

海事赔偿责任限制权利之行使

邬先江*

摘要：海事赔偿责任限制权利的行使，以责任人设立海事赔偿责任限制基金且集中行使为基本手段，以在索赔个案中提出责任限制抗辩为例外。《中华人民共和国海事诉讼特别程序法》有“设立海事赔偿责任限制基金”的专章规定，程序设计不够严密，且有相互矛盾之处，致使法院在审理基金案件中有法难依、裁判相异。《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国海事诉讼特别程序法〉若干问题的解释》和《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》虽然进一步规定了海事赔偿责任限制基金程序的相关事项，但是仍未建立系统、完整、协调的程序规则，且与现行立法存在冲突。设立海事赔偿责任限制基金程序的设计，应当以实现海事赔偿责任限制基金的集中诉讼、一个事故一个限额和债务担保三大功能为出发点。基金程序的立法必须体现设立基金的便捷性、确认责任限制权利的统一性、诉讼的集中性、债权人会议与基金分配的互补性，并应明确确权裁判的效力范围。要构建这一完整的程序规则，建议对《中华人民共和国海事诉讼特别程序法》及其司法解释加以修改和完善。

关键词：责任限制权利 基金程序 集中诉讼 债务担保 确权诉讼

一 引言

法谚“没有救济的权利不是权利”意在表明，权利得不到实实在在地保护也就不成其为权利。^① 实现权利，必须依据一定的程序规则，划定权利间的界限，通过协调权利的关系解决冲突。海事赔偿责任限制权利的行使，也应当履行一定的法律程序。海事赔偿责任限制程序(Limitation Proceedings)^② 包括责任限制权利确认程序和责任限制基金程序，其中责任限制基金程序又可分为基金的设立、债权登记(确权诉讼)、债权人会议和基金分配程序等。^③

由于《中华人民共和国海事诉讼特别程序法》(以下简称《海诉法》)及《最高人民法院关

* 宁波海事法院审判委员会委员、执行局局长，浙江省审判业务专家，法学博士。

① 程燎原、王人博：《权利及其救济》，山东人民出版社1998年第2版，第356页。

② “Limitation Proceedings” mean the proceedings or procedures for the limitation of liability including without limitation the establishment of the fund, the registration and proof of the claims and the distribution of the fund. See “Procedural Rules Relating to Limitation of Liability Maritime Law (Draft Guidelines)”, in *CMI Yearbook 2009*, p.126, http://www.comitemaritime.org/Uploads/Yearbooks/YBK_2009.pdf (last visited May 6, 2015).

③ 杨俊杰：《我国法上的海事赔偿责任限制：问题、立场与建议》，清华大学2008年博士学位论文，第59页。

于适用《中华人民共和国海事诉讼特别程序法》若干问题的解释》(以下简称《海诉法解释》)对此规定存在漏洞,使得我国海事司法实践中,各法院对于审理责任限制适用程序做法不一。程序公正,是实体公正的前提。在“静水泉”轮系列案中,^①各海事法院及其上级高级人民法院和最高人民法院对责任限制程序问题所表明的不同观点,导致裁判不统一,同一当事人受到“相互矛盾的生效判决约束”,严重损害了法律的威严和司法的权威性。^②2010年《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》(以下简称《责任限制规定》)对解决上述一系列问题及统一裁判尺度发挥了积极的作用。^③但囿于对海事赔偿责任限制制度缺乏深入研究,以及对国际公约和各国相关立法的曲解,《责任限制规定》作为专门规范责任限制程序的司法解释,并没有达到预期目标,即真正构建系统、完整、协调的海事赔偿责任限制程序规则。^④本文在研讨有关国际公约、各国立法及司法实践的基础上,对相关概念及其内在联系进行梳理,对海事赔偿责任限制权利的行使程序进行澄清,并结合我国海事司法实践,针对我国现行立法、司法解释存在的漏洞,提出相应的修改建议。

二 海事赔偿责任限制权利的行使方式

根据《1976年海事赔偿责任限制公约》(以下简称1976年《限制公约》)第10条规定,责任人实现海事赔偿责任限制权利以设立责任限制基金为基本手段,而对于未设立基金能否作为援引责任限制的例外,赋予各缔约国选择权。

多数缔约国均规定未设立基金也可以行使责任限制权利,设立基金并不是责任人行使责任限制权利的前提条件和必经程序。行使责任限制权利有两种方式,一为设立责任限制基金的集中抗辩方式,二为个案责任限制抗辩方式。^⑤例如,挪威《海商法》第181.1条规定,“尽管责任限制基金尚未建立,责任限制也可援引。”^⑥英国《民事诉讼规则》第49F章(海事诉讼)第9条(责任限制诉讼)^⑦也对未设立责任限制基金而行使责任限制权利作出了规定。少数公约缔约国则将设立责任限制基金作为行使责任限制权利的前提条件,如德国、荷兰、墨西哥、斯洛文尼亚、委内瑞拉等。^⑧

在未设立基金的情形下,责任人可以在个案中行使抗辩权,并不需要启动专门的责任限制权

① 三峰船务公司与青岛海运公司(系“静水泉”轮所有人)合作经营大连到广州的沿海运输,“静水泉”轮在山东水域沉没,青岛海运公司在青岛海事法院申请并设立了责任限制基金。由于运单是由三峰船务公司签发的,部分货主又分别在大连海事法院和广州海事法院对三峰船务公司提起水路货物运输合同下的货损索赔。就海事赔偿责任限制问题,三家海事法院均认定三峰船务公司有权享受责任限制,但是,行使终审权的三家高级人民法院却都以无管辖权为由不予受理三峰船务公司责任限制请求。

② 祝默泉:《论完善我国海事赔偿责任限制程序制度》,大连海事大学2003年硕士学位论文,第9-11页。

③ 王淑梅:《〈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》,载《人民司法》2010年第19期,第20页。

④ 周燕:《海事赔偿责任限制程序问题研究》,中国海洋大学2013年硕士学位论文,第1页。

⑤ Simon Baughen, *Shipping Law* (London: Cavendish Publishing Limited, 1998), p. 376.

⑥ 韩立新、王秀芬编译:《各国(地区)海商法汇编(中英文对照)》,大连海事大学出版社2003年版,第191页。

⑦ 徐昕译:《英国民事诉讼规则》,中国法制出版社2001年版,第788-792页。

⑧ *CMI Yearbook 2005-2006*, p. 305, http://www.comitemaritime.org/Uploads/Yearbooks/YBK_2005_2006.pdf (last visited May 6, 2015).

