

新《海商法》“船舶油污损害责任”章的时代意义、亮点与适用

韩立新,姜泽慧

(大连海事大学 法学院,辽宁 大连 116026)

摘要:新《海商法》新增的“船舶油污损害责任”章对于保护海洋生态环境、健全《海商法》体系、统一海事司法的法律适用具有重要意义。该章的核心亮点在于明确了船舶油污损害赔偿责任的主体是漏油船舶的所有人,进而解决了两船碰撞一船漏油情形下非漏油船舶是否是责任主体的问题;排除了对船舶所有人的受雇人或代理人、引航员、救助人等六类主体的索赔;确立了受害人对于责任保险人或财务保证人的直接诉讼制度;明晰了船舶油污损害赔偿限制基金的分配规则。该章的地理适用范围为中国管辖海域和与海相通的可航水域,且该章不调整船舶运输有毒有害物质污染损害赔偿。该章对于燃油污染损害的多个责任主体之间的连带责任、船舶所有人的免责事项及享受免责的前提条件、提供强制保险或财务保证的主体等的规定与有关国际公约不完全一致,且“漏油船舶的船舶所有人”的表述亦存在不周延之处,应在具体适用时予以关注。该章相较于《民法典》和《生态环境法典》均属于特别法,因而应在船舶油污损害赔偿纠纷中得以优先适用。

关键词:《海商法》;海洋生态环境保护;船舶油污损害责任;油类污染;燃油污染

中图分类号:D922.294 **文献标志码:**A **文章编号:**2096-028X(2026)02-0012-11

保护海洋生态环境是生态文明建设的重要组成部分,亦是当代海商法发展的重要价值依归。^①《中华人民共和国海商法》(简称《海商法》)^②于2025年完成修订,在立法宗旨条款中明确纳入“加强海洋生态环境保护”,此举既是对中国推进生态文明建设总体要求的直接回应,^③亦与当代海商法的发展趋势高度契合,实现了海洋生态环境保护价值取向在立法层面的确认。以该立法宗旨为依据和基石,新《海商法》在船长的职责和义务、海难救助、共同海损等部分对海洋生态环境保护作出了具体要求,^④而该法新增的“船舶油污损害责任”章更是对这一立法宗旨的鲜明体现和深入贯彻,不仅切实履行了中国参加的《1992年国际油污损害民事责任公约》(简称《1992年民事责任公约》)和《2001年国际燃油污染损害民事责任公约》(简称《2001年燃油公约》)的义务要求,而且为中国未来对有毒有害物质及新型燃料损害责任法律体系的构建提供了验证样本。^⑤深刻理解新《海商法》“船舶油污损害责任”章的制度规则,既是精准把握新《海商法》关于加强海洋生态环境保护的立法宗旨的关键路径,又对于司法实践中准确应用该章规定解决船舶油污损害纠纷具有重要价值,更是建构中国海商法自主知识体系的必然要求。^⑥基于此,笔者拟在揭示新《海商法》新增“船舶油污损害责任”章的时代意义的基础上,解析该章的核心亮点,并对该章在具体适用中应当注意的问题予以阐释,以期为该章的理论研究与司法适用提供参考。

基金项目:2025年度国家社科基金一般项目“我国海洋生态环境损害赔偿制度体系研究”(25BFX042)

作者简介:韩立新,女,法学博士,大连海事大学法学院教授、博士生导师;姜泽慧,女,大连海事大学法学院海商法专业博士研究生。

① 参见胡正良主编:《海事法》(第3版),北京大学出版社2016年版,第29页;胡正良、赵迪:《海商法价值的理论证成与实现路径》,载《东北师大学报(哲学社会科学版)》2020年第2期,第130页。

② 为行文方便,下文将《海商法》(2025年修订)称为新《海商法》。

③ 参见吴煦、李志文等:《〈海商法〉修订重点章节之要点解读》,载《世界海运》2026年第1期,第2页。

④ 参见单红军、朱作贤:《新〈海商法〉是对我国海商法制度的重塑——为我国航运业高质量发展提供坚实制度保障》,载《中国航海》2025年第4期,第3页。

⑤ 参见初北平:《海事治理目标转型下新〈海商法〉的体系重构与制度回应》,载《中国法律评论》2026年第2期,第187页。

⑥ 参见胡正良:《论建构中国海商法自主知识体系》,载《中国海商法研究》2025年第2期,第3页。

一、新《海商法》新增“船舶油污损害责任”章的时代意义

《海商法》(1992年)仅在“海事赔偿责任限制”章第208条第2项提及该章不适用于中国参加的国际油污损害民事责任公约规定的油污损害的赔偿请求,而未对船舶油污损害责任作出系统性制度安排。这不仅使《海商法》(1992年)自身存在体系缺陷,而且不利于保护海洋生态环境及指导海事司法实践。有鉴于此,自2017年启动《海商法》修订工作开始,新增“船舶油污损害责任”章的修法思路便迅速获得业界共识并稳步推进。新《海商法》新增“船舶油污损害责任”章,能够弥补《海商法》(1992年)存在的船舶油污损害责任相关规则缺位的不足,对于保护海洋生态环境、健全《海商法》体系、统一海事司法的法律适用具有重要意义。^①

(一) 保护海洋生态环境,促进海洋经济高质量发展

查阅《海商法》(1992年)制定过程中的历史文献可以发现,1982年11月由起草委员会完成的《中华人民共和国海商法草案(第十一稿)》中曾设置“船舶油污损害民事责任”章;1987年上报国务院的《中华人民共和国海商法(草案)》将该章内容包含在“船舶所有人的责任限制”章中;1991年3月《中华人民共和国海商法(草案)》仅在“海事赔偿责任限制”章中通过两个条文提及船舶油污损害,即第232条规定“下列海事赔偿请求,责任人的赔偿责任不受本章规定的限制:……(三)油污损害;……”第239条规定“油污损害的赔偿责任限制,适用中华人民共和国参加的有关国际油污损害民事责任公约的规定”,这两个条文最终在《海商法》(1992年)中体现在“海事赔偿责任限制”章第208条第2项^②。船舶油污损害赔偿责任的規定之所以由最初的一章变为第208条中的一项是基于两个原因:一是制定该法时国内正处于以经济建设为中心的快速发展阶段,而且当时国内没有发生过重大船舶油污案件,故环境污染问题并未引起重视;二是中国当时参加了《1969年国际油污损害民事责任公约》(简称《1969年民事责任公约》)^③,立法者认为指明船舶油污的责任限制适用该公约即可。^④实际上,这一认识存在很大的局限,《海商法》(1992年)第208条第2项只解决了该公约调整的油污损害的责任限制问题,缺少关于船舶油污其他问题的规定,在实践中暴露出越来越多的法律问题。

