



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

余晓汉*

摘要：船舶碰撞引起的油污事故中非漏油船舶的所有人归责相关问题涉及不同国际条约之间、国际条约与国内法、特别法与一般法、实体法与程序法的调整边界与适用关系，需要厘清。从各方面论证分析，可以得出两点结论：第一，有关公约对该系争问题没有规定，即《1992年油污公约》和《2001年燃油公约》仅规定了漏油船舶的所有人的无过错责任，而没有规定有过错第三人对油污受损害人的责任；第二，国内法规定的过错归责原则当然适用，即油污受损害人有权依据《民法典》第1233条（原《侵权责任法》第68条）的规定请求船舶碰撞中的非漏油船舶的所有人按照过失比例承担油污损害赔偿赔偿责任。油污受损害人同时或者单独起诉碰撞两船所有人，其案由均只应定为船舶污染损害责任纠纷。《海商法》第208条第2项的规定仅为责任限制规范而不能作为归责依据。对于《2001年燃油公约》和《1992年油污公约》项下的污染损害，受损害人对非漏油船舶的所有人的赔偿请求，除法定排除情形外，原则上可依法作为《海商法》第11章项下限制性海事赔偿请求。

关键词：船舶碰撞 油污损害 非漏油船舶 归责 责任限制 “达飞佛罗里达”轮油污案

一 问题的提出

中国海事司法实践中有一个持续争议近40年的问题——污染受损害人是否有权直接向船舶碰撞中非漏油船舶的所有人索赔污染损害，这可谓中国海事法律界中的“哥德巴赫猜想”。最高人民法院就“达飞佛罗里达”轮碰撞漏油污染四案的再审判决^①认定：《2001年国际燃油污染损

* 余晓汉，最高人民法院知识产权法庭二级高级法官。本文仅代表作者个人观点，不代表作者目前或曾经任职的任何机构的观点。

① 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368号、369号与367号、370号民事判决，上述368号案、370号案分别被最高人民法院评为“2019年全国海事审判典型案例”和“2019年度人民法院环境资源典型案例”。

害民事责任公约》(International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001, 下文简称《2001年燃油公约》)仅规定漏油船舶的污染赔偿责任,并不涉及非漏油船舶的责任,非漏油船舶的责任承担问题应当依据国内法即《中华人民共和国侵权责任法》(下文简称《侵权责任法》)第68条^①的规定确定,故漏油船舶所有人作为污染者依据《2001年燃油公约》规定的无过错责任原则对污染损害承担全部赔偿责任,非漏油的船舶所有人依据国内法关于过错责任原则的规定按照其过错比例承担责任(两船对污染受损害人承担不真正连带责任)。有关国际主流观点与“达飞佛罗里达”轮油污案再审判决说理一致,但国内争论还在继续。“船舶所有人为唯一油污责任人”之说^②坚持认为《1992年国际油污损害民事责任公约》(International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992, 下文简称《1992年油污公约》)和《2001年燃油公约》体系下油污受损害人不能直接向船舶碰撞非漏油船舶的所有人索赔,而只能向漏油船舶的所有人索赔。中国海事法律界对该问题的争论,是针对《1969年国际油污损害民事责任公约》(International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969, 下文简称《1969年油污公约》)和《1992年油污公约》(《1969年油污公约》和《1992年油污公约》以下统称油污公约)以及《2001年燃油公约》缔结并生效后对国内法的影响而产生。这个问题在性质上是一个侵权归责原则问题,责任限制是一个相关问题,这两方面的问题涉及不同国际条约之间、国际条约与国内法、特别法与一般法、实体法与程序法的调整边界与适用关系。本文努力在一个合理的论证结构下逐一厘清上述问题。

二 法律原则的贯彻与国家利益的维护

(一) 重视过错责任原则的普遍适用效力

归责就是归咎或追究责任,归责事由具体涉及以何种事由使行为人承担责任;归责原则是使行为人承担责任的原则或依据,即归责原则解决的是行为人依何种根据承担责任的问题。自19世纪初至20世纪初,大陆法系和英美法系等主要国家总体上普遍形成以过错责任原则为主导,无过错责任原则为有限补充的二元侵权归责体系,衡平等其他归责原则基本上例外地限定在个别领域。过错责任原则自19世纪初逐渐取代结果责任原则以来,在重视个人自由和理性法学思潮下,被奉为金科玉律,^③同契约自由和私权神圣一起上升为资本主义国家民法的三大支柱。过错责任原则至今仍一直保持其普遍适用效力。综观《1969年油污公约》《1992年油污公约》和《2001年燃油公约》的产生背景及正式文本内容,这些公约主要是基于海运风险的特殊性,针对各国国内民事法律普遍规定的完全赔偿原则,专门规定限定船舶所有人赔偿限额的特殊制度。尽管这些公约也规定了漏油船舶所有人的无过错归责原则,因各主要国家国内法中对污染事故已经推行无过错归责原则,公约规定该原则基本上没有影响主要缔约国既有侵权

^① 现《中华人民共和国民法典》(下文简称《民法典》)第1233条。

^② 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1期,第3—14页。

^③ 参见王泽鉴:《侵权行为法(第一册)》,中国政法大学出版社2001年版,第13页。

归责体系。

大致回顾自19世纪以来各主要国家侵权归责原则体系的发展演变，可以得出以下规律。第一，自19世纪以来，过错责任原则是各主要国家确定侵权责任承担的最一般、最普遍的原则，除非法律特别规定适用其他归责原则，否则应适用过错责任原则。时至今日，我们丝毫不能忽略过错责任原则在侵权归责上的普遍适用性。^①第二，在逻辑上和法律功能上，各项归责原则可以综合运用；对同一事故中不同行为人也可以分别归责，由此形成多数债务人，多数债务人对同一给付标的可依法形成可分（按份）债务、连带债务、不真正连带债务等多种责任形式。可以说，过错归责在国际法和国内法体系中几乎是最为普遍、最为朴素的原则和理念。要想排除被侵权人追究过错行为人的侵权责任，绝非易事，在解释论上必须有明确的法律依据（诸如《中华人民共和国海商法》^②明确规定国际海运承运人的驾驶和管理船舶过失免责）；在立法论上应当遵循法律原则普遍贯彻的基本要求，对拟排除适用具有普遍适用意义的过错归责原则的提议进行充分论证。^③

（二）严格解释国际条约中限制国家权益的条款

船舶油污损害赔偿的法律渊源较为庞杂，既有国际条约也有国内法，在国内法中有民事基本法和《中华人民共和国海洋环境保护法》（下文简称《海洋环境保护法》）等单行法以及有关行政法规、部门规章等。这里仅重点明确有关国际条约与国内法的关系问题。站在国家主权的视角，缔结国际条约首先涉及的是国家主权问题。国际条约实际上是国家和国家之间签订的协议，国家之间约定相互的权利义务关系。在博弈的过程中，主权国家取得了一些权利，但是也承担了一些义务和责任，从某种意义上也意味着主权国家对自身权益的自我限制。国际条约是主权国家缔结或者参加时部分让渡国家权益、承担国际义务所换来的；加入国际条约涉及让渡国家主权的某些权利的问题。主权国家没有明确让渡的权利或者权力，原则上不得认为主权国家已经让渡。对于条约解释，任何倾向于限制缔约任何一方自由行使权利的规定、引起负担的规定，均必须按最狭义的意义来理解。^④

在国际政治和经贸等各项交往活动中，各主权国家在国际条约和其他国际法规没有明确规定情况下，通常均会积极主张自己的固有权利。对此，从《1969年油污公约》到《1992年油污公约》的演变可见一斑。由于《1969年油污公约》第1条第6项“污染损害”（pollution damage）的定义条款没有特别限定“环境损害”的范围，导致有的国家（如苏联等）根据数学模型或者理论算式抽象评估海洋自然资源和生态污染损害。特别是塞浦路斯籍油轮“Haven”于1991年4月11日在意大利热那亚港起火爆炸引起严重污染事故，而意大利政府不考虑未生效的《1969年油污公约》1984年议定书关于环境损害限于合理恢复措施费用的倡议，根据抽象估算对海洋自然资源提出高达3.4亿英镑的巨额索赔，直接危及公约赔偿体系。这才促使国际海事组织（IMO）于1992年11月在伦敦紧急召开外交大会建议采纳1984年议定书的规定，推动1992年议定书于1995年5月生效，形成《1992年油污公约》。试想，如果没有《1992年油污公约》

① 参见王利明：《我国〈侵权责任法〉归责原则体系的特色》，载《法学论坛》2010年第2期，第7—10页；王利明：《论无过失责任》，载《比较法研究》1991年第2期，第23页、第44—60页。

② 下文简称《海商法》。

③ 参见王轶：《民法原理与民法学方法》，法律出版社2009年版，第12—15页。

④ 参见杨泽伟：《国际法析论》（第3版），中国人民大学出版社2012年版，第87—89页。

明确限制“环境损害”的范围（限于合理恢复措施费用），各缔约国会轻易主动放弃其国内法规定的抽象估算海洋自然资源损害的权益吗？答案无疑应当是否定的。^①

回顾中国参加油污公约的历史，不难看出中国加入公约是让渡了部分国家权益。中国于1980年1月30日加入《1969年油污公约》（该公约于1980年对中国生效）时，中国让渡的主权国家的利益主要体现在油轮在中国领土和领海发生油污事故将按公约规定的责任限制赔偿（因为当时中国国内法没有责任限制规定），还体现在中国主管机关在代表国家取得海洋自然资源和生态污染损害赔偿方面的法律地位变化。当时，中国施行1979年《中华人民共和国海洋环境保护法（试行）》，后来正式颁布1982年《海洋环境保护法》。《海洋环境保护法》第41条规定，对于造成海洋环境污染损害的，该法规定的主管部门可以“责令”责任者赔偿国家损失。于1999年12月25日修订后的该法第90条第2款（2016年修正后的第89条第2款）将旧法规定的“责令”方式修改为“代表国家对责任者提出赔偿要求”。^②这无疑也是中国加入公约后让渡了主权国家原有的部分权益。当然，中国在改革开放中也获得发展航运贸易的经济利益。

