


海事赔偿责任限制制度研究

Study on
the System of Limitation of
Liability for Maritime Claims

陈小曼 著

华中·元照 中青年法律科学文库

 华中科技大学出版社
<http://www.hustp.com>

华中·元照 中青年法律科学文库

海事赔偿责任限制制度研究

Study on
the System of Limitation of
Liability for Maritime Claims

陈小曼 著



华中科技大学出版社

<http://www.hustp.com>

中国·武汉

图书在版编目 (CIP) 数据

海事赔偿责任限制制度研究 / 陈小曼著. — 武汉: 华中科技大学出版社, 2019.1

(华中元照中青年法律科学文库)

ISBN 978-7-5680-4795-1

I. ①海… II. ①陈… III. ①海事处理—赔偿—研究 IV. ①D997.4

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2018) 第 282830 号

海事赔偿责任限制制度研究

陈小曼 著

Haishi Peichang Zeren Xianzhi Zhidu Yanjiu

策划编辑: 王京图

责任编辑: 李娜

封面设计: 傅瑞学

责任校对: 梁大钧

责任监印: 徐露

出版发行: 华中科技大学出版社 (中国·武汉) 电话: (027) 81321913

武汉市东湖新技术开发区华工科技园 邮编: 430223

录排: 北京雅盈中佳图文设计制作有限公司

印刷: 北京富泰印刷责任有限公司

开本: 710mm×1000mm 1/16

印张: 12.75

字数: 172千字

版次: 2019年1月第1版 2019年1月第1次印刷

定价: 56.00元



华中出版

本书若有印装质量问题, 请向出版社营销中心调换

全国免费服务热线: 400-6679-118, 竭诚为您服务

版权所有 侵权必究

目 录

导 言	1
一、选题意义	1
二、研究综述	5
三、研究范围与研究方法	8
第一章 海事赔偿责任限制制度的基本理论	10
第一节 海事赔偿责任限制制度的概念	11
一、海事赔偿责任限制的界定	11
二、海事赔偿责任限制的特征	21
第二节 海事赔偿责任限制制度的沿革	31
一、海事赔偿责任限制制度的起源	31
二、海事赔偿责任限制制度的发展	36
第三节 海事赔偿责任限制制度的理论基础	48
一、海事赔偿责任限制制度的理论渊源	48
二、海事赔偿责任限制制度的价值追求	53
第二章 海事赔偿责任限制的权利主体	59
第一节 海事赔偿责任限制的适用船舶	59
一、国际公约中的适用船舶	59
二、各国立法中的适用船舶	60

三、我国立法中的适用船舶	64
第二节 责任限制权利主体	66
一、国际公约中的责任限制权利主体	67
二、各国立法中的责任限制权利主体	74
三、我国立法中的责任限制权利主体	79
第三章 海事赔偿责任限制权利的适用条件	83
第一节 国际公约中的适用条件	83
一、船舶所有人的界定	83
二、丧失责任限制权利的行为	87
三、举证责任	93
第二节 外国及我国立法中的适用条件	95
一、英国法规定	95
二、美国法规定	96
三、其他国家法律规定	98
四、我国法律规定	100
第四章 海事赔偿请求的范围	102
第一节 国际公约中的海事赔偿请求范围	102
一、限制性海事请求	102
二、非限制性海事请求	109
第二节 各国立法中的海事赔偿请求范围	115
一、限制性海事请求	115
二、非限制性海事请求	117
第三节 我国立法中的海事赔偿请求范围	119
一、限制性海事请求	119
二、非限制性海事请求	121
第五章 海事赔偿责任限额	125
第一节 国际公约中的责任限额	125
一、《1924年公约》的规定	125

