

BOGNA OSTROWSKA

## REGUŁY PEKIŃSKIE

*Reguły Pekinśkie nie zostały uchwalone w oficjalnym dokumencie i nie mają charakteru norm prawnych. Są jedynie prywatnym zbiorem zasad rozliczania awarii wspólnej. Zostały one przyjęte przez Chińska Radę do Spraw Promocji Międzynarodowej Handlu (CCPIT) 1.01.1975 r. i obowiązują do chwili obecnej.*

*Budowa Reguł Pekinśkich jest jednolita i nie zawiera podziału na reguły ogólne i szczegółowe. Reguły składają się ze swoistej preambuły i 8 zatytułowanych artykułów. Do zakresu awarii wspólnej zaliczono nadzwyczajne straty, szkody i rozsądnie poczynione nadzwyczajne wydatki, powstałe na skutek powzięcia czynności mających na celu uchronienie statku, ładunku od wspólnego dla nich niebezpieczeństwa, spowodowanego przez klęski żywiołowe, wypadki lub innego rodzaju nadzwyczajne okoliczności mogące wystąpić w transporcie morskim.*

*Na powstanie i treść Reguł Pekinśkich niewątpliwie duży wpływ wywarły Reguły Yorku-Antwepii, a konkretnie ich Hamburgska wersja z 1974 r. Świadczy o tym uderzające podobieństwo treści i charakteru obu reguł.*

*Autorka artykułu omawia też problem stosunku Reguł Pekinśkich do polskiego kodeksu morskiego.*

### 1. WPROWADZENIE

Awaria wspólna sięga swymi korzeniami czasów starożytnych. Na przestrzeni wieków instytucja awarii wspólnej przeszła dużą ewolucję i choć współcześnie proces jej rozliczania jest o wiele bardziej skomplikowany, to nadal jest jedyną w swoim rodzaju instytucją prawa morskiego niemającą odpowiednika w innych dziedzinach prawa.

Zapoczątkowany w XIX wieku przez Reguły Yorku-Antwepii ujednolicony sposób obliczania udziałów stron jak i przepisów regulujących awarię wspólną sprawił, że na całym świecie rozliczanie awarii wspólnej następuje zgodnie z kolejnymi wersjami Reguł Yorku-Antwepii, z Hamburga z 1974 r., Paryża 1990, Sydney 1994 czy Vancouver 2004. Nie zanoszą się na to, by ten długowieczny sposób rozliczania strat miał zostać porzucony. Wręcz przeciwnie, uchwalenie kolejnej już wersji YAR 2004, na konferencji CMI w Vancouver

w zeszłym roku, świadczy o tym, że awaria wspólna ma się całkiem dobrze. Reguły Yorku-Antwerpii nie są jednak jedynymi regułami, według których możliwe jest rozliczenie strat awarii wspólnej. Alternatywnymi regułami, choć nie tak znanymi jak YAR, są Reguły Pekieńskie.

Reguły te są dość mało znane nawet w kręgach dyspaszerskich i nie zostały jak dotąd opisane w naukowej literaturze polskiej ani anglojęzycznej. Reguły Pekieńskie podobnie jak Reguły Yorku-Antwerpii nie mają charakteru norm prawnych. Są prywatnym zbiorem zasad rozliczania awarii wspólnej, nabierającym mocy obowiązującej dopiero wówczas, gdy strony uzgodnią to między sobą w drodze umowy i zamieszczą w dokumencie przewozowym klauzulę powołującą reguły jako podstawę rozliczenia w wypadku zaistnienia awarii wspólnej. Warto zastanowić się nad zastosowaniem Reguł Pekieńskich w polskiej praktyce. Wszelkie postanowienia w przedmiocie awarii wspólnej z reguły wskazują na stosowanie Reguł Yorku-Antwerpii (niekiedy z zastrzeżeniem klauzuli New Jason Clause<sup>1</sup>). Nie można jednak wykluczyć wskazania przez strony w umowie innego zbioru reguł lub właściwego prawa za pomocą łącznika, a więc według metody prawa prywatnego międzynarodowego. Normy kodeksu morskiego dotyczące awarii wspólnej mają bowiem charakter dyspozytywny<sup>2</sup>.

Reguły Yorku-Antwerpii nie ustalają wszystkich zasad dotyczących awarii wspólnej, dlatego istnieje potrzeba uregulowania tej materii w ustawodawstwach poszczególnych krajów<sup>3</sup>. Wpływ YAR na nowoczesne ustawodawstwa morskie różnych państw jest oczywisty<sup>4</sup>. Twórcy przepisów praw nowszych niż Reguły starali się zawsze, by nowe przepisy nie były z nimi sprzeczne. Doszło więc do tego, że ten umowny zbiór zasad, poprzez stosowanie zwyczajowe na szeroką skalę, zaczął wywierać wpływ na kształt praw narodowych, przyczyniając się do ich ujednoczenia, a tym samym do ograniczenia kolizji ustawodawstw w dziedzinie awarii wspólnej<sup>5</sup>.

---

<sup>1</sup> New Jason Clause, konosament C-P: „In the event of accident, danger, damage or disaster before or after the commencement of the voyage resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequence of which, the Carrier is not responsible, by statute, contract or otherwise, the Goods, Shippers, Consignees or owners of the Goods shall contribute with the Carrier in general average to the payment of any sacrifice, losses or expenses of a general average nature that may be made or incurred and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the Goods. If a salving ship is owned or operated by the Carrier, salvage shall be paid for as fully as if the said salving ship or ships belonged to strangers. Such deposit as the Carrier or his agents may deem sufficient to cover the estimated contribution of the Goods and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the Goods, Shippers, Consignees or owners of the Goods to the Carrier before delivery”.

<sup>2</sup> J. Fabian, *Normy kolizyjne w prawie cywilnym morskim*, rozdz. 10, *Kolizje ustawodawstw w zakresie zobowiązań z awarii wspólnej*, Poznań 1957, s. 89.

<sup>3</sup> *Ibidem*.

<sup>4</sup> J. Falenciak, *Prawo morskie*, rozdz. 6, *Awaria wspólna i szczególna*, Wrocław 1975 r., s. 139.

<sup>5</sup> Z. Kamiński, *Awaria wspólna w nowym kodeksie morskim Chin*, Spedycja i Transport, luty 1994, s. 25; J. Fabian, *op. cit.*, Poznań 1957, s. 89.

