

船长和承运人的责任与免责条款 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/36/2021_2022__E8_88_B9_E9_95_BF_E5_92_8C_E6_c30_36034.htm

海上货物运输合同规定了承运人和托运人的权利和义务，承运人的义务就是将托运人托运的货物经海路由一港运至另一港，并有权收取运费。但是由于海上货物运输具有特殊的风险，所以我国海商法及海牙规则都规定了承运人的免责条款。在海上货物运输中如果货物发生灭失或损坏，承运人就必须对此作出解释，这种解释就是证明承运人是否履行了法定的义务，是否可以援引免责条款。船长作为承运人的现场代表，在履行海上货物运输合同中起着重要的作用，因此船长必须完全了解海上货物运输合同的内容，特别是有关承运人的责任和免责条款。只有这样，船长才能知道在履行合同中应如何做，并能在产生纠纷和争议之前，及时地收集到有利于承运人的现场证据。首先，船长应该明确承运人的基本义务和责任，就是谨慎处理使船舶适航，恪尽职守，照管货物，不要绕航。关于船舶适航。我国海商法及海牙规则对此都作了规定，承运人在船舶开航前和开航当时应当谨慎处理，使船舶处于适航状态，妥善配备船员，装备船舶和配备供应品，并使货舱、冷藏舱、冷气舱和其它载货处所适于并能安全收受、载运和保管货物。那么如何来认定承运人是否做到了谨慎处理而使船舶适航呢?应从以下几方面来考虑：第一，所谓适航的船舶，就是能够抵御通常的海上风险，或是在通常的航海环境中，不会对货物产生危险或损坏的船舶。第二，一个恪尽职责的承运人，应该在航次开始前，对船舶进行仔细的检查，看是否存

在缺陷，如果存在缺陷，那么在船舶开航前应该消除缺陷。

第三，对船舶的仔细检查是指对船舶定期的适当而全面的检查，包括船上的维修保养工作、操作规程、船舶管理及常规命令等。由此可见，承运人能够作到谨慎处理使船舶适航，船长和船员起了关键性的作用，因为所要进行的检查工作和维修保养，都是通过船长和船员来完成的。所以作为承运人代表的船长，就必须对船舶进行完善的管理，组织船员进行各种检查工作和维修保养工作，并认真地做好各种记录，这些记录包括各种日志、工作计划、每日工作记录和各种报告表等。一旦发生了关于船舶适航性的纠纷，承运人和船长就能够提出以上证据，证明承运人为使船舶适航已做到了谨慎处理。

关于恪职尽责照管货物。我国海商法及海牙规则的规定为，承运人应当妥善地装载、搬移、积载、运输、照料和卸载所运货物。承运人恪尽职守照管货物的义务，是从接受货物开始直到交付货物为止，在这期间承运人必须作好一切必要的工作，确保将货物能以接收时的良好状况交付给收货人。在运输途中，船长对货物的照管负有完全的责任，对装卸作业也负有完全的责任。所以在装卸作业中，必须对作业中的非正常情况作好记录，尽量得到有关当事人的签认，并且应当拍照或摄制录像带，所有这些记录都将是极有证据价值的说明和特性参数，如果船长对实际装船货物的状况和特性有怀疑的话，可以要求委托公正检验师或专家进行验定，并出具检验报告。为了避免在货物出现灭失或损坏时承担责任，承运人就必须通过准确而详细的记录和现场证据，证明自己已履行了充分恰当、谨慎地照管货物的义务。

关于绕航。我国海商法及海牙规则都作了规定，承运人应当按照约定

的或习惯的或地理上的航线将货物运往卸货港，船舶在海上为救助或企图救助人命或者财产而发生的绕航或其它合理的绕航，不属于违反前款规定的行为。由此可见，不合理的绕航将构成违反合同。在实际工作中，要解释什么是合理的绕航是相当不容易的，在确定绕航是否合理时，考虑的因素不仅要包括承运人的观点，而且还要包括货主的意见。为救助海上人命或财产可以绕航，但是船舶不能在事故地点毫无必要地延误时间。其它合理的绕航，一般认为存在以下两种情况，第一，如果存在危险或即将发生危险，承运人为了保护或保存货物可以绕航；第二，如果运输合同中包含了自由绕航的条款，可以绕航，但仅仅依靠这样的条款而绕航是不安全的，因为对这类条款的解释是非常狭窄的，并作了限制条件。实际工作中，如果船舶偏离了协议的、直达的或习惯的航线，或者航程中发生了延误，船长必须立即通知承运人，同时还必须对发生绕航或延误的确切而详细的原因作出全面地记录，这些记录包括航海日志、船岸通讯、航向记录、海图及气象航海警告等。在明确了承运人的责任后，就应该明确承运人的免责是什么。规定承运人责任的目的是以"相似的良好状况"交付货物，但由于海上货物运输的特殊风险，法律又规定了承运人的免责，即由于非承运人所能控制的或不可抗力的原因所造成的货物灭失或损坏，承运人可以被免除"相似的良好状况"交付货物的责任。我国海商法及海牙规则对承运人的免责作出了明确的规定，即由于下列原因造成货物的灭失或损坏，承运人不负赔偿责任。这包括驾驶船舶或管理船舶中的过失、火灾、天灾或海难、战争、政府行为、罢工、救助人命或财产、货主的行为、货物的特性及包装缺陷

