

doi:10.16060/j.cnki.issn2095-8072.2018.03.006

“桑吉号”油污损害赔偿适用海事赔偿责任限制的分析

於世成 张 阳

(华东政法大学, 上海 200042)

摘 要: 海事赔偿责任限制 (LLMC) 基金是为了最大限度保护责任人, 减少责任人损失, 而对其所应承担赔偿责任进行总额限制的特殊责任基金。“桑吉号”所载货油性质特殊, 若其被定性为非持久性货油则存在适用 LLMC 的可能。作为“桑吉号”油污损害的受害方, 我国应尽可能地避免适用 LLMC 制度。LLMC 基金的范围由法律直接规定, 只有属于限制性债权范围的损害赔偿请求, 权利人才可以申请责任限制。“桑吉号”非持久性货油污染损害赔偿请求权通过法律解释方法, 存在排除适用 LLMC 的空间。对该问题理论的研究, 暴露出我国法律对于非持久性货油油污损害赔偿规定的空白与不足。此次“桑吉号”案件, 必将推动我国 LLMC 制度的完善与油污污染损害赔偿规范的发展。

关键词: “桑吉号”案件; 海事赔偿责任限制基金; 限制性债权; 非持久性货油污染损害赔偿; 责任限制

中图分类号: D99

文献标识码: A

文章编号: 2095—8072(2018)03—0061—10

2018年1月6日晚, 巴拿马籍油船“桑吉号”与中国香港籍散货船“天峰水晶号”于我国上海辖区东海海域发生碰撞, “桑吉号”起火爆炸, 其所载大约11.13万吨凝析油与千余吨船用燃油泄漏爆炸, 累计清污面积达107.2平方海里。^①惨烈事故引发全世界的高度关注, 美国有线电视新闻网更是将其称为“数百年来最惨重的油船爆炸灾难”。该事故系世界航运史上首例油船载运货油“凝析油”碰撞事故, 应急救援工作难度高、海洋生态系统破坏大, 由此产生的海洋生态赔偿损失费用求偿是我国政府后续面临的又一考验。目前, 当事人拟就事故赔偿向我国海事法院申请设立海事赔偿责任限制基金,^②而涉及油污损害的费用请求权赔偿数额大、认定难度高, 值得进行探讨。我们在痛心灾难的同时, 通过分析油污损害赔偿在LLMC基金的适用, 对比其它相关国际公约规定, 反思如何更好地推动国家油污损害赔偿的立法进程, 进一步维护国家海洋利益。

一、“桑吉号”油污损害适用的责任限制问题

我国《海商法》虽对LLMC基金制度有明文规定, 但“桑吉号”油污损害赔偿责

① 桑吉号事故再反思——巨量原油进口, 中国面临多大溢油风险? [EB/OL]. 澎湃新闻[2018-03-03]. http://www.thepaper.cn/newsDetail_forward_2002272?bdchannel=baidunews.

② “海事赔偿责任限制”(Limitation of Liability for Maritime Claims, 下称LLMC)基金是为了最大限度保护责任人, 减少责任人损失, 而对其所应承担赔偿责任进行总额限制的特殊责任基金。该基金制度是国际航运法律的基本制度之一。

任是否属于我国LLMC的范围,尚需进行讨论和研究。

(一) 油污损害责任限制适用的法律

油污污染产生的民事赔偿责任求偿问题主要依赖于以下几点:1.因缺乏统一的国际管辖规则,产生赔偿请求的油污事故发生地国;2.一国参与的国际区域协议或者国际公约;3.国内法律规范及对法人社会责任的监管机制。^①就“桑吉号”事故而言,油污损害赔偿请求适用的法律主要由国际公约及国内法两方面构成。

