

国际海运中的船舶火灾事故责任问题探究

●孙新见



[摘要] 船舶火灾是国际海运中发生概率较高的事故之一,如未能及时控制住,会造成重大的财产损失,甚至会导致船舶搁浅、渗漏、沉没等后果。本文从着眼于如何系统提升承运人、雇员及其代理人和托运人对预防和减少船舶火灾事故的合力出发,重点分析了《海牙—维斯比规则》《汉堡规则》《鹿特丹规则》等国际公约中就船舶火灾事故赔偿责任的规定存在的问题,并就如何完善我国的《海商法》进行了研究和分析,以期减少船舶火灾的发生。

[关键词] 船舶火灾;海牙—维斯比规则;鹿特丹规则;近因原则

Q 国际海运中船舶火灾事故的特点及其规制

(一) 国际海运中船舶火灾事故的主要特点

国际海运中的船舶火灾事故,一般是指由各种因素引发的发生在海运船舶上,并造成财产或人员损失的火灾事故。与日常生活中普通的火灾事故相比较,其特点比较鲜明。其显著特点就是蔓延迅速,灭火难度大,破坏力大,损害后果往往比较严重。国际海运中的船舶火灾事故通常发生在海上,一旦发生,如果依靠自身的救济能力无法扑灭,那么最终的后果往往是灾难性的。船舶是一个完全独立的空间,在海上航行时外援力量无法及时展开。加上船舶其本身也是一个易燃结构体。电气化设施在高腐蚀、风大、浪大的环境里,长时间航行时容易发生短路,同时,船舱中所载的货物是易燃或者可燃物者居多。例如,2022年2月16日,一艘从德国出发准备前往美国的巴拿马籍货轮在海上航行时突然起火,虽然22名船员在第一时间里全部脱险,但船上的所有货物,包括近4000辆世界知名品牌车全部烧毁,而火灾事故则很可能源于货舱。

船舶火灾的成因多样化,但归结起来主要的还是源于承运人和托运人的过错。根据火灾的来源进行分类,有不可抗力的原因,包括雷电、海啸、台风等所引发的,从原因力上来看,此过程可能也伴随着多因一果的情况,但主因还是在于不可抗力,在归责时各方争议不会太大。有人为的原因,首先,就承运人而言,既包括承运人对船员疏于管理、培训,导致无法及时有效地预防火情与应对火情;船舶及其设备零部件严重老化、缺乏定期维护与修缮,导致火灾事故的发生。其次,就托运人而言,包括货主未履行相应的附随义务,比如,未对货物提供合格的包装,导致货物直接产

生静电引发了火灾。也包括未履行如实告知的义务,尤其是未如实申报货物的性质与种类,进行谎报、瞒报等,比如,将化学危险品掺杂在普通货物中,并在航行中引发了火灾。通过对近年来已公开的国际海运船舶火灾事故的数据进行比对分析,笔者发现,从1987年至今,根据不完全统计,超过82.3%的火灾是由于承运人与托运人的过错所导致的,其中又有70.6%的比例是由于承运人的过错导致的。

(二) 国际主要提单规则对火灾事故赔偿责任的分配

1. 《海牙—维斯比规则》对船舶火灾事故赔偿责任的分配

颁布实施于1924年8月并在1968年2月进行修订的《海牙—维斯比规则》的提单国际公约,在全球海上货物运输中占据着重要的地位,影响较为广泛。在其第四条第二款第(b)项的免责条款中规定:“fire,unless caused by the actual fault or privity of the carrier”,即“火灾,但由于承运人的实际过失或私谋所引起的除外”。

