

# 船舶优先权与海事赔偿责任限制的价值冲突与协调

傅廷中<sup>\*</sup>

**内容提要：**在海商法体系中，船舶优先权与海事赔偿责任限制是具有鲜明特色的两项制度。学界有人认为两项制度是并行不悖的关系，亦有人认为在适用法律时若发生冲突，前者应该让位于后者。从理论上讲，两种制度的性质不同、功能各异，不能混为一谈。基于物权法定原则，海事赔偿责任限制不具有消灭船舶优先权的功能。基于部门法的职能分工，没有理由以程序性规则抵消实体法的制度设计。从实践角度看，由于潜在于法律中的协调机制的作用，两种制度的价值冲突完全可以自行得到消解，所谓承认优先权人的优先地位会损害其他海事请求人的受偿机会这一问题，在客观上并不存在。

**关键词：**船舶优先权 海事赔偿责任限制 海事赔偿责任限制基金

## 引言

船舶优先权与海事赔偿责任限制是海商法体系中具有鲜明特色的两项制度。前者是指海事请求人依照法律的规定向债务人提出海事请求时，对产生该海事请求的船舶所享有的优先受偿的权利。<sup>〔1〕</sup>后者作为法律赋予海事责任人的一种抗辩权，是指在发生海事请求时，责任人可按法律的规定将赔偿责任限制在一定的范围和程度之内。<sup>〔2〕</sup>所谓限制在法律规定的范围之内，是指海事责任人的责任限制权利只能对抗法律中界定的若干限制性海事请求；至于限定在特定的程度之内，则是指在债务人对海事请求确有责任的情况下，其赔偿数额可被限定在法律所规定的限度之内。

<sup>\*</sup> 清华大学法学院教授。

〔1〕 参见海商法第21条、第22条。

〔2〕 海事赔偿责任限制的权利主体仅限于船舶所有人（包括船舶经营人和光船租赁情况下的承租人）和海难救助人。上述人员的责任保险人虽然不属于海事赔偿责任限制的权利主体，但法律也赋予他们以此种权利。

从理论上讲,船舶优先权与海事赔偿责任限制制度的性质不同、功能各异,在适用的过程中本不应发生冲突。然而,自我国海商法颁布以来,学界在此问题上却经常产生争论。争论的焦点在于两种制度的关系是相互对立还是并行不悖。持对立说的学者认为,当船舶优先权担保的海事请求面对海事责任人的责任限制权利时,便不再享有优先地位,而只能与其他海事请求人一样在基金中平等、按比例受偿。<sup>〔3〕</sup>有的学者不但认为海事赔偿责任限制制度应优先于船舶优先权得到适用,而且将此种理念上升到一个原则的高度来对待。<sup>〔4〕</sup>持平行说的观点则认为,船舶优先权与海事赔偿责任限制在本质上并无根本冲突,因为海事赔偿责任限制解决的是赔偿数额问题,而船舶优先权解决的是受偿顺序问题,从这个意义上说,二者在司法实践中本可以实现有机统一。<sup>〔5〕</sup>学界之所以存在上述争论,不外乎以下两个方面原因:

第一,法律对两种制度之间关系的表述过于原则化。

关于船舶优先权制度,法律虽然明确了船舶优先权的定义,所担保的海事请求的范围,权利的行使方式及其受偿顺序,但紧随其后却笼统规定,船舶优先权的规定不影响海事赔偿责任限制规定的实施。至于何谓“不影响”,在法律中并无进一步的解释。由于制度设计上的缺陷,理论上对“不影响”这一表述有三种不同的理解:其一,在对责任限制基金进行分配时,受船舶优先权担保的海事请求仍然可以保持优先地位,但要受基金总额的制约。若按照这种办法分配基金,受船舶优先权担保的海事请求有可能获得足额赔偿,但可能会影响到位于其后的其他限制性海事请求的受偿机会。其二,虽然船舶优先权和海事赔偿责任限制的标的物各不相同,前者是以发生海事请求的船舶作为清偿债务的担保物,而后者则以责任限制基金来满足相关的海事请求,但当基金设立之后,即使是为实现船舶优先权而扣押的船舶也应该被释放,基于船舶优先权而提出的各类海事请求也只能转向基金受偿。此时,由于受偿对象发生了变化,其在船舶优先权制度下所享有的优先受偿地位即不复存在,而只能服从责任限制制度并与其他各种限制性海事请求一样在基金中平等受偿。按照此种理解,船舶优先权担保的海事请求在基金中只能获得相应的比例,而不可能得到足额赔偿,在我国近年来的海事司法实践中曾有相应的判决系基于此种理解而作出。<sup>〔6〕</sup>其三,两种制度在适用的过程中可以各行其道、互不影响。换言之,责任限制基金只用于赔偿各种限制性海事请求,而船舶优先权担保的海事请求只要不属于限制性海事请求的范围,就与基金的分配无涉,可以在基金之外单独申请扣押船舶,并从拍卖船舶的价款中优先受偿。

第二,法律对两种制度的交叉部位未规定具体的处理方式。

船舶优先权担保的海事请求与海事赔偿责任限制制度界定的限制性海事请求,均包括

〔3〕 参见陈海波:《论我国海事赔偿责任限制对船舶优先权的影响——兼论〈海商法〉第30条的适用》,《中国海商法年刊》第6卷,1995年,第107页。

〔4〕 参见司玉琢:《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。

〔5〕 参见沈秋明:《船舶优先权与海事赔偿责任限制》,《法学杂志》1994年第2期。

〔6〕 在2007年发生的桂钦船务有限公司诉厦门鸿翔轮船有限公司船舶碰撞损害赔偿一案中,法院即认为,虽然原告主张船舶优先权,但由于被告已经设立了海事赔偿责任限制基金,而海商法对责任限制基金的分配顺序有专门规定,故船舶优先权的清偿顺序不应再适用。见宁波海事法院(2007)甬海法事初字第17号判决,北大法宝司法案例库,法宝引证码CLLC.259547。

