

【法律分析】“Ever Given”轮苏伊士运河搁浅案引发的与后船有关的合同法律问题

作者：特险部 孙于洋、刘轩昂



EVER GIVEN 轮在航

摘要

“长赐轮”于 2021 年 3 月在苏伊士运河搁浅案件给航运业带来极大的震动和影响，业内不同的机构和组织也相继从法律、技术、保险、索赔等方面作出了诸多的分析和预测。案件发生至今，协会也收到了很多会员关于此案的法律咨询，继协会发布“巨额索赔下的 EVER GIVEN 轮船东何去何从”以及“Ever Given 轮搁浅案中受阻他船的天价索赔真的能成功吗”两篇文章后，本文重点从后面被拥堵船的角度分析可能产生的问题。

一、后船能否停租/船东可否索赔延误损失

在定期租船合同下，承租人要按照合同支付租金，除非依据合同中的停租条款或者船东违反了运输合同使得租船人能够扣减租金。关于合同中的停租条款，现在一般合同中都只允许在船舶、船员本身有问题时候才能够停租，而由于前船发生事故导致后船延误，对于后船来讲其本身的状况可能并没有什么问题；前船发生事故滞留后船也很难证明后船有违约之处。因此，除非合同有明确约定或者有特殊的情况，针对后船的延误，租船人一般不能停租。

相反，在航次租船合同下，船东一般只收取运费，而延误的风险都由船东自己承担，除非船东能证明租船人违约（比如装卸港滞期）或者遵循了租船人的特殊指令。因此，在航次租船合同下，除非有特殊情况，后船的船东可能很难就相关延误找租船人索赔。当然，协会在具体的案件中曾经遇到过有些合同约定在运河封闭的情况下，租船人要负责船东的延误损失的情况。

值得注意的是，协会还曾遇到过一类特殊的安全港案件，即港口的不安全因素导致了前船事故（比如搁浅等），而由于前船事故使得后船被滞留，产生了相关的损失。此时，船东可能就有机会找租船人索赔相关损失，比如：The Count [2008] 1 Lloyd's Rep. 72 和 The Vine [2011] 1 Lloyd's Rep. 301。当然，前提是租船人在合同下有港口、运河、航道等的安全保证义务并且该地实际上是不安全的才行。

二、后船赶不上租船合同 LAYCAN

承接上一段，如果由于运河或者港口的阻塞，后船有可能赶不上租船合同的 laycan。在解约日（Cancelling Date）之前交船是船东的绝对义务，因此对于一般措辞的 laycan 条款来讲，如果船舶没能在解约日之前到达交船地，则租船人可以解除合同，不管船东是否是无辜。因此，船东首先要看合同中是否并入了“质询条款（interpellation clause）”并及时发送通知保护自身利益。

一旦船舶没有赶上 laycan 而被租船人解除合同，船东也不一定负有损害赔偿 responsibility，因为租船人需要证明船东没有尽到谨慎处理交船才能主张损害赔偿（a cancelling clause does give rise to an implied obligation on the owners for breach of which they may be liable in damages to exercise due diligence to tender the ship for delivery by the cancelling date），而除非有特殊原因，这种遭遇意外事故的情况可能并不涉及船东的非谨慎处理。

三、合理速遣义务与免责条款

前船发生事故导致后船被延误，后船可能面临货物相关方的延误索赔；有些后船决定绕航好望角，也可能产生延迟的索赔。

对于因前船事故而被迫（短时间）等待的后船承运人，可能很难证明其没有尽到合理速遣的义务，因为此次事故是不可预见的“意外事件”，承运人可以考虑引用

《海牙规则》的免责条款对延误索赔进行抗辩，比如第四条第2款（c）项（海上或其他可航水域的灾难、危险和意外事故）和（q）项（非由于承运人的实际过失或私谋引起的其他任何原因）。

对于有些船舶选择绕道好望角的情况，只要该措施是合理的，一般认为这仍属于正当航线，或者属于承运人对于航行过程中的变化采取的减损措施，原则上不属于“不合理绕航”，承运人可主张免责。

四、被滞留或绕航的后船可否宣布合同受阻

对于被意外事件困住或者选择绕航的后船，经常还会产生合同受阻的问题，即延误受阻（frustration by delay）。虽然说合同受阻的法律机制会自动适用（automatically apply），并不依赖某一方的宣告；但是实践中船东或者租船人通常有一方会主动主张合同受阻，而另一方可能会提出反对。船东或者货方想要宣布受阻的商业动力可能有多种，比如航次被延误导致亏本，船上货物属于易腐货物，抑或是近期市场上涨或者下跌，受阻后可以主张市场租金、费率等等。

结合“Ever Given”轮搁浅或者类似事件，当事方主张受阻可以分为两种情形，即（1）被堵在后面的后船的延误受阻（frustration by delay）以及（2）选择绕航好望角的后船的受阻，下面结合已有判例进行简要的分析和介绍。

1. 合同受阻的基本概念

合同受阻（frustration）是英国法上的一个重要概念，是指合同成立之后，发生了非由履约双方行为所致的外部事件，使得合同无法履行或者合同的商业目的无法得到实现，该合同就在法律上终止。合同受阻的制度本身包含了合理与公平原则，因为在英国法下承诺方对履行合同有严格、绝对责任，尽管可以通过订立免责条款免除部分义务，但发生了意料之外的事件，如果双方没有在合同中设定明确的免责条款，没有进行权利义务的划分，有履约责任的一方将很难受到保护。因此，英国法设立了合

