

论新时期的中国海难救助制度

——以新《海商法》“海难救助”章的修订为视角

傅廷中

(清华大学 法学院,北京 100084)

摘要:海难救助制度是《海商法》的重要组成部分,该项制度的制定与完善直接关系到海上交通安全和海洋生态环境保护。随着航运事业的快速发展,制度中的某些缺陷也有所显现。中国作为《1989年救助公约》的缔约国,遵循民法的基本原则和公约中倡导的理念,在广泛征集社会各界意见和建议的基础上,对《海商法》“海难救助”章中的规定进行了必要的修改和补充,修订后的海难救助制度充分体现了公约确立的宗旨,对于完善中国未来的海事司法实践具有重要意义。

关键词:《海商法》修订;鼓励救助;雇佣救助;“无效果,无报酬”

中图分类号:D922.294 **文献标志码:**A **文章编号:**2096-028X(2026)02-0003-09

《中华人民共和国海商法》(简称《海商法》)^①于2025年完成修订,中国的海商立法由此步入了一个新的阶段。海难救助制度作为《海商法》的重要组成部分,在修订的过程中也进行了必要的调整和变革。在修订海难救助制度的过程中,国际形势的发展受到了密切的关注,发达海运国家的立法经验得到了认真的借鉴,理论界和实务界人士的经验与智慧亦被广泛而科学地吸收,整个制度体系的设计和安排体现了与时俱进的精神。可以预见,修订后的海难救助制度对未来的海事司法实践必将产生重大而深远的影响。

一、修订海难救助制度遵循的原则

(一) 与时俱进的原则

中华人民共和国的海商立法起步于20世纪50年代,成型于由计划经济向市场经济转型的20世纪90年代。《海商法》的制定对于调整海上运输中发生的关系、保障和促进国际贸易的发展,具有重要作用。然而,自《海商法》1992年颁布以来,国际经贸形势发生了重大的变化。一是贸易规模的扩大。仅就中国的情况而言,在《海商法》通过的1992年,中国货物进出口贸易总额仅有9119.6亿元;^②到了2025年,中国的货物进出口总额已飙升至45.47万亿元。^③二是贸易物资的种类呈现出多元化的特征。随着科技的发展,国际贸易物资已突破传统结构,由过去的普通商品扩展至油类货物和其他具有特殊性质的货物。诸如此类的变化不仅对海商立法提出了新的要求,也对海上交通安全和海洋环境保护提出了挑战。众所周知,国际海事组织一直将海事立法的重心置于海上交通安全和海洋环境保护,^④中国是名副其实的航运大国和国际海事组织的A类理事国,负有构建具有新时代特色的海难救助制度的时代使命。本次《海商法》修订充分体现了国际海事立法“让航行更安全,让海洋更清洁”的宗旨和中国积极推动构建人类命运共同体的一贯立场。

基金项目:2024年度国家社科基金重大专项(24VHQ017)

作者简介:傅廷中,男,法学博士,清华大学法学院教授。

① 为行文方便,下文将《海商法》(2025年修订)称为新《海商法》。

② 参见《17-3 进出口贸易总额》,载国家统计局网站,https://www.stats.gov.cn/yearbook/1999/q03c.htm。

③ 参见《海关总署2025年全年进出口情况新闻发布会》,载中华人民共和国海关总署网站,http://www.customs.gov.cn/customs/xwfb34/302330/hgz2025nqsjdjckqkxwfbh/index.html。

④ 《1989年国际救助公约》(简称《1989年救助公约》)序言明确指出:(各缔约国)“注意到一些重大发展,尤其是人们对环境保护的日益关心,证明有必要审查1910年9月23日在布鲁塞尔制订的《统一海难援助和救助某些法律规定的公约》所规定的国际规则。”

(二) 充分鼓励救助的原则

中国是《1989年救助公约》的缔约国。《1989年救助公约》确立的根本宗旨是最大限度地鼓励救助,公约序言明确指出:“本公约各缔约国……相信有必要确保对处于危险中的船舶或其他财产进行救助作业的人员能得到足够的鼓励……”基于这一宗旨,公约的适用范围相较于传统的海难救助制度有了全方位的扩展。《海商法》基本与《1989年救助公约》同步制定,基于这个原因,《海商法》中确立的海难救助制度在很大程度上借鉴了公约中的制度建构。本次修订《海商法》时,又一次对标公约规定,使公约确立的鼓励救助的宗旨在海难救助制度中得到了更进一步的体现,这种对救助的鼓励体现在以下四个层面。

