

英國最高法院對 LONGCHAMP 案的判決讓理算員感到意外

LONGCHAMP 案判決——最高法院對《約克-安特衛普規則》中的規則 F 作出了與先前共同海損理算慣例不同且更為寬鬆的解釋。



INSIGHT

2018 年 2 月 20 日

共同海損事件及訴訟

2009 年 1 月，化學品運輸船“LONGCHAMP”輪在亞丁灣遭海盜劫持，被迫改道前往索馬里海域。海盜一開始提出高達 600 萬美元的贖金要求。在經歷七周左右的談判後，船東同意支付 185 萬美元贖金。

船東在共同海損索賠清單中，列出了談判期間發生的費用——船員工資（包括高風險獎金）、食品、補給品和燃油費用。這些費用的索賠依據是《1974 年約克-安特衛普規則》的規則 F，系作為支付最初索要的高額贖金的替代費用。

高等法院支持了理算結果，並認定納入這些費用符合規則 F 的規定。這一判決被上訴法院推翻。船東向最高法院提起三審上訴（*Mitsui & Co and others (Respondents) v. Beteiligungsgesellschaft LPG Tankerflotte MHB & Co KG and another (Appellants)* [2017 UKSC 68]），從而讓最高法院第一次有機會根據英國法對規則 F 作出解釋。最高院以 4 票對 1 票的結果，推翻了上訴法院的判決，認定上述費用確實適用規則 F。

為了理解最高院的判決，以及理算界人士對此的反應，有必要將這一案件放在規則 A 和規則 F 的背景下來分析。兩條字母規則的規定如下：

規則 A

“在且只有在為了共同安全，使同一海上航程中的財產脫離危險，有意並合理地作出特殊犧牲或者支付特殊費用時，才能構成共同海損行為。”

規則 F

“凡為代替本可作為共同海損的費用而支付的額外費用，可以作為共同海損並受到補償，而無需考慮對於其他有關方有無節省，但其數額不得超過被代替的共同海損費用。”

船東主張，談判期間發生的費用是為了代替另一共同海損費用（即因與海盜談判而節省的 415 萬美元）而支付的。

貨方辯稱，支付最初索要的 600 萬美元贖金不具有合理性，因此該筆費用不屬於規則 A 定義的“合理”支付的費用，故而也不構成規則 F 規定的“本可作為共同海損的費用”。此外，按照上訴法院的推理，使贖金降低不屬於另一種可供選擇的行動方案，因此談判期間發生的費用並不是“為代替另一費用而支付的”。

最高院以多數票判定對貨方的主張不予支持。

首先，代表多數法官作出判決的 Neuberger 法官似乎難以接受“支付最初索要贖金具有合理性”的說法。但他認為，支付該贖金是否合理是一個無需判斷的問題，因為規則 F 中提及的“本可作為共同海損的費用”指的是依“其性質”而不是數額本可作為共同海損的費用。

其次，Neuberger 法官總結稱，規則 F 在措辭上並未要求相關費用必須是為了實施“另一種可供選擇的行動方案”而支付的，但其認定，在本案中，贖金談判與支付最初索要贖金是兩種不同的行動方案。

最後一個要點涉及到規則 C 與規則 F 之間的關係。規則 C 規定，“只有屬於共同海損行為直接後果的損失或費用，才應作為共同海損。不論是在航程中或其後發生的船舶或貨物遲延所造成的損失，例如船舶滯期損失，以及任何間接損失，例如行市損失，都不得作為共同海損。”

貨方主張，規則 C 排除了由遲延造成的間接損失，因此這一除外條款應當適用於談判期間發生的費用索賠。但法院認定，規則 C 不適用：

“規則 C 適用於屬於共同海損行為後果並以共同海損方式索賠的費用和其他款項……該規則不適用於規則 F 中涉及的費用……根據定義，按照規則 F 可獲賠的款項本身並不屬於共同海損費用，而是本可作為共同海損之費用的替代費用。”

