

## Ever Given 搁浅案中受阻他船的天价索赔真的能成功吗？

作者：理赔一部 周佑生、赵芦印



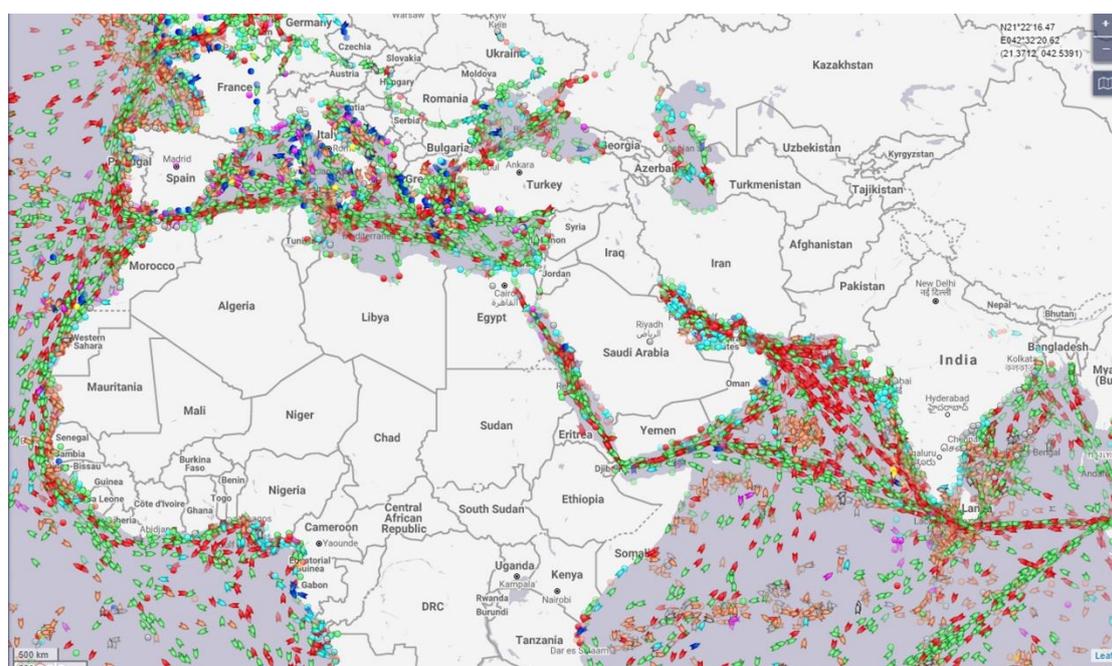
### 摘要

据媒体报道，Ever Given 轮于 2021 年 3 月发生的搁浅事件造成大约 400 多条船舶及船上的货物被严重延误。毫无疑问，这对全球供应链而言是一次沉痛的打击。对于被困在苏伊士运河的船舶，无论是选择继续等待运河恢复通行，还是选择更改航线去绕好望角，都会遭受时间上的巨大损失。本文将以前英国法为视角，分析这些航行受阻的船舶及所载货物能否就其延误损失（delay claim）向 Ever Given 轮主张索赔，以期与大家共同探讨和学习。

### 一、背景介绍

2021 年 3 月 23 日，大型集装箱船 Ever Given 轮在苏伊士运河搁浅并导致苏伊士运河发生严重堵塞，直至 3 月 29 日，随着该船的脱困，苏伊士运河才逐渐恢复通航。据统计，全球海运物流中约 12% 的货船要经过苏伊士运河。目前，Ever Given 轮对全球经济造成的损失有不同的预估，有消息称：“航道封锁每小时造成的损失约为 4 亿

美元，每天中断价值 96 亿美元的货物通过该航道（东线 45 亿美元，西线 51 亿美元），每天给全球经济造成的损失最高能达 100 亿美元”等等。需要明确的是，当前舆论上引用的预估数据其实针对的是货物本身的价值，并不等同于运河拥堵给其他船舶及货物造成的延误损失。而实际的延误损失有多少，能否向 Ever Given 轮索赔成功，需根据具体情况去分析。



