

厦门大学硕士研究生学位论文

论海上货物承运人
克尽职责使船舶适航原则

系(所、室): 法 律 系

专 业: 国际经济法

研 究 方 向: 国际经济法

研究生姓名: 韩 传 华

指 导 教 师: 陈 安



目 录



前 言

一、适航原则的法律适用

1. 适航原则与杂货运输合同
2. 适航原则与租船合同
3. 适航原则在中国的适用

二、船舶适航的法律标准

1. 船舶适于航行
2. 船员配备、船舶装备和船舶供应适当
3. 船舶适货
4. 一点例外

三、承运人提供适航船舶的法律限度

1. 有关“克尽职责”的几个问题
2. 关于“开航前和开航时”的确定

四、承运人未克尽职责使船舶适航的法律后果

1. 不适航造成损失及举证责任
2. 关于货物损失



3 关于共同海损分摊

4 关于责任限制

3473

五、围绕着适航原则的国际法律斗争

1. 十九世纪末二十世纪初英美之间的法律对抗
2. 汉堡规则对海牙规则适航原则的发展

结 束 语

前 言

根据1984年11月14日第六届全国人民代表大会常务委员会第八次会议通过的“全国人大常委会关于在沿海港口城市设立海事法院的决定”，中国正式成立了若干海事法院^①。在海事法院受权管辖的十八类海事、海商案件中，第七类是“海上货物运输合同纠纷案件”。^②

毫无疑问，在国际海上货物运输合同方面，海牙规则^③是最值得重视的国际公约。海牙规则所规定的有关承运人与货方之间权利与义务的一些基本原则，在国际航运实践中得到了普遍遵守，业已成为国际惯例。

本文所要论述的是海牙规则中规定的承运人克尽职责使船舶适航原则。海牙规则第三条第1款规定：“承运人须在开航前和开航时克尽职责：（a）使船舶适于航行；（b）适当地配备船员，装备船舶和供应船舶；（c）使货舱、冷藏舱和

①事实上，海事法院已于1984年10月1日成立并开始受理案件。参见《人民日报》1984年6月1日。

②参见《中国法制报》1985年1月30日

③海牙规则即是指1924年签订于布鲁塞尔的《统一提单的若干法律规则的国际公约》。

该船其他载货处所能适宜和安全地收受、运送和保管货物。”^④海牙规则规定的这一原则可以说是承运人不可推卸的重责之一。

问题在于，海牙规则所规定的适航原则在具体适用时，会产生很多分歧和争议。这主要是因为：1）“适航”状态这一法律用语并不十分具体和明确；2）承运人须克尽职务使船舶适航，其中“克尽职务”一词极富弹性。^⑤此外，在承运人未克尽职务使船舶适航的法律后果方面，船货双方也常常发生纠纷。

海牙规则是历史的产物。海牙规则签订半个多世纪以来，国际间政治、经济形势已发生了巨大变化。这一变化推出了势将取代海牙规则的汉堡规则。^⑥剖析适航原则的产生与发展，可以窥一斑而见全豹。

探讨适航原则，在纷争中求得定论，在变化中悟出必然，对于海事法院的审判实践来说，不无裨益。这正是本文的宗旨所在。

④参见《进出口业务》编写组编：《国际贸易惯例与规则汇编》，中国财政经济出版社，1982年版，第391页。“克尽职务”一词，英文是 *due diligence*，又译为“谨慎处理”。

⑤参见韩德培主编：《国际私法》，武汉大学出版社，1983年版，第210页。

⑥汉堡规则即是指《联合国一九七八年海上货物运输公约》。

一、适航原则的法律适用

探讨海牙规则规定的适航原则，首先必须明确这一原则在海上货物运输合同方面的法律适用问题。

1. 适航原则与杂货运输合同

海上货物运输合同，是指承运人以船舶将货物从一港运至另一港，而由托运人或承租人支付运费或租金的合同。海上货物运输合同在类型上可以分为两种：杂货运输合同与租船合同。杂货运输合同是指承运人以承揽杂货运输来收取托运人支付的运费的合同。这种合同一般是以提单形式出现。在这里，提单实际上是托运人与承运人之间运输合同存在的凭证，换言之提单就是合同。

