



北京市社会科学理论著作出版基金资助



Treatise on the Maritime Law of Salvage

海难救助法初论

刘刚仿 © 著



对外经济贸易大学出版社
University of International Business and Economics Press

北京市社会科学理论著作出版基金资助

海难救助法初论

Treatise on the Maritime Law of Salvage

刘刚仿 著

对外经济贸易大学出版社
中国·北京

图书在版编目 (CIP) 数据

海难救助法初论 / 刘刚仿著. —北京: 对外经济贸易大学出版社, 2014
ISBN 978-7-5663-1228-0

I. ①海… II. ①刘… III. ①海难救助-海商法-研究 IV. ①D996.19

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2014) 第 260354 号



海难救助法初论 Treatise on the Maritime Law of Salvage

刘刚仿 著

责任编辑: 汪友年 毛飞琴

对外经济贸易大学出版社
北京市朝阳区惠新东街10号 邮政编码: 100029
邮购电话: 010-64492338 发行部电话: 010-64492342
网址: <http://www.uibep.com> E-mail: uibep@126.com

北京京华虎彩印刷有限公司印装 新华书店北京发行所发行
成品尺寸: 170mm×240mm 19 印张 351 千字
2014 年 12 月北京第 1 版 2014 年 12 月第 1 次印刷

ISBN 978-7-5663-1228-0

定价: 59.00 元

前 言

曹操有诗云：“东临碣石，以观沧海。水何澹澹，山岛竦峙。树木丛生，百草丰茂。秋风萧瑟，洪波涌起。”海洋的碧波浩淼、波涛汹涌和雄浑激荡，时刻激发人类对海洋探索和研究的万丈豪情和深邃的情怀。我们打开世界地图，发现人类赖以生存的地球有 70.7% 是被蓝色的海洋和水域所包裹，海洋对人类的重要意义无以言表，有研究证明，人类可以从陆地获取的物质和财富，基本上在海洋里均可以找到，海洋丰富的黄金和原子能资源也远非陆地可以比拟，海洋的生物资源也远比陆地丰富。人类的诞生、繁衍和发展离不开水和海洋。

人类在认识海洋和改造海洋的过程中，形成了丰富多样的海洋产业，世界范围内已发展成熟的海洋产业除传统的海洋渔业、海洋交通运输业和海盐业以外，随着现代科学技术的发展，人类认识海洋、开发海洋的能力不断提高，开发海洋的范围也不断扩大，进而形成了一系列海洋新兴产业，如海水增养殖业、海洋油气开采工业、海洋娱乐和旅游业等。还有一些人类正在产业化过程中的海洋经济开发活动，如海水淡化和海水综合利用、海洋能利用、海洋药物开发、海洋空间新型利用、深海采矿等。随着多学科联动的海洋科学发展，人类也在期盼世界范围的以全面开发利用海洋、保护海洋为基本特征的“海洋世纪”的到来。

人类发展海洋经济过程中，不可避免地要遭遇海上风险的威胁和遭受海洋恶劣环境的蹂躏，海洋的风险和威胁远比陆地显得代价高昂。因此，应对海上风险和海洋恶劣环境的海难救助是人类发展海洋经济过程中十分重要的保驾护航要素，海难救助制度也因此应运而生，早在公元前 18 世纪的《汉穆拉比法典》内就有关于海难救助责任、救助费用的规定。而在公元前 3 世纪的《罗得法》（Rhodian Law）中已经发展了一套确定救助报酬以及救助性质按固定比例分配报酬的制度。海难救助制度作为海商法所特有的一项古老的法律制度其目的在于鼓励人们对遇难的海上船舶、货物及人命施以救助并避免海上抢掠，以期维护海上生产活动的安全，促进海洋经济的发展。

