

我国海上货物运输中承运人责任制度的认定问题及完善

苏韵涵

安徽财经大学, 安徽 蚌埠

收稿日期: 2022年9月30日; 录用日期: 2022年10月20日; 发布日期: 2022年11月29日

摘要

随着运输技术的发展和风险转移机制的逐步完善, 承运人责任的加强受到大多航运发达国家的认可。承运人责任制度是整个国际海上货物运输的核心内容, 如何认定承运人责任对于国际海运事业的发展具有重要意义。然而, 我国在认定承运人责任的时候, 法律规定缺乏可操作性, 归责原则不明确, 条文规定无强制性。因此, 结合国内外实际情况, 通过参照几个传统的海运公约, 尤其是《鹿特丹规则》, 统一承运人的归责原则, 并增强法律条文中的强制力以适应新时代航运实践不断发展的需求。

关键词

海上货物运输, 承运人责任认定, 鹿特丹规则

The Problems and Improvement of the Carrier's Liability System in My Country's Maritime Cargo Transport

Yunhan Su

Anhui University of Finance and Economics, Bengbu Anhui

Received: Sep. 30th, 2022; accepted: Oct. 20th, 2022; published: Nov. 29th, 2022

Abstract

With the development of transport technology and the gradual improvement of risk transfer mechanism, the strengthening of carrier's liability is recognized by most of the shipping developed countries. The carrier's liability system is the core content of the entire international maritime

cargo transportation, and how to identify the carrier's liability is of great significance to the development of the international maritime transport business. However, in China, when determining the carrier's liability, the legal provisions lack operability, the principles of imputation are unclear and the provisions are not mandatory. Therefore, by referring to several traditional maritime conventions, especially the Rotterdam Rules, the liability principles of carriers should be unified and the compulsory force in the legal provisions should be enhanced to meet the needs of the evolving shipping practice in the new era.

Keywords

Maritime Cargo Transportation, Carrier's Liability Determination, The Rotterdam Rule

Copyright © 2022 by author(s) and Hans Publishers Inc.

This work is licensed under the Creative Commons Attribution International License (CC BY 4.0).

<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



Open Access

1. 引言

承运人责任是指承运人违反货物运输合同的约定,造成承运货物灭失、损害或延迟交付时所应当承担的赔偿责任。最早的《海牙规则》在承运人责任方面要求最低,采取的是“不完全过失原则”;《汉堡规则》则采取“完全过失原则”,使得承运人在航行过程中的过失不再免责,而免责方面仅仅部分过失可以免责;《鹿特丹规则》则采用最小的网状责任制,即除海运以外的不同运输方式,如有强制性国际公约的规定,该公约适用于该区段运输。承运人责任制度历来是海上货物运输的中心内容,它反映了海上货物运输法在货船双方间的利益平衡规则以及价值判断。承运人责任制度的确立可以说构筑了整个海上货物运输规则的框架与基础,同时也决定了海上运输规则的未来发展走向,自海上贸易形成以来,承运人责任制度先后经历过不同历史阶段的发展演变,不同时期关于承运人责任的标准与规定也呈现不同的特征,反映了不同时代背景下对承运人的行为要求和责任标准也有所侧重。承运人责任制度的每一次修改与变化,事实上都是船货双方在力量上的一场较量和比拼,本质上体现出了承运人与托运人在权益的冲突与对比中,权利与义务关系不断调整的一个过程。承运人责任制度正是在这种权益冲突与对比的过程中,通过不断寻求双方间利益的平衡点,得以实现自我发展与完善的。因此,实现承运人与托运人之间的利益平衡与对等,在二者间建立更加公平合理的利益平衡机制一直都是承运人责任制度所要追寻的最高目标。然而远大目标的实现往往都需要经历漫长的过程。但是当货物损失发生时,应如何认定承运人责任是否成立。本文从界定海上货物运输法中承运人责任的有关规定,探索分析我国有关承运人制度认定的问题并提出相关完善建议。

2. 海上货物运输法中承运人责任的界定

2.1. 国际公约中承运人责任的界定

对于国际公约中承运人的责任如何界定,我们通过三个具有典型代表性的国际公约进行分析:

《海牙规则》是海上货物运输领域影响最为广泛的国际公约之一,其对承运人责任规定主要内容如下:承运人义务应谨慎处理使船舶适航,妥善和谨慎地管理货物,不得进行不合理绕航。承运人和船舶对因火灾、天灾、水域意外事故、战争行为、公敌行为、他国扣留、检疫限制等原因造成的货物灭失和损坏概不负责。

