

## 论海事赔偿请求限制性与非限制性之识别

余晓汉

**内容提要:**我国《海商法》第十一章借鉴吸收1976年《海事索赔责任限制公约》,规定了海事赔偿责任限制制度。从整体把握国内法和国际条约的解释规则出发,通过分析相关海事司法解释和典型案例所体现的法律解释方法可见,尽管不排除在未来司法实践中采用其他法律解释方法的可能,但为保障海事法律适用的稳定性、可预期性和国际趋同性,海事赔偿请求限制性与非限制性的认定应当坚持以立法者目的解释和文义解释为主,并进行合乎逻辑的论证说理。鉴于该公约第2条第1款规定的限制性海事赔偿请求a、c项与d、e项在文义上存在重叠,认定有关海事赔偿请求的限制性与非限制性更应重视考察立法目的。我国现阶段可进一步确立两项规则:第一,1976年《海事索赔责任限制公约》与我国《海商法》对相关公共利益的保护具有有限性和层次性,司法实践还强调法律关系的相对性,并非凡是涉及公共利益的海事赔偿请求均为非限制性。第二,某项海事赔偿请求若在文义上可归于《海商法》所保留的该公约第2条第1款d、e项的范围,尽管也可归于该条款a、c项的范围,仍应认定为非限制性海事赔偿请求;若在文义上不能归于第2条第1款d、e项,而可纳入该条款a、c项的范围,则应认定为限制性海事赔偿请求。

**关键词:**海事赔偿请求 责任限制 限制性 非限制性 法律解释方法

余晓汉,武汉大学法学院博士研究生。

海事赔偿请求的限制性与非限制性,<sup>[1]</sup>历来是有关国际公约变革和国内法律制度设置的首要基本议题,国际国内海事司法实践也屡屡为此产生重大争议。初视之下,各种法律观点涉及事实判断、价值判断与利益均衡问题,但细究起来,在现行国际公约和国内法

[1] 关于限制性海事赔偿请求与非限制性海事赔偿请求的界定,本文认为:在我国《海商法》规定的一般海事赔偿责任限制制度中,限制性海事(赔偿)请求,又称限制性债权,是指责任人可以依该法主张限制赔偿责任的海事请求,具体是指属于《海商法》第207条规定的4项海事请求,但同时又不属于该法第208条规定的5项海事请求;非限制性海事(赔偿)请求,又称非限制性债权,是指责任人不可以依据该法主张限制赔偿责任的海事请求,具体是指不属于《海商法》第207条规定的4项海事请求,或者属于该法第208条规定的5项海事请求。虽然《海商法》第208条第2—4项规定的赔偿请求,责任人在其他公约中可以主张责任限制,但海商法学中普遍将其统称为非限制性海事赔偿请求或者非限制性债权,因此至少在《海商法》意义上为非限制性海事赔偿请求。

既有制度之下,围绕具体条文适用所产生的分歧主要源于各自法律解释方法<sup>[2]</sup>及其具体推理。本文拟从法律解释方法的选择出发,结合相关典型案例,阐述识别海事赔偿请求为限制性抑或非限制性的规则,以期对统一理论认识和实践做法有所裨益。

## 一 典型案例争论与裁判

### (一)“宙斯”轮清污费索赔案

新韩投资有限公司(Shinhan Capital Co., Ltd,以下简称“新韩公司”)所属“宙斯”轮(韩国籍非油轮),于2008年9月24日在广东台山上川岛海域遇台风触礁断裂而泄漏燃油,造成严重污染。为减少事故对附近海域的污染损害,江门海事局组织14艘船舶和人员进行清污。之后,江门海事局向广州海事法院起诉,请求新韩公司支付清污人工、物料、船舶使用和污染处理等费用共计人民币13,406,484元。新韩公司抗辩其可以依据《海商法》的规定限制赔偿责任。广州海事法院一审认为,江门海事局请求的清污费是以合同约定支付的报酬,该请求与船舶碰撞后“使其无害”的费用赔偿请求性质相同,属于非限制性海事请求;判令新韩公司向江门海事局赔付清污费用人民币10,332,070元及利息,从新韩公司申请设立的海事赔偿责任限制基金之外另行赔付。新韩公司不服提出上诉,广东省高级人民法院二审判决维持原判。新韩公司仍不服,申请再审;最高人民法院于2012年9月23日作出(2012)民申字第212号民事裁定,驳回新韩公司的再审申请。

最高人民法院作出上述裁定的理由如下:《海商法》借鉴1976年《海事索赔责任限制公约》(以下简称《1976年责任限制公约》)规定海事赔偿责任限制制度,但未吸收该公约第2条第1款d、e两项,即未将船舶及船上货物清除、毁坏或使之无害的索赔规定为可以限制赔偿责任的海事请求;2010年《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》(以下简称《责任限制规定》)第17条第1款规定与2011年《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》(以下简称《油污赔偿规定》)第20条规定中的“船舶”不仅指船体,还包括船舶属具、燃料等船上物品,不论前述物品是否因事故脱离船体,对其采取起浮、清除或者使之无害措施发生的费用,船舶所有人均

[2] 本文所述“法律解释”系广义概念,或者说是具有中国法治特色的概念,即“对法律规范的含义以及所使用概念、术语、定义等所作的说明”(参见《中国大百科全书·法学》,中国大百科全书出版社1984年第1版,第81页)。具言之,在中国法治下,法律解释存在抽象规则确立与具体个案裁判两个层面的意义:在第一层面,侧重解释的权力渊源,是指有权主体依有效方法对法律进行解释,并将解释结果以规范性文件的形式确定下来,使之产生普遍性的约束力,在中国由立法解释、司法解释和行政解释三部分组成;在第二层面,侧重解释的操作性,是指法官在裁判案件(具体个案)时依照法律的规范意旨和法律精神,运用法律思维方式,在法律适用过程中对与案件有关的法律和事实的意义所作的阐明。目前,西方近现代法学方法论所述法律解释基本上仅指第二层面的意义,概因西方国家没有类似中国的司法解释;我国法学方法论研究可能受西方著述影响,大多也将法律解释定位在第二层面论述。在中国当前法治下,法律解释及其方法体现在上述两个层面,第一层面的解释方法对第二层面的解释方法有指导规范作用,故本文在第三部分依次论述司法解释中的法律解释方法和典型案例中的法律解释方法。

