

【案例分析】从 The “Star Antares” 案谈船东对共同海损案件的处理

作者：郑宇辉



摘要

2023 年 11 月 10 日，英国法院首次回应了共同海损中的一个重大问题，Congenbill 1994 并入的是 1994 年《约克-安特卫普规则》（简称“YAR 1994”），抑或 2016 年《约克-安特卫普规则》（简称“YAR 2016”），即 The “Star Antares” [2023] EWCH 2784 案。该案的一审判决“颠覆”了 Congenbill 1994 并入的是 YAR 1994 的“传统”观点，认定该案应按 YAR 2016 理算。按 YAR 2016 理算意味着更短的诉讼时效，敲醒了认为还“来日方长”的船东（在按 YAR 1994 理算，且适用英国法的情况下，船东向货方要求分摊的时效可能长达 6 年）。为避免 The “Star Antares” 案的潜在影响，船东应进一步明确合同措辞、优化共同海损案件的处理策略和保险安排。

一、案件对船东处理共损案件有重要影响

上述问题之所以重大，是因为：1）Congenbill 1994 被广泛使用（多见于件杂货、粮食等干散货运输）；2）在该判决作出前，相当一部分共损理算人（简称“理算人”）认为：Congenbill 1994 没有并入 YAR 2016，并入的是 YAR 1994，而 The “Star Antares” 案否定了该观点；3）在理算报告中，理算人一般会先确定本次理算适用的规则。若理算人认定应适用 YAR 1994，且船东要求分摊共损之诉适用英国法，船东一般不会急于在理算报告作出 1 年之内向货方提起诉讼，因为 YAR 1994 没有类似 YAR 2016 诉讼时效的要求（即船东向货

方要求分摊共损的时效为 1 年，自理算报告作出之日起算，且不能晚于共同航程结束后 6 年）。The “Star Antares” 案可能令部分船东陷入错过诉讼时效的尴尬局面。The “Star Antares” 案虽只是英国法院的判决，但相当一部分国际运输适用英国法，对于从事国际运输的船东仍很有借鉴意义。

二、The “Star Antares” 案简介

本案原告是承运人，其于 2021 年 9 月至 10 月期间，基于 Congenbill 1994 先后出具了 7 份提单。在前往第二卸港途中，Star Antares 轮疑似触碰了水下不明物体。原告随后于 2021 年 11 月 19 日宣布共同海损。本案被告是货物保险人，其为涉案货物提供了共损担保。双方就本案应适用的理算规则产生了争议，原告主张应按 YAR 1994 理算，被告主张 YAR 2016。

Congenbill 1994 并入理算规则的措辞为：“General average shall be adjusted, stated and settled according to York-Antwerp Rules 1994, or any subsequent modification thereof, in London unless another place is agreed in the Charter Party.” 因此，本案的争议焦点之一是考虑到“or any subsequent modification thereof”，Congenbill 1994 是否实际并入了 YAR 2016（YAR 2016 是目前最新版本的 YAR）？

原告律师援引了共损理算界的权威观点、BIMCO 通函、有关共损的权威法律著作等，主张：YAR 2016 是一套全新的理算规则，并非对 YAR 1994 的 amendment 或者 modification。但一审法院没有采纳其观点，认为：YAR 2016 是 YAR 1994 的 modification，本案应按 YAR 2016 理算。理由包括：1）虽然 YAR 1994 存在 amended version（修正案），但 Congenbill 1994 的措辞是“any subsequent modification”，一个理性人（A reasonable person）不会认为“any subsequent modification”仅限于 YAR 1994 的 amendment（修正案）；2）根据条文的一般文义足以认定 YAR 2016 是 YAR 1994 的 modification，因为二者制定主体相同，用途相同，大部分条款也相同，只是 YAR 2016 引入了部分新的规则；3）该解释更有利于共损理算与时俱进；4）原告援引的所谓业界观点并不总能证明原告的主张，部分业界观点甚至可推导出与原告主张相矛盾的结论，等等。