Stosownie do art. 255 § 2 polskiego k.m. szczegółowego rozliczenia awarii wspólnej dokonuje dyspaszer, stosując, przy braku umowy stron, zasady powszechnie przyjęte w międzynarodowym obrocie morskim. Jest to przepis, który umożliwia dokonanie rozliczenia awarii wspólnej zgodnie z Regułami Yorku-Antwerpii w dowolnej, aktualnej redakcji<sup>6</sup>. Jednakże powołanie się na Reguły Pekіńskie w umowie stron, np. w konosamencie, sprawia, że dyspaszer zostaje zbowiązany do przeprowadzenia postępowania dyspaszerskiego, w razie ewentualnej awarii wspólnej, zgodnie z Regułami Pekіńskimi. Obowiązek taki dla polskiego dyspaszera przewiduje k.m., który w art. 255 § 2 mówi, że dyspaszer dokonuje szczegółowego rozliczenia awarii wspólnej, stosując zasady wskazane w umowie stron. Postanowienia umowy z art. 255 § 2 znajdują zastosowanie przed zasadami powszechnie przyjętymi w międzynarodowym obrocie morskim. Przepis ten jest więc furtką dla stron, które swoje zobowiązania z awarii wspólnej chciałyby poddać innym regułom niż Reguły Yorku-Antwerpii – na przykład Regułom Pekіńskim z 1975 r.

## 2. UWAGI OGÓLNE

Reguły Pekіńskie<sup>7</sup>, których pełna nazwa to Tymczasowe Reguły do Rozliczania Awarii Wspólnej Chińskiej Rady do spraw Promocji Międzynarodowego Handlu<sup>8</sup>, zostały przyjęte przez Chińską Radę do Spraw Promocji Międzynarodowego Handlu (CCPIT) 1.01.1975 r. i obowiązują do chwili obecnej<sup>9</sup>. Angielska wersja Reguł pochodzi z *Laws and Regulation of the People's Republic of China Governing Foreign-Related Matters* (07.1991) zebrana przez Bureau of Legislative Affairs of the State Council of the People's Republic of China i opublikowana przez China Legal System Publishing House. W wypadku rozbieżności pomiędzy tekstem oryginalnym a jego angielskim tłumaczeniem pierwszeństwo przyszuje się wersji oryginalnej – sporządzonej w języku chińskim.

Chińska Rada do Spraw Promocji Międzynarodowego Handlu powstała w maju 1952 r. Zrzesza organizacje, przedsiębiorstwa i ważne osobistości reprezentujące gospodarczy i handlowy sektor w Chinach. Jest najważniejszą i największą instytucją promującą handel zagraniczny w Chinach. Celami CCPIT są: kierowanie i promocja handlu zagranicznego z wykorzystaniem zagranicznych inwestycji, wprowadzanie nowoczesnych zagranicznych technologii, kierowanie

---

<sup>6</sup> J. Matysik, *Prawo morskie, Zarys systemu*, t. III, Wrocław 1975, s. 128.

<sup>7</sup> Peking Adjustment Rules / Beijing Adjustment Rules.

<sup>8</sup> The Provisional / Interim Rules for General Average Adjustment of the China Council for the Promotion of International Trade,

<sup>9</sup> [http://www.chinahotelsreservation.com/china\\_law/INTERIM\\_RULES\\_china\\_law\\_FOR\\_GENERAL213.html](http://www.chinahotelsreservation.com/china_law/INTERIM_RULES_china_law_FOR_GENERAL213.html)

gospodarczą i technologiczną chińsko-zagraniczną współpracą, promowanie rozwoju gospodarczych i handlowych kontaktów pomiędzy Chinami a innymi państwami i regionami na całym świecie, nawiązywanie przyjaznych kontaktów międzyludzkich pomiędzy Chinami a obywatelami innych narodów. Od 1988 r., za zgodą rządu chińskiego, CCPIT przyjęła odrębną nazwę China Chamber of International Commerce – CCOIC, która używana jest zamiennie z pierwotną nazwą China Council for the Promotion of International Trade. CCPIT wciąż przyjmuje nowych członków spośród przedsiębiorstw ze wszystkich regionów Chin i promuje handel poprzez swoją działalność informacyjną, konsultacyjną i pomoc prawną<sup>10</sup>.

Jednocześnie z Regułami CCPIT ustanowiła Departament Rozliczeń Awarii; wszedł on w skład Departamentu Prawnego CCPIT jako wyspecjalizowana agencja, której celem jest działanie na rzecz międzynarodowego handlu, transportu morskiego i ubezpieczeń. Do jego zadań należy obliczenie i rozdzielanie strat i wydatków wynikłych wskutek wypadków, którym uległy statki w transporcie morskim, a także sporządzanie rozliczenia awarii wspólnej. Podstawą do podjęcia działań przez Departament Rozliczeń Awarii jest klauzula ubezpieczeniowa polisy CASCO wskazująca właściwość Departamentu dla awarii poszczególnej, a dla awarii wspólnej – reguły rozliczenia, na które wyrażono zgodę w umowie frachtowej.

„Reguły Pekieńskie przejęły zwyczajową praktykę istniejącą w kręgach międzynarodowego rozliczania awarii wspólnej, a także wykształciły szczególne postanowienia w świetle pojawiających się nowych trendów w rozwoju handlu morskiego. W porównaniu do Reguł Yorku-Antwerprii 1974 powszechnie stosowanych na całym świecie, postanowienia Reguł Pekieńskich są dogodniejszym wyborem dla zainteresowanych transportem morskim stron ze względu na swoją przejrzystość, zwięzłość i łatwość w przyswajaniu”<sup>11</sup>. W wypadku aktu awarii wspólnej, gdy zachodzi potrzeba sporządzenia dyspaszy, chińscy lub zagraniczni armatorzy lub ubezpieczyciele CASCO mogą skontaktować się z Departamentem Rozliczeń Awarii, bezpośrednio lub przez swych agentów bądź czarterujących. Do upoważnienia Departamentu Rozliczeń Awarii do sporządzenia rozliczenia awarii wspólnej mają prawo również właściciele ładunków, w sytuacji gdy nie uczynili tego armatorzy. Po zleceniu sporządzenia rozliczenia armatorzy powinni dostarczyć Departamentowi odpowiednie dokumenty, niezbędne do przeprowadzenia dyspaszy. Departament Rozliczeń Awarii sporządza rozliczenie na podstawie wszystkich zebranych materiałów. Dyspasza nie ma mocy prawnie wiążącej. W razie zastrzeżeń zainteresowanych stron co do treści dyspaszy strony te mogą dojść do porozumienia w drodze negocjacji lub oddać sprawę pod arbitraż<sup>12</sup>.

