

【法律关注】以国内旅客海上人身损害案件为例分析邮轮船东的法律风险

作者：赵芦印



摘要：

随着国民对邮轮消费的需求日益增长，邮轮旅游期间发生的旅客人身损害案件也逐渐成为航运业内所关注的话题，如法律适用问题、旅行社和邮轮船东的责任归属问题、邮轮船东安全保障义务的边界、《雅典公约》责任限制适用问题等。本文将以三个典型的国内旅客海上人身损害案件为例，从上述角度，分析邮轮船东对旅客人身伤亡案件所面临的法律风险，同时也希望文章能对邮轮船东完善经营管理、加强风险防控有所帮助。

一、蒋某与皇家加勒比 RCL 游轮有限公司等海上人身损害责任纠纷案 (2017)沪 72 民初 136 号、(2018)沪民终 85 号

1. 案件事实

原告蒋某及其丈夫与被告国际合作旅行社订有出境旅游合同，约定原告与丈夫向被告国际合作旅行社购买“上海冲绳上海 4 晚 5 天”旅游产品。2016 年 5 月 29 日，原告乘坐“海洋量子号”邮轮返回并靠泊中国上海港，当日上午小雨。7 时许，原告跟随丈夫自 14 层露天甲板步入室内船舱后摔倒。原告摔倒后先被送至船医处进行诊疗救助。原告下船后，由外轮代理送至医院就医，诊断为骨折。

2. 法院判决

原告蒋某向上海海事法院提起诉讼，主张被告皇家加勒比游轮作为“海洋量子号”的营人，被告国际合作旅行社作为旅游合同相对方，两被告未尽到对原告的安全保障义务，

造成原告人身损害，请求法院判令两被告连带赔偿医疗费、残疾赔偿金、精神损害赔偿等共计 271417 元。上海海事法院经审理认定本事故共产生医疗费、残疾赔偿金、营养费等人民币 293445.82 元，判决两被告按照 20% 的过错责任比例应赔偿。后来，原告及被告皇家加勒比游轮不服一审判决向上海高院提起上诉，上海高院判决驳回上诉，维持原判。本案涉及的法律问题经整理如下：

1) 法律适用问题

本案系海上人身损害责任纠纷。因被告皇家加勒比游轮注册于境外，本案具有涉外因素。案件审理过程中，各方当事人一致选择适用中华人民共和国法律，根据《中华人民共和国民事诉讼法涉外民事关系法律适用法》第四十四条的规定，本案适用中华人民共和国法律进行审理。

2) 两被告的法律地位

原告与被告国际合作旅行社订立的出境旅游合同为包价旅游合同，被告国际合作旅行社系组团社，温州旅游公司为地接社，被告皇家加勒比游轮与温州旅游公司存在船票销售合同关系，实际提供了邮轮游览服务，是协助履行包价旅游合同义务的履行辅助人。因此，两被告是适格被告。

3) 两被告的赔偿责任

原告主张两被告未尽到安全提示义务。两被告负有义务提示的应是乘坐邮轮相关的特殊风险，但天雨路滑、小心行走是日常生活的基本常识，并非邮轮旅游所特有的安全风险，无需两被告做出特别提示。

原告主张两被告未尽到安全保障义务。本案中，原告作为一个具有独立行为能力的成年人，其摔倒固然可能有地面潮湿的因素，但主要原因还是在于原告自身在行走时未能做到必要的谨慎注意。事发时，皇家加勒比游轮虽然已经采取了放置鼓风机吹干地面，安排邮轮上的工作人员拖地等相应的防水防滑措施，但皇家加勒比游轮应当考虑到从室外进入室内区域的公共通道处，在雨天更容易发生游客滑倒的安全隐患和概率，完全可以通过室内放置安全警示牌、增加地毯长度等措施提示游客注意，从而降低此类风险。因此，皇家加勒比游轮作为公共场所的管理人，在管理和服务上还存在一定的不足。

法院综合考量皇家加勒比游轮与蒋某在此事件上双方各自的过错程度，酌情认定皇家加勒比游轮承担本起事故 20% 的责任。另外，要求旅行社导游在乘坐邮轮期间始终伴随蒋某或团内任何成员左右，并时刻进行指引，是不切实际的，也超出了安全保障义务的合理限度范围。因此，被告国际合作旅行社就原告摔倒不存在过错。

