

# 关于海商法与国际海商法规在国际航运实务中的应用

徐伟国

(广州海运技工学校 广东广州 510000)

**摘要:** 本文着重就有关三大规则与海商法在承运人、船长、驾驶员及引航员等各方责任主体在对船舶在驾驶航行、管理船舶及作业过程中发生各种事故后,对于各方之责任的界定原则以及免责条件的构成等的规定进行分析、比较与论述,从而使各方在不同海域、在各种不同海上航行环境与不同港口作业环境条件下,对所发生的各种不同事故中,各方对于责、权、利之界定与责任分担问题上,真正做到法律依据明晰,从而最大程度上提高处理各种事故之效能。同时,旨在强调各方在船舶驾驶航行、管理船舶及作业过程中,真正做到严格恪守各规则之有关规定,从而全方位确保驾驶与管理船舶之安全、高效。

**关键词:** 三大规则 海商法 适用 分析

**中图分类号:** D922.294 **文献标识码:** A

**DOI:** 10.12218/j.issn.2095-4743.2022.29.161

《海牙规则》是第一部用于专门调整和约束海上货物运输合同的国际公约。在此之前,并没有专门的成文法律来规定承运人在履行海上货运合同中的权利和义务,其核心内容主要是从法律的层面,较好地确立了海上货运提单的规范与统一,以及明确了海上货运提单的法律地位,及其作为货交提单持有人的证据效力。

《海牙规则》正是针对当时世界各国航运出现诸如对于因承运人之过失,造成所掌管之货物毁损或灭失,该如何界定其承担赔偿责任等系列问题而制定的。其中明确了承运人因其主观上存在过失需担责的最低要求,以及最大限度上的免责和权利。承运人不得通过合同约定的方式减轻和免除其根据《海牙规则》应负的责任和义务、或增加享有的免责和权利。否则,一律无效。在对承运人所涉利益方面与对托运人的利益保护问题上,当两者出现失衡时,《海牙规则》在这方面的规定,则更倾向对承运人方面的利益保护。而且,随着世界各国航运的高速发展,航运高科技的注入,致使《海牙规则》原有的部份条款已明显落后了,不再适应当前新的航运形势快速发展与变化只要求。因此,后来陆续修订了《海牙—维斯比规则》,简称《维斯比规则》,和偏向于保护货主利益的《汉堡规则》,进而使海上货物运输合同制定的条款与内容更趋于完善。这三个规则各有利弊,我国都没有参加,但我国《海商法》采纳了她们当中一些比较成熟和合理的条款<sup>[1]</sup>。

下面我们就来谈谈这三个规则以及我国《海商法》之间都有哪些主要的区别。

## 一、公约适用范围不同

《海牙规则》对于海上货运提单的有效签发,明确了一

个非常重要的,也是唯一的根本条件,那就是只认可在缔约国之间签发的提单。对于缔约国与非缔约国之间,以及非缔约国之间所签订的提单则完全不适用。故该规则之规定在实际操作中,具有很大的局限性。因此,如此一来,很可能造成同一航运公司在同一条航线上的货物,由于提单的签发地点不同,而有的适用《海牙规则》之规定,有的不适用之现状发生与困惑,从而给货物的承运与交接在某种程度上可能会带来一些不必要的麻烦。

然而,对于《维斯比规则》而言:与《海牙规则》在这方面之规定相比较可看出,则明显地扩大了其在这方面的适用范围,将签发提单的效力范围扩大至货物起运的缔约国,以及与《海牙规则》相关联的、并以国内法律效力为约束的提单。该规则第三条第五款明文规定:(1)在缔约国签发的提单;(2)货物在一个缔约国的港口起运;(3)提单载明或为提单所证明的合同规定,该合同受公约的各项规则或者使其生效的任何一个国家的立法所约束,不论承运人、托运人、收货人或任何其他有关人员的国籍如何。该规定的意思只要提单或为提单所证明的运输合同上有使用《维斯比规则》的规定,该提单或运输合同就要受《维斯比规则》的约束。

《汉堡规则》更是明确规定了只要是符合海上货物运输合同所规定的装货港、卸货港或提单签发港之一是在缔约国,或是在提单上明确告知其规定是受《汉堡规则》之有关规定约束的,或明确表述接受该规则之要求,并同时受法律效力的国内法约束的提单都一律适用。

