

情势变更原则在船舶建造合同解除权的适用与规制

潘成祥

(大连海事大学, 辽宁 大连 116000)

摘要:《民法典》及《海商法》并未有详细规定情势变更原则在船舶建造合同解除权中的适用情形。在此情况下,有必要结合该类司法实践,针对现阶段存在的问题,对船舶建造合同的法律性质、情势变更原则的适用进行分析论述,并以此提出合理的完善路径。

关键词:情势变更原则;船舶建造合同解除权;法律适用

中图分类号: D923.6 **文献标识码:** A **文章编号:** 1006—7973 (2022) 07—0032—03

1 问题的提出

近年来,受新冠肺炎疫情、经济形势低迷等综合因素影响,船舶建造领域面临严峻挑战。根据中国船舶工

业行业协会《2020年船舶工业经济运行分析》,2020年全球新船成交量同比大幅下降30%,而我国新接船舶订单连续两年不足3000万载重吨,创2008年金融危机

常培训及驾驶能力考核,确保安全驾驶管理取得实效。

(3) 海事主管机构要健全法制保障,进一步完善水上交通运输领域法律、规范或条例的建设,提升依法行政能力,实现海事执法的高效运行,推动形成社会共同监督的良好局面。

5 结束语

本文采用系统聚类法将船舶不安全行为划分为航行不安全行为和轮机不安全行为。基于因子分析法对问卷调查结果进行处理,结果表明船员素质是船舶不安全行为为最重要的影响因素,其次航行环境和外部管理也是关键因素。

本研究具有重要的理论价值和政策意义,为海事管理机构和航运企业科学监管,减少由船舶不安全行为导致的事故,保障航行安全,提供了重要参考。但仍存在以下局限:一是样本容量较少,有待进一步扩充,以提出更具说服力的结论;二是研究内容方面,可以进一步探析各影响因素之间的关联关系,深入挖掘导致船舶不安全行为的原因及其影响程度。后续研究将聚焦单个影响因素,探索其对船舶不安全行为的影响逻辑,提升海事管理服务水平。

参考文献:

- [1] IMO. International safety management (ISM) code (2002) [EB/OL]. [http://www.imo.org/Our Work/Human Element/Safety Management/Pages/ISMCode.aspx](http://www.imo.org/Our%20Work/Human%20Element/Safety%20Management/Pages/ISMCode.aspx).

- [2] Metin Celik, Selcuk Cebi. Analytical HFACS for investigating human errors in shipping accidents[J]. Accident Analysis and Prevention, 2008, 41(1):

- [3] Chauvin C, Ladjane S, Morel G, et al. Human and organisational factors in maritime accidents: Analysis of collisions at sea using the HFACS[J]. Accident Analysis & Prevention, 2013, 59: 26–37.

- [4] 张锦朋, 陈伟炯, 杲庆林, 沈淳. 航海人员的不安全行为分析与评价模型研究[J]. 中国安全科学学报, 2005(10): 47–51+3.

- [5] 张丽丽, 吕靖, 艾云飞. 人因海事事故诱因组合模式分析与预测[J]. 上海海事大学学报, 2014, 35(04): 32–36.

- [6] 郝勇, 胡思慧, 陈兴园. 基于MAIB事故报告的人为失误灰色关联分析[J]. 安全与环境学报, 2017, 17(03): 1008–1012.

- [7] 甘浪雄, 张怀志, 卢天赋, 宋兰, 陈继红, 束亚清, 张磊. 基于熵权法的水上交通安全因素[J]. 中国航海, 2021, 44(02): 53–58.

- [8] 张欣. 上海智慧港口建设的思考和建议[J]. 中国港口, 2021(05): 20–22.

- [9] 胡雷芳. 五种常用系统聚类分析方法及其比较[J]. 浙江统计, 2007(04): 11–13.

- [10] 张欣欣, 轩少永, 席永涛, 胡甚平. 基于HFACS的海上交通事故原因系统分析[J]. 上海海事大学学报, 2012, 33(04): 15–19.

