

浅析船舶租赁合同中的出租人使船舶适航或保持适航的义务

张子豪¹

摘要

出于安全等原因，不同的交通工具在背景下法律或行政法规对其适航的规定和要求有所不同。对于船舶适航的有关问题，我国立法没有在技术上设定固定的标准。《海商法》对不同类型的合同中行为人使船舶适航或保持适航状态的规定有所不同。船舶租赁合同中船舶不适航不必然导致出租人承担责任，应从船舶不适航是否导致船舶无法用于约定的用途判断出租人是否应承担责任。

关键词

船舶租赁合同 适航 出租人 用途

一、问题的提出

在某船舶租赁合同纠纷中，承租人租赁船舶拟用于海上过驳作业，并与出租人约定了具体的租赁期间起止时间。在租赁期间起始前，虽然出租人已将船舶驶至承租人指定的地

¹ 广州海事法院深圳法庭法官

点附近，但工程的施工单位尚未取得水上水下活动许可证。由于施工单位不具备申请水上水下活动许可证的条件，承租人也不是工程的建设单位、主办单位或施工单位，仅仅是施工单位的劳务分包人，且租赁期起始后不久恰逢新冠肺炎疫情，直至租赁期临近届满时施工单位的申请才被海事部门驳回，承租人一直未实际使用过船舶。双方因租金的支付发生争议，出租人主张承租人应支付租金，承租人主张出租人应返还押金，其中一项理由是船舶未配备安全管理证书，船舶不适航。需要考虑的问题是：船舶未配备安全管理证书是否将导致船舶不适航？船舶未配备安全管理证书是否影响合同的履行？

二、适航的概念

从字义上讲，适航是指适于航行。航行并非专属于船舶的概念，理论上讲，只要是交通工具，都存在是否适航的问题。目前较多涉及适航问题的交通工具是船舶和民用航空器，载人自由气球的适航问题也开始得到主管部门的注意，交通运输部 2020 年 11 月 30 日发布通知对《载人自由气球适航规定（修订征求意见稿）》公开征求意见。随着科技的不断发展，将来如果潜艇、太空船等交通工具如在观光、运输等方面并且存在大量需求，并且载人技术达到一定高度，这些交通工具的适航问题也必然会得到关注和研究。

适航是一个广泛的概念，针对不同的交通工具，在不同

背景下，从不同角度有不同的要求、规定和解释。因此，难以在某一部法律或行政法规中针对某种交通工具的适航下定义，因为适航或不适航的情形无法穷尽，只能在某种情形中根据当时的情况判断该交通工具适航或不适航。以航空器为例，适航的概念最早起源于美国。其出现不是出于理论或学术研究的需要，也不是出于设计、制造航空器的需要，而是出于维护公众利益的需要。20世纪初，航空业在美国迅速发展，但当时飞机的安全性低，飞机失事经常出现。频发的航空事故严重危害了航空公司和公众的利益，航空业迫切需要联邦政府的监管。1962年，美国联邦政府成立了一个专门机构，这个机构是美国联邦航空局的前身，其职责主要是制定安全规章、飞机取证和认证机组资质。从此以后，满足适航要求逐渐成为民用航空界的共识，也是最关键的技术门槛。我国《民用航空法》也在第四章对民用航空器适航管理作了规定。根据我国民用航空局1987年5月14日发布的《民用航空器适航管理条例》，由我国民用航空局对民用航空器的设计、生产、使用和维修实施以确保飞行安全为目的的技术鉴定和监督，而且必须执行规定的适航标准和程序。可见，我国对于民用航空器适航管理的目的是确保飞行安全，方式是按照规定的适航标准和程序，全方位对航空器的设计、生产、使用和维修实施技术鉴定和监督。因此，从立法和行政角度而言，航空器适航更多地是针对航空器本身的技术性要

