

海事赔偿责任限制优先适用原则研究

——兼论海事赔偿责任限制权利之属性

司玉琢

内容提要:海事赔偿责任限制在外部关系上体现优先适用原则,即船舶优先权、船舶抵押权、船舶碰撞以及船舶扣押制度等都不影响海事赔偿责任限制的优先适用;海事赔偿责任限制在内部关系上体现优先适用原则,除并行于海事赔偿责任限制的责任限制制度外,所有其他责任限制制度,要么受制于海事赔偿责任限制,要么共享海事赔偿责任限制的限额,而与海事赔偿责任限制并行的责任限制制度,则互不影响,不存在优先适用的问题,即在同一事故中,可能并存独立的互不影响的几个责任限制的限额,如海事赔偿责任的限额、油污损害赔偿的限额、有毒有害物质赔偿限额。海事赔偿责任限制的权利主体相对于自身关系的相对人来说,其权利属性不是抗辩权,也不是请求权,而是形成权的特殊类型;海事赔偿责任限制的权利主体相对于自身关系之外的其他关系的相对人,其权利属性仍然是形成权的特殊类型,本文称之为“海事优位权”。

关键词:海事赔偿责任限制 优先适用 形成权 抗辩权

司玉琢,大连海事大学教授、博士生导师。

海事赔偿责任限制(Limitation of Liability for Maritime Claims, LLMC)是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,将自己的赔偿责任限制在一定范围内的法律制度。^[1] 海事赔偿责任限制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。

一 海事赔偿责任限制优先适用原则的概念

海事赔偿责任限制优先适用原则是指在海事请求所涉的不同法律关系中,当与海事赔偿责任限制法律制度发生冲突时,该制度优先于其他海事法律制度适用。比如,在海事赔偿责任限制的权利主体依法设立了责任限制基金后,船舶优先权所担保的债权项目的债权人,向基金主张按船舶优先权的顺序优先从基金受偿,此时便发生了船舶优先权与海事赔偿责

[1] 司玉琢:《海商法》(第二版),法律出版社2007年版,第366页。

任限制两种制度的冲突。在这种情况下,《1993 年船舶优先权和抵押权国际公约》第 15 条以及我国《海商法》第 30 条均作出明确规定,即船舶优先权制度不得影响海事赔偿责任限制制度的实施,从而体现了海事赔偿责任限制优先于船舶优先权适用的原则。

除船舶优先权制度与海事赔偿责任限制的实施有可能发生冲突外,船舶碰撞、船舶扣押等法律制度也有可能与海事赔偿责任限制发生冲突。海事赔偿责任限制优先于此类法律制度的适用,我们称其为海事赔偿责任限制优先适用的外部关系。有关国际海上客货运输单位责任限制、《2001 年燃油污染损害民事责任国际公约》(下称《燃油公约》)的责任限制、《2007 年内罗毕国际船舶残骸清除公约》(下称《内罗毕公约》)的责任限制、《悉尼公约草案》中对移动式钻井平台的责任限制等,均有可能受制于海事赔偿责任限制,我们称其为海事赔偿责任限制优先适用的内部关系。因此,我们以海事赔偿责任限制和其他法律制度冲突时,其他法律制度是否也具有自己的责任限制规定为标准,把海事赔偿责任限制的适用区分为内部适用和外部适用。

二 海事赔偿责任限制优先适用原则在外部关系上的体现

(一) 海事赔偿责任限制优先于船舶优先权法律制度适用

《1993 年船舶优先权和抵押权国际公约》第 15 条规定:“本公约的任何规定不得影响规定责任限制的任何国际公约或使其生效的国内法律的适用。”^[2]我国《海商法》第 30 条规定:“船舶优先权的规定不影响海事赔偿责任限制的实施。”^[3]

上述规定表明,在没有适用海事赔偿责任限制的法律制度存在时,船舶优先权是独立实施的,即通过扣押船舶、拍卖船舶、按船舶优先权的受偿顺序分配拍卖的船舶价款,直至对物程序结束。^[4]有了适用海事赔偿责任限制的法律制度存在,同时又有海事赔偿责任限制的限制性债权存在(包括船舶优先权担保的债权项目,在海事赔偿责任限制制度中也是限制性债权),责任限制的权利主体已经行使了该项权利,此时便发生了船舶优先权与海事赔偿责任限制的冲突。根据上述规定,船舶优先权不得影响海事赔偿责任限制的实施,海事赔偿责任限制优先于船舶优先权适用。理论上的解释是:对人诉讼(责任限制是对人的)程序取代了对物的诉讼程序,船舶优先权法律制度被海事赔偿责任限制法律制度所取代,船舶优先权所担保的债权如果同时也是海事赔偿责任限制的限制性债权(如人身伤亡),则该债权人不得以船舶优先权为由向海事赔偿责任限制权利主体主张权利,只能以海事赔偿责任限制的限制性债权的名义向海事赔偿责任限制权利主体主张权利,从而体现海事赔偿责任限制优先适用原则。

