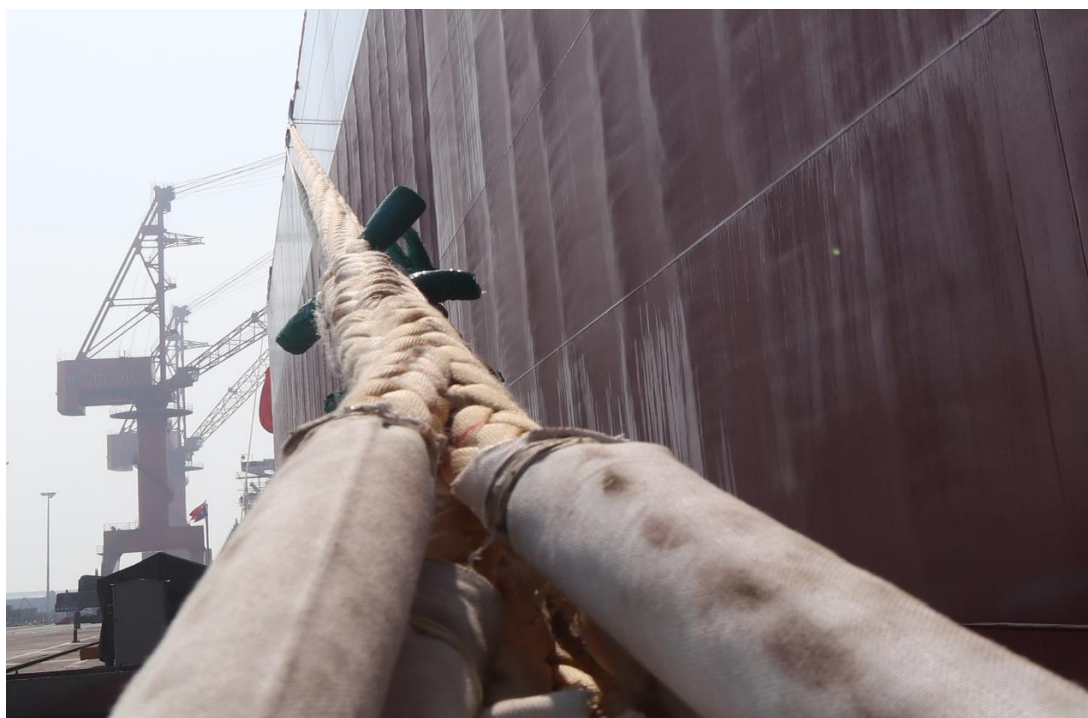


【保险知识】船东的赔偿责任限制制度，尚能限否？

作者：庞凯华



摘要：

古老传统的赔偿责任限制制度，不断面临着国际公约、国内法律变革以及行业形势变化的冲击，不禁让人心生疑问：廉颇老矣，尚能饭否？根据国内相关司法实践及 IMO 法委会决议，船舶所有人的责任限制权利几乎是牢不可破的，仅在特定情形丧失责任限制权利。1992 年 CLC、2010 年 HNS、2001 年 BUNKER、2007 年 WRECK、1976 年 LLMC 等在内的相关国际公约体现了船东的严格责任、责任集中制、强制保险与责任限制权利之间的微妙平衡。海事赔偿责任限制权利以及油污损害赔偿责任限制权利是船舶所有人的保护性权利和面对索赔的最后防线，船东应了解相关制度规定以及适用情形。

一、船舶所有人的赔偿责任限制制度

本文主要以船东的海事赔偿责任限制权利及油污损害赔偿责任限制权利进行分析，国际海上货物运输中的承运人单位赔偿责任限制权利不在本文讨论之列。

1. 海事赔偿责任限制制度

海事赔偿责任限制制度、共同海损制度等均属于海商法中比较特殊的法律制度，在航空、铁路等运输中也有类似规定。海事赔偿责任限制本质是属于船舶所有人的保护性权利，不同于我国《民法典》中的完全赔偿原则。海事赔偿责任权利是指船舶所有人对于特

定的海事赔偿请求，有权根据法律规定将损害赔偿赔偿责任限制在一定范围内。有关海事赔偿责任限制的国际公约为《1976 年海事索赔责任限制公约》（下称“1976 年 LLMC”），另有 1996 年议定书及 2012 年修正案。我国《海商法》以及《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》中也有关于海事赔偿责任限制的规定。我国虽然并非 1976 年 LLMC 的缔约国（仅我国香港地区适用 1976 年 LLMC1996 议定书及 2012 年修正案的规定），但吸收了其中的主要规定。海事赔偿责任限制制度包括海事赔偿责任限制权利主体、限制性债权、非限制性债权、海事赔偿责任限制权利的丧失、海事赔偿责任限额、海事赔偿责任限制基金等具体规定。

