

# 评对《2004 年约克—安特卫普规则》的修订\*

2012 年 10 月 14 日至 19 日, 国际海事委员会 (1) (Comite Maritime International-CMI) 在北京举行第四十届大会。会议有一项议程是修订《2004 年约克—安特卫普规则》。现对(一) 规则修订的背景;(二) 规则修订的内容做一简单的介绍, 并对“规则修订建议”进行评论, 仅供参考。

## 规则修订的背景

1974 年修订《约克—安特卫普规则》的主要目的是简化。1994 年对规则进行修订是为了明确和统一理算的一些做法。2004 年, 主要是根据国际海上保险联盟 (International Union of Marine Insurance-IUMI) 的意见, 又对该规则做了如下的修改:

- (一) 规则六 将大部分救助报酬排除在共同海损之外, 由支付方自行承担;
- (二) 规则十一 (3) 为了安全完成航程, 船舶在避难港进行修理额外停留期间的船员工资和给养不得认入共同海损;
- (三) 规则十四 临时性修理费用认入共同海损应以该临时性修理费用与最终永久性修理费用之和超过假如在避难港进行永久性修理的费用为限;
- (四) 删去原规则二十 共同海损费用一律不给予手续费;
- (五) 规则二十一 对于共同海损费用、牺牲和受偿项目, 采用浮动年利率计算利息, 至共同海损理算书发出后三个月之日止;
- (六) 规则二十三 共同海损分摊时效为一年, 自理算书作出之日起算。

但是,《2004 年约克—安特卫普规则》通过后, 不为船东所接受。波罗的海国际航运公会 (The Baltic and International Maritime Conference-BIMCO) 还特别发出通函, 要求船东不要在运输合同中规定:“共同海损根据《2004 年约克—安特卫普规则》理算”。结果是据说自从通过至今八年余, 全世界仅有一起共同海损案件按此规则进行理算, 并且不是双方当事人的真实意愿, 而是在签订运输合同时错写了规则的年份。

在此情况下, 国际海事委员会主动联系波罗的海国际航运公会, 商量修订《2004 年约克—安特卫普规则》, 通过新的规则, 使其能为各方所接受。2011 年 9 月 12 日和 28 日, 双方代表举行会晤。2011 年 11 月 6 日成立了工作组, 此后又进行多次磋商。2012 年 3 月 21 日, 工作组在哥本哈根开会, 出席会议的有国际海事委员会的 Karl-Johan Gombrii 和 Bent Nielsen, 波罗的海国际航运公会的 Soren Larsen, 国际海上保险联盟的 Ben Browne, 英国海损理算师协会 (Association of Average Adjusters -AAA) 的 Donald Chard 和 Paul Silver, 欧洲国际海损理算师协会 (Association Mondial Dispatchers-AMD) 的 Michael Harvey 和国际船东互保协会集团 (International Group of P&I Clubs-IG) 的 Andrew Bardot (作为观察员) 等先生。会后相互交换函电, 最后由 Michael Harvey 先生起草“规则修订建议”, 提交在北京举行的国际海事委员会第四十届大会讨论, 希望在 2012 年 10 月 19 日的全体大会上通过新的《2012 年约克—安特卫普规则》。

\* 2012 年 10 月 14 日, 作者在北京参加国际海事委员会第四十届大会。应《中国远洋航务》的约稿, 于 2012 年 10 月 23 日写成本文。

(1) 国际海事委员会 1897 年成立, 总部设在比利时的安特卫普, 是组织起草国际公约和规则草案的民间性国际组织。1974 年中国国际贸易促进委员会作为观察员参加其会议, 1981 年作为团体会员加入该会。1989 年中国海商法协会成立, 取代贸促会成为该会的会员协会。2012 年 10 月 14 日至 19 日, 国际海事委员会首次在中国举行会议—CMI 第四十届大会。

## 规则拟修订的内容

根据“规则修订建议”，国际海事委员会拟对《2004 年约克—安特卫普规则》的规则六和规则十一进行修改，并加上“适用规则”，具体如下：

### （一）修改 规则六 救助报酬

#### RULE VI SALVAGE REMUNERATION

（1）除规则六（2）和（3）的规定者外，不论救助是否根据合同进行，航程中各有关方支付的救助费用应作为共同海损，但以救助行为是为使共同航程中的财产脱离危险为限。

(a) Except as provided in sub-rules VI (b) and (c) expenditure incurred by the parties to the adventure in the nature of salvage, whether under contract or otherwise, shall be allowed in General Average provided that the salvage operations were carried out for the purpose of preserving from peril the property involved in the common maritime adventure.

