

挂靠船舶碰撞侵权中的连带责任问题研究

郭晓骆

大连海事大学 辽宁 大连 116026

【摘要】：为进一步深入剖析挂靠船舶连带责任的法理根基，通过分析船舶挂靠的构成要件、法律性质与法理基础，辨析真实案例中的连带责任判例得出挂靠人与被挂靠人在船舶碰撞案件对第三人构成无意思联络的共同侵权行为，结合侵权责任理论的最新发展与海事法律制度的特殊性，形成一套符合船舶挂靠实践需求、基于风险控制理论和法经济学的成本效益理论的责任体系。

【关键词】：船舶碰撞；连带责任；挂靠船舶；风险控制

DOI:10.12417/3041-0630.26.09.040

1 问题的提出

船舶挂靠经营起源于《国内水路运输管理条例》的资质准入要求，许多个体船东因经营需要而采用挂靠经营的模式。《最高人民法院关于国内水路货物运输纠纷案件法律问题的指导意见》（以下简称《指导意见》）规定了船舶挂靠经营的概念，其核心特征在于名义登记与实际控制相分离。《指导意见》第五部分第12条指出挂靠船舶侵权行为应由挂靠船舶的实际所有人和被挂靠企业应当承担连带赔偿责任。《指导意见》中所指的依照有关规定没有明确说明，《民法典》第1211条有关于机动车挂靠交通事故责任处理相关规定。但是机动车挂靠经营侵权责任是否可以直接适用于挂靠经营船舶，船舶的登记对抗主义以及航行风险的特殊性与机动车存在本质差异，挂靠船舶碰撞案件自身适用连带责任背后的法理依据也需要进一步分析。

连带责任规定的原因是实践中许多被挂靠人只收取管理费用而放弃监管，挂靠船舶安全设备维护缺位、船员资质不达标，船舶碰撞事故高发。司法实践普遍判决由船舶登记所有人和实际所有人共同作为碰撞责任主体，但是连带责任的法理依据和判决理由不同，部分以船舶登记公示效力为由认定被挂靠人基于登记外观承担责任；部分援引利益归属原则主张被挂靠人收取管理费应分担风险；另有部分以监管义务违反为由主张被挂靠人对事故发生有主观过错，同案同判不同理的现象频发，亟需进行理论重构。

2 船舶挂靠法理分析

2.1 船舶挂靠的构成要件

船舶挂靠的构成要件是分析其法律属性的核心依据，其构成要件有以下四个方面：一是主体方面，包括无资质挂靠人与有资质被挂靠人双方；二是客体方面，指因船舶经营资质借用而签订的挂靠协议，包括书面协议和事实行为；三是主观方面，明知挂靠行为违反资质管理规定，仍通过合意达成挂靠协议规

避监管；四是客观方面，转移船舶的实际控制权形成名义登记与实际经营相分离的状态。

2.2 船舶挂靠的法律性质

船舶挂靠具备双重属性，一是对内资质借用，二是对外登记对抗。我国对水路运输严格的行政许可制度和船舶物权变动的登记对抗主义，为船舶挂靠提供了法律空间。船舶挂靠的本质特征是挂靠人以被挂靠人名义从事水上运输，挂靠人实施具体的经营活动需以被挂靠人为合同一方主体。挂靠协议在法律性质上属于资质借用型无名合同，核心是资质的有偿借用而非单纯的船舶管理或委托关系。有研究人员认为船舶挂靠经营合同应是一种以借用他人名义为目的的无名合同。广州海事法院指出船舶挂靠应属《民法典》第8条规定的违背公序良俗的民事法律行为或损害社会公共利益行为。

2.3 船舶挂靠的法理基础

《国内水路运输管理条例》第六条、二十六条均要求被挂靠人履行安全管理职责，该义务不能通过协议免除。被挂靠人通过出借资质获取利益，基于利益与风险一致的原则，应承担相应的风险控制义务。船舶挂靠的核心风险矛盾在于船舶的实际控制权由挂靠人掌握，但船舶的法律外观控制权由被挂靠人掌握，风险的产生者与名义承担者错位。

传统民法关于物权登记以及合同相对性理论无法充分解释船舶挂靠对外法律关系本质，仅从形式上以法律名义确定责任归属，忽略了对实际利益关系和控制能力的考察。风险控制理论恰好能够解决上述问题，谁能实际控制风险，谁就应当承担相应责任。船舶挂靠的法理基础可拆解为风险生成、控制分配、责任限定三个维度。

