

保险业

共同海损

王

3

保险业务基础知识丛书

共 同 海 损

王恩韶 著

*

中国财政经济出版社出版

新华书店北京发行所发行 各地新华书店经售

北京印刷二厂印刷

*

787×1092毫米 32开本 8.875印张 180,000字

1979年6月第1版 1979年6月北京第1次印刷

印数：1—8,000

统一书号：4166·087 定价：0.92元

前 言

共同海损是海上货物运输过程中常会发生的一种特殊损失。计算这种损失的补偿和分摊，叫做共同海损理算。我国从一九六九年开始自己办理这项理算工作，一九七五年一月一日正式公布了《中国国际贸易促进委员会共同海损理算暂行规则（简称北京理算规则）》，这对促进我国国际贸易与远洋运输的发展，推动国际海损理算制度的改革，起到积极的作用。

在以英明领袖华主席为首的党中央抓纲治国的战略决策指引下，全国人民正在各条战线上大干快上，为实现四个现代化而努力，我国对外贸易和远洋运输事业必将出现一个大的发展。为了适应形势发展的需要，使更多的从事对外贸易、远洋运输和国际保险等项工作的同志了解和熟悉这项理算工作，作者编撰了这本《共同海损》。全书共分十章，着重解释共同海损的基本概念和《北京理算规则》，并结合我国海损理算的实践，阐述了与共同海损有关的一些问题，介绍了发生共同海损事故后，船舶和货物所有人以及保险公司等有关方面应办的事项。

在编写本书过程中，承中国人民保险公司和中国国际贸易促进委员会海损理算处给予热情支持和帮助，上海海运学院、北京外贸学院、交通部等有关单位都提出了很多宝贵的

意见，谨此致谢。由于作者学习不够，政治和业务水平不高，书中难免有不少缺点和错误，恳切地希望读者提出宝贵意见。

作 者

一九七八年八月

目 录

第一章 共同海损的概念和历史	(1)
一、共同海损的概念	(1)
二、共同海损的历史	(7)
三、我国目前对于共同海损的处理情况	(10)
第二章 共同海损理算和理算规则	(13)
一、共同海损理算	(13)
二、约克·安特卫普规则	(14)
三、中国国际贸易促进委员会共同海损理算暂行规则	(19)
第三章 共同海损损失	(25)
一、抛弃	(26)
二、救火	(28)
三、自动搁浅	(30)
四、起浮脱浅	(32)
五、船舶在避难港卸载、重装或倒移货物、燃料或物料	(33)
六、货物、物料当做燃料	(34)
七、切除嵌楔物	(35)
八、割断锚链	(36)
第四章 共同海损费用	(37)
一、救助费用	(38)
二、与避难港有关的费用	(40)
三、杂项费用	(45)
四、代替费用	(47)

第五章 共同海损损失金额的计算(52)

一、共同海损损失补偿的范围(52)

二、确定共同海损补偿的原则(53)

三、共同海损损失补偿金额的计算(54)

第六章 共同海损费用的计算(70)

一、救助费用(70)

二、船员工资、给养和加班费(71)

三、燃料、物料的消耗(76)

四、避难港港口费用(78)

五、海事声明书签证费(80)

六、船舶损失检验费(80)

七、货物损失检验费(81)

八、装、卸或倒移货物、燃料或物料费用(82)

九、船、货方在避难港的代理人费用(83)

十、船、货方邮电费(83)

十一、船主监修人费用(83)

十二、代替费用(83)

十三、船舶转港费用(85)

十四、共同海损费用保险费(87)

十五、共同海损利息(88)

十六、共同海损垫款手续费(90)

第七章 共同海损分摊(91)

一、参加共同海损分摊的财产(91)

二、共同海损分摊价值的计算(92)

三、几种特殊情况下的共同海损分摊的计算(103)

第八章 共同海损与保险(107)

一、共同海损是海上运输保险单承保赔偿的一项损失(107)

