

何丽新,王沛锐.论“海事赔偿责任限制”章节修订中的三大问题[J].中国海商法研究,2019,30(1):18-29

## 论“海事赔偿责任限制”章节修订中的三大问题

何丽新,王沛锐

(厦门大学法学院,福建厦门 361005)

**摘要** 《中华人民共和国海商法》(简称《海商法》)修订过程中,海事赔偿责任限制的权利主体、责任限额和适用范围,是存在较大争议的三个问题。这三大问题,事关海事赔偿责任限制制度立法宗旨和功能的实现。海事赔偿责任限制作为分摊海上风险的法律制度,应将面临海上风险的船方主体(包括航次租船的承租人)都纳入其权利主体范围,以确保海事赔偿责任限制能够发挥其“安全阀”的作用。同时,受通货膨胀等因素影响,海事赔偿责任限额应逐步提高,以重新协调作为海上命运共同体的船货双方利益的平衡。在《海商法》适用范围拟扩展至内河运输的背景下,海事赔偿责任限制也应适用于内河航运,但对于国内水路运输(包括沿海和内河运输)的责任限额,应实行与国际海上运输相区别的双轨制。

**关键词:** 海事赔偿责任限制 《海商法》修改; 责任限额; 船货利益平衡

**中图分类号:** D996.19 **文献标志码:** A **文章编号:** 2096-028X(2019)01-0018-12

### On three issues in the revision of the limitation of liability for maritime claims in *China Maritime Code*

HE Li-xin, WANG Pei-rui

(School of Law, Xiamen University, Xiamen 361005, China)

**Abstract:** During the revision of the *China Maritime Code* (CMC), the subjects of rights, the limits of liability and the scope of their application are three controversial issues in the chapter of Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC), which contribute to the achievement of its purposes and functions. As a legal scheme to spread perils of the sea, the shipping parties (including voyage charterers) who are exposed to maritime perils should be included in the scope of right subjects of LLMC, so as to ensure that LLMC can play its role as a “safety valve”. At the same time, due to inflation, the limits of liability should be gradually increased to re-coordinate the balance of interests between shipping parties and cargo parties, which together form a community of common destiny. The scope of application of the CMC is to be extended to inland navigation, and it is in this context that the LLMC should also be applicable to inland navigation shipping parties. However, there should be a dual-track system for limits of liability implemented for carriage of goods by domestic waterway and international carriage of goods by sea respectively.

**Key words:** limitation of liability for maritime claims; the revision of the *China Maritime Code*; limits of liability; interests balance between shipping parties and cargo parties

《中华人民共和国海商法》(简称《海商法》)实施前,中国法院依据《关于海损赔偿的几项规定》<sup>①</sup>处理着海事赔偿责任限制案件。但是,该规定仅有短短4个条文,既不系统又不明确,给司法实践带来

了很大的不确定性。中国真正意义上的海事赔偿责任限制制度,始于《海商法》第十一章,该章以《1976年海事赔偿责任限制公约》(简称LLMC 1976)为蓝本制定,在当时可谓先进之立法。但是,LLMC 1976

收稿日期:2019-01-20

基金项目:2018年国家社会科学基金项目“《海商法》修订中重大问题研究”(18BFX208)

作者简介:何丽新(1966-),女,福建闽清人,厦门大学法学院教授、博士生导师,E-mail: helixin@xmu.edu.cn;王沛锐(1992-),男,广东汕头人,厦门大学法学院民商法专业博士研究生,E-mail: p.r.wang@163.com。

① 该规定于1959年10月15日生效,2003年12月2日被《交通部关于废止219件交通规章的决定》废止。

《中国学术期刊(光盘版)》电子杂志社编者注:本文中涉及香港的“国家”均应为“国家(地区)”,“国”均应为“国(地区)”。

毕竟是 20 世纪 70 年代的产物,如今已逾 40 年。随着海上相对风险的弱化、船货力量的此消彼长以及新兴制度的产生,海事赔偿责任限制制度受到了空前的冲击。<sup>[1]302,[2]</sup>对此,国际公约和各国立法都对责任限制制度做出了相应的完善。在《海商法》修法过程中,如何结合域外立法的最新发展和中国航运及贸易业的变迁,探究中国海事赔偿责任限制在权利主体的扩张、责任限额的提高和适用范围的拓展等方面的完善措施,是“海事赔偿责任限制”章节修订中的三个重大问题。

## 一、海事赔偿责任限制的权利主体

### (一) 责任限制权利主体不断扩张的路径

海事赔偿责任限制是从船东责任限制发展而来的。在以“自船自运”为主的年代,对外承担责任的主体为船舶所有人,故海事赔偿责任限制的主体限于船舶所有人。《1734 年英国船舶所有人责任法》是关于海事赔偿责任限制的早期立法,该法规定“船舶所有人”对于被船长或者船员侵占、私藏或者盗走的金、银、钻石、珠宝、宝石和其他货物或商品所造成的灭失或者损害所承担的赔偿责任,仅限于船舶及其属具的价值,加上相关航次所赚取的运费数额。<sup>[3]11,[4]1007</sup>在这之后,虽然经过了 1786 年<sup>①</sup>和 1813 年<sup>②</sup>两次修法,进一步扩大了可以享受海事赔偿责任限制的海事请求,但船舶所有人这一主体始终没有改变。<sup>[4]1008-1009</sup>事实上,直到 20 世纪中叶,一些有关海事赔偿责任限制的国际公约仍然以“船舶所有人责任限制”来命名<sup>③</sup>。可见,船舶所有人责任限制制度对海事赔偿责任限制影响之深远。

随着航运业的发展,航运中的分工日益细化,经营方式也呈现多元化趋势,船舶承租人这一主体出现。船舶承租人并非船舶的所有权人,但是同样与船舶的经营有密切联系,同时也要面临海上风险,基于此,享受责任限制的基础也从基于对船舶的所有权向经营权转变。不仅如此,为防止对船舶雇员的差别待遇以及“择人起诉”的问题,《1957 年关于统一海运船舶所有人责任限制若干法律规定的国际公约》(简称《1957 年公约》)第 6 条第 2 款除了明确该公约适用于“船舶承租人、经营者或者管理人”,还将“船长、船员以及船舶所有人、承租人、经营人

或者管理人的受雇人”纳入公约的调整范围,由此,将船舶管理人、经营者及其他雇员也纳入到享受海事赔偿责任限制的权利主体中。

至此,现代意义上的海事赔偿责任限制制度产生以来,其权利主体经历了从狭义的船舶所有人到广义的船舶所有人(包括船舶所有人、船舶承租人、船舶经营者、船舶管理人及上述主体的雇员)的转变。但是,责任限制主体扩张的脚步并未停下。在《1957 年公约》项下,船舶所有人对船上人员的行为、疏忽或者过失导致的索赔,仅限于“该行为、疏忽或过失是在船舶航行及管理”期间所发生的<sup>④</sup>。而英国的 *Tojo Maru* 案<sup>⑤</sup>中侵权行为并非在船上发生,也不是在船舶航行或管理期间发生,因此,救助入并无权主张责任限制。<sup>[3]32</sup>在该案后,为了平衡救助人在海事赔偿责任限制制度中所遭受的不公,LLMC 1976 第 1 条明确“救助入”为有权主张责任限制之主体。而随着责任保险的普及,海上侵权的风险逐渐向保险人转移,责任保险人同样要承担海上风险,由此,责任限制的主体也扩张到责任保险人。在这一阶段,救助人和责任保险人享受责任限制的权利,并非基于对船舶的所有,也不是基于对船舶的占有,而在于其所面临或替代承担的海上风险。