二、羊某诉英国嘉年华邮轮有限公司（CARNIVAL PLC）等海上人身损害责任纠纷案 (2016)沪 72 民初 2336 号

1. 案件事实

2015 年 8 月 1 日，原告羊某和其母亲同第三人浙江中旅签订了出境旅游合同，购买了“蓝宝石公主”号邮轮“上海-济州-福冈-上海”四晚五天的旅游产品。8 月 5 日下午 2 时许，“蓝宝石公主”号邮轮行至公海海域，原告羊某在邮轮泳池意外溺水。事发后，原告

被安排至上海新华医院接受抢救。最后经鉴定，原告被评定为致残程度一级，完全护理依赖。

2. 法院判决

原告以侵权为由向上海海事法院起诉被告嘉年华公司，请求法院判令被告按 80% 的责任比例赔偿原告人身和精神损害共计 3948455.26 元。被告嘉年华公司提交了追加第三人浙江中旅的申请，法院对此予以认可。根据《侵权责任法》的有关规定，原告和被告对本次事故的发生均有过错，原告承担 20% 的责任，被告承担 80% 的责任。原告可以主张赔偿的范围包括医疗费、护理费、律师费等共计 3933040.07 元，被告承担 80% 计 3146432.06 元。第三人表示已给付 70000 元作为人道主义救助捐赠。本案涉及的法律问题经整理如下：

1) 法律适用问题

法院认为，本案是一起中国游客在乘坐英国“蓝宝石公主”号邮轮参加“上海-济州-福冈-上海”活动过程中发生的泳池溺水事故，属于涉外海上人身损害责任纠纷，因为本案的侵权行为地的特殊性和非典型性，无法适用《法律适用法》第四十四条来确定其准据法，应当适用最密切联系原则更为科学、公平。根据最密切联系原则，与本案较多的连接点集中于中国，适用中国法对维护受害人的合法权益影响最大，本案应适用中国法律进行审理。

2) 原告和被告各方的责任分担

被告作为“蓝宝石公主”号邮轮的经营者，应当负有对游客的人身安全保障义务。法院认为，被告在对游客的服务、安全保障方面既未自觉参照中国法律，也没有依据英国有关组织的规定或者建议配备救生员或者监管人员巡视以防范溺水事故的发生，存在明显的过错。原告的母亲作为法定的监护人，未能注意泳池边的告示和充分意识到泳池的危险，没有尽到监护人应有的看护责任，也需承担应有的责任。原告与被告双方的责任分担以原告 20%，被告 80% 为宜。

3) 《雅典公约》责任限制的适用

被告认为自己作为邮轮的经营人，接受第三人的委托实际安排了旅客运输，是实际承运人，依据《海商法》或者中国加入的《1974 雅典公约》及《1976 年议定书》的规定，被告有权享有承运人的赔偿责任限额 46666 特别提款权，约折合人民币 433700 元。

法院认为，公约第 13 条第 1 款规定，如经证明，损失系承运人故意造成，或明知可能造成此种损失而轻率地采取的行为或不作为所致，承运人便无权享有第 7 条和第 8 条以及第 10 条第 1 款规定的责任限制。法院认为在外籍邮轮公共场所中发生的旅客人身损害责任纠纷案件中，若邮轮承运人明知存在发生该种损害的可能性，而违反邮轮母港或船籍国法律规定或相关的行业(操作)规范，未采取相应的防范应对措施，从而导致损害发生的情况下，即构成明知可能造成此种损害而轻率地作为或不作为，不应享受雅典公约规定的赔偿责任限额的权益。

三、赵某海上、通海水域人身损害责任纠纷案(2018)沪 72 民初 4301 号、(2019)沪民终 225 号

1. 案件事实

2017年5月1日，原告赵某与其亲属一同乘坐“海洋量子号”准备出游。登上游轮后，原告与其亲属一同进入游轮上的游乐设施碰碰车场地，在原告迈入该场地的时候，被该场地外围门槛绊倒并摔倒在地。经船上医师检查，确认原告股骨颈骨折，建议原告立即下船到指定医院治疗。游轮方工作人员安排原告进入上海市第一人民医院治疗，原告的妻子及女儿两人陪同。经医院检查，原告左股骨颈骨折。

2. 法院判决

原告认为涉案游轮违反对船上客人的基本安全保障义务，请求法院判令 RCL 游轮公司、加勒比船务公司、被告外轮代理公司（三被告）承担侵权责任。上海海事法院根据本案事实情况，酌情判定原告与被告 RCL 游轮公司应就涉案损失各承担 50% 的责任。后来，被告称 RCL 游轮公司不服一审判决，向上海高级人民法院提起上诉，法院综合分析游轮经营人安全保障义务的履行瑕疵以及受害人赵某方的责任分担以 RCL 游轮公司 20%，赵某 80% 为宜。在案件审理过程中，RCL 游轮公司向法院提出，自愿在判决之外对赵某进行人道主义补偿，判决金额与补偿金额的总和不超过一审的判决金额。赵某对此接受，法院也予以支持。本案涉及的法律问题经整理如下：