如今,伴随中国海洋经济与能源贸易的快速发展,海洋生态环境面临的风险显著攀升。2025年,中国全年原油进口量攀升至5.78亿吨,原油对外依存度为72.80%。^⑤这意味着油类海上运输规模持续扩大,中国管辖海域的船舶污染防控压力与日俱增,海洋经济可持续发展的生态基底面临严峻挑战。中国管辖海域已经发生多起较为严重的船舶油污事故,例如,2002年“塔斯曼海”轮油污事故^⑥、2005年“阿提哥”轮油污事故^⑦、2007年“金玫瑰”轮油污事故^⑧、2013年“达飞·佛罗里达”轮油污事故^⑨、2018年“桑吉”轮油污事故^⑩、2021年“交响乐”轮油污事故^⑪,等等。党的二十大报告明确强调“发展海洋经济,保护海洋生态环境,加快建设海洋强国”。^⑫新《海商法》新增“船舶油污损害责任”章,通过体系化地规定船舶油污损害赔偿責任,为

① 参见司玉琢主编:《海商法》(第6版),法律出版社2026年版,第376页。

② 《海商法》(1992年)第208条规定:“本章规定不适用于下列各项:……(二)中华人民共和国参加的国际油污损害民事责任公约规定的油污损害的赔偿请求;……”

③ 1999年1月5日,中国交存《1992年民事责任公约》的加入书和《修正〈1971年设立国际油污损害赔偿基金公约〉的1992年议定书》的加入书,并声明退出《1969年民事责任公约》。参见《中国参加国际公约情况一览表(1875—2003)》,载中华人民共和国外交部网站2003年3月24日,https://www.mfa.gov.cn/web/ziliao_674904/tytj_674911/tyfg_674913/200303/t20030324_9867259.shtml。

④ 参见单红军、朱作贤:《新〈海商法〉的历史使命、时代特征及重要制度发展》,载《中国海商法研究》2026年第1期,第8页。

⑤ 参见《一次能源生产总量首超50亿吨标准煤》,载国家能源局网站2026年3月6日,<http://www.nea.gov.cn/20260306/b94daa1d01e44c27bc6dbda62d096fce/c.html>。

⑥ 参见天津海事法院(2003)津海法事初字第187号民事判决书。

⑦ 参见最高人民法院(2015)民申字第1637号民事判决书。

⑧ 参见青岛海事法院(2008)青海海法事初字第15号民事判决书。

⑨ 参见最高人民法院(2018)最高法民再368号民事判决书。

⑩ 参见《“桑吉”轮与“长峰水晶”轮碰撞事故安全调查报告发布》,载人民网2018年5月16日,<http://society.people.com.cn/GB/n1/2018/0516/c1008-29994511.html>。

⑪ 参见青岛海事法院(2021)鲁72民初1984号民事判决书。

⑫ 参见习近平:《高举中国特色社会主义伟大旗帜 为全面建设社会主义现代化国家而团结奋斗——在中国共产党第二十次全国代表大会上的报告》,人民出版社2022年版,第32页。

海洋生态环境损害提供了充分的、可操作的救济路径,这既是对落实生态文明建设要求、强化海洋生态环境保护的制度回应,也是保障海洋经济高质量发展、推进海洋强国建设的关键举措。

(二)健全《海商法》体系,提升海商立法国际化水平

从比较法来看,当前全球主要航运国家已普遍建立完备的船舶油污损害法律制度体系,主要形成两种立法模式:一是在本国海商法或类似立法中设专章规定油污责任,二是制定单独的油污损害赔偿专项立法。前者如《英国商船航运法》第六部分“防止污染”第三章“油污责任”、《俄罗斯联邦海商法典》第十八章“船舶油污损害责任”、《加拿大海事责任法》第六部分“污染责任与赔偿”、《挪威海商法》第三部分“责任”第十章“油污损害责任”、《瑞典海商法》第三部分“责任”第十章“油污损害责任”;后者如《韩国油污损害赔偿保障法》《日本船舶油污损害赔偿保障法》,当然,最为典型的是《美国油污法》,该法不仅包括船舶油污损害责任,也包括石油开采、海上设施等造成的油污损害责任。反观《海商法》(1992年),其并未对船舶油污损害责任作出系统性规定,造成《海商法》自身体系的不完整。新《海商法》新增“船舶油污损害责任”专章,主动对接《1992年民事责任公约》和《2001年燃油公约》,既弥补了《海商法》(1992年)的体系缺陷,也实现了国内海商立法与国际通行规则的有效衔接,彰显了中国作为海洋大国、航运大国的立法担当与法治水准,进一步提升了中国海事立法的国际化与规范化水平。

(三)整合碎片化法律规定,统一海事司法的法律适用

虽然中国是《1992年民事责任公约》和《2001年燃油公约》的缔约国,但由于中国在处理民商事国际公约与国内法的关系上附以“涉外因素”的限制条件,所以这两个公约在中国只适用于具有涉外因素的船舶载运货油污染、船舶燃油污染造成的污染损害赔偿。^①虽然新《海商法》将关于中国缔结或者参加的国际条约如何适用的条文[《海商法》(1992年)第268条]从“涉外关系的法律适用”章移到了“附则”章(新《海商法》第307条),但这一调整只是为了和《中华人民共和国海上交通安全法》、《中华人民共和国海洋环境保护法》(简称《海洋环境保护法》)及当时正在修订的《中华人民共和国民用航空法》(简称《民用航空法》)^②等其他法律在体例上保持一致,立法者并没有将中国参加的民商事条约也适用于无涉外因素的国内案件的特别意图。

国际公约适用的局限性表明,单凭加入相关国际公约还不能解决船舶油污损害赔偿的全部法律问题。鉴于《海商法》(1992年)并未对船舶油污损害责任作出专门规定,对于不适用中国参加的国际条约的船舶油污案件,其在适用国内法解决时,往往涉及《海洋环境保护法》^③、《中华人民共和国民法典》[简称《民法典》,此前为原《中华人民共和国民法通则》(简称《民法通则》)、原《中华人民共和国民法总则》]、《防治船舶污染海洋环境管理条例》、《中华人民共和国船舶油污损害民事责任保险实施办法》(简称《船舶油污损害民事责任保险实施办法》)、《船舶油污损害赔偿基金征收使用管理办法》、《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》(简称《油污司法解释》)等,进而呈现出相关法律规定较为分散、原则、缺乏可操作性的特征。这种立法局面直接造成海事司法实践中的法律适用混乱,导致责任主体、索赔主体、赔偿范围、责任限额、免责事项等成为争议问题。^④新《海商法》新增“船舶油污损害责任”章,在系统整合国内船舶油污的碎片化法律规范的基础上,对船舶油污损害责任制度作出全面、细致的规定,能够为海事司法裁判提供统一、明确的法律依据,使油污受害人的损失得到合理、充分的赔偿,切实化解船舶油污事故引发的法律纠纷。

二、新《海商法》“船舶油污损害责任”章的核心亮点

新《海商法》“船舶油污损害责任”章在借鉴中国参加的船舶油污民事责任国际公约、整合国内船舶油污

① 参见司玉琢:《沿海运输船舶油污损害赔偿法律适用问题研究》,载《大连海事大学学报(社会科学版)》2002年第1-2期,第2-3页。

② 《民用航空法》(2021年修正)将关于中国缔结或者参加的国际条约如何适用的条文规定在“涉外关系的法律适用”章,《民用航空法》(2025年修订)已将该条文移至“附则”章。

