

对《海商法》第二百四十条的解释

兼谈沿海运输共同海损

叶伟膺

本文从一起海损案件谈起，就（一）沿海运输中是否存在共同海损和（二）对《海商法》第二百四十条应如何解释等相关问题，进行探讨并发表不成熟的意见，不当之处，请批评指正。

一、案情概况

S 航运公司为其船舶“P”轮向 T 保险公司投保全损险（1996 年 11 月 1 日沿海、内河船舶保险条款），保险价值和保险金额均为人民币 1,800 万元。保险期限一年（包含本案相关航程期间）。该船舶在中国北方港口装煤，驶往南方港口卸货，途中于 8 月 23 日 1319 时在离卸港不远的地方（东经 114 度 02.97 分，北纬 22 度 21.5 分）触礁，船壳严重裂漏，机舱和几乎所有货仓均大量进水，船舶向右倾斜 5 度，后甚至达到 9 度，在此情况下，该轮于同日 1420 时在东经 114 度 01.845 分，北纬 22 度 20.348 分处冲滩搁浅。8 月 24 日航运公司曾两次联系救助入，要求紧急救助。后者即派出多艘船舶赶赴现场，对难船进行施救。在此期间，救助入曾要求签订总包价的救助合同，因对救助金额尚须进一步协商，故未立即签约，但施救措施一直在进行，为了脱浅，首先将船上约 46,000 吨货物，卸至租来的驳船上。然后进行探摸船底，封补裂漏并排除舱内积水。9 月 16 日双方正式签订了《救助合同》，救助费用为人民币 1,630 万元。后试图起浮未成，继续封补裂漏和排水。9 月 27 日 1830 时经拖带，该轮最终起浮。脱浅后又进行抽水、调整船位，并于 10 月 2 日 1245 时，由拖轮将其拖往卸货码头。10 月 6 日，救助入将获救的船舶以及船上的货物和其他财产交还给航运公司。当时，船上尚有未卸的货物约 4,000 吨。全部货物卸下后，船舶驶往船厂进行修理并由船东继续使用，未按推定全损处理。被保险人支付了救助人的费用后，要求船舶保险人赔偿，保险人拒赔。

关于保险人对该项费用是否应负赔偿责任的问题，有两种截然不同的意见。

有一种意见认为船舶保险人应负赔偿责任，因为：

（一）沿海运输中不存在共同海损，该项费用不是共同海损费用，保险人不能以被保险人未投保共同海损为理由拒绝赔付；

（二）该项费用是“被保险人为防止或者减少根据合同可以得到赔偿的损失而支出的必要的合理费用”，根据《海商法》第二百四十条的规定，属于保险人的赔偿责任。

我不同意以上的观点，反之，认为保险人对该项费用可不负赔偿责任(理由见后)。

二、沿海运输存在共同海损

关于沿海运输中是否存在共同海损的问题，在中国确有不同的看法，有的书就提到在我国的沿海运输中不存在共同海损，主要理由如下：

- 1、我国是个社会主义国家，船舶和所运物资主要是属于国家和集体所有；
- 2、承运人承运货物，签发运单给托运人，运单不同于远洋货物运输的提单，它不是一种有价单证，不允许转让、买卖，运单上不载有类似提单上的共同海损条款；
- 3、我国《海商法》总则第二条对于该法的适用范围做了规定。我国的沿海货物运输由交通部制订的《国内水路货物运输规则》（以下简称《水规》）调整。按照《水规》第九章第三

十五条的规定办理。承运人对所承运的货物承担完全的过失赔偿责任。如果事故由运输合同一方的过失所造成的，损失由过失方承担赔偿责任；如系由自然灾害等人力不可抗拒的原因所造成的，损失由受损的船方或货方各自负担。