<sup>10</sup> <http://www.ccpit.org/servlet/infosystem.ServletGoToInfosystemHome>

<sup>11</sup> China Council for the Promotion of International Trade, *Specific Instructions on Entrustment for General Average*, 1980, [http://www.novexcn.com/specific\\_ins\\_average\\_adjus.html](http://www.novexcn.com/specific_ins_average_adjus.html)

<sup>12</sup> *Ibidem*, [http://www.novexcn.com/specific\\_ins\\_average\\_adjus.html](http://www.novexcn.com/specific_ins_average_adjus.html)

### 3. BUDOWA I TREŚĆ REGUŁ

Budowa Reguł Pekieńskich w odróżnieniu od Reguł Yorku-Antwerpii jest jednolita i nie zawiera tak charakterystycznego dla YAR podziału na reguły ogólne i szczegółowe. Reguły składają się ze swoistej preambuły i 8 zatytułowanych artykułów:

Art. 1. Zakres awarii wspólnej

Art. 2. Zasada rozliczania awarii wspólnej

Art. 3. Obliczanie wysokości straty i szkody awarii wspólnej

Art. 4. Wartości uczestniczące w awarii wspólnej

Art. 5. Oprocentowanie i prowizja

Art. 6. Zabezpieczenie awarii wspólnej

Art. 7. Ograniczenie w czasie awarii wspólnej

Art. 8. Uproszczenie rozliczenia awarii wspólnej

Artykuły te dzielą się z kolei na podpunkty.

W preambule do Reguł zarysowane zostały pobudki, którymi kierowała się CCPIT, ustanawiając Reguły. Mając na uwadze uregulowanie rozliczenia awarii wspólnej na zasadzie równości i wzajemnych korzyści, w celu usprawnienia przyjacielskich kontaktów pomiędzy obywatelami różnych narodów i promowania rozwoju międzynarodowego handlu i transportu morskiego, Chińska Rada do spraw Promocji Międzynarodowego Handlu powołuje obecne Tymczasowe Reguły i ustanawia Departament Rozliczeń Awarii.

### 4. ZAKRES AWARII WSPÓLNEJ

W art. 1 Reguł Pekieńskich określony został zakres awarii wspólnej. Do zakresu awarii wspólnej zaliczono nadzwyczajne straty, szkody i rozsądnie poczynione nadzwyczajne wydatki, powstałe na skutek powzięcia czynności mających na celu uchronienie statku, ładunku od wspólnego dla nich niebezpieczeństwa, spowodowanego przez klęski żywiołowe, wypadki albo innego rodzaju nadzwyczajne okoliczności mogące wystąpić w transporcie morskim. Należą tu:

- rozsądnie poczynione straty albo szkody na statku i ładunku w celu uratowania ich od niebezpieczeństwa,
- nadzwyczajne wydatki, poniesione przez statek w celu wejścia do portu schronienia,
- wydatki portowe w porcie schronienia poniesione podczas zatrzymania statku,

- nadzwyczajne wydatki na wyjście statku z portu schronienia razem z jej pierwotnym ładunkiem bądź tylko z jego częścią.

Zakwalifikowano tu także płace i utrzymanie załogi, paliwo i zapasy zużyte podczas przedłużenia podróży, spowodowanego zawinięciem statku do portu schronienia, jak również podczas dodatkowego zatrzymania statku w porcie schronienia oraz wydatki na ratownictwo, wydatki poniesione na skutek przymusowego wyładunku i przeładunku towaru i innego rodzaju nadzwyczajne wydatki. Awaria wspólna według Reguł Pekieńskich obejmuje także naprawy, których statek wymaga dla bezpiecznego dokończenia podróży, powstałe na skutek uszkodzenia wynikłego z wypadku, do którego doszło podczas podróży. Wydatki portowe, płace i utrzymanie załogi, koszty zużytego paliwa i zapasów podczas rozsądnego czasu zatrzymania statku w porcie napraw, wydatki i straty lub uszkodzenia powstałe wskutek takiego wyładowywania, ponownego załadowywania, czy manipulowania ładunkiem, które jest wymagane w celu dokonania napraw, mogą być włączone na obecnych zasadach do awarii wspólnej. Każdy wydatek poniesiony zamiast innego wydatku, który kwalifikowałby się do awarii wspólnej, może zostać do niej zaliczony jako wydatek zastępczy, jednakże tylko do wysokości wydatku zastąpionego, jeżeli zainteresowani statkiem i ładunkiem nie uzgodnili inaczej. Z wyjątkiem szkód, strat i wydatków wymienionych powyżej żadna inna pośrednia strata, włączając w to straty, szkody i wydatki wynikłe z opóźnienia, nie wchodzi w zakres awarii wspólnej.

## 5. ZASADA ROZLICZANIA AWARII WSPÓLNEJ

Według art. 2 zasadą rozliczenia awarii wspólnej jest ustalenie odpowiedzialności na drodze dochodzenia, badań i uregulowanie rozliczenia wzajemnych należności i udziału stron w różnorodnych stratach i wydatkach na zasadach uczciwości, rozsądku i na drodze dążenia do wykrycia prawdy. Ciężar udowodnienia spoczywa na stronie wnioskującej o rozliczenie awarii wspólnej, jak i na pozostałych stronach zainteresowanych wykazaniem, że ich odpowiednio dochodzone straty, szkody i wydatki słusznie podlegają zaliczeniu do awarii wspólnej, zgodnie z postanowieniami Reguł. Jeżeli zdarzenie, które było podstawą do wniesienia roszczenia o rozliczenie awarii wspólnej, powstało z winy jednej ze stron umowy frachtowej, od której nie może być ona zwolniona od odpowiedzialności, rozliczenia awarii wspólnej się nie przeprowadza. Sprawa natomiast może zostać odpowiednio inaczej rozpatrzona, poprzez konsultacje, stosownie do zaistniałych okoliczności.

## 6. OBLICZANIE WYSOKOŚCI STRATY I SZKODY AWARII WSPÓLNEJ

W art. 3 *Obliczanie kwoty strat i szkód awarii wspólnej* kwotę podlegającą zaliczeniu do awarii wspólnej z tytułu straty lub uszkodzenia poniesionego przez statek, ładunek i fracht oblicza się na następujących zasadach:

1. Kwotę podlegającą zaliczeniu do awarii wspólnej z tytułu straty lub uszkodzenia poniesionego przez statek oblicza się w zgodzie z rzeczywistym rozsądnym kosztem naprawy takiego uszkodzenia, włączając w to koszty tymczasowych napraw i wymiany części zamiennych z uwzględnieniem rozsądnych potrąceń na zasadzie „nowe za stare”. Jeżeli nie dokonano naprawy, obliczenie zostanie sporządzone w zgodzie z rozsądnie oszacowanymi kosztami niezbędnych napraw. Dopuszczalny koszt dla strat, uszkodzeń w paliwie i zapasach zostanie obliczony na podstawie ich rzeczywistych wartości.
2. Kwotę podlegającą zaliczeniu do awarii wspólnej z tytułu utraty lub uszkodzenia ładunku oblicza się na podstawie wartości CIF, minus fracht, który zostałby zapłacony, gdyby nie te utraty lub uszkodzenia. Jeżeli tak uszkodzony ładunek ulega sprzedaży, a niemożliwe jest ustalenie skali uszkodzeń, kwota zostanie obliczona na podstawie różnicy pomiędzy wartością CIF a wpływem netto ze sprzedaży.
3. Kwotę podlegającą zaliczeniu do awarii wspólnej z tytułu utraty frachtu oblicza się na podstawie utraconego frachtu, którego to strata została spowodowana utratą lub uszkodzeniami ładunku, minus koszty eksploatacji statku, które zostałyby poniesione, gdyby nie utrata lub uszkodzenia.