求。

而对于船舶而言，根据最高人民法院民四庭庭长王淑梅在 2017 年 6 月 16 日全国海事审判实务座谈会上总结讲话的观点，适航更多地是与船舶的状态有关，即船舶处于适于航行的状态。但相对与航空器而言，我国没有专门的船舶法，涉及船舶适航技术上的标准和程序的法律和行政法规主要有《安全生产法》、《海上交通安全法》，海事局公布的《国内航行海船法定检验技术规则》、《国际航行海船法定检验技术规则》，交通部公布的《船舶安全检查规则》、《船舶最低安全配员规则》等。

本文案例提及的安全管理证书涉及国际海事组织《国际船舶安全营运和防止污染管理规则》（*the International Safety Management for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention*，简称《ISM 规则》）和交通部发布的《中华人民共和国船舶安全营运和防止污染管理规则》（试行）。《ISM 规则》是国际海事组织（International Maritime Organization，简称 IMO）第十八届大会通过，自 1998 年 7 月 1 日开始实施，自 2002 年 7 月起全面实施的国际海事规则。根据该规则“前言”部分的规定，该规则旨在提供船舶安全管理、安全营运和防止污染的国际标准。其要求船舶所有人或管理人、光船承租人等及其船舶建立、实施和保持符合规则要求的安全管理体系，并通过船旗国政府的认可。该规则主要特点是

针对性、全面相关性和系统性。针对性，即针对航运公司的安全管理，航运公司要制定安全和防污染的目标、方针，并为实现这一目标建立和实施安全管理体系；针对安全操作和维护保养，要建立、实施安全操作和维护保养的程序、须知，保证船舶的操作和维护规范化，满足强制性的国际、国内规定和规则的要求；针对防止污染，在安全管理体系中一定要包括防止污染的管理内容。全面性，即不仅从航运公司的人事管理、海务管理和机务管理着手，还认为安全和防污染工作涉及到全体船员和机关的全体员工，甚至涉及到船旗国主管机关，港口有关当局等。系统性，即安全管理体系包括安全操作系统和监督系统两个系统。我国作为国际海事组织成员国，由我国海事局代表国家接受该规则，并将该规则纳入国内海事法规体系。2001年7月12日，交通部发布《船舶安全营运和防止污染管理规则》(试行)。根据该规则“前言”部分的规定，该规则是应用《ISM规则》的原理，为了保障水上交通安全，保护水域环境，结合我国实际情况而制定，目的是提供船舶安全营运和防止污染的管理标准。考虑到我国的实际情况，该规则发布时并未立即对所有船舶适用。2018年11月22日，交通运输部发布《〈中华人民共和国船舶安全营运和防止污染管理规则〉对第四批船舶生效的公告》，标志着该规则在我国的适用范围随着社会经济的发展逐步扩大。

三、使船舶适航或保持适航的义务

既然适航字义上是指适于航行，则其主体应当是交通工具，船舶适航即是船舶适于航行，船舶适航义务字义上自然是船舶的义务。但是为物设定义务显然是荒唐的，船舶适航义务的内涵应当是行为人使船舶适航或保持适航的义务，即使“适航义务”是对行为人使船舶适航或保持适航的义务的简称，在相关问题的讨论中，也应避免使用“适航义务”的说法。《海商法》第四章、第六章、第七章、第十二章，即海上货物运输合同、船舶租用合同、海上拖航合同和海上保险合同章中，都有关于使船舶适航或保持适航的义务的规定，各规定中义务的内容有所不同。其他法律也有涉及使船舶适航或保持适航的义务的规定。

对于使船舶适航或保持适航的义务，多在货物运输合同的背景下展开。这种义务有绝对适航和相对适航之分。绝对适航要求承运人对开行前和开航时不适航造成的货物灭损均须承担责任；相对适航则以“谨慎处理”或“恪尽职责”作为衡量是否适航的标准，只要承运人对船舶适航尽了谨慎处理的义务，就无需承担适航责任。《海牙规则》及《海商法》采用的是相对适航标准，这也是目前切实可行的标准，因为绝对适航标准几乎没有可能达到。从船舶适航性标准的历史演进过程看，其趋势是标准越来越高，船舶所有人或者经营人的举证责任越来越重，适航责任期间必将延长至航程

