

时效

作者：Waltons & Morse LLP, 合伙人 David Perry

在法律争议中稍不谨慎就会出现时效问题。油轮承租人和贸易商在航次租船中针对滞期费的索赔通常会约定一个严格的时间表。条款一般会规定滞期费索赔必须以书面形式在货物卸载完成后 90 日内呈交承租人，并且应附带所有相关文件。这样约定的目的很明确，即鼓励和确保与货物装载和卸载事件时间相关的索赔可以在所有事实发生后立即处理，并且确保立即解决任何随之发生的、有关联的买卖合同下的责任。过去四年产生的诸多案例表明，严格遵循相关条款规定是对滞期费进行追偿的前提条件。

“Sabrewing 号”

本评论从“Sabrewing”[2008] 1 Lloyd’s Rep 286 中的判决出发，引出严格遵循有争议条款的问题。该案涉及到 BPVOY 3 格式，其详细规定了船东需要保留的记录以及在说明时间和主张滞期费索赔时需要提供给承租人的记录。

该案所涉争议集中于该租船合同的特定条款，即：

“23——在任何船东根据此租船合同可享有的滞期费索赔权方面，除非已在完成船舶所载货物卸载后 90 日内将书面索赔以及可证实该索赔每一部分的证明文件呈交给承租人，否则应解除和免除承租人的所有责任。”

作为判决的一部分，Gloster 法官所发表的意见如下：“滞期费时效条款的一个重要商业目的是……以确保承租人收到船东提交的一系列文件，其本身足以供他们考虑……以便评估船东索赔的每个部分”。

在该案例中，卸货后的 90 日期限于 2005 年 11 月 14 日结束，但在这之前，2005 年 10 月 26 日船东已通过各种证明文件提出滞期费索赔。然而，与租船合同下的要求相反，泵油记录并未按照要求由高级船员签字或码头或承租人的代表签字。因此，在本案中的问题就是这一缺陷对于船东索赔滞期费来说是致命的吗？

根据法官在解决此问题时所采取的方法，答案为：未能在卸货 90 日内提供合同要求的文件对于滞期费索赔来说是致命的，并且所谓“最低限度”的这种理由在此处并不适用。由于未能按要求提供文件，因此船东的索赔被驳回，而被驳回的不仅仅是泵油记录支持的索赔部分，而是整个索赔都被驳回。法官依据该条款中明确措词“要求证明文件可证实该索赔的每个组成部分”。因此，此案例在遵循相关条款方面要求非常严格的标准。

“Eternity 号”

一年后出现了“Eternity”案例[2009] 1 Lloyd’s Rep 107。该案涉及到很多问题，其中之一涉及在转船运输中出现滞期费的索赔的问题。租船合同基于 BP voy 4 格式，也包含有与上述“Sabrewing”中条款效力相同的时效条款。

该租船合同还详细规定卸货要求，即船舶的泵油记录需要由船舶高级船员和码头代表签字。在该案例中，已开始卸货至码头处，但由于货物问题，卸货被打断，并且最终船舶在另一个港口经由过驳船作业完成卸货。

滞期费索赔文件未包括所需泵油记录。船东承认这使得与初始卸货到岸的索赔部分无效。然而，他们坚持认为过驳船作业（STS operation）作业索赔差额不应因此受到影响。

法庭接受了船东的抗辩。租船合同条款并未预计到 STS 这种作业方式，因此码头代表并不需要被卷进来。更重要的是，不同于“*Sabrewing*”，主审法官认定：与先前到岸卸货有关索赔部分的无效性不会使未受影响部分失效，因此对于 STS 作业期间所产生的滞期费索赔是有效的。

X-v.Y

在 X v- Y [2011] 1 Lloyd’s Law Rep.694 中，滞期费索赔基于不同的立足点而受到质疑。在该案中，租船合同基于 SNOCOMEX 2000 格式，且标准条款第 36 条修改后使索赔具有时效限制，原告必须在“最终卸货或此租船合同终止后 12 个月之内”任命其仲裁员。在此案例中，租船合同涉及三个连续航次。滞期费索赔源于第一个航次。

仲裁员依据“*Simonbum*”[1973] 1 Lloyd’s Rep.392 案做出裁决，认为在连续航次的情况下，那么“最终卸货”这一措辞是指针对这一航次的货物最终卸货的滞期费索赔。承租人因此辩称，在此航次之后超过 12 个月开始进行仲裁意味着索赔已超出时限。仲裁员接受这一抗辩。然而该仲裁员同时认为，作为替代方案，原告有权在租船合同终止的 12 个月内开始仲裁。据此仲裁员的任命是适时的。

