

# 论国家主管机关的人命救助方主体资格

——以《海商法》第185条的完善为视角

赵向华

(江苏海洋大学 文法学院,江苏 连云港 222005)

**摘要:**《海商法》第185条对国家主管机关因履行职责而救助人命时是否具有人命救助方主体资格规定不明。根据文义解释,“在救助作业中救助人命的救助方”应包括国家主管机关,且这一解释符合第185条的立法目的,故应作为解释该条的最优方法;学理研究则援引区分理论,以国家主管机关救助人命系履行法定职责且缺乏自愿性为由,否定其人命救助方主体资格。承认第185条项下国家主管机关的人命救助方主体资格,既有司法实践的有力背书,又可为人命救助优先原则的有效落实提供保障。否定国家主管机关的人命救助方主体资格有违第185条的文义解释,而且有损人命救助优先原则的基本精神,并因缺乏合理性基础而不具可采性。以《海商法》修改为契机对第185条予以完善,通过明确规定国家主管机关人命救助方主体资格的方式来定分止争,有助于提高《海商法》的确定性、权威性和实效性。

**关键词:**《海商法》;国家主管机关;人命救助方主体资格;人命救助优先原则

**中图分类号:**D922.294 **文献标志码:**A **文章编号:**2096-028X(2024)02-0015-11

## 一、问题的提出

《中华人民共和国海商法》(简称《海商法》)自1993年7月1日施行以来,对维护中外当事方的合法权益、促进中国国际贸易和航运经济的发展,发挥了里程碑的作用。<sup>①</sup>为适应形势发展的需要,借鉴国际立法和实践经验,弥补在长期司法实践检验中显露出来的制度缺陷,<sup>②</sup>《海商法》修改工作于2017年7月正式启动,现已进入关键阶段——在2023年9月7日发布的《十四届全国人大常委会立法规划》中,《海商法》被列为第一类立法项目,即条件比较成熟、任期内拟提请审议的法律草案。<sup>③</sup>

《海商法》第185条涉及海上人命救助,规定“在救助作业中救助人命的救助方,对获救人员不得请求酬金,但是有权从救助船舶或者其他财产、防止或者减少环境污染损害的救助方获得的救助款项中获得合理的份额”。<sup>④</sup>回顾《海商法》的修改历程不难发现,第185条似乎并未引起修法者的足够重视。这表现在:一方面,自《海商法》修改工作启动以来,海上人命救助的议题在相关文献和研讨中鲜有涉及;另一方面,交通运输部2020年1月7日提请国务院审议的《中华人民共和国海商法(修改送审稿)》第216条对《海商法》第185条仅作了“保留原条文”的处理。

“保留原条文”很容易使人产生这样的理解,即《海商法》第185条的规定因不存在任何问题而无需修

收稿日期:2023-12-11

基金项目:2019年度江苏高校哲学社会科学研究重大项目“‘一带一路’沿线国家司法协调机制建构研究”(2019SJZDA016)

作者简介:赵向华,男,江苏海洋大学文法学院副教授,江苏省“一带一路”法律服务研究中心研究员。

<sup>①</sup> 参见司玉琢:《艰辛的历程,辉煌的成就——纪念〈海商法〉实施三十周年》,载《中国海商法研究》2023年第2期,第7-13页。

<sup>②</sup> 参见傅廷中:《国际视野内的中国海难救助立法》,载《国际法研究》2022年第3期,第19-24页。

<sup>③</sup> 参见《十四届全国人大常委会立法规划》,载全国人大网2023年9月8日,http://www.npc.gov.cn/npc/c2/c30834/202309/t20230908\_431613.html。

<sup>④</sup> 《海商法》第185条是根据《1989年国际救助公约》(简称《公约》)第16条制定的。《公约》第16条“人命救助”规定:“1.获救人无须支付报酬,但本条规定不影响国内法就此作出的规定。2.在发生需要救助的事故时,参与救助作业的人命救助人有从支付给救助船舶,其他财产或防止或减轻环境损害的救助人的报酬中获得合理份额。”

改,或者即便存在问题也尚未达到到需要以修法的方式予以应对的程度。然而,实际上,至少就人命救助方的主体资格而言,该条存在着规定不明的缺陷。具体而言,实践中常有海上搜救中心等国家主管机关因履行职责而救助人命的情形,那么在此情形下,该国家主管机关是否有权依据《海商法》第185条从其他救助方获得的救助款项中获得合理份额呢?换言之,履行人命救助职责的国家主管机关是否属于《海商法》第185条规定的“在救助作业中救助人命的救助方”呢?

对于这一问题,《公约》和《海商法》第192条均无法给出明确答案。理由在于,这些规定的调整对象是国家主管机关实施的以船舶或其他财产为对象的救助作业,因此对于以人命为对象的救助活动不具有可适用性。《公约》的前言指出,该公约旨在通过协议制订关于救助作业的统一国际规则,而根据《公约》第1条(a)项,救助作业系指可航水域或其他任何水域中援救处于危险中的船舶或任何其他财产的行为或活动。据此,即便《公约》第5条规定了国家主管机关在救助作业中的权利和补偿问题,并允许缔约国通过国内法对上述权利和补偿的范围予以确定,<sup>①</sup>也不能适用于国家主管机关因履行职责而救助人命的情形。同理,因为《海商法》第192条<sup>②</sup>是对《公约》第5条的国内法化,其适用范围也仅限于国家主管机关从事或者控制的救助作业,所以自然无法回答第185条项下国家主管机关人命救助方主体资格不明的问题。

在《海商法》第185条关于国家主管机关人命救助方主体资格规定不明的情况下,若以不同的视角和依据对该条进行解释,将会得出截然不同的结论。这一解释争议揭示了《海商法》第185条所存在的立法漏洞,预示了引发实践中纠纷的潜在危险,并因此侵蚀《海商法》的确定性、权威性和实效性。这样的消极后果恐怕是立法者始料未及的。在《海商法》修改过程中,有一种值得肯定的观点主张,“应实实在在以问题为导向,切合实际地完成本次海商法修改。”<sup>③</sup>坚持问题导向的《海商法》修改,要求对于第185条存在的人命救助方主体资格不明的问题既不可轻描淡写地一笔带过,更不应采取选择性无视的非理性立场,而应以修法为契机,在理论界和实务界充分讨论的基础上,通过科学的、切合实际的修法措施予以积极应对。