从风险生成维度看，船舶营运过程中的风险主要源于实际经营人即挂靠人，挂靠人系主要风险控制者。从控制分配维度看，被挂靠人通过间接控制监管风险，交通运输部办公厅关于

进一步加强航运公司安全管理工作的意见(交办海(2019)2号)第四条指出要杜绝出现船舶“假登记”“假光租”现象,严禁发生“挂靠”经营和“代而不管”行为,该规定本质上是要求被挂靠人履行间接控制义务。从责任限定维度看,挂靠人承担主要责任,被挂靠人未履行间接控制义务需承担相应责任,并可以根据挂靠协议进行内部追偿。

3 挂靠船舶碰撞连带责任辨析

《指导意见》第五部分第12条规定挂靠船舶的实际所有人和被挂靠企业应当承担连带赔偿责任,下面结合两起案例辨析连带责任的法理依据。

案例一是原告甲公司与王某就船舶挂靠事宜签订《船舶租赁经营管理合同》后事故责任认定案例,裁判中认可挂靠协议效力,可见司法实践裁判与公共政策导向相悖。考虑到实践中个体船东经营需要,不认定该协议有效更难去平衡挂靠人与被挂靠人之间利益。该连带责任属于有限还是无限连带责任,应结合具体案情判断风险来源与各方过错,综合确定责任范围。此处的连带责任类似于不真正连带责任,其本质是多个责任人基于不同原因对同一损害负责,最终由多个责任人按过错承担全部责任,区别于不真正连带责任最终只有一个终局责任人。在此情形下受害人享有选择权,可选择向任一责任人主张全部赔偿,但最终要进行内部追偿。

案例二是迅隆公司与海运公司的碰撞事故,法院认定双方互有过失,实际所有人承担第一性赔偿责任,法律上的船舶所有人存在主观过错与客观失职需承担连带赔偿责任。该案认定被挂靠人基于未履行代管职责承担连带责任,并未明确说明代管职责的具体范围。船舶挂靠中就事故的发生而言二者并没有共同侵权故意,但被挂靠人的监管缺位与挂靠人的违规操作共同加剧了船舶营运风险,故判令连带责任本质是对共同侵权后果的承担。我国《民法典》侵权责任编的相关理论早已突破了仅以共同故意认定共同侵权的局限,挂靠行为存在共同关联,通过过错叠加导致同一损害,也可构成无意思联络的共同侵权而承担连带责任。

4 基于风险控制理论重构挂靠船舶碰撞连带责任

风险控制理论主张谁有预防风险的能力,谁就应承担主要责任。根据前述分析已能够理清在船舶碰撞类案件中实际挂靠人是主要责任承担者,被挂靠人基于管控缺失承担补充责任。从法经济学角度,依据成本效益理论分析,若被挂靠企业仅收取少量管理费却承担连带责任,可能倒逼企业为降低风险而提高挂靠门槛。风险控制理论既能激励企业加强监管如定期核查挂靠人经营情况,又能避免无风险控制力主体承担过重负担。

如何基于风险控制能力精确量化挂靠人与被挂靠人内部应承担的责任份额,是理论落地的难点。可行的思路是结合被

挂靠人实际履行的间接控制义务程度、收取管理费的比例以及其在整个挂靠关系中对风险生成的实际影响力进行综合判断。通过动态的责任划分模式,要求司法裁判在个案中细致审查被挂靠人风险控制义务履行的具体表现,而非机械适用连带责任的简单规则。划分责任份额意在突出双方责任顺位上的次序及责任范围,并非否定对受害第三人的连带赔偿责任。其一,在责任承担顺序上,受害第三人可先向直接侵权的挂靠人或具有更强赔付能力的被挂靠人任意一方主张权利。其二,在责任范围上,被挂靠人的赔偿责任以其自身在风险控制环节的过错程度如选任过失、监管失职及其行为与损害发生的因果关系范围为限。其三,在内部追偿机制上,被挂靠人承担对外连带责任后,有权就全部或部分已赔付金额向挂靠人追偿。

相较于现行司法实践中普遍适用的直接连带责任模式,基于风险控制理论构建的“挂靠人主责+被挂靠人次责”模式具有显著优势:一是更具公平性,责任负担与风险控制能力、收益获取程度紧密挂钩,避免能力弱者承担过重负担或能力强者优先逃避应尽义务;二是更具激励性,相较于用较强的连带责任强迫其被动履行职责,明确的责任划分能更加有效地引导被挂靠人积极履行与其收益相匹配的监督、管理职责,同时促使挂靠人因其面临主要的赔偿责任压力而更加审慎经营;三是更具适用性,能够灵活应对实践中千差万别的挂靠经营形态。