③ 《海洋环境保护法》(2023年修订)第114条是关于海洋环境污染损害赔偿的规定,该条已被2026年3月12日通过的《中华人民共和国生态环境法典》(简称《生态环境法典》)第1070条和第1074条所承继。《生态环境法典》将自2026年8月15日起施行,届时《海洋环境保护法》将废止。

④ 参见胡正良等:《〈海商法〉修改基本理论与主要制度研究》,法律出版社2021年版,第549页。

的碎片化法律规定、吸收《油污司法解释》中成熟制度和学术研究成果的基础上,制定了较为全面的船舶油污损害赔偿法律制度,其亮点主要体现在以下四个方面。

(一) 船舶油污损害赔偿主体责任之明确

新《海商法》“船舶油污损害责任”章第226条第1款参照《1992年民事责任公约》第3条第1款和《2001年燃油公约》第3条第1款,明确规定船舶油污损害的责任主体为漏油船舶的所有人。同时,新《海商法》第237条第3款参照《2001年燃油公约》第1条第3款,对燃油污染损害中的船舶所有人作出广义的规定,即除船舶所有人外,还包括光船承租人、船舶经营人和船舶管理人。之所以扩大燃油污染损害中船舶所有人的范围,是因为燃油污染损害赔偿机制中没有赔偿基金,受害人不能像在油类污染损害赔偿机制中那样从赔偿基金中获得第二层赔偿保障,故需要通过扩大责任主体范围的方式保障燃油污染受害人的权益。确立船舶所有人的单一责任主体地位,不仅符合“谁漏油谁赔偿”原则,^①而且具有权益保障和成本控制的双重价值,即一方面因配套实施强制保险或者财务保证及直接诉讼制度,充分保障油污受害人的利益;另一方面因仅需由船舶所有人投保责任保险或取得财务保证,最大限度地降低因支付此种费用而增加的船舶营运成本。^②此外,新《海商法》第226条第1款还体现了船舶所有人对船舶油污损害承担严格责任。此种严格责任的设定源于油污的高度危险性,^③并且可以对侵权人形成更有效的威慑,从而增加受害人获得赔偿的机会,^④相较于过错责任亦更具有可操作性。^⑤同时,强制保险制度可以将船舶所有人的赔偿责任分化至社会层面,从而使船舶所有人承担严格责任不会造成对石油运输业的扼杀。^⑥

结合新《海商法》第228条第1款^⑦的规定,可以进一步得出两船碰撞一船漏油情形下由漏油船舶的所有人承担责任的结论。^⑧通过对第226条第1款和第228条第1款进行文义解释和体系解释可知,当两艘及两艘以上船舶发生事故时,如果两艘船舶都漏油造成无法合理分开的油污损害,则两艘船舶的所有人应当承担连带责任;如果仅有一艘船舶漏油,则因造成的油污损害明显能够合理分开而应当由漏油船舶的所有人承担赔偿责任,非漏油船舶的所有人不直接对油污受害人承担责任,除非完全是由于非漏油船舶的故意造成碰撞并导致对方船舶漏油,此种情况对于漏油船舶的所有人来说属于第226条第2款第2项规定的“第三人故意”的免责情形。两船碰撞一船漏油由漏油船舶的所有人承担赔偿责任后,漏油船舶的所有人有权依据新《海商法》第230条^⑨向非漏油船舶的所有人追偿。换言之,在两船碰撞一船漏油的情形下,非漏油船舶的所有人面临的是漏油船舶的所有人的追偿风险,而并非直接承担油污损害赔偿责任。^⑩

在新《海商法》通过之前,两船碰撞一船漏油情形下非漏油船舶的所有人是否是责任主体,在中国海商法理论界和实务界存在四种不同观点:一是两船所有人承担连带责任。在1988年的“‘符’轮与‘潮河’轮油污损害赔偿责任纠纷案”中,广州海事法院依据原《民法通则》认为两船对污染损害构成共同侵权,故判决两船所有人承担连带责任。这是目前唯一一起判决漏油船舶的所有人和非漏油船舶的所有人承担连带责任的案例。实际上,在两船因互有过失发生碰撞的情形下,两船并不存在共同故意,故认为二者构成共同侵权缺少法理基础。

二是两船所有人按照碰撞过失比例承担赔偿责任。例如,在2001年的“‘通天顺’轮与‘天神’轮碰撞污

① 参见司玉琢、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》,载《中国海商法研究》2022年第3期,第4页。

② 参见胡正良主编:《海事法》(第3版),北京大学出版社2016年版,第429页。

③ 油污的高度危险性表现在:一方面,船舶渗漏的油类容易在海面引起火灾,给沿岸居民带来巨大危害;另一方面,船舶渗漏的油类会对海洋环境造成严重污染。参见王玫黎:《论我国船舶油污损害赔偿的归责原则》,载《西南民族大学学报(人文社科版)》2008年第7期,第227页。

④ 参见侯怀霞:《国际油污损害民事责任制度评析》,载《理论探索》2005年第3期,第123页。

⑤ 参见韩立新主编:《海上侵权行为法研究》,北京师范大学出版社2011年版,第245-247页。

⑥ 参见王玫黎:《论我国船舶油污损害赔偿的归责原则》,载《西南民族大学学报(人文社科版)》2008年第7期,第228页。

⑦ 新《海商法》第228条第1款规定:“两艘及以上船舶造成油污损害的,各船舶所有人应当对无法合理分开的损害承担连带责任。”由于该条款规定在“船舶油污损害责任”章第一节“一般规定”当中,故第二节调整的油类和第三节调整的燃油同时泄漏造成无法合理分开的损害时,两艘船舶的所有人也应当承担连带责任。

⑧ 参见《构建船舶油污损害民事责任制度》,载《中国环境报》2025年11月6日,第6版。

⑨ 新《海商法》第230条规定:“本章规定不影响船舶所有人向第三人追偿的权利。”

⑩ 参见吴煦、李志文等:《〈海商法〉修订重点章节之要点解读》,载《世界海运》2026年第1期,第8页。

染纠纷案”^①、2008年的“‘金玫瑰’轮与‘金盛’轮碰撞污染纠纷案”^②等案件中,海事法院认为两艘船舶的所有人都是责任主体,并基于《海商法》(1992年)第168条^③和第169条^④关于船舶碰撞责任的规定,判决两艘船舶按照碰撞的过失比例承担赔偿责任。该观点存在的突出问题是没有将船舶碰撞和船舶油污损害区分为两种不同的法律关系。^⑤

三是漏油船舶的所有人先予赔偿。例如,在2003年的“‘塔斯曼海’轮与‘顺凯1号’轮碰撞污染纠纷案”^⑥、2009年的“‘闽龙渔2802轮’与‘带什’轮碰撞污染纠纷案”^⑦、2019年的“‘佐罗’轮与‘艾灵顿’轮碰撞污染纠纷案”^⑧、2021年的“‘交响乐’轮与‘义海’轮碰撞污染纠纷案”^⑨等案件中,海事法院均判决漏油船舶的所有人承担赔偿责任。该观点认为应将船舶碰撞和船舶油污损害作为两个独立的法律关系予以看待,但漏油船舶的所有人承担油污赔偿责任后有权向非漏油船舶的所有人追偿超过其碰撞过失比例的部分。