船舶营运中产生的人身伤亡和因侵权行为导致的财产损害赔偿请求。在船舶优先权制度下,人身伤亡与财产损害赔偿请求属于两个不同的序列,并且在受偿顺序上有先后之分,其中人身伤亡索赔居于第二位,而财产损害索赔则被列在第四位。然而,在海事赔偿责任限制制度下,人身伤亡与财产损害索赔却被归于同一大类,而且无受偿顺序之分。<sup>〔7〕</sup>对于该两种海事请求,如果只适用船舶优先权制度,人身伤亡索赔当然会优先于财产损害赔偿请求,可以在拍卖船舶的价款中优先受偿。但是,如果责任人以海事赔偿责任限制进行抗辩,并且为此设立了责任限制基金,则人身伤亡赔偿请求从基金中受偿时还能否优先受偿,在法律中并无明确规定。

从立法中存在的上述问题来看,探讨船舶优先权与海事赔偿责任限制制度的关系绝非是单纯的理论问题,而是直接关乎司法实践。倘若在责任人设立了责任限制基金的情况下否定海事请求人在船舶优先权制度下享有的优先地位,就无异于以海事赔偿责任限制制度取代了船舶优先权制度,立法和司法的应然状态是否如此,是一个必须回答的问题。

## 一、两种制度的价值冲突

船舶优先权与海事赔偿责任限制是海商立法中为保护海事请求人和责任人的利益而分别创设的制度,两种制度的功能与价值确有一定的冲突,表现在以下三个方面。

### (一) 制度的属性不同

船舶优先权与海事赔偿责任限制是立法机关基于不同的政策性考量而设计的制度,二者的属性各异,在法律体系中发挥的功能也根本不同。

#### 1. 船舶优先权是担保物权

通观各国海商法中的船舶优先权制度,有的完全移植于普通法系国家,有的则是适度借鉴了普通法系中的某些理念。在英国的立法文献中固然找不到与大陆法系的“物权”完全对应的术语,也不存在以“物权法”命名的制定法,但是,在英国财产法中却不可否认地存在着与物权法功能相似的规则。<sup>〔8〕</sup>就船舶优先权而言,由于此种权利是以发生海事请求的船舶作为清偿债务的担保物,故被归于担保物权的范畴。这一点早已被英国的司法实践所印证。<sup>〔9〕</sup>在美国和加拿大的立法中,也将船舶优先权视为以船舶为客体的特殊的财产权(a special property in a ship)。大陆法系一些国家虽然将船舶优先权界定在债权的范畴之内,如法国法称之为“优先请求权”,韩国法将其表述为“具有船舶优先特权的债权”,<sup>〔10〕</sup>日本法称之为“船舶先取特权”,但是所有这些国家的立法均将船舶优先权的标的物限定在发生海事请求的船舶本身,而没有扩展到船舶以外的其他财产。从这个意义上说,虽然大陆法系与英美法系对船舶优先权的法律属性有不同的认定,但法律中关于权利的行使对象之规定并无二致。所不同的是,在英美法系国家,设立船舶优先权的主要目的是赋予海事侵权之债的债权人对船舶享有优先性权利,而大陆法系中的优先请求权制度则主要是为了保

〔7〕 参见海商法第22条第2、5项。

〔8〕 参见高鸿钧等主编:《英美法原论》上册,北京大学出版社2013年版,第681页。

〔9〕 The Ripon City, Lloyd's Law Report, 1897, p. 226.

〔10〕 参见韩国商法典第861条。

护那些基于对船舶的信赖而与之订立合同的债权人。〔11〕

在相关的国际公约中,船舶优先权也通常被定性为担保物权。这不仅表现在相关公约将船舶优先权与船舶抵押权并列,而且其在语言的表述上也将船舶优先权归于担保物权的范畴。例如,《1967年统一船舶优先权和抵押权某些规定的国际公约》第4条即明确使用了“以船舶上的海事优先权为担保 (be secured by maritime lien on the vessel)”的表述方式。《1993年船舶优先权与抵押权国际公约》也沿袭了这一表述方式,其第4条规定:“对船舶所有人、光船承租人、船舶管理人或者经营人提起的下列各项索赔,均可通过船舶上的海事优先权得到担保”。

我国海商立法虽未直接言明船舶优先权的性质,但在制度的结构安排上,亦将此种权利与船舶抵押权、船舶留置权等担保物权置于同一章中。可见,在我国的海商法体系中,船舶优先权具有担保物权的属性也是毋庸置疑的。依据这种制度设计,在船舶优先权所担保的海事请求存续期间,即使发生海事请求的船舶被转让给第三人(包括善意取得船舶的第三人),附着于该船之上的优先权仍然不能消灭,此即所谓的债务随船。正是基于这一鲜明的特征,国际著名海商法专家、加拿大麦吉尔大学的威廉姆·泰特雷教授曾经指出:“传统的海事优先权是海商法中的一种特有的担保性权利 (a secured right),该项权利是依附于财产并且是针对财产(船舶)而行使的一种特权。此种权利无须依赖诉讼或者合同或者登记来实现。当船舶被转让给另一个并不知晓有海事优先权存在的人手中时,受优先权担保的海事请求也随之转移。从这个意义上说,船舶优先权是与普通法无法对应的一种秘密性的权利。该项权利有些符合民法和商人习惯法中的优先请求权 (Privilege) 的概念”。〔12〕

船舶优先权既然属于物权法的范畴,则根据物权法理论,任何人均负有不得非法妨碍权利人行使物权的义务,故该项权利具有对世权的属性。与同属于担保物权的船舶抵押权相比,船舶优先权的设立、变动和消灭无须公示,因而船舶优先权又是一种秘密的对世权,此种权利非依法律的规定不得剥夺。

## 2. 海事赔偿责任限制是法律赋予海事责任人的抗辩权

海事赔偿责任限制是立法机关基于特殊的政策性考量,赋予特定的责任主体就一次事故所引起的一项或者多项海事请求,只在规定的限额内承担赔偿责任的权利。所谓特殊的政策性考量,包括四层含义:

首先是保障海上运输业的发展,使海事责任人(包括船舶所有人、船舶经营人、光船租赁和定期租船的承租人)不致因承担过重的赔偿责任而在经济上遭受重创。国际海上运输业对一个国家而言具有重要的战略意义,为此,各国政府无不在政策上予以适度扶持。由于航运业具有投资多、风险大的特点,英美法系国家的学术著作中至今还习惯于将海运业称作冒险事业 (adventure)。如果对于海上运输中发生的各种责任事故,都要求船舶所有人承担无限赔偿责任,则海上运输业必定难以为继。正是基于此种考虑,法律才赋予某些责任主体对某些特定的海事请求以责任限制的权利。

其次是公平原则的考虑。对一个船舶所有人而言,旗下可能有多艘船舶和众多船员,

〔11〕 参见柯泽东:《海商法——新世纪几何观海商法学》,元照出版公司2006年版,第100页。

〔12〕 William Tetley, Robert C. Wikins, *Maritime Liens and Claims*, International Shipping Publications, 1998, p. 60.