利确权诉讼。例如英国《民事诉讼规则》第49F章（海事诉讼）规定了两种程序安排：一种是在普通海事索赔诉讼中，责任人提出责任限制抗辩，效力只及于参加案件诉讼的当事人；另一种是专门的责任限制程序（Limitation Claim/Action），可以在基金设立前，也可在基金设立后六个月内提出申请，效力及于所有限制性债权人。^①换言之，海事赔偿责任限制权利的行使主要有两种方式：一是集中行使，即责任人设立基金并提起责任限制权利确权诉讼，以该基金对抗该次事故中产生的所有限制性海事请求；二是个案行使，即责任人在海事索赔个案中行使责任限制的抗辩权，该抗辩不能对抗其他海事索赔案件。^②

我国及美国等国家虽非公约缔约国，但是国内法也同样规定了上述两种行使责任限制权利的途径。我国《海商法》第10章海事赔偿责任限制的条款基本上是移植该公约的相关规定，即责任人可以在个案诉讼中提出责任限制抗辩，也可以在有管辖权的法院设立责任限制基金而对抗所有限制性债权，而且设立责任限制基金并不以确认责任人享有责任限制权利为前提条件。鉴于责任限制权利的个案行使，类似于民事诉讼中的一般抗辩，不再赘述。下文就围绕集中行使责任限制权利程序中有关设立责任限制基金相关问题进行探讨。

三 设立海事赔偿责任限制基金的功能

海事赔偿责任限制基金，是由海事赔偿责任人为限制其责任而设立的，并作为分配给所有限制性债权人以偿付债务的一定款项。^③责任人设立责任限制基金主要有三项功能：（1）集中诉讼，即一次事故引起的限制性债权索赔能够集中到设立基金的法院审理，以统一裁判尺度和提高裁判效率，使责任人的责任限制权利得到充分保障；（2）“一次事故，一个限额”，即确保所有责任人对一次事故造成的所有限制性债务的赔偿总额以一个确定的金额（基金）为限；（3）债务担保，即作为责任人对限制性债务的担保，使责任人的船舶或其他财产免受扣押。^④

（一）集中诉讼与一个限额

“一次事故，一个限额”是海事赔偿限制的一项重要原则。即一次事故中，责任人享有一个最高赔偿额限制的权利，而不论该次事故所产生的限制性债权数量有多少，限制性债权的索赔总额有多高，如索赔总额超过限额，则应当按法定的优先顺序及比例分配。一般地，一次海损事故引发的众多索赔纠纷中，限制性债权人依据不同诉因向责任人提起的索赔，往往在不同法院甚至不同国家进行。如果责任人在每一个案件中都以一个责任限额来抗辩，即使该抗辩被各个案件的审理院所采信，责任人的个案赔偿不超过责任限额，但是各个案件赔偿额的总和完全有可能超过该责任限额。为使“一次事故，一个限额”的原则得到真正遵循，最理想的解决方案就是将一次事故引起的所有限制性债权的索赔集中到一个法院来审理，并且由该法院统一分配责任限额。为此，必须有一个将所有限制性债权的索赔集中到一个法院审理的连接点，责任限制公约的

① Nigel Meeson, *Admiralty Jurisdiction and Practice* (London: LLP, 2nd edn, 2000), pp. 263 - 271.

② 就某一特定海事请求对责任人提出的损害赔偿诉讼，责任人主张海事赔偿责任限制是一种抗辩或反诉。The “Radiant”, (1958) 2 *Lloyd's Law Report*, p. 596.

③ 司玉琢：《海商法大辞典》，人民交通出版社1998年版，第692页。

④ 邬先江：《海事赔偿责任限制制度研究》，大连海事大学2010年博士学位论文，第183 - 200页。

制定者为此创设了“责任限制基金”这一连接点。^① 2000年国际海事委员会（Comité Maritime International, CMI）在对1976年《限制公约》缔约国关于执行公约情况进行问卷调查后，对第11条进行评价时认为：“设立基金有利于将所有索赔集中到一个法院，并能快速地赔付受害人。”^② 可见，公约创设基金的根本目的是通过集中诉讼来高效地解决管辖冲突和实体争议，最终实现“一次事故，一个限额”。

关于责任限制基金的“集中诉讼”功能，各国都有相关规定。如《挪威海商法》第177条规定，责任限制基金设立之后，任何关于责任限制请求的诉讼、与基金设立人的责任限制权利有关的诉讼以及与基金分配有关的诉讼，均只能在设立基金的法院提起，而不能提起分别的诉讼。根据美国《责任限制法》的规定，有关责任限制的所有诉讼都应集中到海事法庭，且在船东提供责任限额的担保后，对船东的其他请求和诉讼都应立即停止。^③ 如在马里兰保险公司诉酷星案（*Maryland Casualty Co. v. Cusing*）案中，^④ 弗兰科夫特（Frankfurter）法官认为，责任限制的核心是将所有请求集中在一起，以保证快速、经济地解决通常涉及多个请求人的争议。而在“*ICL Vikraman*”案中，^⑤ 英国考尔曼（Colman）法官认为，根据1976年《限制公约》第11条的规定，索赔人即使没有在某一缔约国提起诉讼，责任人仍然可以在该缔约国设立责任限制基金，并有权把索赔集中到设立基金的法院而使其财产免受扣押，但是这不能约束非缔约国。而我国并非该公约缔约国，对于涉外案件，在我国设立的基金有可能不被缔约国法院认可。^⑥

我国《海诉法》第109条则规定，“设立海事赔偿责任限制基金以后，当事人就有关海事纠纷应当向设立海事赔偿责任限制基金的海事法院提起诉讼，但当事人之间订有诉讼管辖协议或者仲裁协议的除外。”《海诉法解释》和《责任限制规定》对设立基金的管辖及基金设立后相关诉讼的集中管辖也进一步进行了明确。可见，我国对设立基金后应当集中诉讼的规定，是与公约及各国立法的相关规定和实践做法基本一致的。

① 祝默泉：《论完善我国海事赔偿责任限制程序制度》，大连海事大学2003年硕士学位论文，第23页。

② “Such an action would have the benefit to bringing all the claimants to the same forum and should expedite payment to the victims.” (See “Implementation and Interpretation of the 1976 LLMC Convention”, in *CMI Yearbook 2000*, p. 442, <http://www.comitemaritime.org/Uploads/Yearbooks/yearbook+2000.pdf> (last visited May 6, 2015)).

③ [美] G. 吉尔摩、C. L. 布莱克：《海商法》，杨召南等译，中国大百科全书出版社2000年版，第1141页。

④ *Maryland Casualty Co. v. Cusing*, 1954 AMC 837, 转引自刑海宝：《海事诉讼特别程序研究》，法律出版社2002年版，第423-429页。

⑤ *ICL Vikraman*, (2004) 1 *Lloyd's Law Report* 21, pp. 30-31. 该案主要是由于新加坡是1957年《限制公约》缔约国，而英国是1976年《限制公约》缔约国，责任人船舶在新加坡被扣押并提供担保释放后，在英国提起设立责任限制基金，涉及案件的管辖问题。

