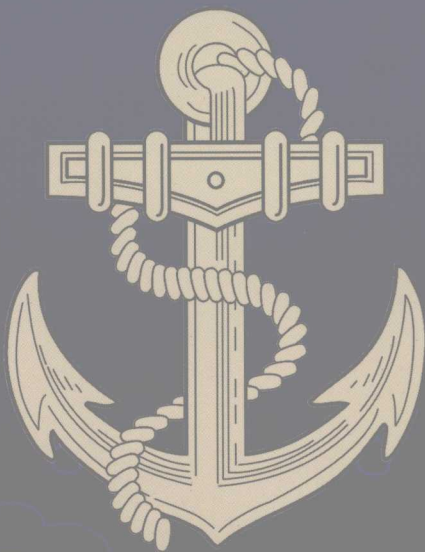


厦 门 大 学 海 洋 政 策 与 法 律 研 究 丛 书

海事赔偿责任限制研究

Limitation
of Liability for Maritime Claims

何丽新 谢美山 / 著



厦门大学出版社
XIAMEN UNIVERSITY PRESS

新世纪学术新视野大系

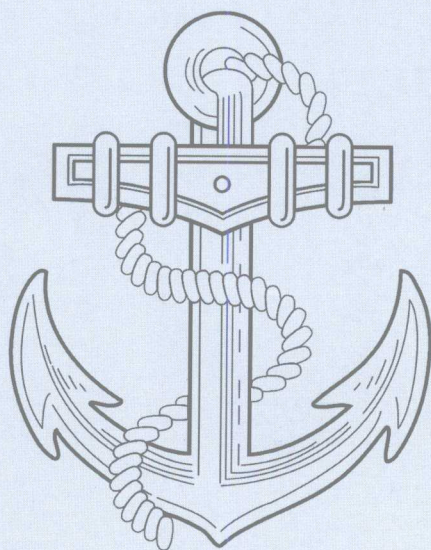
厦门大学海洋政策与法律研究丛书

海事赔偿责任限制研究

Limitation

of Liability for Maritime Claims

何丽新 谢美山 / 著



厦门大学出版社
XIAMEN UNIVERSITY PRESS

图书在版编目(CIP)数据

海事赔偿责任限制研究/何丽新,谢美山著.-厦门:厦门大学出版社,2008.6
(厦门大学海洋政策与法律研究丛书/傅崐成主编)
ISBN 978-7-5615-3029-0

I. 海… II. ①何…②谢… III. 海事处理-赔偿-研究 IV. D997.4

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2008)第 079627 号

厦门大学出版社出版发行

(地址:厦门大学 邮编:361005)

<http://www.xmupress.com>

xmup@public.xm.fj.cn

厦门昕嘉莹印刷有限公司印刷

2008 年 6 月第 1 版 2008 年 6 月第 1 次印刷

开本:787×960 1/16 印张:25 插页:2

字数:430 千字 印数:0 001-3 000 册

定价:37.00 元

本书如有印装质量问题请直接寄承印厂调换

目 录

引言.....	(1)
第一章 海事赔偿责任限制的起源与现状.....	(3)
第一节 海事赔偿责任限制的起源.....	(3)
一、海事赔偿责任限制起源的经济条件	(4)
二、海事赔偿责任限制起源的理论渊源	(6)
三、海事赔偿责任限制是中世纪商人造法的产物	(9)
第二节 从海事判例到海事政策	(11)
一、判例汇编时代.....	(12)
二、法典化时代.....	(15)
三、国际公约时代.....	(16)
四、英国.....	(19)
五、美国.....	(22)
第三节 海事赔偿责任限制的主要国际公约	(24)
一、海事赔偿责任限制的综合性国际公约.....	(24)
二、海上旅客人身伤亡及其行李损害 赔偿责任限制的国际公约.....	(27)
三、海上油污损害赔偿赔偿责任限制的国际公约.....	(29)
四、海上运输危险有害物质的损害赔偿的国际公约.....	(34)
五、海上核损害赔偿赔偿责任限制的国际公约.....	(35)
六、欧陆的内水运输责任限制公约.....	(38)
第四节 中国海事赔偿责任限制的立法情况	(40)
一、中国大陆.....	(40)
二、台湾地区.....	(42)
三、香港特别行政区.....	(47)
四、澳门特别行政区.....	(49)