对于中国作为主权国家索赔船舶油污损害的归责原则而言，如果不考虑公约规定，根据中国国内法，中国私人油污受损害者索赔个体污染损害，有关国家机关索赔海洋自然资源和生态污染损害，均有权请求污染者赔偿，也有权请求有过错的第三人赔偿，这是中国当事人和主权国家基于中国国内法所固有的权利。中国加入有关公约（《1969年油污公约》《1992年油污公约》和《2001年燃油公约》）后，由于该三公约没有明确限制或者排除油污受损害人直接向第三人索赔的权利，我们能主张油污受损害人无权直接向第三人索赔吗？显然不能。如果将中国当事人和国家原本对污染者（漏油船舶的所有人）和第三人（碰撞中的非漏油船舶的所有人）分别享有的两个请求权比喻为两个武器（即两杆枪），上述三公约仅限定了中国指向污染者这杆枪的射程（与责任限制类似），而没有提及指向第三人的这杆枪，我们能说我们不能使用指向第三人的这杆枪吗？也显然不能，否则就等同于“自动缴枪”，这不是我们参与国际经济竞争发展所应有的立场，必须坚决摒弃。^③

三 条约解释的规范与通常理解的佐证

（一）遵循“解释之通则”寻求通常含义

解释国际条约必须首先遵循《维也纳条约法公约》规定的解释通则。之所以如此强调，其

- ① 否则就不会有《1992年油污公约》的诞生（至少不会那么迅速地诞生），《1992年油污公约》当初正是为限制缔约国以抽象计算方式过高评估并索赔“环境损害”而产生。
- ② 当然，该项法律的修改主要是基于国家经济社会发展等各方面综合考量的结果，与有关国际条约的实施相衔接仅是其中一个考量因素。
- ③ 本文主要是从解释论的角度辨析。即使从立法论上看，《中华人民共和国海商法（修改送审稿）》（2020年1月）规定“船舶碰撞引起一船污染物泄漏造成污染损害的，除依照本法第249条的规定不负赔偿责任外，应当由泄漏污染物船舶的所有人承担污染损害赔偿赔偿责任”，由此否定污染受损害人对有过错第三人（非漏油船舶的所有人）的赔偿请求权，也并不可取。相对于《民法典》第1233条为污染被侵权人规定的民事基本权利，该立法方案走得太远，在最大合理限度内可以特别规定：污染受损害人首先从泄漏污染物船舶的所有人财产中受偿；不足以受偿的，从另一船舶的所有人的财产中受偿。

主要理据有二：一是中国是《维也纳条约法公约》的缔约国；二是《维也纳条约法公约》规定的解释通则已获得“习惯国际法或普遍国际法”之法律地位，在现代国际法中具有普遍适用性。该公约第3节专门规定条约的解释，第31条规定解释通则（共4款），第32条规定解释之补充资料。据此，解释条约主要分为两个层面或者步骤。首先，按照《维也纳条约法公约》第31条第1款的规定，条约应依其用语按其上下文并参照条约之目的及宗旨所具有通常意义，善意解释之。其次，按照《维也纳条约法公约》第32条，利用补充资料解释，但利用补充资料解释是有条件的，只有为证实根据解释通则解释所得意义或者根据解释通则解释意义不明或难解，或者所获结果显属荒谬或不合理时，才需要根据补充资料进行解释，否则无需根据补充资料解释。可以使用的解释之补充资料包括条约之准备工作及缔约之情况，如缔约的谈判记录、条约的历次草案、讨论条约的会议记录等。这里主要就《1992年油污公约》进行有关解释。

1. 有关条款的文义

从《1992年油污公约》有关条款的文义看，规定船舶所有人归责原则（责任基础）的条款，是该公约第3条第1款。^①该条款的表述形式可以简要概括为：船舶所有人应对污染损害负责（the owner of a ship shall be liable for any pollution damage）。由此理解为漏油船舶的所有人承担无过错责任并无不当，这也就是国内“谁漏油谁负责”提法的来源。但是，这个表述并不能得出其他人（其他对事故发生有过错的第三人）不应当承担责任的含义。这种表述首先不同于“污染损害应当由船舶所有人负责”之表述；即使采用这种表述，也只有在特定语境下（如表意者注意到船舶所有人和第三人等其他主体）才可能产生责任主体限缩或者限定的效果。英美法系和大陆法系均存在责任竞合或者请求权竞合、连带责任与不真正连带责任等情形，其主要是不同法律规范就同一给付对相同主体或者不同主体分别规定不同责任所致。如果将一个法规范中关于某一主体承担责任的规定，解释为其他主体就无须负责，那么世界上就很难有责任竞合或者请求权竞合、连带责任与不真正连带责任存在的空间。所以，将“船舶所有人应对污染损害负责”理解为仅船舶所有人应对污染损害负责而排除其他主体应依据其他法律规范负责的可能，显然是不符合通常理解的（下文分析将进一步印证）。

2. 有关条款的上下文

从有关条款的上下文来看，根据《1992年油污公约》第1条第1款和第3款，该公约所规定的船舶专指油轮（含专业油轮和实际运载散装持久性烃类矿物货油^②的多用途船舶），“船舶所有人”限于登记船舶所有人（没有登记时为拥有该船舶的人），第4条规定的多数船舶造成污染损害承担连带责任的条款一般解释为适用于多数油轮均发生漏油的情形，故可以将公约中作为责任主体的“船舶所有人”理解为漏油船舶（油轮）的所有人。该公约第4条主要规定两层意思。

① 相对于《1969年油污公约》第3条第1款，《1992年油污公约》第3条第1款在措辞上有变化，前者表述为：船舶所有人应对该事故引起的漏油或排油所造成的污染损害负责（shall be liable for any pollution damage caused by oil which has escaped or been discharged from the ship as a result of the incident）；后者表述为：船舶所有人应对船舶因该事故而造成的任何污染损害负责（shall be liable for any pollution damage caused by the ship as a result of the incident）。作出这种修改的原因是：《1992年油污公约》修改了“事故”定义，将已发生沉没、搁浅等有严重污染威胁但尚未实际漏油的事件纳入调整范围，由此将解决在《1969年油污公约》项下上述污染威胁所产生的合理费用难以纳入赔偿范围的问题。故《1992年油污公约》第3条第1款不再表述为漏油引起的损害，还包括未实际漏油但有严重污染威胁所产生的费用等损害，但该项修改对归责无实质影响。

② 货油是指船舶上作为货物运输的油类，区别于装载于船舶油舱中专门用于本船航行的燃料油（即燃油）。

第一,规定“除非符合本公约,否则不得向船舶所有人(the owner)提出污染损害赔偿请求”,这是明确漏油船舶的所有人仅根据该公约承担责任,油污受损害人不得依据其他法律要求该船舶所有人再承担其他赔偿责任。第二,规定原则上不得向船舶所有人的雇员、代理人、船员、引航员、船舶承租人、管理人、经营者、救助人、采取预防措施的人提出油污损害赔偿,^①这是明确在漏油船舶方面承担责任的人原则上仅为该船舶的所有人,而排除了上述其他主体,但是并没有将该漏油船舶一方之外的第三人排除在外。公约在明确排除部分主体承担责任时仅明确漏油船舶方面的有关主体,而没有涉及漏油船舶方面以外的其他主体,并非无意疏漏,这一点从《1992年油污公约》第3条第2款的规定可以看出。《1992年油污公约》第3条第2款第2项和第3项规定完全因第三人故意、完全因负责灯塔或其他助航设备的政府或其他主管当局执行职责的过失造成油污损害的,船舶所有人免责,此时也没有规定第三人是否应当承担责任,也就说该公约在这时没有规定何人负责,即公约起草者明知此时存在一个有过错的第三人也不规定其责任,这说明公约起草者严格恪守不触及第三人责任的边界。《1992年油污公约》仅是在强调船舶的所有人是漏油船舶(油轮)方面的唯一责任主体,而没有提及第三人的责任问题。

3. 公约的目的和宗旨

从公约的目的和宗旨来看,在《1992年油污公约》的前身《1969年油污公约》缔约之初,英国德夫林(Devlin)勋爵于1969年3月31日主持国际海事委员会国际分委会全体会议时指出了在既有法律制度之外制定该公约的3个初衷:明确沿海国政府采取保护措施的权利;对船舶所有人实行严格责任;为船舶所有人规定强制保险。^②这3个初衷,无论相对于各国当时的国内法还是之前既有的一般海事赔偿责任限制制度而言,更趋向保护沿海国利益。之后的《1992年油污公约》和《2001年燃油公约》总体上也是如此。在这种趋势下,限缩缔约的沿海国的权利应当慎重,除非公约有明确规定。客观地看,《1969年油污公约》诞生的直接动因是针对油轮发生漏油污染事故,建立专项船舶油污损害赔偿限制,并强制油轮船舶所有人办理油污责任保险或者财务保证。正基于此,《1969年油污公约》针对油轮的所有人规定船舶油污损害赔偿限制,在规定归责原则时也仅规定了漏油船舶的所有人的归责原则,而没有规定漏油船舶的所有人以外第三人的责任(见下文进一步分析)。尽管《1969年油污公约》的序言表明“本着通过统一的国际规则和程序以便确定在上述情况下的责任问题并提供适当赔偿的愿望”,但其事实上仅规定了漏油船舶的所有人的责任,即使在污染事故完全因第三人故意导致也未规定谁承担责任。无论是《1969年油污公约》还是《1992年油污公约》《2001年燃油公约》均不能违背国际条约仅能规定所涉领域部分事项而不能全面调整该领域全部事项(即“非完全调整”)的一般规律。从该三公约的缔约目的和宗旨来看,公约起草人无意涉及第三人责任,也无意在既有法律(各国国内法和有关国际条约)之外再过多限缩缔约的沿

