



“加百利”轮海难救助合同纠纷再审案评析

张文广*

摘要 海难救助是一项古老的国际海事法律制度。《1989年国际救助公约》和《海商法》第九章“海难救助”规定了“无效果无报酬”的救助报酬支付原则,并在该原则基础上规定了报酬的评定标准与具体承担,且允许当事人对救助报酬的确定另行约定。雇佣救助合同不属于“无效果无报酬”救助合同。关于雇佣救助合同下的报酬支付条件及标准,《1989年国际救助公约》和《海商法》均未作具体规定,应依《合同法》等相关法律的规定,对当事人的权利义务予以规范和确定。

关键词 海难救助 雇佣救助 救助报酬 救助公约 海商法

2016年7月7日,最高人民法院组成了由副院长贺荣大法官担任审判长的5人合议庭,公开开庭审理再审申请人交通运输部南海救助局(以下简称“南海救助局”)与被申请人(希腊)阿昌格罗斯投资公司(以下简称“投资公司”)、香港安达欧森有限公司上海代表处(以下简称“上海办事处”)海难救助合同纠纷一案(“加百利”轮海难救助合同纠纷再审案),并当庭宣判。

一、案情回顾

(希腊)阿昌格罗斯投资公司(Archangelos Investments E.N.E.)所属的“加百利”(Archangelos Gabriel)轮载有原油54580吨,自香港开往广西钦州的途中,于2011年8月12日05时左右在南海琼州海峡北水道搁浅。船首尖舱在水位线下已出现裂痕且已有海水进舱,船舶及船载货物处于危险状态,严重威胁海域环境安全。事故发生后,投资公司立即授权其代理人上海代表处委托南海救助局进行救助,双方约定:无论是否成功协助出浅,均按时间、人力付费等;脱浅作业过程中如发生任何意外,南海救助局无需负责。南海救助局派出救助船以及潜水队员提供交通、守护等工作。此后,经湛江海事局组织安排,“加百利”另行雇轮,实施了过驳减载,脱浅获救。南海救助局请求投资公司和上海代表处依约支付拖欠救助费用人民币7240998.24元。投资公司与上海代表处认为,救助船仅在现场待命、守候,未参与具体救助工作,不能按原约定费率计算救助费用。此外,投资公司认为其仅应根据《海商法》第183条的规定,按获救船舶占全部获救财产的比例承担救助费用。2014年3月18日,一审广州海事法院作出判决,部分支持了南海救助局的诉请。投资公司不服一审判决提起上诉。2015年6月16日,广东高院作出二审

判决,支持了投资公司的主张。南海救助局不服二审判决,向最高人民法院申请再审。2015年12月24日,最高人民法院以南海救助局的再审申请符合《民事诉讼法》第200条第6项规定的情形为由,裁定提审该案。2016年7月7日,最高人民法院组成了由贺荣大法官担任审判长的5人合议庭对该案进行审理。合议庭确认一、二审判决认定的事实,并当庭宣判,撤销二审判决,维持一审判决。

二、争议的焦点及判决结果

根据南海救助局的再审申请理由及投资公司、上海代表处的答辩意见,该案的争议焦点涉及事实和法律适用两个方面。具体内容如下。

(一)南海救助局再审阶段提交的证据材料是否为法律规定的新的证据,如是,是否足以推翻二审判决

南海救助局申请再审时提交了《海损担保函》。南海救助局认为,该证据为新证据,且足以推翻二审判决。投资公司答辩称,至迟于该案二审结束前,南海救助局应发现《海损担保函》的存在,该证据不属于新证据。即使《海损担保函》属于新证据,因为二审判决不涉及《海损担保函》所担保的应由货方分摊的部分,南海救助局基于该证据要求投资公司全额支付救助报酬毫无依据。最高人民法院认为,《海损担保函》系人保财险北京公司针对“加百利”轮船东和其他可能的航程利益相关方而出具,该证据材料虽对了解案涉救助款项承担的相关情况有所帮助,但与当事人争议的救助报酬问题并无直接关联,故不予采纳。

(二)如何理解《1989年国际救助公约》(以下简称“救助公约”)和《海商法》所规定的救助合同

南海救助局认为,该案所涉合同以约定的费率和

*张文广,中国社会科学院国际法研究所副研究员,法学博士。

费用为救助报酬的计算依据,属雇佣救助合同,投资公司应按合同约定支付全部救助报酬。投资公司认为,《海商法》第179条关于“或者合同另有约定外”之但书部分的规定,已对雇佣救助进行了制度设计和规范;《海商法》第183条并未明确规定其所规范的报酬只适用于“无效果无报酬”救助合同而不适用于雇佣救助合同。最高人民法院认为,该案系海难救助合同纠纷。“救助公约”第12条、《海商法》第179条规定了“无效果无报酬”的救助报酬支付原则,“救助公约”第13条、《海商法》第180条及第183条在该原则基础上进一步规定了报酬的评定标准与具体承担。上述条款是对当事人基于“无效果无报酬”原则确定救助报酬的海难救助合同的具体规定。与此同时,“救助公约”和《海商法》均允许当事人对救助报酬的确定另行约定。因此,在“救助公约”和《海商法》规定的“无效果无报酬”救助合同之外,还可以依当事人的约定形成雇佣救助合同。

