

责任限制制度的适用理念与立法调适

——以《海商法》修改为中心^①

曹兴国

(大连海事大学 法学院, 辽宁 大连 116026)

摘要: 责任限制制度偏离完全赔偿原则的合理性在当前主要归因于其在提高风险和责任分配效率方面的积极价值,并能与责任保险机制配合保障债权人得到实际受偿。但责任限制制度在合同和侵权领域的适用因可预见性和可选择性的不同而存在差异。基于人身权益保障的法律政策考量以及人身保险与财产保险运作机制的不同,责任限制制度对人身和财产损害的适用也有所区分。同时,调整对象的商事化差异也会带来对责任限制制度的差别需求。以《海商法》为代表的相关立法需要综合考虑上述共性价值和适用区分,对责任限制制度的扩张适用以及责任限额的设定作出恰当调适。

关键词: 责任限制; 完全赔偿原则; 效率价值; 责任限额; 《海商法》修改

中图分类号: D922.294 **文献标志码:** A **文章编号:** 2096-028X(2023)02-0025-12

The Legislative Theory and Adaptation of the Limitation of Liability System

—Centered on the Revision of the *Chinese Maritime Code*

CAO Xingguo

(Law School, Dalian Maritime University, Dalian 116026, China)

Abstract: The rationality of the limitation of liability system deviating from the principle of full indemnity is mainly attributed to its positive value in improving the efficiency of the allocation of risk and liability, and cooperating with the liability insurance mechanism to guarantee actual compensation for the creditors. However, the application of limitation of liability system varies in the field of contract and tort where the predictability and selectivity are different. A distinction is also made between the application of the limitation of liability system to personal and property damages, considering the legal and policy protection of personal rights and interests and the difference between the operation mechanisms of life insurance and property insurance. The difference in commercialization of adjustment objects in the meantime will also bring about the difference in demand for the limitation of liability system. The relevant legislation represented by the *Chinese Maritime Code* needs to take into account the above-mentioned common values and application distinctions, so as to make appropriate adjustments to the expanded application of the limitation of liability system and the setting of amount of limitation of liability.

Key words: limitation of liability; principle of full indemnity; value of efficiency; amount of limitation of liability; revision of the *Chinese Maritime Code*

无论在大陆法系,还是英美法系,损害赔偿都贯彻损害填补这一大原则,即责任人的赔偿应当以恢

复受损方损害发生前的原状为标准。^②在该损害赔偿的大原则下,完全赔偿是内在的要求,即除非有法

收稿日期:2023-05-20

基金项目:2022年度辽宁省社会科学规划基金青年项目“海运碳减排市场机制构建的制度协同研究”(L22CFX004)

作者简介:曹兴国,男,法学博士,大连海事大学法学院副教授。

① 大连海事大学法学院海商法专业博士研究生苏子修为该文提供了部分素材,在此表示感谢。

② 参见王泽鉴:《损害赔偿》,北京大学出版社2017年版,第25-29页;杨良宜:《损失赔偿与救济》,法律出版社2013年版,第1-3页。

律的例外规定或者合同的特别约定,责任人应当承担受损方基于差额假说判断的全部损失。虽然有观点认为完全赔偿原则存在功能取向过于单一、价值选择有失均衡、法律效果有失妥当等缺陷,^①并限制损害赔偿通过制裁功能发挥抑制作用,^②但作为损害赔偿法的基本价值立场,完全赔偿原则仍然是当前损害赔偿法律制度得以构建的基础。^③《中华人民共和国民法典》(简称《民法典》)侵权责任编的制度设计总体上也以救济被侵权人遭受的“民事权益”损害为功能,秉持以损害差额说为基础的损害赔偿理念。^④

在“完全赔偿原则+例外规则”的损害赔偿法律制度构建模式下,责任限制制度作为完全赔偿原则的例外规则具有悠久的历史。尤其在海商法领域,责任限制制度作为鼓励行业发展的政策工具早在中世纪的海商立法中就已运用,^⑤并一直延续到现在。然而,责任限制制度的适用并非没有争议,从制度本身存在的必要性,到制度的适用范围,再到责任限额的调整问题,修改、扩展抑或取消责任限制制度的呼声一直存在。在2017年正式启动的(《中华人民共和国海商法》)(简称《海商法》)的修改工作中,有关责任限制制度的修改因其直接关乎航运各方的利益而广受业界关注,并直接涉及到包括海上货物运输合同、海上旅客运输合同、海事赔偿责任限制,以及此次《海商法》修订有意扩展调整的国内水路货物运输合同和船舶油污损害责任在内的诸多章节和内容。由于利益调整的敏感性,有关责任限制制度的调整争议是困扰立法修改研究的难点问题,包括:港口经营人、国内水路货物运输的承运人是否可以享受与国际海上货物运输的承运人一样的责任限制权利?^⑥是否应当赋予内河船舶和海船一样的海事赔偿责任限制的权利?在物价上涨、通货膨胀等因素的影响下,《海商法》中的相关限额在该法通过多年后是否需要提高?如果需要提高,提高的幅度

如何确定?是否应当参考相关国际公约在《海商法》中引入责任限额的定期调整机制,以定期评估和应对物价和通货膨胀等因素对限额带来的影响?同时,责任限制制度不仅存在于《海商法》中,在《中华人民共和国民用航空法》(简称《民用航空法》)和《中华人民共和国邮政法》(简称《邮政法》)中亦有规定。^⑦在海运、航空以及邮政运输都引入承运人责任限制制度的情况下,公路和铁路运输的法律制度中却没有赋予承运人相同的权利。^⑧由此令人困惑的是:为何立法对不同运输方式下承运人的责任限制问题采取了不同的立场,这种立法差异是否具有合理性?

在此背景下,《海商法》有关责任限制制度的修改绝不是一个简单决定哪一方利益更值得保护的过程,也不应是一个将各部分割裂讨论的问题,而是一个需要兼顾回应各章节相关制度内在关联与区别,统筹协调其他运输法律制度,并在整个民事损害赔偿制度中具有宏观探讨价值的整体性问题。在此基础上,值得理论层面系统回应的问题包括:责任限制制度的立法价值何在?其作为完全赔偿原则的例外,在运输领域的既有差异化立法应当被维持还是应当被统一予以规定或者取消?针对不同场景和类型的损害赔偿请求权,责任限制制度的适用是否存在理念上的区别和差异化的制度需求?相关责任限额应当如何设定以适应时代的发展?为此,笔者结合《海商法》修改中有关责任限制制度的争议,探讨责任限制制度的适用理念与立法调适。

一、责任限制制度的价值厘定

“法律不是价值中立的。法律制度中包含一套价值标准,确立具有弹性的价值位阶。”^⑨如果说完全赔偿原则致力于实现赔偿制度的补偿功能,以受损方的损失得到充分救济为首要关注点,则责任限制制度的初衷在于实现鼓励行业发展的政策目标,这也是绝大多数有关责任限制制度价值的论述起

① 参见郑晓剑:《侵权损害完全赔偿原则之检讨》,载《法学》2017年第12期,第164-170页。

② 参见王磊:《完全赔偿原则与侵权损害赔偿之反思及构筑》,载《法律科学(西北政法学报)》2019年第4期,第121-123页。

③ 参见徐建刚:《论损害赔偿中完全赔偿原则的实质及其必要性》,载《华东政法大学学报》2019年第4期,第161页。

④ 参见刘超:《〈民法典〉环境侵权惩罚性赔偿制度之功能剖辨》,载《政法论丛》2022年第1期,第92页。

⑤ 有学者认为早在11世纪末的《阿玛菲表》中就有对船舶所有人责任限制的规定,该法典被认为是现存的关于船舶所有人责任限制的最早立法。See James J. Donovan, *The Origins and Development of Limitation of Shipowners' Liability*, Tulane Law Review, Vol. 53:999, p. 1000 (1979).