概言之,现代意义上的海事赔偿责任限制由船舶所有人责任限制发展而来,随着船舶经营方式的多样化,责任限制的权利基础由基于对船舶的所有权向经营权、管理权转变,享有责任限制的主体也从狭义的船舶所有人向广义的船舶所有人扩张。伴随着面临海上风险的主体不断增加,海事赔偿责任限制的主体也随之发生进一步变化,此时,海事赔偿责任限制的主体范围已经超越了广义的船舶所有人,扩张到所有面临海上风险的船方主体。海事赔偿责任限制制度之所以会产生这种变化,与海事赔偿责任限制的立法宗旨和航运业的不断发展有着密切的联系。一方面,海事赔偿责任限制制度的初衷,在于通过法律的规定将参与海上冒险的主体所承担的海上风险控制一定的范围内,避免因某一海难事故而导致其遭受难以预测的损失,进而促进航运业的发展。另一方面,从航运业的发展趋势观之,船舶所有权中的各项权能日益分离,产生了各种形式、各

① 参见 *An Act to Explain and Amend an Act and for Giving a Further Relief to the Owners of Ships* 26 Geo. 3 c. 86 (1786)。

② 参见 *An Act to Limit Responsibility of Ship Owners in Certain Cases* 53 Geo. 3 c. 159 (1813)。

③ 例如,《1957 年船舶所有人责任限制国际公约》(*International Convention Relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-Going Ships*)。

④ 《1957 年关于统一海运船舶所有人责任限制若干法律规定的国际公约》第 1 条第 1 款第 b 项。

⑤ 参见 *Tojo Maru* [1971] 1 Lloyd's Rep. 341。

种层次的船舶使用和经营方式,相关的使用主体围绕着船舶运输形成了利益、风险、责任紧密关联的整体,海事赔偿责任限制制度的权利主体也从单一的船舶所有人扩张到了船舶承租人、经营人、管理人等主体。<sup>[5]359</sup>

## (二) 责任限制权利主体扩张背景下中国立法的选择

《海商法》关于权利主体的规定,是参照 LLMC 1976 制定的,该法第 204 条明确规定可以享受海事赔偿责任限制的主体为“船舶所有人、救助人、船舶承租人和船舶经营人”,并在第 206 条中明确“保险人”亦可主张海事赔偿责任限制。虽然 LLMC 1976 第 1 条第 2 款明确将船舶管理人和船舶经营人都纳入有权主张责任限制的主体,但是,在《海商法》制定时特定的历史背景下,国内的船舶管理业仅存在少数航运公司兼营,而尚未出现专门的、具有主体意义的船舶管理人。<sup>[1]118</sup>故《海商法》第 204 条在借鉴公约规定时仅把经营人纳入了可以限制责任的主体范围。船舶经营人(ship's operator)和船舶管理人(ship's manager)从文义上看区别甚微,但在海事实践中,他们指的却是不同的主体。前者指经营船舶的人,包括经营自有船舶的船舶所有人、经营光船租赁船舶的光船承租人以及接受船舶所有人或光船承租人的委托经营船舶的人;而后者指接受船舶所有人或者光船承租人的委托,为船舶配备船员、负责船舶的安全、装备、修理、检验和其他技术保障的人。概言之,船舶经营是指船舶运营中的商务性活动,而船舶管理指的是船舶经营中的技术性活动。随着中国船舶管理业的发展,船舶管理人更多地参与到航运中,与船舶经营人一样,船舶管理人在海事索赔中也有可能需要承担赔偿责任。因此,赋予船舶管理人对海事索赔主张责任限制的权利,是维护海事赔偿责任主体范围完整性,进而保证该制度能够发挥作用的必要前提。同时,这也是与国际公约接轨的需要。在本次《中华人民共和国海商法(修订征求

意见稿)》(简称《意见稿》)中,增加了“管理人”这一享受海事赔偿责任限制的主体,符合海事赔偿责任限制主体扩张的趋势。

然而,对于本章所指的“船舶承租人”是否包含航次租船的承租人,理论界一直争论不休。既有学者认为海事赔偿责任限制的主体应包括广义的承租人,<sup>[5]357-360,[6]</sup>也有学者认为海事赔偿责任限制的权利主体仅限于光船租船的承租人,而不包括定期租船、航次租船的承租人。<sup>[7]</sup>肯定说主要是基于航次租船的承租人同样要面临海上风险的事实。LLMC 1976 及《海商法》将船舶承租人、船舶经营人、救助人和保险人等作为享受海事赔偿责任限制的主体,是建立在对船舶所有人的责任转承和责任替代的基础之上的,这些人因转承或替代了船舶所有人的责任而享有了与船舶所有人同等的限制其赔偿责任的权利。航次承租人基于船舶运输获得收益,对船舶具有重要利益,同时也要承担对应的风险、责任,当其将船舶(或部分舱位)转租给货主时,其处于船东的角色和地位,有可能因船舶的不适航等原因对货主承担赔偿责任,不应剥夺其享受海事赔偿责任限制的权利。否定说则认为航次租船合同是运输合同而非租船合同,在航次租船合同下,船舶的营运完全由出租人控制,承租人并不占有船舶,其义务仅仅是按照约定提供货物、支付运费,并不承担船舶营运的风险,不应赋予航次租船承租人责任限制的权利。

在中国司法实践中,“航次租船的承租人能否主张责任限制”亦存在争议。上海海事法院和厦门海事法院在 2010 年和 2013 年分别作出的判决,曾使得“航次租船的承租人可以主张海事赔偿责任限制”的观点一度成为主流<sup>①</sup>,但广州海事法院在 2014 年的判决中则认为“航次租船合同属于运输合同,承租人并不直接经营船舶,因此《海商法》第 204 条所指的船舶承租人不包括航次租船合同的承租人”<sup>②</sup>,该案件的上诉法院广东省高级人民法院亦持相同的观点<sup>③</sup>。也就是说,该问题在各级法院中并

① 在(2010)沪海法商初字第 355 号判决中,上海海事法院认为“依据我国《海商法》第 204 条的规定,船舶承租人有权享受海事赔偿责任限制,且根据立法精神,光船租赁、定期租船和航次租船或以其他合法方式进行租赁的承租人均属于上述法条规定的‘船舶承租人’”。在(2013)厦海法商初字第 385 号判决中,厦门海事法院也持肯定观点,认为“根据《海商法》第 204 条的规定,船舶所有人、船舶承租人和船舶经营人,均可以依法享受海事赔偿责任限制。所谓船舶承租人,应包括航次租船承租人、期租承租人和光船承租人。”

