

租船合同的安全港义务责任承担

刘 桢¹ 李 鹏²

(1.上海海事大学 交通运输学院,上海 200135;2.上海市崇明县人民法院 民一庭,上海 202150)

【摘 要】 为正确处理船舶所有人和承租人的责任分担问题,保护他们的切身利益,通过传统理论的分析 and 现有的法律规定着重探讨在航次租船合同和定期租船合同下,安全港义务责任承担的期间和归属问题。

【关键词】 租船合同;安全港;责任期间;责任归属

在租船运输中,承租双方系通过协议来组织运输,船舶根据合同约定挂靠相应港口,或为合同约定具体的港口,或由一方当事人指定。如果港口是根据租船合同约定由一方当事人指定,这就自然地产生了指定港口是否安全的问题,而实际上,即便是合同约定了具体港口,也存在该指定港口的泊位安全问题。在定期租船合同和航次租船合同中往往会订有关于装卸港口(或泊位)的选择条款,要求承租人根据合同指定港口或泊位时必须提供安全港口或泊位。实际上,即使合约中没有明确订明该条款,参考有关国家的司法实践,一般也认为对于指定权利方来说,该项保证安全的义务仍然存在,也就是说这是一项法律默示义务。

笔者结合英美等国关于安全港保证的法律规定,分别对航次租船和定期租船的责任期间和责任归属进行分析。

1 英美两国关于安全港保证的法律规定

近年来,英美两国有关承租人安全港保证的判例法处于急剧变化之中,理论争鸣也十分活跃,同时存在3种不同见解,即保证说、罗斯基尔说和过失说。^[1]

1.1 保证说(Warranty Theory)

在1982年以前,至少在英国法中,租船合同中安全港条款的含义和承租人的安全港保证义务是明确并被普遍接受的,即承租人负有保证只将租船合同下船舶派往安全港口、泊位或地点的义务,而且承租人这一义务是连续和绝对的^[2],这就是所谓的保证说。

按照保证说,从承租人指定港口时起,到租船合同下的船舶离开港口时止,该港口对该船都必须安全的。如果所指定的港口不安全,承租人有义务重新指定安全港口,并对港口不安全造成的船舶所有人损失负责;只有港口的不安全因素是发生在某种突发事件场合,承租人才不承担责任。^[3]

1.2 罗斯基尔说(Roskill Approach)

罗斯基尔说形成于1982年英国的“Evia”一案^[4],它将承租人的安全港义务分为首要责任和次要责任2部分:(1)承租人在发出港口指示时,租船合同下的船舶将来驶近、进入、使用和离开该港口的相应时候,该港口必须是“预期安全的”(prospectively safe),判断承租人是否履行安全港义务,应以此时为准。(2)如果指示时预期安全的港口随后变得不安全,在船舶尚未入港时,承租人有义务重新指定另一个预期安全的港口;

收稿日期:2007-12-19

作者简介:刘桢(1983—),男,硕士研究生,研究方向为海上保险法。

在船舶已处于港内而且须通过离开该港以避免危险的情形下,承租人应指示该船离开该港,并重新指定另一个预期安全的港口。^[5]

1.3 过失说(Fault Theory)

过失说是美国法的一种理论,既反对保证说,也不同于罗斯基尔说,目前在美国法中与保证说并存。

过失说认为,承租人不是安全港口的保证人,只负有“恪尽职责”(due diligence)选择安全港口的义务,从标准安全港条款中解释不出承租人的严格责任,只要承租人在指定港口方面已恪尽职责,承租人就没有过失,也就没有违反安全港义务,当然无须对港口不安全造成的船舶所有人损失负责。^[6]