关于船舶抵押权所担保的债权(多为借贷债权关系),由于此类债权不属于海事赔偿责任限制的限制性债权,抵押权的实施并不影响海事赔偿责任限制的实施,不产生与海事赔偿责任限制的冲突,因此,也就不存在海事赔偿责任限制优先于船舶抵押权的适用问题。

[2] 交通部国际合作司:《国际海事条约汇编》第六卷,大连海事大学出版社 1994 年版,第 467 页。

[3] 《海商法》的这一规定应同样适用于船舶抵押权,但《海商法》仅在第二章第三节船舶优先权做了规定,在第二节船舶抵押权中却没有此规定。除海事赔偿责任限制外,船舶优先权和抵押权还不应影响油污民事责任和有毒有害物质民事责任的责任限制。因为《海商法》仅规定了海事赔偿责任限制,所以本条规定有别于《1993 年船舶优先权和抵押权公约》的规定。

[4] 参见《海商法》第 28 条、第 22 条和第 23 条;《海诉法》第 23 条、第 28 条至第 43 条。

(二) 海事赔偿责任限制优先于船舶碰撞法律关系适用

《1910年统一船舶碰撞若干法律规定的国际公约》第10条规定：“本公约的规定不以任何方式影响各国现行的有关限制船舶所有人责任的法律。”这就意味着任一碰撞当事方都是在其责任限额范围内承担碰撞责任，不论是连带责任还是比例责任，或是一方承担连带责任后，另一方承担的被追偿责任，都不超过各自的海事赔偿责任限制的限额。《瑞典海商法》第八章第1条第4款和《荷兰民法典》第六编第一章第11条第1款规定，如果一方的赔偿超出了其应负责的部分，有权向另一方就超出部分进行追偿，另一方可以援引……责任限制进行抗辩。^[5]《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》（2010年11月征求意见稿）第11条第2款规定：“漏油船舶所有人按碰撞责任比例向非漏油船所有人追偿时，非漏油船所有人有权依据海商法第十一章海事赔偿责任限制进行抗辩。”这一规定体现了海事赔偿责任限制制度优先于船舶碰撞法律制度适用。举例说明，A船与B船碰撞，责任比例各为50%，假设A船的人身伤亡责任限额为100万，B船的人身伤亡责任限额为30万，C提出人身伤亡索赔额100万，C向A船或B船任一方索赔时，A船与B船都是在自己的责任限额内承担连带责任。假定C向A船索赔，A船连带赔付100万后，向B船追偿，B船本应承担50万，但因其限额仅为30万，故只赔付30万，最终A船赔付70万，B船赔付30万，都没有超过各自的责任限额，C获得100万赔偿。

(三) 海事赔偿责任限制优先于船舶扣押法律制度适用

《1999年国际扣船公约》第8条第5款规定：“本公约的任何规定均不得影响在扣船实施地国适用责任限制的国际公约或执行此种公约的国内法的规定。”扣押船舶也是一项对物诉讼的程序，海事请求人扣押船舶后，对案件没有实体管辖的扣押地法院，公约规定请求人应当在规定的期限内（我国《海事诉讼特别程序法》第28条规定扣船期限为30日）提起诉讼或仲裁，之后便可以向法院申请拍卖船舶。如果船舶所有人不想其船舶被拍卖，其就会向法院提出海事赔偿责任限制申请，并提供相应的担保，或者申请设立海事赔偿责任限制基金。一旦设立了基金或提供了满意的担保（基金或担保数额相当于责任限额），被扣押的船舶应立即被释放。我国《海商法》第214条规定：“责任人设立责任限制基金后，向责任人提出请求的任何人，不得对责任人的任何财产行使任何权利；已设立责任限制基金的责任人的船舶或者其他财产已经被扣押，或者基金设立人已经提交抵押物的，法院应当及时下令释放或者责令退还。”根据此条规定，责任人设立责任限制基金后，申请扣押船舶的海事请求人就无权继续扣押该船舶，更不可能进入拍卖船舶程序，该海事请求如果是海事赔偿责任限制的限制性债权，此债权人只能按海事赔偿责任限制的法律程序主张自己的权利，从而体现了海事赔偿责任限制优先于船舶扣押制度的适用。^[6]