我不同意以上的意见，因为：

1、虽然我国是个社会主义国家，但自 1978 年实行改革开放以来，已从计划经济转向市场经济。在现阶段和将来，存在着全民、集体和个人三种所有制形式（注 1），私人企业、中外合资企业和外资企业大批涌现，并且在不断增加，他们之间的经济利益是不同的。即使在实行计划经济的年代，国家和集体，全民所有制和集体所有制的各个企业也要进行经济核算，一旦发生海损损失和费用，仍然需要通过共同海损理算，进行合理分摊。大家都还记得，在文化大革命中，国内保险被认为是“把钱从一个口袋放到另一个口袋”，被迫停办了一段很长时间。后来认识到这是错误的，才得以恢复。同样，我们不应以“我国是个社会主义国家，船舶和所运物资主要属于国家所有”作为理由，否定共同海损在沿海运输中的存在。

2、在沿海运输中，承运人签发给托运人的确是运单而不是提单，运单和提单有所不同，前者不允许买卖和转让，后者却可以。但这丝毫不影响运单项下货物的物权和分摊义务。记名提单如果实际上未买卖或转让，则和运单是一样的，为何提单项下的货物需要同其他财产分摊共同海损，而运单项下的货物却可以免除其分摊义务呢？凭此得出沿海运输不存在共同海损的理由是不能成立的。

还需特别指出，虽然运输合同（包括提单）中的共同海损条款可以限制、限定、剔除和控制共同海损的赔偿要求，例如，假设运输合同中的条款约定“共同海损按照 2004 年约克—安特卫普规则理算”，则就不能根据 1950 年约克—安特卫普规则编制理算书，否则有关方可以拒付或者部分拒付共同海损分摊，因为根据不同的规则，理算的结果是不同的。

但是，船东要求其他财产分摊共同海损的权利，不是来自运输合同及其中的共同海损条款，而是来自执行运输合同的过程，来自航程中的海难，来自简单明了的自然法。换一种通俗的说法，就是在航程中遇到海难，为了大家的共同安全或者在一定的条件下为了共同利益所做出的特殊牺牲或支付的特殊费用应由大家分摊。是可否存在共同海损与运输单证种类无关。

有的书中也谈到古代的海上运输，称当时“船长就是船主，货主又是货物押运人，船主和货主都同一条船上”。在此情况下，大概船主就不必给货主签发提单或其他运输凭证，即使签发了，其中也不会有共同海损条款吧！但在这种情况下，一旦发生危险，为了共同安全，抛弃货物，则应由大家分摊，这就是《罗得法》所确立的基本原则。同样的道理，在我国的沿海运输中，承运人给托运人签发了运单，虽然运单本身没有共同海损条款，但这不应影响共同海损的存在。

3、《海商法》第二条第二款规定：“本法第四章海上货物运输合同的规定，不适用于中华人民共和国港口之间的海上运输”。该法没有规定其他各章，包括第十章共同海损不适用于沿海运输。据此，关于共同海损，沿海运输也应受《海商法》第十章规定的调整。

至于所提到的《水规》，旧《水规》第九章第三十五条有如下规定：

“货物承运后，除自然灾害、水上救助、货物本身性质、包装缺陷、包装完整内容不符，以及其他属于物资单位责任所造成的损失外，水运部门均承担责任。”

“由于物资单位的责任造成水运部门的损失，由物资单位赔偿。”

2001 年 1 月 1 日起施行的新《水规》第四十八条也有类似规定，即承运人承担损害赔偿责任，但“不可抗力”等除外。

两个《水规》仅规定由一方的责任所造成的直接损失应由该方负责，但对由于“自然灾害”或者“不可抗力”所造成的损失应如何处理似乎不很明确，更没有规定事故发生后，船、货等财产处于共同的危难之中，为了共同安全，采取措施所造成的特殊损失或支付的特殊费

用不可以作为共同海损，由各有关方分摊。

根据《海商法》第一百九十七条和国际上通行的理算规则以及惯例，即使引起共同海损牺牲或费用的事故，可能是由于航程中一方的过失所造成的，也不影响要求分摊共同海损的权利。此外，即使事故确系运输合同中的一方不能免责的过失所造成的，非过失方拒付共同海损分摊，过失方还有可能向其他方，例如船东互保协会索回损失。因此，不应武断的认为共同海损不存在并不进行理算，这是行不通的，已有深刻的教训。