我国《海商法》在这方面的规定则更显得简单明了,只要涉及的是与国际海上货物运输合同有关联的规定则一律皆

可适用。

## 二、承运人的责任基础不同

鉴于当时的历史背景与各方面条件所限，加之世界各航运国的航运发展水平不一，且只是由当时航运发达的国家和组织来制定的《海牙规则》，对承运人在对自己掌管下的货物，因其自身主管行为上的过失，造成了货物的毁损与灭失，其承担赔偿责任的基本条件是采取了“不完全过失责任”之原则规定。即承运人对于由托运人或第三人交付并掌管的货物，在整个掌控期间，对于货物所造成的毁损或灭失，只有在有充分证据证明其在主观上存在明显过失的情势下，方须承担赔偿责任。也就是说：该规则一方面强调承运人需对自己所接管的货物造成损失的，只要其主观上存在过失，原则上是要担责的，但同时有明确的规定：对于船长、船员、引航员或承运人的雇佣人在驾驶或管理船舶上的行为存在疏忽或不履行契约的，可以要求免责。即在这种情形之下，哪怕过失明显，也同样可以不担责。该规则的这一规定，在较大程度上降低了承运人对于自己所掌管货物承担风险的责任，明显偏袒于承运人。

《维斯比规则》对于《海牙规则》的这些规定未加任何修订，同样采用的是“不完全过失责任原则”之规定。

《汉堡规则》的内容主要是由货主来制定的，制定成文后，再交由联合国海上货物运输会议上获得通过的，《汉堡规则》对于承运人在其掌管下的货物一旦造成毁损或灭失的担责原则采用的是“推定完全过失责任原则”。即只要承运人对此有过失，原则上就要担责。除非承运人能充分证明在当时环境下已采取了一切可能的必要措施。这一规定明显加大了承运人对此承担的风险与责任。

所谓“过失责任原则”是指有过失即担责，无过失即不负责。《海牙规则》对此号称有十七项之免责条款存在。实际上，其后面之十五项之免责条款之规定，皆为无过失免责之情形。对此，《汉堡规则》也是认同的，只是举证责任不同而已。只有前二项为过失免责，即“船长、船员及其他一切与此有关联的人员，在海上履行海上货物运输合同中规定的责任与义务时，因其主观上不存在明显过失所引起的货物灭失或损坏，对于承运人而言，是可以申请免除其赔偿责任的，其中就包括因火灾引起的。但完全属于承运人本人的主观过失造成的除外”。即有过失也无须担责，所以叫不完全过失责任原则。但应该注意的是：对于船员在航行中管理货物过失所造成的货物损失，以及承运人本人的过失造成火灾引起的货物损失则不能免责。由于海上风险较大，承运人对船员的航

海过失（驾驶船舶和管理船舶过失的统称）和火灾造成的损失无法掌控，因此，这两项过失免责有一定的合理性。

我国《海商法》把《海牙规则》的十七项免责事项整理为十二项，但对于实质性的内容而言，两者在这些方面的规定还是较为一致的。即我国《海商法》在这方面照样采纳了《海牙规则》的有关原则性之规定。即我国《海商法》对此明文规定：承运人对集装箱装运的货物与对非集装箱装运的货物的责任期间的界定，分别采用了俗称的“港对港”的交货原则，以及“钩对钩”的交货原则之规定，这就使得承运人对于自己在不同承运条件下接管的货物，当在海上航行运输及在港区装卸作业时，一旦发生货物发生毁损与灭失事件时，究竟在何种情势下该担责，又该承担多大的责任等涉及承运人切身利益之系列问题时，其界限就更加明确了，从而极大提升了承运人与货运各方有关当事人，对于处理因货运引发的纷争之效率。

## 三、对承运人延迟交货责任的规定不同

由于当时历史条件的限制，加之世界各航运国家的航海技术条件差异较大，导致《海牙——维斯比规则》对延迟交货议题未作任何规定。然而，《汉堡规则》则不同，其在第二条明确规定：“如果货物未能在明确议定的时间内，或虽无此项议定，但未能在考虑到实际情况对一个勤勉的承运人所能合理要求的时间内，在海上运输合同所规定的卸货港交货，即为延迟交付”，承运人要对延迟交付承担赔偿责任。赔偿范围包括：①行市损失；②利息损失；③停工、停产损失。

我国海商法对于承运人延迟交付货物之责任问题亦作出了明确的规定：其中明文规定，承运人未能在明确约定的时间内，并且在约定的卸货港向收货人、提单持有人或第三人交付货物的，即视为迟延交付。至于在海上运输途中是否遭遇到某些在当时船长及船员所无法预见与克服的客观情势变化（如突然遇大风浪、海盗及当地政府武装行为等）致迟延的，皆不在免责之列。

## 四、承运人的责任期间不同

纵观三大规则中，对于承运人在履约赋予的责任与义务时，就其责任期间的界定而言：《海牙规则》对此并未未有作出明确而直接之规定，但也有明确提出属于承运人真正掌管货物的起止时间之界限范围。同时，《海牙规则》对于货物在装船前和卸货后的有关责任分担问题，明确表明允许承运人与托运人通过自由协商达成协议。这一原则之规定，既为各自双方在货物交接之连接地带留下了一个合理的缓冲空间，但同时又是一个容易产生纠纷的空间。因此，相关各方