⑥ 目前,《海商法》中没有港口经营人的概念,也没有对港口经营人作出直接的规定。同时,《海商法》不调整国内水路货物运输合同,其适用《民法典》的规定,而《民法典》没有规定承运人的责任限制制度。

⑦ 参见《民用航空法》第128条、第129条,《邮政法》第47条。

⑧ 在铁路运输领域,1994年铁道部依据当时的《中华人民共和国铁路法》(简称《铁路法》)授权制定的《铁路旅客运输损害赔偿规定》曾对铁路旅客运输赔偿责任限制作出规定,但该规定已于2012年被废止。

⑨ 杨春福:《法理概念的三个维度》,载《政法论丛》2022年第4期,第10页。

点。然而,该种价值定位在行业风险认识发生变化、责任保险制度不断发展的背景下已经遭受质疑,责任限制制度的价值需要重新厘定。

(一) 鼓励行业发展的政策价值遭受质疑

法律的合理性可区分为价值合理性与工具合理性:价值合理性强调法律与伦理、审美、宗教等信念所确认的价值目标,特别是与意识形态所确认的价值目标的一致性;工具合理性则强调作为实现特定目标的工具的法律与被其调整的具体社会关系以及调整的结果之间的合理性。^① 完全赔偿原则契合了现代以来对无辜受害人进行充分救济的需要,因而有着鲜明的伦理色彩。^② 相比之下,责任限制制度具有浓厚的鼓励行业发展的政策工具色彩,更多以法律的工具合理性为正当性依托。这种政策价值从责任限制制度被引入到英国立法中就可以清晰看出。在1733年之前,英国普通法对船东的责任立场是其应当对其雇员造成的损害全额赔偿而不能限制责任,但由此导致的后果是,相比于荷兰等已在国内法中赋予船东海事赔偿责任限制权利的其他国家的船东,英国船东处于不利的国际竞争地位。这种不利地位在1733年 *Boucher v. Lawson* 案中被进一步放大。^③ 为了保障本国船东的国际竞争力,英国议会在审查其他国家(尤其是当时与英国在海上贸易中激烈竞争的荷兰)的立法后,通过并颁行了《1734年船舶所有人责任法》,引入海事赔偿责任限制制度。显然,赋予本国船东有国际竞争力的制度保障,鼓励本国航运业的发展是英国该立法的首要考虑因素。

但在技术发展使得运输风险不再像过去那样突出,保险发展使得相关风险可以得到很好分散的背景下,责任限制制度鼓励行业发展的政策价值面临质疑:在当前运输市场中,立法上取消责任限制制度的后果无非是承运人责任险的保费提升,但增加的保费又完全可以通过运费转嫁,由此,责任限制制度对责任方的保障并非不可替代。而且从运输领域的横向对比出发,不享受责任限制制度保障的公路和铁路运输同样发展运行良好,这似乎从反面印证了责任限制制度对行业的发展并非不可或缺的观点。当然,相反的观点是运输行业作为基础行业,仍需制

度上的倾斜保障。以海运为例,海运承担着全球85%以上的国际货物运量,是经济和社会发展中重要的基础产业。但海运业作为资金密集型产业,前期投资额巨大、投资回收周期较长、行业风险又较高,这决定了提升海运业对资金的吸引力需要政策鼓励。虽然这种政策鼓励可以表现为很多方式,如财政补贴、税收减免等,但一方面,财政补贴、税收减免等措施具有政策性,很容易受其他因素的干扰而被取缔,尤其是容易被其他国家指责为一种不正当的竞争措施而被迫取消;另一方面,通过责任限制制度实现对海运活动责任风险的合理预期和限制对于提升海运业的融资信心同样重要。责任限制制度实际起到了维护人们对投资风险合理预期的作用,避免因高额的赔偿而对投资流向有较高风险的基础行业带来负面影响。

笔者认为,鼓励行业发展的政策价值固然是责任限制制度的重要出发点,但在当前不足以成为该制度正当性的全部依据:一方面,责任限制制度是否在对个案受损方进行救济和鼓励行业发展之间达成平衡尚未得到评估和回答;另一方面,责任限制制度对当前运输企业投资决策的影响并不直接,即是否享有责任限制在实践中并不是影响企业投资决策的关键因素。因此,需要在鼓励行业发展的政策价值之外更全面地厘定责任限制制度的价值。

(二) 提高风险和责任的分配效率成为核心价值

损害赔偿制度不仅关乎加害人和受害人利益的调整,而且关乎社会风险分配价值目标的实现。^④ 从这个角度而言,责任限制制度在很大程度上体现的是偏离单个合同或侵权关系下对于受损方的充分补偿,追求提升整体风险和责任分配效率的价值逻辑,这是责任限制制度当前的价值核心所在。对此,可以以运输合同下承运人的责任限制为例具体阐述。

责任限制的限额设定实际承担着风险划分的功能,它将高于限额的损失风险留给托运人,将低于限额的损失风险交由承运人。^⑤ 如此,承运人可以更为精准地核定责任风险和责任成本,提供更为统一

① 参见谢鹏程:《论法律的工具合理性与价值合理性:以法律移植为例》,载《法律科学(西北政法学院学报)》1996年第6期,第14-15页。

② 参见郑晓剑:《侵权损害赔偿效果的弹性化构造》,载《武汉大学学报(哲学社会科学版)》2019年第4期,第139页。

③ *Boucher v. Lawson*, (1734) *Cas. Temp. Hardw.* 85. 在该案中,一艘英国船在葡萄牙港口装载的贵重金属被该船船长偷盗,法院依照英国普通法的传统判令船东全额赔付货主的损失。该判决引起了英国船东的恐慌,他们遂向英国议会请愿要求给予他们责任制度上的保障。

④ 参见姜战军:《损害赔偿范围确定中的法律政策》,载《法学研究》2009年第6期,第92页。

⑤ 当然,这些风险可以通过其他方式分散,包括投保海上货物运输险,或者申明货物的价值后支付额外的运费等。

和低廉的运费,低值货的托运人无须为高值货的托运人补贴费用。^①同时,从法经济学的角度出发,无论是合同行为还是侵权行为,都应当遵循最小成本避免者原则,即在某一方面当事人能够以最小成本阻止或者避免伤害时,就应当将采取行动的责任分配给这方当事人。^②在运输合同下,由于托运人对货物价值的掌握更容易也更准确,将超过限额的损失风险交由托运人去承担也更为合理——最佳风险机制的运用应当成为其责任限制的最新指导目标。^③换言之,承运人可以基于责任限制所确立的责任预见,采取经济上最合适的风险预防措施。如果托运人希望获得更高水平的风险保障,使承运人采取更好的预防措施,则应当通过价值申报或者保价等机制,使承运人关注到此种额外的风险,并支付更高的运费。同时,责任限额对于当事人及其保险人预估自己的索赔(赔偿、追偿)地位、提升运输纠纷的解决效率也具有积极价值——其可以降低或避免为计算赔偿额所需要的证明负担和评估成本,实现运输服务在安全和成本之间的最优搭配。^④

