

航次承租人的海事赔偿责任限制主体资格研究

张梦菲

青岛大学法学院, 山东 青岛

收稿日期: 2025年7月4日; 录用日期: 2025年8月30日; 发布日期: 2025年8月15日

摘要

《中华人民共和国海商法》对于航次承租人是否属于船舶承租人, 能否适用海事赔偿责任限制制度规定不明, 而修订草案214条中又将航次承租人排除在责任限制之外, 并且司法实践也存在同案不同判的情况, 对于航次承租人的海事赔偿责任限制主体资格研究具有现实和理论意义。从立法背景来看, 海事赔偿责任限制制度从保护船舶所有人逐步扩展至多元主体, 航次承租人不能因租期或合同性质被简单排除。从法律性质来看, 航次承租人在合同类型、义务履行、合同订立等方面与定期承租人有相似性, 且在船舶租赁市场中地位重要, 应被视为船舶承租人。从法律解释来看, 《1976年公约》的文义、体系、历史解释均支持航次承租人属责任限制主体; 《海商法》下航次租船合同性质虽有争议, 但“混合合同说”渐成主流, 转租时航次承租人应享有责任限制权利。实践中, 学界“船舶所有权说”与“船舶经营说”判定标准存在局限, 应以“是否承担海上风险并享有船舶利益”重构标准, 转租时航次承租人应享受责任限制。鉴于此, 建议修订《海商法》相关条款, 明确符合特定情形的航次承租人的责任限制主体资格, 以统一司法裁判、促进航运业发展。

关键词

航次承租人, 海事赔偿责任限制, 主体资格, 船舶承租人

Research on the Qualification of Voyage Charterers as Subjects of Maritime Liability Limitation

Mengfei Zhang

Faculty of Law, Qingdao University, Qingdao Shandong

Received: Jul. 4th, 2025; accepted: Aug. 4th, 2025; published: Aug. 15th, 2025

Abstract

The Maritime Code of the People's Republic of China is unclear regarding whether a voyage charterer

belongs to a ship charterer and can apply the maritime liability limitation system. In Article 214 of the revised draft, voyage charterers are excluded from liability limitation. Moreover, there are situations of different judgments for the same case in judicial practice. Therefore, researching the qualification of voyage charterers as subjects of maritime liability limitation has practical and theoretical significance. From the perspective of the legislative background, the maritime liability limitation system has gradually expanded from protecting shipowners to multiple subjects. Voyage charterers should not be simply excluded due to the term of the lease or the nature of the contract. In terms of legal nature, voyage charterers have similarities with time charterers in aspects such as contract types, performance of obligations, and contract conclusion. Also, they play an important role in the ship leasing market and should be regarded as ship charterers. From the perspective of legal interpretation, the literal, systematic, and historical interpretations of the 1976 Convention all support that voyage charterers are subjects of liability limitation. Although the nature of the voyage charter party under the Maritime Code is controversial, the “mixed contract theory” is gradually becoming the mainstream. Voyage charterers should enjoy the right to liability limitation when subleasing. In practice, the judgment criteria of the academic “ship ownership theory” and “ship operation theory” have limitations. The standard should be reconstructed based on “whether to bear maritime risks and enjoy ship benefits”. Voyage charterers should enjoy liability limitation when subleasing. In view of this, it is recommended to revise the relevant provisions of the Maritime Code to clarify the qualification of voyage charterers as subjects of liability limitation under specific circumstances, so as to unify judicial judgments and promote the development of the shipping industry.

Keywords

Voyage Charterer, Maritime Liability Limitation, Subject Qualification, Ship Charterer

Copyright © 2025 by author(s) and Hans Publishers Inc.

This work is licensed under the Creative Commons Attribution International License (CC BY 4.0).

