



联合国贸易和发展会议

Distr.
GENERAL

TD/B/C.4/ISL/58
19 August 1991
CHINESE
Original: ENGLISH

贸易和发展理事会

航运委员会

国际航运立法问题工作组

第十三届会议

1991年11月11日，日内瓦

临时议程项目3

共同海损

初步评论

贸发会议秘书处报告

目 录

<u>章 次</u>	<u>段 次</u>
导言.....	1 - 3
概要和结论.....	4 - 6
国际海事委员会的活动.....	7 - 11

第一部分

一、历史背景.....	12 - 26
A. 共同海损的起源.....	12 - 15
B. 约克·安特卫普规则.....	16 - 26
二、定义和一般原则.....	27 - 39
A. 共同海损的定义.....	27 - 31
B. 共同海损的一般原则.....	32 - 39
1. 牺牲或费用必须是特殊的.....	33 - 34
2. 有意而合理的行为.....	35 - 36
3. 共同安全.....	37 - 38
4. 免于危险.....	39
三、共同海损行为.....	40 - 57
A. 共同海损牺牲.....	41 - 52
1. 货物的牺牲.....	41 - 44
2. 船舶的牺牲.....	45 - 46
3. 运费的牺牲.....	47 - 52

目 录(续)

<u>章 次</u>	<u>段 次</u>
B. 共同海损费用.....	53 - 57
四、分摊和理算.....	58 - 76
A. 共同海损的分摊.....	58 - 68
B. 共同海损的理算.....	69-76
五 共同海损分摊的追偿.....	77-89
A. 共同海损分担保证书.....	80-83
B. 承保人的担保.....	84-85
C. 银行担保.....	86
D. 保证金.....	87-89

第二部分

六 审查对共同海损的批评意见.....	90-129
A. 公平.....	103-107
B. 保证船长在遭遇危险时采取不偏不倚的行动.....	108-118
C. 时间和费用.....	119-125
D. 有关当事方的关系.....	126-129
七 审查共同海损制度的备选方案.....	130-167
A. 备选方案.....	130-144
B. 未保险的利益方.....	145-149
C. 法律上的考虑因素.....	150-157

目 录(续)

章 次

段 次

1. 制订提单的条款.....	150-154
2. 《海牙规则》、《海牙--维斯比规则》和《汉堡规则》.....	155-157
D. 废除共同海损理算对各当事方的影响.....	158-167

第三部分

八 结论和建议.....	168-177
--------------	---------

附 件

《1974年约克--安特卫普规则》1990年修订本

关于贸发会议出版物的质量和效用及其最终用户的调查表

贸发会议秘书处在其方案评价活动中，应政府间组织的要求，正在征求最终用户的意见，以便取得评价其研究报告和出版物的质量、效用和功效等方面所需的基本资料。这项工作成功与否基本上取决于是否可收到足够的答复，所以，如果您能够花些时间回答下述问题并提出您对目前文件可能有的任何其他意见，我们将很感激。

1. 文件的标题或文号 ()
2. 您什么时候收到文件的? ()
3. 您如何收到文件的? (在一个或多个括号中打勾)
 - 通过驻联合国常设代表团 ()
 - 从部或政府办事处 ()
 - 直接从贸发会议秘书处 ()
 - 通过参加一次联合国/贸发会议的政府间会议 ()
 - 通过参加一次联合国/贸发会议主持的训练班或讨论会 ()
 - 从联合国书店 ()
 - 通过大学图书馆 ()
 - 自己的要求 ()
 - 贸发会议自动提供 ()
 - 其他(请具体说明)
4. 您使用该文件的主要目的何在? (在一个或多个括号中打勾)
 - 政策制定 ()
 - 分析和研究 ()
 - 立法 ()
 - 背景资料 ()
 - 教育和训练 ()
 - 管理 ()
 - 其他(请具体说明)



5. 您在下述各方面对文件的评价如何:

文件对您的工作的效用 (在一个括号中打勾)

极为有用 () ; 非常有用 () ; 有用 () ; 勉强有用 () ;
无用 () .

从下述各方面的角度看文件的质量 (在一个括号内打勾) :

	卓越	极好	良好	尚可	较差
编制方式和可读性	()	()	()	()	()
观点的独创性	()	()	()	()	()
资料的丰富性	()	()	()	()	()
最新资料	()	()	()	()	()
技术精确性	()	()	()	()	()
分析的质量, 包括客观性	()	()	()	()	()
结论的确实性	()	()	()	()	()
建议的明确性	()	()	()	()	()
所包括内容的全面性	()	()	()	()	()

6. 其他意见 (如有的话)

.....
.....
.....

最后, 如果您能够提供下述有关您自己的情况我们将很感激:

姓名: 职业 / 职称:

地址:

您的回答只供内部使用, 并将得到保密。我们感谢您的合作。请将调查表寄给:

PROGRAMME EVALUATION AND CO-ORDINATION UNIT
EXECUTIVE DIRECTION AND MANAGEMENT
UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT
PALAIS DES NATIONS
CH-1211 GENEVA 10

共同海损 - 初步评论

导 言

1. 根据贸发大会第14(II)号决议，航运委员会第三届会议依第7(III)号决议设立了国际航运立法问题工作组，并建议工作组将共同海损议题列入其工作方案。¹

2. 在1969年举行的第一届会议上，国际航运立法问题工作组通过了一项包括共同海损在内的工作方案。在编写工作方案时，国际航运立法问题工作组收到了贸发会议秘书处编写的一份报告，其中说：

“关于共同海损，工作组不妨考虑是否有可能简化共同海损程序和约克·安特卫普规则，该规则难以理解，更难以适用。众所周知，海损理算是一个复杂而又费时的过程，其最终的影响落在那些代表各有关方的承保人身上。这些承保人常常属于同一家保险公司或集团的不同部门或子公司。理算’这一任务是如此之困难，以至围绕这一问题出现了大量‘秘诀’并采用一个由经过高度训练的专业‘海损理算师’组成的专门机构来完全公平地处理这一问题。所有这些都费用昂贵，并最终反映在运费上。完全取消共同海损，让遭受损失者蒙受损失，由有关方的特定承保人承受其负担，这样做是否有利可能是委员会认为值得彻底调查的另一个问题。……工作组可能得出结论，鉴于所涉问题极其复杂，并根据保险市场最近的实践，也许最好首先研究如何简化共同海损程序，然后再研究如何在一些选定的情况下，减少或取消费用分摊，这些情况指受益者按比例承担其共同利益所引起之费用的公平原则被认为没什么价值的情况。然后工作组也许

¹ 见《贸易和发展理事会第九届会议正式记录》(TD/B/240-TD/B/C.4/55, 附件1)。

可以着手解决一些特别有争议的情况的经济影响，这些情况在共同海损中几乎总是引起困难，在这些问题上各个阶段做法不同，例如‘避难港、或沿途停靠港的情况’。”²

3. 修订国际航运立法问题工作组工作方案的航运委员会第 49(X)号决议也载述了共同海损。³ 1990年10月举行的国际航运立法问题工作组第十二届会议决定将共同海损列入其第十三届会议议程。⁴

概要和结论

4. 秘书处编写这份初步报告，是为了便利国际航运立法问题工作组的审议工作。它并不打算全面分析关于共同海损的法律或实践。本报告分为两部分。第一部分包括五章，旨在解释共同海损这一主题。第一章载述了一些历史背景，包括共同海损的起源以及努力通过约克·安特卫普规则达到在这一问题上的国际统一。第二章探讨共同海损的定义和一般原则，包括构成共同海损行为所需的条件。第三章涉及共同海损行为，其中包括货物、船舶和运费的共同海损牺牲，以及共同海损费用。第四章限于叙述共同海损的分摊和理算问题。第五章涉及共同海损分摊金额的追偿和担保问题，即共同海损协议书、承保人担保函、银行担保函和现金保证金。报告第一部分通篇都提到约克·安特卫普规则的规定，用以说明。

² “关于国际航运立法的工作文件”(TD/B/C.4/ISL/2)，第43段。

³ 见《贸易和发展理事会第二十五届会议正式记录》(TD/B/921-TD/B/C.4/254)，附件一，p.51。

⁴ 见国际航运立法问题工作组第十二届会议报告，TD/B/C.4/338，TD/B/C.4/ISL.56，附件二，p.24。

5. 报告第二部分限于评述关于共同海损制度的正反两个方面的意见，以及不时有人提议的替代办法。因此，第六章探讨了过去一百年来人们对共同海损制度提出的各种批评意见，以及赞同该制度的意见。第七章叙述了人们为了消除共同海损制度的各种弊病和问题而提议的一些备选制度。

6. 第三部分载述结论和建议。除其他外，报告提到国际海事委员会工作组1982年对共同海损问题所编写的一份研究报告，其结论为，人们并不热中于改革共同海损，应当寻找新的保险解决办法，以便消除现有制度的弊病。报告总结认为，如国际海事委员会工作组所建议，在保险有关各方彻底讨论“技术和服务”问题之前，由国际航运立法问题工作组审议共同海损的简化和改革问题仍为时过早。因此报告建议贸发会议秘书处与国际海事委员会磋商，同保险业联系，以便在保险各方之间组织调查，用以确定是否有可能找到允许取消共同海损制度的新的保险办法。如果新的保险安排能够更有效和更经济地取代共同海损制度，则必须就取消共同海损制度的最佳手段进行调查。另一方面，如果保险各方经过彻底调查后总结认为没有可行的保险方法，到那时，作为第二阶段，就应该考虑如何最好地简化、改革或更新共同海损制度和约克·安特卫普规则。

国际海事委员会的活动

7. 国际海事委员会对共同海损问题的探讨可追溯到1950年，当时国际海事委员会着手修订1924年约克·安特卫普规则。修订的规则称为“1950年约克·安特卫普规则”，国际海事委员会1974年再次予以订正。

8. 在《联合国海上货物运输公约》(汉堡规则)通过之后，国际海事委员会设立了一个共同海损问题工作组，以便“根据汉堡规则研究共同海损问题”。该工作组的职权范围后来扩大到无限制地研究共同海损问题。工作组在1982年10月编写了一份报告，其中考虑了现行做法，其弊病和问题及备选解决办法，包括将其废除并

用一种保险制度来代替的问题。工作组总结认为，通过新的保险安排，比对作为共同海损基础的原则或法律进行其他可能的改革也许更容易解决目前的问题。因此它认为，由于大规模改革的余地很小，这一问题由保险各方作为一个技术和服务问题来讨论可能比由律师讨论更好。

9. 1989年《国际救助公约》采用了一种新的“特别赔偿”概念，特别赔偿由船主向就一艘其本身或其货物有造成环境损害危险的船只进行了海难救助作业的救助者支付。⁵ 该公约载有一个附件，⁶ 要求国际海事组织秘书长采取适当步骤，争取迅速修订1974年约克·安特卫普规则，以便确保根据第14条支付的特别赔偿不受共同海损的限制。但是，国际海事组织秘书长却要求国际海事委员会采取必要措施修订1974年约克·安特卫普规则。

10. 因此由国际海事委员会设立的一个国际小组委员会修订了约克·安特卫普规则有关救助的第六条。1990年6月举行的国际海事委员会会议随后通过了规则六草案。

11. 这次会议以后，国际海事委员会大会决定执行理事会应审议是否有可能更广泛地修订约克·安特卫普规则。在审议负责修订约克·安特卫普规则规则六的国际小组委员会主席提交的初步报告时，国际海事委员会执行理事会决定将研究共同海损法和约克·安特卫普规则、并提交其认为适当的关于其法律现状以及关于可能需要更新或修订约克·安特卫普规则的任何建议这一任务交给国际小组委员会。贸发会议秘书处应邀参与国际小组委员会的工作，设想这两个组织将在有关这一问题的任何未来工作上进行合作。

⁵ 第14条。

⁶ 见附件二。

第一部分

第一章

历史背景

A. 共同海损的起源

12. 初步看来，在航程中或有关航程而发生的所有损失由最初遭受损失者承担。共同海损理论是这一原则的一个例外，根据这一理论，为防止全部或更大的灭失而故意和有意作出的任何牺牲或合理发生的任何费用为共同海损，此种牺牲或费用应按共同海损分摊，由船主、货主和运费所有人按比例分担，以便让所有人公正地承担损失。⁷

13. 罗得人采用了这种古老的海事法规则，罗马民法采用了其关于这一主题的规则，从而它被列入了Digest of Justinian，其中规定：

“罗得海商法判决，若投弃货物以减轻船舶重量，大家应通过分摊来补偿共同的损失”。⁸

14. 在罗马法中得到发展的这一原则在中世纪成为许多海洋法制度的一部分。⁹该原则得到了进一步的发展，载入了大多数欧洲海事法规并载入了英国普通法。

⁷ 见弗莱彻诉亚历山大案(1863年)，L.R. 3C, p. 375-381。

⁸ Digest XIV.2.1.

⁹ 见奥莱龙规则(或判决)第8-9-35条和威斯比法，第20-21条：《海事黑皮书》，特雷弗·特威斯爵士(1876年)第四卷，第271页。关于其他古代欧洲海洋法，见朗兹(R)，《共同海损法》(1873年)，第一版，附件A，p. 301。

15. 虽然罗得海商法的条款仅谈到抛弃货物，但人们认为其中所载的原则足够广泛，可以适用于为了大家的利益作出自愿牺牲和支付费用的所有其他情况。

B. 约克·安特卫普规则

16. 尽管起源于罗得海商法的共同海损原则被所有海洋国家采用，并在其法院得到遵行，但在其适用中，不同的国家采用不同的规则。¹⁰ 因此，什么构成共同海损损失或计算方法，或损失的分摊在各国各不相同，这对从事海外贸易的各方具有极大影响。

17. 人们曾努力通过就此规定一些国际规则来达到国际统一。第一个步骤是1860年在促进社会科学国家协会主持下采取的，这导致了一系列国际会议的举行，其中第一次会议是1860年9月在格拉斯哥召开的。¹¹

18. 格拉斯哥会议商定了许多决议，其目标是统一汇编共同海损法，以便列入所有海运国家立法之中。此后起草了一份法案草案，供1864年在约克举行的第三届国际共同海损大会审议。大会通过了11条规则，称为“约克规则”。它还建议有关各国立法当局考虑将其列入国内法，在立法之前，应在租船合同和提单中列入一些条款，列入上述规则。

19. 1877年在安特卫普举行的会议修订了约克规则，增加了第12条规则。从

¹⁰ 见弗莱彻诉亚历山大案(1868年)，L.R.3C, pp.375-381。

¹¹ 见朗兹和鲁道夫，《共同海损法和约克·安特卫普规则》（伦敦，Sweet & Maxwell），1990年，第11版，第00.64段。

此它们被称为“约克·安特卫普规则”。¹² 该规则被列入许多租船合同、提单和海事保险保单，得到广泛使用。因此人们放弃了将其用法律颁布的想法。

20. 经过数年使用，该规则在1890年于利物浦举行的万国公法改革和编纂协会会议上得到进一步修订和扩大。经修订的规则扩大到18条，标题为“1890年约克·安特卫普规则”。

