

# 论同一救助事故产生的海难救助合同纠纷<sup>1</sup>

## 集中管辖之必要性

徐元平 陈振繁 张蓉<sup>2</sup>

**【摘要】**现代救助作业是一项系统工程，往往由不同救助方合作完成，因此由同一海难事故引起的海难救助合同纠纷在事实和法律认定方面存在诸多牵连，这些牵连导致法院审理相关纠纷时必须从整体救助情况考虑海商法第 180 条、第 182 条规定的各项因素，运用自由心证以确定不同救助方的救助报酬、特别补偿等。但现有救助管辖制度通过协议管辖、地域管辖、扣船管辖、应诉管辖各种途径赋予不同法院管辖权，不同法院审理同一救助事故下的海难救助合同纠纷的状况难以避免。针对程序上分散管辖与实体集中审理需求之间的矛盾，应尽快建立海难救助集中管辖制度。

**【关键词】**海难救助 救助报酬 管辖权 集中管辖

海难救助是指在海上或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。海难救助是海商法所特有的一种法律制度。海难救助合同项下救助报酬的确定、分配等均有别于一般合同，如摘要所述，映射至管辖，也应辅以相关制度，以保证海难救助合同纠纷的顺利解决。

### 一、移或审：现行管辖制度下分别受理的两难处境

---

<sup>1</sup>根据最高院“加百利”海难救助合同纠纷再审案，海商法第 180 条、183 条不适用于雇佣救助合同，故本文讨论的海难救助合同纠纷不包括雇佣救助合同纠纷。

<sup>2</sup>徐元平，男，广州海事法院二级高级法官；陈振繁，男，广州海事法院湛江庭四级高级法官；张蓉，女，广州海事法院湛江庭法官助理。

案例：东莞某公司所属的“XX 油 8”轮在某港口装载石脑油期间发生闪爆起火，并接连发生爆炸。事故发生后，某救助局、某港务公司、某清污公司等 9 家单位对该轮实施了救助。后因对海难救助报酬存在争议，某救助局向 A 海事法院申请扣押“XX 油 8”轮，并向 A 海事法院起诉东莞某公司、该轮船舶保险人及货物所有人，请求三被告支付海难救助报酬。三被告收到起诉状后均未提出管辖权异议，并在答辩期内对案件实体内容进行了答辩。同时，另 8 家单位向救助地 B 海事法院起诉，要求三被告支付海难救助报酬，其中被告船舶保险人以某救助局已在 A 海事法院起诉，该两案是必要共同诉讼，应由 A 海事法院合并审理为由提出管辖权异议。该管辖权异议已被驳回。

**裁定移送难。**该案三被告未提出管辖权异议并就案件实体内容进行答辩后，A 海事法院即已根据应诉管辖取得了该案管辖权，不符合民事诉讼法<sup>3</sup>及其司法解释关于案件移送的规定，无法裁定移送给 B 海事法院，只能由 A 海事法院继续审理。

**继续审理难。**但该案为海难救助合同纠纷，考虑到另 8 家救助方已在 B 海事法院起诉，如若按此处理，则参加同一救助事故的各救助方将在不同法院请求救助报酬。这种情况下，如何组织各救助方根据海商法第 184 条的规定协商救助报酬？如何保证不同法院确定的救助报酬之和不超出船舶其其他财产的获救价值？如何保证不同法院能按照同一标准确定救助报酬和特别补偿金额？解决这些问题极大

---

<sup>3</sup>为表述方便，本文将中华人民共和国海事诉讼特别程序法简称为海事诉讼法，将最高人民法院关于适用《中华人民共和国民事诉讼法》若干问题的解释简称为海事诉讼法司法解释，将中华人民共和国海事诉讼法简称为民事诉讼法，将最高人民法院关于适用《中华人民共和国民事诉讼法》若干问题的解释简称为民事诉讼法司法解释，将中华人民共和国海商法简称为海商法。

