

ZENON KAMIŃSKI

140 LAT REGUL YORKU-ANTWERPII

Uczestniczenie w awarii wspólnej wynika ze zwyczaju lub przepisów prawa. Obowiązek ten może być ograniczony na mocy umowy stron. Instrumentem takiej umownej modyfikacji zakresu awarii wspólnej jest zbiór zasad o nazwie: Reguły Yorku-Antwerpii.

Reguły Yorku-Antwerpii stanowią dziś najstarszą instytucję handlu morskiego mogącą się wykazać tak powszechnym zastosowaniem w praktyce. Definicja awarii wspólnej wywodzi się z edycji reguł z 1924 r., a ta ma związek bezpośredni z angielską ustawą o ubezpieczeniach morskich z 1906 r.

Wyrażenie „awaria wspólna” jest w polskim kodeksie morskim tylko terminem na pewien rodzaj szkody, niezależnie od sposobu jej ponoszenia. Dobrym przykładem racjonalnego podejścia jest rozwiązanie przyjęte w kodeksie morskim Norwegii. Artykuł 211 tego kodeksu odwołuje się od razu do Reguł Yorku-Antwerpii.

Pod względem techniki legislacyjnej Reguły Yorku-Antwerpii nie są tworem udanym. Związane z problematyką awarii wspólnej pojęcie dyspaszy i rola dyspaszera występują w regułach Yorku-Antwerpii raczej przypadkowo i to na marginesie zagadnień dotyczących sprawności rozliczenia.

Obowiązek uczestniczenia w awarii wspólnej wynika ze zwyczaju albo z przepisów prawa. Może on jednak być modyfikowany lub ograniczany na mocy umowy stron biorących udział w morskiej wyprawie handlowej. Instrumentem takiej umownej modyfikacji zakresu awarii wspólnej jest od 140 lat zbiór zasad o nazwie: Reguły Yorku-Antwerpii.

Reguły Yorku-Antwerpii, uzupełniane i zmieniane w miarę potrzeby i w miarę możliwości uzgodnienia stanowisk i wreszcie w miarę gotowości uczestników rynku przewozów morskich do ich szerokiego zaakceptowania w praktyce (1864, 1877, 1890, 1903, 1924, 1929, 1950, 1974, 1974/1990, 1994, 2004) stanowią dziś najstarszą instytucję handlu morskiego mogącą się wykazać tak powszechnym zastosowaniem w praktyce. (Dla wyjaśnienia podanych wyżej dat: 1903 to *Antwerp Rule 1903* włączona do redakcji w 1924 r. jako Reguła D; 1929 to klauzula z umowy przewozu *Makis Agreement* wprowadzona w redakcji 1950 r. do tekstu tzw. Reguły Interpretacji – *Rule of Interpretation*).

PIERWSZE PRÓBY SKODYFIKOWANIA AWARII WSPÓLNEJ

Reguły powstały pierwotnie jako produkt uboczny nieudanych poczynań na rzecz ustanowienia międzynarodowego prawa awarii wspólnej. W swej pierwszej redakcji, jako Reguły Yorku 1864, miały być stosowane tylko tymczasowo w umowach przewozu, do czasu ustanowienia takiego prawa, ostatecznie jednak ostały się jako normy umowne i wykazują się niezwykłą żywotnością do dziś. Ich autorytet wynikający z powszechności zastosowania w praktyce handlu morskiego jest tak wielki, że często powstają nieporozumienia co do ich istoty. Przyznaje się im jeżeli nie rangę to przynajmniej znaczenie porównywalne do znaczenia konwencji międzynarodowych, a są przecież tylko prywatnym zbiorem zasad zalecanym do dobrowolnego stosowania w umowach przewozu morskiego. Ich treść nie ma nawet charakteru zwyczajowego, a jest wyrazem licznych, niewolnych od sprzeczności kompromisów. Można jednak uznać, że charakter zwyczajowy ma włączanie Reguł do umów przewozu morskiego, co z kolei uwzględniają w tekstach swoich umów także ubezpieczyciele morskcy.

REGUŁY YORKU-ANTWERPII A UMOWA UBEZPIECZENIA MORSKIEGO

Trzeba przypomnieć, że w warunkach ubezpieczenia morskiego nie ma ubezpieczenia „od awarii wspólnej”. Ubezpieczenie obejmuje uzgodnione umownie niebezpieczeństwa, których skutkiem może być strata całkowita lub częściowa. Ta druga, nazywana w ubezpieczeniach morskich awarią, może zdarzyć się w postaci awarii poszczególnej albo awarii wspólnej. Awaria wspólna nie jest więc w ubezpieczeniu rodzajem niebezpieczeństwa a tylko rodzajem szkody.

W umowach ubezpieczenia morskiego znajdują się wprawdzie klauzule dotyczące awarii wspólnej, ale ich główną funkcją jest umożliwienie ubezpieczycielowi sprawowania pewnej kontroli nad jej zakresem i sposobem jej rozliczenia. Ogólna zasada zawarta w takiej klauzuli sprowadza się bowiem do tego, że nakłady awarii wspólnej powinny zostać obliczone zgodnie z zasadami obowiązującymi w porcie zakończenia podróży lub zgodnie z Regułami Yorku-Antwerpii, jeżeli wynika to z postanowień umowy przewozu.