21. 在变化的贸易条件下，1890年规则被证明是不充分的。它们“没有用任何手段处理有争议的整个领域。它们仅由涉及某些具体问题的一组规则构成——人们知道在就这一主题召开第一次会议之时有关这些问题的法律或实践是不同的，在后来的会议上，根据进一步的工作经验或商业要求的发展对这些规则进行了增补和修订。这些规则完全未以前后一致的和符合逻辑的原则为基础。”¹³ 因此有一位英国法官(多德尔)倡议采取进一步的行动，主张开始编写一套完整的共同海损规则，以便在国际上采用。这一工作因第一次世界大战而中断，当这一工作重新开始时，人们已不再热心于确立一种关于共同海损的国际法规了。但是，人们愿意修订1890年规则，愿意列入一般原则的陈述。

22. 1924年在斯德哥尔摩举行的国际法协会(前称万国公法改革和编纂协会)会议修订了1890年规则，并通过了一个关于共同海损原则的一般宣言，适用于那些以数字排列规则之外的情况。这些原则载于七个以字母排列的规则之中(规则A至G)。这些原则和具体的规则“就这样并列在一起而没有任何真正的连贯性。尽管这些规

¹² 但是，劳埃德商船协会很坚决地反对以约克规则作为讨论的基础，提议“通过取消共同海损能够最好地达到统一性”。见朗兹和鲁道夫，同前，第00.75段。

¹³ 朗兹和鲁道夫，同前，第00.81段。

则在保险界‘得到十分普遍的赞同’，但很清楚，它们引起了很大的结构问题”。¹⁴ 在弗拉索普洛斯诉不列颠及海外海事保险有限公司案(The Makis)中就出现了这样一个问题。¹⁵ 在该案中，一位英国法官判决，以字母排列的规则为一般规则，而以数字排列的规则适用于特定案件。因此，除非也予以载入一般规则条款中，在特定规则范围内不可能有任何共同海损的情况。这一解释显然违背1924年规则起草者的意图。因此，人们起草了一份协定以对抗该法庭判决，该协定被称为“Makis协定”。

23. 1924年规则没有得到美国的支持和赞同，一则由于规则A中关于共同海损行为的定义将共同海损限于为了共同安全而作出的牺牲或引起的费用，而不包括为了“维持航程”而支付的费用，但根据美国的法律在共同海损中后者是被允许的。¹⁶ 因此有许多共同海损条款都明确规定采用该规则的一部分，而去掉所有以字母排列的规则，关于代替费用的规则F除外。¹⁷

24. 由国际海事委员会修订的 1950年规则载列了一个新的“解释规则”，将“Makis协定”纳入1950年修订的规则。该说明如下：

“共同海损的理算，应采用下列以字母和号码排列的规则，凡与这些规

¹⁴ K·S·塞尔默，《共同海损的生存——一种必要或时代错误？》(奥斯陆大学出版社)，1958年，p.56。

¹⁵ (1929年) 1 K.B.187, (1928年) 31 Ll.L.Rep 313.

¹⁶ 见A·L·帕克斯，《海事保险和海损的法律与实践》(Stevens & Sons, 伦敦)，1988年，第一卷，第493页，注⁴⁰。

¹⁷ 例如，纽约产品交易租船合同(1946年修订)第19条规定：“……共同海损应根据《1924年约克·安特卫普规则》规则一至十五，十七至二十二和规则F理算，陈述和解决，……”。

则内容不符的任何法律和惯例都不适用。共同海损的理算，除以号码排列的规则中已有规定的以外，应按以字母排列的规则办理。”

25. 1950年的规则在国际海事委员会1974年于汉堡举行的一次会议上得到进一步修订。最近的一次修订也是由国际海事委员会在1990年6月于巴黎举行的一次会议上进行的，这次会议对规则六进行了修订。这是应国际海事组织的请求进行的，以便使其与1989年《国际救助公约》相一致。新的案文被称为1990年订正的1974年约克·安特卫普规则。¹⁸

26. 于是，约克·安特卫普规则载列了一条规则来说明，七条以字母编号的原则(A至G)和二十二条以数字编号的规则(一至二十二)。它们普遍被列入提单、租船合同和海事保险保单。在大多数国家，规则本身不具任何法律效力，以合同规定者除外。¹⁹ 当事方可以议定根据约克·安特卫普规则处理共同海损。他们也可议定根据明示或暗示的修正采用这些规则。²⁰

¹⁸ 关于规则的历史和发展的详细情况，见朗兹和鲁道夫，同前，第00.63-00.106段。

¹⁹ 约克·安特卫普规则已被纳入有些国家的国家立法。例如，人们理解这些规则构成斯堪的纳维亚海事法规的一部分：见P·小约翰逊，《瑞典和美国共同海损法和海损理算师地位比较》，《海上法规与商业杂志》，第12卷，第3期，1981年4月，p.365。

²⁰ 见古兰德里斯兄弟诉戈德曼案(1958年) 1Q.B.77, pp.90-91。

第二章

定义和一般原则

A. 共同海损的定义

27. 1801年，在伯克莱诉普雷斯格雷夫案²¹中，一位有名望的英国法官用下列措词界定了共同海损²²：

“由于为保护船舶和货物而作出的特殊牺牲或支付的特殊费用而产生的各种损失均在共同海损之列，必须由一切有关方按比例分担。”

28. 这一定义在其后的一些案件中得到采用。²³ 这些案件中所规定的原则后来被编入联合王国1906年的《海事保险法案》中，该法案第66节界定“共同海损损失”和“共同海损行为”如下：

“（1）共同海损损失是共同海损行为所造成或为其直接后果的损失。包括共同海损费用及共同海损牺牲。

（2）在危急时为保存共同航程中遭受危害的财物，自愿而合理地作出特殊牺牲或支付特殊费用时，即构成共同海损行为”。

29. 1974年约克·安特卫普规则规则A所规定的定义实质上与联合王国海事保险法案所规定的相同。该定义如下：

²¹ (1801年) 1 East 220, J·劳伦斯, p.228.

²² 关于“海损”一词的起源和历史，见朗兹和鲁道夫，同前，第00.12段；马基拉克伦，《航运法》（1923年），第六版，p.561。

²³ 见科温顿诉罗伯特案（1806年）2B. & P.N.R., 378；乔布诉兰顿案（1856年）6E. & B., 779-790；斯文森诉华莱士案（1884年）13 Q.B.D., 69-73。

“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。”

30. 英国法律和约克·安特卫普规则(规则A)将共同海损限于为了共同安全而作出的牺牲和引起的费用，美国法院还采用了共同利益理论和维持航程的学说。于是，在达到安全目的之后，为了船舶和货物能够完成航程而支付的费用(如在避难港作临时性修理的费用)应列为共同海损受到补偿。²⁴

31. 但是，应该注意到，“共同海损”一词用于表示：(一)共同海损行为，是为了使船舶、货物和运费免于共同的危险而有意和自愿作出的牺牲或支付的费用；(二)因共同海损行为而发生的共同海损损失；和(三)共同海损分摊，这是在受益者中分摊损失。

B. 共同海损的一般原则

32. 一种牺牲或费用若要列为共同海损进行分摊，需满足下列条件：

1. 牺牲或费用必须是特殊的

33. 共同海损牺牲或费用必须具有特殊性才能列为共同海损。换句话说，如果它是由于为履行承运人根据运输契约中的义务而采取的一般措施所引起，则不能要求作为共同海损分摊。²⁵

²⁴ 见A·帕克斯，《海事保险和海损的法律与实践》，同前，pp.485-493。

²⁵ 见阿尔努，《海事保险和海损法》(Stevens & Sons, 伦敦)，第十六版，1981年，pp.920-921。帕克斯，《海事保险和海损的法律与实践》，同前，pp.493-496。参见鲁滨逊诉普赖斯案(1876年)2Q.B.D.295；威尔逊诉维多利亚银行案(1867年)L.R.2Q.B.203；哈里森诉澳大利亚银行案(1872年)L.R.77Ex.39。

34. 约克·安特卫普规则规则A具体地将共同海损行为的范围限于为共同安全所做的任何特殊牺牲或支付的特殊费用。规则七提供了一个因船舶搁浅，并在危险情况下为力图重新浮起，致使机器及锅炉蒙受损害的范例。如经证明为共同安全起见，冒蒙受这种损害的危险使船浮起，此种损害应列为共同海损。另一方面，如果船舶在漂浮状态下，因使用推进装置和锅炉所受的灭失和损害，在任何情况下，都不得作为共同海损受偿。²⁶

2. 有意和合理的行为

35. 牺牲或费用必须是在共同的航程中，为使有关财物免于危险，为共同安全而有意并合理作出或支付之时，才构成共同海损行为(规则A)。为了共同安全而有意搁浅和故意将失火船舶凿沉，以便扑灭火灾，拯救船舶及其货物，这都是为了共同安全有意并合理作出自愿牺牲的案例。²⁷

36. 如果财产已经由于某种事故而灭失，则不能被认为被牺牲。因此，根据约克·安特卫普规则规则四，因切除由于意外事故而实际上已经毁损的船舶的残留部分所造成的灭失或损害，不得作为共同海损受到补偿。

3. 共同安全

37. 根据约克·安特卫普规则规则A，共同海损行为必需是在共同航程中为使一切有关方的利益免于危险而作出的行为。因此在航程中，为了有关财产之一部分

²⁶ 关于规则7的解释，见朗兹和鲁道夫，同前，第7.01-7.13段。

²⁷ 见奥斯丁·弗里亚尔SS公司诉斯皮勒·和贝克有限公司案(1951年) 3K.B.586，李诉格林内尔案，12 N.Y. Super Ct.400(N.Y.1856年)。

的安全而作出的牺牲或支付的费用不得要求作为共同海损分摊，而应由此种牺牲或费用所保护的特定财产的所有人承担。²⁸

38. 尽管规则A采用英国的观点，将共同海损行为的范围限于为了实现共同安全，与美国法律不同，它不将该原则扩及于共同的利益和安全的航程，但约克·安特卫普规则中某些以数字排列的规则、如规则十(b)和规则十一(b)将此种性质的某些费用视为共同海损。由于根据解释规则，以号码排列的规则优于以字母排列的规则，约克·安特卫普规则规定，为了整个航程的共同利益以及为了安全地继续进行该航程而支付的费用应被包括在内。²⁹因此，列入共同海损的费用不限于为了安全而引起的费用，其中还包括为了船舶和货物的共同利益，为完成航程而引起的费用，如在避难港的临时修理费和其他费用。

4. 免于危险

39. 约克·安特卫普规则规则A进一步规定，牺牲或费用必须是在共同航程中为使有关财物免于危险而作出或支付的才能构成共同海损行为。但是，危险不一定是眼前的危险，但它“必须是真实的而非想象的……(和)必须是巨大的而非微小的或微不足道的。简言之，必须是真正的危险”。³⁰

²⁸ 见朗兹和鲁道夫，同前，A.105段；阿尔努，同前，第918段。

²⁹ 见A. 帕克，《海事保险和海损的法律与实践》，同前，p.499；莱斯利·J·布格拉斯，《共同海损与1974年约克·安特卫普规则》，《美洲法律与实践》，Cornell海事出版社，剑桥，马里兰州，1974年，pp.13-14。

³⁰ 见J·罗奇，弗拉索普洛斯诉不列颠及海外海事保险有限公司案(The Makis) (1929年) 1K.B.187-200。

第三章

共同海损行为

40. 共同海损损失产生于：(a) 为共同安全而牺牲货物或船舶的一部分；(b) 为同一目的而支付的费用。

A. 共同海损牺牲

1. 货物的牺牲

41. 货物的共同海损牺牲的范例是抛弃货物。抛弃货物在罗得海商法中被定义为将货物抛弃在水中以便减轻船舶的载重，³¹ 如果这是为了挽救其他利益使其免受真正的危险而有意作出，则可要求作为共同海损分摊。

42. 这一规则的一个例外是抛弃甲板货物。这是因为被抛弃的货物必须装在适当的位置才能够要求作为共同海损分摊。由于甲板通常并非适当的货物存放地，抛弃甲板货物并不使该货主有权主张分摊。但是，这一例外不适用于根据确立的贸易习惯装载在甲板上的货物，³² 也不适用于同一航程中其他各有关方同意所抛弃的货

³¹ 见Dig. lib.14, tit.2,F.1。

³² 约克·安特卫普规则规则一规定：“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”。根据规则二，为共同安全所作的牺牲，和为此而开舱或打洞以改进水所造成或引起的损失应作为共同海损受偿。规则一和二解释，见朗兹和鲁道夫，见前引书，第1.01至2.01段。

物应装在甲板上的情况。³³

43. 共同海损货物牺牲的另一个案例是努力扑灭船上火灾而造成的损失。因此，为扑灭船上火灾，因让水进入船舱或将船凿沉，而对货物造成的损坏应作为共同海损受到补偿。³⁴ 但是，烟熏和热烤造成的损坏不得受到补偿。约克·安特卫普规则规则三举例说明了这一原则，它也适用于对船舶造成损害的情况。³⁵

44. 如果卸货行为被认为是共同海损行为，货物在卸货过程中遭受灭失或损坏也应作为共同海损货物牺牲处理。³⁶

2. 船舶的牺牲

45. 与适用于货物的牺牲情况相类似的原则也适用于任何属于船舶的牺牲。因此，为了避免共同的危险而牺牲的船舶的一部分、其物料和船具，应作为共同海损分摊。船舶在履行运输契约中所承受的普通损失由船主承担；只有为了共同安全而作出的牺牲才应作为共同海损受到补偿。

46. 因此，为扑灭船上火灾使船舶遭受损坏应作为共同海损受到补偿。³⁷ 同样，

³³ 见斯特朗诉斯科特案(1889年)14 APP.Sas.601-609; The Freda 266f, 551。

³⁴ 见怀特克罗斯·怀尔公司诉萨维尔案(1881年)8Q.B.D.653; 皮里诉米德尔·罗克公司案(1881年)44L.T.426。

³⁵ 规则三规定：“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；但任何烟熏或热烤造成的损坏不得受到补偿。”

³⁶ 见约克·安特卫普规则规则十二。

³⁷ 约克·安特卫普规则规则三。

如果为了共同安全该船有意搁浅，因此而造成的损失应作为共同海损分摊。³⁸ 而且，在遭到危险时，为了共同安全的需要，作为燃料烧掉的船用材料和物料应作为共同海损，但只限于船上原已备足燃料的情况。³⁹ 为努力避免共同的危险而牺牲的船舶的一部分，如切除锚链和船锚，也应作为共同海损。但是，因切除由于意外事故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。⁴⁰

3. 运费的牺牲

货物/船舶的牺牲和运费损失

47. 货物或船舶的牺牲也可能导致运费的损失。如果根据租船合同或提单，运费的支付为交货付款，则导致货物全损、或导致其销售条件损失的货物的牺牲也将导致运费的损失。由于这一牺牲，不仅货主要承受损失，而且船主，或承租人-如果租船合同相当于光船租赁-也会蒙受损失，否则他们将因把货物运到目的港而赚得运费。因此，不仅货物损失应作为共同海损受偿，由此造成的运费损失也应作为共同海损受偿。

48. 如果为了共同安全而将货物抛弃，或在避难港将其出售以便获得资金用于支付共同海损费用，或其因灭火而被水毁灭，因而其有关运费损失，这样损失的运费是共同海损损失，应列为共同海损受偿。⁴¹

³⁸ 约克·安特卫普规则规则五。

³⁹ 约克·安特卫普规则规则九。

⁴⁰ 约克·安特卫普规则规则四。

⁴¹ 见皮里诉米德尔·罗克案(1881年)44L.T.426。

49. 同样，船舶的牺牲在有的情况下也涉及运费的牺牲。例如，如果一艘船舶由于在引起共同海损主张的情况下搁浅或灭失，该船舶本来可以挣得的运费也损失，此种运费损失应视为共同海损牺牲。⁴²