1. 鼓励在任何水域进行救助

早在《1910年统一海难援助和救助某些法律规定的公约》(简称《1910年救助公约》)中,救助作业仅仅是指在海上进行的救助,这一特点不仅体现在公约的名称当中,而且可见之于公约中的诸多条款。该公约第1条明确规定,公约适用于对处在危险中的海船、船上财物和客货运费的救助,以及海船和内河船之间提供的相同性质的服务。很显然,在《1910年救助公约》的语境之内,救助的当事方中至少有一方应是海船,此种规定的直接效果是将公约适用的水域限定在海洋和与海相通的可航水域,其他水域无疑被排除在公约的适用范围之外。相比之下,《1989年救助公约》适用的水域范围则从海洋和与海相通的可航水域扩展至“其他任何水域”,此即意味着,在内陆水域进行的救助作业也属于公约意义上的救助。^①中国在加入公约时对发生在内陆水域并且当事船舶均为内陆水域航行的船舶之间从事的救助作业,保留了不适用公约的权利,故在本次修法的过程中,海难救助制度适用的水域范围仍被界定为海上和与海相通的可航水域。然而,此种界定方式并不意味着中国的立法不鼓励扩大救助制度的适用范围,综观中国的司法实践,海难救助制度的适用范围其实已经有了实质性的扩展,因为最高人民法院为全国11家海事法院管辖的地域范围作了最大限度的界定。^②以武汉海事法院为例,其管辖的地域范围上至四川省宜宾市合江门,下至安徽省和江苏省交界处的长江主干线,直至可供船舶航行的长江支流水域。从这个意义上说,《海商法》中的救助制度所适用的水域范围并未受到实质性的限制。

2. 鼓励对任何遇险财产进行救助

在传统的海难救助制度下,受制于落后的经济发展水平,救助标的物的范围被限定在极小的范围之内。例如,在《1910年救助公约》中,救助的标的物即被界定为遭遇危险的海船、船上的财物及客货运费(即遇险船为运输货物或旅客而预期得到的收入)。近年来,随着贸易的发展和海洋生产、海洋开发活动的日益拓展,可能遭遇海上危险的财产已不限于船舶和船载货物。因此,在《1989年救助公约》中,救助标的物被定义为遇险的船舶或者“任何其他财产”,其中,船舶已不再局限于海船,而是包括任何船只、艇筏或者任何能够航行的构造物,财产的范围也被扩展至任何非永久性地、非有意地依附于岸线的财产。换言之,某种财产只要不是被其所有人有意地或者永久性地置于有危险的水中或水上,均属于公约认可的救助的标的物。

中国是《1989年救助公约》的缔约国,对救助的标的物的概念及其范围当然也应在公约语境之内解读。然而,在制定《海商法》时,救助标的物被表述为遇险的“船舶和其他财产”,对照公约的规定,“和”与“或”虽只是一字之差,含义却根本不同。按照《海商法》界定的范围,只有载于遇险船舶之上的财产,才属于救助标的物的范畴,而在公约的表述方式下,某项财产即使独立于遇险船舶(例如海上漂流物),也属于救助标的物的范畴。新《海商法》对救助标的物的范围采用了与公约同样的表述方式,使之回归公约的语境之内。

3. 鼓励以任何合同形式进行救助

在当今的海难救助领域,经常被使用的合同有两种基本形式,一种是以“无效果,无报酬”为原则订立的合同,另一种则是以救助所投入的人力、物力和使用的时间作为计酬标准的合同,后者在学界和业界被习惯性地称作雇佣救助合同。《1910年救助公约》适用的救助合同仅限于前一种类型,这是因为该公约对于“无效果,无报酬”的原则没有附加任何例外规定,亦未赋予救助当事方对于合同形式的选择权。^③据此,学界认为,由于雇佣救助合同不满足“无效果,无报酬”这一根本条件,在本质上应属于海上服务合同,故不能适用

^① 参见《1989年救助公约》第1条。

^② 参见《最高人民法院关于海事诉讼管辖问题的规定》。

^③ 参见《1910年救助公约》第2条。

《海商法》的规定。^① 此种观点在传统的海难救助制度下并无争议。然而,在当今的海难救助领域,救助作业的形式已呈现出多元化的特征,使用“无效果,无报酬”的合同已不再是普遍的现象,若继续秉持传统的理念,雇佣救助合同将从根本上被排除在《海商法》的适用范围之外,因而不利于相关争议的解决。雇佣救助合同能否适用《海商法》,主要涉及以下几个问题。

其一是同一船舶所有人之间的救助能否真正获得救助报酬。从事海商法理论研究的学者和业界人士普遍知晓,无论是《海商法》(1992年)还是新《海商法》,抑或是关于救助的公约,其中均规定:同一船舶所有人的不同船舶(俗称“姐妹船”)之间进行的救助作业,只要取得成功,救助方同样有权获得报酬。^② 法律之所以如此规定,乃是基于四个方面的原因。首先,从劳动合同法的角度来看,劳动者的职责仅限于劳动合同规定的范围(对船员而言,则是在其工作的船上提供劳务)。船员对本船的“姐妹船”实施救助,从法律意义上讲,已超出了劳动合同(即雇佣合同)规定的职责范围,若不承认“姐妹船”救助可以请求报酬,则有违劳动合同法的规定。其次,从共同海损制度的角度来看,海难救助报酬在多数情况下可被认定为共同海损费用,对于经过理算被认定为共同海损费用的救助报酬,被救助船的船舶所有人可以请求本船上的财产所有人共同分摊。如果法律不承认对“姐妹船”的救助可以请求报酬,实际上等于无根据地免除了货方分摊该项费用的义务。再次,从海上保险的角度来看,以“船舶一切险”为例,作为被保险人的被救助船舶一方,其向救助方支付的救助报酬及应摊付的共同海损费用,最终将由保险人承担,但是,若不承认“姐妹船”之间的救助可以请求报酬,会使保险人在保险合同下的义务被不适当地免除。最后,也是最根本的一点,从实务层面来看,“姐妹船”之间进行的救助,不可能签订“无效果,无报酬”的合同,对于报酬的确定只能以在救助作业中投入的成本为基础,若一概否定依此种标准确定报酬的救助作业,则新《海商法》第200条针对同一船舶所有人的船舶之间进行救助所作的规定,在大多数情况下将没有适用的可能。

