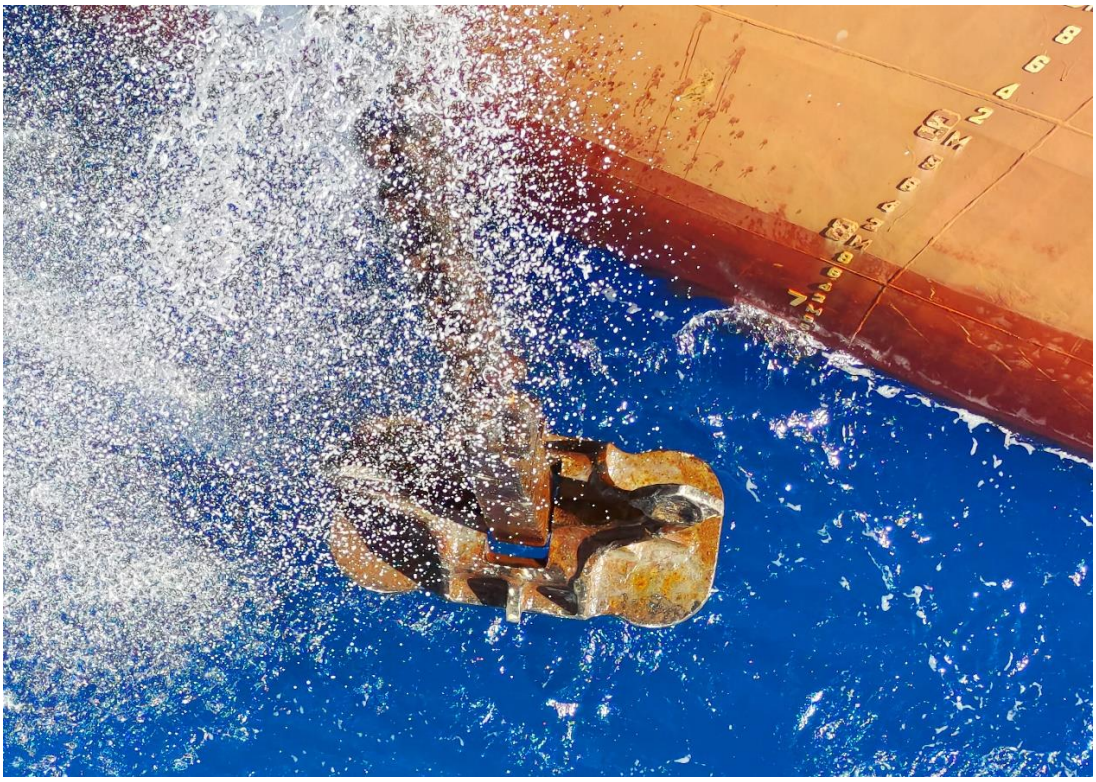
【以案说法】从保赔险视角看共同海损案件的处理

作者：黄淑娟



摘要：

由于海上的特殊环境和恶劣条件，自然灾害和意外事故时有发生。因此，从古至今，航海都被视为最危险的行业，一旦发生海上事故，其损失往往非常巨大。为保护承运人的利益，促进海运事业的发展，共同海损由最初的航运习惯，继而发展确定为一种法律制度。但共同海损的分摊并不是一个简单易行的制度，发生了共损事故的船东要从货方或者其他利益方手中取得共损分摊，要经历一系列严格的程序，且往往耗时费力。这些程序包括宣布共损、指定理算人、取得共损担保（签署共损协议）、共损理算、共损分摊等等，这些程序环环相扣，任意一个环节发生波折或争议，都有可能阻碍船东对共损分摊款的追偿。

一、案件列举

案例一：2021 年 5 月，协会某入会船在山东潍坊港装运货物驶往韩国仁川港卸货。船舶刚驶至成头山外海时，突发主机故障，船员无法修复且船舶无法续航执行原定航次。随后，该轮被拖至石岛附近船厂进行修理。修理历时约 2 个月，修理完毕后船舶继续原航次。其间会员宣布共损并委托了共同海损理算人进行共损理算。共同海损分摊总额共计约

100 万人民币，包括拖轮费、引航费等。经共同海损理算人理算，其中船方承担约 60 万人民币，货物所有人承担约 40 万人民币。但是遗憾的是，会员在本案中虽然宣布了共同海损，但是在未能取得货物所有人或其保险人的保函之前，会员迫于船期的压力将货物放给了收货人。后续会员向货物所有人主张分摊共损费用时，货方以会员未能履约为由不予认可，且拒绝提供任何证据。

案例二：2022 年 6 月，协会某入会船从印尼装棕榈仁粕到中国连云港卸货，开航 1 天后发生主机故障，后该轮被拖至新加坡附近修理。会员宣布共损并委托了共同海损理算人进行共损理算，并在卸货前取得了货物保险人的担保，也签署了不分离协议。此次共损事故分摊总额约 120 万人民币，其中货方承担 30 万人民币，船方和燃油承担其余部分。但是货主仍以承运人违反运输合同为由拒绝支付共损分摊。

