

共同海损

一九七四年约克—安特卫普规则
美国法律和惯例

中国国际贸易促进委员会
法律事务部

共 同 海 损

一九七四年约克—安特卫普规则

美国法律和惯例

J.L.布格拉斯 著

叶伟膺 黎东发 合译
徐士章 阎存厚
周泰祚 审校

中国国际贸易促进委员会
法律事务部

译者的话

本书作者 L.J. 布格拉斯曾任美国海损理算师协会主席，并参与一九七四年约克—安特卫普规则草案的修订工作，有较丰富的共同海损知识和实际经验。

本书是作者于一九五九年出版的《共同海损——一九五〇年约克—安特卫普规则——美国法律和惯例》一书的修订本，书中对一九七四年约克—安特卫普规则中订正的各节作了较为详细的解释，有一定的参考价值。为了便于阅读，现将此书译成中文，供从事海损理算、海上保险、海上运输和海商法律工作的同志参考。

书中所引用的案例名称、材料来源和人名等都保留原文，未译中文，以便读者查对。原书附件中的《劳合社救助契约标准格式》已经修改，为使读者了解修改内容，特于译本中加附一九八〇年《劳合社救助契约标准格式》。

本书的翻译和出版，得到中国国际贸易促进委员会法律事务部领导和同志们以及中国人民保险总公司的大力支持和帮助，对此表示衷心感谢。

由于译者水平有限，错误在所难免，诚恳希望读者指正。

一九八四年一月

于北京

目 录

序言

自序

- 第一章 古老共同海损海商法
- 第二章 约克—安特卫普规则的发展过程
- 第三章 总原则
- 第四章 共同海损牺牲
- 第五章 共同海损费用
- 第六章 救助费用
- 第七章 分摊的基础
- 第八章 分摊的担保
- 第九章 货物的分摊责任
- 第十章 保险单的适用

附件:

- 一、一九七四年约克—安特卫普规则和一九五〇年约克—安特卫普规则的对比
- 二、美国海损理算师协会实务规则
- 三、海损协议、保险人担保函和保证金收据格式
- 四、一九七四年约克—安特卫普规则和美国法律和惯例的主要区别
- 五、共同海损费用和救助条款
- 六、劳合社救助契约标准格式

序 言

不认识莱斯利·布格拉斯 (Leslie Buglass), 就会在生活中失去一种比较美好的乐趣。而对海事律师来说, 在专业方面不了解莱斯利·布格拉斯, 在手边没有他编写的有关海上保险及共同海损的极好书籍供随时参考, 则就会在从事这些方面的工作时, 遇到困难。

与他所从事的共同海损专业有关的美国教学材料极为稀少和分散, 而且大多数都已陈旧。所以他的著作在美国海事文献中已填补了——而且极好地和高标准地填补了——一项令人担心的空白。他的所有著作都具备这样的优点: 将真正的工作实践与高度的技术知识和完全正确地熟谙、通晓和理解英美法院的判例, 以及条理清楚、通俗易懂和十分有趣的文体结合起来, 而使共同海损中即使是比较深奥难懂之处, 也变得十分清楚。

这些评价, 对 L. J. 布格拉斯以前的著作, 也完全适用。他以前著作中所具备的上述标准, 在各个方面本书仍继续保留。

莱斯利曾任美国海损理算师协会主席。他是美国海商法协会成员, 也是该协会的海上保险、共同海损及救助委员会成员。他积极参与修订草案的准备工作, 并参加了今年 (指一九七四年——译者注) 四月份在汉堡举行的国际海事委员会第三十次大会。那次大会提出了修订约克—安特卫普规则的建议。该项规则就是现在大家所知道的一九七四年约克—安特卫普规则。这样, 除了他对共同海损这个专题所具有的广泛、实际和渊博的知识以外, 他还

处在特别有利的地位，可对新规则作权威性的发言。

本书是他在一九五九年出版的《共同海损——一九五〇年约克—安特卫普规则——美国法律和惯例》一书的最新修订本。书中特别提到一九七四年所作的修改，并根据一开始就积极参与修订准备工作的博学多闻的观点，来考虑新的规则。本书对很少接触共同海损这个问题的各海事同行，将有极大的价值。

我与莱斯利·布格拉斯有长时期的友谊，并十分钦佩他本人及其著作。此外，我还有我相信是十分客观的看法：本书是十分重要的，也是及时的。这不仅在于它使整个专题适合现代的需要，而且还在于它考虑了新的规则。

