

以人为本视角下海上人命救助法律制度完善

马梵哲

(厦门大学法学院, 福建 厦门 361005)

摘要: 海难人命救助的相关法律制度目前尚不完善, 救助入即使成功地将海上遇险人员救助到船舶上之后仍有许多问题需要进一步厘清, 比如谁应该照顾被救助入, 救助入报酬如何认定, 被救助入于救助后死亡由谁负责等。因此海难人命救助存在缺乏系统制度安排、缺少海难救助后救助入义务的强制性规定与人命救助无报酬请求权等问题。明确海难救助入人命责任, 有利于实现合理保障生命利益和救助入与被救助入权利义务的统一。目前针对海难救助的相关研究主要都停留在某一个环节上, 比如聚焦于人命救助还是财产救助以及报酬请求权等问题, 对于救助之后的法律制度构建鲜有涉及。对于健全海难人命救助法律制度可以具体分为三步规划, 首先, 完善救助入救助后义务和构建人命救助独立报酬体系, 实现从“无法”到“有法”; 其次, 应在不同利益群体之中寻求平衡, 落实从“有法”到“良法”; 最后, 完善海难人命救助救助入保护机制和健全《出入境管理法》中有关边防管理风险的化解机制, 完成从“良法”到“善治”的蜕变。

关键词: 海难救助; 救助入义务; 报酬请求权; 生命利益; 风险化解

中图分类号: D920.4 **文献标识码:** A **文章编号:** 1006—7973 (2022) 06—0035—04

1 引言

2022年2月21日, 中华人民共和国交通运输部发布《交通运输部关于印发2022年立法计划的通知》, 《海商法(修订)》被列为“年内完成部内工作或者公布的立法项目”。在本次海商法修订过程之中, 要坚持树立起以人为本的立法理念, 彰显海商法对于人的特殊保护。其中海难人命救助就是海商法修订应该考虑修改完善的内容之一。

2 现行海难救助制度下的人命救助

海难救助和海洋货物贸易运输与人类文明的发展相互交织, 相互影响。海难救助的目的在于减少海上作业的风险, 合理促进航运业的发展。海难救助是海商法之中较为特殊的法律制度, 并且经过了漫长的发展历程。海难救助(Marine Salvage) 又称海上救助, 是指救助入对在海上或者与海相通的可航水域遇险的船舶、货物及其他财产进行的使其脱离危险的行为。救助入需要在海洋中或者与海洋相关的可航行区域内, 对遭遇海上风险的货物、属具、财产以及人命进行救助。证明海难救助成立并且获得海难救助报酬需要满足以下几个因素: 救助行为实现了全部或者部分的救助成果、是基于自愿的主观意识进行的救助而非基于强制性救助义务、危险源于

海上风险。海上人命救助是海上生命安全的最后一道防线, 为维护与保障海上航行安全发挥不可替代的作用。

3 现行海难人命救助后存在的矛盾和问题

就海难人命救助的法理基础而言, 需要区分和梳理不同类型的海难人命救助的法律性质。如果是基于劳务雇佣合同而实施的海难人命救助, 救助行为无疑需要受到合同的约束, 此类型的海难人命救助义务属于合同义务。海难人命救助的法理认定, 将直接决定后续海难人命救助能否拥有独立报酬请求权的问题。海难人命救助行为适用不当得利和无因管理都不合适, 适用合同行为进而解释救助行为不失为一种选择。在海难人命救助之中, 救助入对被救助入实施了救助行为, 救助入就有理由期待获得合理的报酬, 一旦救助入进行了救助, 并且达成救助效果, 此时救助入就可以得到一定的利益。海上人命救助不能完全基于美德的强制要求救助入实施救助, 这将违背法理, 同时也是不现实的。只有让救助入因为人命救助的行为获得了积极的反馈, 才能达到双赢的效果, 不仅救助入获得了恰当的利息, 被救助入的生命也得以维护。