不能限制赔偿责任;江门海事局请求赔偿的清污费,是其对船舶泄漏的燃油采取清污措施而产生的费用,属于《责任限制规定》第17条第1款和《油污赔偿规定》第20条中规定的费用,新韩公司主张限制赔偿责任缺乏法律依据。

### (二)“仁科1”轮触碰码头沉物打捞清除费用索赔纠纷案

广东仁科海运有限公司(以下简称“仁科公司”)所有的“仁科1”轮(国内沿海运输散货船)于2011年2月3日因船员驾驶操纵不当的单方过失触碰中国石化销售有限公司上海石油分公司罗泾油库(以下简称“罗泾油库”)码头,罗泾油库于2011年3月8日向上海海事法院提起诉讼,请求判令仁科公司赔偿损失共计40,572,432.08元及利息。经上海海事法院裁定准许,仁科公司于2011年5月20日以担保形式向该院设立数额为20,167,537.36元的海事赔偿责任限制基金。上海海事法院一审判决认定:罗泾油库损失金额为受损码头修复费用1622.78万元、受损输油臂修复费用200万元、受损码头清障费用560万元、事故现场及航道看护费用50万元(扣除仁科公司已支付的费用200万元)、设标费用65万元、倒塌综合楼内财物损失3万元,以及码头临时值班房购置费用211,567.09元;罗泾油库支付的因受损码头残骸的起浮、清除、拆毁或者使之无害的费用,包括受损码头清障费用、事故现场及航道看护费用、设标费用,均属于非限制性海事赔偿请求;受损码头修复费用、受损输油臂修复费用、倒塌综合楼内财物损失、码头临时值班房购置费用及利息为限制性海事赔偿请求;因限制性海事赔偿请求总额未超过基金及设立期间利息的数额,故仁科公司应全额赔偿罗泾油库损失。仁科公司不服一审判决提起上诉,上海市高级人民法院二审判决维持原判。仁科公司不服申请再审,最高人民法院于2014年12月31日作出(2014)民提字第191号民事判决,认为《责任限制规定》第17条的规定仅涉及沉没、遇难、搁浅或被弃船舶和船上货物清除打捞费用的请求以及船舶之间碰撞所引起的相关追偿;在船舶触碰码头责任事故中就码头限期清障的费用向船舶追偿,要求船舶所有人承担触碰损害赔偿赔偿责任,应适用《海商法》第207条第1款第1项的规定,认定为限制性海事赔偿请求;一、二审判决认定受损码头清障费用、事故现场及航道看护费用、设标费用为非限制性海事赔偿请求,不符合法律规定。<sup>[3]</sup>

### (三)问题争论

尽管上述两案已由最高人民法院审结,但审理中的各种争论仍值得深入研究并充分回应,以促进司法裁判规范统一,增进社会对有关法规范适用的稳定预期。各种争论主要体现在有关专家咨询意见中,现予梳理归纳。

就“宙斯”轮案而言,三级法院审理中一致将该轮清污费认定为非限制性海事赔偿请求。但主张将该轮清污费认定为限制性海事赔偿请求的专家意见却占相当部分,主要理由分别为:(1)涉外船舶燃油污染纠纷应当适用我国加入的2001年《国际燃油污

[3] 就类似问题,最高人民法院在审查江苏省中油泰富石油集团有限公司与新鹏程航运有限公司船舶触碰损害赔偿纠纷一案中,于2014年12月16日作出(2014)民申字第1777号民事裁定,认为该案船舶触碰码头引起的打捞、清除、拆毁费用等损失,应当属于海商法第207条第1款规定中对港口工程造成的损坏以及由此引起的相应损失的赔偿请求,即限制性海事赔偿请求。

染损害民事责任公约》(以下简称《2001年燃油公约》)和我国《海商法》;虽然国际上对燃油污染相关责任如何适用《1976年责任限制公约》存在一定的争议,但是公约起草者的意图是所有的燃油污染民事责任(包括清污费用的赔偿)均应该享受责任限制;英国作为海商法的发源地以及国际上的航运大国,将《1976年责任限制公约》纳入其《1995年商船法》,并将《2001年燃油公约》下责任人所应承担的所有责任(包括清污费用)全部视为《1976年责任限制公约》第2条第1款a项所规定的限制性海事赔偿请求范围,使责任人毫无争议地享受责任限制。(2)船舶燃油泄漏造成海域污染与采取预防措施的费用,属于《海商法》第207条第1款第1项和第4项所罗列的限制性海事赔偿请求。(3)被清除的燃油因已脱离事故船舶,不再属于《1976年责任限制公约》第2条第1款d项规定的船舶及船上物件,不属于根据该公约保留规定可排除于限制性海事赔偿请求之外的对象。(4)《责任限制规定》第17条第1款与《1976年责任限制公约》第2条第1款d项规定相比,前者没有再特别规定“包括在船上或曾在船上的任何物件”(including anything that is or has been on board such ship),该项司法解释并没有将燃油清除费用排除在限制性海事赔偿请求之外。

而对于“仁科1”轮案,争议焦点是码头被船舶触碰引起的清除打捞费用向船舶所有人索赔的限制性问题。第一种意见认为《海商法》第207条规定限制性海事请求时保留《1976年责任限制公约》第2条第1款d项、e项关于沉船沉物清除打捞费用,以体现优先保护航道安全、海洋环境等公共利益的立法目的;《责任限制规定》第17条根据立法目的作出具体规定,码头触碰后的清除打捞与航道看护等费用涉及公共安全、公共利益,故码头被船舶触碰引起的清除打捞费用向船舶所有人索赔,应当作为非限制性海事赔偿请求,以充分保护公共利益。第二种意见认为码头被船舶触碰引起的清除打捞费用向船舶所有人索赔属于《海商法》第207条第1款第1项规定的“对港口工程、港池、航道和助航设施造成的损坏,以及由此引起的相应损失的赔偿请求”,但不属于《责任限制规定》第17条规定的范围,故应认定为限制性海事赔偿请求。该案一、二审判决与再审判决分别集中反映上述两种意见。