其二是雇佣救助合同下的救助入能否主张海事赔偿责任限制的权利。无论是《海商法》(1992年)还是新《海商法》,在“海事赔偿责任限制”章中,均将海难救助方界定为责任限制权利的主体之一。^③ 但是,若不承认雇佣救助合同是救助合同,则依据此种合同进行救助作业的救助方不仅不能主张《海商法》“海难救助”章为救助入规定的权利,而且也不能享受“海事赔偿责任限制”章中规定的海事赔偿责任限制权利,此种结果显然也有悖于海事赔偿责任限制制度。

其三是救助入依雇佣救助合同享有的救助报酬请求权能否受船舶优先权担保。在各国的海商法中,救助人的救助报酬请求均被认定为船舶优先权担保的海事请求,倘若在司法实践中只承认根据“无效果,无报酬”合同进行的救助,而否认《海商法》对雇佣救助合同的适用,则必然会导致一种结果,即救助入依雇佣救助合同主张的救助报酬只能被归于普通海事请求的范畴。

鉴于国际海难救助领域出现的新情况和发生的新变化,《1989年救助公约》在实行“无效果,无报酬”原则的基础上,对公约适用的合同形式进行了扩展。该公约第6条明确规定:“除合同另有明示或者默示的规定外,本公约适用于任何救助作业。”这里所说的任何救助作业,当然是指根据任何合同进行的救助作业,因为该公约第6条的名称就是“救助合同”。据此,可以得出结论:除非当事方通过协议排除对公约的适用,否则,即使当事方签署的并非是“无效果,无报酬”的合同,此种救助也应适用公约的规定。综观中国的司法实践,对于雇佣救助合同的法律适用,实际上采取了分段处理的方式。2016年7月,最高人民法院在“‘加百利’轮案”再审判决书中指出,当事方有权按照约定签订雇佣救助合同,但该合同项下支付报酬的条件和标准则不适用《海商法》“海难救助”章的规定。^④ 这一判决表达了两层含义:第一,案涉的救助作业因符合法定要件,可被认定为海难救助;第二,救助报酬标准的确定,应尊重当事人的意思自治。据此,可以认为,中国的海事司法实践并未从根本上排除《海商法》对雇佣救助合同的适用,因此,除救助报酬的计算标准之外,救助方在雇佣救助合同下主张《海商法》中的其他相关权利,不应存在任何实质性障碍。

^① 参见司玉琢主编:《海商法》(第6版),法律出版社2026年版,第286页。

^② 参见《海商法》(1992年)第191条、新《海商法》第200条。

^③ 参见《海商法》(1992年)第204条、新《海商法》第213条。

^④ 参见“交通运输部南海救助局与阿昌格罗斯投资公司、香港安达欧森有限公司上海代表处海难救助合同纠纷案”,最高人民法院(2016)最高法民再61号民事判决书。

需要注意的是,《海商法》(1992年)第179条对“无效果,无报酬”原则的适用作出了三项例外规定:第一,如果救助方救助了对海洋环境构成污染损害危险的船舶或者货物,其有权根据法律规定的条件和标准,从获救船舶所有人处获得一笔特别补偿;第二,对于“无效果,无报酬”合同以外的其他类型的救助合同,如果其他法律对此另有规定,可以适用其他法律;第三,如果救助作业的当事方对救助报酬的计算另有约定,可适用合同中的约定。新《海商法》第188条取消了“合同另有约定”这一表述,从表面看来,这一修改似乎是将“海难救助”章中的全部条款均认定为强制性的规定,其实不然。从整体上解析“海难救助”章中的制度设计,可以看出,《海商法》(1992年)第179条中的这一例外规定实际上是被置于新《海商法》第180条第3款当中,因为该条中明确规定,除第185条(关于撤销或者变更救助合同的规定)和第186条、第187条(关于防止或者减轻生态环境损害的规定)之外,“海难救助”章中的其他规定仅在救助合同中没有约定或者没有不同约定时适用。由此可见,新《海商法》既未否定救助当事方意思自治的权利,也未排除“海难救助”章的规定对雇佣救助合同的适用。新《海商法》之所以赋予救助作业的当事方自由选择合同的权利,其根本原因乃是在第180条规定的救助制度的适用范围中,已经蕴含了海难救助作业的构成要件,即:救助的标的物为法律所承认;救助作业发生在海上或者与海相通的可航水域;救助的标的物确实处于危险当中。换言之,只要救助作业符合该三项条件,就应得到法律的承认,而不论当事方选择何种合同形式,及在合同中对计酬标准作出何种约定。如果仅以当事方之间是否签订“无效果,无报酬”的合同作为判定海难救助成立与否的条件,就从根本上违背了关于救助的公约和《海商法》鼓励救助的宗旨。

