

“VINE”号——不安全泊位、滞期费和损害赔偿问题

作者：欧华律师事务所，

合伙人杨大明及律师梁燕婷

在本案中，伦敦商事法庭被要求决定本案中的两项索赔：（1）对“Vine”轮装载铁矿石货物的长时间延误，即其首次到达巴西 Itaguai 港至最终驶入泊位期间所产生的滞期费和/或损失，船东是否有权从程租合同下的承租人获得赔偿；以及（2）担保人（同样为铁矿石买家）所做出的担保书的可执行性。

租船合同和担保书

承租人依据在本案中存在争议的程租合同租用船东的“Vine”轮，用于将 120,000 公吨的铁矿石货物从巴西 Itaguai 港运至中国蛇口港。

租船合同的履行由担保人做出担保，而担保人则已出具了相应的担保书。

租船确认书规定货物从“巴西 Itaguai 港的 1 个或 2 个安全泊位，1 个安全港口，保持漂浮”运往中国。租船确认书规定 SCALE 条款为租船合同的一部分。SCALE 条款源自担保人与 CVRD 国际股份有限公司（后来被称为淡水河谷国际股份有限公司，巴西主要铁矿石出口商）之间订立的长期铁矿石购销合同。

SCALE 条款第 4.1 条旨在针对有关船舶准备就绪通知书的问题，相关条文如下：

““船舶准备就绪通知书“（NOR）可以在船舶抵达装货港后（无论什么时候）出具……前提条件是……船舶应获得港口当局批准……。”

SCALE 条款第 5 条旨在针对有关装卸时间的问题。第 5.10 条的相关条文如下：

“第 5.10 条 因以下所有或任何条款造成的时间损失不得计算为装卸时间，船舶已发生滞期的除外：

(iv) 矿场、铁路或港口发生事故；

……

(viii) 铁路或港口出现局部或全部中断；

……

(ix) 超出卖方控制的事由（无论是何种类别或性质）导致无法备货、装货或船舶无法靠泊。

……

租船确认书还规定：“租船合同其它内容应基于日期为 2007 年 6 月 21 日的 Vine/PML 租船合同”。

背景事实

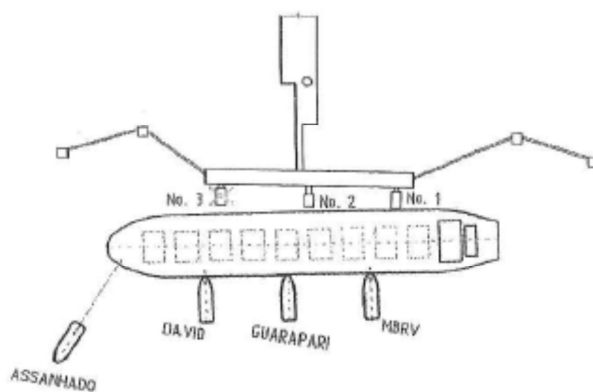
在 2007 年 12 月 3 日或 4 日左右，承租人在 Itaguai 港（亦称为塞佩蒂巴港）指定了一个泊位。该泊位被租赁给由淡水河谷国际股份有限公司持有的 CPBS 公司，且所有权属于该公司。

该泊位有三个码头系柱，分别为 D1、D2 和 D3。在“Vine”轮到达前，该码头发生了两起事故，导致 D2 和 D3 码头系柱受损。

(1) 2007年7月19日，“PACIFIC FORTUNE”轮导致D3码头系柱受损并无法正常使用。港口当局启动应急预案继续泊位的正常运作。应急预案规定船舶在码头靠泊期间应采取包括以下步骤：

- (a) 船舶应右舷系泊；
- (b) 在停泊操作中不得触碰D3系柱；
- (c) 使用四艘拖船；
- (d) 使用船舶的左船舷锚协助码头停泊操作，降低靠近速度以确保船身与码头系柱保持距离；
- (e) 在停泊作业中，船舶首先应接触码头1号系柱。

行业专家将该停泊作业称为“船尾朝向码头的靠泊”。符合应急预案要求的停泊作业实例如下图所示：



(2) 2007年12月8日，“NORDSTAR”号令码头系柱D2受损。船东称，码头系柱受损是由泊位不安全导致的，与该轮船长的操作无关。

2008年1月8日，“Vine”号抵达Itaguaí港。由于码头系柱D2和D3分别在两次事故中受损，“Vine”号靠泊被延误，直至2008年2月15日方才靠泊。船东向承租人索赔约为500万美元的滞期费。

争议

需由法院决定的争议大致如下：

针对承租人的问题：

- (1) 何时有效地发出了船舶准备就绪通知书？
- (2) 靠泊过程中造成的延误是否计为装卸时间？
- (3) 若靠泊过程中造成的延误可以计算为装卸时间，延误是否因承租人违反

