

我国船舶碰撞致油污损害责任制度研究

陈子迪

青岛大学法学院, 山东 青岛

收稿日期: 2025年8月6日; 录用日期: 2025年8月29日; 发布日期: 2025年9月8日

摘要

船舶碰撞致油污损害责任制度存在归责原则错位、基金功能异化及法律适用冲突等问题。现行立法强制将责任绑定于漏油船舶, 剥夺受害方向非漏油过错方索赔的权利, 违背过错责任原则, 导致司法裁判尺度混乱。油污基金被迫承担本应由碰撞过错方分担的巨额赔偿, 赔偿范围限于直接损失, 排除生态修复等关键项目, 限额设置严重脱离实际。国内法与国际公约的适用混乱加剧赔偿悬殊, 责任主体僵化限定于船舶所有人, 忽视实际控制人的责任。针对这些问题, 本文建议构建油污严格责任与碰撞过错责任并行的双层归责体系, 赋予受害方选择权; 完善基金补充赔偿定位, 扩展生态损害赔偿范围并提高限额; 厘清国际公约适用边界, 统一裁判标准; 明确光租人等实际控制主体的法律责任, 建立覆盖生态修复全周期的赔偿机制。

关键词

船舶碰撞, 船舶污染, 海商事责任制度

Research on China's Liability Regime for Oil Pollution Damage Caused by Ship Collisions

Zidi Chen

Law School, Qingdao University, Qingdao Shandong

Received: Aug. 6th, 2025; accepted: Aug. 29th, 2025; published: Sep. 8th, 2025

Abstract

The current liability regime for oil pollution damage caused by ship collisions suffers from misalignment in liability principles, functional distortion of compensation funds, and conflicts in legal application. Existing legislation compulsorily assigns liability solely to the oil-spilling vessel, thereby depriving victims of the right to claim compensation from non-spilling but at-fault parties. This approach contravenes the fault liability principle and leads to inconsistent judicial rulings. Consequently, oil pollution compensation funds are forced to bear substantial liabilities that should rightfully be shared

文章引用: 陈子迪. 我国船舶碰撞致油污损害责任制度研究[J]. 争议解决, 2025, 11(9): 93-99.

DOI: 10.12677/ds.2025.119283

by collision-fault parties. Moreover, the compensation scope is limited to direct losses, excluding critical items such as ecological restoration, while compensation caps are severely detached from practical needs. Chaotic application of domestic laws and international conventions exacerbates disparities in compensation. Liability subjects remain rigidly confined to vessel owners, overlooking the responsibilities of actual controllers. To address these issues, this paper proposes establishing a dual-layer liability system combining strict liability for oil pollution and fault liability for collisions, granting victims the right to choose between claims; refining the supplementary role of compensation funds, expanding coverage for ecological damage, and raising compensation limits; clarifying the boundaries of international convention application to unify adjudication standards; and defining the legal liability of actual controllers, e.g., bareboat charterers, while establishing a comprehensive compensation mechanism covering the entire ecological restoration cycle.

Keywords

Ship Collision, Ship Pollution, Maritime Liability Regime

Copyright © 2025 by author(s) and Hans Publishers Inc.

This work is licensed under the Creative Commons Attribution International License (CC BY 4.0).

<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



Open Access

1. 引言

船舶碰撞事故是海上交通的重大风险，而当碰撞导致油类泄漏引发海洋污染时，其损害后果往往具有广泛性、长期性和难以逆转性。我国现行法律制度在处理此类船舶碰撞引发的油污损害责任问题时，面临深刻的结构性困境。立法层面呈现碎片化特征，未能清晰区分船舶碰撞法律关系与油污损害侵权法律关系的本质差异，错误地将油污损害责任强制绑定于漏油船舶一方，不合理地排除了对碰撞事故负有直接过失的非漏油船舶方的责任追究，不仅与《民法典》确立的第三人过错追责规则产生冲突，更导致具有过错的非漏油方得以逃避法律制裁。司法实践因此陷入尺度混乱，裁判结果分歧显著，国内外案件赔偿标准悬殊。同时，油污损害赔偿基金制度因归责错位而功能受损，赔偿范围狭窄且限额过低，难以有效覆盖包括生态修复费用在内的系统性环境损害；责任主体界定僵化，忽视光船承租人、船舶经营人等实际控制人；赔偿范围认定滞后，无法适应海洋生态损害的复杂性。这些制度缺陷共同导致海洋环境公共利益和受害人权益难以获得充分、公平的救济，亟待体系化的制度重构与完善。