2 安全港义务的责任期间

在分析比较英美两国法律关于安全港义务的3种理论后,笔者认为,在考察承租人安全港保证义务的责任期间时,应分别对航次租船合同和定期租船合同2种情况进行讨论。

2.1 定期租船合同

对于定期租船合同,笔者赞同罗斯基尔说,在承租人下达指定港口命令时,港口能够做到预期安全即可,在船舶进港之后突然发生的事件,则不应由承租人为之承担责任。因为这样相对减轻了承租人的严格责任,如同《海牙规则》中对船舶适航的要求一样,只要船方在开航前和开航当时恪尽职责使船舶适航即可,从而免除了普通法要求的绝对适航义务,减轻了船方和出租人责任。本着公平、公正的原则,安全港口的选择同样也应该给予承租人相等的法律地位而不是绝对严格的责任。当然,在事后发现港口变为不安全时,承租人有义务合理尽职地采取措施,使船舶避开危险或减少损失。也就是说,只要承租人在指示去某港时该港预期安全即可,这是承租人对安全港的首要责任,此外承租人仍负有一个次要责任,即在知悉某指定港口事后变得不安全,若时间来得及,就不论船舶是否已经驶入该港内,承租人应马上指示改港离开此不安全港,否则仍是违约。但是在采用罗斯基尔说的同时,对于新的次要责任的概念须进一步明确。承租人需尽多大谨慎去发现对所指定港口的安全可能发生不可预料的威胁?采取避免行为的义务是绝对的,还是基于合理谨慎,或基于承租人的实际知

识?这些在罗斯基尔说中都未明确。笔者认为,英国“Evia”一案也没有太多地减轻承租人责任,因为指示安全港口的首要责任仍是绝对而严格的。而对于次要责任也同样严格,只要来得及指示改港,承租人应承担这一次要责任。

2.2 航次租船合同

对于航次租船合同,则不能采纳罗斯基尔说,原因即在于定期租船合同船舶被租用于特定期限,承租人本就有自由营运,船长必须履行承租人的命令,所以可改港,因而次要责任在定期租船合同中行得通。而航次租船合同则不同,因为此种协议租船用于特定港口间的航行,如果港口已经指定,就被视为其在最初的租约中已经特定,不能再改变,因而不允许有替代港口,则承租人根本没有权利或责任去承担这种次要责任。笔者认为,对航次租船合同下的安全港义务应采用过失说。因为保证说对于承租人要求过于苛刻,而过失说则减轻了承租人责任。对于“恪尽职责”难以把握的问题,笔者认为可在过失说基础上加以补充,比如承租人在指定该港口时应是预期和可合理预见的安全等,以尽可能明确衡量“恪尽职责”的标准,另外其还取决于具体案件中法官的判定。

3 安全港义务的责任归属

安全港保证责任归属的原则是:谁对选择港口有最大的决定权,谁负责港口的安全。

3.1 航次租船合同下

在航次租船合同中,如果港口是在合同中列名的,出租人有权在订约时拒绝,其对港口选择有最后决定权,并对选择的港口安全负责。因为租约已列名的港口对船舶是否安全,出租人比承租人更清楚,要向当地代理查询也较容易。在航次租船合同中经常会列名港口,但一般不会列名港内泊位(或锚地),可能之后才由承租人指定,这样泊位(或锚地)的安全就应由承租人负责。在这种情况下,如何区分该对港口安全还是对泊位安全负责,在英国“A.P.J. Priti”案^[7]中BINGHAM大法官认为,安全泊位只能局限于港内移船去该泊位的路程,如该航道有隐蔽浅滩的危险,那么将构成不安全泊位,且所遇上的不安全是该泊位所独有的。换言之,如果船舶在该泊位遇上坏天气受损,这是在其他港内泊位也会发生的,而并不是因为该泊位设备不足,因