其指定安全泊位的义务所导致，因而[船东]有权索取与滞期费同等金额的赔偿金？

针对担保人的问题：

- (4) 第二被告是否做出有效力且有约束力的担保？
- (5) 在考虑到中国法后，担保书是否可以获得执行？

法院的决定

(1) 装卸时间的开始

法院认为，装卸时间从船舶准备就绪通知书下达之时开始计算。尽管港口当局直到船舶准备就绪通知书下达之后方才批准清关，但是法院认为港口当局在船舶准备就绪通知书接受之前给予批准的这项要求已被 CPBS 放弃。CPBS 的两名代表签署的事实记录列明了船舶准备就绪通知书被接受的时间以及港口当局做出许可的时间。法院采纳了“Northgate”[2008] 1 Lloyd's Rep 511 的决定。

(2) 靠泊过程中造成的延误是否可以计算为装卸时间

在解决靠泊过程造成的延误是否可以计算为装卸时间的争议时，法院必须对 SCALE 条款中关于装卸时间的条文进行阐释。法院考虑到 SCALE 条款第 5 条中列明的装卸时间的例外情形，包括“铁路或港口的局部或全部中断”这一表述。

承租人辩称，靠泊过程中的延误系因 D3 维修期间造成“港口”局部中断所导致，按照 SCALE 条款第 5.10 条 (viii) 款之规定，这属于港口方的业务范围。船东认为，该表述意味着“意外事故对港口业务造成干预”且“不包括早已计划的对特定泊位的维修”。

法院认为，一旦港口停止开展所有业务，则该港口的业务“全部中断”。一旦该港口内的某个泊位停止运作，则港口业务出现“局部中断”。这是这两个词语的合理和自然的含义。法院还认为，“港口业务的中断”并未规定造成业务中断的事故必须是由意外造成的。

业务中断必须是“卖方不可控制的因素”造成的吗？

船东主张正确的解释是，如 SCALE 条款第 5.10 条 (ix) 所述，中断的产生必须是“超出卖方控制”，该条文应适用于该条款下的其他装卸时间所规定的例外情形。

法院认为，每一条分条款应被赋予其普通含义。如果缺乏能够明确阐述意图的词汇表示条款 (ix) 中“超出卖方控制”这一表述适用于其他各分条款，则没有正当的理由将该表述适用于其他各分条款。故此，法院在结案陈述中称，业务中断并非一定是“卖方不可控制的因素”造成的。

业务中断必须是承租人不可控制的因素造成的吗？

船东还主张，请求适用例外情形的一方，例如承租人，其须证明该事件不在其控制范围内，而且其无法采取合理的措施避免或减少该事故或其影响。

法院认为，就船东和承租人而言，CPBS 公司受承租人控制。但是，承租人向 CPBS 公司委托的职责是在收到承租人的船舶准备就绪通知书后将铁矿石货物装载至“Vine”号。这并不意味着应该将 CPBS 公司未能提前维修码头系柱 D3 的错误应归咎于承租人。若 CPBS 未在该日期之前维修码头系柱 D3，则 CPBS 并非在履行或未能履行承租人向其委托的职责。因此，法院认为局部中断超出了承租人控制的范围。法院的结论是，“Vine”号的靠泊延误是因为“港口的局部中断”所导致。所以承租人对于滞期费责任应当被豁免。

(3) 违反安全泊位保证条款

船东辩称，即使时间损失是由于 SCALE 条款第 5.10 条范畴下的事故所造成的，但承租人仍然应当承担责任，这是因为泊位不安全所导致的时间损失违反了承租人的保证。承租人主张，船东的上述主张是错误的，因为如果时间损失是由于第 5.10 条范畴下的事故所造成的，那么船东就没有遭受损失。

法院接受了船东的主张，认为承租人在租船合同中负有多项义务，其中的一项义务就是在规定的装卸时间内完成货物的装运，如承租人违反此项义务，那么就on应该支付滞期费。依据“The Count”[2008] 1 Lloyd's Rep 72 案的判决，法院承租人的另一项义务是指定安全泊位。如违反此项义务，那么就有可能令船舶受损或导致延误。法院进一步认为，若出现延误，那么上述延误所产生的损失应按照滞期费率（即双方约定的延误赔偿标准）进行计算。

考虑到法院认可船东的主张，法院接着分析承租人指定的泊位是否危险。泊位的危险性主要在于三个方面：（1）船头朝向码头进行靠泊的困难；（2）港口的建立存在缺陷；以及（3）码头系柱 D2 的防撞挡板的状况有问题。

尽管在“Pacific Fortune”轮事故和“Nordstar”轮事故之间，港口已实施了应急预案，且另外有 73 艘船舶顺利靠泊，但法院认为，如果要安全靠泊则需要具有超过一般的驾船技能。因为依据应急预案的要求，船舶须呈一个角度接触码头系柱 D3。法院还认为，泊位的建立存在诸多缺陷，包括缺乏将应急预案告知船长的系统，以及没有证据表明引水员知道码头系柱 D2 无法承受第一次接触。根据这些事实，以及码头系柱 D2 不具备原有的承受能力来承受冲击力的问题，法院裁定 CPBS 的泊位是危险的。