<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



Open Access

1. 引言

《中华人民共和国海商法》(以下简称《海商法》)中 204 条对于航次承租人是否属于船舶承租人,能否适用海事赔偿责任限制制度规定不明,而修订草案 214 条中又将航次承租人排除在责任限制之外。这一问题在司法实践中引发了显著分歧:上海海事法院“亚洲火星”轮案(2010)、厦门海事法院“福顺 66”轮案(2013)认可航次承租人资格,而广州海事法院“锦航 18”轮案(2014)及最高法(2017)民再 69 号判决否定其资格。学术界对光船承租人和定期承租人的主体资格已形成共识,但对航次承租人仍存在“肯定说”与“否定说”的争议。随着《海商法》修订草案进入二审阶段,亟需从理论和实践层面厘清这一问题。

2. 海事赔偿责任限制制度的立法背景

海事赔偿责任限制制度的发展演变呈现出从单一主体向多元主体扩展的鲜明轨迹,这一过程深刻反映了航运业发展需求与法律制度的互动关系。

早期制度设计以保护船舶所有人为核心,即最初的 1851 年美国《船舶所有人责任限制法》仅将光船承租人纳入责任限制主体范畴。随着航运业分工细化和经营模式创新,《1957 年责任限制公约》首次突破单一主体框架,将责任限制权利延伸至船舶经营人及其受雇人,这一变革受到“喜马拉雅条款”司法实践(Adler 诉 Dickson 案)的直接影响。至《1976 年海事赔偿责任限制公约》(LLMC)时代,责任限制主体范围实现质的飞跃,救助者、责任保险人等新型主体被纳入制度保护范围,形成了覆盖航运产业链各环节

节的多元主体体系。

这一演变过程展现出鲜明的阶段性特征：19世纪中叶至20世纪中期聚焦“船舶物理控制者”（如所有人、光船承租人）；20世纪后期转向“船舶利益相关者”（如经营人、救助入）。未来，随着绿色航运、人工智能等技术的发展，责任限制制度或将进一步扩展至碳排放权交易主体、算法服务商等利益和风险承担相关者。

综上，根据立法目的与发展趋势，航次承租人不能被简单因为仅从租期长短或合同性质的角度来确定不属于责任主体，分析航次承租人能否享有责任限制权利问题的角度可以从与船舶所有人的对比转向与承租人概念的对比。换言之，确定航次承租人是否属于《海商法》或《1976年公约》下的承租人时，可以考察其是否具有与定期承租人相同或相似的法律地位^[1]。

3. 航次承租人的法律性质

航次承租人能否享有责任限制权利，关键在于其是否具备与《海商法》或《1976年公约》下“承租人”相当的法律地位。同时由于航运实践中存在转租、代理等复杂安排，航次承租人易与船舶所有人、光船承租人等主体混淆，导致责任主体认定不清，进而影响责任限制的适用。因此，明确航次承租人的法律性质，确保其权利义务的准确界定，以避免索赔争议和法律适用偏差。

3.1. 与定期承租人比较

是否对船舶负责具体营运和管理及承担营运费用是航次承租人与定期承租人在海事实践中最大的不同¹。但是，航次租船合同与定期租船合同之间还存在诸多共通之处。首先，从合同类型来看，两者均归类为“租船合同”框架下的承租类型，分别承担着航运市场中特定且不可或缺的角色，是船舶租赁领域不可或缺的两大主体。其次，从义务履行上来看，无论是航次承租人还是定期承租人，都负有向船舶出租人支付租金的法定义务，这是合同履行中的核心条款，违约者将依法承担相应的法律责任。最后，在合同订立层面，租船合同领域广泛采纳合同自由原则，强调尊重并保护合同双方的自主意愿，鼓励双方基于平等协商达成协议。通过对比分析，不难发现航次承租人与定期承租人在多个维度上展现出显著的相似性。这种横向的对比分析不仅凸显了航次承租人在租船市场中的独特地位，也进一步证明了其与其他租船承租人之间的共性特征。

鉴于理论界对于定期承租人享有海事赔偿责任限制权利的问题已形成较为一致的看法，本文通过详细剖析两者之间的异同，认为将航次承租人与定期承租人共同纳入船舶承租人的范畴，在法律逻辑和实务操作上均具有一定的合理性和正当性。

