

南非海难救援优先权制度及其启示^{*}

曹艳芝 钱 翔

(湘潭大学 法学院 湖南 湘潭 411105)

摘 要: 海难救援优先权是一类被国际公约和各国海商法广泛认可的海事优先权。南非的海难救援优先权制度颇具特色,主要体现在:人身救援报酬有独立的优先权,体现了对人的关怀和对人的生命权利的重视;明确规定行使海难救援优先权的权利人,有利于维护优先权人的合法权益;实行对物诉讼,大大减少了实现海难救援优先权的成本和风险。南非海难救援优先权制度,对完善我国的海难救援优先权制度具有重要的启示意义。

关键词: 南非;海难救援优先权;海事优先权

中图分类号: DF961.9 **文献标识码:** A **文章编号:** 1001-5981(2012)03-0013-04

海难救援优先权是指当海上船舶、货物等财产或人的生命遇到危险或将要遇到危险时,救援人员提供了救援服务,避免或减少了人的生命或财产的损失,如果救援人的行为被认定为海难救援行为,则有权针对被救船舶等财产要求支付报酬等相关费用,法律赋予救援人员对这种费用有优先受偿的权利。海难救援优先权是海事优先权的一个类别。笔者曾对南非的海事优先权制度进行过研究^①,从总体上来说,南非的海事优先权具有不确定性、识别程序比较复杂。但是,关于南非的海难救援优先权,其法律制度却规定得较为明确、完备和详细,与我国海难救援优先权制度相比显然更为科学合理。因此,在研究南非海事优先权制度的基础上,进一步拓展研究南非的海难救援优先权制度,对于完善我国海难救援优先权制度有重要的启示作用和现实意义。

在南非,调整海难救援优先权的法律、法规主要有三类:一是本国议会制定的法律、法规。1996年《沉船救援条例》是南非调整海难救援优先权的基本法,该法第2条第10款规定,本法任何申请者均有权获得海难救援优先权。此外,相关规定还散见于1951年《商船条例》、1983年《海事司法管辖权条例》、1998年《海事安全管理局条例》和《海事安全管理局征税条例》、2002年《海事与航空救援条例》;

二是1989年《国际救援公约》。该公约是1989年4月联合国在伦敦制定的,已于1996年7月14日生效,南非不但是加入国,并且在1996年《沉船救援条例》中特别强调,制定本法的目的之一是规范该公约在南非的适用,因此,在处理海难救援优先权纠纷时,如果南非法律没有规定,可以直接适用该公约的规定。三是英国法。南非《海事司法管辖权条例》第6条第1款规定,各种请求权是否有优先权,要依据1983年11月1日以前的英国法认定。由于1996年南非《沉船救援条例》明确了海难救援优先权,在救援费请求权是否有优先权的问题上已经不存在疑问,但具体适用上,如果南非议会法律、法规或国际公约没有规定,仍可以适用英国法。

南非海难救援优先权的行使必须符合以下条件:

1、有明确的救助对象。救助对象必须是法律明确规定的,否则,救助人对救援费没有优先权。救助对象包括财产和人身。救助财产包括船舶、飞行器、海底钻探设备、储藏物、货物和船上个人财产,但这些财产也受到一定的限制,如飞行器必须是除地球表面的空气阻力以外,可以在空气阻力的大气环境中飞行;军用飞机或船舶不能是从事战争行为;军舰或其他非商业船舶也不是优先权范围的救助对象。

^{*} 收稿日期:2011-12-20

作者简介:曹艳芝(1957-),女,湖南韶山人,湘潭大学法学院教授,湘潭大学非洲法律与社会研究中心研究员。

① 曹艳芝,“南非海事优先权制度探析”,《湘潭大学学报》(哲学社会科学版)2010年第3期,第28-33页。

关于人身救援,1996年南非《沉船救援条例》第15条规定,当对船上人员提供了救援时,不论该船舶或沉船是否被救起,船舶或沉船的所有人应支付给救援人员救援费,保存生命的救援费应该优先于任何其他救援费。

2、救助对象处在危险中。南非法律规定,对处在危险中的财产和人的生命有救助的义务,在人的生命救助义务的规定中,使用的措辞是“in danger of being lost”,即有丧失生命的危险。另外,救助行为必须获得了满意的结果,但何为满意的结果,法律并未解释,依据通说的解释,应被视为被救对象全部或部分成功救起。