根据该条规定,只要承运人提供证据证明,货物损毁是基于船舶火灾导致的,那么首先推定承运人免责,除非货主(包括托运人或收货人)能够举证证明火灾的发生是由于承运人的过失或者故意导致的,则承运人需要承担相应的赔偿责任。在此,承运人所需承担的证明责任是非常小的,也就是只要证明货损与火灾之间存在因果关系即可,由于船舶本身是受控于承运人,因此,非常容易举证。而与承运人相比,如果要让承运人承担赔偿责任,托运人则至少需要证明,火灾事故的发生是由于承运人的故意或者过失导致的,尽管《海牙—维斯比规则》的文本中没有直接对此作出规定,但是根据文本的整体解释与文义解释,也不难推理出这

一点。再有，更为关键的问题还在于承运人的何种过失行为，能够构成规定里所说的“过失”？以及这个具体的证明标准如何确定？因此，把这样的证明责任完全分配给货主，这是有失公允的。因此，《海牙—维斯比规则》适用的实际上是不完全过错责任归责原则。

2.《汉堡规则》对船舶火灾事故赔偿责任的分配

1978年发布的《联合国海上货物运输公约》(以下简称《汉堡规则》)主要代表的是托运人的利益，其主要的特征之一就是把承运人的“过错推定责任”作为归责原则。到目前为止，《汉堡规则》加入、批准、核准的国家在数量上并不多，因此，适用的范围也比较有限。尽管如此，《海牙—维斯比规则》和《汉堡规则》在船舶火灾条款的具体规定上实质性的差异并不大。《汉堡规则》对承运人并未适用“过错推定原则”，而是适用了“一般过错责任原则”，其在第五条第四款第(a)项中进行了规定，相比于《海牙—维斯比规则》，其对责任主体作了进一步的明确，即不但包括承运人，还包括承运人的雇员和代理人，如船员等。

3.《鹿特丹规则》对船舶火灾事故赔偿责任的分配

《联合国全程或部分海上国际货物运输合同公约》(以下简称《鹿特丹规则》)是近年来为促进国际海上贸易的进一步发展，也是为了弥合《海牙—维斯比规则》与《汉堡规则》两大国际公约之间的鸿沟，而制定出来的新的国际公约，其于2008年完成制定工作，并向全球所有国家开放加入程序。根据该公约的规定，《鹿特丹规则》于第20份核准书、批准书、接受书或加入书提交之日起满1年后生效。截至目前，该公约还未生效。但随着时间的推移，笔者认为《鹿特丹规则》会逐渐取代《海牙—维斯比规则》和《汉堡规则》(以下简称三套提单国际公约)，将会是一种大概率的趋势。因此，人们需要给予高度的关注。

《鹿特丹规则》对承运人的赔偿责任归责上采取了“过错推定原则”与“一般过错责任原则”相结合的方法，根据第十七条的规定，即对于一般索赔事项，对承运人采用“过错推定原则”，而对于船舶火灾事故则采用“一般过错责任原则”。

Q 国际海运提单规则下船舶火灾事故赔偿责任制度中存在的主要问题

如前文所述，规范国际海运活动的三套提单国际公约已经或将发挥着关键的作用，但就船舶火灾事故责任承担制度而言，仍存在比较突出的几个问题。

在责任承担的具体规定上，三套提单国际公约之间是有明显差异的，而且此三者之间在法律效力上是无法兼容的。根据《鹿特丹规则》第八十九条规定，要加入该公约，则需以退出其他两个国际公约为前提。因此，很容易形成规则

体系上的僵局。况且，《海牙—维斯比规则》与《汉堡规则》在适用时都遵循“意思自治原则”。遵循此逻辑，依然无法打破目前的僵局，也就是《海牙—维斯比规则》实际上仍在发挥着主导作用。但如前文所述，海牙规则体系诞生于100年前的大航海时代，时至今日，其“诸多的硬伤”已经越来越不适应现代国际海运贸易的需求了。

