

关于《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 29 条类推适用的思考

杨运福¹、黄竞博²

摘要：《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 29 条规定：“在油污损害赔偿责任限制基金分配以前，船舶所有人、船舶油污损害责任保险人或者财务保证人，已先行赔付油污损害的，可以书面申请从基金中代位受偿”。该规定明确了油污损害赔偿责任限制基金设立方先行赔付的金额也可申请从油污损害赔偿责任限制基金中受偿。在司法实践中，海事赔偿责任限制基金与油污损害赔偿责任限制基金具有一定的相似性，但有关海事赔偿责任限制基金的法律法规及司法解释中并无这一规定。在满足一定条件的情形下，应可类推适用油污损害赔偿责任限制基金的这一规定，准许海事赔偿责任限制基金设立方就先行赔付的金额申请从海事赔偿责任限制基金中受偿。

关键词：油污损害赔偿责任限制基金，海事赔偿责任限制基金，类推适用

¹ 杨运福：广东恒福律师事务所主任和高级合伙人，兼任了中国海商法协会海事法律专业委员会副主任委员、中国航海学会海运法规研究专业委员会副主任委员、全国律师协会海商海事专业委员会副主任、中国海商法协会常务理事、广东省律师协会海事海商物流法律专业委员会主任等 20 多个职务，我国“海商法”修改课题组成员，知名资深海事律师。手机/微信：13902206928。。

² 黄竞博：广东恒福律师事务所律师，海商法硕士。手机/微信：13268299501。。

一、问题的提出

最高人民法院制定的《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《油污司法解释》）于 2011 年 7 月 1 日起施行，其结合了我国船舶油污损害赔偿法律制度的司法实践，有效地解决了此前司法实践中一直存在的法律适用问题，在一定程度上也为各法院统一裁判尺度提供了依据。其第 29 条所规定的“在油污损害赔偿责任限制基金分配以前，船舶所有人、船舶油污损害责任保险人或者财务保证人，已先行赔付油污损害的，可以书面申请从基金中代位受偿。”解决了船舶油污损害赔偿责任限制基金设立方先行赔付的金额能否从油污损害赔偿责任限制基金中受偿的问题。

而随着航运的发展，相关债权种类展现了多样化的发展趋势，现行有效的海事赔偿责任限制基金程序中的不完善之处不能满足司法实践中的新需求。例如，在船舶碰撞纠纷中，不光存在产生碰撞的各船舶方间的船舶碰撞纠纷，也存在货方或者货物保险人与船方间的海上货物运输合同纠纷或者保险人代位追偿权纠纷。因此，往往会出现船舶碰撞事故各方因船舶碰撞责任比例问题诉至法院，经过法院审理确认了各方应承担的船舶碰撞责任比例，各船方根据法院判决的责任比例将船舶损失进行冲抵并支付差额后，船方还可能面临货方或者货物保险人的索赔。在这种情形下，如果在船舶碰撞纠纷中因冲抵后需补偿的差额较小，则可能在船舶碰撞纠纷中未考虑援引海事赔偿责任限制设立基金，而在处理货方或货物保险人提起的海上货物运输合同纠纷或者保险人代位追偿权纠纷时，因面临索赔额较为巨大才考虑援引海事赔偿责任限制制度设立基金以减少损失。那么根据海事赔偿责任限制“一次事故，一个限额”的原则，确定的海事赔偿责任限额应当是整个事故的责任限额，而基金设立方先于设立海事赔偿责任限制基金支出的赔偿金能否从海事赔偿责任限制基金中受偿尚没有明确规定。

在此背景下，分析我国现行船舶油污损害赔偿责任限制基金以及海事赔偿责任限制基金的性质、立法考量和司法实践等方面因素，探

寻油污损害赔偿赔偿责任限制基金的相关规定是否能够类推适用到海事赔偿责任限制基金中,以解决海事赔偿责任限制基金设立方就先行赔付的金额能否申请从海事赔偿责任限制基金中受偿的问题。