海难救助法是调整海难救助主体从事海难救助活动过程中产生的法律关系的法律制度，由于海难救助法律制度的内容具有复杂性、专业性和涉外性的特殊品格，本书尝试将海难救助法律制度看成一个独立框架体系来进行研究。本书从海难救助法律制度的概念、调整对象范围、法律渊源、历史发展入手，以比较法的视角，探讨了海难救助的概念、性质；阐述了海难救助主体的界定和海难救助主体之救助人和被救助人的分类和维度，剖析了作为海难救助标的之海难救助客体的概念、范围，通过深入研究英国和美国以及我国海难救助的立法和司法实践和判例，结合 1989 年《国际救助公约》，对作为海难救助客体的船舶、其他海上财产以及人命的救助进行深入细致的比较和分析，论述了海难救助主体在不同海难救助类型中的义务和职责；阐述了海难救助报酬的原则，海难救助报酬的分摊、分配，海难救助报酬实现保障和海难救助报酬留置权等问题，分析了难救助中 LOF 和 SCOPIC 原理及在中国的应用等问题。本书试图从比较、司法和实务等多维视阈探讨我国现有海难救助法律制度存在的问题并提出了一些完善我国海难救助法律制度的理念和建议。

应当指出的是，自 18 世纪中叶，人类进入以蒸汽机为代表的工业革命时代以来，人类主要依靠碳石燃料发展经济的路径，客观上导致了全球气候变暖和环境污染严重等一系列发展中的生态问题，国际社会在全球舆论及无数环保组织的影响下，开始共同商讨应对日益明显的全球变暖趋势，企图在国际范围内寻找一条排放少、能耗少、污染少的可持续发展之路。为了寻求人类生存及繁衍的继续，各国政府不得不相互妥协、共同应对人类面临的全球性危机，在国际会议中分别作出程度不等的减排承诺。从《联合国气候变化框架公约》到《京都议定书》、“巴厘岛路线图”再到哥本哈根会议、坎昆会议、德班会议、多哈会议、华沙会议，再到即将举行的利马会议，国际社会对节能减排，走低碳经济、生态经济发展之路的努力始终在一步一个脚印地展开。海洋经济和海洋产业的发展不能忽视海洋环境和海洋生态的问题，海难救助法律制度应当包括对海洋环境和生态的救助、对海空资源的救助，以及对海洋海底残骸的清除和打捞等方面的规制和制度，也应包括对污染海洋生态环境物的清除和打捞等内容，同时海难救助也应包括人道主义救助和海上搜寻和救助，本书囿于出版篇幅未能单独列章详尽阐述，不能说是一个缺憾，作者将在其他出版的著述中去弥补这一缺憾。

作者希望本书的出版可以给从事海难救助实务和理论研究的人员和学习海商法特别是海难救助法律制度的人员，提供有价值的参考和借鉴。但由于

作者水平和研究资料的限制，该书存在许多不足和纰缪挂漏之处，敬请各位专家和读者批评指正。

本书得以出版，要感谢北京市社会科学理论著作出版基金的资助，也要感谢对外经济贸易大学出版社的大力支持和倾心制作，更离不开出版社总编刘传志和责任编辑的辛勤努力和劳动，在此一并表示真挚的感谢！

作 者

2014 年 10 月于北京惠园

目 录

第一章 海难救助法导论	(1)
第一节 海难救助法的概念	(1)
第二节 海难救助法的法律渊源	(4)
第三节 海难救助法的历史发展	(7)
第二章 海难救助的概念的界定	(13)
第一节 英国法中海难救助的概念	(13)
第二节 美国法关于海难救助的概念	(18)
第三节 大陆法系、我国海难救助概念的梳理和海难救助概念的 界定	(24)
第三章 海难救助的性质	(29)
第一节 海难救助的性质的各种学说	(29)
第二节 学者反思和新思考	(32)
第三节 海难救助性质的厘定	(35)
第四章 海难救助主体论	(41)
第一节 海难救助主体的概念	(41)
第二节 海难救助主体之救助入	(42)
第三节 海难救助主体之被救助入	(57)
第五章 海难救助客体的概念	(63)
第一节 客体的概念	(63)
第二节 法律关系客体的概念	(64)
第三节 海事法律关系客体的概念	(66)
第四节 海难救助客体的概念	(68)
第六章 英国法中作为海难救助客体之船舶	(73)
第一节 英国学者的论述	(73)
第二节 Steedman v. Schotfield and Firth 案	(78)
第三节 对废弃船、沉船和反铲挖泥船的认定	(86)
第四节 对拖船和被拖轮的认定	(91)
第五节 对漂流海上的弃船的认定	(92)