二、《1957年公约》的规定	127
三、《1976年公约》的责任限额	130
第二节 各国立法中的责任限额	133
一、英国法规定	133
二、美国法规定	134
第三节 我国立法中的责任限额	135
一、我国法律的规定	135
二、主要问题	136
第六章 海事赔偿责任限制的程序	142
第一节 海事赔偿责任限制权利的行使	143
一、责任限制权利的援引	143
二、责任限制的管辖权	146
三、责任限制的法律适用	149
四、CMI《关于海事法责任限制程序规则指南》	155
第二节 海事赔偿责任限制基金	159
一、责任限制基金的设立程序	159
二、设立责任限制基金的效果	162
三、责任限制基金的分配	164
第三节 我国海事赔偿责任限制程序	167
一、设立海事赔偿责任限制基金的管辖权	167
二、设立海事赔偿责任限制基金的程序问题	173
三、确权诉讼	177
结 论	180
参考文献	185

导 言

一、选题意义

自古以来,海洋运输便极大地促进了贸易,繁荣和丰富了人类文化,黑格尔把海洋视为“活跃在希腊民族生活里”的“精神元素”^①,也就是说海洋及海洋运输是造就古代世界文明的重要动力。海洋运输业的蓬勃发展必然离不开调整海洋运输活动的海商法,同样,海商法也是随着航海贸易的兴起而产生和发展起来的。海上运输和其他海上业务活动最显著的特征便是陆上运输所无法比拟的特殊风险,如恶劣气候、海啸等自然灾害和船舶搁浅、触礁、沉没、失火等意外事故,这些巨大的风险足以使航海业从业者因无法承受巨额的经济损失或赔偿责任而濒临破产。为了鼓励航运业的持续发展,针对海上特殊风险,海商法领域逐渐形成了一系列特殊的法律制度,如共同海损、海难救助、船舶优先权、责任限制等。但这些制度造成了在由海商法所建立的秩序中,船方为主、货方为辅的格局,引发学术界和实务界长期的争议。^②

海事赔偿责任限制制度是海商法中极为重要的特殊法律制度之一,其设立初衷是为了鼓励航运业的投资。不可否认,海商法的调整重心已经开始进行深刻的变革,随着船舶体积增大、价值提高,大型船舶从建

① [德]黑格尔:《历史哲学》,王造时译,上海书店出版社1999年版,第235页。

② 参见邓瑞平:《船舶侵权行为法基础理论问题研究》,法律出版社1999年版,第448页。

造到营运都需要进行融资和保险，所以保险人和银行等金融债权人在现代航运业中的角色愈发无可替代，这同时也对海商法提出了更高的要求，其制度需要从平衡船货双方利益升级到平衡船方、货方、保险人、银行等多方主体之间的利益。海事赔偿责任限制作为海商法所特有的规定，与民法一般民事损害赔偿的法律规定有很大区别。一般民事损害赔偿责任采用的是实际损害赔偿原则，对责任人的赔偿金额没有限制性规定，而海事赔偿责任限制中，只要责任人没有法定的丧失责任限制权利的情节发生，便可以限制其赔偿责任。海事赔偿责任限制制度在设立之初旨在保护船舶所有人的权益，因而在过去也被称为船舶所有人责任限制或船东责任限制。随着海上运输的迅速发展，船舶所有人与船舶经营人的角色实现了分离，海上活动主体和经济关系逐渐呈现出多元化发展趋势，为了保证海事赔偿责任限制制度保护和促进航运业持续发展的目的，责任限制权利主体的范围逐渐扩大，包括了船舶经营人、船舶承租人、救助人、船舶所有人的雇员和代理人以及责任保险人等，从而实现了由单一的船舶所有人责任限制向综合的海事赔偿责任限制的演变。

一般民事损害赔偿的全面充分原则要求侵权人对所造成的损害进行全部赔偿。但航海业面临着诸如天灾、海难、海关查验、油价上涨等自然、政治、经济、社会各方面特殊的风险，客观上要求法律建立一套与普通民法侵权损害赔偿制度相区别的特殊制度，对侵权损害赔偿责任加以限制，对从事海上活动的船舶所有人、经营人、承租人、救助人及海上生产作业者进行特别保护，促进海上事业的持续发展。随着集装箱运输的扩大和货物、危险货物运输数量增加、价值提高，以及海上矿产资源开采活动的频繁，一旦发生事故，损失将是不可估量的。面对巨大的损害赔偿额，若不对赔偿责任实行合理限制，责任人很可能因一次事故赔偿而破产，不仅不利于扶持航运业，鼓励从业者的积极性，甚至会严重遏制海上事业的发展。