## 7. WARTOŚCI UCZESTNICZĄCE W AWARII WSPÓLNEJ

Zgodnie z art. 4 *Wartości uczestniczące w awarii wspólnej* strata lub uszkodzenia i wydatki awarii wspólnej są ponoszone przez strony czerpiące z awarii wspólnej korzyści, stosownie do ich odpowiednich wartości uczestniczących. Wartości uczestniczące obliczane są na następujących podstawach:

1. Wartość uczestnicząca statku obliczana jest stosownie do wartości, jaką przedstawia on w dobrym stanie w momencie i miejscu zakończenia podróży, minus sumę strat lub uszkodzeń niezaliczanych do awarii wspólnej, lub zgodnie z rzeczywistą wartością statku netto z miejsca i momentu zakończenia podróży plus sumę zaliczaną do awarii wspólnej.
2. Wartość uczestnicząca ładunku obliczana jest na podstawie wartości CIF minus suma strat lub uszkodzeń niezaliczanych do awarii wspólnej i frachtu w ryzyku przewoźnika. Ładunek niezadeklarowany lub zadeklarowany

niewłaściwie uczestniczy w awarii wspólnej na podstawie swej rzeczywistej wartości, jednakże jakakolwiek strata lub uszkodzenie takiego ładunku nie będzie wliczona do awarii wspólnej. Bagaż pasażerski i rzeczy osobiste nie uczestniczą w awarii wspólnej, z wyłączeniem nadzwyczajnych okoliczności.

3. Wartość uczestniczącą frachtu oblicza się na podstawie frachtu w ryzyku przewoźnika jak i później zarobionego, z uwzględnieniem potrącenia proporcjonalnego do odcinka podróży nieukończonego w chwili zdarzenia, będącego przesłanką do ogłoszenia awarii wspólnej, plus kwota utraconego frachtu zaliczanego do awarii wspólnej.

## 8. OPROCENTOWANIE I PROWIZJA

Zgodnie z art. 5 *Odsetki i prowizja* od strat, uszkodzeń i wydatków zaliczanych do awarii wspólnej przyznaje się odsetki w wysokości 7% rocznie aż do daty ostatecznego sporządzenia rozliczenia awarii wspólnej. Do awarii wspólnej zalicza się prowizję w wysokości 2% od wydatków awarii wspólnej, innych niż płace i utrzymanie załogi oraz paliwa i zapasów.

## 9. ZABEZPIECZENIE AWARII WSPÓLNEJ

W art. 6 ustanowiona została instytucja zabezpieczenia awarii wspólnej. Zgodnie z nią uczestnicy awarii wspólnej, na prośbę zainteresowanych stron, zobowiązani są ustanowić zabezpieczenie, w celu zapewnienia wpływu udziałów z awarii wspólnej. Zabezpieczenie to może mieć formę rzetelnego listu gwarancyjnego lub depozytu gotówkowego. Jeżeli pobiera się depozyt gotówkowy, przy braku odmiennych postanowień zainteresowanych stron powinien on zostać wpłacony na konto bankowe Departamentu Rozliczeń Awarii. Jakiegokolwiek korzystanie z konta pozostawione jest do wyłącznej dyspozycji Departamentu Rozliczeń Awarii. Zabezpieczenie, korzystanie czy zwroty depozytu gotówkowego nie przesądzą o ostatecznej odpowiedzialności stron.

## 10. OGRANICZENIE W CZASIE AWARII WSPÓLNEJ

W art. 7 Reguły wprowadziły ograniczenia czasowe, które zostały ustanowione w celu ochrony interesów wszystkich zainteresowanych stron i doprowadzenia do sporządzenia dyspaszy w najrychlejszym z możliwych terminów. Z tego też powodu wszystkie strony w wypadku kwalifikującym się jako awaria wspólna powinny na czas uczynić wszystko co konieczne, ogłosić



awarię wspólną i dostarczyć do Departamentu Rozliczeń Awarii odpowiednie dokumenty w wyznaczonym dla nich terminie. W podpunkcie pierwszym art. 7 postanowiono, że ogłoszenie awarii wspólnej powinno mieć miejsce w przeciągu 48 godzin od zawinięcia statku do pierwszego portu od wypadku, jeżeli wydarzył się on na morzu, albo w przeciągu 48 godzin od wypadku, jeżeli miał on miejsce w porcie.

Natomiast według podpunktu drugiego tegoż artykułu dostarczenie odpowiednich materiałów do celów ewidencyjnych, odnoszących się do zajścia awarii wspólnej, strat lub uszkodzeń kwalifikujących się do awarii wspólnej powinno mieć miejsce w terminie jednego miesiąca od chwili ich otrzymania przez roszczącą stronę. Jednakże w każdym przypadku wszystkie materiały powinny być dostarczone w przeciągu roku od chwili zakończenia podróży. W razie zaistnienia nadzwyczajnych okoliczności wymienione wyżej ograniczenia czasowe mogą ulec odpowiedniemu przedłużeniu, jednak pod warunkiem, że powody na takie przedłużenie zostały dostarczone do Departamentu Rozliczeń Awarii w odpowiednich terminach i uzyskały aprobatę Departamentu. Gdyby którakolwiek z zainteresowanych stron nie dotrzymała powyższych warunków, Departament Rozliczeń Awarii może odmówić przeprowadzenia rozliczenia awarii wspólnej lub rozliczyć ją na podstawie dokumentów znajdujących się w jego posiadaniu.

## 11. UPROSZCZENIE ROZLICZENIA AWARII WSPÓLNEJ

W art. 8 Reguł Pekieńskich została wprowadzona zasada uproszczonego rozliczania awarii wspólnej, dla ułatwienia sytuacji wszystkich zainteresowanych stron i poprawienia wydajności. Zgodnie z nią rozliczenie awarii wspólnej powinno być jak najmniej skomplikowane – powinno być zwięzłe, przejrzyste i łatwe w egzekucji. W prostych sprawach można zastosować skrócone rozliczenie. Do spraw, w których zaangażowana suma jest mała, rozliczenia można nie przeprowadzać, jeżeli zgodziły się na to główne zainteresowane strony<sup>13</sup>.

