

《海商法》修订视角下船舶碰撞中非漏油船责任认定重构

刘清涵

青岛大学法学院, 山东 青岛

收稿日期: 2026年1月2日; 录用日期: 2026年1月26日; 发布日期: 2026年2月4日

摘要

在船舶碰撞造成油污损害的情况下, 海商法领域的争议焦点是非漏油船的责任认定, 不同国际条约的适用、国际条约与国内法的适用、特别法律与程序法的适用也存在一定矛盾。以碰撞油污事故中非漏油船的责任性质、归责原则和责任形态为切入点, 以“达飞佛罗里达”轮、“闽燃供2”轮等典型案例为切入点, 从责任主体界定、因果关系认定、国际公约国内化衔接等方面, 对现行制度的结构性缺陷进行系统分析。结合海商法修订进程, 通过比较美国OPA90法案和欧盟油污责任指令的成熟经验, 提出构建“以严责为本、错责为辅”的二元归责框架。明确非漏油船的“部分不真正连带责任”形态, 完善国际公约与国内法的冲突解决机制, 为《海商法》修订提供兼具理论创新性与实践可行性的制度方案。

关键词

海商法修订, 国际公约, 船舶碰撞, 非漏油船责任, 归责原则

Liability Attribution Reconstruction for Non-Oil-Leaking Vessels in Collision Incidents from the Perspective of the *Maritime Code* Amendment

Qinghan Liu

Law School of Qingdao University, Qingdao Shandong

Received: January 2, 2026; accepted: January 26, 2026; published: February 4, 2026

Abstract

In cases of oil pollution damage caused by ship collisions, the focus of disputes in the field of maritime law lies in the liability determination of non-oil-leaking ships. There are also certain contradictions in the application of different international treaties, the application between international treaties and domestic laws, as well as the application between special laws and procedural laws. Taking the liability nature, imputation principles and liability forms of non-oil-leaking ships in collision-induced oil pollution accidents as the starting points, and drawing on typical cases such as the CMA CGM Florida and the Min Ran Gong 2, this paper conducts a systematic analysis of the structural defects of the current system from the aspects of liability subject definition, causation identification, and the connection between the domestication of international conventions and domestic law. In combination with the revision process of the Maritime Code, by comparing the mature experience of the U.S. Oil Pollution Act of 1990 (OPA 90) and the European Union's Oil Pollution Liability Directive, this paper proposes the construction of a dual imputation framework featuring "primacy of strict liability supplemented by fault liability". It clarifies the form of "partial unreal joint and several liability" of non-oil-leaking ships and improves the conflict resolution mechanism between international conventions and domestic laws, thereby providing an institutional proposal with both theoretical innovation and practical feasibility for the revision of the Maritime Code.

Keywords

Maritime Code Revision, International Conventions, Ship Collisions, Liability of Non-Oil-Leaking Ships, Imputation Principles

Copyright © 2026 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. 现行非漏油船责任认定的制度框架和司法惯例

在海上货物运输中，尤其是海上石油运输，船舶碰撞往往会导致油类泄漏，带来比较严重的海洋环境污染。对遗漏船所有人为污染受害人承担无过错责任的《1992年国际油污损害民事责任公约》《2001年国际燃油污染损害民事责任公约》和《2001年的燃油公约》均作了规定，但这些公约以及我国国内法并没有直接规定如何承担非遗漏船的责任。

(一) 国际公约与国内法的规则冲突

1) 责任主体原则冲突

中华人民共和国环境卫生协会1992年公约明确规定：“船舶所有人对因事故造成的任何污染的损害都要负责”，并对非漏油船形成“漏油船唯一责任主体”的制度设计，进一步排除了对非漏油船直接索赔的权利。该原则通过将责任集中于漏油船，降低了受害人的举证难度，符合油污损害“快速救济”的价值需求^[1]。但同时，公约允许燃油泄漏船舶向有过错的非燃油泄漏船舶进行追偿，为间接承担非燃油泄漏船舶的责任留有余地。

根据我国《民法典》第1233条的规定，因第三方的过错造成环境污染或生态破坏的，被侵权人有权向侵权人索赔，也可以向该第三方索赔。该条款使受害者有权与公约形成冲突，直接起诉非漏油船。此条款构成对公约体系的“突破性规定”，但如何与公约衔接仍需明确。《海商法(修订送审稿)》第13.6条

