

船东在根据期租合同撤船后的获得报酬的权利

作者：英士律师事务所，合伙人 Jeremy Biggs 和 合伙人 Michael Volikas

在 *Petroleo Brasileiro S.A. v. E.N.E. Kos 1 Limited* [2012] UKSC 17（以下简称“*Kos*”）一案中，英国最高法院（由上议院高等法官 Phillips、Walker、Mance、Clarke 和 Sumption 等 5 人组成）最近在一起针对期租船东在未得到租金支付的情况下合法撤船之后的报酬权利一案作出判决。该判决尤其引起了船东和期租承租人的关注，因为在此之前不存在直接针对此类问题的判决。法官们认为，船东有权因承租人货物仍在船上的船舶滞期获得赔偿；另外，船东还有权就撤船之后所消耗的燃油获得赔偿。

背景事实

根据期租合同，“*Kos*”被其船东租给了承租人 36 个月，而承租人可以提前或者延迟 15 天还船。该期租合同采用 Shelltime 3 格式，其中包括一条标准的撤船条款，规定如果船东未收到已到期租金（该案中租金应每月提前支付），那么船东有权撤船。该期租合同的独特之处在于合同中并未约定在行使撤船权利前船东应向承租人发出反技巧性条款的通知。

按照期租合同约定，该船于 2006 年 7 月交船。2008 年 6 月，船东在没有按时收到当期月租金的情况下撤船。撤船时，该船正在巴西安哥拉港（Angra dos Reis），承租人要求该船继续前进，而且当时该船已经添加了燃油并装了一票货物。撤船后，为了寻求双方都满意的解决方案船东和承租人进行了多次交流，但没成功。最后，承租人同发货方达成协议，将刚刚装上该船的货物退回发货方，并在随后将该批货物之后卸载。如果承租人在收到船东的撤船通知后尽快安排卸货，那么该船将只需在巴西安哥拉港滞留一天的时间。但事实上，到卸货完毕并起航该船已经滞留了 2.64 天。

船东诉请赔偿该船在该 2.64 天的服务费用以及在该期间所消耗的燃油的费用。船东诉讼请求的主要依据是：

该期租合同第 13 条（使用和补偿条款）；以及
托管法（law of bailment）。

承租人对船东撤船行为的有效性提出异议，并对船东非法终止租船合同提出反诉，威胁要扣押该船或船东的其他资产。承租人的反诉在简易判决

（Summary Judgment）过程中就被驳回了，但却导致船东追加了诉讼请求，要求承租人赔偿船东为避免扣押而提供的一级银行担保所产生的费用。

商事法院和上诉法院的判决

商事法院的 Andrew Smith 法官依据英国上议院在“*Winson*” [1982] AC 939 一案中的判决认为，船东作为该宗货物的无偿受托管人（*gratuitous bailees*）有权赢得诉讼，因此可以收回其所直接支出的费用（该案中，是指所消耗的燃油费用）以及货物托管期间所消耗的时间。该法官同时认为，船东可以根据

《1981年最高法院法案》第51节的规定，作为高等法院审判程序诉讼费用的附带费用，而获得提供银行担保费用的赔偿。

在上诉中，上诉法院同意 Andrew Smith 法官的意见，认为船东有权收回卸货期间的燃油消耗费用，但不支持船东针对该船在巴西安哥拉港滞留期间消耗的时间所提出的索赔以及 2.64 天中除卸货期间以外的其他时间的燃油消耗费用。上诉法院支持了船东收回提供银行担保的费用，上诉法院的这部分判决未被上诉到最高法院。

最高法院的判决

根据租约第 13 条上诉的理据

Sumption 大法官不同意承租人所主张的船东的损失是由于船东为其自身商业目的撤船而造成的，以及船东无权为其自身利益做出的选择性决定所导致的不利后果向承租人索赔的观点。相反，对于确定船东是否有权获得在属于其自身的时间内卸下在船货物所产生的损失赔偿，Sumption 法官确认这与船东撤船的原因没有关联。

他还认为，船东的诉讼请求属于租船合同第 13 规定的补偿范围。该补偿条款是保护船东免于遭受因听从承租人的指令而发生的但船东在租船合同中并未以明示或默示方式同意承担的风险或费用而发生的损失。在他看来，船东在属于自己的时间内，垫付卸掉货物的费用并不属于租船服务中的普通事件，不是船东应当承担的合同风险。卸货是发生在租船服务根据合同撤船条款结束之后。他认为，之所以需要卸货是因为货物已经根据承租人的指令装上船舶，因此属于第 13 条约定的范围。

因此，Sumption 法官认为，该船滞留 2.64 天是因撤船后货物仍按承租人的指令而留在该船上，船东有权按照市场租金价格对 2.64 天收取租金。他同时也认为，船东有权获得该船在整个滞留期间所消耗燃油的费用的补偿。

根据托管 (Bailment) 原则上诉的理据

因为 Sumption 大法官已经在第 13 条的问题上支持了船东的诉讼请求，所以尽管他并未对此问题做出明确的判决，但他还是认为船东在撤船后作为非合同受托管人 (non-contractual bailees) 同样有权根据普通法赢得诉讼。他将以下两种情形加以区分：一种是双方先前不存在合同关系；另一种是目前这个案件中货物已经根据租船合同托管在船舶上。依据“Winson”一案，他认为船东在目前这个案件中有权获得货物托管费用的补偿的情形有以下几点：(i) 货物是按照已经终止的合同托管在船东的船舶上，而合同终止之时货物仍在船上；(ii) 从法律上讲，尽管租船合同已经终止，但船东照管货物的义务没有终止；(iii) 一旦租船合同终止，船东唯一合理的或者可行的选择就是保管货物直到货物可以卸在船舶当时停泊的港口为止。

Walker、Phillips 和 Clarke 大法官们同 Sumption 大法官的意见是一致的。虽然 Mance 大法官同意船东有权收回他们的托管服务费用，但是与其他多数大法官意见所不同的是，他认为船东的诉讼请求不属于第 13 条规定的补偿范围。他认为，一条类似于第 13 条的补偿条款仅在指令和结果之间存在直接因果关系的情况下才适用，而且依据 *The White Rose* [1969] 1 WLR 1098 一案，必须建立“一条完整的因果关系链” (an unbroken chain of causation)。Mance 大法官认为，船东的损失并不是因为听从承租人的指令而产生的，而是因为租船合同终止导致的。因此，他认为本案缺少所需的直接或完整的因果联系。

Phillips 大法官同意 Mance 大法官的观点，认为指令和所依赖的结果之间必须存在一个因果关系，并且这个因果关系链不能中断。但是，他不同意只能存在一个原因的观点。他认为，根据不同的情况，造成损失的有效原因不只一个，就本案而言，造成船东产生费用和损失的有效原因共有两个：一个是撤船，另一个是货物已经装船的事实。在这样的情况下，他认为根据第 13 条提出的补偿诉讼请求没有理由不能获得支持。

评价

本案判决澄清了期租合同项下的合同补偿范围以及期租合同终止后，非合同托管的权利和义务。

本案的一个不寻常之处可能在于提单尚未签发，从而导致承租人仍为货物的所有人。如果在类似情况下已经签发提单并且货物的所有人是承租人以外的第三人，那么撤船会产生怎样的法律效果尚未分晓。