中的各个区段，而且可能会由于某些突发状况进一步扩张。如在新冠肺炎肆虐全球的大背景下，船员很容易受到感染，不少国家或者地区的港口检验检疫措施也在持续强化。一方面，曾经停靠过受疫情影响的地区不必然导致船舶不适航，但若该船舶停靠受疫情影响地区后，不适合接收和运载某些货物，例如，船舶由于港口防控措施而必须进行强制性熏蒸消毒处理，可能会导致其装载的易腐货物腐烂，则该船舶对易腐性的生鲜、水果类货物就是不适航的。另一方面，船员中有人感染新冠肺炎，也不必然导致船舶不适航，但如果疫情导致了船舶配备的总的船员定额或者船上必须持有职务证书的船员数额低于船舶最低安全配员规则等规定的要求，则该船舶即为不适航。但是使船舶适航或保持适航基本义务的性质没有改变，仅是具体内容的增加和判断标准的提高而已。而且，在特定历史条件下，适航随着货物的种类、船舶的特点、航线的情况不同而有所不同，如远洋航行的船舶与沿海航行船舶在船体强度等技术性能上的要求显然有较大差异。

在船舶租用合同背景下，出租人使船舶适航或保持适航的义务有其自身的特点。根据《海商法》第六章的规定，船舶租用合同分为定期租船合同和光船租赁合同。《海商法》第一百二十九条将定期租船合同定义为“指船舶出租人向承租人提供约定的由出租人配备船员的船舶，由承租人在约定

的期间内按照约定的用途使用，并支付租金的合同”，第一百四十四条将光船租赁合同定义为“船舶出租人向承租人提供不配备船员的船舶，在约定的期间内由承租人占有、使用和营运，并向出租人支付租金的合同”。但是定期租船和光船租赁作为常见的船舶经营方式，不仅存在于海上货物运输，也存在于内河船舶的营运中。《海商法》虽然对船舶租用合同作了特别规定，但根据该法第三条的规定，该法规定的船舶租用合同适用于海船。因此内河船舶的船舶租赁合同不能当然适用《海商法》确定当事人的权利义务，而应根据合同的具体约定判断适用的法律，如《合同法》或《民法典》合同编等。

（一）海船船舶租用合同中出租人使船舶适航或保持适航的义务。《海商法》第一百三十二条规定：出租人交付船舶时，应当做到谨慎处理，使船舶适航。交付的船舶应当适于约定的用途。出租人违反前款规定的，承租人有权解除合同，并有权要求赔偿因此遭受的损失。第一百三十三条规定：船舶在租期内不符合约定的适航状态或者其他状态，出租人应当采取可能采取的合理措施，使之尽快恢复。船舶不符合约定的适航状态或者其他状态而不能正常营运连续满二十四小时的，对因此而损失的营运时间，承租人不付租金，但是上述状态是由承租人造成的除外。对于光船租赁合同，《海商法》第一百四十六条规定：出租人应当在合同约定的港口

或者地点，按照合同约定的时间，向承租人交付船舶以及船舶证书。交船时，出租人应当做到谨慎处理，使船舶适航。交付的船舶应当适于合同约定的用途。出租人违反前款规定的，承租人有权解除合同，并有权要求赔偿因此遭受的损失。

对于定期租船合同，从第一百三十二条规定可知，出租人有义务在交付船舶时，做到谨慎处理，使船舶适航，适于约定的用途。从第一百三十三条规定可知，船舶在租期内不符合约定的适航状态，出租人有义务使之恢复，船舶因此不能正常营运连续满二十四小时的，承租人对因此而损失的营运时间，不付租金，除非这种状态是由承租人造成的。对于光船租赁合同，从第一百四十六条规定可知，出租人有义务在交付船舶时，做到谨慎处理，使船舶适航，适于合同约定的用途。也就是说，对于定期租船合同，出租人使船舶适航或保持适航的义务包含两个方面。第一，在交付船舶时，出租人应使船舶适航，使之适于约定的用途。第二，如果在租期内船舶出现不适航的状态而不能正常营运，出租人应尽快使船舶恢复适航的状态。另外，从第一百三十三条规定可知，对于适航的状态，当事人可以约定。在货物运输合同中，船舶的用途是运输货物，因此船舶应满足《海商法》第四十七条“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、冷气舱和其他载货处所适于并能安全收