我国加入的涉及油污损害赔偿的国际公约主要有3个,即1969年《国际油污损害民事赔偿责任公约》(下称69CLC)、1992年《国际油污损害民事赔偿责任公约》(下称92CLC,是对69CLC的修订)及2001年《燃油污染损害民事责任国际公约》(下称BUNKER)。最高人民法院(下称最高院)在上述公约的基础上颁布实施了《关于审理船舶油污损害赔偿纠纷案件若干问题的规定》(下称《规定》)的司法解释。值得注意的是,《规定》所适用的油类仅限于92CLC与BUNKER所规定的3种烃类矿物油类及其残余物:第一,92CLC规定的油轮装载持久性油类,包括持久性货油和持久性燃油;第二,BUNKER规定的油轮装载的非持久性燃油;第三,BUNKER规定的非油轮装载的燃油,即持久性燃油和非持久性燃油。对于持久性油类所造成的油污责任,责任人可依92CLC的规定申请设立“油污损害赔偿责任限制基金”进行责任限制。上述公约与《规定》中责任限制的油类范围都不包括非持久性货油,非持久性货油污染损害请求在我国不适用公约规定的油污责任限制。又我国法律规定,船舶油污损害赔偿限额应按照海事赔偿责任限制基金的规定认定。^②非持久性货油污染损害赔偿请求存在适用海事赔偿责任限制的可能性。

“桑吉”轮事故中,油类污染主要有两类,一是船舶所载货油凝析油,一是货轮燃油柴油,油污损害索赔适用法律的关键在于上述两项油类的性质认定。基于《海洋保护法》之规定,国家对于油污损害可向责任方行使损害赔偿请求权。但“桑吉”轮所有者为伊朗国际航运公司,伊朗与中国同时为92CLC的成员方,出于履行国际公约的义务,国家油污损害赔偿请求权行使情况还要受到公约的规定限制。也就是说,若凝析油与柴油都被认定为持久性油类,则船舶所有人可就中国提出的油污索赔申请船舶油污损害责任限制;若凝析油被认定为非持久性烃类矿物油,则凝析油造成的油污索赔存在适用LLMC的可能,如此“桑吉号”凝析油油污索赔将与其它限制性债权并列受到LLMC基金的金额限制。实践中完全区分认定两种不同油类污染损害金额从科技手段来说不太现实,油污损害索赔陷入两难境地。抛开油类性质认定的技术问题不论,凝析油船舶泄漏事件在世界航运法上无处理先例参照,参照我国相关的司法判决,若“桑吉号”事故中凝析油为非持久性货油时,非持久性货油污染损害索赔在我

^① Jae Sundaram, “Offshore Oil Pollution Damage: In Pursuit of a Uniform International Civil Liability Regime”, *Denning Law Journal*, 2016(28): 68.

^② 《防治船舶污染海洋环境管理条例》第50条规定:船舶污染事故的赔偿限额依照《中华人民共和国海商法》关于海事赔偿责任限制的规定执行。但是,船舶载运的散装持久性油类物质造成中华人民共和国管辖海域污染的,赔偿限额依照中华人民共和国缔结或者参加的有关国际条约的规定执行。

国是否及如何适用LLMC基金的规定,更值得深入的理论研究。

(二) 我国司法实践

《海商法》第208条规定了五类非限制性债权,其中《国际油污损害民事责任公约》规定的油污损害赔偿请求排除在LLMC之外。基于上文假设,“桑吉”轮凝析油若为非持久性货油,则船舶造成的油污损害处置费用请求不属于《国际油污损害民事责任公约》范围,从而不符合我国《海商法》非限制性债权的规定,这也为非持久性货油污染损害请求适用LLMC提供了可能性。司法实践印证了上述理论推导,对于92CLC规定范围之外的油类污染,法院更倾向于将其认定为有毒有害物质,因其产生的费用请求权受LLMC基金的限制。

