

国际海运承运人航行或管船过失免责条款

中海集装箱运输股份有限公司 孙晔华

0 引言

海运历来是国际贸易最主要的运输方式。目前,国际贸易总运量的2/3以上以及我国进出口货运总量的约90%都是利用海运完成的,而集装箱班轮运输又是最主要的海运方式。由于海上货物运输具有特殊性及风险性,因此,在国际海运业的发展过程中,国际海运公约和国际惯例为承运人创设特殊的责任制度,其最突出的体现就在于各种免责条款。集装箱班轮承运人一般都在提单背面列明各项免责条款。免责条款可以适当减轻海上风险给承运人带来的压力,有利于减小航运业风险,维护承运人利益。

我国《海商法》和《海牙规则》《海牙—维斯比规则》都有承运人航行或管船过失免责的规定。实践中,货物的灭失或损坏经常来自于船舶碰撞或搁浅等海上事故,这些事故又往往与航行或管船过失有关,因此航行或管船过失免责在海运及司法实践中具有非常重要的实用价值。但2008年7月联合国国际贸易法委员会通过的《全程或部分海上国际货物运输合同公约》(以下简称《运输合同公约》)草案删除相关规定,引起船舶所有人、保险人和法律业者的广泛关注,各方争议很大。本文结合案例以及我国《海商法》和国际公约的有关规定,对承运人航行或管船过失免责条款进行研究分析,以期促进相

关法律制度的完善。

1 航行或管船过失免责的解释及适用

根据我国《海商法》第51条第1款的规定,货物在承运人责任期间发生的灭失或者损坏如果是由船长、船员、引航员或者承运人的其他受雇人在驾驶船舶或者管理船舶中的过失造成的,承运人不负赔偿责任。在国际海运实践中,这项免责条款被承运人频繁援引,但在司法实践中,为维护船货双方的利益平衡,法院对这项免责条款的解释和适用有严格限制。

1.1 免责对象和免责范围的限制

首先,这项免责条款的免责对象只能是船长、船员、引航员以及承运人的其他受雇人,对此要做严格解释。即使货物灭失或损坏是由承运人的受雇人和非受雇人的共同过失造成的,承运人也不能免责。其次,对这项免责条款的免责范围也有严格限制。如果货物灭失或损坏不是由于上述免责对象在航行或管船中的行为、疏忽或不履行义务造成的,承运人就不能免责。例如,岸上人员装舱时的过失不属于航行或管船过失,因此造成的货物灭失或损坏不属于免责范围。

1.2 航行或管船过失与管货过失的比较分析

航行过失是指船长、船员、引航员或承运人的

其他受雇人在船舶航行或停泊操纵上的过失,管船过失是指船长、船员、引航员或承运人的其他受雇人在维持船舶的技术性能和有效状态上的过失。^[1140]要正确处理有关航行或管船过失的案例,首先要区分航行或管船过失与管货过失的区别。

在 *Gosse Millerd, Ltd. v. Canadian Government Merchant Marine, Ltd.* 案^[1141]中,承运人的船舶 *Canadian Highlander* 号装载洋铁从英国斯旺西港开往加拿大温哥华港。货物在起运港装载时状态良好,但到达目的港后发现货物全损。经调查,该船途经利物浦时冒雨卸下木材,又装上其他货物。装货完毕后船员因疏忽没有关好 5 号舱舱盖。在随后的航行中船舶与码头发生碰撞,致使 5 号舱受损,需要进行修理。修理时船员因疏忽没有用防水帆布盖紧货舱,导致雨水进入货舱造成严重货损。被告(承运人)认为,货损因修理船舶引起,属于航行或管船过失免责。法院认为,首先,修理船舱涉及的人员复杂,其中不仅包括船员,还包括码头修理工、油漆工和其他人员,不能简单援引航行过失免责条款。其次,船员卸载其他货物后没有关好舱盖,对货舱进行修理时也没有使用防水布盖紧货舱,因而造成货损。是否盖紧防水布与船舶安全航行无关,不属于管船行为。本案中船员未履行谨慎管货的义务,承运人应当承担责任,不能免责。显然,处理本案的关键就是正确判断货损原因究竟是航行或管船过失还是管货过失。

实践中航行或管船过失与管货过失不易区分,尤其是管船过失与管货过失不易区分,这是因为对管船行为的解释比对航行行为的解释困难得多。从字面上看,管船行为的范围十分广泛,凡涉及船舶的行为都可看作管船行为。因此,需要采用一定标准对管船行为与管货行为进行区分,通常采用的是行为对象和行为目的标准。根据这一标准,如果行为针对的是货物,其目的是管理货物,则该行为属于管货行为;如果行为主要针对航行或船舶,则该行为属于航行或管船行为。在 *The Iron Gippisland* 案^[1142]中,油船上的惰性气体设备出现故障,检修时造成货物损坏。承运人声称检修是针对船舶安全而为,应当享受免责,但法院认为检修设备的根本目的仍然是管

理货物,因此判决货损是由于承运人管货行为造成的,不能免责。*Rowson v. Atlantic Transport Company* 案^[1143]中,船员在管理冰冻设备时因疏忽造成货损,冰冻设备既用于储存货物又用于储存船员食品,法院据此判定本案中船员的疏忽属于管船过失,承运人可以免责。除上述案例之外,在航运实践中还有许多案例使用这一标准区分管船过失与管货过失。比如,某集装箱船在装卸过程中,因舱盖没有完全关闭导致雨水和海水进入货舱,致使底层箱内货物浸湿受损,此过失属于管货过失。^[1144]然而,即使采用行为对象和行为目的标准,在特殊情况下要明确区分管船过失和管货过失仍然十分困难,各国对此采用的认定标准宽严不一。

