



# 伦敦雾≠中国霾

——“行为”[Act]不考虑过错

## 案件摘要



孙景亮  
合伙人

139 0244 0808

[jl.sun@tzlf.net](mailto:jl.sun@tzlf.net)

- The Yangtze Xing Hua [2016] EWHC 3132 (Comm)

船东与租船人就运输大豆粉签订NYPE格式的期租合同，该合同并入1996年保赔协会内部协议[Inter-Club Agreement 1996]（ICA1996）。ICA1996第八条（d）项规定：

所有其他货物索赔（包括货物迟延交付索赔），应当按以下方式进行责任分摊：租船人承担50%，船东承担50%；

除非有明确证据表明货物索赔是由于一方（包括其雇员或分包人）的行为或疏忽，则该方应承担100%的责任。

All other cargo claims whatsoever (including claims for delay to cargo) [shall be apportioned as follows]:

50% Charterers

50% Owners

unless there is clear and irrefutable evidence that the claim arose out of the act or neglect of the one or the other (including their servants or sub-contractors) in which case that party shall then bear 100% of the claim.

船舶抵达卸货港时，因未收到货款，租船人指示船东暂不卸货，在卸港先行等待，这一等就是4个多月。待到卸货时，部分货物已经变色、结块。船东以260多万欧元的代价与货方和解后，就租约下船东与租船人的责任分摊申请仲裁。仲裁庭依据上述租约条款裁决租船人承担100%的责任。租船人认为其指示船东等待的行为不存在任何过失，不符合条款中“act”所应指的过失行为之含义，故向英国高院提出上诉。



莫曲平

律师

150 2171 2032

[qp.mo@tzlf.net](mailto:qp.mo@tzlf.net)

近日，英国高院作出判决，引起航运人士尤其是租船人的侧目。高院判决对 ICA1996第8条 (d) 项，即就其他货物索赔[All other cargo claims]在船东与租船人之间的责任分摊条款所约定的“在有明显证据表明该索赔时由于租船人的行为 (Act) 而产生的情况下”之“行为”一词的含义进行解释，认为对该用语的理解无需考虑是否存在过失，从而驳回租船人的上诉请求。

### 分析评论

该判决围绕ICA1996第八条 (d) 项中“act”一词的解释是否需要考虑过失的争议展开推理。虽然该判决结论

十分简洁，但纵观判决书，法官运用了多种解释方法进行全方位论证，显见该结论之得出并非表面那么简便。

## 一、文义解释

判决认为“act”一词的本意仅指做出行为，没有隐含任何过错的因素。虽然租船人认为应当将“act”与“neglect”进行同等解释。因“neglect”的含义为应当行为而不为，存在过失的特征，则“act”也应当被限定为过失的行为。然而，该观点没能打动法官，他们认为仅从用语之文义，相对于“neglect”字面所表达的应该行为而没有作为的含义，“act”表达的是做出行为，仅此而已，不涉及过错。



## 二、先例解释

判决同时引用了其它先例对“act”一词的解释以论证其观点。The Fiona [1993] 1 Lloyd’s Rep. 257案中，法官在解释《海牙规则》第4（3）条“act, fault or neglect”时认为“the shipment of dangerous goods is clearly an act of the shipper

whether or not it is due to any fault of neglect on his part.....I do not consider that the word “act” in art IV r.3 can properly be disregarded or be treated as synonymous with fault or neglect.”。又如The Giannis NK [1996] Lloyd’s Rep. 579，法官对“act”沿用了The Fiona案的解释而认为“giving the word its natural and ordinary meaning, which would include the very act of shipment itself”。该两判例支撑了本案的观点，即“act”的字面含义无关过错。

## 三、体系解释

从ICA1996第八条所设定的体系看，法官认为，（a）项针对的是船舶不适航或船舶航行管理存在过错原因导致的货物索赔，其规定的责任承担属于船东的风险范畴；（b）项描述的是因货物装卸和积载问题而引起的货物索赔情况并规定相应的责任承担属于租船人的风险范畴；（c）项针对货物短量或超载引发的货物索赔，其责任承担既非船东的风险范畴又非租船人风险范畴的情况，除非该索赔时因任何一方导致的；而（d）项之目标在于建立对上述三项所规定之外的其他原因引起的货物索赔进行责任分摊的规则。



因此，该条款的四项规定之体系的建构是基于货物索赔的类型化，所涉仅限于事实问题，尤其是（a）、（b）并未提及过失问题，所以无由期待（c）、（d）项应对引发索赔一方是否存在过失予以考虑，因此，可以认为（d）项中的“act”是不论过失的。

#### 四、目的解释

ICA条款最早并非出现在租约中，而是国际互保协会之间为了理赔便利、避免冗长的法律程序和高昂的法律费用而设计的一套适用于各家协会之间责任分摊的机制后来逐渐被移植至租约项下调整船东与租船人针对日常最为频繁的货损索赔的责任分摊纠纷。法官认为，在合同双方受该条款有效约束的情况下，若依然要求受约束一方对过错承担证明责任，则与该条款问世的初衷相矛盾。

#### 感想

这样一个简洁和易懂的结论，相信将被后续类似的案件所遵循。与此同时，我们看到的是，为了得出这样一个看似简单的结论，其实是经历了反复甚至繁琐论证。也许正是运用了如此多角度的论证，才使得一个判决结论得以稳定并持续发生效用；也许正是这种对个案的孜孜不倦、精雕细琢，才使得英国法在几个世纪以来为全球航运界所奉行。

概言之，伦敦用判决而非号令在建设国际海事司法中心。

The information and commentary herein do not and are not intended to amount to legal advice to any person on a specific matter. They are furnished for information purposes only and free of charge. Every reasonable effort is made to make them accurate and up to date but no responsibility for their accuracy or correctness, nor for any consequences of reliance on them, is assumed by this Firm. Readers are firmly advised to obtain specific legal advice about any matter affecting them and are welcome to speak to their usual contact.

本刊所载信息和内容不构成就任何具体事项对任何人提供的法律意见。本刊为免费阅读并谨供参考。我们虽然尽合理谨慎义务更新本刊信息并尽量使之准确，但是不对信息之准确性、正确性以及任何因依赖本刊信息而产生的后果承担任何形式的责任。谨此提请读者就相关事项征询专业法律意见，并欢迎您咨询您在本所的日常联系人。