如宁波海事局、舟山海安溢油应急处理有限公司申请舟山市和兴船务有限公司、威泰船务有限公司海事诉讼特别程序中,法院将泄漏的乙二醇应急处置费用归为限制性债权。^①法院认为,根据《海商法》第207条的除外规定,若责任人以外的其他人,为了避免或者减少限制性债权带来的损失而采取措施的索赔属于限制性债权,而措施行为人与责任人间若有合同约定,合同具有优先效力,该项措施请求权不属于限制性债权。本案中,两原告在应急处理过程中都没有就应急处置费用与被告签订书面合同或进行书面确认,故该处置费用请求权不适用除外条款,应属于限制性债权范围。此外,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》(下称《LLMC规定》)第17条第1款规定,限制性海事赔偿请求不包括为了船上货物无害而形成的索赔。乙二醇的处置费用,不属于非限制性债权中的油污污染损害赔偿请求,亦不属于使之无害而形成的索赔,据此认定为限制性债权。该案例被评为法院指导性案例,实践中广州法院的“韩国租赁发展有限公司与广东省湛江渔业协会海事赔偿责任限制案”与上海海事法院的“SKEWANG船务有限公司因船舶碰撞造成船载有毒物质污染海域申请海事赔偿责任限制案”亦早已采取同样认定方式,但法院此类将有毒有害物质处置费用请求权认定为限制性债权的推理逻辑与司法倾向值得探讨。

基于《LLMC规定》第17条而言,他人或者行政机关为了清除、治理污染区域的行为,以文义解释完全符合“使之无害”的行为表述,由此产生的索赔不属于限制性海事赔偿请求。指导性案例中直接将有毒有害物质排除“使之无害”的范围,从而归为限制性债权,缺乏理论依据与推导逻辑的支持。

事实上,将非持久性货油认定为有毒有害物质进而与其它债权共享LLMC基金限额的做法,大大降低了我国作为海洋污染受害者时赔偿请求权足额实现的可能。^②从国际法角度说,与92CLC保护海洋污染受害方目的相一致,1996年《国际海上运输有毒有害物质损害责任和赔偿公约》(简称HNS公约)调整非持久性货油等有毒有害物质造成的污染。^③

① 参见(2015)甬海法商初字第641号、(2015)甬海法商初字第640号。

② 以2000吨位的船舶为例,依照我国《海商法》LLMC基金制度,责任人责任限额(非人身)为41.75万SDR,而依照HNS基金制度,责任人责任限额为1000万SDR,且受害人赔偿要求不能满足时还可向国际有毒有害物质基金申请补偿。

③ 刘寿杰.关于审理船舶油污损害赔偿纠纷案件若干问题的规定的理解与适用[J].人民司法,2011(17):31.

上述两个公约皆就特殊物质污染海洋的损害设立了专门的赔偿制度，而特殊物质污染海洋的损害请求排除适用LLMC制度。海商法与生俱来的国际法性质更要求本国司法与国际法实践保持一致，有毒有害物质处置的请求权被认定为非限制性债权显得更有法理依据与说服力。就“桑吉号”案件而言，非持久性货油排除适用92CLC规定，我国尚未加入HNS公约（且该公约未生效），就我国现行法律而言，不能完全排除事故责任方就非持久性货油油污损害向我国申请进行LLMC的可能性。我国作为油污污染受害方，在非持久性货油油污损害赔偿请求不符合《海商法》非限制性债权范围前提下，是否存在将其排除限制性债权范围，从而排除适用LLMC基金的可能呢？如果“桑吉号”案非持久性货油油污损害无法排除LLMC基金的适用，怎样通过立法措施补正法律，避免之后类似情况发生？解决该问题的关键，在于正确梳理LLMC基金限制性债权与非限制性债权的关系，通过法律解释方法矫正法律的滞后性，为非持久性货油油污损害赔偿请求的性质认定留下一定的法律空间。

二、非持久性货油油污损害赔偿请求权的性质认定

我国《海商法》规定了LLMC制度，指在发生重大海损事故时，作为责任限制的权利主体，船舶所有人、经营人和承租人等可根据法律的规定，申请设立LLMC基金从而将其赔偿责任限制在一定金额的法律制度，以降低责任人破产风险、刺激航运发展。法律规定，可以申请金额限制的赔偿责任为限制性债权，相应地不可申请金额限制者为非限制性债权。“桑吉号”案中，明确限制性债权的范围是判断当事人责任承担的前提和关键。解决该问题的前提在于对LLMC制度进行梳理，只有符合我国法律规定范围内的债权才可享受责任限制。