除我国国内法中有关海事赔偿责任限制的规定外，我国所加入的其他国际公约指引到适用国内法有关海事赔偿责任限制的规定，包括《2001 年国际燃油污染损害民事责任公约》（下称“2001 年 BUNKER”）、《2007 年内罗毕国际残骸清除公约》（下称“2007 年 WRECK”）。如，2001BUNKER 公约第六条责任限制：“本公约的任何规定均不得影响船舶所有人或提供保险或其他财务担保一个或多个个人，根据任何可适用的国内或国际制度，如经修正的《1976 年海事索赔责任限制公约》，限制其责任的权利。”因此，对于适用 2001BUNKER 公约的燃油污染损害或适用 2007 年 WRECK 公约的残骸清除费用，因我国未加入 1976 年 LLMC 公约，适用我国《海商法》以及《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》、《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》的规定，确定船舶所有人是否可以享有海事赔偿责任限制权利。

2. 油污损害赔偿赔偿责任限制制度

如前述，对于适用 2001BUNKER 公约的燃油污染损害，指引适用《海商法》中海事赔偿责任限制制度的规定。根据我国缔结的《1992 年国际油污损害民事责任公约》（下称“1992 年 CLC”）有关油污损害赔偿赔偿责任限制制度的规定，适用于油轮装载的持久性油类（包括持久性燃油和持久性货油）造成的油污损害。油污损害赔偿赔偿责任限制权利是指根据 1992 年 CLC 公约，在油轮溢油污染事故中，船舶所有人对于持久性油类所造成的污染损害，有权根据法律规定将损害赔偿赔偿责任限制在一定范围内。《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》吸收了 1992 年 CLC 中的主要规定。油污损害赔偿赔偿责任限制制度包括赔偿责任限制权利主体、限制性债权、赔偿责任限制权利的丧失、赔偿责任限额、赔偿责任限制基金等具体规定

二、限制性债权与非限制性债权

1. 海事赔偿责任限制

限制性债权：我国《海商法》第 207 条规定了有关海事赔偿责任中的限制性债权的赔偿请求，包括：（1）在船上发生的或者与船舶营运、救助作业直接相关的人身伤亡或者财产的灭失、损坏；侵犯非合同权利的行为造成其他损失的赔偿请求等。

非限制性债权：我国《海商法》第 208 条规定了海事赔偿责任中的非限制性债权，包括：对救助款项或者共同海损分摊的请求；1992 年 CLC 油污损害的赔偿请求等。对于合同约定支付的报酬也属于非限制性债权。除此以外，也有其他非限制性债权的规定：

1976 年 LLMC 第 18 条允许缔约国做出保留，即可以列为非限制性债权	《海商法》第 207 条并未将 1976 年 LLMC 中的第 2.1 条(d)(e)两项索赔列举为限制性债权
第 2.1 条限制性债权： (d)项：有关沉没、遇难、搁浅或被弃船舶<u>（包括载于或曾载于船舶上的物品）</u>的起浮、清除、毁坏或使之变为无害的索赔； (e)项：有关船上货物的清除、拆毁或使之无害的索赔；	《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 条规定：“海商法第 207 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。”； 《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 20 条类似规定

因此，对于 1976 年 LLMC 第 2.1 条中（d）项和（e）项，我国虽然未加入 1976LLMC，但采取了类似于“保留”的做法，确定为非限制性债权。根据司法解释中的规定，我国对于 2007 年 WRECK 公约中的残骸清除费用认定为非限制性债权。

需要注意的是，前述两个司法解释与 1976 年 LLMC 第 2.1 条中（d）项和（e）项存在差异，体现在司法解释中未包括：（d）项中的措辞“包括载于或曾载于船舶上的物品”。宙斯轮船舶污染案中（（2012）民申字第 212 号），宙斯轮触礁断裂，燃油泄漏入海造成污染，江门海事局提出清污费用索赔。有关清污费用是否属于限制性债权问题，最高院根据前述司法解释裁定：“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，船舶所有人不能限制赔偿责任。