三 海事赔偿责任限制优先适用原则在内部关系上的体现

(一) 独立限额但受制于海事赔偿责任限制

第一，货物运输单位责任限制和海事赔偿责任限制并存，但前者受制于后者。《统一提

[5] 韩立新、王秀芬：《各国（地区）海商法汇编》（下卷），大连海事大学出版社2003年版，第773页。

[6] 船舶优先权与船舶扣押制度虽然均属对物程序，但船舶扣押制度的扣船范围要比船舶优先权的扣船范围大得多（参见《海商法》第22条、《海诉法》第21条）。

单的若干法律规则的国际公约(下称《海牙规则》)、《海牙-维斯比规则》、《联合国海上货物运输公约》(下称《汉堡规则》)以及《联合国全程或部分海上国际货物运输合同公约》(下称《鹿特丹规则》),都有自己的独立限额(单位责任限制)。当承运人同时又是船舶所有人或承租人时,该人既是单位责任限制的权利主体,又是海事赔偿责任限制的权利主体。^[7]如果在运送货物期间,发生承运人不能免责的事故,但并没有丧失海事赔偿责任限制的权利,那么,承运人对货物的灭失、损坏或迟延交付,有权根据我国《海商法》第56条和第57条的规定限制其赔偿责任,这就是所谓的“一次限制”;如果经限制后的索赔额连同在同一事故中的其他财产损失的总索赔数额已超过《海商法》第十一章规定的海事赔偿责任限制的财产限额,此货物索赔方的请求将再次受到限制,即达不到单位责任限额的水平,这就是所谓的“二次限制”。二次限制改变了一次限制,一次限制受制于二次限制,体现了海事赔偿责任限制优先适用原则。为了明确一次限制与二次限制的关系(实际上是为了明确海事赔偿责任限制优先适用原则),《海牙规则》第8条规定:“本公约中的规定不影响有关海船所有人责任限制的任何现行法令所规定的承运人的权利或义务。”《汉堡规则》第25条第1款规定:“本公约并不改变有关海船所有人责任限制的国际公约或国内法中规定的承运人、实际承运人及其受雇人或代理人的权利或义务。”《鹿特丹规则》第83条也作了同样的规定,即本公约的规定概不影响适用任何规范船舶所有人赔偿责任总限制的国际公约或国内法。^[8]

第二,旅客人身伤亡或行李的赔偿责任限制与海事赔偿责任限制并存,但前者受制于后者。《1974年海上旅客及其行李运输雅典公约》(简称《雅典公约》)中规定的旅客人身伤亡或行李的赔偿责任限制与海事赔偿责任限制的关系,与上述国际货运公约责任限制与海事赔偿责任限制的关系类似,也是一次限制和二次限制的关系。如果经限制后的人身伤亡索赔额(一次限制)连同在同一事故中的其他人身伤亡索赔的总额超过我国《海商法》第十一章规定的海事赔偿责任限制的人身伤亡限额时,此旅客人身伤亡索赔方的请求将再次受到限制(二次限制)。显然,二次限制改变了一次限制,一次限制受制于二次限制,体现了海事赔偿责任限制优先适用原则。行李及车辆的损失同上述财产损失一次限制与二次限制的关系。为了明确一次限制与二次限制的关系,即明确海事赔偿责任限制优先适用原则,现行《雅典公约》第19条规定:“本公约不改变有关船舶所有人责任限制的国际公约规定的承运人、履约承运人及其受雇人或代理人的权利义务。”需要说明的是,我国《海商法》第四章海上货物运输合同和第五章海上旅客运输合同,都没有就一次限制和二次限制的关系作出规定,法官面对相同案件的判决可能不一致。笔者认为,我国需要在以后的相关立法中明确规定一次限制要服从于二次限制,海事赔偿责任限制优先适用的原则。

(二)无独立限额但可共享海事赔偿责任限制的限额

第一,燃油污染损害赔偿请求与海事赔偿责任限制的其他限制性债权共享海事赔偿责任限制的限额。《燃油公约》^[9]第6条规定:“本公约的规定,不得影响船舶所有人、提供保险或者其他财物担保者根据可适用的国内法或国际制度,如按修正的《1976年海事赔偿责任限制公约》,限制其赔偿责任的权利。”如何理解这一条款,涉及燃油公约的责任限额是独立的限额还是与其他限制性债权共享同一个限额。对此,国内学界和实务界有不同的见解。

[7] 分别参见《海商法》第65条和第204条。

[8] 《鹿特丹规则》是2008年12月11日联合国第六十三届大会第六十七届会议通过,已有23个国家签署了公约。

[9] 该公约2010年3月1日对我国生效。

笔者认为,从海事赔偿责任限制优先适用原则出发,对该条规定运用文义解释和目的解释相结合的方法去探求它的真正含义,问题就变得简单多了。第一,如果案件有可适用的海事赔偿责任限制的国内法或国际公约(如《1976年海事赔偿责任限制公约》),在存在燃油损害赔偿请求的同时又有其他海事赔偿责任限制限制性债权存在时,燃油公约与其他海事赔偿责任限制限制性债权共享一个限额;第二,如果案件有可适用的海事赔偿责任限制的国内法或国际公约(如《1976年海事赔偿责任限制公约》),在燃油污染事故中,没有其他海事赔偿责任限制限制性债权存在,污染损害请求则独自享有海事赔偿责任限制的限额;第三,如果案件没有可适用的海事赔偿责任限制的国内法或国际公约,那么合乎逻辑的结论是:燃油污染损害此时变成了无限额的请求。总之,燃油公约并没有为燃油污染责任限制的权利主体设立专门的责任限额。国际海事组织法律司(IMO Legal Office)克里斯托弗·杨(Christopher Young)先生,国际保赔集团(P&I Group)戴维斯(Davis)先生也这样认为:“燃油公约不具有自身独立的责任限额。该责任限制直接与外部的责任限制制度相联系,特别是与经修正的《1976年海事赔偿责任限制公约》相联系。”^[10]