（一）海事赔偿责任限制的范围

LLMC基金制度是应对重大海上事故赔偿设立的特殊基金。有关该基金的国际公约主要有3个，即1924年《关于统一海船所有人责任限制若干规定的国际公约》、1957年《关于海船所有人责任限制国际公约》及1976年《海事索赔责任限制公约》。其中1976年《海事索赔责任限制公约》（下称《公约》）成员方最多，其规定亦被各国广泛适用，《公约》对基金责任范围采用限制性债权与非限制性债权并列规定的立法模式成为国际通行规则。我国虽未加入《公约》，但《海商法》第11章在借鉴《公约》模式基础上对基金的责任范围进行了类型化规定。

责任限制的范围认定是制度设立的关键和难点，也是国内法与国际条约的首要规定。责任人有权申请赔偿限制的债权为“限制性债权”，相应地，不可限制赔偿责任的债权，为非限制性债权。^①责任范围认定的关键，就是区分限制性债权与非限制性债权。我国《海商法》第207条及第208条规定，限制性债权包括：（1）事故直接引起的或与船舶救助作业相关的人身或者财产的损害赔偿，即违约损失赔偿请求权及侵

^① 傅旭梅. 中华人民共和国海商法诠释[M]. 北京: 人民法院出版社, 1995:38.

权损失赔偿请求权；（2）因船舶运营义务产生的违约责任导致的间接损失；（3）事故直接引起的或与船舶救助作业相关的非合同权利行为引起的损失赔偿请求权；（4）他人为避免或减少上述三项损失采取救助行为产生的费用请求权，比如无因管理等费用。五类非限制性债权可概括为三项：（1）属于救助款项或者共同海损分摊的请求权；（2）事故造成海洋重大污染，中国加入公约中规定为油污或者核能损害的赔偿请求权以及核动力船舶导致的核能损害赔偿；（3）属于法律特殊规定的劳务性费用请求权。不论是赔偿损害请求权还是违约责任请求权、劳务费用请求权，限制性债权与非限制性债权本质上都属于债权范围。法律虽概括了两项权利的范围，但缺乏对二者内部关系及适用顺序的规定。

作为债权的一部分，限制性债权与非限制性债权诚然具有相对性，但两者并非排斥关系。限制性债权是特殊类型的债权，由海商法规定的海事债权集合而成，符合权利束的概念。限制性债权法定的范围为船舶运营、救助作业或他人为减少事故损害形成的债权，而非限制债权诸如救助款项、污染损害、劳动报酬等请求权都符合限制性债权法定条件，既然两者法律构成一致，那区分二者的立法目的为何？二者的关系又有什么特殊性？通过文义解释可以看出，限制性债权与非限制性债权从权利构成来说并无不同，区分二者的目的在于强调非限制性债权的特殊性，从而区别对待。非限制性债权所涉权利义务关系更加复杂，赔偿责任与赔偿款项巨大。为了尽快清除污染，最大限度减轻事故危害，大部分国家与《公约》做法一致，将该类赔偿请求权排除在限制责任之外。因此，限制性债权与非限制性债权均属于债权请求权，非限制性债权符合限制性债权的构成要件，是被排除在限制性责任范围外的特殊“限制性债权”（如图1所示）。

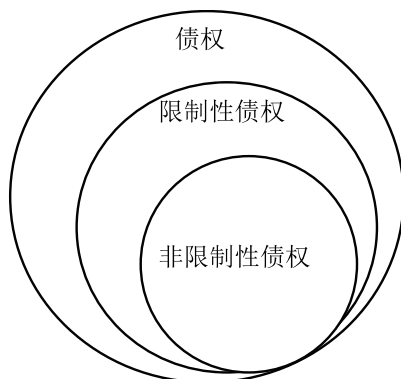


图1 限制性债权与非限制性债权法律关系示意图

综上所述，LLMC范围认定时，应先确认赔偿损害是否符合限制性债权范围，再者应排除非限制性债权的特殊规定，从而才能受到LLMC限制。就“桑吉号”案而言，非持久性货油产生的赔偿请求权如果不符合限制性债权的范围，那么即使没有被明确规定为非限制性债权，也存在排除适用LLMC基金限制的可能性。

