

航运电子通讯



第八期，二零一零年二月

危险货物：“甲壳虫”与“老鼠”

新加坡法律市场的自由化

指定港口的航次租约中无默示的安全泊位保证：The Reborn 案

Classic案：租约签署后签发的保函效力、合同受挫和不可抗力

Western Neptune v Philadelphia Express - 一起碰撞案件引发的思考

我们希望这份航运电子通讯对您有所帮助，您也可以将其在贵司内部传阅或转发给其他公司感兴趣的相关人士。如您需要我们对电子通讯中提到的某些问题提供进一步的法律意见或对其他任何领域的法律问题提供意见，敬请随时联系您在英士律师事务所的联系人或者我所上海代表处。

英国英士律师事务所，上海代表处

中国上海中山东一路外滩12号大楼328室
邮编：200002

电话 (+86) 21 6329 1212
传真 (+86) 21 6321 5468
shanghai@incelaw.com
www.incelaw.com

24小时紧急事故处理电话
全球全年365天，全天24小时
(+ 44) 20 7283 6999

危险货物：“甲壳虫”与“老鼠”

读者应该会记得《海牙规则》下危险货物的问题在*The Giannis NK* [1998] A.C. 605 HL一案中被讨论过，在该案中一票坚果货物在受到虫滋扰后被认为是危险货物。在最近的*The Darya Radhe* [2009] EWHC 845一案中大豆球被鼠侵袭后被认定不构成危险货物。这就让人生奇：难道说虫比鼠更危险？以下分析两个案件中的相似性与区别性。

*The Giannis NK*案

事实

被告的货船 *The Giannis NK* 将一票坚果球货从塞内加尔运送到多米尼加共和国，并使用了并入海牙规则的提单。双方都不知道货物被甲壳虫滋扰。同时该船也装载了一票小麦，虽然不存在虫蚀蔓延到那票货的危险。部分小麦在圣胡安卸下后船继续航行到多米尼加共和国，船到多米尼加后虫害被发现，导致船被隔离。在熏蒸不成后，船被要求离港。在船回到圣胡安后当地政府要求船将货物送回其原产地或将其倾倒在海里。在没有选择的情况下，船把所有货物包括余下的小麦都弃于海中。船随后回到圣胡安并重新进行了熏蒸，这导致船在两个半月的延迟之后才得以装载下一租约项下的货物。承运人就延迟造成的损失和熏蒸费用向托运人提出索赔。贵族院维持了下级法院的判决，做出了有利于承运人的判决。

法律原理

《海牙规则》第4条第6款定义的“危险”必须作出广义的解释（该款规定托运人必须承担承运人因不是在知情情况下同意承运的易燃、易爆或危险货物所造成的直接损失及开销）。危险货物应不限于易燃或易爆货物。

“危险”货物应不只限于会对船或其他货物造成直接实际损坏的货物；对有可能间接造成损坏的货物也有可能被认为是“危险”的。同样道理，坚果有可能对船上其他货物（如小麦）造成损失（如倾倒在海里），因此也是危险的。

*The Darya Radhe*案

案件事实

上诉人是船的期租承租人，对其在一起运输危险货物争议中得到的仲裁裁决提起上诉。根据提单（并入了《海牙规则》），一票大豆球从巴拉那瓜被运往伊朗。船上同时装了一票玉蜀黍，却在装货过程中在大豆货物中发现老鼠。结果被巴西当局勒令进行熏蒸消毒。由于担心货物可能在到达伊朗时被拒绝，上诉人让船开到里斯本，在那里对货物重新进行检验，对船舶进行重新消毒，随后行经地中海和苏伊士运河而非原先计划的好望角路线。重新检验后，船驶往伊朗并在那里顺利卸货。

上诉人诉称老鼠的发现导致其不得不为处理此事而产生额外的开支并遭受由此导致的延误，并称其损失超过二百万美金，同时还主张感染了鼠害的大豆球构成危险货物。正因如此，托运人违反了《海牙规则》第4条第6款。仲裁员裁决支持托运人，法院也支持其裁决，驳回上诉。