## 12. WPŁYW REGUŁ YORKU-ANTWERPII

Na powstanie i treść Reguł Pekieńskich niewątpliwie duży wpływ wywarły Reguły Yorku-Antwerpii, a konkretnie ich hamburska wersja z 1974 r. Świadczy o tym uderzające podobieństwo treści i charakteru obu reguł. Reguły

<sup>13</sup> The Provisional / Interim Rules for General Average Adjustment of the China Council for the Promotion of International Trade, [http://www.chinahotelsreservation.com/china\\_law/INTERIM\\_RULES\\_china\\_law\\_FOR\\_GENERAL213.html](http://www.chinahotelsreservation.com/china_law/INTERIM_RULES_china_law_FOR_GENERAL213.html)

Pekińskie zostały uchwalone przez CCPIT w 1975 r., a więc w rok po tym jak ukazała się kolejna wersja YAR. Porównania Reguł Pekińskich z YAR 1974 dokonała sama Chińska Rada do Spraw Promocji Międzynarodowego Handlu w wydanych przez nią *Specific Instructions on Entrustment for Average Adjustment*. Jej celem było wykazanie wyższości Reguł Pekińskich nad Regułami Yorku-Antwerpii, które choć powszechnie przyjęte do stosowania w świecie według CCPIT, miały nie mieć prostoty i przejrzystości nowych Reguł<sup>14</sup>.

W rzeczywistości wydaje się, że Reguły Pekińskie są raczej streszczeniem Reguł Yorku-Antwerpii, ich okrojona, a przez to uboższą wersją, niż Regułami, które w sposób nowatorski podchodzą do problemu rozliczania awarii wspólnej. W porównaniu do YAR 1974 są też regułami bardziej ogólnymi, a przez to mniej precyzyjnymi. Przyporównanie Reguł Pekińskich do Reguł Yorku-Antwerpii 1974 i uwypuklenie ich zalet wskazuje na to, że celem CCPIT było utworzenie alternatywnych do YAR Reguł. Oficjalna wersja Reguł Pekińskich została sporządzona w języku chińskim – wydaje się, iż potrzeba posiadania „swoich” chińskich reguł, konkurencyjnych do YAR, była jednym z głównych powodów uchwalenia Reguł Pekińskich.

Język i treść Reguł Pekińskich, a właściwie ich angielskiego tłumaczenia, są tak podobne do języka YAR, iż nasuwa się przypuszczenie, że Reguły Pekińskie powstały z dosłownego tłumaczenia YAR 1974 na chiński, który to tekst po dalszych pracach i przeróbkach utworzył chińskie Reguły Pekińskie, a następnie został ponownie przetłumaczony na angielski jako anglojęzyczna wersja Reguł Pekińskich. Widać to po treści ośmiu artykułów Reguł, które choć inaczej usystematyzowane i odmiennie sformułowane zostały zebrane w całość z fragmentów reguł YAR 1974, zarówno ogólnych – literowych, jak i szczegółowych – numerowanych.

Artykuł 1 Reguł Pekińskich, *Zakres awarii wspólnej*, zawiera w swoich 4 podpunktach fragmenty następujących reguł YAR 1974: reguły A definiującej akt awarii wspólnej, X – *Wydatki w porcie schronienia*, XI – *Płace i utrzymanie załogi oraz inne wydatki w drodze do portu schronienia oraz w tym porcie*, VI – *Wynagrodzenie za ratownictwo*, XII – *Uszkodzenie ładunku przy wyładowaniu*, reguły F mówiącej o wydatku nadzwyczajnym, reguły C zaliczającej do awarii wspólnej tylko te straty, wydatki i szkody, które są bezpośrednim następstwem aktu awarii wspólnej.

Reguły Pekińskie w odróżnieniu od YAR 1974 nie posługują się terminem aktu awarii wspólnej, lecz terminem zakresu awarii wspólnej, do którego zalicza się nadzwyczajne straty, szkody i rozsądnie poczynione nadzwyczajne wydatki, powstałe na skutek powzięcia czynności mających na celu uchronienie statku, ładunku itp. od wspólnego dla nich niebezpieczeństwa, spowodowanego

---

<sup>14</sup> China Council For the Promotion of International Trade, *Specific Instructions on Entrustment for General Average*, 1980, [http://www.novexc.com/specific\\_ins\\_average\\_adjus.html](http://www.novexc.com/specific_ins_average_adjus.html), York-Antwerp Rules 1974.

przez klęski żywiołowe, wypadki i/albo innego rodzaju nadzwyczajne okoliczności mogące wystąpić w transporcie morskim. Natomiast akt awarii wspólnej według YAR 1974 zachodzi wtedy i tylko wtedy, gdy dla wspólnego bezpieczeństwa rozmyślnie i rozsądnie dokonuje się jakiegokolwiek nadzwyczajnego poświęcenia lub ponosi się jakkolwiek nadzwyczajny wydatek w celu uchronienia przed niebezpieczeństwem mienia zaangażowanego we wspólnej wyprawie morskiej. W definicji zakresu awarii wspólnej, którą zawierają Reguły Pekieńskie, w porównaniu do aktu awarii wspólnej brak jest odesłania do wspólnego bezpieczeństwa, które to zostało całkowicie pominięte, jak i terminu mienia zaangażowanego we wspólnej wyprawie morskiej, które z kolei zostało zastąpione przykładowym wyliczeniem tegoż mienia (statek, ładunek itp.). Nie ma też mowy o dokonywaniu poświęceń, za to jest o stratach, wydatkach i szkodach.