WSPÓLNE BEZPIECZEŃSTWO A WSPÓLNY POŻYTEK

Reguły Yorku-Antwerpii powstawały w drodze kolejnych uzupełnień, zmian i korekt, to też trudno uznać, że pod względem techniki redakcyjnej stanowią wzorzec godny naśladowania. Świadczy o tym choćby fakt, że znalazły w nich miejsce dwie różne koncepcje formułowania norm: angielska – kazuistyczna, która dominowała jeszcze w redakcji 1890 r., oraz francuska (kontynentalna), która znalazła wyraz w postaci reguł o charakterze ogólnym dołączonych do zbioru w redakcji 1924 r. Zestawienie tych dwóch koncepcji w jednym zbiorze zasad stało się przyczyną sprzeczności, dla zneutralizowania której konieczne było wprowadzanie do umów przewozu, począwszy od 1929 r., dodatkowej klauzuli znanej jako *Makis Agreement*. Klauzula ta została włączona w 1950 r. do nowego tekstu Reguł Yorku-Antwerpii poprzez wpisanie jej w ramy tzw. Reguły Interpretacji (*Rule of Interpretation*).

DEFINICJA AWARII WSPÓLNEJ W REGUŁACH YORKU-ANTWERPII

Dość często można napotkać opinię, że w edycji z 1924 r. znalazła się wśród reguł ogólnych Reguła A zawierająca definicję awarii wspólnej. Pogląd ten wydaje się o tyle nieuzasadniony, że nie uwzględnia występującego w Regule A słowa „act” (*There is a general average act, when...*). Oznacza to, że przedmiotem Reguły A jest „czynność w ramach awarii wspólnej”, zaś sama instytucja awarii wspólnej istnieje poza Regułami i pozostaje niezdefiniowana. Trudno zresztą nie zauważyć, że tekst Reguły A wywodzi się bezpośrednio z angielskiej ustawy o ubezpieczeniach morskich (*Marine Insurance Act 1906*), gdzie stanowi kontynuację i konkretyzację paragrafu określającego rodzaj straty o charakterze awarii wspólnej. W całości wygląda on następująco:

Sub-sec. 1. A general average loss is a loss caused by or directly consequential on a general average act. It includes a general average expenditure as well a general average sacrifice.

Sub-sec. 2. There is a general average act where any extraordinary sacrifice or expenditure is voluntarily and reasonably made or incurred in time of peril for the purpose of preserving the property imperilled in the common adventure.

Zapis ten powstał więc dla potrzeb ubezpieczeń morskich w celu rozróżnienia dwóch rodzajów straty częściowej, czyli awarii. Zaciążyło to zapewne

na rozwoju i dzisiejszym kształcie Reguł Yorku-Antwerpii. Pamiętać należy, że w czasie gdy powstawały Reguły, Wielka Brytania dominowała w światowej żegludze i handlu morskim, a pojęcia brytyjskie stawały się siłą rzeczy pojęciami uniwersalnymi. Awaria wspólna ma jednak, także w angielskim systemie prawa morskiego, swe własne, niezależne od ubezpieczeń morskich oparcie w postaci wielokrotnie cytowanej sentencji, którą wygłosił w sprawie *Birkley v. Presgrave* (1801) sędzia Lawrence:

All loss which arises in consequence of extraordinary sacrifices made or expenses incurred for the preservation of the ship and cargo comes within general average, and must be borne by all who are interested.

Zdanie to zresztą nawiązuje do przepisów wcześniejszych (*ordonance* Ludwika XIV 1681), zaś główna zasada i istota awarii wspólnej daje się wyprowadzić z Kodeksu Justyniana:

Lege Rhodia cavetur ut si levande navis gratia iactus mercium factus est, omnium contributione sarciatur quod pro omnibus datum est.

Prowadzi to do wniosku, że nie tylko reguły szczegółowe, tzw. numerowane (*numbered Rules*), ale także reguły ogólne, oznaczone literami od A do G (*lettered Rules*), czyli w istocie całe Reguły Yorku-Antwerpii są tylko narzędziem umownej konkretyzacji, to znaczy ograniczenia lub rozszerzenia zasięgu jakiegś, w samych Regułach niezdefiniowanej, zasady ogólnej wywodzącej się z praktyk dawnej żeglugi handlowej. Przemawia za tym także występujące w Regule A słowo *only* (...*when and only when...*), z czego wydaje się wynikać, że bez tego słowa zakres działań uznawanych za czynności awarii wspólnej byłby szerszy. Na konferencji, na której powstały Reguły 1994 r., zgłoszona została wprawdzie propozycja Brytyjskiego Stowarzyszenia Prawa Morskiego (*British Maritime Law Association*), by te słowa, będące jakoby zbędnym powtórzeniem, z Reguły A usunąć, ale nie zyskała ona poparcia.

Cechy definicji spełniał paragraf 125 Ustawy o morskiej żegludze handlowej z 1976 roku byłej NRD zatytułowany *Pojęcie awarii wspólnej* (*Begriff der Grossen Haverei*). Jego punkt (1) brzmiał następująco: „Awaria wspólna zachodzi, gdy rozmyślnie i rozsądnie poniesione zostały nadzwyczajne poświęcenia i nakłady, aby w związku z podróżą zachować statek, fracht i ładunek od wspólnego niebezpieczeństwa”. W następnym punkcie (2) zawarte zostało postanowienie, że: „Poświęcenia lub nakłady awarii wspólnej ponoszone są wspólnie przez statek, fracht i ładunek”. Użyta tam formuła: „Awaria wspólna zachodzi, gdy ...” (*Grosse Haverei liegt vor...*) pozwala uznać, że w ten sposób zostało wprowadzone do ustawy samo pojęcie awarii wspólnej jako instytucji odszkodowawczej. Warto podkreślić, że w tym samym artykule ustawa odsyła wprost do Reguł Yorku-Antwerpii: „(3) Ustalenia i rozdziału poświęceń lub nakładów awarii wspólnej należy dokonać zgodnie z Regułami Yorku-Antwerpii”. (*Die Feststellung und Verteilung der Opfer oder Aufwendungen der Grossen Haverei sind gemäss den York-Antwerpener Regeln vorzunehmen*).

