

海事赔偿责任限制基金程序探析

——兼论《海商法》相关条款的适用

权晓¹

【摘要】习总书记高度重视我国海洋事业的发展，提出建设海洋强国的理念。作为海事法院的一员，我们应当深入研究审判实践中所面临的海洋司法问题，厘清相关条文之间的适用关系，以更好地审理相关案件。海事赔偿责任限制基金的案件虽然只在海事审判中占较小比例，但是责任限制制度却有着悠久的历史，是海上贸易发展由落后到先进的见证。正是因为过于“小众”，该制度并没有得到很好的重视，也存在法律适用产生矛盾的问题，甚至最高人民法院也比较简单地进行了处理。本文中笔者将以实践中遇到的案例进行浅析，并粗浅地提出相应建议。

【关键词】海事赔偿责任限制 抗辩权 形式审查

一、海事赔偿责任限制的权利基础

（一）司法实践认为海事赔偿责任限制为抗辩权

海事赔偿责任限制是海商法的一项特有制度，有着悠久的历史，是指发生重大海损事故时，责任人有权根据法律的规定，将自己的赔偿责任限制在一定范围内的制度。本项制度设立的初衷是为了鼓励海上贸易，保护船舶所有人的利益。在航运发展初期，由于造船技术和通信手段较为简陋，加上海上变幻莫测的气象因素，航海风险远高于陆上，而且早期船舶均由责任人个体进行营运，个人船东可能因一次

¹ 权晓，广州海事法院深圳法庭法官

事故而造成倾家荡产，不利于航海业的可持续发展。鉴于需要合理分摊海上风险及平衡船方、货方的利益，各国海商法均设立了海事赔偿责任限制这一项制度，但因为各国法律并不相同，在裁判尺度方面也截然不同。为寻求海商法的国际统一，20 世纪初开始，非政府间国际组织国际海事组织（简称 IMO）作出了巨大努力，制订了关于海事赔偿责任限制的三个公约，分别是《1924 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》、《1957 年海船所有人责任限制国际公约》、《1976 年海事赔偿责任限制公约》（以下简称《1976 年公约》）²。

我国虽然没有加入《1976 年公约》，但是《中华人民共和国海商法》（以下简称《海商法》）第十一章海事赔偿责任限制的条款基本引用了该公约的原则和内容。关于海事赔偿责任限制的性质，目前司法实践中普遍认为海事赔偿责任限制是一种抗辩权。责任人在海事诉讼中提起的海事赔偿责任限制的抗辩是对对方实体请求赔偿权利的抗辩，是需由责任人提出主张的抗辩，据此，在责任人不提出该项抗辩时，法院不应主动援引相关规定进行裁判，同理，在当事人未提出海事赔偿责任限制抗辩时，法院也不应对限制问题进行释明。因此，海事赔偿责任限制是一种“特权”，同时也是一种抗辩权。

大连海事大学教授、海商法专家司玉琢对此持不同观点，他认为海事赔偿责任限制不具有抗辩权的对抗性特征，而且也不以相对方的请求为条件³。尽管司玉琢教授对此观点持有异议，但并不影响现行海事法院对此类案件的判断，即海事赔偿责任限制是一种抗辩权，法院不应主动援引该规定进行裁判。

² 俊伊，《海事赔偿责任限制程序制度之重构》中国海商法研究 2019 年 3 月第 30 卷第 1 期

³ 司玉琢：《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》环球法律评论 2011 年第 3 期第 11 页

