

Circular From IG
Date: 4 August 2016

共同海损

- 国际海事委员会通过《2016 年约克-安特卫普规则》

历经 4 年时间的磋商，并经过国际海事委员会国际工作组广泛审查后，于今年 5 月初的国际海事委员会纽约大会上通过了《2016 年约克-安特卫普规则》。

《2016 年约克-安特卫普规则》的通过，结束了自 2004 版规则通过后的 12 年间船东和海事保险人面临的不确定性。2004 版规则不利于船东，相较于完善且易理解的 1994 版规则很少被使用。经过国际工作组的广泛审查，并在国际保赔协会集团、国际共损理算机构、各国海商法协会、国际航运协会、波罗的海国际航运公会和国际海上保险联盟的共同参与下，最终出台了经完善的 2016 版规则。

2004 版规则最具争议的问题，在 2016 版的规则中得到圆满解决，尤其是以下问题：

- 救助报酬(规则六)，与 2004 版规则相反，如果理算师认为满足规则六(b)(i)-(v)的条件（实质上就是，纳入计算产生“显著”差异），救助费用认入共同海损。
- 在避难港的费用(规则十)，沿用 1994 版规则的规定。
- 避难港船员工资(规则十一)，沿用 1994 版规则的规定，对于规则的适用予以补充说明。
- 临时修理(规则十四)，沿用 1994 版规则的规定，即，如果船舶为了共同安全在避难港进行临时修理，则此项修理费用应认入共同海损。
- 排除低价值货物(规则十七)，新增规定，允许货物被排除在共同海损之外，如果理算师认为与最终分摊结果相比，支付费用以便将其包括在理算中是不适宜的。
- 佣金和利息(规则二十和二十一)，废除 1994 版规则中共同海损费用 2% 的佣金，规定共同海损费用、牺牲和受偿项目约定利息，利率应为理算货币十二个月的伦敦同业拆借利率，加上百分之四。

除上述内容外，2016 版规则针对 2004 版规则另有诸多修订，但总体上 2016 版规则满意地解决了由国际航运协会和波罗的海国际航运公会提出的船东方面的担忧，并得到国际保赔协会集团的支持，鼓

励在日后的航运合同中广泛采纳。今年5月，在哥本哈根举行的BIMCO文献委员会会议上，就日后BIMCO租约和提单下的共同海损理算应遵守2016版规则，达成一致。国际航运协会海事法律委员会在过去的4年中，密切关注提案变化并批准草案，预计在接下来今年9月的会议上，将向其会员，即各国船东协会，强烈推荐采用2016版规则。

除通过2016版规则外，国际工作组出台了共同海损指南，且得到国际海事委员会批准。该《指南》旨在协助共同海损案件的处理，提供了基本原则下的背景知识，经认可的最佳实践方法指南以及共同海损理算程序的框架。该《指南》不是规则的组成部分，因此不具有约束力，且不凌驾于或改变规则的规定，国际工作组以期让《指南》成为“活文件”并在常委会的监督下定期更新。

2016版规则文本以及指南，可通过以下链接获得：

[http://static.igpandi.org/igpi_website/media/article_attachments/York-Antwerp_rules_adopted_by_the CMI.pdf](http://static.igpandi.org/igpi_website/media/article_attachments/York-Antwerp_rules_adopted_by_the_CMI.pdf)

国际保赔协会集团欢迎并支持2016版规则的通过，并推荐会员将其并入日后的航运合同中，且不影响会员的保险。

所有IG协会已发布类似通函。

信息来源：International Group of P&I Clubs