AWARIA WSPÓLNA W POLSKIM KODEKSIE MORSKIM

Warto rozważyć kwestię, jak sprawa zdefiniowania awarii wspólnej została uwzględniona w przepisach polskiego kodeksu morskiego. Na wstępie trzeba zauważyć, że termin awaria wspólna występuje w kodeksie morskim w dwóch znaczeniach. Przede wszystkim jako tytuł Działu I (Tytuł VII *Wypadki morskie*), ale także w niektórych innych miejscach, np. w art. 328 („Ubezpieczyciel obowiązany jest zwrócić ubezpieczającemu (...) udział w stratach awarii wspólnej”), oznacza społeczno-gospodarczą instytucję odszkodowawczą, czyli określa zarówno rodzaje szkód, jak i sposób ich ponoszenia. Równocześnie jednak wyrażenie awaria wspólna jest w kodeksie morskim tylko terminem na pewien rodzaj szkody („Awarię wspólną stanowią nadzwyczajne poświęcenia lub wydatki...”), niezależnie od sposobu jej ponoszenia. Takie ograniczenie znaczenia terminu awaria wspólna tylko do rodzaju szkody nakazuje sądzić, że przepisy te zostały zredagowane pod wpływem terminologii ubezpieczeń morskich. Przecież właśnie w ubezpieczeniu morskim, jak to już powyżej wskazano, wyróżnia się, gdy chodzi o straty częściowe, awarię poszczególną i awarię wspólną. Jest charakterystyczne, że w kodeksie morskim, w części dotyczącej awarii wspólnej znajduje się artykuł 254: „Wszelkie szkody i straty w statku, ładunku lub frachcie, które nie podlegają zaliczeniu do awarii wspólnej, stanowią awarię poszczególną; ponosi je uszkodzony lub ten, kto za nie odpowiada”. Jest to przepis zupełnie zbędny, gdyż mówi o rodzaju szkody, która przecież z awarią wspólną nie ma żadnego związku. Podkreślić trzeba, że wszystkie wcześniejsze artykuły tego rozdziału k.m. zostały zredagowane z uwzględnieniem odpowiednich treści Reguł Yorku-Antwerpii 1950, a termin awaria poszczególna (*particular average*) w Regułach Yorku-Antwerpii w ogóle nie występuje. W takim więc ujęciu jak w kodeksie morskim może artykuł ten zostać potraktowany co najwyżej jako składnik przepisów dotyczących sporządzania dyspaszy (art. 255-256 k.m.). Warto jeszcze zwrócić uwagę na fakt, że termin awaria poszczególna w innych przepisach kodeksu morskiego, a zwłaszcza w tytule VIII *Ubezpieczenia morskie*, także się nie pojawia. Tym bardziej nieuzasadnione jest umieszczenie tego przynależnego do techniki ubezpieczeń morskich pojęcia tylko w przepisach dotyczących awarii wspólnej.

Wielokrotnie podkreślano w literaturze z uznaniem sposób zredagowania w polskim kodeksie morskim przepisów o awarii wspólnej, polegający na przejściu z Reguł Yorku-Antwerpii tylko zasad o charakterze ogólnym, a co do zasad szczegółowych – na posłużeniu się formułą: „zasady powszechnie przyjęte w międzynarodowym obrocie morskim”. Dziś, po ponad czterdziestu latach wydaje się, że nawet to skrócone w porównaniu z innymi kodyfikacjami

ujęcie można by było jeszcze bardziej uprościć, a to przez rozciągnięcie formuły „zasady powszechnie przyjęte w międzynarodowym obrocie morskim” na całą instytucję awarii wspólnej. Jest przecież widoczne na pierwszy rzut oka, że ujęte w kodeksie zasady ogólne miały być możliwie dokładnym odbiciem odpowiednich reguł zarówno tych literowanych od A do G, jak i „numerowanej” reguły XIX. Różnice mogły zaistnieć jedynie w wyniku wyrażenia ich treści w języku polskim, ale to z pewnością nie było zamiarem ani autorów tłumaczenia, ani ustawodawcy. Trzeba jeszcze uwzględnić, że od 1961 r. Reguły kilkakrotnie zmieniły swoją postać i zamierzona pierwotnie zgodność artykułów Kodeksu z ich odpowiednimi zasadami ogólnymi Reguł od dawna nie zachodzi. Dla przykładu wystarczy wskazać sprawę zestawów holowniczych, czy *Non-Separation Agreement* w Regułach 1994 r.

