

## 船長絕對權力法律意義的初步探討

陳炳

一般來講，船長的絕對權力（Ship master's absolute power）是指為保證船舶的安全航行以及保護環境的需要，船長擁有絕對的權力以排除受到船東、船舶管理人或租船人等方面的不當影響而做出相應的決定。必須強調指出的是，船長的絕對權力是為排除船東、船舶管理人或租船人等商業或管理方面的不當影響，而非對抗國家、政府、海事安全主管機關的公權權力的管治。近年來圍繞著船長絕對權力如何行使、如何保證船長權力的正當行使以及行使過程中應當受到的約束和限制存在著諸多討論甚至爭議，在此對船長決定權力的起源、發展以及有關法律意義進行一個初步的探討，以引起各方進一步深入的思考和廣泛的討論。

自從哥倫布 1493 年發現新大陸後，歐洲國家不斷向海外拓展、伴隨著殖民、貿易的日益蓬勃發展，真正現代意義上的航運業也在不斷孕育、發展和進步的過程之中。在這個發展過程中的很長一段時間內，貿易的貨主、船東和船長往往是同一人，船長要負責貿易合同的談判，貨載的佈置，航綫安排等諸多商業或管理上的工作，同時海上航行中的安全幾乎完全依賴於船長的決策，由於船東、船舶管理人甚或貿易方都與船長融為一體，在這一階段也就無從談起船長的絕對權力問題。

而隨著國際貿易的不斷發展，通過銀行信用結算體系的廣泛建立，貨物貿易（Cargo trade）和航運服務（Shipping Service）兩個行業的界限逐漸變得涇渭分明，而同時海上安全航行和通訊技術水平的大幅度提高，航運業務（Shipping Business）和船舶的海上航行（Ship Navigation）也逐步分離，船舶的海上航行漸漸地成為船公司或者說是船東、船舶管理人所掌控的一項的具體業務，貨物的攬取、貨物運輸合同（提單、租約）的洽談和確定，航綫的設計、裝港和卸港的選擇都成為船東或船舶管理所決策的事項，進而船長在船的權力受到了很大程度限制，船長的角色從主動的決策者轉換為被動的決策者。

雖然人類科學技術的發展達到了空前的高度，但不容否認的是人仍然是決定性因素。海上航行的高風險、事故頻發的特性仍然沒有改變。為保證船舶的安全航行，船長的重要作用 and 意義不言而喻。自上個世紀七、八十年代開始隨著航運成本的增加，安全問題、環境保護問題的日益嚴重，促使國際社會普遍達成了共識，應當充分尊重和保證船長的權力，而權力和責任是相匹配的。沒有船長的權力，就無法增強船長的責任感，無法真正加強船舶的航行安全和現場管理，許多事故無法得以妥善的處理，諸多安全、環保問題也不能得到根本性的解決。為此在最初的 SOLAS 公約中就對有關船長權力進行了規定，而在隨後的發展進程中，SOLAS 公約中有關船長權力的規定經歷了兩次逐步擴大的修改過程。

在 1997 和 2001 SOLAS 綜合文本中的 C5 — R10—1 規定了“船長決定權”：“船長根據自己的專業判斷，特別是在惡劣天氣和嚴重海況時，為了必要的安全航行而做出的任何決定應不受船東、租船人或其他人的約束。” 進而在 2004 綜合文本中 C5 — R34.3 修改為：“船東、租船人或第 IX/1 條定義的船公司，或其他任何人員均不應阻止或限制船長根據其專業判斷做出或執行為安全航行和保護海洋環境所必須的任何決定。” 刪除了“特別是在惡劣天氣和嚴重海況時”容易引起歧義的條件，增加了“保

護海洋環境”，這是船長權力的第一次擴大。

在 2006 年 1 月 1 日生效的 MSC.151(78)修正案中又被修改，成為新增 R34 — I“船長決定權”：“第 IX/1 條所定義的船東、租船人、船舶經營公司，或任何其他人士不得阻止或限制船長根據其專業判斷為海上人命安全和保護海洋環境而做出或執行任何必要的決定。”其中將“為安全航行”更改為“為海上人命安全”，是船長權力適用範圍的第二次擴大。將“為安全航行”修改為“為海上人命安全”，就意味著船長的權力適用於整個《國際海上人命安全公約》所有規定的執行。包含“保護海洋環境”進一步意味著船長的權力適用於 SOLAS 和 MARPOL 兩大公約的所有規定，同時也涵蓋了與海上人命安全有關的各種規則、決議、通函和手冊等。