例如，对于责任主体的规定，海牙规则体系使用的是“the actual fault or privity of the carrier”，其中的“the actual fault of the carrier”在我国一般将其翻译为“承运人的实际过失”。但何为“承运人的实际过失”，这是一个非常模糊的法律概念。从逻辑上分析，与“承运人的实际过失”相对应的是“非承运人的实际过失”或“承运人的非实际过失”，但无论是哪一个概念，要清晰地进行界定其内涵与外延，均较为困难。由此，也导致了在法律适用上缺乏统一的标尺。在司法实践中，有的又将其解释为“承运人本人的过失”，但何为“承运人本人的过失”，是否包括承运人的雇员或者代理人的过失？此外，由于“承运人”几乎都是公司法人，那么“承运人本人”的范围又该如何界定？“承运人本人”是仅限船舶公司的法定代表人、实际控制人，还是也包括船舶公司的董、监、高人员等，都无法进行统一。对该问题，虽然其后的两个规则进行了一定的细化，但是由于规定无法兼容，因此，又回到了问题的原点上。

不少学者都认为，对此无需过于细究，其主要理由是就国际货物贸易制度这个整体而言，国际海上运输制度只是其中的一个子项制度，此外，另有配套的国际运输保险制度为其“保驾护航”。比如，在全球各国货物运输保险条款中，影响最大的由英国伦敦保险协会制定的《货物保险条款(2009版)》(Institute Cargo Clauses)A类条款中，就明确规定对船舶在海上因失火导致的货物全部损失，或者部分损失列入承保风险的范围，而且一般都是基本险的范围。在我国，使用非常广泛的《中国人民保险公司海洋运输货物保险条款》也有内容基本相同的规定。笔者认为，虽然全球各大保险公司对此作了规定，但保险公司承担保险风险的前提，是托运人为其货物购买了类似的保险。如果托运人未曾购买该类保险，那么风险就只能由货主自行承担了，但货主实际并无任何过错。在法理上，这是有违法律公平的。

承运人的最低适航义务与“管船过失”之间的界限不清晰，在船舶火灾事故发生时，赔偿责任是否可以归责于承运人无法进行准确的认定。适航义务是承运人需要承担的最低限度的义务，如果违反了这个义务，承运人是不可免责的，哪怕在海牙规则体系之下也是如此。但在海牙规则体系“管船过失可免责”理念的牵引下，如何判断某一具体管理船舶的行为是属于适航义务，还是“管船过失”之中的“管船”行为，在司法实践中还存在着较大的争议。比如，

当某一船舶火灾事故发生之后，根据事后的调查表明，船舶电气设备线路的老化是主因。而作为出具火灾事故调查报告的消防部门，其在报告中只会载明火灾事故的原因是“电气设备线路老化”这个事实判断，而不能进行价值判断，即火灾事故发生的原因究竟是承运人的“管船过失”，还是违反了适航义务，最终还是交由法庭或者仲裁庭来裁决。尽管《鹿特丹规则》删除了承运人“管船过失可免责”这一项，但是当托运人无法举证证明承运人就船舶火灾事故的发生存在过错的情况下，承运人仍然可以免责，而这对托运人而言又是一次举证责任的考验。

把“承运人对船舶火灾事故的发生是否有过错”的实质性的举证责任，“一刀切”地分配给托运人，导致了三套提单国际公约的举证责任过于僵化，而且不利于国际海上货物运输制度的健康可持续发展。从本源上来看，船舶火灾事故一旦发生，除了明显是由于货主方过错导致的以外，承运人都是实际上的第一责任人。因为船舶首先是由承运人及其雇员或者代理人进行控制和管理的，依据近因原则，承运人是第一责任人，在分配举证责任时，承运人也应当承担比货主更多的举证责任。否则，不但违反了近因原则，也违反了责任承担的比例原则。尽管现代海上航行仍然充满着诸多未知的风险，船舶运营和管理的成本也较高，但是并不能因此就简单地把风险和责任转嫁到货主这一方。在这样的规则引导下，容易纵容承运人降低对其适航义务的履行要求，该定期检查、维修、更换的不及时履行，甚至为了压缩运营管理成本和开支，抱着侥幸的心理，让状况不良或者有重大问题的船舶承担航运任务。