## 二、法律适用及延误损失的性质

如果受航道堵塞影响的船舶或所载货物的货方要向“Ever Given”轮索赔，由于两者之间没有订立合同，只能从侵权的角度进行分析。事实上，二者之间的侵权法律关系，根据侵权之诉适用侵权行为地法这一原则，本案很可能适用埃及法。但是，双方也可以另外达成管辖权协议约定适用英国法。比如在碰撞案件中，双方为了避免在当地诉讼的不确定性，通常会选择签署管辖权协议适用英国法并由英国法院管辖，如 ASG 2- Collision Jurisdiction Agreement。鉴于埃及当地侵权法律规定难以获悉，本文主要从英国法的角度进行讨论。

一般来说，运河航道的损坏属于物理损失（physical damage），所产生的修理费用即直接损失，而运河的营运损失则属于间接损失（consequential economic loss）。至于他船及所载货物的延误损失，由于不涉及物理上的损害，在英国法下会被认为是纯经济损失（pure economic loss）。（Spartan Steel and Alloys v. Martin & Co Ltd(1973) QB 27）

### 三、他船及所载货物的延误损失

普通法中，一般侵权行为指的就是过失侵权行为（negligence），其构成要件包括注意义务、违反注意义务、因果关系和损害四个要素。其论断过程首先要判断被告是否负有注意义务（duty of care）以及负何种程度的注意义务。其次，被告是否由于过失而没有达到此种注意义务的要求，从而被认定违反了该项注意义务（breach of duty）。最后，原告是否因此遭受了损害（damage），并且原告的这一损害与被告违反注意义务的行为之间是否存在因果关系（causation）。他船及所载货物是否有权向 Ever Given 轮索赔延误损失，就需要从上述注意义务、因果关系及损失的遥远性（remoteness of damage）来判断。

#### 1. 是否存在注意义务？

根据注意义务的成立条件（即“threefold test”规则）：

第一，被告是否能够合理预见原告所遭受的损害；

第二，被告与原告之间是否存在足够紧密的关系；

第三，在这种情况下，被告对原告是否具有公平公正且合理的注意义务。

（Caparo Industries plc v Dickman [1990] 2 AC 605）

按上述规则来看：要与 400 多条船存在足够紧密的关系略显牵强，而且让 Ever Given 轮承担 400 多条船的延误损失可能会有失公平合理。

近期，在一个有关纯经济损失的侵权损害赔偿案件中，法官提到：法律没有赋予被告不要让其他人遭受纯经济损失的注意义务。（NATIXIS SA v MAREX FINANCIAL AND ANOTHER [2019] 2 Lloyd’s Rep. 431: “There is no general duty of care not to inflict pure economic loss on others.”）因此，延误损失作为一种纯经济损失，Ever Given 轮对他船是很难有注意义务的。

#### 2. 因果关系是否成立？

即便 Ever Given 轮存在上述注意义务并违反了该义务，那么其搁浅是否为其他船舶或所载货物发生延误损失的原因，即二者之间是否存在因果关系。英国法下，判断因果关系要根据一般人的常识（common sense）进行判断，并从事实原因和法律原因进行考虑。

从事实原因来看，根据“but for test”规则（倘若没有被告的行为，原告就不会遭受损害，那么被告的行为就是原告损害的原因），如果没有这次搁浅事件，运河就不会堵塞，其他船舶也不会发生延误损失，是存在因果关系的。

但从法律原因来看，要判断该行为与最后的损失是否具有“直接与自然的原因”。在 *Anglo-Algerian S.S v. Holder* 一案中，被告的船由于疏忽损坏了 lock gate，而原告的船因等待该受损的船闸门的修理而被耽误了两天，最后法官驳回了原告的延误损失，理由是被告的过失行为与原告主张的损害没有直接关系，不构成有效的因果关系。（“...the negligence of the defendants was too indirectly related to the alleged interference with the plaintiff's rights and to their loss to constitute a good cause of action ...”）据此，即便事故是由于船长的操作不当导致，Ever Given 轮的过失行为与本案他船及所载货物的延误损失很难构成法律上有效的因果关系。