上述争议属于现行广义海事赔偿责任限制制度体系中特定海事赔偿请求限制性或者非限制性的识别问题。

## 二 相关制度演变与规则确立

海事赔偿责任限制制度是海商法中独具特色且历史悠久的法律制度之一。出于发展海运业的共识,近现代世界各主要航运国家均规定了海事赔偿责任限制制度,并不断致力于该制度的国际统一,主要体现在直接或者间接采纳国际公约的规定,与时俱进地完善相关制度,在保护船舶所有人等责任人与合理分摊海上特殊风险之间保持平衡。在近现代海事赔偿责任限制制度国际统一化运动中,实际生效并产生广泛影响的公约主要有1924年《关于统一海上船舶所有人责任限制若干规则的国际公约》(以下简称《1924年责任限

制公约》)、1957年《船舶所有人责任限制的国际公约》(以下简称《1957年责任限制公约》)、1969年《国际油污损害赔偿民事责任公约》(以下简称《1969年油污公约》)、《1976年责任限制公约》、1992年《国际油污损害赔偿民事责任公约》(以下简称《1992年油污公约》)以及《2001年燃油公约》。

为便于整体把握国际海事赔偿责任限制制度的状况,相关国际条约的发展演变可简要概述如下。

最早的责任限制公约《1924年责任限制公约》虽然于1931年6月生效,但因英美等航运大国未批准加入而未实现统一国际立法的目的。《1957年责任限制公约》于1957年10月在布鲁塞尔召开的第十届海洋法外交会议上通过,逐渐为主要航运国家采纳或者吸收借鉴,当时主要航运国家基本上以一套海事赔偿责任限制制度涵盖船舶发生的各类海事事故损害。1967年“托利·堪庸”(Torrey Canyon)油轮污染事件<sup>[4]</sup>暴露出一般海事赔偿责任限制制度对于巨额船舶油污损害赔偿的无能为力,引起国际社会广泛关注,促使当时的政府间海事协商组织(国际海事组织的前身)制定专项油污责任限制公约,即《1969年油污公约》,由此在一般海事赔偿责任限制制度之外,另行形成一套专门确定并限制油轮装运散装持久性油类损害赔偿责任的特殊制度;属于《1969年油污公约》调整的油污损害赔偿,不再适用一般海事赔偿责任限制制度。<sup>[5]</sup> 由于《1957年责任限制公约》存在船舶所有人因其“实际过错”(actual fault)而容易丧失责任限制权利并引起纠纷等弊端,加之无法应对1971年“东城丸”(Tojo Maru)轮案件出现的新情况,<sup>[6]</sup>政府间海事协商组织在《1957年责任限制公约》基础上修改形成《1976年责任限制公约》,于1976年11月在伦敦外交会议上通过,英国等主要航运大国参加,于1986年12月1日生效,成为目前最广泛适用和最具代表性的国际海事赔偿责任限制制度。

1991年4月11日,运载14.4万吨原油的塞浦路斯籍油轮“Haven”在意大利热那亚港起火爆炸,引起1350多件索赔(共计2.94亿英镑);同时,意大利政府还根据抽象估算对自然资源的损害提出巨额海洋环境损害索赔3.4亿英镑,危及公约赔偿体系。为此,国际海事组织于1992年11月在伦敦召开外交大会,建议1992年议定书采纳1984年议定书关于环境损害限于合理恢复措施费用的规定,并推动1992年议定书于1995年5月生效,形成《1992年油污公约》。之后,由于船舶大型化所带来的燃油污染损害日益严重,而《1992年油污公约》除附带适用油轮装载的持久性燃油污染损害外,原则上不适用于船舶

[4] “托利·堪庸”轮为12万吨大型油轮,于1967年3月18日在英吉利海峡触礁折断,严重污染英法两国的海面,仅清除污染费用和受害人损失就高达600多万英镑。

[5] 《1969年油污公约》虽然与《1957年责任限制公约》有较大不同,但在起草思路和一些基本术语上仍沿袭《1957年责任限制公约》部分内容,从船舶所有人不能享受责任限制的条件“实际过失或私谋”(actual fault or privity)和设立责任限制基金的效果等规定中可见一斑。

[6] 1971年,“东城丸”(Tojo Maru)油轮在波斯湾沉没,救助人派出的潜水员用电光枪向船壳打入铆钉时,因船舱内可燃气体未排净,致使该油轮发生爆炸,损失达33.1万英镑。救助人向英国法院申请享受责任限制,英国法院以救助人的受雇人在事故发生时未在救助人的船上作业,不适用《1957年责任限制公约》第1条b款的规定为由,判决救助人不能享受责任限制而全部赔偿。该案直接暴露出《1957年责任限制公约》存在的一个重大缺陷——责任限制主体范围过小且不够明确。

燃料舱燃油所造成的污染损害,国际社会酝酿起草制定单独的燃油污染损害赔偿公约。国际海事组织起初打算借鉴《1992年油污公约》,采取完全独立的赔偿及其责任限制制度,但主要由于国际保险集团的强烈反对,最终以“半拉子”工程形式通过《2001年燃油公约》。该公约虽然在损害赔偿和强制保险方面成功借鉴了《1992年油污公约》的规定,但并未像后者那样形成独立的责任限制制度,而是在其第6条中指向“根据诸如经修正的《1976年责任限制公约》等任何可适用的国家或者国际机制”限制责任。

中国先后于1980年1月、1999年1月和2008年12月加入《1969年油污公约》《1992年油污公约》和《2001年燃油公约》,未加入《1976年责任限制公约》。但我国《海商法》第11章“海事赔偿责任限制”吸收了《1976年责任限制公约》的主要内容,规定了海事赔偿责任限制的主体、可以享受海事赔偿责任限制的债权性质、丧失责任限制的条件、责任限额以及责任限制基金的设立等内容。《海事诉讼特别程序法》对海事赔偿责任限制基金的设立程序作了基本规定。为规范统一法律适用,最高人民法院先后颁布《责任限制规定》和《油污赔偿规定》两个海事司法解释,至此形成较为全面详细的海事赔偿责任限制规则。