3、行使海难救援优先权的人必须是法律明确规定的救援人员。哪些人是救援人员,依据救援人员所处的地位,分为三类:第一、国家行政机关指定的救援人员。1996年南非《沉船救援条例》规定有三种人:一是由运输部长指定港口或南非任何其他地域有合适资格的人;二是在上述人员缺乏的情况下,由南非警察部门派出适合的警员;三是在警员缺乏时,由南非国防军派出合适的人员。依据2002年《海事与航空救援条例》,南非还成立了由政府相关部门、商业和自愿者组织代表组成的救援机构。第二、法定义务救助。国际公约和南非法律规定,有关航海人员对遇险财产和人身有救助的义务。如1996年《沉船救援条例》第5条第1款规定,船长在收到海上遇险信号时,应全速航行去救助遇险人员。第6条第1款规定,船长应对在海上发现的正有生命危险的每一个人提供援救。第三、自愿救助义务人。救助提供救助既无法定义务,又无约定义务,完全处于自愿。不过这类人员的优先权法律没有明确规定,但法院在处理这类纠纷时,法官认为救援人的救援是合理的、必要的,就享有优先权,南非已有这类判例佐证。^[1]

在南非,除了救援人员以外,还有三类人员具有救援费优先权,一是土地所有权人或占有人。南非法律规定,对失事船舶和人员进行救援时,在土地上通行、宿营和堆积设备或货物,除非有公共道路通行方便,其所有人或占有人不能阻止,由此造成的损害,由产生损害的船舶或残骸负担。二是被征用的船舶、飞行器或其他设备的所有人或承租人。在救援过程中,如果需要征用他人的船舶、飞行器或设备,其所有人或承租人必须服从,由此产生的救援费用也应从被救财产中负担。三是海难事故的调查人员。海难事故发生后,依据国际公约,南非政府可以

指定海事法院、评估员和相关专家对海难事故进行评估调查,这些人的生活和交通津贴应从被救财产中支付。

二

我国与南非都是1989年国际救援公约的参加国,在救援条件和行使程序上基本类似,但两国国内法在对待该公约的态度和海难救援优先权具体规则的设计上仍有较多差异,与我国海难救援优先权制度相比,南非海难救援优先权制度主要特点表现在:

1、南非调整海难救援优先权的法律渊源多元化。主要有三类:即国内法、1989年《国际救援公约》、英国法。我国调整海难救援优先权的法律主要是国内法。1996年《沉船救援条例》是南非调整海难救援优先权的基本法,而我国没有专门调整海难救援优先权的法律,只是在海商法的第9章第171条~第192条对海难救援作了系统规定,并在第22条明确将海难救援的救援款项的给付请求赋予船舶优先权。南非与我国虽然都是1989年《国际救援公约》的参加国,但对其态度不完全一致。在南非法律没有规定时,可以直接适用该公约,而我国只能在处理与缔约国之间的海难救援优先权纠纷时才能适用该公约。为了使该公约的相关规则也能适用其他海难救援优先权纠纷,我国将该公约的某些条款直接纳入《海商法》,该法第9章海难救助一章共计22个条文,绝大部分条文是照搬公约的规定,实际是将国际公约国内法化。

2、南非对适用海难救援优先权的被救助船舶的限制较少。被救助船舶主要包括:一是船舶,指任何使用在水上或能够使用在水上的船舶,包括任何气垫船、动力艇、游艇、渔船、潜艇船、驳船、起重船、起重船、码头、石油或其他钻机、停泊装置或类似装置,无论是浮动或固定在海床,无论是否为自动船舶。二是沉船,包括失事船舶的残骸、抛弃的货物、漂浮的货物或被抛弃物;失踪、被抛弃、搁浅或处在困境中的船舶或飞行器,船舶或飞行器上残留的货物、储藏物、设备或个人财产。以上船舶只要不是从事战争或非商业性质的行为,都是优先权范围的被救助对象。这说明南非有关适用海难救援优先权的被救助船舶的范围非常广泛,限制较少。我国对被救助船舶的范围限制较严,不包括用于军事、政府公务的船舶和20总吨以下的小型船舶。由于南非被救助船舶的范围广泛,救援人员优先权的实现更有保障,因而更有利于对海难事故的救援。

