人的生命，(b)在天气造成的人力不可抗拒的情况下，为了确保任何船舶或航空器或近岸设施或固定的或浮动的平台或任何其他在海洋中或座落在海底的人工构造物的安全的目的；(c)为了防止对任何船舶或航空器或近岸设施或固定的或浮动的平台或任何其他在海洋中或座落在海底的人工构造物的严重威胁。

但如法院不认为这种废弃物或其他物质的倾倒在另一种情况下，未能遵守有关的条件、规定或要求，只是为保护的目的所必要和在所有的情形下所采取的步骤是合理的，则根据本节规定所采取的防护措施应无效力。

但如法院不认为在那种情况下确有废弃物或其他物质倾侧危害存在的可能性,或在另一种情况下,不遵守有关条件,规定是一种别无选择的办法,并且进行倾倒是把对人类或海洋生物的危害的可能减少到了低程度的办法,则根据本节规定所采取的防护措施应无效力。

24 管理向海洋倾侧废弃物和其他物质的标准

在制订向海洋倾侧废弃物和其他物质的标准时,需考虑下列各项:

- (1)物质的特性和成份
- (a)倾到物质的总量和平均成份(例如1年);
- (b)形态(例如固体、软泥体、液体或气体);
- (c)性质:物理性质(例如溶解性、密度)、化学、生化性质和生物性质(例如病毒的存在、细菌、酵母菌、寄生菌);
- (d)毒性;
- (e)持久性,物理的、化学的和生物的;
- (f)在生物体或沉积物中的积累和生物转化;
- (g)对物理、化学和生化变化的感受力和在水生环境下与其他溶解的有机物,无机物的相互作用;
- (h)减少资源(鱼、贝类等)市场销售的腐烂和其他变化的可能性。
- (2)倾倒场所的特征和存放方法
- (a)位置(例如倾倒区域的坐标、深度和离岸距离)、与其他区域的位置(例如娱乐区域、产卵场、繁殖场和捕鱼区域以及可开发的资源);
- (b)每个特定期间处置率(例如每天、每周、每月的数量);
- (c)包装和容纳的方法;
- (d)用建议的释放方法所取得的初步稀释度;
- (e)消散特点(例如流、潮和风的横向输送效应和垂直混合);
- (f)水的特性(例如温度,PH值、盐度、跃层、污染氧指数—溶解氧 DO、化学需氧量 COD、生化需氧量 BOD—有机物中和矿物中的氧的存在,包括氮、悬浮物质、其他营养物和生产率);
- (g)底质特性(例如地形、地球化学和地质学的特征,以及生物生产率);
- (h)在倾倒区已经进行的其他倾倒物的存在和后果(例如重金属背景指数和有机碳含量);
- (i)在签发特别许可时,签发当局应考虑到是否有适当的评价这种倾倒后果科学基础的存在,在排列倾倒时间表时,要顾及到季节的变化。
- (3)一般考虑和条件
- (a)对娱乐场所的可能影响(例如漂浮式搁浅物质的存在、混浊度、不愉快的气味、色彩的改变和泡沫四起);
- (b)对海洋生物、鱼和贝类的养殖、鱼的贮存、渔业、海藻的收获和养殖的可能影响;
- (c)对海洋其他利用的影响(例如损害工业使用海水的质量、水下构造物的腐蚀、漂浮物体对船舶作业的扰乱、在海

底堆放废弃物和固体物对捕鱼和航行的扰乱以及对为科学和养护目的而设立的特别重要的保护区的扰乱);

(d)关于处理、设置或消除倾倒物的陆上替代方法或处理减少在海上倾倒物质有害程度的实际可能性。

第三章 海上事故

25 部长对船舶的有关权力

(1)在不损害女王可行使的权力或权利的情况下,不论根据国际法或根据除本节所授权力以外的其他法规,只有对下列情形的海运事故所产生的结果,才能行使本节所授与的权力和采取本节所许可的措施;(a)在新西兰水域,或(b)在这些水域以外。