反对将雇佣救助合同纳入《海商法》适用范围的观点,所虑及的问题有两个。一是担心动摇“无效果,无报酬”的原则。其实,此种担心并无必要,因为新《海商法》为确保该项原则不被破坏,已经设置了两道保护屏障。其一是确定了取得救助报酬的底线,即救助报酬不得超过船舶和其他财产的获救价值;^①其二是赋予了法院或仲裁机构认定合同效力的裁量权,若根据合同支付的救助款项明显过高或者过低,经一方当事人起诉或者经双方当事人协议仲裁,受理争议的法院或仲裁机构可以撤销或变更救助合同。^②二是由于雇佣救助作业中通常会使用拖轮,而拖轮又常由遇险船的船舶所有人租用而来,拖轮上的人员(包括船员或其他技术人员)通常是接受船舶所有人的雇佣而参与到救助作业中,若认定此种作业形式为海难救助,恐会混淆救助合同与劳务合同(甚至包括租船合同)的界限。^③其实,此种担心亦无必要。此处姑且不论租用拖轮和雇佣船员进行救助是否属于普遍现象(例如专业救助公司使用自有的拖轮,以每马力/小时为计酬标准而进行救助,即不能归于劳务合同的范畴),即使当事方在合同中约定以租用的船舶实施作业,也可通过救助作业指挥权的归属识别合同的性质。例如,遇险船的船舶所有人为使船舶脱离险境而租用船舶并亲自指挥作业,此种行为可被认定为自救,而自救行为显然不能归于救助的范畴。但是,如果遇险船的船舶所有人为使船舶脱险而请求他方救助,但仅仅是在合同中约定了以救助方投入的人力、财力、物力作为计酬标准,该合同仍可被认定为救助合同。在实务中,极易引发争议是一种谓之救助打捞的合同,此种合同的性质从表面来看似乎存在模糊性,但其实不然,因为海难救助的构成要件在任何情况下都是衡量救助作业成立与否的根本依据。照此条件衡量,如果是在船舶面临急迫危险的情况下,船舶所有人为使船舶免遭沉没的危险而与他方签订了合同,则即使合同中存在“打捞”的字样,仍应被认定为救助合同。但是,在船舶业已沉没或毁损的情况下,为了不影响其他船舶的航行安全,船舶所有人根据海事主管机关的指示或命令,请求他船对船舶实施打捞清除,此种合同即使被冠以“救助”二字,仍应归于打捞合同的范畴。

4. 鼓励以任何作业方式进行救助

传统的海难救助作业是指以船舶进行的救助,例如,在《1910年救助公约》的语境之内,海难救助作业即仅限于海船与海船之间或者海船与内河船之间进行的救助。然而,随着当代科技的发展,救助作业早已突破了这种单一的方式,在某些情况下,救助入也可以派遣工程技术人员潜至水下对船舶实施救助,或者安排船员到遇险船上实施救助,甚至还可以使用飞机进行救助。诸如此类的作业方式虽然在救助相关公约中未见

^① 参见《海商法》(1992年)第180条、新《海商法》第189条。

^② 参见新《海商法》第185条。

^③ 参见王彦君、张永坚:《雇佣救助合同的属性认定和对〈中华人民共和国海商法〉第九章的理解》,载《中国海商法研究》2016年第3期,第19页。

直接的规定,但在其他相关的公约中,从事此类作业的救助人,同样有权以救助人的身份主张权利。例如,《1976年海事赔偿责任限制公约》第4条即规定,凡不以任何船舶进行作业的救助人,或者只是在被救船上进行作业的救助人,均有权按照公约规定的标准主张责任限制。鉴于国际海事立法中发生的变革,新《海商法》继续沿用了《海商法》(1992年)中的制度设计模式,分别以直接和间接的方式确认此类救助作业的法律效力。所谓直接的方式,是指“海事赔偿责任限制”章仿照公约规定,赋予不以船舶进行作业的救助人责任限制的权利;^①至于间接的方式,则是指“海难救助”章并未将救助作业限定在船舶之间的救助。由此说明,中国海难救助制度认可的救助作业也突破了传统的作业方式。

二、实现制度的设计与民法原则的统一

随着具有中国特色的社会主义法律体系的形成,《海商法》的修订具备了更加有利的条件,特别是《中华人民共和国民法典》(简称《民法典》)的颁布,使《海商法》的修订有了更加明确的方向。新《海商法》(包括“海难救助”章的内容)充分体现了《民法典》确立的基本原则,包括民事主体平等的原则、民事活动的自愿原则、保护生态环境的原则等。依据这些原则,修订后的海难救助制度出现了两个显著的变化。

(一)充分尊重当事方的意思自治

海难救助是一种民事行为,救助方与被救助方之间的关系须建立在合同的基础之上,《民法典》第5条明确规定,民事主体从事民事活动,应当遵循自愿原则,按照自己的意思设立、变更、终止民事法律关系。在这一原则之下,合同当事方在不违背法律的强制性规定的前提下,有权通过协商确立合同的内容。《海商法》(1992年)由于过分强调对法律条款的遵守,留给当事方自由协商的空间较为狭小,客观上导致大部分法律条款被归入强制性规范的范畴。此种现象在修法之后得到了纠正,新《海商法》将“海难救助”章中的条款分成了强制性和任意性规定两类。

