

# 论《民法典》背景下的 船舶油污侵权第三人责任立法

徐国平\*

**内容摘要:**对于我国《海商法》修改新增“船舶油污损害责任”章应如何规定第三人责任,需要讨论船舶油污损害第三人是否应该承担赔偿责任、责任人可否因特定第三人过错免责、第三人和责任人如何向受害人承担赔偿责任、受害人能否直接向第三人行使赔偿请求权等问题。通过比较研究船舶油污损害赔偿国际公约和美国《油污法》的规定,结合我国司法实践,认为我国《民法典》关于生态环境侵权第三人责任的规定适用于船舶油污损害第三人责任,我国船舶油污损害第三人责任立法不应排除受害人对非漏油船责任主体的直接索赔权,不应做出责任人可因第三人过错免责的规定。

**关键词:**船舶油污 第三人责任 船舶碰撞 非漏油船

关于生态环境损害第三人责任,《中华人民共和国民法典》(以下称《民法典》)第1233条(原《中华人民共和国侵权责任法》第68条)规定:因第三人的过错污染环境、破坏生态的,被侵权人可以向侵权人请求赔偿,也可以向第三人请求赔偿。侵权人赔偿后,有权向第三人追偿。本文所研究的船舶油污侵权第三人是指侵权人即漏油船舶责任主体与被侵权人<sup>①</sup>之外的第三人。

我国现行法律中没有船舶油污损害赔偿的专门立法。在交通运输部《中华人民共和国海商法》修改送审稿等各稿<sup>②</sup>(以下统称“《海商法》修改稿”)中,新增的“船舶油污损害责任”章中都有关于船舶油污侵权第三人责任的规定,具体涉及三个方面:

\* 上海海事大学法学院教授、博士生导师。

本文系国家社科基金重大项目“新时代海洋强国战略法制保障研究”(18VHQ004)的阶段性研究成果。

① 侵权人和被侵权人又被称为加害人和受害人。船舶油污事故相关索赔主体包括生态环境侵权的被侵权人以及承担清污作业的清污主体等。本文不严格区分侵权人与加害人、被侵权人与受害人。

② 《海商法》修改新增“船舶油污损害责任”专章的不同阶段版本中,关于本文所讨论问题的规定基本相同。本文以2019年12月18日交通运输部《中华人民共和国海商法(修改送审稿)》为对象加以讨论,同时,参考2021年11月18日在中国船舶油污损害赔偿基金秘书处主办的“新时代中国特色船舶污染损害赔偿机制的建设和完善”专题研讨会上韩立新教授的发言。参见韩立新:《〈海商法〉修订中“船舶油污损害责任”专章之进展》, <https://mp.weixin.qq.com/s/x-BsPrD5KszqGGVnQnN6Ug>, 2022年8月24日访问。

(1)第三人行行为是民事责任人的免责事由;(2)特定第三人作为免责主体;(3)船舶碰撞引起船舶漏油污染损害情形下非漏油船责任主体的赔偿责任。前两个方面的规定源自船舶油污损害赔偿国际公约的相关规定;第三个方面的规定则是国际公约所没有的,是针对我国司法实践中长期存在争议的问题所做出的规定。在船舶油污损害赔偿领域,因第三人造成船舶油污损害,第三人是否应该承担赔偿责任?责任人可否因特定的第三人过错免责?第三人和责任人如何向受害人承担赔偿责任?受害人能否直接向第三人行使赔偿请求权?本文意在探讨在《民法典》第 1233 条已有相关一般性规定的情况下,《海商法》修改时应当如何回应。

## 一、船舶油污侵权人和第三人的界定

### (一)船舶油污侵权人

船舶油污损害赔偿国际公约和美国立法均规定侵权责任主体为漏油船舶一方,只是在具体责任人的规定上有所不同。《1992 年国际油污损害民事责任公约》(以下简称 1992 年《民事责任公约》)第 3 条第 1 款所规定的民事责任人为漏油船舶的所有人,即登记为船舶所有人的人,或者没有登记时所有该船舶的人。《2001 年国际燃油污染损害民事责任公约》(以下简称《燃油公约》)第 3 条第 1 款规定的民事责任人为泄漏燃油的船舶所有人,包括船舶的登记所有人、光船承租人、管理人和经营人。如由多人承担责任,则应为连带责任。美国《1990 年油污法》(Oil Pollution Act 1990,以下简称《油污法》)第 1002 条第 1 款规定的民事责任人为泄漏油类至美国可航水域的船舶所有人、经营人或光船承租人,包括个人、公司、合伙或联营。我国《海商法》修改稿关于赔偿责任主体的规定与 1992 年《民事责任公约》一致。船舶所有人对船舶泄漏油类或燃油造成的污染损害负赔偿责任。由上述国际公约及美国法律规定可见,船舶油污侵权责任人即泄漏油类的船舶的所有人等主体。

### (二)船舶油污侵权的第三人

将船舶油污损害的原因追溯至第三人,涉及因果关系的认定。各国立法大多没有关于侵权因果关系的规定,而是由法院在司法实践中创造不同的概念或理论,来界定行为人就其行为所生损害应予负责的范围。这些概念或理论体现了不同的法律文化及思考方法。<sup>①</sup>在司法实践中,最常见的船舶油污受害人索赔的第三人为船舶碰撞事故中具有过错的非漏油船责任主体。在发生重大船舶油污损害事故后,受害人还可能向对漏油船舶定级、认证等存在过错的船级社进行索赔。

<sup>①</sup> 参见王泽鉴:《侵权行为》,北京大学出版社 2015 年版,第 228 页。

## 1. 具有过错的碰撞他船的责任主体

船舶泄漏油类通常是海上事故所导致的结果,船舶碰撞是其中常见的一种。<sup>①</sup>我国《海商法》以及《最高人民法院关于审理船舶碰撞纠纷案件若干问题的规定》,都没有明确规定船舶碰撞责任包括碰撞引起的油污损害赔偿赔偿责任。<sup>②</sup>海商法著作中大多也未提及这一问题。论及这一问题的海商法学者一般认为船舶碰撞导致的损害包括污染损害,船舶碰撞责任包括碰撞造成的油类货物或者燃油泄漏造成的污染损害赔偿赔偿责任。<sup>③</sup>船舶保赔保险实践中的做法也反映了这一认识,“保赔险”所承保的碰撞责任包括由于泄漏或排放油类或者产生泄漏或排放油类危险所产生的责任。<sup>④</sup>

### (1) 我国司法实践

在船舶碰撞导致一船漏油污染损害赔偿的司法实践中,一般都会在事实认定上将油污损害的原因追溯至船舶碰撞。然而,如何在法律上认定各事件之间的因果关系,则存在以下不同的代表性处理方案:

第一种方案,仅将船舶碰撞作为油污损害的原因,由碰撞两船责任主体按照过错比例向被侵权人承担污染损害赔偿赔偿责任。<sup>⑤</sup>该方案将油污损害原因直接追溯至船舶碰撞,完全忽略了因果关系连接中的漏油污染侵权行为,排除了船舶油污严格责任制度的适用。

第二种方案,仅将一船漏油作为油污损害的原因,割裂船舶碰撞与油污损害之

<sup>①</sup> 以1992年国际油污损害赔偿基金处理的船舶油污事故为例,自1996年该基金受理船舶油污损害索赔以来,因船舶碰撞造成油污损害的事故多达38起。See 1992 Fund, Summary of Incidents, [https://iopcfunds.org/incidents/incidents-summary-table/#incidentstable\\_fund92](https://iopcfunds.org/incidents/incidents-summary-table/#incidentstable_fund92), visited on 30 January 2022.