⑥ 参见 *Atlasnavios Navegacao, LDA v. The Ship "Xin Tai Hai" (No 2)*, (2012) 301 *ALR* 357, *Atlasnavios Navegacao, LDA* 所属的“B OCEANIA”轮（葡萄牙籍船舶）与中国大地航运公司所属的“Xin Tai Hai”轮（巴拿马籍方便旗船）在马六甲海峡发生碰撞而沉没，中国大地航运公司在青岛海事法院设立海事赔偿责任限制基金，*Atlasnavios Navegacao, LDA* 也到青岛海事法院进行了债权登记。此后，*Atlasnavios Navegacao, LDA* 在澳大利亚法院申请扣押了“Xin Tai Hai”轮，并以中国非1976年《限制公约》缔约国，中国海商法规定的责任限额又没有提高到1996年修正案标准为理由，要求对在青岛海事法院设立的基金不予认可。中国大地航运公司提出异议，要求确认基金效力，并请求解除船舶扣押。澳大利亚一审法院认可了 *Atlasnavios Navegacao, LDA* 的观点，上诉维持〔引自 Kate Lewins, “International Recent Developments: Australia”, (2014) 38 *Tulane Maritime Law Journal* 583, pp. 586-589〕。笔者认为，澳大利亚法院在本案中的裁决有一定偏向性，但并没有违反公约规定。这也是我国诸多海事立法中参加相关公约制定而没有申请加入公约，导致我国承担了公约义务，而无法有效行使公约权利的一个典型案件。

(二) 责任人财产免受扣押

1976年《限制公约》第13条的含义是非常明确的,只要责任人依法设立责任限制基金,限制性债权人的索赔即受基金的约束(或只能向基金提出索赔),责任人的船舶或其他财产不能被扣押,已经被扣押的,缔约国法院应当及时下令释放或退还。^①我国《海商法》第214条则规定,责任人设立责任限制基金后,向责任人提出请求的任何人,^②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的,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。《海诉法解释》第86条也再次明确“设立海事赔偿责任限制基金后,向基金提出请求的任何人,不得就该项索赔对设立或以其名义设立基金的人的任何其他财产,行使任何权利。”^③

1976年《限制公约》及1996年议定书与1957年《限制公约》相比,最大的变化是大幅度提高责任人的责任限额,同时又创设了难以打破责任限制权利的平衡点。1976年《限制公约》第13条如此规定的目的,是为了保护航运业的健康发展,否则如果基金设立后仍可扣押船舶或其他财产,而诉讼的最终结果绝大多数情况下又是责任人有权享受责任限制,那么设立基金使财产免于扣押的担保功能将因此丧失。英国作为国际海事纠纷处理中心,自适用1976年《限制公约》以来,船舶碰撞引起的责任限制案件中,仅有一例因同时身为船东的船长明知可能造成损失却行为轻率才导致责任限制被打破。^④考察1976年《限制公约》其他缔约国的司法实践,对于索赔人证明责任人丧失责任限制的条件是相当苛刻的,因而判决责任人丧失责任限制的案例极为少见。

因此,不论从公约的规定,还是从实际案件看,责任人一旦设立基金,其船舶或其他财产应当免于扣押是正当的,符合经济效益最大化原理,是相对公平合理的。这也符合国际海事委员会《关于海事法责任限制程序规则的指南》,即在基金设立时,就应当推定责任人享有责任限制权利,如对责任限制权利提出异议,也不应自动中止或延迟基金的设立以及基金的效力,^⑤使基金发挥其应有的功能。即使发生几率极低的打破责任限制的情形,索赔人在获得基金的担保之外仍然可以在法院作出丧失责任限制裁判后申请扣押责任人的其他财产,并不必然导致无法实现其债权的结果。

四 我国现行责任限制程序存在的问题

要使责任限制基金的上述三项功能都得到充分实现,须有相应的程序予以保障。《海诉法》

① 胡正良、郑丙贵、过仕宁、吴亚男、黄晶:《中国加入〈海事赔偿责任限制公约〉问题研究》,载《海大法律评论》,大连海事大学出版社2008年版,第301-333页。

② 这里使用“向责任人提出请求的任何人”一语有误,因责任限制基金只能约束限制性债权人,而不能约束非限制性债权人。

③ 《海诉法解释》第86条,把《海商法》214条所指的“向责任人提出请求的任何人”解释为“向基金提出请求的任何人”,以符合公约规定,并消除歧义。

④ *Margolle and Another v. Delta Maritime Co. Ltd. And Others (the "Saint Jacques II" and "Gudermes")*, (2003) 1 *Lloyds Law Report* 203.

⑤ 国际海事委员会于2008年10月12-17日在雅典举行的第三十九次国际会议上通过的《关于海事法责任限制程序规则的指南》第6.3条规定“在基金设立时,限制责任的权利将开始暂时有效”;第7.2条规定“前述第1款的就责任限制权利提出异议的程序,不应自动中止或延迟基金的设立以及设立基金的效力。”

的实施为此提供了法律依据。然而，由于我国海事立法起步较晚，缺乏经验，该法在实际运用中仍然存在着一些问题，有待在今后的法律修改或司法解释中不断解决和完善。^① 下面从设立基金的便捷性、确认限制权利的统一性（独立之诉）、诉讼的集中性、债权人会议与基金分配的互补性、确权裁判的效力五个方面，探讨现行基金程序存在的不足。

（一）设立基金的便捷性

从基金的三项功能分析，责任人申请设立基金必须是便利、快捷的。^② 首先，集中诉讼的连接点是基金的设立。如果基金设立程序复杂，从申请到设立耗时较长，则等到基金设立，各个索赔诉讼案件在不同法院可能已经审理终结，集中诉讼功能将无法发挥。其次，“一次事故，一个限额”的真正实现，需要以基金为基础。如果众多索赔案件由不同法院作出裁判，且没有统一的基金可供分配，则责任人实际赔付的总额将会超过责任限额。第三，责任人的财产免于扣押的依据是基金起到了债务担保的作用。^③ 船舶作为运输工具，一旦被扣押，其商业价值无从体现，且会导致营运损失，甚至因为迟延履行运输合同或租船合同而遭受第三人的索赔。因此，在实务中，船东对于被扣押的船舶，一般会在几天内提供担保寻求释放船舶。如果责任人的船舶被扣押而申请设立基金，法院需要花数月的时间审理才能确定是否准许设立基金，则立法明确规定的基金作为释放船舶的担保功能将大打折扣。

笔者认为，是否准许责任人申请设立责任限制基金，应当由法院直接审查确定而不需要利害关系人的介入，仅审查责任人的主体资格、基金金额及基金的担保问题，而不要求对债权的性质、能否享受责任限制权利等进行实质性审查，且没有必要赋予利害关系人对申请设立基金的异议权利和对基金裁定的上诉权利。这符合各国的相关立法与司法实践做法。

然而，我国《海诉法》的立法者，一方面认为设立基金是为了及时释放扣押船舶或其他财产或者使相关财产免于扣押，而有意对责任限制权利的确认程序不作规定；^④ 另一方面却对设立责任限制基金程序作了诸多限制条件。根据该法第 105、106、108 条规定，海事法院在收到设立基金的申请后，必须事先在媒体上公告相关信息，并等到 30 天公告期满后，对于没有异议的申请，才可作出准许设立基金的裁定。如果不同的利害关系人在不同时间分别提出异议，依据该法第 106 条第 2 款规定，法院在收到异议后十五日内作出裁定，导致司法实践中，对每个异议分别作出裁定还是对全部异议作出一个裁定做法不一。这显然是立法漏洞。^⑤ 异议人还可以对裁定提起上诉，由二审法院作出终审裁定。裁定生效后，再通知责任人提供责任限额的现金或担保。