2. 船舶碰撞致油污损害责任制度的基本理论

2.1. 船舶碰撞与船舶污染的法律关系分析

船舶碰撞致油污损害案件涉及双重法律关系的交叉耦合。船舶碰撞法律关系的主体为互有过失的碰撞双方，客体为船舶本身的财产权益及航行安全利益；而船舶油污法律关系的主体则是漏油方与受害方，客体扩展至海洋环境公益及第三方人身财产权益。二者虽因同一事故引发，但具有独立性：碰撞行为直接导致船体物理损伤，油污损害则是漏油行为引发的衍生后果。若强行将油污损害纳入碰撞法律关系，不仅模糊了《海商法》船舶碰撞章与环境污染特别法的界限，更会架空船舶油污无过错责任原则的立法价值。唯有承认双重法律关系的并存，才能为后续归责原则的差异化设计提供法理基础。

2.2. 船舶碰撞致油污损害的共同侵权行为理论

碰撞船舶之间不构成共同侵权。主观层面，碰撞双方通常仅存在航行过失而非共同故意，缺乏“意

思联络”这一共同侵权的核心要件；客观层面，各船舶的过失行为对油污损害的原因力具有可分性——漏油船的行为直接造成污染，非漏油船仅通过碰撞行为间接引发漏油，二者并非不可分割的整体。若错误认定共同侵权，将导致责任分配失衡：一方面使非漏油船承担远超其过失比例的连带责任，违背过错责任原则；另一方面掩盖漏油船作为直接污染源应负的无过错责任，削弱严格责任对污染行为的威慑功能。因此，司法实践中将碰撞双方列为共同被告并要求承担连带责任的做法，实为对共同侵权理论的误用。

2.3. 船舶碰撞致油污损害的相当因果关系理论

碰撞行为与油污损害之间通过“原因链”形成相当因果关系。首先，碰撞行为制造了船体破损的实质危险，该危险在通常情形下必然引发油料泄漏；其次，泄漏的油类在海洋环境中扩散污染，符合“无此行为则不生此损害”的必要条件检验；最后，该因果关系链条未被异常介入因素中断——船舶设计缺陷、船员应急处置不当等偶发事件，均属航运从业者可预见的风险范畴。尤其当碰撞涉及油轮时，满载油料的特殊风险更强化了因果关系的相当性。因此，碰撞行为对油污损害具有法律上的归责基础，非漏油船不得以“非直接泄漏主体”为由完全免责。

3. 我国船舶碰撞致油污损害责任制度现状

3.1. 我国船舶碰撞致油污损害责任制度立法现状

我国船舶碰撞致油污损害责任立法呈现碎片化特征，尚未形成统一体系，相关规定分散于《海商法》《海洋环境保护法》《防治船舶污染海洋环境管理条例》及司法解释中。在归责原则层面，现行规范存在结构性矛盾：《海商法(修订草案)》第 227 条强制规定漏油船舶所有人承担全部赔偿责任，但该条款剥夺了受害方对非漏油方的直接索赔权，与《民法典》第 1233 条第三人过错追责规则相冲突。这种立法模式实质上混淆了船舶碰撞法律关系与油污损害侵权法律关系，未能妥善处理两者在责任主体、归责基础及赔偿范围上的竞合问题。责任限制制度亦严重滞后，油污基金赔偿范围被限定于“实际发生且与事故有直接因果关系的损失”，明确排除了间接经济损失与生态功能永久性损害等关键项目，且 3000 万元人民币的赔偿限额与重大溢油事故动辄数亿乃至数十亿的实际损失严重脱节，显著削弱了基金的风险分散与损害填补功能。此外，责任主体界定僵化，《海商法(修订草案)》将责任主体主要限定为“船舶所有人”，忽视了光船承租人、船舶经营人等实际控制船舶运营的主体，导致在光船租赁等情形下，因登记公示效力与实际控制权分离，司法实践中频现“同案不同判”的现象，损害了法律适用的统一性和可预期性。对于国际公约在国内的适用规则，也缺乏清晰明确的转化或纳入机制，进一步加剧了法律适用的不确定性。

