

近期关于船舶建造争议的英国法判决与裁决

Ian Hawkes, 合伙人, MFB Solicitors

本文简要的总结了 4 个近期报道的船舶建造案在英国法下的判决。其中 2 个是法院判决, 2 个是仲裁裁决。

案件的结果也很平均, 2 个有利于船厂, 2 个有利于船东。

相比较仲裁裁决, 法院判决包含了更多对大众所关注问题的观点。Hansa Murcia 案是关于还款保函到期后仲裁启动导致保函期限延长的权威案例。Golden Exquisite 案的判决对一系列问题具有指导作用, 包括怎样才能正确处理那些既不属于 SAJ 第 VIII 条定义的可容许迟延, 也不属于第 III 条定义的导致合同价格调整的非容许迟延的迟延。这个判例还包含了关于船东监管人这一角色以及他对于建造程序相对有限的干预权的指引。

两个仲裁判例则更多地关注在每个案件中的独特事实背景及需要被考虑的合同条款上。

Wuhan Ocean Economic & Technical Cooperation Co Ltd v. Schiffahrts-Gesellschaft “Hansa Murcia” MBH & Co KG

这是一个船厂上诉仲裁裁决的案件, 仲裁裁决裁定船东已经合法地终止了造船合同。根据 2004 年 1 月 8 日签订的合同, 船东分期支付合同价款, 且其支付由船厂提供还款保函予以担保。还款保函规定:

“本保函保持有效至船舶被交付给船东且船东接受船舶后, 或者卖方或我们(中国进出口银行)已还款, 或者 2010 年 6 月 30 日, 以先发生者为准, 并在之后阁下必须将保函通过航空邮件的方式归还给我们予以取消。如果卖方或买方在船舶交付前启动了仲裁, 保函的有效期延长至终局裁决做出后 60 天。”

2009 年 12 月, 船厂和买方达成了合同的补充协议, 延长交船期。补充协议包含如下条款:

“3、 卖方保证延长中国进出口银行 2007 年 6 月 7 日签发的还款保函的有效期……至 2012 年 5 月 31 日。”

大约 6 个月后, 即 2010 年 6 月, 船厂还没有提供延期的还款保函。买方通过其律师向船厂发送了一份终止合同通知。该通知于 2010 年 6 月 28 日发出, 早于还款保函的有效期 2010 年 6 月 30 日。

通知发出后的第二天, 即 6 月 29 日, 买方发出了仲裁通知。同一天银行延期了保函。

尽管下面这些事实裁定与法院对买方终止通知是否有效的决定并没有直接关系,

但还是在判决中予以写明：

- 1、 船厂确实试图延续还款保函的有效期。它在 2010 年 4 月提交了一份申请，并在 2010 年 6 月 22 日给银行提供了反担保，一个船厂代表在 6 月 26、27 和 28 日怀着去签署任何担保延期所必须的目的拜访了银行。
- 2、 买方一直试图终止合同，因为 2008 年市场崩溃后，该合同没有任何利益可取。

买方的观点是船厂没有延长还款保函有效期赋予买方终止合同的权利，在对买方的观点予以考量后，法官做出如下认定：

- (1) 补充协议 4 并没有明确规定现存还款保函应在何时延期。双方本意对此应该是有一定的时间限制的。仲裁庭认为补充协议暗含还款保函应在一个合理期限内予以延期的意思表示，这个观点是正确的。
- (2) 规定船厂在合理期限内延期的条款是一个“*中间条款*”，也就是说，如果对该条的违反足够严重，即可以赋予买方终止造船合同的权利。
- (3) 仲裁庭在该案中的认定是，还款保函必须延期的合理期限是还款保函到期前 14 天，也就是在 2010 年 6 月 16 日或之前。这是一个事实裁定，不能在诉讼中反驳。
- (4) 买方可以随时启动仲裁以延长还款保函的有效期。即使仲裁是在还款保函有效期届满后启动的，保函有效期也将自动延长。
- (5) 因为买方可以通过启动仲裁的方式确保延续还款保函的有效期，结果就是，卖方不延长还款保函有效期至 2010 年 6 月 16 日并不会触及合同的根本，进而不能赋予买方终止合同的权利。因此买方的终止通知是无效的，驳回仲裁庭裁决。

Zhoushan Jinhaiwan Shipyard Co Ltd v. Golden Exquisite Inc and Others

基于迟延交付船舶，买方已经声称行使合同赋予的权利来解除合同。船厂反驳称部分迟延是因买方的违约导致，因此买方的解约是不合法的。

买方的解除权规定在合同的第 III 条和 VIII 条。

第 III.1(c)条规定：

“假如在合同第 VII 条定义的发船期后，船舶交付迟延持续 210 天（包括全部非容许迟延和 30 天的宽限期），买方可以根据本合同第 X 条的规定选择撤销或解除本合同。”