② 参见广州海事法院(2014)广海法初字第 118 号民事判决书。

③ 在(2015)粤高法民四终字第 23 号民事判决中,广东省高级人民法院认为“海事赔偿责任限制制度的初衷是为了保护船舶所有人,减轻其海上风险,有权限制海事赔偿责任的主体应当是对整艘船舶享有利益并承担风险的主体。航次租船合同的承租人就船舶或者船舶的部分舱位签订航次租船合同,按照约定的时间向出租人提供约定的货物、支付运费,航次租船合同实质为运输合同。航次租船合同承租人以承运人的身份,通过与实际货主签订运输合同以承揽运输货物并收取运费而实现收益。航次租船合同承租人并不拥有船舶,对船舶的营运没有控制权,也不承担船舶营运的风险,其系经营运输而非经营船舶,故《中华人民共和国海商法》第 204 条规定的船舶承租人不包括航次租船合同的承租人。”

未形成一致的看法。最终,为了平息这一争议,最高人民法院在 2017 年对上述广州海事法院一审、广东省高级人民法院二审的“中国太平洋财产保险股份有限公司厦门分公司与唐山中海宁兴物流有限公司海上货物运输合同纠纷案”进行再审时,维持了该案二审法院的判决,表明了“航次租船的承租人不可享受海事赔偿责任限制”的立场<sup>①</sup>。至此,这一问题在司法实践中的争议暂时得到平息。

笔者认为,航次租船的承租人是适格的海事赔偿责任限制的权利主体。

### 1. 责任限制权利主体的完整性是海事赔偿责任限制发挥其作用的保障

海事赔偿责任限制制度的目的在于将面临海上风险的船舶一方的责任限制在可控或可预期的范围内,而实现这一目的的前提在于享受海事赔偿责任限制的权利群体的完整性,否则,海事赔偿责任限制制度所扮演的控制风险的“安全阀”也将因为出现漏洞而失去作用。申言之,若将海事赔偿责任限制比作一张“安全网”,所有面临海上风险的主体则构成“安全网”上的所有节点,海事赔偿责任限制制度赋予所有面临海上风险的主体主张责任限制的权利,旨在确保限制性海事请求的权利人无法突破“安全网”上的漏洞,向不享有海事赔偿责任限制权利的主体索赔。此种制度设计,与现代海商法中普遍承认的“喜马拉雅条款”的运行机理是一致的,即为受其保护的主体构建严密的保护体系,避免因某一主体不受保护而牵连其他主体,使制度失去其实际效用。

在航运实践中,如果某一面临海上风险的船方主体无法主张责任限制,其进行全额赔偿后反过来再通过内部关系向船舶所有人等其他主体索赔,则海事赔偿责任限制就失去了其控制风险进而促进航运业发展的作用。譬如,若航次租船的承租人不是海事赔偿责任限制的权利主体,当发生航次租船合同项下的重大海难事故时,索赔方将可以绕开船舶所有人,而直接向航次租船的承租人索赔以取得全额赔偿。如此以来,将严重打击承运主体以航次租船的形式从事海上货物运输活动的积极性,对航次租船市场产生不利影响。基此,随着船舶经营方式的多样化,享受海事赔偿责任限制的主体必然随着面临风险主体的增加而不断扩张,以保障该制度实现其立法目的。

### 2. 海事赔偿责任限制的权利基础是基于对海上风险的承担

在共同海损分摊机制下,船舶所有人与货主并非合伙关系,却被视为共同参与海上冒险,为了共同的利益而共担所遭受的风险。<sup>[8]</sup> 责任限制的权利基础经历了从对船舶的所有到准所有再到对海上风险的承担之转变,海事赔偿责任限制中船东与货主亦应被视为面临海上风险的共同体,在货物遭受毁损灭失时,法律赋予船舶所有人享受海事赔偿责任限制的权利,通过牺牲货主获得全额赔偿的利益,实现货主与船舶所有人风险的分摊。因为在海上运输法律关系中,就船货双方而言,船方所享有的权利主要是收取运费,与货物在生产流通领域所产生的使用价值和交换价值相比是微薄和有限的,但其承担的风险却是陆上企业所不能比拟的。<sup>[9]</sup> 概言之,海事赔偿责任限制的意义,在于海上命运共同体即货主(受害人)和承运人一起承担海运风险,使海上风险得到有效分摊,以维护航运业的健康发展。航次租船的承租人虽然不实际拥有或者控制船舶,但是其仍然需要面临海上风险,当货物受损时,他仍然会遭受来自托运方的索赔,故其享受海事赔偿责任限制的权利具有合理性。有学者认为航次租船的承租人以其承租的船舶承运他人货物时,即使其对于第三人而言具有承运人的地位,但由于其不实际控制船舶,且由于船员在驾驶或管理船舶过程中的侵权行为造成第三人的财产损失只能由船舶出租人承担责任,故海事赔偿责任限制的主体只能是船舶出租人而非承租人。<sup>[7]</sup> 这种观点具有一定的合理性,然而,尽管海损事故引起的侵权纠纷占大多数,但是海事赔偿责任限制的逻辑起点不仅源于侵权责任,还可能涉及违约责任。<sup>[10]</sup> 在实践中,航次租船的承租人以其租赁的船舶承运第三人的货物时,其作为承运人完全有可能因为承运货物的损失而面临索赔。譬如,在“原告阿尔巴私人有限公司与被告浙江中远国际货运有限公司温州分公司、被告浙江中远国际货运有限公司、被告林威航运有限公司、被告深圳市达希海运有限公司海上货物运输合同纠纷案”中,承运船舶沉没导致货物灭失,在船舶所有人林威航运有限公司、船舶经营人和管理人深圳市达希海运有限公司赔偿部分损失后,原告作为保险人,支付保险赔偿后取得代位求偿权,遂诉请航次租船的承租人(同时也是案涉航次的承运人)浙江中远国际货

<sup>①</sup> 参见最高人民法院(2017)最高法民再69号民事判决书。

运有限公司温州分公司及其总公司浙江中远国际货运有限公司承担连带赔偿责任,该诉讼请求得到上海海事法院的支持<sup>①</sup>。在该案中,航次租船的承租人之所以要承担责任,并非基于侵权关系,而是基于与原告之间的合同关系。此外,国际公约以及《海商法》中所规定的限制性海事请求,亦不局限于侵权之诉,还包括违约之诉。例如,LLMC 1976 第2条第1款明确规定了六类限制性海事请求,其中第一类为“因发生在船上或船舶营运或救助作业直接造成的人身伤亡或财产的灭失或损害以及由此引起的相应损失”,第二类为“因海运货物、旅客及其行李的延迟造成的损失”……显然,上述海事请求既可以是由侵权行为引起的,也可以是由违约行为引起的,且赔偿主体也不仅仅局限于经营船舶的主体。由此可见,航次租船的承租人在国际海上货物运输中同样会面临被索赔的风险,赋予其享受海事赔偿责任限制的权利,具有合理性。