（二）限制性债权的范围认定

法律将限制性债权类型化为四大类，具体债权的认定取决于法律的解释与适用。司法实践中对于各项损害请求能否主张责任限制的标准不一，而权利的认定需要通过正确的法律解释来满足法律的释义要求。

依据法律解释论，法律解释的方法包括文义解释、体系解释、目的解释及历史解释。^①从文义解释角度看，第207条第1项中，“直接相关”指的是与列明事实直接相

^① [德]卡尔·拉伦茨：法学方法论[M]，陈爱娥，译，北京：商务印书馆出版社，2003：200。

关, 亦或事故与损失间存在直接的因果关系, 该条理解存在差异。结合本条第3项规定来看, 第3项规定是与事故“直接相关”的侵犯非合同权利的行为, 造成损失的赔偿请求, 即物质损害引起的其他损失。^①为保持语意一致性, “直接相关”解释为与“船上发生的或与船舶运营、救助作业”客观上存在因果关系更符合逻辑。基于该事实, 第1项所指债权的范围主要包括: 一是基于运营关系应承担的违约赔偿请求; 二是基于事故与救助应承担的损失赔偿请求。关于各请求权的范围, 本款项最后规定的“由此引起的相应损失的赔偿请求”是直接损失还是间接损失, 后文将重点加以讨论。例如, 船舶碰撞致码头受损, 基于侵权责任产生的损害赔偿请求属于第1项的权利范围。因码头受损造成码头的正常运营损失, 即码头的可期待利益则属于侵犯“非合同权利”造成的赔偿请求, 属于第3项权利范围。第207条第2项规定了货物运输迟延交付导致的违约赔偿请求, 第4项规定了他人为避免或减轻损害而采取行为产生的损失赔偿请求, 规定详细具体, 没有争议。综上所述, 除了迟延履行赔偿请求权与损害赔偿请求权之外, 只要基于“直接相关”的客观事实, 不论系合同权利或者非合同权利, 均属于限制性债权。

(三) 非持久性货油油污损害性质认定

参照《船舶油污损害司法解释》的规定, “桑吉号”案件中, 非持久性货油产生的赔偿请求权范围主要有三类: 第一, 油污清污费; 第二, 收入损失; 第三, 海洋环境经济损失。下文对上述三项分别进行探讨。

1. 油污清污费

“桑吉号”船舶碰撞事故后产生的非持久性油污清除费用法律定性问题存在争议, 有观点认为危险物质清除与救助作业无关, 不适用第207条第1项之规定。有观点认为应适用救助作业直接相关的“相应损失”之规定, 也有观点认为该费用应适用该条第3项非合同行为产生的“其它损失”。

我国《LLMC规定》第17条对船上货物清除费用进行了认定, 该条第1项规定船上货物清除费用不属于限制赔偿责任范围, 第2项规定被请求人有权对于清除责任人提出的清除费用主张限制赔偿责任。“桑吉号”非持久性货油油污清除费用是否可认定为“因船上货物的清除、拆毁或者使之无害提起的索赔”? 如何正确理解《LLMC规定》第17条两项规定的适用条件?

1976年《海事索赔责任限制公约》第2条对于船上货物清除费用亦有规定, 我国虽未加入《公约》, 但参照《公约》内容对其进行体系解释和目的解释, 有利于正确理解《LLMC规定》之含义。《公约》第2条总共规定了六大类限制性债权, 成员方对其享有保留的权利。《公约》允许保留限制性债权的目的就在于赋予成员方选择权以排除船舶清污费等“特殊的限制性债权”于基金之外。^②与之相似, 我国《海商法》第

^① 司玉琢. 海商法专论 [M]. 北京: 中国人民大学出版社, 2007: 524.

^② Colin De La Rue, Charles B. Anderson, *Shipping and the Environment Law and Practice* (2nd edition), Routledge: Informa Law, 2009: 798.