在此基础上,责任限制制度是平衡承运人与托运人利益的有效机制。商事主体之间的公平以利益和成本的平衡为特征。^⑤由于承运人的运费一般根据货物的数量、重量、尺寸、类别和运输方式等因素计算而与货物价值无涉,承运人为了避免收益与承担的风险之间的失衡,实现对自身责任和风险的把控,对责任限制有客观需求。正如海商法学者所言,海运领域承运人责任的限制性特征,是海商法在基于平衡各方利益,由船货双方平等分担风险的价值趋向的基础上作出的制度设计和安排,从而在责任的承担上以倾斜性保护的方式实现损失结果在船货双方之间的平等分担。^⑥所以即使没有法定的责任限制制度,承运人也会设法在合同中加入责任限制条

款。但责任限制条款可能设定过低的限额,带来承运人权责不相称的后果,以及责任限制条款的效力争议。例如在当前的快递物流中,承运人在其格式化的运单中加入责任限制条款是普遍做法,但这种条款的效力却引发了诸多争议:在不少案件中,法院以快递公司事先未采取合理方式告知寄件人注意限额赔偿的免责条款,或收件人与快递公司之间不存在运输合同关系,不受快递单中限额限制条款的约束等理由,否定责任限制条款的效力。^⑦而责任限制制度可视为责任限制条款的法定化,即在立法上确定一个对承托双方都相对合理的限额,既满足承运人风险控制的合理商业诉求,又避免责任限制条款的有效性争议以及合同约定的限额过低可能对托运人带来的不公平。同时在保价、货物价值申报机制等的配合下,托运人也有合理的渠道排除责任限制制度的适用,实现对托运人利益的合理兼顾。因此,从政策判断看,限额赔偿的逻辑与该行业的自身特征以及促进该行业发展所必需的法律制度配套内在相互支撑。^⑧

(三)与责任保险配合保障债权人的实际受偿

在肯定其提升风险和责任的分配效率价值的基础上,效率与公平之间的取舍是责任限制制度需要回应的另一个问题。因为从公平原则的角度出发,赋予责任方,特别是有过失的责任方以责任限制的权利不免在直观上有违责任人应对自己过失负责的公平公正理念。^⑨对此,一方面,责任限制制度的目的在于矫正活动各方主体在风险承担时的不公平,是民法公平原则在特定领域的具体体现;^⑩另一方面,责任限制制度与损害赔偿的公平理念并不必然相悖,因为其与责任保险的配合对于保障债权人的实际受偿也具有积极价值。

① 参见[美]迈克尔·F.斯特利、[日]藤田友敬、[荷]杰吉安·范德尔·泽尔:《鹿特丹规则》,蒋跃川、初北平等译,法律出版社2014年版,第171页。

② Guido Calabresi & Jon T. Hirschoff, *Toward a Test for Strict Liability in Tort*, The Yale Law Journal, Vol. 81: 1055, p. 1055-1085 (1972); Melvin A. Eisenberg, *Foundational Principles of Contract Law*, Oxford University Press, 2018, p. 148.

③ Thomas J. Schoenbaum, *Admiralty and Maritime Law*, Thomson West, 2004, p. 806.

④ 参见桑本谦、李秀霞:《“向前看”:一种真正负责任的司法态度》,载《中国法律评论》2014年第3期,第226-227页。

⑤ 参见郭瑜:《海商法的精神——中国的实践和理论》,北京大学出版社2005年版,第67页。

⑥ 参见胡正良、赵迪:《海商法价值的理论证成与实现路径》,载《东北师大学报(哲学社会科学版)》2020年第2期,第129页。

⑦ 如上海市第一中级人民法院(2008)沪一中民一(民)终字第1826号民事判决书、江苏省镇江市丹徒区人民法院(2013)徒民初字第01261号民事判决书、辽宁省高级人民法院(2018)辽民再335号民事判决书。当然,也有案例对责任限制条款效力持认可的立场。例如,在“新杰物流集团股份有限公司与东京海上日动火灾保险(中国)有限公司上海分公司保险人代位求偿权纠纷案”中,法院认为,考虑到此类合同条款在商业货运领域较为常见,合同双方又均为商事主体,缔约能力相当,且该条款内容逻辑清晰、意思明确,因此该责任限制条款可以适用于本案。参见上海市第二中级人民法院(2017)沪02民终6914号民事判决书。

⑧ 参见孙良国:《快递物品毁损的限额赔偿论》,载《当代法学》2021年第1期,第86页。

⑨ 在责任限制制度下,一般的过失不会导致责任人责任限制权利的丧失。例如,《海商法》规定的承运人或者船舶所有人等丧失责任限制权利的条件都是其本人的“故意或者明知可能造成损失而轻率地作为或者不作为”。

⑩ 参见何丽新、王沛锐:《民法公平原则下海事赔偿责任限制正当性之重塑》,载《中山大学学报(社会科学版)》2021年第2期,第151页。

损害赔偿制度对受害方的保障程度,不仅在于损害赔偿的范围大小,还在很大程度上取决于责任方的赔偿能力。在责任方无能力承担的情况下,再高的赔偿额对受害方而言也仅仅是一个数字而已。而且传统的侵权责任体系以过错为前提,对于受害方而言,证明责任方过错的存在有时也非易事。也正因如此,学者强调应当建立侵权损害赔偿、责任保险和社会救助并行发展的多元化受害人救济机制。^①但责任保险人对责任的承保,尤其是对无过错责任的承保并不是没有顾虑的。责任保险机制的良性运转,需要以责任保险人对承保责任的准确评估为前提,进而实现保费和承保范围的平衡。在这个过程中,责任限制制度的作用不容忽视。正如学者所言,在过错责任统治下的传统侵权法体系中,让立法者以及具有经济强势地位的企业接受无过错的危险责任的代价,就是将其责任范围限定在可以预见到的范围内。危险责任的最高限额在一定程度上弥补了“无过错”的严厉性。^②因此,虽然责任限制制度从直接效果上来看限制了受损方的完全受偿,但其与责任保险的配合,又切实保障了债权人的实际受偿。

举例而言,国际社会在船舶油污损害赔偿领域最主要的成就,就是通过强制责任保险、无过错责任原则以及第二层的船舶油污损害赔偿基金制度确立,使油污受害方的受偿得到保障。而在这套船舶油污损害责任体系的构建中,责任限制制度是核心:^③为保证船舶油污损害赔偿从一般的海事赔偿责任限制制度中独立出来后能够得到切实履行,公约引入了强制责任保险制度,而责任限制制度恰是保险人愿意承保该责任风险的关键,因为其给被保险人的责任设定了一个“阈值”。而且这个“阈值”的设定,往往取决于保险人的承保能力和承保意愿。在《1969年国际油污损害民事责任公约》的制定过程中,责任限额的确定就是以当时伦敦市场上保险公司愿意承保的最高额为限,按当时市场上大型油轮的吨位进行估算的。^④因此,从船舶油污损害责任限制制度的初衷来看,其并不是为了免除船东的责任,而是为了使油污责任能够得到更好的承担,其价值在于有效架构了油污损害潜在的巨额赔偿、船