2. 油污损害赔偿责任限制

根据 1992 年 CLC 公约的规定，油轮装载的持久性油类所造成的油污损害，船舶所有人可以将污染损害赔偿责任限制在公约所规定的范围内，包括清污费用等污染损害均属于限制性债权。1992 年 CLC 公约中并未规定其他有关非限制性债权的污染损害赔偿请求。对于以合同约定支付的费用，如清污协议下的清污费用，在船舶所有人根据协议全额支付后，依据 1992 年 CLC 的第五条第 8 款规定：“对因船舶所有人主动防止或减轻油污损害而引起的合理费用或所作的合理牺牲所提出的索赔，须在基金分配中与其他索赔处于同等地位。”即船舶所有人可以将已支付的合同费用作为限制性债权，共同参与分配油污损害赔偿赔偿责任限制基金。

三、赔偿责任限额

1. 海事赔偿责任限额

有关海事赔偿责任限额，《海商法》第 210 条的规定与 1976 年 LLMC 的规定非常相似，区别在于《海商法》海事赔偿责任限制的规定适用于 300 总吨以上的海船。根据 1976 年 LLMC 及其 1996 年议定书的规定，有关船东的海事赔偿责任限额规定及整理的计算公式如下表：

1976年 LLMC			1976年 LLMC 1996年议定书（2012年修正案）		
1. 船舶对于丧生或人身伤害索赔的责任限制（船舶本身旅客除外）					
船舶总吨	责任限额	计算公式	船舶总吨	责任限额	计算公式
总吨≤500	333,000SDR	333,000SDR	总吨≤2000	3,020,000SDR	3,020,000SDR
501≤总吨≤3000	+500 SDR/吨	333,000+（X-500）*500	2,001≤总吨≤30,000	+1,208 SDR/吨	3,020,000+（X-2000）*1208
3001≤总吨≤30000	+333 SDR/吨	1,583,000+（X-3000）*333			
30,001≤总吨≤70,000	+250 SDR/吨	10,574,000+（X-30000）*250	30,001≤总吨≤70,000	+906 SDR/吨	36,844,000+（X-30000）*906
70,001≤总吨	+167 SDR/吨	20,574,000+（X-70000）*167	70,001≤总吨	+604 SDR/吨	73,084,000+（X-70000)*604
2. 船舶对于任何其他索赔（财产）的责任限制（船舶本身旅客除外）					
船舶总吨	责任限额	计算公式	船舶总吨	责任限额	计算公式
总吨≤500	167,000SDR	167,000SDR	总吨≤2000	1,510,000SDR	1,510,000SDR
501≤总吨≤30000	+167 SDR/吨	167,000+（X-500）*167	2,001≤总吨≤30,000	+604 SDR/吨	1,510,000+（X-2000）*604
30,001≤总吨≤70,000	+125 SDR/吨	5,093,500+（X-30000）*125	30,001≤总吨≤70,000	+453 SDR/吨	18,422,000+（X-30000）*453
70,001≤总吨	+83 SDR/吨	10,093,500+（X-70000）*83	70,001≤总吨	+302 SDR/吨	36,542,000+（X-70000）*302

SDR（特别提款权，special drawing right，是国际货币基金组织创设的一种储备资产和记帐单位，1SDR≈9 元人民币/1.3 美元）

我国《海商法》第十一章“海事赔偿责任限制”适用 300 总吨以上海船，有关海事赔偿责任限额的规定与 1976 年 LLMC 一致。对于 300 总吨以下及沿海运输、沿海作业船舶的海事赔偿限额适用我国《关于不满 300 总吨船舶及沿海运输、沿海作业船舶海事赔偿限额的规定》，规定了不满 300 总吨船舶的海事赔偿责任限额以及沿海运输或沿海作业船舶的海事赔偿责任限额“减半”。最高人民法院公布的指导性案例 16 号“中海发展股份有限公司货轮公司申请设立海事赔偿责任限制基金案”，进一步明确了“沿海运输船舶”应理解为发生海事事故航次正在从事中华人民共和国港口之间运输的船舶。

2. 油污损害赔偿责任限制

根据 1992 年 CLC 公约的规定，有关船东的油污损害赔偿责任限额规定及整理的计算公式如下表：

1992 年 CLC	
船舶总吨	责任限额
船舶<5000GT	451万SDR
船舶≥5000GT	451万SDR+（吨位-5000）*631SDR
	封顶8977万SDR

四、责任限制权利的丧失

前述部分区分不同的赔偿请求分为限制性债权或非限制性债权，赔偿责任限额是限制赔偿责任的范围。需要明确的是限制性债权的前提是船舶所有人未丧失赔偿责任限制权利。在重大海事事故中，因索赔总额超出赔偿责任限额，索赔人总是以船舶存在过失为由试图打破船舶所有人的赔偿责任限制权利，以获得更充分的赔偿，特别是在重大的海事事故造成的污染等案件更为明显。