3.2. 我国船舶碰撞致油污损害责任制度司法现状

司法实践因立法缺失与模糊而陷入裁判尺度混乱的困境。在归责原则适用上，法院对非漏油船责任认定分歧显著且缺乏统一法理支撑：部分判决机械遵循“谁漏油谁赔偿”原则，将非漏油方完全排除在责任范围之外；部分判决则认定碰撞双方对油污损害承担连带责任，扩大了非漏油方的责任边界；亦有案例尝试按碰撞过失比例划分油污损害赔偿赔偿责任，凸显了对船舶碰撞致油污损害这一混合侵权行为的法律关系性质(是单一油污侵权还是碰撞侵权与油污侵权的结合)认定不一^[1]。法律适用冲突进一步加剧司法失衡：在国内案件中，部分法院错误援引《1992 年国际油污损害民事责任公约》作为裁判依据(如“金玫瑰号”案)，违背了我国条约适用的基本原则^[2]，这种误用不仅造成了法律适用的混乱，更导致涉外案件与纯国内案件在赔偿标准上形成巨大割裂，出现“高赔偿”与“低救济”的悬殊差距，有违法律公平。

赔偿执行困境尤为突出：对于海洋生态损害，修复费用常因“无法精确量化”或“缺乏明确法律依据”而被法院驳回或不予支持；而根据现行油污基金赔付规则，应急处置费用等享有优先受偿顺位，渔业、旅游业等行业的长期损失以及更为根本的生态修复费用往往难以获得足额赔付甚至落空[3]，最终导致海洋生态环境的长期损害难以得到有效救济和恢复，公共利益保护流于形式[4]。对非漏油船舶实际控制人责任的追究在司法实践中也因立法缺位而困难重重。

4. 我国船舶碰撞致油污损害责任制度的问题分析

4.1. 各船舶主体的归责原则认定不合理

现行立法将船舶碰撞致油污损害责任强制绑定于漏油船舶，这种“漏油方唯一责任”模式存在根本缺陷。一方面，其单方面剥夺了受害方依据一般侵权法原则向具有碰撞过错的非漏油方进行直接索赔的权利，实质上架空了《民法典》第1233条关于因第三人过错污染环境造成损害时被侵权人可向第三人请求赔偿的规定，造成特别法与一般法的冲突[5]；另一方面，强制排除非漏油船责任，使得对碰撞事故负有直接过错的非漏油方得以逃避法律制裁，违背了“过错责任”这一侵权法基石原则。更深层矛盾在于，司法实践因缺乏统一、清晰的归责理论指导而陷入分裂——青岛海事法院在“交响乐”轮案中僵化适用“谁漏油谁赔偿”原则，而广州海事法院在同类案件中却错误地扩大适用连带责任范围，这种裁判冲突的根源在于立法层面未能厘清油污损害与船舶碰撞这两种不同性质的法律关系在碰撞致油污场景下的竞合关系，致使非漏油船在碰撞致油污损害中的责任基础和责任边界长期处于混沌状态，导致司法无所适从。