海事赔偿责任限制制度的出现可以一直追溯到 11 世纪后期的西欧

沿海地区，现已成为世界范围内公认的一种特殊赔偿制度。各国不仅通过国内立法来规范海事赔偿责任限制，还进一步将该制度所体现的对航运业的保护上升到了国家政策层面，不再仅作为一项法律制度，鼓励航运同时也保护国家贸易、保护国家经济、增强国家的国际竞争力。国际海事委员会和国际海事组织也先后于1924年、1957年、1976年通过了有关的责任限制公约，并于1996年通过了责任限制公约的议定书，致力于海事赔偿责任限制制度的国际统一化进程。国际海事委员会从20世纪末开始着手审议1976年《海事赔偿责任限制公约》，并成立专门委员会就各国海事赔偿责任限制制度的情况展开问询、调查及讨论等各项工作，并于2008年制定了《关于海事法责任限制程序规则的指南》，以期对各国责任限制适用的程序性事项进行指导。

得益于近年来贸易经济的蓬勃发展，我国已然成了一个贸易大国，更是一个海洋和航运大国。但由于在国际影响力、国际航运资源配置等软实力方面的竞争力与发达国家仍存在着差距，我国还未能加入航运强国之列。对于目前的中国来说，唯有大力发展海洋航运事业，才能不断地夯实中国的实体经济，有效保证中国的国家贸易安全，也唯有大力发展海洋航运事业，才能不断加快中国融入世界的步伐。我国需要建立一套完善的海事法律体系，从根本上保障航运事业的稳健发展。总体来说，我国的海事法律体系已基本形成。^①但是我国的海商法起步时间较晚，实践经验并不丰富，法律规定主要是移植国际公约而来。所谓移植，即在鉴别、认同、调适、整合的基础上引进、吸收、采纳、摄取、同化外国法律中的法律概念、技术、规范、原则、制度和法律观点等。^②我国的海事赔偿责任限制制度便是以此种方式形成的。

海事赔偿责任限制公约是分别代表船方和货方利益的诸多国家之间达成妥协的产物，所以从根本上无法兼顾双方利益，只能通过一些弹性

① 参见《我国海事法律体系基本形成》，http://www.simic.net.cn/news_show.php?id=92861，2011-11-18访问。

② 参见何勤华：《法律移植论》，北京大学出版社2008年版，第221页。

条款的安排尽量争取更多国家的承认。所以责任限制公约本身并不是无可挑剔的,只是用表面的统一掩盖了实质的不统一,不过这种不统一被局限在了可容忍的程度内。再加上我国《海商法》中的海事赔偿责任限制直接从1976年《海事赔偿责任限制公约》移植过来,难免由于对公约条文的理解偏差和缺乏经验导致法律规定的不完善以及缺少相关制度的支持。现行制度在适用程序上不完整,无法很好地实现当事人的实体权利。海事司法实践中海事赔偿责任限制案件的审理反映出了许多问题,有待协调统一,例如责任限制权利主体、限制性海事请求的范围、海事赔偿责任限制的程序以及海事赔偿责任限制基金的设立程序等都亟待解决。