海牙规则第一条(b)项规定：海牙规则所适用的运输合同仅仅是：“以提单或任何类似的物权证件进行有关海上货物运输的运输合同；在租船合同下或根据租船合同所签发的提单或任何物权证件，在它们成为制约承运人与凭证持有人之间的关系准则时，也包括在内。”^① 这种“以提单或任何类似的物权证件进行有关海上货物运输的运输合同”，事实上就是杂货运输合同。

据此，海牙规则规定的适航原则在法律上适用于以提单为凭证的杂货运输合同。这一适用，有两点须加以说明。

其一、适用的普遍性。迄今为止，已有包括世界上主要航运国家在内的五十多个国家和地区从法律上接受了海牙规则。这些

^①参见注④引书，第391页。

国家和地区或批准加入海牙规则，或直接采用国内法形式将海牙规则转化为国内法，如美国“1936年海上货物运输法”。海牙规则就其公约本身而言，对非缔约国不发生法律效力，但作为海牙规则规定的适航原则，半个多世纪以来，在国际航运实践中，已成为具有一定法律效力的国际惯例。就此而论，适航原则可以适用于非缔约国的杂货运输合同。

其二、适用的强制性。海牙规则中的适航原则，在杂货运输合同中是一项强制性的法律规定。对此，海牙规则缔约国当事人之间不能凭藉契约自由原则而予以取消。海牙规则第三条第8项规定：“运输合同中的任何条款、约定或协议，凡是解除承运人或船舶对于疏忽、过失或未履行本条规定的责任和义务，因而引起货物或关于货物的灭失或损害的责任的，或以不同于本公约的规定减轻这种责任的，则一律无效。”^⑧在海牙规则中，适航原则所要求的承运人须克尽职责使船舶适航的责任，是承运人的最重大责任之一。这项重大责任，无论在杂货运输合同中是否订明，均是承运人所不可推卸的。如果这类合同中规定了承运人可以免除或减轻这一责任的条款，应视为无效。当然，对于非缔约国公民来说，如果在杂货运输合同中订立了这类免责条款，则条款是否被视为无效，取决于非缔约国本国法律的规定。

2. 适航原则与租船合同

租船合同是海上货物运输合同的另一重要类型。租船合同是

⑧参见注④引书，第39卷页。

指承租人按一定条件以支付租金形式向出租人承租整条船或部分船运输货物的合同。海牙规则第五条规定：“……本公约的规定，不适用于租船合同，但如果提单是根据租船合同签发的，则上述提单应符合本公约的规定”。^⑨

将海牙规则第五条规定与第一条（b）项规定联系起来看，我们不难得出这样的结论：海牙规则不适用于租船合同；根据租船合同签发的提单，只有在业经转证并成为承运人与提单持有人之间的关系准则时，海牙规则才予以适用。这一适用的法律效力等同于对杂货运输合同的适用。

海牙规则不适用于租船合同，原因在于，租船运输通常被视为与杂货运输这一“公共”运输相对称的“私家”运输，对于这种私家运输合同，在法律上不应加以限制。

海牙规则不适用于租船合同，自然地，海牙规则规定的适航原则亦同样不适用于租船合同。但这不等于说，租船合同不能适用海牙规则及其适航原则。事实上，国际间一些具有代表性的租船合同格式基本上都制订了与海牙规则适航原则相类似的条款。

“波罗的海及白海航运公会”制订的“统一杂货租船合同”第二条规定：“船东对货物损失或损害以及货物交付迟延的责任只限于，损失、损害或迟延的原因是由于货物堆装的不适当或疏忽，或由于船东或者经营者自己未克尽职责使船舶在各方面适航，以保证船舶人员、设备及供应品配备适当，或由于船东或者经营