### 3. 延误损失是否过于遥远？

通常来说，在确定损害赔偿时，除了证明因果关系以外，还要判断损失是否过于遥远。具体来讲，损失类型是侵权方在侵权时能够合理预见，至于其范围、程度和方式无关紧要。

即便注意义务及因果关系均成立，他船及所载货物的延误损失的延误损失是否过于遥远？有观点认为，Ever Given 轮在苏伊士运河发生搁浅时，可以合理预见运河的物理损失及营运损失。但就他船延误损失而言，在航行时可能很难合理预见此种损失，这似乎过于遥远。

根据上述学术分析，如果本次搁浅事件是 Ever Given 轮的船长操作不当导致的（即过失侵权行为），他船及所载货物的延误损失作为纯经济损失，在英国法下是难以得到法院支持的。而且，从公共利益出发，要是允许这么多纯经济损失前来分摊 Ever Given 轮设立的海事赔偿责任限制基金，就会导致更加值得赔偿的直接受害方的分摊利益相应变少了。

另外在 *The Manor* 一案中，由于被告船舶的搁浅，导致原告船舶受阻，由此产生延误损失。最后，法官认为过失的侵权行为（negligence）没有成立，而且没有相似的案例支持这种延误损失，因此他在该案中也无法支持此种诉求。（“Negligence was not in the end established but Bateson, J., was content to note that no

similar case had succeeded and implied that he would not have allowed it to succeed in his case” )

#### 四、纯经济损失的索赔问题

Ms Aleka Sheppard 在其 *Modern Maritime Law and Risk Management* 一书中提到法院一般不会认可纯经济损失: While the out of pocket expenses and consequential financial loss are part of recoverable damages, the courts generally will not give redress to any party claiming loss of income, wasted expenditure or loss of profits, when such loss is purely economic loss. 另外, 根据先例 *The Mineral Transporter*, 纯经济损失不能向疏忽的侵权方索赔, 背后的原因主要是怕“大水闸”(floodgate) 打开会有太多没完没了的诉讼。

同样, 在中国法下, 对于延误损失这种纯经济损失的索赔也很难获得法院的支持。上海海事法院发布的 2020 年十大精品案例中的“邮轮延误保险追偿问题研究”, “顺港 19” 轮集装箱入海导致邮轮进出港延误, 邮轮就其延误损失向“顺港 19” 轮船东提出索赔, 但最终未获法院支持。

值得注意的是, 有一类纯经济损失可能会得到赔偿。在油污案件中, 有些受害者的财产并没有受到油污污染的直接影响, 只是蒙受纯经济损失。例如海边的酒店、餐厅、游乐场等, 由于污染事故导致游客大减, 经营收入受到严重影响。虽然《CLC 1992》没有明确列明纯经济损失, 但 IOPC 的索赔手册中明确了可赔偿的损失类型包括纯经济损失, 即财产未受污染的人确因油污而引起的收入损失及为减少该经济损失而采取的合理措施费用, 但必须强调与油污有密切关联的因果关系。在 *Landcatch Ltd v. IOPCF* (1998) 2 Lloyd's Rep 522 中, IOPC Fund 就接受了 Shetland 的渔民不能在专属区域捕鱼而遭受的纯经济损失。不过本案不涉及油污污染, 上述问题不在讨论范围之内。

#### 五、结束语

本次 Ever Given 轮在苏伊士运河搁浅事件使得大家重新提起船舶大型化带来的各种风险, 特别是运河堵塞给船东及货主带来严重的延误损失值得大家警惕和反思。根据上述分析, 无论是英国法还是中国法, 受阻的船东和货主基于侵权法律关系向 Ever Given 主张延误损失, 一般很难得到法院支持的。因此, 如何规避或转嫁这种延误损失就显得非常有必要了。市场上有专门的 Delay Insurance, 可提供因航道堵塞而遭受的船期损失, 但承保期限有限制, 一般为 7-10 天。而对于货方建议认真审查相关货物保险条款, 如有需要烦请另外安排货物延误险。

声明：以上仅为个人基于当前有限信息对本案的概括性和参考性分析，仅供参考，不代表协会观点。