二、船舶油污损害赔偿赔偿责任限制基金与海事赔偿责任限制基金的辨析

(一) 海事赔偿责任限制基金的辨析

海事赔偿责任限制是海商法中一项独具特色的制度,从中世纪产生至今已有上千年的历史。³我国海商法学界对此也有着较为深入的研究,就这一问题达成了基本认识,即海事赔偿责任限制是指海商法基于特殊的政策考量,赋予船舶所有人等特定主体将一次海损事故引起的特定海事请求所承担的赔偿责任限定在一定数额的法定权利。

关于责任限制的主体资格、限制性债权与非限制性债权的认定标准、责任限制权利的丧失、责任限额的计算方式、基金数额的确定以及设立基金的法律后果等相关规范,共同构成了完整的海事赔偿责任限制制度。从海事赔偿责任限制制度的概念不难看出,该制度一方面有利于保障海上运输业的稳步发展,确保船舶所有人公平承担责任,另一方面,有利于海上保险业务和海上救助行为的顺利开展。⁴

而海事赔偿责任限制基金则是指由责任人向海事法院申请,经审查同意而设立,其目的是用于债权人之间进行债权分配,并解决因特定事故引起的海事赔偿责任的资金担保。⁵虽然责任人设立海事赔偿责任限制基金的最直接法律后果是避免了债权人对责任人的任意财产行使权利和使责任人的船舶或者其他财产免遭扣押,但其最根本目

³ 胡正良:《海事法》,北京:北京大学出版社,2016年版,第601页。

⁴ 司玉琢:《海商法(第三版)》,北京:法律出版社,2012年版,第381页。

⁵ 关正义:《民法视野中的海商法制度》,北京:法律出版社2015年版,第343页。②

的仍是限制赔偿责任，所以设立海事赔偿责任限制基金和诉讼抗辩一样，是责任人行使海事赔偿责任限制权利的形式之一。

我国的海事赔偿责任限制基金制度散见于《中华人民共和国海商法》（以下简称《海商法》）、《中华人民共和国海事诉讼特别程序法》（以下简称《海诉法》）和相关的司法解释中。首先，《海商法》第213条和第214条对责任限制基金的实体规则作出规定，赋予了责任人在有管辖权的法院设立责任限制基金的权利。同时，还规定了责任人设立责任限制基金后，限制性债权人不得对责任人的任何财产行使任何权利。这是整个海事赔偿责任限制基金制度运行的基础。其次，为规范责任限制基金程序的运行，《海诉法》于第九章和第十章进一步对责任限制基金的设立程序、债权登记与受偿程序等具体规则予以明确。可以说，我国已经构建了较为完整的海事赔偿责任限制制度体系。

（二）船舶油污损害赔偿赔偿责任限制基金的辨析

根据《海事法辞典》的释义，责任限制是指为对他人人身或财产造成的损害或损失设置一个最大限度的可赔数额。在船舶油污损害等特殊领域有专门的条款规定船舶所有人的责任限制问题。船舶油污法上的责任限制制度是指“在发生油污损害事故时，依照法律的规定，将作为责任主体的船舶所有人、经营人和承租人等的赔偿责任限制在一定范围内的法律制度。”⁶

我国目前没有制定专门的船舶油污损害赔偿立法，关于调整船舶油污损害赔偿的法律规定也只是散见于各个法律文件和行政法规中，这些法律文件包括《中华人民共和国民法总则》、《中华人民共和国民法通则》、《中华人民共和国侵权责任法》、《中华人民共和国海洋环境保护法》、《海商法》以及国务院制定的《防治船舶污染海洋环境管理条例》等。国际公约方面，我国于1999年1月5日加入了《〈1969