第六节	英国成文法关于船舶作为海难救助客体的规定	(94)
第七节	对英国法中作为海难救助标的之船舶的总结	(97)
第七章	英国法海难救助客体中其他海上财产	(101)
第一节	其他海上财产的含义	(101)
第二节	海上平台和钻井装置可成为海难救助的客体	(102)
第三节	船用补给品、船上用具等均属于海上救助客体	(103)
第四节	对货物的认定	(104)
第五节	运费作为属于海难救助客体的认定	(105)
第六节	失事船、漂流在海上的弃船残骸及其货物	(110)
第七节	Jetsam、Flotsam 和 Lagan 属于海难救助的财产	(112)
第八章	美国法中海难救助客体之财产的范围	(115)
第一节	美国法中作为海难救助客体之财产应具备的条件	(115)
第二节	美国法中海难救助客体之财产的具体范围	(118)
第三节	Hener 案所体现的理念	(124)
第九章	大陆法系海难救助的客体	(135)
第一节	德国法中海难救助的客体	(135)
第二节	荷兰法中海难救助的客体	(137)
第三节	希腊法中海难救助的客体	(141)
第四节	日本法中海难救助的客体	(143)
第五节	我国台湾地区“海商法”中海难救助的客体	(145)
第十章	我国法律和学理中海难救助的客体	(149)
第一节	我国法律中海难救助客体的规定	(149)
第二节	我国学理中海难救助的客体	(153)
第十一章	我国海难救助实务和司法中凸显的问题分析	(161)
第一节	“织女星”轮案所凸显的争议分析	(161)
第二节	“东运 419”轮案所凸显的问题和剖析	(164)
第三节	“NANCY 轮案”凸显的强制救助客体立法之不足	(166)
第十二章	海难救助的特殊客体——人命救助	(171)
第一节	英国法中的海上人命救助	(171)
第二节	美国法中的海上人命救助	(177)
第三节	大陆法系国家和地区的海上人命救助	(189)
第四节	我国海商法中的海上人命救助	(192)
第十三章	海难救助人的义务	(199)
第一节	纯救助中救助人的义务	(199)
第二节	合同救助中救助人的义务	(206)

第三节	救助入违反救助义务应当承担的责任	(210)
第十四章	海难救助报酬	(215)
第一节	救助报酬的概念、原则和确定	(215)
第二节	救助报酬的分摊	(222)
第三节	救助报酬的分配	(229)
第四节	救助报酬实现的保障	(235)
第十五章	LOF 和 SCOPIC 原理及在中国的应用	(245)
第一节	LOF 的基本原理	(245)
第二节	SCOPIC	(250)
附录一	1989 年国际救助公约	(255)
附录二	《中华人民共和国海商法》第九章	(263)
附录三	LOF 2011	(267)
主要参考文献		(289)