① 《1992年油污公约》第3条第4款规定:“以本条第5款为准,不得根据本公约或其他规定向下述人员提出污染损害赔偿请求:……”这意味着不排除船舶所有人向雇员、代理人、船员、引航员、船舶承租人、管理人、经营者、救助人、采取预防措施的人追偿,但油污受损害人不能直接向这些主体索赔污染损害。

② CMI, *Documentation 1969 IV Tokyo*, p. 2. 本文参考的 *Documentation 1969 IV Tokyo*、*Documentation 1969 V Tokyo* 和 *Documentation 1970 I Tokyo* 均是由国际海事委员会(CMI)整理的在《1969年油污公约》起草过程中各国代表讨论发言的记录,由国际海事委员会公布于其官网中,网址为 <https://comitemaritime.org/publications-documents/cmi-yearbook/>。该缔约资料为解释条约的补充资料,这里援用该资料主要是为了说明《1969年油污公约》的缔约目的。

海国的权利。

综合上述分析,回归《维也纳条约法公约》规定的解释通则的基本要求,从公约有关条文的文义、上下文和条约目的和宗旨考察,能得出相互印证的通常含义:《1992年油污公约》仅调整漏油船舶(油轮)方面的油污赔偿责任,而没有规定漏油船舶一方以外有过错第三人(包括船舶互有过失碰撞漏油事故中非漏油船舶的所有人或者光船承租人等)的责任。《2001年燃油公约》在归责方面也同样如此。

(二) 使用“解释之补充资料”进一步证实

接下来,不免产生这样两个疑问:为什么有关国际条约(《1969年油污公约》《1992年油污公约》和《2001年燃油公约》)不规定第三人对油污受损害人的责任;如果通常理解是有关国际条约没有规定该第三人责任,这其中是否存在不合理乃至荒谬之处。对此,笔者遵循《维也纳条约法公约》规定的解释规则,通过考察“解释之补充资料”探究问题缘由,从而看能否证实笔者根据解释通则所作上述通常理解。从国际海事委员会官网公布的《1969年油污公约》制定过程的文件^①来看,公约缔约参与者在草拟公约草案过程中对归责原则进行了讨论,确立了漏油船舶的所有人的无过错责任,但公约缔约过程中并没有讨论明确第三人责任问题。1969年4月形成的公约草案文本^②第2条规定:“船舶所有人应当对因船舶漏油而造成的污染损害承担责任,……”第3条规定:

除依照本公约的规定外,不得向船舶所有人提出污染损害索赔。根据本公约或其他规定,不得对船舶本身、船舶所有人的受雇人或代理人、船舶的光船承租人、定期承租人或航次承租人或其中任何一人的受雇人或代理人提出针对此种损害的索赔。本条款的任何规定均不得损害船舶所有人的任何追偿权。^③

同时,我们也应当注意到,上述草案形成时,“船舶”已经定义为“装运散装油类货物的任何海船”(即航运业务中所称的油轮);“船舶所有人”已经被定义为登记船舶所有人。^④在这样的语境下,讨论船舶所有人是否为油污损害的唯一主体,很明显就是讨论就该公约项下的油轮发生的漏油事故而言,油轮的登记船舶所有人是否为对该油轮承担责任的唯一主体(即此时船舶所有人的受雇人或代理人、船舶的光船承租人、定期承租人或航次承租人等是否均不应承担责任),而不涉及油轮以外的第三人。因为如果非油轮与油轮碰撞导致油轮漏油,则非油轮显然不是该公约规定的“船舶”,故上述问题的讨论不宜过多涉及可能作为第三人的非油轮一方。在《1969年油污公约》的缔约讨论中,比利时、英国、意大利代表团曾经提出要求修改该公约草案第3条,明确该条规定不影响油污受损害人起诉互有过失碰撞中非漏油船舶或者非油轮一方,但会议对该问题没有深入讨论,公约最终没有否定或者排除油污受损害人上述起诉的权利,仅强调在该公约项下油轮所有人为唯一责任人,同时,在第3条第4款中仅将油轮一方的雇员和代理人排

① CMI, *Documentation 1969 IV Tokyo*; *Documentation 1969 V Tokyo*; *Documentation 1970 I Tokyo*.

② CMI, *Documentation 1970 I Tokyo*, p. 48.

③ CMI, *Documentation 1970 I Tokyo*, p. 48.

④ CMI, *Documentation 1970 I Tokyo*, p. 76.

除在责任主体之外,但不涉及其他主体(如船舶碰撞中非漏油船舶一方的所有人、承租人、管理人等)在其他法律制度项下的责任问题。^①因此,国际海事委员会国际分委会主席德夫林勋爵于1969年4月4日对上述公约草案作出说明:“根据公约草案第2条,船舶所有人是该公约下承担责任的唯一主体。^②草案第3条第1句的目的是确保船舶所有人不会根据一般法被起诉。他只能根据公约被起诉,因此他享有公约规定的抗辩和责任限制。”^③德夫林勋爵说明中所述“船舶”和“船舶所有人”分别系指油轮和油轮的登记所有人,其所述“船舶所有人是该公约下承担责任的唯一主体”,是指发生漏油事故的油轮一方而言,而不涉及可能与其发生碰撞的船舶(通常为非油轮)一方的所有人等第三人,即没有肯定或者否定在漏油船舶一方以外的其他人可能依据公约以外的其他法律承担油污损害赔偿责任的命题。

如上所述,油污公约起草者在明知或者应知存在第三人过错情况下却没有在公约中规定第三人的责任,这只能说明起草者有所考量或者有所顾虑。《1969年油污公约》为何不规定第三人责任?其实,原因并不复杂。如上所述,该公约主要针对油轮规定专项责任限制,同时顺带规定油轮所有人的归责原则,该公约无意规定非油轮的责任限制问题,更无意规定其他第三人的责任限制问题,自然不必规定第三人责任问题,否则是否还要进一步规定第三人的责任限制呢?就碰撞事故而言,虽然碰撞可能发生在两艘油轮之间,但可以想到大概率发生的相关事故还是油轮与非油轮碰撞,而《1969年油污公约》规定的船舶仅限于油轮,其难以触及碰撞漏油事故中非油轮的责任,该公约若要触及该责任则必须修改“船舶”定义以拓展涵盖非油轮,如此势必将公约调整范围引向复杂化。油污公约缔结的背后是油轮船东、石油公司、沿海国三方博弈妥协的结果,不可能面面俱到。由此,可以判断《1969年油污公约》不规定第三人责任是有意留白而非无意疏漏,也并无不合理乃至荒谬之处,进而可以进一步证实上述通常理解。需要进一步说明的是,在国际海事委员会官网公布的《1969年油污公约》制定过程的文件中并没有如中国海事法律界学者所谓“谁漏油谁负责(赔偿)”之类的提法。

(三) 考察国际主流观点予以佐证

为克服个人解释所持前见的片面性,笔者查阅了以下3本国际知名的英美海事法律专著,其著者基本持一致意见:第一,《1969年油污公约》《1992年油污公约》和《2001年燃油公约》均不涉及船舶碰撞中非漏油船舶一方的责任问题;第二,公约并不限制油污受损害人向碰撞中漏油船舶一方主体以外的其他责任主体索赔;第三,油污受损害人可以依据其他法律规定(国内法)向碰撞中非漏油船舶一方索赔,其中一个著者还特别指出如果适用英国法,污染受损害人可以向碰撞任何一方提出全额索赔。现将有关论著的有关论述摘录^④如下。

英国学者科林·德拉诺(Colin De La Rue)和美国学者查尔斯·B.安德森(Charles B.

① CMI, *Documentation 1969 V Tokyo*, pp. 8, 74; *Documentation 1969 IV Tokyo*, p. 88.

② 原文为“The owner is the only person who is made liable under the Convention”。着重号为笔者所加。

③ 该文件原稿所载有关条款是《1969年油污公约》草案“第1条第1句”,但是,该公约草案第1条是定义条款,不直接涉及责任承担问题,故笔者认为该书此处“第1条第1句”是笔误,其所指应当是草案“第3条第1句”。See CMI, *Documentation 1970 I Tokyo*, p. 12.

