

司法考试案例分析：对一起典型的共同海损案件的分析 PDF
转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/249/2021_2022__E5_8F_B8_E6_B3_95_E8_80_83_E8_c36_249097.htm 「摘要」本文通过对一起真实的海商法案例，首先找出了本案突破口，亦即本案的争论焦点。然后从学理上分析了共同海损的构成要件及责任认定等问题，进而对本案进行了具体的剖析，阐述了当今通行做法及对本案的适用，最后，合逻辑地得出了结论。糖烟酒公司A向某糖厂购糖，同时租B船进行海运，并投保海上贸易运输保险水渍险。保险合同载明标的为一级白砂糖17000件，计850吨，保险金额365.5万元。运单上“特约事项栏”未注明托运人同意白砂糖配置甲板上，但B船船东在装船时，将部分白砂糖配载在甲板上。在航行途中，B船遭遇了八级大风巨浪，船身剧烈横摆，配载在甲板上的白砂糖歪至一边。为了使船能保持平衡并继续航行，船东作出决定，将甲板上的白砂糖部分抛至海中，结果到港后，白砂糖只有14040件，同时还有部分白砂糖受潮，包装受损、短量，于是糖烟酒公司A向保险公司提出索赔。经调查，本案中承运的B船由渔船改装，吨位为910吨，抗风等级为八级，但其初检适航证书已过有效期，在本次航程前未做检查。本案争议焦点在于两点：一、B船船东将部分白砂糖抛入海中造成的损失是否属于共同海损？二、被保险人糖烟酒公司A所租B船不具适航性是否意味着被保险人履行告知义务有过失？理论分析：1共同海损（General Average）：是指载货运输的船舶在同一上海程中遭遇自然灾害或意外事故或其它特殊情况，使航行中的船、货、运输收入或其它有关财产的共同安全受到威胁，

为了解除共同危险，维护各方的共同利益或使航程继续完成，船方有意识地合理地采取抢救措施所直接造成的某些特殊的牺牲或支出的额外费用。共同海损包括两个组成部分：一是共同海损措施造成的船、货本身的损失，称为共同海损牺牲；二是共同海损措施引起的费用损失，称为共同海损费用。共同海损构成条件为：导致共同海损的危险必须是真实存在的或不可避免的危及船舶与货物共同安全的危险；2) 共同海损的措施必须是为了解除船、货的共同危险人为地、有意识地采取的合理措施；3) 共同海损的牺牲是特殊性质的，费用损失必须是额外支付的；4) 共同海损损失必须是共同海损措施的直接的、合理的后果；5) 造成共同海损损失的共同海损措施最终必须有效果。我国《海商法》第70条规定：“托运人对承运人、实际承运人所遭受的损失或者船舶所遭受的损坏，不负赔偿责任；但是，此种损失或者损坏是由于托运人或者托运人受雇人、代理人的过失造成的除外。”这一规定非常明确地告诉我们，《海商法》在海上货物运输方面对托运人实行的是过错责任原则，即只有托运人的过失所造成的损失，托运人才负责赔偿，反之，则无须承担赔偿责任。我们应该注意的是，违约赔偿与共同海损分摊是两个不同的概念，前者是指因当事人不履行或不适当履行合同，给对方当事人造成经济损失时所应承担的法律后果；后者则是为了公平分担海上风险，按照合同的约定，对于那此为了解除船、货的共同危险而采取措施所造成的损失，由各方按受益财产的比例予以分摊的一种制度。从这个意义上来理解，在托运人的过失导致共同海损的情况下，既然损失要由托运人负责赔偿，那么，也就不存在所谓的共同海损分摊问

题了。对此，以装运危险货物为例。《海商法》第68条对于托运人未经正确申报而装运危险货物的问题，只规定了承运人在货物构成实际危险时可以对危险货物随意处置的权利，也规定了托运人的赔偿责任，却没有规定共同海损分摊问题，原因就在于：有承担责任者，就不存在共同海损分摊的问题。但是在托运人没有过失的时候，情况就不同了，虽然他对损失无须承担赔偿责任，但他应该履行合同所约定的义务，分摊共同海损损失。这里同样以装运危险货物为例，《海商法》第68条第2款对于托运人在无过失的情况下装运危险货物的问题，虽然也规定了承运人在货物构成实际危险时可以对危险货物随意处置的权利，但同时又明确规定，本款规定不影响共同海损分摊的权利。通过上述规定，即得出这样的结论：因当事人的过失所致的共同海损，损失应该由有过失的一方承担，而另一方无须分摊此种损失；如果共同海损事故是在当事人没有过失的情况下发生的，则当事各方就应依照约定分摊共同海损损失。在航运和司法实践中，有时会听到某此货主抱怨：本人没有过失，为什么还要参加共同海损分摊？其实，这种抱怨是将损失分摊损害赔偿混淆在了一起，我们必须明确，前者是法律所规定的一种责任，而后者是基于公平分摊风险的原则在合同中约定的一种义务。承运人的过失所致的共同海损如前所述，共同海损事故有此是因自然因素所引起，有此则是因当事人的过失而导致，联系到承运人，这种过失有两种情况：一种是可以免责的过失，另一种是不可以免责的过失。对承运人的这两种不同的过失所导致的共同海损，其法律后果是不同的。所谓承运人可以免责的过失，系指承运人虽然在主观上有过错，但依据法律规定