### 3. 航次租船的承租人享受责任限制更符合现行公约和《海商法》的立法初衷

目前通行的有关海事赔偿责任限制的国际公约和《海商法》都没有对责任限制权利主体中“船舶承租人”的含义作出限制。《1913年关于责任限制的国际公约草案》(简称《1913年草案》)第11条明确规定定期租船的承租人和航次租船的承租人均可以主张海事赔偿责任限制<sup>②</sup>。以《1913年草案》为蓝本制定的《1924年关于统一船舶所有人责任限制若干规则的国际公约》(简称《1924年公约》)第10条仅仅规定“经营船舶的非船舶所有人或主要承租人”是责任限制的主体,并没有做进一步的规定。《1957年公约》、LLMC 1976及后续的修正案亦作了模糊化的处理,仅规定“承租人”可以享受海事赔偿责任限制,并未作具体的限制。之所以会有这样的做法,主要是基于两方面的原因:一方面,在公约制定的过程中,虽然对此问题并未形成完全一致的看法,但是公约颁布后相当长一段时间内,多数国家都认为航次租船的承租人可以主张海事赔偿责任限制;国际海事委员会(CMI)在2008年曾召开专门的会议对此问题进行研讨,并向各国海商法协会发出

问题单,回答此问题的有21个国家,其中只有5国认为责任限制不适用于航次租船的承租人和舱位租船的承租人。<sup>[5]359</sup>基于此,公约采用比较模糊的措辞,既照顾到多数国家的利益,又有利于吸引更多国家的加入;另一方面,从光船租赁、定期租船发展到航次租船,船舶租赁方式日益多元化,随着航运和贸易的发展,还会衍生出其他类型的船舶租赁方式,采用列举式的条款必然随之不断修改,为避免列举法带来的局限性,公约采用了较具弹性的措辞。《海商法》海事赔偿责任限制制度是参照LLMC 1976制定的,其立法初衷与公约也是一致的。参照LLMC 1976第1条第2款的规定,《海商法》第204条第2款明确“船舶所有人,包括船舶承租人和船舶经营人”,并未对承租人做任何限制,其他相关法律法规对此也没有更具体的规定<sup>③</sup>。这也表明了《海商法》对享受责任限制的承租人主体采取的是开放式的立法模式,意在确保所有面临海上风险的承租人都能主张责任限制。此外,LLMC 1976第1条第2款的措辞为“是指……”,而《海商法》改为“包括……”,其目的正是为了适应未来船舶经营多元化的发展需要,从而对责任限制的主体做出开放性的规定,这也体现出《海商法》规定的前瞻性。也就是说,对上述条文所指的“承租人”,在现有语境下应该做广义的解释,即包括所有类型的承租人。如果将航次租船的承租人排除在外,将违反文义解释原则,同时也不符合立法的初衷。

## 二、海事赔偿责任限制的限额

### (一) 确定责任限额所考虑的因素

海事赔偿责任限制制度产生以来,责任限额的计算方式和计算标准一直处在不断调整的过程中,以维持船货双方利益的平衡。责任限额的变化总体上呈现出以下两个特点:其一,责任限额的计算方式日趋科学与合理,更能反映船舶的价值或者受害人的实际损失;其二,责任限额呈递增趋势,减损甚至抵消通货膨胀所造成的责任限额缩水的问题。由此可见,责任限额的变化主要基于实际损失和通货膨胀的影响,至于是否加入公约或者加入哪一公约,则是一国基于本国的利益做出的政策性选择。

<sup>①</sup> 参见上海海事法院(2010)沪海法商初字第355号民事判决。

<sup>②</sup> 该条文表述为“*When the managing owner, or in the event of affreightment, either on time-charter, on the voyage or otherwise, the principal charterer is liable in respect of one of the causes mentioned in Art. 7 or in Art. 8, the provision of this Convention shall apply to him like to the shipowner.*”

<sup>③</sup> 《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(征求意见稿)》第10条虽然规定“海事赔偿责任限制中船舶承租人仅指光租承租人和期租承租人,不包括航次承租人”。但是,在后来出台的《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》中并没有出现此条款。

### 1. 实际损失

与传统民法下的侵权损害赔偿不同,海事赔偿责任限制制度下侵权损害赔偿数额的计算并不以实际损失为基础,而以船舶价值或者固定的数额为限承担赔偿责任,其目的是为了控制船方所面临的海上风险,鼓励海上冒险。然而,海事赔偿责任限制限额的确定不能完全抛弃对实际损失的考量——如果实际损失经常小于或等于责任限额,海事赔偿责任限制制度就失去了其存在的意义;如果海事赔偿责任限额远小于实际损失成为常态,则会过分损害被侵权方的利益,打破船货双方利益的平衡。委付制和执行制是早期计算责任限额的方式,属于“物的责任限制”,以船舶或其他海上财产为限承担赔偿责任。在发生事故后,由于责任人的海上财产往往会遭受不同程度的毁损,价值的降低在所难免,使得赔偿限额与实际损失相去甚远,这也是上述两种限额计算方式退出历史舞台的原因。后来以金额制为代表的“人的责任限制”使得赔偿限额趋于合理。

基于上述理由,国际公约的磋商过程中,实际损失成为考量责任限额是否提高的最主要因素之一。譬如,在国际海事组织法律委员会第 96 次会议上,澳大利亚代表团提出了提高《〈1976 年海事赔偿责任限制公约〉的 1996 年议定书》(简称 LLMC 1996)所规定的责任限额,其理由之一就是在某些案件中责任限额已经远远低于实际损失:在 2009 年 3 月 Pacific Adventurer 轮燃油污染案件中,实际清污费用为 2 500 万美元,而按照该船的吨位计算出的责任限额仅为 7 556 400SDR(按照 2009 年 3 月 31 日的兑换比率,折合:1 129.73 万美元),与实际损失差距甚远<sup>①</sup>。再加上对通货膨胀的考量,LLMC 1996 在 LLMC 1976 的基础上将责任限额提高了 2—5 倍。同时,LLMC 1996 第 8 条第 5 款亦规定:

“在对修正限额的提案采取行动时,法律委员会应考虑到事故的经验,尤其是由事故造成的损害金额、币值的变化和经提议的修正对保险费用的影响。”

### 2. 通货膨胀

责任限制制度发展至今,产生了委付制、执行制、船价制等方式,但都因为存在较大的缺陷而被舍弃,目前居于主导地位的是金额制。<sup>[1]75-83</sup>遗憾的是,金额制亦非完美,金额制下责任限额的确定性使得其不可避免地受到通货膨胀的影响进而导致限额缩水,这必然使得责任限额和实际损失之间的差距随着时间的推移被不断拉大,因此,无论是各国国内立法还是国际公约,概莫能外,都会定期通过修法的方式提高责任限额。譬如,目前最新的关于责任限额的标准是《关于修订〈1976 年海事赔偿责任限制公约〉1996 年议定书》的 2012 年修正案(简称 LLMC 2012)所确立的,其在 LLMC 1996 的基础上提高了 51%,这一比例,是以国际海事组织法律委员会第九十九届会议上日本代表团通过 1996 年至 2010 年缔约国的居民消费价格指数(CPI)和国内生产总值平减指数(GDP Deflator)计算出的各国平均通货膨胀率为基础确定的<sup>②</sup>。