50. 如果运费有风险，货物或船只的牺牲将只导致运费的损失，即，在共同海损行为发生之时尚未挣得运费，其赚取取决于船舶和货物的安全。因此，如果运费已经预付，则“无论船舶或货物是否灭失”，船舶或其货物的牺牲均不涉及运费的损失。

51. 约克·安特卫普规则规则十五仅载述由于货物的损失所造成的运费损失。根据规则十五，由于船舶的灭失或损害所造成的运费损失不能受到补偿，尽管人们建议这一损失可根据以字母排列的规则受偿。⁴³

52. 由于货物或船舶的牺牲而造成的应由被拯救的其他有关方补偿的损失的运费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。⁴⁴

B. 共同海损费用

53. 为避免危及整个航程的危险之目的而支付的任何特殊费用应列为共同海损，由其他有关方分摊。共同海损费用可描述为为避免共同危险作出的金钱上的牺牲，相对于该航程中所涉财产的实物灭失或损坏。⁴⁵

54. 应该注意到，船舶所有人在履行其运输契约中有义务支付为使其能够完成

⁴² 见哥伦比亚保险公司诉阿什比案(1839年)，13 Peters.331。

⁴³ 见朗兹和鲁道夫，同前，第15.17段。

⁴⁴ 见约克·安特卫普规则规则十五，第2段。

⁴⁵ 见Ocean SS公司诉安德森案(1883年)，13Q.B.651-662；肯普诉哈利迪案(1865年) 34L.J.Q.B.233-242；朗兹和鲁道夫，同前，A.103段。

该航程而必须支付的费用。因此，也许难以区分应作为共同海损分摊的费用和那些应由船舶所有人承担的履行其合同义务的费用。

55. 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、“避难港费用”⁴⁷和代替费用，——即代替另一项本可列为共同海损费用而发生的那些费用，都应列为共同海损费用。⁴⁸

56. 约克·安特卫普规则规则十和十一载列了应作为共同海损分摊的避难港费用、船员工资和给养费用。根据约克·安特卫普规则规则十，船舶因遭遇“意外事故、牺牲或其他特殊情况，为了共同安全，”必须驶入避难港或驶回装货港或装货地时，其驶入这种港口或地点的费用，应作为共同海损。⁴⁹ 同样，“在装货、停靠或避难港口或地点卸载或在船上搬移货物，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”⁵⁰“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”。⁵¹

⁴⁶ 见约克·安特卫普规则规则六。关于规则六的解释，见朗兹和鲁道夫，同前，第6.12至6.27段。

⁴⁷ 同上，规则十和十一。关于这些规则的结构，见朗兹和鲁道夫，同前，第10.32至11.37段。

⁴⁸ 同上，规则F。关于规则F的结构，见朗兹和鲁道夫，同前，F.1至F.39段。

⁴⁹ 规则十(a)。

⁵⁰ 规则十(b)。

⁵¹ 规则十(c)。

57. 而且, “如果船舶驶入避难港, 避难地或驶回装货港, 装货地的费用……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”。⁵² 还有, “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”。⁵³

⁵² 规则十一(a)。

⁵³ 规则十一(b)。

第四章

分摊和理算

A. 共同海损的分摊

58. 共同海损的目的是在各有关方之间分摊损失，以便使损失不由受损方单独承担。蒙受损失的一方有权从所有受益方按被救财产价值比例所作的共同分摊捐款中得到补偿。⁵⁴ 这样从共同海损行为中受益的各有关方(船舶、货物、运费)均有义务分摊。

59. 蒙受损失的一方也要分摊。换句话说，分摊是在那些其财产被救者和因牺牲或费用蒙受损失者之间进行，以便使蒙受损失者与其他财物的所有者处于同样的地位。如果被牺牲财产的所有人或支付费用者不作分摊而接受全额补偿，则他的经济状况就比该航程中其他财物的所有人要好。⁵⁵ 因此，共同海损并不完全补偿损失或费用的总价值，因为蒙受损失者也负担其分摊的份额。

60. 如果引起牺牲或费用的危险是由于其自己的过失或疏忽所造成，蒙受损失者不得要求分摊共同海损牺牲或费用。因此如果造成损失的危险是由船主自己违反

⁵⁴ 至于分摊的权利是出自默示的合同或来自古老的海事法这一问题，人们有不同的看法。英国司法当局最为支持的观点是，这一权利决绝非来自任何合同，而是来自古老的罗得海商法，并已被列入了沿海国家的法律。见伯顿诉英国案(1883年)12Q. B. D. 218, M.R. 布雷特, pp.220-221; 斯特朗钢铁公司诉斯科特案(1899年)14A.C.601 pp.607-608。

⁵⁵ 见阿尔努, 《海事保险和海损法》, 第16版, 1981年, 第974段。

运输契约而引起，则如果船舶本身的一部分、或其“物料或船具”为共同安全而牺牲，船主不得要求被救货物的所有人分摊共同海损。例如，如果船主违反其运输契约，未能在航行开始时使船舶处于适航状态，由于此种不适航状态造成的损害引起共同海损行为，他不得要求分摊共同海损。

61. 但是，共同海损行为因有关方之一的过失所致这一事实并不影响该行为属于共同海损的性质，分摊应在其他有关方之间进行，但是有过失一方无权要求分摊共同海损。这不仅是为了避免行为的循环，而且是要防止一个人从他自己的不法行为中得到好处。⁵⁶

62. 根据英国法律，“过错”必须是“从法律观点看为不法的东西，即能够对之进行控告的过错行为”。⁵⁷ 因此如果根据运输契约，船主被免除对不适航性负赔偿责任，则在不适航性导致发生共同海损牺牲或费用的情形下，其要求分摊共同海损的权利不受影响，因为在这种情形下，该过失并不构成能对之起诉的过错行为。⁵⁸

63. 但是，美国法院没有采用上述观点，在哈特法案之前，任何使船主在这种情况下有权要求分摊共同海损的条款均因违反公共政策而被认为无效。在 *The Irrawaddy* 案中⁵⁹，问题在于是否免除船主对“由于航行中的过失或过错造成的损

⁵⁶ 见朗兹和鲁道夫，同前，D.02段；参见斯特朗诉斯科特案(1889年)14A.C.501；施洛斯诉赫里奥特案(1863年)14C.B.(N.S.)59；*The Ettrick* (1881年)6P.D.127-135。

⁵⁷ L.J.肯尼迪，格林希尔兹，科里诉斯蒂芬斯案(1908年)1K.B.第61页。

⁵⁸ 卡轮·帕克案(1890年)15P.D.203；米尔本属牙买加果品公司案(1900年)2Q.B.540。

⁵⁹ (1897年)171U.S.187。

害或灭失” 负赔偿责任的哈特法案(第3节)使其能够要求分摊因疏忽大意的航行而引起的共同海损费用。最高法院认为,该法案仅仅使其不对损害负赔偿责任,但并不影响共同海损的主张。海牙规则和海牙-维斯比规则在美国适用同样的推理,如果这些规则被明确地载入了运输契约。

64. 为了对抗法院的判决,在运输契约中列入了一些条款,明确地允许船主在此种情况下从共同海损分摊中得到补偿。在“杰森”案中,⁶⁰美国最高法院最后确认此种条款有效。因此,“新杰森条款”现在几乎无一例外地列入提单和租船合同,根据这一条款,有可能根据美国法律或其他类似法律进行理算,以便确保船主只有在可被起诉的过失情况下才无权要求分摊共同海损。⁶¹

65. 约克·安特卫普规则规则D载述了这一问题,该规则如下:

“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。”

66. 该规则被认为“令人迷惑不解,也使承运人强制要求分摊共同海损,尽管根据海牙规则他们对货物的灭失或损害负有赔偿责任”。⁶²

67. J·皮尔逊在英国的古兰德里斯诉戈德曼案⁶³中解释了规则D,他认为:

⁶⁰ (1911年)225 U.S.32。

⁶¹ 详细的资料见布格拉斯,《美国的海事保险和共同海损》,第2版,1981年,第290-294页;卡弗,同前,第1363-1374段;朗兹和鲁道夫,同前,D.01-D.019段。

⁶² W·泰特利,《海运货物索赔》,第二版,1978年,p.369。

⁶³ (1958年)1Q.B74。

“规则D的明显目标是将所有据称的过失问题排除在海损理算之外，并在强制执行阶段完整无损地保持其法律地位。该规则第一部分的含义是海损理算是以未因任何人的过失而造成损害为前提……但是该规则的第二部分规定第一部分不妨碍就该过失进行的任何补救。”

68. 约克·安特卫普规则并未界定“过失”一词。如前所述，根据英国法，它的含义是在作出牺牲或支付费用之时，存在于各有关方之间的一种可予起诉的法律上的过错行为。⁶⁴ 同样，“补救”一词的含义也未经界定，根据英国法，它的含义包括答辩和反诉。⁶⁵

B. 共同海损的理算

69. 除非另有具体协议，共同海损的理算在航程结束时根据该港口所在地的法律进行。因此，如果在做出共同海损牺牲或支付费用之后，整个航程全部损失，则没有任何分摊。⁶⁶ 但如果航程在中途港口终止，则共同海损理算在航程终止处进行。⁶⁷

70. 在共同海损的理算中，需要确定应受偿的共同海损损失价值以及各有关方所应分摊的价值。在共同海损行为发生之时遭受危险的一切有关方（通常为船舶、

⁶⁴ 同上，第104页；参见朗兹和鲁道夫，同前，D.27段。

⁶⁵ 同上，pp.93-100。

⁶⁶ 弗莱彻诉亚历山大案(1868年)L.R.3C.pp.375-382。

⁶⁷ 马夫罗诉远洋海事保险公司(1874年)L.R.9C.P.595，(1875年)10C.P.414；希尔诉威尔森案(1879年)4P.C.329。

货物和运费) 以其到达目的港财产的价值为基础进行分摊。约克·安特卫普规则规则G 确认了这一原则, 该规则规定: “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。”⁶⁸

71. 但是, 当一艘船舶运货至多个目的港, 而在船舶到达第一个卸货港之前发生了共同海损损失, 这时就出现了困难。规则G看来并未就此情况下的理算应在何处、以何种价值进行这一问题给出任何答案。

72. 约克·安特卫普规则规则十七更具体地载述了分摊价值。1974年对这一规则的修订对评估货物分摊价值的基础进行了重大的改动, 规定“……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。”因此, 货物的分摊价值是以送交收货人的商业价格为基础, 包括保险和运费—除非运费风险由承运人承担, 而不是以卸货最后一天的市场时价为基础。

73. 还有, 根据该规则, 船舶的分摊价值以其市场价值为基础, 无需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。

74. 运费必须在共同海损行为发生之时有风险才能作为共同海损分摊。在共同海损行为发生之时尚未或即将赚取的运费是有风险的运费, 应列为损失, 其计算以最终赚取的数额为基础。因此, 如果根据提单或租船合同, 运费的支付为在目的港

⁶⁸ 关于规则G的解释见朗兹和鲁道夫, 同前, G.01至G.63段。

交货付款，则运费的风险由承运人承担，如其因救助船只或货物而获救，应将其列入共同海损损失。⁶⁸另一方面，如果运费已付，或如果其支付是在一定时间进行，“无论船舶或货物是否灭失”，则此种运费风险不在承运人而在货物所有人，因此已经并入了货物的价值之中，不再被认为是一项个别的分摊要素。

75. 在估计运费的分摊价值时，应从收到的运费毛额中扣除从共同海损行为发生之时直到最终目的港卸货完成之时为赚取运费而发生的费用。

76. 约克·安特卫普规则规则十七仅载述运费的分摊价值而没有讲明在何种情况下运费应列为共同海损。⁷⁰

⁶⁸ The “Dorothy Foster” (1805年)6C.Rob.88-91。

⁷⁰ 该规则规定：“……有风险的客货物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，假使船舶和货物在共同海损行为发生之日全部损失就无需支付这些费用和工资的话。”

第五章

共同海损分摊的追偿

77. 遭受损失的一方可要求分摊，为此，向共同海损行为的受益方提起诉讼，若是船主或光船承租人，则对货主行使留置权。

78. 根据一些国家的法律制度，船主为共同海损分摊可对货物行使留置权，直到留置权的条件得到满足或货主出具其他担保为止。而另外一些国家的法律则不允许为共同海损分摊行使留置权。于是，租船合同和提单通常载有允许船主对货物行使留置权的条款。

79. 实际上，行使留置权并不方便，通常的作法是船主为了在理算后追偿共同海损分摊而得到某种担保后即释放货物⁷¹ 担保一般采用签署海损协议书，同时附加保证金，或由货物承保人或银行出具符合要求的担保函。

A. 共同海损分担保证书

80. 共同海损分摊协议书是一项与收货人签署的合同，用以使货物获得释放，也就是说，考虑到船长收到分担保证书后会不行使留置权而放行货物，收货人同意支付其货物对共同海损所应分摊的数额⁷² 这是新的独立合同，签署方藉此承诺支

⁷¹ E B Aaby's Rederi A/S v The Union of India, The "Evje" (1973) Lloyd's Rep 509.

⁷² Diestelkamp v Baynes (Reading) Ltd, The "Aga" (1968) Lloyd's Rep 431, Per Donaldson J at p 434.

付任何数额的共同海损分摊⁷³。

81. 因此，作为新合同，它仅对签署方发生效力，而无论根据运输合同该索赔是否具有时效，⁷⁴ 运输合同是否因某种原因而被解除，签署人在损害发生时是否系货物的拥有人。

82. 在一项英国案例(Hainss Co. 诉Tate & Lyle⁷⁵)中，提单的受让人在共同海损行为发生后购买了货物，为使货物得以交付，存入了一笔保证金，并签署了劳埃德共同海损分担保证书，承诺向船主支付“船主”或“货物”可能应分摊的共同海损赔偿额。后来，发现航程中曾有绕航，他们就提出诉讼，要求追回已存入银行的保证金。上院裁决，提单受让人没有同意绕航，因此有权利不履行提单上运输合同的规定，不必承担共同海损的分摊；但是，既然已签署了共同海损分担保证书，承诺在发生海损时承担这类分摊，船主有权从保证金中扣留其共同海损的适当赔偿份额。

83. 实践中经常使用的劳埃德共同海损分担保证书的标准格式规定，为使货物得以交付，分担保证书的签署方承诺支付应由货物承运人或货主分担的适当比例的救助费用和/或共同海损费用和/或特别费用，并同意为共同海损的理算提供有关货物价值的细节。

B. 承保人的担保

84. 货主对共同海损分摊的承付通常由承保人出具担保函，而不必由货主在银

⁷³ E B Aaby's Rederi v The Union of India, The "Evje" (1973) Lloyd's Rep 509-514.

⁷⁴ The "Evje" (1973) Lloyd's Rep 509, (1974) 3W.L.R. 269.

⁷⁵ (1936) 41 Com.Cas. 350.