东的风险承担和保险购买能力以及保险人承保意愿和能力之间的关系。与之相类似的是,船舶油污损害赔偿基金的责任限制制度也是对基金征收标准、偿付能力以及可持续发展的一种平衡,是油污损害赔偿第二层保障机制能够有效运行的关键。从这个角度而言,通过与责任保险机制的配合,责任限制制度不能简单视为是对债权人的债权限制,其亦是债权人受偿保障机制中的有益环节,因而其与损害赔偿的公平理念也不必然相悖。

二、责任限制制度的适用区分

在肯定责任限制制度积极价值的同时,也必须注意到其在不同领域适用于不同债权时存在的差异。

(一) 合同和侵权领域的适用区分

责任限制制度对合同当事方的适用以及对侵权关系方的适用因可预见性和可选择性的不同而存在差异。合同当事方由于对合同风险有合理的预期,可以就对方当事人的违约行为采取必要的预防措施,否则意味着债权人在财产和心理等方面已经作好了风险自担的准备,或者债权人对违约风险或多或少存在一些主观上的疏忽。然而,侵权行为的发生对于侵权行为的受害人而言往往不可预期,很难事先采取相应的预防措施。^⑤以货物运输领域为例,托运人在与承运人订立合同时,有机会就适用比法定责任限额更高的赔偿金额作出选择,如通过申报货物的真实价值,或者约定承运人放弃责任限制的权利,因此责任限制制度的适用对托运人而言具有可预见性和可选择性。同时,责任限制制度在合同当事方之间的适用仅涉及合同双方的利益平衡,较低的限额在一定程度上是双向获益的,因为其能够使承运人降低运费。相比之下,在侵权关系下,由于被侵权方无法事先预知损失的发生,而且损失的发生对于被侵权方而言是纯粹的不利益,责任限制制度对侵权关系下受损方的不利影响更为显著。^⑥

上述差异可以用来解释适用于不同领域的责任限制制度在限额设置上的不同诉求。如海上货物运输合同下承运人责任限额的提高与海事责任限制制度下责任限额的提高存在显著差异:不仅海上货物

① 参见王利明:《建立和完善多元化的受害人救济机制》,载《中国法学》2009年第4期,第146页。

② 参见[德]布吕格迈耶尔、朱岩:《中国侵权责任法学者建议稿及其立法理由》,北京大学出版社2009年版,第118页。

③ 参见胡正良、韩立新主编:《海事法》(第3版),北京大学出版社2016年版,第453页。

④ 参见司玉琢、吴煦:《“谁漏油谁赔偿原则”的历史考证及其在碰撞事故中的运用》,载《中国海商法研究》2022年第1期,第6页。

⑤ 参见韩长印、韩永强:《债权受偿顺位省思——基于破产法的考量》,载《中国社会科学》2010年第4期,第106页。

⑥ 当然,在海上货物运输领域,不论是合同之诉还是侵权之诉,承运人都享有责任限制的权利,且赔偿范围是相同的。

运输公约中的限额增长幅度要远小于海事赔偿责任限制公约以及旅客运输领域中的限额增长幅度;^①而且大部分国家(包括英国、日本、韩国以及大部分欧盟国家)的国内立法一直如《海商法》一样,沿用《海牙-维斯比规则》1979年议定书中规定中的数额。特别是在近几年修改海上货物运输合同法律制度的国家中,提高责任限额也未成为相关国家的选择。例如,2013年对《德国商法典》中海上货物运输制度进行更新时,德国虽然借鉴《鹿特丹规则》取消了航海过失免责,但设置承运人的责任限额时未借鉴《鹿特丹规则》,仍保持《海牙-维斯比规则》1979年议定书中规定的数额(第504条);在2012年施行的《土耳其商法典》中,土耳其也对海上货物运输承运人的责任限额作了相同的处理(第1186条)。此外,还有不少国家一直沿用低于《海牙-维斯比规则》1979年议定书限额标准的限额,如美国一直沿用500美元的责任限额。相比之下,各国对海事赔偿责任限制制度下责任限额的更新则要积极得多:例如新加坡于2019年通过《〈商船法〉修正案》,将海事赔偿责任限额从原来的《1976年海事赔偿责任限制公约》的限额标准,提高到《1976年海事赔偿责任限制公约》2012年修正案的限额标准,从而与英国、日本、希腊、美国、德国、英国、挪威等主要船东国家保持一致。

因此,基于责任限制制度适用于合同和侵权领域的区分,货物运输合同下承运人的责任限额对于物价和通货膨胀等因素具有一定的宽容度,考虑是否提高责任限额时需要评估的首要问题是限额是否已经过低以至于影响了整套运输规则的有效性——如果限额过低,将会导致其他权利义务规则在事实上被束之高阁,并带来承运人不认真履行谨慎照料货物义务的风险;如果限额没有低至如此地步,则对限额的提升可以采取相对保守的立场,因为基于降低运费的整体价值,保险介入对托运人利益的保障,以及价值申报、保价机制的可选择性,责任限制所平衡的合同双方利益并非截然对立。而海事赔偿责任限制制度主要针对第三人的债权,其限制的债权中包括了大量针对非合同方的侵权之债,因此必须考

虑到在通货膨胀、赔偿标准不断提高的背景下赔偿责任的承担对海事赔偿限额提升的现实需求。

(二)对人身和财产损害的适用区分

责任限制制度对人身和财产损害的适用同样存在差异。这种差异,源于人身权益保障的法律政策考量以及人身保险与财产保险运作机制的不同。

债权平等并不意味着所有债权一律平等受偿。^②基于人身性债权产生的非自愿性,人身损害赔偿与人权保障、社会稳定密切相关,以及秉承人重于物、人身重于财产的人本主义理念和精神,将人身侵权之债的受偿顺位提升于财产侵权之前的理念在破产等领域已为学者所提倡。^③该种理念也蕴含于部分法律规则中。例如,《海商法》第22条就将“船长、船员和在船上工作的其他在编人员根据劳动法律、行政法规或者劳动合同所产生的工资、其他劳动报酬、船员遣返费用和社会保险费用的给付请求”以及“在船舶营运中发生的人身伤亡的赔偿请求”列为船舶优先权担保的优先受偿的前两类海事请求。同时,对于人身权位阶的优先性,除了应在侵权法上提供相应救济规则外,还应考虑侵权法与保险、社会救助的协调配合。^④人身保险与财产保险的一个重要区别即在于人身保险不受保险补偿原则的限制,被保险人对责任人的索赔权不受保险赔付的影响,保险人无权在赔付之后主张行使代位求偿权。因此,如果说财产损害在有保险保障的情况下,因被保险人从保险人和责任人处获得的赔偿总额不能超过损失总额的限制而对责任限额的高低并不十分关注的话,则人身损害产生的赔偿请求对责任限额更为敏感,因为限额的高低将切实影响到受害人的实际获赔额。

上述差异意味着对人身损害赔偿请求适用责任限制制度,应当更为谨慎或者谦抑。这一点,从《海商法》第210条在适用于非人身伤亡赔偿请求的责任限额之外设立专门针对人身伤亡赔偿请求的责任限额,且人身伤亡责任限额比非人身伤亡责任限额高出1倍,未完全受偿的人身伤亡的赔偿请求还可以在非人身伤亡的责任限额中受偿的制度设计中就