二、海上运输保险的特点	(108)
三、中国人民保险公司船舶和货物运输保险的 承保责任范围	(114)
四、共同海损保险赔偿金额的计算	(123)
第九章 共同海损案件的处理	(134)
一、船长	(134)
二、船主	(146)
三、货主	(151)
第十章 共同海损理算	(159)
一、共同海损理算人	(159)
二、共同海损理算的地点、时间和法律依据	(161)
三、共同海损理算的程序和做法	(161)
附件一、中国国际贸易促进委员会共同海损理算暂行规则 (附英文译文)	(176)
附件二、一九七四年约克·安特卫普规则 (附英文原文)	(190)
附件三、中国人民保险公司共同海损担保函(乙式)	(218)
附件四、救助契约(中国国际贸易促进委员会海事仲裁 委员会标准格式)	(220)
附件五、劳合社救助契约标准格式 (附英文原文)	(223)
附件六、中国远洋运输公司海事声明书	(243)
附件七、船舶碰撞书面通知	(244)
附件八、中国人民保险公司船舶保险条款(附英文译文)	(245)
附件九、中国人民保险公司船舶战争险条款 (附英文译文)	(257)

附件十、中国人民保险公司海洋运输货物保险条款

(附英文译文)(261)

附件十一、中国人民保险公司海洋运输货物战争险条款

(附英文译文)(269)

附件十二、收据和权益转让书 (中国人民保险公司

船舶险赔款使用)(274)

第一章 共同海损的概念和历史

一、共同海损的概念

共同海损是海上运输中常见的一种损失事故。处理这类损失事故，涉及到海运、外贸、船舶和保险等很多方面的问题，是一项政策性和专业性较强而手续又较繁琐的工作。

在海上运输中，船舶和货物等因遭遇自然灾害、意外事故或其它特殊情况，共同安全受到威胁，为了解除共同危险，采取合理措施所引起的一些特殊损失和合理的额外费用称为共同海损。

船舶在海上航行，遭受足以危及船、货共同安全的危险是多种多样的，但归纳起来，可以分为自然灾害、意外事故和特殊情况三大类。自然灾害是指非常的自然力造成的灾害，也就是通常所说的不可抗力或天灾，例如雷电、恶劣气候、海啸等。意外事故指船舶在航行中可能遭遇的突然的、外来的、意料以外的事故，例如船舶触礁、搁浅、碰撞、机损和火灾等。特殊情况指的既不是自然灾害，又不属意外事故，但它的出现，却也足以影响船、货的共同安全，例如船舶在逆风恶浪中航行，燃料消耗殆尽，或者大部分船员传染疾病，卧床不起，致使船舶无法继续航行等。发生上述各类

危险，如果不积极组织抢救，都有可能使船、货蒙受不同程度的损失，以至沉没。

如果从危险和损失之间的关系看，损失又可以分为两类：一类损失是危险直接导致的后果，例如船舶搁浅，造成船体破裂；船舱失火，烧毁货物等等。另一类损失是船舶遭遇危险以后，为了解除船、货的共同危险，因采取抢救措施而造成的损失。例如载货船舶发生火灾，采取救火措施，从而使货物遭受的水残损失，就是这种性质的损失。因为火灾使船、货的共同安全受到威胁，救火是为了避免船、货被火烧毁的共同危险而采取的一种措施，造成的水残应由船、货各利害关系方共同负担。因此，这种损失称为共同海损，救火措施称为共同海损措施(又称共同海损行为)。

共同海损包括两个组成部分：一是共同海损措施造成船、货本身的物质损失，称为共同海损损失(又称共同海损牺牲)。例如上段所指的救火措施造成的水残损失，就是一种共同海损损失；一是共同海损措施引起的费用，称为共同海损费用。例如上述火灾，如果由岸上消防队救灭，支付给消防队的费用，就是一种共同海损费用。