Reguły Pekieńskie przejęły w całości do swojej treści np. reguły C, E i F, jednakże w wypadku reguł bardziej rozbudowanych, a dotyczy to zwłaszcza reguł szczegółowych, przejęcie jest tylko fragmentaryczne i ograniczyło się do głównych zamysłów Reguł YAR 1974. Dobrym przykładem na wykazanie tej praktyki jest krótki w swej treści, dwuzdaniowy art. 5 Reguł Pekieńskich – *Procent i prowizja*. Składają się na niego 2 reguły szczegółowe YAR 1974: XXI – *Odsetki od strat zaliczonych do awarii wspólnej* i XX – *Dostarczenie funduszy*. Według pierwszego zdania art. 5 Reguł Pekieńskich od strat, uszkodzeń i wydatków zaliczanych do awarii wspólnej przyznaje się odsetki w wysokości 7% rocznie aż do daty ostatecznego sporządzenia rozliczenia awarii wspólnej. Reguły Pekieńskie poprzestają na tym stwierdzeniu, w regule XXI YAR czytamy dodatkowo, że od wydatków, poświęceń i innych sum zaliczonych do awarii wspólnej przyznaje się odsetki w wysokości 7% rocznie aż do daty dyspaszy, z odpowiednim uwzględnieniem wszelkich tymczasowych płatności zaliczkowych dokonanych przez podmioty uczestniczące lub z funduszu depozytowego awarii wspólnej. W drugim zdaniu art. 5 Reguł Pekieńskich czytamy, że do awarii wspólnej zalicza się prowizje w wysokości 2% od wydatków awarii wspólnej, innych niż płace i utrzymanie załogi oraz paliwa i zapasów. Natomiast według reguły XX YAR 1974 do awarii wspólnej zalicza się prowizję w wysokości 2% od wydatków awarii wspólnej, innych niż płace i utrzymanie kapitana, oficerów i załogi oraz paliwo i zapasy nieuzupełnione w czasie podróży; jeżeli jednak funduszy nie dostarcza żaden z uczestniczących podmiotów, do awarii wspólnej zalicza się koszty konieczne do uzyskania potrzebnych funduszy za pomocą listu bodmeryjnego lub w inny sposób albo stratę poniesioną przez właściciela sprzedanego w tym celu ładunku. Koszt ubezpieczenia sum wyłożonych na pokrycie wydatków awarii wspólnej zalicza się również do awarii wspólnej.

Tak wybiórcze potraktowanie recepcji postanowień YAR powoduje, że na pierwszy rzut oka Reguły Pekieńskie wydają się bardziej nowoczesne, przejrzyste i mniej skomplikowane od YAR. O tym, że poszczególne wersje

YAR przysparzały kłopotów ze zrozumieniem armatorom czy ich klientom, świadczą ciesząc się dużym powodzeniem broszurki-przewodniki o awarii wspólnej, wydawane przez koła dyspaszerskie<sup>15</sup>. Jednak Reguły Pekieńskie, przez swoją prostotę, są również bardziej ogólne, gdyż nie zawierają kazuistyki YAR, która pozornie może się wydawać przestarzała i skomplikowana, ale została ukształtowana przez praktykę, a popularność Reguł w świecie świadczy najlepiej o ich skuteczności.

Nie oznacza to, że Reguły Pekieńskie nie zawierają żadnych treści oryginalnych, nieznanymi Regułom YAR 1974. W większości nie dotyczą one jednak bezpośrednio samej awarii wspólnej, lecz treści proceduralnych mających miejsce już po jej nastąpieniu. Artykuł 7 Reguł wprowadził ograniczenia czasowe, które zostały ustanowione w celu ochrony interesów wszystkich zainteresowanych stron i doprowadzenia do ukończenia sporządzenia rozliczenia awarii wspólnej w najrychlejszym z możliwych terminów<sup>16</sup>.

Do 2004 r. YAR nie znały jakichkolwiek ograniczeń czasowych, jednak w 2004 r. na konferencji CMI została dodana reguła XXIII wprowadzająca ograniczenie czasowe dla dochodzenia wszelkich praw odnośnie udziałów w awarii wspólnej. Ustalono, że jakiegokolwiek roszczenia z tytułu udziałów w awarii wspólnej mają być dochodzone w okresie jednego roku od dnia sporządzenia dyspaszy, jednak w żadnym przypadku nie powinny one przekroczyć sześcioletniego terminu liczonego od dnia zakończenia podróży. Terminy te mogą być przedłużone na mocy umowy stron wyprawy morskiej. Wprowadzone w Regułach Pekieńskich ograniczenia czasowe dotyczą jednak samego ogłoszenia awarii wspólnej i terminu dostarczenia niezbędnych dokumentów, natomiast ograniczenia czasowe wprowadzone w YAR 2004 dotyczą terminu do składania roszczeń<sup>17</sup>.

Kolejnym zapisem właściwym tylko dla Reguł Pekieńskich jest art. 8 Reguł, wprowadzający zasadę uproszczonego rozliczania awarii wspólnej, dla ułatwienia sytuacji wszystkich zainteresowanych stron i poprawienia wydajności<sup>18</sup>.

Poza wyżej przytoczonymi artykułami brak w Regułach Pekieńskich innych wyróżniających się oryginalnością postanowień. Pozostałe artykuły, z kilkoma wyjątkami jak fragment art. 2 i podpunkt 1 art. 3, są względnym odzwierciedleniem poszczególnych reguł YAR. Wspomniany fragment art. 2 przedmiotowo odpowiada regule D YAR 1974, jednak wprowadził on zgoła odmiennie uregulowanie tej kwestii. Stosownie do reguły D, jak i art. 252 § 2 naszego k.m., prawo do udziału w awarii wspólnej pozostaje nienaruszone, chociażby zdarzenie, które wywołało poświęcenie lub wydatek, powstało z winy jednej

---

<sup>15</sup> George S. Hughes, Richard Cornah, *Members of the Association of Average Adjusters, A Guide to General Average*, London 1994.

<sup>16</sup> Patrz punkt 10 niniejszej pracy.

<sup>17</sup> York-Antwerp Rules 2004. Blżej na ten temat zob. artykuł Z. Kamińskiego zamieszczony w niniejszym tomie.

<sup>18</sup> Patrz punkt 11 niniejszej pracy.

ze stron uczestniczących w wyprawie; nie przesądza to jednak o jakichkolwiek środkach dochodzenia lub obrony, które mogą przysługiwać przeciwko tej stronie lub na jej rzecz ze względu na taką winę. Natomiast zgodnie z Regułami Pekieńskimi, jeżeli zdarzenie, które było podstawą do wniesienia roszczenia o rozliczenie awarii wspólnej, powstało z winy jednej ze stron umowy frachtowej, od której nie może być ona zwolniona od odpowiedzialności, rozliczenia awarii wspólnej się nie przeprowadza. Sprawa natomiast może zostać odpowiednio inaczej rozpatrzona poprzez konsultacje, stosownie do zaistniałych okoliczności.

Druga, a zarazem ostatnia poważna rozbieżność między regułami XIII – *Potrącenie od kosztu napraw* i XVIII – *Uszkodzenie statku YAR* a art. 3 punkt 1 Reguł Pekieńskich dotyczy kwoty podlegającej zaliczeniu do awarii wspólnej z tytułu straty lub uszkodzenia poniesionego przez statek, obliczanej w zgodzie z rzeczywistym rozsądnym kosztem naprawy takiego uszkodzenia, włączając w to koszty tymczasowych napraw i wymiany części zamiennych z uwzględnieniem rozsądnych potrąceń na zasadzie „nowe za stare”. Według Reguł Pekieńskich przy tymczasowych naprawach i wymianach części zamiennych dokonuje się potrącenia „nowe za stare”, natomiast według YAR 1974 od kosztów napraw, podlegających zaliczeniu do awarii wspólnej, nie dokonuje się potrąceń na zasadzie „nowe za stare”, gdy stary materiał lub części zastępuje się nowymi, chyba że statek ma ponad piętnaście lat, w którym to przypadku potrącenie wynosi jedną trzecią<sup>19</sup>.