<sup>②</sup> 《最高人民法院关于审理船舶碰撞纠纷案件若干问题的规定》第4条规定:“船舶碰撞产生的赔偿责任由船舶所有人承担,碰撞船舶在光船租赁期间并经依法登记的,由光船承租人承担。”《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》(以下称《船舶油污司法解释》)第4条规定:“船舶互有过失碰撞引起油类泄漏造成油污损害的,受损害人可以请求泄漏油船舶所有人承担全部赔偿责任。”2020年《〈海商法〉修改送审稿》(第249条、第264条)规定船舶所有人对油类和燃油污染损害承担赔偿责任。本文将碰撞两船相关民事主体分别统称为漏油船责任主体、非漏油船责任主体。

<sup>③</sup> See Aleka Mandaraka Sheppard, *Modern Maritime Law and Risk Management* 628 (informa 2009); 参见陈向勇、陈永灿:《船舶碰撞油污损害赔偿非漏油方民事责任》,《中国海商法年刊》2010年第4期,第32-39页。

<sup>④</sup> See *Britannia P&I Rule Book* 2021/22, 19(9)(G).

<sup>⑤</sup> 1999年载运燃料油的“闽燃供2号”油轮与空载的“东海209号”油轮发生碰撞,“闽燃供2号”油轮舱破损漏油污染。广东省高级人民法院二审认定碰撞两船的所有人都是造成海洋环境污染的责任者。碰撞船舶双方或各方互有过失,漏油船舶所有人承担70%的赔偿责任,非漏油船舶所有人承担30%的赔偿责任。参见广东省高级人民法院[2000]粤高法经二终字第328号判决书。2007年“金盛”轮与“金玫瑰”轮发生碰撞,“金玫瑰”轮沉没并发生漏油污染。青岛海事法院判决,两船按照碰撞责任比例对于海洋生态损害和渔业资源损失承担赔偿责任,“金盛”轮一方承担55%的赔偿责任,“金玫瑰”轮一方承担45%的赔偿责任。参见青岛海事法院[2007]青海法初字第45号判决书。

间的因果关联,由漏油船舶所有人承担全部赔偿责任,被侵权人不能直接向非漏油船责任主体请求赔偿。<sup>①</sup>该方案也是《海商法》修改稿所采用的方案,但该方案妨碍船舶碰撞责任法充分发挥作用。从船舶碰撞与油污损害之间的因果关联来看,若非船舶碰撞,不会发生油污损害。两船碰撞、一船漏油,污染损害各事件之间存在充分直接的因果关联,不应否定或限制被侵权人直接向非漏油船责任主体索赔。

第三种方案,认可两船碰撞、一船漏油、污染损害各事件之间存在充分直接的因果关联,将漏油船舶责任主体作为侵权责任人,承担全部污染损害赔偿赔偿责任;将非漏油船责任主体认定为船舶油污损害的第三人,按照其过失比例承担赔偿责任;两船的赔偿责任以污染损害赔偿限额为限。<sup>②</sup>

## (2) 国际油污损害赔偿基金的理赔实践

从国际油污损害赔偿基金的理赔实践来看,以 2001 年“波罗的海运送人”号油轮与“燕鸥”号散货轮在丹麦水域发生的碰撞漏油事故为例,碰撞导致“波罗的海运送人”号漏油,油类流入“燕鸥”号受损的艏尖舱。“燕鸥”号艏尖舱内的大部分溢油在德国港口被清除,但仍发生了少量漏油事故。“燕鸥”号驶达卸货港时再次泄漏了残余油类,引发多起索赔。在国际油污损害赔偿基金执行委员会审议“燕鸥”号溢油事故是否适用国际公约时,国际油污损害赔偿基金总干事认为,船舶碰撞事故与“燕鸥”号在清污港发生的漏油事故之间存在充分紧密关联(sufficiently close link),因而该溢油污染损害适用 1992 年《设立国际油污损害赔偿基金国际公约》(以下称《基金公约》)。<sup>③</sup>尽管国际油污损害赔偿基金执行委员会关于因果关系分析的重点是因果关系链条是否延续至清污港的漏油事故,但显然国际油污损害赔偿基金执行委员会是在将船舶碰撞事故作为“波罗的海运送人”号溢油污染损害的原因的基础上进行分析的,即认为两船碰撞是“波罗的海运送人”号溢油污染损害的原因。

---

① 2013 年“达飞佛罗里达”轮与“舟山”轮在我国东海海域发生碰撞,导致“达飞佛罗里达”轮燃油舱泄漏燃油。一审和二审法院适用《船舶油污司法解释》第 4 条的规定,判令漏油船所有人承担全部赔偿责任,非漏油船所有人则不承担赔偿责任。判决指出,漏油船所有人在承担全部赔偿责任后,可按照碰撞过失责任比例另行向非漏油船追偿;但漏油船所有人请求非漏油方承担责任,并不影响其对油污受害方的责任承担。参见宁波海事法院[2015]甬海法商初字第 442、445、451、452 号民事判决书,浙江省高级人民法院[2017]浙民终第 579、580、581、582 号民事判决书。

② 在“达飞佛罗里达”轮与“舟山”轮碰撞导致“达飞佛罗里达”轮泄漏燃油污染损害赔偿纠纷再审案中,最高人民法院适用《侵权责任法》第 68 条和《环境侵权司法解释》第 5 条的规定做出再审判决。参见最高人民法院[2018]最高法民再第 367、368、369、370 号民事判决书。

③ See IOPC Fund, Report on the Activities of the International Oil Pollution Compensation Funds in 2001, [https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/12/2001\\_ENGLISH\\_ANNUAL\\_REPORT.pdf](https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/12/2001_ENGLISH_ANNUAL_REPORT.pdf), visited on 26 November 2021.

## 2.存在船舶认证等过错的船级社

2002年“威望”号油轮在西班牙海域发生断裂并沉没,溢出重燃油污染西班牙、法国和葡萄牙海域。三国均为1992年《民事责任公约》和《基金公约》成员国。西班牙政府在美国纽约南部地方法院基于美国船级社签发该船证书的放任行为(reckless certification)提起诉讼。法院认定该案适用美国联邦海事法,美国联邦海事法包含普通法关于过失的一般原则。法院认定美国船级社定级与发生在西班牙的油污事故之间不存在充分的因果关联,不足以使船级社因其船舶定级的放任行为而对污染的损害承担赔偿责任。<sup>①</sup>而法国法院对1999年油轮“Erika”在法国海域泄漏原油造成污染的损害赔偿纠纷案判决中,认定法国船级社在船舶船级证书更新时缺乏谨慎,其船舶检查标准低于执业标准,依据法国法判决船级社与其他三名被告对受害人承担连带赔偿责任。<sup>②</sup>

在司法实践中,对于船舶碰撞导致一船漏油污染的损害事故中,非漏油船过失导致船舶碰撞与油污损害之间的因果关系,是否予以认可,即受害人能否向非漏油船责任主体直接索赔,存在不同意见。如果没有非漏油船一方的过失,不会发生船舶碰撞,若非船舶碰撞,不会发生漏油船泄漏油类以及污染损害,如果认可诸事件之间存在法律上的因果关系,则非漏油船责任主体是漏油船污染损害的第三人,应承担第三人责任。国内尚无油污损害受害人向船级社追偿的案例,关于船级社的过错认证等行为、船舶处于与认证不相符的不适航状态、船舶发生搁浅等海上事故、船舶漏油污染诸事件之间的因果关联认定问题,一般认为,船级社的过错认证行为与船舶油污损害之间不成立法律上的因果关系。在船级社存在重大过失甚至故意,使船舶处于与船级社认证不相符的不适航状态,船舶不适航是油污损害的充分必要条件的前提下,船级社的过错认证行为与污染损害之间才有可能成立法律上的因果关系。

## 二、船舶油污侵权的第三人应否承担赔偿责任

关于船舶油污侵权第三人是否应承担赔偿责任,《民事责任公约》和《燃油公约》都没有第三人承担责任的规定。《民事责任公约》只是规定了免于承担责任的第三

---

<sup>①</sup> See *Reino de Espana v. American Bureau of Shipping*, 729 F.Supp.2d 635. 法国政府和国际油污损害赔偿基金还在法国提起对船级社的索赔诉讼,如果法院受理国际油污损害赔偿基金的诉讼请求,法国政府和1992年国际油污损害赔偿基金则需要证明船级社对于船舶检验存在过失。

<sup>②</sup> See IOPC Fund, *Incidents Involving the IOPC Funds 2013*, [https://www.iopcfunds.org/uploads/tx\\_iopcpublications/incidents2013\\_e.pdf](https://www.iopcfunds.org/uploads/tx_iopcpublications/incidents2013_e.pdf), visited on 26 November 2021.