^① 海上货物运输领域最新的国际公约(《鹿特丹规则》)相比于《海牙-维斯比规则》1979年议定书在单位赔偿责任限额上提高了50%(按重量计算,从2SDR提高到3SDR)和约31%(按件计算,从666.67SDR提到875SDR)。而以2001总吨至30000总吨之间单位总吨的非人身伤亡请求的赔偿限额为例,《1976年海事赔偿责任限制公约》2012年修正案的限额标准相比于1976年提高了262%(由167SDR提高到604SDR)。

^② 参见曹宇:《债权的平等与优先——兼对债权平等理论的反思》,载《河北法学》2012年第10期,第186页。

^③ 参见韩长印、韩永强:《债权受偿顺位省思——基于破产法的考量》,载《中国社会科学》2010年第4期,第106页;于定明:《破产清算程序中的人身损害赔偿债权优先清偿分析》,载《法治研究》2014年第7期,第120-126页。

^④ 参见王利明:《建立和完善多元化的受害人救济机制》,载《中国法学》2009年第4期,第159页。

可以看出。同时,这种理念对海上旅客运输合同下承运人的责任限制权利和限额设定也将带来直接影响。虽然与货物运输合同下的托运人一样,旅客可以通过额外购买保险的方式提升自身的风险保障,较低的责任限额也有助于运费的降低,进而在一定程度上形成旅客和承运人的双向互利,但是考虑到对伤亡旅客(家庭)生命和生活保障的需要,不仅部分国家在国内法中不再对旅客的人身伤亡赔偿请求适用责任限制制度,例如韩国、日本的海商立法就未设置对旅客的赔偿责任限额,而是由法院根据旅客的损害请求予以判决,而且从国际公约的发展来看,海上旅客运输合同下承运人责任限额的提升幅度要远高于海上货物运输合同下承运人责任限额的提升幅度:《1974年海上运输旅客及其行李雅典公约》(简称《雅典公约》)2002年议定书对旅客人身伤亡的最低赔偿责任限额(25万SDR),相比于该公约1976年议定书的限额标准(46666SDR)提高了4倍多。该提升幅度甚至远超海事赔偿责任限制公约下的限额提升幅度。

(三) 商事化差异带来的适用区分

调整对象的商事化差异也会带来对责任限制制度的差异需求。民法规范的逻辑起点是个人主义,商法则为整体主义。^①民事关系倾向于采用任意性规范的模式提高交易效率,而商事关系倾向于采用强制性规范的模式提高交易效率。^②这种差异,一方面源自商事关系对法律确定性的内在需求,另一方面也是出于国家基于公共利益保护对商事实践进行规制的需要。这一点,从海上货物运输法律制度的强制性中即可得到充分的印证:19世纪末20世纪初,承运人在航运市场上占据优势地位。基于合同自由原则,承运人在提单中加入大量免责条款,一度导致“承运人除收取运费以外,已无其他责任可言”。为了规避这种免责条款滥用对货主以及提单可流转性的影响,以货主利益为主要诉求的美国于1893年率先通过《船只航行、提单及财产运输的某些义务、责任和权利法》(简称《哈特法》),对承运人的法定义务作出强制性规定,不允许承运人通过合同约定排除适用。但对权利义务的强制性规定,必须结合对责任限制条款的限制才能实现立法初衷,否则合同方(尤其是强势方)可通过低限额的责任

限制条款使其他法定义务形同虚设。也正因如此,加拿大于1910年制定了《水上货物运输法》,进一步明确:“货物灭失或损坏的责任限额不超过每件100美元,除非提单中订明更高的价值。”该种立法方式后续被《海牙规则》所吸收,成为国际海上货物运输立法的普遍实践。

因此,法律规则强制性效果的维护与责任限制制度的运用是相互适配的。由此也导致更偏向强制性法律规则的商事法律对责任限制制度的运用相比于一般的民事法律更加普遍:通过责任限制或者有限责任的方式促进商业发展是常用的法律手段,例如所有的发达经济体都将有限责任作为公司商业活动的默认规则。在商法体系下,自由与限制贯穿于商行为的始终,自由只是商行为本质的一面,限制同样是商行为的本质之一。商事责任与传统上的民事责任在责任界定、责任形成、责任构成、责任方式方面都存在差异。^③这也可以在一定程度上解释为什么当前《海商法》在海上货物运输合同领域引入了承运人的责任限制制度,而《民法典》在“运输合同”章中却未引入类似的制度。因为相比于《海商法》所调整的国际海上货物运输在参与主体、交易模式(提单的可流转性)等方面显著的商事性特征,《民法典》所调整的国内货物运输在参与主体等方面的民事性特征更突出,而且运输所用的运单也不具有可流转性。

当然,中国国内货物运输的商事化程度也在不断提升,从整个物流体系的商事化进程推进以及效率提升的需求出发,将承运人责任限制制度扩展适用至其他运输方式中显然是值得考虑的。在社会关系商事化的变革下,私法关系商法化的实践需要要求立法者对传统的私法法律规则进行商法化改造,以提升私法法律规则的商法化程度。^④此时需要评估的是,引入责任限制制度带来的积极价值是否超过因此导致的实践方式的变化,包括保险产品等的配套变化所产生的成本。

三、责任限制制度的立法扩张

如前所述,当前责任限制制度在中国不同运输领域的应用呈现碎片化的状态,尤其在同一运输方式下还因运输航次的国际国内差别和承运人身份的差异而区别对待:在水路运输领域,国际海上运输的

① 参见樊涛:《商事法律责任制度的独立性探析》,载《河南社会科学》2007年第6期,第81页。

② 参见张强:《商法强制性规范研究》,复旦大学2011年博士学位论文,第53页。

③ 参见范健:《中国〈民法典〉颁行后的民商关系思考》,载《政法论坛》2021年第2期,第35、39页。

④ 参见夏小雄:《私法商法化:体系重构及制度调整》,载《法商研究》2019年第4期,第130页。

承运人享有责任限制的权利,但国内水路运输(包括沿海运输和内河运输)的承运人却无权享有;在公路运输领域,如果承运人属于《邮政法》所规定的从事邮政普遍性服务的邮政企业,则其享有责任限制的权利,一般的公路货物运输承运人无权享有责任限制的权利。显然,基于前述价值理念的梳理,这种差异的合理性令人怀疑,对责任限制制度的扩张呼声也因此需要回应。

(一) 承运人责任限制制度在不同运输方式下的扩张适用

在中国整个物流体系的商事化进程中,责任限制制度在公路、铁路以及国内水路货物运输中应当具有与其在国际海上运输和航空运输中一样的价值。而且通过合理设定和解释承运人丧失责任限制权利的情形(如故意造成货损、无单放货、错误交付、船舶车辆等交通工具不适运等),还有助于激励承运人更加谨慎地行事,解决运输实践中的棘手问题。例如目前中国国内水路运输中承运人的经营能力和船舶状况良莠不齐,以责任限制制度的权利赋予和条件约束来引导承运人积极维护船舶状况、提升自身管理水平,不失为一个值得尝试的解决办法。