上诉判决结果为，仲裁员在解释关于“最终卸货”意义方面是正确的，并且对于该案例更重要的是，时效“最终卸货或此租船合同终止后 12 个月内”的效力有效地提供了两个起点，因此该条款可有效地理解为“两者取较晚者”。因此，该索赔是适时提出的。

“Eagle Valencia 号”

在基于 Shellvoy 5 格式的“*Eagle Valencia*”[2010] 2 Lloyd’s Rep 257 案中，船东的索赔之路就没有上述案件那么顺利了。第 15（3）条条款中阐述的时效为常见的形式：

“若产生滞期费且滞期费索赔应辅以充分正确的文件记录，则船东应在完成卸货后 60 日内通知承租人，并且由承租人在完成卸货后 90 日内接收。若船东未能在上述期限范围内给出通知或提交带有证明文件的该等索赔……，则承租人对于该滞期费的责任应予以免除。”

尽管已发出“装/卸准备就绪通知书”（NOR），但该通知书在随后被视为无效，原因是由于尽管船舶入境卫生检疫证是在停泊之前授予的，且实际上未造成时间上的损失，但因为在发出 NOR 时船舶尚未被授予船舶入境卫生检疫证，并且未按照租船合同要求在 6 小时内获得该证书。滞期费因此而产生，船东将索赔证明文件及时发送给承租人。在审查索赔时，承租人把重点放在未能在发出 NOR 的 6 小时内获得船舶入境卫生检疫证，并且抓住这点大做文章。在该阶段，船东认为船长在获得船舶入境卫生检疫证后还发送了一封电子邮件，并且若第一次 NOR 确实无效，那么该信息可被视为有效的 NOR。

一审时，法庭判定第一个 NOR 有效，因此船东胜诉。然而，承租人上诉，上诉法庭认为在 Shellvoy 5 措词中，第一个 NOR 无效，因为船舶入境卫生检疫证未在发出 NOR 的 6 小时内获得。这就导致了关于船东是否能够依据随后发出的 NOR 电子邮件的问题。法庭采纳了严格解释的观点，认为由于 NOR 是滞期费索赔的必要文件，该索赔在船东最初提交时未能充分且适宜地辅以文件记录。并且，船长随后发送的电子邮件未能与最初滞期费证明文件一起提供，而是在 90 日期限过期后才提供。因此，船东的索赔由于未能符合时效而驳回。

“Team Anmaj 号”

接下来的“*Team Anmaj*”[2011] 2 Lloyd’s Rep 697 案涉及在销售合同的背景引发的滞期费和时效问题。争议事件发生于 2005 年。原告订立合同向被告销售柴油，被告应负责原告在卸货时超过允许的装卸期间的滞期费。原告租赁合适吨位的船舶，并在 2005 年 1 月交付货物。船东于 2005 年 4 月向原告呈交滞期费索赔，而原告反过来在相同时间向被告出具滞期费发票。原告向被告提供的滞期费发票中有效地说明了：“我们将从您的账户收取产生的滞期费……应付日期：于提交发票时”。

该索赔直到 2011 年 4 月才进行。根据英国法律，基于简单合同的诉讼不可自起诉理由产生之日起 6 年期满后予以起诉。因此，若起诉理由产生于卸货已完成时的 2005 年 1 月，那么该索赔因为已经过了诉讼时效而丧失。但是，如果该索赔仅产生于 2005 年 4 月呈交滞期费发票之时，那么在这短短的数天之内此项索赔仍然是未过诉讼时效的。

因此，法院在该案中必须要考虑的问题就是在无明确合同条款下，滞期费索赔产生的时间。首先，法院认为将租船合同中的滞期费条款并入的销售合同并不是一项赔偿义务，而是在该销售合同项下自由独立的滞期费义务。不出所料，原告提出的索赔理由是：在该案中，诉因不能产生于合同装卸时间期满即 2005 年 1 月之时，因为对于作为买方的被告而言，在船东对索赔额进行适宜量化并呈交给作为承租人的原告之前，被告不可能在当时进行任何支付。就这点而言，“*Sabrewing*”案中所做出的关于滞期费索赔之适宜证明文件方面的重要性的结论是得到认可的。

然而，原告的论证（在滞期费索赔呈交给被告之前不能产生诉因）存在一个问题，即起诉理由的产生将取决于原告决定在呈交索赔以开始限制期之前等待多久。法庭因此认为：无论在运输合同还是在销售合同中，针对滞期费的索赔的诉因产生于滞期费作为双方同意的违约赔偿金措施的延误的时候。因此在该案中，原告的索赔权因为已经过了诉讼时效而丧失。

“Abqaiq 号”

最近，在“*Abqaiq*”[2012] 1 Lloyd’s Rep.18 案中，“*Sabrewing*”案的判决再一次受到质疑。尽管由于针对索赔的描述出现错误并因此被对方抗辩认为该索赔未能符合时效条款，但船东最终对其滞期费的索赔取得了成功。