根据《海商法》第 209 条规定：“经证明,引起赔偿请求的损失是由于责任人的故意或者明知可能造成损失而轻率地作为或者不作为造成的,责任人无权依照本章规定限制赔偿责任。” 1992 年 CLC 公约第五条第二款也有类似规定。如何认定丧失责任限制的情形？首先，需明确过错主体是责任人，即“船舶所有人”本人而并不包括船员，1976 年 LLMC 第四条中也有“his personal act or omission”措辞；其次，过错程度是“故意或明知可能造成损失而轻率的作为或不作为”，对应于《民法典》中的“故意或重大过失”，根据《中华人民共和国民法典合同编理解与适用》一书中有关“重大过失”的界定：“介于故意与一般过失之间的一种过错类型，其构成既要求行为人主观上对行为的性质与损害有认识，也要求行为人在客观上制造了一种巨大的危险。”举证责任主体为主张船舶所有人丧失海事赔偿责任限制权利的索赔人，船舶所有人无需证明不存在故意或重大过失的消极事实，应由索赔人证明船舶所有人存在故意或重大过失的积极事实。结合以上分析，船舶所有人丧失赔偿责任限制权利的情形应当是船舶所有人对于事故的发生存在故意或重大过失。对于船舶碰撞、船舶触碰、船舶污染等案件，船舶驾驶过失、管船过失等一般过失情形不宜认定为丧失责任限制权利情形。

国内司法案例中，鲜有船舶所有人丧失赔偿责任限制权利的案件，即便是法院判决船舶所有人丧失责任限制权利通常也是采用非常严苛的标准。在毛雪波诉陈伟、嵊泗县江山海运有限公司船舶碰撞损害赔偿纠纷案（（2016）沪民终 24 号--2016 年全国海事审判十大典型案例）一案中，因当事船舶存在超航区航行、配员不足、无证驾驶等严重情形，浙嵊 97506 轮船舶所有人未予以阻止而是采取了放任的态度，推定船舶所有人存在重大过

失，因而丧失海事赔偿责任限制权利。蒋三六与林宁追船舶碰撞损害责任纠纷案

（（2019）浙 72 民初 1036 号--2020 年全国海事审判典型案例），浙奉渔 26011 轮船舶所有人没有尽到应尽的渔船经营管理安全义务，对船舶配员不足、船员不适任、无证驾驶等严重违法行为理应知晓，对可能发生的危险和造成的危害也理应预见，却仍然实施或者放任上述严重违法行为，表明其对涉案碰撞事故的发生存在重大的主观过错。因此，仅有少数船舶所有人丧失责任限制权利的情形均为船舶所有人对于船舶经营安全管理存在严重不当的行为。

国际上对赔偿责任限制权利的丧失情形也多持严格的标准和审慎的态度，打破赔偿责任限制的案例极少，难得一见。以英国为例，打破船东赔偿责任限制权利的首起标志性案件为 The Atlantik Confidence [2016] EWHC 2412 (Admlty)案，“Atlantik Confidence”轮在 2013 年 4 月在阿曼海岸附近起火沉没后，船舶所有人根据 1976 年 LLMC 申请海事赔偿责任限制。在该案中 Teare 法官认为火灾是由于船舶所有人授意船员而蓄意造成的，基于该情况，前所未有的首次打破了船舶所有人的海事赔偿责任限制权利。

IMO 法委会于 2021 年通过了三项起草的决议“关于打破国际海事组织各项公约下船东责任限制权利的标准的统一解释”（Unified Interpretation on test for breaking the owner’s right to limit liability under IMO conventions），确认了应采用非常严苛的标准认定船舶所有人丧失赔偿责任限制权利。正如 IMO 法委会恰如其分的表述：1992 年 CLC、2010 年 HNS、2001 年 BUNKER、2007 年 WRECK、1976 年 LLMC 等在内的相关国际公约体现了在船东的严格责任、责任集中制、强制保险与责任限制权利之间的微妙平衡。

结束语

船舶所有人的海事赔偿责任限制权利及油污损害赔偿责任限制权利属于海事领域特殊的制度安排，与海上风险相适应。在相关国际公约及国内法中规定了有关海事赔偿责任限制及油污损害赔偿责任限制的限制性债权、责任限额等问题。对于船舶所有人丧失赔偿责任限制权利的情形应采取非常审慎的态度，仅在船舶所有人本人存在故意或重大过失时才可能打破赔偿责任限制。

以上内容仅供会员参考，如需具体建议与协会相关人员联系。