第一章

海难救助法导论

第一节 海难救助法的概念

一、海难救助法的概念

海难救助法是调整海难救助主体在从事海难救助活动过程中产生的各种权利义务关系的法律规范总称。

海难救助制度作为一项古老的法律制度，为海商法所特有，这一制度的目的在于鼓励人们对遇难的海上船舶、货物及人命施以救助并避免海上抢掠，以期维护海上航行的安全。它以公平、公共利益和鼓励救助为基本原则，以救助报酬为核心内容。至少在几个世纪以前，零散的海难救助法例曾不断地出现在古希腊和腓尼基人的法律中。最古老的成文海商法之一《罗得法》（Rhodian Law）中就有这样的描述，“为了拯救一艘船舶而需要支付费用，这些费用应由船舶的整体来负责。”在航海贸易初期，人们把航海看作是“冒险”的事业，因为海上风险大，人们抵御天灾的能力低，海盗盛行，为了促进航海贸易的发展，人们希望通过制定特殊的救助法律制度，以鼓励救助危难中的船舶、货物和人命的行为，而遇难船舶的所有人则亦认识到与其让天灾吞噬船货或让海盗将船货掠走，倒不如请他人前来救助，救助成功则给予报酬。^①正是基于这种认识和情势，自中世纪起，欧洲各国纷纷开始海难救助法律制度的立法。也有的学者认为海难救助法律制度在一定程度上具有避免抢掠的意图。因为公海上不像陆地有公安警察，遇难的海上财产会被第三者乘机抢掠，该第三者不必是“专业”海盗，他们甚至是一般渔民。时至今日，仍有听闻当船舶遇险，如搁浅在公海或沿岸，附近渔民马上上船把货物设备抢掠一空。这种犯罪心态是文明社会的价值观念难以接受的，因为即便该遇险船舶是船员弃船，但船东和货主并没有放弃该船舶和货物的所有权，因而不是无主物。

^① 司玉琢，等. 新编海商法学. 新1版. 大连：大连海事大学出版社，2001：338.

所以，这些抢掠的渔民怎能去把遇险的海上财产当做天上掉下来给他们的礼物？今天是如此，可想象远古时代会更甚。所以，法律为求他们文明一点，索性承认他们自愿去施救，而不是抢掠，也可以获得丰厚的救助报酬。^①

海难救助法作为海商法学的分支学科，包含的内容相当丰富范围也十分广泛，归纳起来主要包括以下几个方面：（1）海难救助的概念和海难救助性质的界定；（2）海难救助的主体法律制度；（3）海难救助客体法律制度；（4）海难救助主体的权利和义务；（5）海难救助报酬法律制度等。本书语境中的海难救助法，属于广义的海难救助法，主要属于海商法，但在涉及国家主管机关这一特殊救助主体、环境救助，也包括有关行政公法的内容。

二、海难救助法的调整对象

法律的调整对象一般是指某一部门法所调整的特定的社会关系。但也有学者指出，随着新兴法学领域的出现，仅以社会关系为法的调整对象的法学理论受到了不同程度的挑战，特别是随着环境法的发展，环境法律关系主体地位的扩充，“社会关系调整”说已不能满足环境法充分发展的需要，并未提示法的深层内涵。^② 传统调整理论在对自然资源本质属性和法律内涵的阐述等方面存在着明显的缺陷，实践中也难以适应我们所面临的资源枯竭的客观现实，自然资源包括经济和生态两种价值形态，自然资源的经济价值是指人类可以通过附加劳动于自然资源上来满足自己所需或获得财富。而自然资源的生态价值则是指自然资源作为生态系统构成的基本要素，通过发挥其生态特性来推动生态系统演变和进化并保持其动态平衡的价值。例如森林资源系统中，它作为和其他类型资源相连的有机组成部分，主要发挥了涵养水源、保持水土、防风固沙、调节气候、洁净空气、美化环境等多样化的生态价值。对于人类社会来说，自然资源是生态价值与经济价值的双重负载体，由于人类对其利用方式和目标的不同而显示不同的价值形态，从而构成不同的法律关系。自然资源法的调整对象应该是自然资源实现经济价值时的社会关系与自然资源实现生态价值时的自然关系。^③ 人与自然的关系是永恒话题，人类与自然共同组成世界。人类是自然孕育的精华，自然是人类生存的环境。人类与自然友好和谐相处，是人类社会可持续发展的必要条件。例如，环境法律规定的是人们直接地针对环境做出的行为，其调整的便是人类与自然之间的关系。从本质上来讲，环境法调整的是人类对自然的活动与自然的自发运动之间的协

① 杨良宜. 海事法. 大连：大连海事大学出版社，1999：379.

② 戈华清. 论环境法的调整对象. 2001 年环境资源法学国际研讨会（福州）论文. <http://www.doc88.com/p-4912257105371.html>, 2014-08-13.

③ 姜渊. 对自然资源法调整对象的思考. 湖北社会科学, 2013（8）：148-150.