UJĘCIE AWARII WSPÓLNEJ W KODEKSIE MORSKIM NORWEGII

Dobrym przykładem racjonalnego podejścia do tych kłopotliwych kwestii jest rozwiązanie przyjęte w kodeksie morskim Norwegii. W rozdziale siódmym zatytułowanym: *Awaria wspólna* artykuły od 203 do 210 zostały usunięte (*repealed*), a kolejny artykuł 211 odwołuje się od razu do Reguł Yorku-Antwerpii: *Art. 211. York-Antwerp Rules – Unless otherwise agreed allowance in general average of damages, loss and expense and the apportionment thereof shall be determined by the York-Antwerp Rules 1974. These Rules shall be published by the King in their English original together with a Norwegian translation.*

Dalsze artykuły w tymże rozdziale odnoszą się kolejno do następujących kwestii:

- 212. Miejsce sporządzenia dyspaszy, dyspaszer, dyspasza
- 213. Zlecenie na wykonanie dyspaszy
- 214. Obowiązek dostarczenia informacji
- 215. Zobowiązanie do udziału w awarii wspólnej
- 216. Zaskarżanie dyspaszy
- 217. Dyspaszerzy
- 218. Egzamin dyspaszerski.

Jak widać, ustawodawca norweski ograniczył się do ustanowienia norm dotyczących sporządzania dyspaszy, a w sprawach istoty awarii wspólnej, a raczej jej szczegółowego zakresu, posłużył się odesłaniem do Reguł Yorku-Antwerpii 1974 w ich anglojęzycznej wersji.

REGUŁY YORKU-ANTWERPII A PRAWO I PRAKTYKA W CHINACH

Zupełnie inaczej została ujęta problematyka istoty i zakresu awarii wspólnej w kodeksie morskim Chin z roku 1992 (w życie wszedł 1.07.1993 r.). Zgodnie z art. 193 „Awaria wspólna oznacza nadzwyczajne poświęcenie lub wydatek, rozmyślnie i rozsądnie poczyniony lub poniesiony dla wspólnego bezpieczeństwa, w celu zachowania od niebezpieczeństwa statku, ładunków lub innego mienia zaangażowanego we wspólną wyprawę morską” (tekst według oficjalnego tłumaczenia na język angielski dokonanego przez *Legislative Affairs Commission* Stałego Komitetu Ogólnochińskiego Zgromadzenia Przedstawicieli Ludowych Chińskiej Republiki Ludowej). Jak widać, treść art. 193 odpowiada prawie dokładnie Regule A, ale różni się od niej tym, że pominięte zostało, podobnie jak w polskim kodeksie morskim, pojęcie aktu awarii wspólnej oraz zastrzeżenie *...only when...*. Ponadto dla określenia składników majątkowych wyprawy morskiej posłużono się w miejsce ogólnego *property*, wyszczególnieniem „statku, ładunków lub innego mienia”. Warto przypomnieć, że polski kodeks morski mówi w art. 250 o ratowaniu „statku, ładunku na nim przewożonego oraz frachtu...”.

Spśród zagadnień uwzględnionych w Regułach Yorku-Antwerpii zostały w kodeksie chińskim uregulowane następujące kwestie:

- art. 193 (drugi ustęp) – wykluczenie strat i szkód o charakterze pośrednim,
- art. 194 – wydatki w porcie schronienia,
- art. 195 – wydatki zastąpione,
- art. 196 – ciężar dowodu,
- art. 197 – awaria wspólna zawiniona przez jednego z uczestników wyprawy,
- art. 198 – sposób obliczenia poświęceń statku, ładunku i frachtu,
- art. 199 – sposób obliczania wartości uczestniczących statku, ładunku i frachtu,
- art. 200 – postępowanie z ładunkami niezadeklarowanymi lub zadeklarowanymi fałszywie,
- art. 201 – zaliczanie odsetek i prowizji od nakładów awarii wspólnej,
- art. 202 – składanie zabezpieczeń finansowych,
- art. 203 – sposób szczegółowego rozliczenia awarii wspólnej.

W związku z kwestią wpływu Reguł Yorku-Antwerpii na narodowe uregulowania prawne warto jeszcze zwrócić uwagę na pewne rozwiązania, które wprowadzone zostały w Chinach w latach poprzedzających uchwalenie wyżej wspomnianego kodeksu morskiego. Już w 1975 r., a więc niewątpliwie w związku z pojawieniem się Reguł Yorku-Antwerpii 1974, Chińska Rada do spraw Promocji Handlu Międzynarodowego (*China Council for the Promotion of International Trade – CCPIT*) uchwaliła tzw. Tymczasowe Reguły Rozliczania Awarii Wspólnej (*Provisional Rules for General Average*

Adjustment) oraz ustanowiła jednostkę organizacyjną dla rozliczania awarii (*Department for Average Adjustment*). Wspomniane Tymczasowe Reguły... otrzymały skróconą nazwę: Pekіńskie Reguły Rozliczeniowe (*Peking Adjustment Rules*). Zostały poprzedzone preambułą powołującą się na zasadę równości i wzajemnych korzyści, na budowę przyjaznych stosunków pomiędzy narodami oraz podkreślającą konieczność wspierania rozwoju handlu międzynarodowego i transportu morskiego.

Reguły Pekіńskie* składały się z ośmiu dość rozbudowanych artykułów, zatytułowanych jak następuje:

1. Zakres awarii wspólnej (*Scope of General Average*)
2. Zasady rozliczania awarii wspólnej (*Principle of Adjustment General Average*)
3. Obliczenie strat i szkód awarii wspólnej (*Computation of Amount of General Average Loss or Damage*)
4. Uczestniczenie w awarii wspólnej (*Contribution to General Average*)
5. Odsetki i prowizje (*Interest and Commission*)
6. Zabezpieczenie udziałów w awarii wspólnej (*General Average Security*)
7. Ograniczenia czasowe w awarii wspólnej (*Time Limit of General Average*)
8. Uproszczenie rozliczenia (*Simplification of Adjustment of General Average*).