在出现这些情形时,对部长来说有必要防止或减少或消除油类污染或任何污染或任何对新西兰水域或新西兰海岸或对新西兰的有关利益所造成危害。

(2)如果部长面临这样的情形,即作为一次海运事故或与海运事故有关的行为的结果,一艘船舶在新西兰水域或对新西兰水域或对新西兰的海岸或对新西兰的有关利益构成或可能构成一种严重的威胁,则为了本节第(1)分节所提及的目的,部长可:

(a)向该船舶的船长或船主或向负责救助行为的人员或雇员或代理下达指示,要求采取与船舶或与货物或与船、货两者有关的任何指定的行动或不采取行动,或者采取非指定的行动;

(b)或对船舶或对货物,或对船、货两者采取任何措施,而不论是否按本分节(a)项已经下达了指示。

(3)在不限制本节所授与的权力普遍性的情况下,部长可能指标采取的或其自己为了本节第(1)分节所提及的目的,根据本节第(2)分节(b)项所采取的措施,可包括对船舶或对货物或对船、货两者有关的下列各项行动:

(a)把船舶或货物或船、货两者移动到另一地方;或(b)救助船舶或其货物或船、货两者;或(c)沉船或销毁船舶,或销毁货物或船和货物都销毁;或(d)对船舶的控制;或(e)把货物从船上卸下来。

(4)为了采取本节第(2)分节(b)项所提及的行动,部长在其与所给予指示的船长的那条船的船主磋商之后,可:

(a)指示任何新西兰船舶的船长,或国内贸易货船的船长,或任何在新西兰水域内的其他船舶的船长对海运事故的任何船舶或可能是海运事故的船舶

提供帮助；(b)指示任何新西兰船舶的船长或任何国内贸易货船的船长，携带任何设备，航行到任何地方，向从事救助海运事故的船舶或向从事清除、排除或消除任何油类或污染物的作业的船舶提供援助，并遵守任何暂时经部长授权对海运事故行使控制和职责的人员所下达的指示。

(5)船舶的船长或船主应就得部长根据本节第(2)分节(b)项所建议采取的措施的通知，除非部长认为情形十分紧迫而必需立即采取措施，在这种情形下，部长可以免去这种通知。

……

26 部长对近岸设施和管道的权力

……

27 赔偿的权利

(1)如果由任何人根据本法……所签发的指示确定采取的任何行动或者由部长根据本法……所采取的措施，在下列两种情况下，由于这种行动和措施的结果或由于其自己采取这种行动和措施的结果，使一个人导致了开支或损失或损害，则其可向女王政府获得赔偿：

(a)所采取的行动和措施并非为清除或防止或减少污染或污染危险所合理必要的程度；(b)或虽然采取了或似乎是好的行动或措施，但是由于这种行动和措施的结果导致极不相称的开支或损失或损害。

(2)如要按照本节……规定，向女王政府提出了赔偿要求，法院在确定本节第(1)分节(b)项是否适用时，应致需到下列各点：

(a)如果不采取这些措施，则这种危急的损害有多大范围和程度；(b)采取有效措施的可能性；(c)已经采取的措施所造成的损害的范围。

参看 1971 年《防止油污染法》(英国)第 13 节。

28 违法

(1)每一个人如有下列行为，应作违法论处：

(a)不遵守根据本法第 25 节或第 26 节的由部长所签发的指示或由部长授权的人所签发的指示；或(b)粗暴地阻挠根据部长所签发的指示行事的人的行动，或阻碍根据部长授权的人所签发的指示行事的人的行动，或(c)粗暴地阻挠部长或任何代表部长的人执行本法第 25 节或第 26 节授与部长的任何权力。

(2)每一个违反本节规定的人，应当即被处以每天不超过 1 万元的罚款，如果继续违法超过一天的，则作另外一天计算。

(3)在对本节违法的诉讼程序中，如能证明未能遵守本法第 25 节或第 26 节所签发的指示或粗暴地阻挠根据这种指示行事的人的行动或代表部长行事的任何人的行动，是由于救助海上人命的需要，则可以进行辩护。

