

论共同海损制度在沿海货物运输中的尴尬 PDF转换可能丢失  
图片或格式，建议阅读原文

[https://www.100test.com/kao\\_ti2020/480/2021\\_2022\\_\\_E8\\_AE\\_BA\\_E5\\_85\\_B1\\_E5\\_90\\_8C\\_E6\\_c122\\_480226.htm](https://www.100test.com/kao_ti2020/480/2021_2022__E8_AE_BA_E5_85_B1_E5_90_8C_E6_c122_480226.htm) 一九九三年以前，共同海损制度只能适用于国际海上货物运输，国内沿海和江河湖泊的货物运输则没有这种制度。由于《中华人民共和国海商法》于一九九三年颁布实施，该法在总则中明确指出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货物运输；但对于第十章共同海损的规定，则没有附加任何限制性规定。这就导致共同海损的规定必然适用于国内沿海港口之间的海上货物运输，包括海江之间和江海之间的直达货物运输。至于单一的江河货物运输是否适用共同海损制度，尚需进一步讨论，本文暂不涉及。对于那些被严格责任制压抑了近半个世纪的从事国内沿海货物运输的船东们来说，在海商法颁布之初，真可谓欣喜若狂，因为他们也可以与从事国际海上货物运输的船东们一样，享受共同海损法律制度的优厚待遇。但在他们高兴之余，最后沉静下来的时候，他们猛然发现自己站在一个两难的交叉口。因为他们在享受共同海损法律制度带给他们的优厚待遇的同时，他们还受合同法运输合同一章关于承运人对运输过程中货物的毁损、灭失承担损害赔偿责任的约束。这是一个与国际海上货物运输过失责任制截然不同的严格责任制。也就是说，当承运人在船舶和货物发生共同危险的时刻，如果采取了救助措施，从而发生了救助费用。虽然承运人可以根据共同海损的法律规定，向货方要求分摊合理的牺牲费用，但货方也有权根据合同法的严格责任制拒绝分摊；或者在分摊之后，

向承运人提起损害赔偿之诉。根据上述事实，我们可以断言，海商法在立法时忽略了国际和国内海上货物运输对违约责任采用两种归责原则的既定事实。即国际海上货物运输采过失责任制（学界一般称过错责任制。本文为了与海商法条文保持一致，故采用过失责任一语。），而国内沿海货物运输则采严格责任制。所谓过失责任制，是指从事国际海上货物运输的承运人，在履行运输合同的过程中，只有因自己本人的过失而导致货物的灭失或者损坏，才承担赔偿责任。这一点在海商法的第五十条和第五十一条有明确的规定。例如，海商法第五十条第二款规定：“除依照本章规定承运人不负赔偿责任的情形外，由于承运人的过失，致使货物因延迟交付而灭失或者损坏的，承运人应当负赔偿责任。”这一法条的规定，仅指承运人本人的过失，而非船长和船员等其他人的过失所造成的货物灭失或者损坏。进而言之，如果延迟交付的原因是由于船员操作船舶不当，致使船舶机械在航行途中损坏，船舶不得不绕航进行修船，最后致使船舶抵达卸货港晚于合同约定的时间，从而导致货物的灭失或损坏。因绕航修船承运人本人没有过失，所以此时承运人对货物的灭失或者损坏不承担任何责任。海商法第五十一条规定了十二项承运人对货物的灭失或者损坏不承担责任的免责事由。例如第一项关于船长和船员在驾驶船舶或者管理船舶中的过失免责；第二项是关于火灾免责的规定，但同时还规定由于承运人本人的过失造成的火灾除外；第十二项还规定非由于承运人或者承运人的受雇人、代理人的过失造成的灭失或者损坏，承运人亦享受免责。第五十条的过失责任制和第五十一条所列举的十二项承运人的免责事由，是共同海损制度得以生存

的基础。因为船舶在海上所发生的碰撞、搁浅等事故，是导致共同海损分摊的主要原因，而碰撞等事故的发生又主要是船长和船员的驾驶过失所造成。也就是因为第五十一条规定了船长和船员的驾驶过失免责，货方在分摊了共同海损的牺牲以后，也就没有了继续追究船方责任的法律基础。而在沿海货物运输，由于合同法关于归责原则的规定，与海商法的过失责任制截然不同，而是采取了严格责任制。关于严格责任制，在合同法的运输合同一章体现得淋漓尽致。例如合同法第三百一十一条规定：“承运人对运输过程中货物的毁损、灭失承担损害赔偿责任，但承运人证明货物的毁损、灭失是因不可抗力、货物本身的自然性质或者合理损耗以及托运人、收货人的过错造成的，不承担损害赔偿责任。”合同法将承运人应当对货物的毁损、灭失承担损害赔偿责任，与承运人所享受的四项免责事由合并在一个条款里。但我们仍然可以断定从事国内沿海货物运输的承运人对货物的毁损、灭失承担严格责任，而那四项免责事由，即不可抗力、货物本身的自然性质或者合理损耗以及托运人、收货人的过错，很难演变为共同海损的成因；同时这四项免责事由与陆上运输的免责事由是相同的，没有如同海商法关于船长驾驶船舶的过失免责的特殊性。调整沿海货物运输的准特别法《国内水路货物运输规则》第四十五条规定：“承运人将货物运输或者部分运输委托给实际承运人履行的，承运人仍然应当对全程运输负责。”这也是一个严格责任制的规定，而且保持了下位法与上位法在归责原则上的一致性。《国内水路货物运输规则》第四十八条规定了十项承运人的免责事由，这十项免责事由与海商法的十二项免责事由在性质上截然不同，

而是合同法所规定的四项免责事由的扩展。除前三项免责事由与合同法相同以外，其它七项的免责事由都是托运人和收货人过错的细化。而这些免责事由也不可能成为共同海损的成因。因为如果托运人和收货人有过错，从而导致船舶和其它货物的损坏，托运人和收货人也要受严格责任制的约束，承运人为了救助船舶和货物所发生的牺牲费用，依法应当由托运人或者收货人承担，而不应由其他货方分摊。鉴于上述法理分析，以及海商法与合同法的归责原则比较，我们可以得出一个结论，即海商法第十章所规定的共同海损制度，在我国严格责任的归责原则下，沿海货物运输的承运人是无法最终享受共同海损的优厚待遇的。因为货方或者保险人可以根据合同法所规定的严格责任的归责原则，拒绝分摊共同海损的牺牲费用；货方和保险人也可以在分摊共同海损的牺牲费用以后，向承运人提起损害赔偿之诉。（作者：王沐昕，北京市华堂律师事务所）

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](http://www.100test.com)