



# 声 闻

## 导 读

- ◇ 风从东方来：共建一带一路已取得良好成果
- ◇ BSI 和 TT Club 的 2020 年货物偷盗报告
- ◇ 共同海损之“代替费用”的认定

为客户创造价值

## 风从东方来：共建一带一路已取得良好成果

共建一带一路已取得良好成果

(美国) 尼尔·布什

中国的巨变让我对很多问题有了新认识。中国政府解决问题迅速高效,给我留下深刻印象。共建“一带一路”倡议是一项积极的倡议,迄今已取得良好的成果。美中两国之间的共同点远比分歧要多,我认为应该通过相互尊重和深入对话来解决问题

今年是中华人民共和国成立 70 周年。我参加了 10 月 1 日在北京举行的庆祝大会,见证中国人民充满自豪地庆祝国家取得的辉煌成就。

从 1975 年第一次来中国至今,我目睹了中国全方位的快速发展,我的生活也一直与中国息息相关。

1974 年,我的父亲开始担任美国驻华联络处主任。我和家人于 1975 年夏天第一次来到中国。当时中国老百姓生活还比较贫困,整个国家的对外交往还不多。中国实行改革开放后,踏上了翻天覆地大变化的进程。如今,中国数亿人摆脱了贫困,中等收入群体数量不断增长。随着财富的积累,老百姓的生活水平大幅提高,出国旅游和留学越来越方便。这些在 40 多年前是难以想象的。

我一直在努力促进中美关系发展。今年 9 月初,我来北京参加“中国发展高层论坛 2019 专题研讨会”。中国政府解决问题迅速高效,给我留下深刻印象。我与现场听众分享了这方面的感受。比如,北京的空气质量明显变好。中国政府下决心把改善空气质量作为一件大事来抓,效果显著。不仅是治理大气污染,还包括食品安全、住房问题等民生领域

惠 人 达 己

T: +86 532 86100099

的方方面面,中国各级政府都能找到解决问题的办法,并真正付诸实施,让民众受益。

我认为中国发展取得成功的关键因素之一,在于有一个强有力的领导制度以及稳定的政策框架。中国政府连续实施五年计划,这为国家带来前所未有的经济增长,也吸引了大量外资。中国有一套不同于西方国家的干部选拔任用体系。工作表现是领导干部考核评价机制的重要内容之一,尤其是工作成绩要能真正惠及民生。

中国的巨变让我对很多问题有了新认识。现在我有一个非常坚定的观点:并不是任何一个国家都可以用一模一样的制度来治理。每个国家有不同国情,处于不同的经济发展阶段,应该基于各国的实际情况建立相应的治理体系。

中国提出共建“一带一路”倡议,这是一项非常重要的全球性合作倡议。通过提升参与国家的道路、铁路、港口、学校等基础设施水平,实现共同发展和繁荣。美国国内对共建“一带一路”的意见不一致,但我始终认为,共建“一带一路”是一项积极的倡议,迄今已取得良好的成果。中国可以更多地向世界分享这些信息。

今年也是中美建交 40 周年。我父亲一再表示,中美关系是世界上最重要的双边关系。事实上,中美两国在过去 40 年里,从商业、教育、政治和文化的密切交往中都大受裨益,实现双赢。美国消费者享受到了物美价廉的中国商品,美国经济实现增长和充分就业。如今,中国数亿人摆脱贫困,中国已成长为世界第二大经济体。

当前中美关系进入一个富有挑战性的时刻。事实上,中美两国之间的共同点远比分歧要多,我认为应该通过相互尊重和深入对话来解决问题。我热切希望中美关系能够重回正确轨道。我们需要使双方的关系更加稳定,以共同应对日益

诚 至 诺 行

F: +86 532 86100089

严峻的全球挑战,例如打击恐怖主义,遏制大规模传染病以及促进地区和世界的和平与稳定。

开放的中国是世界的机遇

(波黑)兹拉特科·拉古姆季亚

中国的发展经验为世界各国提供了重要借鉴。我欣喜地看到,在中国共产党的领导下,中国人民团结一致,为实现中华民族伟大复兴的共同目标而努力奋斗。开放的中国同世界形成了更加良性的互动,进一步促进中国和世界的共同繁荣