(4)在对本节违法的诉讼程序中，如能证明对此违法负责的人已经竭尽全力遵守有关指示，则也可以进行辩护。

……

第四章 民事责任

30 清除油类或污染物或废弃物或其他物质的费用的责任

如果违反本法，造成任何油类或污染物或任何废弃物或其他物质的下列情形：

(a)从任何着陆物上，或从任何近岸设施上，或从一条管道上，或是由于勘探海底及其底土和开发其自然资源的活动所造成的结果，或是从任何用于转运油类或废弃物的设备上排入或流入或倾倒在新西兰水域或新西兰大陆的上覆水域，或(b)从任何船舶(但在 1969 年国际油污损害民事责任公约的缔约国登记或悬挂其旗帜的船舶和本法第 32 节适用的船舶除外)上排入或流入或倾倒在新西兰水域。

在上述两种情况下，尽管有本法第 33 节的规定，则由部长或港务当局为了从本分节所提及到的任何水域或从任何近岸或港口工程上，或仍码头或从栈桥，或仍任何其他娱乐场所清除油类或污染物或废弃物或其他物质所产生的相当于合理支出的费用的总数，以及本法第 10 节在清理方面所应支付的总数，应按实际情况由那些排出或流出油类或污染物或倾倒废弃物或其他物质的着陆物的占有者或船舶的船主、近岸设施的所有人、管道所有人或设备的所有人、或进行勘探开发活动的人员宣布作为对女王政府或港务当局的债务，并相应地予以偿还。

31 污染损害的责任

(1)根据本节，装载任何油类或污染物(不论是否作为货物的一部分)的船舶的船主，如果油类或污染物的排放或流出是由其船舶造成的，不论是否签发了任何特别许可，废弃物或其他物质从其船上倾倒入海，其应对新西兰或在新西兰水域内所造成的污染损害负赔偿责任。

(2)如果油类或任何污染物是从一艘本节所适

用的船舶上排出或流出,或者废弃物或其他物质从一艘本节所适用的船舶上倾倒入海,则该船舶的船主参照本节第(3)分节按照船舶吨位确定的总数额以外的款项,负赔偿损害的责任。

(3)本节第(2)分节所提及的总数额应以每吨不超过1500法朗船舶吨位计算数额。该总数额应被专用于确定任何司法程序中的费用。

……

(9)根据本节第(10)分节,一座近岸设施的所有人或在新西兰水域内或在其大陆架上的管道的所有人,和在新西兰水域或在其大陆架的上覆水域,或在大陆架上进行勘探海床及其底土或开发其自然资源活动的人,应对所有污染损害负赔偿责任,不论这种污染损害是归属于油类或污染物的排放或流出,或归属于任何废弃物或其他物质的倾倒。在本分节内,用语“污染损害”包括所有在大陆架上覆水域造成的损害和所有在大陆架上或对其自然资源造成的损害。

(10)如果一艘船舶冲撞或损害任何在新西兰水域内的或在其大陆架上,或在大陆架上覆水域的近岸设施或管道,则该船舶的船主应对新西兰或新西兰水域或大陆架上或大陆架上覆水域的一切污染损害负赔偿责任,只要这种污染损害是归因于对近岸设施或管道的冲撞和损害所造成油类或污染物的排放或流出,而不论这种排放和流出是来自于船舶或来自于近岸装置或来自于管道或来自于与近岸设施或与管道有联系的任何装置。

(11)本节适用于除本法第32节所适用的船舶以外的一切船舶。

32 某些船主的责任

(1)根据本节的规定,本节所适用的船舶的船主,应对其船舶排放或流出油类入海所造成的新西兰或新西兰水域的污染损害负赔偿责任。

(2)如果油类由一艘本节所适用的船舶装载,不论这种油类是否是货物的一部分,从该船舶上排放或流出,则该船舶的船主不应根据本节第(1)分节所指的污染损害参照本节第(3)分节按照船舶吨位确定的总数额以外的款项负赔偿损害的责任。