而且，根据《海诉法解释》第 83 条规定，法院除需要审查责任人的主体资格、基金的数额

① 关正义：《设立海事赔偿责任限制基金程序的有关问题》，载《中国海商法年刊（2002）》，第 306-317 页。

② 国际海事委员会于 2008 年 10 月 12-17 日在雅典举行的第三十九次国际会议上通过的《关于海事法责任限制程序规则的指南》第 6.1 条规定：“为基金的设立规定一个快捷的程序。”

③ 王淑梅、汪洋、李兵：《〈中海发展股份有限公司货轮公司申请设立海事赔偿责任限制基金案〉的理解与参照》，载《人民司法》2014 年第 6 期，第 77 页。

④ 金正佳：《海事诉讼法论》，大连海事大学出版社 2001 年版，第 407-408 页。

⑤ 《责任限制规定》对此进行了完善，明确法院对所有异议只需作出一个裁定。参见周燕：《海事赔偿责任限制程序问题研究》，中国海洋大学 2013 年硕士学位论文，第 24-25 页。

外,还需要审查有关债务的性质,^①即是否为限制性债务。^②判断债务是否为限制性债务属于实体问题,^③我国《海商法》与1976年《限制公约》以及其他国家和立法有所不同,往往会涉及较为复杂的法律争议。^④可见,从责任人申请设立基金到基金设立,一般需要数月。如果利害关系人不配合(行使其法定异议权和上诉权),以及在法院准许设立基金的裁定生效后,责任人不及时提供责任限额的现金或担保,则可能在逾一年都无法设立基金。^⑤显然,按照我国现行立法,设立基金的便捷性荡然无存。这与公约所追求的设立基金可以及时释放扣押船舶或其他财产的目标相悖,也与我国《海诉法》立法者所坚持的不规定确认责任限制权利的程序,可以及时释放被扣押的船舶或其他财产的意愿是背离的。^⑥可见,立法和司法解释的不完善是导致司法实践不统一的根本原因。

(二) 确认责任限制权利的统一性(独立之诉)

就责任限制法律关系而言,责任限制基金与责任限制权利是相互依存、密不可分。责任人要限制其赔偿责任,仅以基金为最高赔偿限额,则必须享有责任限制权利;而责任人要充分行使其责任限制权利,要对所有限制性索赔产生抗辩效力,通过设立基金方式,才可将限制性债权集中到设立基金的法院进行诉讼,使其船舶或其他财产免于扣押,或已被扣押的财产获得释放。由此产生,设立责任限制基金是否以责任人享有责任限制权利为条件,以及确认责任限制权利能否提起独立之诉的争论。

由于我国《海诉法》仅规定海事基金程序而有意回避确认责任限制权利的程序,使得法院在审查责任人是否有权享受海事赔偿责任限制权利时,没有相应的程序可以适用。^⑦

我国法院审查责任人是否享受责任限制权利,主要有以下几种方式:一是在限制性债权索赔

① 参见“易山”轮责任限制基金案[大连海事法院(2001)大海法事初字第62号,辽宁省高级人民法院二审的(2002)辽民四终字第54号]。“易山”轮与“雅河”轮碰撞,海事局提出异议。作为国家主管部门,责令船东提供担保是油污强制费用和对肇事船舶的处罚,申请人将其作为责任限制诉讼的利害关系人是适用法律错误。法院认为海事局未就海事赔偿责任限制基金申请人的主体资格是否适格、债权性质、责任限制基金数额是否适当提出异议,不影响基金设立,裁定驳回海事局的异议,准许责任人设立基金。海事局提出上诉,二审法院认为,海事局提出的异议并不针对基金的设立,法院用裁定驳回异议不当,应当对海事局的异议不作审理。

② 王淑梅:《海事赔偿责任限制制度在我国的适用》,载《中国涉外商事海事审判指导与研究》(第1卷),人民法院出版社2001年版,第254-260页。

③ 参见“大勇”轮责任限制基金案[上海海事法院(2002)沪海法基字第5号,上海市高级人民法院(2002)沪高民四(海)基字第1号]。韩国 Sekwang Shipping Co., Ltd (SEKWANG 船务有限责任公司)所属的“M. V. DAEMYONG”(“大勇”轮)(总吨位1999吨)于2001年4月17日在长江口附近与他船发生碰撞,于2002年5月17日向海事法院申请设立海事赔偿责任限制基金。利害关系人提出债权性质及是否适航等异议,法院经审理认为,对于化工污染损害赔偿及行政职能部门的相关费用是否属限制性债权,以及是否适航等争议,属实体审理范围,不影响其设立基金。利害关系人提出上诉,二审予以维持。这一裁判结果,虽然保证了设立基金的便捷性,但是明显违背司法解释关于“应当对债权性质进行审查”的要求。

④ 如打捞费用等,我国海商法在限制性债权中去掉公约的一项规定,但没有在非限制性债权中加以规定,故这项是属于限制性债权还是非限制性债权,一直存有争议。《责任限制规定》已明确将其列为非限制性债权。

⑤ 《海诉法》没有规定责任人提供现金或担保的期限,《海诉法解释》第84条,准予申请人设立海事赔偿责任限制基金的裁定生效后,申请人应当在3日内在海事法院设立海事赔偿责任限制基金。申请人逾期未设立基金的,按自动撤回申请处理。

⑥ 金正佳:《海事诉讼法论》,大连海事大学出版社2001年版,第406-408页。

⑦ 刘寿杰:《海事赔偿责任限制及海事赔偿责任限制程序——从“静水泉”轮沉没引发的系列海事赔偿责任限制案件谈起》,载《中国涉外商事海事审判指导与研究》(第3卷),人民法院出版社2003年版,第225页。

程序中,责任人提出责任限制抗辩,法院予以审查;^①二是在限制性债权索赔程序中,责任人没有提出抗辩,由法院主动援引海事赔偿责任限制的相关法律来限制责任人的赔偿责任;^②三是在设立海事赔偿责任限制基金程序中,法院进行审查;^③四是在设立基金程序中不审查,而是留待确权诉讼程序中进行解决。^④在我国海事司法实践中,各法院做法极不统一,严重损害了法律的威严和裁判的公信力。

对此,最高人民法院在“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”一案的《复函》中明确指出:“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。”^⑤可以说《复函》填补了申请责任限制程序的立法空白。然而,责任人的海事赔偿责任限制权利只能在海事索赔诉讼中以抗辩的方式行使,责任人不得主动提起单独的责任限制申请或诉讼的观点,颇受质疑。