人。美国《油污法》则明确规定了第三人责任。我国《民法典》和《中华人民共和国海洋环境保护法》(以下称《海洋环境保护法》)均规定存在过错的第三人应承担责任,但在具体规定上却存在很大不同。

### (一)《民事责任公约》:特定第三人免责

1969年《民事责任公约》第3条第4款规定,不得要求船舶所有人的雇员或代理人对污染损害负赔偿责任。1992年《民事责任公约》将不承担赔偿责任的主体的范围扩大到六类,<sup>①</sup>除非油污损害系由故意造成或明知可能造成此种损害而放任的个人作为或不作为所致。由上述规定可见,船舶所有人的雇员等六类主体免责<sup>②</sup>仅限于过失造成油污损害的情形。《燃油公约》没有做出类似规定,而是交由各缔约方自行规定。我国《海商法》修改稿借鉴了1992年《民事责任公约》关于免责主体的规定。

### (二)美国《油污法》的专门规定

#### 1. 第三人责任

美国1990年《油污法》规定了第三人责任。根据该法第1003条第1款第3项的规定,责任人的抗辩事由包括:(1)完全由于第三人的作为或不作为造成溢油或溢油威胁;(2)第三人的作为或不作为与不可抗力或战争行为相结合共同造成溢油或溢

---

<sup>①</sup> 在1999年“Erika”号油轮油污损害赔偿案中,争议问题之一是船级社能否依据1992年《民事责任公约》的规定免除赔偿责任。被告船级社辩称,它是1992年《民事责任公约》第3条第4款第2项所规定的为船舶提供服务的人,根据该项规定不承担赔偿责任。法院驳回船级社的抗辩,认为1992年《民事责任公约》的此项规定限于船舶海上运营的直接参与者。See Vincent J. Foley & Christopher R. Nolan, *The Erika Judgement—Environmental Liability and Places of Refuge: A Sea Change in Civil and Criminal Responsibility that the Maritime Community Must Heed*, 33 *Tulane Maritime Law Journal* 41 (2008); IOPC Fund, *Incidents Involving the IOPC Funds 2013*, [https://www.iopcfunds.org/uploads/tx\\_iopc-publications/incidents2013\\_e.pdf](https://www.iopcfunds.org/uploads/tx_iopc-publications/incidents2013_e.pdf), visited on 20 December 2021.

<sup>②</sup> 1978年在法国海域,“Amoco Cadiz”号油轮发生油污事件,1969年《民事责任公约》所提供的赔偿根本不足以弥补损害。包括法国政府在内的多方索赔人,在美国法院向船舶所有人及其母公司、船舶建造人和救助入等主体提起索赔。一审法院和二审法院均认定,适用美国法律而不是国际公约来认定赔偿责任。1992年《民事责任公约》因而增加了不承担赔偿责任的主体:(1)船舶所有人的雇员、代理人或船员;(2)引航员或为船舶提供服务但非属船员的任何其他人员;(3)船舶的任何承租人(不论如何定义,包括光船租赁人)、管理人或经营人;(4)经船舶所有人同意或根据主管公共当局指示进行救助作业的任何人员;(5)采取预防措施的任何人员;(6)第(3)、(4)和(5)项中所述人员的所有雇员或代理人;除非该损害系由故意造成或明知可能造成此种损害而放任的个人作为或不作为所致。In the Matter of Oil Spill by the Amoco Cadiz off the Coast of France on March 16 1978, 1992 A.M.C. 913; Wu Chao, *Pollution from the Carriage of Oil by Sea: Liability and Compensation* 320 (Kluwer Law International 1996).

油威胁。<sup>①</sup>该法第1002条第4款第1项规定,此种第三人应被视为责任人。第1002条第4款第2项规定,如果造成事故的第三人行为与其所有或经营的船舶或设施相关,第三人可以依据第1004条的规定限制赔偿责任;在其他情形下,第三人或多个第三人的赔偿责任不超过其船舶或设施泄漏油类的侵权责任承担者情况下的赔偿限额。由上述规定可见,第三人被认定为责任人的意义在于:第三人应承担赔偿责任,第三人的赔偿责任限制适用《油污法》的规定。

《油污法》关于第三人责任的规定针对的是完全由于第三人行为造成油污的情形。在两船互有过失碰撞导致一船漏油的情况下,由于非漏油船一方的过失不是漏油的全部原因,因而非漏油船责任主体不能被认定为《油污法》意义上的责任人,其责任限制适用1851年《船舶所有人责任限制法》(Shipowner's Limitation of Liability Act of 1851,以下称《责任限制法》)的规定。<sup>②</sup>

## 2. 特定第三人免责

与国际公约相类似,美国《油污法》也规定了特定第三人不承担赔偿责任。《油污法》第1003条第1款第3项规定,应被认定为责任人的第三人不包括责任人的代理人或雇员,或者其作为或不作为与其和责任人之间的任何合同关系(除非是与铁路公共承运人运输相关的单独合同安排)相关的第三人。

## (三) 我国法律的一般性规定

### 1. 《民法典》的规定

《民法典》第1233条(原《侵权责任法》第68条)规定,因第三人的过错污染环境、破坏生态的,第三人应承担赔偿责任。关于原《侵权责任法》第68条的规定,有学者并不认同它是第三人责任的规定。具有代表性的杨立新教授的观点可以归纳如下:(1)第三人侵权行为仅指《侵权责任法》第28条(现《民法典》第1175条)规定的情形,由第三人承担侵权责任。(2)虽然第68条与第28条所规定的第三人的概念是一致的,但是第68条所规定的侵权行为类型不是第三人侵权行为,不对应第三人侵权责任,而是属于必要条件的竞合侵权行为,其对应的侵权责任为不真正连带责任。(3)

① 《油污法》第1003条规定的民事责任人的抗辩事由为:如果通过优势证据,责任人证明溢油或潜在溢油威胁和造成的损害或清污费用完全是由于以下单个原因所造成的,责任人对清污费用或损害不承担责任:(1)不可抗力;(2)战争行为;(3)第三人——不包括责任人的雇员或代理人,或者其作为或不作为的发生与其和责任人之间的任何合同关系相关(除非是与铁路公共承运人运输相关的单独合同安排)的第三人——的作为或不作为,依据优势证据判断,责任人(A)对相关油类行使了适当注意,考虑了油类的性质和所有相关事实和情况;(B)对任何可以预见的此种第三人的作为和不作为及其可预见的后果加以了预防。(4)前三种原因的结合。美国《环境反应赔偿责任综合法》(Comprehensive Environmental Response, Compensation, and Liability Act, CERCLA)也有类似的规定。

② See Colin de la Rue, Charles B. Anderson, Jonathan Hare, *Shipping and the Environment: Law and Practice* 233 (informa 2023).