可能需要两院法官就案件实体问题进行沟通，这是否有损于独立审判原则，甚至触犯过问案件的红线？

## 二、制度困境：现行管辖制度下分开审理<sup>4</sup>在所难免

### 1.海难救助合同纠纷管辖制度现状

海难救助合同纠纷由海事法院进行审理。鉴于民事诉讼法已经对海难救助费用提起诉讼的管辖做了专门规定，海事诉讼法未再对海难救助合同纠纷管辖作出特别规定。海难救助报酬纠纷主要根据民事诉讼法及其司法解释、海事诉讼法及其司法解释的一般规定来确定管辖。以下分类列明海事法院取得管辖权的几种情况。

（1）协议管辖。海难救助合同纠纷属于合同纠纷，根据民事诉讼法第 34 条的规定，救助方和被救助方可协议约定与争议有实际联系的地点的海事法院管辖。同时，根据海事诉讼法第 8 条的规定，救助方和被救助方都是外国人、无国籍人、外国企业或者组织，如书面协议选择我国海事法院管辖，即使与纠纷有实际联系的地点不在我国领域内，该海事法院对该纠纷也具有管辖权。

（2）地域管辖。这是最常用的确定管辖的依据。民事诉讼法第 31 条规定，因海难救助费用提起的诉讼，由救助地或者被救助船舶最先到达地人民法院管辖。海事诉讼法司法解释第 9 条进一步解释，因海难救助费用提起的诉讼，除依照上述民事诉讼法规定确定管辖外，还可以由被救助的船舶以外的其他获救财产所在地的海事法院管辖。故救助地、被救助船舶最先达到地或者其他获救财产所在地的海事法

---

<sup>4</sup> 为表述方便，本文将不同法院审理同一救助事故中的海难救助合同纠纷简称为分开审理。

院对相关海难救助合同纠纷具有管辖权。仅依该类管辖，救助方即有多种选择权，不同救助方可在不同海事法院起诉。

(3) 因保全取得管辖，也称为扣船管辖。海事诉讼法第 19 条规定，海事请求保全执行后，有关海事纠纷未进入诉讼或者仲裁程序的，当事人就该海事请求，可以向采取海事请求保全的海事法院或者其他有管辖权的海事法院提起诉讼，但当事人之间订有诉讼管辖协议或者仲裁协议的除外。故海事法院可因海事请求保全取得相关海难救助报酬纠纷的管辖权，即被保全财产所在地法院也可取得管辖权。

(4) 应诉管辖。根据民事诉讼法第 127 条和民事诉讼法司法解释第 223 条的规定，当事人未在提交答辩状期间提出管辖异议，且就案件实体内容进行答辩、陈述或者反诉的，视为受诉法院有管辖权，但违反级别管辖和专属管辖的除外。

上述四种情况是海事法院取得海难救助报酬纠纷管辖权的一般情况。可以看出，海难事故发生后，救助方可以在约定的海事法院起诉；没有约定的，可以在救助地、被救助船舶最先达到地或者其他获救财产所在地的海事法院起诉；申请诉前保全执行的，还可以向执行诉前保全的海事法院起诉；此外，即使不符合上述情形，救助方在其他海事法院起诉后，如果被告未提管辖权异议且就案件实体内容答辩的，受诉海事法院可根据应诉管辖取得管辖权。除此上述四种情形之外，海事法院还可能因指定管辖等取得管辖权，这是非常规情形，且极少出现，本文不予讨论。

由此可见，我国现有的海难救助合同纠纷管辖制度已经形成了由

协议管辖-地域管辖-扣船管辖-应诉管辖组成的管辖网。这张管辖网包括了救助地、被救助船舶最先到达地、其他获救财产所在地和被保全财产所在地等多个连接点，充分顾全了当事人意志，但也同时导致救助作业发生后管辖法院的不确定性，理论上我国的任何海事法院均有可能作为相关海难救助合同纠纷的审理法院。在这种情况下，很难保证同一救助事故引起的海难救助合同纠纷由同一法院审理，如上述案例的 A 海事法院即因诉前保全和应诉管辖获得了管辖权，B 海事法院根据地域管辖获得案件管辖权。笔者无法探究立法者当时是否有考虑这一问题，但在现代各行各业均向专业化发展趋势下，海难救助作业也分工越来越细致，一个海难救助作业往往由防爆、消防、清污、拖带等各方面的公司协调完成，这一趋势将会使同一救助事故下的海难救助合同纠纷在不同法院审理的可能性越来越大。