3.2. 与光船承租人比较

在光船租赁合同中，租赁期内船舶的实际占有权和使用权从出租人转移至承租人，承租人不仅需自行配备船员，还全权负责船舶的运营与管理及相关费用。尽管如此，船舶的所有权及最终的处分权仍归属于原始的船舶所有人。这表明，光船承租人在船舶权利上的享有是更为全面和深入的，涵盖了船舶的运营控制权及实际占有权。

相比之下，航次承租人在船舶运营和管理上的权限较为有限，主要聚焦于特定航次的货物运输，而不涉及船舶的全面营运管理。然而，这种权限上的差异更多体现在权能范围的大小上，而非本质属性的

¹根据海商法修订草案第一百三十条规定，出租人(shipowner)和承租人(charterer)是航次租船合同的双方当事人。航次承租人不负责船舶的经营和管理及其费用，船舶由出租人任用船长和船员，并由其占用、经营、管理。根据《海商法》修订草案第一百三十九条规定，在签署定期租船合同的情况下，出租人负责船上相关人员的配备(船长以及船员等)、内部管理事项、船舶所需固定费用等内容，定期承租人负责船舶具体营运以及相关的营运费用，带有强烈的“营运”属性特点。

不同。航次承租人在船舶租赁市场中同样占据着不可或缺的地位，他们能够满足那些仅需运输服务而无需直接掌控船舶运营的市场需求。

因此，从船舶租赁市场的整体架构和功能需求来看，航次承租人与定期承租人、光船承租人一样，都是船舶承租人体系中的重要组成部分[2]。将航次承租人排除在船舶承租人的范畴之外，既不符合市场实际需求，也缺乏合理的法律依据。故而，应认可航次承租人作为船舶承租人的一种具体类型，确保其合法权益得到应有的保障。

4. 海事赔偿责任限制制度中航次承租人的法律解释

《1976年公约》在确立海事赔偿责任限制的基本框架时，仅规定了总体性指导原则，而未对具体实施细节作出详尽规定，这需要通过法律解释予以补充和完善。我国《海商法》第204条是吸收借鉴《1976年公约》第1条而来这一立法借鉴的背景在于，当时我国现行法律体系中尚未建立海事赔偿责任限制制度，且作为新兴立法，《海商法》本身也缺乏相关制度基础。鉴于《1976年公约》在该领域具有重要影响力，本文将其与《海商法修订草案》进行法律解释的研究。

4.1. 《1976年公约》

4.1.1. 文义解释

国际公约未排除航次承租人享有海事赔偿责任限制权利，核心原因在于公约条文对“船舶承租人”的表述具有广义包容性。《1976年公约》第1条将“承租人”与船舶所有人、经营人等并列纳入“船东”范畴，但未以列举方式限定承租人类别，这种概括式立法模式本身即预留了涵盖多种租船形式的解释空间。公约未通过措辞排除某类承租人，即表明其外延具有开放性。并且公约采用概括式立法模式，旨在适应航运实践中租赁形式的多样性(如航次租船、舱位租赁等)，避免因列举不全导致制度滞后。“承租人”(charterer)在海商法语境中通常泛指通过合同取得船舶使用权的主体，航次承租人通过租船合同取得特定航次的船舶使用权并承担运输责任，符合“承租人”的核心文义。英国“雅加达”轮案等司法实践亦支持，公约中的“承租人”应作普通文义解释，包括航次承租人，除非公约明确排除。因此，无充分文义依据将航次承租人排除在责任限制主体之外。