建立完善的海事赔偿责任限制制度对于我国船舶运输业的发展具有积极的意义。尽管我国对于海事赔偿责任限制制度已经制定了部分相关法律,但是与其他海事纠纷案件相比,海事赔偿责任限制案例在海事司法实践中出现的数量并不多,真正判定船舶所有人等责任主体可以享受责任限制权利的案件数量微乎其微。在大多数海事案件中,海损事故的债权人总是以各种理由对责任人提出的享受责任限制的主张予以反驳,海事赔偿责任限制纠纷案件审理过程中也存在诸多无法解决的程序问题。造成这种状况的主要原因是该制度仅仅是在重大海损事故发生后才可能被运用,加之司法实践中对《海商法》和《海事诉讼特别程序法》这两部最主要的法律的有关条款理解存在一些模糊认识,个别的法律条款规定本身也并不完善。不同的法院对相同法律关系和法律事实的案件,基于不同的理解而作出不同的认定,很大程度上影响了司法公正。^①

最高人民法院曾召开统一海事责任限制案件裁判尺度、保证案件审理质量的主题研讨会。研讨会围绕最高人民法院民四庭的调研报告展开。报告指出在现有《海商法》和《海事诉讼特别程序法》基础上,我国当

^① 参见王淑梅:《关于海事赔偿责任限制若干问题的调研报告》,载万鄂湘主编:《涉外商事海事审判指导》,人民法院出版社2008年版,第181~182页。

前的海事审判实践存在对制度认识不清,不能准确理解相关法律规定的问题,直接关系到责任限制主体权利的实现,各海事法院的裁判尺度无法统一。内地和香港特别行政区的法官们就责任限制主体、海事赔偿责任限制与船舶优先权之间的关系,对设立基金提出的异议采用一个裁定还是多个裁定,海事赔偿责任限制能否独立成诉,设立基金后实体案件审理的管辖,基金分配是否应当受到船舶优先权的影响,是否赋予责任人责任限制权利的裁判当适用一审终审还是两审终审等诸多问题进行了深入切磋。^①在《最高人民法院海事海商审判综述》^②中也再一次指出,《海事诉讼特别程序法》第九章“设立海事赔偿责任限制基金程序”与《海商法》第十一章“海事赔偿责任限制”不完全配套的问题。针对我国海事赔偿责任限制制度中的诸多问题,确有必要对责任限制国际公约、公约缔约国的国内立法、相关国外案例等进行深入研究,寻求值得借鉴的制度规定,从而完善我国海事赔偿责任限制制度法律体系。正是基于这样的目的和价值,本书选择了这一课题,并期望笔者的研究有助于问题的探讨以及该制度的完善。

二、研究综述

海事赔偿责任限制制度作为海商法中不可或缺的一项特殊法律制度,已经受到国内法学界的广泛关注,学者们结合相关法律的理解、适用和海事司法实践中的实际问题对该制度进行深刻而细致的探讨。国内方面,2008年出版的何丽新和谢美山合著的《海事赔偿责任限制研究》是该领域的最新著作。该书论述十分全面,涉及了该制度的各个方面,汇集了多个国家的相关立法情况,形成了有效、鲜明的制度对比,只是在对国外相关著述的引用上有一定局限。2010年邬先江的博士论

① 参见胡后波:《法苑盛宴——最高人民法院海事赔偿责任限制研讨会侧记》,载《中国海事》2007年第12期。

② 参见王彦君、王淑梅、余晓汉、万鄂湘:《最高人民法院海事海商审判综述(2010年至2011年)》,载《武大国际法评论》2012年第2期。

文《海事赔偿责任限制制度研究》是该领域最新的博士学位论文。作者从事海事审判工作十余年，在收集、研究国内外相关法院的大量海事赔偿责任限制案件的基础上，充分引用了国内外的相关资料，将理论研究与实践操作紧密结合，深入分析论证了国际、国内立法与司法实践中的诸多问题，并提出了相关的解决方案。只是邬先江的研究更多地注重了该制度的实体性问题，而相比较之下对于海事赔偿责任限制程序中主要涉及了我国的海事赔偿责任限制程序问题研究，只是简单提及了英国、美国这两个代表性的国家的程序设计，没有具体展开讨论。