法律原理

在《海牙规则》下货物如果会直接或间接造成实际损害就有可能成为“危险货物”（肯定了*The Giannis NK*案的判决）。然而，法院对*The Giannis NK*案的判决作了澄清，认为如果只是对承运人造成延误则不应被认为是危险货物。换言之，“危险”一词的定义应局限于物理上的危险。这样看的话，在*The Giannis NK*和*The Darya Radhe*两案间就没有冲突了。

后者只是肯定了前案中确定的原则，并进一步阐释了“危险”仅与物理上的危险有关。

上诉人称大豆球中的老鼠对同船的玉蜀黍货物构成了明显的物理上危险。然而，这样的请求已在仲裁员对事实部分的认定中被排除了。这里的事实认定包括：

在巴拉那瓜对货物进行的熏蒸完全是常规的做法；

熏蒸可被认为100%有效；
磷化氢消毒后老鼠被完全杀死干化，此时的
“鼠害”被认为不过是个表面问题；

货物实际上也未被伊朗收货人拒收；

大豆球货物也未对玉蜀黍货物构成物理上的
危险，因为没有证据表明在玉蜀黍货物或装
载玉蜀黍的货舱中发现鼠害；并且

船舶没有被要求隔离，其他货物也未被要求
倾倒。

根据这些事实认定，法院认为仲裁员的结论
是正确的，即上诉人不能证明托运人违约或
应当承担《海牙规则》下的责任，即便假设
其可以证明托运人中的一个或几个对老鼠上
船负有责任。

以上事实判断与*The Giannis* NK
中的是不同的。在该案中，对坚果的熏蒸既
不是常规要求也不是任何买卖合同中所要求
的。同时熏蒸对于消除虫染也不成功。此外
，货物也被多米尼加共和国的收货人拒收。
如果从虫害不会在货物之间传递这一角度来
看，可以说坚果对小麦货物不构成物理上的
危险。然后，如上所述，由于坚果中的虫害
很有可能导致船被隔离以及小麦被弃于大海
（事实也的确如此），从这一角度来看，
坚果的确造成了物理上的危险。这样来看，
不同于大豆，坚果的确给船舶带来了异常的
危险与延误。这样的危险与延误是因多米尼
加共和国当局行使其进口审查权力禁止船
以及受到虫染的货物进港而导致的。

普通法中有一项规则（Longmore J. 法官在
The Giannis NK案一审时、Atkin J在*Michell*
Cotts v Steel Bros & Co Ltd [1916] 2 K.B.
610 KBD

一案中均对此作出论述）规定，若货物运载
或卸载存在法律障碍（笔者作的强调）可能
导致船舶被滞留，那么该等货物可能会被
认为是危险的。上诉人主张该原则的适用独
立于法律障碍，但法院驳回了上诉人的该项
主张。上诉人连带提出的另一项主张是，如
果托运人装载的货物存在被拒收的风险，并
相应导致成本增加和延期，比如像在本案中

要花费时间对货物熏蒸，并且需要采取额外
的方式处理货物以降低或排除该风险，则托
运人必须对此承担责任，这一主张也一并被
驳回。法院认为，几乎所有或大多数货物在
卸载时都会面临被拒收的风险（不论理由正
当与否），由此产生的延期风险一般在运输
合同下解决，与危险货物方面的法律规定并
没有什么联系。因此，上述原则解决的是违
反或不遵守与争议中的特定货物的运输或卸
载直接有关的某些国内法的这类情况。

在*The Giannis*

NK一案中，贵族院在做出受甲虫滋扰的货
物属于“物理上的危险”这一结论后，认为
其不需要进一步考虑在该原则下货物是否构
成“法律上”的危险。但值得注意的是，上
诉法院认同Longmore J
法官的观点，认为由于多米尼加法律规定运
载受甲虫滋扰的货物可能会导致船舶被扣押
并延期，因此在该原则下货物被认为是危险
的。