## 2. 现行诉讼制度难以突破困境

诉讼程序是一个系统的制度，管辖作为其中一环，其产生的问题能否在现有诉讼制度下，通过合法程序解决呢？以下对受诉法院可能的作为方式进行逐一分析。

(1) 严格审查起诉条件。针对没有管辖权，即不属于约定管辖、地域管辖或扣船管辖的情形，在立案前发现该案不属于受诉法院管辖范围的，及时告知其向有管辖权的法院起诉或裁定不予受理，在立案后且被告应诉答辩前发现该案不属于受诉法院管辖范围的，及时裁定移送有管辖权的海事法院审理或驳回起诉。但此种方式只能限制应诉管辖，且由于管辖连接点的多样性，只能保证该案不由受诉法院受理，

并不能保证该案在其他已受理同一救助事故产生的海难救助合同纠纷的法院进行审理。

(2) 适用“不方便法院原则”原则。裁定驳回原告起诉，但根据《第二次全国涉外商事海事审判工作会议纪要》，“不方便法院原则”不适用于非涉外案件，也不适用于第一种协议管辖的情形，此外，还应符合被告提出适用“不方便法院原则”或管辖异议、案件不涉及我国公民、法人或者其他组织的利益、案件争议发生的主要事实不在我国境内且不适用我国法律等情形。可见，“不方便法院原则”的适用范围非常有限，实践中极少有适用该原则而驳回原告起诉，故通过适用“不方便法院”原则无法解决分开审理的状况。

(3) 适用共同诉讼制度。在本文提及的案件中，其中一被告即以各救助方是对同一事故同一标的物进行救助作业，整个作业过程是一个不可分割的整体，故各救助方的损失标的是共同的，相关案件为必要共同诉讼为由，主张应由同一法院审理。尽管这不失为一种解决分开审理困境的尝试，但很明显同一救助事故中各救助方就救助报酬提起诉讼的诉讼标的并非同一，而仅是同类的，故只能认定为普通共同诉讼，而普通共同诉讼合并审理应以当事人同意为前提，因此也无法有效地、系统地解决同一救助事故中的海难救助合同纠纷分开审理的状况。

由此可以看出，前述制度困境难以破解。

### 三、审理困难：同一救助事故中的救助案件分开审理不可行

如上所述，在现有诉讼管辖制度下，同一救助事故中的海难救助

合同纠纷分开审理的状况已难以避免。在这种情况下，案件实体审理将会遇到哪些阻碍，能否通过技术性手段克服？

**1.难以统一确定救助报酬的标准。**根据海商法第 180 条第 1 款规定，确定救助报酬时，应体现对救助作业的鼓励，并综合考虑船舶和其他财产的获救的价值、救助方的救助成效、危险的性质和程度、救助方所用的时间、支出的费用和遭受的损失等 10 项因素。可以看出，海难救助案件与一般合同案件不同，并不严格遵守对价原则，救助方所支出的费用和遭受的损失仅仅是确定救助报酬时考虑的因素之一，因此法院确定救助报酬时必须行使自由裁量权，且可行使自由裁量权的幅度不小，有生效判决<sup>5</sup>认定救助费用及损失合计 320,031.10 元后，根据海商法第 180 条第 1 款规定将救助报酬上调为 1,500,000 元，也有生效判决<sup>6</sup>认定原告的合理救助费用为 40,541 元后，将救助报酬下调至 30,142.45 元。而上述考量因素中很多都是同时适用于参与救助作业的全部救助方，并非针对其中一个救助方，如危险的性质和程度、救助成效等。所以，不同法院审理时很难保证认定救助报酬标准统一。

**2.影响整体考虑确定救助报酬的各项因素。**多方参与救助的救助作业，往往由相关政府部门统筹协调，救助方的救助行为其实是服从整体救助方案，其救助成效等应放入整体救助情况中考虑。因此法院在根据海商法第 180 条第 1 款确定救助报酬时，往往内心先从整体考虑确定救助报酬总额，再根据具体情况对各救助方的救助报酬进行调