根据上述概念，共同海损具有以下三个特点：

(一) 危险必须是危及船舶和货物的共同安全的

海上运输契约的关系方主要有船舶和货物两方。共同海损成立的前提是在发生危险采取共同海损措施时，必须有共同的利害关系方，具体地说，一般应是载货航行，否则就不存在共同危险或共同安全问题。例如船舶在空载，而不是在

载货航行期间遭遇危险，在这个情况下，受到损失威胁的就只有船舶一方，因此就不产生共同危险的问题。

必须指出，导致共同海损的危险首先必须是真实存在或不可避免出现的。什么是真实存在或不可避免出现的危险，必须具体问题，具体分析。船舶在海上发生碰撞，机舱严重受损，主机停止运转，如果任其随波逐流，随时可以出现新的事故，给船、货带来损失；船舶搁浅在暗礁上，船身倾斜，如不紧急起浮，即有倾覆沉没的可能；船舶货舱起火，如不及时扑灭，就会蔓延燃烧，波及全船。在一般情况下，这种碰撞、搁浅和失火都已使船、货处在共同危险之中，情况比较简单。不可避免出现的危险是指船舶发生事故或特殊情况，当时并未危及船、货的共同安全，但如不采取应急措施，矛盾必然转化，最后将不可避免出现给船、货带来共同灾难的危险。例如船舶在海上遭遇恶劣气候，逆风行驶，航速剧减，船舶在海上航行日数意外增加，船上携带的按正常情况估计足够该次航程使用的燃油，消耗过多，剩余部分已不足用于驶往原定目的港，这时船舶虽仍在海上正常航行，但如不立即改变航道，驶往就近的港口避难加油，船舶很快就会处于主机停灭失去控制的状态，后果不堪设想。因此发现船上燃油不足驶往原定目的港的当时，危险并不是急迫的，但根据情况判断，如果不采取应急措施，危险却又是不可避免出现的。因此，采取的绕航避难措施也是一种共同海损措施，因此而支付的额外费用则属于共同海损费用。

导致共同海损的危险在一般情况下还必须是不可预测的，可以预测的或常见的事故不得称为危险。例如船舶在惊

涛骇浪中行驶,即使船身颠簸,也不能称是遭遇了本章所指的危险。因为船舶在海上遭遇恶劣气候,原是常见的现象,根据船舶建造规范的要求,任何海轮都应具有抗击一般可以预见到的风浪的适航能力。在一般情况下,风浪并不构成使船、货遭受海难的危险。但如船舶在大风浪中航行,发生了新的事故,例如驾驶台被风浪击毁造成驾驶困难,则情况发生变化,出现了危险。如果这种危险确实危及船、货的共同安全,则为解除此项危险而造成船、货的损失或引起的费用应属于共同海损。

臆测的危险也不能成为构成共同海损的条件。例如船长判断错误,误认货舱起火,因而采取封舱灌水的救火措施,但事后检查,证明舱内并无任何着火痕迹,因此造成的货物水残损失,不得称为共同海损,因为该轮从未处于危险状态,也未受到任何危险的威胁。

(二) 共同海损措施必须是为了解除船舶和货物的共同危险,有意而合理采取的

成立共同海损的前提,除了危险必须是危及船舶和货物的共同安全以外,措施还必须是为了解除船舶和货物的共同危险而采取的。如果解除危险的措施仅是为了船舶或货物一方的利益而采取的,因此而引起的损失和费用也不得称为共同海损。例如装载冻肉的冷藏船在航行中冷藏机发生故障,不能正常使用,为使冻肉不致腐烂,船舶绕航,驶往附近港口避难修理冷藏机。由于冷藏机的损坏仅使冻肉的安全受到威胁,在一般情况下,不致给船舶造成任何危险,因此驶往避