(3)本节第(2)分节所提及的总数额应不超过的2000法朗每吨的船舶吨计算的数额或是2亿1000万法朗,以较少的数额为准。该总数额应被专用于确定任何司法程序中的费用。

……

(10)本节的规定适用于下列情形下的任何船

船,不论是否是新西兰的船舶:

(a)实际散装持久性货油;和(b)从船舶排放或流出油类是由对船舶或在船舶上发生的事故引起的,而不是该船舶的船主的实际错误和船主的预谋。

33 特别辩护

(1)一艘船舶的船主不应根据本法第31节或第32节所指的污染损害负赔偿责任,如果该船舶主能证明这种排放或流出是由于:

(a)战争行为、敌对、内战、暴动或一种异常的、无法回避的和不可抗拒的自然现象造成的;或(b)纯属第三方的疏忽行为造成的,而不是该船主的雇员或代理的故意行为所造成的;或(c)纯属任何政府或其他当局的疏忽或其他错误行为所造成,或由任何负责维持灯塔或其他助航设备的人员在操作这些灯塔或助航设备时的疏忽或其他错误行为造成的。

……

(2)一座近岸设施、一座着陆物或一条管道的所有人和本法第31节第(9)分节提及的负责勘探活动的人员,如果证明排放或流出是由下列情形造成的,则不应根据该节的规定对污染损害负赔偿责任:

(a)战争行为、敌对行动、内战、暴动或一种异常的、无法回避的和不可抗拒的自然现象有;或(b)纯属第三方的疏忽行为,而不是该所有人的雇员或代理的故意行为。

……

37 船舶的强制性保险

(1)本节适用于:

(a)任何装载一定数量的散装货油的船舶,是登记的和属那一国籍的船舶(包括新西兰船舶和新西兰国内贸易货船),其装载数量超过本法所规定的数量,或在没有这种有效的规章的情况下,超过2000吨的油;和(b)装载任何散装污染物的任何船舶或任何级别的船舶,并根据本法制定的规章对这艘船舶已经适用。

(2)根据本节第(3)和第(5)分节的规定,一艘本节适用的船舶,不得进入或离开任何新西兰的港口或停靠或离开新西兰水域内的近岸装卸码头,如果是一艘新西兰船舶则不得进入或离开、停靠或离开任何其他国家的港口或在任何其他国家的港口或在任何其他国家领海内的近岸装卸码头,除非船舶携带正确有效的证书并符合本节第(3)分节的规定和下列情形所作的签发:

(a)如果是新西兰船舶,则由部长签发;和(b)如果一艘船舶的登记是在一个1969年《国际油污损

害民事责任公约》已对其生效的国家进行的，则由该国政府当局签发，或在其批准下的签发。(c)如果船舶在任何其他国家登记的情况下，则由部长或由该其他国家政府当局签发或在其批准下签发或任何其他国家政府当局签发或在其批准下的签发，并根据本法第 68 节所制订的规章对本分节予以承认的目的。

(3)根据本节第(6)分节的规定，要求任何船舶携带按照本节第(2)分节规定的证书应表明：

(a)该船舶的保险合同或其他财务担保是有效的，其数目应不小于本法所规定的赔偿责任的总数目。

……

(4)为了本节第(3)分节(a)项所指的是够数目的目的，船舶携带的证书需：

(a)有关船舶保险的合同或者其他财务保证是有效的，所有人承担赔偿责任的数目应相当于每吨 1500 法朗船舶吨计算的总额或 1 亿 2500 万法朗数额，以较少的数额为准；或(b)油类基金……按照本法规定，同意对所确定的赔偿损害责任的总额提供不同的保险或其他担保额。

(5)在一艘船舶为一个国家所有和用于商业目的情况下，如果有船舶登记国并且其又是船舶所有国政府签发的有关船舶的有效证书，在可能出现本法第 32 节所指的有关船舶污染损害的赔偿责任时，为了本节第(2)和第(3)分节所指的是够数额的目的，应满足 1969 年《国际油类污染损害民事责任公约》第 5 条所规定的限度。