有观点认为,要求责任人必须在诉讼中以抗辩的形式提出责任限制权利的请求,既不符合海损事故的特点,也不符合国际上的通行做法。^⑥也有观点认为,将责任限制诉讼绝对依附、从属于索赔诉讼,不利于众多案件的集中审理、提高诉讼效率和保证裁决的统一。^⑦还有观点认为,根据《海商法》第204条和《海诉法》第101条的规定,责任人应可主动申请海事赔偿责任限制,《复函》与我国现行法律规定不符。^⑧如果有多个索赔案件,享受责任限制权利仅作为诉讼中的抗辩,“一次事故,一个限额”原则可能无法遵守,这不符合责任限制制度的本意。遗憾的是,《责任限制规定》坚持了《复函》提出的责任限制权利只能在索赔诉讼中抗辩的观点,即不能构成独立的诉讼请求。

无论是大陆法系还是普通法系国家或地区,对责任限制权利是程序权利还是实体权利均存有

-
- ① 在我国的海事司法实践中,此种做法较为普遍。如宁波海事法院审理的原告苏军勇与被告刘阿雅、陈金顺船舶碰撞损害赔偿纠纷案〔(2007)甬海法台民初字第52号〕中,关于“闽狮渔5151”轮船东是否享受责任限制权利,就在该碰撞纠纷中予以审理。
- ② 笔者认为,法院主动援引责任限制,是没有法律依据的。厦门海事法院审理的厦门市宝丽晶贸易公司诉周汉聪等水上货物运输合同纠纷案中,四被告(“宁发001”轮的所有人)在一、二审期间均未申请设立基金,也未提出责任限制的抗辩,但福建省高级人民法院以(1998)闽经终字第385号判决书判决被告可依法限制赔偿责任,并撤销了一审法院(1997)厦海法商初字第064号一审判决。
- ③ 宁波海事法院“丰岛”轮(TOYOSHIMA)责任限制基金案〔(2002)甬海事限字第1号〕中,法院经审理认为,异议人不能证明不适航、也不能证明碰撞事故是申请人故意或轻率地作为或不作为所致,申请人享有责任限制权利。
- ④ 宁波海事法院审理的原告林成与被告福建省南安市轮船有限公司申请海事债权确权案〔(2006)甬海法权字第51号〕中,对“成功62”轮船东福建省南安市轮船有限公司的责任限制权利,就在该确权案件中予以审理。
- ⑤ 2003年6月9日,最高人民法院在答复山东省高级人民法院“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公司海事赔偿责任限制申请一案请示的复函”〔(2002)民四他字第38号〕中明确,“根据我国《海商法》和《海事诉讼特别程序法》规定,申请建立海事赔偿责任限制基金可以在诉讼中或诉讼前提出;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海事请求为前提,不能构成独立的诉讼请求。烟台集洋集装箱货运有限公司虽是涉案运输合同承运人,但不是船舶经营人,不具有申请限制赔偿责任的主体资格。”
- ⑥ 黄永申:《关于海事赔偿责任限制程序有待澄清的几个问题》,载《中国海商法年刊(2004)》,第282-297页。
- ⑦ 林强:《海事赔偿责任限制诉讼程序之探讨》,载《第十三届全国海事审判研讨会论文集》(2004),第157-162页。
- ⑧ 李旭东、郭俊莉:《我国海事赔偿责任限制相关问题的司法探求》,载《海事司法论坛》2004年第4期,第11-15页;黄菊秀:《海事赔偿责任限制诉讼程序设置构想》,载《第十三届全国海事审判研讨会论文集》(2004),第196-201页。

争议,^① 各国立法和司法均对确认责任限制权利可以提起独立的诉讼。例如, 希腊, 责任限制可以预先提出, 也可以作为抗辩提出。在英国和美国, 申请限制也不仅可以在诉讼中以抗辩的形式提出, 还可以在诉讼前作为一个独立的诉讼。在诉讼中提出抗辩只能对诉讼相对人产生效力, 对其他海事请求人不能限制责任。如果责任人提起专门责任限制诉讼, 责任人必须设立责任限制基金, 通过该程序审理后, 法院做出的准予限制责任的判决和裁定则具有对世效力。英国限制赔偿责任的请求可以在诉讼中以抗辩方式提出, 也可以提起独立之诉, 选择权在当事人。^② 在美国, 1851年《责任限制法》在1936年修订之前, 船东可以在起诉前、船舶扣押后或者判决后申请责任限制。1936年后要求必须在收到被索赔通知后6个月内申请责任限制。^③ 法国1967年法令第7章规定, 对本国船舶申请限制, 应当向船舶登记地法院提起诉讼并设立基金, 对外国船舶, 可向事故发生地、事故发生后的第一停靠港、船舶扣押地或担保提供地商事法院提起。一旦基金设立, 所有请求只能在责任限制诉讼中提出。日本、印度、韩国、荷兰、比利时等国也没有规定责任限制只能在诉讼中提出抗辩。^④

笔者认为, 责任限制基金程序仅是责任限制整体程序的一个组成部分, 无论是否设立基金都应有责任限制权利确认程序, 包括诉讼中提出责任限制权利的抗辩和责任人提起独立的责任限制权利确认之诉。虽然最终实现“一个事故, 一个限额”必须以责任人享有责任限制权利为条件, 但是设立基金不应以享受责任限制权利为条件, 否则基金的集中诉讼和担保功能将丧失殆尽。如果将责任人能否享受责任限制权利放到每个索赔案件的实体审理中解决, 则既拖延时间, 又浪费人力、物力, 程序又难以规范, 裁判统一性更难维护。^⑤ 《责任限制规定》第10条规定, 在确权诉讼中审理责任人是否享有责任限制权利, 并允许对作出的判决、裁定提起上诉, 不仅是对《海诉法》明确规定的确权诉讼一审终审的突破, 而且与国际公约及各国立法与司法相悖。

(三) 诉讼的集中性

如前所述, 各国立法及司法实践中, 一般在基金设立后, 限制性债权人都应当向设立基金的法院提出索赔, 实现“集中诉讼”。虽然我国《海诉法》第109条也规定了基金设立后, 当事人就有关海事纠纷应当向设立基金的法院提起诉讼, 但是对于集中诉讼程序的启动却较为特殊, 将债权登记与受偿程序同船舶拍卖价款分配合并并在同一章节加以规定。该法第112条规定, 海事法院受理设立基金的公告发布后, 债权人在公告期间内登记债权, 否则视为放弃债权。该条套用了第111条船舶拍卖公告期间债权登记的规定, 却忽略了基金分配与船舶拍卖款项分配的区别。对于后者无论是船舶被成功拍卖, 还是在责任人提供担保后被释放, 均有可供分配的款项。^⑥ 而对

① 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》, 载《环球法律评论》2011年第3期, 第5页。

② Patrick Griggs, Richard Williams and Jeremy Farr, *Limitation of Liability for Maritime Claims* (London: LLP, 4th edn, 2005), pp. 59-64.

③ The Chickie 141 F.2d 80 (3d Cir. 1944), 该案中船东在被索赔人起诉6个月后申请责任限制, 被法院驳回。

④ Patrick Griggs, Richard Williams and Jeremy Farr, *Limitation of Liability for Maritime Claims*, pp. 59-64.