第二,残骸清除费用请求与海事赔偿责任限制的其他限制性债权共享海事赔偿责任限制的限额。《内罗毕公约》作了与燃油公约类似的规定。该公约第10条第2款规定:“本公约的规定,不得影响注册船东根据可适用的国内法或国际制度,如按修正的《1976年海事赔偿责任限制公约》,限制其赔偿责任的权利。”这就是说,《内罗毕公约》同《燃油公约》一样:第一,如果案件有可适用的海事赔偿责任限制的国内法或国际公约(如《1976年海事赔偿责任限制公约》),除清除费用外,同一事故中还有其他海事赔偿责任限制限制性债权请求,清除费用与其他海事赔偿责任限制限制性债权共享海事赔偿责任限制的责任限额。第二,如果案件有可适用的海事赔偿责任限制的国内法或国际公约(如《1976年海事赔偿责任限制公约》),在产生清除费用的事故中,没有其他海事赔偿责任限制限制性债权,清除费用则独自享有国内法或海事赔偿责任限制的责任限额。第三,如果案件没有可适用的海事赔偿责任限制的国内法或国际公约,那么合乎逻辑的结论是:《内罗毕公约》的清除费用此时变成无限额的请求。总之,《内罗毕公约》也没有为残骸清除费用设立专门的责任限额。

(三)没有独立的责任限制制度可适用海事赔偿责任限制制度

国际上一直没有生效的国际公约调整移动式钻井平台的法律关系。1977年国际海商法协会(CMI)在里约会议上完成了《1977年海上移动式装置的国际公约草案》(简称《里约公约草案》),草案的内容较为简单,即要求适用于船舶的海事国际公约(包括海事赔偿责任限制),应同样适用于海上移动式装置。1994年10月,在悉尼召开的国际海商法协会第三十五届国际会议上,经修订的新草案《悉尼公约草案》出台,该草案针对移动式钻井平台的特点,对《里约公约草案》进行了一定的修改。《悉尼公约草案》第5条规定:“当成员国也是以下公约:《1924年关于统一海上船舶所有人责任限制若干规定的国际公约》、《1957年船舶所有人责任限制的国际公约》和《1976年海事赔偿责任限制公约》的缔约国时,当没有其他条款可适用时,参照本公约第9条,上述公约条款可适用于海上移动式装置。对于《1976年海事赔偿责任限制公约》,成员国可同样适用。”这表明目前国际社会认为移动式钻井装置可以采纳船舶责任限制制度的实质性内容。其中提到的草案第9条,是对海上移动式装

[10] 2010年8月3日与8月16日,克里斯托弗·杨和戴维斯先生分别就《燃油公约》的责任限额问题回答了本人的询问。

置最低责任限度的规定,即在计算责任限额时,移动式装置的吨位不得少于XX总吨。而现行责任限制的国际公约中只有《1976年海事赔偿责任限制公约》涉及钻井平台。

从外国立法例看,日本在《船舶所有人等责任限制法》中将钻探船、气垫船和浮动式石油钻井平台纳入《1976年海事赔偿责任限制公约》的责任限制保护范围。《荷兰民法典》规定,气垫船和已经固定在海底或海床的浮动式平台不适用《1976年海事赔偿责任限制公约》,但是这些浮动式平台在运往目的地固定之前的途中(例如拖航中),适用《1976年海事赔偿责任限制公约》。我国《海商法》对上述两款的内容均未作明确规定,笔者的理解是:钻探作业船舶及移动式钻井平台发生的损害赔偿请求,可以适用我国《海商法》第十一章的规定进行责任限制;固定式钻井平台不适用该章规定,产生的损害赔偿不可限制赔偿责任。

四 与海事赔偿责任限制并行的独立的责任限制制度

《1969年国际油污损害民事责任公约》及其1992年的议定书和《1996年国际海上运输有害有毒物质责任和损害赔偿公约》都没有服从、受制于或者共享海事赔偿责任限制限额的规定。相反,《〈1969年国际油污损害民事责任公约〉1992年议定书》第12条规定:“本公约应取代正在施行中的……任何国际公约,但只限于与本公约有抵触者。”《1996年国际海上运输有害有毒物质责任和损害赔偿公约》第42条规定:“本公约应取代在本公约开放签署之日已实施的……任何国际公约,但只限于与本公约有冲突者。”

上述两个公约与海事赔偿责任限制的关系,不是前者受制于后者或后者优先于前者适用的关系,而是并行、独立、互不影响的责任限制体制。因此,当海事赔偿责任限制与油污责任限制并存时,如碰撞造成油污损害,漏油船舶同时存在两个责任限额,即一个是《1969年国际油污损害民事责任公约》及其1992年的议定书的限额,另一个则是海事赔偿责任限制的限额。一般情况下,油污损害的债权人会选择油污法律关系,向漏油船舶所有人主张权利,适用《1969年国际油污损害民事责任公约》及其1992年的议定书的限额,但也不排除在特殊情况下,油污受害人选择碰撞法律关系,向碰撞双方主张按其过失比例赔偿,适用各自的海事赔偿责任限制限额。^[11]两种责任限制制度不存在哪一制度优先的问题。