2002年,我首次来到中国,当时参观上海的经历令我记忆犹新。彼时上海正在规划建设高铁,修建跨海大桥和联通洋山岛上新的外海深水港,到处展露出快速发展的蓬勃生机。2014年再次来到中国时,我不禁为亲眼见到的巨大变化所震惊。人民生活水平、基础设施建设、城市治理水平和现代化程度均得到了巨大提升,中国取得的成就令人瞩目。

70年来,中国经济社会面貌发生了翻天覆地的变化,基础设施联通程度不断提高。与此同时,中国的科学技术发展日新月异:从载人航天技术到5G通信技术,中国科技在很多领域已经达到世界领先水平。2018年中国受理的专利申请数量高居全球榜首,其数量相当于排名第二至第十一位的申请量总和。不少中国的科技领域更是吸引到了全球顶尖人才参与研究。

中国的发展经验为世界各国提供了重要借鉴。令我印象最深刻的是,中国在实现经济快速增长的同时,保持了社会稳定。我认为,中国的社会稳定不仅根植于中华传统文化中对于和谐的推崇,更源于中国人民的安定团结。

中国是世界上人口大国,拥有悠久灿烂的历史文化。过去70年中,中国有条不紊地实现了全面发展。中国政府充

分考量不同地区人民文化背景、经济发展程度等方面的差异,因地制宜,带领大家实现共同发展。2018年,中国共减少农村贫困人口1386万人,连续6年减贫1000万人以上。这充分说明实现共同富裕是中国政府一以贯之的目标。我欣喜地看到,在中国共产党的领导下,中国人民团结一致,为实现中华民族伟大复兴的共同目标而努力奋斗。

新中国成立70年来取得的巨大成就,与中国独特的发展道路密不可分。中国的发展经验表明,每一个国家在发展过程中都会面临挑战,需要因地制宜、实事求是地制定改革措施,不断试验,最终战胜挑战,向前发展。

当今世界面临单边主义、保护主义抬头等构成的多重挑战,这更加凸显出开放的重要性。开放的中国同世界形成了更加良性的互动,进一步促进中国和世界的共同繁荣。现在,我时常来中国参加各种学术论坛,同来自世界各地的专家共同探讨未来世界的发展方向。很多专家都认为,开放的中国是世界的机遇,繁荣的中国将为建设开放型世界经济注入活力、注入信心。

如今,中国的开放进入了新阶段。共建“一带一路”倡议通过国家层面的发展战略对接,带动各国及企业相互投资,为全球发展提供了更加宏伟的愿景,也为全球基础设施发展带来了重要机遇。这是对全球基础架构的投资,促进全球互联互通。

波黑积极参与共建“一带一路”,同时也是中国—中东欧国家合作(16+1合作)的成员国。在共建“一带一路”的推动下,中国和波黑两国更加了解对方,找到了更多的共同利益。共建“一带一路”正在为波黑带来巨大的发展机遇。

我对中国未来的发展充满信心,相信在中国共产党的领导下,中国人民一定能够攻坚克难,再创辉煌。

向世界讲述中国发展的故事

(韩国)朴晋范

中国的发展变化给我带来许多创作灵感和思考。高铁、移动支付、共享经济……中国亮出了一张张创新发展的名片。在新趋势、新技术面前,中国勇于加大创新,探索尝试,适应迅速并将其活用于各个领域,这是中国发展的优势,更让世界对潜力无限的中国未来充满期待

70年来,新中国一步步走来,风雨砥砺,奋发图强,取得的发展成就是超越想象的。作为一名来自韩国的纪录片制片人,中国的发展变化给我带来许多创作灵感和思考。

我与中国结缘的故事,要从1988年谈起。那一年,中国派体育代表团参加在韩国举办的奥运会,开始与韩国民间进行直接贸易,结束了长期以来通过第三方进行转口贸易的时代。两国贸易额很快突破10亿美元。自从改革开放以来,中国展现出的发展韧性和深厚潜力令人振奋。也是在1988年,我进入韩国首尔大学,开始学习中文。毕业后,我进入韩国KBS电视台工作。能够成为新中国发展历程中的一位见证者和记录者,我是幸运的。2008年,我来到清华大学攻读硕士学位。2010年,我开始担任KBS电视台常驻北京的制片人。

