

Circular Ref: 2016/0016

Date: 9 December 2016

“每件”或“每单位”赔偿责任限制**- 《海牙-维斯比规则》- 判决明确了 92 年来的法律空白**

2016年10月14日, The Aqasia [2016] EWHC 2514 (Comm) 案的判决, 澄清了在法律界长达92年之久的一个不确定问题。《海牙规则》(《海牙-维斯比规则》) 第4条第5款规定的每单位赔偿责任限额不适用于散货船的计费单位。本案中, 法官判决, 《海牙规则》(《海牙-维斯比规则》) 中的“每件”一词指的是运输的实物个体, 不是计算单位, 也不是美国习惯计费单位, 即承运人用以收取运费的一种费率计算基础。

涉案船舶装运散装鱼油从冰岛运输至挪威。租约规定运输2,000吨散装鱼油, 租家有权选择溢短装5%, 包干运费。该票货提单记载托运人描述货物为“冰岛散装鱼油- 2,056.926 吨”。卸货港发现约547公吨货物受损, 导致租约项下的索赔, 租约并入《海牙规则》第4条, 附于《1924年海上货物运输法》之后。第4条第5款规定:

... Neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for loss or damage to or in connection with goods in an amount exceeding 100 [pounds sterling] per package or unit, or the equivalent of that sum in other currency, unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the bill of lading ...

承运人承认货损责任, 但基于上述第4条第5款, 承运人主张他们享有赔偿责任限制的权利 – (547公吨*100英镑), 相当于责任限额为547,000.000英镑。法官运用条款解释规则, 由于“每件”跟在“每单位”后面, 据此, 这不是仅仅指实物个体。其他普通法司法管辖区也得出类似结论, 例如, 加拿大、澳大利亚和新西兰。

我司抗辩险部给客户如下建议:

- (A) 该判决之后, 散货船船东不能依据第4条第5款限制责任, 因此, 必须谨慎起草NYPE 93第8条, 以便最终不承担装卸及积载货物的责任。
- (B) 为签发清洁提单而出具的任何保函, 显然是船东的商业决定, 但就事实而言, 船东不但不能限制赔偿责任, 反而使事情复杂化, 且增加散货运输风险。

以上由 ANDREW LIU & CO.,LTD 编译, 应以英文为准!

信息来源: Andrew Liu & Co., Ltd www.andrewliu.com.hk