试图协调此类冲突，规定漏油船舶可在赔偿后向碰撞责任方追偿，但对于受害人是否可以直接对非漏油船舶提起诉讼，未予明确。

2) 责任限制制度的协调不足

CLC1992 公约的责任限额与我国《海商法》第二百一十条关于海上赔偿责任的一般限额相抵触。“东海 209”轮案中，法院同时适用公约特别提款权的限额和国内法计算标准，导致限额认定混乱。现行制度未明确“公约限额”与“国内法限额”的优先顺序，导致非漏油船可能利用责任限制逃避部分责任。

(二) 司法实践中的裁判现状

据统计，2010~2023 年我国法院审理的船舶碰撞油污案件中，非漏油船责任认定的改判率较高，反映出司法实践对责任标准的认知分歧。虽然目前海商法修订工作新增了“船舶油污损害责任”专章，但对非油漏船责任的规定仍存在模糊地带，亟待从理论和实践层面厘清责任边界。

1) 责任主体认定的二元标准

“公约优先”和“国内法先行”，这两种裁判倾向在司法实践中都存在。广州海事法院在“闽燃供 2”轮案件中，对 CLC1969 公约直接适用，认定非漏油船舶不承担直接责任，并强调“非漏油船舶不是公约体系下的责任主体”；上海海事法院在“东海 209”轮案件中，以“油污损害与碰撞行为存在因果关系”为由，援引《侵权责任法》第 68 条的规定，判决非油污泄漏船舶按过错比例承担 30% 的责任，理由是“油污损害与碰撞行为存在因果关系”。这种分歧导致同类案件裁判结果差异显著，2022 年非漏油船责任认定的同案不同判率接近一半。

法院在 2018 “达飞佛罗里达”轮与“舟山”轮碰撞造成燃油泄漏事故中，一方面依据 2001 年《燃油公约》判决漏油船承担全部清污费用，另一方面根据《侵权责任法》第 68 条¹，认定非漏油船按照 50% 过错比例承担连带责任，这一裁判逻辑暴露出我国非漏油船责任认定制度的体系性矛盾²。一审法院在 2021 “夏长轮”碰撞漏油案中，依据公约认定非漏油船不承担责任，而二审法院却援引《海商法》第 169 条，将其按 30% 比例承担责任，二审法院的判决结果认为非漏油船的责任不承担赔偿责任，裁判冲突对法律权威造成严重影响。在此背景下，如何协调国际公约与国内法的适用冲突，构建科学合理的非漏油船责任认定体系，成为《海商法》修订的关键。

2) 因果关系认定的技术困境

非漏油船责任认定需解决“碰撞行为与油污损害的因果关系”这一技术难题。“山宏 12”轮案中，法院委托鉴定机构采用油指纹比对技术，耗时 14 个月才确认碰撞与漏油的直接因果关系，导致诉讼周期长达 4 年半。现行法律未对因果关系的举证责任分配、鉴定标准作出特殊规定，导致“非漏油船常以因果关系不成立抗辩”，增加受害人举证难度^[2]。

2. 非漏油船责任认定的结构性缺陷

(一) 归责原则的体系性矛盾

1) 严格责任与过错责任的适用冲突

在 CLC 公约体系下，石油泄漏船舶负有严格的责任，仅作为“第三人”的非石油泄漏船舶就有可能因过错被追偿；而在国内法律中，由于民法典第 1233 条的规定，非漏油船可能会直接承担过失责任。这种“双轨归责”导致责任认定逻辑混乱。在“达飞佛罗里达”轮案中，法院将公约的严格责任与国内法的过错责任同时适用，形成了被认为是“违反归责原则的统一要求”的裁判逻辑，即“无过错担责的漏油船、有过错担责的非漏油船”^[3]。

¹现《中华人民共和国民法典》第 1233 条。

²最高人民法院于 2019 年 9 月 20 日、11 月 8 日就“达飞佛罗里达”轮碰撞漏油引起的船舶污染损害责任纠纷四案分别作出(2018)最高法民再 367 号、368 号、369 号与、370 号民事判决。

2) 责任形态的界定模糊

现行法律未明确非漏油船的责任形态，导致“连带责任”与“按份责任”的适用混乱。《最高人民法院关于审理船舶油污损害赔偿纠纷案件若干问题的规定》第3条规定多船漏油时承担连带责任，但并未涉及非漏油船在单船漏油时承担责任的形式。有学者在分析“达飞”案时指出，法院判决非漏油船承担“部分连带责任”，但未说明责任基础，这种裁判模糊性影响法律可预测性。