这些年来,我走访了中国绝大部分省区市。我和同事们深入中国各地采访,用镜头记录下中国各地的发展成果。2015年,KBS电视台推出特别纪录片《超级中国》,从人口、经济、外交、文化软实力等角度对中国进行了全景式介绍。韩国观众纷纷在网上留言:“很客观”“很震撼”“很解渴”。10%的高收视率在韩国纪录片业界是相当不错的成

惠人达己

T: +86 532 86100099

绩。拍摄这部纪录片的初衷,就是希望包括韩国观众在内的世界各国民众能更全面、更立体地了解中国。该片在韩国引发的热烈讨论和积极评价更让我备受鼓舞。

2016年,KBS电视台又推出系列纪录片《超级亚洲》。这次我们从“中国崛起”“中国制造”入手,探寻中国这片生机盎然的土地给世界发展带来的机遇。我这次作为一名监制参与纪录片制作,清晰地看到中国在高铁、电动汽车等高新技术领域的长足进展,深切地体会到中国正向“世界实验室”华丽变身。

高铁、移动支付、共享经济……中国亮出了一张张创新发展的名片。2018年7月,我有幸受邀与韩国学者一行走访了北京、上海、杭州和深圳4地。在参观华为、腾讯、阿里巴巴、今日头条等公司时,我真切地感受到这些企业高度重视并不断加大在高科技领域的研发和投资。中国将人工智能等高科技融入媒体发展,不仅在新兴媒体中广泛应用,传统媒体也在积极求变。在新趋势、新技术面前,中国勇于加大创新,探索尝试,适应迅速并将其活用于各个领域,这是中国发展的优势,更让世界对潜力无限的中国未来充满期待。

中国的高质量发展吸引着全世界的目光。我希望未来有更多机会,继续向世界讲述中国真实、生动的发展故事。

中国数字化转型成绩斐然

(法国)帕特里斯·凯恩

短短70年,中国人民创造了伟大成就。以互联网、大数据、人工智能为代表的新一代信息技术日新月异,数字经济已成为未来经济发展的重要驱动力。中国积极推动包括制造业在内的多行业的数字化转型,成绩斐然。

诚至诺行

F: +86 532 86100089

去年6月,我有幸参观了故宫的宝蕴楼,观看了故宫文物修复技艺展示。在被璀璨的中华文明震撼的同时,我也产生一个想法,希望有更多民众可以亲眼目睹这些人类文明的精华。我欣喜地得知,中国故宫在未来3年将通过数字采集、云端服务和智慧科技等前沿技术,在文物保护与文化研究领域深度建设“数字故宫”。

短短70年,中国人民创造了伟大成就。“数字故宫”正是中国积极推动数字经济发展的缩影。当前,以互联网、大数据、人工智能为代表的新一代信息技术日新月异,数字经济已成为未来经济发展的重要驱动力。中国积极推动包括制造业在内的多行业的数字化转型,成绩斐然。据9月份发布的《中国互联网发展报告2019》显示,2018年中国数字经济规模达到31.3万亿元,占GDP比重达34.8%。

看到这些数据,我的内心深受鼓舞,让我感觉到泰雷兹在这片热土上大有可为。多年来,我们一直深耕数字技术。自2014年以来,我们已经投资了近70亿欧元,大力发展网络安全、大数据、互联互通和人工智能四大关键数字技术。我们在华收购多家数字技术高科技公司,并开设了3家数字工厂,加速自身及客户的数字化转型。

5G通信技术给数字化转型带来更多的可能性。强大的5G网络,将促进物联网发展,进而推动多行业的数字化转型。年初,我们组建了数字身份与安全业务部,拥有数据保护以及网络安全等技术,开发安全解决方案以应对社会所面临的主要挑战,如无人机空中交通管理、数据和网络安全、机场安全以及金融交易安全。我们继续同中国工商银行合作,推动中国数字支付转型。