就广义的海事赔偿责任限制制度类型而言,我国目前存在两类海事赔偿责任限制制度:第一类是《海商法》第11章规定的一般海事赔偿责任限制制度,如上述《2001年燃油公约》下的海事赔偿责任限制问题即应适用《海商法》第11章的规定;第二类是专项(独立)的油污损害赔偿责任制限制制度,适用于《1992年油污公约》和《船舶油污规定》规定的油轮装载持久性油类的污染损害(《船舶油污规定》第31条对“油轮”、“油类”等术语作出了明确定义)。一般海事赔偿责任限制制度适用于上述专项(独立)油污损害赔偿责任制限制制度所涉污染损害之外的其他法定海事赔偿请求。各类海事赔偿责任限制制度,均包括限制性海事赔偿请求范围、责任限额、责任限制基金、丧失责任限制的条件等基本内容。对于限制性海事赔偿请求的范围,《1992年油污公约》规定的“污染损害”均属于责任限制范围;而《海商法》规定的一般海事赔偿责任限制制度,一方面规定限制性海事赔偿请求的具体项目(第207条),另一方面又罗列不适用一般海事赔偿责任限制制度的具体项目(第208条)。因此,在《海商法》下认定某项海事赔偿请求是否属于限制性海事赔偿请求,要同时考察其是否属于该法第207条的范围和208条的范围。具体而言,某项海事赔偿请求只有属于《海商法》第207条规定的范围,同时又不属于第208条规定的范围,才可认定为该法下的限制性海事赔偿请求;若某项海事请求不属于第207条规定的范围,或者虽然属于第207条的范围但同时又落入第208条的范围,则均不能认定为该法下的限制性海事赔偿请求。

尽管《2001年燃油公约》对“污染损害”作出与《1992年油污公约》相同的定义,并规定特别的责任承担,但整个责任限制问题需要依赖相关国内法。如此一来,《1992年油污公约》规定的“污染损害”当然地属于其规定的责任限制范围,而《2001年燃油公约》规定的“污染损害”则未必。由于《2001年燃油公约》规定的“污染损害”所包括的具体损害项目与《1976年责任限制公约》和我国《海商法》所规定的限制性海事赔偿请求项目在术语(字面)上并不完全对应,故《2001年燃油公约》规定的“污染损害”并不必然可以纳入限

制性海事赔偿请求范围,<sup>[7]</sup>还需要考察其是否属于诸如《海商法》第11章或者其他采纳《1976年责任限制公约》的国内法所规定的限制性海事赔偿请求的范围。而《海商法》和《1976年责任限制公约》均未具体、特别规定清污费用,这就需要作出相应的法律解释。

需要进一步回应的是《2001年燃油公约》规定的“污染损害”的限制性在英国法与中国法下的区别问题。总体上,中英两国均采纳《1976年责任限制公约》和《2001年燃油公约》。英国作为该两公约的缔约国,将该两公约并入(转化)其国内法实施;中国加入了《2001年燃油公约》,虽未加入《1976年责任限制公约》但在《海商法》第11章基本上予以吸收借鉴。而且,中英两国法律均对《1976年责任限制公约》第2条第1款d项予以保留。英国《1995年商船法》(Merchant Shipping Act 1995)第185条明确了《1976年责任限制公约》在英国的强制执行效力,同时在附录7第2部分选择进行上述保留;中国法的保留则体现在《海商法》第207条第1款在吸收《1976年责任限制公约》第2条第1款时排除了d项。但是,英国《1995年商船法》第154条列明油轮以外其他船舶的油污责任(项目),与其后《2001年燃油公约》规定的“污染损害”基本一致。该法第168条又规定:“为达到第185条之目的,第154条项下的任何责任将被视为附录7第1部分中的公约(即《1976年责任限制公约》)第2条第1款a项所述的财产损害赔偿赔偿责任。”简言之,英国《1995年商船法》在保留《1976年责任限制公约》第2条第1款d项的同时,特别规定船舶油污损害(含预防措施费用)均纳入责任限制范围,从而可以明确涵盖后来《2001年燃油公约》规定的“污染损害”。而中国法目前却没有类似规定。这就是中英两国海事责任限制法律制度在基本相同之下明显存在的一个细节性区别,并由此导致两国司法裁判的差异。

### 三 问题考量与解决路径——法律解释方法选择

在所有法律解释方法中,最为人关注的问题是法律规范解释方法的选择。概而言之,法律解释方法基本上可以分为两个层面六种方法:文义解释、体系解释、立法者目的解释;历史解释、比较解释、客观目的解释。文义解释和立法者目的解释是国内法和国际公约解释中共同首推的解释方法,<sup>[8]</sup>在实际运用推理上更易于形成三段论,从而顺利达到逻辑

[7] 《2001年燃油公约》第1条第9项规定的“污染损害”系指:(1)由任何地点发生的船舶燃油逸出或排放引起的污染在该船之外造成的损失或损害,但是对环境损害的赔偿(不包括此种损害的利润损失在内),应限于实际采取或将要采取的合理恢复措施的费用;(2)预防措施的费用和由预防措施造成的进一步损失或损害。

[8] 条约的解释有明确的法律规制,即《维也纳条约法公约》规定的解释规则。而我国国内法的解释法律上并无明确规范,基本上限于学理解释。根据通说,国内法的解释方法大体可以分为两个位阶:第一位阶(文义解释、体系解释、立法者目的解释)重在追求形式正义和法的稳定性,第二位阶(历史解释、比较法解释、客观目的解释)则重在追求实质正义和个案的妥当性(参见国家司法考试辅导用书编辑委员会:《2011年国家司法考试辅导用书》(第一卷),法律出版社2011年版,第70-72页)。《维也纳条约法公约》规定的条约解释方法(善意解释、全面解释、补充解释、约文推定、顾及条约目的及宗旨调和解释)基本上与国内法第一位阶的三种解释方法一致。在适用由条约转化而来的我国法律时,我国法院在需要时应当适用统一解释原则,借助国际条约解释我国法律,具体是指当国内法规范存在两种以上解释时,对国内法的解释应尽可能地符合国际法义务,使条约与国内法都能够得到遵守。尽管我国没有加入《1976年责任限制公约》,但根据《海商法》引入该国际通行制度的本意和海事法律国际统一性的内在要求,在解释海事赔偿责任限制制度时也应当注意国际通常理解与实际做法,故本文论述该公约的解释问题对于正确解释《海商法》吸收借鉴该公约而来的条款具有重要参考价值。