事实上,在以综合运输枢纽建设、多式联运发展、集约化配送模式创新等为代表的现代物流体系的建设中,物流环节和要素的整合意味着对责任限制制度的探讨不能再局限于单一运输环节,而应着眼于物流链的体系视角,回应单一运输向综合物流发展中责任限制制度的扩张需求。而且,责任限制制度在部分物流环节的缺口也确实可能给实践的发展带来负面影响。例如,对于海陆、江海中转等多式联运来说,由于损失发生区段以及是否能够适用责任限制制度的不确定性,对损失发生区段的确定可能成为当事人争议的焦点,进而导致诉讼举证方面的投入与成本增加。实践中多式联运经营人赔偿责任的法律适用争议亦有部分起因于此。^①从域外立法的横向比较来看,公路等运输方式下赋予承运人责任限制权利的立法也有例可循。如《国际公路货物运输合同公约》及其议定书就对承运人的责任限制权利作出了规定,该公约的部分缔约国还在其国内法中为承运人设定了与公约相同或独立于公约的

责任限额。^②《德国商法典》第五编有关海上货物运输的规定不明确区分国际和国内海上货物运输,同时在其第四编有关运输合同的内容中,还规定了承运人责任限制的一般性权利(第431条)。印度1993年《货物多式联运法》第14款不仅规定了国际海上货物运输或国内水路运输承运人的责任限额,还对多式联运承运人的责任限额作出了规定。

至于具体的立法路径,考虑到《民法典》刚通过,短期内通过修改《民法典》“运输合同”章来补充责任限制相关规定的可行性不高,在相关单行法律法规中寻求立法契机更为现实。例如,在《海商法》的修改中,基于国内水路货物运输与国际海上货物运输的差异已大幅缩减,各方对于将其纳入《海商法》调整抱有期望,截至目前,所有的《海商法》修改建议稿也都将国内水路货物运输合同涵盖其中。同时,在具体的条文建议中,出于规范水路货物运输市场的考虑,《海商法》修改建议稿始终秉持适当限制国内水路货物运输合同自由,不允许滥用合同自由对法定义务和责任进行减损的模式。^③这意味着如果上述修改思路能够得到保留,未来国内水路货物运输合同的法律调整将同样具有强制性特征。这种强制性需要责任限制制度配合,否则就会出现前述合同强势方通过责任限制条款规避强制性规则的“漏洞”。《中华人民共和国公路法》(简称《公路法》)的修订已被列入《交通运输部2021年立法计划》,虽然现行《公路法》主要定位为行政法,但考虑到《民法典》短时间内难以修改以及单行的物流立法难以制定的现实,《公路法》也可以参照《民用航空法》以及《铁路法》对承运人的责任限制问题作出规定。

(二) 责任限制制度对港口经营人的扩张适用

根据最高人民法院2021年颁布的《全国法院涉外商事海事审判工作座谈会会议纪要》,港口经营人在《海商法》下不属于承运人、实际承运人的受雇人、代理人的范围,因而无权对其在港口作业中造成的货物损失引发的侵权索赔援引责任限制的抗辩。因此,根据目前中国法院所秉持的司法立场,承运人的责任限制制度无法适用于港口经营人。为此,在

^① 参见徐春龙、周茜:《论定域损失多式联运经营人赔偿责任的法律适用》,载《中国海商法研究》2022年第3期,第102-112页。

^② 例如,《土耳其商法典》第882条规定对其国内公路运输适用与《国际公路货物运输合同公约》议定书相同的责任限额;而荷兰作为《国际公路货物运输合同公约》的缔约国,对于国际货物运输适用公约的责任限额,对于国内货物运输,则依据《荷兰民法典》第8-1105款,适用3.4欧/公斤的责任限额。当然,《荷兰民法典》也明确规定允许国内公路运输合同当事人约定适用《国际公路货物运输合同公约》。

^③ 有关这方面的具体阐述,参见侯伟:《关于将内河货物运输纳入〈海商法〉调整范围的立法建议》,载《中国海商法研究》2017年第3期,第11-18页。

《海商法》的修改调研中,以中国港口协会为代表的港口方极力主张在此次《海商法》的修改中增加有关“港口货物作业合同”的规定,并赋予港口经营人独立的责任限制权利。

从制度的适用价值出发,上述责任限制制度的扩张适用有其积极价值:一方面,责任限制制度适用于港口经营人的积极价值不应当被否认,而且责任限制制度的缺失,可能带来诸如货主就在港口发生的损失向不同主体索赔导致不同结果,影响承运人与港口经营人之间对外赔偿的背对背平衡等问题。^①另一方面,无论是港口经营人还是内河船舶的责任限制,在国际上都不乏相应的立法例。例如,《1991年联合国国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约》明确赋予了港站经营人责任限制的权利。美国《1886年船舶所有人责任限制法》明确将其适用的船舶扩展至“所有的海船,以及所有用于湖泊、河流或内陆水域航行的船舶,包括运河船和驳船”。英国《1894年商船航运法》及后续修订的《1995年商船航运法》亦将内河船舶包括在该法适用的船舶范围中,这使得内河船舶也可以适用本法规定的海事赔偿责任限制制度。^②《1988年内河航运责任限制的斯特拉斯堡公约》则在莱茵河和摩泽尔河流域初步形成统一的责任限制制度。^③

当然,是否在《海商法》中实现港口经营人适用责任限制制度的扩张需求,还需要进一步考察该扩张需求与《海商法》制度体系的兼容性。在《海商法》中引入港口经营人的责任限制制度,需要考虑以下两方面因素:其一,虽然中国的司法实践持否定观点,但从《1978年联合国海上货物运输公约》(简称《汉堡规则》)将港口经营人纳入实际承运人范畴、《鹿特丹规则》将港口经营人纳入海运履约方范畴的国际立法趋势来看,对于承运人或者实际承运人委托的港口经营人在委托范围内从事与运输有关的作业,其在理论上可以依据实际承运人的身份获得责任限制的权利。其二,从《海商法》第四章的规则体系角度出发,在《海商法》中单独增加关于港口经营人责任限制制度的规定既会带来港口经营人与承

运人的责任期间重合,以及独立的港口作业关系是否属于《海商法》调整的“海上运输关系以及船舶关系”等新的问题,也不符合《鹿特丹规则》等国际立法在处理承运人与港口经营人责任关系方面的立法趋势。因此,相比在《海商法》海上货物运输合同中增加有关港口经营人规定的立法方案,更为可取的方案是在“海上货物运输合同”章明确承运人委托的港口经营人为实际承运人,进而使其适用实际承运人的权利义务规定,包括责任限制制度。当然,该种方式无法涵盖货方委托港口经营人的情形,除非基于“同作业,同权责”的理念,规定非承运人委托的港口经营人同样享有责任限制的权利,但如此规定的法理基础又存在欠缺。在此基础上,如欲全面系统地回应港口作业合同的法律调整需求,最恰当的路径选择还是通过《港口法》的修订,在其中增加一章“港口作业合同”。

(三)海事赔偿责任限制制度对内河船舶的扩张适用

鉴于当前海船和内河船舶发生碰撞时海船可以享受海事赔偿责任限制权利而内河船舶无权享受的“不公平”问题,将海事赔偿责任限制制度扩张适用至内河船舶的呼声一直存在。

此问题首先取决于《海商法》是否扩张调整内河船舶。从目前来看,业界和学界对于《海商法》扩大调整内河船舶的共识程度较低。^④但同时,在相同的航行条件下,对于面临相同航行风险的海船和内河船舶,仅仅由于船舶性质不同而适用不同的法律制度,也确有违反法律公平原则之嫌,缺乏充分的法理依据。^⑤基于内河船舶同样面临较高的航行风险、^⑥鼓励向内河船舶和航运进行投资以实现内河航运高质量发展,以及解决上述内河船舶碰撞事故中责任限制制度差异上的不公平性等考虑,赋予内河船舶海事赔偿责任限制的权利是值得考虑的。为此,在《海商法》全面调整内河船舶争议过大的情况下,可采用的立法技术是在海事赔偿责任限制章节中单独增加对内河船舶的适用条款,并在总则有关