基金项目: 国家自然科学基金(71272219); 国家级大学生创新创业训练计划项目(202110254009)

以来新低，部分企业存在生产断线风险。

市场有效需求不足激发船舶制造业不景气的连锁反应，导致司法实践中关于船舶建造的纠纷激增。据统计，2017年7月至2021年7月仅案由为船舶建造合同纠纷的民事纠纷审判数量高达986起。船舶建造合同因其具有法律规制不完善、实践矛盾大等特点，相较于其他合同纠纷案件更为棘手。船舶制造业的不景气给船舶制造业带来不稳定的因素，进而较多合同当事人以情势变更为由请求解除船舶建造合同。因此，有必要透析情势变更原则在司法实践法律适用中存在的问题，对该问题进行剖析与研究，进而寻求合理的完善路径。

2 情势变更原则在船舶建造合同中的适用

2.1 船舶建造合同的法律性质

目前对于船舶建造合同的法律性质存在两种观点。一种将船舶建造合同定性为承揽合同。主要以意大利、日本、德国、希腊、葡萄牙等国家为代表；一种将船舶建造合同定性为买卖合同，主要以法国、挪威、瑞典、英国、美国等国家为代表。受英美法格式合同的影响，一些船舶建造合同将定作人称为“买方”，造船方称为“卖方”，虽为船舶建造合同，实则却用船舶买卖合同当事人的称谓。而查阅我国司法案例，从2016年至2021年共有1491个民事案件案由定为船舶买卖合同纠纷。详细查阅各案可发现，其中不乏有船舶建造纠纷，如最高院审理的（2020）最高法民申2456号民事再审审查与审判监督裁定提及，当事人双方将船舶建造所签订的合同为《船舶买卖合同》，而最高院也以此定性为船舶买卖合同纠纷。这种案由定性，无异于在实质上承认船舶建造合同属于买卖合同。虽有我国有部分案件将此类案件定性为买卖合同，但然而更多的裁判文书选择不适用具体有名合同规定。

船舶建造合同的法律性质关系到司法案件的法律适用。我国最高院编纂的《民事案由规定理解与适用》的相关章节采纳了德国、日本等国家认为船舶建造合同属承揽合同的观点，认为船舶建造合同应该属于广义的承揽合同的范畴，参照建设工程的规定，适用《民法典》承揽合同的相关规定。^[1]从船舶建造的主要内容分析，造船方提供建造船舶的服务，购船方支付船款，符合《民法典》中关于承揽合同的定义。根据《民法典》第770条规定，承揽合同是承揽人按照定作人的要求完成工作，

交付工作成果，定作人支付报酬的合同。在承揽合同的定义中，造船方系为“承揽人”，购船方为“定作人”，造船方按照购船方的要求完成船舶建造工作，交付船舶，购船方支付船舶款项。实质上，船舶建造合同符合承揽合同的定义。再者，从船舶建造合同的目的来看，船舶建造合同符合承揽合同的性质。实践中选择根据船舶建造情况分期付款的合同签订方式较多，船东的分批付款义务根据船舶建造的进度而定。而合同对于燃油、性能等参数亦有明确约定，若最后船舶建造完工时相关参数低于一定数值，则购船方会根据合同，减少一部分款项。^[2]这有些类似于建设工程验收时所需扣款的索赔费，有性质共同之处。从船舶建造合同的目的而言，船舶建造合同的双方当事人，更为侧重制作船舶的工作成果，实质也与承揽合同的定性相符。因此，笔者认为船舶建造合同应属于承揽合同。

2.2 情势变更原则在船舶建造解除权的运用

《民法典》第533条：情势变更是指合同成立后，合同的基础条件发生了当事人在订立合同时无法预见的、不属于商业风险的重大变化，继续履行合同对于当事人一方明显不公平的，受不利影响的当事人可以与对方重新协商；在合理期限内协商不成的，当事人可以请求法院或者仲裁机构变更或者解除合同。可见，情势变更原则的意义，在于通过司法权力的介入，改变当事人原本意思表示已确定的条款，亦或是撤销合同。情势变更原则作为“合同必须严守”的原则例外，只有在避免出现不可忍受的，与法律、正义显有违背的结果时，方可适用。^[3]在双方当事人订约意志之外，根据公平交易原则重新分配交易双方在交易中应当获得的利益与风险，旨在维护公平公正的价值目标。而根据《民法典》第787条规定，定作人在承揽人完成工作前可以随时解除合同，造成承揽人损失的，应当赔偿损失。然而，《海商法》及《民法典》中，并没有详细规定情势变更原则在船舶建造合同解除权中该如何适用。

在（2019）浙民终356号二审民事判决书中，购船方认为造船方不能及时为船舶提供“三证”的办理，致使船舶交付存在相应问题，因此将造船方利美公司起诉至法院。但造船方利美公司认为，不能及时为购船方提供所有权证、国籍证书等“三证”办理的原因，很大程度是浙江省宁波市的相关政策导致的，这应当属于情势变更范畴，因此基于情势变更原则申请变更合同内容或