第二章 海事赔偿责任限制概况	(51)
第一节 海事赔偿责任限制的界定	(51)
一、海事赔偿责任限制的定义	(51)
二、海事赔偿责任限制的性质	(52)
第二节 海事赔偿责任限制的特征	(58)
一、海事赔偿责任限制与按实际损失赔偿制度的关系	(58)
二、海事赔偿责任限制与单位赔偿责任限制的关系	(60)
三、海事赔偿责任限制与船舶优先权的关系	(63)
四、海事赔偿责任限制与有限责任之间的关系	(67)
第三节 海事赔偿责任限制的意义和政策目的	(68)
一、海事赔偿责任限制作为海商法规范的意义	(68)
二、海事赔偿责任限制作为海事政策的政策目的	(70)
三、海事赔偿责任限制在现代社会的公平意义和价值	(71)
第三章 海事赔偿责任限制的方式	(75)
第一节 委弃制	(75)
一、概述	(75)
二、缺陷	(76)
第二节 执行制	(76)
第三节 船价制	(78)
一、概述	(78)
二、船价的构成	(79)
三、缺陷	(79)
第四节 金额制	(80)
第五节 并用制	(82)
第六节 选择制	(83)
第四章 海事赔偿责任限制的适用船舶	(84)
第一节 国际公约及各国立法上的适用船舶	(84)
一、国际公约上的适用船舶	(84)
二、主要航运国家立法上的适用船舶	(86)
三、我国责任限制法上的适用船舶	(88)
第二节 特殊船舶的适用	(91)
一、海商法上船舶的界定	(91)
二、意欲在内陆水域航行的船舶	(93)

三、300 吨以下的船舶	(96)
四、为钻探而建造或改建的,并从事钻探作业的船舶	(97)
五、气垫船	(99)
六、浮动平台	(100)
第五章 海事赔偿责任限制的主体	(102)
第一节 尝试寻找一个标准	(103)
一、船舶物权标准	(103)
二、责任项目标准	(104)
第二节 船舶承租人	(107)
一、立法过程中的争执	(107)
二、准船舶所有人	(109)
三、定期承租人与航次承租人	(110)
四、责任项目的区分	(112)
第三节 船舶管理人	(113)
一、船舶管理人的界定	(113)
二、船舶管理人的责任限制分析	(115)
三、中国法下的船舶管理人责任限制问题	(117)
第四节 船舶经营人	(118)
第五节 雇员	(119)
一、“喜马拉雅条款”	(119)
二、雇员范围的界定	(121)
三、法理基础	(121)
四、应由船舶所有人对其行为、疏忽或过失负责的任何人	(125)
第六节 无船承运人	(126)
一、无船承运人的界定	(126)
二、无船承运人的法律地位	(127)
三、赋予责任限制权的必要性	(128)
第七节 救助入	(130)
一、“Tojo Maru”案	(130)
二、救助入责任限制的特殊性	(131)
第八节 拖带人	(133)
一、累加论	(133)
二、独立论	(134)

三、类型化	(135)
第九节 责任保险人	(137)
第十节 其他	(138)
一、引航员	(138)
二、港口/运河管理局、交管中心与引航机构	(141)
三、港口经营人	(143)
四、核装置运营者	(145)
第十一节 发展趋势	(146)
一、从船舶所有人到船舶物权人——“shipowner”广义化	(146)
二、从直接责任人到责任中间人、转承人	(147)
三、承运人概念无法引进责任限制公约	(148)
四、从海运主体到海上活动主体	(149)
第六章 海事赔偿责任限制的适用条件	(151)
第一节 从“过失”到“重大过失”	(151)
一、从“过失”到“重大过失”的演变	(151)
二、“过失”与“重大过失”的区分	(155)
三、船舶共有情况下的责任限制丧失条件问题	(156)
第二节 举证责任	(157)
一、归责方式客观化	(157)
二、责任限制丧失条件的举证责任客观化	(158)
三、《国际船舶安全运营和防止污染管理规则》的影响	(159)
第三节 主要航运国家的有关规定	(161)
一、英国	(161)
二、法国	(162)
三、美国	(162)
第四节 我国《海商法》的规定	(164)
第七章 海事赔偿责任限制的范围	(166)
第一节 《1957年公约》下的债权	(166)
一、限制性债权	(167)
二、非限制性债权	(168)
第二节 LLMC 1976 下的债权	(169)
一、限制性债权	(169)
二、非限制性债权	(172)