The Darya Radhe 一案的上诉人主张，
老鼠构成了法律上的危险，这里危险是在去
伊朗的航次中存在船舶被扣押且船上所有货
物被没收的风险。但是，上诉人在仲裁员面
前并未援引伊朗或任何其他法律体系的任何
原则。可以看出，该差异导致了与该普通法
原则有关的两起案例的结果发生本质区别。
举个例子来说，若伊朗法规定禁止进口受活
老鼠滋扰的货物，且上诉人在仲裁中援引了
该项规定，那么情况可能就不同了。若情况
是这样的话，法院很可能会认为在该等原则
下受活老鼠滋扰的货物构成“法律上”的危
险。

结论

两起案例所探讨的危险货物方面的法律原则
本质上是不冲突的。事实上，两起案例均认
为，若货物直接或间接导致物理上的损失，
那么就可能构成《海牙规则》意义上的危险
货物。*Darya Radhe* 一案通过强调该等
损失的物理性存在而进一步阐明了“危险”
的定义。两起案例在阐述和适用普通法原则
方面也是一致的。那么为何我们会得出两个
完全不同的结论？相对于法律原则来说，两

起案件的重要事实有所不同，而仲裁员在 *The Darya Radhe* 一案中的事实认定并不能支撑上诉人的主张。

bill.amos@incelaw.com

新加坡法律市场的自由化

作为近期新加坡法律市场自由化进程的一部分，英士律师事务所新加坡分所现已获准在涉及新加坡法律问题的国际仲裁争议中为当事人提供法律意见，而不论何时预期启动仲裁程序。因此，我们现在可以为客户在涉及新加坡法律的争议中享有的法律权利和承担的法律责任提供法律意见，而不论何时可能启动仲裁程序。国际仲裁的定义非常宽泛，基本上涵盖了所有航运争议、贸易案件以及与船舶买卖或造船有关的争议。

英士律师事务所新加坡分所拥有一支持有当地执业证书的新加坡律师，能够为客户在满足上述要求的新加坡法律协议中所拥有的法律权利和承担的法律责任提供法律意见。

毋庸置疑，法律市场的自由化将强化新加坡作为国际仲裁中心的地位。尽管在海运业中，英国法和新加坡仲裁是更为普遍接受的选择模式，但是我们正见证着在亚洲开展商业活动的客户越来越倾向于选择他们的协议受新加坡法律管辖，并通过新加坡仲裁解决其争议。

一个值得关注的发展是新加坡海事仲裁院（“SCMA”）已起草了新的仲裁规则以鼓励当事人选择在新加坡仲裁（www.scma.org.sg）。这些仲裁规则借鉴了伦敦海事仲裁协会的仲裁规则，即不要求当事人一开始就支付高额的案件处理费。与伦敦海事仲裁协会的仲裁规则一样，在新的新加坡仲裁院仲裁规则下，向仲裁员支付小额的指定费用即可启动仲裁程序。

若您需要我们就约定仲裁且适用新加坡法律的协议或新加坡仲裁的任何其他方面提供法律意见，敬请与我们联系。

chris.grievesson@incelaw.com
clara.tan@incelaw.com

指定港口的航次租约中无默示的安全泊位保证: *The Reborn* 案

高等法院判决: *Mediterranean Salvage 诉 Towage Ltd v Seamar Trading & Commerce Inc - The Reborn* 案 [2008] EWHC 1875 (Comm)

上诉法院判决: *Mediterranean Salvage 诉 Towage Ltd v Seamar Trading & Commerce Inc - The Reborn* 案 [2009] EWCA Civ 531