解除合同,责任由双方共同承担,且同时抗辩称,所有权证与国籍证书是购船方自己办理的,造船方所能起到的作用仅是帮助准备材料,造船方不承担无法办理“三证”的责任。

法院经审理后认为,造船方系从事游艇建造、修理的专业公司,其应当掌握船舶证书办理的法律法规及地方政策。同时,造船方利美公司在一审、二审审理中均未提供证据证明宁波地区相关政策的调整情况,亦说明,宁波地区的相关政策,在当事人双方签订船舶建造合同之后,并未有当事人不可预见的相关变动。

可见,在船舶建造合同签订前已经存在的相关政策,在船舶建造合同签订后并未有调整的,将不视为情势变更,进而不能以情势变更原则为缘由解除船舶建造合同。

3 情势变更原则在船舶建造合同解除权适用的完善路径

3.1 只适用于船舶建造完工前

船舶建造合同属于承揽合同,因而情势变更原则在船舶建造合同解除权中的适用时间限制应参考《民法典》关于承揽合同解除的时间限制,即在造船方完工之前。只有在造船方将船舶完工之前,造船方或购船方才有权基于情势变更原则行使合同解除权。

3.2 适用限制

情势变更情形实际分为很多种,譬如因经济危机而造成的价格变动、法律法规等国家行为造成的价格变动、突发的自然灾害及社会异常造成的价格变动等。但每一种情形都应具体考量,不能一概而论。

(1) 排除适用于金融价格或商业风险引发航运市场价格变动的情势变更情形。经济行为有其自身的弊端,经济状况的变动是未知的。在目前“人类命运共同体”理念的推动下,全球的经济合作愈发紧密,世界各国的经济往来更加频繁,随之带来的便是经济状况牵动更受影响,2008年的经济危机便是如此。也正因为是经济上不可知的状态变动,金融价格或是商业风险的情势变更情形,属于每个商人应当承受的风险范围。经济行为的风险变动不存在绝对的公平,不能将任何一点风险都在交易双方中进行绝对的风险分摊。因此,对于金融价格或商业风险引发航运市场价格变动的情势变更情形,应当排除合同双方当事人基于情势变更原则行使合同解除权。

(2) 适用于法规政策等国家行为导致航运市场价格变动的情势变更情形。国家对某一港口的财政政策、货币政策、进出口关税政策进行了较大的调整,或者是某沿海城市的地方政府依法行使行政权力做出的某些决定,导致造船厂一时无法购得原材料设备继续造船,或者是买受人由于税收负担加重、汇率变化过大无法实现合同签订的目的,合同的对价关系遭受到了严重破坏。对于在船舶建造合同签订后出现变动的国家行为及政策,是当事人签订船舶建造合同时无法预见的,因此,对于此类情况,不应当排除合同双方当事人基于情势变更原则行使合同解除权。

(3) 适用于突发的自然灾害及社会异常引起航运市场价格急剧变化的情势变更情形。受全球新冠疫情蔓延影响,部分造船所需的进口设备延迟交付,尤其是国际船舶工程师、船东等外籍人员来华受限,对船舶建造时设备安装调试、适航和交付影响颇深,疫情对船舶的正常生产建造活动带来严峻挑战。然而,譬如新冠肺炎、“非典”疫情等突发的自然灾害及社会异常引发的航运市场价格急剧变化,不能过分苛责当事人应当能够预见。因此,对于突发的自然灾害及社会异常引起航运市场价格急剧变化的情势变更情形,应当允许当事人基于情势变更原则请求行使解除权。

4 结语

上述对现阶段存在的疑难问题进行分析,结合司法案件的佐证,寻求不同情势变更情形适用船舶建造合同解除权的合理路径,可以为将来的审判提供一定的借鉴与参考,以便司法机关更好地解决情势变更原则在船舶建造合同解除权中适用与规制的问题。

参考文献:

- [1] 奚晓明. 最高人民法院民事案由规定理解与适用[M]. 人民法院出版社,2011年:325.
- [2] 张昕. 论现阶段国内船舶建造合同纠纷的基本问题[J]. 中国海商法研究,2012,23(03):72-81.
- [3] KARAMPATZOS A. Supervening hardship as subdivision of the general frustration rule: a comparative analysis with reference to Anglo-America, German, French and Greek law[J]. European Review of Private Law, 2005 (2):125.