

The Eternal Bliss 案——英国上诉法院判决明确滞期费含义

航次租船合同双方在租约谈判过程中可能不会过多考虑“滞期费”一词的准确法律含义。如果一定要解释该术语涵盖的内容，一方可能会说“滞期费就是承租人在装卸时间结束后超期使用船舶而支付的款项。”相关法律书籍可能会补充解释：“滞期费是针对延误的约定违约赔偿金 (liquidated damages)” 。这当然没错，但是双方很可能都不会继续思考这一问题——那么它到底赔偿哪些损害？



英国上诉法院对 *The Eternal Bliss* 案的判决表明，双方现在应该开始考虑他们希望滞期费条款具体涵盖哪些损害/损失。

案件事实

The Eternal Bliss 案的事实和推定事实并无异常之处：船舶按照经修订的标准格式航次租船合同出租，滞期费率由船东/出租人（下称“船东”）在指定承运船舶时宣布，但每日最高不超过 20,000 美元。该船在巴西游载了 70,133 公吨大豆，驶往中国卸货。但是，由于港口拥堵导致船舶被迫在卸货港外等候了一个月。卸货最终完成，但船舶已处于滞期状态。

卸货过程中，发现大多数货舱内的货物已经发霉和结块。此类货物索赔通常会以固有缺陷为由被驳回，但是，很可能是因为在中国要证明这一抗辩事由较为困难，船东最终同意支付 110 万美元和解货损索赔。该赔偿责任随后应该是根据保赔协会间协议，沿租约链逐级向下传递直至定期租船合同的承租人（下称“定期租船人”）川崎汽船（K-Line）；而 K-Line 希望向航次租船合同的承租人（下称“航次租船人”）元通船运（Priminds）追偿该损失。但是，航次租船人可以被认定的唯一违约行为是未能在约定装卸时间内完成卸货。

因此，法院需要认定的关键问题是：双方约定的每天 20,000 美元的滞期费率是：

- (a) 涵盖由于延误导致的**所有**损害；或
- (b) 仅涵盖延误期间船东因无法使用船舶而发生的损害？

答案如果是(a)，那么船东不能将货物赔偿责任传递给承租人，但如果是(b)，那么船东可能可以向承租人追偿。初审法官认定答案是(b)，但是航次租船人提出了上诉。

上诉法院判决

鉴于本文的目的，我们将不展开分析以往判例、教科书评析或相关的法律原则。上诉法院的结论如下：



...承租人不需要为其未能在允许装卸时间内完成卸货的违约行为承担除滞期费以外的其他赔偿责任。

除非当事人继续上诉，否则答案已经非常明确，并且如今双方在商谈航次租船合同时已经知道滞期费所涵盖的范围：在标准滞期费条款下，如果没有其他违反航次租船合同的单独违约行为，则延误赔偿应以滞期费条款中规定的金额为限。

然后呢？

更有意思的问题是：航次租船合同的谈判双方面对该判决该如何作出反应。

非正式数据显示，滞期费率通常是参考承运船舶的预期市场费率确定，很可能还会考虑加上港内每日营运成本，例如消耗的燃料乃至每日港口使费。

滞期费率可能并不总是按上述方式而确定，因为租约是作为一个整体进行谈判的，在某些情况下，滞期费率可能显著高于或低于市场费率。

但是，船东现在知道，除非双方另有约定或承租人另有其他违约行为，否则**滞期费是船东可以追偿延误赔偿的唯一途径**。延误可能造成的成本/费用项目可能很多，特别是在考虑到延误时间可能非常长的情况下，例如：

- 货物索赔
- 船体除垢

- 意外港口费用
- 燃料价格的变化，或需要切换燃料
- 补给/物料，包括淡水
- 增加的船员换班费用

对于大多数航次而言，即便有延误并因此产生滞期费，发生上述意外费用的可能性也并不大。但是，如果多次航次累计，无法追回费用的风险将会增大，并且对于包运租船合同或连续航次租船合同而言，可能需要考虑这些费用。

如果船东和租船船东担心发生这些额外费用的风险，可以考虑以下两种基本方案：

1. *约定滞期费率仅涵盖特定损失/项目*，例如滞期费仅涵盖船期损失和港内燃料成本。

在此情况下，滞期费将构成针对上述项目的约定违约赔偿金，但是如果延误还导致了其他损失，仍然可以提出索赔。上诉法院认可这种方案，表示：“*如果本判决未获得市场认可，合同方在起草租约条款时，完全可以明确约定滞期费仅涵盖特定种类的损失。*”

这种方案的一种变体是约定特定种类的索赔不属于滞期费涵盖的范围——例如，滞期费涵盖除货物索赔之外的所有其他损失。

2. *调整滞期费率，以确保足以涵盖承租人未能在约定装卸时间内完成装/卸货的情况下可能造成的所有损失。*

根据 *The Eternal Bliss* 案判决，如果租约双方不采用上述方案(1)，将被默认为已经评估了延误可能造成的额外潜在损失的金额，尽管这一评估可能难度不小。这意味着这一点不应该被忽略。

在实践中，船东和定期租船人通常会通过购买承保潜在货损责任的保赔险，对货物索赔风险进行投保。很多航次租船人也会购买保赔险，但是如果承租人同时也是货物卖家，保赔险可能将装运前状况导致的损失列为除外责任。

我们预计在很多情况下，航次租船人会倾向于选择方案(1)——避免支付更高的滞期费，并将货物索赔排除在滞期费涵盖范围之外。在此情况下，如果由于航次租船人未能在约定装卸时间内完成装/卸货导致货物索赔，航次租船人可能会通过自行订立的相应安排获得赔付（如果航次租船人对货物享有财产权益的话），或者通过其保赔险获得赔付。

最后建议

如果船东可以确定航次租船人除延误外还存在其他违约行为，则船东仍然可以在滞期费之外，索赔该等其他违约导致的损害。在此情况下，可获赔偿的损失将不包括船东

由于无法使用船舶而遭受的运费收入损失。引起此类索赔的其他违约行为可能涉及危险货物或不安全泊位或港口。

尽管从定期租船人 K-Line 以及其他以航次租赁方式出租船舶的船东而言, *The Eternal Bliss* 案的判决无疑令人失望, 但是该判决确实明确了常用滞期费条款涵盖的范围, 从而使未来航次租船合同的起草能够体现双方的意图。



作者: Louis Shepherd

Gard 伦敦公司高级理赔顾问兼律师