所有船员的道德水准、技术水平、对客观事物的认知程度以及应对海上突发事件的能力不可能整齐划一。而任何一名船员的任何一点微小的疏忽均有可能酿成重大的海难或责任事故，例如因船员采取避碰措施不当，致使船舶搁浅、触礁或者碰撞等。但是，在船舶营运管理中，船舶所有人不可能像工厂管理工人那样对船员实行直接的甚至是现场的指挥与控制。基于此种原因，在欧洲古代的海事立法中即确立了责任限制制度。<sup>〔13〕</sup>早期的海事赔偿责任限制制度通常表现为委付制（abandonment），即责任人将发生海事请求的船舶让渡给债权人，即可免除其无限赔偿责任。例如，德国1603年的汉堡法令和瑞典1677年的海事法典均规定，如果船舶所有人放弃船舶给债权人，则该人的其他财产将免受未获清偿者的追诉，除非合同中另有约定。

再次是鼓励海难救助行为。海上运输业作为高风险行业，自然离不开海难救助业的支撑和保护，因此各海运国家在发展海运业的同时必然要发展海难救助业。较之海上航运业而言，海难救助业面临着三重风险，即自然风险、商业风险和责任风险。自然风险是指在从事海难救助作业时，因自然灾害和海难事故而使救助船本身面临的威胁，例如在救助过程中救助船本身发生搁浅、触礁、沉没等。商业风险是指在海难救助过程中可能遭受的经济利益损失。海难救助是一项复杂的工程，不仅耗时、费力，还要投入较大的成本。但是，由于国际海难救助领域普遍实行“无效果，无报酬”原则，倘若救助人的救助行为没有取得有益的效果，其不但无权请求救助报酬，甚至在救助作业中所投入的成本也不能收回（例外是救助对海洋环境构成损害威胁的船舶，可以按照特殊补偿制度而获得一些必要的补贴）。至于责任风险，则是指因救助措施不当而导致遇险船舶遭受损失时救助人所应承担的法律后果，或者救助人对投入海难救助而对本船货主所应承担的责任。海难救助作业往往是在恶劣的海况和自然条件下进行的，救助人的疏忽或者过失在所难免。倘若在救助过程中造成了救助标的物的损害，救助人不但不可能获得报酬，反而要对遇险财产的所有人承担无限赔偿责任，或者，如果救助船是海上运输船，救助还可能要承担因救助它船而给本船所载货物造成的损失或迟延交付的责任。长此以往，势必挫伤救助从事海难救助业的积极性。出于此种考虑，当代各国海商法均赋予海难救助人以责任限制的权利，我国亦同。<sup>〔14〕</sup>

最后是间接维护保险人的利益。海上运输业能否做到可持续发展，在很大程度上取决于保险事业的支撑。若将所有的海难或者责任事故造成的损失均转嫁给保险人，则保险事业终将因不堪重负而难以为继。为此，《1976年海事赔偿责任限制公约》规定，对限制性海事请求应该承担责任的保险人，有权在被保险人可以享受的利益范围之内，享受本公约的利益。我国海商法亦作出了相同的规定。<sup>〔15〕</sup>基于此种规定，不论海事索赔是直接向海事责任人提起还是径向责任保险人提起，只要海事责任人依据公约的规定享有责任限制的权利，则责任保险人同样有权援引此种规定。由此可见，海事赔偿责任限制制度虽然不是直接为保险人的利益而创设，但也间接地惠及保险事业。

〔13〕 公元14世纪的《康索拉多海商法》（Consulat de Mar）中即规定，船舶所有人以及共有人对于船长为获得船舶给养而发生的债务或者因不当装载货物或者因船舶不适航而产生的损害负责赔偿，但仅以他们各自在船舶上的份额为限，从而确立了以海上财产（即船舶）的价值为限的责任限制制度。

〔14〕 参见海商法第204条。

〔15〕 参见海商法第206条。

就制度的功能而言,海事赔偿责任限制是在债务人确实负有责任的情况下,赋予其一种有限制的抗辩权。它包括双重含义:第一,责任限制是一种抗辩权。《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》第14条规定,责任人未提出责任限制抗辩的,海事法院不应主动适用海事赔偿责任限制进行裁判。这一规定已明确地将责任限制权利界定在抗辩权的范畴之内。第二,此种抗辩权的作用只是限制而非否定海事责任人的赔偿责任。在一次责任事故中,不论造成的损失有多大,亦不论给多少人造成了损失,海事责任人通过行使这种抗辩权,可将自己置于一个责任限额的保护之下,海事请求人只能在该限额之内实现自己的请求。

## (二) 保护的对象不同

船舶优先权是以发生海事请求的船舶作为清偿债务的担保物,保证海事请求人依法享有的权利得以实现,而海事赔偿责任限制的作用是减少或者控制海事责任人的责任,故两种制度所保护的对象截然不同。但在我国的海商法研究领域,就如何处理海事赔偿责任限制与船舶优先权的关系,出现了一种矛盾的现象,即在理论上承认海事赔偿责任限制是保护海事责任人的制度,但在实践中却将其视为保护限制性海事请求的制度。给人造成的印象是:在责任限制制度之下似乎不是由海事责任人对抗海事请求人,而是由海事请求人对抗船舶优先权人,从而导致海事赔偿责任限制制度在理论和实践价值上的背离。<sup>[16]</sup>

## (三) 制度实现的程序路径不同

船舶优先权的标的物是发生海事请求的船舶,此种权利的行使只能通过扣押船舶来实现。前已论及,享有船舶优先权的海事请求人无须通过公示程序即可行使权利,从而在客观上使其可以在法律规定的除斥期间内实行择地诉讼(Forum Shopping),亦即选择对自己方便和有利的地点向有管辖权的法院申请扣押船舶并且提起诉讼。如果海事请求人享有的优先权得以成立,即可在拍卖船舶所得的价款中优先受偿。当然,如果海事责任人按照法院的裁定提供了其他担保,则在实现权利的过程中也可用其他变价物替代。