我们在中国轨道交通和航空领域分别投资建立合资企业,开发和创新相关产品和解决方案,这将满足中国乃至全球市场的需求。特别值得一提的是,我们与合资企业携手助

惠人达己

T: +86 532 86100099

力北京大兴国际机场空管自动化系统落成。我再来北京时,一定要选择在这座创造了诸多“全球第一”机场降落的航班,亲身体验这里的神奇。

今年新中国喜迎70华诞。我们为中国人民感到骄傲的同时,也很荣幸参与了中国航空、轨道交通、数字身份和安全等行业的发展,为中国的经济增长贡献一份力量。未来,我们将继续致力于成为中国在迈向数字化和创新进程中的重要合作伙伴,为促进数字经济和实体经济融合发展添砖加瓦。

## BSI 和 TT Club 的 2020 年货物偷盗报告



货物偷盗依然持续困扰着国际供应链,造成了混乱、不可预测和大范围的经济损失。因为偷盗造成了很明显的商业影响,例如货物损失和随之而来的保险索赔,所以本报告将继续帮助大家了解货物盗窃的整体影响,包括经济和社会层面。人们普遍认为,有组织的犯罪团伙往往是货物盗窃的幕后主使,其收入不可避免地会支持其他非法交易。

TT Club 与 BSI 供应链服务和方案解决小组合作,共同发布了2020年货物盗窃报告,该报告着眼于2019年的数据。该报告分析了区域和全球盗窃趋势,并提供了案例研究

诚至诺行

F: +86 532 86100089

来说明相关的风险。它汇集了来自 BSI 的供应链风险披露评估网络 ( SCREEN ) 的威胁和情报数据, 以及 TT Club 的保险风险管理和防损见解。

#### 报告的主要结论包括:

- 公路货物运输仍然是主要的风险
- 食品和饮料在所有被盗的商品中所占的份额增加
- 据报道, 全球范围内不安全的停车场平均每天发生 8

起盗窃案

- 在不安全的地区中, 南美洲货物失窃案中的货物价值的中位数最高

报告证实, 与其他所有的运输方式相比, 卡车运输的货物成为最主要的目标; 在 2019 年报告的盗窃案中, 87% 涉及公路运输, 高于 2018 年的 84%。2019 年的数据还显示, 在运输途中发生的盗窃案有所上升, 占案件总数的 37%。这突出了在许多地区公路运输有其脆弱性, 以及在这之后需要提高警惕和建立更多的安全卡车停靠区域。

2019 年, 食品和饮料 ( 从 19% 上升至 28% )、以及电子产品类 ( 从 7% 上升到 13% ) 的货物盗窃大幅增加。这些类目的货物易于取得且容易快速转移, 就食品和饮料而言, 又易于被消费, 所有这些特点都增加了它们对小偷的吸引力。

在考虑盗窃手法上, 2019 年的报告显示随机性的盗窃有所减少, 而令人担忧的是劫持和整个车辆被盗窃开始增加。该报告强调, 由于盗窃方法因地方区域而异, 中美洲、南美洲 ( 占事件的 53% ) 和南非尤其遭受暴力劫持的情况。报告中还列出了 2018 年至 2019 年的其他结果对比。

2020 年报告对政府和私营组织开展的旨在减少事故发生频率的安全停车措施提出了宝贵的见解。它概述了几个防损方法以应对报告中所描述的威胁。风险减损咨询部分由

BSI 的供应链安全咨询团队和 TT Club 的理赔与防损团队共同撰写。

当停车休息时, 货物所面临的风险最高, 无论是法定的短暂休息时间还是每日/每周的固定休息时间。确保车辆停放在一个安全的地方对保护货物来说至关重要。联合报告还概述了在评估潜在停车点的风险状况时应考虑的若干安全停车保护措施。