第三节 美国法的规定	(176)
一、《残骸法》	(176)
二、《联邦水污染控制法》	(177)
三、《1980 年综合环境反应、赔偿和责任法》	(177)
四、《穿越阿拉斯加输油管道管理法》	(179)
五、《1974 年深水港法》	(180)
六、《外部大陆架法》	(180)
七、《1990 年油污法》	(181)
八、《普莱斯—安德森法》	(182)
第四节 我国大陆《海商法》的规定	(183)
一、限制性债权	(183)
二、非限制性债权	(184)
三、沿海港口间运输船舶油污损害赔偿责任的法律适用	(186)
第八章 海事赔偿责任限额	(195)
第一节 《1957 年公约》的规定	(195)
一、金额制	(195)
二、事故制	(195)
三、人身伤亡与财产损害两分法	(196)
四、相互索赔的冲抵	(197)
五、《1957 年公约》的 1979 年议定书	(197)
第二节 LLMC 1976 的规定	(198)
一、吨位级距计算法	(198)
二、相互索赔的冲抵	(201)
三、责任基金的设置和分配	(201)
四、LLMC 76/96	(202)
第三节 PAL 1974 及其议定书的规定	(203)
一、PAL 1974	(203)
二、1976 年议定书	(203)
三、1990 年议定书	(203)
四、2002 年议定书	(204)
第四节 其他国际公约的规定	(204)
一、CLC 1969	(204)
二、关于海上核损害的民事责任的国际公约	(205)

三、HNS 1996	(206)
第五节 主要航运国家的规定	(206)
一、英国	(206)
二、美国	(207)
第六节 中国大陆的规定	(212)
一、不满 300 总吨船舶及沿海作业、沿海 运输船舶海事赔偿责任限额	(213)
二、大陆港口之间的海上旅客运输责任限额的规定	(214)
三、20 总吨以下的船舶的责任限额问题	(214)
四、核损害	(214)
五、相互索赔的冲抵	(215)
第九章 海事赔偿责任限制的程序	(216)
第一节 为海事赔偿责任限制权行使所做的程序设计	(216)
一、建立海事赔偿责任限制程序的必要性	(217)
二、责任限制基金设立程序与海事赔偿责任限制 程序之间的关系	(222)
三、程序设计	(224)
四、选择	(226)
第二节 英国《民事程序规则》下的责任限制程序分析	(231)
一、程序启动	(232)
二、被告回应	(233)
三、“中间”判决	(235)
四、公告、送达	(236)
五、被告主张权利	(236)
六、设立基金	(236)
七、案件管理与实体审理	(239)
第三节 我国《海事诉讼法》下的海事赔偿责任 限制基金设立程序分析	(240)
一、申请	(240)
二、通知和公告	(244)
三、异议	(244)
四、登记债权	(246)
五、确权诉讼	(254)

六、责任限制基金的提供	(260)
七、基金设立的法律效果	(263)
八、申请设立基金错误的后果	(265)
九、基金分配	(268)
第四节 油污损害赔偿赔偿责任限制基金设立程序	(273)
一、CLC 1969 油污责任限制基金设立程序要求与《海商法》、 《海事诉讼法》下海事赔偿责任限制基金设立程序的异同	(273)
二、油污损害赔偿赔偿责任限制基金设立程序的定位	(276)
三、《海事诉讼法》对油污责任限制基金设立程序的适用	(277)
第十章 海事赔偿责任限制的管辖权与法律适用	(281)
第一节 管辖权问题	(281)
一、国际公约的规定	(281)
二、部分国家的规定	(282)
三、中国《海事诉讼法》下海事赔偿责任限制基金 设立程序的管辖权	(286)
四、管辖冲突及解决	(290)
第二节 准据法问题	(293)
一、海事赔偿责任限制的法律冲突	(293)
二、对海事赔偿责任限制问题进行分割	(294)
三、识别	(296)
四、法律适用	(298)
五、我国《海商法》的规定	(300)
第十一章 海事赔偿责任限制作用的弱化及替代可能	(302)
第一节 海事赔偿责任的解限制化	(302)
一、残骸移除	(303)
二、环境污染	(304)
三、责任限制法制	(307)
四、事故单位	(309)
五、人身伤亡	(310)
第二节 单船公司制限制责任	(314)
第三节 责任保险转移责任	(315)
一、海上借贷契约上的“危险承担条款”	(315)
二、责任保险转移责任	(316)