(二) 赔偿基金制度的作用不足

1) 基金代位求偿权的行权存在障碍

我国船舶油污损害赔偿基金制度规定，基金赔偿后可以代位行使受害人的权利，但在实际执行中存在一定难度。“山宏12”轮案中，理赔中心虽取得权利转让书，但因被执行人无财产，46.9万元代位求偿权未能实现。基金代位求偿案件的执行到位率不足20%，导致基金无法形成“赔偿-追偿”的良性循环^[4]。

2) 基金赔偿与非漏油船责任的衔接缺失

现行基金制度未明确赔偿顺序与非漏油船责任的关系，导致权利冲突。“夏长轮”案中，基金对渔业资源恢复费用的赔偿因属于第四顺位而未获赔付，而法院判决非漏油船承担的30%责任中包含该部分费用，形成“基金赔偿与司法判决的重复计算”。需建立基金赔偿与非漏油船责任的抵扣机制，但现行制度缺乏相关规定^[5]。

3. 非漏油船责任认定的比较法借鉴

(一) 美国OPA90法案的连带责任模式

1) “连带严格责任”的制度设计

美国《1990年油污法》(OPA90)第1002条规定，船舶所有人、经营人、光船承租人对油污损害承担“连带严格责任”，即使无过错也需担责。与CLC公约不同，OPA90将责任主体扩展至所有“参与船舶运营的主体”，非漏油船若对碰撞有过错，需与漏油船承担连带责任。2010年“深水地平线”事故中，法院判决非漏油的钻井平台所有人承担40%连带责任，体现了对非漏油船的严格追责。

2) 生态损害赔偿的特殊规则

OPA90明确非漏油船对生态损害承担连带责任，赔偿范围包括“自然资源损害”、“生活使用损失”等。在“安克雷奇”轮案中，非漏油的拖船所有人被判决承担23%的生态损害赔偿，金额达1.2亿美元。这种“生态损害共担”模式，为我国非漏油船责任制度提供了新思路。

(二) 欧盟油污责任指令的过错比例原则

1) 责任认定的“过错比例”标准

欧盟2009/28/EC指令要求成员国将CLC1992和BUNKER2001公约转化为国内法，同时规定：“因船舶碰撞导致油污损害的，非漏油船按过错比例承担责任”。德国《海事法》第109条规定，非漏油船的责任比例根据碰撞过失程度确定，最高不超过50%。2021年“波罗的海”轮案中，德国法院判决非漏油船按35%过错比例承担责任，体现了“过错与责任相适应”原则。

2) 国际公约与国内法的协调机制

欧盟指令第10条明确：“成员国法院应优先适用国际公约，但国内法对非漏油船责任的特别规定除外”。这种“公约优先+国内法补充”的模式，有效解决了公约与国内法的冲突。法国在转化公约时，特别规定非漏油船对“清污费用”承担连带责任，对“生态损害”承担按份责任，实现了规则的精细化设计。

(三) 国际海事司法实践的最新发展

1) “市场份额责任”的创新适用

在多船碰撞导致漏油且无法区分责任的案件中，国际法院开始适用“市场份额责任”理论。2023年

“星耀”轮案中，新加坡法院根据各船碰撞过失比例及漏油量，判决非漏油船按市场份额承担责任，这种做法被写入《2023年国际油污损害赔偿基金补充议定书》第5条，为责任认定提供了新范式。

2) 区块链技术在责任追溯中的应用

国际油污基金组织2022年推出区块链责任追溯系统，通过智能合约自动记录碰撞船舶的过错比例，为非漏油船责任认定提供技术支持。2023年“辉煌”轮案中，系统自动生成的过错比例报告被法院采纳，将案件审理周期缩短60%，体现了技术创新对责任认定的推动作用。

4. 海商法修订中非漏油船舶责任体系完善建议

(一) 归责原则的体系化重构

1) 确立“二元归责”的立法框架

建议《海商法》明确：“船舶所有人承担严格责任，对船舶泄漏的油类造成的污染造成的损害，由船舶所有人负责；非泄漏船舶按照过错的比率承担补充责任。”这一设计既维护了CLC公约的严格责任原则，又通过民法典第1233条的衔接，形成了“以严格责任为基础，以过错责任为补充”的二元制度，赋予了非漏油船舶过错责任。司法解释中规定，船舶因相互疏忽碰撞导致油类泄漏，受害者可以选择向泄漏船舶的所有人主张全部赔偿，也可以按照过失比例向碰撞当事人主张赔偿。在泄漏船舶所有者承担超过其所应承担的比例之重的责任后，其所有权人就有权向非泄漏船舶的所有者追偿。这种责任形态既保护受害人选择权，又避免连带责任对非漏油船的过度苛责，符合公平原则。