海难救助制度中的强制性规定包括两项。第一,不得以欺骗的手段诱使他人或者以胁迫的手段迫使他人与之订立救助合同。根据《民法典》第150条、第151条的规定,如果当事方或第三人以胁迫的手段,使对方在违背真实意思的情况下实施民事法律行为,或者一方利用对方处于危困状态、缺乏判断能力等情形,致使民事法律行为成立时显失公平,则受胁迫的一方或者受欺骗的一方有权请求人民法院或者仲裁机构撤销民事法律行为。很显然,《民法典》中的这种规定属于强制性规范的范畴。《海商法》(1992年)第176条虽然也有类似的规定,但在表述方式上与《民法典》有所不同,即没有赋予法院或仲裁机构根据当事方的请求撤销合同的权力。有鉴于此,新《海商法》第185条规定,如果合同是在受胁迫或者危险的情况下订立,或者根据合同支付的救助款项明显过高或者过低,受理争议的法院或仲裁机构根据当事方的请求,有权变更或撤销合同。新《海商法》的这一修改,不仅使上述强制性规定得到充分彰显,而且将法院或仲裁机构认定不公平合同的权利与《民法典》的相关规定统一,使特别法和基本法的规定保持了一致。第二,救助作业的当事方须以应有的谨慎防止或者减少对生态环境的损害。在《民法典》中,“节约资源、保护生态环境”已被确定为一项基本原则(此项原则在实践中被称作绿色原则)。^②作为民法特别法的《海商法》在制度设计上也遵循了这一原则。在新《海商法》第180条的语境中,关于救助作业当事方应共同履行防控污染损害义务的规定,实际上具有强制性规定的性质,进而体现了与《民法典》绿色原则的统一。^③

至于海难救助制度中的任意性规定,新《海商法》中虽然没有直接列明具体条款,但由于界定了强制性条款的范围,即意味着除此之外的其他条款均属任意性条款,仅在救助合同没有约定或者没有不同约定时适用。新《海商法》第180条的这一改变不仅体现了对民事主体意思自治权的尊重,而且进一步佐证了一个基本事实,即《海商法》并未排除对雇佣救助合同的适用。

(二)将救助作业中防控环境污染损害的义务上升到保护海洋生态环境的高度

《海商法》作为民法的特别法,固然可以针对海事活动的特点,在制度设计与安排上作出一些有别于《民

^① 参见新《海商法》第219条。

^② 参见法律出版社法规中心编:《中华人民共和国民法典注释本》,法律出版社2020年版,第259页。

^③ 参见新《海商法》第186条、第187条。

法典》的规定,但《民法典》确立的基本原则却不可动摇,在救助作业中防控环境污染的相关规定便是一例。《海商法》(1992年)第177条、第178条规定的救助方和被救助方的义务是以应有的谨慎防止或者减少环境污染损害,《民法典》颁布后,民事主体在民事活动中应履行的义务已由防止污染损害上升到保护生态环境的高度,根据新《海商法》第186条、第187条的规定,救助作业当事方所应承担的义务也由防止海洋环境污染上升至保护海洋生态环境。从表面来看,海洋环境与海洋生态环境的概念似乎没有根本性的差别,但稍加分析即可看出,二者表达的含义有重大区别。所谓海洋环境,主要是指海洋水域,保护海洋环境强调的是防止油类物质或其他有毒有害物质排放入海,其核心要素是防止污染物的排放;而海洋生态环境指的是海洋生物赖以生存的条件,保护海洋生态环境指的是防止海洋水域的功能性受损(如物种的灭绝或发生变异等),其核心要素是防止或控制污染物排放入海可能造成的后果。新《海商法》以“生态环境损害”取代“环境污染损害”的表述方式,并不是简单改变修辞方式,而是为了与《民法典》的用语和生态文明建设领域中使用的概念保持一致。这一改变的实质是加重了救助当事方防控污染损害的责任,将对未来的海事司法实践产生一定程度的影响,不仅可能导致海事索赔内容的增加,还将涉及特别诉讼时效的适用。根据中国参加的《1992年国际油污损害民事责任公约》,《海商法》(1992年)第265条和新《海商法》第292条均规定,有关船舶油污损害的请求权,时效期间为3年,自损害发生之日起计算(这与《民法典》规定的3年普通诉讼时效相吻合),但是不得超过从造成损害的事故之日起6年。结合新《海商法》针对救助作业当事方所负的防控海洋污染的义务在表述方式上的改变,可以预见,对于一些重大的、造成海洋生态环境破坏的油污案件,未来可能会大量适用6年的最长诉讼时效。例如,若相关部门在某海区内发现,该区域内的水产品因船舶油污事故的发生而受到严重侵害,有些鱼类品种已经消失或者发生变异,如经鉴定认为,造成此种损害的事故可以追溯到3年内发生的船舶油污事故,则诉讼时效可延长至自造成损害的事故之日起6年。

(三)进一步明确被救助方在救助作业中应履行的协助义务

根据《民法典》第509条确立的关于合同履行的原则,当事人应当按照约定全面履行自己的义务,其中包括相互协助的义务。海难救助合同当然也应遵守这一原则。在海难救助作业中,对于被救助方而言,其协助义务并非局限于在防控生态环境损害的问题上与救助方通力合作,在救助作业完成后其还应及时接受被救助物。对于何谓救助作业的完成,《海商法》没有为之定义,但规定了在获救财产被送至安全地点后被救助方应及时接受获救的船舶或者财产的义务,此即意味着一旦被救助的船舶或者财产被送至安全地点,即可视为救助作业的完成,被救助方有义务及时接受移交。当然,救助方向被救助方提出的接受移交的要求应以合理为原则。所谓合理,是指根据当时、当地的条件,被救助方能够接受被救助物,设若一艘船舶在发生触礁事故后,经过救助方的努力,虽然暂时脱离了危险,但并没有被送至安全地点,或者虽然被送至安全地点,但当时、当地的环境根本不具备接受移交的条件,则不能视为救助作业的全部完成。