自洽,实现法律适用的可预见性和统一性要求。这两种解释方法在主观和客观均占据首要位置,法官对于其他解释方法则均表现得克制或者说谦抑,<sup>[9]</sup>这在目前海事赔偿请求限制性与非限制性解释的司法实践中得到初步体现。

### (一)相关海事司法解释体现的法律解释方法

长期以来,海事司法实践中对于清污费用赔偿及其追偿的请求是否属于限制性债权这一问题争论不休。为此,最高人民法院先后在《责任限制规定》第17条第1款和《油污赔偿规定》第20条中予以明确。<sup>[10]</sup>上述两个司法解释首先采用立法者目的解释,同时兼采文义解释。

#### 1. 关于立法者目的解释的采用

最高人民法院作出上述两个司法解释时首先遵循了我国《海商法》第11章的立法本意。重要的立法资料可见1992年国务院法制局局长杨景宇在第七届全国人民代表大会第二十六次会议上就起草《海商法》所作的说明:“《1976年责任限制公约》规定‘有关沉没、遇难、搁浅或被弃船舶(包括船上的任何物件)的起浮、清除、毁坏或使之变为无害的索赔’,‘有关船上货物的清除、拆毁或使之无害的索赔’,船方可以享受海事赔偿责任限制。但公约同时规定,缔约国可以对上述规定提出保留。草案没有采纳这两项规定,因此在我国沿海发生这两种情况,不应享受责任限制。”我国《海商法》如此规定的目的是倾向优先保护航道安全、海洋环境等公共利益。从一般理论意义上分析,将上述两项海事赔偿请求(含特定清污费用索赔)不作为限制性海事赔偿请求,就是该两项请求不受责任限制影响而从责任人处全额受偿,以达保护公共利益之目的。但按照这种逻辑处理,在具体个案中未必一定对该两项海事赔偿请求的索赔权人最为有利,而要视个案中责任人的财产状况,即责任人是否在设立的海事赔偿责任基金之外另有可供执行财产而定(下文进一步分析)。这些个案差异恐怕是立法者难以顾全的。

当然,从文义上检视《1976年责任限制公约》第2条的规定,可以看出在该条所罗列的6项限制性海事赔偿请求中,a项“有关在船上发生或与船舶营运或救助作业直接相关的人身伤亡或财产的灭失或损害(包括对港口工程、港池、航道和助航设施的损害),以及由此引起的相应损失的索赔”、c项“有关与船舶营运或救助作业直接相关的侵犯除契约权利之外的权利引起的其它损失的索赔”的含义均相当宽泛,在字面上可以在非契约权利范围内涵盖d项、e项“有关沉没、遇难、搁浅或被弃船舶(包括船上的任何物件)的起浮、清除、毁坏或使之变为无害的索赔”与“有关船上货物的清除、毁坏或使之变为无害的索赔”。换言之,当d、e两项请求为非契约权利请求时,在字面上也可以同时归于a、c项。对于这一点,正如英国高等法院商业法庭王座分庭大法官托马斯在“爱琴海”轮清污费责

[9] 参见杜焕芳:《国际私法条约解释的路径依赖与方法展开》,《中国法学》2014年第2期,第235、255页。

[10] 《责任限制规定》第17条第1款规定:“海商法第二百零七条规定的可以限制赔偿责任的海事赔偿请求不包括因沉没、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。”《油污赔偿规定》第20条规定:“为避免油轮装载的非持久性燃油、非油轮装载的燃油造成油污损害,对沉没、搁浅、遇难船舶采取起浮、清除或者使之无害措施,船舶所有人对由此发生的费用主张依照海商法第十一章的规定限制赔偿责任的,人民法院不予支持。”



任限制案<sup>[11]</sup>中所述:有关财产损害、财产清洁费用、丧失使用和利润损失索赔,因其与船舶营运直接相关而归于第2条第1款a项,污染索赔同时也落入c项,船上燃油和货物造成的污染还可以分别归于d、e项。

正是因为《1976年责任限制公约》第2条第1款规定的限制性海事赔偿请求a、c项与d、e项在文义上存在重叠问题,在认定有关海事赔偿请求的限制性与非限制性时,重视考察立法目的就显得非常必要和重要;如果仅停留在条款文义上探究,则势必捉摸不透,难以定夺。其实,《1976年责任限制公约》起草者并非不知该公约第2条第1款a、c项与d、e项存在重叠关系,d、e项单列的主要目的在于供缔约国选择是否对d、e项进行保留。一旦缔约国对d、e项进行保留,则意味该两项规定的请求在该国法律下不作为限制性海事赔偿请求。在如此明显的立法意图之下,任何人都不应当一味从字面上将该两项请求归于a、c项下而解释为限制性海事赔偿请求,否则势必导致立法保留第d、e项的意图完全落空或者直接与立法本意相悖。正如国外权威学者所述,国内法如此保留的“副作用”是将沉没、遇难、搁浅或被弃船舶的清污费排除在限制性海事赔偿请求之外。<sup>[12]</sup>因此,在针对处理清污费索赔的限制性或非限制问题上,立法目的解释方法被置于文义解释方法之先,作为最首要的解释方法。按照该解释方法,某项海事请求一旦被认定为属于公约第2条第1款d、e项范围,则不再认定为《海商法》第207条规定的限制性海事赔偿请求。

## 2. 关于文义解释的采用

文义解释作为仅次于立法目的解释的方法,也应当重视其应用。首先,需要注意《1976年责任限制公约》第2条中“损害”(damages)、“损失或者灭失”(loss)以及“契约所载报酬”(remuneration under a contract)的内涵与外延。该公约的起草者部分改变了之前英国法关于船东责任限制限于船东应负责赔偿的“损害”(damages)而不是其他性质的债务(debt)这一原则立场,在原则上明确不考虑海事赔偿请求的责任基础的同时,在第2条第2款特别明确d、e、f项涉及契约所载报酬的索赔不受责任限制的制约。公约第2条第1款列明6项索赔,在a、b、c项使用“损害”(damages)、“损失或者灭失”(loss),而在d、e、f项中则没有类似措辞,直接将事件与“索赔”相联。同时,还需要注意《1976年责任限制公约》第2条第1款d、e项内涵的区别。e项“货物”没有d项“沉没、遇难、搁浅或被弃船舶”的限制,但d项中船舶“包括在或者曾经在船上的任何物件”在字面上又包括货物,在该两项的理解上可能出现冲突。对此国外权威学者指出,d项中“在或者曾经在船上的任何物件”可以包括货物;在船舶沉没、遇难、搁浅或被弃事故之前,发生的货物清除费用索赔可以归于e项。<sup>[13]</sup>换言之,如果采纳《1976年责任限制公约》的国内法保留上述d、e

[11] *The “Aegean Sea”*, The (QBD (Comm)) Queen’s Bench Division (Commercial Court) 7 April 1998, reported in [1998] 2 Lloyd’s Rep. 39, [1998] C. L. C. 1090.