⑤ 郭先江、陈海波:《我国海事赔偿责任限制基金程序之检讨——兼评相关司法解释》, 载《2009年中国国际经济法学会年会暨学术研讨会论文集》, 第95-112页。

⑥ 张贤伟:《设立基金程序所涉案件的管辖及相关条文的理解》, 载《中国海商法协会通讯》2001年第4期, 第8-13页。

于责任限制的集中诉讼必须在基金设立后才能进行。由此产生的问题是，该条规定基金设立前进行债权登记有何意义呢？笔者百思不得其解。或许有人认为这一规定又是借鉴了破产法上的债权登记。然而，值得注意的是，责任限制与破产程序之间存在本质区别。特别是后者有和解及整顿制度，可以通过和解协议达成延期偿付债务、分期偿付债务、按比例减成偿付债务、按比例减成一次偿付债务、按比例分期偿付债务、实物抵偿债务等偿债方案，以避免企业破产。这是因为破产立法将促进企业改善经营管理、扭亏为盈、为濒临破产企业创再生之机、避免破产清算等作为重要宗旨。^①而责任限制程序不论何种结果，要么分配基金清偿债务，要么执行责任人财产清偿债务，不存在通过债权人会议减免责任人债务、分期偿付债务或暂缓执行财产等问题。

《海诉法》第116条规定，办理登记后的债权（非裁判文书确认的债权）人应当在设立基金的法院提起确权诉讼。结合第109条和第112条的规定，提起确权诉讼的前提是债权已登记且基金已设立。^②那么，在法院受理基金公告到基金设立这段期间，限制性索赔诉讼如何进行呢？其他法院已经受理的案件应当继续审理、中止审理，还是移送设立基金的法院审理，以及能否在其他法院提起新的诉讼，《海诉法》均未予以明确。《海诉法解释》第90条规定债权人应当在办理债权登记后七日内提起确权诉讼，这显然与立法有矛盾。因为债权登记后七日内法院正在审理基金是否可以设立，有时债权登记后数月还不能作出设立基金裁定。如果允许债权登记后七日内提起确权诉讼，将与《海诉法》第109条规定的基金设立后才可提起确权诉讼相冲突。《海诉法解释》第89条所规定的其他法院在债权登记前已经受理案件的移送，同样没有考虑到确权诉讼须在基金设立后提起这一法律障碍。另外，按照《海诉法解释》的规定，法院在审查是否准许设立基金过程中，受理索赔人提起确权诉讼或其他法院移送的案件后，出现责任人最终撤回设立基金申请或责任人不提供担保而视为撤回申请等基金未设立的情形时，已经提起确权诉讼或移送的案件如何处理呢？对此，《海诉法》及《海诉法解释》未作出明确规定。诉讼是动态的而非静态的，这种不严谨的法律条文及相互矛盾的司法解释，将导致各法院做法更加不统一，从而损及司法权威性。如上海海事法院受理的“集发”轮申请设立基金案，^③二审法院维持准予设立基金后，申请人仍不设立基金，导致已经债权登记及提起确权诉讼的50多个案件撤回。这显然会造成司法资源的浪费和当事人特别是债权人的讼累。^④《责任限制规定》第7条规定，海事法院应当在基金设立后，再审查债权人的申请；基金未设立的，裁定终结登记程序。虽然，这应是针对上述问题提出的补救办法。^⑤但是，债权登记申请后，又因基金未设立而裁定终结登记程序，同样会产生讼累。

笔者认为，首先，在法院裁定准许设立基金后，申请人不提供现金或担保设立基金是不诚信行为，有滥用诉权之嫌。司法解释可以明确规定责任人申请设立责任限制基金的，必须向法院提供相当于责任基金金额的现金或担保为前提条件。^⑥如同申请人申请扣押船舶，法院可以要求申

① 邹海林：《破产程序和破产法实体制度比较研究》，法律出版社1995年版，第163-190页；王欣新：《破产法专题研究》，法律出版社2002年版，第82-112页。

② 曹照勇：《论债权登记程序在海事赔偿责任限制中的适用》，载《中国海商法研究》2012年第4期，第66页。

③ 参见“集发”轮责任限制案，（2004）沪海法限字第1号，上海海事法院。

④ 周燕：《海事赔偿责任限制程序问题研究》，中国海洋大学2013年硕士学位论文，第36-37页。

⑤ 陈小曼：《海事赔偿责任限制制度研究》，西南政法大学2012年博士学位论文，第134页。

⑥ 因法律没有相反或禁止性规定，作为程序性问题，最高人民法院有权对此作出补充规定。

请人提供担保为条件一样。这样可以有效避免法院启动基金程序后又不设立基金的尴尬局面。其次,基金设立后,已经进行的与基金有关案件的集中诉讼不应受责任限制权利丧失的影响而撤销,以节省司法资源、提高司法效率、维护司法的稳定性。即使最后认定责任人无权享受责任限制权利,设立的基金不能对抗所有限制性索赔人,基金仍可以作为债务担保。正如国际海事委员会《关于海事法责任限制程序规则的指南》第9.1条规定,责任限制权利丧失,基金仍应被保留并根据责任限制的程序分配,适用责任限制权利未丧失时同样的程序审理各个索赔,并可执行责任人的其他财产。^①根据《海诉法》的规定,基金一旦设立就已经赋予了设立基金的法院对限制性债权实体审理的管辖权。设立基金的款项可以作为责任人的财产被分配或执行,这如同我国船舶价款分配的集中诉讼的确权案件类似。另外,可参照我国民事诉讼中的移送管辖或指定管辖的规定,^②在责任限制权利丧失情况下,最高人民法院明确规定由受理基金的海事法院继续审理确权诉讼的海事纠纷。

(四) 基金会议与基金分配的互补性

各国立法基本都规定在基金的限制性债权申报期限届满后,法院应召开“基金会议”,召集责任人、债权人就责任人能否援引责任限制、责任限制和某一特定债权的金额、性质等问题进行讨论。如果各方能够达成一致意见,法院将按照所达成的意见分配基金;如果就某项争议不能达成一致意见,则由法院对争议事项进行审理。待所有争议解决之后,由法院最终决定基金的分摊。^③

虽然《海诉法》第10章债权登记与受偿程序也规定有“债权登记”、^④“确权之诉”和“债权人会议”等内容,但是该章将船舶拍卖价款的分配与基金分配两个性质完全不同的程序一并加以规定,造成适用上的混乱。此外,还规定债权人会议是在债权登记和确权诉讼之后召开。显然,依据我国法律规定,“确权之诉”是“债权人会议的前置程序,而非补充程序。而且,法律也未规定“债权人会议”可就责任人能否享受责任限制权利问题进行商讨。^⑤笔者认为,这样的做法显然不合理,需要司法解释予以完善。遗憾的是,《责任限制规定》却对此保持了沉默。