在新、旧《水规》中，查不到有关沿海运输不存在共同海损的规定。相反，在两个《水规》的第三十七条均提到“共同海损的分摊”。第四十条还规定：“承运人可就共同海损的分摊留置货物”。由此可见，在共同海损的问题上，《水规》同《海商法》是一致的，两者均承认在沿海运输中存在共同海损。

再者，1996年11月6日《沿海、内河船舶保险条款》第二条“一切险”之二写明：“本保险负责赔偿依照国家有关法律或规定应当由保险船舶摊负的共同海损。除合同另有约定外，共同海损的理算办法应按《北京理算规则》办理。”

根据以上所述，无论是依照《海商法》，还是《水规》和船舶保险条款，共同海损均存在于沿海运输之中，本案中的救助费用属于共同海损费用。

三、被抢卸的货物应同其他财产分摊后来的抢救费用

在本案中，主张保险人应对被保险人所支付的费用负赔偿责任的理由可能还有：在进行施救时，大部分货物（约46,000公吨）已经卸下，同船舶分离，以后的抢救费用不属于共同海损，更不能要求分摊。

对此问题我的意见如下：

（一）不错，在有些船舶搁浅案件中，施救措施和过程比较简单，只要卸下一部分货物，船舶便自动起浮，不需要第三者协助，不产生拖带费用，在此情况下，仅将抢卸货物的费用列入共同海损即可，这样处理各有关方都不会有意见，因为卸货是为了船舶和货物的共同安全。

但有些案件却不同，由于情况比较复杂，救助作业常常要进行一段很长时间，救助措施需分成不同的阶段进行，例如，为了救助船舶和货物，第一步要采取的措施是将货物卸到驳船上；第二步是在卸货减轻船载后，再采取其他措施，使用拖轮拖带，最终船舶才得以起浮。在此情况下，应如何处理卸货费用和拖带费用呢？也许有人会主张仅应将卸货费用列入共同海损，至于船舶的拖带起浮费用则应由船方自负。

这样的处理做法是不妥当的，因为救助措施虽然分成两个不同阶段，但它是一个统一的整体，相辅相成，第一步措施——卸货是为了减载，有利于下一步船舶拖带起浮；第二步措施——使用拖轮拖带，是使船舶最终脱浅，两者的共同目的都是为了使船舶和货物脱离危险，获得共同安全，因此，没有理由仅将卸货费用列入共同海损，由大家分摊，而将拖带起浮费用排除在共同海损之外，由船方自负。这样处理，不大合理，显失公平。

因此，一般说来，应将综合救助作业的全部费用，作为共同海损处理，直至处于危险中的所有财产都获得安全时为止。

更何况在本案中，船方和救助方的往来传真、双方签订的救助合同、各种施救方案和措施、救助报酬及其支付办法等资料都证明采取抢卸货物和堵漏、排水、拖带起浮一系列措施是从一开始就安排好了的，其目的是为了起浮搁浅船舶，使船舶和船上的货物等财产脱离危险。《救助合同》第六条就约定救助方的责任是制定难船的施救方案（包括卸货减载方案、防油污方案、探摸方案、封舱堵漏方案、抽水起浮方案……拖带方案）；第三条还特别约定：船舶起浮后，救助方应(1)将获救的难船和船上其他财产拖至安全港口交付给被救

助方；(2)将获救的货物运送到卸货码头交给被救助方指定的收货人。

因此，不仅卸货，而且在卸下大部分货物后，继续进行堵漏、排水、起浮和拖带所产生的费用和所造成的损失，均应认入共同海损。这不仅是遵循共同海损的基本原则，而且完全符合《中华人民共和国海商法》关于共同海损的规定。