1) 法律适用问题

原告主张由三被告承担原告人身损伤的侵权责任，本案案由为海上人身损害责任纠纷。被告 RCL 游轮公司为外国法人，涉案事故发生于外籍游轮之上，本案具有涉外因素，当事人可以选择解决纠纷适用的法律。原、被告均表示同意适用中华人民共和国法律审理本案，故法院以中华人民共和国法律作为审理本案的准据法。

2) 事故责任主体

RCL 游轮公司作为涉案游轮的经营人，对于船上人员安全具有保障义务，如因其对船上相应设施的管理上的疏忽造成原告受伤的，应由其承担相应赔偿责任。原告并未举证证明被告加勒比船务公司与被告外轮代理公司为船舶的经营管理义务主体，故对原告要求上述两被告承担赔偿责任的诉讼请求，法院不予支持。

3) 赔偿责任分摊

一审法院认为，该碰碰车场地为游轮上的娱乐设施，被告 RCL 游轮公司有义务对其进行科学合理的设置，以最大谨慎保障游玩人员的人身安全。涉案游轮的经营人被告 RCL 游轮公司在碰碰车场地门槛的警示标识设置上具有一定责任，应承担部分损害赔偿责任。事故发生时进入该场地的人员并不多，原告年龄较大，也应根据自身身体条件谨慎进入该场地，对于陌生环境尤其应提升注意义务，对其迈入门槛过程中被绊倒也具有一定的疏忽过失，应自行承担部分责任。根据本案事实情况，法院酌情判定原告与被告 RCL 游轮公司应就涉案损失各承担 50% 的责任。

二审法院认为，除了上述考量因素以外，还应注意经营者的安全保障义务不是无限的，只有经营者未尽到合理限度范围内的安全保障义务，才会产生损害赔偿责任。本案中赵某虽是位年逾八旬的老人，但是完全可自主判断自己的活动能力，当其选择参与此项游乐活动时，应对相关风险有相关认知，而不应期许经营者安全保障义务履行面面俱到。活动场地内服务人员的数量是有限的，不可能与游客数量一比一配置。最后法院综合分析认

为，双方的责任分担以 RCL 游轮公司 20%，赵某 80%为宜。一审法院认定双方各 50%责任分担略有不妥，二审法院予以纠正。

四、思考

1. 法律适用问题

涉外海上人身损害责任纠纷，应以《法律适用法》来确定案件的准据法。《法律适用法》第四十四条规定“侵权责任，适用侵权行为地法律，但当事人有共同经常居所地的，适用共同经常居所地法律。侵权行为发生后，当事人协议选择适用法律的，按照其协议”。该条款就侵权责任的法律适用分三种情况作出了明确的规定。首先当事人协议选择适用法律的，按照其协议；其次当事人有共同经常居住地的，适用共同经常居住地的法律；最后是适用侵权行为地法律。

鉴于判断涉外邮轮侵权案件中的“侵权行为地”有所争议，且缺乏统一明确的标准，所以法院无法适用《法律适用法》第四十四条来确定准据法，而是倾向选择最密切联系地原则解决法律适用问题，认为这样更为科学、公平，亦符合侵权损害赔偿的“填补原则”。

2. 旅行社和邮轮船东的责任归属问题

《旅游法》第 111 条对旅游行业常用的术语进行了定义，其中就包括对“包价旅游合同”、“组团社”、“地接社”以及“旅行辅助人”的定义。“包价旅游合同”，是指“旅行社预先安排行程，提供或者通过履行辅助人提供交通、住宿、餐饮、游览、导游或者领队等两项以上旅游服务，旅游者以总价支付旅游费用的合同”。组团社是指“与旅游者订立包价旅游合同的旅行社”，地接社是指“接受组团社委托，在目的地接待旅游者的旅行社”，履行辅助人是指“与旅行社存在合同关系，协助其履行包价旅游合同义务，实际提供相关服务的法人或者自然人”。

一般而言，A 旅行社与旅客订立的出境旅游合同属于包价旅游合同，故该 A 旅行社为组团社。而 B 旅行社接受组团社的委托，在邮轮上接待旅客，故该 B 旅行社为地接社。按照邮轮业务的行业习惯，通常邮轮船东会与该 B 旅行社存在船票销售合同关系。在此情形下，由于邮轮公司实际提供了邮轮游览服务，所以邮轮船东是协助履行包价旅游合同义务的履行辅助人。另外，《旅游法》对组团社和地接社责任承担有明确规定，需要明确的是，在提供旅游服务的过程中造成旅游者人身损害、财产损失的，旅游者可以自由选择违约之诉或侵权之诉。