……

(8)如果本节所适用的船舶进入或离开或企图进入或离开新西兰的港口，或停靠或离开或企图停靠或离开在新西兰水域内的近岸的油码头，在违反本节规定时，该船舶的船主或船长的一次违法论处，并当即承担不超过 5 万元的罚款的责任。

(9)如果本节适用的船舶没有携带或该船舶的船长没有复制本节所要求携带的证书，则该船舶的船长的一次违法论处，并当即承担不超过 2000 元罚款的责任。

(10)如果一艘船舶企图离开新西兰的一个港口或离开在新西兰水域内的近岸油码头违反了本节的规定，则该艘船舶可能被扣留直至符合本节要求的证书被获得和被复制时为止。

……

38 证书

(1)如果有关新西兰的任何船舶，或者有关在一个国家登记的船舶，而且《1969 年国际油污损害民事责任公约》尚未在这个国家生效，并将要对其生效，在这整个期间将有待于签发证书。在这种情况下，部长认为，保险合同或其他财政担保符合本法第 37 节所规定的要求，他可以根据第 37 节的规定向该船舶的船主签发证书。

(2)如果部长认为一个人提供的保险或其他财务担保不能满足其所承担的责任，或者，其保险或其他财务担保不能包括按照本法第 32 节所承担的船主的责任，则部长将拒绝签发证书。

(3)如果部长认为，由于保险合同或其他财务担保的修改或变化的原因，船舶的船主将不能承担其在本法第 32 节所引起的责任的限度，则部长可以撤销根据本节所签发的任何证书，或者，在证书继续有效的情况下，可以向他提供合适的额外的财物担保的作为保证金。

……

(7)根据本法第 68 节制订的规章可的规定，本节所指的证书的形式和签发证书的年度费、由规章规定的除了本节第(3)分节提到以外的情况撤销证书、交回、撤销证书、惩罚、不履行按照本节所要求的或本法第 38 节有关的交回撤销证书的规定。

39 第三方对船主的承保人要求赔偿的权利

(1)如果本法第 32 节所适用的船舶的船主被指控引起了该节所指的赔偿责任，执行有关这种赔偿责任的要求的司法程序可要求任何人(本节所指承保人)提供保险或其他财务担保以作为船主对按照本法第 38 节的有关规定所承担的污染损害的赔偿责任。

……

40 对第三方要求赔偿的权利

(1)如果本法第 31 节所适用的一艘船舶的船主，或本法第 32 节所适用的一艘船舶的船主已经引起了上述第 31 节或第 32 节的赔偿责任，但实际上他已经对本法第 33 节第(1)分节(b)和(c)项所规定的任何事项作了证明，则可根据本节对上述(b)项所指的人或者酌情对女王政府或其他当局或人员就上述(c)项指定的有关事项提出执行污染损害要求的司法程序，除非在上述(c)项提到的政府是除新西兰以外的任何其他国家的政府，则不能提出这种司法程度。

(2)如果一座近岸设施，一座着陆物或一条管道

的所有人或从事本法第 31 节第(9)分节所适用的勘探活动人员已经引起了该节所指的赔偿责任,但实际上他已经对本法第 33 节第(2)分节(b)段所规定的任何事项作了证实,则可根据本节的规定,对上述(b)项所指定的人提出执行污染损害要求的司法程序。

(3)任何在根据本节提出的司法程序中的被告,有权享有与本法第 31 节或第 32 节所指的所有人,或者本法第 31 节第(9)分节所指的所有人或人员所享有的赔偿责任的豁免,并享有在本法本章所提起的司法程序中的任何或全部的辩护权和要求其他方执行污染损害的赔偿要求。

(4)在本节第(1)分节所提起的司法程序中的被告的赔偿责任应限于本法第 31 节或第 32 节限定的所有人的赔偿责任的方式和相同的范围。

41 提起司法程序的时间

除非司法程序在赔偿要求提出的不迟于三年内进行或在事故发生后不迟于三年进行,或酌情在事故发生后可以首次合理地提出赔偿责任时进行,否则,任何执行有关本法第 31 节或第 32 节引起的赔偿责任的要求的诉讼不得向新西兰的法院提起。