与船舶优先权的实现路径不同,海事责任人可以通过设立基金的形式主张责任限制。在这一点上,无论是国际公约还是各国的国内立法,其规定大同小异。我国海事诉讼特别程序法专章规定了设立海事赔偿责任限制基金的程序,就设立基金的申请、法院对设立基金异议的处理以及对申请的批准与裁定等,均作出了详尽的规定。从法律意义上讲,设立责任限制基金的作用有三:一是宣示自己依法享有的抗辩权;二是将基金作为船舶的代位物,使法院释放被扣押的船舶;三是以基金作为“防火墙”,使海事请求人在基金之外不能再申请扣押或者执行债务人的其他财产。

基于上述分析,船舶优先权与海事赔偿责任限制是立法机关基于不同的政策性考量,为不同的人,按照不同的途径设定的不同的权利。两种制度体现了不同的价值取向,并不存在孰优孰劣的问题,更谈不上一种制度让位于另一种制度的问题。如果仅凭海事责任人设立责任限制基金的事实就否定海事请求人依船舶优先权制度所享有的优先地位,其后果

[16] 按照立法的本意,只要海事责任人面对的海事请求是法律规定的限制性请求,该责任人就有权援引责任限制权利对抗,其表现形式是由债务人对抗债权人。但是,按照责任限制制度优先说来理解,只要某一海事请求是法律规定的限制性请求,该请求人就有权对抗船舶优先权担保的海事请求。此种说法的本质是普通的海事请求可以对抗船舶优先权担保的海事请求。很显然,这不符合创立责任限制制度的宗旨。

就不是船舶优先权制度“不影响”海事赔偿责任限制制度的问题，而是将后者凌驾于前者之上，继而用一种实体法制度否定了另一种实体法制度，这显然不是立法的目的所在。

一个完善而有效的法律体系，其内部的各项制度之间应该有机协调而非互相排斥。基于这一原理，应该在现行的法律框架之内，运用法律的基本原则，妥善地协调两种制度之间的矛盾和冲突。

## 二、协调两种制度的依据

### （一）历史依据

从历史沿革的角度来看，船舶优先权与海事赔偿责任限制制度虽然功能不同并且存在价值冲突，但始终和谐共存于同一法律体系当中，交互作用，同步发展。

海事赔偿责任限制制度起源于欧洲大陆，1734年被英国的立法所引进。该项制度产生二百余年来，随着时代的发展，从形式到内容均发生了重大的变革。在上世纪50年代以前，该制度一直被称作船舶所有人责任限制，直至《1976年海事赔偿责任限制公约》的通过，才被改称为海事赔偿责任限制。此种改变的意义有二：一是扩展责任限制权利的主体，将有权主张责任限制的人由船舶所有人扩展到光船租赁和定期租船的承租人、船舶经营人、海难救助人（包括他们的受雇人或者代理人）以及对海事请求承担责任的责任保险人，进而体现了对参与国际航运的各方当事人利益的适度维护。<sup>〔17〕</sup>二是摒弃落后的立法理念，将用以满足海事请求的财产由船舶扩展到责任人的其他财产，进而实现了从物的有限责任到人的有限责任的革命性转变。要正确解读两种制度的功能与关系，须将船舶优先权制度置于海事赔偿责任限制制度的不同历史发展阶段来考察。

#### 1. 物的有限责任时代

所谓物的有限责任时代，指海事责任人只以发生海事请求的海上财产（即船舶）对海事请求人承担责任的历史时期。在这一时期，物的有限责任制度在不同的国家表现为不同的模式。具体而言，有执行制、委付制和船价制。所谓执行制，是指不论海事责任人造成的损失有多大，最终被执行的财产仅限于发生海事请求的船舶。委付制是指在海事请求发生之后，不论船舶的实际价值还有多大，只要海事责任人将发生海事请求的船舶让渡给海事请求人，即可免除其无限赔偿责任。至于船价制，则是指不论海事请求的数额有多大，海事责任人所承担的责任只以发生海事请求的船舶在事故发生后的实际价值为限。上述三种模式虽然名称各异，但效果相同，海事责任人最终承担的责任均未超出发生海事请求的船舶本身。

船舶优先权制度自其产生之日起，就为某些特定的海事请求设定了担保物权。任何受船舶优先权担保的海事请求只能就发生海事请求的船舶优先受偿，而不能扩展至责任人的其他财产。从这个意义上说，在物的有限责任时代，船舶优先权担保的海事请求和责任限制制度下的限制性海事请求均指向了同一个标的物，即发生海事请求的船舶。由于彼时尚不存在责任限制基金制度，故在司法过程中不存在发生冲突的可能性，船舶优先权担保的

〔17〕 参见《1976年海事赔偿责任限制公约》第1条。

海事请求也从来没有因责任限制制度的适用而被剥夺优先地位。

## 2. 人的有限责任时代

人的有限责任时代,指突破海上财产的限制,以海事责任人的全部资产为基础确定赔偿责任的历史时期。人的有限责任制度的确立以《1957年海船所有人责任限制国际公约》的制定为标志。进入这一时期之后,确定责任人赔偿限额的基础不再是船舶本身的价值,而是该船的登记吨位。不论发生海事请求的船舶在司法判决时的价值还有多大抑或有无,均以法律规定的单位责任限额乘以该船的总登记吨来计算。<sup>〔18〕</sup>后来通过的《1976年海事赔偿责任限制公约》沿袭了这一制度,只不过把赔偿的工具由法郎改为特别提款权。人的有限责任制度在本质上是把清偿债务的财产扩展到了船舶以外的属于责任人的其他财产,从而在保护海事责任人的前提下也适度满足了海事请求人的利益,但是并没有以此减损船舶优先权担保的海事请求的意图。如果说在实行物的有限责任制度的时代,船舶优先权制度可以不受责任限制制度的影响,但在实行人的有限责任制度的时代,却要限制甚至剥夺船舶优先权人的优先地位,此种理论既不符合史实,在立法目的上也无从得到合理的解释。