在 2012 年國際海事組織 A.443(XI)號決議中更加詳盡的規定關於船長在海上安全和海上環境保護方面的權力：考慮到海上安全和海上環境保護是船長在任何情況下所必須關心的重要事項，對船長的經濟和其他方面的壓力在任何時候都不應干擾船長就此作出的決定；同時考慮到船長對海上安全和海上環境保護方面的決定不應受到船東、租船人或其他有關人員指示的不適當影響。為保障船長正當履行其有關海上安全和海上環境保護方面的職責，要求各國政府採取必要步驟確保：船長根據專業判斷在這方面作出的必要決定不受船東、租船人或任何其他人員的約束；船長尤應受到國內法律、共同協議或僱傭合同中適當規定的保護，包括享有上訴的權利，使其不致因正當執行其專業決定而遭受船東、租船人或其他任何人不公正的解雇或其他不公正的待遇。

國際海事組織 A.443(XI)號決議的規定明確強調了船公司應保證在船上實施的安全管理體系中包含一個強調船長權力的明確聲明，並在管理體系中確立和維護船長的絕對權力和責任，以便船長能够在應急情況下作出獨立的、不受干擾的對事態的判斷和決定，從旅客、船員、船舶和海洋環境的最高利益出發而採取任何必要的行動。船長的法定義務首先是遵守國際公約和國家法律、地區法令法規，運用良好的操船的知識與技能，保證海上人命和財產安全，保護海洋環境，實現安全管理規則的目標。船長作為船舶的監控人，在安全管理體系中居於特殊地位，船公司對其的授權必須以書面聲明形式納入安全管理體系。

在 SOLAS 公約中確立的船長的絕對權力在相關的國內法律法規中也有明確的體現，我國《海商法》規定，船長負責船舶的管理和駕駛。船長在職權範圍內發佈的命令，船員、旅客和其他在船人員都必須執行。船長應當採取必要的措施，保護船舶和在船人員、文件、郵件、貨物以及其他財產的安全，使其防止遭受任何損害或侵害。即使在引航的情況下，船長駕駛船舶和管理船舶的職責也不因引航員引領而解除。《海上交通安全法》也規定，船舶發生海上事故，危及在船人員和財產的安全時，船長應當組織船員和其他在船人員盡力施救或盡力向海上遇險人員提供援助和救助。在船舶的沉沒、毀滅不可避免的情況下，船長可以作出棄船決定；棄船時，船長必須採取一切措施，首先組織旅客安全離船，然後安排船員離船，船長最後離船。離船前，船長應當指揮船員盡力搶救航海日誌、機艙日誌、油類記錄簿、無線電日誌、本航次使用過的海圖和文件等等。

船長的絕對權力同時也是諸多相關國際公約重要的基礎，《1989 年國際救助公約》，1972 年《國際海上避碰規則》，1974 年《海上旅客及行李運輸雅典公約》等公約

中都直接或間接的規定了船長的絕對權力，其目的均在於為保證船長正確順暢的履行職責而擁有相應的權力和威信。

進一步而言，在一系列涉及責任劃分的商法性質的國際公約和國內法中，船長絕對權力具有基礎性的重大法律意義。《1976年海事索賠責任限制公約》第4條規定，如經證明，事故是由於船東或管理人本人的故意，或者明知可能造成這一損失而輕率地採取作為或不為所引起，則船東或管理人無權享受責任限制。船員的航行過失免責是目前在國際海上貨物運輸中仍然居主導地位的《海牙維斯比規則》中的一個重要原則，其第8條規定了凡是解除承運人（船東或船舶管理人）本人的疏忽、過失或未履行本條規定的責任和義務，因而引起貨物或關於貨物的滅失或損害責任的，則無權享受航行過失免責的權利。更為關鍵的是海上保險法的一個重要的基本原則是，當被保險人（船東或管理人）本人存在故意或重大過失時，則有關保險事故將不在保險人承保範圍之內，這一原則不論是在船殼保險(Hull and Machinery Insurance)或海事保賠保險(P & I insurance)中均適用。尤其對於油污事故責任保賠保險，如果存在船東或船舶管理人過失，保賠協會將會拒絕承擔保險人責任，在這種情況下喪失保險往往對船東和船舶管理人意味著災難性的損失後果。