---

<sup>5</sup>见（2011）甬海法事初字第 63 号民事判决书。

<sup>6</sup>见（2018）琼 72 民初 211 号民事判决书。

整。部分生效判决<sup>7</sup>甚至在判决书中明确公开了这一酌定过程，载明应将一定比例的获救财产总价值确定为救助报酬总金额，由各救助单位按合理比例进行分配。因此，如分开审理，法院将无法从整理把握救助报酬应考虑的各项因素，最终影响救助报酬金额的合理性。

**3.难以适用救助报酬总额不得超过获救价值的规定。**根据《海商法》第 180 条第 2 款规定，同一海难事故救助中，无论是一个还是多个救助方参与海难救助，其救助报酬总额不得超过船舶和其他财产的获救价值。分开审理后，法院难以计算救助报酬总额，不能对违反该款规定的救助报酬进行调整，该款的规定将形同虚设，无法得到落实。此外，获救价值是指获救的船舶、船上货物和其他财产在当时当地的估价，或者出卖所得的金额，其中应当扣除有关税款和海关、检疫、检验费用以及进行卸载、保管、估价、出卖而产生的费用。<sup>8</sup>可以看出对获救价值的认定很大程度上取决于当事人举证，分开审理难以保证获救价值认定一致。

**4.难以统一增加特别补偿数额的幅度。**对构成环境污染损害危险的船舶或者船上货物进行的救助，我国吸收了《1989 年国际救助公约》的特别补偿条款，根据《海商法》第 182 条规定，救助方进行了上述救助作业，获得的救助报酬少于该条规定可以得到的特别补偿的，可以从船舶所有人处获得相当于救助费用的特别补偿；取得防止或者减少环境污染损害效果的，可以另行增加不超过救助费用的特别补偿。该条款留给了法院较大的自由裁量空间，适用该条款时，在确定救助

<sup>7</sup>见（2018）琼 72 民初 205-213 号民事判决书。

<sup>8</sup>海商法专论（第二版），司玉琢著，中国人民法学出版社，第 277 页。

方实施了对构成环境污染损害危险的船舶或者船上货物进行的救助，且救助取得防止或者减少环境污染损害效果的，法院可以另行增加不超过救助费用百分之一百的特别补偿。而此时，增加的特别补偿是救助费用的百分之十还是百分之一百，则完全依赖于法院根据具体情况行使的自由裁量权。所以分开审理难以保障增加的特别补偿数额幅度的统一。

**5.难以统一被救助人承担救助报酬的比例。**根据《海商法》第 183 条规定，除了雇佣救助，其他海难救助的救助报酬，应当由获救的船舶所有人和其他财产所有人，根据各自获救财产价值占全部获救价值的比例承担。实践中，救助行为往往是在政府部门的统筹安排下由各救助方互相配合完成的，可视为整体行为，这要求无论案件被告是否涵盖了全部被救助方，受诉法院必须全盘掌握全部救助财产的情况，分开审理无疑加大了难度。且如上述第 2 点所述，获救价值的认定很大程度上取决于当事人举证，分开审理难以保证获救价值认定一致，有可能导致不同法院判决被救助人承担救助报酬的比例不一。

可见，不同法院审理同一救助事故下的海难救助合同纠纷，一是容易导致同案不同判，裁判尺度不统一；二是由于法院无法从整体把握救助情况，直接影响裁判结果的合理性，导致实体正义偏差；三是海商法第 180 条第 2 款关于救助报酬总额不得超过获救价值的规定无法适用，最终的法院判决存在违法的可能；四是影响审判效率，这一点虽未在前单列说明，但不同法院审理同一救助事故下的救助合同纠纷势必存在重复劳动，降低审判效率，无需赘述。

## 四、制度破局：设立同一救助事故产生的海难救助合同纠纷集中管辖制度

### 1.集中管辖的必要性分析

(1) 中止审理的方式无法解决分开审理的困境。有人提出，在不同法院审理同一救助事故中海难救助合同纠纷不可避免的情况下，通过中止诉讼，待相关海难救助合同纠纷案件判决生效后再行审理的方式解决。笔者认为这种方式不可行。先不论是否符合中止诉讼的情形，仅从中止诉讼能达成的效果看，这种方式虽然可以让后审理的案件采用先审案件的判决结果以保证救助报酬标准、增加特别补偿数额的幅度和被救助入承担救助报酬的比例统一性，但无法解决由于法院无法从整体把握救助情况，导致实体正义偏差解决的问题。其次，如果仅为了保证裁判统一性，而以先审案件结果确定后审案件结果，不仅严重损害后审案件当事人的答辩、举证等实体权益，对当事人不公平，也挟持了后审法院的审判权，造成后审案件名存实亡，这种做法得不偿失。最后，后审案件中中止诉讼待先审案件生效后再审理的方式，牺牲了后审案件当事人的时间，从审判效率的角度考虑也不可取。