## 二、解释论视角下国家主管机关人命救助方主体资格的矛盾性

一般而言,在船长和船员等私主体救助人命的情形下,施救者可根据《海商法》第185条从其他救助方获得的救助款项中获得合理份额,对此并不存在疑问。这是因为,在传统海难救助制度不承认人命救助享有独立的报酬请求权的情况下,<sup>④</sup>以救助款项中的合理份额来弥补私主体因救助人命而产生的经济损失,被认为符合朴素的公平正义观。但是,当国家主管机关因履行职责而救助人命时,由于救助人命产生的费用系由财政负担,国家主管机关并不会因此而遭受经济损失,于是就产生了其是否具有《海商法》第185条的人命救助方主体资格,以及能否从其他救助方获得的救助款项中获得合理份额的问题。对此,关于第185条的文义解释和学理研究给出了完全相反的结论,这不仅表明解释论视角下国家主管机关人命救助方主体资格的不确定性,同时也揭示了《海商法》第185条存在的缺陷。

### (一) 基于文义解释的国家主管机关人命救助方主体资格的当然性

就其性质而言,《海商法》第185条属于授权性规定,授权“在救助作业中救助人命的救助方”从其他救助方获得的救助款项中获得合理的份额。因此,为了实现第185条的立法目的,首先甄别出作为权利主体的人命救助方就显得尤为重要。那么,究竟具备哪些条件才能成为适格的人命救助方呢?对此,应首先通过文义解释的方法,从第185条的规范用语中探求人命救助方的构成要件。理由在于,充分尊重法律文本、按照法律条文的通常含义进行解释,往往可以避免对法律的误解和引起不良后果。<sup>⑤</sup>《海商法》第185条以简明

<sup>①</sup> 《公约》第5条“公共当局控制的救助作业”规定:“1.本公约不影响国内法或国际公约有关由公共当局从事或控制的救助作业的任何规定。2.然而,从事此种救助作业的救助者,有权享有本公约所规定的有关救助作业的权利和补偿。3.负责进行救助作业的公共当局所能享有的本公约规定的权利和补偿的范围,应根据该当局所在国的法律确定。”

<sup>②</sup> 《海商法》第192条规定:“国家有关主管机关从事或者控制的救助作业,救助方有权享受本章规定的关于救助作业的权利和补偿。”

<sup>③</sup> 许俊强:《对〈海商法〉修改的几点看法》,载E航网2020年10月22日,http://www.ehangwang.cn/article/detail/post-15918.html。

<sup>④</sup> 否定人命救助独立的报酬请求权的伦理基础在于,无法用金钱对人的生命价值进行衡量。但近年来,针对否定人命救助报酬请求权的传统观点,理论界出现了越来越多的批评的声音,承认人命救助报酬请求权的国家实践也逐渐增多。参见袁晋:《空难水上救助的道德困境与海上人命救助制度的完善》,载《法学杂志》2017年第6期,第136-137页。

<sup>⑤</sup> 参见吴煦:《论海商法解释中的文义解释》,载《大连海事大学学报(社会科学版)》2007年第4期,第8-11页。

的语言规定了该条的权利主体,即“在救助作业中救助人命的救助方”。据此,该条项下的人命救助方应且仅应由两个要件构成:一是救助了人命,二是救助人命发生于救助作业中。以下分别对这两个要件的具体含义进行阐述。

### 1. 关于救助人命

《海商法》和其他相关法律都没有对救助人命的含义进行明确界定。例如,《海商法》分别在第49条第2款、第51条第1款第7项、第162条第2款第2项以及第185条使用了“救助人命”一词,在第174条又使用了“救助海上人命”的表述,但是对于何为“救助人命”或者“救助海上人命”,《海商法》未作规定。又如,《中华人民共和国海上交通安全法》(简称《海上交通安全法》)第66条规定:“海上遇险人员依法享有获得生命救助的权利。生命救助优先于环境和财产救助。”同样,对于“生命救助”的具体含义为何,《海上交通安全法》也没有作出界定。

学理上一般认为,救助人命就是指对遇险人员的救助。<sup>①</sup>这种理解与基于一般生活经验对该词所作的文义解释是高度一致的。救助人命由表示行为的“救助”和表示对象的“人命”构成,因此这两个词的基本含义的组合即构成了救助人命一词的全部内涵。这意味着,诸如救助的主体是谁,救助的动机为何,救助的效果怎样等,因为都与“救助”和“人命”的基本含义无关,所以不应作为解释救助人命一词时的考量因素。基于此,将救助人命解释为与主体、动机和结果无关的、纯粹以人命为对象的客观的救助行为是妥当的,因为这并不会超出人们的一般生活经验和预测可能性。

### 2. 关于救助人命发生于救助作业中

在《海商法》第九章中,救助作业是指有特定救助对象的救助活动,而非一般意义上的救助活动。《海商法》第171条将救助作业的对象限定于遇险的船舶和其他财产。<sup>②</sup>《中华人民共和国海商法(修改送审稿)》采取了完全相同的立场,根据其第202条第1款,救助作业是指“对在海上或者与海相通的可航水域遇险的船舶或者其他财产进行援救的任何行为或者活动”。虽然《海商法》第182条第2款以“救助人进行前款规定的救助作业”的规定方式,将救助作业的对象扩大到包括“构成环境污染损害危险的船舶或者船上货物”,<sup>③</sup>但就其本质而言,仍然没有突破救助作业应以船舶和其他财产为对象的基本范畴。所以,第185条“在救助作业中救助人命的救助方”中的救助作业应仅指以船舶和其他财产为对象的救助活动,而不包括人命救助。<sup>④</sup>另外,就救助作业的实施主体而言,因为第185条对此没有作出任何明确限制,所以该条中的救助作业似乎还应当理解为由任何主体实施的救助作业。基于这样的理解,可暂时将第185条项下的救助分为两种情形:一是救助作业的主体与救助人命的主体各不相同,即其他救助方实施了救助作业,而救助人命的救助方仅在该救助作业中实施了人命救助;二是救助作业的主体与救助人命的主体同一,即同一主体同时实施了救助作业和人命救助。但是,在后一种情形下,将不可避免地引起第185条形式上的逻辑混乱和实际上的操作不能。具体而言,在同一主体既实施了救助作业又救助了人命的情形下,一方面该主体有权因救助作业而获得救助款项,另一方面其又可因救助人命而从上述救助款项中获得合理份额,这样一来就会产生该主体以其自身为对象提出分配合理份额的请求,并因此将已经获得的救助款项再对其自身进行二次分配的不合理现象。这不可能是立法者在制定第185条时所预期的。相反,若将救助作业的主体和救助人命的主体解释为不同主体,则上述逻辑混乱和操作不能的问题将得到有效避免。由此不难发现,将第185条规定的救助作业理解为由任何主体实施的救助作业是不恰当的。正是基于这一判断,对于第185条项下的发生于救助作业中的救助人命,就应当理解为发生在由其他主体(即救助作业方)实施的救助作业中的救助人命,

<sup>①</sup> 参见袁曾:《海难人命救助的法律义务与现实困境之间矛盾的破解》,载《政治与法律》2020年第1期,第152页。另有研究定义了海上人命救助,认为海上人命救助是指“对海上遭遇危险的人员进行救助的行为”。参见冯建中:《海上人命救助法律制度研究》,大连海事大学2019年博士学位论文,第117页。