第 VIII.3 和 4 条规定：

“3、*严重迟延下的解除权*

排除因第 XIII 条规定的仲裁或因买方违约或买方迟延交付买方供给项目导致的迟延，以及排除因第 V，VI，XI 和 XII 条准许延长或推迟交船期限导致的迟延，如果因第[不可抗力性质的原因]条第 1 段规定的原因导致的迟延天数总计不少于 225 天，或因第条第 1 段规定的原因导致的迟延及第 III 条第 1 段描述的非容许迟延的天数总计不少于 270 天的，买方有权依据本条规定解除本合同……

- 4、*排除任何依本合同约定准许推迟交船期而导致的延期，因本条第 1 段规定的原因导致的迟延应被可理解为容许迟延，其与非容许迟延不同，根据本合同第 III，非容许迟延下船舶的合同价款需要调整。”*

买方在合同规定的交船期后 270 多天发出了解约通知。在解约通知发出前，船厂并没有向买方发出过任何船厂认为因买方违约导致迟延的通知。在买方发出解约通知后，船厂声称交船期后至少有 90 天的迟延是由于买方监管人的行为或疏忽导致的。

第 IV 条对于监管人角色的描述是：

“7、……买方向建造方承诺及保证，监管人将根据约定的检验程序和计划以及一般造船方法，采用减少船舶建造支出和迟延的方式，进行检验……”

船厂称：

买方监管人工作的时间很短，导致整个检验程序（以及建造程序）迟延。

买方监管人强加了一些不合理的要求，这些要求超出了合同/船舶规格/船级社规则/规章/约定标准/惯例的规定，并导致了船舶建造的大幅迟延。

买方监管人不合理地迟延返还程序或船舶图纸，没有相关图纸，船厂无法进行下一步相关项目的建造。

Leggatt 法官认为合同规定了 3 种不同类型的迟延。前两种类型为可容许迟延和非容许迟延，定义在合同第 VIII 条和第 III 条，相关条款已在前述引用。第三种类型，法官将其描述为“除外迟延”，该等迟延属于合同允许的迟延，但又不属于可容许迟延或非容许迟延。例如，除外迟延包括那些因船舶规格和设计改变以及船级社规则改变导致的迟延。

法官使用了“除外迟延”这个描述，是因为在决定买方是否有权降低合同价格或者因迟延和交付解除合同时，这类迟延不在考虑的范围。法官指出，从船厂的角度来讲相较于可容许迟延除外迟延是更有利的，因为除外迟延并不计算在合同第

VIII 条规定的时限内，该等时限届满后买方可以解除合同。

法官的观点是任何迟延必定是这三种类型之一。如果一个迟延不是除外迟延，那么它要么是可容许迟延，要么是非容许迟延。

合同第 IV 条并没有规定，买方违反其对监管人行为的承诺时会导致延期。因此违反第 IV 条导致的迟延不能属于除外迟延。由于船厂没有主张这些迟延是可容许迟延，那它们只可能是非容许迟延。鉴于这些迟延超过了 210 天，因此根据合同第 III 条，买方的解约是有效的。

由于迟延超过了 270 天，根据合同第 VIII 条，解约也是有效的。在达致其结论时，法官认为第 VIII.3 条中“因买方违约导致的……迟延”不包括声称对第 IV 条的违反所导致的迟延。

法院还认定：

买方监管人事实上没有权力延迟船舶建造。如果监管人指出他认为是船厂的错误，船厂应该决定是同意监管人的观点并修正错误，还是不同意并无视监管人的观点。

因买方违反合同导致的迟延也不属于有关第 VIII 条的“其他超出建造方控制的原因”。

即使买方违约导致的迟延属于第 VIII 条，由于船厂没有根据该条发送通知，其仍没有权利依赖该条。

伦敦仲裁 2/15

船厂和买方在 2008 年 5 月 15 日签订了一份船舶建造合同，建造一艘多用途平台供应船。

合同第 IV 条规定：

“1、 迟延交付

……

(b) 如果交船期后，船舶交付迟延持续超过 180 天的，买方有权选择向建造方发送书面解约通知以解除合同，并且对建造方不承担任何责任。

……

(d) 如排除任何合理怀疑可以确定船舶交付会迟延且会超过如上述(b)规定的 180 天，买方有权立刻解除合同。”

买方于 2013 年 9 月 20 日发出通知，提出合同下最迟的交船期是 2014 年 7 月 13 日，并且船厂根本不可能在该期限内交船，因为完成船舶建造实际所需的工作远远多于在可用的时间内可以完成的工作。