① 参见马炎秋:《中韩港口经营人责任限制制度比较研究》,载《大连理工大学学报(社会科学版)》2015年第3期,第119页。

② 但在责任限额上作了差异化处理。参见《1894年商船航运法》第742条第1款第25项,以及《1995年商船航运法》附件7第2部分第2条。

③ 参见吴煦、韩立新:《内河航运赔偿责任限制的产生、发展和构建》,载《中国海商法研究》2012年第1期,第73页。

④ 反对意见的主要担忧在于并非《海商法》中所有的制度都宜适用于内河船舶,而且目前对《海商法》扩大适用后对内河船舶及其运输实践的影响仍缺乏深入的研究。同时,如果在部分章节适用、部分章节不适用的情况下调整内河船舶,也会给《海商法》制度体系的一贯性和整体性带来冲击。

⑤ 参见侯伟:《关于将内河船舶纳入〈海商法〉调整范围的立法建议》,载《中国海商法研究》2018年第1期,第23页。

⑥ 内河船舶航行的风险主要来自航道狭窄、通航密度大等因素。

船舶的定义中,增加“除本法另有规定外”的呼应。同时,基于减少争议的需要,还可以进一步考虑如下折中方案:第一,如果对于内河船舶完全适用海事赔偿责任限制制度无法达成一致意见,可以尝试引入类似“在其他当事船舶适用海事赔偿责任限制制度时,同一事故中的内河船舶应同样适用”的规则,先解决实践中的突出问题。第二,在具体内河船舶责任限额的设计上,基于内河船舶吨位和赔偿能力的实际情况,可以考虑双轨制的限额安排,并引入“一方船舶适用较高的责任限额,另一方船舶也应该同时适用”的规则。^①

四、责任限额的设定与调整

责任限制制度对完全赔偿原则的偏离具有其正当性,但又需要在规则设计中把握好限度,平衡好对个案受损方的救济和行业的整体发展目标间的关系。而这种限度和平衡的把握,在很大程度上系于责任限额的合理设定。

(一) 区分原则下不同责任限额的设定

责任限额作为责任限制制度的一个规则要素,起着调节责任限制制度适用限度的重要功能。不夸张地说,责任限额设定的合理性在很大程度上关系到责任限制制度的正当性和实施效果。结合《海商法》修改中不同制度部分有关责任限额的争议,分析责任限额设定的立法权衡。

1. 货物灭失损坏的赔偿责任限额

货物的价值对于货物灭失损坏的赔偿责任限额的设定肯定会有影响,例如,基于航空、公路、海上运输方式下运输货物价值的整体差异,相关国际公约对于不同运输方式下承运人货物灭失损坏的赔偿责任限额的设定也都各不相同(责任限额由高到低依次为航空、公路和海上)。但从法律修改的角度,承运人对货物灭失损坏的赔偿责任限额是否需要修改,需评估的首要问题是现有限额是否已经过低,以至于带来承运人不认真履行谨慎照料货物义务的风险,以及是否影响了整套海上货物运输规则的有效性?因为如果限额过低,将会导致所有案件都会先就是否存在丧失责任限制的情况进行抗辩;如果不存在,承运人直接赔付限额即可,因为抗辩其他实体问题所需花费的成本(律师费等)可能会高于得到的效益(实际赔偿额和限额之间的差额),继而其他

的法律规则都将被束之高阁。从实践调研来看,现有的限额基本能够涵盖大宗散货的货物价值,但对于精密仪器、重要设备、进口汽车等集装箱货物而言,货物的单位价格很可能远高于限额。考虑到大宗散货多采用租船运输方式,租船合同法律以当事人意思自治为原则,承运人的责任限制只有在租船合同有明确约定或者依据租船合同签发的提单转让给第三人时才可能适用。承运人责任限额的设定应更多考虑集装箱运输的需求。因此,从适用需求更高的集装箱货物出发,提高赔偿责任限额的需求是存在的。当然,即使对于集装箱货物,现有的限额也未低至影响到其他法律规则有效性的地步:一方面,对于很多类型的集装箱货物,现有的限额仍然高于货物的单位价值;另一方面,在托运人可以通过申报货物价值规避限额适用的情况下,托运人仍掌握着是否适用限额的主动权。在《海商法》的修改调研中,货方对责任限额的提高诉求也并不强烈。不少货主或者货代企业在谈及承运人责任限额问题时,提议该问题应征求保险公司意见,因为在货损时,货方一般先直接从保险人处寻求保险赔偿,后续由保险人向承运人追偿。而在征求保险公司意见时,部分保险公司代表认为他们既承保货物损失,也承保船舶方责任,因此责任限额的高低对保险公司而言并不重要。所以总体上,虽然相关国际公约已经提高海上货物运输合同下承运人的赔偿责任限额,但该种提高更多是因为相关方案作为“一揽子”折中方案的一部分而得以通过,而非为了满足真实的商业实践需求,^②因此在国内法层面,中国与其他主流航运国家保持一致,暂不提高责任限额是可以接受的。

2. 旅客人身伤亡的赔偿责任限额

对于旅客人身伤亡的赔偿责任限额,基于人身权益保障的法律政策考量以及旅客购买的人身保险不影响其向承运人索赔的保险机理,其限额评估应当遵循不同于货物灭失损坏责任限额的设定思路。尤其从司法实践来看,不同于货物运输领域,在旅客运输领域,已经出现了法院认为责任限额过低,寻求突破的实践。^③从国际立法的比较来看,在欧盟的推动下,《雅典公约》2002年议定书所确立的高限额

^① 参见何丽新、王沛锐:《论“海事赔偿责任限制”章节修订中的三大问题》,载《中国海商法研究》2019年第1期,第28页。

^② United Nations Commission on International Trade Law, Report of Working Group III (Transport Law) on the Work of Its Twenty-First Session (A/CN.9/645), paras. 197-203.

^③ 例如在有的案例中,法院认为可以考虑物价上涨指数等因素,对相关限额予以相应调整。参见青岛海事法院(2014)青海法海商初字第1186号民事裁定书、山东省高级人民法院(2016)鲁民终1414号民事判决书。

(第一层为25万SDR,第二层为40万SDR)已正式生效,包括丹麦、挪威、英国、比利时、希腊等重要航运国家在内的31个国家加入了该议定书。当然,国际立法的趋势并不必然适用于中国,尤其就人身伤亡的赔偿责任限额,中国还应当综合考虑以下因素:第一,按照中国人身伤亡的实际赔偿水平,责任限额应当能够涵盖大部分的人身伤亡赔偿请求,不会给法院司法裁判造成难题;第二,基于中国国内水上旅客运输企业的赔偿能力,尤其在此次《海商法》修改试图借鉴《雅典公约》2002年议定书引入强制责任保险制度的背景下,保险市场对责任限额的承保能力需特别兼顾;第三,航空、公路等其他运输方式下旅客人身伤亡的赔偿责任限额。从一国法律制度体系的协调性角度出发,统一不同交通方式下旅客人身伤亡的赔偿责任限额有其合理性。而综合上面各方面的因素,《海商法》规定的限额(46 666SDR)^①已经过低,在发生重大伤残事故的情况下,承运人按照中国相关法律和司法解释本应承担的赔偿数额将大大高于现有限额。^②

