1974 年约克——安特卫普规则

解释规则

共同海损理算，适用下列字母规则和数字规则，凡与这些规则相抵触的法律和惯例都不适用。

除数字规则已有规定的以外，共同海损应按字母规则理算。

规则 A

只有在为了共同安全，使同一航程中的财产脱离危险，有意而合理地作出特殊牺牲或引起特殊费用时，才能构成共同海损行为。

规则 B

共同海损牺牲和费用，应按下列规定，由各受益方分摊。

规则 C

只有属于共同海损行为直接后果的损失或费用，才能作为共同海损。

不论是在航程中或其后发生的船舶或货物迟延所造成的损失，例如船舶滞期损失，以及任何间接损失，例如行市损失，都不得作为共同海损。

规则 D

即使引起牺牲或费用的事故，是由于航程中某一方的过失所造成的，也不影响要求分摊共同海损的权利，但这不妨碍非过失方与过失方之间就此项过失提出索赔或答辩。

规则 E

提出共同海损索赔的一方应负举证责任，证明其提出的损失或费用应作为共同海损。

规则 F

凡为代替一项原可作为共同海损的费用而支付的额外费用，应作为共同海损，无须考虑对于其他有关方有无节省，但其数额不得超过被代替的共同海损费用。

需要全本请访问 www.ertongbook.com

规则G

共同海损的损失和分摊，应以航程终止的时间和地点的价值为基础进行理算。

本项规定不影响对海损理算地点的决定。

规则一 抛弃货物

抛弃的货物，除按照公认的贸易习惯运送的以外，不得作为共同海损受到补偿。

规则二 为共同安全抛弃和牺牲所造成的损坏

为共同安全作出牺牲或其后果，以及为共同安全进行抛弃的开舱或打洞以致进水，造成船舶、货物的损坏，应作为共同海损受到补偿。

规则三 扑灭船上火灾

为扑灭船上火灾，因水或其他原因使船舶、货物遭受损坏，包括将着火船舶搁浅或凿沉所造成的损坏，均应作为共同海损受到补偿，但任何烟熏或热烤所造成的损坏不得受到补偿。

规则四 切除残损部分

因切除由于意外事故而实际上已经毁损的船舶残留部分所造成的损失，不得作为共同海损受到补偿。

规则五 有意搁浅

不论船舶是否势将搁浅，如果为了共同安全该船有意搁浅，因此所造成的损失应作为共同海损。

规则六 救助报酬

不论是根据契约进行的救助或其他救助，航程中各有关方所支付的救助费用，都应作为共同海损，但以使同一航程中的财产脱离危险而进行的救助为限。

规则七 机器和锅炉的损坏

在船舶搁浅并有危险的情况下，如经证明确是为了共同安全，有意使机器、锅炉冒受损坏的危险而设法起浮船舶，因此使任何机器和锅炉受到的损坏，应作为共同海损，使船舶在浮动状态时因使用推进机器和锅炉所造成的损失，在任何情况下都不得作为共同海

损受到补偿。

规则八 搁浅船舶因轻载所引起的费用和损失

船舶搁浅时，作为共同海损行为而卸载货物、船用燃料、物料时，其轻载、租用驳船和重装的额外费用和因此所造成的损失，都应作为共同海损。

规则九 作为燃料烧掉的船用材料和物料

在遭遇危险时，为了共同安全的需要，作为燃料烧掉的船用材料、物料，应作为共同海损，但只限于船上原已备足燃料的情况；其本应消耗的燃料的估计数量，应按该船最后驶离的港口和离港日的价格计价，从共同海损中扣除。

规则十 在避难港等地的费用

（1）船舶因遭遇意外事故、牺牲或其他特殊情况，为了共同安全必须驶入避难港、避难地或驶回装货港、装货地时，其驶入这种港口或地点的费用，应作为共同海损；该船装载原装货物或其一部分从上述港口或地点重新驶出时的相应的费用，也应作为共同海损。

船舶在某一避难港或避难地不能进行修理而须转移到另一港口或地点时，此第二港口或地点应视作避难港或避难地适用本条规定，此项转移费用包括临时修理和拖带费用应作为共同海损。因此项转移而引起的航程延长，适用规则十一的规定。