而承租人也不必负责。这样看来,在实质安全和政治安全中,可能后者与安全泊位无关,因为政治上的不安全不可能只针对某个泊位而不是整个港口。

如果航次租船合同规定的是系列港口,如东京—新加坡系列,承租人有权最后决定港口,则港口安全责任由承租人承担。这里有2种情况,一是租约列名多个港口供承租人选择1~2个;另一种是一个广泛地区,如中国港口。这2种情况是不同的。若多个港口已经列名,出租人在订约时也早已知道其安全情况,即使承租人从中指定港口也不应因此而承担安全港口风险,也即,在租约有列名的情况下,即使承租人仍有选择的权利,安全风险仍由出租人承担。若租约中规定的是一个地区,如东京至新加坡,东京和新加坡2地已列名,则安全风险由出租人承担。只有在两港之间,承租人在订约后指定港口的安全责任才由承租人承担。

3.2 定期租船合同下

在定期租船合同下,营运船舶所去的港口多半由承租人指定,根据谁有港口选择权谁须负责安全港责任原则,通常由承租人对港口安全负责。若定期租船合同交船与还船范围为一系列港口,如东京—新加坡系列港口,承租人有权选择其中任何一个港口交船或还船,因而亦负有对出租人保证该港为安全港口的义务,甚至包括东京港和新加坡港,而这是与航次租船合同不同的。当然,对这个问题还有争议,纽约就曾有过仲

裁案解释这2个列名港口只作为限定系列范围之用,在租船合同中不作列名港口论。^[8]

对于定期租船合同,当事人之间的约定并非针对某港口之间的运输,而是强调在约定的航区内根据承租人指示进行运输活动。因此,从安全港保证义务方面考虑,其与航次租船合同之间存在着一定差异,对于列名的交船、还船港口并不发生如同航次租船合同的效果。

NYPE格式中订明要求承租人提供安全港口,但这样会不会因为其中一个港口碰巧被列入租约成为租约的列名港口,从而承租人提供安全港口的责任可以减轻甚至免除?对此,笔者认为,即使是租约列名的港口,在定期租船合同中也很少会列名泊位,所以承租人应负有提供安全泊位的责任。因此,如果说保证列名港口安全是出租人的责任,只要该港口尚有一个可以安全挂靠的泊位,则泊位安全责任仍由承租人承担。

参考文献:

- [1] 汪鹏南.论承租人的安全港义务[J].中国海商法年刊,1992.
- [2] SCHOENHAUM T J. Admiralty and Maritime Law [M]. Federal Judicial Center, 1987.
- [3] The "Eastern City" [J]. (1958) 2 Lloyd's Law Report 127-131.
- [4] The "Evia" [J]. (1982) 2 Lloyd's Law Report 613.
- [5] WILFORD M, COGHLIN T, KIMBALL J D. Time Charters [M]. 3rd ed, Lloyd's of London Press, 1989.
- [6] ROBERT F. Safe Port/Safe Berth Terms. Warranty or Fault? [C]. Vancouver. The 10th ICMA Symposium, 1991.
- [7] The "A. P. J. Priti" [J]. (1987) 2 Lloyd's Law Report 37.
- [8] 杨良宜.期租合约[M].大连:大连海事大学出版社,1997.

(上接第12页) 江水系省际运力中还有相当一部分老旧船舶,船舶技术状况整体不佳,能耗高,对水环境污染严重和噪声大,存在一定的安全隐患;(4)自2003年在三峡库区实行船型标准化以来,尽管新造了一批标准船舶,但船舶标准化率仍很低。

1.2.3 市场秩序有待进一步规范

随着长江水系航运市场竞争加剧,经营人的管理水平和经营资质参差不齐,在市场经济中存在低价或降低服务质量竞争现象,在安全管理上投入不足,加之航运主管部门监管手段欠缺,不规范经营行为屡见不鲜,在一定程度上扰乱了长江水系航运

市场秩序。

1.2.4 经营资质管理需要进一步加强

水运企业经交通主管部门批准进入市场后,由于诸多原因难以保持开业时的资质条件。交通主管部门在市场监管上也存在薄弱环节,导致部分企业出现经营资质不能有效维持现象。

在经营上,部分船舶所有人和经营人发生变更后未及时处理相关营运变更手续;光租或委托经营船舶合同关系不清晰,法律关系和安全责任不明确,相关手续不规范等。

(未完待续)