Przegląd treści poszczególnych artykułów nakazuje sądzić, że głównym zamysłem *Peking Adjustment Rules* było ustanowienie takich narodowych norm rozliczania awarii wspólnej, które by swoją treścią nie odbiegały od nowej redakcji Reguł Yorku-Antwepii 1974. Na tę zależność wskazuje zwłaszcza fakt, że wysokość odsetek od nakładów awarii wspólnej ustalono na 7%, a to właśnie było jedną z nowości, jakie się pojawiły, obok wielu innych, w edycji RYA 1974 r. Ponadto trzeba pamiętać, że wśród sygnatariuszy Rezolucji przyjętej na konferencji Międzynarodowego Komitetu Morskiego w 1974 r. w Hamburgu nie było przedstawicieli Chin.

W ramach *Peking Adjustment Rules* wykraczające poza Reguły Yorku-Antwepii 1974 treści znalazły się jedynie w artykułach dotyczących zabezpieczenia płatności udziałów w awarii wspólnej (art. 6), nakazu dostarczenia danych i zgłaszania roszczeń w odpowiednim czasie (art. 7) oraz uproszczonego rozliczenia awarii wspólnej (art. 8). Jest interesujące, że podobne, chociaż mniej rygorystyczne, normy dotyczące dostarczania materiałów i zgłaszania roszczeń znajdowały się już wcześniej w polskich przepisach dotyczących postępowania dyspaszerskiego, a dwadzieścia lat później zostały wprowadzone jako uzupełnienie do Reguły E w Regułach Yorku-Antwepii 1994.

* Bliżej na temat Reguł Pekіńskich zob. opracowanie B. Ostrowskiej zamieszczone w niniejszym tomie.

W dokumencie *Specific Instructions on Entrustment for Average Adjustment* wydanym 26.02.1980 r. przez *China Council for the Promotion of International Trade* wyrażona została opinia, że Pekieńskie Reguły Rozliczeniowe nie tylko obejmują liczne praktyki zwyczajowe w międzynarodowych działaniach dyspazerskich, ale uwzględniają także szczególne postanowienia w ramach nowych tendencji rozwojowych międzynarodowego handlu i żeglugi. Znalazło się tam także stwierdzenie, że „w porównaniu z ogólnie przyjętymi na całym świecie Regułami Yorku-Antwerpii 1974 r., tekst Reguł Pekieńskich jest jasny i zwięzły, łatwy do zrozumienia (*clear and concise and easy to comprehend*), co ułatwia ich zaakceptowanie przez zainteresowane w transporcie morskim strony”.

Wspomniany dokument zasadniczo jest poświęcony, jak to wynika z jego nazwy, zasadom funkcjonowania Biura Rozliczeń Awaryjnych (*Department of Average Adjustment*) podporządkowanego Departamentowi Prawnemu CCPIT. Biuro to przyjmuje zlecenia na rozliczenie zarówno awarii wspólnej, jak i poszczególnej od armatorów chińskich i zagranicznych, a także od ubezpieczycieli statku na rozliczenie awarii poszczególnej lub awarii wspólnej. Zlecenie na rozliczenie awarii wspólnej może być także dane przez właścicieli ładunku, w razie gdyby nie uczynił tego armator.

REGUŁY YORKU-ANTWERPII 2004

Najnowsza postać Reguł Yorku-Antwerpii została uchwalona przez Międzynarodowy Komitet Morski na konferencji w Vancouver, która odbyła się w dniach od 31.05. do 4.06.2004 r. Delegaci reprezentujący narodowe stowarzyszenia prawa morskiego z 32 krajów (Polska nie była reprezentowana) uchwalili, że nowa redakcja powinna nosić nazwę Reguł Yorku-Antwerpii 2004 (*York-Antwerp Rules 2004*), oraz zalecili, by Reguły te były stosowane w rozliczeniach awarii wspólnej począwszy od 1.01.2005 r. (*...should be applied in the adjustment of claims in General Average as soon as practicable after 31 December 2004*).

Najważniejsze zmiany, które zostały wprowadzone do tekstu Reguł, zostaną przedstawione poniżej. W sposób istotny została zmieniona Reguła VI, w myśl której wydatki o charakterze wynagrodzenia za ratownictwo były zaliczane do awarii wspólnej pod warunkiem, że były poniesione dla uratowania z niebezpieczeństwa mienia zaangażowanego we wspólną wyprawę morską. Do tej reguły, wprowadzonej po raz pierwszy do redakcji 1974 r., zgłaszane były zastrzeżenia od samego początku, a zwłaszcza przy przygotowywaniu zmian w Regułach w 1974 r. Chodziło przede wszystkim o przypadki, gdy np. statek

i ładunek niezależnie od siebie uzgadniały z ratownikiem wynagrodzenie, określając je w proporcji do wartości uratowanego mienia, przy czym wartości uratowane nie musiały być takie same, jak wartości ustalane do celów uczestniczenia w awarii wspólnej. W myśl Reguły VI Reguł Yorku-Antwerpii 1974 takie uzgodnione oddzielnie przez statek i ładunek kwoty wynagrodzenia były zaliczane do awarii wspólnej i rozdzielano je według innych już kryteriów. Zagadnienie to było dyskutowane przy opracowywaniu Reguł w redakcji 1994 r., ostatecznie jednak żadnych zmian nie wprowadzono.