五 海事赔偿责任限制的权利属性

多数学者赞同海事赔偿责任限制是实体权利,但究竟为抗辩权、形成权抑或请求权,尚存争议。

(一) 海事赔偿责任限制抗辩权之否定

主流观点认为,海事赔偿责任限制是责任限制权利主体所享有的抗辩权,它的行使以请求为条件。最高人民法院在《关于招远市玲珑电池有限公司与烟台集洋集装箱货运有限责任公司海事赔偿责任限制申请一案请示的复函》中指出:“海事赔偿责任限制属于当事人的抗辩权,申请限制海事赔偿责任,应当以海事请求人在诉讼中向责任人提出的海事请求为前提,不能构成独立的诉讼请求。”^[12]笔者并不赞同这一观点。

[11] 司玉琢:《从因果关系要件解读船舶碰撞致油污损害的请求权竞合》,《中国海商法年刊》2008年第1期。

[12] 邓丽娟、王大荣:《海事赔偿责任限制抗辩权论》,《中国海商法年刊》2005年第1期。

首先,抗辩权是指权利人用以对抗他人请求权之权利。海事赔偿责任限制权利的行使有两种方式:一是向法院单独提起责任限制请求;二是在诉讼中提出责任限制的主张。不管是哪种形式,它的作用都不是对抗索赔人的请求权,而是直接产生对特定事故所有赔偿责任进行限制的法律后果——超出限额部分请求人不得再为主张,因此不具有抗辩权的对抗性特征。

其次,海事赔偿责任限制权利的行使能够消灭(或部分消灭)海事赔偿责任限制相对人的请求权。一旦责任限制得以适用,海事赔偿责任限制将只承担法律规定的有限责任,而相对人的海事赔偿请求额度也将势必减少到责任限制范围内。因此,实施责任限制的结果,消灭了请求方超出责任限额部分债权的请求权,而抗辩权的行使只是使被对抗的权利丧失了请求力,并未导致其权利的绝对消灭。^[13]从这一点考量,海事赔偿责任限制也不具备抗辩权的基本特征。

第三,海事赔偿责任限制不以相对方请求为条件,可在海事赔偿责任限制事故发生后的任何时间提出责任限制的申请,行使责任限制的权利,而不论请求方是否提出请求。2000年7月1日实施的《中华人民共和国民事诉讼法》,允许海事赔偿责任限制权利主体主动申请海事赔偿责任限制,是在法律的层面上否定了海事赔偿责任限制是抗辩权的观点。该法第101条第1款规定:“船舶所有人、承租人、经营人、救助人、保险人在发生海事事故后,依法申请责任限制的,可以向海事法院申请设立海事赔偿责任限制基金。”

第四,如果海事赔偿责任限制是抗辩权,则在同一事故的不同诉讼中,责任限制人只能对每一诉讼进行责任限制抗辩,其赔偿总额就有可能超过责任限制的总额。这样责任限制权利便形同虚设,不符合责任限制法律制度的规定。《1976年海事赔偿责任限制公约》第11条第1款规定,设立的基金应用于“偿付能够援引责任限制的各项索赔”,该公约第10条同时规定,“尽管第11条所述责任限制基金尚未设立,责任限制亦可援引”。

第五,如果将海事赔偿责任限制定性为抗辩权,则因抗辩权须以请求为条件,故海事赔偿责任限制将有可能无法实现优先适用原则。比如,船舶优先权所担保的债权,如果同时也是海事赔偿责任限制的限制性债权,其债权人可完全不必以海事赔偿责任限制限制性债权人的身份向海事赔偿责任限制权利主体提出请求,按对物诉讼程序便可实现船舶优先权所担保的债权清偿。^[14]海事赔偿责任限制因没有请求这一前提条件而无法实现,导致船舶优先权优先于海事赔偿责任限制,这显然与法律的规定,与海事赔偿责任限制优先适用原则相悖。^[15]

同样,如果将海事赔偿责任限制定性为抗辩权,货物的索赔方全部索赔经一次限制后,仍然超过二次限制的限额,该索赔方明知还有二次限制的制约,怎可能再向海事赔偿责任限制的权利主体(同时也是承运人)提出索赔?如果没有请求,海事赔偿责任限制的权利主体

[13] 汪渊智:《形成权理论初探》,《中国法学》2003年第3期。

[14] 《1926年统一船舶优先权和抵押权若干法律规定的国际公约》第2条规定:“下列各项请求,可以对船舶、对引起船舶优先权的请求的航次所收运费,以及对此航次开始以来船舶和运费的附属权利,产生船舶优先权。”《1993年船舶优先权和抵押权国际公约》第4条规定:“对船舶所有人、光船承租人、船舶管理人或经营人的下述各项请求,可通过对船舶的优先权取得担保。”此规定虽与《1926年统一船舶优先权和抵押权若干法律规定的国际公约》的措辞有所不同,但仍然是对物诉讼程序,无须向船舶所有人提出请求。