#### 车辆停靠区域应当:

- 设置适当的物理安全屏障 ( 围篱 ), 使所有车辆都能自然地进入一个有管理和控制的车辆出入口;
- 为进出泊车位的车辆在各个出入口实施物理控制 ( 安全屏障和/或可上锁的大门 );
- 妥善管理各出入口, 确保所有车辆和司机在进/出前均已检查及确认无误, 并确保没有未经批准的车辆可进入停车场;
- 有适当的闭路电视系统沿着周边和外部接近门口的道路来监控车辆和行人, 特别是在停车场的入口处, 镜头应能拍摄车辆进出活动;
- 采取适当的程序, 确保停车场周围的树木和枝叶不会过于茂盛, 以防止对停车场的闭路电视或巡逻活动造成视觉障碍;
- 为停车场设施的所有区域提供适当的照明, 并在周边及车辆和行人出入控制点增加照明, 以协助进行安保活动, 也包括符合良好卫生和安全规范的内部车辆和行人区域; 且
- 在停车场各处张贴适当的标志, 告知所有人该场所是安全的、受监控的, 未经许可不得进入。

BSI 和 TT Club 认为, 这份报告可以对供应链专业人士了解全球货物盗窃的详细风险方面发挥重要的教育作用。两家机构均承诺采取积极主动的措施, 来尽量减少货物犯罪所造成的人员、物质和经济损失。

## 共同海损之“代替费用”的认定

在船舶、船上货物和船员被海盗劫持之后，通常而言，海盗都会提出赎金要求。在对赎金数额进行谈判的过程中，会产生一些费用。在赎金被支付，船货、船员被释放之后，赎金通常都会被认定为是共同海损费用，由相关利益方进行分摊。但是，谈判期间产生的费用是否也可以作为共同海损费用由相关利益方即兴分摊？

英国上诉法院 2016 年 7 月 13 日判决的 Mitsui & Co Ltd. v Beteiligungsgesellschaft LPG ( “The Longchamp” ) [2016] EWCA Civ.708 案就对上述问题进行了分析。

### 一、 事实背景

2009 年 1 月 29 日，船舶 “Longchamp” 运载货物从挪威前往越南的途中，在经过亚丁湾的时候遭遇海盗并被劫持到索马里。2009 年 1 月 30 日，海盗向船舶所有人提出六百万美元赎金的要求。船舶所有人立即成立危机管理小组并开始和海盗谈判。2 月 2 日，船舶所有人向海盗先行支付了三十七万三千美元。

3 月 22 日，在谈判持续了 51 天之后，最终的赎金数额被定为一百八十五万美元。3 月 27 日，船舶所有人支付了全部赎金，次日，海盗放行船舶。

涉案提单的条款规定：“共同海损，若有，应根据《1974 年约克-安特卫普规则》理算。”

《1974 年约克-安特卫普规则》的规则 A 规定：“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。”为赎回被海盗劫持的船货而支付的赎金属于共同海损特殊费用，应由受益方进行分摊。

海损理算师在理算发生的共同海损时，对在 51 天的谈判期间内产生的船舶营运费用做出了如下理算结果：

惠 人 达 己

T: +86 532 86100099

1. 应支付给船员的工资：七万五千美元；
2. 根据船员劳动合同应支付给船员的“高危区域奖金”：七万美元；
3. 船员食物、水等补给品费用：三千三百美元；
4. 燃油消耗：一万一千美元；
5. 专业媒体反应服务：两万美元。

### 二、 争议焦点

该案的争议焦点是：上述谈判期间船舶的运营费用（以下简称“谈判期费用”）是否可以被算作共同海损特殊费用？更详细地说，谈判期费用是否属于《1974 年约克-安特卫普规则》的规则 F 允许的“代替费用”（substitute cost）？

规则 F 规定：“凡为代替本可作为共同海损的费用而支付的额外费用，可作为共同海损并受到补偿，而无需考虑对于其他有关方有无节省，但其数额不得超过被代替的共同海损费用”。

### 三、 理算师的意见和高等法院的判决

海损理算师认为，上述谈判期费用均属于规则 F 下的代替费用。因为船舶所有人和管理人及他们任命的谈判人员在五十一天的谈判期内成功将最初海盗要求的数额六百万美元谈判减至一百八十五万美元。因此，就各方共同利益而言，四百一十五万美元得到了节省，而这笔数额本属于规则 A 下成立的特殊费用。因此，谈判期费用符合规则 F 对于“代替费用”的规定，但数额不得超过被代替的共同海损费用。