（二）海事赔偿责任限制制度的特殊性

海事赔偿责任限制制度不同于民法中的损害赔偿制度，在我国的民法体系中，从《中华人民共和国民法通则》、《中华人民共和国民法总则》到现在的《中华人民共和国民法典》，均规定无论是侵权还是违约，责任主体均须按规定对受损害方承担全部损害赔偿责任。但是在海事赔偿责任限制的基础下，船舶所有人等责任主体有权将其依法应对受损方承担的赔偿责任限制在一个特定范围内，对于超出该范围部分的赔偿责任，则被根本性地免除。因此，在学术界也有不少学者的观点认为该制度过分保护船方，甚至认为在即将修改《海商法》中可以将其废止，因为从航运发展的状况来看，船舶抗风险能力的增强与船东控制力的提高使风险相对缩减，商业保险与船东互保协会也为船舶、航运提供了保障，海事赔偿责任限制制度已经具备可替代性了，与其出具与《民法典》相互矛盾的法律条文，不如考虑废止该制度。在本文中，笔者将就此制度应如何完善进行浅析。

二、设立责任限制基金的特点

（一）基金与责任限制之区别与联系

在司法实践中，我们经常会发现当事人很有可能认为海事赔偿责任限制必须以基金的形式体现，设立基金是海事赔偿责任限制的必经之路。实际上，《海商法》第二百一十三条规定：“责任人要求依照本法规定限制赔偿责任的，可以在有管辖权的法院设立责任限制基金”，可见，虽然责任限制与责任限制基金具有密切的联系，但两者两项制度且彼此独立。设立基金并非当事人获得海事赔偿责任限制的前置程序，设立责任限制基金的目的和法律后果，一方面在于提出要求限制

赔偿责任的意思表示，而更为直接的是在于避免责任人的船舶或者其他财产被保全，同时也起到督促相关债权人及时主张权利的作用⁴。

（二）基金审查要素存在的实践性问题

1. 审查要素过于简单

《海商法》等相关法律对设立海事赔偿责任限制基金的规定较少，而且并未理顺其中逻辑关系，也未自成体系，因此在司法实践中，对于海事赔偿责任限制基金申请的审查范围问题始终存在争议，往往导致各法院裁判尺度不够统一。事实上，鉴于基金设立与责任限制成立的要件部分重叠，且两者间具有一定内在联系，在诉讼中也会共用部分证据，而且形式审查的证据与能否享受责任限制基金的实体证据往往难以区分，责任人申请设立海事赔偿责任限制基金所提交的证据与在诉讼中提出的海事赔偿责任限制请求依据的证据通常也并无明显不同，海事法院对设立基金证据的形式审查不可避免的涉及海事赔偿责任限制证据的实质审查，两者很难严格区分。因此在司法实践中，不少审判人员都认为应当一并审查。

2013年1月31日，最高人民法院分布了指导案例16号（以下简称指导案例16号），重申了法院对于设立海事赔偿责任限制基金申请只从三个方面进行程序性审查的原则，即对于申请设立海事赔偿责任限制基金的，法院仅就申请人的主体资格、事故所涉及的债权性质和申请设立基金的数额进行程序性审查。有关申请人实体上是否享有海事赔偿责任限制，以及事故所涉债权除限制性债权外是否同时存在其他非限制性债权等问题，不影响法院依法作出准予设立海事赔偿责任限制基金的裁定。该指导性案例亦认为虽然责任限制与责任限制基

⁴ 《海商法》第二百一十四条及最高人民法院关于适用《中华人民共和国民事诉讼法》若干问题的解释第八十六条均对此作出了规定

金具有密切的联系，但两者是分属实体法和程序法上的两项制度，彼此独立。设立责任限制基金并非实现责任限制的必要条件，提出责任限制抗辩不以设立该基金为前提。同时，设立责任限制基金也不是实现责任限制的充分条件，即便设立了基金，经实体审理后责任人也可能无权享受责任限制。反之，责任限制也不是设立责任限制基金的必要条件，责任人是否有权限制责任，不影响是否准予设立基金。综上，主张享受责任限制不一定需要申请设立责任限制基金，设立了责任限制基金也不一定能享受责任限制。责任人是否可以享受责任限制属于实体问题，需要对相关海事纠纷进行实体审理并认定责任人是否存在《海商法》第二百零九条规定的情形后才能判定，不能也无法在程序性的申请设立基金阶段予以审查。