(二)当然，在一些特殊的情况下，处理起来可能有不同的意见。例如，一艘船舶搁浅后，为了起浮，雇用驳船，卸下船上的全部货物，但船舶仍无法起浮，又因风云突变，船舶向更高处搁浅，情况变得比原来更加险恶，后经过特别努力，才最终使船舶脱浅。在此情况下，应如何处理有关费用呢？在学者之间会有如下两种不同的意见：(1)有人主张将卸货费用认入共同海损，但起浮费用则应由船方自付，因为当时货物已不在船上，情况又发生了变化，起浮已不再是为了船、货的共同安全，而是为了船舶单方的利益；(2)有人却认为即使在这种情况下，若卸货费用认作共同海损，则后来产生的起浮费用也应同样列入共同海损，因为两者都是为了起浮搁浅船舶。如果将前一项费用认入共同海损，后一项费用却由船方自负，这样的处理不大合理。

本案不属于上述的特殊的情况，货物卸下后，天气、海况和船舶的状况都没有变得越来越坏，故不必考虑这些争论，而是可按一般情况处理，即把卸货费用和起浮费用均认入共同海损。

(三)船、货分离有如下几种情况：

1、发生危难情况和采取抢救措施时，货物已不在船上。例如，船舶在目的港卸货时发生火灾，已经卸下的货物，对用水灭火所造成的牺牲和支付的消防费用，可不必同船舶和未卸的货物共同分摊。因为前者已同后者分离，没有共同危险；

2、船舶发生机器损坏或其他情况，驶往避难港，为了安全完成本航次，须在该地修理，所需时间很长，为了货方的需要或为了节省共同海损费用，货物由其他船舶转运至目的港，在此情况下，船方一般都要求货方签订《不分离协议》，其内容如下：

“兹同意，如果船舶所载的全部或部分货物，由其他船舶或运输工具转运至目的地，共同海损的权利和义务不应受转运的影响。本协议旨在使各有关方处于尽可能如同没有此项转运而由原船继续航程（只要根据适用的法律或运输合同继续航程是合理的）他们所处的同等地位”。

It is agreed that in the event of the vessel' cargo or part thereof being forwarded to original destination by other vessel, vessels or conveyances, rights and liabilities in general average shall not be affected by such forwarding, it being the intention to place the parties concerned as nearly as possible in the same position in this respect as they would have been in the absence of such forwarding and with the adventure continuing by the original vessel for so long as justifiable under the law applicable or under the Contract of Affreightment.

在实际的理算工作中，即使有些货方未签订《不分离协议》，理算师也要求其货物分摊转运后所发生的共同海损。正因此，《1994年约克—安特卫普规则》的规则G加进了《不分离协议》的内容。这样一来，即使货物转运，同船舶分离，仍需同船舶分摊转运后的共同海损。

在本案中，没有签订任何《不分离协议》，因为货物不是转运，而是作为抢救措施的一部分，被抢卸后运往安全地点。故更不能以船货分离为理由，主张卸下大部分货物后，仍需支付的抢救费用不能认入共同海损并由各收益方比例分摊。

3、还应该特别指出，本案的船舶是在触礁，船壳板严重裂漏和船舱大量进水的危难情况下，为了避免船、货沉没，造成更大的损失，有意冲滩搁浅的。根据有关法律和理算规则

的规定，有意搁浅所造成的损失和支付的费用，例如上述的补漏、排水和拖带起浮等费用均应认作共同海损。

既然是共同海损，就应由船、货等财产按比例分摊。因为：（1）“为大家做出的牺牲应由大家分摊”这是早已确立起来并已长期实施的共同海损的基本原则，不得违反；（2）《中华人民共和国海商法》第一百九十九条规定：“共同海损应当由受益方按照各自的分摊价值的比例分摊”，法律的规定应当遵守；（3）国际上通行的海损理算规则—《约克-安特卫普规则》的规则 B 也有相同的规定，可作参考。

四、《海商法》第二百四十条的“合理费用”是施救费用

如上所述，主张船舶保险人应负赔偿责任还有另一个理由：本案的费用是《海商法》第二百四十条的“被保险人为防止或者减少根据合同可以得到赔偿的损失而支出的必要的合理费用”，属保险人的责任。

这种理解值得商榷。因为：

（一）救助费用（Salvage, Salvage Charges）、共同海损（General Average）和施救费用（Sue and Labor）是海上保险中的专门术语，两者是严格区分开的。

