

Circular From GARD**Date: 10 March 2021**

中澳贸易战对租船合同的影响

中澳贸易战导致满载船只滞留在中国近海，本文我们将介绍当船期延误的情况下，航次租船和期租租船合同双方可能出现的一些难题。

我们意识到地缘政治事件正在影响航运，就如中澳贸易战。目前南海问题也对世界贸易产生巨大的连锁反应。我们将不会寻找这背后的原因，但是贸易战的结果是中国对澳大利亚实施煤炭禁运并导致在中国近海排队卸货的船只严重滞留。

航次租船合同下的担忧

通常情况下，当船抵达中国港口时船东将收到可观的运费。现在，前提是只要船舶能够发出有效的准备就绪通知书（NOR），就能开始计算装卸时间和滞期费，这样船东至少能接收滞期费。而我们知道，滞期费通常不足以补偿船舶按市场费率赚钱的价值，因此船东总是热衷于让船舶交付到下一个航程中。

在这种情况下，船东面临的最大问题是能否提交有效的 NOR。滞期费是否应付取决于租船合同的条款，尤其是何时可以递交有效的 NOR。正确的 NOR 递交是扣动装卸时间的扳机。如果租船合同不是泊位租船合同并且并入了 WIPON 条款（无论进港与否），那么一旦抵达锚地就可提交 NOR，而并非要抵达指定泊位，在锚地等待的船舶并不妨碍其被视为抵达，只要该船舶已完全备妥并已经通过检疫，那么装卸时间将开始起算。

在上述情况下，航次租家更希望尽早停止计时。就是说，比如航次租家可能与买家签订了煤炭买卖合同。该合同条款可能没有与航次租船合同的装卸时间及滞期费条款背靠背。如果租家无法向买家追偿滞期费，租家相对于船东而言将遭受亏损。毫无疑问，租家将试图寻找一种减少此类损失的方法。

这时，能协助租家的一个条款是装卸时间除外免责条款。如果适用，可以停止计时从而可以大大减少应付给船东的滞期费（如果有）。但是，这些条款是要作严格解释的。一旦没有明示规定这些条款适用滞期费，装卸时间免责条款将通常只适用于装卸时间的一段时期内。此外，此类免责条款在大多数标准航次租船合同中没有足够的措辞以涵盖更大范围的延误，而仅仅包含由于港口拥塞而导致的延误，并且不包括随后拥塞导致的罢工。

如果不能引用任何装卸时间除外免责条款，租家可能希望主张不可抗力。他们可能会试图抗辩说，在签订租船合同之时发生煤炭禁运是不可预见的事件，从而可以主张免除其从租船合同中承担的合同义务，或者至少在禁运期间中止履行合同。这是大陆法认可的而并非英国法下明确的概念。因此，除非租约中有明确的措辞使不可抗力行之有效，否则租家在英国法院中无法依赖该条款。即使有明确的不可抗力的类型条款（与任何除外条款一样），也会被解释为租家应该作为寻求依靠不可抗力来免除其义务履行的一方，且租家将要表明所涉不可抗力事件在条款中有被提及。租家需表明船舶在订立租约时该禁令是不可预见的并且预见是相当困难的。另外，还需证明实际上并没有合理的步骤能避免或减轻事件的后果。

英国法下，不可抗力相当于“受阻”的概念。如果由于当事方无法控制的事件且合同中没有约定，租家履行合同变得不可能，或者合同的履行产生的结果与当事方在订约时设想的主要目的完全不同，那么租约将自动解除。当事双方将免除当前的责任。航次租船合同下，很长时间的延误导致合同受阻。但是法庭不会轻易作出该结论。一方或另一方的财务困难通常不足以引发合同受阻。目前的禁令可能在将来某个时间点取消，租约将最终得以执行。

期租租船合同下的关注点

由于期租合同的性质，使得极少机会去争论谁对特定情况承担责任。我们将介绍一些可能引起争议的领域。

例如，期租租家能够证明合同受阻的可能性甚至更低。在此，根据停租条款的规定，租家显然应承担延误的风险。

标准的停租条款将不会对租家有利。虽然对租家来说有时间损失，但船只处于完全有效的状态可立即执行由租家支配其要求的任务。

期租租船合同中标准的相互除外免责条款如 NYPE46 中的第 16 条能得到帮助吗？

如果从澳大利亚进口煤的禁令可以被视为中国政府的强制措施，那么这是否构成“政府干预”类型的相互除外责任？租家依靠该类型条款需要表明禁令使得他们无法履行支付租金的义务，这并不容易做到。

在延迟交船时，政府干预除外免责条款可能对期租租家有所帮助。在中国港口锚地严重滞留可能会导致超出租船合同的最长期限。在对期限缺少“无保证”条件的情况下，租家可能会发现，他们对船东负有赔偿责任，因为延迟交船将违反此租船期限。鉴于此，相互除外条款可能会否定任何此类责任。

租出以及即时收租始终是船东最关心的事情。与通常是预支付的运费不同，租金是在整个租船期间内定期支付的，常常是每 15 天支付一次。租家可以出于任何原因在未能从下租家或者卖家的买卖合同获得稳定的收入而简单地扣留租金。而这意味着船东将不得不从租约中寻求可用的救济方式。停租以及终止租约这种激烈的方式应当谨慎使用，虽然这可以使船舶投入下一个租船合同，但无论是否停租，船东都有交付船上货物给收货人的责任。

在拖欠租金时，租约中可能明示可以停租。但是，以这样的方式能多大程度上说服租家支付租金是值得怀疑的。船只在锚地闲置，没有即刻靠泊的可能性，因此，除了继续等待之外，租家也没有其它需要船舶即刻执行的任务。

行使留置权有时是船东的有力手段。但是，留置货物和/或转租分运费有其自身的法律和实践技巧，例如需要将租约中的留置权也纳入提单中以及中国法律认可对货物的留置权。或者，根据航次转租租船合同应付给期租租船人的任何转租分运费在很大程度上已经支付的可能性。

船体结垢后由谁负责清洁是产生严重滞留的一个方面，双方应在期租租船合同中考量这一主要问题。由于长期滞留在中国水域，船体结垢可能会成为一个争议。在租船合同中没有明示条款的情况下，无论是否由于遵守租家的命令而产生的默示赔偿，船体清洁费用一般不会落到租家身上。结垢的风险被认为是正常的交易风险，也因此会由船东承担。

航次/期租租船合同共有的货物/船员问题

无论订立哪种租约，煤炭货物都有潜在的自热并最终导致自燃。长时间的航行可能会增加这种风险。这将引发有关货物的危险属性或其他方面以及在航行期间如何管货的问题。

由于许多港口都实施了 Covid-19 疫情限制措施，船员更换非常困难。船只卸载煤炭本已延误，随后还需要航行到可以进行船员登陆和换班的港口，这些都使得问题更加复杂化。

未来犹如煤炭那样黑暗不堪？

据航运业媒体最近报道，有传言称中国有可能解除对澳大利亚煤炭的禁令。希望这个谣言是真的，这起码能减少当下航运的糟心事。

信息来源：The Gard P&I Club