司玉琢、傅廷中、胡正良、张湘兰、韩立新、邢海宝等国内海商法著名学者在其海商法著作中都用一个章节对海事赔偿责任限制进行了论述，只是限于篇幅，较为概括，并未深入分析海事赔偿责任限制制度。金正佳主编的《海事诉讼法论》和邢海宝的《海事诉讼特别程序研究》对我国责任限制程序进行了介绍，但没有对制度进行更深层次的分析。海商法领域具有国际声誉的学术与实务权威杨良宜先生以其香港背景，在《海事法》一书中结合经典先例与亲历案例对责任限制公约、英国立法进行了诠释，只是对美国相关立法和实践虽有涉及但是论述较少，也缺乏对内地的海事赔偿责任限制的关注。另有几篇近两年的文章极具借鉴意义，胡正良等所著文章《中国加入〈海事赔偿责任限制公约〉问题研究》，通过分析《1976年公约》和《1996年议定书》的实施情况，比较我国《海商法》与公约的异同，从实体法和程序法两个层面分析了我国现行海事赔偿责任限制制度的实施情况，并以此为基础分析我国目前未参加公约对我国的利弊影响，提出我国应当加入《1976年公约》的建议。由于该文对我国现状的分析建立在可靠的材料基础上，因而对我国存在的问题有准确的定位，建议切实可行。唯一缺憾是对程序法层面问题的分析不够详尽。最高人民法院王淑梅法官的《〈关于审理海事赔偿责任限制相关纠纷案件的若干规定〉的理解与适用》一文对最新实施的司法解释进行了具体分析，为海事司法实践中适用该司法解释提供了

指导。王建瑞的《海事赔偿责任限制制度的十个问题》一文选定了十个目前存有争议的问题逐一解释,极具现实意义。

国外方面,学者们就海事赔偿责任限制制度的研究由来已久,尤其是英国的海商法专家学者们。进入海事赔偿责任限制的现代法时代以来,得益于其贸易和航运的地位,英国一直充当着制定海事赔偿责任限制国际公约的主导力量。该领域的权威专著当首推 Patrick Griggs 和 Richard Williams 的《海事赔偿责任限制》(*Limitation of Liability for Maritime Claims*),2005 年的第 4 版加入了第三作者 Jeremy Far。该书第三章对制度进行分析采取的写作方式是结合案例对《1976 年公约》和《1996 年议定书》的条文逐条阐释,内容十分详尽。其他权威著作还有 2007 年出版的 Sarah C. Derrington 和 James M. Turner 合著的《海事法律和实践》(*The Law and Practice of Admiralty Matters*),其中第十章“海事赔偿责任限制”从制度的实体问题、诉讼管辖、责任限制程序、责任限制判决的承认与执行以及设立责任限制基金对破产船东的影响几个方面进行分析,在每一个方面都采取先就英国的规定进行总体介绍,再分别介绍澳大利亚、加拿大、中国香港、新西兰、新加坡和南非几个国家和地区的相关规定,通过对各国和地区法律的比较研究更深入地探讨海事赔偿责任限制制度。

由英国南安普顿大学海商法研究中心(IML)在 2011 年最新出版的《海商法》(*Maritime Law*),作为 2008 年出版的《南安普顿航运法》的第二版,广泛涵盖了包括海事赔偿责任限制在内的海商法的各方面内容,各部分分别由相关领域的权威海商法学者撰写,收录了近年来最新的理论研究成果和案例,极具研究意义。该书主编 Yvonne Baatz 教授作出如此评论,“这本学术性而非入门性的著作将鼓励所有已经并且即将真正爱上海商法的人”。另外,2005 年出版的 Aleka Mandaraka Sheppard 的《现代海事法》(*Modern Admiralty Law*)引用大量案例对海事赔偿责任限制制度进行全面分析。由 Chorley and Giles、Simon Baughen 和 Robert Grime 几位著名海商法界人士著述的同名《航海法》(*Shipping Law*)都