难港的措施不能视作共同海损措施，由此而产生的费用也不得作为共同海损。又如在卸货港，货物已从船舶卸载上岸，在码头仓库存储期间发生火灾，为救火而造成的货物水残也不属于共同海损损失。因为在发生火灾时，即使货物仍在船方看管期间，但因货物已不在船上，在一般情况下，火灾并不给船舶的安全带来任何威胁，因此也没有共同危险可言。

其次，措施又必须是有意而合理采取的。所谓“有意”是指明知采取这项措施将会引起一部分船、货的损失或支付一些额外费用，但为了船舶和全部货物的安全，还是决定这么做。所谓“合理”是指在采取措施的当时看来，措施是可以有成效和节约的，因而也是符合全体利害关系方的利益的。例如船舶搁浅，需要减轻载量，抛弃一部分货物或船舶物料，才能起浮，使船、货有转危为安的可能。在这种情况下，抛弃的财产一般应该是体积重、价值低，同时也便于抛弃的货物或物料，因为这样做，不仅收效快，也可以尽量减少损失，因此就是合理的。相反，如果所抛弃的却是重量轻而价值高的货物，这种抛弃就是不合理的，由此而引起的不合理的损失和费用不得列为共同海损，应由做出错误决定的责任方负担。譬如上述抛弃，原应将装载于甲板上的废轮胎两千个抛掉，但船长却命令开舱将价值大大高于此项废轮胎的载货抛弃了，在这种情况下，可以列为共同海损的金额仍应以两千个废轮胎的价值为限，其超过废轮胎价值部分的载货损失应由做出错误抛弃决定的船方负担。

有时采取的措施不一定全部都行之有效，但只要它们确实是经过慎重考虑才做出的决定，也应被认为是合理的。例

如船舶搁浅，为了解除共同危险，先采用顺快车、倒快车试行起浮，未获成功，但主机因过度使用受损，后经雇用拖轮救助脱险，此项顺、倒车措施，虽未取得预期效果，但也应认为是合理的措施，所导致的主机损失，也应列为共同海损。

(三) 共同海损损失是特殊性质的；费用必须是额外支付的

从上述两项特点可以看出，共同海损不仅不是海上危险导致的损失，而且恰巧相反，却正是为了解除这项危险而人为造成的另外一种性质的损失。这是一种特殊损失，因此判断一项损失是否属于共同海损，还必须从造成损失的原因进行分析。同样是货物水残损失，如果是由于海浪击毁舱盖板，海水浸入船舱所造成，则不属于共同海损；但如果是由救火所引起的，就是人为造成的，因而属于共同海损。

此外，损失又必须是共同海损措施的直接或合理后果。例如船舶发生共同海损事故，推进器受损，需要修理。为了修理推进器，必须将船体倾斜，而岸上因缺少适当的存储条件，无法卸货，结果由于船体倾斜，使舱内货物互撞受损。由于修船将船体倾斜是一项必要而合理的措施，而货物又无法卸载，造成的货损即属于共同海损措施的直接后果。相反，如果货物卸存岸上以后，由于发生洪水遭受水残损失，这种损失即不能作为共同海损的直接后果。

同样，可以列为共同海损的费用必须是额外支付的。所谓额外支付，是指船舶营运核算以外的费用。例如船舶在航行中发生严重机损，影响船、货的共同安全，为了解除危险

驶靠避难港修理，由此而支付的船员工资和燃料、物料的费用不在正常的营运费用范围之内，属于额外支付性质，因此可以列为共同海损；但倘使上述避难港就是船舶原航行计划中的中途停靠港，则只要驶往该港口的费用不超过原定的营运费用的数字，都不应称为额外支付，如果超过，则只有超过部分是额外支付，并可以列为共同海损。