[15] 我国《海商法》第21条的表述改变了《1993年船舶优先权和抵押权国际公约》的规定,该条规定:“船舶优先权,是指海事请求人依照本法第二十二条的规定,向船舶所有人、光船承租人、船舶经营人提出海事请求,对产生该海事请求的船舶具有优先受偿的权利。”我国《海商法》的规定已经改变了船舶优先权是对物诉讼的本质。之所以做这样的规定,是为了解决我国法理不允许船舶作为诉讼的主体,并非为了解决海事赔偿责任限制是抗辩权带来的弊端。

同样无法享受海事赔偿责任限制(二次限制),结果使得本来二次限制应制约一次限制,却因索赔方没有提出请求而无法实施二次限制,导致一次限制优先于二次限制适用。需要说明的是,二次限制优先于一次限制适用,并非是指时间上的先后,而是当一次限制与二次限制发生冲突时,哪一种法律制度优先于另一种法律制度适用的问题。

1998年,“静水泉”轮^[16]船舶所有人面对尚未出现的众多索赔请求和巨额赔偿款项,率先在青岛海事法院申请海事赔偿责任限制,法院裁定准许设立433万元的有限责任基金。这应该是在司法实践上对海事赔偿责任限制抗辩权的否定。

(二) 海事赔偿责任限制请求权之否定

请求权是指法律关系的一方请求他方为一定行为或不行为的权利。请求权能否产生预期的法律效果,取决于义务人的行为。请求权的产生原则上有两种,即债权上之请求权系于债权成立时,当然随之发生,其余之请求权,则在其基础权利受侵害时始告发生。^[17]可见,请求权不是凭空出现的,必须以特定的法律关系为基础。例如,海上货物运输合同当事人一方依据合同的约定,要求对方当事人按照合同约定为特定行为或不行为,此请求权产生的依据是合同的具体约定。再如,海上财产所有权人在其财产被他人非法侵害时,对不法侵害人享有的物上请求权,是以财产所有权关系为基础的。对于海事赔偿责任限制而言,如果把海事赔偿责任限制的性质直接界定为请求权,就会使得该权利的出现没有具体依据的情况。例如:第一,在货运合同中,承运人以自己的船舶进行运输,在发生货损时,它可以以承运人的身份行使合同中约定的或法律规定的一次限制的权利,但不能依据合同关系,以船舶所有人(海事赔偿责任限制主体)的身份要求托运人履行二次限制的法定义务。换言之,海事赔偿责任限制权利主体的权利,不是建立在合同基础上的权利。第二,若海事赔偿责任限制的权利主体(如船舶所有人)非法侵害了他人的财产所有权,则船舶所有人也不能依据财产所有权关系要求索赔方履行责任限制的义务。亦即,此时海事赔偿责任限制权利实现的依据非基于债权、物权或侵权等基础权利,而是法律直接规定的仅须单方意思表示即可发生法律关系变动的权利;它无须相对人的行为介入,显然并非请求权。

法律关于海事赔偿责任限制的规定,仅仅是赋予了海事赔偿责任限制的权利主体单方面变更其赔偿责任的权利,而非具体的请求履行的内容。显然,把海事赔偿责任限制定性为请求权的观点,“造成了在权利产生的原因链上的断点”。^[18]

(三) 海事赔偿责任限制形成权之肯定

形成权的概念最初是由德国学者泽克尔(Seckel)在1903年提出的,被誉为“法学上的一大发现”,^[19]专门用来指称那些以单方面的意思表示即可变动法律关系的权利。形成权的提出,扩张了权利的范畴,使权利谱系更加完整。一方面,它是指依一方的意思表示而发生法律效果的权利。换言之,是权利人单独以意思表示使法律关系因之而发生、变更或消灭的权利。^[20]该项权利以法律关系为客体、以单方法律行为为行使途径,并无需相对人的同

[16] 1998年11月18日,“静水泉”轮在由大连驶往黄埔港途中,因机舱大量进水,于台湾海峡附近海域沉没,随船装载货物全部灭失,造成4000多万元的损失。事故发生后,先后有18位货主就灭失的货物分别在大连、广州、青岛海事法院提起79起系列海运货损索赔案件,案件涉及船舶所有人、货物所有人、承运人、代理人、保险人等与货损索赔有关的当事人。有关责任人分别在不同的法院和诉讼中申请海事赔偿责任限制。