4.1.2. 体系解释

《1976年公约》第1条第2款明确“船东”包括“所有人、承租人、经营人、管理人”，但未对“承租人”作类型化限定[3]。这一概括式立法模式表明，公约旨在以“承租人”统称所有通过租船合同取得船舶使用权的主体，而非仅指某类特定承租人。公约后续条款(如第4条、第11~13条)统一以“责任人”指代所有可能承担海事赔偿责任的主体，未对“承租人”类型作二次区分。这说明公约在主体认定上采取“统一标准”，即只要符合“承租人”的核心法律特征(通过合同取得船舶使用权利并承担责任)，即可纳入责任限制主体范围，无需额外限定其租船类型。若将航次承租人排除在外，意味着公约第1条第2款的“承租人”需以“光船/定期承租人”为限[4]，但公约全文未提供此类限缩解释的依据。这种推断不仅打破条文间的逻辑连贯性，还可能导致以下矛盾：航次承租人作为实际承担运输责任的主体(如转租船舶时对货主承担承运人责任)，被排除在责任限制外，但其上游的定期承租人、光船承租人却享有权利，形成“责任与风险不匹配”的体系漏洞。货主可能通过选择起诉航次承租人(而非其他承租人)规避责任限制，架空公约“分摊风险”的制度目的。

4.1.3. 历史解释

从公约起草与制定的历史背景分析，《1976年公约》中“船舶承租人”应当将航次承租人涵盖在其中。

《1913年公约草案》第11条以“概括+列举”模式明确主承租人包括定期、航次租船等类型，并赋予其与船东同等的责任限制权利，首次从国际立法层面认可航次承租人的主体资格。《1924年公约》虽删除具体租船类型列举，但“主承租人”概念脱胎于草案，依据国际条约善意解释原则^[1]，其立法本意应延续草案对航次承租人的包容，否则将导致前期制度设计的权利体系断裂。1957年公约进一步以“承租人”替代“主承租人”，并在外交会议上以15票反对、10票弃权否决美国将承租人限缩为光船承租人的提议，凸显各国对承租人范围开放性的共识。

《1976年公约》采用概括式立法，将“承租人”与经营人、管理人并列归入“船东”范畴，未限定具体租船类型。此种设计旨在适应航运实践创新(如舱位租赁、航次期租等)，避免列举式立法的滞后性。从国际公约的妥协性看，模糊表述可平衡不同法系对租船合同性质的分歧(如大陆法系强调合同类型，英美法系侧重责任承担)，通过赋予缔约国解释弹性吸引更多国家加入。英国“雅加达”轮案等司法实践亦表明，公约“承租人”应作广义解释，涵盖所有通过合同取得船舶使用权并承担责任的主体，而非以“准船东”身份或实际经营船舶为前提。

4.2. 《海商法》

关于航次承租人海事赔偿责任限制主体资格的争议，其根源在于租船法律关系本身的多元性特征与现行《海商法》体系架构的特殊安排。要解决这一争议，需要对航次租船合同的法律属性进行系统分析。学界对此问题的讨论主要形成了三种代表性学说。

第一种学说认为航次租船合同属运输合同，该观点从合同的核心义务出发，认为航次租船合同的主要特征在于完成货物运输这一基本功能。王利明教授在合同性质研究中指出，判断合同类型应当重点考察当事人的主要权利义务关系^[5]。航次租船合同在费用支付方式上采用“运费”而非“租金”的表述，且受到《海商法》特别规范，这些特征均强化了其运输合同属性^[6]。傅廷中教授也强调，此类合同缺乏财产租赁的基本要素，更符合运输合同的法律构造。

与之相对立的第二种学说则主张将航次租船合同定性为租赁合同。值得注意的是，《海商法(修订草案)》已将其调整至“租船合同”章节。支持此说的学者认为，从合同主体称谓、内容要素到订立方式，航次租船合同都展现出与典型租赁合同的高度相似性^[7]。尽管“运费”一词在形式上与货物运输合同相呼应，但这并非决定合同性质的关键因素。特别是合同双方可以自由约定排除法律强制性规定，这一特征更符合租赁合同的性质。从比较法视角观察，英美法系国家普遍将航次租船合同纳入租船合同体系，与运输合同相区分。德国《商法典》²和日本相关立法³也采取类似立场，通过分别规定货运合同与租船合同来明确二者的法律界限。

近年来，“混合合同说”逐渐获得学界广泛认同。司玉琢教授系统论证了航次租船合同兼具运输与租赁双重属性的特征：出租人既要确保船舶适航并管理航行事务，又要完成约定货物的运输；而承租人支付的“运费”实质上具有船舶使用对价的性质，与定期租船中的“租金”具有相同的法律属性^[8]。此外，承租人对船舶营运的监督管理权(如指定卸货港、要求合理积载货物)，进一步体现了其对船舶使用权的实际控制，与租船合同中承租人的地位并无本质差异。