④ 因本文篇幅所限,有关英文原文在此省略。英美海事法律著述习惯性地“拟人化”为一种主体予以表述,部分海事国际条约和国内法中也有此种表述。

Anderson) 在《航运与环境》(Shipping and the Environment)^① 第 17 章的“非漏油碰撞船舶”(Non-spilling Colliding Ship) 部分中指出: 国际赔偿制度归责于泄漏油类或其他污染物质的船舶所有人, 其本身没有可供向造成污染的非漏油船舶进行索赔的依据……但是, 这些制度没有任何条款限制污染受损害方依据其他责任基础向非漏油船舶索赔; 尽管国际赔偿制度包含一个在一定情况下适用的“指引条款”(channelling provisions),^② 排除了漏油船舶以外的一些主体的责任, 但非漏油船舶不在其列, 因此非漏油船舶的所有人可以独立于公约体系赔付污染损害, 其责任基础通常是因过失导致碰撞而承担的侵权责任; 尽管实践中通常是漏油船舶根据法定赔偿制度支付赔偿款后, 再向非漏油船舶提起追偿而使其承担责任, 但很多情况下遭受污染损害的第三方仍可以直接向非漏油船舶提出索赔; 这种情况通常是由于法定赔偿制度不适用、向漏油船舶索赔的金额超过其责任限制、不能通过其他方式得到赔偿, 以及向漏油船舶的索赔时效期间比向非漏油船舶索赔时效期间短; 最重要的是, 在取得代位权的赔偿机构向非漏油船舶提起追偿诉讼时, 污染受损害人向非漏油船舶索赔的法定权利可能需要考虑。^③

英国学者科林·德拉诺在《海上污染》(Pollution at Sea) 一书中阐述: 与《1992 年油污公约》一致, 《2001 年燃油公约》规定, 不得向船舶所有人提出与公约不相符的污染损害索赔要求; 除“船舶所有人”定义范围内的各方以及油污保险人之外, 这两个公约没有规定其他责任主体。^④ 英国学者安德鲁·特滕伯恩(Andrew Tettenborn) 在该书中指出: 虽然这两个公约中“该船”指的是物理上排放污染物的船舶, 但没有任何条款禁止污染受损害者直接向另一艘对碰撞负有责任的船舶的所有人、承租人、管理人及其他相关方提起诉讼。^⑤

英国学者约翰·金贝尔(John Kimbell) 和安德鲁·特滕伯恩在《马斯登与高尔特论海上碰撞》(Marsden and Gault on Collisions at Sea) 一书^⑥第 9 章“污染责任”(pollution liabilities) 中指出: 如果污染事故适用《1992 年油污公约》而所有人又被免除责任, 索赔人不能基于任何理由

① Colin De La Rue, Charles B. Anderson, *Shipping and the Environment* (Informa Law from Routledge, 2nd edn, 2009), pp. 669 – 670.

② 具体指《1992 年油污公约》第 3 条第 4 款关于不得向船舶所有人的雇员、代理人、船员、引航员、管理人、经营人、救助人等提出污染损害赔偿请求的规定。这里将 channelling provisions 直接译为“指引条款”, 似不能准确表示该条款的基本内容, 从该条款的具体含义看, 实际上是限制漏油或者引起漏油污染威胁的船舶一方的污染损害赔偿责任主体的条款, 即实为“专责条款”。

③ 代位权的基础是受损害人本身有权直接向非漏油船舶索赔, 如果否定该直接索赔的权利, 则代位权就不存在。此外科林·德拉诺和查尔斯·B. 安德森所著《航运与环境》一书论及英国法下对非漏油船舶责任认定问题的观点对了解普通法下的连带责任也具参考价值, 即英国和其他普通法国家, 通常是由共同侵权人就第三方的损失承担共同连带责任, 因此第三方可以向每个侵权人提出全额索赔(扣除已从另一侵权人获得的赔偿额)。这免除了原告证明每个被告过错程度的责任, 并将最终的损失分摊留到侵权人之间的追偿诉讼中。但在适用《1910 年碰撞公约》的海事诉讼中有所不同, 《1910 年碰撞公约》实行过错比例的分摊原则。然而, 公约范围之外的索赔仍然适用英国原有的责任原则, 即以连带责任向共同侵权人提出索赔。因此, 如果遭受污染损害的第三方提出的索赔适用英国法, 那么可以向任何一艘船的所有人都提出全额索赔。See Colin De La Rue, Charles B. Anderson, *Shipping and the Environment* (Informa Law from Routledge, 2nd edn, 2009), p. 673.

④ Colin De La Rue, “Liability for Pollution from Ships’ Bunkers”, in Baris Soyer, Andrew Tettenborn (eds.), *Pollution at Sea* (Informa Law from Routledge, 2013), p. 14.

⑤ Andrew Tettenborn, “Marine Pollution: Unorthodox Suits and Unorthodox Defendants”, in Baris Soyer, Andrew Tettenborn (eds.), *Pollution at Sea* (Informa Law from Routledge, 2013), p. 220, footnote 113.

⑥ John Kimbell and Andrew Tettenborn (eds.), *Marsden and Gault on Collisions at Sea* (Sweet & Maxwell, 15th edn, 2021), p. 370.

再向该所有人索赔，也不能通过起诉第3条第4款规定的任何被告绕开该制度；然而，他可以对所有人以外的其他人，或非公约规定的那些人提起索赔，例如与油轮碰撞的另一船舶的所有人、船长和船员，因过失引起漏油的拖轮所有人，船舶的建造人，或是因零部件失灵而导致漏油的零部件制造商。^①

本文讨论的问题在国内长期存在，国内与本文观点相对的另一学说是“船舶所有人为唯一油污责任人”说，又称“谁漏油谁赔偿原则”。《“谁漏油谁赔偿原则”的历史考证及其在碰撞事故中的运用》一文，对该学说作了充分阐释。^②但是该文忽略了关于“船舶所有人是承担漏油赔偿责任的唯一主体”的限定条件。《1969年油污公约》缔约资料（Documentation 1969 IV Tokyo; Documentation 1970 I Tokyo）中披露的该公约草案文本和德夫林勋爵的说明的本意，并不涉及漏油油轮之外第三人。这一点从公约正式文本的规定中也可以得到印证。但该文将其拓展解读至涉及漏油油轮之外第三人（例如与油轮碰撞中的非油轮一方）的情形，忽略了1969年4月会议讨论的背景和草案定义条款等上下文，脱离了当时草案文本对“船舶”和“船舶所有人”的定义。需要特别注意的是，德夫林勋爵当时的说明有一个重要的限定语“在该公约下”（under the Convention），即其说明船舶所有人是唯一责任主体时限于“该公约下”，而没有放大至该公约之外其他法律中，即没有排除第三人依据其他法律（例如国内法）成为责任主体的可能，而该文遗漏了该限定语，将其表述为“船舶所有人是承担漏油赔偿责任的唯一主体”，如此一来就传递出在所有法律下（含《1969年油污公约》以及该公约之外的其他法律）船舶所有人均是承担赔偿责任的唯一主体，而排除第三人依据其他法律（例如国内法）成为责任主体的可能。该文摘要中的表述为“漏油船舶的所有人被确认为公约下油污损害的唯一责任人”，但其意是对于“公约下油污损害”，漏油船舶的所有人是唯一责任人。如此一来，其又将在“该公约下”漏油船舶的所有人是唯一责任人置换为“对于公约下油污损害”漏油船舶的所有人是唯一责任人。该文认为油污公约不调整第三人责任是正确的，但“不调整”不等同于“否定”。无论从一般逻辑规律还是从一般法律常识来看，“不调整”与“否定”或者“不支持”等明显属于不同含义的概念。^③

四 制度的历史本源与现实规范的目的

（一）船舶碰撞制度的历史本源与船舶油污制度的现实功能

具体就本文所涉争议而言，两船互有过失碰撞导致一船漏油发生污染，油污受损害人起诉请

① 域外法院判决漏油船所有人之外有过错的其他主体承担责任也不乏其例。例如，在油轮“Erika”于1999年在法国海域泄漏原油，法国法院在该污染损害赔偿案中认定法国船级社在船舶船级证书更新时缺乏谨慎，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。See Incidents involving the IOPC Funds 2013, https://www.iopcfunds.org/uploads/tx_iopcpublications/incidents2013_e.pdf (last visited 10 March 2023).

② 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1期，第3—14页。

③ 因篇幅所限，本文对《“谁漏油谁赔偿原则”的历史考证及其在碰撞事故中的运用》一文在条约解释方法、有关法律关系和案件合并审理、概念采用与推论过程等方面论述存在的问题不再回应。

求两船所有人赔偿,该诉讼的案由应当如何确定?是否存在当事人可自由选择船舶碰撞损害责任纠纷抑或船舶污染损害责任纠纷之余地?也许有人认为当事人可以自由选择。但是,这种看法并不正确。该类纠纷看似同时落入船舶碰撞法律规范与船舶油污法律规范,但考察这两类法律规范的历史渊源、立法旨意、基本内涵乃至权衡适用效果,可以清楚看到所谓“自由选择”的观点所基于的“规范竞合”实则是一种竞合假象。这种假象源于“船舶碰撞”和“油污”两个关键词同时出现于船舶碰撞引起的油污事故之表象,“自由选择”的观点是简单直观地停留于该表象而作出的判断,却没有抓住船舶碰撞法律规范与船舶油污法律规范的本质进行分析。^① 笔者主张,该类诉讼的案由只能确定为船舶污染损害责任纠纷。如此确定案由的主要依据是:《1910年统一船舶碰撞某些法律规定的国际公约》(International Convention for the Unification of Certain Rules of Law with respect to Collision between Vessels, 1910,下文简称《1910年碰撞公约》)以及以其为蓝本的国内船舶碰撞法律规范仅调整两船之间的损害赔偿而不调整两船之外的损害,而污染损害赔偿类公约和国内法均明确涵盖该类事故及其责任承担与损害赔偿。

