

Circular From NORTH

Date: 4 December 2019

WIPON 条款的局限性及无效 NOR 下承租人不作为的风险

常有客户向我们咨询能否在港外锚地递交有效的装卸准备就绪通知书（简称“NOR”）。事实上，NOR 的有效性取决于租船合同中的措辞以及具体案件里港口的特定环境。

需要注意的是，在租船合同里并入 WIPON 条款允许“无论进港与否”递交 NOR 的方式有其局限性。在最近的 London Arbitration 13/19 一案中就讨论了该条款的限制性。

这一仲裁也提醒承租人在船东递交无效 NOR 情形下的不作为可能导致其面临风险。

案件事实

本案中，船舶首先抵达密西西比的 South West Pass 引航站，并递交了 NOR。之后，它进入了密西西比河，更换了引航员并在 Point Celeste Anchorage 抛锚，等待泊位。随后不久，美国国家货物局（NCB）的检验人员认定货舱检验不合格。在进一步清理后，通过了货舱检验。承租人的代理人于是向码头提交了装货所需文件，其中包括了 NOR。承租人宣称该 NOR 是无效的。在解约日期之前，并没有 NOR 被正确递交。由此，承租人认为他们有权解除租船合同。船东表示反对。

WIPON 条款是否意味着 NOR 是有效的？

本案涉及的租船合同包含了 WIPON 条款，该条款规定，在船舶因为拥堵而无法进入港口时，可以在港外的常用锚地递交 NOR。然而，本案船舶能够进入港口内的锚地——实际上它也确实进入了（在接了新的引航员后，于 Point Celeste Anchorage 抛锚）——因此，仲裁庭认定，WIPON 条款并不能使船东在 South West Pass 处递交的 NOR 变得有效。

London Arbitration 19/10 指出，船长在引航站递交 NOR 的行为，只能表明船舶已经在途中，不能证明其他事实。

同时，London Arbitration 8/03 指出，接到引航员并不代表在那个时刻运载航次已经结束，也不代

表承租人能够即时有效地处置船舶。在本案中，仲裁庭认为，“船长通常在结束海上航行抵达第一个引航站时递交 NOR，这么做是由于他们误认为这是正确的递交程序，而实际上这是错的。”

由此，即使在租船合同中并入 WIPON 条款，也并不意味着船长必然有权利在港外锚地递交 NOR。如果船舶能够行进至更靠近泊位的位置，那么它就应该这么做，并且在递交 NOR 之前停留在正确的等待靠泊的地点。本案中，假如船舶抵达 South West Pass 时没有可用的装船泊位或河流锚地，它在该处停留等待，且船舶的确处于准备装载货物的状态，在这种情形下递交的 NOR 应当是有效的。

仲裁庭也认定，即使没有过早提交 NOR，本案中的 NOR 仍然是无效的，因为货舱没能通过 NCB 的检验。而依照租约，船长本应该在货舱通过检验被认定为干净货舱后，再递交一份新的 NOR。

仲裁庭强调，对于租约的这一要求，船东本应该通知船长，同理，承租人本应该通知他们的代理人。

船东是怎样成功索赔滞期费的？

因为租家代理人向装货码头递交了无效的 NOR，这构成了承租人对该 NOR 的接受。本案中，承租人的责任更大，当承租人提交 NOR 时，他们或其代理人本应该正式地接受或拒绝它。

经验总结

船东应当确保船长知道相关租约下对于 NOR 的要求。我们也提醒船长，无论何时，当位置或环境发生变化，应在“无延误”之前 NOR 的前提下，持续递交新的 NOR。

承租人需要确保其代理人意识到相关租约下 NOR 的要求。如果主张 NOR 无效，那么承租人必须在当下就以 NOR 无效为由正式地拒绝。如果承租人没有这么做，而是像对待有效的 NOR 一样继续后续事项，那么这将构成承租人的弃权，即，承租人不得再声称该 NOR 无效。

以上由 Andrew Liu & Co., Ltd 编译，应以英文为准！

信息来源：North of England P&I Club