<sup>②</sup> 《海商法》第171条规定:“本章规定适用于在海上或者与海相通的可航水域,对遇险的船舶和其他财产进行的救助。”

<sup>③</sup> 《海商法》第182条第1款规定:“对构成环境污染损害危险的船舶或者船上货物进行的救助,救助方依照本法第一百八十条规定获得的救助报酬,少于依照本条规定可以得到的特别补偿的,救助方有权依照本条规定,从船舶所有人处获得相当于救助费用的特别补偿。”第182条第2款规定:“救助人进行前款规定的救助作业,取得防止或者减少环境污染损害效果的,船舶所有人依照前款规定应当向救助方支付的特别补偿可以另行增加,增加的数额可以达到救助费用的百分之三十。受理争议的法院或者仲裁机构认为适当,并且考虑到本法第一百八十条第一款的规定,可以判决或者裁决进一步增加特别补偿数额;但是,在任何情况下,增加部分不得超过超过救助费用的百分之一百。”

<sup>④</sup> 参见司玉琢:《海商法专论》(第4版),中国人民大学出版社2018年版,第299页。

因此也就排除了同一主体同时实施救助作业和人命救助的情形。<sup>①</sup>

综上所述,《海商法》第185条的人命救助方应理解为,在由其他救助方(即救助作业方)实施的救助作业中对遇险人员进行救助的任何主体,而不论其身份、救助动机为何,也不管其救助效果怎样。<sup>②</sup> 据此,对于国家主管机关履行职责的救助人命,只要发生在由其他救助方(即救助作业方)实施的救助作业中,就应当承认该国家主管机关具有《海商法》第185条项下的人命救助方主体资格。

## (二) 学理研究对国家主管机关人命救助方主体资格的否定

《海商法》第192条是与国家主管机关的救助活动直接相关的规定。虽然这条规定调整的是国家主管机关的救助作业而非救助人命,但是围绕该条的解释,特别是关于国家主管机关在救助作业中是否享有救助报酬请求权的问题,学界逐渐形成了以区分理论为基础的研究范式,并进而通过将这一研究范式运用于海上人命救助领域,得出了否定国家主管机关人命救助方主体资格的研究结论。

### 1. 第192条不适用于国家主管机关的海上人命救助

《海商法》第192条不适用于海上人命救助,因此不能据此直接得出国家主管机关对于其从事或者控制的海上人命救助依法享有相关权利的结论。从其规范用语可知,第192条是关于救助作业的规定,而如前所述,在《海商法》第九章中,救助作业仅指以船舶和其他财产为对象的救助活动,其中并不包括海上人命救助。尽管近年来有研究持续呼吁将救助作业的对象扩大到包括人命救助,但就现阶段而言,此类呼吁还没有得到理论界和实务界的积极回应,因此也不可能产生扩大现行法下救助作业对象的效果。<sup>③</sup> 据此不难得出结论,即因为海上人命救助不在《海商法》所规定的救助作业的范围之内,所以国家主管机关从事或者控制的海上人命救助不受《海商法》第192条的调整。换言之,由于《海商法》第192条的规定与海上人命救助并无直接关系,故不能直接援引作为支持国家主管机关救助人命时的权利主张的规范依据。

### 2. 以区分理论为基础的国家主管机关救助报酬请求权的二分

关于国家主管机关在其从事或者控制的救助作业中的救助报酬请求权问题,当前的理论研究倾向于以区分理论为基础来进行评价。在区分理论下,国家主管机关从事或者控制的救助作业被区分为职责内的救助作业和职责外的救助作业,对于职责内的救助作业,国家主管机关无权请求救助报酬或者补偿,而对于职责外的救助作业则有权主张。

例如,有研究在解读《海商法》第192条的含义时指出,该条规定的救助作业实际上是指《海商法》第九章所规定的以自愿为前提的救助作业,而不包括主管机关授权履职的强制救助,因此国家主管机关根据该条从事救助作业时,仍然符合海难救助的构成要件,故有权依法取得救助报酬和特别补偿。相反,当国家主管机关因履行职责而实施救助时,因成立海难救助所必须的自愿性条件没有得到满足,所以此种救助不属于海难救助,故国家主管机关无权依法取得救助报酬和特别补偿。<sup>④</sup>

可见,以区分理论为基础的研究范式遵循“三步走”的分析进路:首先,对国家主管机关的救助行为进行定性,区分其为职责内救助还是职责外救助;其次,以传统海难救助中的自愿性构成要件作为评价工具,对于国家主管机关因履行职责而实施的救助,因不满足自愿性构成要件而将其排除在海难救助的范围之外;最后,基于国家主管机关职责内的救助不属于海难救助,得出其无权因此类救助而请求救助报酬和特别补偿的

<sup>①</sup> 原本,根据文义解释,《海商法》第185条项下的救助作业应解释为由任何主体实施的救助作业,但是由于这一解释将导致明显不合理的解释结论,因此需要通过运用其他解释方法和解释技巧进行调适。《公约》第16条第2款的规定支持了笔者的观点,其规定:“在发生需要救助的事故时,参与救助作业的人命救助人有从支付给救助船舶,其他财产或防止或减轻环境损害的救助人的报酬中获得合理份额。”由此可见,“参与救助的人命救助”与“救助船舶,其他财产或防止或减轻环境损害的救助”应为不同的主体。

<sup>②</sup> 有研究指出:“根据本条享有的人命救助酬金请求权,不以救助人命是否成功为前提。如果救助方未能使遇险的人员成功获救,但作出了寻找或者打捞死者尸体等行为,亦应视为人命救助,也可根据本条规定享有酬金请求权。”参见司玉琢、张永坚、蒋跃川编著:《中国海商法注释》,北京大学出版社2019年版,第292页。显然,该研究旨在论证人命救助酬金请求权对“无效果无报酬”原则的突破,而并不是要为人命救助方的主体资格增加新的构成要素。

<sup>③</sup> 参见张新平:《海商法》,中国政法大学出版社2002年版,第383页;袁曾:《空难水上救助的道德困境与海上人命救助制度的完善》,载《法学杂志》2017年第6期,第138-139页。

<sup>④</sup> 参见司玉琢:《海商法专论》(第4版),中国人民大学出版社2018年版,第311-312页。类似的观点认为,公务人员对“遇险的船舶、人员及财产实施救助是他们的职责,因而缺乏自愿的因素,不能请求救助报酬”。参见张丽英:《海商法学》(第4版),高等教育出版社2022年版,第274页。

结论。由此,在基于区分理论的“三步走”分析进路指引下,对于国家主管机关从事或者控制的救助作业的救助报酬请求权问题,研究者们得出了具有高度同质性的研究结论。<sup>①</sup>