^⑨参见注④引书，第396页。

者的个人行为或过失。^⑩“纽约土产交易所”制订的“定期租船合同”(1946年修改样本)第24条亦规定：“本租船合同受约于美国国会于1893年2月13日通过的哈特法案中的所有条款及责任豁免规定。”^⑪哈特法案中有关承运人克尽职责使船舶适航责任的规定与海牙规则的规定是基本一致的。此点容后再述。

很明显，适航原则在租船合同中可以适用，但并没有强制约束力。当事人之间就适航原则是否适用问题，有权利在租船合同中自由地作出选择。这一点与适航原则对杂货运输合同的适用是迥然不同的。

鉴于国际间租船合同中多半含有适用适航原则或类似适航原则的条款，我们可以说，研究适航原则，无论是对于理解杂货运输合同还是对于理解租船合同来说，都具有积极的意义。

3. 适航原则在中国的适用

中国没有加入海牙规则，迄今为止亦没有颁行统一的海商法典或单行的海上货物运输法。但中国有大量的行政法规，这些法规保证了在海上货物运输方面业已形成国际惯例的一些基本原则或规则在中国的适用。这其中，海牙规则规定的适航原则自不例外。

^⑩参见G·吉尔莫和L·布莱克：《海事法》，英文版，1975年，第997页。

^⑪参见：《海事法及商务杂志》，英文版，第14卷第一期，1983年1月，第68—70页。

在1959年“交通部关于海损赔偿的几项规定”中，第二条是：“船舶由于下列原因之一发生海损事故，以致本船承运货物遭受损害，除承运人谨慎处理不能避免的外，都应当由承运人负责赔偿：（一）在船舶开航时，承运人没有使船舶本身适于航行，以及没有正确的配备船员，装备船舶和备足供应品；（二）船长或者其他船员在收受、装载、配载、保管、卸载、支付货物中的行为或者过失。”^②不难发现，这项规定与海牙规则对适航原则的规定在效果上是完全相同的。

在中国的航运实践中，海牙规则更是直接地起到一个准则作用。中国远洋运输公司提单条款第3条规定：“有关承运人的义务、赔偿责任、权利及豁免应适用海牙规则，即1924年在布鲁塞尔签订的关于统一提单若干规定的国际公约”。^③同样，

中国租船公司“期租约”第3.2条规定：“船东或其经理人作为承运人，按照1924年8月25日在布鲁塞尔签订的海牙规则第三和第四款规定，……对本租约名下所承运的货物，根据船长签发的提单或根据第2.0条由船长授权经租船人或其代理人所签发的提单负责至少、过失或残损”。^④这里，不论是提单条款还是租约，所规定适用的海牙规则中，当然地包括了适航原则。

上述可见，适航原则在中国适用，法律上有其依据，实践上有其基础。

^②参见中国社会科学院法学研究所编：《中华人民共和国经济法规范选编》（上），中国财政经济出版社，1980年版，第600—601页。^{③④}注见下页。

二、船舶适航的法律标准

适航原则所要求的是，承运人须在开航前和开航时克尽职责使船舶适航。这其中，最大的问题在于，船舶在何种状态下谓适航，或者说，怎样才能正确地判定船舶是否适航。从海牙规则第三款第1款的规定中，不难看出，船舶适航包括三个方面的内容：(a) 船舶适于航行；(b) 船员配备、船舶装备及船舶供应适当；(c) 货舱、冷藏舱和该船其他载货处所能适宜和安全地收受、运送和保管货物。这三个方面的规定，实际上是船舶适航的三项法律标准。任何船舶，只要符合这三项标准的要求，无疑就是适航的。但在具体衡量这三项标准时，困难颇大。原因是，这三项标准不仅涉及面广，而且灵活性大。如何掌握得当，是一个实践性很强的问题。以下试就这三项标准结合案例给予简要论述。