4.2. 油污损害专项基金制度构建不够完善

归责原则的错位进一步削弱了油污损害基金制度的功能发挥。由于立法强制排除了非漏油方的油污损害赔偿责任，油污基金被迫承担了本应由这些过错方按过错比例分摊的巨额赔偿份额，例如在“交响乐”轮案中，总损失高达37亿元，而基金仅赔付了0.3亿元，远不足以覆盖实际损失，基金作为“最后救济手段”的定位被扭曲为“主要甚至唯一赔偿来源”。更严重的是，责任主体认定范围的僵化导致基金代位求偿机制面临瘫痪：基金会赔付后，依法可向最终责任主体行使代位求偿权，但由于光船承租人、船舶经营人等实际控制船舶运营并可能对碰撞负有直接责任的主体未被立法明确纳入责任主体范围，基金会无法有效向其追偿[6]。与此同时，基金赔偿范围对关键损害的排除进一步加剧了制度功能的扭曲。根据《船舶油污损害赔偿基金征收使用管理办法》(以下简称《基金办法》)第17条和第21条的规定，基金的赔付范围严格限定于：对渔业和旅游业造成的“直接经济损失”；为恢复海洋环境和渔业资源所采取的、已“实际发生”的措施费用；且索赔项目必须与油污事故存在“必然的直接因果关系”。这一法定框架清晰地表明，诸如生态修复的长期投入、渔业资源的中长期衰退等间接损害和系统性生态损害，均被明确排除在基金的赔偿范围之外。这种对赔偿范围的严格限定，其根源正是现行归责理论在因果关系认定上的根本缺陷。立法者未能科学地界定船舶油污损害的复杂因果关系链条，将具有长期性、潜伏性、系统性特征的海洋生态系统损害，简单地等同于传统财产损害，并固守僵化的“直接因果关系”标准。《基金办法》第17条和第21条正是这种僵化标准在操作层面的直接体现和固化。其后果是，大量真实存在且科学上可验证的损害，特别是海洋生态系统的长期修复成本和中长期资源损失，因无法满足“直接性”和“必然性”的苛刻要求而无法获得任何赔偿，最终由受损的公共环境和依赖海洋资源的社群承担了本应由责任方或基金覆盖的损失。

4.3. 国内法和国际公约适用混乱

归责原则在国内外案件中的分裂直接加剧了法律适用冲突。在国内案件中，法院错误援引《1992年

民事责任公约》，其深层次原因在于国内法自身关于船舶碰撞致油污损害的归责体系严重缺失或不明确，未能为法官提供清晰的责任划分规则，迫使法官不得不转向国际公约寻求规则依据以填补国内法漏洞[2]。而涉外案件与纯国内案件在赔偿结果上形成的巨大悬殊(如“塔斯曼海轮”案适用公约获得高额赔偿，而类似国内案件赔偿额极低)，其本质是国内归责理论不统一、不完善所导致的“同案不同判”：国际公约对漏油方采用严格责任原则，并辅以强制保险和基金制度，同时公约本身并不排斥受害方依据其他法律向非漏油方索赔，形成了一种严格责任与潜在过错责任并行的双重归责模式；而国内法目前强行将责任锁定于漏油方一人，完全排除了对非漏油碰撞过错方的索赔，造成国内法赔偿标准与国际公约标准之间出现巨大断层[7]。当非漏油船本身是外籍船舶时，国内法这种封闭的、仅指向漏油方的归责原则，还会阻碍跨境追责协作，使得我国受害方难以向负有碰撞过错的外籍非漏油船主张赔偿，或者使得我国油污基金在对外籍漏油船行使代位权后，难以向负有碰撞责任的外籍非漏油船追偿。