### 3. 区分理论适用场景的扩大化

虽然区分理论衍生于对国家主管机关从事或者控制的救助作业的研究,但这并不妨碍研究者将其适用场景扩大化,以其作为方法论来评价国家主管机关救助海上人命时的相关权利问题。具有代表性的研究涉及到救助局的海上救助。

有研究在对救助局的救助进行类型化的基础上,分别对其相关权利进行评价。<sup>②</sup> 一是仅实施了人命救助。此种情形下,一方面,救助局由于具有救助海上人命的义务,因此不享有《海商法》第九章规定的酬金请求权;另一方面,基于同样义务,若在同一救助中有其他救助方对船舶或者其他财产实施了救助,则在确定其他救助方可以获得的救助报酬或特别补偿中不应考虑救助局救助人命的因素。二是仅实施了财产救助。此时由于救助局不具有救助船舶或者其他财产的义务,其实施的救助行为属职责外救助,因此无论此种救助是否涉及人命救助,其均具有《海商法》第九章规定的救助报酬或者特别补偿的请求权。三是同时实施了财产救助和人命救助。此种情形下,救助局的救助行为包括针对财产救助的职责外救助和针对人命救助的职责内救助,前者可依法取得救助报酬或者特别补偿,但因为救助人命是其法定义务,因此在确定可以获得的救助报酬或者特别补偿数额时不应考虑救助海上人命的因素。<sup>③</sup>

由此,不难窥见当前相关理论研究的一个鲜明立场,即国家主管机关因履行职责而救助人命的,不仅无权请求酬金,而且无权从其他救助方获得的救助款项中获得合理的份额。在《海商法》第185条规定之下,有权从其他救助方获得的救助款项中获得合理份额的主体是“在救助作业中救助人命”的人命救助方,所以上述立场实际上相当于否认了国家主管机关在《海商法》第185条项下的人命救助方主体资格。

## 三、国家主管机关人命救助方主体资格应然性的证成

关于国家主管机关因履行职责而救助人命时是否具有《海商法》第185条项下的人命救助方主体资格,该条的文义解释和相关学理研究呈现出针锋相对之势。导致这一结果的根源在于第185条规定的不明确性。由于长期以来学界对第185条所涉海上人命救助的关注度不够,加之司法实践中的海难救助纠纷多为救助合同履行纠纷而极少涉及人命救助,因此一定程度上迟滞了这一对立的显在化进程。《海商法》的修改为从根源上消除第185条的解释对立提供了机会。以《海商法》修改为契机对第185条加以完善,以明确承认国家主管机关人命救助方主体资格的方式来定分止争,不仅有利于维护《海商法》的稳定性和权威性,而且还能为将来可能发生的海上人命救助纠纷提供明确的裁判指引,从而切实提升《海商法》的实效性。当然,为了实现这一目的,还需要基于有说服力的理由,对承认国家主管机关人命救助方主体资格的正当性进行论证,以此作为启动和推进相关修法程序的必要法理支撑。

### (一) 司法实践对国家主管机关人命救助方主体资格的背书

根据对证成国家主管机关人命救助方主体资格应然性所发挥的功能不同,可以把当前的司法实践分为两类。第一类是发挥直接功能的司法实践。这类实践虽然数量极为有限,<sup>④</sup>但是因为司法机关在判决中旗

<sup>①</sup> 例如,有研究认为,国家有关主管机关负有救助义务时不享有救助款项请求权,理由是传统的海难救助报酬的请求权成立条件之一是救助的自愿性,即救助方没有救助义务时才能请求救助报酬。参见胡正良等:《〈海商法〉修改基本理论与主要制度研究》,法律出版社2021年版,第449页。类似的研究结论认为,“相对而言,以职责内外进行划分的原则建立在海难救助报酬自愿性要件基础之上,与现有海商法理论相符,更值得赞同”。参见刘长霞:《公共当局海难救助报酬请求权研究——以确立原则为视角》,载《河北法学》2015年第4期,第82页。

<sup>②</sup> 参见胡正良等:《〈海商法〉修改基本理论与主要制度研究》,法律出版社2021年版,第448页。

<sup>③</sup> 虽然客观上并不能排除同一主体同时实施救助作业和救助人命的情形,但是基于以下两点理由,笔者认为《海商法》第185条的规定并不适用于这种情形。其一,如文中所述,将第185条适用于同一主体同时实施救助作业和救助人命的情形,将引发逻辑混乱和操作不能的问题。其二,考虑到第185条的立法目的,立法者所设想的该条的适用场景应是人命救助方纯粹救助人命的情形,因为只有在此种情形下,按照传统海难救助制度,人命救助方才无权获得任何补偿,也因此才需要特别的制度设计来鼓励其救助海上人命;相反,在救助方既实施救助作业又救助人命的情形下,救助方即兼具了人命救助方和救助作业方的双重身份,因此其完全可以基于传统海难救助制度以救助作业方的身份主张救助报酬或者特别补偿,而没有必要通过另外设立合理份额请求权的方式来对其救助人命的行为予以补偿。

<sup>④</sup> 这类案件数量极少的主要原因已在文中阐述,需要强调的是,不能据此便得出司法实践对国家主管机关的人命救助方主体资格持消极态度的结论。实际上恰恰相反,在当前的司法实践中,还未见明确否定国家主管机关人命救助方主体资格的案例。

帜鲜明地表达了其认可的立场,因此自然成为支持国家主管机关人命救助方主体资格的最有力论据。第二类是发挥间接功能的司法实践。这类实践多与国家主管机关在其从事的救助作业中的救助报酬请求权有关,因而并不直接涉及人命救助。这类实践的共性在于,司法机关在判决中毫无例外地承认国家主管机关职责内救助作业的救助报酬请求权,这样就明确排除了被研究者援引作为理论基础的区分理论的司法适用空间。在这样的背景下,若继续以区分理论的扩大化适用来否认国家主管机关的人命救助方主体资格,则将无法回避如何与主流司法实践进行调和的问题。

### 1. 明确承认国家主管机关人命救助方主体资格的司法实践

笔者以中国裁判文书网和中国海事审判网为检索平台,分别以“海难救助”“人命救助”“《海商法》第185条”为关键词进行检索,对检索结果进行阅读、筛选后,仅获得一篇明确承认国家主管机关人命救助方主体资格的裁判文书,即上海海事法院(2014)沪海法商初字第908号民事判决书,所涉案情如下。