(2)集中管辖已是海难救助合同纠纷审判实践心照不宣的做法。

以“海难救助合同纠纷”为关键词查询海事司法案例库，2013年至2020年共250份裁判文书，发现所有裁判文书中，只要是同一救助事故下的海难救助合同纠纷，无一例外均在同一法院审理，而且大多由同一合议庭或独任审判员<sup>9</sup>，少数由同一审判员参加的不同合

---

<sup>9</sup> 见（2020）鲁72民初245-271号民事裁定书、（2018）琼民终322-330号民事判决书。

议庭审理，充分说明审判实践对同一救助作业下海难救助合同纠纷集中管辖的强烈需求。需要说明的是，这种审判实践状态，并非说明实践中不存在不同法院管辖同一救助事故中的海难救助合同纠纷的情况，只是，这种情况因集中管辖的迫切需要，由法院技术性处理了。如本案提到的案例，最终通过两家法院协调，以“不符合应诉管辖为当事人减少诉累、节省司法资源、体现公平与效率的目的，故本院不宜通过被告的应诉答辩取得对本案纠纷的管辖权”为由，移送给其中一家法院集中审理<sup>10</sup>。该移送裁定严格来说与法律规定不完全相符，只能算是妥协变通后的无奈之举，也更表明审判实践对集中管辖的迫切愿望。

**(3) 因管辖分散产生的问题只能通过集中管辖解决。**同一海难事故产生的海难救助合同纠纷在事实关系和法律关系方面都存在牵连，并通过这些牵连最终影响到救助方和被救助方的实体权利义务。这些事实关系和法律关系虽然在法律上有相应规定，但具体到案件的最终权利义务的认定却往往依赖于法院的自由裁量以及对救助情况的整理把握。因此，为了更公正合理地确定救助报酬、统一裁判尺度，提高审判效率，解决现有管辖制度下因分开审理产生的各项问题，将因同一海难事故产生的海难救助合同纠纷集中在同一海事法院审理显得尤为重要，也是唯一高效可行的办法。

**(4) 集中管辖在诉讼管辖制度中有例可循。**我国在破产案件、海事赔偿责任限制基金案件、债权登记与受偿程序案件中设立了集中

---

<sup>10</sup> 见（2017）粤72民初83号民事裁定书。

管辖制度。以海事赔偿责任限制基金案集中管辖制度为例，海事诉讼法第 109 条、海事诉讼法司法解释第 81 条、《最高人民法院关于审理海事赔偿责任限制相关纠纷案件的若干规定》第 3 条、第 4 条规定，四个法律条款逐步健全了海事赔偿责任限制基金案集中管辖制度，逐步实现了“使有关海事诉讼尽量集中与某一个或几个海事法院，便于审查设立基金的申请和分配基金”<sup>11</sup>到“使海事赔偿责任限制纠纷相关的案件最大限度地集中在一个法院管辖”<sup>12</sup>的目的。

## 2. 海难救助合同纠纷集中管辖的立法建议

我国学界对确定管辖的原则有较为统一的观点：一是便于当事人诉讼，二是便于人民法院审理案件和执行裁判，三是保证案件的公正审判，四是保证各级法院工作负担均衡，五是确定性和灵活性结合，六是有利于维护国家主权。<sup>13</sup>现行管辖规则的设计也是以保证公正审判、两便原则作为管辖制度的基本原则。<sup>14</sup>因此，在设计海难救助合同纠纷集中管辖制度时，应充分考虑上述原则。