## (二) 中国海事赔偿责任限额亟待提高

### 1. 实际损失

从《1957 年公约》采用单一的金額制以来,实际损失一直是确定责任限额最重要的参考因素之一,对责任限额的确定应充分考虑司法实践中实际损失的情况。笔者从威科先行法律信息库中收录的所有案件中筛选出“责任主体主张海事赔偿责任限制(不包含海上旅客运输的旅客人身伤亡赔偿责任限制)并获得支持”的案例共 29 个<sup>③</sup>,按照序号(案号)、实际损失、船舶吨位、获赔比例<sup>④</sup>和案件发生的水域<sup>⑤</sup>排列后如表 1 所示。

① 参见《国际海事组织法律委员会第九十六届会议文件》,LEG 96/12/1。

② 参见《国际海事组织法律委员会第九十九届会议文件》,LEG 99/4/1。

③ 检索方法:利用威科先行法律信息库(<http://law.wkinfo.com.cn/>)的检索功能,初步筛选出裁判依据为《中华人民共和国海商法》第 210 条的裁判文书共 170 份,排除其中仅涉及设立责任限制基金的裁定书,共余下 63 份判决书,再通过逐份阅读排除责任人无法享受责任限制以及并案处理的案件,最终余下 29 份样本。检索时间:2019 年 1 月 8 日。

④ 获赔比例按照以下 5 种标准计算:1.《海商法》第 210 条所确立的标准;2. LLMC 1996 所确立的标准(双轨制:从事中华人民共和国港口之间货物运输或者沿海作业的船舶,其海事赔偿限额按照 50% 计算);3. LLMC 1996 所确立的标准(单轨制:国内国际运输采用同一标准);4. LLMC 2012 所确立的标准(双轨制:从事中华人民共和国港口之间货物运输或者沿海作业的船舶,其海事赔偿限额按照 50% 计算);5. LLMC 2012 所确立的标准(单轨制:国内国际运输采用同一标准)。此外,考虑到中国国内运输船舶吨位较小,500 吨以下的船舶仍然参照现行《海商法》设立独立的标准,其责任限额按照 LLMC 1996 和 LLMC 2012 所提高的幅度做出相应提高。

⑤ 为了统计的便利,表中将国际海上运输记载为“国际”,将国内水路运输(超过 20 总吨,不满 300 总吨的船舶及 300 总吨以上从事中华人民共和国港口之间货物运输或者沿海作业的船舶)记载为“国内”。

表1 “责任主体主张海事赔偿责任限制(不包含海上旅客运输的旅客人身伤亡赔偿责任限制)并获得支持”的案例

案号	实际损失	船舶总吨位	获赔比例					水域
			《海商法》	LLMC 1996 (双轨)	LLMC 1996 (单轨)	LLMC 2012 (双轨)	LLMC 2012 (单轨)	
(2001)甬海事初字第109号	6 360 000 元	2 453 总吨	83.56%	100%		100%		国际
(2004)甬海法事初字第26号	3 080 000 元	1 956 总吨	84.55%	100%	100%	100%	100%	国内
(2005)闽民终字第342号	727 750.571 元	553 总吨	60.03%	100%	100%	100%	100%	国内
(2005)沪海法海初字第31号	4 828 351.60 元	2 813 总吨	45.83%	100%	100%	100%	100%	国内
(2008)武海法商字第649号	21 173 219.16 元	2 728 总吨	12.37%	29.63%	59.25%	44.73%	89.47%	国内
(2009)沪高民四(海)终字第239号/241号	非人身:8 531 659.22 美元 人身:46 000 美元	3 785 总吨	非人身:11.74% 人身:100%	非人身:28.13% 人身:100%		非人身:42.47% 人身:100%		国际
(2010)沪海法商初字第355号/354号/350号	5 191 131.44 美元	4 235 总吨	22.56%	54.00%		81.54%		国际
(2010)琼民三终字第2号	17 093 848 元	8 553 总吨	48.23%	100%	100%	100%	100%	国内
(2010)沪海法商初字第1221号	19 411 922.74 元	3 564 总吨	17.14%	41.05%	100%	62.00%	100%	国内
(2011)甬海法温商初字第45号	1 173 958.70 元	498 总吨	74.03%	100%	100%	100%	100%	国内
(2011)民提字第12号	17 093 848 元	8 553 总吨	48.23%	100%	100%	100%	100%	国内
(2012)甬海法舟商初字第242号	1 192 895.42 元	298 总吨	67.67%	100%	100%	100%	100%	国内
(2013)甬海法事初字第9号	11 398 411 元	3 832 总吨	29.91%	71.60%	100%	100%	100%	国内
(2014)甬海法商初字第351号	2 584 240 元	492 总吨	29.11%	69.72%	100%	100%	100%	国内
(2014)甬海法商初字第478号	1 602 731.96 元	496 总吨	46.66%	100%	100%	100%	100%	国内
(2013)厦海法商初字第385号	5 208 902.46 元	1 681 总吨	32.37%	88.89%	100%	100%	100%	国内
(2014)桂民四终字第70号	862 593 元	118 总吨	41.76%	100%	100%	100%	100%	国内
(2014)甬海法事初字第47号/第99号	2 281 486.6 元	499 总吨	35.10%	84.07%	100%	100%	100%	国内
(2014)琼海法商初字第142号	1 152 000 元	497 总吨	62.01%	100%	100%	100%	100%	国内
(2015)民提字第14号	17 166 809 元	15 953 总吨	84.25%	100%	100%	100%	100%	国内
(2015)厦海法商初字第164号	2 737 252.40 元	495 总吨	25.92%	62.09%	100%	93.75%	100%	国内
(2015)厦海法商初字第862号	1 627 640.85 元	492 总吨	45.27%	100%	100%	100%	100%	国内
(2015)甬海法事初字第101号	8 640 000 元	2 612 总吨	38.18%	100%		100%		国际

(2015)津高民四终字第 71 号	8 880 000 元	2 983 总吨	29.33%	70.26%	100%	100%	100%	国内
(2016)粤 72 民初 721 号/(2017)粤民终 583 号	3 751 975.18 元	2 669 总吨	65.56%	100%	100%	100%	100%	国内
(2016)浙 72 民初 1634 号	4 249 113.3 元	2 998 总吨	60.84%	100%	100%	100%	100%	国内
(2017)闽 72 民初 767 号	1 051 144 元	499 总吨	74.43%	100%	100%	100%	100%	国内
(2017)浙 72 民初 1083 号	2 986 464.50 元	2 172 总吨	57.72%	100%	100%	100%	100%	国内
(2017)鲁民终 1348 号	1 551 728.9 元	117 总吨	44.32%	100%	100%	100%	100%	国内

由表 1 可知: 第一, 在中国法院申请海事赔偿责任限制的案件中, 国内水路运输所发生的事故占绝大多数比例。笔者所选的 29 份样本中, 涉及国际海上运输的仅有 4 个, 占比仅为 13.79%; 第二, 如果按照现行《海商法》所确立的责任限额标准, 获赔比例低于 50% 的占绝大多数, 部分案件中赔付比例甚至低于 20%。而上述样本所包含的案件中, 平均赔付比率也仅为 49.27%, 与实际损失相差甚远。由此不难反映出现行《海商法》海事赔偿责任限额过低的事实; 第三, 获赔比例呈现递减的趋势。从笔者所搜集的从 2001 年到 2017 年的案例中可以获悉, 随着时间的推移, 案件的获赔比例呈现波动下降的趋势; 第四, 国际和国内运输在船舶吨位、实际损失以及获赔比例等方面存在较大差异; 第五, LLMC 1996 标准能够覆盖大部分案件中的实际损失。根据上述数据, 在 LLMC 1996 标准(双轨制)下, 获得全额赔偿的比例达到 65.52%, 而如果采用 LLMC 1996 标准(单轨制), 则几乎所有案件的实际损失将