[17] 郑玉波:《民法总则》,台湾三民书局1979年版,第47、48页。

[18] 王永刚、刘晓雯:《论控制权的法律属性》,《黑龙江社会科学》2009年第2期。

[19] 王泽鉴:《民法学说与判例研究》(四),中国政法大学出版社1998年版,第1-25页。

[20] 韩忠谟:《法学绪论》,中国政法大学出版社2002年版,第181页。

意即可产生变动法律关系的后果。另一方面,形成权并不当然地发生效力,必须由形成权人依据自己的意愿行使该权利才能产生发生、变更或消灭法律关系的法律效果。考察海事赔偿责任限制权利的基本特征,我们可以发现:

第一,海事赔偿责任限制权利的客体是限制赔偿的法律关系。海事赔偿责任限制作用的结果是使自己与他人之间的法律关系发生变动——消灭了超过二次限额部分的赔偿责任,所以海事赔偿责任限制权的客体既不是物或行为,也不是人身利益或智力成果,而是限制赔偿的法律关系本身。

第二,海事赔偿责任限制权利主体依据自己的意愿以单方法律行为的形式变动法律关系,按照法律的规定即可自动产生责任限制的效果。它既不需要索赔方的行为或不行为,也不需要索赔方对该意思表示同意或不同意。

第三,海事赔偿责任限制权利不存在被侵害的可能。海事赔偿责任限制权在未行使时仅为一个抽象的权利,他人无从侵犯,而海事赔偿责任限制权行使时为单方法律行为,无须他人的协助,所以海事赔偿责任限制权无论其存续还是行使都不存在被侵害的可能性,并非侵权行为的客体。

第四,海事赔偿责任限制权利不能单独让与他人。海事赔偿责任限制权的作用在于确定当事人之间的法律关系,其本身并无直接利益可言。它只是一种中间性、手段性的权能,而非终局性、目的性的权利,所以它不能与基础权利的法律关系相分离而单独让与他人。

第五,海事赔偿责任限制权利不适用诉讼时效。我国法律没有规定海事赔偿责任限制权利的诉讼时效,而是规定不管是在诉讼前还是在诉讼中,权利人均可以行使该权利。从该规定可以推断,该权利的行使具有一定的除斥期间,也就是说,至迟得在庭审辩论终结之前提出。可以预见,如果随着海事赔偿责任限制权利体系在法律上的完善,给海事赔偿责任限制权利的行使设定明确的除斥期间也是应有之义。

从上述海事赔偿责任限制的权利特征来看,它基本上符合形成权的基本特征。海商法的许多特殊法律制度,是从实践中总结提炼而成。如共同海损制度、海难救助制度、船舶优先权制度等,很难在民法中找到相应的理论支撑。海事赔偿责任限制制度同样存在这个问题。如果我们一定要就海事赔偿责任限制的权利属性在民法中找到其相应的理论支撑,笔者认为,它更接近于形成权。

六 海事赔偿责任限制是形成权之特殊类型

如前述,形成权在大陆法系各国民法典常见的种类有追认权、撤销权、代位权、抵销权与解除权等。海事赔偿责任限制显然不属于前述任何一种形成权类型。它应属于形成权的特殊类型。^[21] 海事赔偿责任限制权利作为形成权之一种,除具有形成权的共性外,还具有自身的特点。

第一,海事赔偿责任限制法律关系的权利主体享有某种优势地位。这种优势地位不仅表现在海事赔偿责任限制制度和其他海事法律制度冲突时的优先适用,还表现在海事赔偿

[21] 笔者认为形成权作为一项民事权利,是由很多内容构成的一个权利束。海事赔偿责任限制权和追认权、撤销权、代位权、抵销权、解除权等其它形成权的具体权利一道,构成了完整的形成权权利体系,其中个体权利的细微差异并不影响整个形成权体系的建构和完整。

责任限制制度和其他责任(单位责任、油污责任、有害有毒物质责任等)限制制度发生冲突时的优先适用。在外部优先适用的情况下,海事赔偿责任限制和一般形成权并无区别。但在内部优先适用的情况下,海事赔偿责任限制和其它责任限制的形成权冲突时,海事赔偿责任限制仍然优先适用,这和若干形成权共存时权利人可任意选择其中之一行使的普通做法大相径庭。

第二,海事赔偿责任限制权利行使的方式由特别法具体规定。一般形成权的行使只要意思表示到达相对方即可,对意思表示做出的程序和形式并无特别规定。但海事赔偿责任限制权利的行使非常复杂,立法机关在专门的单行法律中共用了十条进行特别规定。^[22]这表明海事赔偿责任限制权利作为一种具有优势地位的形成权,需要严格控制其行使的程序,以免给其他相关权利带来不必要的影响。

第三,因形成权人的不当行使而造成损害的,形成权人负有损害赔偿赔偿责任,但海事赔偿责任限制的行使即使不当,对相对人亦不负损害赔偿赔偿责任,其法律后果只不过是不能享受责任限制而已。

第四,行使形成权的意思表示一旦做出,便不得撤销。而海事赔偿责任限制的行使则不然,海事赔偿责任限制的行使需要由法院判定其权利是否成立,在法院作出该裁定之前,海事赔偿责任限制权利人可以随时撤销其意思表示,从而回复到全额损害赔偿的法律关系之中。