4.4. 责任主体界定与赔偿范围规定明显滞后

归责原则的僵化进一步固化了责任主体范围的不合理限定。《海商法(修订草案)》将油污损害责任主体主要限定于“船舶所有人”，忽视光船承租人、船舶经营人等实际控制船舶运营的主体，其根源在于立法者未能充分认识到：在船舶碰撞致油污损害的特殊场景下，“碰撞过失”通常由船舶操作者，可能是光租人、经营人造成，“漏油损害”由漏油船舶的物理状态或操作导致，“碰撞过失”和“漏油损害”在责任主体上可能发生分离。非漏油方的碰撞过错责任本应指向实际控制船舶运营并造成该过失的主体，而非仅指向名义上的所有人。例如在“丰盛油7号”案中，光船承租人因未登记等原因被排除在责任主体之外，但该主体恰恰是碰撞过失的实际责任人，仅追究所有人责任显失公平。赔偿范围方面，现行制度忽视生态修复费用、生物多样性损失等环境损害，其深层次原因在于归责理论未能与时俱进地区分油污导致的直接物理损害与衍生的生态功能损失、自然资源损害。现行法主要承认前者，却将后者笼统地归类为“间接损失”或“难以量化损失”而排除在外[8]，本质上是用简单线性的传统侵权因果关系理论来切割复杂的、系统性的海洋生态环境损害，暴露了现行归责原理与生态文明建设要求及“环境有价、损害担责”现代环境法治理念的严重脱节。此外，对于纯粹经济损失的赔偿标准也模糊不清，缺乏可操作的认定规则。

5. 我国船舶碰撞致油污责任制度构建的完善

5.1. 基于请求权竞合理论重构归责原则

基于《海商法(修订草案)》第227条确立的漏油船舶所有人严格责任框架，重构归责体系需融合油污损害无过错责任与碰撞过失责任的双重属性。现行草案虽明确漏油方承担核心赔偿责任，但未否定非漏油方在碰撞过失范围内的法律责任，受害方可依据船舶碰撞条款向非漏油方主张过错比例责任，形成严格责任与过错责任并行的救济路径。立法应进一步删除草案中可能引发单一责任误解的强制性表述，增设非漏油方过失责任条款，同时建立责任转化机制允许漏油方先行赔付后向非漏油方追偿其过失份额。针对光船租赁等复杂权属关系，责任认定须突破登记形式主义束缚，以船舶运营实际控制力为基准：经登记的光租人纳入法定责任链，未登记但实际控制船舶运营者同样承担赔偿责任，确保责任主体覆盖与归责逻辑自洽[9]。

5.2. 完善油污损害专项基金及责任限制制度

根据《海商法(修订草案)》关于船舶污染损害赔偿基金的规定，基金制度应严格限定补充赔偿功能，将赔付范围锚定于船舶所有人责任限额之外的损害，废止草案中超出责任限制的扩张性条款。建立基金

代位追偿机制，授权基金会在履行赔付义务后向最终责任主体行使追偿权，确保风险合理分担。赔偿范围必须突破直接经济损失的传统框架，纳入生态修复费用、环境服务功能损失等新型损害类型，并设立基础赔偿限额动态调整机制，对重大事故启动独立评估应急补偿程序。同步拓宽资金来源渠道，向原油进口企业征收专项附加费，并推动加入《1992 年设立国际油污损害赔偿基金国际公约》构建国际协同保障体系^[10]。

5.3. 协调国内法与国际公约的适用规则

基于《中华人民共和国海商法(修订草案)》的冲突规范框架，协调国内法与国际公约适用的核心在于建立分层法律适用体系。国内案件原则上排除国际公约的直接适用，仅以国内船舶污染专章为裁判依据；对于涉外案件，严格遵循草案第 276 条条约优先原则，首先适用我国缔结的《1992 年国际油污损害民事责任公约》等国际公约。当公约未覆盖非持久性油污损害时，自动转入国内船舶污染专章规则填补空白。为弥合赔偿标准断层，须通过立法修订将国内基金赔偿范围扩展至公约水平，全面纳入生态环境修复费用、间接经济损失等新型损害类型，并由最高人民法院制定《船舶油污案件国内法与国际公约衔接适用指南》，明确公约条款转化为国内裁判规则的具体路径、生态损害量化技术标准及跨国证据认定规则，终结因法律适用割裂导致的“同案异判”困境。