207条仅规定了《公约》中的四类限制性债权,就清除船上货物或使之无害的赔偿请求没有规定,实际上就是对《公约》内容的“保留”处理。碰撞船舶毁坏及船上货物清除关乎国家公共利益,为了保护海洋环境、维护事故水域航行安全,各国政府往往于事发后出具行政命令,强制当事方打捞。《LLMC规定》第17条第1款与《公约》允许保留都是以保护海洋为目的,打捞义务方不可就清除费用主张责任限制。但进行清除作业的不仅限于肇事者,为了公共利益,政府要求强制清除残骸的有可能是被侵害方或其委托的第三方打捞公司,他们可就最终清除打捞费用向肇事方追偿。如此,只有对事故承担赔偿责任的肇事者才有权根据法律规定申请赔偿责任的限制。因此,就“桑吉号”案而言,非持久性货油作为船上货物,其清污费请求根据《LLMC规定》排除适用LLMC基金限制,而不论是否符合限制性债权的范围认定。如此操作,既维护了我国海洋权益,又解决了技术上无法分割非持久性货油与持久性燃油单独认定的困境。

2. 收入损失

我国法律规定,油轮船载的持久性油类造成的油污损害赔偿范围包括因油污损害造成的收入损失。^①同样,在欠缺对非持久性货油油污损害赔偿范围规定的情况下,为保护我国海洋权益,应倾向于认定非持久性货油油污损害赔偿范围包括收入损失等间接损失。因此,就收入损失,受害方有权请求责任方予以赔偿。基于体系解释,《海商法》中LLMC基金范围在无除外规定的前提下,限制性债权亦包括直接损失与间接损失,即限制性债权中规定的“由此引起的相应损失的赔偿请求”应包括收入损失。“桑吉号”案件中,因油污污染捕鱼工具而无法出海捕鱼产生的收入损失,以及因海洋污染无法继续履行海洋产品销售合同的利润损失,受害方均有权向责任方提出赔偿请求,因该请求符合LLMC基金限制性债权的范围,受到该基金额度的限制。

3. 海洋环境经济损失

2018年1月15日,最高法制定的《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》正式生效,规定就海洋自然资源与生态环境损失赔偿范围内的恢复费用与恢复期间损失,行使海洋环境监督管理权的机关有权对责任方提出赔偿请求(见该规定第7条)。该请求权是否属于LLMC基金中的限制性债权范围,法律没有明确规定,如何认定该请求权的性质?

油污损害赔偿国际公约体系和美国《1990年油污法》均将恢复措施费用作为自然资源损害赔偿的基本对象。^②此种立法目的,不在于区分油污种类如何,而是对油污损害造成的海洋环境经济损失予以特殊规定,通过设立并提高油污损害责任限制基金配额,从而保护环境污染受害方的权益。以目的解释方法来看,非限制性债权正是针对责任事故造成的严重损害而限制“限制性债权”的行使。有毒有害物质污染与92CLC油污污染、核污染一样,都会对海域造成巨大损害,对海洋的生态环境造成严重影响,从保护海洋环境、最大程度减轻事故对海洋污染的目的来说,非持久性货油

^① 参见最高人民法院《关于审理船舶油污损害赔偿纠纷案件若干问题的规定》第5条、第9条。

^② 徐国平. 船舶油污中长期损失赔偿[J]. 上海海事大学学报, 2007, 28(3):91.

等有毒有害物质损害赔偿请求权被排除适用LLMC限制性债权范围符合法律解释。

综上所述,就“桑吉号”案而言,受害方就油污损害赔偿中上述三项费用均可向责任方行使请求权,收入损失一项符合LLMC基金责任范围无可争议,出于最大限度保证求偿权实现的目的,另外两项均可通过法律解释避免适用LLMC基金限额。但那种法律解释仅为学术探讨,上述问题的研究暴露出我国法律对于非持久性货油油污损害赔偿规定的空白与不足。