介绍

本案解决的问题是：在租约中指明特定装货港的情况下，“安全泊位”担保是否是航次租船合同项下的默示义务。由于之前在该问题上缺乏判例，本案引起船东与承租人的广泛关注。

事实

船东将该船舶租赁予承租人用于从黎巴嫩的谢卡（Chekka）运送水泥到阿尔及尔。在谢卡的装载泊位处，该轮船壳由于接触水下物体而受损。

谢卡有不只一处可用的泊位，船舶装货所用的泊位由承租人指定。船东主张：尽管租约中并没有关于装货港或装货泊位安全性的明示担保，承租人应当承担在装货港指定安全泊位的绝对义务。该争议提交伦敦仲裁，仲裁员认为承租人并不承担该等义务。船东就该仲裁裁决提起上诉。

租约条款

租约根据Gencon（1994修订版）缔结，并经双方修改，其中约定如下：

第10栏：

“装货港/装货地（第1条）1 泊位，谢卡—海水许可吃水27英尺”

第1条：

“该船舶应当……抵达第10栏所列之装货港或装货地或其能安全抵达并保持漂浮状态的临近该地点的区域……”

第20条

“船东担保并保证，在船舶到达装/卸货港时和/或在其离开装/卸货港之前……该船舶，包括船舶吃水，应当完全遵守该港口的所有任何类型的限制……包括其锚地、泊位、进口航道，并且在订立该租约之前，港口规格与限制已令其充分满意。”

高等法院判决

在高等法院的判决中，Aikens法官对本案争议的焦点总结如下：

“若航次租约中指明某一特定装货港口，且在该港口中有数个可用的泊位可由承租人指定该船舶停靠装载，并且在租约中不存在承租人对其指定的港口或泊位‘安全性’的明示担保，该租约是否应当包含承租人必须在该装货港指定‘安全’泊位的默示义务？”

Aikens法官认为，由于租约中没有承租人在谢卡所指定的泊位或谢卡港整体安全性的明示担保，船东应当承担举证责任，证明为确保该租约的“商业效用”而“必须”推定该等默示条款的存在。

Aikens法官认为不需要在涉案租约中推定该等默示担保，理由参见我所之前关于本案的文章（见我所《航运电子通讯》2008年10月刊）。他认为，承租人唯一承担的义务是，他们不能指定一个“不可能的泊位”，例如，船舶不能以27英尺海水吃水维持漂浮状态（如租约第10栏中所规定的）的泊位。法院驳回船东上诉，并判决维持仲裁庭原先支持承租人的裁决。但Aikens法官给予船东上诉许可。

上诉法院判决

在向上诉法院的上诉中，船东提出，由于可用泊位并未在租约中指明，因此：

- 1) 船东所接受的风险仅仅是（i）港口自身的风险以及（ii）该港口内所有泊位均共有/常见的风险；并且
- 2) 由于承租人有权选择并指定某特定泊位，他们自然应当承担因该泊位任何“特有的危险”（而非港口整体或港内所有泊位均有的危险）所带来的风险而导致的责任。

承租人抗辩认为，此等默示条款将与租约第20条冲突，并且，如果双方有意愿由承租人担保装货泊位的安全性，他们本可以自由为该约定，并且可以就此作出明确约定。因此，承租人维持其原先的立场，亦即损失应由遭受损失方自行承担。

船东的上诉由Lord Clarke of Stone-cum-Ebony MR, Lord Justice Rix 与 Lord Justice Carnwath受理，他们全体一致判定，应当驳回该上诉，理由如下：

- 1) 如果承租人就港口安全性（但不是泊位安全性）承担明示担保，而泊位由承租人指定，那么如果指定的港口必须是安全的，则指定的泊位必须（推定）也是安全的。这是由于安全港口对船舶使用港口而言必须是预计安全的，这必然包括使用装货泊位。在本案中，承租人并不对港口安全性承担明示担保，船东也没有试图就其在这一方面已作出默示担保进行抗辩（Anthony Clark MR认为，任何该等抗辩都“注定要失败”）
- 2) 第1条中删除“安全地”这一事实，是（但也仅仅是）一个“标志”，说明双方无意就安全港口或泊位做出任何明示约定。更重要的一点是（且船东也接受该点），由于承租人并未保证港口安全，对于泊位安全性的任何默示担保将不得限制在如下范围内，：
 - a) 该担保不包括进出港口的航道；并且