。当货主对货物的灭失或损坏提出索赔时，承运人要想抗辩索赔，就必须首先证明已谨慎处理使船舶适航，已适当地保管和照料了货物，并且没有发生绕航，然后才可援引免责条款。即承运人履行责任条款是援引免责的前提和基础，同时承运人在援引免责条款时，还必须对免责的原因和事实负有举证责任。从现在的仲裁和诉讼案例看，对承运人的免责有越来越严格的限制。所以在考虑援引免责条款时，应注意以下几点：承运人决不能过分地依赖免责条款，因为对免责条款的解释是狭义的；承运人应不断地从经验和案例中吸取教训，因为免责的范围在不断地缩小；承运人只有在保证船舶适航、照料货物和防止货物发生灭失损坏方面做了一切可能作的事情后，免责条款才能对承运人有所帮助；承运人在援引免责条款时，负有完全的举证责任。尽管承运人援引免责条款抗辩索赔是十分困难的，但是只要承运人能提出一套有价值的证据，抗辩取胜的机会还是很大的，这样的案例也有很多。所以，船长在了解了承运人的责任条款、免责条款以及两者的关系后，在实际工作中的重要任务就是收集证据，以下几点可供船长在船舶管理及收集证据时参考：1.船舶证书。船舶证书是船舶遵守国际公约、国家规定和船级社规范的书面证明，也是船舶适航适货的重要证明，所以必须保持各种船舶证书的有效性。关于证书的有效性，要注意证书的有效期；在有效期内按规定进行的各种检验并有签证，及时消除检验报告中的遗留项目，证书要齐全。2.船舶日志。包括航海日志、轮机日志和电台日志，这些日志具有重要的证据价值，所以对船舶日志的良好记录和有序保管，无论在作证方面还时给法官和仲裁员的印象方面，都将起到积极的作

用。否则，如果出现记录不实，反复涂改或乱七八糟，法官和仲裁员就会对船舶日志的真实性产生怀疑，并且会认为船舶管理不善。在记录船舶日志时应注意，决不能涂掉或涂改文字，如果写错了，只能用单线划掉并签名。

3.各种记录。在做各种记录时，一定注意是事实记录，是客观的、实事求是的，而不要加入个人观点及推理。这些记录包括检验、维修保养、各种测量及操作(如温度、污水、通风、排水等)、装卸货事实记录、各种检查记录(如检查货物、舱盖、货舱、绑扎等)，尤其应做好舱盖开关及封舱的操作记录。此外，还应对与租船人、货主、代理、装卸工人及其他与作业有关的人员间联系交涉的情况作好记录。

4.要注意收集和保存以下检验报告及单证：验舱证书，货物证书，水尺检验报告，大副收据，配载图，舱单以及有关货物或船舶设备的检验报告。

5.视听资料。包括录音带、照片和录像带，这些视听资料具有很高的证据价值。

6.海事声明和事故报告。船舶在遭遇暴风雨、台风、大风巨浪、雷电、地震、海啸、迷雾、冰山、进入冰区或因其它非常的自然力造成船货损失，船长采取了一切可能的措施仍不能避免损失时。船舶在战胜自然灾害到达第一港后，应立即向有关机构递交海事声明及航海日志摘要并获得签证。当船舶发生事故造成船货损失时，船长必须准备一份事故报告，并递交有关当局签证。应注意事故报告在诉讼或仲裁中可以被各有关方所利用，所以船长在编写事故报告时，仅限于对客观情况进行叙述，应避免对事故发生的原因发表意见，因为船长的意见对事故的调查和定性是非常重要的，所以船长在事故报告中过早地发表意见，往往会使承运人在抗辩中处于被动或不利地位。

100Test 下载频道

开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 www.100test.com