

论承运人免责事由之船舶潜在缺陷

宁昊

青岛大学法学院, 山东 青岛

收稿日期: 2024年10月15日; 录用日期: 2024年11月9日; 发布日期: 2024年11月25日

摘要

文章深入探讨了船舶潜在缺陷作为承运人免责事由的相关法律问题。首先,明确了船舶潜在缺陷的定义,即那些即使由熟练技术人员在常规检查和详尽检查后也难以察觉的瑕疵,并比较了不同法律体系下对“潜在”一词的判定标准。进一步探讨了船舶潜在缺陷免责的适用条件与限制,指出承运人需证明潜在缺陷的存在及其与货物损失之间的因果关系,并讨论了“谨慎处理”的认定标准。同时,指出当前法律实践中存在的举证责任分配问题,并提出了完善船舶潜在缺陷免责适用规则的建议,包括明确承运人适航义务与船舶潜在缺陷免责的关系,以及完善多因致损案件下损失赔偿分摊制度。在当前全球经济环境下,对船舶潜在缺陷免责事由进行系统化理论研究的重要性。这不仅有助于保护承运人的合法权益,促进海上运输行业的稳健发展,还能为航运市场的复苏和健康发展提供有力的法律支撑。

关键词

船舶潜在缺陷, 承运人免责事由, 谨慎处理, 举证责任

On the Exemption of Carriers for Latent Defects in Ships

Hao Ning

School of Law, Qingdao University, Qingdao Shandong

Received: Oct. 15th, 2024; accepted: Nov. 9th, 2024; published: Nov. 25th, 2024

Abstract

This article delves into the legal issues surrounding the exemption of carriers for latent defects in ships. Firstly, it clarifies the definition of latent defects in ships, namely, flaws that are difficult to detect even by skilled technicians after routine and thorough inspections, and compares the criteria for determining the term “latent” across different legal systems. It further explores the applicable conditions and limitations of exemption for latent defects in ships, pointing out that carriers need

to prove the existence of latent defects and their causal relationship with cargo loss, and discusses the criteria for determining “due diligence”. Meanwhile, it highlights the issues of allocation of the burden of proof in current legal practice and proposes suggestions for improving the rules applicable to exemption for latent defects in ships, including clarifying the relationship between the carrier’s obligation of seaworthiness and exemption for latent defects, as well as enhancing the system for allocating loss compensation in cases involving multiple causes of damage. In the current global economic environment, the systematic theoretical study of the exemption for latent defects in ships is of great importance. It not only helps protect the legitimate rights and interests of carriers and promotes the robust development of the maritime transport industry but also provides strong legal support for the recovery and healthy development of the shipping market.

Keywords

Latent Defects in Ships, Exemption of Carriers, Due Diligence, Burden of Proof

Copyright © 2024 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. 船舶潜在缺陷的含义

(一) 船舶潜在缺陷的定义

我国《海商法》第 51 条将“经谨慎处理仍未发现的船舶潜在缺陷”规定为承运人的一项免责事由。其并未对“潜在缺陷”进行明确的规定。普遍认为，潜在缺陷是指那些即便由具备熟练技术的人员，在施以常规的注意力和详尽的检查后，仍然难以察觉的瑕疵。而如果这个瑕疵能够轻易地被人注意到或显而易见，那么它就不应被定义为潜在缺陷。

“潜在”一词在法律上的定义因各国而异。在中国和英国的法律体系中，对于“潜在”的理解主要聚焦于那些即使是具备熟练技术的人员，在采取常规注意和全面检查的情况下，仍然难以察觉的瑕疵[1]。如果某个瑕疵或缺陷是显而易见的，那么它就不符合“潜在缺陷”的定义。

然而，在美国的法律实践中，对于“潜在”的判定标准则更为严格。美国法院认为，“潜在”一词应被理解为即使用任何已知的检查方法和习惯性的检查流程都无法发现的缺陷，而不仅仅是在常规的检查和维护中无法发现。从用词上来看，中国和英国的法律标准只需在“通常”的检查中未能发现即可，而美国法院则要求在所有“已知”的检查方法中都未能发现，这体现了美国法院在认定缺陷潜在性时采取了更为严谨和全面的标准。

(二) 船舶潜在缺陷的特征

首先，船舶潜在缺陷区别于自然磨损。“缺陷”这一概念与被视为除外风险的自然磨损存在明显的区别[2]。尽管缺陷和自然磨损都可能导致损害结果逐渐显现，但不能单纯因为损害是逐渐发生的就将其归咎于自然磨损。两者的核心差异在于，缺陷是由于人为的积极作为造成的，这种作为缩短了船舶机件或船壳的正常使用寿命；而自然磨损则是贸易活动中常见的、未经修复的长期累积磨损的结果。