有专门的责任限制规定,大体都是结合案例分析了公约在英国的适用情况。此外还有 Nigel Meeson 的《海事管辖和实践》(*Admiralty Jurisdiction and Practice*), D. C. Jackson 的《海事索赔执法》(*Enforcement of Maritime Claims*)都对责任限制进行了全面论述,经历几度再版,足以说明其重要的学术研究意义。加拿大海商法专家 William Tetley 的《法律的国际冲突》(*International Conflict of Laws : Common, Civil and Maritime*)和《国际海商海事法》(*International Maritime and Admiralty Law*)对海事赔偿责任限制进行论述时更多地考虑了英国和美国法律制度的比较。美国学者 Thomas J. Schoenbaum 的《海事海商法》(*Admiralty and Maritime Law*)一书已多次印刷出版,是对美国特殊的海事赔偿责任限制制度的很好释义。还有很多优秀的相关著述无法逐一罗列,这些都是外国专家学者们在深入研究的基础上形成的学术成果。既然我国的海事赔偿责任限制制度乃移植而来,就应该回到制度的发源地进行探索,因此研读这些著作便是研究的最好途径。

三、研究范围与研究方法

本书试图尽可能全面地剖析海事赔偿责任限制制度,通过对责任限制公约、各国现行国内法和责任限制案例进行分析,结合我国目前的责任限制立法,明确我国海事赔偿责任限制制度所存在的问题并加以完善。第一章探究责任限制起源和理论基础,肯定海事赔偿责任限制制度应当存续,该制度不仅体现了国家政策,还体现了公平原则的价值追求,应当继续发挥在航运业中的重要作用;第二章论述责任限制的权利主体,特别明确了享有责任限制权利的船舶承租人应不仅包括光船承租人,也包括期租人和程租人,还包括了箱位承租人,而享有责任限制权利的船舶管理人仅限于参与船舶经营管理的管理人;第三章论述责任限制权利的适用,通过比较两部主要的责任限制公约对丧失责任限制权利的行为的不同规定,明确需要借助“本人的代表人”(alter ego)的概念来界定船舶所有人本人,从而认定是否能够打破责任限制;第四章论述海事赔

偿请求的范围，责任限制公约分别列举了限制性海事请求和非限制性海事请求，并允许缔约国对限制性海事请求进行保留，我国的限制性海事请求便不包括沉船和船载货物的清除费用索赔；第五章论述责任限额，责任限额的计算标准从船价制度发展到金额制度的过程中从船价转变为船舶吨位，计算单位也统一改为更为稳定的特别提款权，但不变的是人命伤亡的较高限额规定；第六章论述责任限制的程序，包括管辖权冲突、海事赔偿责任限制程序法律适用、责任限制基金的设立以及责任限制基金程序等问题。本书拟通过实体和程序两方面分析海事赔偿责任限制制度理论和实践中的问题，利用现行法律尽可能解决问题，并赞成我国加入《1976年公约》，对于加入公约后仍存在的问题，提出修改《海商法》和《海事诉讼法》的建议。

“工欲善其事，必先利其器。”^① 法学研究者要想对某一制度、理论、实践问题做出令人信服的归纳或总结，推动中国立法司法进程，就必须采用一套更为科学、更为客观、更为实用的研究方法。正如美国最高法院著名的大法官霍姆斯所言：“法律是实践的科学，法律的生命在于经验而不是逻辑。”故法学研究就应该是源于实践而高于实践，那种高谈阔论式的法理玄思，一旦遇到现实中的法律实践，往往成为无源之水、无本之木，最终会被社会抛弃。因此，本书在研究海事赔偿责任限制制度时特别强调案例分析法的运用，兹在讨论“书本中的法律”之余，重点关注“社会生活中的法律”，即该制度在立法、司法实践中的实际运行状况，以及存在的诸多模糊认识、误区或缺陷。此外，海事赔偿责任限制制度是一项古老又常新的法律制度，唯有通过历史分析方法才能对该制度从创设背景、政治和经济原因、价值追求、目的几个方面进行全面研究。本书还广泛运用比较分析法，通过对三部责任限制国际公约、各国国内立法、我国立法有关责任限制的权利主体、责任限制权利的适用条件、赔偿请求的范围、责任限额以及程序方面的规定进行总结比较。