《汉堡规则》规定承运人承担完全过失责任。承运人责任期间，包括货物在装货港、运输途中和卸货港处于承运人掌管下的期间。同《海牙规则》一样，规定了承运人的最高责任限额，但增加了“迟延交付”的概念，即承运人迟延交付货物应以付运费的 2.5 倍为限，但不得超过海上货物运输合同中规定的应付运费的总额。

《鹿特丹规则》规定承运人承担完全过失责任。对于“实际承运人”违反该规则的相关条款，承运人也应当承担相关责任义务。

分析后不难发现，相比于《海牙规则》和《汉堡规则》，《鹿特丹规则》已经不纯粹是一部海运公约，其调整范围扩大到了包含海运的“门对门”运输，其体系庞大，内容覆盖面广，已经大大突破了现有海运公约的范畴。在立法实践上，已经实现以统一的运输法为中心构建物流法律体系变成实践，标志着国际运输法向国际物流法的嬗变[1]，这种嬗变有三个标志性成果：统一责任制度基础、扩大了公约管辖的主体、为物流单证的发展提供了空间[2]。

2.2. 我国《海商法》中承运人责任的界定

我国《海商法》第 46 条规定：“在承运人的责任期间内，货物因发生灭失或者损坏，除本节另有规定外，承运人应当负赔偿责任。”根据该条规定，承运人责任就是承运人在责任期间内，由于本法规定的免责情形以外的原因，致使货物发生灭失或损坏所产生的相应的赔偿责任。但是仅凭《海商法》第 46 条的规定不足以涵盖承运人责任的在所有情形下的内容，所以我国《海商法》第 50 条第 2 款又规定：“除依照本章规定承运人不负赔偿责任的情形外，由于承运人的过失，致使货物因迟延交付而灭失或者损坏的，承运人应当负赔偿责任。”；第 50 条第 3 款规定：“除依照本章规定承运人不负赔偿责任的情形外，由于承运人的过失，致使货物因迟延交付而遭受经济损失的，即使货物没有灭失或者损坏，承运人仍然应当负赔偿责任”。这就扩大了承运人责任的内涵，使得承运人责任的产生不再只局限于承运人责任期间，还包括在特定情形下逾越了承运人责任期间的某些延迟交货的情形，使得承运人责任的内容在法律条文的规定上变得更加明确具体。

3. 我国承运人责任制度的认定问题

承运人的责任认定问题，也就是承运人的责任基础或者说是归责原则的问题。比照民法领域归责的定义，它指的是因承运人的行为致使货物发生损差或者延迟交付时，应当遵循何种规则使其负责，是法律价值评价功能的体现[3]。而“责任基础”与“归责原则”作为承运人责任认定问题上两种不同的表述方式，也是国际海运领域一组相近的概念。从形式、基础、期间三个角度深入理解和把握承运人责任认定问题的内容和含义很有必要。

3.1. 形式认定问题——法律规定缺乏可操作性

承运人责任形式问题也是承运人责任问题的重要方面，所谓责任制形式，是指在多式联运当中如何划分或确定各个运输区段承运人责任和多式联运经营人责任以及承运人和经营人之间责任关系的制度。20 世纪 70 年代，随着集装箱运输向多式联运方向发展，单一责任制的弊端不断显露，在《汉堡规则》确定“(合同)承运人”和“实际承运人”两概念后，网状责任制应运而生。该制度充分考虑了多式联合运输额“复合性”，但没有意识到多式联合运输的独立性，因此，在实践中产生了许多不能解决的问题，例如：对于损失发生段不明确、逐渐发生的损失就无法确定承运人赔偿所应参照的法律和公约，在货物延迟交付的情况下，网状责任制也没有解决方法等[4]。为了解决多式联运的独立性问题，统一责任制被提出。该制度解决了网状责任制下解决不了的非定域损失、延迟交付和法律适用漏洞等问题，但忽视了多式联运的复合型，也带来了一些难以解决的问题，例如：统一责任制将原来货物利益方不得不面临的

难题又转移到联运经营人面前等问题。《鹿特丹规则》在总结网状责任制和统一责任制的基础上,采取了有限网状责任制,该制度更好地明确了托运人、承运人及某些情况下海运履约方的权利、义务,最大限度地要求适用该公约。