Reguły Pekieńskie CCPIT mają taki sam charakter jak Reguły Yorku-Antwerpii, znowelizowane ostatnio przez CMI. Są umownym zbiorem reguł przeznaczonym do dobrowolnego stosowania i nabierającym mocy obowiązującej w stosunkach między zainteresowanymi podmiotami po zamieszczeniu stosownego zapisu w dokumencie.

### 13. REGUŁY PEKIŃSKIE A PRZEPISY POLSKIEGO KODEKSU MORSKIEGO

Zgodnie z art. 255 § 2 polskiego kodeksu morskiego dyspaszer zobowiązany jest przy dokonywaniu szczegółowego rozliczenia awarii wspólnej kierować się umową stron. W swojej pracy związany jest więc postanowieniami reguł, które zostały wybrane w drodze umowy przez strony.

Konosament Chińsko-Polskiego Towarzystwa Okrętowego S.A. w Szanghaju<sup>20</sup> w swoich *Postanowieniach i warunkach*, w części VI – *Różnorodne*

---

<sup>19</sup> York-Antwerp Rules 1974.

<sup>20</sup> Chipolbrok – pierwsza spółka z kapitałem zagranicznym założona przez rządy RP i CHRL w 1951 r. „na zasadzie równości i wzajemnych korzyści”. Centrala C-P mieści się w Szanghaju, a Oddział w Gdyni. <http://www.chipolbrok.com.pl>

*postanowienia* zawiera klauzulę 21. zatytułowaną *Awaria wspólna*. Zgodnie z nią awaria wspólna będzie rozliczona, w wybranym przez przewoźnika porcie lub miejscu, zgodnie z Regulami Yorku-Antwerpii 1994 lub Regulami Pekijskimi z 1.01.1975 r. według uznania przewoźnika. Zapis dotyczy ładunku przewożonego zarówno na, jak i pod pokładem.

Zgodnie z powyższą klauzulą i art. 255 § 2 k.m. gdyby przewoźnik wskazał jako właściwe Reguły Pekijskie, polski dyspaszer byłby zobowiązany do przeprowadzenia rozliczenia awarii wspólnej i sporządzenia dyspaszy zgodnie z postanowieniami Reguł Pekijskich. Rozliczenie takie jak dotąd nie było nigdy przeprowadzane<sup>21</sup>. Według klauzuli konosamentu C-P *Prawo i jurysdykcja* wszelkie sprawy dotyczące konosamentu poddane są prawu chińskiemu i oddane pod jurysdykcję Sądu Morskiego w Szanghaju, jeżeli główna działalność gospodarcza armatora koncentruje się w Chinach, lub zgodnie z polskim prawem pod jurysdykcją Wojewódzkiego Sądu w Gdańsku<sup>22</sup>, jeżeli główna działalność gospodarcza armatora ma miejsce w Polsce. Dla celów tej klauzuli „główna działalność gospodarcza armatora” oznaczać będzie Centralę Chińsko-Polskiego Towarzystwa Okrętowego w Szanghaju, jeżeli statek eksploatowany jest przez Centralę, lub Oddział w Gdyni, jeżeli statek eksploatowany jest przez Oddział.

Nowy konosament C-P, a właściwie jego dwie wersje – jedna dla Oddziału w Gdyni, druga dla Centrali w Szanghaju – nie zawierają już w klauzuli 19, regulującej awarię wspólną, odesłania do Reguł Pekijskich, a jedynie do Reguł Yorku-Antwerpii 1994 i ich modyfikacji.

## 14. STOSOWANIE REGUŁ PEKIŃSKICH W CHINACH

Chiński kodeks morski z 1.07.1993 r. został uchwalony 7.11.1992 r. na 28 posiedzeniu Stałego Komitetu Siódmego Narodowego Kongresu Ludowego Chińskiej Republiki Ludowej. Angielskie tłumaczenie pochodzi od Komisji do Spraw Legislacyjnych<sup>23</sup>. Przepisy dotyczące awarii wspólnej znajdują się w rozdziale X kodeksu zatytułowanym *Awaria wspólna*. Ten rozdział

---

<sup>21</sup> Jak ustaliłam w rozmowie z polskimi dyspaszerami Panem Janem Goetzem i Profesorem Zenonem Kamińskim, rozliczenie awarii wspólnej zgodnie z Regulami Pekijskimi w Polsce jak dotąd nie miało miejsca.

<sup>22</sup> Obecnie Sądu Okręgowego w Gdańsku, konosament C-P pochodzi z okresu sprzed reformy administracyjnej sądownictwa wprowadzonej ustawą z 27.07.2001 r. Prawo o ustroju sądów powszechnych, Dz.U. z 2001 r., Nr 98, poz. 1070.

<sup>23</sup> Z. Kamiński, *op. cit.*, s. 24; Maritime Code of the People's Republic of China Chapter X General Average <http://www.com-law.net/findlaw/marine/maritime.htm>

chińskiego kodeksu morskiego mówiący o awarii wspólnej został w całości oparty na Regułach Yorku-Antwerpii 1974. Artykuł 197 chińskiego k.m. jest wzorowany na Regule D YAR<sup>24</sup>, a art. 193 na regule A, jak i reguł literowych – X (b) i XI (b). Kodeks nie zawiera jednak w sobie postanowień Reguły Interpretacyjnej YAR ani Reguły Podstawowej<sup>25</sup> (dodanej w YAR 1994). Poszczególne artykuły Kodeksu Morskiego Chińskiej Republiki Ludowej, jak choćby art. 199, art. 200, art. 201, art. 202, są odzwierciedleniem poszczególnych artykułów Reguł Pekieńskich. Dla przykładu wspomniany art. 199 chińskiego k.m. to art. 3 Reguł Pekieńskich, a art. 201 chińskiego k.m., choć nie podaje wysokości oprocentowania i prowizji, to nic innego niż art. 5 Reguł Pekieńskich, lub Reguły XXI – *Odsetki od strat zaliczonych do awarii wspólnej* i XX – *Dostarczenie funduszy YAR 1974*. Ostatni art. 203 chińskiego kodeksu morskiego spełnia te same zasady co art. 255 § 2 polskiego k.m., choć jego treść jest nieco odmienna. Według art. 203 rozliczenie awarii wspólnej odbędzie się zgodnie z regułami rozliczenia, ustalonymi w odpowiednim dokumencie. W braku takiego uzgodnienia w umowie zastosowanie znajdą odpowiednie postanowienia zawarte w tym rozdziale (Rozdział X – *Awaria wspólna kodeksu morskiego Chińskiej Republiki Ludowej*)<sup>26</sup>. Różnica między kodeksem polskim a chińskim polega na tym, że ustawodawca polski odsyła, w braku umowy stron, do zasad powszechnie przyjętych w międzynarodowym obrocie morskim, czyli do reguł Yorku-Antwerpii, natomiast w myśl prawa chińskiego należy w braku umowy stron stosować normy chińskiego kodeksu morskiego<sup>27</sup>.