²德国的《商法典》第五编“海商”第556条和557条分别规定了运送货物的货运合同和租船合同。见德国《商法典》第556条规定：“海运货运合同的种类运送货物的货运合同涉及以下情形：1. 涉及整个船舶，或者涉及船舶的特定舱位；2. 涉及单个的货物(件杂货)。”第557条规定：“租船合同将整个船舶、或者船舶的一部分，或者船舶的一个特定舱位付诸货运的，任何一方当事人觉可以请求，为合同设立一个书面文书(租船合同)。”法条翻译参见：杜景林、卢谔译：《德国商法典》，法律出版社2010年版，第289页。

³日本主张租船合同自然涵盖航次租船合同，并提出将海上货物运输合同与租船合同分别设立独立章节来规范。同时，将航次租船合同置于《海商法》的海上货物运输合同章节内，旨在明确区分提单运输与航次租船合同在法律上的模拟问题。

但是航次租船合同的性质需结合承租人的法律地位具体判断：(1) 当承租人作为实际货主，仅运输自身货物时，合同侧重货物运输功能，表现为“以租船形式完成运输”，此时其与出租人的关系更接近运输合同中的“托运人与承运人”；(2) 当承租人将船舶转租给第三方货主时，其以自己名义与实际货主建立运输关系，实质成为“二船东”，此时合同的“船舶租赁”属性凸显——承租人通过转租实现船舶使用权的二次让渡，并承担与船舶所有人类似的运输责任(如货损赔偿、迟延交付责任)，此时航次承租人承担海上风险并享有船舶利益。此类航次承租人实质替代船东参与运输链条，其风险承担与定期承租人无本质区别，两者均非船舶所有人，但通过合同取得船舶使用权并承担相应风险，法律应赋予同等的责任限制权利。英国 The “CMADjakarta”⁴ 轮案即指出，承租人权利的核心是“以自己身份承担责任”，而非实际控制船舶。

综上所述，航次租船合同的性质不能简单以“运输合同”或“租船合同”概览，而应承认其兼具船舶租赁与运输服务的复合特征。判断合同性质的关键，在于以合同约定的具体权利义务为依据，而非预设“合同目的优先”的单一标准。这一认知为分析航次承租人的海事赔偿责任限制权利提供了重要前提——当承租人通过转租实际承担运输责任时，其法律地位与定期承租人具有实质相似性，应纳入责任限制主体范围^[1]。

5. 司法实践中的典型案例验证

航次承租人海事赔偿责任限制主体资格认定问题在实践中一直存在同案不同判的情形，本文选取经典案例进行分析。

5.1. 支持航次承租人享有责任限制的案例

5.1.1. “亚洲火星轮”案

浙江中远温州分公司指派“亚洲火星”轮承运项目设备。3月11日船舶航行至台湾时右倾，经抢救无效于15日沉没，货物全部灭失。被告浙江中远温州分公司作为承运人，对船舶的运营管理和涉案货物的安全运输承担责任。因船舶不适航及违反装载等义务致损。原告华泰保险北京分公司代位求偿，诉请两被告连带赔偿损失及利息，并承担诉讼费用。根据浙江中远温州公司与通平公司签署的航次租船合同，在履行涉案航次时，浙江中远温州公司是“亚洲火星”轮的航次承租人。

法院认为，航次承租人在执行航次时承担“全船运输职责”，属于《海商法》第204条规定的“船舶承租人”。航次承租人虽非船舶所有人，但实际承担了船东的运输责任(如适航义务)，属于“船方”范畴，符合责任限制制度保护“船方”的立法目的。⁵