### (二) 法理依据

从法理的角度研究船舶优先权与海事赔偿责任限制的关系也可看出,两种制度之间的价值冲突完全可以在司法过程中进行协调。

#### 1. 物权法定原则为船舶优先权的实现设置了底线

在物权法定原则之下,物权的取得、转让直至消灭均依照法律的规定,当事人不得自由创设物权,亦不得随意变更物权的种类、内容、效力和公示方法。将船舶优先权与海事赔偿责任限制制度置于物权法定原则之下予以衡量,可以清晰地看出,海事赔偿责任限制制度根本不具有否定船舶优先权的功能。这是因为,我国海商立法以极其慎重的态度,只规定了三种可以消灭船舶优先权的情形,即请求人怠于行使权利、发生海事请求的船舶经法院判决被拍卖和船舶灭失。<sup>〔19〕</sup>除此之外,法律并未规定船舶优先权可因海事责任人主张责任限制的权利而消灭。物权法定原则是一个不可突破的底线。从这个意义上说,受船舶优先权担保的各种海事请求即使面对责任人提出的责任限制的抗辩,其依法享有的优先地位也不应发生改变。

#### 2. 海事请求人的实体权利不会因诉讼模式的转变而被否定

世界上许多国家的海商法制度都是移植于英美法或者是在借鉴英美法的基础上制定的。其中,船舶优先权制度带有浓厚的对物诉讼的色彩。英国法中的对物诉讼有两种类型,一种是真正的或称完全的对物诉讼,即不论船舶归谁所有,也不论船舶所有人对海事请求是否负有责任(例如在光船租赁的情况下,因承租人安排船舶营运造成的第三方财产损害,船舶所有人即无责任可言),海事请求人均可针对船舶提起诉讼,即使船舶所有人不参与诉讼也不影响诉讼的进程。真正的对物诉讼体现的是“对物不对人”的精神,故不可能被对人诉讼所取代。另一种类型是“准对物诉讼”,此种诉讼尽管在形式上是针对船舶而非责任

〔18〕 参见《1957年海船所有人责任限制国际公约》第3条。所谓船舶总登记吨,是指对船舶的内部进行丈量而确定的船舶总容积,每2.83立方米为一登记吨,其中可用于载运货物的有效容积为净登记吨。这一做法后来被《1969年国际船舶吨位丈量公约》所采纳。

〔19〕 参见海商法第26条、第29条。

人,但在事实上却与责任人有关联,故在满足特定条件的情况下,可以转化为对人诉讼。但是此种转化须具备一个前提条件,即对物诉讼的程序尚未正式启动。例如,法院依据对物诉讼程序签发了对船舶的扣押令,但在尚未实施扣押时,责任人即提供了担保并使法院解除了扣押令。此时,对物诉讼可以转化成对人诉讼。但是,如果法院已经对船舶实施了扣押,而后责任人才提供担保并出庭应诉,则由于对物诉讼程序已经正式启动,就不能简单地将对物诉讼转化成对人诉讼,而应将两种诉讼模式并用。具体而言,在诉讼程序上可以转为对人诉讼,但在实体权利上,仍然要按照对物诉讼所应达到的效果来确定。〔20〕

我国的海事诉讼制度从总体上来讲体现的是大陆法系的特点。但是,鉴于国际海运的特殊情况,也从英国的对物诉讼制度中借鉴了一些合理因素。我国海事诉讼特别程序法第25条规定:“海事请求人申请扣押当事船舶,不能立即查明被请求人名称的,不影响申请的提出。”依据这一规定,海事请求人在申请扣押船舶时只须在扣船申请上注明“某某”船舶所有人即可,而无须注明船舶所有人的确切名称。这种制度构建有对物诉讼的意味。按照对物诉讼的基本原理,在船舶被扣押之后,即使海事责任人设立了责任限制基金而使船舶获释,也不应该因此否定海事请求人在船舶上应该实现的权利。如果说在责任人尚未设立基金时,海事请求人尚可针对船舶主张优先权,但在责任人以基金作为船舶的代位物后,即否定海事请求人享有的优先性权利,就会得出诉讼方式的转变可以改变实体法的适用这一错误结论。如果这一理论得以成立,所有受船舶优先权担保的海事请求都会因责任限制基金的设立而化为乌有。正是由于这个原因,有人指出,法院在分配责任限制基金时,要受到两个原则的约束,即船舶优先权和衡平原则。〔21〕

### (三) 国际公约的基本立场

纵览相关的国际公约,也可看出国际立法在协调船舶优先权和海事赔偿责任限制制度方面的基本立场。

在物的有限责任时期,依据《1926年统一船舶优先权与抵押权某些法律规定的国际公约》的规定,对拍卖船舶的价款进行分配时,受优先权担保的海事请求人有权提出全额请求,而无须根据有关责任限制的规则进行任何扣除。但是,分配给他们的金额不得超过根据责任限制制度而应得的数额。〔22〕其实,在该公约中已经清晰地界定了船舶优先权与海事赔偿责任限制的关系,即海事请求人主张优先权时只须根据船舶优先权制度,而无须考虑责任限制的规定;海事责任人主张责任限制权利时也只是依据责任限制制度的规定,而不考虑其对抗的海事请求是否受船舶优先权的担保。当然,由于责任限制总额的制约,船舶优先权担保的海事请求虽然在受偿顺序上可以继续保留优先地位,但其索赔额可能无法获得足额的满足,所谓的影响也仅限于此。

到了人的有限责任时期,在《1967年统一船舶优先权和抵押权某些规定的国际公约》中也只是原则性地规定,任何缔约国在签署、批准或者加入本公约时,可以就适用责任限制公约的问题作出保留。〔23〕该条规定表明,一个国家即使批准了船舶优先权公约,也不妨

〔20〕 参见李旺:《英格兰法院关于国际诉讼竞合的法律规则》,《比较法研究》2002年第3期。

〔21〕 Thomas J. Schoenbaum, *Admiralty and Maritime Law*, 4<sup>th</sup> ed, St. Paul: West, a Thomson Business, 2004, p. 829.