1、英国《1906 年海上保险法》规定：

救助费用是指独立于合同的救助人根据海商法有权获得的费用，不包括被保险人或其代理人或其雇员，为避免承保危险，提供救助服务而支付的费用(注 2)。

共同海损是指在危难时，为了保护同一航程中处于共同危险的财产，有意且合理做出的特殊牺牲和 / 或支付的特殊费用(注 3)。

施救费用是指如果保单中含有施救条款，被保险人可以据此从保险人索回为实施该条款所合理支付的任何费用。共同海损损失和分摊以及救助费用不能在施救费用项下得到赔偿(注 4)。

Suing and labouring clause

78.(1)Where the policy contains a suing and labouring clause,.....the assured may recover from the insurer any expenses properly incurred pursuant to the clause

(2)General average losses and contributions and salvage charges, as defined by this Act, are not recoverable under the suing and labouring clause.

2、1983 年和 1995 年英国《协会船舶定期保险条款》以及《协会船舶全损、共同海损及 3/4 碰撞责任险（包括救助、救助费用和施救费用）定期保险条款》均承保共同海损、救助费用和施救费用。并在“被保险人的义务（施救费用）”条款中清楚写明：“当发生损失或不幸时，被保险人及其雇员和代理人有义务采取合理的措施，防止或减少根据本保险可获得赔偿的损失。”“保险人将赔偿.....由于该措施所产生的适当且合理的费用”。“共同海损、救助费用.....不能根据本条得到赔偿。”

DUTY OF ASSURED (SUE AND LABOUR)

In case of any loss or misfortune it is the duty of the Assured and their servants and agents to take such measures as may be reasonable for the purpose of averting or minimizing a loss which would be recoverable under this insurance.....the Underwriters will contribute to charges properly and reasonably incurred.....for such measures. General average, salvage, salvage charges.....are not recoverable under this Clause.

显然，根据英国《1906年海上保险法》，如果投保《协会船舶定期保险条款》或者《协会船舶全损、共同海损及3/4碰撞责任险（包括救助、救助费用和施救费用）定期保险条款》，救助费用、共同海损不能在施救费用项下得到补偿。

如果仅投保全损险，则既不能索赔救助费用、共同海损，也不能要求赔偿施救费用，因为保单中没有保险该项费用，或称保单中没有施救条款。

3、在我国，1996年11月1日的《沿海、内河船舶保险条款（一切险）》和《全损加四个附加险条款》是参照《协会船舶定期保险条款》制定的，同样承保救助费用、共同海损和施救费用。该条款第二条（一切险）规定：

“二、共同海损、救助及施救

本保险负责赔偿依照根据国家法律或规定应当由保险船舶摊负的共同海损。

保险船舶在发生保险事故时，被保险人为防止或减少损失而采取施救措施及救助措施所支付的必要的、合理的施救或救助费用、救助报酬，由本保险负责赔偿。”

4、《中华人民共和国海商法》第十二章《海上保险合同》的规定，也是参照在国际上有极大影响的英国《1906年海上保险法》和《协会船舶定期保险条款》而制定的，它对于救助费用、共同海损和施救费用三者应该说也是区分开的：

救助费用是指海上或者与海相通的可航水域，对遇险的船舶和其他财产进行救助，被救助方应当向救助方支付的任何救助报酬、酬金或者补偿(注5)。我认为它包括根据法律或合同应当支付的救助费用，而不仅是纯救助费用；

同救助费用、共同海损和施救费用两者严格区分开来的情况不同，救助费用有时被作为共同海损处理，变成一种典型的共同海损费用。根据《海商法》和《约克—安特卫普规则》规则六的规定，救助费用，不论救助是否根据合同进行，都应认入共同海损，由获救财产按其价值比例分摊。除非（1）救助完成后，又发生了另一次海损事故，财产全部或部分遭受损失，致使其在目的港的留存价值少于救助费用和（2）财产各方分别支付其救助费用，按有关法律或理算规则，救助费用不作为共同海损重新理算和分摊。

共同海损是指在同一海上航程中，船舶、货物和其他财产遭遇共同危险，为了共同安全，有意且合理地采取措施所直接造成的特殊牺牲、支付的特殊费用(注6)