对此应更加严格而科学的加以界定。

《维斯比规则》对这一规定未做修订，与《海牙规则》的规定完全一致。

《汉堡规则》则规定，承运人对货物的责任期间包括在装货港、在运输途中以及在卸货港，货物在承运人掌管的全部期间。即承运人的责任期间从承运人接管货物时起到交付货物时止，从而杜绝了不确定因素，但明显延长了承运人的责任期间。

而《海商法》的责任期间分两种情况，即对于非集装箱货物，则采用《海牙规则》的规定实施，而对于集装箱货物则采用《汉堡规则》的规定实施。根据不同货物的航运特性，很好地揉合了两规则的合理部分，更容易被承运人和托运人所接受。

### 五、提单的证据效力不同

《海牙规则》规定，承运人一旦对于提单所载相关内容之真实性存在任何异议，即有权提出反证进行辩驳。但对于提单让与善于行事之第三人的证据效力问题，则未作有任何规定。然而，《汉堡规则》与《维斯比规则》则明确规定，原提单持有人一旦将提单通过合理的方式转让给善意行事之第三人时，其他任何凡与此相反的证据都将不被接受。

我国《海商法》在对于海运提单的证据效力问题上，采取了向《维斯比规则》靠拢的原则性规定。其中明确规定：承运人或其代理人所签发的提单，皆表明承运人已依提单所载之内容收到并掌管相关货物的初步证据。为此，承运人若向善意行事受让人、提单持有人提出与上不同证据的，不予承认。也就是说，我国海商法对于海上货运提单的证据效力认定上，很明确的一点，那就是承运人履行交货的法则是货交提单持有人，这就是我们通常说的“认单不认人”的承运人在目的港交付货物给有关当事人的原则。

### 六、索赔通知和诉讼时效

《海牙规则》规定，对于收货人一旦发现有货物灭失或损坏时，应将灭失或损坏的一般情况，用书面形式通知承运人或其代理人；如果损坏不明显，则应在3天之内提交此种通知。其中规定，收货人对承运人或实际承运人因货物毁损或灭失提起的索赔时效为1年，承运人对托运人或收货人提起的诉讼时效，按法院地法予以确定。

《维斯比规则》关于收货人提起索赔的时效与《海牙规则》所界定的诉讼时效完全相同，只是增加了在诉讼事由发生之后，经当事双方同意可以适当延长三个月的诉讼时效。

《汉堡规则》规定，收货人接受货物时，发现货物有明显

的灭失或损坏，则应在下一个工作日前，将通知提交承运人；如灭失或损坏不明显，则应在接受货物之后15个连续日内，提交此种通知。相比之下，时效明显延长。而对于迟延交付的货物，则必须在接受货物之日起60个连续日内，将书面通知提交承运人。关于诉讼时效，《汉堡规则》规定，不论提起诉讼的是托运人、收货人、承运人或实际承运人，其时效期间均为2年。

《海商法》规定，收货人接收货物后，如果发现灭失或损坏不明显，则应在接受货物之后7个连续日内、集装箱货物在15个连续日内，提交此种通知。而对于迟延交付的货物，则与《汉堡规则》基本相同。关于诉讼时效，规定为货方起诉承运人的时效期间为一年。

总的来说，《海牙规则》虽对海上货运合同之内容做了相应规定，但仍然存在一些不成熟或不合理的地方。比如，提单的证据效力问题，其中只提出是收到货物的初步证据。又比如，合同之诉适用、侵权之诉不适用的漏洞，以及对承运人的受雇人或代理人所对应权利等情形，未做进一步的明确规定，以至于让人钻了空子，绕开规则，使承运人不能利用规则来保护自身利益。因此，之后修订或制定的几个规则，包括我国《海商法》都对此进行了完善：明确规定当提单转移到善意的第三者受让人时变为绝对证据；不论合同之诉还是侵权之诉规则都适用；不论承运人本人还是承运人的受雇人或代理人都有权援引承运人的各项抗辩或责任限制。

《海牙规则》虽然有些瑕疵，但其提出的航海过失免责以及赔偿责任限制的理念，对保护和促进航运业的发展起到了至关重要的作用，被大部分国际公约内法所采纳，在全球范围内得到广泛的认同。而我国《海商法》很好地借鉴了前三个规则的成熟和合理的条款，更趋完善，也更能够适应现代航运业的需求。

综上，只有坚持做到正确理解和把握三大规则与我国海商法在世界航运实践中的适用，才能真正促进我国航运事业朝着健康、协调、稳定而高效的不断向前发展。

### 参考文献

- [1]刘正江,周明顺等.航海学[M].大连:大连海事大学出版社.2018.
- [2]陈爱平,郑和平等.船舶操纵与避碰[M].北京:北京人民交通出版社.2012.
- [3]《中华人民共和国海商法》[M].大连:大连海事大学出版社.2018.
- [4]<海牙规则>全称为《统一提单的若干法律规定的国际公约》.1931.