本院在海事赔偿责任限制基金案件的审查方面也做了大量的调研工作，制作《申请设立海事赔偿责任限制基金案件要素表》，要求申请人填写的信息包括综合信息（指船舶信息、申请人身份、事故证据、管辖依据）与利害关系人信息两方面，可见，本院对设立基金的审查亦是参考了上述指导案例 16 号的原则，趋向中规中矩，并未考虑债权性质、实体情况等因素。

2. 实践中对于相关法律的适用存在矛盾

在司法实践中，鉴于相关法条的规定太少，法院审查设立基金案件时通常仅参考《海商法》第二百零七条，该条文规定了责任人的援引权：“下列海事赔偿请求，除本法第二百零八条和第二百零九条另有规定外，无论赔偿责任的基础有何不同，责任人均可以依照本章规定限制赔偿责任”，这就意味着在法院在审理设立赔偿责任限制基金案件时，“除本法第二百零八条和第二百零九条另有规定外”是适用

第二百零七条的前提，是无法回避的。第二百零九条是关于援引禁止的规定：“经证明，引起赔偿请求的损失是由于责任人的故意或者明知可能造成损失而轻率地作为或者不作为造成的，责任人无权依照本章规定限制赔偿责任”。从《海商法》关于海事赔偿责任限制制度的条文架构来看，第二百零七条是关于债权人限制赔偿责任的实体权利规定，第二百零八条是关于责任限制的客观排除事由，第二百零九条是关于责任限制的例外。在审理责任限制基金案件时，大部分海事法院将第二百零九条认定为是约束实体的法律，是属于主观排除事由，法院要判断责任人是否有故意或者明知道可能造成损失而轻率作为或者不作为的主观心理状态，属于实体审查的范畴。这就存在矛盾之处，一方面，审判人员对于第二百零七条中的前提条件“视而不见”，仅参考列举的条件，导致在基金设立案件的审查过程中存在法律适用不能统一的情况；另一方面，审判人员又刻板地遵守指导案例 16 号的规定，未考虑允许设立责任限制基金后可能给另一方造成的后果以及诉讼成本，也会导致在实践中产生各类问题。

在本院审理的一宗设立基金案件中，汕头籍渔船所有人以与福建籍渔船发生碰碰，导致对方渔船沉没为由，向本院申请设立海事赔偿责任限制基金。但海事局出具的事故调查报告载明：造成事故的重要原因为两船发生渔具纠纷后，各船船员不冷静不理智，不是通过协商处理，而是采取了互相对骂、互相碰撞的处理方式，造成冲突升级并最终导致福建籍渔船沉没。在此过程中，两渔船发生了四次较为严重的碰撞，甚至还存在追逐碰撞的行为。汕头籍渔船所有人申请设立基金时，双方当事人对事故责任报告的认定并无异议。在现有比较明显证据的情况下，很大可能足以认定为汕头籍渔船在本次事故中存在

《海商法》第二百零九条中的故意或者轻率地作为或不作为，应不允许设立基金。但作为异议人的福建籍渔船所有人不仅不就此提出异议，反而认为汕头籍渔船与其渔船发生四次碰撞事故，应当设立四个限额的基金。根据指导案例 16 号的审查方式，本院允许其设立一个限额的基金，异议人上诉仍称应设立四个限额的基金，二审法院向最高人民法院法官咨询后维持了一审裁定。由此引发的思考为：1. 从诉讼经济的角度，如果在有明显证据显示汕头籍渔船所有人很可能无法享受责任限制的前提下，还允许其设立基金，如果到实体审理阶段却不允许其享受责任限制，明显导致增加诉讼及审判成本；2. 设立基金后，法院不得再保全申请人的财产，会存在申请人迅速转移财产的风险，债权人的损失无法弥补、其债权无法实现的情形⁵。