被告杰德有限责任公司所有的“杰德”轮于2011年11月30日18时35分在上海长江口水域搁浅。上海海上搜救中心接到被告的遇险信息后,向原告交通运输部东海救助局先后发出第53号和第54号搜救任务书,要求原告对难船和船上人员进行救助。原告接受了两份任务书指派的任务,派出“东海救116”轮前往事发海域施救。11月30日20时17分,“东海救116”轮抵达事故现场施救,12月1日凌晨1时04分,12名遇险船员全部登上“东海救116”轮,救助人命任务完成。12月1日凌晨2时29分,原告得知被告委托案外人上海打捞局负责后续救助事宜后,指令“东海救116”轮离开事故现场。原告诉称,其受上海海上搜救中心指派对“杰德”轮进行了财产救助,在财产救助期间对船上12名船员进行了人命救助,并在防止环境污染损害方面作出了贡献,因此请求判令被告支付救助费用及利息损失。被告辩称,原告系由国家财政补助收入的事业单位法人,此次救助是人命救助,且系原告的法定职责,因此原告无报酬请求权。

上海海事法院认为,本案争议的焦点在于:涉案救助作业的性质和原告的救助报酬请求是否成立。<sup>①</sup>关于前者,法院指出,原告所有的“东海救116”轮施放救助艇,使12名遇险船员安全登船,脱离危险,因此认定涉案救助活动是一起成功的海上人命救助案例。关于后者,法院认为在案证据不能证明原告对“杰德”轮存在救助行为,原告也未能证明其采取的措施与“杰德”轮成功获救之间存在因果关系,取得了救助效果,故其无权获得救助报酬。但法院同时指出,虽然原告依法不能就海上人命救助向被告请求酬金,但根据《海商法》第185条的规定,原告有权从救助船舶或其他财产、防止或者减少环境污染损害的救助方获得的救助款项中获得合理的份额,因此“原告仍有权通过其他合法途径获得合理的补偿”。

对于法院的上述判决,有必要从以下两点作进一步评价。

第一,在法院看来,《海商法》中的救助报酬请求权仅适用于财产救助的情形,遵循“无效果无报酬”的基本原则,且单纯的人命救助不能作为救助报酬请求权的基础。该案中,虽然法院认定东海救助局对“杰德”轮的救助是一起成功的海上人命救助案例,但是并没有因此而承认东海救助局享有救助报酬请求权,这表明法院坚持的是传统海难救助制度中“纯粹的人命救助不产生救助报酬请求权”的基本立场。而且,在东海救助局以实施了针对“杰德”轮的财产救助为由主张救助报酬时,法院以不存在被证据所证明的救助行为和因果关系为由不予认可,同样彰显了法院对传统海难救助制度中“无效果无报酬”这一基本原则的坚持。

第二,法院在判决中明确承认了国家主管机关因履行职责而救助人命时的《海商法》第185条项下的人命救助方主体资格。诉讼中,被告提出了原告系由国家财政补助收入的事业单位法人,此次救助是人命救助,且系原告的法定职责,因此原告无报酬请求权。虽然法院的判决因最终否定了原告的报酬请求权而客观上回应了被告的关切,但很显然这并不意味着法院采纳了被告的抗辩理由。如前所述,法院的判决是基于对传统海难救助制度中基本原则的坚守,法院并没有因为原告的救助人命系履行法定职责而直接否定其救助报酬请求权。换言之,本案中原告的国家主管机关身份,以及其履行法定职责的行为性质都并没有为法院作出上述判决贡献任何原因力。相反,法院在援引《海商法》第185条的基础上指出,“原告仍有权通过其他合法途径获得合理的补偿”,这表明法院对第185条的解释立场是,即便国家主管机关因履行职责而救助人命

<sup>①</sup> 笔者认为,法院“涉案救助作业的性质”的表述一定程度上存在逻辑混乱的问题。如文中所述,救助作业在《海商法》中是指以船舶和其他财产为对象的救助活动,其本质上就是一种财产救助,因此似乎没有必要也不可能再去探讨救助作业在性质上究竟属于财产救助还是人命救助的问题。笔者推测法院的本意是要认定涉案救助活动(而非救助作业)的性质为何。

时无权请求救助报酬,也不能向被救助人员请求酬金,但其仍有权作为第 185 条项下的人命救助方,从其他救助作业方获得的救助款项中获得合理的份额。

尽管上海海事法院对《海商法》第 185 条作出了明确的释法说理,并且为东海救助局因救助人命而获得补偿指明了合法的路径,但东海救助局并没有向本案的救助作业方请求分配其救助款项的合理份额,而是选择了提起上诉,在二审中继续主张己方实施了针对“杰德”轮的财产救助并因此有权获得救助报酬。<sup>①</sup>那么,为什么东海救助局没有以《海商法》第 185 条的人命救助方的身份请求从救助作业方获得的救助款项中分配合理份额呢?根本原因或许在于,本案中请求分配合理份额的客观条件没有成就。如前所述,在《海商法》第 185 条项下,只有救助人命与救助作业主体不同且相伴发生,申言之只有在由其他救助方实施的救助作业中救助了人命,人命救助方才有权从前者的救助款项中获得合理份额。根据法院认定的事实,一方面,“杰德”轮搁浅后,被告杰德有限责任公司于当晚与上海打捞局签订了“无效果无报酬”的劳氏标准格式救助合同,上海打捞局则根据合同派出拖轮前往现场,并于 12 月 1 日 4 时 50 分抵达;另一方面,东海救助局对被告 12 名遇险船员的救助于 12 月 1 日凌晨 1 时 04 分结束,至 12 月 1 日凌晨 2 时 29 分,原告在得知被告委托上海打捞局负责后续救助事宜后便指令“东海救 116”轮离开了事故现场。可见,东海救助局的救助人命发生于上海打捞局的救助作业之前,其性质实为一起纯粹的人命救助,因此并不受《海商法》第 185 条调整,故东海救助局无权根据该条请求分配合理份额。<sup>②</sup>

## 2. 否定以区分理论来评价国家主管机关救助活动的司法实践

否定国家主管机关人命救助方主体资格的学理研究的结论,是以区分理论为论证的逻辑起点,通过将评价对象由国家主管机关的救助作业替换为国家主管机关的人命救助活动而构建起来的。这一结论的缺陷在于,把区分理论默认为一种先验的、具有天然可适用性的评价工具,并在此基础上展开进一步的逻辑论证。但实际上,《海商法》第 192 条并没有对国家主管机关的救助作业作职责内外的区分,这就从制定法层面对适用区分理论的正当性提出了有力质疑。不仅如此,关于国家主管机关救助报酬请求权的司法实践也没有给区分理论预留下任何可能的适用空间。

例如,在“中华人民共和国汕头海事局诉中国石油化工股份有限公司广东粤东石油分公司救助合同纠纷案”中,<sup>③</sup>广州海事法院认定原告汕头海事局对被告所属“明辉 8”轮船载货油的救助行为是基于履行防止船舶污染海域职责的行为,且该救助作业属于国家主管机关从事或者控制的救助作业,因此原告作为控制救助作业的救助方,有权根据《海商法》第九章的规定获得救助报酬。在“嵊泗县人民政府防汛防旱防台指挥部办公室诉帝远股份有限公司海难救助纠纷案”中,<sup>④</sup>履行行政职责的原告为了公共安全,对涉案船舶采取了派船员上船值守、拖轮拖带、冲滩沉底等安全措施,并承担了相应费用。宁波海事法院经审理认为,原告的行为构成国家有关主管机关直接从事的海难救助,依法有权享受救助作业的权利和补偿,有权请求被救助入支付合理的救助费用。

