

英国最高法院对 LONGCHAMP 案的判决让理算员感到意外

LONGCHAMP 案判决——最高法院对《约克-安特卫普规则》中的规则 F 作出了与先前共同海损理算惯例不同且更为宽松的解释。



INSIGHT

2018 年 2 月 20 日

共同海损事件及诉讼

2009 年 1 月，化学品运输船“LONGCHAMP”轮在亚丁湾遭海盗劫持，被迫改道前往索马里海域。海盗一开始提出高达 600 万美元的赎金要求。在经历七周左右的谈判后，船东同意支付 185 万美元赎金。

船东在共同海损索赔清单中，列出了谈判期间发生的费用——船员工资（包括高风险奖金）、食品、补给品和燃油费用。这些费用的索赔依据是《1974 年约克-安特卫普规则》的规则 F，系作为支付最初索要的高额赎金的替代费用。

高等法院支持了理算结果，并认定纳入这些费用符合规则 F 的规定。这一判决被上诉法院推翻。船东向最高法院提起三审上诉（*Mitsui & Co and others (Respondents) v. Beteiligungsgesellschaft LPG Tankerflotte MHB & Co KG and another (Appellants)* [2017 UKSC 68]），从而让最高法院第一次有机会根据英国法对规则 F 作出解释。最高院以 4 票对 1 票的结果，推翻了上诉法院的判决，认定上述费用确实适用规则 F。

为了理解最高院的判决,以及理算界人士对此的反应,有必要将这一案件放在规则 A 和规则 F 的背景下来分析。两条字母规则的规定如下:

规则 A

“在且只有在为了共同安全,使同一海上航程中的财产脱离危险,有意并合理地作出特殊牺牲或者支付特殊费用时,才能构成共同海损行为。”

规则 F

“凡为代替本可作为共同海损的费用而支付的额外费用,可以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。”

船东主张,谈判期间发生的费用是为了代替另一共同海损费用(即因与海盗谈判而节省的 415 万美元)而支付的。

货方辩称,支付最初索要的 600 万美元赎金不具有合理性,因此该笔费用不属于规则 A 定义的“合理”支付的费用,故而也不构成规则 F 规定的“本可作为共同海损的费用”。此外,按照上诉法院的推理,使赎金降低不属于另一种可供选择的行动方案,因此谈判期间发生的费用并不是“为代替另一费用而支付的”。

最高院以多数票判定对货方的主张不予支持。

首先,代表多数法官作出判决的 Neuberger 法官似乎难以接受“支付最初索要赎金具有合理性”的说法。但他认为,支付该赎金是否合理是一个无需判断的问题,因为规则 F 中提及的“本可作为共同海损的费用”指的是依“其性质”而不是数额本可作为共同海损的费用。

其次, Neuberger 法官总结称,规则 F 在措辞上并未要求相关费用必须是为了实施“另一种可供选择的行动方案”而支付的,但其认定,在本案中,赎金谈判与支付最初索要赎金是两种不同的行动方案。

最后一个要点涉及到规则 C 与规则 F 之间的关系。规则 C 规定,“只有属于共同海损行为直接后果的损失或费用,才应作为共同海损。不论是在航程中或其后发生的船舶或货物迟延所造成的损失,例如船舶滞期损失,以及任何间接损失,例如行市损失,都不得作为共同海损。”

货方主张,规则 C 排除了由迟延造成的间接损失,因此这一除外条款应当适用于谈判期间发生的费用索赔。但法院认定,规则 C 不适用:

“规则 C 适用于属于共同海损行为后果并以共同海损方式索赔的费用和其他款项……该规则不适用于规则 F 中涉及的费用……根据定义,按照规则 F 可获赔的款项本身并不属于共同海损费用,而是本可作为共同海损之费用的替代费用。”

判决的影响

Longchamp 案判决颠覆了几十年来海损理算界公认的、适用规则 F 时的习惯做法。在该判决做出之前,广为接受的观点是“假定的替代性费用必须是商业利益方在切实可行、非人为创造及数量方面认可其‘合理性’的费用。”(《英国海损理算师协会咨询报告》,2018 年 1 月 25 日)

英国海损理算师协会还评论称,规则 F 并不旨在将所有为减少损失而可能发生的费用都列入共同海损分摊,也不旨在允许船东获赔日常营运费用。

Sumption 法官提醒理算员们注意,法律是由法院而不是公认惯例确定的:

“在缺乏广泛判例法的情况下(共同海损案件极少诉至法院),理算员们采用了各种各样的习惯做法或经验法则来对[约克-安特卫普]规则作出补充。这也许是无法避免的,但这些习惯做法并不是法律,而且理算界存在着一种不良趋势,即让理算员们趋向于忽视规则本身所表明的基本概念。”

Mance 法官在其异议判决中概括说明了上述判决在实践中面临的困难:

“规则 F 在制定时并未考虑目前的情况。传统的适用情形是:在共同海损事件发生后,船东有一种显而易见或自然而然可采取的行动方案,但同时也存在某种相异的行动方案,如果采取后一种方案,可能会在总体上引发更为普遍有益的结果……但无论怎么看,有一点是明确的,即规则 F 并不意在适用于船东只是为了同一航程中的各方利益,采取常规过程中可以预料其会采取之行动的共同海损情形。”

在 Mance 法官提到的“传统情形”下,规则 F 适用于为了减少迟延而支付费用的情况,而在本案中,规则 F 被适用于相反的情形,即为了降低费用而造成迟延的情况。但多数人认为,根本没有“发生”迟延,原因是赎金谈判所花费的时间被视为是劫持发生时必然且不可避免的结果。出于这些原因,因此在本案情况下,海损理赔员的公认惯例并不将相关费用列入规则 F 项下的共同海损分摊。

判决的最显著影响是:因赎金谈判导致迟延期间所发生的船舶营运费用,现在根据规则 F,可以列入共同海损分摊了。很显然,先前有许多涉及海盗的理算都推迟进行,等待本案判决,如今这些理算很有可能会在本案判决的基础上得出结果。

本案中的营运费用仅限于谈判期间的船员工资和生活费用以及所消耗的燃油和补给品费用，但根据最高院对规则 C 的认定，还可以包括港口费和滞期费等定期发生的其他费用。相关原则的适用范围会有多广，还需拭目以待，但正常来说，似乎不太可能扩大到包含抵押贷款还款额。

尽管这一原则可以扩展适用于其他情况，例如进行救助报酬谈判导致的迟延，但考虑到救助人员通常会接纳担保，实践中上述情况极少发生。即便如此，仍存在例外情况，比如某些辖区内的救助人员只接受现金担保。通常来说，他们最初索要的担保金额会非常高，然后按照惯例，通过谈判能降至较为合理的水平。此类谈判过程中发生的费用现在根据规则 F，也可以列入共同海损分摊了。

考虑到规则 F 的本意并不旨在按照目前最高院支持的适用方式进行适用，有关方面有可能会采取措施，从而使对规则 F 的解释回到此前公认的意义上来。这可以通过修改《约克-安特卫普规则》、在运输合同或某些形式的市场协议中使用明确的措辞来实现。然而《约克-安特卫普规则》在 2016 年刚刚完成全面修订，因此近期不太可能再次修订。就寻找其他方法来规避最高院判决而言，也许可以说该判决的适用范围实在过于狭窄，因此无需十分担心，尤其是在索马里海盗事件日渐减少的情况下。归根结底，虽然大多数理算员可能并不认同本案中对规则 F 的释义，但最高院现今提出的原则绝不是毫无道理的。

作者：Robert Tomlinson

Richards Hogg Lindley 理算事务所总监