其次，船舶潜在缺陷具有隐蔽性[3]。船舶潜在缺陷往往不容易通过常规的船舶检验或测试方法被发现。这些缺陷可能位于船舶结构的深处、隐藏于复杂系统中，或者由于其特性(如微裂纹、材料疲劳等)在初期阶段难以被察觉。要发现船舶的潜在缺陷，通常需要依赖专业技术手段和先进的检测仪器。这些技术可能包括超声波检测、射线检测、磁粉探伤等，以揭示船舶结构中的裂纹、锈蚀或其他隐藏问题。船

员在日常操作中可能难以直接观察到某些潜在缺陷，尤其是在船舶的隐蔽区域或复杂系统中。这些缺陷可能在船舶的正常使用过程中逐渐恶化，但直到对船舶的安全和性能产生显著影响时才被注意到。

(三) 船舶潜在缺陷具有不可预料性

在审理“雪峰岭”轮一案^[4]时，我国广东海事法院依据现场的照片文件以及专业鉴定机构出具的报告发现，该轮在非常罕见的部位出现了大量的锈蚀，这些锈蚀并非船体通常会出现腐蚀的常规部位。进一步分析显示，甲板纵骨由于局部严重锈蚀，在满载状态下出现了中垂并导致了断裂。鉴于这种锈蚀的不可预见性及其引发的严重后果，法院认为这种锈蚀是在常规合理检查中难以被发现的，因此将其界定为潜在缺陷。

2. 船舶潜在缺陷免责的适用与限制

(一) 船舶潜在缺陷免责的适用条件

(1) 承运人需证明船舶潜在缺陷的存在

我国《海商法》实行的是与《海牙规则》一样的归责原则，采用不完全过失的责任制度。根据《海商法》第 51 条的规定，除火灾之外的事由承运人主张免责的，应当负举证责任。除此之外，没有其他明确的规定举证顺序。由于没有其他明确的法律规定来完善举证责任的分配和明确船货双方的举证顺序，这导致了在诉讼过程中双方的举证责任显得较为混乱，缺乏有序性。在索赔人初步提供证据显示货物损坏可能由船舶不适航引起后，承运人才有责任提供证据来证明他们已经勤勉尽责地使船舶保持适航状态。这种举证顺序的设定，是基于不同阶段各方利益诉求的考量，因此具有实际的操作价值和意义。

首先，货主需要证明其货物在运输过程中遭受了损失。一旦货主成功证明了货损的存在，此时举证责任便转移到承运人身上。承运人需要举证说明货损的具体原因，以及这个原因是否属于运输合同中规定的例外情形或法定免责事由。

如果承运人无法证明货损原因属于这些例外或免责情形，那么货主为了获得赔偿，需要进一步举证证明货损的原因不属于承运人提出的那些原因^[3]。在这个过程中，货主可以主张货损是由于船舶不适航造成的。如果货主能够成功证明货损是由船舶不适航引起的，承运人将面临两种选择来规避责任。第一种选择是，承运人必须举证证明他们已经恪尽职责使船舶适航，或者船舶在事故发生时实际上处于适航状态。第二种选择是，承运人必须证明即使船舶确实存在不适航的情况，但这种情况并不是导致货损的真正原因，即船舶的不适航与货损之间没有直接的因果关系。

(2) 承运人需证明船舶潜在缺陷与货物损失之间的因果关系

从我国当前的司法实践角度来看，上海市高级人民法院在处理中远集装箱运输有限公司与上海胜狮冷冻货柜有限公司之间的运输合同纠纷时¹，明确指出：在货物损失由多重因素共同造成的情况下，即便其中一项因素可以依据船舶潜在缺陷免责条款进行抗辩，但若在其他因素中发现承运人存在过错或未能履行其法定的货物管理、船舶适航等义务，且这些义务若得到妥善履行本可阻止由潜在缺陷导致的损失，那么承运人的疏忽将被视为损失发生的直接原因，与最终损害结果存在直接因果关系。在此情况下，承运人需对全部货物损失负责，而不仅仅是对直接由船舶潜在缺陷导致的部分损失负责。这一立场强调了承运人在整个运输过程中全面履行其法定义务的重要性，以避免因疏忽或未履行义务而承担货物损失的责任。

同样，在浙江省高级人民法院审理的金斯顿纺织有限公司与日本三井株式会社之间的海上货物运输合同纠纷案件²中，法院在判断船舶潜在缺陷与货物损失之间的因果关系时，明确采用了近因原则。通过对案件事实和证据的深入细致分析，法院认定船舶设计缺陷为导致沉船事故的最可能原因，并据此判定