5.1.2. “福顺66”轮案

原告东方先导公司与鹏远公司签订《航次运输合同》，约定由鹏远公司将2750吨货物从钦州港运至上海港。5月11日，万安公司、福顺公司开具水路货物运单，福顺公司实际承运，船舶为“福顺66”轮。5月16日，该轮非法绕航后触礁搁浅，货物受损且短缺，损失总计547万余元，原告还垫付施救费用229万余元。诉请三被告连带赔偿损失和施救费用。

法院认定航次运输合同属于航次租船合同，鹏远公司作为航次承租人，虽非船舶所有人或经营人，但因“承租船舶”的法律地位，属于“船舶承租人”。航次承租人对实际货主承担运输责任，其风险与船东一致，且无证据证明其存在重大过失(如不合理绕航未举证)，故有权享受赔偿责任限制。⁶

⁴The “CMADjakarta” [2003] 2Lloyd’s Rep.50.

⁵上海海事法院(2010)沪海法商初字第349号民事判决书。

⁶厦门海事法院(2013)厦海法商初字第385号民事判决书。

5.2. 否定航次承租人享有责任限制的案例——“锦航 18”轮案

2012 年 10 月 26 日, 建发公司与唐山志成轧钢有限公司签订带钢购销合同, 随后中海公司作为承租人, 与出租人鑫江山公司签订“锦航 18”轮航次租船合同, 约定从唐山曹妃甸港运输货物至广州。12 月 4 日船舶启航, 9 日因与其他船舶碰撞沉没, 货物全损。原告太平洋保险厦门分公司(代位建发公司)起诉中海公司, 要求赔偿货物损失。中海公司主张其作为航次承租人, 有权依据《海商法》第 204 条享受海事赔偿责任限制, 但一审、二审及再审法院均否定其资格,

一审广州海事法院认为《海商法》第六章“船舶租用合同”仅规定光船租船合同和定期租船合同, 未包含航次租船合同, 后者属于第四章“海上货物运输合同”范畴。据此, 航次承租人(中海公司)本质是“承运人”, 而非“船舶承租人”, 不符合《海商法》第 204 条规定的责任限制主体范围。⁷

二审广东省高级人民法院维持一审结论, 确认中海公司航次承租人身份, 但强调其“不占有船舶、不控制营运、不承担船舶风险”, 仅负责货物运输环节, 与船舶所有人、经营人的风险承担模式不同。认为责任限制制度的保护对象应为“实际控制船舶并承担海上风险的主体”, 航次承租人属于“货方利益链条中的运输环节主体”, 而非“船方”。⁸

最高人民法院再审: 维持原判, 进一步明确航次租船合同的法律属性为“海上货物运输合同”, 航次承租人的法律地位等同于“承运人”, 而非“船舶承租人”。

援引“船舶经营说”, 指出航次承租人未参与船舶经营, 其责任限于货物运输合同项下的义务, 与海事赔偿责任限制制度所保护的“船舶经营风险”无关。⁹

司玉琢教授对最高法院裁判逻辑提出质疑, 其认为“船舶经营说”混淆了“经营船舶”与“经营运输”的关系。实际上, “经营运输”是“经营船舶”的目的, 航次承租人通过承租船舶完成运输, 本质上是船舶经营的一种形式, 二者不可割裂。

该标准无法解释救助入、责任保险人等非船舶经营主体为何享有责任限制资格, 暴露其逻辑漏洞。且在连续航次租船或长期租船实践中, 航次承租人对船舶的依赖度与定期承租人无异, 仅因合同类型不同被排除, 有违公平原则。

6. 责任限制主体资格的认定标准重构

关于海事赔偿责任限制主体资格的判定标准, 海商法学界长期存在“船舶所有权说”与“船舶经营说”。这两种学说均以“船舶控制权”为核心逻辑, 但在司法实践中暴露出显著局限性。

6.1. 船舶所有权说: 以“准船舶所有人身份”为前提

该学说认为, 承租人仅在以“准船舶所有人身份”行事时(如光船承租人), 方可享有海事赔偿责任限制权^[1]。其理论根源可追溯至航运早期, 船舶所有权与经营权未分离, 责任限制制度旨在保护船舶所有人免受巨额风险冲击。例如, 英国法院在 The “Aegean Sea” 案(1998)¹⁰及 The “CMAD jakarta” (2003)¹¹ 轮案一审中, 以承租人未实际控制船舶为由, 否定其责任限制资格。