明确海难人命救助行为的法理基础之后, 需要探求目前海难人命救助存在的问题。海难人命救助问题绝非

孤立地存在，而是贯穿整个救助流程的产物，因此想要形成对海难人命救助的正确认识从而实现制度价值，就有必要追溯其存在的问题，进而深刻剖析问题之源头。

3.1 前端：缺乏系统性制度安排

在进行海难救助之后，可能会出现被救助人在救助船舶抵达目的地之后，因为目的地国家的经济状况、政治环境以及福利待遇远超其国籍国而不愿意回国，想滞留在船舶目的地国的情况，这涉及到国家边防管控的问题，目前却没有相关的制度安排，比如是选择联系被救助入国籍国大使馆，还是直接将之遣返回国，遣返的费用由谁负担？如果无法查明国籍，则应该做出何种处理，船舶停靠地港口当局如果这个时候因为船舶救助了大量被救助人员而拒绝其停靠应该用何种法律制度进行规制？对于海难救助的制度安排，不能仅仅停留在救助这一个环节上，海难救助制度问题的化解，需要形成系统性闭环。

3.2 中端：施救人无强制性义务

我国在《中华人民共和国海上人命搜寻救助条例(征求意见稿)》第46条中提出，依法承担救助责任的救助入如果实施了违法行为，海事行政管理机关应对其给予行政性处罚。从我国立法实际情况分析，船长在实施救助之后，对于被救助入应承担何种义务，以及违反该义务有何法律后果都缺乏明确规定，同时民事责任，行政责任，刑事责任的缺失直接影响了海难救助之后救助入义务的法律震慑力。

3.3 后端：人命救助无报酬请求权

对于人命救助义务性后端而言，应予以鼓励性制度激励救助入救助，比如予以相关的救助回报。如果仅仅是简单的规定在救助的前期内容，实际的救助入在进行到底是救还是不救的时候一定会进行价值取舍，如果其做出了不予救助的价值取舍，或许可以对其进行道德上的谴责，但是是否也应该思考一下法律制度的设定是否合理。法律作为维护社会公平正义的存在是否能够实际的救助入解决后顾之忧，为其主动积极的对人命进行施救注入一针强心剂。

对于海难救助后法律责任的完善与健全是一项全面系统的工作和任务，需要具有明确的实施路径以保证可行性。特别是考虑到海难救助后的法律制度缺位比较严重，相关人员的法治观念有待加强的现状，具体的海难救助后法律制度构建落实路径必须更加稳妥、慎重和积极。从宏观角度来看，这一制度的构建关系复杂，牵涉面广，矛盾丛生，很难做到一步到位，因此应当找准突破口，分层次，分步骤，分阶段实现。

4.1 第一步：从“无法”到“有法”

完善海难救助后法律制度的第一步就是实现“有法可依”，即解决相关法律制度立法供给不足的问题，推动相关法律制度完善。要完善救助入附随义务，救助入附随义务尺度的把控对于制度实施效果至关重要，平衡的分配合同义务是实现合同目的的重要手段，正如天平之两端，一旦天平失衡，就有倾覆之危险。附随义务是一种法定义务，其在一定程度上限制了当事人之间的意思自治，所以更有必要平衡双方的风险负担和利益取舍，以免造成某一方当事人权利义务畸轻畸重。所以应当明确救助入实施海难救助之后对于被救助入的特定附随义务，明确其作为实施该附随义务的唯一主体地位。具体来说应该包括合理的照看、管护，满足其最基本生存需要，并且在船舶靠岸之后联系当地主管机关。在明确附随义务的基础上，要赋予救助入独立的报酬请求权。

4.2 第二步：从“有法”到“良法”

完善海难救助后法律制度构建的第二步是要提高立法质量，不仅要有法律，而且还应当是“管用”的良法。因此，对于海难救助后法律制度的构建需要高度细化。在第一步的基础上，完善配套的法律制度，明确制度实施的依据。