当然,对于《海商法》修改应将限额提高到什么水平,尚存在分歧。目前比较具有可行性的方案有两个:一个是参照《雅典公约》1990年议定书,将人身伤亡的责任限额提高至17.5万SDR。该种方案采取的限额标准是现有海上旅客运输公约体系下最接近中国目前人身伤亡赔偿水平的,其既能够涵盖绝大部分的旅客人身伤亡赔偿请求,也不至于彻底架空承运人的责任限制权利,能在承运人与旅客利益之间形成一个较好的平衡。另一个是参照中国人身伤亡的现有赔偿水平,将限额提高至11.31万SDR。该种方案的优点在于与当前中国人身伤亡的赔偿水平比较接近,而且与航空旅客运输中《统一国际航空运输某些规则的公约》(简称《蒙特利尔公约》)2019年最新提高的责任限额相同,有利于不同运输方式之间责任限额的统一。笔者认为,从法律政策的角度出发,对旅客人身伤亡的赔偿责任限额要尽量淡化对旅客(或其家属)生活或者生存的不利影响,^③并且《海商法》的修订周期较长,应当为未来的物价上涨和通货膨胀留出一定的余量。因此,相比之下,《雅典公约》1990年议定书所规定的限额是更为合理的选择。

另外值得注意的是,中国是《雅典公约》及其1976年议定书的缔约国,在中国未退出公约的情况下,涉外案件仍需优先适用公约(在不适用合同约定的外国法或者其他公约的情况下),这意味着如果仅在国内法层面提高限额,将导致形成国际和国内新的“双轨”,即形成国内限额高于国际限额的局面。因此在修改《海商法》限额的同时,应当考虑退出上述公约及其议定书。

3. 海事赔偿责任限额

对于海事赔偿责任限额,首先需要解释的一个问题是,如果承运人的赔偿责任限额并未提高,是否意味着海事赔偿责任限额也不用提高?对此,如前文所述,与承运人赔偿责任限制只针对特定合同关系下的货物灭失、损害的赔偿责任不同,海事赔偿责任限制针对的责任除另有规定外,包括所有与船舶营运、救助作业直接相关的人身伤亡或者财产的灭失、损坏的赔偿责任。考虑到船员人身伤亡赔偿水平以及其他侵权责任(尤其是船舶油污损害赔偿赔偿责任)赔偿水平的提升,提高海事赔偿责任限额具有客观的需求。至于责任限额的具体提高幅度,在取消国际运输船舶和沿海运输船舶限额双轨制的情况下,《1976年海事赔偿责任限制公约》1996年议定书的标准是较为稳妥的选择。同时,考虑到部分沿海运输、沿海作业船舶吨位较小,以及《1976年海事赔偿责任限制公约》1996年议定书对2 000总吨以下船舶单独适用一个限额的情况,可结合中国船舶的现实情况,对一定总吨以下的船舶单独设立一个限额标准。

此外,需要考虑到海事赔偿责任限制章限额与海上旅客运输合同章限额的衔接问题。在海上旅客运输合同章引入强制保险制度的情况下,海事赔偿责任限制章应当删除第210条中有关旅客运输的赔偿责任限额规定。

(二) 责任限额的调整机制探讨

责任限额的设定受制于立法(修法)时的经济发展水平、政策考量等因素,必然随着时间的推移出现滞后性和不适应性,需要定期予以评估和调整。例如,在快递运输领域,就有学者提出随着技术的发展、人们生活水平的提高以及未来预期内容的变化,

^① 根据2023年2月23日的数据,1SDR=9.2558元人民币,故46 666SDR约为431 931元人民币。具体数据换算参见查汇网:<https://chl.cn/?jinri>。

^② 按照《最高人民法院关于审理人身损害赔偿案件适用法律若干问题的解释》,在旅客身亡的情形下,仅死亡赔偿金这一项(按照受诉法院所在地一年度城镇居民人均可支配收入乘以20年计算),就很可能超过100万人民币,远高于现有的限额。

^③ 根据世界银行的统计,SDR的价值自1960年产生之初至今,年平均通货膨胀率为4.43%。

《邮政法》3倍资费的赔偿限额不具有实质合理性,可能6倍甚或更多一些都是合适的,这也符合比例原则的基本要求。^①为此,部分国际公约,如《1976年海事赔偿责任限制公约》1996年议定书第8条以及航空领域《蒙特利尔公约》第24条,都规定了限额的修正或复审机制。尤其是《蒙特利尔公约》,其规定了间隔5年的定期复审机制,并明确将限额与通货膨胀因素相挂钩,规定在通货膨胀因素超过百分之十的情况下可以启动修正程序。该限额复审机制已在实践中两次实现了限额的修正。

从既有的立法例来看,责任限额存在三种规定方式:第一种以《海商法》为代表,采固定限额的方式;第二种以《邮政法》为代表,以所缴运费的倍数计算责任限额;第三种则是以固定限额为基础,但配合限额复审或调整机制,这在数个国际公约中皆有所体现。^②在这三种规定方式中,后两种都可以在一定程度上应对物价变化给限额带来的冲击:第二种立法技术下,运费本身就随着物价变化而变化;第三种立法技术下,物价变动即是触发限额复审或者调整机制的重要条件。这是否意味着《海商法》所采取的固定限额模式应当被改变?笔者并不如此认为,因为不同于邮政和快递服务下较为单一的法律关系,海上货物运输在承运人和托运人之外,还可能存在收货人(及其保险人)、提单持有人等可能向承运人索赔的主体,法律关系更具国际性也更为复杂,以某两方之间约定的运费作为计算限额的依据缺乏

可预见性和确定性,难以真正发挥前述限额在提高风险划分效率方面的价值。

同时,相关国际公约中的限额定期调整机制在中国国内法下的价值存在局限性。因为国内法下的限额调整属于法律修改,需满足《中华人民共和国立法法》有关法律修改程序的要求。这意味着相关立法不能简单授权国务院或交通运输主管部门对法律中已经明确规定的限额进行修改,而应由全国人民代表大会或者全国人民代表大会常务委员会实施修改。在此基础上,引入限额调整机制的实际价值在于定期启动一个法律修改评估程序对限额进行修改,但并不能像公约中的调整机制那样简化限额的修改程序。

五、结语

责任限制制度作为损害赔偿的一项特殊规则,其正当性不仅在于鼓励行业发展的政策价值,更在于优化风险和责任分配机制的效率价值以及与责任保险,尤其是强制责任保险机制的适配上。在此基础上,在运输业务的商事化进程中,责任限制制度的运用不应被视为是对损害赔偿公平原则的背离。就《海商法》的修改而言,在尊重责任限制制度的制度价值的基础上,还应进一步关注不同章节中责任限制制度背后的理念差异,并基于其在合同和侵权领域,以及对人身和财产损害的适用区分,妥善回应责任限额的修改和责任限制制度的扩张适用问题。

^① 参见孙良国:《快递物品毁损的限额赔偿论》,载《当代法学》2021年第1期,第92页。

^② 如《汉堡规则》第33条第1款,《1976年海事赔偿责任限制公约》1996年议定书第8条,《蒙特利尔公约》第24条。