不会超过责任限额; 第六, 除了少数国际运输的案件, LLMC 2012 标准(无论单轨还是双轨)基本上能覆盖所有案件的实际损失。

## 2. 通货膨胀

通货膨胀是促使海事赔偿责任限额提高的最主要因素, 已如前述。《海商法》第十一章在制定时是否已经充分考虑到中国航运和贸易的具体情况, 已经无从考究。但不可否认的是, 《海商法》所确定的海事赔偿责任限额是参照 LLMC 1976 制定的, 该限额沿用至今。假设 1992 年制定《海商法》时所确定的责任限额是合理的, 那么, 随着中国经济的不断发展, 从 20 世纪 90 年代至今, 通货膨胀发生了显著提高, LLMC 1976 下以金额制为基础的责任限额制度也必然受到了冲击。

目前常被用于反映通货膨胀率的指数有居民消费价格指数(CPI)和国内生产总值平减指数(GDP Deflator)。中国从《海商法》实施的 1993 年至 2018 年上述两项指数的变化情况如表 2、表 3 所示。

表 2 居民消费价格指数(1993—2018)①

年份	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
数据	14.70%	24.10%	17.10%	8.30%	2.80%	-0.80%	-1.40%	0.40%	0.70%
年份	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
数据	-0.80%	1.20%	3.90%	1.80%	1.50%	4.80%	5.90%	-0.70%	3.30%
年份	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	
数据	5.40%	2.65%	2.62%	1.99%	1.44%	2.00%	1.56%	2.19%	

① 数据保留到小数点后两位。数据来源: IMF World Economic Outlook Database, 访问地址: <http://www.imf.org/external/ns/cs.aspx?id=28>, 最后访问日期: 2018 年 12 月 30 日。

表3 国内生产总值平减指数(1993—2018)①

年份	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
数据	15.20%	20.60%	13.67%	6.50%	1.62%	-0.89%	-1.27%	2.06%	2.04%
年份	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
数据	0.61%	2.61%	6.95%	3.90%	3.93%	7.81%	7.83%	-0.13%	6.94%
年份	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	
数据	8.15%	2.39%	2.23%	0.83%	0.09%	1.14%	4.05%	暂无	

由上述两组数据可以计算出中国从1993年至2017年的通货膨胀率分别为268%和310%(取整数)<sup>②</sup>。可见,现行《海商法》颁布至今,通货膨胀居高不下,这必然使得责任限额出现了实质性的降低。譬如,假设某一从事国际运输的船舶在1993年《海商法》实施时的海事赔偿责任限额折合人民币为100万元,那么,从理论上来说,单纯考虑通货膨胀的影响,如今的限额要提高2.68倍,即268万,才能达到1993年时同等的水平。当然,这只是理论上的数据,货币的购买力还会受到多种因素的影响,但这足以说明海事赔偿责任限额不应该仅仅停留在现行《海商法》的水平。

### (三) 中国责任限额标准的选择

海商法中很多制度的存在,都源于海上风险相比于陆上风险的非可控性,无论是《罗德海法》还是中世纪三大海法,概莫能外,都是建立在这样的基础上的。<sup>[11]</sup>海事赔偿责任限制亦是如此,其初衷在于通过在平等主体间制造一种法定的不平等使得海上风险趋于可控。但是,如果片面地保护船方的利益,将打破船货之间利益的平衡,不利于追求航运业和贸易业发展中效益的最大化。在此背景下,如何发挥海事赔偿责任限额的杠杆作用,通过责任限额的增减来维持船货间利益的平衡,亦是在确定责任限额时一个重要的议题。理论上出于国家利益的考虑,不同国家对责任限额的标准应做出不同的选择——从贸易国的利益考虑,提高责任限额显然能够更好地维护本国货主的利益;而对于船东国而言,对于限额的提高则会表现得比较谨慎,因为限额的提高意味着本国船东将在海上货物运输中承担更大的风险,这显然不利于本国航运业的发展。但是,从各国的立法实践上看,这种趋势并没有那么明显。

以进出口贸易总量为衡量标准,根据WTO的统

计,全球十大贸易国(或地区)分别为:美国、中国、德国、日本、法国、荷兰、中国香港、英国、意大利、韩国。<sup>[12]</sup>这些国家或地区所采用的责任限额如表4所示。

表4 全球十大贸易国(或地区)责任限额标准

排名	国家(或地区)	责任限额标准
1	美国	船价制+金额制
2	中国	LLMC 1976
3	德国	LLMC 2012
4	日本	LLMC 2012
5	法国	LLMC 2012
6	荷兰	LLMC 2012
7	中国香港	LLMC 2012
8	英国	LLMC 2012
9	意大利	船价+运费+其他收入
10	韩国	LLMC 1976

根据VesselsValue的数据,以持有的船舶总资产作为衡量标准,排名前十的船东国分别为:希腊、日本、中国、美国、新加坡、挪威、德国、英国、韩国、丹麦。<sup>[13]</sup>以上国家所采用的责任限额标准如表5所示。

表5 排名前十的船东国责任限额标准

排名	国家	责任限额标准
1	希腊	LLMC 2012
2	日本	LLMC 2012
3	中国	LLMC 1976
4	美国	船价制+金额制
5	新加坡	LLMC 1976
6	挪威	LLMC 2012
7	德国	LLMC 2012
8	英国	LLMC 2012
9	韩国	LLMC 1976
10	丹麦	LLMC 2012

① 数据保留到小数点后两位。数据来源:World Bank Open Data,访问地址:https://data.worldbank.org,最后访问日期:2018年12月30日。

② 由于2018年中国“国内生产总值平减指数”暂无数据,因此只计算1993年至2017年的通货膨胀率。

上述数据表明,无论是贸易大国,还是航运大国,除了少数采用船价制的国家,大多数目前适用的是限额最高的“2012年标准”,与各国船货力量之格局并没有必然的联系。同时,需要指出的是,根据LLMC 1996第8条第7款、第8款的规定,LLMC 2012通过后,由于并没有缔约国提出反对意见,该修正案经过默示接受程序后,已于2015年的6月正式生效。而根据LLMC 1996第8条第9款的规定,LLMC 2012所确立的责任限额标准将自动约束LLMC 1996的缔约国,除非他们提出反对。也就是说,“1996年标准”已经被“2012年标准”所取代,目前国际上各国所使用的责任限额标准只有“1976年标准”和“2012年标准”。