[12] Colin De La Rue & Charles B. Anderson, *Shipping and the Environment Law and Practice* (2nd edition), Informa Law from Routledge, 2009, p. 798.

[13] Patrich Griggs & Richard Williams, *Limitation of Liability for Maritime Claims* (Third edition), LLP, 1998, p. 18. 该书是迄今为止国际上关于海事赔偿责任限制问题最为权威的著作。

项,则在该国内法下,打捞清除船舶的费用索赔仅在船舶处于“沉没、遇难、搁浅或被弃”状况下为非限制性海事赔偿请求;而打捞清除船上货物的费用索赔均应作为非限制性海事赔偿请求,不论船舶处于“沉没、遇难、搁浅或被弃”的状况。

其次,在进行文义解释时,不应忽略法律概念或者术语的相对性。对于船舶碰撞导致沉船的一方船舶所有人就沉船打捞费向碰撞对方船舶所有人追偿时,对方船舶所有人是否可以限制责任这一问题,国际海事司法实践曾经广为争议,但最终普遍注重法律关系的相对性。考察英国、韩国、日本等国关于沉船清除费用追偿责任限制的司法态度,基本都是从法律关系的相对性出发,认为该类追偿为限制性海事请求。例如,在英国,清除残骸的费用作为沉船所有人向与之发生碰撞的(对方)船舶索赔的一部分,应作为因碰撞而产生的“相应损失”(consequential loss)(《1976年责任限制公约》第2条第1款a项),即使以要求“补偿”(indemnity)的方式提出,也应受责任限制的制约(《1976年责任限制公约》第2条第2款)<sup>[14]</sup>。在日本,旭川地区法院曾判决对方船对沉船所有人不能主张责任限制,而应按照其(碰撞)责任比例程度全额赔偿残骸清除费用;但札幌高等法院推翻了地区法院的判决,裁决对于沉船所有人按照海岸警卫队的命令支付的残骸清除费用,对方船可以限制其赔偿责任。札幌高等法院的上述裁决得到日本最高法院支持。<sup>[15]</sup>在韩国最高法院的判例(2000. 8. 22. Docket. No. 99da9646)中,该法院亦认为,一方支付清污费后向对方提出的追偿,应受责任限制约束。Patrich Griggs 和 Richard Williams 的权威著作《海事索赔责任限制(第三版)》没有直接论述两船碰撞情况下一船方对另一沉船方索赔沉船打捞费的限制性或非限制性,但从其对《1976年任限制公约》第2条(须受限制的索赔)和第3条(不受责任限制的索赔)的分析看,同样强调债权的相对性,根据不同主体之间的索赔分别确定请求的限制性或非限制性。<sup>[16]</sup>正是从债权的相对性出发,《责任限制规定》第17条第2款规定:“由于船舶碰撞致使责任人遭受前款规定的索赔,责任人就因此产生的损失向对方船舶追偿时,被请求人主张依据海商法第二百零七条的规定限制赔偿责任的,应予支持。”<sup>[17]</sup>

## (二)相关典型案例所采用的法律解释方法

### 1. “宙斯”轮案裁判的法律解释方法分析

“宙斯”轮案的裁判基本上体现了以立法者本意为主,兼采文义解释的方法。笔者在此认为还需要进一步说明以下三点。

[14] *The Breydon Merchant* [1992] 1 Lloyd's Rep. 373.

[15] Judgement of the Supreme Court of Japan of April 26, 1985, 557 *Hanrei Times* 120.

[16] Patrich Griggs & Richard Williams, *Limitation of Liability for Maritime Claims* (Third edition), LLP, 1998, pp. 16-21.

[17] 最高人民法院民事审判第四庭负责人在颁布《责任限制规定》后于2010年9月1日答记者时说明:“无论哪种情况,海事主管机关要求责任方承担打捞清除责任的,责任方均不可以限制赔偿责任作为抗辩理由。但就碰撞双方而言,所产生的打捞清除费用亦属于船舶碰撞产生的损失。碰撞船舶的一方在承担相关打捞费用后向另一方追偿时,其海事请求仍是基于船舶碰撞产生的损失,并非因为打捞清除沉船的损失。这样的规定,亦不影响海事主管机关及时组织清理沉船,保障航道安全,同时也与国际上的做法相同”。参见万鄂湘主编:《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条文理解与适用》,大连海事大学出版社2013年版,第6页。该书第108页对《责任限制规定》第17条的解释中进一步指出,之所以没有基于公共利益规定追偿强制打捞清除费用为非限制性海事请求,还有一个原因是界定“带有强制性质的打捞清除决定”较为困难。

其一,《责任限制规定》第17条在表述“沉没、遇难、搁浅或者被弃船舶”时之所以没有将公约第2条第1款d项中“船舶”后的词句“包括在或者曾经在船上的任何物件”(including anything that is or has been on board such ship)照搬进去,并非刻意将该类物件排除在船舶之外而在公约表述的基础上进行限缩,而主要是出于中文表达简洁的需要而没有额外添加该补充说明。实际上公约的表述本来就是将上述物件包括在“船舶”中的。尽管在该案中清污费所针对的燃油已经从船舶泄漏,最高人民法院仍将其解释为船舶的范畴。那种区分油类是否从船舶溢出的不同情况讨论清污费请求的限制性与非限制性的分析意见,与《1976年责任限制公约》第2条第1款d项的文义和《海商法》立法对该项作出保留的本意明显不符,似已陷于形而上学的泥潭,不足以采纳。