- b) 该担保的范围局限于指定泊位“是预期中不存在影响港口整体或港内所有泊位的风险”（Anthony Clarke MR 之判决）。
- 3) 承租人承担指定泊位的义务并不必然导致其对泊位的安全性作出担保。该等担保是否成为租约项下的默示义务，取决于合同默示义务通常的判断标准
尤其是，该等默示义务对于实现合同是否是必需的。因此，每一个案件都取决于该特定租约的表述，以及对合同整体的解释。在本案中，如果推定该等默示义务的存在，将与租约的明示条款相冲突，并且其也并非是实现该合同必须的义务。
- 4) 期租合约中经常会推定存在安全担保义务，但其理由并不直接适用于航次租约，尤其是在类似本案的情况下，“泊位的危险（表面上）对于船东与承租人都是无法确定的，问题仅仅是由哪一方承担风险”（根据 Sir Anthony Clarke MR 的判决）。因此，如上述（3）所探讨的，由哪一方承担风险的问题取决于具体情况以及租约的具体条款。
- (5) 如果将租约第1条与第20条一并讨论，可以发现，船东承诺船舶应当驶向位于谢卡的指定泊位或其他其可以抵达并保持漂浮并装载货物的靠近该地的位置，并且，该义务并不以船舶安全性为前提。因此，本案“不同于那些承租人有权在一系列未经确定的港口中指定某一港口的租约”（根据 Sir Anthony Clarke MR 的判决）。

结论

本案涉及一个之前从未有直接判例的问题，因此引起船东与承租人的广泛关注。相应的，本案也提出了一些有用的指导与分析。但如果试图在将来援引该案作为判例则需要注

意，该判决并不必然直接适用于所有产生该问题的租约。

上诉法院认为“在租约本身没有约定航次承租人担保泊位的安全性的情况下，没有判例表明默示的安全性担保应当扩展至承租人在港口内选择的泊位”（根据 Rix LJ 判决）。但高等法院和上诉法院的判决都非常明确表示租约的明示条款对该判决至关重要，因此该案在很大程度上是由其特定事实决定的。

michael.volikas@incelaw.com

katy.marsh@incelaw.com

Classic案：租约签署后签发的保函效力、合同受挫和不可抗力

Classic Maritime Inc 诉 (1) Lion Diversified Holdings Berhad (2) Limbungan Makmur SDN BHD [2009] EWHC 1142 (Comm)

同意承运人的申请在对未卸货造成的损失而提起索赔的过程中适用简易判决是不恰当的；但是要求向法院支付金额相当于索赔额的款项或将该笔款项存入共管账户直至对其诉求作出最终裁决是合理的。

事实

原告签署了一份租船包运合同（以下简称“租约”），其中约定 Limbungan 在六年内每年提供 4 批货物。Limbungan 已根据租约履行了两个航次，但没有卸货。Lion 为其子公司 Limbungan 的义务提供担保，因此 Classic 对 Limbungan 提出索赔，并且在保函项下对 Lion 也提出了索赔。

Classic 申请对与 Lion 和 Limbungan 的纠纷进行简易判决，理由是两被告没有任何真正可抗辩成功的机会。Limbungan 依据租约仲裁条款以及《1996 仲裁法》第 9 节申请中止高等法院的诉讼程序，其理由是保函未对租约中的仲裁条款作出修改。Lion 以同时开展仲裁和诉讼程序可能会导致两项判决不一致为由申请中止诉讼程序。

保函是在当事人于 2008 年 7 月和 8 月进行谈判后签发的。尽管保函是由 Lion 提供的，但保

函条款是由Limbungan和Classic的代表协商确定的。Lion向Classic提供的保函规定：

“本保函下担保人的义务独立于[Limbungan]在租约下的义务。[Classic]可以对[Limbungan]和担保人提起单独诉讼或将担保人和[Limbungan]作为连带被告提起诉讼。”