部分过错的第三人侵权行为属于共同、分别或竞合侵权行为,从而对应不同的侵权责任。<sup>①</sup>笔者不仅同意《侵权责任法》第28条和第68条所规定的第三人的概念是一致的,而且认为其侵权行为类型也是一致的,对应第三人侵权责任。《侵权责任法》第68条的第三人概念是相对于生态环境侵权法律关系中的侵权人和被侵权人而言的,第三人不是生态环境的直接侵权人。<sup>②</sup>杨立新教授的观点似未对不同性质的侵权行为所涉法律关系加以分析。多数侵权人的侵权行为之间存在各种的因果关联,不宜仅以侵权行为对损害后果的作用力为标准,而将全部或部分过错的第三人侵权行为认定为竞合或其他性质的侵权行为。例如,两船互有过失或非漏油船完全过失引起船舶碰撞导致船舶漏油污染损害的情形。非漏油船对于船舶碰撞负有部分或全部过失,而漏油全部来自漏油船舶,难以将两个法律关系混同去讨论两船侵权行为对油污损害的作用力。将一般侵权法律关系和生态环境侵权法律关系混同,也不利于实现生态环境侵权责任特别立法突出保护被侵权人的立法意图。笔者认为,《民法典》第1233条规定的是特殊的第三人侵权责任,是针对生态环境损害做出的不同于《民法典》第1175条的特别规定。污染人和第三人因其污染侵权行为和一般侵权行为,依法均应承担侵权责任,本无须另行加以规定。然而,由于《民法典》第1175条规定了侵权人免责,仅由第三人承担责任;因而,需要以《民法典》第1233条的特别规定排除《民法典》第1175条的适用。《民法典》第1233条针对的侵权行为类型是特殊的第三人侵权行为,不是竞合侵权行为,也不是共同或分别侵权行为。

## 2.《海洋环境保护法》的规定

《海洋环境保护法》第89条规定,完全由于第三者的故意或者过失,造成海洋环境污染损害的,由第三者排除危害,并承担赔偿责任。在《侵权责任法》施行以后,对

---

<sup>①</sup> 杨立新教授定义的竞合侵权行为,是指两个以上的民事主体作为侵权人,有的实施直接侵权行为,与损害结果具有直接因果关系,有的实施间接侵权行为,与损害结果的发生具有间接因果关系,行为人承担不真正连带责任的多数人侵权行为形态。必要条件的竞合侵权行为,是指两个行为竞合的方式是间接行为为直接行为的实施提供了必要条件,没有间接行为的实施,直接行为不能造成损害后果的竞合侵权行为。这种竞合侵权行为的基本特征是间接行为人实施的行为通常是积极行为。参见杨立新:《中国侵权行为形态与侵权责任形态法律适用指引——中国侵权责任法重述之侵权行为形态与侵权责任形态》,《河南财经政法大学学报》2013年第5期,第13-27页。关于第三人、污染人与损害之间的因果关系的上述分析意见,同样适用于《侵权责任法》第28条和第68条规定的多数人侵权行为,并不能以此来区分两种侵权类型。

<sup>②</sup> 参见王利明主编:《中华人民共和国侵权责任法释义》,中国法制出版社2010年版,第123页;王胜明主编:《中华人民共和国侵权责任法条文解释与立法背景》,人民法院出版社2010年版,第117页。

于上述法律规定究竟是属于特别法规定,应依据《侵权责任法》第5条的规定得到适用,还是由于该环境保护单行法律规定与《侵权责任法》第68条的规定相冲突而应优先适用第68条的规定,有学者认为,2014年修订的《环境保护法》第64条规定,因污染环境和破坏生态造成损害的,应当依照《侵权责任法》的有关规定承担侵权责任。因而应统一适用《侵权责任法》第68条的规定,而不是适用单行法的规定。<sup>①</sup>笔者认为,从一般法和特殊法的关系来看,因第三人过错造成海洋生态环境损害,相对于因第三人过错造成一般生态环境损害,并不具有特殊性,应适用《民法典》第1233条的规定,《海洋环境保护法》无须做出规定。《海洋环境保护法》作为一部主要由公法规范组成的法律,在生态环境侵权立法空白时期对民事责任加以了规定,在《侵权责任法》及《民法典》对生态环境侵权责任做出充分规范的情况下,未来该法修改时不应再保留第89条的规定。

### 三、船舶油污侵权人应否因第三人承担责任而免除赔偿责任

《民事责任公约》和《燃油公约》规定特定第三人行为是责任人的免责事由,根据我国《海洋环境保护法》的规定,在完全因第三人过错造成污染损害的情况下,侵权人不承担责任。按照我国《民法典》和美国《油污法》的规定,在第三人承担责任的情况下,责任人并不免除责任的承担。

#### (一)侵权人可以免除责任

船舶油污损害赔偿国际公约针对可能出现的特定海域的治安风险以及特定国家或地区海事主管机关管理不善的情形,规定了相关的第三人行为作为责任人的免责事由。

##### 1. 国际公约专门规定的免责事由

###### (1) 第三人的故意损害行为

《民事责任公约》第3条第2款第2项和《燃油公约》第3条第3款第2项规定,完全是由于第三人故意的作为或不作为所引起的损害,船舶所有人免于承担赔偿责任。这些作为或不作为包括第三人的恐怖活动、阴谋破坏活动或其他恶意行为,而且该行为是造成损害的唯一原因。<sup>②</sup>第三人故意损害行为免责事项针对海运船舶在

<sup>①</sup> 参见杨立新:《第三人过错造成环境污染损害的责任承担——环境侵权司法解释第5条规定存在的不足及改进》,《法治研究》2015年第6期,第104-111页。

<sup>②</sup> See Colin de la Rue, Charles B. Anderson, Jonathan Hare, *Shipping and the Environment: Law and Practice* 133 (informa 2023).

海上航行时可能遭遇的治安风险。<sup>①</sup>恐怖袭击行动或其他恶意破坏活动造成船舶污染损害后,船舶所有人可以依据相关公约规定免责。由于难以追究恶意第三人的责任,污染损害后果实际由发生地受害人承担。如果油污损害发生地所属国家或地区是《基金公约》的成员,则可以获得国际油污损害赔偿基金的赔偿。

## (2) 海事主管部门的过失行为

《民事责任公约》第3条第2款第3项和《燃油公约》第3条第3款第3项规定,完全是由于负责维护号灯或其他助航设备的政府或其他主管当局,在履行其职责时的过失(negligence)或其他不当行为(wrongful act)所造成的损害,责任人免于承担责任。<sup>②</sup>海上航行途经的各国海事主管部门管理水平各异,某些国家或地区海域存在因海事主管部门履职过失造成船舶油污损害的危险。海事主管部门过失的免责规定免除了漏油船所有人的责任。一国或地区海事主管部门的过失所造成的污染损害后果,实际上由损害发生地受害人承担,包括组织清污作业的当地政府。如该国或地区是1992年《基金公约》成员国,则污染损害还可以获得国际油污损害赔偿基金的赔偿。

## 2. 《海洋环境保护法》的规定

《海洋环境保护法》第89条规定,完全由于第三者的故意或者过失,造成海洋环境污染损害的,由第三者排除危害,并承担赔偿责任。由于实践中第三人造成船舶油污的情形多为船舶碰撞造成油污的情形,而船舶碰撞多为两船互有过失的情形,《海洋环境保护法》第89条的规定在船舶油污损害赔偿司法实践中几乎没有得到过适用,该规定的合理性因此也未被充分讨论过。笔者认为该规定并不合理,其规定的第三人责任属于《民法典》第1175条规定的一般侵权第三人责任类型,由第三人承担责任,免除了侵权人的侵权责任。该规定忽视了生态环境侵权的特殊性。海洋生态环境损害赔偿应适用《民法典》第1233条的规定,侵权人并不因第三人应承担责

---

<sup>①</sup> 2002年油轮“Limburg”在亚丁湾海域等待引航时发生爆炸起火,导致原油泄漏。一恐怖组织声称对该袭击事件负责。也门政府要求油轮所有人赔偿清污费用等损失,油轮所有人认为依据1969年《民事责任公约》应免除责任。在船舶所有人作出自愿赔偿后,船舶才得到放行。“Limburg”轮漏油事故发生地也门是1992年《民事责任公约》的成员,但不是1992年《基金公约》成员国。See Lloyd's Casualty Reports, October- November 2002, 16 September 2004.