二、承保范围

对于此类的案子，未能从货方处取得的共损分摊款，会员能否要求协会补偿呢？答案是有可能会落入协会的承保范围，但是需要满足一定的条件。根据协会条款第三条第十八款的规定，“会员仅因违反运输合同而未能依法从货方或海上航程的其他方取得本可有权索取的共同海损、特殊费用或救助费的分摊款。”

从协会的条款不难看出，在会员违反了运输合同，导致其无法从货方或海上航程的其他方取得的共损分摊的情况下，这部分的共损分摊才有可能落入协会承保的范围。所谓违反运输合同，主要指的是承运人违反了《海牙规则》《海牙-维斯比规则》下承运人的义务，主要包括：1）适航义务，在开航前和开航时谨慎处理使船舶适航；2）管货义务，适当和谨慎地装卸、搬运、积载、运送、保管、照料和卸载所运的货物。请注意在《海牙规则》和《海牙-维斯比规则》下，承运人使船舶适航的义务是相对适航义务，也就是即使船舶被证明在开航之前或者开航当时确实存在不适航的情况，只要承运人能证明自己已经恪尽职守使船舶适航，承运人仍可向货方主张共同海损分摊。除上述的适航义务和管货义务外，运输合同下承运人的义务应该还包括《海牙规则》和《海牙-维斯比规则》禁止的“不合理绕航”。

除此之外，会员必须证明自己采取了所有合理的努力来尝试取得共损分摊，也就是说会员不应该有任何弃权行为或者采取了有可能损害共损分摊的行为。比如是否在卸货前取得了货方的担保，又比如在未取得货方担保的情况下，是否在卸货港对货物有效行使了留置权。在货方拒绝分摊后，是否采取了必要的法律行动来保护自己要求分摊的权利。

总的来说，虽然各个保赔协会的条款均涉及共损拒摊，但是保赔协会对不能从货方分摊回来的共损损失如何补偿往往有自己的规则和要求，且往往从严把控。

三、会员困境

在实践中，如果说船舶不幸发生了很严重的海难事故，比如船舶搁浅或者发生火灾，抢险往往要花费巨大的救助费用或产生大额的共损牺牲，这种情况下由于损失比较大，各方往往也没有任何犹豫，该宣布共损宣布共损，该要担保要担保，此时人力物力的投入在所难免而且确有必要。

但是还有一类案子，如本文开篇提到的案子，共损的金额不是太大，但是又不是太小，对船东来说，就比较尴尬了。如果宣布了共损，船东不仅要走一套比较复杂的程序，还可能会因为不得不索要共损担保而面临船期的延误，也可能会影响与货方的商业关系，而且因此花费的费用可能就已经超过发生的费用了。如果直接放弃，船东独自承担几十万的损失，似乎又心有不甘。又或者，虽然理论上共损拒摊属于协会保赔险的承保范围，但参照前文所述，协会该条款的适用是有一定的范围和前提的，会员并不是当然地能从协会取得该部分共损拒摊。在面临这些情况时，船东往往进退两难，无所适从。

因此，与其发生小事故时进退维谷，我们建议会员不如用好船壳险中的“小额共损吸收条款”。如：“双方进一步同意，在保险期间发生的共同海损（包括共同海损牺牲及费用，但不包括利息及佣金）及救助索赔，且其总金额不超过_____，如被保险人放弃向货方或其他利益方主张共同海损分摊，保险人将全部补偿被保险人。但本条规定并不当然适用，被保险人有权选择是否适用。”

显然，在此条款下，对于约定数额范围内的分摊款，被保险人可以直接向船壳保险人申请赔偿。至于小额共损吸收条款中的限额，国内通常在 10 万-25 万美金不等，当然，实践中也有 30-40 万美金及以上甚至更高的限额。

图之于未萌，虑之于未有。试想如果事先在船壳险保单中加保了“小额共损吸收条款”，那么在面临类似案件时，由于船壳保险人会吸收这部分的共损牺牲或者费用，会员处理起来将从容得多。

四、协会建议

在船舶的生产运营中，如果一旦发生了共损事故，根据协会处理相关案件的经验，我们建议会员：

首先，应在第一时间将事故通知协会以及船壳险保险人，协会能有机会尽早介入并委派检验师进行现场调查，也会结合自身的专业和经验为案件的后续处理提供专业的建议。

其次，及时宣布共损，并在卸货前收取共损担保及协议，必要时指示律师行使货物留置权。这是后续能否顺利从货方及其他利益方取得共损分摊很关键的一环，且不可忽视。

最后，用好“小额共损吸收条款”，防患于未然。既然已经有了这么一个高效简便的条款，强烈建议会员且用且珍惜。

以上仅供会员参考，如需具体建议请联系协会相关人员。