此外，在一定条件下，为了安全完成航程所造成的损失和支付的特殊费用也是共同海损(注7)。

施救费用（参见《海商法》第二百四十条）。

（二）《海商法》第二百四十条的“合理费用”是施救费用

《海商法》第二百四十条所称的“被保险人为防止或者减少根据合同可以得到赔偿的损失而支出的必要的合理费用”同英国《1906年海上保险法》、1983年和1995年英国协会船舶保险条款以及我国1996年《沿海内河船舶保险条款》所规定的施救费用，其文字几乎相同，含义也应该是一样的；《海商法》这条规定虽然没有像英国《1906年海上保险法》78.(1)那样，一开头就写明：“如果保单中含有施救条款”，但前者是参照后者起草和制定的，而且加上“根据合同可以得到赔偿”这一短语，意思也应该和后者相同。由此可见，在船舶保险中，《海商法》第二百四十条的“合理费用”指的就是施救费用。

该条所指的施救费用不包括救助费用和共同海损。否则，就不必有《海商法》第一百七十一条和第一百七十二条（三）关于救助费用的规定，《海商法》第一百九十三条、第一百九十四条和第二百四十一条关于共同海损及其在保险金额低于共同海损分摊价值的情况下，应如何赔偿共同海损分摊的规定，也就毫无意义。《海商法》和相关的船舶保险条款对救助费用、共同海损和施救费用应该是严格区分的。

此外，如上所述，英国《1906年海上保险法》78(2)规定“共同海损损失和分摊以及救

助费用不能在施救费用项下得到赔偿。”

1983年和1995年英国协会船舶保险条款，在施救费用条款中也规定“共同海损、救助费用不能根据本条得到赔偿。”

我国1996年11月1日《沿海内河船舶保险条款》第二条（一切险）之二，对“共同海损、救助费用和施救费用两者也同样分开列出。

据此，本案的救助费用，既已认作共同海损，就不能作为施救费用并根据船舶保险单的施救费用条款或《海商法》第二百四十条的规定要求船舶保险人赔偿。

还须特别指出，《沿海内河船舶保险条款》是在第二条“一切险”项下才保险“共同海损、救助及施救”的，也正是在此前提下，才规定“保险船舶在发生保险事故时，被保险人为防止或减少损失而采取施救及救助措施所支付必要的、合理的施救费用、救助费用由保险人负责赔偿”。在本案中，因船舶不是投保一切险，而是仅投保《沿海内河船舶保险条款》第一条“全损险”，且没有加保附加险，最终又没有按推定全损处理，因此不能要求保险人根据保险单或者《海商法》第二百四十条的规定赔偿这些费用。

如果不是这样解释和处理，反之，认为“被保险人为防止或者减少根据合同可以得到赔偿的损失而支出的必要的合理费用”包括共同海损、救助费用和施救费用等一切费用，要求保险人赔偿本案所产生的费用，则船舶投保全损险，同投保一切险或全损加费用附加险，就完全一样，确切的说，这对被保险人有利，因为可以少交保险费，索赔权利却完全相同，这太不合逻辑，也是完全不合理的。

五、结论

综上所述，可以得出如下的结论：（1）在沿海运输中存在共同海损，本案中所产生的费用属于共同海损费用；（2）《海商法》第二百四十条所称的“被保险人为防止或者减少根据合同可以得到赔偿的损失而支出的必要的合理费用”是指施救费用，不包括共同海损费用；（3）因为全损险不保险共同海损，本案又未按推定全损处理，故保险人对所产生的费用可以不负赔偿责任。

（注1）参见《中华人民共和国宪法》第六条第二款和《中华人民共和国物权法》第三和第四条

（注2）参见《1906年海上保险法》65.(2)

（注3）参见《1906年海上保险法》66.(2)和(1)

（注4）参见《1906年海上保险法》78.(1)和(2)

（注5）参见《海商法》第一百七十一条和第七十二条第三款

（注6）参见《海商法》第一百九十三条

（注7）参见《海商法》第一百九十四条