调关系,但其最终目的是整个体系不超越所能接受最低限度的稳定程度,无碍于人类的生存与发展。海难救助法的调整对象不仅是指海难救助法律规范所调控的特定社会关系还包括涉及保护自然资源生态价值的环境救助法律关系。它是指海难救助主体在从事海难救助活动过程中,与被救助对象形成的特定的人与人之间的关系以及救助自然生态、环境形成的人与自然的关系。比如纯救助关系、合同救助关系、强制救助关系、环境救助等。

海难救助法调整对象包括以下内容:

1. 海上财产救助关系。它是指海难救助主体在救助遭遇海上危险和海上危险威胁财产过程中与被救助财产所有人形成的社会关系。包括救助人救助船舶、船舶属具、货物、有风险的运费、税收收入、各种费用等各种海上财产与被救助财产所有人形成的纯救助、自愿救助、合同救助、强制救助、打捞、救助拖带等社会关系。

2. 海上人命救助关系。它是指海难救助主体在对遭遇海上风险和危险威胁的人类生命救助过程中形成的社会关系。包括对遭遇海上危险和海上危险威胁的人进行的自愿救助、合同救助、无偿救助关系等。

3. 海上环境救助关系。它是指海难救助主体对遭遇海上油污等污染、损害威胁的海洋环境,进而改善海洋环境的对人类的生态价值进行的救助。有学者指出,生态文明下环境处于优先地位,环境需要超越船舶、货物等海上财产成为海难救助的第一救助标的。传统海难救助制度形成时期以财产救助为核心,海难救助法对于救助人救助货物脱离海上危险会给予慷慨的报酬;而在21世纪生态文明下,环境救助成为核心,海难救助法“对于救助人救助海洋环境免受货物污染损害亦应给予大方的报酬,环境救助报酬不应再依赖于财产救助报酬。”^①

三、海难救助法的特点

调整海难救助这种特定的关系的法律制度与海商法其他法律制度相比具有以下特点:

(一) 复杂性

1. 在不同类型的海难救助中,海难救助主体呈现不同的身份,船舶所有人、船长、船员、救助公司,甚至是国家都有可能成为海难救助的主体;客体也呈现多样性,如船舶作为海难救助客体的认定、海上财产范围及运费的界定,以及人命救助、环境救助、强制救助、义务救助等客体,打捞作用的客体等。

^① 高俊涛,李志文.我国海难事故环境救助报酬制度的审视与重构.华中科技大学学报:社会科学版,2012(3):50.

2. 由于租船业务的发达, 现今船舶所有人与船舶经营人往往分离, 一旦发生海难救助, 海难救助主体、客体、救助报酬的分配和确定等问题纷繁复杂, 值得人们去研究。

3. 海难救助法调整的对象既涉及人与人的社会关系, 也涉及人与自然的关系, 较通常的法律调整对象复杂。

(二) 专业性

海难救助法调整的是海难救助活动过程产生的权利义务关系。而海难救助活动与其他海事活动比如航海、捕捞相比, 其风险性更强, 因此, 海难救助需要专业性和技术性很强的力量来从事海上救助活动, 如专业的海上救助硬件设施, 如能抵御风暴的船舶、海上救助飞机、专业的打捞设备等。同时, 也需要敢于迎战海上风险、精明强干的管理人员和经验丰富的专业技术人员, 才能确保海上救助活动的成功。我国交通部救助打捞局目前拥有员工近万人, 其中专业技术人员、潜水员和船员占 80% 以上; 206 艘船舶, 其中专业救助船 81 艘, 打捞船 125 艘; 20 架救助航空器。^①

(三) 涉外性

首先, 海难救助法的表现形式除了国内法, 还包括国际公约和国际条约, 以及国家惯例。例如, 在 1989 年《国际救助公约》中, 就详细地规定了救助人和被救助人之权利和义务。其次, 海难救助的法律事实, 很多都可能涉及不同国家或者地区的法人或者自然人, 因此在海难救助法律关系中, 往往涉及不国家或地区的法人或自然人; 有时需要借助国际私法的冲突法规则与原则来确定法律的适用。最后, 海难救助法律的效力可能及于本国海域的外国船舶或者法人和自然人, 或者是外国海域的本国船舶或者法人和自然人, 因此使得海难救助法的效力范围具有涉外性。