要提高海难救助后法律制度构建的实质正当性，使之尽可能符合法治最基本的公正平等要求，回应切身利益人的诉求，在不同利益群体之中寻求平衡。这其中涉及到的主体主要包括救助入，被救助入，边防检查站等，并且在新冠肺炎疫情的背景下，也会涉及口岸边境疫情防控的协调问题。海难救助后法律问题不仅仅是法学问题，其中牵涉的管理部门诸多，诸如中国银行保险监督管理委员会对于海难人命救助强制保险的管理、中

4 现实路径：健全海难救助后法律制度的三步规划

国边境检查站对于海难救助中非中国籍救助人员的管理等。

良法之标准在于解决三方问题，以求实质公正的法律效果。首先，从救助方而言，良好的立法设计应当让救助人员积极施救，鼓励救助人员尽可能救助海上遇险人员，同时，确保救助人员在救助之后无后顾之忧；其次，从被救助方而言，正确的法律构建应该让被救助方主动配合施救，并且防范救助方过分要求救助方履行额外义务；最后，从救助之后的船舶靠岸地政府当局而言，良法应该让政府当局没有偷渡的顾虑亦没有疫情防控决策失败的担忧。只有能够一揽子解决上述三方的所有问题的法律，才能称得上是良善的法律。

4.3 第三步：从“良法”到“善治”

构建完善的海难救助后法律制度的第三步要真正实现其内蕴的保障被救助人和救助人的要求，有效完整地体现法律的公平，经由“救助之良法”实现“救助之善治”。而实现善治的关键是要强化监督和责任制度，建立科学、理性的机制。

4.3.1 完善海难救助后救助人员保护机制

在实现“救助之善治”的道路上，需要注意对于救助人员的保护设定。首先，正如上文所言，不应该对于救助人员的义务标准设定过高，明确救助人员义务的范围边界有助于积极鼓励救助人员实施救助行为，也有助于防止被救助人员及其亲属无理加重救助人员责任。具体而言，只要救助人员能够证明自己已经尽到合理的海难救助后义务，被救助人员并非因为救助人员故意或者重大过失遭受损害的，被救助人员不能请求救助人员承担损害赔偿赔偿责任。这样的思路是确保建立完善救助人员保护机制的基础。其次，要进一步规范被救助人员提起损害赔偿的行为，对提起诉讼的条件进行规范。只能在有明确证据证明是因为海难救助人员因为故意或者重大过失导致被救助人员权益受损的情况下，被救助人员才能基于此提起诉讼。通过提高其诉讼成本对救助人员进行必要的保护。最后，应当建立特定条件下救助人员的豁免机制。海上风险时刻存在，救助人员在进行救助之后，不可能全时段一直对被救助人员进行照顾和看护。所以在特殊情况下，诸如船舶遭受极端恶劣气候、触礁、火灾等，致使被救助人员受到损害的，可以

引入豁免机制，在一定范围内免除救助人员的责任，从而对其进行保护。

4.3.2 健全边防管理风险化解机制

由于海难救助之后，船舶总要停靠，船舶靠岸之后，对于非中国籍的被救助人员如何进行管理是必须要考虑的问题。对于这类人员进行管理的社会风险和难度比较大，可能涉及和影响的社会面比较广并且情况复杂，因此要明确和强化边检口岸职责定位，将防范处置摆在首位，排除可能发生的社会隐患，防范非法移民风险（非法入境、非法居留、非法就业），防范疫情输入风险，防范恐怖主义风险，充分化解可能发生的海难救助后风险。突出强调边防检查，从严从紧执行被救助人员入境政策，从严从紧加强口岸管控，对入境船舶从严落实定线行驶、定点装卸、非接触式货物交接模式，对被救助人员施行严查严控。在保障防范安全的前提下，对海难救助被救助人员积极进行人道主义救助，建立应急救助机制，边检机关配合救助部门积极统筹处置，有效化解人道主义风险，畅通救助渠道。这样才能形成对海难救助后法律制度的完满构建。将海难救助的全部流程加以规范。