货物所有人对海损理算师的上述观点提出质疑，并在伦敦高等法院提起诉讼，主张谈判期费用不属于代替费用。高等法院判决以上第 1 至 4 项属于规则 F 下的代替费用，而第 5 项属于规则 A 下的一般共同海损特殊费用。

货物所有人不服高等法院判决提出上诉。上诉法院在 2016 年 6 月 28 日至 29 日开庭审理了案件并在 7 月 13 日下达

诚 至 诺 行

F: +86 532 86100089

了判决。

值得注意的是,这是英国法院第一次被要求对规则 F 进行解释。

#### 四、 上诉法院的判决

规则 F 下的代替费用存在四个构成要件:第一,它必须是一项“费用”;它必须是“额外”支付的费用;第三,必须存在可被代替或被节省的共同海损费用;第四,额外费用必须是为了代替本可以列入共同海损的费用而支付。

可以看出,适用规则 F 有一个预设的适用前提:除了“代替费用”之外,必须存在另外一种会产生共同海损费用的行动方案供船舶所有人选择。

##### (一) 上诉理由及法院回应

1. 上诉理由之一:不存在供船舶所有人选择的替代方案  
上诉人,也就是货物所有人主张:在当前案件中,并不存在可供船舶所有人选择的另一种行动方案。一旦索马里海盗控制了船舶和货物,即使赎金要求还没有提出,船舶所有人就被卷入到释放船舶的谈判之中。谈判期间可长可短,船舶所有人对谈判进程实际上并无控制权。是否释放船货以及以何种条件释放的决定完全在海盗的掌控之中。但是,不论谈判期间是长是短,船舶所有人都需要支付船员费用,船舶也需要消耗燃油,直至海盗收到赎金释放船货。从案件事实看,船舶所有人从未考虑过他们面临着选择。船舶所有人的危机管理和谈判小组在海盗提出赎金要求之前就已经成立,从一开始,船舶所有人的目标就是通过谈判,支付赎金(尽管对实际支付的数额还要讨价还价)以促使海盗释放船货。几乎在所有的索马里海盗劫持船货的案件中,船舶所有人不会直接接受海盗一开始的赎金报价,对赎金数额进行谈判几乎是一个不变的选择。

上诉人主张的实质是:直接支付海盗一开始提出的赎金数额(六百万美元)和通过谈判之后支付削减后的数额(一

百八十五万美元)这两种行动方案之间,并不是可供船舶所有人选择的关系。实际上,它们是一个行动方案,只是方案指向的程度和结果不同。

上诉法院支持了上诉人的主张:船货被劫持后,除非船舶所有人选择武力夺回船货(这是一种明显的可供选择的行动方案),否则船舶所有人面前只有一条路:谈判。这条路的终点就是谈判双方就赎金数额达成一致,船舶所有人支付赎金,海盗释放船货。这条路上并没有其他岔路。接受最初的赎金报价或接受任何比最终确定的赎金数额高的赎金报价都不能被认为是向船东开放的真正选择。

2. 上诉理由之二:直接支付海盗一开始提出的赎金数额并不“合理”

上诉人提出的第二个上诉理由是:额外费用必须是为了代替本可以列入共同海损的费用而支付。退一步讲,即使直接支付海盗一开始提出的六百万美元的赎金是一种可供选择的方案,这笔钱也不能被列入共同海损费用,因此也不会涉及到代替费用问题。规则 A 下,可以被列入共同海损的费用必须是“合理地作出或引起”。不经谈判而直接支付六百万美元,并不合理。

被上诉人答辩:规则 F 下对被代替的共同海损费用并没有“合理性”的要求。因为,实际采用的行动方案正是因为它更加经济和合理才会被采用。假定的被代替的行动方案越是不合理,实际采用的行动方案就越适当。如果是这样,在何种意义上假定的被替代的方案需要“合理”以满足规则 A 的要求?(这个问题被称为“哈德孙难题”(Hudson conundrum)) 高等法院和上诉法院都认为,从整体解释《约克-安特卫普规则》的角度出发,规则 F 下被替代的费用必须满足规则 A 的要求才能被列入共同海损费用。被替代费用合理性的解释必须根据规则 F 在特定案件中的实际效用灵活地进行。