1. 船舶适于航行

船舶适于航行，在这里是一种狭义的适航概念。它是指船舶在设计、设备及强度方面，具备在特定航程中安全航行并能抵御航程中通常危险的能力。

船舶设计，通常情况下虽非承运人力所能及，但仍是承运

③参见张既义等编：《海商法概论》，人民交通出版社，

1983年版，第327页。

④参见注③书，第420—421页。

人所不能忽视的。船舶设计的不适当，在法律上就是船舶的不适航。

曾经有过这样一个案例，一艘在法国制造的货轮在下水后的处女航程中机房发生火警。本来火警发生并不构成该轮的不适航，但由于该轮的原来设计有问题——设计工程师错误地把船上所有的灭火设备都设计集中安放在机房，因此，一旦机房发生火警，船员都不能利用消防设备灭火，使火警蔓延成灾。这项设计上的错误，使该轮不能满足航程中安全航行的要求，即构成船舶的不适航。^⑮

在判例实践中，因船舶设计错误而构成船舶不适航的案子毕竟不多。事实上，即使船舶设计构成船舶不适航，承运人一般都是没有责任的，因为海牙规则适航原则只要求承运人尽职尽责使船舶适航，而非要求承运人绝对地保证船舶适航。

经常碰到的多是有关船舶的设备问题。船舶的设备，无论是轮机、管道，还是舱盖上的螺丝，凡不适宜安全航行以及无法抵御航程中通常危险的，都是船舶的不适航。

1979年，新加坡大平船务公司班轮“东城”(KOTA RIMUR)轮由马来西亚装运我国一批进口橡胶来上海，航行途中船舱进水致货物受损。船东辩称，船舶进水是由于航程中船舶受不可抗力之风浪袭击所致，故主张对货损免责。货方即我某公司经查证发现：该轮“船舶安全设备证书”与“载重线证书”均已

^⑮参见：杨良宜《提单》〔航运实务业谈之一〕中“海牙规则释义”一文，收存于厦门大学法律系资料室。

过期失效。同时检验证实：海水进舱是由于船舱上的通风管与排水管腐蚀烂穿所致。货方以船舶设备不适航造成货损为理由向船方索赔，并取得成功。^{①⑥}

“东城”轮案说明，“船舶安全设备证书”的过期失效，是从证明船舶设备的不适航。事实上，在这一案件中，船东自己最后也不得不承认，仅证书失效一项就足以使自己承担货损责任。如果该轮“船舶安全设备证书”是在有效期限内，根据货方提供的检验证明，船舶仍然是不适航的，因为船上通风管与排水管的腐蚀烂穿，已不能保证船舶做安全航行。

适航原则要求的船舶适于航行，着眼于船舶在每一航程开始时的实际航行能力。而这一点，仅靠船舶有关适航证书是不能保证的。对此，美国纽约南区地方法院1983年在一起案中就曾明确地指出：“不管怎样，外国政府的船级社或按照海上生命安全公约所颁发的有关证书，本身并不能证明船舶适航。”^{①⑦}

在船舶强度问题上，通常我们遇到的都是与船壳有关。船壳蚀耗变薄，抵御风浪能力下降，极可能被视为是船舶的不适航。

①⑥ 参见《向外轮追偿进口货物损失参考资料》，中国人民保险公司编，内部资料，第44—46页。

①⑦ 参见《1984年美国海事案例》，英文版，1984年1月第一期，第1000页。

在有名的“菲力斯”轮案中，^①船舶航行途中遇风浪袭击，致船壳开裂，海水进舱损及货物。承运人船东辩称：致船壳开裂的风浪是不可抗力的，故对货损可以免责。货方经检验证明：船壳开裂处的船壳板厚度低于蚀耗后所允许的最小厚度。这即是船舶的不适航。据此，船东最终承担了货损责任。

船舶适航的一项基本要求是船舶强度及设备^能抵御航程中的通常危险，在这一点上，我们不能回避的一个问题是，怎样确定航程中的通常危险。这个问题往往是决定承运人是否免责的关键。因为我们知道海牙规则第四条第2款对于承运人规定了十七项免责条款，而这其中，第三项即（○）项就是：“海上或其它通航水域的灾难、危险和意外事故。”^②“这一冗长的免责规定，简单地说，就是指通常所讲的‘海上灾难’或‘海上险难’”。^③显然，船舶适于航行，只限于能够抵御航程中的通常危险，而不是要求船舶能够抵御这种属于不可抗力性质的“海上险难”。确定航程中的通常危险，实际上就是将通常危险与海上险难正确地区别开来。