《合同法》和《海商法》中关于货物多式联运相关法律规定过于原则化,缺乏可操作性,难以解决货物多式联运承运人与货方或托运方之间复杂多变的法律问题,应将规定明确和细化。例如,关于货物多式联运承运人的货损认定、举证责任及诉讼时效等问题认定的法律依据尚无明确的规定。货物多式联运分别适用于《合同法》和《海商法》两部不同部门法律相关条文,会出现部分责任制度相互矛盾。例如,《海商法》中承运人的责任基础是不完全的过失责任制,这种责任形式的认定是基于多式联运中的运输方式有海上运输参与,而《合同法》中承运人的责任认定有着严格的规定,需要的前提是不包含海上运输的多式联运的运输方式。综上所述,如果多式联运不包含海上运输方需要适用合同法的责任基础,则承运人需要承担严格责任,这无形中会加重多式联运承运人的法律责任,也不利于我国运输业的发展。

3.2. 基础认定问题——归责原则不明确

“责任基础”是指发生承运货物灭失、损坏或迟延交付等情况时,应当依据何种根据使承运人承担赔偿责任。《海牙-维斯比规则》采用的承运人责任体制是“不完全的过错责任”原则,或者称为“过错责任原则加列明的过失免责”,由于《海牙-维斯比规则》没有规定一个独立的承运人责任方面的归责原则条款,因此在确定承运人责任时,要结合公约本身和某一特定国家国内法中的相关规定来进行协调。在具体实践中,英美法系坚持合同责任为严格责任,但在适用《海牙-维斯比规则》时,却对承运人适用的是过错责任制,而且将举证责任倒置。大陆法系国家则在各自的国内法中对公约相关条款进行了相应调整,以明确承运人违约责任的归责原则。《海牙规则》立法的偏袒性明显地在一些条款中反映出来,尽管如此,国际海运活动中,过失责任制度仍然被大多数海运公司的提单和许多国家的海商法所接纳[5]。《汉堡规则》第5条第1款和附件2“共同谅解”文件等不难看出《汉堡规则》采取的是推定过错责任制,即只要承运人可以证明自己已经采取一切能避免该事故发生及其后果的措施,则承运人可以免责。《汉堡规则》对承运人适航的谨慎责任没有专门的规定,但这一义务涵盖在第5条第1款中。在这一规定之下,对于货物灭失或损坏的问题,举证之责仍然归承运人所有,由此可见,《汉堡规则》规定的谨慎处理不仅适用于船舶开航前和开航当时,而且适用于船舶航行的所有时间和阶段[6]。《鹿特丹规则》关于承运人的“责任基础”并不是唯一的,而是由“一般原则”与若干“补充原则”共同组成的一个体系。根据第17条第1、2款规定,可知《鹿特丹规则》采用的“一般原则”是完全过错责任制,而且是过错推定责任。《鹿特丹规则》试图改变承托双方责任分配不均衡的状况和建立新的责任体系,考虑到当前的技术发展水平,从而形成一个比《海牙-维斯比规则》体系要求更严格,而比《汉堡规则》要求略宽松的承运人责任体系[7]。而各类补充原则也在第17条各款中,具体包括四个层次:索赔人的初步举证、承运人的无过失抗辩举证、承运人的法定免责事项举证、索赔人对承运人法定免责主张的对抗性举证。

根据我国《海商法》第46条、第51条有关承运人责任承担情形的规定,以及第51条承运人免责事由的规定:可以看出《海商法》规定下的承运人的归责原则以及免责事由基本参照了《海牙规则》和《维斯比规则》的规定。采用的是不完全过失责任的归责原则,允许承运人在特定过失情形下可以获得免责的权利。《海牙规则》和《维斯比规则》中共有17项免责内容,与我国《海商法》中规定的12项免责内容相比,虽然项目数目和具体表述不同,但包含的内容并无实质上的差异。我国《海商法》中的承运人的不完全过失责任原则,是在当时的条件背景下,为了避免承运人承担高出航风险,出于对我国海运事业发展的保护和鼓励而设立的。其在转移船方风险的同时,也打破的船方与货方间权益的平衡,这

种不公平的责任形式必然不能适应不断发展的海运实践的需求。因此，应采用更为严格的承运人责任模式，实现归责原则由不完全过失责任向完全过失责任转变，是海运事业朝着更为公平健康的方向发展的必然趋势，是构建船货双方更为科学合理的权益衡平机制的必然要求。它顺应了时代发展潮流，从长远角度来看，必将有利于我国海运事业的发展[8]。