考察有关国际海事法律制度的产生与发展,不难看出船舶碰撞法律制度与船舶污染损害赔偿法律制度本身是泾渭分明的,《1910年碰撞公约》第1条明确其调整范围为碰撞致使“船舶或者船舶上人身、财物遭受损害时”的损害赔偿,不涉及船舶物理空间之外的损害,船舶碰撞导致的海洋污染本不在船舶碰撞法律规范调整范围之内。只不过由于该公约的中文文本翻译欠准确,将该公约(英文原文)第4条第2款(关于两船对船舶及船上财产损失按照过失比例负责的规定)中“即使对第三方而言”(even to third parties)之措辞,翻译为“即使对第三方的损害”,《海商法》第8章(船舶碰撞)吸收借鉴该公约规定时在与其相对应的第169条第2款中表述为“碰撞造成第三人财产损失的”,似乎在字面上将船舶碰撞法律规范调整范围拓展至两船之外的财产损失。在这一点上《海商法》与公约在字面含义上有差异。^② 为此,《海商法》施行后不久,最高人民法院的法官们已注意到其中的问题,最高人民法院原交通运输审判庭于1995年组织编写的《中华人民共和国海商法诠释》一书对《海商法》第169条的规定作了如下解释:如果碰

① 民事案件案由就是当事人之间实际诉争的法律关系,民事案件案由是人民法院以民事实体法规定的法律关系为主要基准(兼以请求权、形成权或者确认之诉、形成之诉的标准予以少量补充)对案件类别作出的分类,其标准本身有基于实体法规范所赋予的质的规定性,案由原则上并不是可以任由当事人随意选择的,当事人例外地可以自由选择案由主要见于同一不法行为同时落入数个法律规范而引起请求权竞合的情形,也就说当事人是否具有可自由选择案由之余地,主要取决于根据不同法律规范的立法旨意与实际内涵,是否存在数个法律规范对同一行为竞相规范的情形。在不存在请求权竞合情形时,当事人起诉主张的法律关系与实际诉争的法律关系不一致的,由人民法院依职权确定,人民法院一般可在审理中向当事人释明变更,或者在结案时根据依法认定的实际法律关系相应变更案由。

② 笔者有理由认为这是《海商法》立法当时照搬公约不准确的中译文所致,并非立法起草者有意草拟与公约含义不一致的措辞。笔者的主要理据有3点。一是该法此处措辞与公约不准确的中译文在字面上含义一致。二是该法立法中的说明资料主要介绍吸收借鉴公约,而没有特别说明《海商法》第169条第2款与《1910年碰撞公约》在该处存在不同。三是该法通过后,有关释义及著述同样没有特别说明《海商法》第169条第2款与《1910年碰撞公约》在该处存在不同。例如交通部政策法规司、交通法律事务中心编的《中华人民共和国海商法条文释义》(人民交通出版社1993年版,第136页)对该法第169条第2款的释义也仅仅强调“过失船按比例负责赔偿船上货物和其他财产的损失”,而根本没有提及船舶物理空间之外的财产;由最高人民法院和海事法院法官编写(傅旭梅主编)的《中华人民共和国海商法诠释》(人民法院出版社1995年版,第281—283页)特别指出两点:“第一,本条第二款所指第三人财产不包括设于海上与岸线上的固定建筑物;第二,如果碰撞导致油污而损及财产的,因损害非由碰撞导致,且油污法律另有规定,故不在本条关于财产赔偿不适用连带责任的规定之列。”胡正良主编的《海事法》(北京大学出版社2009年版,第48页)也仅述及《1910年碰撞公约》第4条第1款至第3款的规定与《海商法》第169条基本相同。

撞导致油污而损及财产的，因损害非由碰撞导致，且油污法律另有规定，故不在本条关于财产赔偿不适用连带责任的规定之列。^① 后来的国内法和司法解释的健全发展也的确基本沿袭了上述认知。尽管后来出台的船舶碰撞赔偿的司法解释（《最高人民法院关于审理船舶碰撞和触碰案件财产损害赔偿的规定》《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》）涉及船舶触碰码头等船外财产损害赔偿，但没有规定污染损害赔偿。再后来 2009 年《侵权责任法》出台和 2020 年《民法典》颁布，它们均在环境污染侵权类型中规定因第三人过错污染环境的责任（《侵权责任法》第 68 条、《民法典》第 1233 条），在此期间最高人民法院制定的有关环境侵权类司法解释^②相应就船舶油污损害赔偿、海洋污染损害赔偿、一般环境污染赔偿作出规定。由此观之，船舶碰撞引起污染事故，在中国民事基本法和海洋污染单行法及其司法解释中已作为“因第三人过错污染环境”的一个典型类型予以具体规范，^③ 而有关船舶碰撞的法律及其司法解释对污染损害赔偿基本上没有具体涉及；而且，国际海事立法中的《1910 年碰撞公约》本来就不调整环境污染问题。立足《海商法》第 8 章之历史本源和立法本意，兼顾法律规则的体系化整合和《海商法》的国际统一性维持，应当对《海商法》第 8 章与《1910 年碰撞公约》尽可能作相同解释。

从法律适用的实证审视，将船舶碰撞油污事故引起的污染损害赔偿纠纷定性为船舶碰撞损害责任纠纷，船舶碰撞法律规范不能统摄污染损害赔偿的关键争点（污染赔偿责任与责任限制）；而将该类纠纷定性为船舶污染损害责任纠纷，则有关污染责任法律规范可以完全统摄所有诉讼争点，^④ 其中《民法典》第 1233 条关于第三人责任的规定统摄非漏油船舶一方的过错责任，即使需要依据船舶碰撞法律规范划分碰撞过失比例，该过失比例也最终作为一个裁判要件而归于《民法典》第 1233 条的统摄范围之内。案由确定与规范效果，基本上是手段与目的的关系，手段为目的服务。从这个意义上看，法律适用的逻辑自洽与效果圆满，就是确定唯一案由“船舶污染损害责任纠纷”的决定性理据乃至全部法律意义。归根到底，该唯一案由是由船舶碰撞制度的历史本源与船舶油污制度的现实功能所决定的。

（二）《海商法》第 208 条第 2 项的制度本源与规范性质

本文之所以明确《海商法》第 208 条第 2 项的制度本源与规范性质，是因为其蕴含油污受损

-
- ① 参见傅旭梅主编：《中华人民共和国海商法诠释》，人民法院出版社 1995 年版，第 282—283 页。当然，对于其中“损害非由碰撞导致”的表述，笔者并不赞同。船舶碰撞导致一船漏油污染，碰撞就是污染之因，因为船舶碰撞之后船舶漏油是自然结果，期间一般并无其他因素介入使得碰撞后原本不会漏油的船舶发生漏油，即使有后来因素介入，碰撞仍可能是多因一果中的一因。
- ② 主要包括《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》和《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》等。
- ③ 参见王胜明主编，全国人大法工委民法室著：《〈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 273—274 页。该书在《中华人民共和国侵权责任法》第 68 条释义部分将船舶碰撞污染作为该条所针对的典型案件类型予以举例说明，同时指出：一般情况下污染者的赔偿能力比第三人强，规定污染者先替第三人承担责任再追偿的本意是对被侵权人的保护，但在第三人的赔偿能力比污染者强的情况下，应该赋予被侵权人对赔偿对象的选择权。
- ④ 多数类案中碰撞双方已经就双方过失比例等责任进行诉讼解决，即使碰撞双方没有另案诉讼，在该类污染案件中也可以一并审理双方碰撞责任比例，只不过在污染纠纷中增加了一个审理争点而已，这个争点是非漏油船舶按过错承担责任的一个要件，不影响案件定性。

害人对非漏油船舶的所有人赔偿请求的限制性，而不涉及归责问题。但是，实践中有人根据《海商法》第208条第2项关于“本章规定”（《海商法》第11章海事赔偿责任限制）不适用于“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”的规定，要么否定将非漏油船舶的所有人列为责任主体的诉讼请求，要么不允许油污受损害人向非漏油船舶的所有人就碰撞事故设立的海事赔偿责任限制基金申请债权登记。前者明显不合法律逻辑，后者也缺乏审慎研究和权衡。归责与责任限制是两个在内涵和外延上不同且无交叉重叠的概念与制度。归责就是根据法定事由确定谁承担责任，归责不涵盖赔偿责任范围和责任限制；而责任限制是归责之后，将责任主体的赔偿责任确定于法定赔偿限额内，其不会影响和决定归责问题。整个责任限制制度仅涉及责任人是全额赔偿还是按限额（比例）赔偿的问题，而不涉及行为人是否赔偿的问题。《海商法》第208条中“本章规定”系指该章“海事赔偿责任限制”，而不涉及侵权归责问题，如果据此否定受损害人将非漏油船舶的所有人列为责任主体，则援引的法律依据明显错误。《海商法》第208条第2项所提到的“公约”目前就是《1992年油污公约》。对于《1992年油污公约》规定的污染损害，油污受损害人对非漏油船所有人提出损害赔偿的请求，是否落入《海商法》第208条第2项规定的范围，仅涉及该项请求是该法规定的限制性海事赔偿请求抑或非限制性海事赔偿请求的问题，但不涉及归责问题即判断该请求权是否成立的问题。判断油污受损害人就《1992年油污公约》规定的油污损害向非漏油船舶（通常为非油轮）所有人提出的赔偿请求是否为《海商法》第11章中的非限制性海事赔偿请求，的确需要进一步深入研究。对此，笔者研究认为原则上应当尽可能解释为限制性海事赔偿请求，除非特定种类的污染损害不能落入《海商法》第207条及有关司法解释规定的限制性海事赔偿请求范围，但是笔者仍强调归责原则不容否认，即油污受损害人就《1992年油污公约》规定的油污损害对非漏油船舶的所有人的赔偿请求应予支持。对此，笔者拟从制度本源、比较法启示、中国现实的法律抉择等3个层面进行分析。