，承运人可以免除赔偿责任的一种过失。“海牙规则”规定了承运人应谨慎处理使船舶适航和妥善而谨慎地管理货物两项基本义务。同时，鉴于海上的特殊风险，又规定了17项免责条款，其中最重要的是船长、船员的驾驶船舶或管理船舶的过失免责（统称航海过失免责）。“海牙规则”为承运人所规定的义务属于最低限度的义务，而规则所规定的17个免责事项则是最大限度的免责。为了使承运人能够履行其最基本的义务，同时也为了防止承运人免责无边的现象，规则第3条第8款又规定：“运输契约中的任何条款、约定或协议，凡是解除承运人或船舶由于疏忽、过失或未履行本条规定的责任与义务，因而引起的货物或与货物有关的灭失或损害，或以本规则规定以外的方式减轻这种责任的，都应作废并无效。”该项规定的根本含义是，承运人不得凭借自己的有利地位，以任何方式来减轻或解除其上述义务，也不能以任何方式来增加自己的免责权利。从该项规定来看，在“海牙规则”承认船长、船员过失免责的情况下，承运人如果再进一步要求货方分摊由其过失而导致的共同海损损失，似乎就有减轻或解除其责任之嫌了。然而，《海牙规则》第5条又规定：“……本规则中的任何规定，都不能被视为有碍于在提单中加注有关共同海损的任何合法条款。”实质上，该条款是对“海牙规则”第3条第8款的一个例外规定，即在共同海损问题上可以不受第3条第8款的限制。按照这一例外规定，承运人要求货方分摊由于船长、船员的过失所导致的共同海损损失，并不违反“海牙规则”关于承运人责任、义务方面的强制性规定。另外，从实践意义上来讲，既然法律已经规定此种过失可以免责，就意味着对这种过失可以不作为过失，因

此在各国的海运和司法实践中，对此并未提出异议。所谓不可以免责的过失，是指法律或海上货物运输合同所规定的免责范围之外的过失。例如，承运人未能使船舶适航、运输过程中发生不合理延误以及不合理绕航等情况。对此类过失所引发的共同海损，能否要求各受益方分摊，国际航运界有两种截然不同的观点。案例分析：1，从本案案情看，表面上B船及货物正遭到共同危险，B船船东为了解除船、货的共同危险而采取抛货所造成的货物损失是属于共同海损牺牲的，也是属于共同海损的，但实际上B船抛货是由于货物配置不当及船舶不具适航性造成的。在本案中，运单上未注明“同意白砂糖配载在甲板上”说明船方将部分白砂糖配载在甲板上未经过糖烟酒公司A的允许。而且由于B船适航性证明已过有效期，故其在突遇八级大风无把握继续安全航行的情况下，只得将配载在甲板上并歪至一边的白砂糖部分抛入海中，因此应由船方承担赔偿责任糖烟酒公司A经济损失的责任。2，根据通行的1974年“约克安特卫普规则”对抛弃货物的规定：“抛弃的货物除按照公认的贸易习惯运送的以外，不得作为共同海损受到补偿”。本案中，货物运单上未注明“同意白砂糖配载在甲板上”，而且白砂糖配载在甲板上显然不是按公认的贸易运送货物。因此其抛糖损失不得作为共同海损受到补偿。3，本案中，B船的适航性证明已过有效时限，在开始此次航程前也未作船况检查，属于承运人责任。而糖烟酒公司A作为托运人对B船的适航性能无核查权利，也无核查义务。无义务就承运人情况告之保险人。故不能以B船不具适航性得出糖烟酒公司A未履行如实告知义务的结论。4，本案中，糖烟酒公司A已向保险公司提出了索赔，根据我国《海商法

）第252条“保险标的发生保险责任范围内的损失是由第三人造成的，被保险人向第三人要求赔偿的权利，自保险人支付赔偿之日起，相应转移给保险人”。保险人在向糖烟酒公司A赔偿后，可以向造成这次损失的B船承运人要求赔偿。结论：本案由保险公司赔偿糖烟酒公司A的货物损失后，再向B船承运人要求赔偿因托运人的过失所致的共同海损。山东省垦利县人民法院阎顺强 种磊 100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 www.100test.com