從以上法律中的規定可以看出，確立船長的絕對權力不僅僅是海上航行安全的重要基礎，更是保證船東或管理人與船長或船員的法律責任保持相對獨立性的一個重要前提。基於目前的法律體系，船長絕對權力一方面可以保障船長在安全管理中行使其最終的決策，督促船東或管理人還權於船長；另一方面也可以保證船長在特殊情況下，為了安全和防止污染，有權作出背離安全管理體系要求的決定。而如果過分否認船長的絕對權力，船東和管理人就很容易引火燒身，喪失責任限制的保護甚或保險的風險轉移途徑。

就此我們不得不提到有關安全視頻記錄儀的問題。2004年修正後的 SOLAS 公約提出了船用航行數據記錄儀（VDR）和船舶自動識別系統（AIS）的重要要求，其目的主要在於記錄雷達數據，事後監控船舶航行過程；維護和優化主機性能；監控船體強度和貨物積載等狀態；為海事調查提供重要的海事證據信息，分析查明事故原因進而進一步判斷事故責任，可以說船用航行數據記錄儀（VDR）起到了船舶黑匣子的作用。而隨著通訊技術和手段突飛猛進的發展和進步，近幾年所謂的駕駛台視頻記錄儀正在悄然興起。

駕駛台安全視頻記錄儀是安裝在船舶駕駛台的視頻記錄系統，該系統將視頻拍攝的駕駛台畫面通過 ITNET 及時傳送至岸基管理人員的控制平台，通過駕駛台視頻記錄儀對船舶航行駕駛人員的航行值班行為實施有效監控。通過駕駛台視頻記錄儀，岸基可以更直接、快捷瞭解和掌握船舶航行安全的動態，從而實現船岸時空同步對接。通過駕駛台視頻記錄儀似乎能夠大大提高船舶航行安全管理的效率和效果，但我們必須注意到，駕駛台視頻記錄儀超過了 SOLAS 公約的強制性要求，我們應當辯證分析和看待該問題，注意駕駛台視頻記錄儀可能帶來的負面影響。

我們姑且不討論有關私隱權的問題，船東或管理人可以強調船舶駕駛台是聘用船員的工作場所，無從涉及私隱權，但安裝視頻記錄儀，對船長及船員在船工作積極性的打擊確實是不容回避，事實上在工作場所設定視頻監控一直是一個敏感的問題。如果說通過說明引導可以使船長和船員理解駕駛台視頻記錄儀的重要和積極意義，那麼

其所面臨的法律障礙則似乎難以克服。首先，正如我們以上所討論的，在一定程度而言，駕駛台視頻記錄儀與船長絕對權力以及船舶的安全管理體系相衝突；第二，在管理或保密措施不到位的情況下，有關證據被相關主管機關或事故對方所掌握，往往成爲對船東和管理人極爲不利的證據；第三，更爲重要的是，在所謂同步或動態監管的情況下，船舶現場的操作和管理會成爲岸基的操作和管理，由此會將船長或船員的過失演化爲船東或船舶管理人的過失，誠如前述，其後果很可能是災難性的。

在科學技術高度發達的今天，人仍然是不可或缺的因素。因此我們在實踐中爲了保證船舶航行安全，爲船舶提供充分和必要的岸基支持且進行相應的檢查和監督是完全必要的。但我們不能走入極端，盲目否認船長以及船員在船舶操作和管理中的重要作用，繼而否認船長的絕對權力。管理上不敢放手，不信任船長和船員，所謂嚴格督查和一味高壓的管理不僅工作效果不佳，而且可能會構成重大的法律風險隱患。

(陳訥: 理賠師,就職於某保險賠償協會)