其二,结合《1976年责任限制公约》和两个海事司法解释,也并非所有非油轮装载燃油的清污费均属于非限制海事赔偿请求,而是限于“沉没、遇难、搁浅或者被弃”(a ship which is sunk, wrecked, stranded or abandoned)的非油轮。公约之所以这样设置,是考虑到沉船沉物(或者有沉没危险的遇难、被弃船舶)将可能影响到航道的畅通以及船舶的安全航行,为了鼓励对沉船沉物的清除行为、保障航道安全畅通,缔约国可以选择支持此种海事请求不受责任限制的制约。其中,容易进一步引起争议是“遇难”一词。按照公约英文原文“wrecked”的含义,大致系指船舶严重毁损以致达到完全失去航行能力或者视为残骸等程度,而并非遭遇一般海事事故即为遇难。因此,究竟何为“遇难”,还需要结合具体案例作进一步解释。

其三,上述司法解释和案例对于特定清污费请求非限制性的认定,也同样经过了利益均衡的考量。只不过,规则意义上的利益均衡并不能完全兼顾个案中债权人的特殊利益。若在事实判断和价值判断之外还需要进行利益均衡,则可在法律解释方法上选择法律文义的限缩解释或者扩张解释,乃至进行漏洞补充,但是需要进行充分论证以获得足够理据。在解释上述清污费是否属于限制性海事赔偿请求时,并非没有进行利益考量。首先,抛开个案去单纯分析从规则角度看清污费是否属于限制性海事请求,很难说对债权人或者债务人(船舶所有人)有利,难以保证在所有个案中均完全体现优先保护环境的立法本意。当船舶所有人除了所设立的海事赔偿责任限制基金外并无其他财产可供执行时,债权人会希望将清污费解释为限制性海事请求以便尽可能获得部分清偿,否则即便将清污费解释为非限制性海事请求,也会因为既不能从基金中清偿(除非基金清偿限制性海事请求后有剩余)又无其他财产可供执行而无法兑现。当船舶所有人除了所设立的海事赔偿责任限制基金外还有其他财产可供充分执行时,债权人则会希望将清污费解释为非限制性海事请求,从而不受限制地从船舶所有人的其他财产中全部受偿。究竟是将清污费解释为限制性海事请求还是非限制性海事请求更有利于保护海洋环境,取决于个案中船舶所有人的财产状况。从实际效果看,《海商法》完全照搬了《1976年责任限制公约》的限制标准,随着经济发展和通货膨胀,这一40年前的标准今天看来已经过低;而我国又没有加入该公约及其提高限额的1996年议定书,导致越来越多的海事事故的赔偿总额动辄超过责任限额,海事赔偿责任限制案件也逐年增多。由于清污费数目较大,如果纳入限制性海事请求,一方面会导致清污费受偿比例低,另一方面事故的其他限制性请求的受偿比例

也会相应降低,结果是各受损害方均不满意(也许只有船东满意)。这种处理的实际效果对整个社会的公平正义和环境保护也是不利的。综上,法院将特定清污费用的请求认定为非限制性海事请求,与立法本意和现实情况是相吻合的。<sup>[18]</sup>

## 2. “仁科1”轮案裁判的法律解释方法分析

对于“仁科1”轮案,一、二审判决与再审判决分别运用立法者目的解释方法和文义解释方法,作出码头被船舶触碰引起的清除打捞费用向船舶所有人索赔请求的非限制性与限制性的不同认定。初看之下,上述两种解释方法似乎均能自圆其说,解决上述问题需要从两种解释方法中作出抉择,但实则不然。问题在于,上述立法者目的解释方法的运用,在形式上是否符合逻辑,在实质上是否正正确理解立法本意。在形式逻辑上,从《1976年责任限制公约》和《海商法》出于保护公共利益的目的,分别准许/实际将沉船沉物打捞清除费用的索赔列为非限制性海事赔偿请求这一特别规定(大前提),能否得出这样一个预设性命题,即只要海事索赔涉及公共利益(小前提),就应当认定其为非限制性海事赔偿请求(结论)?笔者认为答案是否定的,理由如下。

首先,该预设性命题从逻辑推理上不能证成。国际公约和国内法基于维护特定公共利益的考量,准许特定事项的打捞清除费用请求作为非限制性海事赔偿请求,这是一个从抽象目的到具体事项的落实,其结果在制度规范上就定格在具体事项上,思维过程体现为从一般到特殊的演绎推理。而反之,由特殊(为维护公共利益而规定特定打捞清除费用请求为非限制性)到一般(所有为维护公共利益而产生的打捞清除费用请求均为非限制性),则为归纳推理,即使大前提为真,其结论也未必为真;特别是个案中只能进行不完全归纳推理,所欲提出的一般结论本身就是一个弱归纳,属于以偏概全。

其次,上述预设性命题与法条措辞的具体限制及其所体现的立法意图相悖。《海商法》仅规定某些涉及公共利益的特定情形(即特定沉船沉物的打捞清除费用)为非限制性海事赔偿请求,而没有规定凡是涉及公共利益的海事赔偿请求均为非限制性。如果立法者确有凡是涉及公共利益的请求均为非限制性海事赔偿请求之本意,又何必仅将沉船沉物的打捞清除费用从限制性海事赔偿请求中特别剔出?从实质上看,《1976年责任限制公约》和《海商法》对相关公共利益的保护是有限制、有区别的。以港航设施损害赔偿为