42 为一国所有的船舶

根据本法第 65 节第(1)分节(c)和(d)项,一个作为《1969 年国际油污损害民事责任公约》的缔约一方的国家,在有关执行本法第 32 节引起的赔偿责任的要求向新西兰的一个法院提起的诉讼中应被视为放弃作为一个主权国家地位的辩护并提交给法院的管辖。但本节的规定并不允许对各国的财产实行征稅。

43 海事管辖权的扩大

(1)新西兰高级法院的海事管辖权应扩大到本法本章有关污染损害赔偿责任的所有赔偿要求。

(2)任何是在新西兰以外的国家的领土或领水内由于油类的排放或流出引起的损害的赔偿要求,并且对这种污染的损害又适用于《1969 年国际油污损害民事责任公约》,则执行这种赔偿要求诉讼不得向新西兰的法院提起。

(3)本法本部分的规定不损害任何赔偿要求或任何赔偿要求的执行,这种赔偿要求是按照本部分的规定引起赔偿责任的人可能就这种赔偿责任对另外的人提出赔偿要求而发生的。

……

45 近岸设施的特别规定

(1)根据本法第 68 节制订的规章,可要求一座近岸设施的所有人或一座着陆物所有人,或一条管

道的所有人或负责本法第 31 节第(1)分节提及的作业活动的人员维持保险或其他财政担保在规章规定的赔偿责任的总额的限度内。

(2)根据本法第 68 节制订的规章,可按照规章中规定的修正和例外条款将本法第 35 节、第 36 节、第 38 节、第 39 节的规定适用于任何近岸设施,或任何着陆物或管道或任何勘探海床及其底土或开发其自然资源的活动。

46 本章的规定扩大到污染物

根据本法第 68 节可能制订的规章,适用于本法本部分对散装油类的规定的全部或任何部分内容。按照规章中修改和例外条款,这种可能制订的规章也应适用于装载指定的污染物或散装指定的污染物(不论是否作为货物)的船艙或船舶。

……

62 在财产受到排放油类或污染物损害的情形下对船舶扣留

(1)如果行政长官认为,任何人违反了本法从船舶上排放或流出油类或污染物,或者任何其他行政长官认为由于油类的排放或流出,或污染物的排放或流出已经造成或可能造成财产的损害,而且就他所知,该船舶的船主中没有任何一个人居住在新西兰,在这种情况下,行政长官可以直接下令给海关的官员或其他由行政长官任命的官员,令其扣留肇事船舶,直至他认为处于安全状态时为止,并使得有关损害财产而提起的诉讼、诉讼案或其他法律诉讼程序得到遵守,支付所有费用、损害或由此引起的其他金额。

但船舶在本法第 32 节所适用的情况下,根据本法第 38 节签发的船舶证书,或如果根据该节的规定没有签发证书,只要有一张证书符合《1969 年油污损害民事责任公约》第Ⅳ条的条件,并将该证书的复制本提交给行政长官,则行政长官为了本节的目的是接受该证书为充分的财政担保。

64 本法适用的原则

本法的规定,除了那些仅对新西兰船舶或新西兰国内贸易货船适用的规定外,应(明确由本法免除的除外)适用于所有不论在何处登记或属何国籍的船舶。

……

65 国家所有的船舶

(1)本法的规定不适用于下列船舶:

(a)1971 年《防卫法》第 2 节规定的海军舰船,但;(i)本法第 30 至 35 节、第 40 节、第 41 节和第 43

节(有关民事赔偿责任)应适用于海军舰船(只此规定)。本法的其他各项规定可能导致这种规定的适用有辅助作用的和产生这种适用的后果的,也应有相应的有效性;和(ii)在适用的规定适用时,“吨位”的用语对任何这种海军舰船来说,系指按照 1952 年《海运和海员法》第 466 节所确定的船舶吨位。