第二节 海难救助法的法律渊源

法律渊源是指法律的表现形式。海难救助法律渊源是指海难救助法律的表现形式。具体包括:

一、国内立法

有关海难救助的国内立法是指国内立法机关、行政机关等制定的有关海难救助的法律、法规、条例、规定、办法等规范性文件。

^① 参见交通部救助打捞局官网。[2014-08-15]。 http://www.crs.gov.cn/jigoukj_jlj/danweijj_jjgk/。

在我国,有关海难救助的法律主要体现在我国《海商法》第9章海难救助一章中,同时,我国《海上交通安全法》第31条,第7章海难救助一章,第8章打捞清除对海难救助、海上强制救助和打捞、外籍船舶、飞机进入我国海域从事海难救助等作出了明确规定。《中华人民共和国海洋环境保护法》对海上环境救助、生态救助作出了规定等。《中华人民共和国领海及毗连区法》、《中华人民共和国专属经济区和大陆架法》等对外籍人员、船舶进入我国领海、毗连区、专属经济区和大陆架从事救助活动作出了规定。

行政法规包括国务院于1989年颁布的《中华人民共和国水下文物保护管理条例》,对水下和海底的文物打捞作出了规定。1992年7月颁布并同时实施的《关于外商参与打捞中国沿海水域沉船沉物管理办法》,以及国务院于2009年9月颁布,于2010年3月实施的《防治船舶污染海洋环境管理条例》,此外还有目前我国正在制定的《中华人民共和国海上人命搜寻救助条例》。

部门规章包括交通部颁布的《中华人民共和国打捞沉船管理办法》、《沉船沉物打捞单位资质管理规定》、《中华人民共和国船舶及其有关作业活动污染海洋环境防治管理规定》、《中华人民共和国水上水下施工作业通航安全管理规定》、《中华人民共和国海事行政许可条件规定》、《海上航行警告和航行通告管理规定》、《中华人民共和国对外国籍船舶管理规则》等。

地方性海难救助法规,是指直辖市、省、自治区人民代表大会及其常务委员会制定有关水上、海上的搜寻救助法规。在我国已制定了地方性海上、水上搜寻救助法规的有黑龙江、山东、河北、天津、江苏、广东、广西、海南等省市。

二、国际条约

有关海难救助的国际条约包括1910年在布鲁塞尔召开的第3届海洋法外交会议上签订的《1910年救助公约》(Salvage Convention of 1910),其又称为1910年布鲁塞尔救助公约。该公约于1913年3月1日生效,将近50个国家和地区参加了该公约,对海难救助法律制度的统一起到了积极作用。1989年4月,国际海事组织外交大会在英国伦敦召开,在该会上,制定了《1989年国际救助公约》(International Convention of Salvage 1989),其又称为伦敦国际救助公约。与1910年《统一海上援助与救助的若干法律规定的公约》相比,该公约进一步明确了救助人与被救助人之权利和义务,增加了救助人在施救时应承担防止或减轻环境污染的义务,并且对油轮救助做了特殊规定。

同时,1974年10月20日至11月1日,国际海事组织在伦敦召开第五次国际海上人命安全会议,在修改《1960年国际海上人命安全公约》的基础上制定了《1974年国际海上人命安全公约》。该公约于1980年5月25日生效,截至2006年12月31日,共有143个缔约国。该公约要求缔约国在公约中承诺“保证做出一切必要的安排进行海岸值守及对沿其海岸的海上遇险者进行救助,这些安排必须包括建立、操作和维护实际可行的、必要的海上安全设施”。1979年4月9~27日国际海事组织在汉堡召开国际海上搜寻救助会议,讨论并制定了《1979年国际海上搜寻救助公约》。该公约规定:公约的主要目的是通过建立国际搜救计划促进各国政府之间以及参与海上搜救活动者之间的合作,同时公约对海上搜救的组织机构、合作(包括国家之间的合作、与航空服务协作)、施救前的准备措施、搜救工作程序、船舶报告制度等作出了规定。1982年的《联合国海洋法公约》第89条救助义务,从国际层面规定缔约国应通过立法,赋予海难救助主体对遭遇海上危险或者危险威胁的人命、财产或者发生碰撞导致的海上人命或者财产遭遇危险进行救助并进行国际合作的义务。