三、对设立基金案件形式审查的合理适用

（一）不能机械地割裂实体与程序审查

任何制度的设计都不能脱离实际情况而成为“空中楼阁”，责任限制及基金制度亦是如此。从审理具体案件的角度，一个完整的责任限制问题应当包括三个方面：1. 设立责任限制基金；2. 责任人能否享受责任限制；3. 责任人因责任事故而产生的对限制性债权人的赔偿责任。设立基金并非孤立的环节，而是解决责任限制问题的一部分。尽管《中华人民共和国海事诉讼特别程序法》（以下简称《海诉法》）规定了独立的设立责任限制基金程序，但这并不意味着将每个方面割裂开来，而是要从整体入手，将该制度各方面协调适用，避免“断章取义”或前后矛盾，也符合国际上对海事赔偿责任限制问题解决的初衷。

⁵ 宁波海事法院曾经亦处理类似案件，承办法院在听证过程中以符合《海商法》第二百零九条的规定告知申请人不予设立基金，申请人撤回设立基金的申请

（二）应当兼顾民法体系中的公平原则

随着时代的发展，海事赔偿责任限制制度应同时贯彻民法的公平原则，平衡各方利益，应从单一的法律公平转变为兼顾法律公平与事实公平、兼顾私利公平与公益公平。因为随着船舶所有人克服海上风险的能力提高，海事法律制度在维系原有的价值目的的同时，亦会越来越注重公平正义的法律价值。虽然其结果必然导致船舶所有人的责任不断加重，但是就民事权利属性而言，海事赔偿责任限制必须遵循民法上的公平原则。司法实践中，在《海商法》、《海诉法》等特别法没有规定的情况下，审判人员也会适用其他相关的民事法律规定，如果责任限制的审理与民法体系中的公平原则完全矛盾，则会造成法律适用困难及裁判尺度的不统一。

（三）形式审查的内容应当考虑法律条款的适用

如上文所述，《海商法》中“除本法第二百零八条和第二百零九条另有规定外”是适用第二百零七条的前提，笔者认为，从保护各方当事人利益以及降低诉讼、审判成本的角度来说，在审理设立基金案件时，应适当考虑第二百零八条及第二百零九条的规定，在有较为明显的证据证明责任人不符合责任限制的条件时，应当不允许其设立基金。根据目前的案件审理情况，在因海事事故需要设立基金时，如海事局已经出具报告，认定事故是由于故意或者不作为造成的，法院应当不允许责任人设立基金。如责任人有确凿的证据推翻海事局的报告，则在实体案件审理过程中亦可以再次申请设立基金。

另，在对设立基金进行形式审查的同时，对相关条文的理解应以字面解释为主，一般不宜进行扩张解释。由于当代海事赔偿责任限制制度的前身是船舶所有人责任限制制度，其立意在于保护船舶所有人、

鼓励航运发展，因此这一制度在设计上就体现了对船东利益（责任人利益）的倾斜保护，而现代海事赔偿责任限制制度逐渐向着公平原则下的平衡保护责任人利益与受害人利益方向发展，对条文进行严格字面解释或者限缩解释可以体现民法的公平原则和在处理结果上平衡各方利益，即海事赔偿责任制度的优化“应从‘政策性’适度向‘法律性’转化，由‘行业效率性’向‘社会公正性’靠拢”⁶。

四、结语

随着海洋科技的发展，现代航运业的风险已经大为降低，在矛盾纠纷多样化、复杂化的情况下，海事赔偿责任限制及设立基金制度也应进行相应的完善以适应发展需要。基金审查案件方面，需要尽快修改完善相应的法律，在法律尚未非常完善之时，对基金案件的形式审查亦不能割裂与实体的关系，并且要将司法实践中一致认为的实体审查条款也一并予以考虑。

⁶ 杨荣波：海事赔偿责任限制制度的补充赔偿机制，载《中国海商法研究》2012年第4期