判決的影響

Longchamp 案判決顛覆了幾十年來海損理算界公認的、適用規則 F 時的習慣做法。在該判決做出之前，廣為接受的觀點是“假定的替代性費用必須是商業利益方在切實可行、非人為創造及數量方面認可其‘合理性’的費用。”（《英國海損理算師協會諮詢報告》，2018 年 1 月 25 日）

英國海損理算師協會還評論稱，規則 F 並不旨在將所有為減少損失而可能發生的費用都列入共同海損分攤，也不旨在允許船東獲賠日常營運費用。

Sumption 法官提醒理算員們注意，法律是由法院而不是公認慣例確定的：

“在缺乏廣泛判例法的情況下（共同海損案件極少訴至法院），理算員們採用了各種各樣的習慣做法或經驗法則來對[約克-安特衛普]規則作出補充。這也許是無法避免的，但這些習慣做法並不是法律，而且理算界存在著一種不良趨勢，即讓理算員們趨向於忽視規則本身所表明的基本概念。”

Mance 法官在其異議判決中概括說明了上述判決在實踐中面臨的困難：

“規則 F 在制定時並未考慮目前的情況。傳統的適用情形是：在共同海損事件發生後，船東有一種顯而易見或自然而然可採取的行動方案，但同時也存在某種相異的行動方案，如果採取後一種方案，可能會在總體上引發更為普遍有益的結果……但無論怎麼看，有一點是明確的，即規則 F 並不意在適用於船東只是為了同一航程中的各方利益，採取常規過程中可以預料其會採取之行動的共同海損情形。”

在 Mance 法官提到的“傳統情形”下，規則 F 適用於為了減少遲延而支付費用的情況，而在本文中，規則 F 被適用於相反的情形，即為了降低費用而造成遲延的情況。但多數人會認為，根本沒有“發生”遲延，原因是贖金談判所花費的時間被視為是劫持發生時必然且不可避免的結果。出於這些原因，因此在本案情況下，海損理賠員的公認慣例並不將相關費用列入規則 F 項下的共同海損分攤。

判決的最顯著影響是：因贖金談判導致遲延期間所發生的船舶營運費用，現在根據規則 F，可以列入共同海損分攤了。很顯然，先前有許多涉及海盜的理算都推遲進行，等待本案判決，如今這些理算很有可能會在本案判決的基礎上得出結果。

本案中的營運費用僅限於談判期間的船員工資和生活費用以及所消耗的燃油和補給品費用，但根據最高院對規則 C 的認定，還可以包括港口費和滯期費等定期發生的其他費用。相關原則的適用範圍會有多廣，還需拭目以待，但正常來說，似乎不太可能擴大到包含抵押貸款還款額。

儘管這一原則可以擴展適用於其他情況，例如進行救助報酬談判導致的遲延，但考慮到救助人員通常會接納擔保，實踐中上述情況極少發生。即便如此，仍存在例外情況，比如某些轄區內的救助人員只接受現金擔保。通常來說，他們最初索要的擔保金額會非常高，然後按照慣例，通過談判能降至較為合理的水準。此類談判過程中發生的費用現在根據規則 F，也可以列入共同海損分攤了。

考慮到規則 F 的本意並不旨在按照目前最高院支持的適用方式進行適用，有關方面有可能會採取措施，從而使對規則 F 的解釋回到此前公認的意義上來。這可以通過修改《約克-安特衛普規則》、在運輸合同或某些形式的市場協議中使用明確的措辭來實現。然而《約克-安特衛普規則》在 2016 年剛剛完成全面修訂，因此近期不太可能再次修訂。就尋找其他方法來規避最高院判決而言，也許可以說該判決的適用範圍實在過於狹窄，因此無需十分擔心，尤其是在索馬里海盜事件日漸減少的情況下。歸根結底，雖然大多數理算員可能並不認同本案中對規則 F 的釋義，但最高院現今提出的原則絕不是毫無道理的。

作者：Robert Tomlinson

Richards Hogg Lindley 理算事務所總監