三、“桑吉号”油污损害赔偿引发的思考

“桑吉号”油污损害索赔问题暴露了我国海洋权益维护的不足之处,原因主要有以下三个方面:一、非持久性货油油污损害赔偿请求不符合我国油污责任赔偿限制的规定。我国现行油污损害赔偿体系仅就上文三种烃类矿物油类及其残余物约定了特殊的油污责任赔偿限制制度,非持久性货油油污损害赔偿请求无法适用油污责任赔偿限制制度。二、我国缺乏针对非持久性货油油污损害赔偿的立法规定,司法实践通常将非持久性油污认定为有毒有害物质,本案存在适用海事赔偿责任限制的可能性,非持久性货油油污损害赔偿请求有可能与其它限制性债权并列受到LLMC基金限制,这种可能性将不利于我国海洋利益的实现。三、我国LLMC基金限额低,不利于受害方利益的实现。“桑吉号”非持久性油污损害赔偿责任限制问题进一步引发思考,基于受害方角度,如何最大化地实现油污损害赔偿、维护我国海洋权益?

(一) 加入 HNS 公约

目前国际上存在两种海事赔偿责任限制制度:一种是针对事故引起的海事赔偿请求设置的综合责任限制,以1976年《海事索赔责任限制公约》及其议定书为代表;一种是对特殊类型的海事请求的特定责任限制,目的为在《公约》之外,对特殊损害请求单独进行责任限制,增加受害方受偿金额,以92CLC、BUNKER及HNS公约为代表。我国目前并未加入HNS公约,非持久性货油油污损害无法适用HNS公约的有毒有害物质责任限制制度。

2010年4月,国际海事组织(IMO)通过了1996年HNS公约议定书草案,生成了2010HNS公约,其约定的有毒有害物质种类超过6000多种,排除了煤、鱼粉、木屑和其它类似的固体物质,这些物质的运输造成损害的赔偿责任限制适用1976LLMC公约及其议定书或相关国内法的调整。^①该公约参照92CLC和《设立国际油污损害赔偿基金国际公约》构建的双层赔偿机制,即第一层为船舶所有人承担严格责任(强制投保有毒有害物质险),第二层为有毒有害物质基金的补充赔偿。2010HNS公约就运送包装有毒有害物质的船舶所有人的责任限额在1996年HNS公约的基础上上调了15%,且采取按照船舶吨位大小和有毒有害物质是散装还是包装计算的双重性原则,但对有毒有害物质基金的赔偿限额未做调整。对“桑吉号”中非持久性货油油污损害赔偿请求限额而言,我国LLMC基

^① Alan Khee, Jin Tan, *Vessel-Source Marine Pollution*, Cambridge University Press, 2006:337.

金与2010HNS公约责任限制（及基金）认定不同，具体计算方式如表1所示。

表 1 我国 LLMC 限额与 2010HNS 公约责任限制金额计算方式对比

我国LLMC限额（非人身）		2010HNS公约责任限制(散装有毒有害物质)		
吨位	限额	吨位	船舶所有人限额	基金限额
300~500	167,000SDR	<2000	1000万SDR	
501~3万	每吨增加167SDR	2001~5万	每吨增加1500SDR	
3万~7万	每吨增加125SDR	>5万	每吨增加360SDR	
>7万	每吨增加83SDR		累积不超过1亿SDR	最高不超过2.5亿SDR (包括第一层的实际赔偿数额)

资料来源：作者整理而成

由表1可知，我国LLMC限额远低于2010HNS公约限额标准，且所有油污损害还有与其它限制性债权共享LLMC基金数额限制。加入HNS公约不仅可弥补我国非持久性货油油污损害赔偿限制责任的空缺，同时也符合国际法发展趋势，而且当其它类型有毒有害损害发生时更有利于国家利益的保护。随着“一带一路”建设的深入、我国对外贸易的进一步发展以及经济强国建设的推进，客观上也要求我们强化国家间的法律建设。因此，对于国际公约，我们要抱着开放的态度，辩证看待条约的权利与义务关系，在承担大国应负的国际法责任的同时，也进一步保护国家利益。