从制度本源上探究，《海商法》第11章主要借鉴吸收了《1976年海事索赔责任限制公约》（Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976，下文简称《1976年责任限制公约》），《海商法》第208条第2项来源于该公约第3条（b）项，但两者在文字表述上略有差异，《1976年责任限制公约》第3条（b）项有关措辞为“within the meaning of”（在某意义范围内），而《海商法》第208条第2项英文译本为“under”（根据）。从字面上看，《1976年责任限制公约》第3条（b）项排除适用的对象是《1969年油污公约》规定的“油污损害”（pollution damage，又译为“污染损害”），而不是根据《1969年油污公约》提出的赔偿请求。这是笔者试图根据《维也纳条约法公约》规定的解释通则作出的理解。为证实该理解，笔者首先查阅国际海事委员会公布的《1976年责任限制公约》及其1996年议定书的缔约准备资料，公约缔约过程中有关措辞经历了由最初“subject to”（根据或者受……调整/约束）至最后“within the meaning of”的折中替代，^①由此印证了笔者的上述理解。另外再查阅英美原著寻求“通常含义”的印证，国际知名专家帕特里克·格里格斯（Patrick Griggs）等著的《海事索赔责任限制》

^① See CMI, *The Travaux Préparatoires of the LLMC Convention, 1976 and of the Protocol of 1996*, <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/Travaux-Preparatoirese-of-the-LLMC-Convention-1976-and-of-the-Protocol-of-1996.pdf> (last visited 10 March 2023). 该书由国际海事委员会在其官网公布，有关《1976年责任限制公约》第3条（b）项起草的讨论可见于该书第93—108页。

(Limitation of Liability for Maritime Claims)^① 一书就《1976年责任限制公约》第3条(b)项作了基本相同的阐释,同时指出:这被认为是《1976年责任限制公约》的一个缺陷(a defect),需要在吸纳该公约的国内法中予以解决(be addressed)。^② 笔者认为,该专著在指出《1976年责任限制公约》第3条(b)项的文义及其缺陷时,同样隐含了这样一个观念:《1969年油污公约》不排除油污受害人向漏油船舶的所有人以外的第三人依据其他法律索赔;否则,该专著就不可能有上述论述。

从比较法上看,如上所述,对于《1976年责任限制公约》第3条(b)项的缺陷,英国《1995年商船航运法》(Merchant Shipping Act, 1995)附件7第2部分第4条(2)项(英国《1995年商船航运法》第153节“转化”油污公约作为其国内法)将该公约第3条(b)项中的“within the meaning of”(“在某意义范围内”)限缩为“incurred under”(“依据……所引起”),由此明确:只有实际依据油污公约(《1992年油污公约》或者《1969年油污公约》)产生的责任才落入《1976年责任限制公约》第3条(b)项范围,对于非依油污公约所产生的任何油污损害责任均不在《1976年责任限制公约》所排除的请求范围中。根据英国法的该规定,如果油污受害人就《1992年油污公约》项下油轮因碰撞而漏油引起的污染,请求碰撞中非漏油船舶的所有人赔偿,则该请求仍属以《1976年责任限制公约》为蓝本的一般海事赔偿责任限制制度的调整范围,原则上可以作为限制性海事赔偿请求。在大陆法系方面,《德国商法典》第5编(海商)第7章(一般责任限制)第611条(关于责任限制的公约)第3款第1句规定:根据《1992年油污公约》第1条第6项关于污染损害规定产生的请求权,同时不适用《1992年油污公约》规定的,《1976年责任限制公约》第1条指定的当事人可以适用《1976年责任限制公约》的规定,对此类请求权主张责任限制。^③ 根据德国法的规定,就《1992年油污公约》项下的污染损害,不排除当事人在该公约之外依据其他法律提出赔偿请求,此时该请求可以作为一般海事赔偿责任限制制度项下的限制海事赔偿请求。在这方面,德国法与英国法的规定基本相同。

从中国的现实情况看,中国虽加入了《1976年责任限制公约》,但该公约仅适用于中国香港

① Patrick Griggs, Richard Williams and Jeremy Farr, *Limitation of Liability for Maritime Claims* (Informa Law from Routledge, 4th edn, 2013), pp. 27-28. 作者 Patrick Griggs 系国际海事委员会原主席。

② 其他英美专著也有类似阐述,还可参见 Colin de la Rue, Charles B. Anderson, *Shipping and the Environment* (Informa Law from Routledge, 2nd edn, 2009), pp. 795-796。

③ 参见马金星译:《德国〈商法典·第五编海商〉》,载刘艳红主编:《东南法学》2016年辑秋季卷,东南大学出版社2016年版,第244页。参照译者马金星进一步提供的德国联邦议院《海商法修订法案》第611条第3款的说明、德国学者关于引航员的民事责任、《1992年油污公约》责任限制的理论探讨等文献,可以总结出以下几点信息。1. 德国《海商法修订法案》中指出,只有在《1992年油污公约》完全不适用的情况下,《德国商法典》第611条第3款才适用。2. 也有德国学者指出《2001年燃油公约》没有规定引航员的责任,但是并不意味着不能从国内法找到追究其责任的法律依据。3. 根据德国学者的上述分析思路,有公约规定的,适用公约规定;公约不绝对禁止的,或者公约没有规定的,适用《德国商法典》第611条第3款的规定;公约没有规定某些行为人是否承担责任的,当事人可以从国内法中寻找对该行为人的请求权基础,如《德国民法典》第823条第1款关于侵权行为损害赔偿义务的规定。Vgl. Jörg Rudolf Miklitza, Die zivilrechtliche Haftung des Lotsen, 2009, University of Applied sciences, Bremen, <https://docplayer.org/4231597-Die-zivilrechtliche-haftung-des-lotsen.html>; Elke Wietoska, Die beschränkbare Haftung nach dem ÖIHÜ 1992 und dem HNS-ü 1996, in: Klaus Ramming (Hrsg.), Das Recht der Haftungsbeschränkung (Schriften des Deutschen Vereins für Internationales Seerecht, Reihe A: Berichte und Vorträge, Heft 105), Hamburg 2010, S. 33, 70, 118, 119.

特别行政区,中国可以立足本国法律与实际,对《海商法》的有关规定作出合理解释。就《海商法》第208条第2项的文字表述“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”,单纯从字面上看,可能存在两种解释。第一种解释是油污公约限制“赔偿请求”,或者说限制“油污损害的赔偿请求”,即依据油污公约提出的油污损害赔偿请求。该种解释重点在于限定赔偿请求的依据。在该种解释之下,尽管某污染损害属于该油污公约定义的油污损害,但如果在该油污公约之外依据其他法律规定针对该油污损害提出的赔偿请求则不在其含义内。第二种解释是油污公约限制“油污损害”(先限制“油污损害”再限制“赔偿请求”),即针对《1992年油污公约》规定的油污损害而提出的赔偿请求。该种解释重点在于限定赔偿请求的对象为该油污公约规定的油污损害,而依据不限于该油污公约,依据还可能包括国内法。在该种解释之下,只要某污染损害属于该油污公约定义的油污损害,无论是依据该油污公约还是依据其他法律提出的赔偿请求均在其含义内。第一种解释与英国法的规定相近;第二种解释与《1976年责任限制公约》第3条(b)项的字面意思相近。如果采纳第二种解释,则油污受损害人就《1992年油污公约》项下油轮漏油污染而请求与该油轮碰撞的非漏油船舶的所有人赔偿,则该请求作为非限制性海事请求,非漏油船舶的所有人将全额赔偿其所承担的部分赔偿责任;如果采纳第一种解释,则将《海商法》第208条第2项解释为根据油污公约提出的赔偿请求(而不是就油污公约规定的油污损害,根据该公约或者其他法律所提出的任何赔偿请求),而油轮油污事故的受损害人依据国内法向船舶碰撞中的非漏油船舶的所有人提出的油污损害赔偿请求可以依法作为限制性海事赔偿请求。^①根据海事赔偿责任限制制度在非特别排除情况下尽可能扩大适用范围的倾向,同时借鉴英国法、德国法的经验,适当保护船东利益,笔者倾向采用第一种解释,这是其一。其二是从法律性质看,限制性或者非限制性海事请求(债权)具有相对性,涉及谁向谁请求。《1992年油污公约》调整的请求(债权)是油污受损害人向漏油船舶的所有人的请求,将该请求排除于一般海事赔偿责任制度之外顺理成章,但将并非《1992年油污公约》调整的请求(包括油污受损害人对船舶碰撞中的非漏油船舶所有人的赔偿请求)也排除于一般海事赔偿责任制度之外则难谓合理。根据《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17条第2款的规定,如果船舶碰撞导致其中一方遭受非限制性海事请求^②的索赔,之后该方向船舶碰撞对方提出的追偿请求为限制性赔偿请求,最高人民法院作出该解释的理据主要是债权的相对性原理和在比较法上参考英国、日本、韩国等国判例所得启示。^③这种解释思路需要继续秉承,以维护法律的可预见性和稳定性。

① 注意这里是“可以”,但不必然,在具体案件中需要审查特定索赔项目是否落入《海商法》第207条规定的限制性请求范围,同时又不落入该法第208条所排除限制的请求范围。某项海事请求只有落入《海商法》第207条规定的限制性请求范围,同时又不落入该法第208条所排除限制的请求范围,才是限制性海事赔偿请求。本文出于篇幅所限,这里不开展论述。即使在有关责任限制法律规定适用过程中出现个别规范上不协调的问题,有关法律风险由当事人(特别是责任人)承担,立法、司法机关以后还可以完善有关法律规范或者裁判规则,但不致于在归责之后确定责任限制时又回头去否定归责,即否定非漏油船舶对油污损害的赔偿责任。