## 15. UWAGI KOŃCOWE

Pomimo tego, że ustanowione przez CCPIT w 1975 r. Reguły Pekieńskie obowiązują po dziś dzień, ich znaczenie jest nieporównywalnie mniejsze od znaczenia Reguł Yorku-Antwerpii. Świadczy o tym fakt, że Reguły Pekieńskie są mało znane lub całkiem nieznanne, nawet w środowiskach dyspazerskich. Na całym świecie awaria wspólna rozliczana jest według kolejnych wersji Reguł Yorku-Antwerpii, podczas gdy powoływanie się w konosamentach na Reguły Pekieńskie jest znikome. Reguły Pekieńskie 1975, w przeciwieństwie do Reguł Yorku-Antwerpii, nie miały kolejnych wersji. Może to wynikać z samego

---

<sup>24</sup> <http://www.ricc.com.cn/Englishversion/library/Generalaverage/frame.htm>

<sup>25</sup> W. Tetley, *General average now and in the future*, s. 37.

<sup>26</sup> Z. Kamiński, *op. cit.*, s. 28; Maritime Code of the People's... *op. cit.*

<sup>27</sup> Z. Kamiński, *op. cit.*, s. 28.

założenia CCPIT lub z tego, że zainteresowanie Regułami Pekińskimi jest znikome i nie ma zapotrzebowania na kolejne ich wersje.

Największy chiński ubezpieczyciel – China Shipowners Mutual Assurance Association w treści swojej polisy ubezpieczeniowej w Regule 6 *Hull & Mashinary Risks Covered* w paragrafie 3 podpunkt 2 zatytułowanej *Awaria wspólna i ratownictwo* wyraźnie odsyła do Reguł Pekińskich. Stwierdza, że awaria wspólna będzie rozliczona zgodnie z postanowieniami odpowiedniej umowy i/lub właściwym prawem i praktyką. Jeżeli jednak umowa o przewóz ładunku morzem nie zawiera postanowień odnośnie awarii wspólnej, rozliczenie zostanie przeprowadzone według Reguł Pekińskich lub zgodnie ze zbliżonymi do reguł postanowieniami<sup>28</sup>. Postanowienia polisy chińskiego ubezpieczyciela wskazują jednoznacznie na to, że Reguły Pekińskie znajdują zastosowanie na rynku chińskim. Jednak nowy konosament Chipolbroku, zarówno dla Centrali, jak i Oddziału, nie przewiduje już w swojej treści zapisu na Reguły Pekińskie 1975, jak to czynił w poprzedniej wersji konosamentu, a największy państwowy armator chiński COSCO<sup>29</sup> (China Ocean Shipping Company), a zarazem jedno z największych przedsiębiorstw żeglugowych w skali globalnej, w *Postanowieniach i warunkach* swojego konosamentu, w klauzuli 23. odnoszącej się do awarii wspólnej zawiera zapis jedynie na Reguły Yorku-Antwerpii 1974 z wersji paryskiej 1990 r. Całkowite pominięcie Reguł Pekińskich, nawet bez pozostawienia w gestii przewoźnika alternatywnego wyboru pomiędzy regułami, jak to miało miejsce w wypadku konosamentu C-P, świadczy o tym, że Reguły Yorku-Antwerpii cieszą się zdecydowanie większą popularnością nawet w Chinach, gdzie stosowanie rodzimych Reguł powinno być najbardziej rozpowszechnione. Trudno więc jest ocenić skalę, na jaką Reguły Pekińskie są respektowane w Chinach i Azji.

Chociaż tak orientalnie brzmiąca nazwa Reguł Pekińskich mogłaby sugerować równie oryginalną treść Reguł, to poza swoistą jednolitą budową ich treść nie odbiega w znaczący sposób od treści Reguł Yorku-Antwerpii, na których to Reguły Pekińskie były wzorowane.

---

<sup>28</sup> China Shipowners Mutual Assurance Association, [http://www.cpiweb.org/en\\_baoxiantiaokuan/1\\_1.jsp](http://www.cpiweb.org/en_baoxiantiaokuan/1_1.jsp)

<sup>29</sup> G. Milewska, *Chińczycy w przededniu nowych wyzwań*, Spedycja i Transport, maj 2001, s. 29; <http://www.cosco.com.cn>, <http://www.cosco.pl>: „Utworzone 27.04.1961 r. w Pekinie COSCO korzystало z doświadczeń Chipolbroku – pierwszej spółki z kapitałem zagranicznym ustanowionej w Chińskiej Republice Ludowej. Cosco jest pierwszą chińską firmą żeglugową, która najwięcej zamówień ulokowała w krajowym przemyśle okrętowym. Obecnie w skład jego flotyli wchodzi 550 nowoczesnych statków handlowych. Cosco znajduje się w czołówce międzynarodowych transporterów masowych i jest jednym z trzech najważniejszych kontenerowych przewoźników morskich na świecie. Statki i kontenerowce oznaczone napisem „COSCO” zawijają do 1300 portów w ponad 160 krajach i regionach.



## THE PEKING RULES

(Summary)

*The Peking Rules have not been ratified in an official document and carry no legal weight. They are just a private set of regulations for settling loss and damage by sacrifice. They were accepted by the China Council for the Promotion of International Trade (CCPIT) on 1 January 1975 and remain in force today.*

*The structure of the Peking Rules is uniform and is not divided into general and specific regulations. The rules are comprised of a peculiar type of preamble and eight titled articles. The range of loss and damage by sacrifice includes extraordinary losses, damages, and reasonably incurred extraordinary expenses resulting from actions taken to protect vessel and cargo from a common danger posed by forces of nature, accidents, or other extraordinary circumstance that can occur in maritime transport.*

*Undoubtedly, the York-Antwerp Rules, especially their Hamburg version from 1974, significantly influenced the Peking Rules, as is reflected by the striking similarities in text and character of the two sets of rules.*

*The author also discusses the problem of the Peking Rules in reference to the Polish maritime code.*