

Circular From CHARTERERS

Date: 30 May 2018

Maersk Tangier 轮 - 有关《海牙 - 维斯比规则》 赔偿责任限额的上诉法院判决

背景

英国上诉法院就《海牙-维斯比规则》下集装箱货物的赔偿责任限额，以及赔偿限额计算时“每单位”的构成作出重要判决。同时，法院判决澄清，运输合同中预期的托运人具有要求签发提单的明示或默示权利，但未签发提单而签发运单的情况，适用《海牙-维斯比规则》。

案件事实

原告(收货人)向被告(承运人)索赔三个集装箱内受损的未经包装的金枪鱼。货损原因是，运输途中，因冷藏集装箱故障引起温度上升。运输合同最初规定签发提单，但各方最终同意使用(3份)运单，以避免目的地延迟。每份运单这样描述货物“1 Container Said to contain 206 PCS Frozen Bluefin Tuna Loins” (一个集装箱内含206件冷冻(蓝鳍)金枪鱼)。

承运人抗辩，因签发的是运单，故不适用《海牙-维斯比规则》下的赔偿责任限额，而适用《海牙规则》(该规则规定了不利于托运人的赔偿责任限额)。承运人依据《海牙-维斯比》规则第1条(b)款的规定，即，《海牙-维斯比规则》仅适用于提单作为运输合同的情况。

承运人抗辩，每个冷藏集装箱是一个“单位”(对于858,000英镑的索赔，这可以将他们的赔偿责任限制在每个集装箱100英镑)。承运人主张，每条独立的金枪鱼，不能视为“单位”，理由是，在无进一步包装的情况下，散装(托盘)不能被运输。收货人抗辩，每条金枪鱼是《海牙/海牙维斯比规则》下的“每件”或“每单位”。

法院审理的两个问题

1. 《海牙-维斯比规则》适用吗？
2. 什么是《海牙/海牙维斯比规则》下的“每单位”？

高院判决

对于上述第(1)个问题，法官判决，这个问题无关提单是否实际签发，而是在合同条款下是否有签发提单的预期。本案中，合同预期签发提单，除合同变更、弃权或禁止反言外，《海牙-维斯比规则》仍适用，尽管随后签发了一些其他的运输单据(本案中是运单)。

关于第2点，关键在于是否货物实际上“包装”用于运输。法院认为，如果货物未包装，由可识别的单独的可运输货物组成，这样的货物被视为“每单位”。对于《海牙-维斯比规则》第4条c款“*where a container... is used to consolidate goods, the number of packages or units enumerated in the bill of lading as packed... shall be deemed the number of packages or units*”，法官认为，该条款未要求枚举“包装”方式。仅要求集装箱内的件数或单位数量，在提单中准确记载。由于运单记载，集装箱包含一定数量的金枪鱼，每条金枪鱼就是一个“单位”，准确的列出了集装箱内的单位。

上诉法院判决

上诉法院完全支持高院判决

法院认为，尽管只是预期而未签发提单，仍适用《海牙-维斯比规则》。

驳回承运人的抗辩，即，“每条金枪鱼的件数不能构成一个‘单位’，在没有进一步包装的情况下金枪鱼是不能够被运输的”。上诉法院认为，单独的一条金枪鱼是一个“单位”，而不论在无进一步包装的情况下，是否本可以被散装运输(相对于集装箱化运输而言)。因此，就本案事实而言，单条冰冻金枪鱼是一个“单位”。

结论

上诉法院的判决将受到航运业界的欢迎，为英国法空白之处提供了有用指导。

点击[这里](#)阅读判决全文

信息来源：The Charterers P&I Club