预计原告将提起上诉，笔者将继续关注。且不论该判决观点能否得到维持和确立，其至少折射出上述并入理算规则的措辞存在两种甚至多种解释的可能。

三、案件对船东处理共损案件的启示

（1）若船东希望适用 YAR 1994，为避免前述纠纷/多种解释的可能，应采用更明确的措辞。在 The “Star Antares” 案中，法官便指出：若当事人希望适用 YAR 1994，其应使用 Congenbill 2007 格式提单。相较于 Congenbill 1994，Congenbill 2007 规定：“General average shall be adjusted, stated and settled according to York-Antwerp Rules 1994, or any subsequent modification thereof（为便于比较，笔者添加了前述删减内容），in London unless another place is agreed in the Charter Party”。

（2）若对理算规则约定不明，建议船东征求理算人/律师的建议，看可否与各分摊方事后协商达成一致，明确适用的理算规则，避免日后争议；在放货、就共损担保达成一致前，可能是船东促成各方就理算规则达成一致的良好时机。

(3) 对于共损，有的船东可能存在误解，误以为在理算人出具理算报告后，就可以根据理算报告分别向自己的船舶险保险人和保赔险保险人理赔。实际上，理算报告计算的是船东、货方和其他方（通常为期租人）应分摊的金额，并非保赔险保险人应承担的金额。例如在下图的理算报告截图（与 The Star Antares 案无关），该报告中的分摊金额分是货方、期租租家（即燃油所有人）等应支付的金额。

Hull underwriters

Amount to pay.....

The concerned in cargo

Pay General Average contribution.....

Time charterers

Pay General Average contribution.....

(4) 无论适用何种理算规则，在理算报告出具后，均建议船东请理算人敦促各分摊方尽快履行分摊共损的义务，因为不排除部分货物保险人/货主或其他分摊方在若干年后丧失分摊共损的财务实力。对于由此无法取得共损分摊款，一般认为不属于保赔险 cover 的风险。

(5) 实务中，不乏船东通过理算人成功追回共损分摊款的例子，也存在部分分摊方迟不表态的情况（既不拒绝，也不同意分摊）。船东应请理算人要求其在限期内表态，并关注不同理算规则对诉讼时效的不同要求，在诉讼时效届满前采取妥当措施，保住时效。

(6) 若共损分摊方拒绝分摊，还应尽量要求其说明拒绝分摊的理由。实务中不乏分摊方借故不分摊，或借故尝试少分摊或者对其能拒绝分摊的金额存在过高、乃至错误的预期。换言之，其拒绝分摊的理由最终能否得到法院或仲裁庭的支持不无疑问。在此情形下，一般建议船东委请有处理相关争议经验的律师分析前述拒摊理由能否得到法院或仲裁庭的认可，综合考虑决定是否投入更多的费用通过诉讼或仲裁执行共损担保。在此阶段，保赔协会往往难以确认 cover 相关费用，因为：拒绝分摊的理由能否得到法院或仲裁庭的支持，哪些拒绝分摊的理由能得到支持，均无定论；而保赔险一般仅承保：“会员仅因（即条款强调了原因的单一性，笔者注）违反运输合同而未能依法从货方或海上航程的其他方取得其本可有权索取的共同海损、特殊费用或救助费的分摊款...”至于因其他原因，会员未能从货方或海上航程的其他方取得的共同海损的分摊款，不在保赔险 cover 范围内，对应的费用也不在保赔险 cover 范围内。尽管如此，在会员向相关方的追偿的过程中，保赔协会可应会员具体请求，提供建议和协助。

（7）本文讨论的船东对共同海损案件的处理，是基于船舶险保单没有“小额共损吸收条款”或共损金额超过“小额共损吸收条款”约定的金额。若船舶险保单的“小额共损吸收条款”足以 cover 船东全部的共损，船东一般无需大费周折地向货方追偿。更多有关“小额共损吸收条款”的解读，请参【以案说法】从保赔险视角看共同海损案件的处理。

本文的内容仅是笔者的学术观点，不代表供职单位的观点，仅供学术讨论，不作为具体案件的意见或建议。