

Circular From SKULD

Date: 29 October 2018

装卸时间简述

人们经常广泛讨论何时起算装卸时间这一话题。因此，本文旨在简要概述起算装卸时间（或发生滞期）需满足的条件，同时提及作为指导原则的重要支持性判例法。

一般来说，在大多数租约中，需要满足以下三个条件才能起算装卸时间：

1. 船舶已经到达租约约定的地点；
2. 船舶各装卸设备均准备就绪，且处于适合装卸货物的状态；
3. 船舶须递交有效的装卸准备就绪通知书(“NOR”)，以确保船舶到港和准备就绪。

一旦满足了这些条件，该船舶视为“到达船舶”，将开始按照租约起算装卸/滞期时间。我们将依次讨论这三个条件。

船舶到达约定地点

船舶必须到达港口内可以按照租约递交有效NOR的特定地点，约定地点会根据租约是“泊位租约”或“港口租约”而变化。

在泊位租约下，船舶只有在靠泊租约中指定港的指定装卸泊位之后才会被视为到达船舶。在此之前，船舶仍处于装载或运输航行状态，租家没有义务装载或接收货物（案例：*The Kyzikos* [1987] A.C. 1264）。因此，在泊位租约下，港口拥挤、靠泊延误的风险由船东而不是租家承担。

相比之下，港口租约中视为到达船舶所要求的特定位置就没那么简单，该位置必须是指定港的指定泊位，若该泊位不可用，则等候在惯常地点。一旦到达指定位置，船舶就应处于“*immediate and effective disposition of the charterer* (租家可以立即而有效地控制之下)” (案例：*The Johanna Oldendorff* [1973] 2 Lloyd's Rep 285)。租家将负担等待有效泊位产生的费用。但是，通常的等泊地点必须在港口范围内，除非租约另有明确规定，如果等泊地点不在港口范围内，则递交的NOR无效(案例：*The Maratha Envoy* [1977] 2 Lloyd's Rep 301 and *The Arundel Castle* [2017] 1 Lloyd's Rep. 370)。

WIBON/WIPON: 租约通常会包含一些附加条款，这些条款可以改变上述立场。如在泊位租约下，“WIBON(不论靠泊与否)”条款允许在船舶靠泊指定泊位之前递交NOR，即使该泊位因拥挤而无法靠泊。该条款将因拥挤而造成的靠泊延误的风险由船东转移到租家身上。此条款仅适用于因拥挤而无法靠泊的情形，而不适用于因恶劣天气等其它原因而无法靠泊的情况(案例： *The Kyzikos* [1987] 1 Lloyd’s Rep 48)。该条款的效果实际上是将一个“泊位租约”转化成一个“港口租约”。

与之相似，“WIPON(不论进港与否)”条款，当船舶已视为到达船舶，但是由于港口拥挤无法在港口范围内等泊，在这种情况下，如果船舶到达该港口指定的等泊水域，船东将获得递交NOR的资格，不论该水域是否在港口范围内(案例： *The Adolf Leonhardt* [1986] 2 Lloyd’s Rep. 395)。

Reachable on Arrival/Always Accessible:除了WIBON/WIPON条款外，租约中通常还有其它把港口拥挤、靠泊延误的风险转移给租家的条款。这些条款可能以租家作出担保的形式保证船舶在到达装货港或卸货港时能够直接靠泊，通常用术语“*Reachable on Arrival*(到达后即可靠泊)”或“*Always Accessible*(始终可以进入)”表示。租约中，“到达后即可靠泊”术语表示租家有义务保证当船舶到达港口时，有可利用的装货或卸货泊位供船舶安全且无延迟地靠泊(案例： *The Laura Prima* [1982] 1 Lloyd’s Rep.1)。该条款下，任何原因包括恶劣天气或拖轮短缺（泊位拥挤）引起靠泊延误，租家都将承担责任(案例： *The Fjordaas* [1988] 1 Lloyd’s Rep 336 and *The Sea Queen* [1988] 1 Lloyd’s Rep 500)。如果船舶到达时无法靠泊泊位，则担保失效，船东可以要求赔偿滞留损失；如果船舶到达时已开始起算装卸时间，则租家不能利用租约中的装卸/滞期费免责条款。

多年来，法院和仲裁庭一直认为，到达时“*Always Accessible*(始终可以进入)”的担保实际上等同于“*Reachable on Arrival*(到达后即可靠泊)”。然而在最近的*The Aconcagua Bay* [2018]案中，商事法院确认，“*accessible*”一词比“*reachable*”一词的含义更广，包括到达泊位和离开泊位。因此，承诺“到达后即可靠泊”的租家仅需保证船舶到达时泊位可靠泊，而承诺“始终可以进入”的租家则需保证船舶到达时泊位可靠泊，且完成装卸货后可以顺利离开泊位。