5.4. 更新责任主体界定并拓展赔偿范围

我国船舶碰撞致油污责任制度的完善，亟需在责任主体界定与赔偿范围两方面实现系统性更新。现行《海商法(修订草案)》仍将责任主体局限于“船舶所有人”，忽视了光船承租人、船舶经营人等实际控制船舶运营的主体，导致在光船租赁等场景下，碰撞过失的实际操作者常因登记形式问题逃避责任。例如“丰盛油 7 号”案中，未登记的光租人作为碰撞过失直接责任人却被排除追责，凸显“名义所有人中心主义”的结构性缺陷。为此，立法应突破单一主体框架，构建覆盖船舶实际控制主体链的责任体系，明确登记光租人、船舶管理人及期租承租人均需对油污损害承担法定连带责任，确保运营控制力与法律责任相匹配，彻底消除责任规避漏洞。

赔偿范围的滞后性则更为严峻。现行制度仅承认油污导致的船舶、渔具等直接物理损失，将生态修复费用、生物多样性损失等系统性环境损害笼统归类为“间接损失”排除赔偿，本质是以传统侵权法的线性因果关系切割海洋生态损害的复杂性。2021 年青岛“交响乐”轮事故造成 37.4 亿元生态损失，最终仅获 4.7 亿元赔付的案例，暴露出赔偿范围狭窄与生态修复需求间的巨大断层。亟需建立三维生态损害量化模型，将以下项目纳入法定赔偿范围：恢复费用、期间服务功能损失、评估成本。同时，应由生态环境部牵头制定《船舶油污海洋生态损害评估技术导则》，规范环境容量损失计算模型，并通过司法解释协调《民法典》第 1235 条生态环境损害赔偿规则与《船舶油污损害赔偿规定》第 9 条的适用冲突，赋予生态修复费用明确的可诉性。此外，对依赖海洋环境的旅游业、餐饮业等纯粹经济损失，需在司法解释中细化“直接因果关系”的认定标准，参考最高人民法院《关于审理船舶油污损害赔偿纠纷案件的规定》第十四条，明确区域关联性、产业依赖性等要件，避免合理索赔因举证困难被驳回。

责任主体与赔偿范围的双重更新，是扭转“高损害、低赔偿”困局的核心路径。通过将实际控制主体纳入责任链，并建立覆盖生态修复全周期的赔偿标准，方能真正落实“环境有价、损害担责”的现代环境法治原则，为海洋生态文明提供制度保障。

参考文献

- [1] 余晓汉. 船舶碰撞漏油事故中非漏油船舶的所有人过错归责相关问题辨析——“达飞佛罗里达”轮油污案再审判

- 决内外的思考[J]. 国际法研究, 2023(2): 58-77.
- [2] 帅月新, 施依柠. 船舶碰撞导致油污损害之民事赔偿责任分析研究[J]. 中国海事, 2017(6): 39-41.
- [3] 欧阳振远. 审理油污案件的法律问题分析和解决[J]. 中国海商法年刊, 2010, 21(4): 40-46.
- [4] 沙琳琳. 船舶互有过失碰撞造成油污损害时非漏油方的赔偿原则[J]. 中国海事, 2005(4): 55-57.
- [5] 徐国平. 论《民法典》背景下的船舶油污侵权第三人责任立法[J]. 武大国际法评论, 2023, 7(1): 31-50.
- [6] 杨成. 《海商法》修订下关于船舶油污损害赔偿制度的研究[J]. 中国海事, 2022(9): 64-68.
- [7] 司玉琢. 国际海事立法趋势及对策研究[M]. 北京: 法律出版社, 2002: 189.
- [8] 谷德近. 美国海洋溢油事故的赔偿范围[J]. 中国审判, 2012(2): 32-33.
- [9] 韩立新, 司玉琢. 船舶碰撞造成油污损害民事赔偿责任的承担[J]. 中国海商法年刊, 2003, 14(1): 215-226.
- [10] 廖兵兵. 论生态文明视域下我国海洋生态环境损害赔偿制度的完善[D]: [博士学位论文]. 上海: 上海财经大学, 2023.