在债务总额超过基金的情形下,债权人会议或基金会议的目的是使各债权人尽快达成一致意见,避免法院对争议事项进行审理和裁决消耗过多的时间和费用,从而保护各债权人的最大利益。债权人会议放在确权诉讼之后召开,没有实质意义。因为通过确权诉讼审理确定各债权后,法院应当及时按法定受偿程序分配基金。这种情形下,再召开债权人会议进行协调的目的或意义似乎难以实现。因此,《海诉法》应当将债权人会议规定在债权登记之后、确权诉讼之前。如果各债权人在债权人会议上不能达成一致意见,对于债权金额和债权性质有争议的,应通过确权诉讼解决;对于能否享受责任限制有争议的,应通过确认责任限制权利程序来解决。最后,法院根据裁判结果及债权人会议上确认的债权,按照法定的分配顺序进行分配。

① 李海译:《关于海事法责任限制程序规则的指南》,载《中国海商法年刊(2009)》,第110页。

② 《中华人民共和国民事诉讼法》第36、37条。

③ 如斯基的那维亚国家的海商法和荷兰海商法。

④ 海口海事法院审理的“中航902”轮责任限制案件中,一债权人在责任人申请设立责任限制基金之前,在广州海事法院提起了损害赔偿之诉,但该债权人没有申请债权登记,导致能否参与基金分配之争。参见简万成等:《中航902轮海事赔偿责任限制基金分配案》,载《中国海事审判年刊》(2007),人民交通出版社2008年版,第26-34页。

⑤ 祝默泉、沈晓平:《论完善我国海事赔偿责任限制程序制度》,载《中国海商法年刊(2003)》,第247-259页。

另外,值得一提的是,通过设立基金援引责任限制的情形下,公约和各国立法均规定责任人在设立基金前偿付的限制性债务享有参与基金分配的代位权,给予了责任人再次救济的渠道。^①笔者认为,责任人可以在索赔个案中行使责任限制抗辩权,但不得对抗其他索赔案件的债权人。责任人认为总的赔偿额不会超过责任限额或仅有一个债权人时,自然没有必要提起单独责任限制诉讼,毕竟责任限制诉讼要产生诉讼费用和花费精力。责任人该项选择权的行使,需对上述风险进行评估。代位求偿权的设立,较为有效地解决和平衡了赔偿责任限制权利通过个案行使可能产生的问题,即在责任限制诉讼提起后的索赔债权,责任人仅在责任限额内按比例赔偿,而在先前的索赔个案中确定的赔偿款项,责任人须全额赔偿,不过责任人对个案中的全额赔偿可以代位参与责任限额的分配,但按比例分配的款项与实际赔款的差额部分须由责任人自负。这更尊重了索赔人和责任人的意志自由,但其缺陷是代位债权的合法、正当性需责任人举证。那么,依据我国现行法律,责任人能否行使参与基金分配的代位权呢?我国《海商法》对此没有规定,《海诉法》也没有对代位程序作出规定。而我国《合同法》第73条所规定的代位权,是指责任人怠于行使其权利,而危害到债权人的债权时,债权人可以取代债务人的地位,行使债务人对次债务人的权利。^②显然,合同法上的代位权,与责任限制制度中的代位权是完全不同的。因此,根据我国现行法律,责任人在设立基金前已经赔付的款项,无法参与后设立基金的分配。

(五) 确权诉讼的一审终审与裁判的既判力问题

《海诉法》第116条关于确权诉讼裁判不得上诉的规定,将确权诉讼中一般海事纠纷的二审终审制改为一审终审制,受到许多学者的批评。^③据称,立法者借鉴了破产法中一审终审的规定。^④海事赔偿责任限制制度与破产制度是完全不同的制度,破产制度的一个重要作用是通过债权人会议达成和解、整顿以及重整来预防破产发生,更好地保障债权人、债务人的合法权益。^⑤我国破产制度实行一审终审制度可以说是平衡各方利益之需要。而责任限制基金的宗旨是以基金清偿所有限制性债权,因此,无论以何种方式分配,分配基金都是必然的。立法者的这种借鉴方式,着实让人费解。也许受批评观点的影响,在“华顶山”轮责任限制确权案件中,最高人民法院的答复是,当事人对责任人是否享受责任限制权利有异议的,应当转入普通程序审理,其他确权诉讼案件中止。^⑥此答复将《海诉法》明确规定的确权诉讼的一审终审程序审理转为普通程序审理,没有任何法律依据,显然是不够严谨。因此,有学者认为法院自行将确权诉讼转为普通程序审理,侵犯了当事人的诉权。^⑦然而,《责任限制规定》坚持了该观点,第10条明确规定确权诉讼的判决、裁定可以上诉。该条司法解释的合法性值得商榷。

① 邓丽娟、王大荣:《论海事赔偿责任限制权利的实现》,载《中国海事审判年刊(2005)》,人民交通出版社2006年版,第291-312页。

② 龙翼飞:《新编合同法》,中国人民大学出版社1999年版,第77-81页。

③ 周燕:《海事赔偿责任限制程序问题研究》,中国海洋大学2013年硕士学位论文,第37-39页。

④ 金正佳:《海事诉讼法论》,第453-463页。

⑤ “债务人企业解体消灭,不仅债权人无法全额实现其债权,而且造成破产企业职工失业的社会问题,对社会财富与生产力来说也是一种损失。”参见王欣新:《破产法专题研究》,第77页。

⑥ 最高人民法院在“华顶山”轮案的答复:“经过确权程序后,原告还有异议的,转入普通程序,而其他确权程序的案件中止审理,等待普通程序案件审结后按既定判决处理。”

⑦ 何丽新、谢美山:《海事赔偿责任限制研究》,厦门大学出版社2008年版,第258-260页。

另外，对于一审终审的确权诉讼案件裁判的既判力问题，也有分歧。有观点认为，“海事法院对确权诉讼作出的判决、裁定具有法律效力，当事人不得提起上诉。这一规定确定了确权诉讼中一审终审的特别程序。但是这一特别程序是在确权诉讼的特别程序中适用的，不应具有普遍的既判力的后果。如果赋予该类裁判文书具有既判力的法律效果，确权诉讼的债权人在责任人设立的基金中得不到受偿时，就依据判决对责任人的其他财产申请法院执行，这就违背了海事赔偿责任限制基金设立的初衷。”^① 2009年在上海召开的全国海事法院院长会议上讨论的《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》（征求意见稿）第10条明确规定：“债权人依据海事诉讼特别程序法的规定向受理债权登记的海事法院提起确权诉讼的，海事法院对确权诉讼作出的裁判，仅限于对已经设立的基金具有执行效力。”《责任限制规定》第16条虽然没有使用征求意见稿明确的措辞，但对该条整体解释，可以得出同样的结论。显然，这是主流观点。对此，笔者持有不同意见，理由有二：其一，生效裁判文书均应具有既判力。不论是一审终审还是二审终审的裁判文书，都是依据法律作出的，在法律没有修订之前，否定确权诉讼一审终审裁判文书的既判力，是违反《立法法》精神的，也不符合法理。其二，对责任人其他财产可否执行的问题，应视债务性质和基金效力而定。由于立法规定限制性债务只能参与基金分配，责任人对分配不足部分不再承担清偿责任，当然不能依据限制性债权的确权诉讼裁判申请执行其他财产。如果明显是非限制性债务，其不应参与基金分配程序，法院不应受理该债权的登记申请和提起确权诉讼，而应告知索赔人另行向责任人提起普通的损害赔偿之诉。如果对于是否属限制性债务不明确，需要通过法院诉讼才能确定的，或设立基金的法院已经受理的，则应当从便利当事人诉讼和节省司法资源考虑，在确权诉讼程序中对非限制性债权的赔偿额作出裁判，尤其是同一索赔人既有限制性索赔又有非限制性索赔时，更没有必要以确权诉讼仅裁判限制性债务为由，驳回索赔人在基金程序中的非限制性索赔的诉请，让其通过普通程序再次诉讼。赋予对非限制性债务作出的确权裁判可直接在基金之外执行责任人的其他财产效力，既不违反法律规定，也不损害各方当事人的权益。至于，确权诉讼一审终审而非二审终审问题，只是法律对诉讼程序的设置问题，与裁判既判力无关。^②