四是漏油船舶的所有人承担100%责任,非漏油船舶的所有人按其过失比例承担责任。例如,在“洋山港海事局诉普罗旺斯船东2008-1有限公司、法国达飞轮船有限公司和罗克韦尔航运有限公司船舶污染损害责任纠纷案”^⑩中,最高人民法院在终审判决中认为,该案为涉外船舶污染损害责任纠纷,应适用中国参加的《2001年燃油公约》。该公约第3条第1款是关于漏油船舶的所有人承担责任的正面表述,但不能由此反向推断出其他任何人不承担责任的结论。该公约第3条第6款关于“本公约中任何规定均不损害船舶所有人的任何追偿权”的规定,并不意味着油污受害人不能直接请求其他责任人赔偿。该公约第3条第3款(b)项虽然将“损害完全系由第三方有意造成损害的行为或者不作为所引起”规定为船舶所有人的免责事由之一,但该公约通篇没有规定该第三方是否应当承担赔偿责任。据此,应认为该公约仅规定漏油方的责任,而对于非漏油方的责任承担问题,则应当根据有关国家的国内法予以解决。最高人民法院最终根据当时有效的原《中华人民共和国侵权责任法》第68条、原《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》第5条、《油污司法解释》第4条等,判决漏油船舶的所有人和光船承租人承担全部赔偿责任(即100%责任),非漏油船舶的所有人按照50%的过失比例承担赔偿责任,三者累计支付的赔偿金额以1354940元为限。该判决是目前唯一持“漏油船舶的所有人承担100%责任、非漏油船舶的所有人按其过失比例承担责任”的观点的判决,引起了理论界和实务界的广泛讨论,特别是对于该判决中没有适用《2001年燃油公约》第5条^⑪的关注。该判决对非漏油船舶的保险的影响、对双方船舶所有人设立的责任限制基金分配的影响、对向国内船舶油污赔偿基金索赔的影响等都是不容忽视的。

新《海商法》第226条第1款和第228条第1款对船舶油污损害责任主体的明确,无疑有利于统一中国海商法理论界及实务界对两船碰撞一船漏油情形下非漏油船舶所有人是否是直接责任主体的不同认识。

(二) 船舶油污损害赔偿专属责任的强化

船舶油污损害责任系专属责任,^⑫船舶所有人的受雇人或代理人、引航员、救助人、采取预防措施的人等主体对船舶油污损害不承担赔偿责任,除非损害是因其本人故意或者明知可能造成损害而轻率地作为或者不作为造成的。油污损害的索赔只能向船舶所有人提出的制度设计,能够使受害人在索赔过程中快速确定

① 参见广州海事法院(2001)广海法初字第89号民事判决书。

② 参见青岛海事法院(2008)青海法海事初字第15号民事判决书。

③ 《海商法》(1992年)第168条规定:“船舶发生碰撞,是由于一船的过失造成的,由有过失的船舶负赔偿责任。”

④ 《海商法》(1992年)第169条第1款规定:“船舶发生碰撞,碰撞的船舶互有过失的,各船按照过失程度的比例负赔偿责任;过失程度相当或者过失程度的比例无法判定的,平均负赔偿责任。”第2款规定:“互有过失的船舶,对碰撞造成的船舶以及船上货物和其他财产的损失,依照前款规定的比例负赔偿责任。碰撞造成第三人财产损失的,各船的赔偿责任均不超过其应当承担的比例。”第3款规定:“互有过失的船舶,对造成的第三人的人身伤亡,负连带赔偿责任。一船连带支付的赔偿超过本条第一款规定的比例的,有权向其他有过失的船舶追偿。”

⑤ 国际上存在不同的国际公约对船舶碰撞法律关系和船舶油污损害法律关系分别加以调整,前者如《1910年统一船舶碰撞某些法律规定的国际公约》,后者如《1992年民事责任公约》《2001年燃油公约》。

⑥ 参见天津海事法院(2003)津海法事初字第187号民事判决书。

⑦ 参见宁波海事法院(2009)甬海法事初字第32号民事判决书。

⑧ 参见宁波海事法院(2019)浙72民初1318号民事判决书。

⑨ 参见青岛海事法院(2021)鲁72民初1984号民事判决书。

⑩ 参见最高人民法院(2018)最高法民再369号民事判决书。

⑪ 《2001年燃油公约》第5条规定:“当发生涉及两艘或更多船舶的事故并引起污染损害时,所有有关船舶的船舶所有人,除根据第3条被免除者外,应对不能合理分开的所有此种损害负连带责任。”

⑫ 参见吴煦、李志文等:《〈海商法〉修订重点章节之要点解读》,载《世界海运》2026年第1期,第8页。

索赔对象从而迅速有效地获得赔偿,^①并且能够避免因受害人向其他人索赔而可能产生的多重诉讼。^②

新《海商法》第232条和第238条分别对油类污染损害和燃油污染损害不得向船舶所有人的受雇人或代理人、引航员、救助人等六类主体提出索赔作出规定。其中,第232条的规定系参照《1992年民事责任公约》第3条第4款作出的,但考虑到漏油船舶的所有人是油污损害赔偿的责任主体,有义务在污染事故发生后积极采取预防措施,故该条第5项相较于《1992年民事责任公约》第3条第4款(e)项在“采取预防措施的任何人”之前增加了“除船舶所有人外”的规定,从而使不承担赔偿责任的主体中不包括船舶所有人。与《1992年民事责任公约》不同,《2001年燃油公约》中并没有排除向这六类主体索赔的规定,而新《海商法》第238条之所以创新性地作出船舶燃油污染损害赔偿请求不得向这六类主体提出的规定,主要是基于以下考量:第一,使船舶油污损害赔偿的责任主体尽量一致。燃油泄漏造成污染损害与油类货物泄漏造成污染损害,均属于油污损害,如果将二者区别对待,即适用《1992年民事责任公约》就排除这六类主体,而适用《2001年燃油公约》则不排除这六类主体,就会导致法律适用和油污损害责任的确定较为混乱。当然,在规定燃油污染的责任主体时,也应注意与《2001年燃油公约》尽量保持一致。具言之,考虑到《2001年燃油公约》没有配套的赔偿基金,对燃油污染损害承担赔偿责任的“船舶所有人”是广义的,包括登记所有人、光船承租人、船舶经营人、船舶管理人,故新《海商法》第238条第3项没有将光船承租人、船舶经营人、船舶管理人排除在责任主体之外。第二,燃油污染损害赔偿没有单独的责任限额,当有其他财产损害时,应与其他财产损害共享一个海事赔偿责任限额。^③ 尽管新《海商法》“海事赔偿责任限制”章中规定的可以享受责任限制的主体包括船舶所有人的受雇人或代理人、救助人及其受雇人等,但在发生重大海损事故时,鉴于船舶所有人强制保险制度的存在,受害人从赔偿能力的角度考量则几乎不会向船长、船员等提出赔偿请求。第三,如果救助入、采取预防措施的人自己的船舶漏油造成污染,则他们本身就应当是油污损害赔偿的责任主体。而在此种情况之外(如因他们的过失造成被救助船舶漏油污染等)规定他们作为油污损害赔偿的责任主体,则会非常不利于他们积极参与清污活动。^④