Trzeba tu wspomnieć, że do Reguły VI w redakcji 1974 r. wprowadzono w 1990 r. uzupełnienie, którego podstawą i przyczyną była uchwalona w 1989 r. Konwencja o ratownictwie morskim. W myśl art. 13 Konwencji przyznane ratownikowi wynagrodzenie mogło uwzględniać jego umiejętności i starania (*skill and efforts*) na rzecz ochrony środowiska. Zwiększone w ten sposób wynagrodzenie miało być także przedmiotem rozliczenia w awarii wspólnej. Konwencja zawiera jednak w art. 14 postanowienie, w myśl którego ratownikowi przysługuje, tylko od armatora, dodatkowa specjalna rekompensata z tytułu szczególnych starań, w trakcie operacji ratowniczych, na rzecz ochrony środowiska. Nakłady armatora z tytułu takiej szczególnej rekompensaty nie były, w myśl Reguły VI pkt b, zaliczane do awarii wspólnej.

W związku z tym uzupełnieniem pojawiła się wersja Reguł Yorku-Antwerpii 1974/1990 nazywana *York-Antwerp Rules 1974 as amended 1990*. Te uwzględniające postanowienia Konwencji o ratownictwie uzupełnienia zostały zachowane bez zmian w Regułach 1994 r., a z pewnymi, ale nie zasadniczymi zmianami, także w Regułach 2004 roku. Zmiana o charakterze zasadniczym została wprowadzona natomiast do pierwszej części Reguły VI. W pierwotnej wersji z 1974, 1990 i 1994 r. zawarta była norma, że wynagrodzenie za ratownictwo do awarii wspólnej w zasadzie się zalicza (*shall be allowed in general average, provided that...*), w redakcji najnowszej natomiast zapis brzmi odwrotnie: wynagrodzenia za ratownictwo do awarii wspólnej zasadniczo się nie zalicza, z wyjątkiem jedynie pewnego szczególnego przypadku (*Salvage payments, including interest thereon and legal fees associated with such payments, shall lie where they fall and shall not be allowed in general average, save only that...*). Takim szczególnym przypadkiem jest sytuacja, gdy jeden ze zobowiązanych z tytułu ratownictwa zapłacił wynagrodzenie ratownicze należne nie tylko od niego, ale także od innego zobowiązanego, jeżeli to wynagrodzenie było ustalone z uwzględnieniem wartości uratowanych, a nie wartości uczestniczących w rozliczeniu awarii wspólnej.

W obszernej Regule XI traktującej o wynagrodzeniu i wyżywieniu załogi oraz o innych kosztach ponoszonych w związku z wejściem do portu schronienia zostały dokonane pewne zmiany redakcyjne (zatytułowanie Reguły oraz kolejność i oznakowanie poszczególnych norm). Istotna zmiana w tej Regule polega na tym, że wykluczono z awarii wspólnej nakłady na wynagro-

dzenie i utrzymanie kapitana, oficerów i załogi poniesione w czasie dodatkowego zatrzymania w porcie schronienia.

Ważne uzupełnienie zostało wprowadzone do Reguły XIV – *Naprawy tymczasowe*. Dotychczasowy tekst trzech części tej reguły wprawdzie pozostawiono bez zmian, ale drugą część rozszerzono o dodatkowe postanowienie, w myśl którego koszty napraw tymczasowych przeprowadzonych w porcie załadowania, zawinięcia lub schronienia podlegają pewnym ograniczeniom.

Bardzo radykalne zmiany wprowadzono do Reguły XX – *Dostarczenie funduszy (Provision of funds)*. Wiadomo, że począwszy od redakcji Reguł z roku 1924 zaliczaniu do awarii wspólnej podlegał pewien rodzaj wynagrodzenia za wyłożenie środków na pokrycie wydatków awarii wspólnej, z wyłączeniem nakładów na wynagrodzenie i utrzymanie załogi oraz nakładów na paliwo i zapasy (*fuel and stores*) nieuzupełnione w czasie podróży. Prowizja z tego tytułu wynosiła – także w redakcji – Reguł 1994 r. – 2%. W nowych Regułach ta zasada została zniesiona. Z tytułu dostarczenia funduszy żadna prowizja się nie należy. Sama Reguła XX została wprawdzie zachowana, zawiera jednak tylko postanowienia o zaliczaniu do awarii wspólnej strat, jakie mogą ponieść właściciele ładunków sprzedanych w celu uzyskania funduszy na pokrycie wydatków awarii wspólnej oraz dotyczące zaliczania do awarii wspólnej kosztów ubezpieczenia wydatków.

Zasadnicza nowość pojawiła się w Regule XXI – *Odsetki od strat zaliczonych do awarii wspólnej (Interest on losses allowed in General Average)*. Począwszy od redakcji 1974 r. odsetki te były naliczane w wysokości 7%, także w redakcji 1994 roku. Nowa reguła XXI składa się z dwóch części. Część pierwsza oznaczona literą „a” ma treść taką samą jak w redakcji 1994 r. z tym jednak, że usunięty został zwrot *at the rate of 7% per annum*. Zamiast tego pojawiła się w tej regule część b, z której wynika, że wysokość odsetek będzie określana corocznie przez zgromadzenie CMI i tak ustalona stawka będzie podstawą do naliczania odsetek w ciągu następnego roku kalendarzowego.

b. Each year the Assembly of the Comite Maritime International shall decide the rate of interest which shall apply. This rate shall be used for calculating interest accruing during the following calendar year.