<sup>②</sup> 1977年苏联油轮“Tsesis”号在瑞典海域航道触礁,泄漏重燃油,造成附近海岸严重污染。瑞典政府起诉要求船舶所有人赔偿污染损害和清污费用,由于瑞典海事局的过失,没有将油轮搁浅处的礁石在海图上标明,船舶所有人依据公约抗辩要求免责。瑞典最高法院认为,船舶在航行过程中没有过失,触礁事件完全由于瑞典政府的过失所造成,海图属于1969年《民事责任公约》规定的“助航设备”,维护助航设备包括更新海图。法院判决船舶所有人对油污损害不承担责任。See Hugo Tiborg, Oil Pollution of the Sea and the Swedish “Tsesis” Decision, Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly 218-226 (1984); Colin de la Rue, Charles B. Anderson, Jonathan Hare, Shipping and the Environment: Law and Practice 134 (informa 2023).

任而免除责任。

### 3.《海商法》修改稿的规定

《海商法》修改稿规定,船舶所有人证明污染损害属于下列情形之一的,不负赔偿责任:完全是由于第三人故意造成损害的作为或者不作为所造成;完全是由于负责灯塔或者其他助航设施管理的国家有关主管部门在履行职责时的过错行为所造成。上述规定借鉴自我国加入的1992年《民事责任公约》和《燃油公约》<sup>①</sup>。如上文所述,公约上述规定针对的是国际海上运输相关海域存在的安全风险以及海事主管部门履责过程中的过错行为。国际公约的制度设计使得船舶油污事故地治安不良和海事机关管理不善的不利后果由当地相关主体承担,而非由途经该区域的国际商船及其保险人承担。如果污染损害适用1992年《基金公约》,则可以获得国际油污损害赔偿基金的赔偿。上述公约的立法意图并不适用于我国海域及与海相通可航水域发生的船舶泄漏油类事故,《海商法》新增“船舶油污损害责任”章无须特别将此类事项规定为船舶所有人的免责事项。

## (二)不免除侵权人的责任

船舶油污侵权人作为责任人,并不因第三人被认定为责任人而免除赔偿责任。

### 1.美国《油污法》的规定

美国《油污法》第1003条规定,责任人即漏油船舶一方应先行按照第1003条的规定赔偿清污费用和损害,再行按照第1002条的规定向第三人代位求偿清污费用或损害。

### 2.我国《民法典》的规定

根据《民法典》第1233条的规定,侵权人并不因第三人应承担责任而免除责任。《最高人民法院关于审理环境侵权责任纠纷案件适用法律若干问题的解释》(以下称《环境侵权司法解释》)第5条明确规定,侵权人以第三人的过错污染环境、破坏生态造成损害为由主张不承担责任或者减轻责任的,人民法院不予支持。该规定贯彻了生态环境侵权无过错责任原则,充分反映了保护生态环境的绿色原则。海事侵权制度是针对海上运输相关风险而设计的特别法律制度,如关于具体侵权责任人的认定、赔偿责任限制等。不具有海事特殊性的侵权问题,应适用《民法典》的已有规定,无须在《海商法》中重复规定,也不宜做出不同规定。因第三人过错造成船舶油

---

<sup>①</sup> 作为船舶油污损害赔偿三个国际公约缔约方的英国,其1995年《商业航运法》几乎完全继受了国际公约的规定,与相关国际公约关于第三人行为的免责规定和免责主体的规定存在重合之处。《商业航运法》第155条第2款第2项关于第三人故意情形下的责任人免责的规定为:完全由于并非被告的雇员或代理人的任何他人故意造成损害的作为或不作为。该规定将被告的雇员或代理人的故意损害行为,排除在船舶所有人免责事由之外,即对于船舶所有人的雇员或代理人故意行为造成的油污损害,船舶所有人仍应承担赔偿责任。

污损害相对于一般因第三人过错造成生态环境损害,在侵权人和第三人是否及如何承担责任上,并不具有另行设计制度的特殊性和必要性,应适用《民法典》的规定,船舶油污侵权人的责任不因第三人应承担责任而得以免除。

#### 四、船舶油污侵权人和第三人的赔偿责任承担

责任人和第三人如何承担对于受害人的赔偿责任涉及的问题包括:责任人和第三人共同或分别如何向受害人承担赔偿责任;责任人和第三人分别所应承担的最终责任。

##### (一)国际公约在实践中的适用

1992年《民事责任公约》第3条第5款和《燃油公约》第3条第6款规定,本公约的任何规定不得有损于船舶所有人依据本公约以外的法律规定向第三人要求赔偿的权利。在实践中常见的情形是,油污责任人及其保险人在依据国际公约的规定向受害人做出赔偿后,再依据其他法律规定向第三人追偿。以2008年“河北精神”号轮因船舶碰撞导致的大型溢油事故为例,漏油船舶的油污责任保险人和国际油污损害赔偿基金在向受害人赔偿后,代位向非漏油船责任主体追偿。<sup>①</sup>漏油船舶所有人及其保险人和国际油污损害赔偿基金还在我国宁波海事法院提起向非漏油船责任人的追偿诉讼,在我国最高人民法院再审期间,各方达成和解协议。<sup>②</sup>

##### (二)美国《油污法》的规定及典型案例

###### 1.第三人作为责任人的情形

美国《油污法》第1002条第4款第1项规定,如果责任人声称溢油或溢油威胁完全是第三人的作为或不作为所造成的,即第三人依法被认定为责任人的情况下,漏油船舶的所有人、经营人或光船承租人必须先行赔偿污染损害和清污费用,然后代位取得油污受害人的权利,向第三人追偿。因而,在第三人作为责任人的情况下,漏油船舶责任主体不承担最终赔偿责任,而非不承担赔偿责任。

《油污法》没有明确责任人和第三人如何向受害人承担赔偿责任,这有赖于通过《油污法》颁布之前的法律规定及相关法院判决意见加以厘清。在 Frederick E.

<sup>①</sup> See IOPC Fund, Final-Annual-Report-2019, [https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2020/03/Final-Annual-Report\\_2019\\_e-1.pdf](https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2020/03/Final-Annual-Report_2019_e-1.pdf), visited on 4 November 2021..