(三) 油污损害赔偿直接诉讼制度的确立

直接诉讼是指虽然侵权行为的受害人与保险人之间没有保险合同关系,但当侵权人就其所致受害人的损害赔偿责任投保了责任保险时,允许受害人就其所遭受的损害直接向责任保险人请求赔偿。直接诉讼制度能够有效保障受害人的利益,并且是强制保险制度得以有效实施的重要保障。^⑤

根据《中华人民共和国保险法》(简称《保险法》)第65条第1款^⑥,责任保险人是否直接向第三人赔偿保险金,取决于责任保险人的意愿,因而该条款不是真正的第三人对责任保险人直接诉讼的规定。而根据《保险法》第65条第2款^⑦,第三人是否可以直接起诉保险人并不十分明确。《中华人民共和国海事诉讼特别程序法》(简称《海事诉讼特别程序法》)第97条^⑧是船舶造成油污损害的受害人对油污损害责任的保险人或者财务保证人直接诉讼的法律依据。然而,受害人可以直接向责任保险人请求赔偿的权利属于当事人之间的实体权利义务,理应由实体法规定,而《海商法》(1992年)并未对此作出规定,导致了“当事人仅有程序意义上的诉权,而无实体意义上的诉权”的情况,^⑨甚至有观点认为不应当在作为程序法的《海事诉讼

① 参见袁雪:《国际船舶油污损害赔偿机制的适用问题探析》,载《中国海洋大学学报(社会科学版)》2017年第5期,第40页。

② 参见胡正良主编:《海事法》(第3版),北京大学出版社2016年版,第429页。

③ 新《海商法》第239条第1款规定:“本节规定的燃油污染损害赔偿赔偿责任限额适用本法第十一章的规定。”第2款规定:“同一事故造成燃油污染损害和本法第二百一十六条规定的可以限制赔偿责任的其他损害的,责任人有权依据本法第二百一十九条的规定在同一赔偿责任限额内限制赔偿责任。”

④ 参见司玉琢主编:《海商法》(第6版),法律出版社2026年版,第379页。

⑤ 参见韩立新主编:《海上侵权行为法研究》,北京师范大学出版社2011年版,第426页。

⑥ 《保险法》第65条第1款规定:“保险人对责任保险的被保险人给第三者造成的损害,可以依照法律的规定或者合同的约定,直接向该第三者赔偿保险金。”

⑦ 《保险法》第65条第2款规定:“责任保险的被保险人给第三者造成损害,被保险人对第三者应负的赔偿责任确定的,根据被保险人的请求,保险人应当直接向该第三者赔偿保险金。被保险人怠于请求的,第三者有权就其应获赔偿部分直接向保险人请求赔偿保险金。”

⑧ 《海事诉讼特别程序法》第97条第1款规定:“对船舶造成油污损害的赔偿请求,受损害人可以向造成油污损害的船舶所有人提出,也可以直接向承担船舶所有人油污损害责任的保险人或者提供财务保证的其他人提出。”第2款规定:“油污损害责任的保险人或者提供财务保证的其他人被起诉的,有权要求造成油污损害的船舶所有人参加诉讼。”

⑨ 参见岳岩:《〈海诉法〉中的直诉保险人制度》,载司玉琢主编:《中国海商法年刊(2005)》,大连海事大学出版社2006年版,第157页。

特别程序法》中对此作出规定。^① 作为实体法的《海商法》关于直接诉讼规定的缺失,进一步导致司法实践中对直接诉讼的适用范围产生争议,即适用于所有船舶造成的油污损害赔偿请求,还是仅适用于中国参加的《1992年民事责任公约》所规制的船舶造成的油污损害赔偿请求。^② 新《海商法》第229条第2款^③关于船舶油污损害赔偿请求可以直接向船舶所有人的责任保险人或者财务保证人提出的规定,解决了《海事诉讼特别程序法》第97条缺少实体法相关规定支撑的缺陷,实现了程序法和实体法的协调统一。^④

(四) 油污责任限制基金分配规则的明晰

船舶油污损害往往数额巨大,在通过严格责任、强制保险与直接诉讼等规定保障受害人获得充分赔偿、保护海洋环境的同时,亦须兼顾航运业的健康发展,故应当赋予船舶所有人责任限制的权利。换言之,赋予船舶所有人责任限制的权利,在一定程度上反映了利益平衡的原理。^⑤ 当然,在船舶所有人自身对油污损害的发生存在故意或者明知可能造成损害而轻率地作为或者不作为的情形下,其将丧失责任限制的权利。^⑥

依据新《海商法》第234条第1款,责任人为享受油类污染损害赔偿的责任限制,应当设立油污损害赔偿责任限制基金。关于油污损害赔偿责任限制基金的分配,新《海商法》第236条第1款参照《1992年民事责任公约》第5条第4款规定油污损害赔偿请求人应当按照损害赔偿额的比例分配。该条第2款参照《1992年民事责任公约》第5条第5款规定船舶所有人或者其责任保险人、财务保证人或者第三人在赔付后享有在责任限制基金内代位的权利,即本质为清偿代位的代位受偿权。^⑦ 该规定有利于鼓励油污损害责任人或者第三人在油污损害事故发生后及时对油污受害人进行赔偿。该条第3款参照《1992年民事责任公约》第5条第8款对船舶所有人采取预防措施的费用及因预防措施而造成的损失在责任限制基金分配中的地位作出规定。虽然责任限制基金是由船舶所有人设立的,但船舶所有人采取预防措施的费用及因采取预防措施而造成的损失,同样可以在责任限制基金中受偿,并且与其他油污损害赔偿请求人在责任限制基金分配中处于同等地位。该规定有利于鼓励船舶所有人在油污事故发生后,主动、及时采取预防措施以避免或减少损害的发生。

三、新《海商法》“船舶油污损害责任”章的适用要点

新《海商法》“船舶油污损害责任”章除了上述亮点规定外,还存在和中国参加的船舶油污民事责任国际公约不一致的规定,这些规定需要在适用该章时予以准确理解。

(一) 新《海商法》“船舶油污损害责任”章的适用范围

新《海商法》“船舶油污损害责任”章的适用范围包括地理范围和损害类型两个方面。

1. 地理范围:适用于中国管辖海域和与海相通的可航水域

新《海商法》“船舶油污损害责任”章规定船舶油污损害发生的地理范围为中国管辖海域和与海相通的可航水域。而《1992年民事责任公约》和《2001年燃油公约》适用于在缔约国领土(包括领海)、专属经济区(未设立专属经济区的,则为该国领海基线之外不超过200海里的区域)内发生的污染损害以及无论在何处采取的防止或减少此种损害的预防措施。其中,“无论在何处采取的防止或减少此种损害的预防措施”的表述表明,对于在专属经济区之外的公海上发生的油污事故,为避免在缔约国领土(包括领海)、专属经济区内发生污染损害,该缔约国可以在公海上采取预防措施,由此产生的预防措施费用也属于公约的适用范围,油污责任人应当承担赔偿责任。然而,根据新《海商法》“船舶油污损害责任”章第225条第1款,当在公海发

