

Circular Ref: 2017/0004

Date: 22 March 2017

到达船舶 - 是法律变了吗？

近期, *Navalmar UK Ltd v Kale Maden Hammaddeler Sanayi ve Ticaret AS (The “Arundel Castle”) - QBD (Comm Ct) (Knowles J) [2017] EWHC 116 (Comm)* 案于2017年1月31日判决, 该案涉及“到达船舶”问题, 船东对仲裁裁决提起的上诉被驳回。

本案中, 船舶前往装货港, 克里什纳帕特南(Krishnapatnam)。当时港口拥挤, 船舶不能直接靠泊。船舶在港口当局指定的位置抛锚。船东递交装卸准备就绪通知书。随后发生了滞期费索赔。船东律师未向仲裁员提交大量港口相关材料。

相关租约下的相关条款如下:

租约细节第15条

[Notice of readiness] to be tendered ... on vessels arrival at load/disch ports within port limits. The [notice of readiness] not to be tendered before commencement of laydays.

租约细节第35条规定:

Otherwise Gencon 94 printed form charter-party with logical amendments on [basis] the terms as per fixture recap.”

金康94合同第6条(c)款规定:

If the loading/discharging berth is not available on the Vessel’s arrival at or off the port of loading/discharging, the Vessel shall be entitled to give notice of readiness within ordinary office hours on arrival there ...

仲裁员认为, 当船舶在“港界”外时, 递交装货准备就绪通知书是无效的。他们参照相关海图, 定义“港界”。一致认为, 从海图显示来看, 船舶锚泊在“港界”外。

由于仲裁员判定了事实问题, 上诉法官没有改变事实问题。但是, 由Reid法官在*The Johanna Oldendorff* [1973] 2 Lloyd’s Rep 285, page 291 col 2案中确立的法律仍是不变的。

我认为应该阐明的是，关键因素是，在船舶可以被视为到达船舶之前，船舶必须在港内，并且处于租家立即且有效的控制下，船舶的地理位置是第二位重要的。但实际上，这很容易做到，如果船舶在港内通常待泊地点，那么一般可以假设船舶完全处于租家控制下(着重强调)。

我司位于上海的抗辩险部门(FDD department)建议如下：

- (a) 在此类案件中，律师需要技术支持。本案中，船东律师本可轻而易举的胜诉，但由于未向仲裁员提交足够的信息而败诉。因此，对于律师的选择，甚至是协会为您指定的律师都非常重要。这是您的成本，并且您仍须支付诸如免赔额等的一些法律成本。您可要求协会指定特定的律师。
- (b) 我司抗辩险部(FDD department)有一名船长，已通过提供关键性技术要点，给予客户协助。

以上由 ANDREW LIU & CO.,LTD 编译，应以英文为准！

信息来源：Andrew Liu & Co., Ltd www.andrewliu.com.hk