行存入保证金。货主除签署海损分担保证书外，还需要提供担保函，于是要使货物获释，既要签署海损分担保证书，又要出具担保函。

85. 由于没有标准的承保人担保函格式，所以承保人和大多数海损理算人都采用自己的格式。劳埃德公司印发的格式“规定向船主支付可对货物适当收取的共同海损分摊和/或救助费用和/或其他费用”。⁷⁶

C. 银行担保函

86. 如果货物没有保险，或货物承保人的境况令人怀疑，通常需要银行担保函。银行担保等同于贷款，因此，在数额和时间上都有限制。银行贷款的期限一般为一年，但可逐年展期。

D. 保证金

87. 如果货物没有保险，或货物的保险公司的知名度较低，船主还可要求货方在银行存入保证金，作为最终应由货方分摊的共同海损分摊的附属担保。劳埃德保证金收据通常交给交付人，交付人可于背书后转让给保险人，但仍享有保证金额的所有权。⁷⁷ 保证金收据是可转让的物权凭证，所有人可将其交给海损理算人以收取应得的任何差额。

88. 《约克·安特卫普规则》规则二十二对保证金的处理作了如下规定：

“如果就货物应负担的共同海损、救助或特殊费用收取了保证金，此项保证金应以船舶所有人和保证金交付人者所分别指定的代表的名义立即存

⁷⁶ 劳埃德担保格式，见朗兹与鲁道夫，同前，附件4，第80.04段。

⁷⁷ 见朗兹与鲁道夫，同前，第30.17-30.18段。

入经双方认可的银行开立特别帐户。此项保证金连同可能产生的利息，作为有关货方向应收回上述费用的有关方的担保。如经理算师书面证明，可用保证金进行预付或将保证金退还。保证金的提供、支用或退还，不影响各有关方的最后责任。”

89. 该项规则没有规定货方有义务提供保证金，用于保证最终应由货方支付共同海损分摊；它仅阐述了事实上已支付保证金的情况下应遵循的程序，并设法使货方的利益得到保护。

第二部分

第六章

审查对共同海损的批评意见

90. 美国的一位航运法权威对共同海损的概念作出如下评论：⁷⁸

“从现实出发，海事法规在存在的基本权利上几乎没有值得怀疑的地方。当然，可提议并作出修改，但是(只要现代商业维持不变)必须有碰撞法、货物损坏法、人身伤害法等等。

然而，共同海损总体而言显然不是必要或有用的制度。不论是否合乎需要，废除这项制度的做法是可以思议的。要是废除了，并不会留下必须填补的任何空白。于是，历来有人经常谈起能否干脆取消共同海损，而对船舶、货物和责任保险以及承运人责任的相关条款作适当调整。”

91. 关于“共同海损法和约克·安特卫普规则”的《朗兹和鲁道夫》(以下称朗兹)一书的现任编辑在最新的1990年版本对共同海损的未来提出了以下问题：

“共同海损是否有必要和具有未来，是否如人们常谈论的，它已经超越了原来的目的，特别在班轮运输方面，已变得过于繁琐、耗时和昂贵，失去了应有的优势？没有共同海损，航运界能否应付局面？是否有可能找到较为简便、效率较高的其他选择；”⁷⁹

⁷⁸ “海事法”，吉尔摩和布莱克著，第2版，基金出版社，纽约，1975年，p.270。

⁷⁹ 朗兹和鲁道夫，同前，第90.01段。

92. 1958年，克纳特·塞尔默教授在“共同海损的存在-必要抑或过时？”⁸⁰一文中对共同海损提出了最彻底和最综合的批评。他认为：

“从经济方面考虑共同海损分摊，除共同分担救助费用外，人们会赞成完全取消整个制度。

没有必要用分摊牺牲和费用的方式来保护船主和商人免受无法预见的损失，因为损失可通过保险得到索赔。当然，共同海损取消以后，现行保险单不会提供充分的保证，因为承保人对事故涉及的其他当事方受益的费用很少承担全部责任。但这是一个对保险条款进行调整的问题。比如，船东为营救船舶和货物所承受的所有特别费用，均可要求船舶承保人支付，在这方面没有技术上的疑义。但要求货物承保人完全支付为共同的安全而牺牲的货物就很难。实质上，这是对保险费调整并规定适当的再保险范围的问题。”⁸¹

93. 国际海事委员会审查共同海损时也提出了同样的问题。国际海事委员会共同海损工作组1982年的报告⁸²作出了如下结论：

“从收到的意见中可以看出，人们对共同海损的改革没有热情，也不大支持，但对改革保险安排、取消现行制度的缺陷则十分赞同。显而易见，现有问题的解决多半要靠作出新的保险安排，而不能依靠对共同海损的基本原则或共同海损法律进行其他可能的改革。因此，国际海事委员会不宜对这一专题进行进一步的审议，至少在现阶段是如此，因为法律改革的余地很小，这一专题作为技术和劳务问题在保险各方而不是在律师之间进行讨论更为合适。”

⁸⁰ 同前。

⁸¹ 出处同上。

⁸² 载于1983年6月份《国际海运委员会通讯》。

94. 朗兹和国际海事委员会工作组1982年报告似乎与塞尔默教授持同样的意见：解决的方法不是改变或改革目前的共同海损分摊制度以迎合对它的批评，而是制定新的保险安排来取而代之。

95. 塞尔默教授的上述意见是基于对共同海损分摊经济方面的考虑。这些意见受成本问题的影响较大。但塞尔默在他的著作中详细地探讨了他称之为共同海损分摊制度“心理上的影响”，为此他分别评论了“共同安全”和“共同受益”规则。关于“共同安全”规则，他说：

“争议主要在理论上，有人推定，改革（即废除）会带来心理影响，使其成为非常危险的举动。如果货方在其货物牺牲后无法对船方进行追偿，那么船主和船长就要比现在更大规模地牺牲货物。

然而，有许多对航运和保险有实践经验的人认为，这种担心被夸大了。根据他们的观点，对蓄意毁坏货物有许多其他的限制办法，实际上这样做也很少有可能使船舶脱离危险，因此废除共同海损不会产生那样的灾害性后果……。所谓的“共同安全”分摊的健康效果多半是虚构的，尽管扩大对这类效果的信赖使分摊的规则具有了坚实的立足点。”⁸³

96. 他认为“共同受益”规则的“心理”论点更具有说服力，他承认对属于这些规则范围内的费用公平分摊会较容易达成有关维修和继续运输的实际安排。然而，他认为共同海损对这一费用的处理方法“不合理”，他赞成由每一方保险自己的支出金额和实际损失这样的解决办法。废除“共同受益”的规则实际上会鼓励承运人更好地看管货物。⁸⁴

97. 本章的目的是较详细的审查这些结论的基础、赞成保留该制度的论点以及对该制度提出的批评。

⁸³ 同前，p.291。

⁸⁴ 出处同上，p.292。

98. 意见和批评大多列在国际海运保险联合会理事会共同海损委员会1984年的报告中。所列的批评如下：⁸⁵

- “(a) 随着船舶吨位的剧增以及航运和运输的其他发展，理算工作变得异常复杂、费时费力。
- (b) 人们往往扩大而不是限制共同海损的范围，从而增加了这项工作的复杂程度，而不是实现现代社会普遍追求的合理化和简单化。
- (c) 在(a)段所说的情况下，随着(b)段所提及的趋势，过于经常的出现不必要的、有时是过多的费用。它们属于劳务类，即代理费，避风港费用、检验费、预付款、印刷费和理算费。
- (d) 共同海损保证金对所有人都造成了过多的文书工作。
- (e) 如果以各种不同的货币收取保证金，或共同海损理算所使用的货币与货物起讫国或船舶船籍港的货币不同，那么就出现了复杂的货币问题。
- (f) 如果共同海损的处理和理算等问题出现延误，则会带来汇率波动的风险，而存入保证金的当事方难以保护自己免受此种风险。
- (g) 交付人和其他人容易卷入船舶代理或船东的无力偿还的纠纷中，
...
- (h) 确定交付数额时，对共同海损保证金常常估计过高。
- (i) 共同海损的处理、理算、共同海损分摊的收取以及退款的分配等常常出现延误。由于这些延误，就必须将保险帐户敞开一段无法确定的时间，常常使人们忽略了这类帐户或船体或货物统计的真实情况。
- (j) 高昂的佣金和利息费用。上述延误归咎于目前的规则，这些规则

⁸⁵ 国际海运保险联合会理事会共同海损委员会报告，1948年pp.1-2。

常常使共同海损久拖不决。

- (k) 确定船舶及货物应分摊的价值和共同海损应补偿的金额，存在着重重困难。如果船舶估价员、船东和其他专家对共同海损所涉价值有不同意见，如果货物属政府所有，或由于政府的措施使货物在目的港估价水平不实，这种困难就会加大。
- (l) 由于无法使共同海损规则得到统一，导致越来越多的困难，因为在当前的实践中常常有将同一共同海损的货物发往执行不同法律的不同国家的卸货港的情事。
- (m) 虽然各国广泛采用《约克·安特卫普规则》，但不同国家的司法学家和海损理算师并不总是对它们作相同的解释。由于各国的解释不同，随着岁月的推移，往往在实践以及在立法上增加现有的分歧。”

99. 在其报告中列出了这些批评意见后，该委员会对其进行了分析并得出了某些初步结论。委员会认为，共同海损固有的公平这一基本原则没有被提及，批评意见忽视了共同海损实质上是救助的原则这样的事实。他们强调，共同海损情况下的“牺牲”仅仅是救助的手段。委员会还认为，这些批评针对的是“有共同海损存在时”的特点，而这一特点在共同海损废除以后也还会存在。而且，批评集中于由于现代航运和贸易的发展而出现的缺欠，而这些缺欠是不可能取消或克服的。他们还认为，这些批评意见在很大程度上表明国际上未能就共同海损的规则和如何实施这些规则达成一致意见。委员会在详细阐述这些初步意见之后得出了最后结论：“共同海损的原则不能废除，也没有充分的理由不再执行这一制度...”。委员会认为，任何其他制度可能造成“不安全、混乱和诉讼的增加”。但认为这些批评意见理由充足，可考虑采取各种方式和方法进行简化和改革。

100. 二十年以后，一位保险人在作一般性评论而不是专门提及国际海运保险联

合会报告时指出，⁸⁶“有关废除共同海损的讨论往往是学说性的，共同海损“一直被看作是海事法不可改变的一部分”。于是，改革派运动常常专注于消除不合适的变化。有人说，⁸⁷“议定和修订《约克·安特卫普规则》的国际会议“从未认真地讨论过这一制度是否适宜的问题。相反，尽管这一制度使争端的解决愈加复杂，但人们仍然希望着手改进这一制度，使其尽可能地和谐和一致”⁸⁸。

101.有人将原因说成是“既得利益”⁸⁹，也有人说成是“偏见”。⁹⁰一位保险人在1925年写到⁹¹“要说服航业界和保险界的改变与经济和时间、劳务和金钱这些现代思想相左的衰落但历史悠久的习俗的桎梏，则需要克服顽强的惯性。”早些时候提出的另一个理由甚至更为充分。他写到：⁹²

“滥用就象乖戾和过大的雪球一样越滚越大，仍有一些参加滚雪球但雪

⁸⁶ 本文作者VE. 罗伯逊电动机联合会保险公司保险人，劳埃德名册，伦敦，1966年10月7日。

⁸⁷ 塞尔默，同前P.134；G R 鲁道夫，《约克·安特卫普规则》，1926年，载于朗兹与鲁道夫第9版，附件4，同前，第1107段。

⁸⁸ 塞尔默，同前，p.134。

⁸⁹ 作者C.H. 约翰逊，文章标题：共同海损：废除、国际立法或改革，1975年2月11日在利物浦保险学院宣读，28 J.Chartered Inst. 303，其中引述了秘书阁下在1924年斯德哥尔摩会议海运组(Sanford D Cole)的发言。

⁹⁰ 电动机联合会保险公司保险人V.E罗伯逊致《劳埃德名册》的信，伦敦，1966年7月14日。

⁹¹ 泰晤士和默西海运保险公司的C.H. 约翰逊在利物浦保险学院宣读论文，同前，p.303。

⁹² 联合保险公司秘书道格拉斯·欧文1894年5月9日在劳埃德会议上宣读的论文。

球未从他们身上滚过的不负责任的人大声呼喊：还应滚的更大一些...。海损理算师和追随时尚的法律人士都在滚雪球中相互角逐，如果有谁能在上面添上新的一块，就兴高采烈、引为自豪。”

102. 对共同海损分摊制度的攻击并不都是这样激烈。1982年的国际海事委员会工作组较为谦和地说，“人们对共同海损的改革没有热情，也不大支持”，1990年版的“朗兹斯”一书也曾指出：⁹³“在过去几百年时间内，人们基于各种理由不断地要求废除这一制度”。面临着这么多不断的批评，就必须特别仔细地对保留共同海损分摊制度的论点进行分析。

A. 公平

103. 国际海运保险联合会委员会于1948年明确指出，共同海损制度的公平和历史基础是保留这一制度的最强有力的理由。这里，委员会指的是公平“这一共同海损的基本原则”和共同海损“自有海运商业以来”已经得到证明的价值。⁹⁴对公平原则几乎没有人提出异议。塞尔默也承认，共同海损在漫长的历史上之所以具有“强大的生命力”，其主要理由之一“无疑是分担救助费用所具有的吸引力。”他接着说，“在危险时刻为共同利益作出的牺牲应共同分担。人们会立即感到这一想法公正和公平。事实上，在原则问题上攻击共同海损几乎不可能。分担很能唤起人们直觉的公平意识，以至于每个人都会认为再也找不到更为公平的制度了。”⁹⁵然而，并不是每个人都认为有了悠久的历史就得永世长存。正如“朗兹”一节所称：

⁹³ 同前，附件5，共同海损的未来，第90.02段。

⁹⁴ 同前，p.7。

⁹⁵ 同前，p.121。

“古老的公平海损原则十分公平合理，所以没有人攻击它们，它们也不需要为自己辩护；如果按照罗马民法的规定，共同海损允许牺牲的余地仍然很小或很有限（抛弃货物和砍断桅杆等），那么今天人们就不会对分担制度有任何反感。有了现代船舶，共同海损应该不大经常发生（可能少于现在数目的百分之十），即使人们希望废除这一制度，也不会产生难以逾越的问题，仅仅基于有限适用这一理由就会如此。125年来异议丛生，其原因在于可称之为共同海损的情况越来越多，可允许牺牲的范围越来越大。这一进程就好象建筑一面墙壁，一层砖块成了另一层砖块的基础。共同海损每出现一项新的行为许可就以合理和合法的方式被用为进一步行为许可的正当理由。”⁹⁶

104. 于是，“朗兹”一书承认，共同海损分担制度出于必要，在最初的年月极为公平和合理，因此难于以任何理论为理由加以废弃。与塞尔默的意见一样，他也指出，对共同海损制度的攻击不是企图对共同原则提出挑战。他接着说：

“废除论者的中心论点在于：共同海损曾为商业所必需，现已不再如此，而变成了代价高昂、不合时宜的陈旧习俗，一项案件往往需要几年才能理清和解决；如果对所有的牺牲和开支采取不加理会，由受害者将风险转移到更具实力的海运保险市场上，只需要几个月就可解决问题。”⁹⁷

105. 因此，赞成维持共同海损制度的人会说，没有人对这一制度的公平实质提出异议，尽管有人对历史作为考虑因素所占的分量不以为然。问题是这一制度的公平实质本身是否能够成为继续使用这一制度的理由。换一句话说，采用这一制度的利益与所涉的时间和费用是否相当？