3.3. 期间认定问题——条文规定无强制性

在承运人责任期间问题方面，《海牙规则》第1条(e)项规定：“货物运输”，包括货物自装上船舶之时起至卸离船舶之时为止的一段时间。《海牙-维斯比规则》与《海牙规则》规定一致。《汉堡条约》第4条规定：“承运人对货物的责任期间包括货物在装货港、运输途中和卸货港处于承运人掌管之下的期间。”《鹿特丹规则》第12条第1款：“承运人根据本公约对货物的责任期间，自承运人或者履约方为运输而接收货物开始，至货物交付时终止”，即“门到门”运输，大大延长了承运人的责任期间，这在很大程度上适应了跨境电子商务发展的需求，但许多国家由于自身航运水平及海运需求的有限性对将此条约纳入国内法依然存有疑虑。

我国《海商法》中关于我国海运承运人责任期间的认定并不是强制的，第46条规定：“承运人对集装箱装运的货物的责任期间，是指从装货港接收货物时起至卸货港交付货物时止，货物处于承运人掌管之下的全部期间。承运人对非集装箱装运的货物的责任期间，是指从货物装上船时起至卸下船时止，货物处于承运人掌管之下的全部期间。”如果承运人与托运人之间就非集装箱装运的货物，在装船前和卸船后所承担的责任另外达成了补充协议，且协议规定清晰、明确时，应该适用新订立的补充协议。

4. 我国承运人责任制度认定的完善

4.1. 吸收《鹿特丹规则》中的相关规定

与我国《海商法》或国际上普遍采用的《海牙规则》相比，《鹿特丹规则》最引人注目的是关于承运人责任制度方面有非常大的改变，规则大大加重了承运人的责任：加大承运人的举证责任；责任期间扩大承运人的范围；赔偿责任提高了承运人的限额；废除了关于传统公约中承运人大部分免责事项；明确规定迟延交付以及承运人的赔偿责任等[9]。这些方面的规定大大加重承运人的责任，其对航运业以及保险业，尤其是对一些经营船龄较大、管理水平不高的中小航运企业将会带来重大影响和冲击。关于承运人责任形式的认定在《鹿特丹规则》主要表现为以下两个方面：统一责任制适用于海运和网状责任制适用于非海运区段。

《鹿特丹规则》大大增加承运人的责任，免责条款几乎全都废除。贸易法上的许多制度将会被引入货物运输法律。传统海上货物运输法主要围绕承运人对货物灭失、尊坏的赔偿任务展开，《鹿特丹规则》在继续调整这些问题的基础上将规制对象又扩展到“控制权”“权利转让”“向收货人交付货物”等。参与海上货物运输的一些主体的法律地位将得到明确的界定。《鹿特丹规则》进一步明确了包括承运人、托运人、履约方、海运履约方、收货人、单证托运人等一系列海运参与主体的法律地位问题。赋予承托双方以更多的合同自由。《鹿特丹规则》之前的三个规则极力限制了承运人的合同自由，《鹿特丹规则》则考虑了现实的需要允许双方有更多的合同自由，如双方可以自由约定将货物运输的某些环节交由托运人完成、对于货物运输权的某些事项，双方可以通过约定加以排除和限制等等。借此，不难看出托运人与承运人的法律地位越来越平等。

4.2. 统一承运人的归责原则

根据《海商法》第46条、第51有关承运人责任承担情形以及第51承运人免责事由的规定。可以看

出《海商法》规定下的承运人责任的归责原则基本参照了《海牙规则》的规定，采用的是“不完全过失责任”的归责原则，赋予了承运人两种特定过失下免责的权利，即“航行过失免责”与“火灾过失免责”。其是在我海运行业还相对落后的时代背景下，为了避免承运人承担过高出航风险而设立的。考虑到我国海运行业的基础还比较薄弱，通讯各方面技术水平还相对落后，在当时的形势下，不宜给承运人设置过高的责任标准。规定承运人不完全过失的责任承担形式，一方面可以转移承运人的风险，保护海运事业的正常发展；另一方面也可以一定程度上约束承运人的行为，维持海上贸易基本的交易秩序。在当时是很合理也是很合实际的。