长期的司法实践表明,司法机关在评价国家主管机关的救助报酬请求权问题时,已经形成了明确排除区分理论适用的基本立场,即“只要是主管机关的海难救助行为,不管其是否属于主管机关的法定职责,都具有海难救助报酬请求权”。<sup>⑤</sup>如此一来,司法实践就通过一种类似于“釜底抽薪”的方式,切断了否认国家主管机关人命救助方主体资格的学理研究的理论供给。换个角度而言,这类司法实践实际上间接地为证成国家主管机关的人命救助方主体资格提供了实证支撑。

## (二) 承认国家主管机关人命救助方主体资格有助于人命救助优先原则的落实

《海上交通安全法》第 66 条规定“生命救助优先于环境和财产救助”,从而在制定法中确立了海难救助

<sup>①</sup> 本案后经上海市高级人民法院主持调解,双方达成协议,被告杰德有限责任公司自愿向东海救助局支付 2 万美元作为对其人道主义精神的支持。

<sup>②</sup> 据此笔者认为,法院作出的“原告作为在救助作业中救助人命的救助方……仍有权通过其他合法途径获得合理的补偿”的判决值得商榷。但这并不影响法院在判决中表明对《海商法》第 185 条的基本立场,即国家主管机关因履行职责救助人命的,有权根据《海商法》第 185 条获得合理的份额。

<sup>③</sup> 参见广州海事法院(2005)广海法初字第 182 号民事判决书。

<sup>④</sup> 参见宁波海事法院(2017)浙 72 民初 290 号民事判决书。

<sup>⑤</sup> 参见刘长霞:《公共当局海难救助报酬请求权研究——以确立原则为视角》,载《河北法学》2015 年第 4 期,第 88 页。

中的人命救助优先原则。人命救助优先原则明确了海难救助中不同价值之间的位阶关系,通过赋予生命价值相对于环境价值和财产价值的优先顺位,不仅在理念层面彰显了对生命的尊重,回应了时代关切,而且在实践层面为海难救助活动提供了宏观操作指引。但是不可否认,现实中人命救助优先原则的具体落实仍面临诸多困境,因此亟需建立完善的促进机制。<sup>①</sup>

### 1. 人命救助优先原则的困境

救助方的救助意愿是整个救助链条中最基础的一环,若救助意愿阙如,则积极的救助措施和有效的救助效果便失去了期待可能性。这决定了人命救助优先原则的有效落实,有赖于最大限度地排除人命救助方的后顾之忧,充分激发其救助他人的积极性。但是,基于以下两点原因,现行海难救助制度下人命救助方的救助积极性受到严重制约,并导致现实中“见死不救”或者选择性救助的情况屡屡发生,<sup>②</sup>人命救助优先原则的落实面临严峻挑战。

一是传统观念的影响。受传统海难救助制度的影响,海上人命救助系义务性、无偿性救助的观念仍然根深蒂固。<sup>③</sup>虽然《海商法》第 185 条在一定程度上起到了缓和作用,但还不足以抵消基于传统观念而产生的顾虑。理由在于,在《海商法》第 185 条之下,人命救助方能否从救助款项中获得合理份额具有很大的不确定性。如前所述,只有当人命救助与第三方实施的财产救助相伴发生且该财产救助取得效果时,人命救助方才有权获得合理份额。可见,人命救助行为与合理份额请求权之间并不存在必然的因果关系,不能排除人命救助方虽实施了人命救助但是无法获得任何补偿的可能情形,这成为影响其救助积极性的重要因素。

二是救助人命所固有的风险。实践中,相对于财产救助而言,人命救助的救助方往往需要承担更大的风险。例如,在人命救助方已经使遇险人员成功登上施救船之后,其仍负有一定的照顾义务,如果遇险人员于在船期间遭受损失,除非人命救助方举证证明其已尽到妥善照顾义务且对该损失的发生无故意或重大过失,否则将承担相应的责任;<sup>④</sup>此外,在被救人员具有外国国籍的情况下,人命救助方还将不得不面对在何地、以何种程序使被救人员离船等复杂的程序性问题。由于成功施救后的照顾义务延长了人命救助方的责任期间,而相关的程序性负担又增加了救助他人的风险,人命救助方对救助他人往往“望而却步”。

### 2. 承认国家主管机关人命救助方主体资格对落实人命救助优先原则的促进

在现行制度难以充分激发人命救助方救助他人积极性的背景下,尽量扩大《海商法》第 185 条人命救助方的范围,客观上使更多的主体能够有机会享受该条的制度红利,寄希望于通过主体的增量来产生救助他人机会增加的效果,这对于保障落实人命救助优先原则而言,不失为一种值得尝试的权宜之计。<sup>⑤</sup>为此,应当善意地遵守《海商法》第 185 条的文义解释,承认国家主管机关在该条项下的人命救助方主体资格。

首先,承认国家主管机关的人命救助方主体资格体现了对生命的尊重,与人命救助优先原则的基本精神相符。承认国家主管机关的人命救助方主体资格,意味着一定条件下国家主管机关可因救助他人而从其他救助方的救助款项中获得合理份额,这样就可以为本单位救助设备的维护、保养和更新,以及救助人员的引进、培养和训练等提供财力支持,从而不断提升救助他人的能力,保障救助他人的效果。相反,否认国家主管机关的人命救助方主体资格,将使其在现行制度下无法因救助他人而获得任何额外补偿。<sup>⑥</sup>具体而言,虽然中国目前已经建立了较为完善的海上搜救奖励机制,但其奖励对象仅为社会救助力量,而不包括国家主管机关。例如,根据 2007 年的《海(水)上搜救奖励专项资金管理暂行办法》第 4 条、第 5 条,国家设立的海上搜救奖励专项资金只用以奖励参与中国海上搜救中心组织指挥的重特大海上搜救行动的社会搜救力量。在这样的制度背景下,如果不承认国家主管机关的人命救助方主体资格,就意味着其只能以有限的财政预算为基

<sup>①</sup> 参见李天生、王春霞:《〈海上交通安全法〉海上人命救助促进机制的缺陷与完善》,载《世界海运》2022 年第 10 期,第 27-28 页。