值得注意的是,完成救助作业的标准在《海商法》第178条第3项中被表述为:获救的船舶或者财产“已经被送至安全地点”,而新《海商法》第187条第3项则取消了“已经”二字,此种修改可能使人们产生不同的理解。按照前一种表述方式,获救的船舶或者财产虽然被送至安全地点,但获救方可能以船舶进港的手续尚未办理,或者以进入该港口或地点应支付的费用尚未支付为由,认为尚不具备接受移交的条件。但在后一种表述方式下,只要获救的船舶或者其他财产被送到了某一安全的港口或地点,被救助方即有义务接受移交,至于为移交被救助物而进入某一港口或地点所应履行的手续和产生的费用,只要在合同中没有特别约定,就应由被救助方自行负责。为此,新《海商法》第187条第3项在表述方式上作出修改,既可以有效避免一些不必要的争议,也不致令救助方承担过重的责任,此种修改并不违反《民法典》确立的关于合同履行的原则。

三、针对海难救助的特殊性赋予船长签约代理权

民事合同的订立和履行应建立在当事方合意的基础上,海难救助合同的订立也是如此。从法律意义上讲,有权签订救助合同的人当然是指救助船和遇险船的船舶所有人,然而,由海上活动的特殊性所决定,船舶所有人亲自签约会受到诸多条件的限制,因而有必要在法律中赋予船长代表船舶所有人签约的权利。在过去很长的历史时期内,船长代签合同的权利只是停留在理论的层面,在法律和救助相关公约中没有具体的规定,以至于在船舶遭遇海上危险时,船长在是否请求他船救助的问题上常常顾虑重重,使救助活动错失良机,

甚至酿成悲剧,20世纪80年代发生的“‘联合之星’轮救助案”就是典型代表。^①“联合之星”轮在英国海域发生触礁事故,隶属于英国皇家救生艇协会的一艘拖轮在对其开展救助时沉没。通过对事故的调查,法院认为,导致悲剧发生的一个重要原因是对船舶救助作业的安排不及时。“联合之星”轮触礁之后,位于事故发生地附近海域的一艘拖轮的船长向该轮发出了与之签订“无效果,无报酬”救助合同的要约,但遭到了拒绝。遇险船的船长由于无法取得船公司负责人的指示,继而联系了该负责人的助理,并向其报告了事故发生的地点和经过。该助理通知船长可以接受救助船的拖带,至此,以“无效果,无报酬”为条件的救助协议方得以达成。但此时距事故的发生已过去一个小时,救助作业最终失败。本次事故引起了业界对于应否通过立法赋予船长签约代理权这一问题的思考,国际海事立法也对之予以关注。在《1989年救助公约》中,船长代表船舶所有人和船上财产所有人签订救助合同的权利得到了正式的确认,使船长行使签约的代理权有了法律上的依据。但是,此种权利的行使还有两个具体问题有待明确。

其一,有权代表船舶所有人签订合同的船长应否包括救助船的船长?在这一点上,《1989年救助公约》与《海商法》的规定在表述方式上略有不同。公约只规定船长有权代表船舶所有人签约,但并未明确船长的具体指代。由此似乎表明,不论是救助船的船长还是遇险船的船长,均有权代表船舶所有人签订救助合同。《海商法》则将有权代为签约的船长界定为“遇险船舶的船长”,^②《海商法》与公约在表述上存在的差别貌似微小,实则关乎民事代理制度在海难救助中如何适用的问题,故不能笼而统之地加以肯定或否定,而应将其置于整个法律体系内加以考量。民事代理有法定代理和委托代理之分,前者源自法律的授权,后者则是依据委托人的授权。^③就海难救助而言,船舶遭遇危险事故时,船长常常无法与船舶所有人进行有效的沟通或联络。船舶所有人对事故现场危险程度的了解远不及船长,对于应否请求他船进行救助及如何救助等问题也难以作出准确的决断。因而,有必要通过立法赋予遇险船的船长在紧急情况下对事务的临机处置权(或称紧急处置权)。这种权利在私法层面,是指在《海商法》中赋予船长代表船舶所有人签订救助合同的权利;在公法层面,是指在《中华人民共和国海上交通安全法》和《中华人民共和国船员条例》中赋予船长处理紧急事务的独立决定权。^④基于这两个方面的原因,遇险船的船长代表船舶所有人签订救助合同的权利无疑是一种法定代理权。然而,与遇险船的船长相比,救助船的船长在多数情况下有相对充足的时间与船舶所有人取得联系,有条件就是否与遇险船舶签约的问题取得其指示。按照《民法典》的规定,未经授权而实施代理行为,在性质上属无权代理,而无权代理只有在受到追认的前提下才具有法律效力。但是,由海上的特殊风险所决定,有时船长在面临遇险船的紧急求救时,可能无法与船舶所有人及时取得有效的联系,但又不能无视他船处于极端危险的境地而不予援救,故有可能在未经授权的情况下对他船提供救助服务。对于船长的此种行为不应完全套用《民法典》关于无权代理行为的规定。例如,船舶所有人虽然知晓船长对他船提供了救助服务但未表示反对;或者虽然对船长实施的救助行为没有正式确认,却对救助作业过程中应注意的事项提出了意见;或者虽然没有给船长提出任何具体的指导,却对救助作业结束以后如何移交被救物的问题向船长下达了指示。此类行为均应被视为对船长签约权的追认,对于被救助的一方而言,不得以船舶所有人未曾正式履行确认手续为由,拒绝向救助船的船舶所有人履行支付救助报酬的义务。