<sup>②</sup> 参见最高人民法院:《东方智慧化解国际纠纷 情理并重彰显司法公信——“河北精神”轮船碰撞损害赔偿纠纷案圆满解决》, <https://www.court.gov.cn/shenpan-xiangqing-4847.html>, 2021年12月4日访问;王彦君等:《最高人民法院海事海商审判综述(2010—2011年)》,《武大国际法评论》2012年第2期,第23-24页。

Bouchard, Inc. v. U.S案<sup>①</sup>中,拖船所控制拖带的驳船触底泄漏油类,政府向两船所有人提起清污费用索赔诉讼。法院认定漏油驳船一方是责任人,非漏油拖船一方是第三人。第三人行为是漏油的完全原因,但并不因此免除责任人即漏油船舶所有人的责任,只是赋予责任人承担赔偿责任后取得对第三人的代位追偿权。无论责任人与第三人之间是按份还是共同承担责任,对于作为索赔人的政府而言,漏油船一方以外的第三人应按照《联邦水污染控制法》承担连带责任。

## 2.第三人负有部分过错的情形

关于负有部分过错的第三人如何承担责任,《油污法》第1009条规定,(一个)人可以依据该法或其他法律向应承担或潜在责任的任何他人提起分摊民事诉讼。

Settoon Towing, L.L.C. v. Marquette Transportation Co.案中,因碰撞漏油驳船的顶推船所有人被认定为《油污法》规定的责任人。漏油船一方对碰撞负有35%的责任,非漏油船一方对碰撞负有65%的责任。油污责任人依据《油污法》请求非漏油船所有人分摊赔偿责任。非漏油船所有人质疑允许分摊与《油污法》的立法意图不符,认为除非第三人应承担“完全责任”(sole liable),否则第三人不承担责任,而应由责任人承担责任。一审法院认为,在第三人存在部分过失的情况下,如果不适用分摊的规定,仅由《油污法》规定的责任人承担赔偿责任,过错方不承担责任,这是毫无道理的。法院认为,《油污法》的立法意图允许责任方就所有油污索赔向应承担部分责任的第三人要求分摊。该案漏油船所有人有权要求非漏油船一方分摊所有索赔数额的65%。此外,漏油船一方依据《油污法》要求分摊的权利,不受一般海商法不支持纯经济损失赔偿的限制。<sup>②</sup>一审判决意见得到二审第五巡回法院支持。<sup>③</sup>从该案法院判决意见可见,两船互有过失碰撞导致一船漏油,漏油船一方作为责任人在完成清污作业后,有权就清污费用和损害的赔偿责任向非漏油船请求分摊;清污费用和油污损害赔偿范围和数额依据《油污法》认定;责任人依据《油污法》限制其赔偿责任,第三人依据1851年《责任限制法》限制其赔偿责任。

## (三)我国《民法典》的规定和典型案例

### 1.我国《民法典》的规定

根据《民法典》第1233条规定,侵权人和第三人均应承担对被侵权人的赔偿责任。民法学界对该条所规定的责任性质存在不同观点,主要包括:该条规定是不真

<sup>①</sup> See Frederick E. Bouchard, Inc. v. U.S., 1985 A.M.C. 668.

<sup>②</sup> See Settoon Towing, L.L.C. v. Marquette Transportation Co., 2016 WL 9447753.

<sup>③</sup> See In re Settoon Towing, L.L.C., 859 F.3d 340 (2017).

正连带责任的规定;<sup>①</sup>该条规定不是不真正连带责任的规定;<sup>②</sup>我国法律中根本没有不真正连带责任的规定;<sup>③</sup>应将法定不真正连带责任的规定认定为连带责任;<sup>④</sup>该条规定为部分连带责任的规定。<sup>⑤</sup>不真正连带之债是学术史上最含混的法律概念。<sup>⑥</sup>不真正连带责任在各国法律中少有规定,除德国、日本法院判例予以承认外,此概念及其理论更多的是来自学者的归纳。<sup>⑦</sup>关于不真正连带责任的承担方式,在我国民法学界存在不同意见。<sup>⑧</sup>由于理论界对于该条规定的侵权责任的性质存在争议,使得司法人员对于不真正连带责任的概念及其运行规则认识不清,形成各种大相径庭的判决结果。对于《环境侵权司法解释》第5条的规定,学理上有质疑的,也有认同的。<sup>⑨</sup>

## 2. 典型案例

在“达飞佛罗里达”轮和“舟山”轮碰撞导致“达飞佛罗里达”轮泄漏燃油污染损害赔偿纠纷案的再审判决意见中,最高人民法院做出了以下认定:(1)第三人即非漏油船责任主体按照过错比例承担赔偿责任。最高人民法院认定非漏油船“舟山”轮所有人是《侵权责任法》第68条(现《民法典》第1233条)和《环境侵权司法解释》第5条规定的第三人,应当按照生效的另案法院判决确定的50%船舶碰撞过失比例承担清污费用的赔偿责任。(2)漏油船责任主体承担全部损害赔偿责任,即清污人所请求的全部清污费用的赔偿责任。(3)碰撞两船责任主体的赔偿责任以法院所认定的全部清污费用数额为限。<sup>⑩</sup>该判决意见所反映的认定方案充分发挥船舶油污和船舶碰撞责任法的功能,使得侵权人和第三人均承担其应负的

① 参见王利明:《侵权责任法研究》(上卷),中国人民大学出版社2010年版,第50页;杨立新:《论不真正连带责任类型体系及规则》,《当代法学》2012年第3期,第57-64页;李永军:《论连带责任的性质》,《中国政法大学学报》2011年第2期,第80-88页。

② 参见章正璋:《我国〈侵权责任法〉中没有规定不真正连带责任——与杨立新等诸先生商榷》,《学术界》2011年第4期,第105-111页。

③ 参见梁慧星:《我国〈侵权责任法〉的几个问题》,《暨南学报》2010年第3期,第2-15页。

④ 参见庄敬华:《论〈侵权责任法〉第68条之部分连带责任性质》,《中国政法大学学报》2017年第1期,第99-108页。

⑤ 参见阳雪雅:《论不真正连带责任独立性的缺失——兼评新制定的〈侵权责任法〉相关规定》,《学术论坛》2011年第5期,第69-76页。

⑥ 参见税兵:《不真正连带之债的实定法塑造》,《清华法学》2015年第5期,第126-144页。

⑦ 参见张广兴:《债法总论》,法律出版社1997年版,第156页。

⑧ 参见杨立新:《第三人过错造成环境污染损害的责任承担——环境侵权司法解释第5条规定存在的不足及改进》,《法治研究》2015年第6期,第104-111页;张新宝:《中国民法典释评·侵权责任编》,中国人民大学出版社2020年版,第266页。

⑨ 参见杨立新:《第三人过错造成环境污染损害的责任承担——环境侵权司法解释第5条规定存在的不足及改进》,《法治研究》2015年第6期,第104-111页;庄敬华:《论〈侵权责任法〉第68条之部分连带责任性质》,《中国政法大学学报》2017年第1期,第99-108页。

⑩ 参见最高人民法院〔2018〕最高法民再第367、368、369、370号民事判决书。

赔偿责任。

关于船舶碰撞两船责任主体所应承担的最终赔偿责任,在司法实践中曾出现的碰撞两船承担连带责任的判决意见,<sup>①</sup>完全背离船舶碰撞责任法的过失比例责任认定原则。此外,学理上还有观点认为,应由漏油方首先对油污被侵权人承担责任,只有在漏油方不能承担全部赔偿责任时,非漏油方才承担补充责任。<sup>②</sup>该观点以侵权行为补充责任和一般保证人补充责任理论为基础,却又不同于这两种理论。该观点完全抛开船舶碰撞责任立法长期以来所确立的过失比例责任制度,打破了传统海事法律制度。笔者认为,船舶碰撞事故漏油船与非漏油船责任主体对于油污损害的赔偿责任划分,即漏油船和非漏油船责任主体各自应承担的最终责任,应依据《海商法》关于船舶碰撞责任的规定加以认定,不宜轻易打破《海商法》既有责任制度。漏油船责任主体在按照船舶油污损害赔偿法律规定向受害人承担全部赔偿责任后,有权按照船舶碰撞责任等法律规定,代位向非漏油船责任主体追偿或要求分摊,要求后者承担全部或过失比例部分的赔偿责任。