① 参见周海涛、李天生:《论海上强制保险中的直接诉讼》,载《法学杂志》2011年第1期,第101页。

② 参见韩立新主编:《海上侵权行为法研究》,北京师范大学出版社2011年版,第427页。

③ 新《海商法》第229条第2款规定:“船舶油污损害赔偿请求可以直接向船舶所有人的责任保险人或者财务保证人提出,但是责任保险人、财务保证人承担的赔偿责任不超过本法第二百三十三条、第二百三十九条规定的赔偿责任限额。船舶所有人丧失本章规定的限制赔偿责任权利的,不影响其责任保险人或者财务保证人援用本章规定限制赔偿责任。”

④ 参见《构建船舶油污损害民事责任制度》,载《中国环境报》2025年11月6日,第6版。

⑤ 参见张湘兰:《船舶污染损害赔偿责任的理论、实践及我国船舶污染法律制度的建构》,载《武汉理工大学学报(社会科学版)》2008年第1期,第42页。

⑥ 新《海商法》第227条规定:“船舶所有人可以依照本章规定限制赔偿责任。但是,船舶油污损害是因船舶所有人故意或者明知可能造成损害而轻率地作为或者不作为造成的,船舶所有人不得依照本章规定限制其赔偿责任。”

⑦ 参见姜泽慧、韩立新:《海事赔偿责任限制基金中的代位受偿权》,载《上海海事大学学报》2022年第4期,第107页。

生油污事故而威胁中国海洋环境时,中国在公海上采取预防措施的费用能否依据该章规定得到赔偿并不明确。由于中国是《1992年民事责任公约》和《2001年燃油公约》的缔约国,并且新《海商法》“船舶油污损害责任”章的制定也主要借鉴了这两个公约的有关内容,因此,应当尽量援用公约原意解释该章有关条文,即将为保护中国管辖海域的海洋环境而在公海上采取的预防措施纳入该章的适用范围。

2. 损害类型:不适用于船舶运输有毒有害物质污染损害

新《海商法》“船舶油污损害责任”章共设置三节,分别是第一节“一般规定”、第二节“船舶油类污染损害责任”、第三节“船舶燃油污染损害责任”。其中,第二节适用的船舶、油类和《1992年民事责任公约》保持一致,第三节适用于第二节规定的船舶装载的非持久性燃油及非第二节调整的船舶装载的燃油造成的油污损害责任,燃油的定义与《2001年燃油公约》的规定一致。可见,该章并不调整船舶运输有毒有害物质污染损害。

实际上,在2018年3月《中华人民共和国海商法(修订征求意见稿)》(简称2018年3月《海商法(修订征求意见稿)》)和2018年11月《中华人民共和国海商法(修订征求意见稿)》(简称2018年11月《海商法(修订征求意见稿)》)中,该章曾设置“船舶运输有毒有害物质污染损害赔偿(责任)”一节,而该节自2020年《中华人民共和国海商法(修改送审稿)》(简称《海商法(修改送审稿)》)起被删除,删除的主要原因是《2010年国际海上运输有毒有害物质损害责任及赔偿公约》(简称《2010年HNS公约》)尚未生效,如果在“船舶油污损害责任”章中规定船舶运输有毒有害物质的损害赔偿责任,那么该章所要求的强制保险和直接诉讼等制度将在实践中难以落实和执行。而且,《2010年HNS公约》规定的责任限额远高于《1992年民事责任公约》下的责任限额,在世界各国还未普遍接受《2010年HNS公约》的情况下,中国对船舶运输有毒有害物质污染损害赔偿规定较高的责任限额及强制保险等内容,可能会增加中国远洋运输企业的成本,削弱其在国际运输市场的竞争力。

需要注意的是,随着比利时、德国、荷兰和瑞典于2026年4月14日向国际海事组织秘书长提交了批准或加入《2010年HNS公约》的文书,从而满足该公约生效所需的缔约国数量达到12个的关键条件,^①并经国际海事组织审核确认所有缔约国提交的2025年度接收有毒有害物质摊款货物总量的报告,《2010年HNS公约》已于2026年5月29日满足全部生效条件,将于2027年11月29日正式生效。^②届时,中国从事国际航线运输有毒有害物质的船舶进入缔约国港口时必须提供由缔约国签发的保险证书或财务保证。在此背景下,研究中国应否加入《2010年HNS公约》和应否以新《海商法》“船舶油污损害责任”章为样板建立船舶运输有毒有害物质污染损害赔偿制度具有必要性和紧迫性。

(二) 燃油污染损害连带责任规则的缺失

由于《2001年燃油公约》没有设置赔偿基金为受害人提供第二层保障,所以燃油污染损害中的船舶所有人是广义的。《2001年燃油公约》第3条第2款进一步规定,如果污染损害事故发生时存在一个以上的责任主体,则他们将承担连带责任。如此规定的目的是最大限度地便利受害人索赔,以保护受害人的合法权益。然而,新《海商法》“船舶油污损害责任”章并未作出此种连带责任的规定。实际上,从2018年3月《海商法(修订征求意见稿)》起至2024年4月司法部定向征求意见的《中华人民共和国海商法(修订征求意见稿)》(简称2024年4月《海商法(修订征求意见稿)》)止,相关修改稿均规定两个以上的责任人应当承担连带责任,但在司法部定向征求意见的过程中,有反对意见认为,中国已设立船舶油污损害赔偿基金,该基金可以对超出船舶所有人法定赔偿责任限额的油污损害提供补充赔偿,并且此类损害最终由责任保险人或者财务保证人承担,故设定连带责任的实质意义有限,这导致关于连带责任的条文在提交全国人大审议之前被删除。^③由于连带责任的承担需要由法律明确规定或者当事人明确约定,^④所以在新《海商法》适用中,当燃油污染事故存在多个责任主体时,多个责任主体之间是否需要承担连带责任将会产生争议。

^① See Entry into Force of the 2010 HNS Convention in Sight as Four States Ratify Protocol, IOPC Funds(17 April 2026), <https://www.hnsconvention.org/activity/entry-into-force-of-the-2010-hns-convention-in-sight-as-four-states-ratify-protocol>.

^② See IMO Treaty on Hazardous and Noxious Cargo to Enter into Force in 2027, International Maritime Organization(1 June 2026), <https://www.imo.org/en/mediacentre/pressbriefings/pages/imo-hns-treaty-to-enter-into-force-in-2027-.aspx>.

