



警惕航速索赔处理过程中的禁止反言

摘要

根据英国法，在没有航速持续性保证条款的情况下（THE “CORAL SEAS” [2016] EWHC 1506 (Comm)），租船合同中关于航速和油耗的保证仅仅适用于交船时（The “AL BIDA” [1986] 1 LLOYD’S Rep. 142; London Arbitration 1/14）。但是在实务中，当船东以该理由抗辩承租人航速索赔时，承租人通常会以船东禁止反言为由否定船东的抗辩。近期，在协会协助处理的若干航速索赔案件中，船东在几个方面受到了定期租船承租人禁止反言（estoppel）的抗辩。

第一，根据租船合同的订约背景和整体解释，船东禁止反言

首先，如果是短租期（比如 1-2 个航次的 TCT）租船人可能会主张，根据订约的背景及租船合同的商业意义，承租双方就默示了该航速保证是适用在整个租约期内的。因为根据订立合同时双方对事实和法律关系的共同假设（common assumption），承租人不可能期待短期租进一条船，而船东只承诺在交船时候才适用租船合同中的航速保证。其原理类似于 estoppel by convention（参考 Chitty of Contracts, Vol 1, Par.3-107）。

其次，现今的租船合同通常都会并入污底条款（bottom fouling）和气导条款（ocean route），前者一般规定当船舶在某一热带水域停留超过某一段时间段后，船东对由此带来的航速和油耗索赔不负责；后者一般规定当租船人气导报告与船东航行日志、船东气导报告不符的时候的处理办法。根据合同的整体解释原则，如果航速保证只适用在交船时候，则这两个条款可能的作用会大打折扣，因为此时衡量船舶在离开热带水域后或者气导公司计算船舶表现（performance）时可能失去了参考标准。

第二，和解、谈判过程中的禁止反言

除了上述关于租船合同航速和油耗陈述是否只适用在交船时候的争议外，船东在与租船人就航速索赔进行和解过程中也可能被租船人指为禁止反言。比如在协会处理的某案件中，该租船合同已经履行了 5 个航次，第 2、3、4、5 个航次船东均遭到了航速索赔。在第 2-4 个索赔谈判过程中，程租双方以租船人气导报告为基础进行了和解。但是到了第 5 个航次的谈判，当船东主张租船合同航速保证只适用在交船时，租船人认为船东对此已经禁止反言，因为先前几个航次的索赔双方都是默示以租船合同中的保证为基础进行谈判。

协会建议

针对如上情况，协会建议船东在处理航速和油耗索赔案件时，首先要注意租船合同中的航速和油耗保证是否只适用在交船时这一问题。在与租船人进行和解谈判过程中，特别是针对租期较长、被索赔航次较多的租船合同，船东要明确表明无损（without prejudice）的谈判意图。否则，很有可能被租船人以禁止反言为由对和解进行“抬价”。

以上内容仅供会员公司参考。如需具体建议，请与协会相关人员联系。