⁶ 刘家沂：《海洋生态损害的国家索赔法律机制与国际溢油案例研究》，海洋出版社2010年版，第124

年国际油污损害民事责任公约》1992年议定书》(以下简称《1992年责任公约》),该公约于2000年1月5日起对我国生效;于2008年11月17日批准加入《2001年国际燃油污染损害民事责任公约》(以下简称《燃油公约》),于2009年3月9日正式对我国生效。

因此,根据我国的国内立法以及所加入的国际公约的规定,我国学界一般认为船舶油污责任限制基金是因责任公约中对责任人的赔偿金额的限制而建立的配套机制,责任限制权利人为享受责任限制而在法院或者主管当局设立的相当于责任限额的款项。由于油污损害发生后,责任人申请责任限制制度将己方的赔偿责任限制在一定范围之下,受害者利益有可能得不到充分保护。且其与海事赔偿责任限制基金不同,设立船舶油污责任限制基金,是获取责任限制的必经程序。

(三) 两者的区别和联系

1、两者的区别

首先,海事赔偿责任限制基金和船舶油污损害赔偿赔偿责任限制基金所针对的损害不同。海事赔偿责任限制制度是由船舶碰撞、触礁、搁浅、火灾等自然灾害或意外事故造成的本船舶、货物的毁损,或者其他船舶、人员的人身财产损害引起,包括船舶营运以及救助相关活动、货物或行李的迟延交付、船舶营运或救助产生的非合同性损失等限制性债权。而船舶油污损害赔偿赔偿责任限制制度是由油轮装载的持久性货油或机舱持久性燃油泄漏造成环境污染引发的,因油污造成的损害,该项损失恰是海事责任非限制性债权。

其次,两种基金的相关当事人不一样。海事赔偿责任限制主体为船舶所有人、船舶承租人、经营人、救助人、保险人。而船舶油污责任限制主体则为载有持久性油类的油船所有人、船舶油污损害责任保险人或者财务保证人。

再次,两种基金限制赔偿责任的前提不同。海事赔偿责任限制基金的相关责任人没有申请设立海事赔偿责任限制基金的,不影响其海

事赔偿责任限制的权利。而油污损害赔偿 responsibility 限制基金的相关责任人需要设立基金后才能获得责任限制。

最后，两种基金关于基金的分配顺序不同。根据海商法第 210 条的规定，海事赔偿责任限制基金包含人身伤亡赔偿责任限额和非人身伤亡赔偿责任限额两部分，当人身伤亡赔偿责任限额不足以支付全部人身伤亡的赔偿请求时，其差额应当与非人身伤亡的赔偿请求并列，从非人身伤亡赔偿责任限额中按比例受偿；在不影响上述关于人身伤亡赔偿请求清偿的情况下，就港口工程、港池、航道和助航设施的损害提出的赔偿请求，应当较其他非人身伤亡赔偿请求优先受偿。而根据我国立法及国际公约的规定，油污损害赔偿 responsibility 限制基金不足以清偿有关油污损害的，应根据确认的赔偿数额依法按比例分配。

2、两者的联系

首先，关于设立基金程序，《海诉法》第九章名为设立海事赔偿责任限制基金，但第 101 条却规定了海事赔偿责任限制基金和油污损害赔偿 responsibility 限制基金两种基金的设立。此外，在《海商法》及相关司法解释中，也多次出现规定针对油污损害，可以或应当适用我国法律中关于海事赔偿责任限制的相关规定。因此，这两种基金在设立程序上具有一定的相似性。

其次，尽管船舶油污损害赔偿 responsibility 限制与海事赔偿责任限制的一些规定存在一些细节上的区别，但从两者设立的本意及程序方面来看有着极大的相似与联系。船舶油污损害不同于一般的海事损害，其具有环境影响范围广、受害者广、索赔额度巨大等特点。且《燃油公约》没有规定专门的燃油污染损害赔偿 responsibility 限额和专属的燃油污染损害赔偿 responsibility 限制基金，仅指向适用《1976 年海事赔偿责任限制公约》及其相关的议定书或公约参加国的国内法。因此，燃油污染损害赔偿 responsibility 限在性质上属于一般的海事赔偿责任限制，即船舶油污损害赔偿是海事赔偿责任的一个相关部分，但是两者并非等同概念