现代航运中, 船舶所有权与经营权高度分离, 航次承租人虽不拥有船舶, 但通过转租、指定航线等方式实际参与船舶营运(如连续航次租船中承担货损风险), 仅以所有权排除其资格显失公平。并且国际公约如《1976 年责任限制公约》(LLMC)已将主体范围扩展至承租人、经营人, 而“所有权说”仍固守传统

⁷广东省高级人民法院(2015)粤高法民四终字第 23 号民事判决书。

⁸最高人民法院(2017)最高法民再 69 号民事判决书。

⁹最高人民法院(2017)最高法民再 69 号民事判决书。

¹⁰The “Aegean Sea” [1998] 2 Lloyd’s Rep.39.

¹¹The “CMAD jakarta” [2003] 2 Lloyd’s Rep.50.

框架，难以适应航次承租人等新兴主体的责任需求。

在“中海案”中，广州海事法院以航次租船合同不属于《海商法》第六章“船舶租用合同”为由，否定承租人责任限制权，实质是“所有权说”的延伸。但此判决混淆了合同形式与责任实质——航次承租人作为非实际货主转租船舶时，其法律地位已趋近于船东，需承担类似风险，却被排除在制度保护外，导致裁判逻辑与实践需求脱节。

6.2. 船舶经营说：以“实际控制船舶”为核心

该学说主张，责任限制主体应为实际控制船舶并承担运营责任的“船舶经营人”[9]。英国 1995 年《商船航运法》第 3 条明确将“占有或对船舶享有利益者”纳入责任限制主体，体现了对“经营控制”的重视。支持者认为，航次承租人若参与船舶调度(如指定装卸港)，即属于“经营船舶”，可援引责任限制。

“经营船舶”与“经营运输”界限难以厘清。航次承租人的“经营”常以运输为目的(如安排货物积载)，本质是船舶使用权的有限行使，而非全面控制船舶[4]。例如，航次承租人无权任命船员或决定船舶维修，与期租人、光租人的“经营”存在本质差异。并且部分航次承租人仅租用部分舱位(如舱位承租人)，其对船舶的控制力极低，若强行以“经营说”要求其承担责任，可能抑制中小航运企业参与市场的积极性。

在“福顺 66”轮案中，厦门海事法院认定航次承租人因“执行特定航次运输职责”而享有责任限制权，隐含对“经营说”的认可。但最高法在“中海案”再审中指出，航次承租人“不直接承担海上风险”，实质否定了“经营说”的普适性，凸显该学说在司法适用中的不确定性。

6.3. 标准重构：以“是否承担海上风险并享有船舶利益”为导向

上述两种学说的根本局限在于以“船舶控制权”为单一标准，忽视了航次承租人角色的动态性。在转租场景中，航次承租人的法律地位已从“单纯租船人”转变为“运输链条中的承运人”，其责任基础并非对船舶的全面控制，而是对第三方货主的赔偿义务。此时，判定责任限制资格的核心应是“是否承担海上风险并享有船舶利益”，而非合同名称或租期长短。

6.3.1. 海上风险承担：责任限制的前提要件

“海上风险”的内涵应锁定为与船舶航行、货物运输直接相关的核心风险，包括台风、海啸等自然灾害，船舶碰撞、设备故障等意外事故，以及运输延误等履约风险；外延则覆盖航次执行期间因船舶运营、货物承运产生的责任风险，如货物灭失损坏的赔偿责任、海上救助费用的承担等。当航次承租人以“二船东”身份转租时，这些风险便从抽象概念转化为其实际承受的法律负担。

6.3.2. 船舶利益享有：责任限制的权利基础

“船舶利益”的内涵体现为通过船舶运营获得的直接收益，如租金差价、运费收入，以及依托船舶运输拓展的商业机会；外延还应包括因合法运营积累的商业信誉、市场资源等间接利益。航次承租人通过转租实现船舶使用权的二次让渡，在获取经济收益的同时，也积累着行业信誉，这种利益格局与定期承租人并无本质差异。