高等法院认为,假定的船舶所有人未经谈判而直接支付六百万美元的做法是合理的。理由如下:除了非常特殊的情况外(例如,赎金数额已经明显超过了船货价值),很难认为船舶所有人为了船货及船员的安全而向海盗支付的赎金不是“合理作出的”。海盗并非理性人,他们始终有潜在可能作出不合理、不符逻辑的行为。因此,船舶所有人很难确定预料或估计针对赎金数额的谈判走向会究竟如何。该案中,六百万美元的赎金要求明显低于船货价值,船舶所有人支付这笔数额并无不合理之处。

上诉法院支持了高等法院的认定:最安全、及时和有效的确保船货及船员被释放的方案就是尽快支付赎金。尽管实践的惯常做法是通过谈判以减少赎金支付数额,但是这并不意味着迅速有效地支付最初要求的赎金数额以避免船货和船员面临的真正危险的做法是不合理的。谈判较低数额的赎金可能带来的延迟会使得船货和船员持续处于全副武装的暴力的海盗控制中,而且在海盗控制下,船货还可能面临风暴或其他海上风险。而且,在当前案件中,船舶所有人知道在海盗捕获船舶的过程中发生了交火,一位船员受伤。另外,尽管代表海盗谈判的人“冷静、理智”,从未采取威胁或其他胁迫策略,但是船舶所有人没有理由想当然的认为如此。

综上所述,上诉法院驳回了上诉人的上诉请求,认为假定的不经谈判而直接支付六百万美元是“合理的”可被列入共同海损的特殊费用。

### 3. 上诉理由之三:燃油消耗不是“费用”。

上诉人提出的第三个上诉理由是:燃油消费通常被认为是共同海损牺牲,而不是共同海损费用。这是一种财产的灭失而不是费用,而规则 F 不适用于灭失。

上诉法院认为,将燃油消耗视为一种费用并没有问题,因为船舶所有人为消耗的燃油实际支付了费用。

燃油消耗是否属于费用取决于语境。例如,《约克-安

特卫普规则》的规则十一为“驶往和停留在避难港等地的船员工资、给养和其他费用”,其中第一段规定“.....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。”将题目和内容结合在一起看,消耗的燃料在这里就被认为是“其他费用”。

因此,上诉法院驳回了上诉人的上诉请求。

### 4. 上诉理由之四:专业媒体反应服务费用不是规则 A 下的共同海损特殊费用

上诉人提出的第四个上诉理由是:媒体反应服务费用不是规则 A 下的共同海损特殊费用,因为产生此种费用的目的是多样的,不一定是为了“共同安全”。

高等法院认为:被上诉人支付媒体反应服务费用的目的之一是尽可能经济和效率地确保船货和船员的释放,另外两个支付费用的可能目的是:保护船公司形象和减少船员及其家属向船舶所有人提起诉讼的可能性。

高等法院认为,为了使这笔费用被认定为规则 A 下的共同海损特殊费用,费用支付的目的并不需要唯一。因为规则 A 的措辞并没有进行如此限制。

上诉法院赞同高等法院的判决:即使存在多个目的,只要是为了共同安全,使同一航程中的财产脱离危险是产生费用的有效原因之一,规则 A 就将适用。没有任何理由认为规则 A 中对支付费用存在唯一目的或主导目的的判断标准。

因此,上诉法院驳回了上诉人的上诉请求。

### (二) 上诉法院判决结果

综上所述,就 51 天谈判期内产生的 5 类费用而言,上诉法院判决第 1 至第 4 类不属于规则 F 下的代替费用(高等法院判决被推翻),而第 5 类属于规则 A 下的共同海损特殊费用(高等法院判决被维持)。

---

达诺箴言：

吾生也有涯，而知也无涯。 — 《庄子·养生主》

---

**免责声明：本出版物仅供一般性参考，并无意提供任何法律或其他建议。我们明示不对任何依赖本出版物的任何内容而采取或不采取行动所导致的后果承担风险。我们保留所有对本出版物的权利。**