(三) 该案所涉合同的性质及法律适用

根据案件查明的事实,该案救助报酬的计算,是以救助船舶每马力小时,以及人工投入等事先约定的固定费率和费用作为依据,与获救财产的价值并无关联。最高人民法院认为,该案所涉救助合同不属于“救助公约”和《海商法》所规定的“无效果无报酬”救助合同,而属雇佣救助合同。关于雇佣救助合同下的报酬支付条件及标准,“救助公约”和《海商法》并未作具体规定。在特别法没有规定的情形下,应依据《合同法》的相关规定,对当事人的权利义务予以规范和确定。

(四) 南海救助局诉请的救助报酬数额如何确定

投资公司提出,其应按照船舶获救价值占全部获救价值的比例承担救助报酬,并依据情势变更原则对救助报酬费率予以调整。最高人民法院认为,《海商法》第183条应适用于“无效果无报酬”的救助合同,而案涉合同属雇佣救助合同,南海救助局以其与投资公司订立的合同为依据,要求投资公司全额支付约定的救助报酬并无不当。救助方案的调整并非基于客观情况的重大变化,而是包括当事人在内的相关方协商讨论的结果,且合同的继续履行对于投资公司并非明显不公平或者不能实现合同目的,救助方案的调整并不属于法律意义上的情势变更。

三、案件评析

(一) 法律适用

因投资公司为希腊公司,“加百利”轮为希腊籍油

轮,该案具有涉外因素。由于各方当事人在庭审中均选择适用中华人民共和国法律,根据《涉外民事关系法律适用法》第3条的规定,应适用中华人民共和国法律作为处理该案实体争议的准据法。《海商法》作为调整海上运输关系、船舶关系的特别法,应优先适用。《海商法》没有规定的,适用《合同法》等相关法律的规定。我国《宪法》没有对国际法和国内法的关系、国际条约在我国法律体系中的地位作出原则性规定。《涉外民事关系法律适用法》也没有对国际条约、国际惯例的适用做出规定。该案系一起典型的涉海外海事案件,依据《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国涉外民事关系法律适用法〉若干问题的解释(一)》第4条的规定,人民法院应当根据《海商法》第268条第1款的规定予以适用,即“中华人民共和国缔结或者参加的国际条约同本法有不同规定的,适用国际条约的规定;但是,中华人民共和国声明保留的条款除外”。我国和希腊均是“救助公约”的缔约国。我国在制定《海商法》第九章“海难救助”时,参照了“救助公约”的规定。从条文的内容看,《海商法》第180条和第183条与“救助公约”第13条的规定基本相同。但是,《海商法》并没有明确第180条和第183条之间的关系,这是《海商法》的一个疏忽。“救助公约”第13条的规定则相对清晰。“救助公约”第13条第2款规定:按照第1款确定的报酬应由所有的船舶和其他财产利益方按其获救船舶和其他财产的价值比例进行支付。该条款关于按比例支付报酬的规定,有一个明确限定——“按照第1款确定的报酬”,即依据“无效果无报酬”原则确定的报酬,而不是泛指任何报酬。尽管“救助公约”和《海商法》均规定了船长或船舶所有人有权代表船上财产所有人订立救助合同,但在订约效果特别是报酬支付方面,“救助公约”和《海商法》仅规定了“无效果无报酬”原则下的报酬支付问题,而没有涵盖类似该案的雇佣救助合同下的报酬支付。在“救助公约”和《海商法》均没有规定的情形下,最高人民法院根据《合同法》确定该案救助报酬支付问题,符合法律适用规则。最高法院的再审判决不仅为该案的审理划上了一个圆满句号,而且澄清了理论和实践长期以来对“救助公约”和《海商法》相关条款适用条件的模糊认识。