② 这里所述的非限制性海事请求是指《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17条第1款规定的“因沉没、遇难、搁浅或者被弃船舶的起浮、清除、拆毁或者使之无害提起的索赔,或者因船上货物的清除、拆毁或者使之无害提起的索赔”。

③ 参见余晓汉:《论海事赔偿请求限制性与非限制性之识别》,载《环球法律评论》2017年第4期,第179—192页。

五 利益均衡与常识检视

（一）争议背后的利益考量

沿袭当前中国裁判文书说理的一般风格，最高人民法院就“达飞佛罗里达”轮碰撞漏油污染四案的再审判决注重呈现法技术，^①适当反映法思想，但对法感情却只能潜藏于判决之外。海洋环境污染造成的海洋自然资源和生态损失是国家的损失，由此还涉及一个利益均衡问题，即如何衡平国家的损失和船公司等商业主体的商业利润之间的利益关系问题。从一般意义上看，国家利益居优先地位；从类案具体情形看，法律已经通过责任限制制度保护了商业利益，即船公司可以通过责任限制制度，把责任限制在一定范围内；但船公司不能“得寸进尺”，在责任限制基础上还要求完全不承担责任，主张非漏油船所有人对受受害人完全不承担责任，仅应该由漏油船舶的所有人承担责任。受受害人可以起诉两个责任人，还是只能起诉一个责任人，直接关系到受受害人实际受偿的充分性和索赔的效率。特别是在发生严重污染事故时，油污受受害人即使从碰撞两船的所有人所设立的责任限制基金中受偿往往也仍不够充分，其中最大比例的债权数额往往是国家海洋自然资源与生态损害赔偿。更有甚者，在漏油船舶沉没，该船舶的所有人又没有任何可执行财产时，如果认定非漏油船所有人对受受害人完全不承担责任，势必让受污染沿海国国家和私人的索赔权益实际上完全落空，过错行为人却轻松逃脱，这毫无法理依据。从利益均衡考量，也很难作出非漏油船舶的所有人不应直接对油污受受害人承担责任的判断，更不能确立这么一个规则。否定非漏油船舶的所有人责任的主张基本上都会提出，由货油基金（即根据《海洋环境保护法》的规定按照船东和货主共同承担风险原则所建立的船舶油污损害赔偿基金）^②进行第二层次的填补，可以保障受受害人充分受偿。但这是两码事，先不论实践中往往仍存在货油基金不

① 《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条专门解决了污染者与第三人的责任承担形式问题，明确了污染受受害人可以分别单独诉也可以同时诉（该司法解释该条规定在《民法典》颁布后于2020年12月修正，保持原意，仅将所依据的法条调整为《民法典》第1233条和将“污染者”修改为“侵权人”）。《民法典》颁布之后，全国人大常委会法工委民法室主任黄薇主编的《中华人民共和国民法典侵权责任编释义》（法律出版社2020年版，第197—198页）对该法第1233条的释义中肯定了前述司法解释的意见，指出：该条规范属于不真正连带责任；根据该条规定，被侵权人既可以向侵权人请求赔偿，也可以向第三人请求赔偿，也可以同时向侵权人和第三人请求赔偿；赋予被侵权人选择权是避免其无法得到充分救济。也就是说，从全国人大法工委立法释义来看，油污受受害人可以起诉漏油船舶的所有人，也可以同时或者单独起诉非漏油船舶的所有人。笔者注意到，最高人民法院在2005年出台的《第二次涉外商事海事审判纪要》第149条第1款规定：“对于受《1992年油污公约》调整的船舶油污损害赔偿纠纷，因船舶油污造成损害的，由漏油船舶所有人承担赔偿责任。”有人据此否定碰撞非漏油船舶所有人的赔偿责任。对此，笔者指出，该文件并非司法解释，其本身不能在司法实践中作为裁判依据援引；更重要的是，随着2009年《侵权责任法》和2020年《民法典》以及有关司法解释的颁布实施，该文件原来依据的法律基础已经改变。在法律和司法解释已经有不同规定的情况下，该文件的上述规定已经相应失去参考指导价值。“达飞佛罗里达”轮碰撞漏油污染四案的再审判决遵循中国一般的法律适用规则和请求权基础分析的思路，首先逐一分析认定油污受受害人对漏油船舶的所有人与非漏油船舶的所有人的请求权；然后在该两请求权均成立的基础上，分别判决漏油船舶的所有人与非漏油船舶的所有人承担赔偿责任，同时明确该两责任人赔偿总额以全部污染损害为限，即按照不真正连带责任处理。具体如何实际执行，根据充分保障权利的一般法理，首先尽量尊重请求权人的选择，其次法院可以在判决确定的范围内具体裁量。

② 该基金由海事管理机构通过对在中华人民共和国管辖水域内接受从海上运输持久性油类物质的货物所有人或其代理商按规定标准征收款项而建立，该基金属于政府性基金，被纳入中央财政预算。

足以补偿全部油污损害的情形，第一层次赔偿索赔不充分，货油基金补偿是第一层赔偿穷尽后的有限度的补偿。中国货油基金的补偿也是从国家财政专户中支付的款项，如果确立让非漏油船舶的所有人不直接赔偿的规则，其结果无非是让船公司少赔偿、国家财政多补偿。问题是直接免除了有过错的一方责任人即非漏油船舶的所有人对油污受损害人的责任，由此引起赔偿空缺由货油基金（国家财政）和受受害人承担，这种让过错行为人逃脱的损失转嫁与法与理不符。“害之所出，损之所负”乃自然法则。美国著名法学家霍姆斯（Oliver Wendell Holmes）认为：“好的政策应当让损失存留于其发生之所，除非有特别干预的理由存在。”^① 总之，“非漏油船舶的所有人不直接对油污受受害人负责”之说存在导致损失向国家和受受害人不合理转嫁的问题。

另外，在讨论非漏油船舶的所有人是否应当承担油污责任过程中，曾经有一种顾虑，即《1992年油污公约》和《2001年燃油公约》均是强制适用的，如果支持油污受受害人同时或者单独起诉船舶碰撞中的非漏油船舶的所有人会架空公约的强制适用。应当看到公约规定了强制责任保险或者财务保证，但没有强制油污受受害人提出索赔以及如何索赔。如果油污受受害人不向漏油船舶的所有人提出索赔请求，该两公约也并不强制其提出索赔，两公约在具体案件中的适用要以当事人索赔为前提。就油污受受害人同时起诉请求碰撞漏油船舶和非漏油船舶双方而言，公约同样适用，只不过是当两船所有人实际赔偿能力（如双方设立的赔偿基金）总和超过油污受受害人应得索赔总额时，油污受受害人又选择更多地从非漏油船方受偿，而导致《1992年油污公约》专门规定的船舶油污损害赔偿限制基金部分闲置。这种担心基本上是不必要的，而且也不难解决。首先，大多数情况是船舶碰撞造成的油污损害远远超出碰撞两船的所有人设立的基金总和，油污损害实际上不能充分受偿是常态。其次，即使出现上述担心的情形，在以后的制度建设上也可以进一步研究是否明确先执行漏油船舶所有人设立的基金、再以执行非漏油船舶方面财产为补充的规则，而不致于因噎废食地去否定油污受受害人对非漏油船舶的所有人的请求权。请求损害赔偿制度与实践有一个鼓励原告在诉讼中起诉“深口袋”（deep pocket）的偏好，促使原告尽可能选择有偿付能力的责任人为被告、尽可能选择多数责任人为被告进行索赔。^②

（二）基于常识的反思

司法裁判要取得法律效果和社会效果的统一。简而言之，法律效果就是指法律判断要符合立法目的并在法律体系中做到逻辑自洽；社会效果则要法律判断能够得到社会公众的理解，在此就

① 原文为“Sound policy lets losses lie where they fall except where a special reason can be shown for interference”。See Oliver Wendell Holmes, *The Common Law* (Dover Publications, 1991), p. 50.

② 还有人以《美国1990年油污法》第1013条关于除向漏油责任信托基金提起索赔外，所有清污费用或损害的索赔，应首先向根据第1014条第1款指定的排油源的责任方或担保人提出的规定，作为比较法上的论证依据。但是，我们应当注意到，美国有庞大的超级基金等保障赔偿，而且，该法仅是强调首先向污染者索赔，并没有完全排除补充性地向有过错第三人索赔的可能。《美国1990年油污法》第1013条，对于本文讨论的中国问题而言没有可比性，不能作为论证油污受受害人无权起诉有过错第三人的比较法依据。其实，美国法并没有以《美国1990年油污法》排除漏油主体以外的其他责任主体，美国法重点强调油污受害人应当优先向某些责任者索赔。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，《美国1990年油污法》并没有排除该法之外的责任主体对受害人的直接赔偿责任，受害人可以依据《美国1990年油污法》生效之前已经存在的一般海事法提起针对非《美国1990年油污法》责任人的海事索赔诉讼。See *In re Oil Spill by the Oil Rig Deepwater Horizon in the Gulf of Mexico*, 808 F. Supp. 2d 962 (2011).