其二,遇险船舶的船长及船舶所有人代表船上财产所有人签订救助合同的权利依据何在?《海商法》之所以要赋予遇险船舶的船长和船舶所有人代表船上财产的所有人签订救助合同的权利,乃是基于两个方面的原因。一是出于对危险情况应急处置的考虑。当载货船舶遭遇海上危险时,无论是船长还是船舶所有人,往往难以及时地与车载货物的货主或其他财产的所有人进行有效的沟通与联络,特别是在货物运输途中提单被托运人转让给他人的情况下,船长或者船舶所有人根本无从知晓谁是彼时的货物所有人,因而在签订救助合同的问题上只能由船长或者船舶所有人代为行事。二是为了契合海上保险制度。根据《中华人民共和国保险法》确立的原则和制度,被保险人负有对保险标的防灾减损的义务,当保险事故发生或即将发生时,应及时采取措施避免或减少保险标的的损失,被保险人因采取此种措施而产生的必要而合理的费用,保险人

① See K. S. Goddard, *Salvage Agreement: The Master's Authority*, i-law, <https://www.i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=369138>.

② 参见《海商法》(1992年)第175条、新《海商法》第184条。

③ 参见法律出版社法规中心编:《中华人民共和国民法典注释本》,法律出版社2020年版,第87页。

④ 参见《中华人民共和国海上交通安全法》第38条、《中华人民共和国船员条例》第20条。

应在赔偿保险标的的损失之外另行支付。如果被保险人不履行该项义务,保险人有权要求增加保险费或者解除合同,^①对于因此而造成的保险标的的损失,保险人有权减少赔偿数额,甚至拒绝赔偿。然而,对于遇险船上的货物,被保险人根本无法掌控,只能按照载货船船长的安排采取相应措施。如果法律不赋予遇险船的船长或船舶所有人代表船上财产所有人签订救助合同的权利,货物所有人在保险理赔的问题上便不可避免地面临法律上的障碍;救助措施并非被保险人(即货物所有人)亲自采取,其要求保险人支付因采取救助措施而产生的费用便缺少法律依据。因而,有必要结合海上运输、海上保险和海难救助的实际,作出特殊的制度安排。为解决类似的问题,英国法中适用的是“紧急事务代理”或“紧急必要代理”的制度,即在紧急情况下,一人有权代理另一人处理事务。^②例如,在航程中出现紧急情况时,船长有权以紧急事务代理人的身份,代表船上财产的所有人采取应急措施。由于此种权利源自法律的规定,故又被称为“法律上自动构成的代理”。^③法律中确认紧急事务代理,不仅可以保护那些虽然没有事先签订代理协议、却如同代理人一样实施法律行为的人,而且可以维护与紧急事务代理人开展商事活动的第三人的利益。^④在中国的法律中,虽然不存在紧急事务代理人的概念,但依据《民法典》的规定,类似于紧急事务代理人的权利可归于法定代理权的范畴。在《海商法》中赋予遇险船舶的船长和船舶所有人此种代理权,既可以避免获救财产的所有人以船长或船舶所有人签订的救助合同未经其授权为由,拒绝向救助方支付救助报酬,^⑤也可以防止保险人以救助措施的采取并非出自被保险人的自愿为由,拒绝履行保险赔偿责任。

基于上述原因,新《海商法》继续保留《海商法》(1992年)中遇险船的船长代表船舶所有人、船长和船舶所有人代表船上财产所有人签订救助合同的权利,不仅符合《民法典》确立的原则和《1989年救助公约》的制度设计,而且可以有效地解决海上货物运输保险中的实际问题。

四、针对特殊类型的海难救助实行特殊的制度安排

海难救助是一种民事行为,在救助作业完成后,救助方有权依照合同的约定请求支付救助报酬。然而,由于在实务中还存在两种特殊类型的救助,而且这两类救助并不符合民事行为的构成要件,故在《海商法》中须作出特殊的制度安排。

(一) 国家主管机关从事或控制的救助

所谓国家主管机关从事或控制的救助(俗称政府救助),顾名思义,应包括两种类型:一种是国家主管机关(通常是海事主管机关)利用公务船舶直接从事的救助;另一种是某些船舶根据国家主管机关的指示或命令对遇险船舶进行的救助。由于这两种类型的救助均不具有民事法律行为的性质,故救助方享有的权利有别于《海商法》为救助方规定的权利。