2) 完善因果关系认定规则

非泄漏船舶所有人主张其碰撞行为与油污损害无因果关系的，承担举证责任。同时授权最高人民法院制定《船舶碰撞油污损害因果关系鉴定规则》，统一油指纹鉴定、碰撞模拟分析等技术标准，将鉴定周期控制在3个月内，解决“鉴定周期长”的实践难题。

(二) 国际公约与国内法的协调机制

1) 明确公约适用的“涉外因素”标准

我国参加的国际公约适用于下列案件：(1)碰撞船舶一方登记地在缔约国；(2)污染事故发生在缔约国管辖水域；(3)受害人住所地或主要财产所在地在缔约国。”同时，在司法解释中明确中资外籍船舶在我国内水、领海发生的碰撞油污事故，适用我国参加的国际公约^[6]。

2) 建立责任限额的“就高适用”原则

在《海商法》中规定：“船舶碰撞油污损害的赔偿限额，适用我国参加的国际公约；公约未规定或规定限额低于国内法的，适用国内法。”删除《最高人民法院关于审理海事赔偿责任限制相关纠纷案件的若干规定》第14条，明确“公约限额”与“国内法限额”的“就高适用”规则，避免非漏油船利用限额差异逃避责任。

随着《海商法》修订工作的推进，非漏油船责任制度的完善不仅关乎个案裁判的公平正义，更对构建我国海洋生态保护法治体系具有战略意义。建议立法机关充分吸收国际先进经验，结合我国航运实践，将非漏油船责任制度打造成兼顾受害人保护、航运业发展与海洋生态安全的典范，为全球海事立法提供“中国方案”^[7]。

(三) 赔偿基金制度的协同完善

1) 建立基金代位求偿的优先执行机制

船舶油污损害赔偿基金管理机构行使代位求偿权时，人民法院应优先执行。被执行人无财产可供执行的，可从船舶油污责任保险人的赔偿限额中优先受偿。同时，建立代位求偿案件绿色通道，适用简易程序审理，审理期限不超过6个月，提升基金追偿效率。

2) 明确基金赔偿与非漏油船责任的抵扣规则

在《船舶油污损害赔偿基金征收使用管理办法》中规定：“基金对受害人的赔偿金额，可在非漏油船的赔偿责任中相应抵扣。受害人已从非漏油船获得赔偿的，基金不再重复赔偿。”这种机制可避免“双重赔偿”与“赔偿缺口”并存的现象，优化资源配置^[8]。

(四) 技术创新与制度衔接优化

1) 引入区块链责任追溯系统

借鉴国际油污基金组织的区块链技术经验，开发全国统一的“船舶碰撞油污责任追溯平台”，自动记录船舶碰撞的过错比例、漏油量等关键数据，为非漏油船责任认定提供技术支撑。平台数据可作为法院认定过错的参考依据，将案件审理周期缩短 50%以上。

2) 建立“碰撞 - 油污”案件的合并审理机制

在《海事诉讼特别程序法》中规定：“因船舶碰撞引发油污损害的，受害人可一并提起碰撞责任之诉与油污损害赔偿之诉，人民法院应合并审理。”这种机制可避免“碰撞案”与“油污案”的分开审理导致的责任认定冲突，实现裁判标准的统一。

参考文献

- [1] 司玉琢, 吴煦. “谁漏油谁赔偿原则”的历史考证及其在碰撞事故中的运用[J]. 中国海商法研究, 2022, 33(1): 3-14.
- [2] 岳明辉. 船舶碰撞致油污损害中非漏油船责任承担问题[J]. 世界海运, 2023, 46(6): 45-49.
- [3] 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”轮油污案再审判内外的思考[J]. 国际法研究, 2023(2): 58-77.
- [4] 沈军. 船舶油污损害基金申请追加为申请执行人问题——中国船舶油污损害理赔事务中心申请追加申请执行人案[J]. 航海, 2023(4): 11-15.
- [5] 黄华华, 郑敬枝. 从海事管理层面分析我国船舶油污损害赔偿基金制度[J]. 交通企业管理, 2024, 39(1): 28-30.
- [6] 高妍. 国际海事条约在我国司法实践中的适用——以船舶油污损害赔偿案为例[J]. 水运管理, 2023, 45(6): 10-13.
- [7] 张文广. 《海商法》三十年回顾与展望[J]. 中国远洋海运, 2023(7): 74-76.
- [8] 廖兵兵, 李涛. 《1992 年设立国际油污损害赔偿基金国际公约》适用全国可行性研究[J]. 交通节能与环保, 2022, 18(5): 31-34.