（二）完善国内立法

在HNS公约未生效、我国也未加入的情况下，我国有关立法部门就非持久性油污损害赔偿问题应予以立法规定。上文探讨了非持久性油污损害排除适用LLMC制度的可行性，对于海洋环境经济损失可采取与油污清污费一致作法，以最高院司法解释形式予以特殊规定。《海商法》制定之时，非限制性债权仅限于CLC规定的油污损害，该规定已不符合社会现实要求。从改善法律规定来说，建议对《海商法》非限制性债权内容进行修正，将69CLC和92CLC以外的特殊油污污染损害明确为非限制性债权，排除适用LLMC制度，加大海洋污染立法保护。

另外，当前有毒有害物质损害赔偿面临的险峻问题就是高额的索赔费用和低额的LLMC基金限额的冲突。2017年，国际海事组织制定的海事索赔责任限制公约、CLC、BUNKER及HNS公约等均通过议定书的方式，多次提高责任限额。我国现行LLMC限额远低于2010HNS公约的规定，无法适应当今航运的发展。建议相关方参照国际公约的规定，对《海商法》LLMC的限额进行调整，衡平受害方的合法权益，最终加强对我国海洋环境的保护。

（三）积极推动国际立法

国际法的发展离不开国家实践，我国应积极把握国际立法话语权，积极参与国际立法，发扬法律自信，主动维护国家利益，保障国家诉求得以实现。如1967年Torry Canyon事故之后，船舶油污给附近海域国家造成了严重污染，LLMC基金的限额严重不匹配巨额的油污损害赔偿费用，受害国因此积极呼吁对船舶油污污染损害进行单

独的责任限制，各方最终在国际海事组织的组织下制定了69CLC。此次“桑吉号”凝析油爆炸在船舶油污损害事故中尚属首次，若现行有关国际公约无法有效保障我国利益，国家应积极与国际海事组织等国际组织合作，推动相关国际公约的立法完善。

四、结语

LLMC制度是海商法中区别于民法一般损害赔偿原则的一项特殊的法律制度。^①该制度构建的基金旨在对海事事故责任方实施特殊保护，即对于责任方与他方之间的违约责任、侵权责任抑或其它基于非合同关系产生的赔偿责任，法律对其责任总金额予以限制，从而达到对责任方倾向性保护的目的。我国作为“桑吉号”案件的受害方，应尽可能地避免LLMC基金的适用。一方面可以适用现行的司法解释予以排除，另一方面亟需相关立法予以明确，同时非持久性油污损害赔偿限制问题也反映出我国法律与国际法的差距，呼吁国家考虑加入HNS公约或者就该问题推动国际法制定。

【作者简介】 於世成：法学博士，华东政法大学国际法学院博士生导师，上海海事大学法学院教授，博士生导师。研究方向：国际私法，欧共体共同航运政策法，海商法。

张 阳：华东政法大学国际法博士研究生。研究方向：国际经济法。

Identification of the Limitation of Liability for Oil Pollution Claims ——A Case Study of Sanchi

YU Shi-cheng & ZHANG Yang

(East China University of Political Science and Law, Shanghai 200042, China)

Abstract: The aim of the LLMC (Limitation of Liability for Maritime Claims) is to limit responsible party's duty through limiting the sum of compensation. There are possibilities that the claims for oil pollution of Sanchi will be limited by LLMC if its cargo be considered as non-persistent oil. As the injured party of the accident, China should avoid these possibilities coming into being. The scope of LLMC is stipulated directly by the law, and one claim can be restricted within LLMC only when it belongs to the scope of the claims for damages. However, there is room for the claims of non-persistent oil pollution of Sanchi to be excluded from LLMC through legal interpretation method. There are some gaps and shortage of laws which about the compensation for non-persistent cargo oil pollution damage being revealed by the analysis of the issue. The Sanchi case will certainly promote the improvement of domestic law of LLMC and complete the law of compensation for oil pollution damage.

Keywords: Sanchi case; found of LLMC; claims subject to limitation; compensation for non-persistent oil cargo damages; limitation of liability

(责任编辑：黄志瑾)

^① 司玉琢. 海事赔偿责任限制有限适用原则研究——兼论海事赔偿责任限制权利之属性[J]. 中国海商法年刊, 2011(2):1-9.