此外，法院亦不支持承租人认为码头系柱 D2 受损是因为“Nordstar”轮危险或疏忽靠泊所导致的观点。

(4) 滞期费索赔的结论

鉴于停泊延误是由泊位的不安全所导致，且滞期费率是双方约定的延误赔偿标准，船东在损害赔偿的问题上获得胜诉。

(5) 担保索赔

担保人是一家中国公司，该公司以传真方式出具了一份日期为 2007 年 11 月 30 日的担保函。该担保函由商务管理经理代表担保人签字。该

担保函没有包含一条英国法律或任何管辖或仲裁条款。双方的争议是，该担保函是否有效及是否可以获得执行。

担保人认为，在担保书上签字的经理没有被授权出具该担保函，故拒绝承担该担保函下的责任。担保人还认为，出具该担保函违反了中国的外汇管制法律。

中方法律专家向法院提交的中国法律证据说明，境外担保需经国家外汇管理局（简称“SAFE”）批准。如未获得这样的批准，则担保无效，且可能被处以非法涉及的金额的30%作为罚金。但是，尽管有此项规定，有关担保的民事责任仍然可以根据担保人、债权人和债务人的过错来判定。若担保人和债权人均有过错，则担保人承担的责任比例不得超过债务人无法清偿的债务的一半。

就实际授权而言，法院认为担保人的经理有权在担保函上签字。在该案件中，作为铁矿石 FOB 买家，担保人需要确保租到该船。由于担保人未做出充分披露，所以法院将做出不利于担保人的推断。

就违法行为而言，该担保函所适用的法律未予以明确规定。法院认为应当从本案件的情形做出的合理和客观推断是，当事人各方已默认选择将英国法律作为该担保的适用法律。另外，即便担保人的营业场所或居住地位于中华人民共和国境内，且担保的履行是担保的特征，法院仍然认为该担保与英国存在最密切联系。

考虑到中国法律条款，法院听取了两名中国法律专家出具的证据。法院的结论是，若担保人存在过错，那么民事责任仍然可以得到执行（并非严格意义上的担保责任，而是基于担保合同的责任）。英国的公共政策似乎并未要求法院拒绝执行受英国法律管辖的但在中国出具且违反当地法律的担保。

结论

法院判决承租人承担索赔的滞期费，并判决担保人按照担保的要求承担承租人在租船合同下负有的100%的责任。

评价

以下为“Vine”号案件判决结果给我们提供的一些实际启发：

(1) 装卸时间的例外情形

现在从“Count”轮案和“Vine”轮案两个案件得出的结论似乎是，承租人不仅需要为指定不安全的港口或泊位造成延误（与有形损失相比）承担责任，即便有例外条款可豁免承租人承担同等金额的滞期费，承租人仍然可能会承担责任。因此，如有迹象显示延误是由于港口或泊位的某些不安全因素所导致的（例如，另一艘船舶在航道上搁浅可能导致该港口变得不安全），那么船东可以以违反港口/泊位安全保证条款为理由，通过索赔与滞期费同等金额的损害赔偿来绕过一个广泛拟定的，针对装卸时间和滞期费的例外条款的适用。

若承租人希望确保他们可以依赖例外条款豁免滞期费责任并杜绝以违反港口或泊位安全保证条款为由提出索赔的可能性，那么承租人应当

以更清晰的措词起草装卸时间和滞期费例外条款，以便该条款能够明确豁免其因违反港口或泊位安全保证条款导致的延误所承担的责任。

(2) 担保

不同的司法管辖地对于一份有效的、可执行的担保的制定所需要的形式存在一定程度的差别。例如，中国针对实体格式有要求，包括在SAFE备案登记。笔者获悉，依据马来西亚法律，口头担保也是有效的、可执行性的。英国法律介于这两种法律之间，但须遵守《反欺诈法》所要求的形式。

跨国公司应当了解担保形式之间存在的这些差别，这一点至关重要。切勿认为自己仅有必要了解其居住或开展业务的司法管辖地的相关担保法律。在“Vine”轮案件中，中国的担保人也许会有这样的想法：根据本国的法律，如果未在SAFE备案登记，那么该担保就是无效的，而当英国法院认为根据英国法律，该担保具有效时觉得受到了英国法院的不公正待遇。同样，可以想象，如果马来西亚法院认定某家英国公司做出了有效的口头担保时，英国公司可能会觉得遭受了不公正的待遇，因为他们以为根据英国法律，不符合《反欺诈法》所要求的形式担保是无效的。

跨国公司应当注意到“Vine”轮案的这一判决，并且针对担保的创建制定明晰的政策（无论担保为口头或书面形式）。此外，还应当在担保中纳入措词明确的管辖法律和管辖地（或仲裁）条款。