Konferencja w Vancouver uchwaliła ponadto pewne wskazówki (*guidelines*), które miałyby być brane pod uwagę przez CMI przy każdorazowym określaniu wysokości odsetek. Uwzględniane miałyby być m.in. takie sprawy, jak fakt, że większość rozliczeń awarii wspólnej sporządzana jest w USD, a pozostałe głównie w funtach brytyjskich (GBP), w euro (EUR) oraz w japońskich jenach (JPY). Znaczenie dla ustalenia wysokości odsetek ma mieć także różnica pomiędzy rocznym oprocentowaniem pożyczek udzielanych w GBP, EUR lub JPY, a oprocentowaniem pożyczek udzielanych w USD. W praktyce oznacza to, że wpływ na ostateczny kształt rozliczenia awarii wspólnej będzie miał nie tylko dyspaszer powoływany zgodnie z postanowieniami umowy przewozu,

ale także organ niemający z daną wyprawą morską żadnego związku. Wolno wątpić, czy ułatwi to pracę dyspaszerom i usprawni sporządzanie dyspaszy.

Zupełnie nowa jest Reguła XXIII traktująca o przedawnieniu roszczeń (*Time bar for contributions to general average*). Wynika z niej, że wszelkie prawa do udziałów w awarii wspólnej, a także prawa do roszczeń na podstawie zobowiązań do awarii wspólnej (*general average bonds*) oraz gwarancji wygasają w razie niezaskarżenia dyspaszy przez zainteresowaną stronę, z upływem roku od dnia sporządzenia dyspaszy. Jednak takie zaskarżenie nie może w żadnym wypadku być zgłoszone po upływie sześciu lat od zakończenia wspólnej wyprawy morskiej. Podane powyżej okresy mogą być rozszerzone, jeżeli strony tak uzgodnią po zakończeniu wspólnej wyprawy morskiej. Stosowanie zasad sformułowanych w tej części Reguły XXIII jest uzależnione od ewentualnie obowiązującego prawa (*a. Subject always to any mandatory rule on time limitation contained in any applicable law*).

Reguła XXIII zawiera jeszcze dodatkowy punkt b, z którego wynika, że jej postanowienia nie mają zastosowania do stosunków pomiędzy uczestnikami awarii wspólnej a ich odpowiednimi ubezpieczycielami (*b. This Rule shall not apply as between the parties to the general average and their respective insurers*).

ZMIANY TECHNICZNO-REDAKCYJNE

W Regułach Yorku-Antwerpii 2004 pojawiły się także pewne zmiany o charakterze techniczno-redakcyjnym. Różne, ale oznaczające to samo, określenia zostały ujednoczone. Przykładem mogą być określenia takie jak *admitted in*, *allowed in*, *admitted as*, które zostały wszędzie zastąpione wyrażeniem: *allowed as*. Autorzy nowych Reguł zaznaczają także, że wprowadzony został konsekwentny system oznaczania poszczególnych norm (*a consistent numbering of paragraphs*). W tej jednak sprawie wolno zgłosić zastrzeżenia. Ujednoczono wprawdzie, oddzielnie dla reguł literowanych i numerowanych, numerację, ale jest ona mało przejrzysta. Zachowane zostały dwie reguły niewłączone do ujednoczonego systemu. Wyróżnione są tylko tytułem (*Rule of Interpretation* oraz *Rule Paramount*). Reguły ogólne (*lettered Rules*) nadal nie mają tytułów, a tylko oznaczenie wielkimi literami od A do G. Poszczególne przepisy tych reguł oznaczone są cyframi arabskimi. Reguły numerowane (*numbered Rules*) zachowały oznaczenie zarówno cyframi rzymskimi, jak i odpowiednimi tytułami, jednak występujące w nich szczegółowe normy wyróżnione zostały małymi literami, np. a, b, c, zaś dla oznaczeń trzeciego rzędu użyto w nawiasach cyfr rzymskich pisanych małymi

literami. Tak więc oznaczenie pewnej konkretnej reguły szczegółowej może wyglądać następująco: XI. d. (iv). Trudno uznać, że jest to jakieś uporządkowanie systemu numeracji. A można było skorzystać z przykładu klauzul instytucyjnych wprowadzonych do obrotu w 1982 r. w wyniku reformy angielskich ubezpieczeń morskich.

Warto przy okazji zwrócić uwagę na tendencję, by zachować Reguły, przynajmniej począwszy od redakcji 1924 r., w możliwie niezmienionym kształcie. Wyraża się to nie tylko w utrzymywaniu podziału na reguły literowane i numerowane, ale także w zachowaniu oznaczenia poszczególnych reguł. Tak było np. z regułą dotyczącą ratownictwa morskiego, której w redakcji 1974 r. nadano nr VI i wprowadzono w miejsce usuniętej w tym celu reguły dotyczącej forsowania żagli. Oznaczenie pozostałych reguł miało pozostać w ten sposób niezmienione. Reguły *Paramount* z 1994 r., mającej przecież charakter ogólny, nie włączono do reguł „literowanych”, by nie zmieniać ich oznaczenia i liczby, a umieszczono poza przyjętym systemem numeracji. W tejże redakcji 1994 r. znalazła się nowa reguła ogólna dotycząca zestawów holowniczych. Aby nie burzyć istniejącego porządku, dołączono dotychczasową regułę B jako drugi ustęp do reguły A, a w uwolnione w ten sposób miejsce wstawiono wspomnianą wyżej nową regułę. Przy okazji zmieniono słowo *expenses* w dawnej regule B na *expenditure*, tak aby w rozszerzonej regule A nie występowały dwa różne słowa o identycznym znaczeniu. Z tych samych zapewne powodów w redakcji 1994 r. nie uzyskała samodzielnego bytu zupełnie nowa reguła, której treścią jest tzw. *Non-Separation Agreement*. Została ona po prostu dołączona do istniejącej reguły G. Wyraźnie takie działania widoczne są także wśród reguł numerowanych. Na przykład zagadnienie zapobiegania szkodom w środowisku naturalnym zostało uwzględnione w Regułach 1994 r. w regule bardzo obszernej, ale niesamodzielnej, a dołączonej jako punkt d do reguły XI, której głównym przedmiotem są koszty płac i wyżywienia załogi poniesione w związku z zawinięciem do portu schronienia.