（2）救助款项，包括所生利息和法律费用，如果超过共同海损总额（包括救助款项）的 X%，不得认入共同海损。上述规定不适用于一方代所有被救助方支付的救助款项。

(b) Salvage payments including interest and legal costs shall not be allowed in General Average if they exceed X per cent of the total sums allowable in general average if salvage were included. The foregoing shall not apply where salvage payments have been paid by one party on behalf of all salvaged interests.

（3）如果救助中的一方已支付需由其他方（但不是所有方）摊付的(按获救价值而不是共同海损分摊价值计算的)救助款项（包括所生利息和法律费用），在理算中，应由其他方支付，但该方未摊付的救助款项，加上根据规则二十一计算的利息，应贷记支付方，借记为其付款的一方。

(c) If one party to the salvage shall have paid a proportion of salvage payments (including interests and legal costs) due from some, but not all, of the salvage interests calculated on the basis of salvaged values and not General Average contributory value, the unpaid contribution to salvage due from the other parties plus interest pursuant to Rule XXI shall be credited in the adjustment to the party that has paid it, and debited to the party on whose behalf the payments were made.

（4）规则六所述救助款项应包括 1989 年国际救助公约第 13 条第 1 款（b）所述的考虑到救助人在防止或减轻环境损害的技艺和努力而付与救助人的任何救助报酬。

(d) Salvage payments referred to in this Rule VI shall include any salvage remuneration in which the skill and efforts of the salvors in preventing or minimizing damage to the environment such as is referred to in Art. 13 paragraph 1 (b) of the International Convention on Salvage, 1989 have been taken into account.

（5）根据上述公约第 14 条第 4 款或其他实质上类似的规定（例如船东互保协会特别补偿条款）由船东支付救助人的特别补偿不得认入共同海损，也非本条所述的救助款项。

(e) Special compensation payable to a salvor by the shipowner under Art.14 of the said Convention to the extent specified in paragraph 4 of that Article or under any other provision similar in substance (such as SCOPIC) shall not be allowed in General Average and shall not be considered a salvage payment as referred to in this Rule.

（6）适用本规则六，“救助款项”应是为救助服务所支付的非根据本规则而是按合同或法律的规定获救方之间在救助服务结束时应分摊和结算的款项。

(f) For the purpose of applying this Rule VI the term “salvage payments” shall mean payments made in respect of salvage services and for which there is contractual and /or legal provision for apportionment and payment between the salvaged interests upon termination of the salvaged services independent of these Rules.

(二) 删去 2004 年《约克—安特卫普规则》规则十一 (3) (i) 和 (ii), 代之以规则十一 (3) (i)、(ii)、(iii) 和 (iv):

DELETE RULE XI (C) (i) & (ii) OF YAR 2004 AND REPLACED WITH RULE XI (C) (i) (ii) (iii) AND (iv):

3 (i) 由于意外事故、牺牲或其他特殊情况, 船舶驶入或停留在任何港口或地点, 如果是为了共同安全的需要, 或为了船舶因牺牲或意外事故所造成的损坏得以修理, 并且此项修理是安全完成航程所必需的, 则在此港口或地点额外停留期间, 直至该船舶完成或应能完成继续航行的准备工作之时为止合理产生的船长、高级船员和一般船员的工资、给养应认入共同海损。在此额外停留期间所消耗的燃料和物料, 应作为共同海损, 但为进行不属于共同海损的修理所消耗的燃料和物料除外。

3 (i) When a ship shall have entered or been detained in any port or place in consequence of accident, sacrifice or other extraordinary circumstances which render that necessary for the common safety, or to enable damage to the ship caused by sacrifice or accident to be repaired, if the repairs were necessary for the safe prosecution of the voyage, the wages and maintenance of the master, officers and crew reasonably incurred during the extra period of detention in such port or place until the ship shall or should have been made ready to proceed upon her voyage shall be allowed in general average. Fuel and stores consumed during the extra period of detention shall be allowed as general average, except such fuel and stores as are consumed in effecting repairs not allowable in general average.