(二) 雇佣救助的性质

有观点认为,就雇佣救助的本质属性而言,其更多的是体现了海上雇佣劳务合同的性质。现代海商法已



不把雇佣救助列为海难救助的范畴,而是归于海上服务。^[1]这种观点值得商榷。雇佣救助是否能为“救助公约”和《海商法》所涵盖,需要依据具体的法律条文进行判断。“救助公约”第6条“救助合同”第1款“除合同另有明示或默示的规定外,本公约适用于任何救助作业”明确了合同优先适用。《海商法》第171条规定了“海难救助”一章的适用范围:“本章规定适用于在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的救助。”该案所涉的“雇佣救助”完全符合该条的规定。此外,《海商法》第179条规定:“救助方对遇险的船舶和其他财产的救助,取得效果的,有权获得救助报酬;救助未取得效果的,除本法第一百八十二条或者其他法律另有规定或者合同另有约定外,无权获得救助款项。”其中,“合同另有约定外”的措辞表明法律已经确认“无效果,无报酬”的原则可以通过合同约定予以排除。因此,雇佣救助属于海商法下海难救助合同的一种。^[2]可见,“救助公约”和《海商法》均为雇佣救助的存在提供了空间。在不与强制性法律规范冲突的情形下,雇佣救助合同约定的条款将取代“救助公约”和《海商法》的相关规定,这也是合同自由原则和海难救助自愿原则的体现。

(三)海损协议书和海损担保函

该案在审理过程中,还涉及到海损协议书和海损担保函,以及海难救助制度与共同海损制度的关系。海损协议书,是指在船方向收货人交货之前,由货方向船方出具一份由其签署的保证书,保证按照将来共同海损理算结果承担共同海损分摊责任。海损协议书在性质上是一种“自己保证”,不构成我国《担保法》所规定的保证,其履行依赖于货方本身的信誉。海损担保函一般由货方保险人向船方提供,保证履行被担保人的共同海损分摊责任的担保方式。在我国,海损担保函属于我国《担保法》所规定的保证。海难救助与共同海损是两项独立的海事制度。“救助公约”和《海商法》均未对海难救助进行定义。《海商法》第171条规定了该法第九章“海难救助”的适用范围,第181条规定了获救价值的计算方法,第183条规定了救助报酬的分担机制。《海商法》第193条对共同海损进行了界定,第199条第1款规定了共同海

损的分摊机制,第199条第2款分摊价值的确定方法。可见,共同海损和海难救助具有不同的构成要件,获救价值和分摊价值的确定方式也不相同。

(四)救助款项的变更

在该案的审理过程中,被申请人曾请求依据《海商法》第176条的规定和情势变更原则对救助款项予以调整。《海商法》第176条的规定,参照了“救助公约”第7条的规定。《海商法》第176条规定了受理争议的法院或者仲裁机构可以判决或者裁决变更救助合同的两种情形。第一种情形是合同在不正当的或者危险情况的影响下订立,合同条款显失公平的。这一条件比我国《合同法》第54条规定的条件更为严格。该案中显然不应适用。第二种情形是根据合同支付的救助款项明显过高或者低于实际提供的救助服务的。然而,支付的救助款项是否明显过高或低于实际提供的救助服务,不应仅仅与救助活动所支付的成本费用进行比较,而应当综合考虑《海商法》第180条规定的确定救助报酬所需要考虑的10项因素。从立法本意看,“救助公约”和《海商法》所规定的救助款项变更,针对的均是“无效果无报酬”合同。雇佣救助合同下的救助报酬,往往低于“无效果无报酬”合同下的救助报酬。因此,即使能够适用《海商法》第176条的规定,也很难得出救助款项明显高于实际提供的救助服务。最高人民法院《关于适用〈中华人民共和国合同法〉若干问题的解释(二)》第26条规定了情势变更原则。情势变更原则实质上就是在法律的框架下,由双方当事人来分担由于异常损害所造成的风险,以求公平。引用情势变更条款应当把握的条件如下。第一,现实性上,应有情势变更的事实,也就是合同赖以存在的客观情况确实发生变化。第二,突发性上,情势变更,须为当事人所不能预见的。第三,原因上,情势变更的发生不可归责于双方当事人。也就是由不可抗力、正常商业风险以外的其他意外事故所引起。第四,时间上,情势变更的事实发生于合同成立之后,履行完毕之前。第五,后果上,继续维持合同效力,则会对一方当事人显失公平。^[3]该案救助方案的调整不是因为客观情况发生了重大变化,而是因为湛江海事局决定对“加百利”采取强制过驳减载脱

[1] 司玉琢主编:《海商法(第三版)》,法律出版社2012年版,第293页。

[2] 胡正良主编:《海事法(修订本)》,北京大学出版社2012年版,第106页。

[3] 曹守晔:“最高人民法院《关于适用〈中华人民共和国合同法〉若干问题的解释(二)》之情势变更问题的理解与适用”,载《法律适用》2009年第8期。

浅措施,其目的是为了预防危险局面进一步恶化造成海上污染。南海救助局一直在事故现场对“加百利”轮进行守护。合同的继续履行对于投资公司并非明显不公平。因此,情势变更原则不应适用。