一种危险，例如六至八级的风浪，是通常危险，还是海上险难，对于船货双方来说，利害攸关。在通常危险与海上险难之间，法律上并无一条绝对的界线。这里面，很大的因素是取决于船舶进行的特定航程。在某一航程中是属于海上险难的

^①参见《海事案例选集》，西南政法学院国际法教研室编，内部资料，第206—207页。

危险，在另一航程中也许就是通常危险，反之亦然。

1976年，中国某公司租船新加坡琪福船务公司东兴（Tong Sing）轮由罗马尼亚装运一批进口机械设备来沪。航行途中，船经红海口时，遇上七、八级风浪。在风浪袭击下，船舱内装载的每台重达22吨的两台泥浆泵，散绑移位，并撞击船舷隔板，致船舷被撞出大洞和裂缝。海水涌进，造成货损。

事故发生后，象承运人惯于声称的那样，“东兴轮”船东主张该轮所遇到的七、八级风浪是海上险难，由此造成的货损，船东可以免责。针对船东的主张，货方依据于中国气象台、国家海洋局对该航区提供的气象资料，证明该轮遇到的七、八级风浪是当时该航区可以预料到的正常气候，决非意外事故。此案以船东赔偿货方损失而告终。^①

本案中，值得注意的关键一点是：该轮在红海口遇到的七、八级风浪不是海上险难，而是通常危险。船舶不能抵御这种通常危险，无疑就是不适航的。特定的风浪在特定的航程中，是否为通常危险，取决于这一风浪在这一航程中是否能被合理地预料到。只要“恶劣气候是可以预料到的，则适航要求标准就相应地提高”^②

^①参见注①引书，第324页

^②参见R·科林沃克斯：《卡弗海上运输》，第一卷，英文版，1971年，第135页。

^③参见注②引书，第62—65页。

能否合理地预料到，可以说是甄别通常危险和海上险难的一项法律标准。而这一标准，只有通过特定航程或特定航程特定期间的气象情况的具体分析，才能把握得当。

设想“东头”轮的航程是穗港之间，而且是在这之间遇到了七、八级的风浪，或许这一风浪就是不能被合理地预料到的海上险难。果真如此的话，就不能认定“东头”轮是不适航的，因此承运人对货损就是可以免责的。

总之，判定船舶是否适航，是否能抵御航程中的通常危险，首先要与其所进行的特定航程联系起来考察。“一艘在12月份横越大西洋而某些方面不适航的船舶，或许在这一季节航行于南半球时就是适航的。”^②

2. 船员配备、船舶装备和船舶供应适当

船舶适航，不仅是要求船舶本身强度、设备等方面能抵御航程中的通常危险，而且还要求船舶在船员配备、船舶装备及船舶供应方面采取适当措施。

(1) 船员配备适当

在一宗案例中，^③ 中国某公司期租船“银星”轮，1973年由哥伦布港装运一批货物来广州，临近广州黄埔港时船舶触礁搁浅，造成货损和救助费用。船东以航行疏忽为由拒绝赔偿货损，并就救助费用宣布共同海损。我方查证，该轮船员共28人，没有配备二付和三付，并且船长及大付所持的证书与其担任的职务

^② 参见注②引书，第95页。

Degree papers are in the "[Xiamen University Electronic Theses and Dissertations Database](#)". Full texts are available in the following ways:

1. If your library is a CALIS member libraries, please log on <http://etd.calis.edu.cn/> and submit requests online, or consult the interlibrary loan department in your library.
2. For users of non-CALIS member libraries, please mail to etd@xmu.edu.cn for delivery details.

厦门大学博硕士论文摘要库