另外上述两种主张从风险角度出发，认为定期租船人和光船承租人使用船舶时间更长承担的海上风险更大，但判断一个主体承担风险的大小不能由使用船舶时间长短来决定，不能以是否为船舶所有人为标准，而应当以主体对船舶是否享有利益为主要标准。航次承租人所获得的利益，所应对的风险、所承担的责任同样来自于船舶，是其行使船舶所有权重要权能的结果。所以不应将航次承租人排除在外。

综上,当航次承租人将船舶或舱位转租给实际货主时,其以“二船东”身份签发提单或转租合同,实际承担货物运输责任(如货物灭失赔偿、迟延交付责任),此时航次承租人承担海上风险并享有船舶利益,应当有权享受海事赔偿责任限制。

7. 结论:《海商法》修订的具体建议

自我国首部《海商法》于上世纪末颁布实施以来,近30年间尚未出台新的海事海商专门法律。为应对法律滞后问题,立法及司法机关开展多次修订与解释工作。最高人民法院2009年公布的《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),曾尝试缩小船舶承租人享受责任限制的范围,将航次承租人排除在外,但该条款在2010年正式通过时被删除,暴露出司法实践中对船舶承租人主体范围认定的重大分歧。

现行《海商法》修订草案第二百一十四条虽对船舶承租人范围进行明确,但仍将航次租船合同承租人排除在外。结合立法背景、海事司法实践与航运产业发展需求,建议将该条款修改为:“船舶所有人、海难救助方,对本法第二百一十七条规定的海事赔偿请求,可以依照本章规定限制赔偿责任。船舶承租人(包括光船承租人、定期承租人及符合特定情形的航次承租人)、船舶经营人和船舶管理人适用本章有关船舶所有人的规定。”

同时,新增第二百一十五条特定情形下航次承租人的责任限制权利“航次承租人以自己名义与实际货主建立运输关系,将船舶转租给实际货主,替代船东承担了对货主的货物运输首要责任,视为本法第二百一十四条规定的‘船舶承租人’,享有海事赔偿责任限制权利。”

为防止权利滥用,应同时在司法解释中设立配套限制条件。一方面,航次承租人需实际向第三方货主签发提单、运单等具有法律效力的运输单证,以此证明与货主存在直接运输合同关系,承担货物运输首要责任。若仅有形式转租协议而未签发单证,难以认定其承担海上风险,不应赋予责任限制权利。另一方面,转租行为需具备实质性商业意义,排除为规避责任的“形式化转租”。如转租合同未明确权利义务分配、租金条款不合理,或转租对象与原出租人有关联关系虚构利益链条等情况,均不符合要求。只有转租真实实现船舶使用权流转,航次承租人获取合理收益并承担相应风险,才符合条件。

参考文献

- [1] 关正义,严凌成.论航次承租人海事赔偿责任限制权利问题——兼谈《中华人民共和国海商法》第204条的修改[J].中国海商法研究,2021,32(4):60-70.
- [2] 韩立新,姜雨辰.海事赔偿责任限制丧失条件过错规范的解释论[J].烟台大学学报(哲学社会科学版),2025,38(3):59-76.
- [3] 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[J].中国海商法研究,2019,30(1):18-29.
- [4] 李天生.论航次承租人海事赔偿责任限制权[J].大连海事大学学报(社会科学版),2015,14(5):55-62.
- [5] 李超.海事海商法律适用注释书[M].北京:中国民主法制出版社,2022:279-280.
- [6] 傅廷中.海事赔偿责任限制与承运人责任限制关系之辨[J].中国海商法研究,2018,29(2):71-77.
- [7] 孙思琪.《海商法》修订航次租船合同位置之争的三个基本问题[J].经贸法律评论,2024(6):47-63.
- [8] 司玉琢.航次租船合同的立法反思——以《海商法》修改为契机[J].中国海商法研究,2019,30(4):3-11.
- [9] 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[J].人民司法,2010(19):20-26.