106. 上述情况考虑的一个问题是共同海损的公平原则是否适用于任何其他情

⁹⁶ 同前，第90.05段。

⁹⁷ 出处同上，第90.04段。

况。比如火灾的保险，⁹⁸为扑灭火灾或限制火势，可能有必要破坏部分财产或邻近建筑。在这种情况下，有人提出不妨作出一种安排，根据这种安排使财产得到保全的人分担财产被破坏的人所遭受的损失，但似乎没有任何作者提到能为此种分摊权利提供佐证的任何法律制度。塞尔默提出，共同海损之所以仅限于海事法，是因为存在着将不属于船主的货物装上了船舶而造成的共同危险。他接着说：⁹⁹

“几乎没有其他如此频繁发生共同危险的情况。在公路或铁路运输中，危险不这样突出，通常仅威胁到货物或运输工具。在现代，航空运输有着与海洋运输相同的情况。但航空法已经拟议，并没有采用分摊的制度。”

107. 然而，在所有其他情况下，尽管共同危险不那么经常发生，但却有各有关应该公平合理地分担牺牲和费用的一些情况。但并没有拟订出象共同海损一类的分担制度，显然商业界历来没有为建立这样的制度施加任何压力。

B. 保证船长在遭遇危险时采取不偏不倚的行动

108. 在维护共同海损制度最有力的理由中，有人指称废除共同海损存在的最大困难是，“基于共同的政策以任何方式干预船长在危机时刻作出决定。”¹⁰⁰ 这也就是国际海运保险联合会委员会1948年决定不能也不应废除共同海损的最主要理由之一：

“共同海损原则有助于保护船长和海员免受欺诈或行为不当的指控。它还使船长在决定采取何种措施挽救船舶和货物时享有选择自由。如果他事先知道，要作出牺牲，他可能被遭受损失的一方或几方指控为犯罪，他就

⁹⁸ C.H. 约翰逊，同前，p.305。

⁹⁹ 同前，p.126。

¹⁰⁰ G R鲁道夫，同前，第1106段，p.485。

不会享有此种自由。

目前，第二项考虑仍与过去一样重要。现代的船舶价值高，载运大量、有时是贵重的货物，牺牲行为会带来严重的经济后果。就此而言，船长的责任与以往一样重大…。显然，船长要能成功地处理危险境况，其基本要求是，船长不应顾及废除共同海损必然会带来的经济问题，也不用顾及或担心：他采取的共同海损措施会使船主不满，而他是船主的雇员；或遭到货主的批评，承受要求赔偿诉讼的风险，指控他任意或不必要的抛弃、不必要的使用外部援助或造成其他费用。”¹⁰¹

109. 塞尔默仔细的考虑了这些论点。¹⁰² 他认为，这些论点依据的是一些令人怀疑的假设。首先，他怀疑大多数船长是否真的知道共同海损规则。他还怀疑根据现行规则分摊牺牲从经济的观点看来使牺牲落入何方实在无关紧要这一假设。他也怀疑在大多数海损情况下，船长处理危险情况时是否真的会有几种选择；最后，他尤其怀疑的是，即使船长确实知道根据共同海损分担制度他们的决定有着重大的经济后果，但他们事实上在决定时是否真的考虑这些经济问题。

110. 有一个国家的海损理算师协会主席也主张¹⁰³，已对共同海损制度这一方面的价值提出质疑的人当然不可能提供实际的证据支持它们的保留。他说：

“一些人的意见也许是对的，在危机情况下掌管船舶的人，如果没有共同海损分摊制度，将会象以前一样，处理危险时不会考虑到他们掌管的财产主人利益上的相互冲突。然而，这不能以过去的经验来加以证明，因为

¹⁰¹ 同前，p.4。

¹⁰² 同前，pp.210-225。

¹⁰³ 1969年约翰·克伦普英国海损理算师联合会上的致辞，“共同海损的简化”，载共同海损理算师联合会主席的发言，1873年至1976年，伦敦海损理算师和劳埃德公司联合会出版有限公司，伦敦，1978年，p.83。

共同海损的传统曾一直支持他们行动选择的自由。他认为，至少可以说，如决定从搁浅的船舶上抛弃大量贵重货物，而不想办法将它们脱离暗礁，那些与货物有关的人因抛弃遭受了全部损失，而没有发生其他措施的费用，则很可能对此提出质疑。”¹⁰⁴

111. 塞尔默认为，这是一件用证据难以证明的问题。他认为，从常识考虑则是合适的。他说，船员们在培训时可能大体知道共同海损的主要原则，但不会很详细。他接着说：

“在这方面应记住的是，船员很少直接接触共同海损规则的适用。他们的任务是将船舶安全驶抵港口。共同海损的理算要到很晚以后才处理，那时船主已支付了所有的帐单。船员很少看到他们在学校里所学的理论知识的实际应用。这些知识不大可能大量应用。”¹⁰⁵

112. 然而，他指出，在现代条件下，船主和保险人在事故发生后通常与船主联系，并立即派专家赶赴现场。他认为，在这些情况下，切实采取决定的人对共同海损制度是详细了解的。各方可能都有自己的代表，于是作出决定的将不会是船长，而是代表有关方面的专家。

113. 关于共同海损分摊真的从经济观点出发使牺牲落入何方真的无关紧要的问题，塞尔默坚持认为，现行共同海损分摊制度并不是使损失落入何方无关紧要。他坚持说，在共同海损的情况下，由于损失货物而保存船舶，船主遭到的损失总是较小。他说：

“无论是否分摊，共同海损如损害的船舶比相应损害货物对船主打击更大。这是因为无论《约克·安特卫普规则》，还是各国共同海损法律，都没有规定对船主在其船舶遭受损坏时必然带来的经济损失给予充分赔

¹⁰⁴ 出处同上，p.84。

¹⁰⁵ 塞尔默，同前，p.212。

偿。”¹⁰⁶

114. 他认为, 除非在市场萧条的情况下, 船主在维修期间的损失永远不会得到充分补偿, 因为共同海损可追偿的经常费用无法抵补延误的损失。另一方面, 救助过程中货物遭受的损害很少影响到船主。所以塞尔默的结论是, 即使根据共同海损分摊制度和所谓的牺牲平等原则, 如有所选择, 而经济动机确实影响决策, 那么就一定会让货物遭受损害。然而, 塞尔默对以下观点提出质疑: 在许多情况下, 可对拟采取的措施作出实际选择。¹⁰⁷ 他认为, 在发生搁浅或触地情况下, 进行选择的机会是十分可能的, 但即使如此, 如根据“不解决问题, 不付酬金”的条件招来了独立的救助员-常常是这种情况, 那么选择采取何种救助措施则很少由船长决定, 而由救助人员的总管决定。在其他情况下, 比如火灾或碰撞、塞尔默称之为“自发泄漏”、机械故障或舱面货物问题(在附近没有明显的避难港), 他认为, 对牺牲船舶还是牺牲货物作出实际选择的机会极少。

115. 最后, 关于这一问题塞尔默还认为, 在危险迫在眉睫必须采取行动的时候, 船长的基本直觉可能压倒其他考虑, 特别是经济考虑, 即使没有共同海损分摊制度也是如此, 也就是说首先要救护人的生命, 然后才顾及最广义的“航海技术”。¹⁰⁸

116. 看来朗兹是同意这些意见的。在讨论“公共政策”的论点和共同海损制度作为保护货方的监护人或“守卫天使”的论点所包含的理论时, 朗兹说:

“如船舶在航行中搁浅, 触抵的是软地, 那么第一个反应是, 全速开倒车, 想方设法使其重新浮起来。即使是岩石底, 在探测双层底层和货舱已确定没有泄漏后, 首先采取的措施仍然是航海的日常作法, 使用发电机

¹⁰⁶ 出处同上, p.213。

¹⁰⁷ 出处同上, p.214。

¹⁰⁸ 出处同上, p.223。

将船重新浮起来，所以脱浅的初始费用就由船主负担。

如果船舶进水量超过船舶抽水机所能应付的程度，最好将船舶留在原处，等待救助和潜水人员处理泄漏问题。无论在任何情况下，急于抛弃都不会有任何结果，除非在船尾放下重锚或锚泊属具，否则船舶在载重减轻后只会进一步飘离海岸。如果在深水处，泄露和下沉会使整个船舶毁掉。”¹⁰⁹

117. 考虑到1924年对《约克·安特卫普规则》修订以来舱面货物抛弃不可能有所增加以后，朗兹接着说：

“总体来说，公共政策和“保卫天使”理论究竟有多大力量十分值得怀疑，但在该制度废除后真的出现不必要的货物牺牲，几桩尽人皆知的对违反者的法律诉讼案件无疑将大大阻止这类行动。还应提及的是，在许多海上事故中，牺牲货物没有任何意义，也不会带来任何利益。”¹¹⁰

118. 所以，似乎有充分的理由怀疑1948年海事法委员会和其他共同海损维护者反对废除这一制度所持论点的主要前提。

C. 时间和费用

119. 从以上叙述可以看出，对共同海损的批评多是指控共同海损过程造成过分的延误和不必要的费用。赞成维护这一制度的人认为，所涉的延误和费用无论海损是否取消均与造成共同海损的大多数事故没有大的区别。正如1948年国际海运保险联合会委员会所说：

“...对共同海损制度的批评主要针对必然存在的种种困难。即使使

¹⁰⁹ 朗兹和鲁道夫，同前，第90.08段。

¹¹⁰ 出处同上，第90.09段。

用任何一种所提出的共同海损替代办法，大多数目前作为共同海损对待的海损总类，例如搁浅、碰撞破坏、火灾、进入避难港等，在处理上也都必须采取某些废除论者所严厉批评的相同措施。所涉手续大致上也一定与各国法律所载公共政策方面的手续相同。为能够救助，必须合理分摊共同的费用和支出，评估船舶和货物的价值，在交付货物之前得到海损分担保险书或保证金。无论是船舶航行或货物运输的实际情况，还是事故或船舶和货物损害的性质，都没有发生根本性的变化。在共同海损废除以后，为避免、减少或确认船舶或货物价值所采取的措施也会一样。”¹¹¹

120. 塞尔默承认，国际海运保险联合会的论点有些道理。即使采用其他的理赔规则，共同海损中某些专家性质的工作仍然需要去做。他同意，如船主承受了只是使货方受益的费用，也可能在十分有限的范围内使用类似共同海损安排的机制来确保船主向货主提出索赔。而且，如果放弃现行分摊制度，目前由共同海损理算师所做的一些工作可能也要其他人来做。塞尔默接着说：

“然而有理由可以相信，这些费用与避免的费用相比是很小的。国际海运保险联合会委员会着重指出的说法很对：复杂海损的清算涉及并且总是涉及巨大的费用。而这些费用中仅有部分能体现在理算中，我们这里所看到的也就是这些明显的清偿费用。理算师对可允许的费用实行了相对严格的控制。当一项数额真的有理由进行分摊时，那么根据所建议的替代制度对某些工作的补偿就可能成为多余的了。”¹¹²

121. 此外，尽管救助费用仍然必须由船方和货方分摊，塞尔默认为，所涉及的费用比例会远远低于共同海损分摊的比例。他认为，在援用救助的情形下需要分摊的全部数额是已知的，分摊数额可根据估算救助裁定额所使用的价值来计算。于

¹¹¹ 同前，p.14。

¹¹² 同前，p.16。

是，必要的结算工作较分摊共同海损损失要少得多。

122. 这里还需要强调托运人、收货人和保险人在分摊共同海损牺牲和费用时带来的额外工作。有人说：

“检查破坏的货物，分摊共同海损拟赔偿的数额，收取保证金或安排担保，确定货物和船舶的完好价值和损坏价值，最后，理算这一艰巨的任务涉及大量细繁的工作，所有这些都体现在费用上，最终由负担已经很重的保险人承担。而且，船主、托运人和收货人在支付和领取共同海损分摊方面遇到了许多麻烦和不便，而这些又都没有得到补偿...。光是为了理算，就得对维修帐目进行仔细审查和分析，编写调查报告、付款，分摊船舶、货物和运费各占的数额，所有这些将延续几年时间，即使是小小的案件也可能拖数月之久。”¹¹³

123. 塞尔默还说，从海损发生到理算结束经过五年到十年是常有的事。英国海损理算师协会主席在调查一桩中型船舶索赔案件之后于1955年说，“从事故发生到提出索赔通常需要四年半。其中，头20个月是维修延误造成的平均时间损失，以后的11个月是等待调查报告的结果，然后还要经过10个月有关索赔的第一份文件才能提交理算师。在这之后，理算师要花13个月搜集需要的所有进一步文件和资料，然后完成理算。”¹¹⁴ 此后不久，另一项调查表明，理算师使用的时间缩短到7个月。塞尔默承认，如果谈及的是事故发生和为一切有关方理清损失所需要的正常时间，那么共同海损分摊造成的延误并不严重。这是因为严重延误船舶索赔理算的最常见因素是刚刚引述的英国海损理算师协会主席报告中所提及的问题。但塞尔默强调，如果取消共同海损制度，各方就不会有任何延误。并不是一切有关方都必须这样长期等待最后的理算结果。

¹¹³ L.H. 约翰逊，同前，p.310。

¹¹⁴ 海损理算师联合会全体会议的报告，1955年5月12日，pp.6-7。

“当一被保险人遭受可追偿的损失时，理赔工作是在他和他的保险人之间进行的。如果出于任何原因使理赔拖延，可能对双方带来不便，但不影响其他当事方。而共同海损则将许多保险理赔纠缠在一起。在分摊额确定之前，对船舶、运费和货物给予保险的保险人无法计算他们的赔偿责任。即使在共同海损没有特殊延误的情况下得到解决，也是一件令人烦恼的事。如果出现一件有关共同海损损害船舶的修理帐单的争端，那么无论是运费还是货物保险人都必须等待这一典型的船舶冲突争端得到解决才能最后结帐。于是，延误就像水中的涟漪一样不断扩大。”¹¹⁵

124. 关于共同海损理算费用，塞尔默对所做的几项研究进行了比较。一位保险人早先作出的一项研究得出的共同海损理算费用平均数额是共同海损索赔总额的12%。¹¹⁶ 以后于1914年另一位保险人得出的数额是18.6%。¹¹⁷ 几乎同时，纽约的一位海损理算师从12项不带选择的理算案件中抽样调查，发现理算费用的平均数值是18%左右。¹¹⁸ 1925年，一位保险人对随机抽取的50项案件进行分析，报告说该项费用占共同海损索赔总额的12.5%。¹¹⁹ 塞尔默本人分析了1952年对挪威船队船舶进行的理算，在排除一项完全超乎寻常情况的案例后，得出的数字是5.2%和8%，他预计较高的数字可能是较为实际的。他提出，早些时候提出的较高平均数字有些可能不具有代表性。然而，他指出，这主要是理算师在理算中作为费用项目列出的，它