我承蒙允许写这篇序言，并得到祝贺莱斯利及其新著作取得成功的机会，为此感到荣幸和高兴。

美国海商法协会前主席

B.W.扬西

自 序

约克—安特卫普规则自一八七七年第一次被采用以来，经受了时间的考验。这一规则已列进了世界上所有海商国家所制订的运输契约。尽管共同海损制度经常是受批评的对象，约克—安特卫普规则本身却很少受到批评。其原因可能是，这项国际规则通过不断修改而一直适合现代的需要。

在国际海事委员会主持下修改的一九七四年约克—安特卫普最新规则，使对我所编写的《共同海损——一九五〇年约克—安特卫普规则》一书进行修订，成为必要。我还趁此机会增补了有关共同海损问题的材料，其中一部分已编入我的《美国海上保险和共同海损——一个理算师的观点》一书中。我希望这是一本专门处理共同海损的、文字简洁及适合现代需要的书。

一九七四年约克—安特卫普规则列入了以下各项重大的修改。这些修改都在本书中作了详尽的论述。

- 1、处理扑灭船上火灾的规则三，已修改为允许将灭火措施所造成的船、货的一切损失都列入共同海损，而只将不论任何原因造成的烟熏及烘烤损失除外。
- 2、规则十（2）及规则十一（2）已予修改。其意图是：不再将下列各项费用列入共同海损：

船舶的损坏仅仅是在装货港或装货地或停靠港或停靠地被发现而在航程中（即装货开始以后）没有发生任何意外事故或其它特殊情况时，为了在装货港或停靠港进行修

理而产生的卸货或搬移货物的费用，或在进行上述修理时的任何停留费用。这是为了在装货以后没有发生意外事故的情况下，减少货主在装货港或停靠港卷入共同海损的可能性。

- 3、规则十三。本条的措词已予修改。对不足十五年船龄的船舶，取消“以新换旧”的扣减。对超过十五年船龄的船舶，则按大为简化的标准扣减。
- 4、规则十六及十七。这两条已修改为规定以发票价值（包括有保证的运费）来计算货物的共同海损补偿金额及其分摊价值。这样就不再需要向收货人取得卸货地价值。
- 5、采用了一条有关救助报酬的新规则（规则六）。这条规则规定，不论救助是根据契约还是自愿进行的，救助费用都要认作共同海损。另外，不论救助费用是否首先由船舶和货物有关方分别结算，如果这项救助工作是为了船、货的共同安全，“救助报酬总额”须作为共同海损，重新划分。
- 6、规则二十一已予修改，将共同海损费用、牺牲和应受偿项目的利息率，从年息百分之五增至年息百分之七。

对规则还作了其它各项较小的修改。这些修改也在本书中作了论述。

有人推测过，这一规则可能是我们将看到的最后的规则，这还要看一看。但我敢预言，在二十一世纪，船东、货主及船舶和货物保险人在共同海损各项事务中都将继续欢迎国际间的一致性，而这种一致性对国际贸易是必要的，约克—安特卫普规则在过去的一百年中也已为此提供了条件。

L. J. 布格拉斯

第一章 古老的海损海商法

——介绍给初学者和普通读者

同船舶、海洋有联系的大多数人，不时会碰到“共同海损”(general average)这个词，然而，很多人对什么是共同海损仅有一个模糊的概念。

对于托运人和收货人来说，共同海损看来常常是一件麻烦的事情，而船东的确也不欢迎在必须宣布共同海损以后落在他们身上的额外工作和责任；但是，海损理算师（海上保险专家）却很重视共同海损，因为这是他们生活的主要来源。

以上所述，对共同海损并不清楚的读者来说，并没有多大帮助。共同海损同最古老的航海贸易一样古老，它是建立在公平基础上的海上自然法。在航运和保险中，“海损”这个词的意义是损失。因此，共同海损就是同一航程中所有各方所遭受的共同损失。

在实践中，在危难时，航程中有关的一方（通常是船东），为了航程中所有各方，即船舶、货物和运费的利益，而不是仅仅为了他自己的利益，有意作出了牺牲或支付了费用，便产生共同海损。例如，发生意外事故以后，船舶可能需要驶往预定航程以外的避难港，以便进行船长认为安全完成航程所必需的修理。如果修理工程很大，船东就得支付由此而产生的一大笔费用，包括停留期间的船员工资和给养。因为支付这项费用不仅是为了保证船舶的安全，也是为了保证安全交付货物，所以，货方应摊付该