笔者认为,责任限额的提高关系到一国航运业的兴衰,此次修法中《意见稿》采用比较保守的做法,将责任限额从“1976年标准”提高到“1996年标准”,有利于保证航运和贸易业的稳健发展。同时,从本章第一部分的论述亦可得出“1996年标准”已经能够覆盖大多数案件实际损失的事实,因此本次修法所采用的“1996年标准”是符合中国实际情况的。但是,海商法具有很强的国际性,鉴于目前各主要航运国和贸易国普遍采用的是“2012年标准”,如果中国仍然采用“1996年标准”,恐影响《海商法》与国际接轨,亦不符合中国作为全球第二大贸易国和第三大船东国的地位。同时,责任限额不可避免地会受到通货膨胀的影响而不断缩水,限额的不断提高是必然的趋势,从长远观之,《海商法》关于责任限额的标准亦可作出更具前瞻性的规定。

### 三、海事赔偿责任限制的适用范围

(一) 海事赔偿责任限制是否应扩大适用于内河运输的争论

《海商法》第3条将船舶定义为“海船和其他海上移动式装置”,第十一章“海事赔偿责任限制”并未对船舶的界定作出特别的规定。由此可见,本章所适用的船舶并不包含内河船舶。更进一步说,《海商法》第210条第2款所称“总吨位不满300吨的船舶、从事中华人民共和国港口之间的运输的船舶以及从事沿海作业的船舶”亦只包含海船。<sup>[14]</sup>司法实践中也认为内河船舶不应该享受责任限制<sup>①</sup>。本次修法中,为了填补《国内水路货物运输规则》废止后带来的法律调整的空白,《意见稿》将“海上运

输”的范围扩展为“海上或者与海相通的可航水域的货物运输和旅客运输”,并相应地将船舶的定义由“海船和其他海上移动式装置”扩大为“海上或者与海相通可航水域的移动式装置”,从而将国内水路货物运输纳入海商法的调整范围。与此改变相对应,《意见稿》对海事赔偿责任限额采用国内水路运输和国际海上运输单轨制,从而将“与海相通可航水域”的船舶的责任限制纳入本章的调整范围。

关于内河船舶是否可以享受责任限制,一直存在争议。有学者指出法律之所以赋予海上运输船舶所有人而非内河运输船舶所有人以特殊的保护,其原因在于内河航运业虽然存在风险,但是与海上运输相比则要小得多,内河航运享受责任限制的基础还未成熟。<sup>[15]56-57</sup>有学者也对赋予内河船舶享受责任限制的做法表示担忧,认为内河水域赔偿责任限制制度的建立,将会导致大批非专业的个体户加入到沿海和内河运输中,使得经营者良莠不齐,同时,也将造成经营者忽略对航行安全的投入,进而影响内河航运的秩序。<sup>[16]</sup>但是,有学者则认为,在现行立法下,于相同的航行条件、面临相同风险的情况,仅仅由于船舶性质的不同而适用不同的法律制度,显然有违公平原则。<sup>[17]</sup>基于内河运输同样具有风险性、扶持内河航运业的发展、平衡内河航运当事人间利益分配的平衡以及与国际立法趋势靠拢等因素,不少学者认为海事赔偿责任限制应适用于内河船舶。<sup>[18-19], [20]155-156</sup>

《海商法》“总则”部分是一个“牵一发而动全身”的章节,该章所规定的《海商法》的调整范围,几乎关系到包括海事赔偿责任限制在内的所有章节的调整对象。虽然该问题在学术界一时难以达成完全一致的看法,但是,从“总则”部分的修改可以看出《意见稿》已经将内河运输纳入《海商法》的调整范围,相应章节有关适用范围的条文也根据“总则”部分做出了修改。然而,国内水路运输(包括内河运输和沿海运输)与国际海上运输所适用的法律制度毕竟长期存在差异,假设《海商法》的适用范围将扩展至内河运输,在海事赔偿责任限制的权利主体、责任限额以及丧失责任限制的条件等方面是否应该适用国内与国际同一套标准,成为了《意见稿》总则部分扩大调整范围后留给本章的一个亟待解决的问题。

① 详见(2004)沪海法限字第1号民事判决书。

## (二) 责任限额应采用国内国外“双轨制”<sup>①</sup>

在前期修法研讨中,关于海事赔偿责任限制的限额,课题组曾经提供了“1996年标准”和“2012年标准”两套方案,后者在前者的基础上提高了51%。在本次《意见稿》中,课题组采纳了前一套方案,即海事赔偿责任限制限额采“1996年标准”,同时,国际与国内运输适用同一限额,即采“并轨制”。笔者对这样的规定持保留意见,理由如下。

一方面,从中国的国内航运现状考量,虽然《港口间海上旅客运输赔偿责任限额规定》以及《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》所规定的责任限额过低并广受诟病,<sup>[20]155, [21], [22]28</sup>国内国际采用相同的责任限额,的确能够在一定程度上解决国内水路运输责任限额过低的问题。但是,国内与国际航运在航运实践上存在很大的差别,所承受的风险也有差异,立法逻辑亦完全不同,贸然采用并轨制,恐怕会造成内河航运责任限制立法的混乱。此外,中国国内水路运输的发展在船队规模、船员素质、管理水平等方面显然要落后于国际运输,抗风险能力也有所差异,如果采用与经营国际运输的船舶同样的责任限额,将是经营国内运输船舶的责任主体所无法接受的。基于此,如果将内河航运纳入海事赔偿责任限制的调整范围并适用单轨制,将不是对内河航运业的保护,而是对其进行扼杀。<sup>[15]57</sup>除此之外,虽然在前期修法研讨中,对于《海商法》“货物运输合同”部分扩大适用于国内运输已经基本达成共识,而对于是否保持“双轨制”尚存争议。<sup>[23]</sup>但是,本次《建议稿》中增设“国内水路货物运输合同”章节专门调整国内货物运输,则已经表明了其承认国内和国际运输的差异性并采用“双轨制”的态度。故与之相对应,海事赔偿责任限制亦应该保留对国内国外运输的“双轨制”。

另一方面,从国际公约和域外立法例考量,20世纪以来关于海事赔偿责任限制的三大国际公约<sup>②</sup>虽然规定各不相同,但是对于内河航运的责任限制问题,都持开放的态度,授权各缔约国国内立法作出规定。显然,这样的规定正是源于内河运输与海上运输的差异。基于此,由莱茵河航运中央委员

会及莱茵河、摩泽尔河沿岸各国发起《内河航运责任限制斯特拉斯堡公约》(The Strasbourg Convention on the Limitation of Liability in Inland Navigation,简称CLNI 1988)被制定,为了吸引更多的国家加入,缔约国还对CLNI 1988进行完善并形成新的公约(The Strasbourg Convention of 2012 on the Limitation of Liability in Inland Navigation,简称CLNI 2012),该公约以现行海事赔偿责任限制公约为蓝本,对内河航运责任限制的权利主体、限制性与非限制性海事请求、责任限额、责任限制基金、适用范围、丧失责任限制的条件等作出了规定<sup>③</sup>。也就是说,其在内河领域建立起与有关海事赔偿责任限制的国际公约平行的责任限制体系。而从各国国内立法来看,双轨制的立法模式也占据主流——虽然作为各国船东责任限制立法典范的《1734年英国船东责任法》并没有区分国内水路运输与国际海上运输,但是就责任限额的适用而言,目前绝大多数国家所采用的都是内外有别的双轨制立法模式,即国内水路运输和国际海上运输采用不同的责任限额。<sup>[24]</sup>《海商法》责任限制立法亦应该顺应这种双轨制的立法趋势。