(ii) 额外停留期间的港口费用也应认作共同海损, 但仅为进行不属于共同海损的修理而支付的港口费用除外。

(ii) Port charges incurred during the extra period of detention shall likewise be allowed as general average except such charges as are incurred solely by reason of repairs not allowable in general average.

(iii) 假如船舶的损坏是在装货或停靠港口或地点发现的, 并且航程中没有发生过与此项损坏有关的任何意外事故或其他特殊情况, 则在修理上述损坏额外停留期间所消耗的燃料、物料和港口费用不得认作共同海损, 即使该项修理是安全完成航程所必需的。

(iii) Provided that when damages to the ship is discovered at a port or place of loading or call without any accident or other extraordinary circumstance connected with such damage having taken place during the voyage, then the wages and maintenance of master, officers and crew and fuel and stores consumed and port charges incurred during the extra detention for repairs to damages so discovered shall not be allowable as general average even if the repairs are necessary for the safe prosecution of the voyage.

(iv) 如果船舶报废或不继续原定航程, 则所消耗的燃料、物料和港口费用应计算至船舶报废或放弃航程之日止。如果船舶在卸货完毕以前报废或放弃航程, 则计算至卸货完毕之日止。

(iv) When the ship is condemned or does not proceed on her original voyage, the wages and maintenance of the master, officers and crew and fuel and stores consumed and port charges shall be allowed as general average only up to the date of the ship's condemnation or of the abandonment of the voyage or up to the date of completion of discharge of cargo if the condemnation or abandonment takes place before that date.

### （三）加上“适用规则”

《2012 年约克—安特卫普规则》应视为是对以前的《约克—安特卫普规则》的修订或变更。尽管如此，《2012 年约克—安特卫普规则》不适用于在该规则正式通过以前签订的运输合同。

#### RULE OF APPLICATION

These York-Antwerp Rules 2012 shall be considered to be an amendment or modification of previous versions of the York-Antwerp Rules. Notwithstanding the foregoing, these York-Antwerp Rules 2012 shall not apply to contracts of carriage entered into before the formal adoption of the Rules.

正如所料，“规则修订建议”在分组讨论时，就被各国海商法委员会所否决，用不着提交大会进行表决。但工作组建议国际海事委员会指定一个新的国际共同海损工作组，起草新的《约克—安特卫普规则》，以满足船东和货主及其保险人的要求，并希望在 2016 年的大会上通过。

## 对“规则修订建议”的评论

（一）任何规则都不是十全十美的，它必须随着社会的发展进行修订、改进和完善。但是，它们都有相对的稳定性和权威性，应逐步修订，不可频繁变更。综观《约克—安特卫普规则》的整个发展历史，不难发现，对规则的修订，绝大部分是间隔 20 年或更长的时间。这说明它是有一定的规律的，值得参考。

更重要的是，在进行修订之前，应当做好充分准备，平衡各方的利益，征得各方有关方的同意。否则，修订后的规则不被接受，岂不等于没有用，《1978 年汉堡规则》就是一个典型的例子。《2004 年约克—安特卫普规则》也遭遇到同样的尴尬局面。从温哥华会议至今仅有 8 年，并且在没有做好充分准备的情况下，便要进行修订并通过新的规则，遭到否决是不足为怪的。

此外，各国海商法协会不同意“规则修订建议”的另一个原因是理算规则不是强制性的法律，它只有在各方均同意采用的情况下才适用。反过来说，当事人有选择权。即使《2012 年约克—安特卫普规则》未被通过，有关方也可以在运输合同中规定共同海损根据 1974 年或 1994 年《约克—安特卫普规则》理算，不影响航运、海上保险和经贸事业的正常运作和发展。

（二）在航程中船舶遭遇海难，为了财产的共同安全，要求救助而支付的救助报酬（亦称“费用”或“款项”）历来是典型的共同海损费用。1994 年及以前的《约克—安特卫普规则》均规定救助报酬可以认入共同海损。

但是，《2004 年约克—安特卫普规则》规则六（1）却规定：“救助款项……应由付款方自行承担而不得认入共同海损，除非与救助有关的一方已支付应由另一方承担的……全部或部分救助费用”。

“规则修订建议”拟将该条修改为：“除规则六（2）和（3）的规定者外，航程中各有关方支付的救助费用，不论救助是否根据合同进行，均应作为共同海损……”。虽然根据修改后的规则六（2）和（3）的规定，在一定的情况下，救助报酬不得认入共同海损，但“规则修订建议”的写法比《2004 年约克—安特卫普规则》更合逻辑，因为它在理论上保留了救助报酬认入共同海损的基本原则，只是为了简化，才在一定情况下，由各支付方自行承担。