此外，在船舶火灾事故的原因无法查明的情形下，举证责任如何分配、赔偿责任如何分配，三套提单国际公约均未作出明确的规定，这是一个较大的漏洞。

Q 进一步完善我国《海商法》的几点思考

结合上文的分析，就如何进一步完善我国《海商法》中的船舶火灾责任制度，笔者提出以下几点启示。

可以将《海商法》第五十一条第(二)项“火灾，但是由于承运人本人的过失所造成的除外”中的“承运人本人”这个概念，修订为“承运人、雇员及其代理人”，从而将责任主体进行明确的界定。首次，“承运人本人”这个概念较为模糊，在适用时会导致歧义，不利于拓宽我国《海商法》在全球国际贸易中的适用范围和提高在国际贸易中的话语权。其次，无论是《汉堡规则》还是《鹿特丹规则》，也都已明确将责任主体扩大至“承运人的雇员和承运人的代理人”。虽然目前上述三个国际公约，我国都还未加入，但鉴于全球贸易一体化的趋势，如果拓展责任主体，总体而言还是利大于弊的。

在《海商法》中可以设置“船舶火灾”专门章节，强化包括承运人、雇员及其代理人，以及托运人和保险公司对船舶火灾事故的注意义务，通过整体提升各方参与人合力的方式，预防和减少船舶火灾事故的发生。船舶火灾事故一旦发生，往往会造成较大的财产和人员的损失，破坏力巨大。而且船舶一旦搁浅、渗漏、沉没，还会对沿海港口、海洋生态系统造成重大的影响，因此，需予以特别重视。细化各方责任主体的职责与义务，明确承运人适航义务与船舶火灾事故责任之间的边界，尤其可以通过列举的方式，将诸如船舶电气线路老化所引发的火灾，归入承运人违反船舶适航义务的范畴。

根据近因原则及各方的举证能力，细化举证责任制度，合理分配承运人与托运人对船舶火灾事故的举证责任。我国《海商法》在第五十一条中规定：承运人依照前款规定免除赔偿责任的，除第(二)项规定的原因外，应当负举证责任。这里的“应当负举证责任”的表述，在概念界定上表述不清，而且容易造成歧义。承运人举证责任的内容，仅限于只要举证证明货物损失是由上述所列事项造成的，即可免责，还是同时还需要举证证明承运人自己没有过失才可免责？其次，这里所指的第(二)项，就是指船舶火灾。那么，在前述有歧义条款的引导下，对于船舶火灾如何进行举证，更是会产生更多的歧义。因此，需要有比例地分配好举证责任。笔者的建议还是运用“近因原则”进行分配。比如，对于船舱及与货物有关的火灾，首先，由承运人证明货损是由火灾导致的；其次，托运人需举证其提供的货物是安全的，在通常的情况下不会引发火灾的发生。而对于起火点发生在船舱及货物以外的火灾，承运人应当举证证明自己是无过错方可免责。再有，当无法查明火灾原因时的责任分配。在一般的情况下，如果货物损毁，况且货方已投保的情况下，最终会由保险公司来承担，承运人不负赔偿责任。但是如果托运人未能投保，此时货物损毁的责任则可以由承运人与托运人依照比例共同承担。

■ 参考文献

- [1]余劲松,吴志攀.国际经济法(第四版)[M].北京:高等教育出版社,2014:88.
- [2]司玉琢.海商法专论(第三版)[M].北京:中国人民大学出版社,2015:291.
- [3]余劲松,左海聪.国际经济法学(第二版)[M].北京:高等教育出版社,2019:113.

作者简介：

孙新见(1981—),男,汉族,浙江台州人,硕士,讲师,杭州师范大学沈钧儒法学院,研究方向:法学。