

soundings

本期內容：管理人消息 | Rightship 認證 | “ACHILLEAS” 輪

協會管理人消息



UKDC Seminar in Hamburg

爆炸集裝箱、危險貨物以及租船合同終止是本月初在漢堡舉行的傍晚介紹會上提出的其中一些焦點問題。

60 逾名德國航運業會員以生動的角色劇形式聽取協會管理人代表探討事故後可能引發的問題。

演員們講述了一起降臨在“ATLANTIC”輪上的不幸事故，一集裝箱的打火機爆炸後，該輪嚴重受損、修理長時間耽擱，最終導致長期租約被取消。該事件伴隨著模擬仲裁，包括雙方律師摩爾·費舍爾·布朗律師事務所（MFB）的安德魯·萊特（Andrew Wright）和夏禮文律師事務所（Holman Fenwick Willan）的朱利安·克拉克（Julian Clark）之間的激烈辯論以及對 Brookes Bell Jarrett Kirman 公司的專家證人約翰·瑟德（John Third）的質證而達到了高潮。最終一切恢復正常，爭議通過倫敦海事仲裁員協會仲裁員邁克爾·貝克·哈伯（Michael Baker Harber）得以解決。晚會以酒宴招待會結束，招待會上對隨之產生的結果展開了熱烈的討論。

UKDC
IS MANAGED
BY THOMAS MILLER

Rightship 認證

協會管理人收到了大量有關船東在 Rightship 認證計劃中義務的諮詢，Rightship 是一家由必和必拓、力拓和嘉吉於 2001 年組建的合資企業，自稱為“致力於促進全球海運業安全和效率的船舶認證精銳專家”。

在租船合同中未予明確規定獲取 Rightship 認證這一合同義務的情況下，船東是否有義務在租船合同期間獲取 Rightship 認證？就這一糾紛，英國高等法院現已做出判決。

2003年11月協會會員“SILVER CONSTELLATION”輪船東與嘉能可國際股份有限公司（Glencore International A.G.）訂立租船合同。該租船合同沒有有關Rightship認證的明示條款。此外，在定租談判期間，嘉能可要求會員同意一項要求租約存續期間確保維持Rightship認證的條款。會員拒絕同意這項條款，此後嘉能可確認其接受沒有Rightship條款的租船合同。

租船合同期間經過四年後，嘉能可對會員提起仲裁，聲稱因船舶未經 Rightship 認證致使其蒙受了重大損害。雖然嘉能可承認租船合同中沒有明確要求船舶須經 Rightship 認證，但仍辯稱對於鐵礦石和煤炭貿易而言 Rightship 認證是必需的，而未經該認證船舶貿易將嚴重受限。它訴稱會員違反了租船合同中船舶需“在各方面符合運輸條件”以及應遵守該貿易“所有適用法律和法規”的義務。

“ACHILLEAS”輪

上議院最近就“ACHILLEAS”一案做出了判決，Soundings之前有一期曾對該案做過評論。

概括的說，繼租船人發出 10 天還船通知後，“ACHILLEAS”輪船東以每天 39,500 美元的費率為船舶重新訂立了一份為期 6 個月的租約。但是，船舶現有租約下的最後一個航次發生了延誤，造成船舶交還遲延，而且沒能趕上下一租約的解約日。在此期間市場價格大幅下跌，船東只得將日租金降低 8,000 美元的代價重新談判下一租約。

先前認為在租船人違約後，船東只能追討遲延期間租約費率和市場費率之間的差價——這將導致 158,000 美元的索賠。然而，仲裁員基於後續租約的喪失“並非不可能”是遲延還船的結果而准許船東就下一租約整個期間每天 8,000 美元的利潤損失進行索賠。該裁決獲得了高等法院以及上訴院的支持。

上議院現已推翻了該裁決並將船東的索賠限於延遲期間。然而，儘管五位上議院大法官得出了相同的最終結論，但他們的觀點卻因論證不同而大不相同。

似乎令上議院大法官們有所顧慮的觀點是，允許船東就後續租約損失進行索賠的法律規則會使租船人面臨難以估量且可能非常巨大的風險。霍夫曼（Hoffman）大法官認為合同價款是一個相關因素——若要租船人承擔此種風險，作為交換他應會期待一定的額外好處。其他上議院大法官們也有同樣的顧慮，認為不能指望租船人知曉船東在隨後的租約中會怎樣使用船舶。他們認為船東的損失並不完全是租船人遲延還船造成的，而是由於當時極不穩定的市場條件，他們還認為如果船東的損失沒有那麼大，租船人可能要承擔責任。

對裁決的爭論還將繼續。霍夫曼大法官的演講對現在可能無法贏得後續租約損失索賠的主張給予了一定的支援。然而羅傑（Roger）大法官的意見則提示，如果市場跌價不那麼嚴重，結果可能又不相同。不管是什麼樣的觀點，似乎本案都不會是同類案件中的最後一個。

Rightship 認證（接上頁）

仲裁庭同意嘉能可的訴求，裁決會員應准許 Rightship 檢驗並應獲取且維持 Rightship 認證。

高等法院現已對該裁決做出部分改判。其判決認為在沒有明確條款規定的情況下，租船合同並不包含獲取並維持 Rightship 認證的義務，而且適合運輸的義務僅涉及依法提出的要求，並不涉及那些民間認證計畫，如 Rightship。但是，法院支持仲裁庭的其中一項認定，即會員應當准許 Rightship 檢驗，以便履行其美國紐約土產交易所（NYPE）格式第 8 條項下船舶應遵循“租船人就船舶使用下達的命令和指定”的義務。

由於法官允許就這兩點問題向上訴法院提起上訴，所以這並不是故事的結局。同時，似乎在缺乏要求 Rightship 認證的明示條款時，船東沒有義務獲取 Rightship 認證。然而，如果租船人要求進行 Rightship 檢驗，則船東可能必須准許該檢驗。若經過檢驗沒有獲得認證，則租船人就沒有理由提起訴訟，但是 Rightship 資料庫中的所有資訊對訂閱者都是開放的，而不利的 Rightship 評級可能影響該船舶將來的營運。