然而，根据《2004 年约克—安特卫普规则》，“一方已支付应由另一方承担的……救助费用”可以认入共同海损；按照“规则修订建议”，一方代其他方（不是所有方）支付的超过共同海损总额 X % 的救助款项，却不得认入共同海损。修改后的规则似乎对船方并不有利。如果笔者的理解没有错，则新规则即使通过，也恐难为波罗的海国际航运公会和船东所接受。

此外，国际海事委员会每年需要决定一个 X %；理算师在处理每一起海难救助案件时，也应调查和确定所支付的救助款项是否超过共同海损总额的 X %。这种办法费时费力，不符

合简化的原则。

(三) 为了安全完成航程船舶在港口修理, 额外停留期间的船员工资和给养可否认入共同海损。这是共同安全派和共同利益派长期激烈争论的问题。根据以前的规则, 这些费用可以认入共同海损。但《2004 年约克—安特卫普规则》却将其排除在外, 共同安全派取得了胜利。但共同利益派进行反击, 不接受该规则。在此情况下, “规则修订建议”拟恢复原样, 又将其认入共同海损。

有的教科书称: 这是“扩展共同海损范围的人为共同海损”(an extension to what has been described as an artificial General Average) (2)。

笔者认为这些费用是否认入共同海损, 没有对错是非之分, 可以同意“规则修订建议”。因为: (1) 通过海上保险分摊损失是一种不错的选择; (2) 由船、货双方共同分摊, 也很难说不合理; (3) 这些费用数额不大, 双方不必为此争论不休; (4) 修订以后, 规则可以被广泛接受, 统一做法, 利多弊少。

(四) 关于是否加上“适用规则”的问题。如上所述, 理算规则不是强制性的。即使在规则中加上“适用规则”, 如果双方当事人不同意也不适用, 相信各国法院均会如此判决。但如果运输合同与波罗的海国际航运公会属下船东所使用的提单一样, “共同海损条款规定适用 1994 年或 1974 年《约克—安特卫普规则》和任何其后修订的规则”(GA clauses provide for the application of YAR 1994 (or 1974) and any amendments hereof), 则新规则中的“适用条款”将起作用, 具有法律效力, 新规则将取代旧规则。为了统一并使新规则被普遍接受和采用, 在未来的新规则中可以加上“适用规则”。

(五) 修订《2004 年约克—安特卫普规则》时, 应全面审视整个规则, 还可考虑做如下的修改:

(1) 临时性修理费用

船舶的损坏在避难港能够进行永久性修理, 但为了节省共同海损费用, 仅做临时性修理, 临时性修理费用, 以所节省的共同海损为限, 认入共同海损, 不必考虑其他方有无节省。对人有利益, 对己也不吃亏, 有何不可? 何况这样规定, 可以鼓励船东在避难港进行临时性修理, 在许多情况下可以节省共同海损费用, 并可尽快交货, 对货方也有利;

(2) 对共同海损费用给予 2% 的手续费。但对燃料和物料均不补偿手续费, 无论是否在以后的航程中重新补充 (参见《北京理算规则》的规定)。

(3) 保留时效的规定, 加快理算的进程 (参见《北京理算规则》和《2004 年约克—安特卫普规则》的规定)。

顺便提一下, 1975 年制定的《北京理算规则》在历史上曾起过很大的作用。但它过于简单, 并且事过多年, 有些规定已经滞后, 不能适应当前形势发展的需要。建议有关单位, 组织人力进行修订。

(2) 参见美国 L. J. 布格拉斯《共同海损—美国法律和实务》一书英文版第 8 页。

---

( 葉偉膺先生: 中國海商法專家, 一級律師, 海事仲裁委員會委員、、、仲裁員、、、仲裁員資格 審查考核委員會及專家諮詢委員會委員和中國國際經濟貿易仲裁委員會的仲裁員。 1985-1991 年, 葉先生曾在案香港從事律師工作)



2012 年 10 月 15 日，叶伟膺与上海海事大学胡正良教授（右）在北京出席国际海事委员会第 40 届大会



2012 年 10 月 15 日，叶伟膺 与刘书剑（右二）、王肖卿（右一）和郭萍（左一）教授在北京出席国际海事委员会第四十届大会