三、责任保险能否取代海事赔偿责任限制	(317)
第四节 财政补贴减轻责任	(320)
第五节 替代制度可行性分析	(321)
第十二章 损害赔偿社会化	(325)
第一节 损害赔偿机制的转变	(325)
一、从“损害转移”到“损害分散”	(325)
二、无过失补偿	(327)
第二节 海洋环境损害赔偿社会化	(328)
一、海洋环境损害的特殊性	(328)
二、海洋环境侵权损害赔偿理论的改造	(331)
第三节 海上油污损害赔偿机制	(333)
一、有关海上油污损害赔偿的国际公约下的体制	(333)
二、石油公司与油轮所有人的自愿赔偿协议	(335)
三、加拿大的双基金赔偿机制	(337)
四、美国内国法上的体制	(339)
五、中国法下的油污损害赔偿机制	(341)
第四节 海上危险有害物质污染损害赔偿机制	(343)
一、HNS 1996	(343)
二、美国	(343)
第五节 海上核损害赔偿机制	(345)
一、核损害民事责任公约下的核损害赔偿机制	(345)
二、美国海上核损害赔偿机制	(348)
三、中国核损害赔偿机制	(349)
第十三章 海事赔偿责任限制的国际统一化	(353)
第一节 特立独行的美国	(353)
一、拒绝加入《1957 年公约》	(353)
二、拒绝加入 LLMC 1976	(353)
第二节 国际统一化困难原因分析	(355)
一、国际公约的勉强妥协性	(355)
二、隐含的成功率	(356)
三、海事赔偿责任限制问题的相对政策性	(356)
四、经济发展水平的差异	(357)
五、船东与货主国家利益的博弈	(358)

六、欧美矛盾	(358)
第十四章 海事赔偿责任限制的修法建议	(360)
第一节 对《海商法》第十一章“海事赔偿责任限制”的修订建议	(360)
第二节 对《海事诉讼法》第九、十章的修订建议	(367)
一、第九章修订建议	(367)
二、第十章修订建议	(371)
附录一 参考文献	(377)
附录二 常用公约、法律名称简写	(380)
附录三 IMO 所主办国际公约的效力状况	(384)

引言

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规则。^①

——丹宁勋爵

责任限制本为法律制度,为何否定而反将其定为公共政策规则?丹宁勋爵之语显有偏颇。然片面才深刻,其所言之目的实为强调(海事赔偿)责任限制之政策性,而无意完全否定其法律制度性。

政策与法律,自有分殊。于具象上,政策、法律皆有广狭之分。广义政策,是指国家机关、政党及其他政治团体在特定时期为实现或服务于一定社会政治、经济、文化目标所采取的政治行为或规定的行为准则、裁判准则,是一系列谋略、法令、措施、办法、条例等的总称。^②此与广义之法律概念相当。狭义政策,仅指国家政策和政党政策,为广义政策之一部。狭义法律,是指立法机关依照立法程序制定的规范性文件,亦为广义政策之一部。可见,政策与法律在具象上,无论广义上之区分抑或狭义上之区分,皆不适用于解释丹宁勋爵上述所言。于抽象上,法律系正义之替身,政策则指利益之倾斜性保护。基于此,丹宁勋爵所言可转换为:“责任限制并非正义问题,而是一项有其历史起源及正当性的利益倾斜性保护规则。”如此转换,即从抽象上理解法律与政策的意思,将法律与政策作为两种彼此有冲突的基本价值的体现,才能准确把握丹宁勋爵的这句看似偏颇的结论。

霍姆斯法官认为,在确定支配人们所依据的规则时,公共政策的直觉知识(无论是公开宣称的还是无意识的)与可感知的时代必要性、盛行的道德理论和政治理论、法官及其同胞所共有的偏见等,比演绎推理具有更大的作用。^③

① Mandaraka-Sheppard, Aleka, *Modern Admiralty Law—With Risk Management Aspects*, Cavendish Publishing Limited, 2001, p. 877.

