

案例解析 | 巴西对船舶污染处罚的执法实践

作者：于泳浩



摘要：

船舶油污是海洋环境污染的重要来源之一，具有扩散范围广、生态破坏性强、环境恢复周期长、污染效应持久及次生风险高等特点。鉴于其严重危害，国际社会普遍高度重视，已通过国际公约并结合各国立法，构建起油污治理体系，对船舶污染行为实施严格规制。此类事故不仅对海洋生态系统服务造成深远且难以量化的损害，亦可能引发严重公众健康等社会影响，并导致巨额经济损失；责任方通常须承担包括应急清污、生态修复、第三方损害赔偿在内的多重经济责任，且面临行政处罚乃至刑事责任追究。本文以巴西某港发生的一起船舶溢油事件为切入点，简要梳理巴西在船舶污染事故中的执法实践与处罚机制，进而提出应对建议，以供会员参考预防。

一、案件背景

2026年4月，协会一艘入会船在巴西 SANTAREM 港装货期间，由于舱盖的液压管系在开舱过程中突然破裂，导致液压油泄漏。虽然船上及时进行了封堵处理，但仍有少量的液压油还是自甲板泄漏到了海中。船长预估泄漏的数量仅在 500 毫升左右，但即便如此，当地港务局依然要求船东签署一份正式的“出庭通知书”才允许船舶离港。最终，在无损利益的基础上，船东授权当地通代签署了该通知书后，船舶顺利离开巴西港口。

二、巴西对船舶油污事故的主管部门

事后，根据协会通代 RABB CARVALHO ADVOGADOS 的介绍，巴西针对海洋油污污染事故实行的是多部门共同监管的体系。如果某一事故涉及船舶航行、港口安全，或涉嫌在巴西管辖水域内排放污染物，将可能导致不同层级的主管部门介入。

第一层是所在港口的地方港务局（Capitania Fluvial），其通常是最先介入的主管机关。在正常情况下，若污染事故较为轻微，例如得到了迅速控制、能够提供合理解释，且未造成严重的环境影响、未引起媒体关注或未遭到第三方投诉时，其可能仅需在地方港务局的行政管理范畴内进行处理即可，属于普通环境污染案件。

第二层是作为联邦环境部门的巴西环境与可再生自然资源研究所（Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis，以下简称“IBAMA”）、联邦公共检察院等联邦机构，当有事实表明已存在实质性环境损害、破坏了生态敏感区域、影响广泛的公众利益，或需要联邦层面进行环境执法时，该类机构就会介入，此时该类案件就属于联邦环境污染案件。

但在实践中，并非每一起报告至地方港务局或由其处理的实质性船舶油污事故都会自动向上移交至 IBAMA、联邦公共检察院或其他环境部门。由于巴西法律并没有规定一个清晰的标准或门槛来划分普通环境污染案件和联邦环境污染案件。目前来看，油污污染案件是否由第一层地方层面升级至第二层联邦层面通常会综合考量如下背景因素：

1. 是否具有实质性，即对海洋生态系统如动物或植物是否造成了直接损害；
2. 是否影响了生态敏感区域；
3. 污染是否有持续或扩散的态势；
4. 是否涉及多个执法部门或司法管辖区；
5. 是否产生广泛的公众曝光度；
6. 应对措施是否及时且充分。

三、IBAMA 在船舶污染处罚时的特殊角色

值得注意的是，即使当地港务局已对事故进行了处理，巴西法律仍允许 IBAMA 再次进行处罚。巴西高等法院裁决形成的判例已确认，港务局处以罚款后并不能排除或否定 IBAMA 另行处以罚款；此外，巴西最高法院已裁定，环境损害赔偿不受诉讼时效限制。

在油污污染案件中，若 IBAMA 参与其中，其将作为联邦环境执法机关进行检查、要求提供信息、评估环境影响、发布违法通知书并处以行政处罚。至于调查时限方面，并没有严格的时间限制。如果 IBAMA 或其他环境机构被正式通知或以其他方式知悉此事，其一般会在紧急情况下迅速采取行动，但在其他情况下调查可能需要数周或数月才能结束；若事故最终仅在地方层面进行行政处理且未引起后续更广泛的环境关切，则可以无须担心 IBAMA 介入后的长时间调查。

四、巴西对污染方的处罚规定

在巴西发生船舶油污事故时，港务局在行政层面处理时将依据巴西第 9966/2000 号法律和第 4136/2002 号法令。在前述案件中，港务局的出庭通知中就援引了第 9966/2000 号第

17 条，该条明确禁止在巴西管辖水域内排放石油、含油混合物和其他有害物质，除非存在国际公约和巴西法律允许的特殊情况。由于本案仅是一起泄露约 500 毫升的轻微溢油案件，因此目前仅有当地港务局介入调查，没有成为影响更大的联邦环境案件。但如果溢油事故较为严重，被正式升级并依据第 4136/2002 号法令第 36 条进行处理，油污泄露通常将落入“E 类（Group E）”违法范围，其法定罚款范围可能从 1000 雷亚尔（BRL）到 5000 万雷亚尔（BRL）不等。

至于上述提到的“E 类”，本质上是针对污染违法行为设定的法定罚款等级，它适用于在巴西管辖水域内未经授权排放油污、含油混合物、有害或危险物质、塑料及某些其他污染物等特定类别的违法行为。但在条文中并未明确设定具体的污染物排放量及对应的罚款金额，最终的实际处罚将取决于所涉物质、地点、任何实际或潜在环境影响的程度、所采取的应对措施、与当局的配合情况，以及是否存在任何加重或减轻处罚的情节等。所以说在实践中，即使是轻微的污染事故，从技术上讲也可能落入“E 类”的范畴，但任何罚款的金额都将由主管机关根据具体调查的证据进行相应的评估。

五、船方在发生油污事故后的应对措施

综上所述，由于巴西并没有对油污污染案件的等级和处罚力度进行明确且具体的规定，因此船方应高度重视关键设备作业前的防范工作，从源头上降低泄漏风险。一旦发生油污事故后，船方的应对策略应当既谨慎又适度，以避免船舶被滞留或扣押，以下三项举措可供参考：

1. 及时采取有效的减损措施，并记录事故的性质、损害程度及处理方式，告知保险人以便尽早安排通代介入。
2. 遵守巴西政府部门提出的正式要求，妥善配合已经介入的机关或部门；同时保留船方权利，避免承认超出客观事实之外的任何责任或因果关系。
3. 注意媒体和信息控制，降低事故的曝光度，防止引发新闻和社交媒体或其他公共渠道的关注；尽量避免事态不合理的扩大，使得本就轻微的污染事故却招致联邦层面环境部门的注意。

以上是根据巴西通代在个案中反馈信息的梳理，仅供会员参考，如需具体建议请联系协会相关人员。