受、载运和保管货物”规定的基本要求。而在船舶租用合同中，船舶的用途除了运输以外，根据船舶的种类，还可能存在其他用途，因此当事人对船舶适航的具体条件可以自行约定。

对于光船租赁合同，出租人使船舶适航的义务只有在交付船舶时使船舶适航。相对于定期租船合同，光船租赁合同的出租人没有使船舶在租赁期间保持适航状态的义务，因为光船租赁合同中，出租人不负责配备船员，船舶交付后由承租人占有，因此出租人仅需在交付船舶时使船舶适航是光船租赁合同的应有之意。

（二）内河船舶租用合同中的出租人使船舶适航或保持适航的义务。《合同法》和《民法典》合同编中没有对船舶租用合同作专门规定。虽然与船舶租用合同关联性较高的合同类型是租赁合同，但《合同法》第二百一十二条对租赁合同的定义为“出租人将租赁物交付承租人使用、收益，承租人支付租金的合同”，而典型的定期租船合同除约定出租人交付船舶、承租人按期支付租金以外，还会约定出租人负责配备船员驾驶管理、负责处理相关港口事务和费用，租赁合同的主要特征不能涵盖定期租船合同的主要内容，根据《合同法》第一百二十四条关于“本法分则或者其他法律没有明文规定的合同，适用本法总则的规定，并可以参照本法分则或者其他法律最相类似的规定”的规定，对船舶为内河

船的典型定期租船合同，适用《合同法》总则的规定，并可以参照《合同法》分则或《海商法》关于定期租船合同的规定。但是，内河船定期租船合同的当事人往往由于对合同条文不够重视等原因，合同约定不够具体明确，这时应根据合同条文的具体情况判断适用的法律。如仅在《合同法》第十三章租赁合同的范围内考虑，出租人没有使船舶适航的义务，根据第二百一十六条关于“出租人应当按照约定将租赁物交付承租人，并在租赁期间保持租赁物符合约定的用途”的规定，出租人的义务是保持船舶符合约定的用途。

四、未履行使船舶适航或保持适航的义务的后果

行为人是否履行使船舶适航或保持适航的义务，是纠纷发生后，运输合同中托运人与承运人，或侵权纠纷中船东与被侵权人之间的争议焦点。如果未发生货损或者侵权，船舶客观上到底是否适航往往不得而知，可能适航也可能不适航，因为没有出现意外情况或者没有造成损失而未发生争议，所以不会对船舶是否适航发生争议。船舶租用合同中，承租人和出租人对船舶是否适航发生争议时，应当由出租人证明船舶适航。

但是，即是出租人不能证明船舶适航，也不能当然认定出租人应因此承担责任。与货物运输合同重在“运”相对，船舶租用合同重在“租”，其核心在于船舶可以用于合同约定的用途。虽然对于船舶适航的各种标准越来越多，但是这

些标准并不一定都是船舶租用合同中船舶的用途所需要的标准，在很多情况下，这些标准甚至高于约定用途的标准。以国内船舶为例，随着《船舶安全营运和防止污染管理规则》适用范围的扩大，大多数国内船舶都应配备安全管理证书。但是实践中有部分船舶租用合同中的船舶没有配备安全管理证书，甚至还有当事人在合同中明确约定船舶没有安全管理证书，但仍签订合同的情况。在本文案例中，船舶虽然没有按照《船舶安全营运和防止污染管理规则》的要求配备安全管理证书，经调查也发现其曾因未配备安全管理证书受到海事局的行政处罚。但是船舶的其他证书基本齐全，没有安全管理证书不影响船舶满足合同约定的用途。因此，即使以船舶没有安全管理证书为由认定船舶不适航，也不应当然认定出租人应为此承担责任。除非船舶不适航的状态影响船舶用于约定的用途，如因为没有安全管理证书，被海事局或其他行政部分责令停止营运，这个时候出租人才应承担责任，并且是船舶无法用于约定的用途的责任，而不是船舶不适航的责任。