3、人身救援费用可以独立适用优先权。南非起

初适用英国普通法,人身救援费用不能要求优先权。1951年南非颁布了商船条例改变了这种作法,规定在南非船舶上救助生命,可以要求船东或已经被救起的沉船的所有者支付救援费,虽然这只是一项普通法上的占有优先权,但在司法实践中,认定这种救援费优先于其他救援费受偿,将其提升到了海事优先权的地位。^[2]不过,这种救援费优先权只适用于在南非船舶上和南非领水内的救援情况,若在南非领水之外的非南非船舶上救援人的生命,是否有这项优先权却是不确定的。1996年南非《沉船救援条例》进一步规定,当对船上人员提供了救援时,不论该船舶或沉船是否被救起,船舶或沉船的所有人应支付给救援人员救援费,保存生命的救援费应该优先于任何其他救援费。并且南非通过该法承认1989年国际救援公约,承担任何海域的海难救援义务,从而突破了只在南非船舶和南非领水内适用的限制,至此,人身救援费优先权在南非全面确立。而我国《海商法》规定,在救援作业中救援人命的救援方,对获救人员不得请求酬金,只能从救援船舶或者其他财产、防止或者减少环境污染损害的救援方获得的救援款项中,获得合理份额,这说明我国不承认人身救援报酬海事优先权,这也不利于对人的生命的救援。

4、行使海难救援优先权的人有严格的限定。海难救援优先权人,南非法律规定很明确,包括运输部长指定的合适人员、警察、国防军、船长、船员、其他自愿救援人员、用于堆放救援物资或宿营救援人员的土地的所有人或占有人、被征用的救援船舶或设备的所有人或承租人和海难事故的调查人员。我国法律规定很笼统,统称为救援方,不利于甄别各类救援人员是否有优先权。

5、南非海难救援优先权具有较高的受偿顺位。南非法律规定,各种海难救援优先权排在司法费用之后,任何其他优先权之前。海难救援优先权的顺位是:实际已发生的其他救援费,人身救援费,财产救援费。因此,总的受偿顺位是:司法费用;实际已发生的其他救援费;人身救援费;财产救援费;其他优先权。我国法律规定的五项船舶优先权,海难救援优先权只排在财产侵权赔偿优先权之前。由此可知,南非海难救援优先权受偿顺位靠前,我国海难救援优先权受偿顺位靠后,由于优先权的实现针对的是船舶等海事财产,当海事财产清偿完前一顺位优先权人的债权后,如果海事财产所剩无几,则后顺位的优先权将面临无法实现的风险。因此,南非海难

救援优先权比我国海难救援优先权更容易实现。

6、南非海难救援优先权实行程序为对物诉讼。如果救援费没有得到偿付,救援人可以通过对物诉讼,行使优先权。对物诉讼就是以物为被告的一种特别的诉讼方式,是与以人为被告的对人诉讼相对应的一种诉讼。对物诉讼起源于英国,是因为平民对国王的海事诉讼可能会被令状禁止而败诉。在海事诉讼中,为了避免败诉的风险,人们选择以船舶等海事财产为被告提起诉讼,在财产所有人缺席诉讼的情况下,判决针对财产进行,并用涉事船舶等海事财产价值用以清偿优先权人的债权。南非承继了英国法的对物诉讼,在海难救援优先权纠纷中,优先权的申请人,可以将船舶等海事财产作为被告,向法院提起诉讼,请求扣押船舶等海事财产,法院要求船主或其他权利人提供担保,如果船主或其他权利人在规定时间内未提供担保,或不能确定船主或权利人,法院可以变卖财产用以清偿优先权人的债权。我国实行对人诉讼,只能以人为被告,提起海难救援优先权诉讼,如不能确定涉事船舶的所有权人或权利人,则海难救援优先权不能实现。

三

我国和南非同为“金砖国家”,两国海事经贸关系密切,贸易往来日益频繁,但我国的海难救援优先权制度极不完善,这将会使我国在与南非的海事经贸往来中处于不利地位。南非的海难救援优先权制度相对较为科学合理,有利于保护海难救援优先权人的合法权益。因此,南非海难救援优先权制度,对完善我国海难救援优先权制度具有重要的启示意义。