船舶作好装卸货准备

起算装卸时间的第二个条件是，船舶必须在以下两方面作好装卸货物的准备：

1. 船舶必须实际意义上准备就绪，货舱必须清洁、干燥，并在自身各方面都已适合装载货物，任何与装卸有关的设备必须准备就绪，如起重机、舱口、泵等；
2. 船舶必须法律意义上准备就绪，递交所有法律要求的文件，以便船舶靠泊后能够立即开始装卸。

船舶在商业各方面必定是做好准备的。因此，船舶准备就绪并不涉及完成次要或例行手续(案例：*The Tres Flores* [1974] QB 264)。例如移动舱盖板这样基本的事项，一般不能影响NOR的有效性。同样，海关检验检疫往往只能在靠泊时才能进行，且被视为通常必要的手续，一般不影响船舶在法律意义上准备就绪。

也可以通过列入诸如“*whether customs cleared or not*(无论通关与否)” (“WCCON”)或“*whether in free pratique or not*(无论通过检疫与否)” (“WIFPON”)这样的术语来提早递交有效NOR的时间。

装卸准备就绪通知书

装卸准备就绪通知书(“NOR”)是起算装卸时间的“扳机”。虽然递交NOR似乎是一个相对简单的任务，不过NOR的有效性经常引起争议，有几个陷阱要注意：

合同双方在递交NOR时往往认真考虑船舶到港和准备情况的问题，但很少考虑NOR本身的格式和内容。NOR的格式和内容主要是依据租约上的术语确定的。严格遵守这些格式和内容非常重要，因为无效NOR的递交，是无法令其生效的。因此，递交无效NOR引起的后果非常值得注意。

格式：租约通常会详细说明递交有效NOR的方式（即书面通知）和方法。许多常用的形式都是优先于电子邮件。比如油轮航次租约的格式是“*letter, telegraph, wireless or telephone*(通过信件、电报、无线或有线电话告知)”。在*The Port Russel* [2013] EWHC 490案中，法院认为，这一租约条款不包含通过电子邮件告知。因此，法院认为通过电子邮件递交NOR是不符合租约规定的，该NOR无效。

内容：NOR的内容必须是现有事实的客观陈述。若NOR上称船舶已到达和/或其设备已准备就绪，但是船舶实际上并没有到达或没有准备就绪（或由于某种原因两者都不满足），该NOR无效的。预计到达不能视为船舶到达，预计准备就绪不能视为准备就绪。在*The Mexico I* [1990] 1 Lloyd’s Rep. 191案中上诉法院裁定，若递交的NOR被视为无效（即船舶未处于准备就绪状态），即便随后满足了准备就绪的规定，也不能令其生效。在递交NOR时船舶必须已经处于准备就绪的状态。

无独有偶，在*The Agamemnon* [1998] CLC Rep 106案中，过早递交了NOR，即在船舶实际到港之前递交，该NOR无效，即便船舶随后到达指定水域也无法生效，尽管船舶准备就绪且在其它各方面适合装卸货物。因此，递交无效NOR无法触发起算装卸时间。

然而，在*The Petr Schmidt* [1998] 2 Lloyd’s Rep. 1案中，上诉法院确认，一艘到达指定区域并处于待命状态的船舶以非租约规定方式（即不在办公时间内）递交的NOR是有效的，并于翌日生效，因为NOR具有对现有事实的准确陈述，在租船人收到NOR时仍然准确。因此，NOR以非租约规定方式递交，并非无效。

递交无效NOR不会触发起算装卸时间，这可能会引起严重的后果。然而，基于弃权 and 禁止反言的法律原理，租家可能发现并接受了无效的NOR。在*The Happy Day* [2002] EWCA 1068案中，上诉法院裁定，尽管NOR因过早递交而无效，但是在货物起卸时开始起算装卸时间，由于租家知悉该船已备妥并同意开始卸货作业而放弃要求重新递交有效NOR的权利。在*The Shackleford* [1978] 1 Lloyd's Rep 191案中，当租家在充分了解缺陷的情况下背书注明“接受”，则视为租家接受了无效的NOR。在这种情况下，租家不能追究NOR是无效的。

鉴于上述的复杂性，如果对第一个NOR的有效性有任何疑问，建议船东在不影响第一个NOR的有效性的情况下再递交多个NOR。

正如在一开始所提到，有关起算装卸时间的法律概念非常宽泛，并不明确。因何时起算装卸时间而引起的纠纷也很常见。以上各点只是对基本原则和判例法的简短概述。在考虑与起算装卸时间有关的问题时，请仔细检查租约条款并在适当情况下征求贵公司保赔协会的意见。

信息来源: Skuld P&I Club