（2）在装货、停靠或避难港口或地点卸载或船上搬移货物、燃料或物料的费用，应作为共同海损，如果这种搬移或卸载是共同安全所必需，或者为了使船舶因牺牲或意外事故所遭受的损坏得以修理，而此项修理又是安全地完成航程所必需的，但如果在装货或停靠港口或地点发现的损坏不是与本航程中发生的任何意外事故或其他特殊情况有关，应予除外。

只是为了重新积载在航程中移动的货物而产生的卸载或在船上搬移货物、燃料或物料的费用不得作为共同海损，除非该项重新积载是共同安全所必需的。

（3）当货物、燃料或物料的搬移或卸载费用应作为共同海损时，此项货物、燃料或物料的储存费，包括合理支付的保险费，以及重

装和积载费用也应作为共同海损。

但是，如果船舶不值得修理或不继续原定航程，作为共同海损的储存费只应计算至船舶报废或放弃航程之日为止；如果船舶在货物卸载完毕以前报废或放弃航程，则应计算至货物卸载完毕之日为止。

规则十一 驶往和停留在避难港等地的船员工资、给养和其他费用

（1）如果船舶驶入避难港、避难地或驶回装货港、装货地的费用依照规则十第（1）款的规定应作为共同海损，则在航程延长期间合理产生的船长、高级船员和一般船员的工资、给养费用和消耗的燃料、物料，也应作为共同海损。

（2）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，或者是为了使船舶因牺牲或意外事故所遭受的损坏得以修理，而此项修理又是安全地完成航程所必需的，则在此种港口或地点的额外停留期间，直至该船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和给养费用应作为共同海损。

如果在装货或停靠港口或地点发现船舶损坏，而本航程没有发生与此项损坏有关的任何意外事故或其他特殊情况，则在修理上述损坏的额外停留期间所产生的船长、高级船员和一般船员的工资、给养费用和消耗的燃料、物料不得作为共同海损，即使这种修理是安全地完成航程所必需的。

如果船舶不值得修理或不继续原定航程，作为共同海损的船长、高级船员和一般船员的工资、给养费用和消耗的燃料、物料，只应计算至船舶报废或放弃航程之日为止；如果船舶在货物卸载完毕以前报废或放弃航程，则应计算至货物卸载完毕之日止。

额外停留期间消耗的燃料、物料，应作为共同海损，但其中为进行不属于共同海损的修理所消耗的燃料、物料除外。

额外停留期间的港口费用也应作为共同海损，但其中仅为进行不属于共同海损的修理而产生的费用除外。

（3）本条和其他各条所说的工资包括向船长、高级船员和一般船员支付的或为他们的利益而支付的一切款项，不论这种款项是法律规定由船东支付的或者是根据雇佣条件支付的。

（4）为保养或修理船舶付给船长、高级船员和一般船员加班费时，如果这种保养或修理的费用不属于共同海损，应作为共同海损的加班费的数额，以加班的节省的共同海损费用为限。

规则十二 货物因卸载等遭受的损坏

如果搬移、卸载、储存、重装和积载货物、燃料的费用属于共同海损，则由于各该措施而造成的货物、燃料或货物损失也应作为共同海损受到补偿。

规则十三 修理费用的扣减

属于共同海损的修理，用新材料或部件或更换旧材料或部件时，如果船龄不超过十五年，不作“以新换旧”的扣减，否则应扣减三分之一。是否扣减，应按船舶建成之年的十二月三十一日起计算至共同海损行为之日为止的船龄确定，但绝缘设备、救生艇和类似小艇、通讯和航海仪器和设备、机器和锅炉应按各自的使用年数确定。