2 航行或管船过失免责立法比较

2.1 3 大公约的相关规定

《海牙规则》和《海牙—维斯比规则》确立的承运人责任的归责原则是不完全过错责任,即承运人对因其本人或其雇佣人员的过失造成的货物灭失或损坏承担责任,但考虑到海上运输的特殊性,在因船长、船员、引航员或承运人的其他受雇人的航行或管船过失造成货损、货失的情况下,免除承运人的责任。从《海牙规则》第 4 条第 2 款第 1 项的规定可看出,航行或管船过失免责不能免除承运人的过失责任,只能免除其代理人或雇佣人员的过失责任;该免责条款也不能免除承运人的代理人或受雇人的故意行为造成损失的责任,只能免除其在航行或管船中的行为、疏忽或不履行义务造成损失的责任。

《汉堡规则》在承运人免责方面进行重大改革,删除《海牙规则》和《海牙—维斯比规则》中大量的承运人免责事项,对承运人实行完全过错责任原则。^[1145]《汉堡规则》以推定过错原则为基础,彻底废除航行或管船过失免责,实质上打破承运人在运输成本、海上保险、共同海损以及船舶侵权责任等方面构筑的风险分担机制。

2.2 《运输合同公约》草案的相关规定

关于是否废除航行或管船过失免责的争论由来已久,支持者和反对者各执己见,至今仍未定论。

2002年联合国国际贸易法委员会制定通过的《运输合同公约》草案初稿保留航行或管船过失免责条款,其中第6.1.2条规定,船长、船员、引航员或承运人的其他受雇人在船舶航行或船舶管理上的行为、过失或失职造成货损、货失的,承运人可以免责。管船过失免责遭到很多人的反对,因为实践中承运人的管船行为和管货行为不易区分。但也有人赞成这一免责条款,理由是如果删除该条款,无异于改变现行的海运风险分担机制,势必影响保险上的做法。另外还有人认为,可以取消航行或管船过失免责,但应当保留对“强制性引航员在船舶引航方面的行为、疏忽或失职”的除外规定^[6]。因为随着船舶日益大型化,港内引航的难度和风险成倍增加,并且在实行强制引航时,承运人无法对引航员的行为、过失或不行为加以有效控制,在这种情况下,取消引航员驾驶船舶的过失免责对于承运人来说是不公平的。因此,《运输合同公约》草案初稿把这项免责条款作为备选方案保留下来。

2003年《运输合同公约》草案第5章第14条的3种备选方案都未规定航行或管船过失免责条款,工作组最终取消航行或管船过失免责。因为有与会者强调,此举对确定门到门运输的国际规则至关重要。还有与会者提出,《运输合同公约》的核心目标是确立现代化的国际运输规则,而航行或管船过失免责是过时的做法,特别是涉及其他运输方式的国际公约均未实行类似的免责制度。虽然仍有人反对取消这项免责,但考虑到促进国际运输法的现代化和统一化,工作组还是在草案中取消这项免责。2008年7月联合国国际贸易法委员会通过的《运输合同公约》草案未规定此项免责。笔者认为,此举将对航运界和海上保险产生巨大影响。

2.3 我国的立法现状及趋势

我国1993年《海商法》保留航行或管船过失免责条款,采取不完全过错责任原则。虽然主张取消航行或管船过失免责的观点一直存在,《运输合同公约》草案也已取消航行或管船过失免责条款,从长远来看,取消航行或管船过失免责、采取完全过错责任原则已成为国际海上运输法的发展趋势,但我国船东互保协会和绝大多数航运企业都认为应维持现有

的责任体制,保留航行或管船过失免责条款。

笔者认为,必须慎重考虑是否取消航行或管船过失免责。虽然航海技术的进步在一定程度上减少了海上风险,但从实践来看,风险依然存在。同时,科技进步在另一方面也增加海上风险,比如,船舶的大型化和专业化使得船舶操纵变得更为困难和复杂。更重要的是,随着船舶的大型化和现代化,海难损失金额不断提高。1艘超过10000 TEU的大型集装箱船,船体、燃油和货物的总价值可能高达10亿美元,一旦发生事故,船损、货损、油污、人身伤亡以及救助和法律事务带来的费用巨大,会给承运人和保险人造成灾难性的损失。如果取消航行或管船过失免责,将大大增加承运人风险,打破航运业和保险业现有的风险分担、评估和控制体系。另外,目前加入《海牙规则》和《海牙-维斯比规则》的国家较多,而加入《汉堡规则》的国家较少,且多数是航运不发达的第三世界国家,《汉堡规则》没有被任何航运大国或者贸易大国接受。我国一直致力于发展成为海运强国,如果单方面取消航行或管船过失免责,将大大加重承运人责任,削弱我国航运业的竞争力。即使《运输合同公约》最终生效,我国也不应该在海运大国中首先成为新公约的缔约国。

综上所述,我国《海商法》暂时保留航行或管船过失免责条款更为适宜。此外,如果我国最终成为《运输合同公约》的缔约国,为保持与国际立法和其他运输方式下承运人责任机制的一致性,国内立法可以取消航行或管船过失免责,同时增加平衡船货双方利益的其他措施。

参考文献:

- [1] 司玉琢,胡正良,傅廷中,等.新编海商法学[M].大连:大连海事大学出版社,1999.
- [2] [1927]Vol. 29 Ll.L.Rep: 190.
- [3] [1994]Vol.1 Ll.L.Rep: 335.
- [4] [1903]2K.B: 666.
- [5] 赵德铭.国际海事法学[M].北京:北京大学出版社,1999: 288.
- [6] 上海海运学院海商法研究中心.海商法与航运业务资料汇编:上册[G].上海:上海海运学院,2002: 301-314.