(b)暂时作为新西兰以外的国家的武装部队所使用的航空器;

(c)新西兰以外的国家的军舰;

(d)为新西兰以外的国家所有或操作的其他船舶和航空器和暂时用于政府目的而非商业的目的的其他船舶和航空器。

(3)根据本节第(1)分节(a)段的规定,本法的规定,不论是否仅对新西兰船舶适用,在其适用于其他新西兰船舶时,应对新西兰政府船舶适用。

(3)1971 年《防卫法》第 2 节所规定的海军舰船和新西兰政府船舶,不得根据本法的任何规定予以

逮捕或拘留。

(4)本法中“所有人”用语,在涉及任何海军舰船时(只此规定)和任何新西兰政府船舶,系指代表新西兰政府的女王陛下。

……

68 规章

总督可经常通过政令的形式制订规章(例如 1975 年海洋污染规章;1976 年海洋污染保证书规章),以便:

(a)诸如为完成预想的事项或为了使本法的规定完全生效所必要的事项以及为了本法的管理作出规定;(b)对不执行任何规章的行为的违法的规定,除本法已规定的一些其他处罚外,有关任何这种处罚的罚款应规定不超过 2000 元,如果违犯行为是连续的,则以后每连续一天的罚款不超过 2000 元。

(本法主要部分已刊完)

全球变暖导致珊瑚褪色与死亡

全球珊瑚联盟的主席托马斯·克雷奥与海洋学家雷蒙德·海斯经过 10 年的调查研究,最近发表了世界上第一份有关全球珊瑚褪色现象的调查报告。他们发现,从 1983 年至 1991 年,珊瑚褪色现象日益严重,将这种情况与同期海洋平均温度的卫星数据相比较后,他们认为,造成珊瑚褪色的主要原因是异常升高的海洋温度(很可能与全球气候变暖有关)。

在大海中,是海藻为珊瑚提供了碳和色彩,如果水温升高迫使海藻离开珊瑚虫所在地,珊瑚就会失去漂亮的粉红色和白色。一般情况下,褪了色的珊瑚在寒冷季节以来时会恢复原样,但是如果所有的海藻都没有了珊瑚就会死去。

报告说,1983 年,从爪哇海到哥斯达黎加,太平洋中的珊瑚开始褪色;1987 年,加勒比海广泛出现珊瑚褪色现象,其后年年出现。直到 1990 年;1991 年,从泰国到波利尼西亚,太平洋再次发生珊瑚大面积褪色。从这些珊瑚礁生长的最温暖的水域到最寒冷的水域,所有的水域都可见珊瑚褪色现象。

克雷奥和海斯发现,造成此种结果的是局部海水温度变暖所致。珊瑚褪色一律发生在一块水域温度最高时期之后。其标志是一个月内记录到的平均水温比长期平均水温高出 1 摄氏度以上,因为低于这个温度就不会发生珊瑚褪色现象。

太平洋珊瑚在 1983、1987、1991 年褪色最严重,因为这三年中发生了大洋环流变化——埃尔尼诺现象,使海水温度上升。

在此之前,还没有人把全球珊瑚褪色与温度异常联系在一起。克雷奥和海斯指出,褪色是珊瑚礁生态系统受海洋变暖影响的先兆,如果全球气候变暖导致海水变暖愈加频繁和广泛,珊瑚礁的生长可能就要受到阻碍。

珊瑚礁是生物多样性重要的一部分,有“海洋雨林”之称,还有助于珊瑚岛抵御暴风雨和海平面的升高。克雷奥和海斯说:“如果珊瑚大面积褪色的现象继续扩大,将会严重影响海洋生物多样性,影响到渔业、旅游业、海岸保护工作以及 100 多个国家应付海平面升高的能力。”他们希望拟定一项全球性计划来监视珊瑚褪色情况使其成为海洋“热点”,并将这项计划作为联合国气候变化公约中关于保护对较高温度敏感的生态系统条款的一部分。

(摘自《中国海洋报》)