DYSPASZA I DYPASZER

Z instytucją awarii wspólnej związane są bardzo mocno terminy: dyspasza i dyspaszer. Jest godne uwagi, że we wszystkich kolejnych redakcjach Reguł Yorku-Antwerpii są one ledwie zauważalne, zwłaszcza że w języku angielskim słowa *average statement*, czy *average adjustment* oraz oczywiście *average adjuster* mają znaczenie bardziej robocze i nie tak oficjalne jak w krajach

na kontynencie. Warto niemniej odnotować, że termin *adjustment* pojawia się tylko w Regule XVIII YAR 1890 oraz w Regule VI YAR 2004, zaś termin *average statement* w Regule G we wszystkich kolejnych redakcjach YAR (*This rule shall not affect the determination of the place at which the average statement is to be made up*). Osoba dyspaszera (*average adjuster*) jest wprawdzie wymieniana od roku 1924 we wszystkich redakcjach Reguł, ale tylko w Regule dotyczącej depozytów gotówkowych (*Payments on account or refunds of deposits may be made if certified to in writing by the average adjuster*). W redakcji 1924 r. była to Reguła XXIII, zaś we wszystkich następnych redakcjach – Reguła XXII. Ponadto, w Regułach z 1994 r. oraz z 2004 r. osoba dyspaszera pojawia się w Regule E w ustępie 2 (*All parties claiming in general average shall give notice in writing to the average adjuster of the loss or expense...*) oraz w ustępie 3 (*...the average adjuster shall be at liberty to estimate...*).

UWAGI KOŃCOWE

1. Reguły Yorku-Antwerpii wywarły, zwłaszcza w wieku XX, znaczący wpływ na ujednoczenie nie tylko praktyki, ale i prawa awarii wspólnej na skalę międzynarodową. Szczególne tego przykłady to prawo morskie Polski, Norwegii, Federacji Rosyjskiej i Chin.

2. Pod względem techniki legislacyjnej Reguły Yorku-Antwerpii nie są tworem udanym; dowodem tego są próby porządkowania problematyki awarii wspólnej w ustawach niektórych krajów, jednak z zachowaniem zasadniczych norm uwzględnionych w Regułach. Pewne poczynania w tym kierunku podjęte przy opracowywaniu Reguł Yorku-Antwerpii 2004 należy uznać za niepełne i niekonsekwentne.

3. Związane z problematyką awarii wspólnej pojęcie dyspaszy i rola dyspaszera występują w Regułach Yorku-Antwerpii raczej przypadkowo i to na marginesie zagadnień dotyczących sprawności rozliczenia.

4. Mimo deklarowanych od czasu do czasu zamiarów ograniczenia awarii wspólnej kolejne redakcje Reguł obejmują, nie zmieniając podstawowego zakresu awarii wspólnej sformułowanego w Regule A, coraz to większy obszar problemów; jako przykłady można wskazać uwzględnienie zestawów holowniczych, rozliczenie kosztów ratownictwa czy problemy ochrony środowiska.

5. Najbardziej istotne zmiany wprowadzone do Reguł 2004 r. odnoszą się tylko do spraw będących przedmiotem reguł szczegółowych (numerowanych), a mianowicie: (1) wynagrodzenia za ratownictwo (Reguła VI), (2) wydatków w porcie schronienia (Reguła XI), (3) napraw tymczasowych (Reguła XIV),

(4) prowizji za dostarczenie funduszy (Reguła XX), (5) sposobu określania wysokości odsetek (Reguła XXI), (6) przedawnienia roszczeń (nowa Reguła XXIII).

THE YORK-ANTWERP RULES 140 YEARS ON

(Summary)

Participation in loss or damage by sacrifice stems from either custom or legal regulations. This obligation can also be limited by agreement between parties. The instrument for modifying the range of loss or damage by sacrifice is the set of principles in the York-Antwerp Rules.

The York-Antwerp Rules are currently the oldest maritime trade institution in such common practical use. The definition of loss or damage by sacrifice comes from the rules accepted in 1924 which originated from British regulations on maritime insurance dating from 1906.

In Polish maritime code, the term “loss or damage by sacrifice” describes only a certain type of damage, independent of the means it was inflicted. Norwegian maritime code is a good example of a rational attitude towards this issue; article 211 of this code refers directly to the York-Antwerp Rules.

In terms of legislative techniques, the York-Antwerp Rules are not perfect. The terms of dispatch and the role of the dispatcher, which are closely related to the loss and damage by sacrifice, are rather incidental in the York-Antwerp Rules and are on the margins of issues regarding the effectivity of settlement.