项额外费用的一部分，这才是公平的。必须记住，船东在签订契约承运货物时，并没有考虑到这笔额外费用。

再举一个共同海损的例子，可能出现这样的情况，即为了共同安全，船长认为必须抛弃部分货物。被抛弃的货物可能是最容易就近取到的，如果要不幸的货主自己承担损失，那是对公平的曲解。

许多世纪以来，有关共同海损的国际海商法就认识到这一不公平。象今天所存在的那种有关共同海损的法律，就是根据这样一个简单的原则发展起来的，即在此情况下，同一航程中，各有关方必须按安全交付给他们的财产的价值比例分摊。

早在公元前九百年，罗得航海界——当时的地中海帝国——就实行了共同海损的原则。几个世纪后，罗马人在他们自己的民法中纳入了罗得法。自从那一早期的航海时代以来，尽管世界经历了许多变迁，但这一海上法（我们可以这样称它）一直保存下来。今天，它不仅为世界上所有海商国家所接受，而且成为他们的习惯法或海商法的一部分。当然，不可避免，共同海损在世界上的不同部分应有不同的发展，但是，尽管各国做法有所不同，分摊不幸事故的损失的基本原则却依旧未变。

正如一位杰出的美国法学家在十九世纪所说过的：“分摊凭以确立的原则不是契约的结果，而是来自自然法简单明了的命令。”不久以前，Lord Denning 说：“船东向货主提出分摊共同海损的赔偿要求不是由契约‘产生’的，而是‘产生于执行契约的过程中’，它产生于航程中，产生于执行契约时所遇到的海难，而不是契约本身。”（The *Evje*, L.L.R., 1973, Vol. 1, p. 509.）

必须着重指出，共同海损的存在与海上保险毫不相干，不管货物是否保险，它是每一个由海上运送货物的托运人和接收货物

的收货人的责任。根据国际海上法，船东享有留置权或合法的权利以留置货物，直至托运人或收货人赔付货物应摊的在航程中发生的共同海损为止。船东不仅对没有收到共同海损担保的货物有权拒绝交货，而且在货方有权收回共同海损补偿的情况下（例如，为了共同安全，部分货物被抛弃时），仍有责任这样做，因此，在共同海损中即使收付相抵后船东可能是债务人，这项责任也同样适用（*American Tobacco Co., et al v. Basil Goulardis, et al*, 1959 A.M.C.1462）。如果船东没有尽到实际上是作为航程中银行家的责任，他可能就有责任赔付未取得担保的任何货物的共同海损分摊。因为理所当然，不能指望航程中其他方的赔付金额，超过他们合理的共同海损分摊。

同现代大多数事情一样，共同海损已变得越来越复杂。对于首先把共同海损用于地中海贸易的古代希腊船东来说，共同海损的结算是一件比较简单的事。他们的小船在每一航程中，可能仅装载五、六批货物，当时的习惯是商人都随船运送货物。因此，可以想象，对船东或者某一商人所遭受的任何共同海损损失，在航程结束时，在船长室里就可以获得解决。如果船东（可能也是船长）遭受损失，所有商人就可从他们的货物中拿出相当一部分来偿还给他。如果是某一商人遭受了损失（可能他的货物被抛弃），其他商人也会给予同样的对待，而船长则也许会代表船舶赔付给他一笔款项。

今天，情况就复杂得多。一艘杂货船或集装箱船，通常运载属于不同托运人的几百批有时超过一千批的货物，当然，没有一个托运人会随同货物航行。航程中牵涉到的总金额多达几百万美元，很显然，在目的港交货时，共同海损分摊金额的确切数字是不知道的。为了确定航程中每一方应赔付的金额，船东得雇请一位海损理算师（*average adjuster*）——精通共同海损法律的专

家——他的任务是编制共同海损理算书(*general average adjustment*)。

理算师必须收集大批资料(常常从世界的各个角落):他必须获得有关引起共同海损事故的全部资料并决定事实上是否存在真正的共同海损行为(*general average act*);他必须获得并审核由于共同海损行为所产生的费用帐单;如果共同海损行为造成货物损失(例如用水扑灭船上火灾),他就必须处理货主提出的各种赔偿要求;他必须确定与共同海损有关的每一批货物的价值并做许多其他与此有关的工作。在重大复杂的案件中,这些工作通常至少要花一年,甚至两年、三年的时间,然后,理算书才能付印并分发给有关方。