三、《油污司法解释》第 29 条类推适用的分析

类推适用是指在缺乏明确的法律规则时，解决系争案件的一项重要司法技术。尽管类推适用可能会因为在不同法律领域的立法目的、价值取向等方面存在差异，但却并没有某一法域绝对的禁止类推适用；就类推适用的基本涵义而言，学者之间的观点也仅是表述不同而已。从我国学者的论述来看，一些学者仅言类似事项法律规定的适用，如李宜深先生认为：“类推适用者，就法律所未规定之事项，适用类似事项之规定者也”。

就如何进行类推适用在学界也有较为一致的观点，即类推适用的逻辑基础为基于类似性的“三段论式”的类比推理过程，因此，为了使类推适用具有正当性和合法性，必须遵循三个前提条件。第一，法律漏洞的确认。在对系争案件类推适用之前，首先必须认定法律漏洞的存在。第二，系争案件不属于禁止类推适用的私法领域，即不属于物权法定等基于其他优先原则的考虑而不许类推适用之情形。第三，在现有的法律规定中，须存在可以援用的相类似的法律规定。⁷

简单来说，在确认开放性漏洞的存在以及无法寻找到可以被该案型适用的法律规定的确认中，这种确认的本身就要求对法律作一定的价值判断，即确认该规定依法律规范的意旨、目的，缺漏了对系争案件的规定，而基于相类似案件相同处理的平等原则，该规定应该予以适用。那么针对本文所讨论的海事赔偿责任限制基金设立方就先行赔付的金额能否申请从海事赔偿责任限制基金中受偿，来说也就需要进行三段论的考量。

（1）判定这一问题在现有法律的文义范围内无法解决问题，而须采取类推适用的手段。

我国关于海事赔偿责任限制基金的相关规定主要在《海诉法》及其司法解释中，但也只制定了“设立基金程序”以及与之相关的“债权登记和受偿程序”。但在《海诉法》规定的债权登记和受偿程序中，

⁷ 屈茂辉：《类推适用的私法价值与司法运用》，载《法学研究》2005 年 01 期。

并未明确海事赔偿责任限制基金设立方就先行赔付的金额能否申请从海事赔偿责任限制基金中受偿，仅是在第 112 条规定“海事法院受理设立海事赔偿责任限制基金的公告发布后，债权人应当在公告期间就与特定场合发生的海事事故有关的债权申请登记。公告期间届满不登记的，视为放弃债权”。

《1976 年海事赔偿责任限制公约》第 12 条关于基金分配的规定中有对于基金设立人先行赔付后从基金中代位受偿的规定，即“2.如在基金分配之前，责任人或其保险人已解决对该基金的某一索赔，则他在所赔付金额的范围内，应通过代位求偿权获得该受偿人根据本公约所本可享有的权利。3.本条第 2 款所述者之外的其他人，对于其已支付赔偿金额，亦可行使该款所规定的代位求偿权，但仅以所适用的国内法允许此种代位求偿为限”。而我国《海商法》、《海诉法》、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》中关于海事赔偿责任限制基金的规定尽管在一定程度上是借鉴了该公约，但是我国没有加入该公约，在借鉴该公约时，也没有引入代位受偿权的相关规定。因此，在海事赔偿责任限制基金的分配中，并没有明确关于海事赔偿责任限制基金设立人先行赔付的金额能否申请从海事赔偿责任限制基金中受偿。

（2）判定在解决这一问题时采用类推适用不违反相关规范的基本立法意旨。

所谓“类推规范”则是在类推适用中需要加以扩张的规范。但与“原规范”不同，“类推规范”与案件事实其实并无直接的、天然的联系。类推规范的来源并非是偶然的，它必须与之前确定的法律关系结构契合，起到补完法律关系结构并达到所需法律效果的任务。因此寻找类推规范的一个基本方法是从所需补完的法律关系结构出发寻找与案情类似的法律规定。