租船合同基于 BPVOY 4 格式并依据第 20.1 款“时效条款”，以常见条款表述：“在任何船东根据此租船合同可享有的滞期费、绕航或扣留索赔权方面，除非已在完成船舶所载货物卸载后 90 日内将书面索赔以及可证实该索赔每一部分的所有证明文件呈交给承租人，否则应解除和免除承租人的所有责任。”

船舶已于 2008 年 2 月在自由港装载货物，并于 2008 年 3 月在新加坡卸载货物。在 2008 年 4 月，船东出具了在卸货港所产生的滞期费的发票，但在第二次停泊于自由港的时间方面，他们针对时间和燃料进行索赔而不是滞期费。所提供的证明文件提供了相关发票和事实陈述，以及在新加坡和自由港的装卸货记录和泵油记录。在信札往来后，在新加坡产生的滞期费得到解决。随后，自由港的额外运费和燃料索赔被船东放弃，但取而代之的是提出了针对自由港所产生的滞期费的索赔。该项索赔是在卸货完成 90 日后才提出。一审时，法庭判定由于提出的滞期费索赔已说明其针对所有港口，因此不能重新开始解决滞期费索赔问题。

上诉法庭认为该索赔解决方案已明确表明仅针对在新加坡所产生的滞期费。于是这提出了一个问题，即船东是否可以在 90 日后开具自由港的滞期费发票。若已在时间期限内提出索赔，那么就可以在时间期限期满后进行修改。法院认为在本案中有待决定的问题为，承租人是否在诉讼时效内“拥有为满足自身所需的事实材料”，此项即为该索赔的充分理由所在。在此案中，法院认为船东 4 月发送给承租人的证明文件构成了所需要的一切材料，以证实该索赔的每个部分。船东未正确描述该索赔以及未呈交滞期费发票这一事实，对于索赔或者允许承租人行使时效来说不是致命的。因此法院判决船东胜诉。法院不同意“*Sabrewing*”案中的确立的严格解释原则，但是认为为了避免针对滞期费的索赔超越了时效，船东在提出此项索赔时必须严格遵守约定以确保所有要求。

“Genius Star 1 号”

最后，值得注意的是最近的一个判决。该判决并不是关于航次租船或滞期费的争议，而是关于“保陪协会间协议”（Inter-Club Agreement, "ICA"）中所约定的时效条款。在“*Genius Star 1*”[2012] 1 Lloyd’s Rep.222 中，争议是关于根据船东和承租人（以及承租人和转租人）之间的 ICA 确定索赔是否受到租船合同中明确约定的时效条款的约束。

该租船合同并入了 ICA 1996 条款，但同时还明确约定了时效条款，该条款中比较重要的部分为：

“任何索赔都必须为书面形式，并且原告仲裁员是在最终卸货后 12 个月之内任命，此条款若与索赔不符则应视为其已放弃绝对时效。”

货物权益人已在 2006 年 9 月卸货后针对再承租人提出索赔，且再承租人在 2008 年 2 月解决了该索赔。因此，再承租人试图根据 ICA 1996 从承租人那里获得补偿。再承租人仅在 2008 年 1 月通知了承租人关于该索赔的事宜，但是并未在最终卸货的 12 个月内开始仲裁。在本案中所引发的问题为，租船合同中约定的 12 个月的时效是否取代了 ICA 96 中的条款。

鉴于这些目的，ICA 96 第（2）款规定，即使租船合同中任何条款存在相反规定，ICA 的条款仍然适用，特别是即使在租船合同或法律规则中存在与第（6）款（时效）的约定相反的情况下仍然适用该约定。ICA 96 第（6）款规定，除非索赔书面通知已在货物交付日期的 24 个月内交给另一方，否则索赔时效丧失。

由此引发的问题就是，租船合同本身约定的 12 个月时效或 ICA 提供的 24 个月时效中的仲裁条款之间的相互作用。根据 Wilford 所著《定期租船第 6 版》第 20.71—20.72 分段的描述，我们可以获得这样一种理解，即：租船合同条款有可能取代 ICA 中的相反条款。相比之下，根据 Hazlewood 和 Semark 所著

《船舶互保协会法律与实践第 4 版》中第 15.48 分段的解释，我们则将得出 ICA 96 时效条款取代租船合同中的相反条款的理解。

在本案中法院所采纳的原则为：在尽可能的情况下，尽量在合同条款彼此之间不存在冲突的假设上，该将合同条款作为整体阅读。因此，法院判决认为，可一起参考租船合同和 ICA 96 的条款来进行协调以得到一致结果，使得在大多数索赔处于明确的一年时间期限范围内的同时，货物索赔可根据 ICA 96 进行处理，以便其符合两年时间限制。