<sup>②</sup> 参见袁曾:《空难水上救助的道德困境与海上人命救助制度的完善》,载《法学杂志》2017 年第 6 期,第 135 页。

<sup>③</sup> 传统观点认为唯有对物的救助才产生救助报酬请求权。参见司玉琢主编:《海商法》(第 5 版),法律出版社 2023 年版,第 265 页。另有研究认为,“如果某救助方单纯地在海上救助了人命,并不存在针对财产或环境的救助,因而也就不存在救助报酬和特别补偿”,所以该人命救助方自然不享有《海商法》第 185 条规定的酬金请求权。参见司玉琢、张永坚、蒋跃川编著:《中国海商法注释》,北京大学出版社 2019 年版,第 292 页。

<sup>④</sup> 参见李新天主编:《民商法律热点与案例研究(第一辑)》,武汉大学出版社 2006 年版,第 247-252 页。

<sup>⑤</sup> 当然,承认救助他人的独立的报酬请求权才是从根本上解决问题的最有效方法,但是这涉及对传统海难救助制度和观念的根本性变革,因此短期内实现的可期待性不大。

<sup>⑥</sup> 参见傅廷中:《国际视野内的中国海难救助立法》,载《国际法研究》2022 年第 3 期,第 23 页。



础来统筹运营救助人命事务,显然,这极有可能阻碍其救助人命能力的持续提升。<sup>①</sup>

其次,承认国家主管机关的人命救助方主体资格有利于进一步鼓励海上人命救助,契合人命救助优先原则的价值目标。“设立海难救助法律制度的目的在于鼓励海难救助”,<sup>②</sup>作为海难救助制度组成部分的海上人命救助自然也应该以鼓励性和激励性特征为其制度的精神内核,在制度内容的设计上配之以相应机制,最大限度地鼓励和激发相关主体救助人命的积极性。与传统观念和实践相比,将国家主管机关纳入《海商法》第 185 条项下人命救助方的范围,可以丰富国家主管机关救助人命积极性的生成渠道,促使其更加积极主动地从事海上人命救助,从而通过海上救助人命主体的增量来为有效落实人命救助优先原则提供保障。具体而言,承认国家主管机关的人命救助方主体资格,意味着在《海商法》第 185 条之下,国家主管机关的救助人命动机将受到“法定职责+经济激励”的双重激励,相较于以往基于“法定职责必须为”的单轨制而言,叠加经济激励的双轨制无疑对于提升国家主管机关的救助人命积极性更加具有可行性。

### (三) 否定国家主管机关的人命救助方主体资格缺乏合理性基础

#### 1. 否定国家主管机关的人命救助方主体资格有违《海商法》第 185 条的文义解释

法律用语是以立法者为桥梁和纽带的民意的文字表达,因此按照法律用语的通常含义对其进行解释,是尊重民意、体现民主的题中应有之义。当然,为了增加变动不居的社会环境下法律的可适用性,避免机械的文义解释造成法适用效果的僵化和扭曲,法解释论和实践也允许在一定情况下适当扩张或者限缩法律用语含义的射程范围。但是需要注意的是,这其实仅是一种基于法律用语基本含义的适度变通,而非无视法律用语基本含义的解释上的任意发挥。实际上,在法律解释过程中,文义解释的优先地位必须予以保证,只有在出现文义缺失、过于宽泛或过于狭隘的情况时,才可以通过目的性扩张或者目的性限缩等解释方法的介入,成就正义的解释结果。<sup>③</sup>

在《海商法》第 185 条的文义解释下,“救助人命救助方”一词具有将国家主管机关纳入其中的足够的包容性;更为重要的是,将“救助人命救助方”解释为包括国家主管机关,不仅不会导致引起其他解释方法介入的文义过于宽泛的问题,而且还与第 185 条的立法本意高度契合。具言之,《海商法》第 192 条明确规定了国家主管机关从事或者控制的救助作业的救助报酬请求权,这充分表明在制定《海商法》第九章的相关规范时,立法者是将国家主管机关作为救助活动的主体来对待的。在这样的立法观念之下,如果立法者具有否定国家主管机关人命救助方主体资格的意图,则其理应在第 185 条中作出明确的排除性规定;反之,则只能结合对第 185 条和第 192 条的体系解释,推定立法者并无上述否定意图。因此,应善意地将《海商法》第 185 条中的“救助人命救助方”解释为包括国家主管机关,这体现了对立法意图及其背后的民意的充分尊重;而否定国家主管机关在该条项下的人命救助方主体资格,则不仅偏离了立法本意,而且客观上产生了“解释立法”的消极后果,因此是不可取的。

#### 2. 否定国家主管机关的人命救助方主体资格有损人命救助优先原则的基本精神

人命救助优先原则具有生命至上的精神内核。在现行海难救助制度中引入人命救助优先原则,要求在制度内容层面辅之以相应规范,以体现充分尊重生命的基本精神。否定国家主管机关在《海商法》第 185 条项下的人命救助方主体资格,在客观层面产生的结果是,现行制度下国家主管机关救助财产和环境可以获得救助报酬和补偿,<sup>④</sup>而救助人命却无法获得任何补偿。这一结果的合理性显然是存疑的,因为其不仅无法使人从观念上形成生命价值具有相对于环境价值和财产价值的高位阶性的认知,甚至会因为规范性落差而让人怀疑人命救助优先原则的现实意义。

既然人命救助优先原则确立了人命价值的优位性,那么就应当在规范层面作出相应的回应,以规范为载体来体现对生命价值的优先保护。在设立独立的人命救助报酬请求权为时尚早的情况下,将《海商法》

<sup>①</sup> 在中国的海难救助实践中,长期存在公共当局所花费的救助成本收不回来的“入不敷出”的局面。参见张湘兰:《海商法》,武汉大学出版社 2008 年版,第 405 页。

<sup>②</sup> 司玉琢、吴煦:《雇佣救助的法律属性及法律适用》,载《中国海商法研究》2016 年第 3 期,第 9 页。

<sup>③</sup> 参见郑菲:《文义解释与目的解释之关系探析》,载《法律方法》2019 年第 2 期,第 10 页。

<sup>④</sup> 《海商法》第 179 条规定:“救助方对遇险的船舶和其他财产的救助,取得效果的,有权获得救助报酬;救助未取得效果的,除本法第一百八十二条或者其他法律另有规定或者合同另有约定外,无权获得救助款项。”

第185条的人命救助方解释为包括国家主管机关,既体现了《海商法》海上人命救助制度吸收人命救助优先原则理念的成果,同时也在一定程度上弥补了人命救助优先原则下现行海上人命救助制度的规范漏洞,实现了制度理念与制度规范的有机协调。