综合以上论述,《海商法》海事赔偿责任限制的限额应该保持国内水路运输与国际海上运输的双轨制。但是,对于二者的界限,不应该仅仅根据船舶属性的不同而适用不同的责任限额,而应该根据船舶航行的水域来确定,因为责任主体享有海事赔偿责任限制权利的法理基础,已经由基于对船舶的所有、准所有转向了基于对风险的承担,故根据航行水域风险的不同采用不同的责任限额,更具合理性。如果从立法技术上来看,在短期内无法对国内水路运输与国际海上运输的水域做出准确的认定<sup>④</sup>,则可以采用过渡性的规定,即明确事故当事双方“一方船舶适用较高的责任限额,另一方船舶也应该同时适用”的规则<sup>⑤</sup>,以解决同一事故中海船与内河船舶适用不同限额所带来的不公平。

## 四、结语

“责任限制并非法律问题,而是一项有其历史起源及裁判便利性的公共政策。”<sup>[25]</sup>丹宁勋爵此言意在强调海事赔偿责任限制制度的政策性。基于此

① 笔者所称双轨制指国际海上运输和国内水路运输(包括沿海运输和内河运输)采用不同的责任限额标准。

② 分别为《1924年船舶所有人责任限制公约》《1957年船舶所有人责任限制公约》和LLMC 1976。

③ 目前签署该公约的有德国、比利时、法国、卢森堡、荷兰、波兰、塞尔维亚等国。关于该公约的更多内容,详见莱茵河航运中央委员会网站: <https://www.cer-zkr.org/12050400-en.html> 最后访问日期:2018年12月20日。

④ 修法研讨过程中,不少专家认为并无法准确地对“与海相通的可航水域”进行界定。

⑤ 此处参考《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》第5条的规定“同一事故中的当事船舶的海事赔偿限额,有适用《中华人民共和国海商法》第二百一十条或者本规定第三条规定的,其他当事船舶的海事赔偿限额应当同样适用。”

种性质,海事赔偿责任限制的制度设计首先要考虑其政策目的的实现:即控制海上冒险者所面临的海上风险,以达促进航运业发展之效。从海事赔偿责任限制的发展历史看,责任限制主体之扩张和责任限制丧失条件之严格<sup>①</sup>是难以扭转的趋势,<sup>[22]17-25</sup>也是海事赔偿责任限制这一保护船方的“安全网”顺利发挥其作用的保障,而责任限额的增减则是调节船货双方利益平衡的有效手段。传统的海上风险虽逐渐弱化,但同时又出现了新的海上风险:如油污、有毒有害物质带来的损害以及无人船舶造成的海损事故,这些新的海上风险,往往会带来更大的损失。

由此观之,海事赔偿责任限制制度仍然有存在的必要性,但责任限额应处于高水平,唯有在船方面临的风险极大地超出预期时,才应发挥作用。易言之,海事赔偿责任限制制度应该成为维护航运业发展的最后一层保护网,而不是通过过分偏袒船方而促进航运业发展的政策手段。最后,从海商法发展的全局看,海商法作为行业保护的法,设立了很多偏袒于船方的制度,以促进航运业的发展。<sup>[26]</sup>然而,海商法的天平不应该一味向船方倾斜,唯有维持好船货之间利益的平衡,才能实现船货双方利益的最大化。

#### 参考文献:

- [1]何丽新,谢美山.海事赔偿责任限制研究[M].厦门:厦门大学出版社,2008.
- [2]张新平.海商法[M].北京:中国政法大学出版社,2007:63.
- [3]GUTIÉRREZ MARTÍNEZ N A. Limitation of liability in international maritime conventions: the relationship between global limitation conventions and particular liability regimes [M]. London: Routledge, 2011.
- [4]DONOVAN J J. The origins and development of limitation of shipowners' liability [J]. Tulane Law Review, 1978(4).
- [5]司玉琢.海商法专论[M].4版.北京:中国人民大学出版社,2018.
- [6]REYNOLDS B W B, TSIMPLIS M N. Shipowner's limitation of liability [M]. Amsterdam: Kluwer Law International, 2012: 29-34.
- [7]傅廷中.海事赔偿责任限制与承运人责任限制关系之辨[J].中国海商法研究,2018,29(2):74.
- [8]MUSTILL L. Ships are different-or are they? [J]. Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, 1993: 490.
- [9]邬先江.海事赔偿责任限制制度研究[D].大连:大连海事大学,2010:16.
- [10]雍春华.论海商法中两种赔偿责任限制制度冲突与协调——以“CMA Djakarta”轮案为分析路径[J].海峡法学,2018(3):106.
- [11]李天生.船货利益平衡原则研究[M].北京:法律出版社,2012:148.
- [12]WTO. Trade profiles 2018 [EB/OL]. [2019-01-01]. [https://www.wto.org/english/res\\_e/booksp\\_e/trade\\_profiles18\\_e.pdf](https://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/trade_profiles18_e.pdf).
- [13]Xinde Marine News. Vessels value: top 10 ship owning nations 2018 [EB/OL]. (2018-02-02) [2019-01-01]. <http://xindemarine-news.com/en/market/2018/0202/2339.html>.
- [14]傅廷中.海商法论[M].北京:法律出版社,2007:456.
- [15]施文,伍载阳.海事赔偿责任限制的几个问题[J].法学研究,1994(3).
- [16]刘振凯.建立沿海和内河水运赔偿责任限制制度的必要性[J].世界海运,2011(7):27.
- [17]侯伟.关于将内河船舶纳入《海商法》调整范围的立法建议[J].中国海商法研究,2018,29(1):23.
- [18]夏元军,阎铁毅.论海事赔偿责任限制制度对内河运输船舶的适用[J].中国海洋大学学报(社会科学版),2012(2):28.
- [19]ZHAO Qiang. On the construction of the system of limitation on the liability for inland waterway shipping claims in China [J]. China Legal Science, 2015(3): 84-85.
- [20]陈小曼.试论海事赔偿责任限制制度[J].湘潭大学学报(哲学社会科学版),2015(1).
- [21]胡正良,孙思琪.我国《海商法》修改的基本问题与要点建议[J].国际法研究,2017(4):68.
- [22]夏元军.海事赔偿责任限制权利的扩张与平衡[J].上海大学学报(社会科学版),2017,34(4).
- [23]侯伟.关于将内河货物运输纳入《海商法》调整范围的立法建议[J].中国海商法研究,2017,28(3):11.
- [24]吴煦,韩立新.内河航运责任限制的产生、发展和构建[J].中国海商法研究,2012,23(1):76.
- [25]MANDARAKA-SHEPPARD A. Modern admiralty law: with risk management aspects [M]. London: Cavendish Publishing Limited, 2001: 877.
- [26]郭瑜.海商法的精神——中国的实践和理论[M].北京:北京大学出版社,2005:190.

<sup>①</sup> 即从比较容易丧失变为几乎不可能丧失。