但是随着我国海运事业的发展，航运设备条件、船舶操作管理水平以及海上通讯技术比以往都有了明显提升。这些都使得承运人的出航风险在很大程度上得以抑制，也就失去了依赖此种不平衡免责条款获得特殊保护的必要性与基础。“航海过失免责”与“火灾过失免责”也由原先的“抑制风险”、“保护发展”的作用逐步沦为了承运人规避风险与逃避责任的“避风港”，严重破坏了船货双方利益的平衡。因此，在海运事业迅速发展的今日，公平价值与效益价值应当同时并重。为了构建船货双方更为科学合理的权益平衡机制，为了推动我国海运事业朝着更为公平健康的方向发展，我国承运人责任的归责理念也应当适时发生转变，归责形式上也应当采用一种对承运人更为严格更能兼顾船货双方利益的责任形式。

4.3. 增强法律条文中期间部分的强制力

我国《海商法》允许当事人就非集装箱运输货物在装船前和卸船后的责任承担另行达成协议(第 46 条第 2 款)，这采用了《海牙规则》允许承托双方就装前卸后责任任意达成协议的做法。承运人的责任期间因装前卸后条款内容的不同而有区别，如果该类条款排除了承运人对装船前和卸船后的货物灭损进行赔偿的责任，其责任期间为船至船；如果该类条款规定承运人对装船前和卸船后的货物灭损承担赔偿责任，其责任期间为港至港，即该约定可以延长承运人对非集装箱运输货物的责任期间。货方应争取此类约定。当事人如未约定装前卸后条款，在这段时间内所发生的货物灭损应依据民法的一般规则进行处。除此之外，可参照《鹿特丹规则》的经验，从诉讼时效上明确规定责任期间所带来的缺陷。

5. 结语

国际海上货物运输法存在的意义和价值是为了规范海上货物运输当事人的权利、义务及相互间的关系，以实现货物的安全转移。海上货物运输中的承运人不仅是海上货物运输方式的履行主体，其义务的履行、责任的归责及免除直接影响着各个运输当事人的利益。故此，承运人责任制度是承运人法律范畴的核心问题，其不仅关系着船货双方的利益平衡，更决定着国际航海运输法的基本特征与价值取向。纵观海上货物运输国际公约的历史变迁，我们不难发现，承运人责任制度的变革，不仅是海上货物运输国际公约演变的标志，更是托运方与承运人利益博弈的产物^[10]。承运人责任制度的确立可以说构筑了整个海上货物运输规则的基础，它反映了海上货物运输法在货船两方面的利益平衡规则以及价值判断，同时也决定了海上运输法的未来发展走向，承运人责任制度是否成熟规范，能否良好的调整与平衡船货双方之间的利益，决定了一国海上运输法是否能符合海运实践的发展需求，这事关一国海运事业发展的兴衰荣辱。我国海商法无论是从立法理念上还是具体规则制度上都需要完成自身的发展转变，在保障海运事业平稳发展的同时，更要考虑到各方当事人之间的利益平衡，采用更加公平合理的承运人责任模式，实现承运人责任制度从归责原则、责任期间以及举证责任等方面实现自我完善与调整，以更能符合时代发展之需。

参考文献

- [1] 张敏, 雷争鸣. 系统论下的国际物流法模式构建——国际货物运输法向物流法的嬗变[J]. 武汉理工大学学报:

-
- 社会科学版, 2011, 24(3): 433-438.
- [2] 于汉清. 《海牙规则》、《汉堡规则》、《鹿特丹规则》之比较——以承运人责任为视角[J]. 法制博览, 2015(19): 275.
- [3] 王利明. 《侵权行为法归责原则研究》[M]. 北京: 中国政法大学出版社, 1992: 17.
- [4] 胡正良, 赵阳. 国际货物多式联运经营人责任制度研究[J]. 大连海事大学学报: 社会科学版, 2002, 1(1): 6-11.
- [5] 陈宪民. 论国际海运公约承运人责任制度变革——兼评我国《海商法》承运人责任制度[J]. 华东政法大学学报, 2010(6): 124-130.
- [6] Tetley, W. (1988) *Marine Cargo Claims*. 3rd Edition, M.C.C., Carswell, a Thomson Reuters Business, 396.
- [7] 胡绪雨. 国际海上货物运输承运人责任基础的强制性发展[J]. 现代法学, 2016, 38(1): 153-163.
- [8] 井俊男. 国际海上货物运输承运人责任制度研究[D]: [硕士学位论文]. 郑州: 郑州大学, 2016.
- [9] 邱海萍. 关于《鹿特丹规则》下国际货物多式联运承运人责任形式的研究[J]. 湖北函授大学学报, 2017, 30(2): 68-70.
- [10] 张肖冬. 浅论《鹿特丹规则》对承运人责任制度的影响[D]: [硕士学位论文]. 上海: 华东政法大学, 2011.