## 五、船舶油污受害人能否对第三人直接行使赔偿请求权

在理论上和实践中,特别是在侵权责任立法中,对于多数人侵权的受害人如何行使追偿权,认识不一致,理解不相同,立法规定也有异,缺少统一的见解和对策。<sup>③</sup>无论是船舶油污损害赔偿国际公约还是美国《油污法》均没有排除受害人对第三人直接索赔权利的规定。

### (一)国际公约未加以规定

船舶油污损害赔偿国际公约并没有排除受害人依据其他法律规定向国际公约所规定的责任人以外的第三人索赔。受害人向第三人直接索赔的情形包括:(1)国际公约的法律规定不适用,如污染损害发生在非公约缔约国,或者非公约所适用的地理范围。(2)污染损害超出漏油船舶所有人的赔偿责任限额,但没有国际油污损害赔偿基金承担补充赔偿责任,如损害发生国未加入《基金公约》;或者泄漏的污染物为燃油而非油类货物,由于船舶吨位较低没有强制保险要求,漏油船所有人无力承担赔偿责任。(3)针对非漏油船责任主体的索赔时效短于向漏油船责任主体的索赔

<sup>①</sup> 如1988年“VLACHERNA BREEZE”轮与“潮河”轮油污损害赔偿纠纷案中,广州海事法院认定碰撞船舶构成共同侵权,应对污染损失承担连带责任。

<sup>②</sup> 参见韩立新、刘红:《油污损害赔偿中非漏油方的责任主体地位探析》,《河北法学》2008年第9期,第151-155页。

<sup>③</sup> 参见杨立新:《侵权责任追偿权的“背锅”理论及法律关系展开》,《求是学刊》2021年第1期,第125-135页。

时效。<sup>①</sup>

在1999年“Erika”号油轮漏油事故后,由于索赔额显然会超过国际公约规定的赔偿限额,负责清污作业的石油公司和法国政府选择依据法国法诉请船级社等主体承担赔偿责任,得到法国法院的支持。<sup>②</sup>2008年在韩国海域发生的“河北精神”号轮漏油污染事故受害人在非漏油船的责任限制程序中提起索赔请求,韩国最高法院根据韩国《船舶所有人等责任限制程序法》第6条第1款和第23条第1款的规定认定相关上诉人是否具有索赔主体资格。<sup>③</sup>

## (二)美国《油污法》的规定

关于索赔人对第三人的直接索赔权,由于《油污法》相关规定特别是因果关系和第三人责任的规定在很长一段时间内缺少司法先例,有美国专家认为需要研究以前的法律特别是《清洁水法》的相关规定。<sup>④</sup>1977年《清洁水法》(Clean Water Act, CWA)规定,责任人的抗辩事由包括:泄漏完全由于:(1)不可抗力;(2)战争行为;(3)美国政府的过失;(4)第三人的作为或不作为所造成。在第三人的作为或不作为是漏油全部或部分原因的情况下,《清洁水法》允许承担清污作业的政府对该第三人提起直接索赔程序。<sup>⑤</sup>

在近些年适用《油污法》的船舶油污损害赔偿纠纷案件中,该问题得到分析和认定。在National Shipping Co. of Saudi Arabia (NSCSA) v. Moran Mid-Atlantic Corporation案<sup>⑥</sup>判决意见中,弗吉尼亚州东部地方法院认为《油污法》优先于一般海商法(普通法中的海商法)适用于清污费用和损害赔偿。在Gabarick v. Laurin Mar-

---

<sup>①</sup> See Colin de la Rue, Charles B. Anderson, Jonathan Hare, Shipping and the Environment: Law and Practice 669-670 (informa 2023).

<sup>②</sup> 参见徐国平:《“Erika”油轮油污事故推动船舶油污法制进步之回顾》,《水运管理》2019年第3期,第33-36页。

<sup>③</sup> 根据韩国《遭受“河北精神”号溢油事故损害居民援助和海上环境恢复等特别法》(以下称《“河北精神”号特别法》)第7条第1款,遭受损失的居民可以组织并向食品、农业、林业和渔业部长,国土、运输和海事事务部长,总统指令指定的当地政府部门主管报告。再上诉人“瑞山渔业合作‘河北精神’号油污损害对策委员会”(以下称“委员会”)是根据《“河北精神”号特别法》成立的,其职能为保护受油污损害的渔民的权利和利益。委员会仅有代表合作组织成员要求损害赔偿、接收赔付、与他方达成和解的权利。委员会并未由组织成员转让损害索赔的权利,因而并未取得责任限制启动命令相关的权利、义务和责任,不是利害关系人。See Reappellant *et al.* v. Samsung Heavy Industries Inc., (2012) 9 KORSCD 65.

<sup>④</sup> See Colin de la Rue, Charles B. Anderson, Jonathan Hare, Shipping and the Environment: Law and Practice 242-243 (informa 2023).

<sup>⑤</sup> See Colin de la Rue, Charles B. Anderson, Jonathan Hare, Shipping and the Environment: Law and Practice 36 (informa 2023).

<sup>⑥</sup> 拖船与被拖船在出坞时发生碰撞导致被拖船漏油。漏油船所有人依据一般海商法、《油污法》和州法向无漏油拖船所有人追偿。法院驳回依据州法提起的追偿请求。See National Shipping Co. of Saudi Arabia (NSCSA) v. Moran Mid-Atlantic Corporation, 924 F. Supp. 1436 (1996).

itime (America), Inc.案中,由拖船拖带的驳船与油轮发生碰撞,导致驳船装载的大量燃油泄漏。美国海岸警卫队依据《油污法》明确漏油驳船所有人为责任人。油污受害人针对漏油驳船所有人、驳船的拖船的光船承租人和非漏油船相关主体提起集团诉讼。一审法院认为,《油污法》作为油污损害赔偿的单行法优先于一般海商法适用于船舶油污损害赔偿。索赔首先应针对作为责任人的漏油船一方提起,由《油污法》规定的责任人承担清污费用和损害赔偿责任,以促使漏油船一方与联邦和州政府主管部门合作采取清污措施并尽快赔偿。责任人在赔偿后可以代位向第三人追偿。索赔人穷尽了《油污法》救济后,才能依据一般海商法向其他责任主体索赔。该案索赔人依据一般海商法提起的索赔被驳回。<sup>①</sup>而在2010年“深水地平线”海上钻井平台爆炸漏油事故索赔案判决中,路易斯安那州东部地方法院认定,《油污法》并没有排除非《油污法》责任主体对受害人的直接赔偿责任,受害人可以依据《油污法》生效之前已经存在的一般海商法提起针对非《油污法》责任人的海事索赔诉讼。<sup>②</sup>

### (三)我国《民法典》的规定

根据《民法典》第1233条规定,被侵权人可以向侵权人请求赔偿,也可以向第三人请求赔偿。《环境侵权司法解释》第5条进一步明确为,被侵权人可以分别或者同时起诉侵权人和第三人。该规定明确被侵权人有权选择索赔对象,确保损害得到充分赔偿。

持不真正连带责任观点的民法学者认为,被害人所享有的不同的损害赔偿请求权,只能择一行使。<sup>③</sup>在《侵权责任法》出台之前,海商法学界即有观点明确提出船舶碰撞导致油污损害的受害者存在请求权的竞合,油污受害方可选择对漏油方提起油污损害侵权之诉,在特殊情况下也可选择碰撞侵权之诉,从而适用海商法中不同的侵权法律制度。<sup>④</sup>如采用该选择之诉模式,会极大地束缚被侵权人请求权的行使,致使受害人不能获得充分赔偿。

持部分连带责任观点的民法学者认为,无过错责任的生态环境侵权人向被侵权人承担全部赔偿责任;而过错责任的第三人根据其过错程度应该承担的责任份额,与无过错责任的生态环境侵权人一起向被侵权人承担连带责任。在第三人存在完全过错时,侵权人与第三人就全部损害对被侵权人承担连带责任。在第三人存在部分过错时,根据其过错程度应该承担的责任份额,侵权人与第三人共同承担连带责

<sup>①</sup> See *Gabarick v. Laurin Maritime (America), Inc.*, 623 F.Supp.2d 741 (2010).