3. 邮轮船东安全保障义务的边界

《中华人民共和国侵权责任法》第三十七条规定，宾馆、商场、银行、车站、娱乐场等公共场所的管理人或者群众性活动的组织者，未尽到安全保障义务，造成他人损害的，应当承担侵权责任。《最高人民法院关于审理人身损害赔偿案件适用法律若干问题的解释》第六条规定，从事住宿、餐饮、娱乐等经营活动或者其他社会活动的自然人、法人、其他组织，未尽合理限度内的安全保障义务致使他人遭受人身损害，赔偿权利人请求其承担相应赔偿责任的，人民法院应予支持。根据我国法律和司法解释的相关规定，公共娱乐场所的经营人在提供场地和服务的同时负有合理限度范围内的安全保障义务，否则将

根据自身过错程度承担侵权责任。需注意的是，经营者的安全保障义务不是无限的，只有经营者未尽到合理限度范围内的安全保障义务，才会产生损害赔偿赔偿责任。因此，合理限度范围内的安全保障义务的履行不只影响安全保障义务人是否承担责任的认定，也影响安全保障义务人承担责任比例的划分。但是，所谓合理限度范围内的安全保障义务，我国法律无进一步明确规定。随着邮轮消费的普及，以一般公共场所管理人的安全保障义务标准来衡量以中国港口为母港的邮轮的安全保障义务亦属合理。

4. 《雅典公约》责任限制适用问题

1994年，中国加入《1974年雅典公约》及其《1976年议定书》。《雅典公约》第2条第1款，本公约适用于下列条件下的任何国际运输：（a）船舶悬挂本公约某一缔约国的国旗，或在本公约某一缔约国内登记，或（b）运输合同在本公约某一缔约国内订立，或（c）按照运输合同，起运地或目的地位于本公约某一缔约国内。在羊某某诉英国嘉年华邮轮有限公司海上人身损害责任纠纷一案中，由于“蓝宝石公主号”邮轮船东以中国港为母港从事国际邮轮经营服务，因此法院认可该案可适用《雅典公约》。雅典公约及其1976年议定书对承运人责任限制规定为46,666 SDR。但雅典公约第13条第1款规定，若损害系由承运人故意造成，或明知可能造成此种损失而轻率地采取的行为或不作为所致，承运人无权享有前述赔偿责任限制。那么邮轮船东的侵权行为是否构成了明知可能造成此种损失而轻率地采取的行为或不作为，就成了其是否享受赔偿责任限额的关键。

在羊某某诉英国嘉年华邮轮有限公司海上人身损害责任纠纷一案，法官认为，邮轮公司这种轻率所造成的损害是对游客生命健康权的损害，如果在这种情形下也能享受赔偿责任限额，不利于对游客生命安全的保护。在海事赔偿责任限制(船舶所有人责任限制)相关公约(如《1976年海事赔偿责任限制公约》)中，虽然船舶所有人丧失海事赔偿责任限制的条件与本案适用的雅典公约及其议定书所规定的承运人丧失赔偿责任限额的条件一致，但这两种制度的设计初衷和目的有所区别。

但笔者认为，雅典公约《1976年议定书》所规定的责任限额太低，距离现在过于遥远，已不能充分有效保护旅客的人身和财产利益，国内立法应对此进行重新考量。根据雅典公约《2002年议定书》承运人对于旅客死亡或人身损害的最高赔偿责任限额可达每事件每旅客400,000 SDR，折合人民币约400多万。即使按照羊某某诉英国嘉年华邮轮有限公司海上人身损害责任纠纷一案中法院认定的总损失金额计3933040.07元，法院也能在不打破《雅典公约》责任限额的情况下，判决被告邮轮公司承担80%计3146432.06元。另外，值得注意的是，雅典公约《2002年议定书》允许缔约国的国内法针对承运人对旅客人身伤亡的责任限额做出特别规定，但是这一限额不能低于议定书的规定。所以，即使中国以后决定加入《2002年议定书》，国内法也可在公约规定的最高赔偿限额之上对旅客人身利益赋予更多的保护。由此可以看出，雅典公约《2002年议定书》相较于《1976年议定书》，更加提升了立法者对旅客人身安全和人身利益的保护。

本文为笔者个人观点，并不代表也不应被视为协会意见，仅供会员参考。