¹¹⁵ 塞尔默，同前，p.170。

¹¹⁶ 阿德莱德商会保险公司的W H 贾勒特在维多利亚保险学院宣读的论文，1890年。

¹¹⁷ 阿德莱德卡顿保险协会W R 雷在维多利亚保险学院宣读的论文，1914年9月16日。

¹¹⁸ H.K.福勒作为海损理算师联合会主席的发言，1914年10月。

¹¹⁹ C H 约翰逊，同前，p.312。

应该通过统计调查来检查。参与这项工作的其他人所做的工作虽然很多，但都没有得到充分的衡量，他说：

“船主、货主或保险人都需要以一种形式或另一种形式进行有关理赔方面的文书工作，增加的间接费用都不可能得到索赔。”¹²⁰

125. 所以，这些“帐外费用”也应考虑在内，塞尔默认为，如果废除共同海损分摊制度，绝对不会发生所有这些费用。

D. 有关当事方的关系

126. 据说，共同海损制度逐步形成时，通常的做法是商人载货而行，一边航行，一边买、卖和以货易货：

“在古希腊，船主首先在地中海的贸易中采用共同海损制度，当时共同海损的理赔还是比较简单的事情。他们的船很小，每一航程仅载运几箱货物，通常是商人随货一道旅行。因此，我们可以想象到，如船主或任何商人遭受了共同海损损失，航程结束后在船长室里就可理赔。如果是船主（可能也是船长）遭受了损失，各商人每人可从自己的货物中拿出几件给他；如果是一位商人自己遭受了损失（可能由于抛弃自己的货物），其他商人会同样的对待他，船主可能会以船舶的名义给他一些钱。”¹²¹

127. 当时，航行是相当危险的冒险活动。“平等的分摊损失是十分有必要和有用的做法，因为商人可能在某次旅行中投入了他们大部分财富，当时又没有其他的保险行为保护他们免受损失。因此，共同海损制度诞生于必要，在遥远的过去是极

¹²⁰ 同前，p.155和p.158。

¹²¹ 巴格拉斯，同前，p.2。

为公平和合理的制度。”¹²² 然而，

“今与昔比，情况不知复杂多少倍。杂货或集装箱船通常载运几百件、有时上千件属于不同托运人的货物，托运人当然不随货而行。每一航程涉及的资金数额巨大，如发生共同海损，在目的地交货时，具体的分摊数额显然不知道。为了确定航行的当事方各应支付多少，船主雇佣了海损理算师——精通共同海损法律的专家——来进行共同海损的理算。”¹²³

128. 一位商人1966年致函《劳埃德名册》编辑时，描述了今昔的巨大差别。他说，“船主和货主之间的关系不再是危险航程中的伙伴关系，而是日常业务的提供者和使用者。”¹²⁴ 从一位商人的角度出发，他认为作出修订取消共同海损造成的文件工作十分值得欢迎。

129. 塞尔默认为，共同海损造成的摩擦，特别是在船主和货主关系上造成的摩擦，在考虑共同海损利弊时应予极大重视。他说，“商人期望他的货物抵达、并付清议定的运费后，他能支配自己的货物，而不应再有任何手续或要求。陆地和航空等其他运输形式就是这样。然而，有一艘船舶遭遇麻烦，收货人必须签署共同海损协议书或出具某些担保，尽管他自己的货物没有遭受任何损害，也必须与他的保险人进行清偿…。共同海损清偿使运输合同失效，当然是对各当事方之间的美好关系是严峻的考验。事实上，船主不愿将他的主顾、承租人和货主牵扯进分担过程必然出现的纠纷和费用之中。然而，在特殊情况下，分摊对船主事关重大，也就是说，如其船舶定级受到威胁他会这样做；然而在没有这种动机的情形下，船主通常不希望分摊共同海损，当然对于他们自己的损失和费用则希望得到补偿。”¹²⁵

¹²² 朗兹和鲁道夫，同前，第90.03段和第90.04段。

¹²³ 巴格拉斯，同前，P.2。

¹²⁴ 吉莱斯皮兄弟公司P.H.平诺致《劳埃德名册》编辑的信，1966年8月30日。

¹²⁵ 同前，p.172。

第七章

审查共同海损制度的备选方案

A. 备选方案

130. 主张保留共同海损分担制度的一些人认为，针对这一制度时常提出的一些备选方案，存在着严重的缺陷，无法令人接受。以下是已经被提出的、拟用于废除共同海损分担制的五项备选方案。¹²⁶

131. 第一个方案是，船舶应承担共同海损牺牲和费用的负担，并且补偿货物的一切灭失或损坏。

132. 按照目前《海牙规则》和《海牙--维斯比规则》的制度，¹²⁷ 这显然是船方完全不可接受的方案。倘若《汉堡规则》将得到广泛的接受，这一方案才可在《汉堡规则》¹²⁸ 的范围内加以讨论。《汉堡规则》未阻止运用共同海损分担制度，但是，《汉堡规则》第24(2)条确实规定，本公约关于承运人对于货物的灭失或损坏的赔偿责任的规定，也适用于确定收货人可否拒绝在共同海损中的分摊，以及承运人就收货人所作此项分摊所付救助费用而给予收货人赔偿的责任。由于根据《汉堡规则》第5(1)条，除火灾之外，除非承运人证明，“其本人及其雇佣人和代理人已为避免事故的发生及其后果而采取一切所能合理要求的措施”，否则，承运人应

¹²⁶ 朗兹和鲁道夫，同前，第90.11至90.25。

¹²⁷ 《关于统一提单的某些法律规定的国际公约》1924年(海牙规则)和《1968年布鲁塞尔议定书》修订的《海牙规则》(海牙--维斯比规则)。

¹²⁸ 《1978年联合国海上货物运输公约》(汉堡规则)。

有责任赔偿货物的任何灭失或损坏，承运人能够从货方追偿任何共同海损分摊额的情况，是比较稀少的。

133. 因此，倘若《汉堡规则》得到广泛的接受，则不是不可以想象，可达成船方和货方都能接受的立场，即除火灾之外，不必拟订共同海损理算。另一种情况是，按下述方案四的方法拟订的备选方案可能因而得到接受。

134. 第二个方案是回复到“共同安全”理论的方案。这在实际上将摒弃已经按“共同利益”学说移植入最初共同海损概念的一切规则。

135. 朗兹认为这不会得到普遍的接受。这只能消除极少的共同海损情况，而且，大大减少了的共同海损金额将主要由船主承担。¹²⁹ 塞尔默持同样的看法，称这种设想为不切合实际的空想：“人们可能赞成或不赞成“共同利益”的学说，但是，无论如何，由此种学说形成的规则，显然解决了共同海损范围内的实际需要。抑制“共同利益”海损分担，多少会削减共同海损理算的数量。但是，却不会消除任何其他的棘手问题。相反，将产生一些新的问题，诸如因“实际危险”必须停靠避难港与只是出于“安全续航”的必要停靠港口之间，如何加以区别的问题”。¹³⁰

136. 第三个方案是，只有在必要时才作出牺牲，但是，这一牺牲的费用应继续进行分摊。1982年国际海事委员会工作组至少有一位成员提出这一解决方案。¹³¹ 这一方案也得到原先主张摒弃部分海损理算者的支持：

“....牺牲的船舶应由船东或其承保人承担，货物的牺牲也应由货主或保险公司承担。总之，不应责成遭遇风险的各当事方为公益而分担其他有关方的牺牲，这种灭失应由有关承保人负责，在未投保的财产遭受损失的情况下，则由财产所有者自行承担。为共同安全支付的费用与财产的牺牲

¹²⁹ 朗兹和鲁道夫，同前，第90.13段。

¹³⁰ 塞默尔，同前，p.148。

¹³¹ 同前，第4.7段。

一样，也是一种牺牲，但是，这并不是说，应当取消共同海损费用的分摊，因为人们普遍认识到，由于船东几乎都得承担这方面的费用，这对于船东和船东的保险公司将造成严重的困难”。¹³²

137. 人们还认为，即使进行海损费用理算，也仍然需要进行调整，理算的款额既不应过高，也不应太琐细，从而能收较快的速度公布较低数额的海损费用。塞默和朗兹都不认为这种解决方案将在任何程度上削减海损理算的数量，因为几乎每件海损理算都会引起费用。但是，朗兹认为，这可成为迈向全面取消的第一步。这一论点陈述如下：

“货主和他们的承保公司应按他们目前的作法，承担由于海难抛弃货物，或因扑灭火灾的手段，或被迫卸载造成的损失，但是他们将放弃其对船东和其他货主提出共同海损的求偿权。就船东及其承保公司方而言，他们应承担使船只从新浮起或灭火等措施所引起的船舶损坏修理费用，同时也得放弃对货方的求偿权。这一举动将在相当大的程度上有助于简化大火灾、严重搁浅和海难抛弃货物之类的海损理算，因为不再需要对船只和货物进行意外损坏与故意损坏之间的区分”。¹³³

138. 第四个方案是，不去理算一切牺牲和费用：换一种说法，即彻底废除整个共同海损分担制度。这是塞默尔和1982年国际海事委员会共同海损问题工作组一些成员主张的方针，朗兹目前的一些编辑本人虽然有某些保留，但也确实支持上述方针。后者认为担心船长们会采取宁可抛弃货物，而不愿采取使船东承担费用的作法的人是受到误导，但他们确实认为简单地废除整个共同海损分担制度将形成重大的弊端，并因而蒙受损失。他们以一艘装载价值5,000,000的货物，（受损的该船本身）

¹³² CH约翰逊，同前，p.312。还见道格拉斯·欧文载于1894年5月9日劳埃德保险公司的文件。

¹³³ 朗兹和鲁道夫，同前，第90.22段。

残余价值为1,000,000的船舶为例，阐释如下：

“在发生极其严重的事故情况下，显然得花费2,000,000甚至更大数额的费用，来延续这个航程，但是，根据现行的法律原则，船东将有权放弃航行，而且倘若必须由他来承担这笔费用，他有权抛弃该船。从船东自身的财政角度来看，花费超过1,000,000的费用是不划算的。

这价值6,000,000的宝贵财产就此任凭腐烂，或任其灭失，是令人难以想象的，根据劳埃德救助契约的公开形式，无疑将会作出专业救助人员进行打捞的安排。但是，若这些救助人员必须寻求各产权方作出担保并提出救助索偿，则可能再次产生与现行共同海损分担制度中的一些问题同样（甚至更糟糕）的问题”。¹³⁴

139. 因此，朗兹提出，若要废除共同海损分担制度，则需保证废除之后，不会遇到诸如救助之类的另一种分担制度：船东也必须负责承担货物的救助费用。《朗兹》称，这一类“按目前的船体保险条件，以及在任何船舶一般的保险价值内，都是不能完全办到的，因此，船东必须有一份特殊的附加保险单，以支应按现行作法被列为共同海损货方分摊额的费用”。¹³⁵

140. 因此，有人建议，作为初步措施，只要海损总额低于设定的数额，即取消共同海损和救助费用分担，从而将实行共同海损分担的情况限于重大的事故。

141. 作为进一步的作法，有人设想制定一种特殊的保险安排，保费由船东各自支付，或由货方作为附加运费支付。至于确定一个可能的数额，凡在这一数额以下，一律不实行共同海损或救助费用分担的问题，有人认为：“若无必要的统计数字，则无法提议这一数额应为多大，但是，就典型的远洋定期货轮而言，则可设想将这一数额定在250,000万至500,000万美元的范围内。若确定了这一数额，这一方案将

¹³⁴ 同前，第90.15和90.16段。

¹³⁵ 同前，第90.16段。

使目前立案的相当多海损事件，免于实行共同海损分担的必要”。¹³⁶

142. 塞默尔并不很关切，人们对废除分担制后，贵重的货物将被遗弃腐烂所表示的担心，虽然他确实承认“共同利益”规则颇有价值，有助于在发生事故后，继续驶完整个航程，但是，他还是认为船东对货物负有的法律责任和船东在法律上合法地放弃航行的有限情况，仍具有足够的管制力。¹³⁷与朗兹不同，塞默尔主张保留船方和货方对救助的偿付责任，认为这种责任不应与他提倡废除的共同海损分担制度一并取消。塞默尔认为，保留目前船方和货方对救助的偿付责任，实际上的利大于弊。对这些不利之处，他说：

“但是，这些缺陷远比目前实行(共同海损)全面分担的弊端少得多。首先，人们始终清楚款项数额(救助费用和利息和谈判或法律诉讼费)。至于分摊价值，通常法官或仲裁人只需利用这些数值作为确定救助费用的依据。按此方式，人们可避免当今时常会遇到的不正常情况，即：依据一整套数值计算救助费用，而分摊额则根据某些相当不同的价值进行理算。同时，能很快地订出分摊数额，而且汇率浮动的干扰性也能相应减低”。¹³⁸

143. 考虑的第五个方案是，应该让提单也起到货物保险单的作用，它将偿付对货物造成的一切损失，不论是事故，还是牺牲造成的损失，以及任何共同海损的分担。¹³⁹

144. 这一方案也可完全避免共同海损分担，但是，正如人们所阐明的，保险提单的概念遭到具有丰富索赔经验的大贸易公司的竭力反对，它们宁愿同自己选定的

¹³⁶ 同前，第90.24段。

¹³⁷ 同前，pp.239--241。

¹³⁸ 同前，pp.239--241。

¹³⁹ 朗兹和鲁道夫，同前，第90.17段。

保险公司直接打交道。¹⁴⁰ 近年来对保险提单方案进行了相当多的讨论，但是，几乎没有理由怀疑，1948年国际海运保险联合会共同海损委员会结论的正确性，即这一设想的“基本论据既未考虑到若干实际情况，也未从货运市场、海上保险、航运、贸易和筹资的实际经验中吸取教训。这表明该方案是乌托邦的空想”。¹⁴¹

B. 未保险的利益方

145. 这些主张废除共同海损分担制度的人说，适当的新保险安排，将以高得多的效率，低得多的费用解决共同海损制度应处置的一些问题。1982年国际海事组织工作组的一位成员便曾说过：“补偿的数额和共同海损资金的分摊，在当今只是由各家保险公司之间重新分配风险的复杂方法。按现今一般的情况，所有利益方都具有充分的保险，共同海损分担的性质及其财政后果，不再是当年各利益方较少保险或无任何保险的情况”。¹⁴² 最后，工作组赞同“改革对保险安排，以消除现行制度的弊端”

146. 但是，1948年国际海运保险联合会委员会认为，现今货物和船舶投保的频率高于当年制定《约克·安特卫普规则》时的情况的说法并没有充分的事实根据，因此大大削弱了对分担制度的废除工作。委员会表示怀疑下述假设，即未保险的成份是微不足道的，或若废除共同海损，那些不愿对其货物保险的利益方将对他们的货物进行保险，否则将自行承担共同海损的灭失或救助性质的损失。¹⁴³

147. 1966年《劳埃德日报》评论员也发表了类似的观点。他认为有相当比例的

¹⁴⁰ 同前，p.10。

¹⁴¹ 同前，p.10。

¹⁴² 同前，第4.4段。

¹⁴³ 同前，p.6。

船舶和货物没有投保，或只购买了有限条件的保险。¹⁴⁴ 但是，这一观点没有得到其他人的认同。¹⁴⁵ 有人写道：

“反对废除的人几乎都以下述理由为他们的观点辩护：未投保而蒙受牺牲的产权主，不论是船主，承运人或货主，都会偏执地认为自己丧失了由其他当事方分摊损失的权利。这表面上看来是颇为坚实的理由，但是，不对他托运的船上货物进行投保的托运人是极为罕见的，特别是当今银行业务安排已规定海上保险单或证书为必要的谈判文件。比较公平的推测是，宁愿让他的船舶无保险航行的船东，或甘冒海上危险的商人，都准备承受额外的风险，即：为了各有关方的安全，他的货物可能需要作出的牺牲，但是，恰如实际证明的，这一风险并不很大。此外，这一不利之处在极大程度上因下述事实而得到弥补，即他将不必分摊其他各方的共同海损灭失”¹⁴⁶