与我国在制定海事赔偿责任限制基金的相关国内法律法规时，未吸收借鉴国际公约中关于基金设立人先行赔付可申请从基金中受偿不同，我国最高法出台的《油污司法解释》第 29 条、第 30 条的规定

吸收了《1992 年国际油污损害民事责任公约》第 5 条第 5 款、第 8 款,规定了在船舶油污损害赔偿责任限制基金分配以前,船舶所有人、船舶油污损害责任保险人或者财务保证人,已先行赔付油污损害的,可以书面申请从基金中代位受偿,代位受偿限于赔付的范围,并不超过接受赔付的人依法可获得的赔偿数额。

在我国《海商法》、《海诉法》及相关司法解释中,多次出现规定对油污损害可适用海事赔偿责任限制的规定处理。由此可见,在我国立法中是认可船舶油污损害赔偿责任限制制度和海事赔偿责任限制制度具有一定的相似性,甚至也有学者认为《燃油公约》中的污染损害赔偿的责任限制及其案件管辖应统一纳入一般海事赔偿责任限制制度中整体考量,适用海商法、海事诉讼特别程序法及其相关司法解释的规定。⁸因此,在处理海事赔偿责任限制基金设立方就先行赔付的金额能否申请从海事赔偿责任限制基金中受偿问题时,对《油污司法解释》中的相关规定进行扩展,不应被认为是违反类推规范的基本立法本意的。

(3) 判定所使用的类推规范与这一问题的情形具有足够的类似性。

系争案件与法定案型之间的“类似性”是确认开放性漏洞和类推适用与否的决定性因素。在学界关于“类似性”存在不同观点,如同一思想基础说和构成要件类似说。但通过前文分析,海事赔偿责任限制基金和油污损害赔偿责任限制基金在思想基础和构成要件上,都极具相似性。

在司法实践中,类推适用的类似性比较的真实过程是:先用某个概念对于具体的案件事实进行预涵摄,然后将涵摄后的概念与法律规定的概念进行比较,判断二者的类似性。那么在关于油污损害赔偿责任限制基金分配的案件中,其基金设立程序根据我国《海诉法》的相

⁸ 刘寿杰、余晓汉:《〈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〉的理解与适用》,载《人民司法》2011 年第 17 期。

关规定与海事赔偿责任限制基金的基本一致，就债权登记和基金分配方面的区别则存在于债权范围、分配顺序以及设立人能否就先赔付的部分从基金中代位受偿。其中债权范围存在区别主要是由于两种基金本身针对的损害不同而产生的，而分配顺序存在区别则仅是指在基金无法覆盖全部损失时的分配顺序不同，其主要成因则是由于海事赔偿责任限制基金包括人身损害赔偿，因此在人身伤亡赔偿责任限额不足以支付全部人身伤亡的赔偿请求时，其差额应当与非人身伤亡的赔偿请求并列，从非人身伤亡赔偿责任限额中按比例受偿。

综上，海事赔偿责任限制基金与油污损害赔偿赔偿责任限制基金在理论上和司法实践中均极为相似，具有足够的类似性。

四、结语

综合以上分析，将《油污司法解释》第 29 条类推适用到解决海事赔偿责任限制基金设立方就先行赔付的金额申请从海事赔偿责任限制基金中受偿的问题中，符合类推适用的基本原则和基本程序，也不违背这两项制度的立法原意，是具有理论依据和实际操作可能性的。这也将有助于对该法律漏洞进行解决，实现法律规范社会生活的目的。同时，类推适用后与《1976 年海事赔偿责任限制公约》的相关规定基本吻合，能够有效的衔接我国国内立法同国际公约，进而有效的维护法律秩序的稳定。