¹(2010)沪高民四(海)终字第 120 号。

²(2014)甬海法商初 730 号；(2016)浙民终 480 号。

该缺陷与货物损失之间存在法律上的直接且必然的因果关系。基于这一逻辑，法院依法决定适用船舶潜在缺陷免责的相关规定。

（二）“谨慎处理”的认定标准

（1）“谨慎处理”的含义

在探讨“谨慎处理”这一要求时，其核心在于强调承运人在主观层面所展现的责任态度，而非为船舶制定一个僵化不变的客观适航标准。因此，实践中可能会出现这样的情况：承运人主观上坚信自己已充分践行了“谨慎处理”的原则，然而，在客观上，船舶的适航状态却未能完全达标。这一现象恰好为该免责条款的合理性提供了有力支撑^[4]。当承运人的主观态度被纳入判断其是否需要承担赔偿责任的考量范畴时，这不仅激发了承运人在主观层面更加积极地践行“谨慎处理”的意愿，以期获得免责，同时也更加贴合法律上“无过失即无责任”的基本原则。此外，值得注意的是，“谨慎处理”的责任归属仅限于承运人本身，并不延及其雇员或其他代理人。这进一步要求承运人在选拔人员时亦需秉持审慎原则，如若其雇员因未能尽到审慎处理的职责而导致损失，承运人仍需依法承担相应的责任。

（2）“谨慎处理”的认定标准

承运人对船舶“谨慎处理”的标准，存在两种不同的观点。这些观点对于确定承运人在船舶潜在缺陷导致损失时是否能获得免责具有重要意义。

第一种观点强调承运人需要采用比普通标准更高，更为严格的标准来对船舶进行日常的维修和检查，持这一观点的人认为，承运人应当承担更高的责任，通过采取更为严格的措施来确保船舶的安全，以避免潜在缺陷的发生^[5]。这种标准对于承运人来说要求较高，但有利于保障货物和旅客的安全。第二种观点则认为，承运人仅需要采取普通的标准，按照法律规定或者行业惯例对船舶进行养护、日常检查、维修，就可以视为已经尽到了“谨慎处理”的义务。这种标准相对较为宽松，更符合商业实践中的实际情况。它认为，只要承运人按照法律和行业规定的要求进行操作，就可以被认为是谨慎的，无需承担过高的责任。

在我国《海商法》中，归责原则与《海牙规则》，实行对承运人的不完全过失责任制，这体现了对承运人在合理范围内的保护。在评估承运人是否达到谨慎处理的标准时，应确保“内外标准一致”，即采用第二种认定方式。具体而言，如果承运人已经按照《ISM规则》第10条的规定或其他法定要求，对船舶进行了正常的维修、保养和年检工作，那么应认定其已经做到了谨慎处理。

从我国司法实践来看，宁波海事法院认为，承运人委托船级社对案涉船舶进行日常的检查、维护、维修，即可认定承运人履行了“谨慎处理”义务。³厦门海事法院根据承运人提供的检验证书以及船舶维护维修记录等证据和专家意见，认定承运人对船坞进行检修、聘用合适的船员等一系列操作，认定承运人履行了“谨慎处理”义务。在评估承运人是否达到了“谨慎处理”的标准时，法院通常会首先考虑承运人是否选择了具备专业资质的机构和人员来进行相关工作。

（三）船舶潜在缺陷免责的适用限制

承运人必须证明已经谨慎处理船舶，使其处于适航状态。这包括妥善配备船员、装备船舶和配备供应品，并使货舱、冷藏舱、冷气舱和其他载货处所适于并能安全收受、载运和保管货物。潜在缺陷必须是在承运人已经采取了预防措施和投入成本后，仍然难以预见的。这种缺陷在船舶的日常检查和维护中难以被发现。

3. 完善船舶潜在缺陷免责适用规则的建议

（一）正确理解承运人适航义务与船舶潜在缺陷免责的关系

³(2016)浙民终480号判决书。

承运人的适航义务是一种法律义务，主要受到《海商法》以及国际航运公约如《海牙规则》和《海牙—维斯比规则》的约束。承运人首先需要确保船舶的结构、性能和设备符合安全航行的要求，能够抵御预定航线上通常出现的风险。其次，必须按照相关法规为船舶配备合格的船员，并确保船员持有相应的证书，具备相应的知识、技能和经验，能够胜任其职务。最后，需要按照货物的特性和运输要求合理积载、保管和照料货物，以确保货物在运输过程中的安全。