〔22〕 参见《1926年统一船舶优先权和抵押权某些法律规定的国际公约》第7条。

〔23〕 参见《1967年统一船舶优先权和抵押权某些法律规定的国际公约》第14条。

碍其加入海事赔偿责任限制公约或者对加入船舶优先权公约附加某种条件。同样,在《1993年船舶优先权和抵押权国际公约》中也只是规定,船舶优先权公约中的规定不得影响责任限制公约或者使其生效的国内法的适用。<sup>[24]</sup>这一规定同样佐证了船舶优先权与海事赔偿责任限制制度是并行不悖的两个制度。

从《1976年海事赔偿责任限制公约》的角度来看,其为海事责任人设定的责任限制权利是专门对抗限制性海事请求的权利,而船舶优先权担保的海事请求中有的属于限制性海事请求,有的则不然,例如对船员工资、海难救助报酬等项请求,公约明确规定责任人不得以责任限制的权利加以对抗,这就从根本上排除了将责任限制制度适用于这些非限制性海事请求的可能性。当然,在船舶优先权担保的海事请求中,确有两项请求与限制性海事请求发生重叠,即船舶营运中发生的人身伤亡以及因海事侵权行为导致的财产损害赔偿请求。从理论上讲,若按照船舶优先权制度中确立的受偿顺序分配基金,可能出现因优先满足人身伤亡索赔请求而影响财产损害索赔请求的问题。但是,对制度建构作进一步分析可以发现,公约已经为化解冲突预设了隐性的协调机制。

首先,船舶优先权公约对两种海事请求的受偿顺位实行了差别待遇。船舶优先权担保的人身伤亡赔偿请求在受偿位次上仅次于船员工资请求,位列第二项,而船舶营运中的侵权行为导致的财产损害赔偿请求则被列于末位,明显地表达了人身伤亡赔偿请求优于财产损害赔偿请求的原则。按照此种原则分配责任限制基金,人身伤亡赔偿请求不可能与财产损害赔偿请求实行同样的比例。

其次,海事赔偿责任限制公约对人身伤亡和财产损害的赔偿也实行差别待遇,体现在责任限额的计算和分配方法上。关于赔偿限额的计算方法,公约将人身伤亡和财产损害的赔偿数额分成两个不同的系列加以确定。其中人身伤亡的单位赔偿数额远远高于财产损害的赔偿数额。关于责任限额的分配方式,公约还设立了双重基金制度,在人身伤亡与财产损害赔偿请求同时发生的情况下,可以分别设立人身伤亡责任限制基金和财产损害责任限制基金,在实务中称作第一责任限制基金和第二责任限制基金。如果人身伤亡赔偿请求的数额较大,以致第一责任限制基金不足以满足此种赔偿请求时,其未获满足的部分可以和财产损害索赔并列,在第二责任限制基金中按比例参与二次分配。<sup>[25]</sup>从这种制度设计来看,人身伤亡赔偿请求不可能和财产损害索赔同比例受偿。

通过上述分析可见,由于海事赔偿责任限制公约中对人身伤亡赔偿请求采取了双重保护的模式,其实际效果与船舶优先权制度中将人身伤亡赔偿请求置于较高的受偿位次并无二致,实际上是对船舶优先权制度的积极协调与呼应,而非消极的否定和排斥。

#### (四) 法律解释的基本要求

法律解释规则之一谓之同一解释规则,即对同一法律文件中的同一概念须按同一种词义加以解释,以保持其“法律的意义脉络”。<sup>[26]</sup>这一规则对于解释船舶优先权与海事赔偿责任限制制度的关系也同样适用。据统计,在我国海商法中,“不影响”这一用语的使用有17处之多,仔细考察法律中的同类表述,基本上都表达了并行不悖的含义。例如,海商法

[24] 参见《1993年船舶优先权和抵押权国际公约》第15条。

[25] 参见《1976年海事赔偿责任限制公约》第6条。

[26] 参见[德]卡尔·拉伦茨:《法学方法论》,陈爱娥译,商务印书馆2005年版,第204页。

第45条规定,虽然承运人不得在提单上规定违反法律强制性规定的条款,但并不影响承运人在法律规定的责任和义务之外,增加其责任和义务。很显然,这并非是要以一种规定取代另一种规定。另一个更有说服力的例证是对海上运输合同和共同海损制度之间关系的表述。根据海商法第68条的规定,如果托运人在托运货物时未将危险货物的品名或性质向承运人如实申报,则承运人为了船舶和其他货物的安全,有权在任何时间、任何地点,根据情况将货物卸下或者使之不能为害,而不负赔偿责任。托运人对承运人因运输此类货物而受到的损失应当负赔偿责任。如果承运人知道危险货物的性质而同意装运的,则当此种货物对船舶、船上人员或者其他货物构成实际危险时,也可采取同样的措施而不负赔偿责任。但是,法律中同时又规定,此种权利的行使不影响承运人和货方之间的共同海损分摊。这里所说的“不影响”,同样表达了两种规定并行适用的含义,而不能理解为由于适用了共同海损制度,承运人就应放弃自己在运输合同下享有的免责权利。既然在法律的各项制度中均将“不影响”这一用语解释为互不妨碍或者并行不悖,就没有理由在船舶优先权和海事赔偿责任限制制度的关系上将“不影响”一词解释为前者应该让位于后者。

### 三、协调两种制度的基础条件

责任限制制度优先适用说之所以坚持在海事赔偿责任限制制度面前应该排除对船舶优先权制度的适用,从实务层面上来讲乃是出于一种担心,即由于基金数额有限,倘若允许船舶优先权担保的海事请求在基金中优先受偿,恐影响或者剥夺其他限制性海事请求在基金中受偿的机会或者可能性。其实,这种担心乃是由于忽略了潜藏于制度中的协调机制所致。事实上,法律已经为避免两种制度的冲突进行了预先的协调,可从以下四个方面得到证实:

#### (一) 法律中的让步性规定在一定程度上消除了冲突的可能性

无论是海事赔偿责任限制国际公约还是我国海商法中的海事赔偿责任限制制度,都明确地将船舶优先权担保的某些海事请求确定为非限制性的海事请求,从而在一定程度上消除了船舶优先权担保的海事请求与限制性海事请求发生冲突的可能性,也适度地化解了基金分配中可能发生的冲突。在现行的法律框架之内,受船舶优先权担保但不能用责任限制对抗的海事请求包括以下两项:

其一是船员基于劳动合同提起的请求。此种请求包括工资、其他劳动报酬、工伤补贴、遣返费用、社会保险费用等。此类请求无论在任何国家均被列在首位,体现了对海事劳工权益的保护。与这一规定相呼应,海事赔偿责任限制制度不仅没有将此类请求列在限制性海事请求的范围之内,而且特别规定,船舶所有人或者救助人的受雇人提出的请求,如果根据调整劳务合同的法律,船舶所有人或者救助人对此种请求无权限制责任,则债务人不能按照海商法的规定主张责任限制。如果调整劳务合同的法律对此类请求规定了高于海商法所规定的数额,则应按调整劳务合同的法律确定责任限额。既然如此,此种请求便不存在从基金中受偿的可能性,也谈不上影响其他海事请求人受偿机会的问题。