上述三个特点是构成共同海损的要素。这三个特点必须同时具备，才可以构成共同海损，缺一不可。

二、共同海损的历史

（一）共同海损是随着航海贸易事业而产生和发展起来的

共同海损有比较悠久的历史。根据可以查考的资料，远在公元前九一六年还在奴隶制度社会时，在当时以中介贸易闻名的爱琴海东南岛屿罗得岛制订的世界最古老的海商法——罗地安法中即订有孕育着有关共同海损分摊原则的规定。当时的贸易还处于初级的阶段，其特点是贸易只限于零售交易，经营的人也只是行商；海上贸易也是一样，贸易和运输间的关系比较简单，船长就是船主，货主又是押运人，船主和货主都同在一条船上航行。另一方面，船舶构造简陋，抗拒自然灾害的能力较弱。船舶在海上航行，万一发生危险，经常采取的有效的抢救脱险的措施就是抛弃一部分货物入海，以便减轻船舶负担，轻载续航。但在决定抛弃时，

对抛弃谁家的财产，却往往引起船主和在船上押货的各货货主之间的无休止的争论，任何一方都不愿将自己的财产为他人的利益做出牺牲。为了避免争论，便于在紧急时刻采取有效措施，解除船、货的危险，久而久之，在当时海上运输的船、货之间逐渐形成一种做法，即在船舶发生危险时，由船长做出抛弃的决定，同时，抛弃引起的损失也由全体船、货方分摊，这项做法最后就由罗地安海商法用法律形式予以固定下来。罗地安海商法对于这一问题作出了如下的规定：

“如果为了减轻船舶负担，将载货抛弃入海，由于这项抛弃是为了全体的利益而采取的，其损失应由全体受益方分摊。”

这种海上抛弃货物构成船、货分摊损失的唯一内容持续使用了很长一个时期。其后，分摊损失的范围有所扩展，这可以从古老的罗马法的规定中看出来。罗马法是古代法律中保护私有制，反映商品生产最完备、最典型的一部法典。在罗马法中有关海上运输船、货损失分摊的问题，除了提到抛货以外，还例举了其它一些情况，例如砍断桅杆等。在罗马法中，除了规定在紧急情况下为了解除共同危险采取措施造成的所谓“自愿牺牲”应由受益方分摊以外，还初次订明由于一般意外事故造成的损失仍由损失方各自负责，初步给共同海损和单独海损做了概念上的划分。

罗马帝国崩溃以后，罗马法在很长一个时期遭到了废弃，但在海上运输中，上述损失分摊办法反而使用得更为广泛了，内容也有进一步的扩展。至十二世纪，在当时使用比较广泛并对其后各国制订海上法规有一定影响的英国《奥利昂

判例卷》里，共有三条提到了这项损失补偿的问题，其主要内容为：

1. 船舶在危急情况下，为了船、货、人员的安全，船长有权抛货，损失部分由受益的船、货方按比例分摊。

2. 船舶遭遇大风浪，为了抢救船、货，船长可以砍断桅杆或船锚链索，这些损失也应象抛货一样受到分摊补偿，货主应在货物卸离船舶以前支付分摊金额。

3. 船舶发生抛弃，船上的全部货物和动产，除了供船员饮水使用的必不可少的银杯，或已经剪裁的布匹及用旧的衣服以外，都应均等地参加分摊。

(二) 共同海损是海上运输契约中订明的处理船、货损失的一种补偿方法

十六世纪以后，西欧各国产生了资本主义生产的萌芽。随着海上运输事业的发展，欧洲各国间的贸易也出现了新的改进。商人停止随船出海，代之以提单上附加条款，给予船长执行抛货的选择权。欧洲各海运国家的海商法或其他有关法律的内容也随之不断充实和补充。其中以于一五五六——一五八四年公布的法国的海商法《海上指导》内容比较全面。《海上指导》原是一部保险法律，但却第一次给共同海损作了如下的定义：

“保险人对货物装船以后发生的费用、灭失和损坏有向货主赔偿的责任。这些费用、灭失和损坏统称为海损，并可分为几类。第一类称为共同海损，是为了救护船舶和货物采取抛货、砍断锚链、