需要兼顾社会心理与可接受性。作为现代民法三大原则之一的个人责任原则，汲取并回应世人一个朴素而又根本的理念：一个人必须对自己的行为负责，而且只能对自己行为负责。基于这个原则上演绎出来的过错责任原则也相当朴实，原则上一个人应该对因自己的过错给受害人造成的损害负责。这也是各国普遍公认的法律基本原则。过错行为人要免除对受损害人的责任，需要法律的明确规定，或当事人合同的有效约定，这是一个法律基本原则。可以说，个人责任原则或者过错责任原则，自19世纪以来被视同自然法则，^①也是人们的生活常识，承载着普通民众直观的规则意识与朴素的法感情。从普通民众的观点看，漏油船舶和非漏油船舶碰撞造成巨大的污染损害，难说非漏油船舶的所有人不承担责任。“非漏油船舶的所有人不直接对油污受损害人负责”之说不具有社会可接受性，不符合一般生活常识。无论海事特别法如何特殊抑或怎么复杂，如果司法裁判者要推导出一个受损害人无权请求过错行为人赔偿的结论，纵然可能会有洋洋洒洒的论理，但最终还需返璞归真，去接受基于法理原则和生活常识而提出的一个看似简单的发问。诸如“这个判断符合常理吗？”等类似发问在司法实践中并不少见，不仅中国如此，外国亦然。已故美国亚利桑那州最高法院大法官尤德（Udall）曾言：“法官在作出司法提议行为的时候，如果他经常扪心自问：我的提议或判决是否符合生活常识？我想这样就一定不至于错得离谱。”^② 笔者的相关体会是，无论法律判断复杂或者特殊与否，最能够说服人的，还是深入浅出后基于基本法理或者生活常识的一语中的。正所谓，道不远人，大道至简。

六 结语

本文聚焦船舶碰撞漏油污染事故中对非漏油船舶的所有人归责的解释论，从各方面论证分析，集中得出两点结论：第一，有关公约对该系争问题没有规定，即《1992年油污公约》和《2001年燃油公约》仅规定了漏油船舶的所有人的无过错责任，而没有规定有过错第三人对油污受损害人的责任；第二，国内法规定的过错归责原则当然适用，即油污受损害人有权依据《民法典》第1233条的规定请求船舶碰撞中的非漏油船舶所有人按照过失比例承担油污损害赔偿赔偿责任。

国内海事法律界有部分不同观点主张油污受损害人无权直接请求非漏油船舶的所有人赔偿，主要论点是公约已经排除油污受损害人直接请求漏油船所有人之外第三人赔偿的权利，并概括出“谁漏油谁负责”之说予以渲染。归责本来就是一个为一般法律原则所涵摄的问题，国际公约和国内法有关规定清楚明了，国际上也基本上并无多大争议，本不是什么问题，而偏偏国内长期争论不休。问题出现是客观的，但成因也许是主观的，与我们的学习态度、研究方法、思维方式紧密相关。在此，笔者进一步谈谈研究应对该问题过程的体会。

第一，需要重视基本法理和逻辑推理，规范论证。应当看到，有学者从公约具体规定中概括出“谁漏油谁负责”之说，以此反向解释“不漏油的，就不应负责”，将自己不漏油但造成他人漏油的过错行为人排除在受污染损害人的请求权之外。这首先违反构成要件与法律效果之间只有

^① 参见王泽鉴：《侵权行为法（第一册）》，中国政法大学出版社2001年版，第13页。

^② 参见〔美〕爱德华·杰·德维特：《美国联邦新任法官工作指南》，胡雪梅、韩春海译，载《人民法院报》2012年2月3日，第8版。

形成必要且充分条件才能进行反向（反对）解释的逻辑规则和法律解释方法；^①同时也忽略了简洁归纳所固有的顾此失彼缺陷和讹传误导风险。^②

第二，要加强对海事国际条约、《海商法》等海事特别法的认识，重视对法律体系的整体把握与综合运用。国际海事立法具有碎片化、非完全调整、妥协性（原本的立法主旨在具体规定中贯彻不彻底）等弊端。对此，我们应当有清醒的认识，不可过高地看待海事国际条约。正如有的国际法学者指出的那样，国际条约的上述局限性是国际立法的内生性特点。^③《海商法》大量吸收借鉴海事国际条约中的部分规定，也相应沿袭乃至放大了国际海事立法本身所具有的弊端。在这种海事特别法背景下，我们应当重视着眼于整个法律体系思考和解决问题，须臾不能忽略民法与民事诉讼法、国际公法与国际私法等四大法律部类对海事法律问题的一般统摄意义。^④

第三，应当规范解释国际条约的方法，重视对国家利益的宏观考量。原则上不应对条约进行扩张性解释；运用类推作扩张性解释只应限于条约规定含糊不清的情况，并只限于条约的主题事项；对义务的承担、自由的损害以及缔约方行使自由权利的限制的规定应作狭义解释。^⑤笔者之所以坚持主张《1992年油污公约》和《2001年燃油公约》“没有规定”第三人责任不应解释为“否定或者排除”第三人责任（也包括解释“没有规定”本身），是因为这里不仅是一个一般逻辑常识问题，还有一个根本问题：对于国际条约对缔约国权利有所限制的规定，必须坚持狭义解释方法。这也不仅是如何对待《1992年油污公约》和《2001年燃油公约》的个案问题，而是事关正确对待国际条约维护国家利益的全局性问题。对于国际私法条约中限制缔约国权益的条款，缔约国原则上坚持作狭义解释将争议问题引入国内法处理一般要更为有利。^⑥总之，本文争议问题的研讨，是训练法律思维和方法的一个很好实例，笔者在试图解决争议问题的同时，也希望引起同仁们对更为宏观和全局问题的思考。

① 参见梁慧星：《民法解释学》，中国政法大学出版社2000年版，第272—273页；舒国滢、王夏昊、雷磊：《法学方法论前沿问题研究》，中国政法大学出版社2020年版，第410页；〔德〕卡尔·拉伦茨：《法学方法论》，陈爱娥译，商务印书馆2003年版，第266—267页。

② 最经典的例证之一是“穿井得一人”典故。该典故载于《吕氏春秋》卷二十二慎行论之“察传”，原文为：“宋之丁氏，家无井而出溉汲，常一人居外。及其家穿井，告人曰：‘吾穿井得一人。’有闻而传之者，曰：‘丁氏穿井得一人。’国人道之，闻之于宋君。宋君令人问之于丁氏。丁氏对曰：‘得一人之使，非得一人于井中也。’求闻之若此，不若无闻也。”参见黄碧燕译注：《中国古典名著译注丛书——吕氏春秋》（第2版），广州出版社2004年版，第199页。

③ 因为如果不在一定程度上牺牲规则的全面性和精准度，公约的谈判就会陷于僵局。参见霍政欣：《国际私法学》（第2版），中国政法大学出版社2020年版，第13页。甚至有学者指出，国际条约在规则（尤其是核心规则）上的模糊性是一种“建设性模糊”（constructive ambiguity），是国际立法中“必要的恶”（necessary evil）。See Craig Forrest, *International Law and the Protection of Cultural Heritage* (New York: Palgrave Macmillan, 2010), p. 44.

④ 《民法典》颁布后，王利明教授撰文指出：我国立法由单行法时代进入法典化时代，我们的法律思维必须从单行法思维向法典化思维转化；《民法典》与单行法是主干与分支的关系，《民法典》是整个民事法律的基础，需要从体系化的视角协调好《民法典》与单行法的关系，将《民法典》的价值体系融贯于各项民事法律制度和规则中。参见王利明：《论〈民法典〉实施中的思维转化——从单行法思维到法典化思维》，载《中国社会科学》2022年第3期，第4—22页。

⑤ 参见赵维田、刘敬东编著：《WTO：解释条约的习惯规则》，湖南科学技术出版社2006年版，第46页。该书第1章“关于条约解释”也一般性地阐释了条约解释规则。

⑥ 在对待国家利益问题上，岂止我们应当如此，其他国家的法官也不例外，例如著名的英国法官丹宁（Alfred Thompson Denning）勋爵就曾言：“必须牢牢记住在公平审讯和公平解决问题的过程中，除了当事人的利益之外，还有另一种利益需要考虑，这就是有关国家大事的公共利益。”参见〔英〕丹宁勋爵：《法律的正当程序》，李克强、杨百揆、刘庸安译，法律出版社1999年版，中译本前言第12页。

Analysis on Liability for Fault of the Owner of Non-Spilling Ship in Case of Collision: Some Thoughts on the Retrial Judgments of the Vessel “CMA CGM Florida” Oil Pollution Case

Yu Xiaohan

Abstract: In the oil pollution accident caused by ship collision, the imputation on the part of the owner of non-spilling colliding ship involves the scopes and orders of application among the different international treaties, international treaties and domestic laws, special laws and general laws, substantive laws and procedural laws, which need to be clarified. By analyzing from all the aspects, two conclusions have been reached. Firstly, the relevant conventions are silent as to the issue, namely, International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992 (referred to as 1992 CLC) and International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001 (referred to as the Bunker Convention) only stipulate the liability of the owner of the spilling ship, but do not stipulate the liability of the third party at fault for the ship pollution. Secondly, the doctrine of fault liability under the domestic laws is applicable in due course, namely, the victims suffering from oil pollution are entitled to request the owner of non-spilling colliding ship in the collision to bear the liability for oil pollution damage according to the proportion of its fault in accordance with article 1233 of the Civil Code of PRC (the equivalent of article 68 of the Law of Tort Liability of PRC). The cause of action shall only be defined as a dispute over the liability for pollution damage of ships, when the victims suffering from oil pollution bring lawsuit against the owners of two colliding ships together or separately. Item 2 of article 208 of the Maritime Code of PRC is only a norm concerning limitation of liability and may not be cited as a legal basis of imputation. In principle, for the pollution damage under the 1992 CLC and the Bunker Convention, the claim brought by the victims against the owners of non-spilling colliding ship should be regarded as a maritime claim which may be limited under chapter 11 of the Maritime Code of PRC subject to the certain exclusions otherwise provided.

Keywords: Collision of Ships, Oil Pollution Damage, Non-Spilling Colliding Ship, Imputation, Limitation of Liability, Vessel “CMA CGM Florida” Oil Pollution Case

(责任编辑: 谭观福)