其二是海难救助人基于救助合同提起的救助报酬请求。之所以将救助报酬定位在船舶优先权担保的海事请求之内,乃是由于救助人对保全船舶作出了特殊贡献。救助人的行为

不仅保全了海事责任人赖以清偿债务的财产（船舶），而且为其他债权人实现自己的请求提供了可能性。若没有救助人对船舶的成功救助，发生海事请求的船舶将不复存在，各类海事请求也失去了实现的基础和可能性。正是基于这种原因，海商法不仅将救助报酬的请求列入船舶优先权担保的范围，还实行双重优先的原则：不仅救助报酬可优先于其他海事请求受偿，而且后发生的海难救助可优先于先发生的海难救助受偿。之所以如此规定，乃是由于后发生的海难救助对保全船舶作出了最终的、实质性的贡献，从而为前面的救助请求救助报酬提供了可能性。此种受偿原则的本质是“时间在后，权利在先”，故又称为“逆顺序受偿”原则。与船舶优先权制度中确立的受偿原则相呼应，海事赔偿责任限制制度中也作出了同步性的规定，即基于救助款项提出的海事请求不适用责任限制制度。<sup>〔27〕</sup>法律作出这种例外规定，除了鼓励海难救助事业这一原因之外，另一个重要的原因则是海难救助制度已经为救助报酬的确定设置了上限，无论救助人对救助船舶作出了多大的贡献抑或作出了多大的牺牲，其请求的报酬数额均不能超过获救财产的价值。既然如此，获救船舶的所有人就没有理由再用责任限制制度来对抗救助报酬请求。

## （二）法律为特定海事请求的实现另行开辟了通道

在所有的海事请求中，索赔额巨大的当属船舶油污损害赔偿请求。若将此种请求置于船舶优先权担保的海事请求范围之内，或者允许此种请求在海事赔偿责任限制基金中受偿，将会在很大程度上影响其他海事请求的受偿机会。正是基于此种考虑，在立法中不仅将油污损害赔偿请求排除在船舶优先权担保的海事请求之外，而且没有将其置于限制性海事请求之列。此种制度设计乃是由于以下两个方面的原因：

首先是出于责任基础的考虑。无论是船舶优先权担保的海事请求还是责任限制制度中界定的若干限制性海事请求，其责任基础均为过失责任制，而油污损害赔偿则实行严格责任制。例如，在船舶碰撞导致溢油事故的情况下，法律将碰撞和溢油视为两个独立的侵权关系，作为油污事故的受害方可以不问碰撞事故是因何方的过失所致而直接追究溢油船的责任。当溢油船按照严格责任制的要求赔偿受害方的损失之后，再依据过失责任制向导致碰撞事故的责任方进行追偿。追偿的范围包括因碰撞造成的本船财产损失以及因本船溢油而对第三方产生的油污赔偿责任。

其次是由于两种请求的担保物不同。船舶优先权是以船舶作为清偿债务的担保物，而油污损害赔偿则是以责任保险作为担保手段。按照《国际船舶油污损害民事责任公约》的规定，凡载运 2000 吨以上散装油类货物的船舶，均须投保油污责任险。只有取得有效的油污责任保险证书或者其他相应财务保证的船舶，方有资格从事海上油类货物运输。当此种船舶造成油污损害时，自有责任保险人代其承担赔偿责任，而无须针对船舶提出请求，也不必在海事赔偿责任限制基金中受偿。即使是在船舶碰撞导致油污事故的情况下，根据法律规定，也要分别设立两个基金，即海事赔偿责任限制基金和油污损害赔偿责任限制基金。前者用于赔偿船舶碰撞造成的财产损失，后者则用于赔偿油污损害。既然油污损害赔偿请求另有专门基金与之对应，此种请求就不可能在海事赔偿责任限制基金中受偿，也谈不上因优先满足此种请求而损害其他限制性海事请求的受偿机会的问题。

〔27〕 参见海商法第 208 条。

### （三）法律中的例外规定消除了基金分配中的某些障碍

根据现行的责任限制制度，当发生或者即将发生重大海上责任事故时，责任人以外的其他人为避免或者减少责任人可能产生的赔偿责任而采取预防或者控制措施产生的费用或者因采取此种措施造成进一步损失时，责任人针对此种请求可以主张责任限制的权利。从表面上看，若允许船舶优先权担保的海事请求在基金中优先受偿，此种因采取防控措施而产生的海事请求可能会受到一些影响。但是，若对法律规定作进一步的分析即可发现，这种可能性在很大程度上也可以被排除。在实践中，责任人以外的其他人协助责任人为防止事故的发生或者避免损失的扩大而采取措施，绝大多数都是根据合同进行，未与责任人协商而主动协助其采取措施的情况十分罕见。而海商法第 207 条中对此又有例外规定：如果采取预防或者控制措施所产生的请求是以事先在合同中的约定为依据而提起，责任人即不得援引责任限制的规定。法律之所以如此规定，是因为责任人依照约定支付报酬乃是履行合同义务，而不是承担赔偿责任，故谈不上限制赔偿责任的问题。从这个意义上说，某些学者担心出现的上述情况乃是一种理论上的假设。

### （四）行政法不允许以责任限制对抗主管机关的海事请求

在船舶优先权担保的五项海事请求当中，包括了港航或海事主管机关基于行政法规而提起的税、费（船舶吨税、引航费、港务费和其他依法应收的费用）请求。从行政法的角度来说，责任人支付上述费用是履行法定义务而不是承担民事赔偿责任，责任人根本无权以责任限制进行抗辩。如果按照责任限制制度优先适用的理论行事，则即使是此种税费请求，也只能服从海事责任人的责任限制权利。此种理论无异于以私权凌驾于公权，为行政法制度所不容。