扣减的数额，应只按新材料或新部件制成并准备安装至船上的价值计算。

食物、物料、锚和锚链不作扣减。

干坞、船台和移泊费用全部作为共同海损。

船底刷洗、油漆或涂层的费用不应作为共同海损，但如在共同海损行为之日以前的十二个月内曾经油漆或涂层，则油漆或涂层费用的半数应作为共同海损。

规则十四 临时修理

如果船舶为了共同安全或因共同海损牺牲遭受损坏而在装货、停靠或避难港进行临时修理，此项修理费用应作为共同海损。

如果为了完成航程而对意外损坏进行临时修理，不论对于其他有关方有无节省，此项修理费用应作为共同海损，但以因此以节省的共同海损费用为限。

作为共同海损的临时修理费用，不作“以新换旧”的扣减。

需要全本请访问 www.ertongbook.com

规则十五 运费损失

如果共同海损行为造成货物损失，或者货物损失已作为共同海损受到补偿，则由于货物损失所引起的运费损失也应作为共同海损受到补偿。

损失运费的总额应扣减其所有人为获得此项运费本应支付，但由于牺牲的结果而未支付的费用。

规则十六 对货物牺牲的补偿数额

牺牲的货物，作为共同海损受到补偿的数额，应以所受损失在卸货时的价值为基础，此项价值应根据送交收货人的商业发票确定，如果有此项发票，则应根据装上船时的价值确定。货物在卸货时的价值应包括保险费和运费，但不由货方承担风险的运费除外。

如果受损货物已经出售，而其损失数额未经另行议定，则作为共同海损受到补偿的数额，应根据出售净得数额与按照本规则第一段计算的完好净值之间的差额确定。

规则十七 分摊价值

共同海损的分摊，应以航程终止时财产的实际净值为基础，但货物应以卸货时的价值为基础，此项价值应根据送交收货人的商业发票确定；如果没有此项发票，则应根据装运价值确定。货物的价值应包括保险费和运费（但不由货方承担风险的运费除外），并扣减卸货前和卸货时所遭受的损失。确定船舶的价值时，无须考虑该船因订有光船或定期租船契约而产生的有利或不利影响。

上述价值如果没有包括牺牲的财产作为共同海损受到补偿的数额，则应加上这一数额。有风险的客货运费应扣减为获得该项运费所支付的、不属于共同海损的费用和船员工资，假使舶船和货物在共同海损行为发生之日全部损失就无须支付这些费用和工资的话。财产价值还应扣减在共同海损行为以后所支付的一切额外费用。但已作为共同海损的费用除外。

如果货物在运达目的地以前出售，应按出售净得的数额加上作为共同海损受到补偿的数额参加分摊。

非根据提单装运旅客行李和个人物品，不参加共同海损分摊。

规则十八 船舶损坏

共同海损行为造成的船舶、机器和船具的损失，应作为共同海损的数额如下：

（1）如已经修理或更换，按该项损失的修理或更换的实际合理费用，并根据规则十三的规定进行扣减。

（2）如未经修理或更换，按该项损失引起的合理贬值，但不得超过估计的修理费用。如船舶遭受实际全损或修理费用超过修复后的船舶价值，则作为共同海损的数额应为该船的估计完好价值减去不属于共同海损的损失的估计修理费用和船舶在受损状态下的价值（如果出售，此项价值即为出售净得的数额）以后的余额。

规则十九 未经申报或申报不实的货物

未通知船舶所有人或其代理人而装载的货物或装运时故意谎报的货物所遭受的损失，不得作为共同海损。但此项货物如果获救，仍有参加共同海损分摊的责任。

装运时不正当地以低于实际价值申报的货物遭受损失时，应按申报价值受到补偿，但应按实际价值参加分摊。

规则二十 款项的提供

除船长、高级船员和一般船员的工资、给养费用以及不是在航程中补充的燃料、物料外，按共同海损费用百分之二计算的手续费，应作为共同海损。如果款项不是由任何分摊方提供，则为了通过押船契约或其他方法筹得款项所发生的必要费用，或为此目的变卖货物而使货主遭受的损失，均应作为共同海损。

共同海损费用垫款的保险费也应作为共同海损。

规则二十一 共同海损利息

对于共同海损费、牺牲和补偿，应给予年率百分之七的利息，直至共同海损理算书编制完成之日止；对于在此以前已由各分摊方或从共同海损保证金内先行偿还的一切款项，也应给予利息。

本规则为目前国际上共同海损理算的重要依据，它虽然不是具有法律强制力的文件，采用与否可由当事人自行决定，但目前世界各国采用甚为广泛，国际上大部分船舶合同，海洋运输提单以及海

洋船舶和货物保险单中都订有共同海损按《约克—安特卫普规则》理算的规定。