② 陈振明:《政策科学》,中国人民大学出版社2003年版,第50页。

③ [德]魏德士:《法理学》,丁小春、吴越译,法律出版社2003年版,引言。

可见,霍姆斯法官亦强调政策考量在法官适用法律过程中的作用。丹宁勋爵此观点与之不谋而合。

于海事赔偿责任限制而言,剖析其政策性,须涉及三个问题:(1)海事赔偿责任限制是否以政策之身份起源?(2)海事赔偿责任限制在各国/地区之采纳是否基于政策之考量?(3)海事赔偿责任限制之发展状况、未来趋势如何?于第一个问题,若作肯定回答,有初始设计责任限制之考量因素的必要探讨;若为否定答案,则其正身如何?何时、如何发生身份之转换?于第二个问题,则有考察主要国家法制史之必要。于第三个问题,其作为内国制度如何演进,作为国际公约又怎样嬗变,殊值研究。本书就上述问题,应用历史考察法、政策分析法,作逐一检讨,以图在起源与发展上窥得海事赔偿责任限制之真谛。

第一章 海事赔偿责任限制的起源与现状

第一节 海事赔偿责任限制的起源

商业事务中的责任限制可追溯至起源于 12 世纪之前的康孟达契约(*contrat de commande*)。康孟达之前身似乎是穆斯林的一种商业惯例,于 8—10 世纪传播至拜占庭及南意大利的一些港口城市。在北意大利及阿尔卑斯山地区,康孟达是在 11 世纪作为一种借贷契约开始的,但很快便发展为一种用于单一经营——通常是来回航行于中东、非洲或西班牙之间——的合伙协议。^①海事事务中的责任限制当首推海事赔偿责任限制,大约于西罗马帝国灭亡至十字军东征之间的一段时间,首先出现于“现代商人法的摇篮”——意大利,然后传播至西班牙和法国等西欧沿海地区。现存船东享有责任限制权利的最早证据是《阿马斐表》(*Amalphitan Table*)^②,这是一部大约在 11 世纪汇编的

① [美]哈罗德·J.伯尔曼:《法律与革命——西方法律传统的形成》,贺卫方等译,中国大百科全书出版社 1993 年版,第 435 页。

② 《元照英美法词典》对词目“Amalphitan Code”的翻译与张志铭先生在《法律与革命》一书中的译法相同,皆译为“阿马尔菲表”。G. 吉尔摩、C. L. 布莱克合著的《海商法》第二版中的原文为“Tablets of Amalfi”,杨召南等学者将其译作“阿马尔菲碑文”。一个译作“表”,一个译作“碑文”,两者相去甚远。如果我们对《十二表法》感觉更亲切的话,应该会更喜欢“表”这样的译法。阿马斐位于意大利那不勒斯附近,是贸易活动发展较早的港口城市。据传,《阿马斐表》是刻于铜板上,被置于公共场所。汇编的判例内容较广,一切海上争议、诉讼都能按照它得到解决,它被地中海地区普遍承认,一直适用到 16 世纪末。《阿马斐表》发现于 1843 年,但其真正的具体内容已很难辨认。《海事黑皮书》(*Black of the Admiralty*)第 3 册就是对该表的英译。

“自由和贸易的阿马斐[意大利]共和国”商法典。^①

一、海事赔偿责任限制起源的经济条件

海事赔偿责任限制的产生需要两个条件:(1)主体条件,船东与货主身份分离;(2)责任条件,人身伤亡、货损索赔责任超过船东承受能力,同时船东无从获得其他救济。只有在船东与货主身份发生分离之情形下,始发生船东与货主利益的冲突、对峙;仅在赔偿责任超过船东承受能力,同时船东无从获得其他救济之情形下,相互冲突、对峙的利益才需一个折中。海事赔偿责任限制正是折中方式之一。

(一)船东与货主身份分离

于商业分工角度而言,船东与货主身份分离须作为一个普遍的现象,始能认定出现分工。大规模商业分工则须依赖贸易和海运同时发达、繁荣,另外,商人的教育程度也需要提高,以能够通过函件往来进行营业。13世纪后半叶的意大利,运输从商业中分离出来,成为一个有着自己专业人员的特别行业。^②当时,商业的条件与中世纪前期相比逐渐有所变化,道路的状况改良,盗匪逐渐减少,货运日益安全,在意大利逐渐出现专职的运输业,受雇替商人运送货物,而不必由商人亲自押运。这种组织逐渐扩及许多地方,为由“行商”转变为“坐商”提供了条件。^③