我国《民法典》第990条规定，自然人享有基于人格尊严产生的其他人格权益。因此对于海难人命救助被救助人员而言，其也应享有人格尊严，我国的口岸机关以及船舶停靠地政府，应该妥善对待被救助人员，以此彰显我国的人道主义关怀和大国担当，这也是民法典立法宗旨所在，有助于树立起我国世界负责的大国形象。《出境入境管理法》《海警法》作为公法，体现的是我国法律的“刚”性力道，这是强化边防管理，筑牢国家安全的应有之义，而《民法典》作为私法体现的是我国法律的“柔”，这是我国注重和保障人权，构建人类命运共同体的使命担当。刚柔并济，公私衔接，彰显我国法治建设的体系性和完善性。后救助义务的建立对于进一步完善海难救助制度具有积极意义，通过立法的导向保证海上遇难人员可以及时得到救助，也体现出人命优先在海商法领域的价值。

4.3.3 海难人命救助配套制度协调

另外，对于全面的善治，不仅仅要求法律的完备，更要求政府部门的素养，其中涉及到海事局，海警局，



出入境边防检查站等诸多政府部门的协同,在海难人命救助之中要达到分工明确,职责清晰的效果。首先,海事局应该充分落实维护海上交通安全的职责,当海难人命救助船舶进入我国水域之后,要加强督导检查,严格管理好通航秩序。当海难事故发生在我国水域时,要积极疏导海上交通,发挥指导职责,尽快对海上遇险人员进行救助。其次,海警局要发挥履行海上维权执法职责,严厉打击借海难人命救助之名,威胁我国国家安全的犯罪分子,做好船上盘查工作。最后,出入境边防检查站要依法对被救助人员进行相应检查,谨防偷渡情况的发生。

《海商法》的修订,见证着我国海事事业的发展,也见证着以人为本理念的传承,海难人命救助制度的完善亦是此次修订之中征程的一步,是浓墨重彩的一页。

《海商法》将以人为本的决心,为海洋事业的发展提供澎湃动力。

5 结语

海难救助作为海商法中古老的制度,植根于海上风险的存在和生命优位的理念。在国家强调走向深蓝的过程之中,完善海难救助后法律制度的过程,其实就是法治理念在海商法领域彰显的过程。从另外一个方面来看,这也就是现代海商法回归其应有定位的过程。在海难救助观念与制度完善的交相辉映之下,海商法方能实现其以公正、平等为基础的规范海商法律关系的强大生命力,进而为海难救助制度的持续发展,海难救助的公平稳定筑牢基石。海难人命后救助义务的建立对于进一步完善海难救助制度具有积极意义,通过立法的导向保证海上

遇难人员可以及时得到救助,也体现出人命优先在海商法领域的价值。海商法是回应时代呼声,促进海上活动的重要环节,海难人命后救助义务的落实将使得相关立法更加的充实和完善。

参考文献:

- [1] 傅廷中.海商法论[M].法律出版社,2007.
- [2] 胡正良、韩立新.海事法[M].北京大学出版社,2012.
- [3] 董加伟.渔业海难救助困境解析[J].大连海事大学学报(社会科学版),2014,13(06):57-61+77.
- [4] 罗秀兰.民间力量参与海上公益性救助的激励机制探析[J].广东海洋大学学报,2011,31(05):16-20.
- [5] 初北平.《海商法》下海难救助制度的架构完善[J].环球法律评论,2019,41(03):39-53.
- [6] 刘长霞.公共当局海难救助报酬请求权研究——以确立原则为视角[J].河北法学,2015,33(04):78-92.DOI:10.16494/j.cnki.1002-3933.2015.04.017.
- [7] 高俊涛,李志文.我国海难事故环境救助报酬制度的审视与重构[J].华中科技大学学报(社会科学版),2012,26(03):48-53.DOI:10.19648/j.cnki.jhustss1980.2012.03.009.
- [8] 李志文,高俊涛.海难救助“无效果无报酬”原则的生态化嬗变[J].法学,2010(07):85-92.
- [9] 王秋阳.完善海难救助报酬分配的若干思考[J].中国航海,2004(01).