保函进一步规定，Lion作为担保人不可撤销地同意接受英国法院的非专属管辖。

因此从表面上看，保函赋予Classic起诉Limbungan和Lion的权利且Lion应当接受英国法院的管辖。

Limbungan申请中止诉讼程序

关于Limbungan提起的中止诉讼程序的申请，当事人争议的焦点是Limbungan是否因Lion向Classic提供的保函或为保函进行谈判而同意修改仲裁协议。特别是，Limbungan是否在保函谈判中表示同意接受英国法院管辖（无论是取代原来的仲裁条款规定或是在仲裁之外另行做出的约定）？该争议引发了关于Lion提供的保函及当事人保函谈判内容的解释及其效力的争论。

根据《仲裁法》第9节，“除非仲裁协议是无效的、不可执行的或不能履行的”，法院必须裁定中止诉讼程序。Classic主张，鉴于保函是由Limbungan安排取得且根据租约条款出具的，Limbungan必然默示同意Classic可以选择在英国法院同时起诉其与担保人Lion，这一默示同意已经变更了租约中的仲裁条款。

Classic的主张被驳回。法院认为，对Limbungan提起的诉讼应当被中止，理由是争议源于租约，因此应当根据当事人在租约中的约定将争议提交仲裁。不论保函文本是否是在Limbungan和Classic之间协商的，都没有理由推断Limbungan通过协商或保函同意将租约条款变更为Limbungan并非缔约方的文件中的条款。

Lion是否有权从案件管理角度要求中止诉讼程序？

Lion认为应当同意中止诉讼程序，理由是在决定Lion在保函项下对Classic承担责任的程度是需要考虑的因素必然与Classic和Limbungan之间的仲裁程序中需要考虑的因素完全相同。若同时进行诉讼程序，将面临裁决不一致的风险。因此Lion认为法院诉讼程序应当被中止，等待Classic和Limbungan之间的仲裁结果。

法院驳回Lion的主张，拒绝同意中止诉讼程序，并认为如果这样做将导致与保函条款的设想完全相反的结果。根据保函条款的规定，Lion作为担保人的义务应当被视作完全独立于Limbungan的义务。若同意中止诉讼程序，Limbungan和Lion将获准保留Limbungan启动与Classic之间仲裁的权利，但却压制了Classic根据合同约定在法院对Lion提起诉讼的权利，法院认为这样是行不通的。

Classic申请对Lion适用简易判决程序

英国法院在考虑任何简易判决申请时，必须要确定被告是否如《民事诉讼规则》第24.2(a)(ii)款所述“对索赔或争议的抗辩具有真正成功的机会”。真实的胜诉可能性“不是想象出来的”，并且不仅仅是可争论的。若某项诉求完全没有实质内容，或所有文件或案情提供依据的其他材料（Three Rivers District Council v Bank of England (No. 3) UKHL 16, [2003] 2 AC 1）都毋庸置疑地完全否定了该案情陈述，那该等诉求就可能被认定为想象出来的。

Lion不同意简易判决申请，理由是本案案情复杂，若不对文件进行微型审理、不经过披露程序和口述证据程序，是不可能解决本案的。

Lion提出两项抗辩：（1）在保函项下提供的对价是过去的对价，因此保函是不可执行的；且（2）由于在指定的两个航次中不可能卸货，因此造成租约的履行部分受挫，或根据租约不可抗力条款，其可以被免除履行装运义务。

关于第（1）点，法院认为Lion关于仅存在过去的对价的这一点抗辩理由是基于保函开头的一段表述（见下述）提出的：

“为促使 Classic Maritime Inc 签署日期为2008年8月13日的租船包运合同...”