[18] 这里所称的特定清污费用仅是对非油轮燃油和油轮所载非持久性燃油的清污费,而不包括对油轮所载持久性油类的清污。对油轮所载持久性油类的清污费,按照《1992年油污公约》,属于油污专项赔偿基金下的限制性债权。对于《1992年油污公约》规定的清污费,国际上还有1992年《设立国际油污损害赔偿基金国际公约》规定的二层补偿机制(由货主摊款设立)来保障,该公约下的清污费虽为限制性海事请求,但其受偿有油污公约本身规定的油污专项基金和基金公约规定的二层补偿基金等作为保障。相比之下,我国《海商法》下的清污费则没有专项赔偿基金,在“宙斯”轮案一、二审判决作出当时,我国尚没有二层补偿基金,如果作为限制性海事请求,则其受偿将缺乏较为充分的保障,在实践中问题较为突出,不利于鼓励清污以尽可能减少环境损害。2012年5月11日,经国务院批准,财政部、交通运输部根据《中华人民共和国海洋环境保护法》《防治船舶污染海洋环境管理条例》的规定,共同印发了《船舶油污损害赔偿基金征收使用管理办法》(财综〔2012〕33号),2012年7月1日起施行,标志着我国由货主摊款的船舶油污损害赔偿基金(二层补偿机制)正式成立。为明确基金征收和使用工作的具体规程,2014年4月28日交通运输部、财政部联合印发了《船舶油污损害赔偿基金征收使用管理办法实施细则》(交财审发〔2014〕96号),第二层补偿机制正式运作,自此船舶清污费用可以直接列入二层补偿机制,其清偿有相对充分保障。将特定清污费认定为非限制海事请求,其请求权人不仅可以主张全额赔偿,而且还可以在责任人不能充分赔偿情况下申请从第二层补偿机制补偿,这实际上对所有相关海事请求人均相对有利。

例,港航设施损害赔偿涉及航道维护等公共利益,但《海商法》规制和保护港航设施损害赔偿的法律秩序是“限制但适当优先受偿”,而不是作为非限制性海事赔偿请求。具体而言,一方面,《1976年责任限制公约》第2条第1款a项和《海商法》第207条第1款第1项均将港航设施损害赔偿请求纳入限制性海事赔偿请求;另一方面,公约第6条第3款准许缔约国国内法规定,《海商法》第210条第1款第4项也实际规定,港航设施损害赔偿请求在海事赔偿责任限额中较其他财产损害赔偿请求优先受偿。如果将港航设施的损害赔偿请求扩大解释为非限制性海事赔偿请求,尽管有保护港航设施的积极作用,但毕竟超越了法律所规定的特殊保护的界限。仅此一点即可进一步说明,并非凡涉及公共利益的索赔均属非限制性海事赔偿请求。

概而言之,《1976年责任限制公约》对相关公共利益的保护,具有有限性和层次性。所谓有限性是指该公约基于保护航道和环境等公共利益的目的而明确部分特定海事赔偿请求可以保留作为非限制性,但并未将非限制性海事赔偿请求完全放大为所有涉及公共利益的海事赔偿请求;所谓层次性,即是上述“限制但优先受偿”的部分海事赔偿请求。

综上,根据立法者本意解释,得不出码头被船舶触碰引起的清除打捞费用向船舶所有人索赔应为非限制性海事赔偿请求的结论;而根据文义解释,得出码头被船舶触碰引起的清除打捞费用向船舶所有人索赔为限制性海事赔偿请求的结论,则完全符合三段论的形式逻辑,也符合对公约和《海商法》的合理解释。

## 四 结 论

随着中国国际海事司法中心建设的推进,可以预料有关海事赔偿请求限制性与非限制性的争议还将继续出现。在既定法律制度下,应当充分认识法律解释方法对于法律适用所具有的根本和全局意义,并不断予以总结提升。唯有如此,方能保障海事法律适用的稳定性、可预期性和国际趋同性。最高人民法院目前在有关海事司法解释和案例中始终坚持以立法者目的和文义解释的方法认定特定清污费等海事赔偿请求的限制性或非限制性,而没有选择其他解释方法。尽管不排除在未来司法实践采用其他法律解释方法的可能,但鉴于“对方法的忠诚起着自我监督的作用”,<sup>[19]</sup>可以合理预见海事赔偿请求限制性与非限制性的认定仍将继续坚持以立法者目的解释和文义解释为主,并进行合乎逻辑的论证说理。鉴于该公约第2条第1款规定的限制性海事赔偿请求a、c项与d、e项在文义上存在重叠,认定有关海事赔偿请求的限制性与非限制性更应重视考察立法目的。根据上文分析,可以明确以下两点:第一,1976年《海事赔偿责任限制公约》与我国《海商法》对相关公共利益的保护具有有限性和层次性,司法实践还强调法律关系的相对性,并非凡是涉及公共利益的海事赔偿请求均为非限制性。第二,某项海事赔偿请求若在文义上可归于《海商法》所保留的该公约第2条第1款d、e项的范围,尽管也可归于该条款a、c项

[19] [德]伯恩·魏德士著:《法理学》,丁小春、吴越译,法律出版社2003年版,第294页。

的范围,仍应认定为非限制性海事赔偿请求;若在文义上不能归于第 2 条第 1 款 d、e 项,而可纳入该条款 a、c 项的范围,则应认定为限制性海事赔偿请求。

---

---

[ **Abstract** ] By taking 1976 Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims as a source of reference, the Chinese *Maritime Law* provides for a system in its chapter 11 similar to that established in the Convention. Through the analysis of the methods of legal interpretation reflected in the relevant maritime judicial interpretations and maritime cases according to the rules of interpretation of international conventions and domestic laws, this paper points out that it is necessary to determine whether or not certain claims should be subject to limitation mainly by ways of interpretation of legislative purpose, literal interpretation, and logical reasoning, so as to ensure the certainty, predictability and international convergence of the application of *maritime laws*, although the likelihood of adopting other methods of legal interpretation in the future judicial practices cannot be ruled out. Meanwhile, in view of some overlaps in the literary content between claims (a) and (c) and claims (d) and (e) of Article 2 Paragraph 1 of the Convention, the legislative purpose should be paid much more attention to. Therefore, at the present stage, the rules may be established in China through the following two steps: firstly, to ensure that the Convention and the Chinese *Maritime Law* protect the relevant public interests within the defined scope and at different levels and to emphasize the relativity of legal relations in judicial practices, so that not all the maritime claims involving public interests are always exempted from the limitation. Secondly, if a maritime claim falls into the scope of claims (d) and (e) of Article 2 Paragraph 1 of the Convention, to which the Chinese *Maritime Law* has made reservation, it shall be still deemed as a claim exempted from limitation even if it also belongs to the scope of claims (a) and (c) of the same Article; if a maritime claim doesn't fall into the scope of claims (d) and (e) of Article 2 Paragraph 1 of the Convention, but belongs to the scope of claims (a) and (c) of the same Article, it shall be deemed as a claim subject to limitation.

---

---

(责任编辑:廖 凡)