148. 塞默尔也提出了有些类似的想法。他承认，船东和货方确实都有相当价值的财产不投保的情况。他指出有些船东宁可冒较大程度的风险，也不愿接受惯常的扣除额，但是，他仍认为自行承担整个船体风险的船东是极少的。他还说：

“对于单独的船东，在他选择他的船体保险类型时，纯经济考虑是决定性的。废除共同海损无疑将影响较大的扣除额含有的风险。为此，船东必须独自承担未超过议定数额的救助费用，而按照原先的办法，船东至少可将其中的部分费用转嫁给货主。另一方面，他却可避免索取货物分摊额的要求。这可能产生的结果是，独立的船东将重新考虑他们的保险，但是，

¹⁴⁴ D.B.B 约翰逊1966年6月3日致《劳埃德海报》编辑的信。

¹⁴⁵ G.R.Rudolf，同前，第1102段，p.483；C.H.Johnson，同前。

¹⁴⁶ C.H.Johnson，同前，p.315。

这些倾向于较大扣除额的船东，由于改革，将不会使他们吃亏”。¹⁴⁷

149. 就货主而言，塞默尔对下述两类货主作出了区别：有意不投保的货主和仅由于这个或那个原因，没有保险的货主。他承认，共同海损为后者形成了实际保护，但他认为，这些货主本身也将承担分摊额，而且总的来说，他们不可能得益，因为塞默尔的统计调查表明，从全局看，船方从共同海损分担制度所得的好处大于货方。就船东而言，他说：

“至于故意不投保的货主，不论是出于对事故发生率的周密盘算，还是热中于冒风险的原因所致，对于承担较大扣除额的船东来说，情况完全一样。为了他们的利益，没有理由维持共同海损制度”。¹⁴⁸

C. 法律上的考虑因素

1. 制订提单的条款

150. 某些管辖机构将共同海损视为独立于契约，由商事习惯法派生的权利。但是，当今大部分的共同海损分摊要求却都是依据提单所载的条款和规定应根据《约克·安特卫普规则》进行共同海损理算的其它运输契约。主张废除共同海损分担制度的人历来认为，只要在提单和其它运输契约中列入一些相当简单的条款，即可加以废除。例如，1982年国际海事委员会共同海损问题工作组的一位成员认为，按下述行文列出条款就足够了：

“本契约缔约方将既不提出共同海损分担的要求，也不承担分摊额。”¹⁴⁹

¹⁴⁷ 同前，p.192。

¹⁴⁸ 同上，p.193。

¹⁴⁹ 同前，第4.4段。

151. 朗兹也提出了下述可能的条款草案，以部分废除共同海损：

“共同海损应根据1974年《约克·安特卫普规则》理算，但以下除外：

- (a) 因共同海损的牺牲造成的船舶、货物，或其它财产的灭失和/或损坏，应由各受损方承担，不得对其它分担方提出索偿的要求；
- (b) 船东将首先承担共同海损和/或救助的……美元/英镑费用，而只有超出这一数额的费用，才在各分担方之间分摊。”¹⁵⁰

152. 反对废除的人问起：某一托运人与某一船东之间契约中所载的提单条款，是否在托运人之间也同样有效。1948年国际海上保险联合会委员会认为，由船东与托运人之间达成自愿协议，取消共同海损权利，将不会影响与其他托运人的法律地位，因为在各类托运人之间并不存在契约关系。¹⁵¹ 一家承保人在1925年评述类似的批评意见时，针对现行的共同海损分摊条款(或其对应的条款)指出：

“对这一点具有某些影响的事实是，目前班轮公司的提单上作出下述规定并不是不正常的情况，即除非共同海损的灭失达到某一数额，才可进行理算——理由是，否则就不值得花费理算费用。这适当地说明了谁受损谁承担，因为船东、托运人或者他们的承保人必须弥补灭失，却没有向其它当事方追偿的权利。这与完全废除共同海损牺牲的分担，只是在程度上有所不同。”¹⁵²

153. 若上述条款在托运人之间不具有约束力，那么规定按《约克·安特卫普规则》进行共同海损理算的条款，在托运人之间也无约束力。关于这一点，朗兹阐明：“在两家托运人各自与船东议定运用《规则》，而一家托运人向另一托运人提出共同海损分担要求的情形下，朗兹认为，适用的《规则》可视为这两家托运人之间

¹⁵⁰ 同前，第90.26段。

¹⁵¹ 同前，p.13。

¹⁵² C.H. Johnson, 同前，p.317。

默认的契约关系。”¹⁵³

154. 卡斯尔保险诉香港航运公司案(Costle Insurance V Hong Kong Shipping Co.)是人们藉以支持上述主张的依据。¹⁵⁴ 因此,有人提议,提单或其它运输契约中放弃共同海损分担权的条款,根据类似的原则,在托运人之间也具有约束力。

2. 《海牙规则》、《海牙--维斯比规则》和《汉堡规则》

155. 当今大部分运输契约是依据《约克·安特卫普规则》制定的契约规定。其规则规定:

“即使在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提出索赔或答辩。

156. 如上所指出的,¹⁵⁵ 规则的前半部分允许航程中任何一方都未有过失的情况下进行海损理算。然后,该条下半部分接着作为上半部分的但书,当事方依第一部分应有的表面权利让位于为第二部分保留的法律补救办法。按《海牙规则》或《海牙--维斯比规则》制定运输契约,在造成事故的原因为船东未尽其责任使船舶适于海上航行的情况下,可能会进行共同海损的理算,但是,货方将有权拒绝支付要求他们承担的共同海损分担额。在当今为数不多的事例中,船东向货主提出共同海损分担的要求遭到了货主的拒绝,所依据的理由是,共同海损由船东违反运输契约所造成。

¹⁵³ 朗兹和鲁道夫,同前,第90.11段。

¹⁵⁴ (1984)A.C.226(P.C.)。

¹⁵⁵ 朗兹和鲁道夫,同前,第D.23-24段。

157. 当《汉堡规则》生效并适用于提单时，情况正如以上所述，¹⁵⁶ 船东能按《约克·安特卫普规则》强求共同海损分担的案子，可能是有限的。根据《汉堡规则》第5(1)和24(2)条，只有当承运人证明“他本人及其雇用人员和代理人已为避免事故的发生及其后果而采取了一切能合理要求的措施”，货主才须分担共同海损。一位评论员就此指出：

“除第5(1)条的举证责任外，货主还可援引《汉堡规则》所载的过失，或失职等一般推定条款……。这些规则适用于一切情况，但为火灾采取共同海损措施的情形除外。根据第5(4)条，货主必须证明火灾是由承运人、其雇用人员或代理人的过失或疏忽引起的。因此，根据《汉堡规则》，船东不再能够表明他已为船舶的适航性作出了应有的努力，来反驳货主提出的不适于航行的证据。除火灾情况外，《汉堡规则》使得船东极难索取货主为共同海损承担的分摊额。由于海损理算书的实施受到这种阻碍，共同海损理算受到利用的程度可能大减……”¹⁵⁷

D. 废除共同海损理算对各当事方的影响

158. 历来有人认为，不论是全部或部分废除共同海损分担制度，都必须符合一些基本要求，即：

“1. 迫使商船界不用或少用共同海损制度是办不到的；只有在船方和货方都有迫切的愿望，或能加以说服，使他们认为不用或少用该制度，将使他们各自获得好处，才可予以实现；

¹⁵⁶ 见本报告第132-133段。

¹⁵⁷ 小帕特里克·约翰逊，“瑞典与美国共同海损法和共同海损理算师地位的比较”，《海上法与商业杂志》，第12卷，第3号，1981年4月，p.363和p.385。

2. 只有船方与货方在任何新的方案下可享有与目前同样的财政地位，他们才愿意废除共同海损分担制度。换言之，各当事方将可望直接向他们的保险公司追偿，目前由共同海损分担的任何索赔和费用(例如，船东还希望追偿船员的工资和养护费用等)。

3. 保险费和运费率不应上涨(或运费率的上涨必须与货物保险费的对应下降相抵)。”¹⁵⁸

159. 对上述说法可作出两点评论：首先得澄清，船方与货方之间现存的制度是否公平(塞默尔对此提出了异议)¹⁵⁹和其次，它是否忽视了船体、货物和保赔保险人的状况。就后者而言，一保险人表示了以下看法：

“承保人一般不是吹鼓手，但为吹鼓手费用掏钱的老是承保人，若对这些付款进行彻底的分析即可表明，放弃要求其他当事方分担的权利，将使承保人的赔款负担略有增加。但是，除非赔款额相当高，一笔付清足以结案的赔款额，具有得大于失的好处，因为索赔款项不会由于长期的拖延，和理算费用的增加而加重，同时还可大大节省文书工作量，等。”¹⁶⁰

160. 另一承保人于1966年致函《劳埃德日报》的编辑，也同样认为，承保人本身是保留共同海损制度得益最少和废除这一制度而得益最多的当事方。他写道：“共同海损理算很花时间(可达七年之久)、付出的款额也高、扭曲承保人的统计数字，并留下一条“尾巴”、阻碍索赔问题的迅速解决，--这是干什么来着呢？最终，还都得由承保人的口袋掏钱。”¹⁶¹

161. 塞默尔认为，共同海损分担的废除不会严重地影响各海运保险公司分公

¹⁵⁸ 朗兹和鲁道夫，同前，第90.11段。

¹⁵⁹ 同前，p.122；p.213。

¹⁶⁰ C.H.约翰逊，同前，p.318。

¹⁶¹ 托马斯、普尔，1966年5月31日致《劳埃德航运报》的信函。

司之间目前的平衡，只要这一废除不包括救助费用的分摊就行了。他对一些斯堪的纳维亚国家的数字进行了研究以后似乎确认，船体承保人可从共同海损分担中谋得少量的利润，而如这点利润被消除，船体保险金则可能略有增长。¹⁶²

162. 这与一位美国法律的主要权威所表达的意见相符，该权威指出，“大部分共同海损法是船方法，产生了针对货物有利于船方的分担权利，不论中世纪葡萄酒贸易的情况如何，目前的共同海损主要是按船方的主张办事。”¹⁶³

163. 塞默尔说，从理论上讲，一般货运费水平最终的增长率总是大于货物保险费的消减率。同时，这也可节省共同海损理算的成本和时间，有利于整个商业界。¹⁶⁴

164. 大家记得，塞默尔的解决方案是，主张彻底废除共同海损分担制度，但只保留救助费用的分担。¹⁶⁵就《共同安全》原则而言，在分担制度废除之后，任何牺牲包括寻找避难港和停靠费用，都由受损方或费用支付方承担。只有发生救助情况时，才分摊费用。但是他建议，出于实际原因，应由船东（或更准确的是船体承保人）支付不超过船体价值议定百分比的一切小额救助费。这显然需要对现行的船体、货运和货物保单进行理算并且也必须放弃追偿救助费用权利。

165. 就“共同利益”原则而言，为了废除共同海损分摊制度，必须使船东能为其额外承付的费用购买保险。塞默尔承认，废除共同海损分担以后，可能会在提单和租船合同中列入新的条款，使承运人有要求货方补偿额外费用的权利。但他不认为这是废除的一大缺陷。他认为，在较大程度上取决于船东能否购得足够的保险。¹⁶⁶

¹⁶² 塞默尔，同前，p.290。

¹⁶³ 吉尔摩和布莱克，同前，p.248。

¹⁶⁴ 同前，p.290。

¹⁶⁵ 同上，p.294。

¹⁶⁶ 同上。

166. 1948年的国际海上保险联合会委员会持怀疑态度。它认为若取消共同海损费用分摊制，首先会出现一种倾向，而后很快在实际上使得船东们不注意，甚至根本不管货物，而只顾保住船舶。委员们还预计船东们将在他们的提单中制定向货主征收额外费用的规定，而且他们还问起，船东们将如何收取这些费用，或他们应如何分摊这些费用。这些潜在的困难似乎是他们保留现行制度的又一些原因。¹⁶⁷

167. 塞默尔认为，这一观点忽视了按运输契约以法律义务加以实行的管制和由于未能认真照管货物所引起的赔偿责任。1982年国际海事组织工作组的某些成员显然认为，这一问题可采用适当的保险安排，得到圆满的解决。有一位成员认为，对这一问题的处理可采用下述办法：

“若在航运文件中列入双方同意的不分担条款，这些条款将具有废除共同海损的作用，而这些一般被视为共同海损主体的灭失和费用，由于并非意外，而是故意造成的损失，不得根据保单得到追偿。但是，若船体和货物保单经修改允许追偿，货物的实际灭失或损坏将自然地属于常规的货物保单范围，而船体保单也同样附有船体灭失或损坏的条款。船东的额外费用不宜列入这种险别，但可列入扩展的运费或付款的保单。”¹⁶⁸

¹⁶⁷ 同前，p.12。

¹⁶⁸ 同前，p.44。

第三部分

第八章

结论和建议

168. 如前所述,¹⁶⁹ 国际航运立法问题工作组在制定其工作计划时, 收到了秘书处编写的一份报告, 提出了下列问题:

- (a) “全面废除共同海损, 灭失了就不必理算, 可由有关方的具体承保人负责承担”, 是否具有优势;
- (b) “是否应该研究简化共同海损程序的前景”; 和
- (c) 是否应该“在一般认为由受益方承担公益措施费用的公平原则不具价值的若干事例中研究如何少用或废除共同海损分摊办法。”

169. 在本报告第二部分中审查的材料中, 或许有人认为, 对于保留共同海损分摊制度的立场论述仍未能令人信服。但是主张保留的人说, 尽管提出了废除问题, 但看来并无任何真正要求废除的压力。英国共同海损理算师协会主席于1969年关于这一问题的讲话中说:

“没有迹象表明目前商业界普遍寻求这种极端的解决办法……。若船东们普遍赞成这一方案提出足够数量的要求, 他们就会坚持要求按此修改租船契约。同样, 若商人或他们的承保人之间也有充分的要求, 他们也会为进行同样的修改施加压力。”¹⁷⁰

170. 在最后议定1924年《约克·安特卫普规则》的斯德哥尔摩会议上, 原先

¹⁶⁹ 见本报告第2段。

¹⁷⁰ 约翰·克伦普《共同海损的简化》, 同前, p.84。

为共同海损进行的强烈辩护中，有人也同样指出，“在座没有一位航运或承保方的代表提到，那就更谈不上主张要废除共同海损——这是有力的证据，看来这些最为密切相关的各方认识到，不去触动共同海损公平原则的重要性。”¹⁷¹

171. 然而，下一年则有人强烈评击这一制度：

“斯德哥尔摩会议海运科义务秘书(Sanford D Cole)在承认改革共同海损符合逻辑的方法是废除这个制度的同时，说阻碍采取这一行动的真正障碍是‘既得利益’”。¹⁷²

172. 有些人认为在美国共同海损理算师协会的一位重要的成员撰写的著名著作中有下述一段话证明了这一点：

“对货物托运人和承运人来说，共同海损看来往往是一件十分棘手的事情，而船东也未必欢迎在不得不宣布共同海损之时，他们须承担的额外工作和责任。另一方面，共同海损理算师(海运保险专家)颇为重视共同海损，原因在于这是他们维持生计的重要来源。”¹⁷³

173. 恰如本报告所证实的，实际上要求废除共同海损分担制度的呼吁可追溯至1877年。克努特·塞默尔教授曾对共同海损制度作出了前所未有的最全面的分析。本报告时常引用他的分析。他得出的结论认为废除是最佳的办法。1982年国际海事委员会的共同海损问题工作组看来赞成详尽地制订出新的保险安排，使之能有效地消除目前共同海损分担制度的必要性，而关于“共同海损法和《约克·安特卫普规则》”的1990年版的编辑们朗兹和鲁道夫则显然主张几乎彻底废除共同海损和救助分担制度，同时也支持采用新的保险制度承保由于共同海损事故和救助性质的

¹⁷¹ G.R.鲁道夫，同前，p.486，第1107段。

¹⁷² C.H.约翰逊，同前，p.317。

¹⁷³ L.J.布格拉斯，共同海损和《1947年约克·安特卫道规则》，美国法律与作法，同前，p.1。

灭失和费用。在对一典型事故可能造成的共同海损和救助费用的开支作出估算后,他们得出如下结论:

“这难道不是可使船方与货方省去与共同海损大量提单情况相关的一切额外的麻烦、费用和拖延的一笔便宜的价格吗?”