由此可见,船东不能在此期间留置货物,而要在航程结束时按惯例交货,并收取一笔经初步确定的共同海损分摊金额作为交换。这笔款项叫做共同海损保证金(*general average deposit*),它是以海损理算师估计的共同海损大概的数额为根据的。为使所收取的保证金足以偿还分摊,这项估计通常大于最后应摊的数额。对提供保证金的有关方给予一张共同海损保证金收据。在共同海损理算书编制完毕,知道确切的分摊数额时,共同海损保证金收据的持有人可以收回属于他们的退款。在理算期间,保证金由船东、理算师保管存入托管帐户。除提供保证金外,托运人或收货人还得签署一份海损合约或协议(*average bond or agreement*),保证支付最后确定的应由他的货物摊付的共同海损金额。如果由于没有预料到的情况,所收取的共同海损保证金不足以偿还共同海损分摊金额(*general average contribution*),这样做是很有必要的。

共同海损的存在与海上保险毫不相干,这已经讲清楚了。然而,绝大多数保险单都规定承保共同海损分摊,而谨慎的货主都

投保这一险别。一旦货物向有信誉的保险公司投保了共同海损，船东的做法是接受保险人支付货物共同海损分摊的担保函，而在放货前不要求提供保证金或其他有效的担保。

共同海损在不同国家的许多不同做法长期以来是世界海运界烦恼和混乱的根源，其结果是经常召开国际会议，以制订所有海商国家都能接受的共同实务规则。对航运、保险和商业界来说，这些国际会议显然已获得了很大的成功。第一套共同海损理算规则是1877年在安特卫普起草的，名为：1877年约克—安特卫普规则，它是以举行预备会议的两个城市的名字命名的。后来，这一规则又几经修改和补充，依次成为1890年约克—安特卫普规则、1924年约克—安特卫普规则，1950年约克—安特卫普规则和现在的1974年约克—安特卫普规则。但是，必须记住，除非运输契约规定共同海损应按这些规则进行理算，它们并不具有效力。如无此规定，则关于共同海损的法律就是理算应以航程终止地国家的法律为根据。

虽然共同海损不取决于运输契约，但运输契约关于共同海损理算的任何特别规定都可能限制、限定、剔除、扩展或控制这项赔偿要求。例如，运输契约（如果装杂货是提单，如果装散装货则是租船契约）总是包括一条共同海损条款。在美国，典型的条款如下：

“共同海损应按1974年约克—安特卫普规则在纽约或者由承运人选择在最后卸货港理算、确定和结算。对于该规则没有规定的事项，则应根据纽约或者承运人选定的其他地点的法律和惯例处理。”

这种共同海损标准条款的作用是把约克—安特卫普规则载入运输契约。一英国法院曾称，这项规则是作为契约的组成部分而列入的（Alma Shipping Corp. v. Union of India, L.L.R.,

1971, Vol.2, p.494)。运输契约还是决定船东能否收取分摊的一个重要因素。在上述案件中,法院判决的不幸后果是暗示如果发生有关共同海损的争议,这项争议就是租船契约所产生的争议,因而要受租船契约可能载列的仲裁条款的约束。但是,在其后发生的一个案例(the Evje, L.L.R., 1972, Vol.2, p.129)中,却判决仲裁条款不适用于保证支付“可能依法应由”货主负担的任何共同海损分摊的保证书(letter of undertaking)。这样的保证书连同放行货物,使保证书提供者对船东承担了新的契约责任,即由货主赔付船东“任何依法应由货主负担的共同海损分摊”,而不同于在不提供保证书的情况下可能要由他们承担的责任。法院暗示,如果签署了海损合约,情况将是相同的。简单地说,运输契约中的仲裁条款不适用于保证书或海损合约所承担的共同海损分摊的索赔。此判决曾予上诉,但上诉法院确认,担保赔付任何依法要负担的共同海损分摊是一个新的独立的协议。协议所换来的是船东同意免予对货物行使留置权,其结果是租船契约中的仲裁条款不适用(the Evje, L.L.R., 1973, Vol.1, p.509)。

因此,运输契约是共同海损理算中一个重要文件。如有关航程受租船契约的约束,则有关同一运输契约所签发的任何提单仅作为货物的收据,它并不变更租方和船东之间的契约(the Marine Sulphur Queen, 1972, A.M.C.1122)。

总起来说,虽然约克—安特卫普规则本身并不具有法律效力,但它总是包括在运输契约之内,因而成为该契约的一部分。

一起大的共同海损案件是很复杂和费钱的。它要给各有关方带来许多额外工作,无怪有时候有人提出取消共同海损的建议。有人问:为什么不让遭受损失和支付费用的有关方自己承担呢?依照他们的说法,海上航程中绝大部分有关方反正对这项风险都