首先,从国家主管机关实施的救助作业来看,此种救助是国家主管机关基于法律赋予的行政权力而实施的行为。例如,海事主管机关为保障海上交通安全,对处于危险中特别是对船舶的航行安全和海洋环境构成威胁的船舶及船上所载的货物,有权采取包括实施救助在内的紧急措施。由于此种救助与民事主体之间的救助性质不同,如果在法律中承认国家主管机关有获得救助报酬的权利,不仅否定了海难救助制度不适用于政府公务船舶的规定,而且混淆了行政行为与民事行为的界限,故不论是《海商法》(1992年)还是新《海商法》,均将政府公务船舶排除出海难救助制度的适用范围。^⑥但是,国家主管机关购置、维护、使用与保养公务船舶毕竟会产生一定的费用,如果为实施救助而产生的损失或费用得不到补偿,实际上是全体纳税人的损失。基于此种原因,《海商法》对国家主管机关在救助中应得的费用实行了一种特殊的制度安排,即国家主管机关有权享受《海商法》“海难救助”章规定的关于救助作业的权利和补偿。

其次,就国家主管机关控制下的救助作业而言,虽然接受指示而实施救助的船舶通常是民用船舶,但由

① 参见李玉泉:《保险法》(第3版),法律出版社2019年版,第180页。

② 参见薛波主编:《元照英美法词典》,法律出版社2003年版,第51页。

③ See G. H. L. Fridman, *The Law of Agency* (7th ed.), Butterworths, 1996, p. 119.

④ 参见徐海燕:《英美代理法研究》,法律出版社2000年版,第142-143页。

⑤ 参见杨良宜:《海上货物保险》,法律出版社2010年版,第254页。

⑥ 参见《海商法》(1992年)第172条、新《海商法》第180条。

于此种救助作业是基于国家主管机关的命令,而不是建立在与被救助方合意的基础上,因而不属于严格意义上的民事行为。如果在法律中直接规定,救助方在此类救助作业中有获得救助报酬的权利,显然不符合海难救助制度的内涵。为此,对于根据国家主管机关的命令进行救助作业的救助方而言,《海商法》赋予的权利不是救助报酬请求权,而是比照救助报酬请求权构建的一种具有补偿性特点的权利。

(二) 对海上遇险人员的救助

对海上遇险人员的救助可分为两种类型。一种是单纯对遇险人员进行的救助。《1910年救助公约》即明确规定,船长对在海上遭遇生命危险的每一个人,即使是敌人,也必须进行援救,只要此种援救对其船舶、船员和旅客没有严重危险。^① 在《1989年救助公约》中,这一规定又得到了重申,只要不至于对其船舶和船上人员构成严重危险,每个船长均有义务援救在海上有丧生危险的任何人员。^② 从上述规定来看,在海上进行的人命救助,乃是基于人道主义原则而进行的救助,因而具有强制救助的性质,救助人无权请求救助报酬。另一种类型的救助是指在救助财产的同时进行的人命救助。例如,在某些情况下,船舶遭遇危险之后向附近海域的船舶发出求救信号,此后可能有几艘船舶同时赶到事发地点,如果遇险船舶同时接受了几艘船舶参与救助的请求,则船舶之间可按照现场分工,分别对船舶、船上财产和船上人员进行救助。对于此种情况下的人命救助,救助入同样不得向获救的人员请求报酬,但有权从救助船舶或其他财产、防止或减少海洋生态环境损害的救助方所应获得的救助款项中获得一个合理的份额。中国作为《1989年救助公约》的缔约国,在《海商法》制定和修订的过程中,按照公约的规定,对海上的人命救助也作出了特殊的制度安排。

五、结语

综观《海商法》“海难救助”章的修订,可以看出,中国的海难救助制度既符合《民法典》确立的基本原则,又兼顾了国际惯例,在制度的整体设计和安排上与国际公约保持了一致。新《海商法》在救助制度适用的水域、标的、合同形式、作业方式几个方面,均体现了充分鼓励救助的宗旨和理念,使之更加有利于国际航运和海难救助事业的发展。当然,任何法律的制定和修订都不可能达到尽善尽美的程度,在未来的海事司法实践中,注定还会有新的问题或缺陷被发现。然而,通过学界的理论研究、实务界的经验积累和司法机关的努力,《海商法》中的各项制度(包括海难救助制度)必将得到更好的实施。

On Chinese System of Salvage at Sea in the New Era

—From the Perspective of Revision of Chapter “Salvage at Sea” of the New Chinese Maritime Code

FU Tingzhong

(School of Law, Tsinghua University, Beijing 100084, China)

Abstract: The system of salvage at sea is an important component of the Chinese Maritime Code. Its formulation and modification relate directly to marine traffic safety and marine ecosystem conservation. Along with the rapid development of shipping, some defects and deficiencies of the system have emerged. China, as a contracting party to the International Convention on Salvage, 1989, following the basic principles of the civil law, and upholding the idea advocated in the convention, made some necessary modification and supplementation to Chapter “Salvage at Sea” of the Chinese Maritime Code on the basis of comments and suggestions collected from various circles. In the revised system, the fundamental purpose established in the convention has been fully demonstrated. Therefore, it is of great significance to the improvement of China’s maritime judicial practice in the future.

Key words: revision of the Chinese Maritime Code; encouraging salvage; employment salvage; “no cure, no pay”

(责任编辑:沙晓岑)

① 参见《1910年救助公约》第11条。

② 参见《1989年救助公约》第10条第1项。