船厂指定了一个仲裁员，买方也指定了他们的仲裁员。

仲裁员必须决定第 IV 条第 1(d)款是否已被满足。根据仲裁庭的意见，该条款已被满足，因为可以无合理怀疑地证实交船期后船舶交付迟延会超过 180 天。

在众多被仲裁庭考虑过而让仲裁庭达致结论的事情当中，有船厂在仲裁程序中的行为。

总体上看，船厂在仲裁中的行为（以及许多情况下的不作为）证实了船舶建造毫无合理怀疑地不可能依合同按时完成的推论。

一般情况下如果一方认为一个涉及数百万美金争议的案子对其有利，那么它应该非常愿意主动采取措施，而本案中船厂却需要被命令提交申索陈词。

船厂并没有尝试去说服仲裁庭修改提交详情的命令，之后还收到过关于不履行强制命令的后果的通知，但船厂还是没有按照命令提交详情。

尽管被赋予一定的时间让其大律师起草详情，但直至期限届满后很久船厂才提交详情，没有任何解释，也没有任何延期的请求。

提交的详情也是不充分的，并且包含的内容完全可以在更早之前提供。

船厂很晚才提出要更换律师，最终也不了了之。

在明知道仲裁庭的命令以及不履行该命令的后果的情况下，船厂在很长一段时间内没有采取任何明显的措施。

鉴于案件牵涉的金额，仲裁庭认为如果一方认为案子对其有利，应该会表现出比本案当事人更高的参与程度。唯一合理的解释就是船厂无案可辩。

基于上述理由，船厂的申索被驳回，买方的反申索成功。

伦敦仲裁 4/15

建造方同意为买方设计、建造和交付两艘新建船舶，交船期分别是 2012 年 12 月 31 日和 2013 年 5 月 31 日。

双方发生了一系列的争议，其中许多与只存在于这个案件中的事实相关，因此对于未来其他案件可能没有太大的指导意义。因此本文只对那些更具普遍性的观点进行总结。

合同条款包括：

“3、 支付期限

(b) 二期款项

US\$14,550,000 应于船舶的在建造方场地完成第一次钢板切割，且买方收到二期款项的还款保函后 5 个工作日内予以支付，但最早不应早于第 VII 条规定的交船期前 16 个月。建造方应通过传真或邮件的方式通知买方，表明第一块钢板切割已经在其场地完成，并要求该期款项的支付，同时应提供船舶钢板切割完成的船级社证明……”

两艘船的一期还款保函均于 2011 年 7 月 26 日签发，且一期款项均于 2011 年 8 月 4 日支付。两张一期还款保函的有效期分别是 2013 年 9 月 27 日和 2014 年 2 月 25 日。

2011 年秋，建造方声称项目进展因买方而迟延。

2012 年 3 月 7 日和 2012 年 8 月 20 日，建造方要求两个船舶建造合同下二期款项的支付，并提供了两份还款保函，但两份还款保函的有效期与两份一期还款保函的有效期相同。买方没有支付任一合同下的款项。

建造方随后声称依据第 XI.4(b)(i)条解除和/或撤销船舶建造合同，该条规定如果买方没有按时支付到期款项，建造方有权解除合同。

仲裁庭认为按合同原本的规定，支付二期款项的时间应以交船剩余期限为准。在坚持要求支付二期款项时，几乎可以确定建造方当时已经放弃了基于声称的买方违约而要求延长解约期的权利。仲裁庭的结论是，建造方已事实上放弃了其原本被赋予的“可容许迟延”，并被锁定在船舶应按合同约定的原始交船期予以交付的义务中。此外二期还款保函的有效期依据的是原始交船期这一事实，进一步证明了上述论证。

第二个问题是建造方是否已经履行了合同要求的钢板切割证明/通知义务。

买方认为：(1) 在新建船舶 1 中，没有提供过船级社的证明，即一份关于船级社纸张的文件（及/或有船级社印章）；关于新建船舶 2，则后来提供了船级社的证明；和 (2) 在两艘船舶的建造中，建造方都没有明确表示过钢板切割已在其场地进行。

这两个论点都被驳回。

关于第一点，船舶建造合同没有要求船级社的证明应采用特定格式。在新建船舶 1 中，，买方依赖船级社给予的确认，并且在知道该确认和支付二期款项的要求

有关的情况下，决定签署一份建造进度证明书以接受“钢板切割证明”。毫无疑问买方已从船级社代表那儿收到了钢板切割已完成的充分确认。

关于第二点，就新建船舶 1，买方已于 2011 年 10 月 18 日收到了船级社代表确认钢板已经在建造方的场地完成切割的邮件。就新建船舶 2，有足够的证据证明买方明确知晓钢板已经在船厂完成了切割。