### 3.救助的非自愿性不应成为否定国家主管机关人命救助方主体资格的依据

其一,以非自愿性作为依据,无法回答为何船长在非自愿的情形下救助人命不影响其人命救助方主体资格的问题。根据《海商法》第174条,船长在不严重危及本船和船上人员安全的情况下,有义务尽力救助海上人命。<sup>①</sup>据此,虽然现行法下船长对于救助海上人命并不承担绝对的义务,但是这并不意味着其对是否救助海上人命的裁量权不受任何限制。如果救助海上人命不致于严重危及本船和船上人员的安全,则船长就应当履行法定的救助义务,就此而言,现行法下船长救助海上人命也并不是以自愿性为基础。问题是,无论是理论研究还是司法实践,似乎从来都没有把船长在《海商法》第185条项下的人命救助方主体资格视为问题。换言之,无论船长救助海上人命的动机是基于人道主义还是基于法定义务,也不管其主观意愿是自愿还是非自愿,其人命救助方主体资格都从来没有被质疑过。既然如此,以救助人命行为系非自愿行为为理由来否定国家主管机关的人命救助方主体资格,便难免有适用双重标准之嫌,缺乏说服力。

其二,以非自愿性作为依据,无法回答为何国家主管机关非自愿性的救助作业可以获得救助报酬的问题。根据《海商法》第192条,国家主管机关对于其从事或者控制的救助作业享有救助报酬请求权,司法实践则表明,该救助作业是否为国家主管机关履行法定职责所实施,对于其救助报酬请求权并无影响。显然,当国家主管机关因履行法定职责而实施救助作业时,其救助行为并非基于以自由裁量为特征的自愿性,而是遵守来自法律的强制性命令的结果,因此具有明显的非自愿性色彩。由此可以提出的合理质疑是,同样是国家主管机关实施的非自愿的救助行为,为什么以财产和环境为对象的救助作业都可以取得救助报酬或者补偿,而以相对而言具有更高的价值位阶的人命为对象的海上人命救助却反而不能获得合理份额呢?在对此缺乏合理解释的情况下,只能得出以救助行为的非自愿性来否定国家主管机关人命救助方主体资格有失妥当的结论。

## 四、结语

在现行《海商法》第185条的规定之下,国家主管机关是否具有人命救助方主体资格存在不确定性。根据第185条的文义解释,“在救助作业中救助人命救助方”的用语并没有将国家主管机关排除在外的法律效果,因此承认国家主管机关在该条项下的人命救助方主体资格具有正当性。而学理研究则基于区分理论,主张国家主管机关的救助人命系履行法定职责,救助行为的非自愿性阻却了其人命救助方主体资格的取得。解释论下《海商法》第185条规范含义的冲突,有损该法的确定性、权威性和实效性,因此有必要以修法为契机对第185条予以完善,以明确承认国家主管机关在该条项下的人命救助方主体资格。作此修改的法理依据在于,承认国家主管机关的人命救助方主体资格既有司法实践的有力背书,又可为有效落实人命救助优先原则提供保障;而否定国家主管机关的人命救助方主体资格不仅违反第185条的文义解释,违背其立法本意,而且有损人命救助优先原则的基本精神,并因缺乏合理性基础而不具可采性。综上,建议将《海商法》第185条进行如下修改:

“在由其他救助方实施的救助作业中救助人命救助方,不得向被救助人员请求报酬,但是有权从其他救助方因救助作业而获得的救助款项中获得合理的份额。”

前款规定的救助人命救助方,包括有关国家主管机关。有关国家主管机关因履行职责而救助人命,不影响其依据前款规定获得合理的份额。”

<sup>①</sup> 船长的这一救助人命的义务自罗德海法时代以来即被认为是一种强制性义务。参见冯建中:《海上人命救助法律制度研究》,大连海事大学2019年博士学位论文,第108页。另有观点提出,船长负有救助海上遇险人员的义务已被成文法和习惯法所确认。参见袁曾:《海难人命救助的法律义务与现实困境之间矛盾的破解》,载《政治与法律》2020年第1期,第151-152页。

## Status of the Competent State Authority as the Savior of Human Life

—A Perspective from the Perfection of Article 185 of the *Chinese Maritime Code*

ZHAO Xianghua

(School of Humanity and Law, Jiangsu Ocean University, Lianyungang 222005, China)

**Abstract:** There is a controversy over whether to recognize the status of the competent state authority as the salvor of human life under Article 185 of the *Chinese Maritime Code*. According to the textual interpretation of Article 185, there are two constitutive requirements for the qualification of the salvor of human life. One is that the relevant entity has performed an act of saving human life at sea, regardless of whether the act is based on fulfilling legal responsibilities, and the other is that the act of saving human life occurred in the salvage operation in the sense of the *Chinese Maritime Code*. Thus, under the textual interpretation of Article 185, the status of the entity as the salvor of human life has nothing to do with its identity, and therefore the competent state authority should be the qualified salvor of human life. On the contrary, current academic research holds a negative attitude towards the status of the competent state authority as the salvor of human life. The reason is that the salvage of human life at sea under Article 185 of the *Chinese Maritime Code* should be voluntary salvage activities, and the implementation of salvage of human life at sea by the competent state authorities is an act of fulfilling legal responsibilities. Because of the lack of voluntary elements in salvage activities, it should not be recognized as a qualified salvor of human life under Article 185. The interpretation of Article 185 is contradictory and undermines the certainty and authority of the *Chinese Maritime Code*. Therefore, the revision of the *Chinese Maritime Code* should be taken as an opportunity to clearly recognize the status of the competent state authority as the salvor of human life. The reasons for this proposed amendment are as follows. Firstly, the current judicial practice strongly endorses the status of the competent state authority as the salvor of human life. On the one hand, in the relevant jurisprudence, the court has clearly recognized that while the competent state authority is not entitled to a remuneration when saving human life in the performance of its duties, it is entitled, as a salvor of human life under Article 185, to receive a fair share of the payment awarded to the salvors for salving the ship or other property or for preventing or minimizing the pollution damage to the environment. On the other hand, in several cases, the court refused to recognize that the lack of voluntariness of salvage has the effect of denying the status of salvage operators. Secondly, the recognition of the status of the competent state authority as the salvor of human life helps to break through the current difficulties faced by salvage of human life at sea, promotes the effective implementation of the principle of priority in saving human life, and reflects the greatest respect for the value of human life. Finally, there is no reasonable basis for denying the status of the competent state authority as the salvor of human life. This is not only because the negative position is contrary to the textual interpretation of Article 185 of the *Chinese Maritime Code*, but also because it undermines the basic spirit of the principle of priority in saving human life. Moreover, denying the status of the competent state authority as the salvor of human life based on the lack of voluntariness in salvage of human life will inevitably lead to confusion and conflicts in the interpretation of relevant provisions of the *Chinese Maritime Code*. By specifying the status of the competent state authority as the salvor of human life in Article 185, increasing legal certainty, authority and effectiveness of the *Chinese Maritime Code* can reasonably be expected.

**Key words:** *Chinese Maritime Code*; the competent state authority; status as the salvor of human life; the principle of priority in saving human life