① 《论语·卫灵公》。

第一章 海事赔偿责任限制制度的基本理论

海事赔偿责任限制制度是指海上事故造成重大人身伤亡或财产损失时，责任人面对所有受害方的海事赔偿请求，可以将该次事故引起的所有赔偿总额限制在一定数额之内。^①该制度是海商法中的一种特殊赔偿制度，他人在特定场合对责任人提起的海事赔偿请求总额超过法定限额时才发生，超过限额部分的损失不予赔偿。^②与民法中的侵权损害赔偿制度中实行的赔偿实际损失原则不同，海事赔偿责任限制制度允许责任人在给他人造成重大损失时，只要没有故意或重大过失，就能够仅在法律规定的限度内承担赔偿责任。这一制度自创设起至今已近千年，得到不断发展和完善，对航运事业的发展壮大起到了不可替代的积极作用。该制度被认为是对每一次海事灾难所造成的严重创伤进行合理分配的正当商业实践手段。^③因而随着实践的发展，有必要不断地探究海事赔偿责任限制制度的状况、历史发展及其法理基础。

① 参见司玉琢等编著：《新编海商法学（第二版）》，大连海事大学出版社2006年版，第508页；何丽新、饶玉琳编著：《海商法》，厦门大学出版社2004年版，第256页；屈广清主编：《海商法学》，中国民主法制出版社2005年版，第288页。

② 参见贾林青主编：《海商法（第二版）》，中国人民大学出版社2004年版，第233页。

③ James J. Donovan, "Admiralty Law Institute: Symposium on Limitation of Liability: The Origins and Development of Limitation of Shipowners' Liability", *Tulane Law Review*, Vol.53, No.4, 1979, p.999.

第一节 海事赔偿责任限制制度的概念

一、海事赔偿责任限制的界定

(一) 海事赔偿责任限制的含义

根据《海事法辞典》^①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。在油污损害等特殊海上侵权领域有专门的条款规定船舶所有人的责任限制问题。享有责任限制的主体包括:货物承运人、旅客承运人、码头和运河所有人、港口当局和管理委员会、领航当局和领航员。目前的海事赔偿责任限制是由船舶所有人责任限制发展而来,最初只是船舶所有人专享的一项权利,后来责任主体逐渐扩大至包括承租人、经营人、救助人员以及船舶保险人等人员。该制度允许责任人对船舶航行中所造成的财产损害或者人身伤亡承担的责任予以限制,是海上运输区别于其他运输方式的特别原则之一。^②不论责任是产生于船舶碰撞还是搁浅,导致的是货损还是人身损害或死亡,责任人都享有限制责任的权利,该制度是为了鼓励航运业而设计的。^③相关国际组织先后制定了一系列有关海事赔偿责任限制制度的国际公约,该制度逐渐为大多数航运国家所普遍接受,各国也纷纷将此制度纳入其国内法的范畴。

① E.R.Hardy Ivamy, *Dictionary of Shipping Law*, London: Butterworths, 1984, p.85.

② Chorley and Giles, *Shipping Law*, London: Pitman, 1987, p.394; William Tetley, *International Conflict of Laws: Common, Civil and Maritime*, Montreal: International Shipping Publication, 1994, p.507; Jackson, *Enforcement of Maritime Claims*, London: LLP, 2000, para.24.1; Meeson, *Admiralty Jurisdiction and Practice*, London: LLP, 2000, paras.8-001 to 8-003.

③ “责任限制条款是为了鼓励航运,以及当船舶所有人由于其雇佣人或代理人的航行失误造成严重的物质和金钱损失时提供保护。” *British Columbia Telephone Co. v. Marpole Towing Ltd.*, [1971] S.C.R.321 p.338 (per Ritchie, J).此外,在 *Shipping Law* 一书中,作者从责任限制使得船舶保险人能够根据相关因素计算出被保险船舶所有人可能面临的最大责任限额角度肯定了该制度。