Lion主张，由于保函日期为2008年8月28日而租约的签署发生在2008年8月13日，因此从表面上来看，保函的对价是过去的对价，因此保函是不可执行的。法院认为该等抗辩理由缺乏商业意义，且从法律上来分析也是错误的。法院在确定是不是过去的对价时，并不需要严格遵照时间顺序。若对价和承诺本质上是基于同一个交易作出的，那么这些事项发生的确切时间并不起到决定性作用。因此保函是有效的。

关于“合同受挫”的抗辩，租约第32条规定，

“船舶、船长或船东、承租人、托运人或收货人对因...检验检疫部门、海关或其他合法当局介入...或任何其他非船东、承租人、托运人或收货人所能控制的原因对货物造成的损失或损害或未能供货、装货、卸货或交付货物不承担责任...；前提是任何前述事项直接影响了本租约下任何一方对租约的履行。”

Lion声称，2008年全球经济危机导致钢材需求的大幅减少是史无前例且无法预见的，从而导致Lion集团的仓库容量已达饱和。由于没有其他地方可以贮存铁矿石，Lion辩称他们已经不可能卸载租约下首两批货物，因此这两批货物的运输也就不可能根据租约条款来履行。

一些事实争议的出现意味着不可能在诉讼程序中的那个阶段处理有关不可抗力/合同受挫的问题。尽管法院不能断定Lion关于不可抗力或合同受挫的抗辩没有成功的机会，但是法院认为该等抗辩不太可能会成功。法院认为Lion不太可能证明实际上不可能卸载货物，因为他们无法证明不可能在其他地方处理货物（尽管这么做毋庸置疑是不经济且必然会产生损耗）。

尽管Classic不能立即成功申请简易判决，但法院认为要求Lion向法院支付金额相当于索赔总额18,366,330美元的款项作为法院裁定中止诉讼程序的条件是恰当的。

结论

经济危机严重影响了某些货物如钢材的需求，且直接影响航运业整体。本案所带来的警示是，即使在史无前例的经济危机下，证明合同受挫和/或不可抗力的举证责任仍然非常高。本案还着重指出了一些在保函谈判时值得注意的因素，尤其是该等保函可能对关联合同造成的潜在影响。

bob.deering@incelaw.com

pavlo.samothrakis@incelaw.com

[Western Neptune v Philadelphia Express](#) 一起碰撞案件引发的思考

[2009] EWHC 1274 and 1522 (Adm)

事实和关于碰撞责任的争议

本案涉及的事故是发生在于2007年9月航行于墨西哥海湾的震波勘测船Western Neptune轮和集装箱船 St Louis Express 轮之间。时值夜晚，Western Neptune 轮正在拖带 发射设备和感应电缆，而St Louis Express 轮则从 Western Neptune 轮尾部穿越，碰撞了被拖带的阵列。

Western Neptune 轮的船东认为碰撞是由于St Louis Express轮的疏忽造成的 并起诉 St Louis Express轮船东要求赔偿 两千五百万美金的损失。

考虑到St Louis Express轮已进入了Western Neptune轮的“安全区”（船舶前方3海里、后方6海里以及两侧各3海里），被告在诉讼中承认应对碰撞事故承担主要责任。该“安全区”是由为Western Neptune轮护航的一艘船舶在护航过程中以Western Neptune 轮的名义告知靠近Western Neptune轮的船舶的。另一个被双方接受的事实是，St Louis Express轮不合理地采取了相左转向、穿越

拖带组的行动并且没有意识到拖带组尾部浮标上所附的警示灯的重要性。

但是双方关于原告是否也应对碰撞承担部分责任存在争议。诉讼中，需要讨论的一个问题是在考虑避碰规则时被拖带的阵列是否可以看作是Western Neptune轮的一部分。在咨询了海事法庭的航海专家后，David Steel法官对此持肯定的态度，即，在考虑避碰问题时，被拖物应当始终被视作拖轮的一部分。本案中，被拖带的阵列（部分浮于水面）应该与Western Neptune轮视作一个整体。

当然，法官也注意到在发生碰撞事故后，原告和Western Neptune轮的船长对探测过程中的航行安排作了一些重要的变动，包括对护卫船舶的位置编排进行了改动。如果有两艘可供调动的船舶，第二艘会被安排在距离尾浮标1海里的位置，这样所有靠近阵列的船舶将不得不从该护卫船舶的船尾通过。