1、明确人身救援报酬优先权。我国海商法否定对人的生命救助有独立的报酬请求权,只能从获取的财产救助款项中分得合理的份额,这不利于对人的生命救援,这是受1989年《国际救援公约》的影响。我国海难救援优先权制度很多条文基本照搬公约的规定,对救助人身没有独立的报酬优先权,正吸纳了公约的规定。但该公约并不限制各国国内法作出另行规定,南非据此作出不同规定,明确了人身救援报酬优先权。我国却承继了公约的作法,立法的考虑可能是基于:一是人的生命是无价的,不能用价值衡量,救援人的生命是一种当然的道德义务;二是救援人的生命也是法定义务,如《海商法》第174条规定,船长在不严重危及本船和船上人员安全的情况下,有义务尽力救援海上人命;三是当人的生命受到危险的时候,我国政府会组织力量全力救援。尽

管如此,但从私法上不规定人身救援报酬优先权,事实上会产生重财轻命的负面影响,也与权利义务一致原则相背离,这样也会使我国救援人员与南非救援人员处于不对等的地位,因为如果我国的船舶在南非海域失事,其船上人员被南非救援人员救起时,需要优先支付救援报酬;而南非的船舶在我国海域失事,我国救援人员全力救助船上人员却不能独立请求优先支付报酬。

2、明确细化海难救援优先权人。前已述及,南非对救援人员的界定很明确、细致、宽泛,既包括政府职能部门人员、也包括自愿救助者,还包括因海难救助而财产受损的人员,这些人都是海难救援优先权人,有权就相关海事财产优先受偿。而我国没有细致规定,统称为救援方。在海难救援实践中,我国有多种机构,如海上搜救中心、航务管理局、海事局、救捞局,还有海军、海上消防军等在有关主管行政机关的调派下,都有从事海难救援的义务,这种救援理论上称为行政强制救援。由于我国没有明确这种性质的救援是否具有救援费优先权,当国外的船只被我国救起时,国外的船东常常以这些机构的救援是在行使行政职能,不具有商业性质,要求支付报酬没有法律依据等理由而予以抗辩,拒绝支付救援报酬,更不可能优先受偿。我国应该借鉴南非的作法,明确各类人员的救援费优先权,以切实维护我国救援人员的权益。

3、实行对物诉讼。南非海难救援优先权实行对物诉讼,有利于优先权人权利的及时实现。对物诉

讼的优势是,不论海难事故的责任人是否确定,身处何处,只要涉事船舶等海事财产存在或仍有价值,并已被扣押,其优先权就有实现的可能。我国实行对人诉讼,会导致实际存在权利救济的海事财产却面临优先权实现不能的风险。因为对人诉讼,需要有明确的责任人作被告,如果海难救援优先权的责任人不明确,或长期找不到,海难救援优先权人就不能提起诉讼,附着有优先权的海事财产长期处于无主状态而闲置,最终会归于自然消失,导致优先权人的权利不能实现。另外,即使能确定责任人,也可能由于责任人处于不同的国家,提起诉讼需要确定案件的司法管辖,依据准据法适用他国法律处理纠纷时,当事人还须对该国的相关法律相当熟悉,这个过程是很繁杂的,还可能由于优先权人与责任人相隔甚远,不但诉讼极为不便,而且需要花费巨大的成本,这些都会导致优先权人放弃诉讼或面临败诉的风险。实行对物诉讼就能避免这种不必要的法律风险。

参考文献:

[1] Swire Pacific Offshore Services (Pte) Ltd. v. The Roxana Bank. 2005 (2) SA 65 (SCA).

[2] Graham Bradfield, Research dissertation for the degree of Master of Laws, The Nature and Scope of the Contemporary Maritime liens in South African Admiralty Law. <http://web.uct.ac.za/depts/shiplaw/theses/bradtext.htm> (Placed on website 21 January 1999).

责任编辑:饶娣清

The System of salvage Maritime lien in South Africa and Inspiration

CAO Yan - zhi, QIAN Xiang

(Faculty of Law, Xiangtan University, Xiangtan, Hunan 411105, China)

Abstract: Salvage maritime lien is a kind of maritime lien that widely confirmed by international convention and the maritime law in various countries. The salvage maritime lien legal system has distinguishing features which mainly manifested in the following aspects. The claim of life saving is granted an independent maritime lien that shows the caring about people and attaches the importance to people's right of life. The obligee who can execute Salvage maritime lien is stipulated definitely that helps the lienor to protect their legitimate rights and interests. The cost and risk of implementing the Salvage maritime lien is reduced greatly by executing action in rem. The salvage maritime lien in South Africa provides an important enlightened significance for completing the Salvage maritime lien in China.

Keywords: South Africa; salvage maritime lien; maritime lien