

soundings

本期內容：協會管理人寄語 | 不必關注的通知... | 英國最高法院——告別了,上議院

協會管理人寄語



丹尼爾伊萬斯，協會經理

協會年度會員大會於2009年9月17日上午10點舉行。會議相關文件已寄發給各會員，會員亦可通過協會網站或聯繫管理人獲取這些會議文件。

此外，協會將在10月8日在雅典舉行研討會。如往年一樣，此次的研討會將採取角色扮演的形式，探討由一起虛擬海盜事故所引發的一系列法律問題。研討會邀請函將很快發送給希臘的會員。我們計畫在其他地區在合適時間舉行類似的研討會。

UKDC
IS MANAGED
BY THOMAS
MILLER

不必關注的通知...

在近期的“澤諾維亞 (Zenovia)” ([2009] 2 Lloyd's Rep. 139) 案件中，英國高等法院裁定，期租合同承租人不應受到一個有限制條件的30天還船通知 (Redelivery Notice) 的約束。幾乎所有的還船通知在一定程度上都存在條件限制，那麼，船東究竟能否依賴租船人的還船通知呢？

“澤諾維亞”輪是一系列租約項下的被租用船舶。租約約定的還船時間是“最早2007年9月20日，最遲2007年11月22日”。承租人有義務“在離預計還船日至少30日之前告知預計還船日期和港口 (30天還船通知)，並隨後遞交20天、15天、10天和7天預計還船通知，再之後，遞交5天、3天、2天和1天準確還船通知，含有準確還船日期和港口。”

2007年10月5日，涉案承租人向船東遞交30天預計還船通知，其內容為“大約於2007年11月4日，在一個安全的中國港口，最後一個出海引航員下船時交還，以‘一切正常，天氣允許，非保證，不可預見情形除外’為前提 (at DLOSP 1 sp China on about 4th November 2007 basis AGW, WP, WOG, UCE)”。該通知根據一系列租約傳遞到船東那裏。但是，隨著市場租金價格的上漲，承租人意識到其可以於最遲還船日之前再安排一個額外的航次。於是，10天後，承租人告知船東還船日期變更為“大約11月20日”。

此時，主船東已因為依賴之前通知為涉案船舶簽訂了下一個租約，並在新租約中約定11月11日為解約日 (cancelling date)。船東主張承租人無權變更預計還船日期，堅持認為涉案船舶應按照原通知，即11月4日前交還。不出所料，該爭議被提交至仲裁。

仲裁員支持了船東的主張。仲裁員認為，根據允諾性禁止翻供原則，承租人應當受到原還船通知的約束。簡言之，裁決認為，承租人發出通知，隨後船東因依賴該通知而做出相應行動，如果承租人此時可以改變主意，那麼這是不公平的。同時，仲裁員認為，在租船合同中存在默示條款，即如果承租人給出了預計還船日期，那麼其不得故意違反，使船舶不在預計還船日期歸還。

英國最高法院——告別了上議院

不必關注的通知...

數百年來，上議院（House of Lords）一直是英格蘭和威爾士的終審法院。在議會大廈裏面那些可以俯瞰泰晤士河的鑲嵌著木頭裝飾的房間裏，諸多著名的航運糾紛在此得以解決。

然而自2009年10月開始，這一切都改變，因為屆時那些本來由上議院和樞密院審理的案件將交由聯合王國的最高法院（The Supreme Court）進行審理並判決。這究竟是一個根本性的變革？抑或僅僅只是一個新瓶裝舊酒的舉措？

英國最高法院系根據2005年通過的《憲政改革法》（Constitutional Reform Act）設立的。該部法律將上議院的司法職能轉移給新設立的最高法院。最高法院坐落於倫敦的議會廣場——正好位於議會大廈馬路對面。同上議院一樣，最高法院仍將僅受理那些涉及到廣大公共利益

的案件。上議院現有的法官（Law Lords），除數名退休法官外，將會轉任最高法院的法官（Justices of the Supreme Court）。當最高法院法官職位空缺時，借助新建立的新任法官任命程式而組成的遴選委員會將任命新法官。

同與上議院過去的實踐不同的是，最高法院的法官不再僅僅從英國高等法院和上訴法院的法官中遴選產生。

那麼這一切有什麼實際意義呢？就程式而言，幾乎是沒有任何變化的，特別是已被同意上訴的案件的審理將仍是原來那些上議院的法官。但是，從憲政角度來看，這是一個巨大的進步。《憲政改革法》鞏固了司法獨立價值以及司法機構與議會的權力分立價值。同時，由一個獨立機構進行程式透明的司法任命也增強了這些價值。儘管這一改變感覺並不巨大，但是，這一花了數百年的時間才完成的改變，不能也不應被視為無足輕重。會員們可能知道，協會曾對在上議院受理的許多案件的費用上給予過支援——對於將來上訴至最高法院的案件協會的支持將一如既往。

但是，承租人提出上訴，英國高等法院推翻了該仲裁裁決。法院判決指出，明確注明“不使(權利義務)受損害 (without prejudice)”的預計還船日期通知不能構成承租人必須按照通知還船的有約束力的承諾，而且，承租人並未向船東做出清晰而明確的允諾以表示其將不會繼續使用涉案船舶到最遲可還船日期。關於默示條款，該法院否定了仲裁庭的觀點，認為默示條款的適用無任何依據。

法院的這一判決使許多人感到了驚訝，而且引起爭議認為它與商務慣例不相符。船東上訴未被允許，因此，該判決成了終審判決。從現在來看，承租人會很難受到此類帶有條件限制的還船通知的約束。考慮到絕大多數此類通知包含有如“不使(權利義務)受損害 (WP)”和“非保證 (WOG)”的條件限制，所以，該案導致人們質疑還船通知存在的真正意義。總之，船東應該謹慎地對待此類通知，特別是當市場租價處於上升階段時。對此，在租約中加入這樣一條款，即“還船通知只有出於承租人不可控制的原因才可以被‘撤回’”，可能是一個解決的方案。