三、有关海难救助的国际惯例

海难救助的国际惯例是指在海难救助领域为海难救助主体众所周知且经常遵循的习惯和惯例。如诞生于英国著名的“劳氏救助标准格式合同”就属于海难救助国际惯例的范畴。1891年英国律师威廉姆·瓦尔敦首次设计了“劳氏救助标准合同格式”。自第一份劳合社救助合同问世100多年以来,“劳氏救助标准格式合同”就不断适应海难救助业的发展,先后于1914年、1926年、1953年、1967年、1972年、1980年、1990年、1995年修改8次,其中包括1926年增设仲裁上诉条款,1972年大幅度修正。劳氏救助合同格式(LOF)是典型的“无效果无报酬”合同,对各国海事立法产生了重要影响,具有国际惯例的地位。LOF的基本内容主要有无效无酬原则、救助劳务、船长法定立约权、担保条款、仲裁条款、上诉条款、给付条款等。在100多年的实际使用中,劳氏救助合同标准格式对保证海难救助顺利进行,推动整个海难救助业发展起到了积极作用。1978年3月16日发生在英吉利海峡的“阿莫柯·卡迪兹”(AMOCO CADIZ)油污案件,在当时提出了一个新的课题,即救助入施救油船无效果,是否应给予报酬,对此,1980年的劳氏救助合同标准格式(LOF 1980)第一次动摇了“无效果,无报酬”原则近百年的统治地位,对油轮的救助设定了一个例外条款,即“安全网(Safety Net)条款”。该条款规定,在救助满载或部分装载油类货物的油船时,只要救助入、其雇用人员和(或)代理人没有过失,即使救助入不成功或只有部分成功或救助入由于受阻未能完成

救助工作,以上任何一种情况下,油船所有人都应单独向救助入支付为此而发生的合理费用和不超过该项费用15%的附加费(Bonus)。^① LOF合同格式的后来文本,如LOF 1990、LOF 1995对“安全网条款”进行了补充和完善。到LOF 2000版本,依然以“无效果,无报酬”为基本原则。但该版本在其条款主文中将SCOPIC作为备选项,供当事人选择使用,即如果第7栏的选项“否”未被删去,本合同应视为SCOPIC条款未并入,未成为合同组成部分的基础上订立如果第7栏中的选项“否”被删除,其本身不应被视为援引第(2)条所指的SCOPIC条款的通知。该合同格式突出的意义在于其避免了于危难时刻签订的合同给被救助方带来不利和当事人冗长的谈判。^② 劳氏救助合同格式(LOF)成为目前全世界使用最为广泛的标准海难救助合同格式,取得“准公约”的法律地位。

除LOF格式外,目前很多国家都有自己的救助合同标准格式,如法国“巴黎标准格式”、前苏联“莫斯科标准格式”、德国“汉堡标准格式”、日本船舶交易所的JSE格式等。这些标准救助合同格式一般都直接在标题下印有“无效无酬”(NO CURE-NO PAY)字样。实际救助中使用何种格式,取决于双方协商的结果而不是强制性的,各国大多数海商法中有关救助或救助报酬条文都非绝对强制性而有一定弹性。^③

为适应海难救助业的发展和同国际惯例靠拢,中国国际贸易促进会海事仲裁委员会于20世纪60年代公布了北京救助合同格式,该合同格式以“无效果、无报酬”为原则,对救助双方的权利和义务及有关问题作了规定,共10条。该合同格式是我国第一个救助格式,它规范了我国救助市场的运作。后来,为了与《1989年国际救助公约》、《中华人民共和国海商法》等相协调,中国贸促会海事仲裁委员会参照LOF1990的精神,对60年代的北京救助合同格式进行了修订,制定了新的救助合同格式即1994年“中国海事仲裁会救助合同标准格式”,代号CMAC1994,共有17条。^④

第三节 海难救助法的历史发展

海难救助法律制度具有悠久的历史。早在公元前2550年的《汉穆拉比

① 梅宏. 环境时代海商法的理念更新与制度发展. [2014-08-25]. <http://www.ccmt.org.cn/llt.php>.

