

The Eternal Bliss 案——英國上訴法院判決明確滯期費含義

航次租船合同雙方在租約談判過程中可能不會過多考慮“滯期費”一詞的準確法律含義。如果一定要解釋該術語涵蓋的內容，一方可能會說“滯期費就是承租人在裝卸時間結束後超期使用船舶而支付的款項。”相關法律書籍可能會補充解釋：“滯期費是針對延誤的約定違約賠償金 (liquidated damages)” 。這當然沒錯，但是雙方很可能都不會繼續思考這一問題——那麼它到底賠償哪些損害？



英國上訴法院對 *The Eternal Bliss* 案的判決表明，雙方現在應該開始考慮他們希望滯期費條款具體涵蓋哪些損害/損失。

案件事實

The Eternal Bliss 案的事實和推定事實並無異常之處：船舶按照經修訂的標準格式航次租船合同出租，滯期費率由船東/出租人（下稱“船東”）在指定承運船舶時宣佈，但每日最高不超過 20,000 美元。該船在巴西裝載了 70,133 公噸大豆，駛往中國卸貨。但是，由於港口擁堵導致船舶被迫在卸貨港外等候了一個月。卸貨最終完成，但船舶已處於滯期狀態。

卸貨過程中，發現大多數貨艙內的貨物已經發黴和結塊。此類貨物索賠通常會以固有缺陷為由被駁回，但是，很可能是因為在中國要證明這一抗辯事由較為困難，船東最終同意支付 110 萬美元和解貨損索賠。該賠償責任隨後應該是根據保賠協會間協定，沿租約鏈逐級向下傳遞直至定期租船合同的承租人（下稱“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（下稱“航次租船人”）元通船運（Priminds）追償該損失。但是，航次租船人可以被認定的唯一違約行為是未能在約定裝卸時間內完成卸貨。

因此，法院需要認定的關鍵問題是：雙方約定的每天 20,000 美元的滯期費率是：

- (a) 涵蓋由於延誤導致的**所有**損害；或
- (b) 僅涵蓋延誤期間船東因無法使用船舶而發生的損害？

答案如果是(a)，那麼船東不能將貨物賠償責任傳遞給承租人，但如果是(b)，那麼船東可能可以向承租人追償。初審法官認定答案是(b)，但是航次租船人提出了上訴。

上訴法院判決

鑒於本文的目的，我們將不展開分析以往判例、教科書評析或相關的法律原則。上訴法院的結論如下：



...承租人不需要為其未能在允許裝卸時間內完成卸貨的違約行為承擔除滯期費以外的其他賠償責任。

除非當事人繼續上訴，否則答案已經非常明確，並且如今雙方在商談航次租船合同時已經知道滯期費所涵蓋的範圍：在標準滯期費條款下，如果沒有其他違反航次租船合同的單獨違約行為，則延誤賠償應以滯期費條款中規定的金額為限。

然後呢？

更有意思的問題是：航次租船合同的談判雙方面對該判決該如何作出反應。

非正式資料顯示，滯期費率通常是參考承運船舶的預期市場費率確定，很可能還會考慮加上港內每日營運成本，例如消耗的燃料乃至每日港口使費。

滯期費率可能並不總是按上述方式而確定，因為租約是作為一個整體進行談判的，在某些情況下，滯期費率可能明顯高於或低於市場費率。

但是，船東現在知道，除非雙方另有約定或承租人另有其他違約行為，否則**滯期費是船東可以追償延誤賠償的唯一途徑**。延誤可能造成的成本/費用項目可能很多，特別是在考慮到延誤時間可能非常長的情況下，例如：

- 貨物索賠
- 船體除垢

- 意外港口費用
- 燃料價格的變化，或需要切換燃料
- 補給/物料，包括淡水
- 增加的船員換班費用

對於大多數航次而言，即便有延誤並因此產生滯期費，發生上述意外費用的可能性也並不大。但是，如果多次航次累計，無法追回費用的風險將會增大，並且對於包運租船合同或連續航次租船合同而言，可能需要考慮這些費用。

如果船東和租船船東擔心發生這些額外費用的風險，可以考慮以下兩種基本方案：

1. 約定滯期費率僅涵蓋特定損失/項目，例如滯期費僅涵蓋船期損失和港內燃料成本。

在此情況下，滯期費將構成針對上述專案的約定違約賠償金，但是如果延誤還導致了其他損失，仍然可以提出索賠。上訴法院認可這種方案，表示：“如果本院判決未獲得市場認可，合同方在起草租約條款時，完全可以明確約定滯期費僅涵蓋特定種類的損失。”

這種方案的一種變體是約定特定種類的索賠不屬於滯期費涵蓋的範圍——例如，滯期費涵蓋除貨物索賠之外的所有其他損失。

2. 調整滯期費率，以確保足以涵蓋承租人未能在約定裝卸時間內完成裝/卸貨的情況下可能造成的所有損失。

根據 *The Eternal Bliss* 案判決，如果租約雙方不採用上述方案(1)，將被默認為已經評估了延誤可能造成的額外潛在損失的金額，儘管這一評估可能難度不小。這意味著這一點不應該被忽略。

在實踐中，船東和定期租船人通常會通過購買承保潛在貨損責任的保賠險，對貨物索賠風險進行投保。很多航次租船人也會購買保賠險，但是如果承租人同時也是貨物賣家，保賠險可能將裝運前狀況導致的損失列為除外責任。

我們預計在很多情況下，航次租船人會傾向於選擇方案(1)——避免支付更高的滯期費，並將貨物索賠排除在滯期費涵蓋範圍之外。在此情況下，如果由於航次租船人未能在約定裝卸時間內完成裝/卸貨導致貨物索賠，航次租船人可能會通過自行訂立的相應安排獲得賠付（如果航次租船人對貨物享有財產權益的話），或者通過其保賠險獲得賠付。

最後建議

如果船東可以確定航次租船人除延誤外還存在其他違約行為，則船東仍然可以在滯期費之外，索賠該等其他違約導致的損害。在此情況下，可獲賠償的損失將不包括船東

由於無法使用船舶而遭受的運費收入損失。引起此類索賠的其他違約行為可能涉及危險貨物或不安全泊位或港口。

儘管從定期租船人 K-Line 以及其他以航次租賃方式出租船舶的船東而言，*The Eternal Bliss* 案的判決無疑令人失望，但是該判決確實明確了常用滯期費條款涵蓋的範圍，從而使未來航次租船合同的起草能夠體現雙方的意圖。



作者：Louis Shepherd

Gard 倫敦公司高級理賠顧問兼律師