是有充分的保险保障的。

虽然这种提法初听起来似乎很有吸引力，但在采取这一办法的过程中，却存在着许多难以逾越的障碍：要所有海商国家达成协议都同意这样做显然是困难的（要使建议能够实行，这是绝对必要的）。此外，船东要投保共同海损费用险，需要支付很大数额的保险费。应当想到，共同海损费用大部分要由船东负责，而且数额有时会相当可观。比这些以及其他许多从实践方面提出的异议更占优势的是从伦理方面提出的对取消共同海损的异议，即：船舶在海上遭遇危难时，所有船长都应能自由行动，采取他认为为了共同安全所需采取的任何措施，而不必停下来考虑哪些措施对他的雇主（船东）最有利。只要装载货物的船舶在世界各地海上航行，共同海损就给予船长这种自由行动的权利。“为大家作出的牺牲要由大家分摊”。海商国家必须作出这样的结论：即任何违反这一无懈可击的原则将是违反公共政策的。

第二章 约克—安特卫普规则 的发展过程

上一章强调了约克—安特卫普规则 (York/Antwerp Rules) 的重要性。在有关共同海损问题的任何讨论中都不可避免地要突出这个规则。然而, 必须再说一遍, 只有这个规则列入运输契约, 并成为其组成部分时, 规则才能具有效力。

不同国家对共同海损的不同做法, 长期以来是世界海运界烦恼和混乱的根源。结果是经常举行国际会议, 以便制订能为所有海商国家都能接受的共同规则。对航运、保险和商业界来说, 这些国际会议显然已经获得了很大的成功。

第一次作出真正的努力, 使共同海损理算在世界范围内取得一致, 是在十九世纪中期。开始时, 试图通过各海商国家的共同立法求得一致, 但遇到几乎无法克服的障碍。由于这方面的工作没有进展, 船东、商人和保险人便自己着手制订了关于共同海损理算的十二条规则, 这就是大家所知道的1877年约克—安特卫普规则。当时, 没有试图给共同海损下定义。上述规则仅就处理某些具体情况作了规定, 其原因可能是共同海损已经发展为两大派系: 一派是英国, 坚持共同海损行为以及支付的费用必须“为了保存船舶和货物”; 另一派是法国, 主张“为了共同利益”所采取的措施, 就具备共同海损的条件。这个规则在1890年修改并扩充为十八条。这就是1890年约克—安特卫普规则。这一次, 仍未试图解决棘手的问题并作出努力对共同海损的总原则作出

规定。但有一条规则规定，对规则没有特别规定的情况（这种情况很多），应根据假如运输契约没有载列共同海损按约克—安特卫普规则支付的条款，理算须受其支配的法律和惯例处理。

结果是共同海损继续按照上述的两个不同派系发展，所取得的国际性统一只限于规则所提到的特殊情况。

不可避免，关于总原则这个问题迟早总得解决。不过，约克—安特卫普规则在实践中很行得通，一直到1924年才重新修改。1924年约克—安特卫普规则大大地前进了一步，因为它第一次包括了规定总原则的字母规则A、B、C、D、E、F和G。规则A给共同海损行为下了定义，正如我们在以后谈论到共同海损总原则时将会看到的那样，这条规则体现了“保存船舶和货物”派的胜利。事实上，所采用的定义和英国法关于共同海损的定义几乎是一样的。正因为这样以及其他原因，1924年规则在美国受到许多批评，在那里，规则虽被勉强采用，但有许多重要的保留，其中包括删去了除有关代替费用的规则F以外的所有字母规则。

美国的有关方尤其担心规则A不足以包括“共同利益”派的理论，因而和一些数字规则相抵触。

虽然1924年修改约克—安特卫普规则的主要目的，是要使共同海损理算取得更大程度的统一，但向来包含在数字规则中的“共同利益”理论有所扩展。特别是将规则十（2）和规则十一（2）修改为允许将避难港费用、货物搬移费用和船员工资等列入共同海损，如果为了安全完成航程必须进行修理的损坏只是在装货港或停靠港装货以后才发现的（即在装货以后没有发生任何意外事故）。当然，在此情况下，货方可以行使其不摊付共同海损的权利。约克—安特卫普规则增加这一新的规定是对被称为“人为”共同海损或约定共同海损的扩展。这一变更产生了这样的后果，即在船东的船舶保险单中对船舶的“人为”共同海损分摊提供了