为保障风险控制理论有效落地,需从制度层面构建从禁止到规范再到追责的闭环体系。一方面,应在相关司法解释或指导性案例中,明确将风险控制能力与责任承担相匹配作为处理挂靠船舶碰撞责任的核心原则,细化船舶实际支配权行使、安全管理义务履行、船员资质审核等具体考量因素,替代“一刀切”的连带责任规则;另一方面,依托《中华人民共和国船舶安全监督规则》的监管框架强化刚性约束,强制被挂靠企业落实三大核心义务:一是建立挂靠船舶安全管理档案并留存2年以上开航前自查记录;二是通过船舶综合质量管理信息平台动态报备船员适任核验、设施维护等情况;三是对海事部门指出的安全缺陷及时整改并按要求申请复查。同时将其监管履职记录、船舶综合质量评定结果及进出港信息报告合规情况,作为裁判中责任份额认定的关键依据。

5 结论

尽管《国内水路运输管理条例》等法规明令禁止船舶挂靠经营,交通运输部也持续开展专项整治,但实践中“隐性挂靠”“资质借用”等乱象仍屡禁不止,成为船舶碰撞事故高发的重要诱因。通过对被挂靠人以及挂靠人风险控制能力与相关船舶碰撞案例分析,当前在挂靠船舶碰撞连带责任方面的法理较为混乱,亟需重构法理基础。以风险控制理论为核心重构挂靠船舶碰撞连带责任的法理基础,既是破解当前禁止挂靠却屡禁不止、责任认定法理混乱困境的关键抓手,也是回应司法实践中

判决说理需求的必然选择。

参考文献:

- [1] 参见广州海事法院(2017)粤72民初693号民事判决书、上海海事法院(2014)沪海法海初字第86号民事判决书。
- [2] 参见武汉海事法院(2019)鄂72民初529号执行异议之诉案。
- [3] 参见宁波海事法院(2018)浙72民初850号民事判决书。
- [4] 参见武汉海事法院(2014)武海法事字第00071号民事判决书。
- [5] 参见最高人民法院(2020)最高法民再362号民事判决书。
- [6] 俞基文与中交四航局第二工程有限公司、青岛山钢航运有限公司及第三人颜云召、青岛晟景航运有限公司案外人执行异议之诉案[一审案号:(2018)粤72民初926号,二审案号:(2019)粤民终1079号,再审案号:(2020)最高法民再362号。]《中国法院2023年度案例》<https://www.gzhsfy.gov.cn/web/content?gid=95934&lmdm=1003,2023-12-18>。
- [7] 交通运输部办公厅关于进一步加强航运公司安全管理工作的意见[R].交办海(2019)2号,交通运输部,2019-1-15。
- [8] 参见北海海事法院(2020)桂72民初42号民事判决书。
- [9] 高佳,赵伟.船舶挂靠经营模式法律问题[J].世界海运,2020,43(12):40-48。
- [10] 杨钉.船舶挂靠经营中的民事责任[EB/OL].人民法院报,2016-11-16.<https://www.chinacourt.cn/article/detail/2016/11/id/2350377.shtml>。
- [11] 王利民,胡蓓.船舶挂靠经营的法律困境及其行政检察解决路径研究[C]//《上海法学研究》集刊(2020年第16卷总第40卷)——上海市法学会诉讼法研究会文集.上海市黄浦区人民检察院,2020:198-205。
- [12] 俞基文与中交四航局第二工程有限公司、青岛山钢航运有限公司及第三人颜云召、青岛晟景航运有限公司案外人执行异议之诉案,《中国法院2023年度案例》.<https://www.gzhsfy.gov.cn/web/content?gid=95934&lmdm=1003,2023-12-18>。
- [13] 曾红伟,张乐.船舶挂靠经营相关法律问题[C]//第四届广州海法论坛论文集.<https://www.gzhsfy.gov.cn/web/content?gid=93626>,广州海事法院,2021-12-7。
- [14] 交通运输部办公厅关于进一步加强航运公司安全管理工作的意见[R].交办海(2019)2号,交通运输部,2019-1-15。
- [15] 梁向明,蒋璧灿,梁韵捷.关于我国船舶挂靠经营合同效力的再检视——以《民法典》第153条第2款为切入[C]//第五届广州海法论坛论文集,2023-4-25。
- [16] 沙晓岑.由一起碰撞案件看船舶挂靠经营中的侵权责任[J].中国海商法年刊,2009,20(Z1):105-108。