② 孙芳龙. LOF救助合同并入SCOPIC条款在中国的实践及问题探讨. 中国海商法年刊, 2009, 20(3): 80.

③ 郑田卫: 海难救助格式合同比较论. 人民法院报, 2001-09-10(003).

④ 郑田卫: 海难救助格式合同比较论. 人民法院报, 2001-09-10(003).

法典》中有关海商法的规定中，就有关于海难救助责任、救助费用的规定。^① 在公元前3世纪的《罗得法》（Rhodian Law）中亦有关于海难救助费用承担的规定，《罗得法》已经发展了一套确定救助报酬以及救助性质按固定比例分配报酬的制度。^② 其中已有海难救助者可享有1/5被救助物的权利的规定。《罗得法》是最早有记载地把海难救助作为法律制度明确予以规定的法典。进入古罗马时代，古罗马法沿用《罗得法》，禁止掠夺遇难船舶，但对救助人的报酬问题仍无规定；在古罗马的万民法中，海难救助是指当他人的船舶或货物以及人命遇到危险时，施以救助而获得报酬的法律关系。^③

罗马帝国崩溃后，西欧进入封建社会，作为海事法发祥地的地中海，航运业仍十分活跃，地中海沿海地区众多城邦相继成立特别法庭或法院，以解决海上航运纠纷，一些海上航运惯例也被编纂成册。大西洋、北海沿岸的几个中心港口城市航海贸易亦十分发达，出现了各种海事习惯法。中世纪，海事习惯法大多数由私人编纂成集，形成独具特色的私人编纂海事惯例时期，其中对后世产生重大影响的主要有三大海事法规《奥列隆惯例集》（亦称《奥列隆法》）（Lex Oleron）、《康索拉多海商法典》（Consulatodel Mar）和《维斯比海法》（Laws of Visby），《奥列隆法》（Lex Oleron）和《康索拉多海商法典》（Consulatodel Mar）。其中就有关于海难救助方面的规定。《奥列隆惯例集》具体编纂时间不详，大约是公元11世纪至13世纪。它收集了法国西海岸奥列隆市商人海事法庭的判决书和所适用的习惯法，其关于海难救助等内容，在大西洋沿岸影响较大。该法对欧洲海事法发展奠定了基础。《康索拉多海商法典》是在巴塞罗那编纂而成，因公元14世纪，西班牙巴塞罗那是重要的海上商港，也是解决航运争端的主要港口，它收集了当时盛行于地中海沿岸的海事判例、习惯和学说，故又称《巴塞罗那海事法典》。“康索拉多”原意为“裁判官”，该法典是裁判官据以判决的依据，是当时最完备的海商法，对以后欧洲海商法有深远的影响。在中世纪，出现了将遇难船舶和财产分成三份的规定，一份归原财产所有人，一份归封建诸侯，一份归救助人的三分习惯法，此为近代海商法中对海难救助报酬规定的萌芽^④。

到了近代，欧洲航海贸易更加发达，区域性的海事惯例法逐渐发展成为一国统一适用的成文法。欧洲第一部海商法典是1681年法国路易十四颁布的

① 梁宇贤：《海商法论》，台北：三民书局印行，1985：7。

② Herbert R. Bear, Admiralty Law of the Supreme Court, 3rd, Edition, pp. 577-578. 转引自赵德铭：《国际海事法学》，北京：北京大学出版社，1999：424。

③ 吴焕宁：《海商法学》，北京：法律出版社，1996：256。

④ 张湘兰，邓瑞平，杨松：《海商法论》，武汉：武汉大学出版社，1996：249。