五 对相关立法或司法解释的修改建议

综上所述，规范统一海事赔偿责任限制基金相关程序是海事赔偿责任限制权利行使的关键所在。海事赔偿责任限制基金程序的设计，应当以实现海事赔偿责任限制基金的集中诉讼、一个事故一个限额和债务担保三大功能为出发点。基金程序必须体现设立基金的便捷性、确认责任限制权利的统一性、诉讼的集中性、债权人会议与基金分配的互补性，并应明确确权裁判的效力范围。我国海事赔偿责任限制程序立法不够完善，导致海事司法实践中存在困惑和裁判不统一的现象，因此应当进行相应的修改与完善。在立法修改之前，可以通过最高人民法院司法解释的形式进行完善。但是，司法解释不能修改法律，只能在法律框架下进行解释和补充。

① 王淑梅：《关于海事赔偿责任若干问题的调研报告》，载《涉外商事海事审判指导》（第1辑），人民法院出版社2008年版，第181-201页。

② 邬先江：《海事赔偿责任限制制度研究》，大连海事大学2010年博士学位论文，第183-200页。

（一）对于《海诉法》的修改建议

建议对《海诉法》有关责任限制基金、责任限制权利确认、债权登记、债权确权诉讼和基金分配等方面的具体规定进行全面修正（重构），基本思路是：

1. 设立专门的“海事赔偿责任限制程序”一章，对原第9章和第10章设立海事赔偿责任限制基金程序进行全面修改。该专章应当分责任限制权利确认程序、设立基金程序、债权登记和基金会议、债权确权诉讼和受偿程序四节（不涉及油污基金及船舶拍卖款分配）。

2. 明确规定责任人可以在索赔案件中提出责任限制权利的抗辩，也可以提起独立的责任限制权利确权诉讼。责任人就个案提出的责任限制权利抗辩仅对该索赔个案有约束力。责任人提起责任限制权利确权诉讼的，则可以对抗所有限制性海事请求。但是，责任限制权利确权诉讼应当在基金设立并召开基金会议后30日内提出。

3. 申请设立基金时，必须以提交相当于责任限额的担保为前提。这一规定可以有效避免当前司法实践中准许设立基金后，责任人又不提供相当于基金数额的现金或担保所导致的混乱局面。

4. 简化设立基金程序，充分发挥基金的三大功能。在设立基金申请人提供充分担保的前提下，法院仅对申请人的资格、基金数额和基金担保进行审查，而不需要利害关系人介入。法院认为责任人的申请符合基金设立条件的，可以裁定准许设立基金，并通知或公告利害关系人在法定期限内进行债权登记。利害关系人在法定期限内有权对基金设立人的主体资格、基金数额提出异议，但是异议不影响裁定的执行。

5. 在债权人登记债权期限届满后，由法院召集责任人和全体登记债权人召开基金会议，对于各债权是否属于限制性债权、各限制性债权的金额，以及分配顺序和分配比例等事项进行协商。协商成功的，按照协商方案直接对基金进行分配。协商不成的，对于无争议的债权可以在基金分配会议上由法院直接进行确认，不需要进行债权确权诉讼程序。对于债权性质和金额有争议的，应当通过债权确权诉讼程序进行确认。对于责任限制权利有争议的，应当通过责任限制权利确权诉讼加以解决。上述事项经审理确定后，法院可以按照法定顺序分配基金，不必再召开基金分配会议。

6. 责任人可以就其在设立基金之前已经赔付的那一部分限制性债务取得参与基金分配的代位权。

（二）在不修改现行立法的前提下，对《责任限制规定》进行完善

在不修改现行立法的前提下，应当由最高人民法院对《责任限制规定》进行修改，具体意见如下：

1. 在申请设立基金时，责任人必须向法院提供相当于责任限额的担保。
2. 在责任限制基金设立后，责任人应在30日内向设立基金的法院提起确认责任限制权利的诉讼。
3. 基金设立后，即使丧失责任限制权利，设立基金的法院继续对已经债权登记并提起确权诉讼的案件行使管辖权。

4. 删除第10条、第11条一审终审转为二审终审的规定。在现行法规定的债权确权诉讼

一审终审制度下，应当严格执行法律规定的一审终审，不应对债权确权诉讼中的责任限制权利确认及船舶碰撞案件等实行二审终审，否则不仅有违法解释之嫌，而且可能会带来更大的司法混乱。

Exercising the Right of Limitation of Liability for Maritime Claims

Wu Xianjiang

Abstract: As for the exercising the right of limitation of liability for maritime claims, applying for constitution of a limitation fund by a liable person and concentrating his limitation right on the fund is the basic method. An alternative method is to propose a limitation defense in specific maritime claim case. Chapter 9 of *Special Maritime Procedure Law of the peoples's Republic of China*, "Procedure for Constitution of Limitation Fund for Maritime Claims", is not well designed in terms of constitution procedure. Furthermore, there are some contradictions among those provisions. These shortcomings leave difficulties for the courts to apply proper laws in limitation fund cases and issue consistent judgments. Although the *Judicial Interpretation of the Special Maritime Procedure Law* and the *Limitation Judicial Interpretation* further regulate issues relating to the limitation fund procedure, these two judicial interpretations do not establish a set of systemic, thorough, and coordinated procedure rules. Certain articles are also in conflict with current legislation, and being doubted. For designing the constitution procedures of the limitation fund, three major functions of the limitation fund should be considered as the starting point, i. e. the centralization of limitation fund litigations, the application of one limit for each accident, and being the debt and obligation security for limitable maritime claims. Accordingly, legislations on limitation fund procedure should realize the convenience of the constitution of a limitation fund, the uniformity of the standards for the right to limitation of liability, the centralization of proceedings, the complementarities of creditors meeting and the distribution of limitation fund, and should define the effect scope of judgments concerning limitation right confirmation issues as well. For the construction of integrated procedure rules, it is necessary to modify and improve the Special Maritime Procedure Law and its judicial interpretations.

Keywords: Right of Limitation of Liability, Fund Procedure, Centralized Litigation, Debt and Obligation Security, Declaratory Judgment Litigation

(责任编辑:李西霞)