## 四、协调两种制度的路径构想

在现行的法律框架内协调和理顺船舶优先权与海事赔偿责任限制制度的关系，可以通过两个途径来实现：

一是允许海事请求人就基金受偿时，继续保持其在船舶优先权制度下本来享有的优先受偿位次。海商法明确规定，在责任限制基金设立之后向责任人提出请求的任何人，不得再对责任人的其他财产行使任何权利，在此之前被扣押的船舶或者其他财产即应被释放。<sup>〔28〕</sup>最高人民法院的司法解释中也规定，在海事赔偿责任限制基金设立之后，海事请求人就同一事故产生的属于可限制赔偿责任的海事赔偿请求，不得再以行使船舶优先权为由申请扣押船舶。<sup>〔29〕</sup>从海事责任人的角度来讲，法律也允许其选择适用不同的方式来清偿债务。换言之，海事责任人可以设立责任限制基金，也可以不设立基金而用船舶来满足海事请求。当海事请求数额较大，而发生海事请求的船舶价值较低时，责任人即有可能选择不设立基金。因为根据现行制度，对基金数额的确定是以船舶的登记吨为基础，倘若设立基金，无疑会导致比用船舶清偿债务更加不利的后果。在目前的法律体系中，责任人作出此种选择

〔28〕 参见海商法第 214 条。

〔29〕 参见 2010 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》第 9 条。

并不为法律所禁止。在司法实践中,如果海事责任人不设立责任限制基金,则债权人依据有关生效的裁判文书或者仲裁裁决书,申请执行责任人的财产(即船舶),法院将予以支持。<sup>[30]</sup>从上述情况来看,在立法和司法实践中均已明确地将责任限制基金作为船舶的代位物,故海事请求人在针对船舶的代位物受偿时,其依据船舶优先权制度所享有的优先受偿位次不应该发生变化。换言之,不应以责任限制制度优先适用作为一项必须遵守的原则,令船舶优先权人无条件地与普通海事请求人一样按比例分配基金。

二是两种制度并行适用。前已论及,船舶优先权担保的海事请求并不都属于限制性的海事请求,有的虽然貌似限制性海事请求,但由于法律中规定的例外条件的限制,责任人也不得以责任限制权利加以对抗。对于这些海事请求而言,是否设立基金与之无涉,海事请求人完全可以依据船舶优先权制度在基金之外单独申请扣押船舶。因为在现行的司法实践中,对于责任人依法不能援引责任限制制度抗辩的海事赔偿请求,海事请求人仍然有权针对责任人的财产申请保全。<sup>[31]</sup>这里所说的责任人的财产,实际上就是指发生海事请求的船舶。从这个意义上说,认定两种制度是并行不悖之关系,具有一定的法律依据和理论支撑。

## 结 论

由上述分析可见,船舶优先权与海事赔偿责任限制在法律适用的过程中应该是相互协调而非排斥的关系,更不存在孰优孰劣的问题。所谓海事赔偿责任限制制度优先于船舶优先权制度的观点,其实是进入了一种理论上的误区。其错误之处在于以一种制度否定了另一种制度的价值。司法实践若按此种理论运作,将会导致以下结果:其一,把责任限制这种原本为保护海事责任人而设立的制度演变成了保护限制性海事请求的制度,进而扭曲了制度的价值取向。其二,在船舶物权法制度之外人为地创设了消灭船舶优先权的条件,违背了物权法定原则。其三,赋予责任限制基金可以改变诉讼效果的功能,曲解了诉讼法制度的本质。其四,将某些非限制性的海事请求置于责任限制制度的调整范围,导致了法律适用的错位。其五,主管机关基于行政法规而提起的税费请求也被纳入责任限制权利对抗的范围,导致私权可以对抗公权的结果。其六,对法律中使用的“不影响”这一用语赋予不同的含义,在客观上违背了法律解释规则的基本要求。

在现行的法律体系之内,协调船舶优先权与海事赔偿责任限制制度的关系可按如下路径进行:首先,对于船舶优先权担保的而且在海事赔偿责任限制制度中又被认定为非限制性的海事请求,由于基金的设立与否与此类请求并无关系,请求人完全可以在基金之外对发生海事请求的船舶主张权利。其次,船舶优先权担保的港航或海事主管机关基于行政法规而提起的税费请求,虽然未被责任限制制度认定为非限制性海事请求,但鉴于此种请求并非民事赔偿责任,责任人不能以责任限制权利予以对抗,请求人可以在基金之外申请扣押船舶。再次,对于某些既不是船舶优先权担保的海事请求又不属于限制性的海事请求

[30] 参见前引〔29〕《规定》第16条。

[31] 参见上引《规定》第8条。

(例如船舶油污损害赔偿请求), 由于法律为此种请求另行开辟了通道, 故此类请求无须针对船舶提起, 也不可能在基金中受偿, 自有油污责任险的保险人为其承担责任。最后, 对于某些具有双重性质的海事请求 (既是船舶优先权担保的海事请求又属于限制性的海事请求), 在法律上应该承认海事请求人在基金中继续享有其在优先权制度下所享有的优先受偿位次。但是, 由于基金总额的限制, 即使其请求不能获得全部满足, 也不能再对责任人的船舶或者其他财产主张权利。在司法实践中按照上述路径运作, 船舶优先权与海事赔偿责任限制制度的价值冲突自然可以得到有效的化解。

---

**Abstract:** Under the maritime legal system, the maritime lien and the limitation of liability for maritime claims are two systems with distinct characteristics. In academic circles, some scholars deem that the two systems can be described as in the relationship of not mutual exclusion, while some other persons suggest that in case of conflict between the two systems in the application of law, the former should automatically give its way to the latter.

Nevertheless, in the legal theory, there are fundamental differences in the nature and function of the two systems, thus they should not be lumped together. In accordance with the principle that the real right should be determined by legislation, the system of the limitation of liability for maritime claims has not the function to extinguish the maritime lien. According to the division of functions in legal branches, there are no reasons to eliminate the arrangement in the substantive law with the procedural law. Furthermore, from the angle of practice, due to the function of the latent mechanisms for harmonization in the legal system, the conflict between the two systems can be automatically diminished by itself, and the so called problem that the recognition of the preferential position of the maritime lien on the fund of limitation will deprive other maritime claimants from the opportunity of obtaining compensation, does not exist in fact.

In the current legal system, the way to harmonize the two systems may be as follows. As to the unlimited maritime claims but secured by the maritime lien, the claimants may still claim on the lien. As far as the limited maritime claims also secured by the maritime lien, the claimants may still claim for priority in the fund of limitation. But due to the limited amount of the fund, even the claimants cannot obtain adequate compensation from the fund, they may not further claim on the ship or other properties of the claimees.

**Key Words:** maritime lien, limitation of liability for maritime claims, fund of limitation

---