但是，David Steel法官认为这些变动本身并不说明原先的安排是有缺陷的。

因此，法官认为两轮对碰撞责任的分摊比例应为：St Louis Express轮承担2/3；Western Neptune轮承担1/3。碰撞责任确定后，需要考虑的就是如何认定St Louis Express轮船东应当向Western Neptune轮船东赔偿的诉讼费用。

关于诉讼费用的赔偿纠纷

原告认为作为胜诉方的原告应当有权获得全额诉讼费用的赔偿。原告引用The “Antares II” [1996] 2 LLR 482一案，认为其对碰撞承担1/3的责任且只能要求赔偿2/3的碰撞损失这一事实本身并不是一个可以降低原告诉讼费用索赔金额的充足理由。

法官认为，法院必须根据《民事诉讼规则》第44.3部分中的规定行使其在判定诉讼费用方面的自由裁量权，即胜诉方有权获得诉讼费用赔偿且对该原则的偏离必须考虑个案的

所有具体情况，包括双方的行为 – 参见The “Kryisia”案[2008] EWHC 1880 (Adm)。

对此，被告则认为原告可以获得的诉讼费用的赔偿金额应与碰撞责任分配比例相一致，还应考虑原告在对待被告和解请求和在披露义务上的不合作行为。被告特别指出，在尚未产生巨额诉讼费用的2008年4月其已经提出过和解请求，建议以有利于原告的60/40责任分摊比例和诉讼费用分摊比例进行和解。但原告直到2009年1月（当时距离开庭只有一个多月）才答复并认为应以80/20的责任分摊比例和解，还要求被告承担原告到当时为止的所有诉讼费用。

此外，原告直到诉讼进行了很长时间之后才披露了大量十分重要的材料。其中包括可以证明Western Neptune轮没有将拖带的电缆放置于可以使St Louis Express轮安全通过的水下一定安全深度的文件。这一披露文件也反映了原告对其主张的变更，即从原来主张在事故当时实际上是不能做到下放电缆变更为主张不能做到及时下放电缆（但不管怎样，原告在这一点上的主张没有得到法院的支持）。法官认为其在根据《民事诉讼规则》第43.3(7)条判定诉讼费用如何承担时需要考虑这一额外因素。

判决

David Steel法官认为，实体争议中的责任分摊比例是确定诉讼费用问题的一个相关因素，但不是决定性因素。法院有权在诉讼费用问题上灵活行使其自由裁量权。

法官还认为，本案中有许多情况可以构成支持法院偏离诉讼费用承担的一般原则（即胜诉方有权获得诉讼费用赔偿）的理由。首先，在和解谈判方面，原告的和解建议与被告之前提出的金额差距过大，且比最终法院支持的赔偿金额高出三百五十万英镑。此外，原告差不多在一年后才给了回复，当时大部分的诉讼费用已经产生。

此外，原告延迟披露的内容大部分是关于电缆下放的问题，关系到大量的专家证据并且是案件审理中的一个重要部分。

考虑到上述因素，法官判定原告只能获得其诉讼费用65%的赔偿，但不用承担被告的诉讼费用。

借鉴之处

除了法院就碰撞规则对拖轮的适用问题以及原告提出的后碰撞预防措施的点评，本案中还涉及到许多值得引起注意的关于良好诉讼实践的问题。

首先，当事人如果希望和解，应尽量在没有产生大量诉讼费用的时候及早提出和解建议。和解金额应定在一个合理、现实的水平，且是在对案情做出尽量精准评估的基础上作出的。

诉讼中应当及时并且全面地履行法院要求的披露义务。如果认为某项具体披露命令过于宽泛，当事人应当申请法院对披露范围给出明确限定。本案中，原告没有提出这类申请。

最后，当事人应当尽早归纳出与案件有关的所有问题，并尽量避免对其在诉讼中的主张作出变更，从而避免产生不必要的诉讼费用。

kevin.cooper@incelaw.com

reema.shour@incelaw.com