从海商法相关学者的主流观点以及国外相关判例来看，船舶潜在缺陷免责往往以适航义务的履行为其基础，这一观点在我国司法实践中处理此类案件具有重要的参考价值。在当事人试图援引这一免责条款时，他们通常会首先证明已履行了适航义务，之后再证明货损是由船舶的潜在缺陷所导致。

但是，在司法实践中，审判工作依赖于明确的法律依据。法院在判定是否适用这一免责条款时，主要依据法律规定来评估是否满足必要条件，即船舶潜在缺陷的存在以及这种缺陷与货损之间的因果关系。在此过程中，法院通常不会深入探究承运人在履行适航义务时是否存在过失或过错。不过，也存在一些法院认为适航是承运人必须履行的义务，而免责则是其可能享有的权利。在这种观点下，如果承运人无法证明其已履行适航义务，即便存在法定的免责情形，也不能以此为由逃避其应承担的赔偿责任。这种观点强调了适航义务的严格性和前提性以及承运人在此方面的责任。

当前，我国尚无法律明确规定适航义务是首要义务，因此，我们无法直接从现有的法律规定中推导出在此类情况下应如何处理以及如何审定责任[6]。在处理此类案件时，很难作出承运人承担全部责任的论断。如果法院在缺乏明确法律依据的情况下，无法在法律中找到对承运人承担全部赔偿责任的规定，进而损害法律的权威性和公信力，同时也可能对当事人对法治社会的信任和建设产生不利影响。因此，在处理涉及适航义务的案件时，法院需要审慎考虑，确保判决的合法性和合理性，我国在未来的法律修订中也应该明确适航义务与船舶潜在缺陷的关系。

(二) 多因致损案件下损失赔偿分摊制度的完善

完善多因致损案件的赔偿机制实际上是为了平衡举证责任。在我国《海商法》54条规定了多种原因导致损害发生责任分担规定。倘若货损是由于船舶潜在缺陷与非免责的事由共同导致的，承运人仅需对非免责部分货损价值承担责任。承运人需要举证证明其存在免责事由且货损是由该免责事由导致的，还需证明该部分货损的价值。即承运人按照货损比例承担责任[7]。然而，在我国法院的司法实践中，船舶潜在缺陷免责等免责事由与其他不可免责因素在造成损失时往往难以明确区分或证明，承运人很难提供证据证明其存在免责事由以及其应当承担的货损比例，往往他们因此需要对整体损失承担全部赔偿责任。与美国“平均分摊损失原则”的法律框架相比，我国在此类情况下要求承运人承担更严格的举证责任。具体来说，如果承运人无法提供证据证明货损的具体原因或各原因间的比例，那么他们就必须对全部损失负责。即使承运人能够证明船舶潜在缺陷是其中一个致损因素，但要准确区分和证明多个原因各自导致损失的比例，在现实中几乎是不可能的。因此，在多种原因共同导致货损的情况下，承运人往往难以避免承担全部责任的命运。

4. 结语

从海上航运业的角度审视，船舶潜在缺陷作为承运人的免责事由，其实质是承运人与收货人之间利益分配的一种平衡机制。在特定情况下，允许承运人依据这一事由免除部分或全部赔偿责任，不仅有助于减轻承运人的运营压力，还能在一定程度上鼓励海上运输行业的稳健发展。社会的不断演变对海上运输的发展起着至关重要的影响，因此相关的法律规定也需要与时俱进，以适应社会发展的实际需求。在当前全球经济环境低迷、航运业面临挑战的背景下，对船舶潜在缺陷免责事由进行系统化的理论研究显得尤为重要。这不仅有助于更全面地保护承运人的合法权益，也能为航运市场的复苏和健康发展提供有

力的法律支撑。

参考文献

- [1] 司玉琢. 海商法专论[M]. 北京: 中国人民大学出版社, 2015: 73.
- [2] 杨仁寿. 海上货物索赔[M]. 第2版. 台北: 三民书局, 2000: 223.
- [3] 初北平. 潜在缺陷条款解析(上)[J]. 中国船检, 2015(10): 34-35.
- [4] 汪鹏南. 中国海上保险案例摘要及评论[M]. 大连: 大连海事大学出版社, 2003: 1-3.
- [5] 张一祯, 蒋正雄. 关于废除〈海商法〉中过失免责制度之思考[J]. 华东政法大学学报, 2019, 22(5): 159-167.
- [6] 陈琦. 船舶保险潜在缺陷条款的理解与完善[J]. 大连海事大学学报(社会科学版), 2016, 15(6): 13-20.
- [7] 徐峰. 民法视野下海商案件的举证责任分配研究——源于托管法, 复归托管法[J]. 大连海事大学学报(社会科学版), 2019, 18(5): 1-8.