^③ 参见初北平:《〈海商法〉修订中的“变”与“不变”》,载《国际法研究》2026年第3期,第30页。

^④ 《民法典》第178条第3款规定:“连带责任,由法律规定或者当事人约定。”

(三)“漏油船舶的船舶所有人”之表述的不全面

新《海商法》第226条第1款将“漏油船舶的船舶所有人”规定为船舶油污损害的责任主体,符合中国参加的《1992年民事责任公约》和《2001年燃油公约》确立的“谁漏油谁赔偿”原则,但在实践中会存在表述不全面的问题。例如,当某油轮在海上搁浅存在溢油污染损害威胁时,船舶所有人果断请求他人采取预防措施而最终未发生漏油污染损害,此时因并不存在“漏油船舶”而在相关预防措施费用可否由船舶所有人赔偿的问题上产生争议。对此,在适用中国参加的《1992年民事责任公约》或《2001年燃油公约》的情况下,通过“事故”的定义^①可以得出以下结论:只要存在船舶溢油污染的严重而紧迫威胁,即使尚未溢出或排放油类造成污染事故,为防止或减少此种油污损害事故采取的预防措施费用也应纳入赔偿范围。^②实际上,自2018年3月《海商法(修订征求意见稿)》起至2020年《海商法(修改送审稿)》止,相关修改稿均对“事故”作出类似定义,然而,自2024年4月《海商法(修订征求意见稿)》开始,关于“事故”的定义条款被删除了,并一直延续至最终通过的新《海商法》。因此,对于“漏油船舶的船舶所有人”相关规定能否适用于在船舶存在溢油污染的紧迫威胁时采取预防措施所产生的相关费用的索赔,有待最高人民法院制定司法解释加以明确。

(四)免责事项及享受免责的前提条件

漏油船舶的所有人对油污损害承担严格责任,并不意味着其承担绝对责任。^③当存在法定的免责事由时,船舶所有人无须承担赔偿责任。《1992年民事责任公约》第3条第2款和《2001年燃油公约》第3条第3款为船舶所有人设置了三项免责事由。新《海商法》第226条第2款参照上述国际公约也规定了三项免责事由,但对有关规定进行了调整。该条款第1项根据国际局势的发展增加了“恐怖活动”,也考虑到中国实情,删除了公约中的“敌对行为、内战”两项免责事项;第2项将公约使用的“有意”一词按照中国立法语言改为“故意”。值得注意的是,新《海商法》第226条第2款对于责任人享受免责增加了“经过及时采取合理措施,仍然不能避免对生态环境造成损害的”限制。这一限制来自《海洋环境保护法》(2023年修订)第116条的规定,而增设该限制条件在实践中容易引发争议。例如,船舶溢油事故往往由海事主管部门组织应急清污处置,船舶所有人是否及时采取合理措施、所采取的措施是否仍无法避免生态环境损害,均难以界定;并且,船舶所有人即使主动采取措施,也往往难以举证证明该措施无法避免损害,因此,该免责条款在适用中可能形同虚设,并在客观上加重船舶所有人的责任。

(五)提供强制保险的“船舶所有人”的认定

《1992年民事责任公约》第7条和《2001年燃油公约》第7条均规定“船舶登记所有人”提供责任保险或财务保证。由于交通运输部已于2010年根据《海洋环境保护法》(1999年修订)第66条的授权,制定了《船舶油污损害民事责任保险实施办法》,新《海商法》第229条第1款仅作出如下原则性规定:“国家建立船舶油污损害责任保险制度。船舶所有人应当按照国家有关规定投保船舶油污损害民事责任保险或者取得相应的财务保证。”

值得注意的是,自2018年3月《海商法(修订征求意见稿)》起至2020年《海商法(修改送审稿)》止,相关修改稿均规定由“船舶登记所有人”提供责任保险或者财务保证。但在司法部定向征求意见的过程中,有意见指出,“船舶所有人”的定义中已经包括了“船舶登记所有人”,且如果船舶未登记,那么“船舶登记所有人”的规定意味着会无人提供责任保险或者财务保证,故建议将“船舶登记所有人”改为“船舶所有人”。该意见得到了采纳。但是,“船舶所有人”的定义在后期修法阶段被删除了,致使新《海商法》“船舶油污损害责任”章中未设置“船舶所有人”的定义条款,这就可能导致实践中对于由谁提供责任保险或者财务保证产生争议。除前述国际公约均明确规定由在缔约国登记的一定吨位以上的船舶所有人提供责任保险或者财务保证之外,考虑到油污保险书记载的船舶所有人是指船舶登记所有人,并且强制保险的目的是对保险人或者财务保证人进行直接诉讼,而作为承保责任保险的保险人或者财务保证人不可能为没有登记所有人的船舶

^① 《1992年民事责任公约》第1条和《2001年燃油公约》第1条均对“事故”作出了定义:事故,是指造成污染损害或产生此种损害的严重和紧迫威胁的任何一起事件或具有同一起源的一系列事件。

^② See International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC), International Maritime Organization, [https://www.imo.org/en/about/conventions/pages/international-convention-on-civil-liability-for-oil-pollution-damage-\(clc\).aspx](https://www.imo.org/en/about/conventions/pages/international-convention-on-civil-liability-for-oil-pollution-damage-(clc).aspx).

^③ 参见侯怀霞:《国际油污损害民事责任制度评析》,载《理论探索》2005年第3期,第123页;司玉琢、吴熙:《“谁漏油谁赔偿原则”的历史考证及其在碰撞事故中的运用》,载《中国海商法研究》2022年第3期,第6页。

出具保险或者财务保证证书,故应当将新《海商法》第229条第1款中的“船舶所有人”界定为“船舶登记所有人”。

四、新《海商法》“船舶油污损害责任”章与其他法律的适用关系

船舶油污造成的损害包括两类:一是财产损失、经济损失等传统损害,二是对环境本身的损害。对于船舶油污损害赔偿范围的界定,直接关系到责任人与受害人的切身利益。如果赔偿范围过大,那么不仅将加重责任人的负担,而且会因索赔项目过多而稀释有限的责任限制基金,从而使最需要保护的受害人无法获得充分赔偿;如果赔偿范围过小,则又起不到警戒责任人、保护海洋生态环境和受害人的作用。^① 新《海商法》第225条第2款参照《1992年民事责任公约》第1条第6款、《2001年燃油公约》第1条第9款,并吸收《油污司法解释》第9条的规定,明确了船舶油污损害的赔偿范围,包括船舶油污造成该船舶之外的财产损失及由此引起的收入损失、为防止或者减轻船舶油污损害采取预防措施所发生的费用及预防措施造成的损失、因油污造成生态环境损害所引起的收入损失、对受污染的生态环境已采取或者将要采取合理恢复措施的费用。船舶油污损害责任属于环境污染和生态破坏责任,而《民法典》和《生态环境法典》均对环境污染和生态破坏责任作出了规定,由此在船舶油污损害赔偿范围问题上产生新《海商法》“船舶油污损害责任”章与《民法典》和《生态环境法典》相关规定的适用关系问题。