<sup>②</sup> See *In re Oil Spill by the Oil Rig Deepwater Horizon in the Gulf of Mexico*, 808 F.Supp.2d 962 (2011).

<sup>③</sup> 参见杨立新:《论不真正连带责任类型体系及规则》,《当代法学》2012年第3期,第57-64页。

<sup>④</sup> 参见司玉琢:《从因果关系要件解读船舶碰撞致油污损害的请求权竞合》,《中国海商法年刊》2009年第1期,第1-12页。

任。基于这一定性,被侵权人既可以同时起诉侵权人和第三人,也可以分别起诉侵权人和第三人。<sup>①</sup>笔者赞同该分析意见。泄漏油类船舶责任主体作为侵权人在赔偿责任限额内承担全部赔偿责任,第三人根据其过错程度应该承担的责任份额,与漏油船责任主体一起向受害人承担连带责任。受害人可以同时起诉漏油船舶责任主体和第三人,也可以分别起诉漏油船舶责任主体和第三人。

#### (四)《海商法》修改稿的规定

《海商法》修改稿明确规定,应当由漏油船舶的所有人承担油污损害赔偿赔偿责任。漏油船舶所有人承担污染损害赔偿赔偿责任后,有权按照《海商法》“船舶碰撞”章的规定向碰撞责任方追偿。该规定被解释为排除受害人对非漏油船责任主体的直接索赔权。<sup>②</sup>按照该方案,受害人在不能获得漏油船责任主体赔偿的情况下,才能再行向非漏油船责任主体索赔,可能不能及时参与非漏油船海事赔偿责任限制基金程序的债权登记、确认以及分配等。由于受害人不能直接向非漏油船责任主体索赔,漏油船责任主体在做出赔偿后,只能依据船舶碰撞责任相关法律规定向非漏油船要求分摊,而不能代受害人之位向非漏油船追偿。船舶油污损害赔偿基金在向受害人做出赔偿后,不能向非漏油船责任主体行使代位追偿权。

我国现行船舶油污损害赔偿实践中最突出的问题在于没有船舶油污损害赔偿赔偿责任限额的专门规定,《海商法》规定的海事赔偿责任限额过低,而且受害人只能按照所占债权比例在海事赔偿责任限额内得到清偿。在此困境下,受害人普遍会选择同时向碰撞两船责任主体索赔。笔者认为,《海商法》不应明确排除受害人对第三人等非漏油船责任主体的直接索赔权。船舶碰撞导致一船漏油污染损害赔偿涉及船舶碰撞和漏油污染两个侵权法律关系。在非漏油船一方全部或者部分过失导致船舶碰撞因而承担全部或过失比例赔偿责任的情况下,受害人有权向漏油船和非漏油船责任主体分别或同时提起索赔。受害人有权要求漏油船责任主体在《海商法》修改新增“船舶油污损害责任”专章规定的赔偿限额内承担赔偿责任;也有权要求非漏油船责任主体作为船舶碰撞侵权人按照过失比例承担油污损害赔偿赔偿责任,该请求在非漏油船海事赔偿责任限制数额内,与其他海事请求按比例受偿;受害人所获赔偿数额应以其损害数额为限。

《海商法》修改后,碰撞责任归责原则仍为过失责任,油污损害赔偿赔偿责任归责原则为严格责任。因非漏油船一方完全或部分过失导致船舶碰撞,引起漏油船的漏油污染,符合《民法典》第 1233 条针对因第三人过错造成的生态环境损害的专门规定,应适用该规定。

<sup>①</sup> 参见庄敬华:《论〈侵权责任法〉第 68 条之部分连带责任性质》,《中国政法大学学报》2017 年第 1 期,第 99-108 页。

<sup>②</sup> 参见韩立新:《〈海商法〉修订中“船舶油污损害责任”专章之进展》, <https://mp.weixin.qq.com/s/x-BsPrD5KszqGGVnQnN6Ug>, 2022 年 8 月 24 日访问。

## 六、结语

### (一)《海商法》修改与《民法典》的衔接

船舶油污损害《民事责任公约》形成于1969年,在当时极具开创性和先进性,公约基本制度是我国《海商法》修改新增“船舶油污损害责任”章最主要的参照和借鉴对象。然而,我们要注意到,国际公约制度与其后的美国《油污法》和我国《民法典》的相关规定相比较,已经不具有显著领先的先进性。此外,国际公约调整国际海运船舶发生的油污损害事故,而《海商法》是国内立法,不宜完全照搬国际公约的规定。

船舶油污损害民事责任制度作为修改后的《海商法》的一部分,相对于一般污染损害民事责任制度,其特殊性表现为体现海运风险特殊性的海事赔偿特有制度,包括责任人的确定、强制责任保险、对救助人等特殊主体的保护、海事赔偿责任限制等,而在侵权人承担无过错责任、有过错的第三人应承担侵权责任等问题上则并不具有特殊性,无须做出重复规定,也不宜做出不同规定。

### (二)《海商法》修改应如何规定

笔者认为,《海商法》关于船舶油污损害第三人责任的规定应为,第三人因过错造成船舶油污损害,应承担赔偿责任;泄漏油类或燃油的船舶责任主体作为生态环境侵权人,不应被免除赔偿责任;责任人应承担全部赔偿责任,第三人按照其过错比例承担赔偿责任;责任人和第三人对受害人的赔偿责任以油污损害为限;责任人承担全部赔偿责任后,就第三人应承担的赔偿责任,有权向第三人追偿;受害人有权向侵权人和第三人请求赔偿。上述应采用的第三人责任制度已由《民法典》第1233条加以规定,《海商法》无须做出重复规定。

关于《海商法》修改稿新增“船舶油污损害责任”章中关于船舶油污侵权第三人责任所作的三个方面的规定,笔者认为:(1)关于船舶所有人的雇员或者代理人、船员等主体作为特殊第三人免责的规定,虽然其中部分主体可以适用《民法典》的规定不承担对受害人的赔偿责任,但源于英美法的免除特殊主体海事赔偿责任制度具有较长历史并一直得以留存至今,本文不再探讨我国船舶油污损害赔偿立法加以专门规定的合理性。(2)关于特定第三人行为作为民事责任人的免责事由的规定,则是不合理的。船舶油污损害责任人是特殊的生态环境侵权责任人,其责任承担不应由于第三人应承担而得以免除。(3)关于排除受害人向负有过失的非漏油船责任主体直接行使赔偿请求权的规定,也是不合理的。船舶油污损害赔偿特别立法不应排除受害人依据其他法律规定直接向第三人请求赔偿的权利。

## **On Third Party's Liability to Oil Pollution Damage from Ship under the Context of China's Civil Code**

**Abstract:** While examining the subject on the third party's liability to oil pollution damage from ship under the new chapter "liability for oil pollution damage" of Chinese Maritime Code amendment draft, questions should be considered are: whether the third party should be liable; whether the shipowner may be exempt from liability if pollution damage was caused by a particular third party; how the third party and liable party bear their responsibilities to the victims; whether the victims could claim directly toward the third party. Chinese Civil Code established third party's liability regime for environmental damage, which should apply to oil pollution damage from ship. Chinese Maritime Law amendment should not exclude victim's right to claim directly toward non-spilling ship in collision accident, and also should not exclude responsible party's liability on account of the fault of the third party.

**Key words:** oil pollution from ship; third party's liability; ship collision; non-spilling ship

(责任编辑:张辉 钱静)