同受阻，旨在减轻合同方严格的履约责任。由于合同受阻的结果是合同立即自动终止，为了防止被滥用，它的构成要求十分严苛。

首先，必须是在合同成立之后发生了不可预见的外部事件，且合同中没有对该事件做出约定；同时，该事件不能由于双方过错导致。

其次，要构成合同受阻必须符合合同义务根本性改变标准，仅仅是航程成本增加、时间延长、加重某一方的责任等无法构成合同受阻。该标准由 Radcliffe 勋爵在 Davis Contractors Ltd v Fareham U.D.C 案中确立，并在后续案例中得到了支持。

具体来说，在合同订立后，如果双方都没有违约，发生的外部事件导致合同义务无法履行，或者履行的义务就合同所设想的来说有根本上的不同，便构成合同受阻：

“... frustration occurs whenever the law recognises that without default of either party a contractual obligation has become incapable or being performed because the circumstances in which performance is called for would render it a thing radically different from that which was undertaken by the contract. Non haec in foedera veni. It was not this that I promised to do.”

2. 被拥堵后船的延误受阻

对于因苏伊士运河阻塞而滞留的后船，当事方若要主张运输合同因延迟而受阻，不仅仅需要延迟本身存在，还要求延迟的程度达到了合同受阻的标准。

上文已经介绍过，如果要主张延误受阻，则延误必须是在原因、影响、预期的持续时间上都是不正常(abnormal)的，以至于双方在订立合同时无法合理预见（参考 Chitty on Contracts 一书第 23-035 段）。具体还要看延迟的预期持续时长、合同的性质以及对合同履行的影响：The probable length of the delay must be assessed in relation to the nature of the contract, and to the expected duration of the contract after the delay is expected to end.

根据先例，法官在考量延迟是否构成合同受阻时会考虑多种因素，比如货物是否易腐、交货是否紧急、延迟的时间占据了按照合同正常航行时长的多少比例，或是将延迟时长与剩下的合同期限比较，判断合同能否受阻。本次滞留事件只持续了一周左右时间，因此，除非有特殊情况，否则想要主张延误受阻是有很大困难的。

3. 绕航好望角能否构成合同受阻

阻塞期间，一些船舶选择绕航好望角，但绕航会产生大量额外的时间损失和燃油消耗，当事方对此能否主张合同受阻？对此问题，历史上由于苏伊士运河封闭产生的两个绕航受阻判例很有参考价值。

第一个案例是在 1956 年第二次中东战争背景下发生的 The “Eugenia” 案。该案中 TCT 租船合同约定的航线为从意大利 Genoa 到印度，经过黑海（via the Black Sea）。船舶在乌克兰 Odessa 装完货物于 10 月 31 日刚驶入苏伊士运河，运河就因战争而关闭，致使船舶被困。直到第二年 1 月，船舶才从北部航道驶出到地中海，而苏伊士运河南部仍旧被封锁。租船人试图主张合同受阻，认为绕航好望角将使得实际的航线与所设想的完全不一样。但 Lord Denning 认为合同并没有受阻。首先船舶被困在苏伊士是租船人违反了租约战争条款所致。其次，本案中并没有合同义务发生根本性变化的情况，原因在于：

（1）要判断两种情况的时间差异不能只看装货到卸货港的一段航程，要看整个租船合同持续期间的航程。因此，如果看整个租约期，走苏伊士运河 108 天，绕航好望角 138 天，这样的时间差异并不足以使得合同义务有根本上的不同。

（2）当时船舶装运的货物是铁矿石和钢铁，不会受时间的影响而腐坏。

（3）船舶被困在苏伊士运河的时候装有货物，如果合同受阻了，船东就可以不顾租船合同就地抛弃货物，而不违反合同。

（4）船舶绕航好望角的航程和原本相比没有太大不同，只是时间更长要花更多费用，不足以构成根本性改变。

另一次著名的苏伊士运河封闭事件发生于 1967 年的六日战争，当时有许多船东寄希望于合同受阻，这样便可在暴涨的市场中按照市场价格收取运费，还能减少绕航好望角的成本损失。The “Captain George K” 便是当时的案例之一。该案中，船东和租船人在航次租船合同中约定了一个从墨西哥东岸到印度西岸的航次，但当船舶航行到苏伊士运河的 Port Said 时，发现运河关闭，便从地中海返回直布罗陀，再下西非绕航好望角。在认定绕航是否有根本性改变时，法官从案件的事实出发，认为虽然从航行路线上看，本案多走了一段从 Port Said 返回直布罗陀的航程，而不是直接从墨西哥东岸出发走好望角，这与 The “Eugenia” 稍有不同，但就是否有根本性改变，法官认为绕行好望角只是带来了成本增加和产生了一定程度的延误，并没有产生新的海上风险，这不足以认定苏伊士运河的封闭导致合同义务有根本上的不同。（当然，在

这个案件中，法官也承认其是受到 The “Eugenia” 一案判决的约束，否则，其可能判决航程受阻。可见，分析合同是否受阻也是一种很主观的判断。）

结合上述判例回到本次绕航事件，在没有特殊情况出现时，选择绕航好望角的后船的运输合同可能很难构成受阻，因为仅仅是数周的延误以及更高的成本，并不能达到合同受阻的标准。

五、总结

总体来说，由于前面的船舶发生事故导致后面的船舶被延误的事件，在海运实践中并不罕见。比如：某轮在泊位上发生机器损坏、被司法扣押、需要临时更换船员，导致后面等泊的船舶无法靠泊；某轮在进港航道上发生事故，导致后船无法按时进港……这些都会使后船产生不可避免的延误或者其他损失。而针对这些延误带来的法律后果，可能就需要在承租双方或者承运人与货主之间进行风险分配。

以上内容仅供会员参考，如需具体建议与协会相关人员联系。