学者们以往讨论海事赔偿责任限制的权利属性时,习惯于局限在海事赔偿责任限制自身的法律关系。然而,海事赔偿责任限制的权利主体与其相对人,除自身关系之外,同时还存在着其他法律关系,故只有将海事赔偿责任限制置于所有相关法律关系中进行全方位研究,才能理清海事赔偿责任限制与其他相关海事法律制度的关系,判断出海事赔偿责任限制权利主体相对于自身关系之外的同时又是其他法律关系的相对人,进而得出海事赔偿责任限制优先适用的权利属性,即形成权。比如,船舶营运中产生的人身伤亡和财产损失,其索赔方与被索赔方之间,除了存在海事赔偿责任限制的法律关系外(被索赔方为海事赔偿责任限制的权利主体,索赔方为限制性债权的请求人),还存在着船舶优先权的法律关系(海事赔偿责任限制的权利主体是船舶优先权的责任主体即船舶所有人,索赔方是船舶优先权担保的债权项目的权利主体),还可能存在着船舶碰撞或船舶扣押的法律关系等。

海事赔偿责任限制的权利主体相对于自身关系的相对人来说,处于优势地位,符合民事优位权的法律特征。海事赔偿责任限制权利主体相对于自身关系之外的同时又是其他关系的相对人,如果发生与海事赔偿责任限制制度相冲突,海事赔偿责任限制权利主体同样处于优势地位。也就是说,海事赔偿责任限制权利主体在与其相对人(海事赔偿责任限制义务主体),以及自身关系之外的、同时又是其他法律关系相对人的关系上,均处于优势地位,符合形成权的特征。而这一形成权的特殊类型,笔者称之为海事优位权,^[23]是海事法律制度

[22] 《中华人民共和国海事诉讼特别程序法》第九章第101~110条。

[23] 民法学界,有学者提出民事优位权的概念,即指在一定条件下,债的一方当事人依法享有某种优势地位,可将自己的意志强加于相对人,通过单方意思表示实现有利效果的权利。如,免除或部分免除自己的债务。但该观点并没有得到学界的普遍认同。然而海事优位权和民事优位权不是同一概念,它们之间最大的区别在于:民法学者论证的民事优位权是在单一债的法律关系中论证的,并未涉及债权与物权或其他权利之间的优位性问题,而海事优位权不仅体现在债的法律关系中,还体现在物权的法律关系中,船舶优先权为法定担保物权,海事赔偿责任限制优先于船舶优先权适用,表明海事优位权已突破了民事优位权的“优位”范畴。参见李锡鹤:《民法原理稿》,法律出版社2009年版,第390页。

中所特有的。

至此,我们可以给出海事优位权的定义:海事优位权是指,当一种海事法律制度与其他海事法律制度发生冲突时,该法律制度的权利主体通过单方意思表示,依法享有优先于其他相关海事法律制度适用,并产生变动法律关系的权利。

七 结 论

通过上述讨论,得出如下三点结论:首先,海事赔偿责任限制在外部关系上体现优先适用原则,即船舶优先权、船舶碰撞以及船舶扣押制度等都不影响海事赔偿责任限制的优先适用;海事赔偿责任限制在内部关系上体现优先适用原则,除并行于海事赔偿责任限制的责任限制制度外,所有其他责任限制制度,要么受制于海事赔偿责任限制,要么共享海事赔偿责任限制的限额。其次,海事赔偿责任限制的权利主体相对于自身关系的相对人来说,其权利属性既不是抗辩权,也不是请求权,而是形成权的特殊类型——海事优位权。最后,海事赔偿责任限制优先适用原则体现的是其立法价值取向,除法定责任限制权利丧失外,海事赔偿责任限制既不受其他法律制度的影响,也不得随意创设责任限制权利丧失的条件,使责任主体的风险控制可控范围内,达到保护海事赔偿责任限制的权利主体的立法目的。

[Abstract] In external relations, the principle of priority in application embodied in Limitation of Liability for Maritime Claims ("LLMC") refers to the fact that regimes such as priority claim to seagoing ships, maritime mortgage, collisions, and detention of ships shall be subject to the priority of LLMC. In internal relations, the principle means that all the rest systems of limitation of liability, except the system of limitation of liability parallel to LLMC, shall be either restricted by LLMC, or share the same amount of limitation with LLMC. As for those regimes parallel to LLMC, since they do not interact on each other, there exists no issue of priority in application accordingly. Or namely, in a same accident, several separate limitations of liability may concurrently arise, such as limitations of liability for maritime claim, oil pollution damage, as well as damages for hazardous and noxious substances. As for the subject of right in LLMC vis-a-vis a counterpart involving one's own relations, the nature of the right is not right to defense, neither right to claim, but a special type of right to formation. As for the subject of right in LLMC against a counterpart involving other relations beyond one's own relations, the nature of the right also belongs to a special type of right to formation, which is addressed as "senior hierarchy of maritime claim" in this paper.

(责任编辑:姚 佳)