**(1) 协议管辖也应受集中管辖的约束。**现有的四种管辖权情形中，根据诉讼法基本原理和法律规定，协议管辖优先，其他三类管辖处于同一层级，未赋予某一类优先地位。按照海事赔偿责任限制基金集中管辖制度，地域管辖等均受集中管辖制度约定，但协议管辖除外。地域管辖、扣船管辖、应诉管辖应受集中管辖约束，一般均无异议。但因协议确定管辖的案件是否也要集中管辖呢？笔者认为也应受集

<sup>11</sup> 《海事诉讼法论》，金正佳主编，大连海事大学出版社 2001 年月第 1 版，第 426 页。

<sup>12</sup> 王淑梅：《关于审理海事赔偿责任限制相关纠纷案件的若干规定》的理解与适用，人民司法（应用）2010 年 19 期。

<sup>13</sup> 《民事诉讼法学》，杨荣新主编，中国政法大学出版社 1997 年版，第 119 页。

<sup>14</sup> 《民事诉讼法讲座》，最高人民法院民事诉讼培训班编，法律出版社，1991 年版，第 41 页。

中管辖约束。其一，是否集中管辖取决于价值的选择，协议管辖原则的根本法理基础还在于对意思自治的充分尊重。<sup>15</sup>不集中管辖影响的是审判效率及裁判统一，也可能是当事人的实体权益，甚至产生判决违法的效果，相比之下，将因协议确定管辖的案件纳入集中管辖范围更合理。其二，集中管辖只涉及针对多个救助方起诉的情况，对只有一个救助方起诉的，并不影响其签订的管辖协议的效力。其三，立法上，中华人民共和国企业破产法在规定破产集中管辖制度时，也排除了协议管辖的适用。最高人民法院在解释海事赔偿责任限制基金管辖问题时，从 2002 年的海事诉讼法司法解释到 2010 年《关于审理海事赔偿责任限制相关纠纷案件的若干规定》，对集中管辖的力度越来越明显，只是碍于海事诉讼法第 109 条的规定没有突破协议管辖。其四，学界也有将协议管辖纳入集中管辖范围的建议，司玉琢先生在谈到海事赔偿责任限制基金管辖权时提到，既然合法地设立责任限制基金的最终目的是在基金的范围内，按照法定的程序和方法进行债权分配，那么统一对相关案件的审理就成为必要的事情。可以在海事诉讼法第九章或司法解释中明确相关案件的管辖权：在设立海事赔偿责任限制基金的情况下，将相关的案件移送到审理基金案的法院，或者在责任人申请责任限制的情况下，将相关案件移送到审理责任限制案件的法院，这样做有利于司法的统一和按照责任限制的规定执行相关的判决。

16

## （2）最先立案法院即为集中管辖法院。从上述分析可知，海难

<sup>15</sup> 《民事诉讼法·海事诉讼特别程序篇》，杨树明主编，厦门大学出版社 2008 年 9 月第 1 版。

<sup>16</sup> 海商法专论（第二版），司玉琢著，中国政法大学出版社，第 339 页。

救助合同纠纷设立集中管辖制度，是为了解决分开审理带来的裁判标准不统一、审判效率降低等审判困境，而解决这些困境的关键就在于集中，因此集中审理是目的。在不影响这一根本目的的情况下，未有充分理由，无需画蛇添足更改现有管辖制度和管辖体系。海事诉讼法和民事诉讼法设置的地域管辖、扣船管辖、应诉管辖制度，均有其目的和合理性。尽管因扣船管辖或者应诉管辖取得管辖权的法院可能不在救助地或救助船舶最先到达地，在科技日益发达的今天，因地理距离带来的影响可以忽略不计。笔者认为，当事人依据现有的管辖制度向法院提起诉讼后，最先立案的法院即可作为集中管辖法院。

**(3) 集中管辖条款立法建议稿。**海难救助合同纠纷属于海事诉讼，在诉讼程序中与其他，故笔者建议，在海事诉讼法管辖的地域管辖条款后，加入海难救助合同纠纷集中管辖条款：海事法院受理因海难救助合同纠纷提起的诉讼后，因同一救助事故下的海难救助合同纠纷提起的诉讼，当事人只能向该已受理的海事法院提起。当事人向其他海事法院提起诉讼的，后受理案件的海事法院应当依照民事诉讼法的规定，将案件移送先受理的海事法院。