海上货物运输不必再受同时代的那些不合时宜的制度的制约;代价颇高的灭失和‘救助’费用的分摊可以取消,而使得这一制度适合于当今时代并符合于船舶、铁路或航空货物运输,按此,灭失不必理算而且承运人致力于完成运输,不必‘搞募捐’”。¹⁷⁴

174. 就秘书处所知,保险公司之间尚未按1982年国际海事委员会工作组的提议讨论这一问题。因此,在1982年国际海事委员会所建议的“技术和服务问题”由各有关保险公司方面进行彻底讨论之前,航运委员会国际航运立法问题工作组审议简化或改革共同海损问题还为时尚早。

175. 因此,人们建议,贸发会议秘书处与国际海事委员会磋商,与保险方面接触,以期在各保险公司之间进行调查并举行讨论,以确切查明是否能作出新的保险安排,从而能够废除现行的共同海损制度。

176. 若新的保险安排在实际中能成为比共同海损制度更有效和费用更低的替代制度,那就必须查明如何以最佳办法废除现行制度。

177. 另一方面,若各有关保险方面经彻底讨论后得出结论认为没有可行的保险解决办法,那么,作为第二阶段,应适当地考虑如何最佳地对现行的共同海损制度和约克--安特卫普规则进行简化、改革(不论是采用部分废除,还是其它方法)或更新。

¹⁷⁴ 同前,第90.25段。

THE YORK-ANTWERP RULES 1974,
AS AMENDED 1990

Rule of Interpretation

In the adjustment of general average the following lettered and numbered Rules shall apply to the exclusion of any Law and Practice inconsistent therewith.

Except as provided by the numbered Rules, general average shall be adjusted according to the lettered Rules.

Rule A

There is a general average when, and only when, any extraordinary sacrifice or expenditure is intentionally and reasonably made or incurred for the common safety for the purpose of preserving from peril the property involved in a common maritime adventure.

Rule B

General average sacrifices and expenses shall be borne by the different contributing interests on the basis hereinafter provided.

Rule C

Only such losses, damages or expenses which are the direct consequence of the general average act shall be allowed as general average.

Loss or damage sustained by the ship or cargo through delay, whether on the voyage or subsequently, such as demurrage, and any indirect loss whatsoever, such as loss of market, shall not be admitted as general average.

Rule D

Rights to contribution in general average shall not be affected, though the event which gave rise to the sacrifice or expenditure may have been due to the fault of one of the parties to the adventure, but this shall not prejudice any remedies or defences which may be open against or to that party in respect of such fault.

Rule E

The onus of proof is upon the party claiming in general average to show that the loss or expense claimed is properly allowable as general average.

Rule F

Any extra expense incurred in place of another expense which would have been allowable as general average shall be deemed to be general average and so allowed without regard to the saving, if any, to other interests, but only up to the amount of the general average expense avoided.

Rule G

General average shall be adjusted as regards both loss and contribution upon the basis of values at the time and place when and where the adventure ends.

This rule shall not affect the determination of the place at which the average statement is to be made up.

Rule I - Jettison of Cargo

No jettison of cargo shall be made good as general average, unless such cargo is carried in accordance with the recognized custom of the trade.

Rule II - Damage by Jettison and Sacrifice for the Common Safety

Damage done to a ship and cargo, or either of them, by or in consequence of a sacrifice made for the common safety, and by water which goes down a ship's hatches opened or other opening made for the purpose of making a jettison for the common safety, shall be made good as general average.

Rule III - Extinguishing Fire on Shipboard

Damage done to a ship and cargo, or either of them, by water or otherwise, including damage by beaching or scuttling a burning ship, in extinguishing a fire on board the ship, shall be made good as general average, except that no compensation shall be made for damage by smoke or heat however caused.

Rule IV - Cutting away Wreck

Loss or damage sustained by cutting away wreck or parts of the ship which have been previously carried away or are effectively lost by accident shall not be made good as general average.

Rule V - Voluntary Stranding

When a ship is intentionally run on shore for the common safety, whether or not she might have been driven on shore, the consequent loss or damage shall be allowed in general average.

Rule VI - Salvage

(a) 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.

Expenditure allowed in general average 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 Article 13 paragraph 1(b) of the International Convention on Salvage, 1989 have been taken into account.

(b) Special compensation payable to a salvor by the shipowner under Article 14 of the said Convention to the extent specified in paragraph 4 of that Article or under any other provision similar in substance shall not be allowed in general average.

Rule VII - Damage to Machinery and Boilers

Damage caused to any machinery and boilers of a ship which is ashore and in a position of peril, in endeavouring to refloat, shall be allowed in general average when shown to have arisen from an actual intention to float the ship for the common safety at the risk of such damage, but where a ship is afloat no loss or damage caused by working the propelling machinery and boilers shall in any circumstances be made good as general average.

Rule VIII - Expenses lightening a Ship when Ashore, and Consequent Damage

When a ship is ashore and cargo and ship's fuel and stores or any of them are discharged as a general average act, the extra cost of lightening, lighter hire and reshipping (if incurred), and the loss or damage sustained thereby, shall be admitted as general average.

Rule IX - Ship's Materials and Stores Burnt for Fuel

Ship's materials and stores, or any of them, necessarily burnt for fuel for the common safety at a time of peril, shall be admitted as general average, when and only when an ample supply of fuel had been provided, but the estimated quantity of fuel that would have been consumed, calculated at the price current at the ship's last port of departure at the date of her leaving, shall be credited to the general average.

Rule X - Expenses at Port of Refuge, etc

(a) When a ship shall have entered a port or place of refuge, or shall have returned to her port or place of loading in consequence of accident, sacrifice or other extraordinary circumstances, which render that necessary for the common safety, the expenses of entering such port or place shall be admitted as general average, and when she shall have sailed thence with her original cargo, or a part of it, the corresponding expenses of leaving such port or place consequent upon such entry or return shall likewise be admitted as general average.

When a ship is at any port or place of refuge and is necessarily removed to another port or place because repairs cannot be carried out in the first port or place, the provisions of this Rule shall be applied to the second port or place as if it were a port or place of refuge and the cost of such removal including temporary repairs and towage shall be admitted as general average. The provisions of Rule XI shall be applied to the prolongation of the voyage occasioned by such removal.

(b) The cost of handling on board or discharging cargo, fuel or stores whether at a port or place of loading, call or refuge, shall be admitted as general average, when the handling or discharge was 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, except in cases where the damage to the ship is discovered at a port or place of loading or call without any accident or other extraordinary circumstances connected with such damage having taken place during the voyage.

The cost of handling on board or discharging cargo, fuel or stores shall not be admissible as general average when incurred solely for the purpose of restowage due to shifting during the voyage, unless such restowage is necessary for the common safety.

(c) Whenever the cost of handling or discharging cargo, fuel or stores is admissible as general average, the costs of storage, including insurance if reasonably incurred, reloading and stowing of such cargo, fuel or stores shall likewise be admitted as general average.

But when the ship is condemned or does not proceed on her original voyage, storage expenses shall be admitted as general average only up to the date of the ship's condemnation or 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.

Rule XI - Wages and Maintenance of Crew and other Expenses bearing up for and in a Port of Refuge, etc

(a) Wages and maintenance of master, officers and crew reasonably incurred and fuel and stores consumed during the prolongation of the voyage occasioned by a ship entering a port or place of refuge or returning to her port or place of loading shall be admitted as general average when the expenses of entering such port or place are allowable in general average in accordance with Rule X(a).

(b) 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 admitted in general average.

Provided that when damage 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 during the extra detention for repairs to damages so discovered shall not be admissible as general average, even if the repairs are necessary for the safe prosecution of the voyage.

When the ship is condemned or does not proceed on her original voyage, wages and maintenance of the master, officers and crew and fuel and stores consumed shall be admitted 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.

Fuel and stores consumed during the extra period of detention shall be admitted as general average, except such fuel and stores as are consumed in effecting repairs not allowable in general average.

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

(c) For the purpose of this and the other Rules wages shall include all payments made to or for the benefit of the master, officers and crew, whether such payments be imposed by law upon the shipowners or be made under the terms or articles of employment.

(d) When overtime is paid to the master, officers or crew for maintenance of the ship or repairs, the cost of which is not allowable in general average, such overtime shall be allowed in general average only up to the saving in expense which would have been incurred and admitted as general average, had such overtime not been incurred.

Rule XII - Damage to Cargo in Discharging, etc

Damage to or loss of cargo, fuel or stores caused in the act of handling, discharging storing, reloading and stowing shall be made good as general average, when and only when the cost of those measures respectively is admitted as general average.

Rule XIII - Deductions from Cost of Repairs

Repairs to be allowed in general average shall not be subject to deductions in respect of "new for old" where old material or parts are replaced by new unless the ship is over fifteen years old in which case there shall be a deduction of one third. The deductions shall be regulated by the age of the ship from the 31st December of the year of completion of construction to the date of the general average act, except for insulation, life and similar boats, communications and navigational apparatus and equipment, machinery and boilers for which the deductions shall be regulated by the age of the particular parts to which they apply.

The deductions shall be made only from the cost of the new material or parts when finished and ready to be installed in the ship.

No deduction shall be made in respect of provisions, stores, anchors and chain cables.

Drydock and slipway dues and costs of shifting the ship shall be allowed in full.

The costs of cleaning, painting or coating of bottom shall not be allowed in general average unless the bottom has been painted or coated within the twelve months preceding the date of the general average act in which case one half of such costs shall be allowed.

Rule XIV - Temporary Repairs

Where temporary repairs are effected to a ship at a port of loading, call or refuge, for the common safety, or of damage caused by general average sacrifice, the cost of such repairs shall be admitted as general average.

Where temporary repairs of accidental damage are effected in order to enable the adventure to be completed, the cost of such repairs shall be admitted as general average without regard to the saving, if any, to other interests, but only up to the saving in expense which would have been incurred and allowed in general average if such repairs had not been effected there.

No deductions "new for old" shall be made from the cost of temporary repairs allowable as general average.

Rule XV - Loss of Freight

Loss of freight arising from damage to or loss of cargo shall be made good as general average, either when caused by a general average act, or when the damage to or loss of cargo is so made good.

Deduction shall be made from the amount of gross freight lost, of the charges which the owner thereof would have incurred to earn such freight, but has, in consequence of the sacrifice, not incurred.

Rule XVI - Amount to be made good for Cargo Lost or Damaged by Sacrifice

The amount to be made good as general average for damage to or loss of cargo sacrificed shall be the loss which has been sustained thereby, based on the value at the time of discharge, ascertained from the commercial invoice rendered to the receiver or if there is no such invoice from the shipped value. The value at the time of discharge shall include the cost of insurance and freight except insofar as such freight is at the risk of interests other than the cargo.

When cargo so damaged is sold and the amount of the damage has not been otherwise agreed, the loss to be made good in general average shall be the difference between the net proceeds of sale and the net sound value as computed in the first paragraph of this Rule.

Rule XVII - Contributory Values

The contribution to a general average shall be made upon the actual net values of the property at the termination of the adventure except that the value of cargo shall be the value at the time of discharge, ascertained from the commercial invoice rendered to the receiver or if there is no such invoice from the shipped value. The value of the cargo shall include the cost of insurance and freight unless and insofar as such freight is at the risk of interests other than the cargo, deducting therefrom any loss or damage suffered by the cargo prior to or at the time of discharge. The value of the ship shall be assessed without taking into account the beneficial or detrimental effect of any demise or time charter-party to which the ship may be committed.

To these values shall be added the amount made good as general average for property sacrificed, if not already included, deduction being made from the freight and passage money at risk of such charges and crew's wages as would not have been incurred in earning the freight had the ship and cargo been totally lost at the date of the general average act and have not been allowed as general average; deduction being also made from the value of the property of all extra charges incurred in respect thereof subsequently to the general average act, except such charges as are allowed in general average.

Where cargo is sold short of destination, however, it shall contribute upon the actual net proceeds of sale, with the addition of any amount made good as general average.

Passengers' luggage and personal effects not shipped under bill of lading shall not contribute in general average.

Rule XVIII - Damage to Ship

The amount to be allowed as general average for damage or loss to the ship, her machinery and/or gear caused by a general average act shall be as follows:

- (a) When repaired or replaced.

The actual reasonable cost of repairing or replacing such damage or loss, subject to deductions in accordance with Rule XIII,

- (b) When not repaired or replaced.

The reasonable depreciation arising from such damage or loss, but not exceeding the estimated cost of repairs. But where the ship is an actual total loss or when the cost of repairs of the damage would exceed the value of the ship when repaired, the amount to be allowed as general average shall be the difference between the estimated sound value of the ship after deducting therefrom the estimated cost of repairing damage which is not general average and the value of the ship in her damaged state which may be measured by the net proceeds of sale, if any.

Rule XIX - Undeclared or Wrongfully Declared Cargo

Damage or loss caused to goods loaded without the knowledge of the shipowner or his agent or to goods wilfully misdescribed at time of shipment shall not be allowed as general average, but such goods shall remain liable to contribute, if saved.

Damage or loss caused to goods which have been wrongfully declared on shipment at a value which is lower than their real value shall be contributed for at the declared value, but such goods shall contribute upon their actual value.

Rule XX - Provision of Funds

A commission of 2 per cent on general average disbursements, other than the wages and maintenance of master, officers and crew and fuel and stores not replaced during the voyage, shall be allowed in general average, but when the funds are not provided by any of the contributing interests, the necessary cost of obtaining the funds required by means of a bottomry bond or otherwise, or the loss sustained by owners of goods sold for the purpose, shall be allowed in general average.

The cost of insuring money advanced to pay for general average disbursements shall also be allowed in general average.

Rule XXI - Interest on Losses made good in General Average

Interest shall be allowed on expenditure, sacrifices and allowances charged to general average at the rate of 7 per cent per annum, until the date of the general average statement, due allowance being made for any interim reimbursement from the contributory interests or from the general average deposit fund.

Rule XXII - Treatment of Cash Deposits

Where cash deposits have been collected in respect of cargo's liability for general average, salvage or special charges, such deposits shall be paid without any delay into a special account in the joint names of a representative nominated on behalf of the shipowner and a representative nominated on behalf of the depositors in a bank to be approved by both. The sum so deposited together with accrued interest, if any, shall be held as security for payment to the parties entitled thereto of the general average, salvage or special charges payable by cargo in respect to which the deposits have been collected. Payments on account or refund of deposits may be made if certified to in writing by the average adjuster. Such deposits and payments or refunds shall be without prejudice to the ultimate liability of the parties.