就商业协作的角度而言,船东与货主身份分离不必是一个普遍的现象,只需实际中存在个别例子即可。此类例子在13世纪以前便已出现,甚至早在三四世纪的罗马帝国,就有船东与货主身份的分离。船夫行会在帝国的大部分沿海城市中皆可发现,他们主要被雇佣于运送人和粮食。^④由于船夫行会的运输任务较为单一,尚不能认定为商业分工意义上的身份分离,而毋宁是一种权宜的商业协作。这种个别的商业协作并非遍及帝国,在帝国灭亡后,因自给自足的封建经济不再需要大量贸易的存在而更为罕见。然而即使此种例子罕

^① 《阿马斐表》的具体颁布时间难以确定,伯尔曼认为大约是在1095年颁布。详见[美]哈罗德·J.伯尔曼:《法律与革命——西方法律传统的形成》,贺卫方等译,中国大百科全书出版社1993年版,第641页。

^② [比利时]亨利·皮朗:《中世纪欧洲经济社会史》,乐文译,上海世纪出版集团2001年版,第91页。

^③ 马克垚:《西欧封建经济形态研究》,人民出版社2001年版,第360页。

^④ [美]汤普逊:《中世纪经济社会史》(上),耿淡如译,商务印书馆1961年版,第2页。

见,其载入案例史册亦有可能。也正因此种例子罕见,其在各地区是否存在、存在的普及度直接决定是否于该地区的海事判例汇编中出现及出现的频率。

正是在中世纪不同时期先后出现商业协作、商业分工两种意义上的身份分离,我们才可以解释,为何在中世纪前期仅有部分地区的海事判例汇编涉及海事赔偿责任限制,而中世纪后期各地区的汇编则皆有规定。

(二) 责任超过船东承受能力

无力承担责任始要求责任限制。如何界定船东的责任承受能力?是船舶本身的价值、船东在航海冒险上的全部投资抑或船东的全部财产?于无限责任的法制下,船东须以其全部财产(包括陆地财产和海上财产)承担责任。发生责任重大的事故,将导致其被迫退出航运业而消灭其商业存在。这对船东、对航运业的可持续发展极为不利。从长远观之,航运业的衰落对需运输货物的货主亦不利。因此,为保证船东之存在与航运业的发展,在海事赔偿责任限制起源之时,船东的责任承受能力不应理解为船东的全部财产,而应是在全部财产以内另行确定一个可接受的标准承担赔偿责任。

(三) 船东无从获得其他救济

在现代社会,商事主体在商务中出现损失或须承担责任时,可获得的救济有:自救、其他商事主体分摊(保险)、特定公共团体援助(基金)、政府支持(补贴)。而在《阿马斐表》颁布之前,除了自救,商事主体无从获得其他救济(这方面内容将在下文详述)。在航行过程中出现人身伤亡、货损赔偿责任超过船东承受能力的情况下,船东一方面自己已无力承担,另一方面无从获得其他救济,只能寻求与索赔人达成妥协。海事赔偿责任限制正是船东与索赔人妥协的产物。不同法制下,双方之间的利益平衡点的位置会略有不同,但在总体上,进入近代以后呈现一个逐渐向受害人一方移动的趋势。

根据上述对条件的分析可以解答这么一个问题:海事赔偿责任限制何以先形成于意大利(阿马斐)?中世纪西欧有两个国际贸易区:北海—波罗的海贸易区和地中海贸易区。海事赔偿责任限制何以先形成于地中海区而非北海—波罗的海区?何以先形成于意大利而不是法国?关于船东与货主身份分离、船东无从获得其他救济两个条件前文已经论及,这里主要分析第二个条件:责任超过船东承受能力。中世纪中期,意大利同欧洲其他地区相比,贸易运输的货物的种类、价格不同。13世纪德国人东进移民之前,北方贸易区生产相对落后,交换的商品主要是因自然条件不同而出现的各种特产,如北欧的木材、法国的粮食和酒、沿海各地的鱼、英国的羊毛、弗兰德斯毛织品等。它们大多是生活必需品,而非奢侈品;地中海贸易区则不同,它继承了古典时代