(一) 船舶油污造成他人损害的法律适用

对于污染环境、破坏生态造成他人损害的,《民法典》第1229条^②和《生态环境法典》第1070条^③明确规定行为人应当承担民事责任。其中,《生态环境法典》第1070条进一步规定“本法未作规定的,依照《中华人民共和国民法典》的规定承担民事责任”。虽然该条款将所适用的法律指向《民法典》,但由于《民法典》总则编第12条明确规定:“中华人民共和国领域内的民事活动,适用中华人民共和国法律。法律另有规定的,依照其规定。”而新《海商法》“船舶油污损害责任”章属于对船舶油污损害赔偿责任的特别规定。因此,对于船舶油污造成他人损害的民事责任,应当适用新《海商法》“船舶油污损害责任”章的规定,而并非适用《民法典》的规定。^④

(二) 船舶油污造成生态环境损害的法律适用

对于污染环境、破坏生态造成生态环境损害的,《民法典》第1235条^⑤规定了生态环境损害的赔偿范围,《生态环境法典》第1074条^⑥承继《海洋环境保护法》(2023年修订)第114条第2款和第3款对海洋生态环境损害赔偿诉讼作出规定,《最高人民法院关于审理海洋自然资源与生态环境损害赔偿纠纷案件若干问题的规定》(简称《海洋自然资源与生态环境损害赔偿司法解释》)第7条^⑦规定了海洋生态环境损害赔偿范围。通过比较上述规定可以发现,对于船舶油污造成的海洋生态环境损害,新《海商法》第225条第2款规定的赔偿范围明显窄于《民法典》第1235条和《海洋自然资源与生态环境损害赔偿司法解释》第7条的规定,即仅赔偿已采取或者将要采取的合理恢复措施的费用,而将恢复期间服务功能的损失、生态环境永久性

^① 参见张湘兰:《船舶污染损害赔偿责任的理论、实践及我国船舶污染法律制度的建构》,载《武汉理工大学学报(社会科学版)》2008年第1期,第44页。

^② 《民法典》第1229条规定:“因污染环境、破坏生态造成他人损害的,侵权人应当承担侵权责任。”

^③ 《生态环境法典》第1070条规定:“因污染环境、破坏生态等造成他人民事权益损害应当承担民事责任,本法未作规定的,依照《中华人民共和国民法典》的规定承担民事责任。”

^④ 参见《重视开展陆海生态系统综合治理 法典为推动陆海统筹作出制度安排》,载《中国环境报》2026年3月25日,第6版。

^⑤ 《民法典》第1235条规定:“违反国家规定造成生态环境损害的,国家规定的机关或者法律规定的组织有权请求侵权人赔偿下列损失和费用:(一)生态环境受到损害至修复完成期间服务功能丧失导致的损失;(二)生态环境功能永久性损害造成的损失;(三)生态环境损害调查、鉴定评估等费用;(四)清除污染、修复生态环境费用;(五)防止损害的发生和扩大所支出的合理费用。”

^⑥ 《生态环境法典》第1074条第1款规定:“污染海洋环境、破坏海洋生态给国家造成损失的,由依照本法规定行使海洋生态环境监督管理权的部门对责任人提出损害赔偿要求,可以向人民法院提起诉讼。”第2款规定:“责任人不承担损害赔偿责任,前款规定的部门不提起诉讼的,人民检察院可以依法向人民法院提起诉讼。”

^⑦ 《海洋自然资源与生态环境损害赔偿司法解释》第7条规定:“海洋自然资源与生态环境损失赔偿范围包括:(一)预防措施费用,即为减轻或者防止海洋环境污染、生态恶化、自然资源减少所采取合理应急处置措施而发生的费用;(二)恢复费用,即采取或者将要采取措施恢复或者部分恢复受损害海洋自然资源与生态环境功能所需费用;(三)恢复期间损失,即受损害的海洋自然资源与生态环境功能部分或者完全恢复前的海洋自然资源损失、生态环境服务功能损失;(四)调查评估费用,即调查、勘查、监测污染区域和评估污染等损害风险与实际损害所发生的费用。”

损害造成的损失等“无法量化的损害”排除在外。^① 由于新《海商法》“船舶油污损害责任”章相较于《民法典》和《生态环境法典》均属于特别规定,故对于船舶油污造成的生态环境损害,其赔偿范围应适用新《海商法》的规定。

五、结语

新《海商法》新增“船舶油污损害责任”章,是中国海商立法服务海洋强国战略、践行生态文明理念、对标国际海事规则的重要体现。该章以“加强海洋生态环境保护”为价值指引,在合理借鉴《1992 年民事责任公约》和《2001 年燃油公约》的有关规定、整合国内船舶油污的碎片化法律规范的基础上,制定了较为全面的船舶油污损害赔偿法律制度。该章的制度设计既坚守了国内海事治理的现实需求,又恪守了国际公约义务,并有效平衡了海洋生态环境保护、受害人救济与航运经济高质量发展等多重价值,充分彰显了中国作为海洋大国、航运大国的法治担当。深刻理解该章的各项制度规则,是准确适用该章规定的前提,对于妥善化解船舶油污损害赔偿纠纷、统一海事司法裁判、保护海洋生态环境具有深远意义。

The Chapter “Liability for Oil Pollution Damage from Ships” in the New Chinese Maritime Code: Contemporary Significance, Highlights and Application

HAN Lixin, JIANG Zehui

(Law School, Dalian Maritime University, Dalian 116026, China)

Abstract: The newly added Chapter “Liability for Oil Pollution Damage from Ships” in the new Chinese Maritime Code bears great significance for the protection of marine ecology and environment, the improvement of the institutional framework of the Chinese Maritime Code, and the unification of the application of law in maritime judicial practice. The core highlights of this chapter are reflected in the following aspects. First, it clarifies that the owner of the leaking ship is the subject liable for compensation for oil pollution damage from ships, thereby resolving the long-standing controversy over whether the non-leaking ship constitutes a liable party in scenarios where a collision between two ships leads to oil spill from only one ship. Second, it bars claims against six categories of subjects including servants or agents of the shipowner, pilots and salvors, etc. Third, it establishes the direct action mechanism under which victims may institute claims directly against liability insurers or financial guarantors. Fourth, it specifies the distribution rules applicable to the limitation fund for compensation for oil pollution damage from ships. The geographical scope of application of this chapter covers sea areas under China’s jurisdiction as well as navigable waters connected to the sea, and this chapter does not govern compensation for pollution damage caused by the carriage of hazardous and noxious substances by ships. Certain provisions in this chapter diverge from relevant international conventions, including those concerning joint and several liability among multiple liable parties for bunker oil pollution damage, exemptions available to shipowners together with preconditions for claiming such exemptions, and subjects obligated to maintain compulsory insurance or financial security. Additionally, the expression “owner of the leaking ship” is logically incomplete. These provisions merit attention in judicial application. As a special law relative to both the Civil Code and the Ecological and Environmental Code, this chapter shall apply preferentially to disputes arising from compensation for oil pollution damage from ships.

Key words: Chinese Maritime Code; protection of marine ecology and environment; liability for oil pollution damage from ships; oil pollution; bunker oil pollution

(责任编辑:沙晓岑)

^① 参见司玉琢主编:《海商法》(第6版),法律出版社2026年版,第356页;R. Bhanu Krishna Kiran, *Liability and Compensation for Oil Pollution Damage: An Examination of IMO Conventions*, NUJS Law Review, Vol.3: 399, p.404(2010).