(五)其他问题

依据《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国民事诉讼法〉的解释》第405条的规定,人民法院审理再审案件应当围绕再审请求进行。根据南海救助局提交的再审申请书,最高人民法院审查了雇佣救助合同报酬的金额、支付主体、支付方法等,对雇佣救助可能涉及的其他问题没有展开。在雇佣救助是否完全排除“救助公约”和《海商法》第九章的适用、雇佣救助具体应如何规范、雇佣救助报酬与其他海事法律制度之间的衔接等问题上,最高人民法院并没有给出明确的答案,也可能是刻意回避。这种做法,为立法修订留有余地,为学术探讨提供空间,建议及时启动海商法修改予以明确。

四、本案所具有的典型意义

(一)程序公开透明,彰显司法自信

当前海事审判处于历史上最好的发展环境。2016年3月,最高人民法院在其工作报告中提出,“加强海事审判工作,建设国际海事司法中心”。建设国际海事司法中心的关键在于提高海事司法公信力和国际影响力。加大海事司法公开力度,实施海事审判精品战略,有利于规范和统一裁判尺度,提升海事司法公信力,扩大海事审判的国际影响,提高海事司法的国际地位。最高人民法院高度重视司法公开的态度在该案的审理过程中得到充分体现。2016年7月1日,最高人民法院在其官网上发布开庭公告。最高人民法院邀请了驻华使节、媒体、特约监督员和特邀咨询员、专家学者、学生等旁听,并通过互联网进行庭审直播。从庭审情况看,审理过程公开透明,审判长对庭审节奏的掌握恰如其分,双方当事人均获得了充分表达意见的机会。上述举措,展现了中国法院公开透明的司法形象,显示了中国法院的司法自信,凸显了中国推进依法治国、建设社会主义法治国家的信心和决心。

(二)引领规则制定,护航国家战略

随着中国国际地位的提升,参与制定国际规则已经成为中国特色社会主义法治建设的历史重任,其中司法参与不可或缺。内国司法不仅可以通过案件审理

对国际条约的解释和适用产生重要影响,而且还可以推动国际习惯以及国际法基本原则的形成和发展,甚至填补国际法领域的法律空白。^[4]从2008年开始,国际社会开始了修改“救助公约”的讨论。“救助公约”第13条的规定尽管逻辑相对清晰,但在不是依据第13条第1款确定的救助报酬情形下、被救助方是否可以援引第13条第2款规定的问题上,公约本身也不明确。最高人民法院通过该案的判决明确了一个规则:雇佣救助报酬不是依据“救助公约”第13条第1款或《海商法》第180条确定的报酬,故“救助公约”第13条第2款和《海商法》第183条的规定不应适用。判决明确了《海商法》第183条的适用条件,并对1989年“救助公约”进行了解释和发展,推动了相关国际海事规则的创新和完善。

(三)鼓励海难救助,提倡契约精神

党的十八大报告提出了“发展海洋经济,建设海洋强国”。中央提出要加快构建开放型经济新体制,重点实施“一带一路”建设、长江经济带发展和京津冀协同发展三大战略。更大的开放带来更大的发展。作为世界第二大经济体和第一大贸易国,中国90%以上的外贸是通过海上运输来完成的。这使得海上的通道成为中国经济发展的命脉。鼓励海上救助、维护航行自由与通道安全符合中国的根本利益。“救助公约”在序言中即明确“相信有必要确保对处于危险中的船舶和其他财产进行救助作业的人员能得到足够的鼓励”。“救助公约”第13条再次强调“确定报酬应从鼓励救助作业出发”。“足够的鼓励”应当包括以下含义:一是救助方的权利可以得到充分的保障,二是救助报酬应当具有足够的吸引力。在鼓励救助方面,海商法与公约并无二致。契约精神是市场经济法治的灵魂。生效的合同等于有效法律。为强化契约严守精神,我国《合同法》第8条规定:“依法成立的合同,对当事人具有法律约束力。当事人应当按照约定履行自己的义务,不得擅自变更或者解除合同。依法成立的合同,受法律保护”。最高人民法院依据《合同法》判决投资公司向救助方支付全部救助报酬的做法于法有据,倡导了契约精神,贯彻了效率原则,实现了鼓励海难救助的立法意图。在该案的审理过程中,《海商法》的漏洞与不足再次显现。《海商法》的修改亟需启动。在建设国际海事司法中心的背景下,《海商法》的修改应在借鉴国际通行作法的同时,吸收中国的司法经验,形成能被国际航运界普遍接受的“中国经验”、“中国规则”。

(责任编辑:吕芳)

[4] 贺荣:“论中国司法参与国际经济规则的制定”,载《国际法研究》2016年第1期。