

“Qatar Star” - 撤船情况下的通知

作者: Davies Johnson & Co., 合伙人 Johnny Johnson

2006年8月25日, 船东在事先未发出任何警告且未根据“纽约土产交易所定期租船合同”(NYPE)项下附加反技巧性条款(第62款)发出反技巧性条款通知的前提下, 直接从承租人处撤回了“Qatar Star”轮, 而当时的市场则处在一个稳步上涨的情况。租约约定的租期为4年, 而在船东撤船的时候租期剩下两年半, 这就造成承租人1,132,500美元的损失, 即租合同约定的租金和租期剩余时间内当时现行市场价的差价加上利息。

承租人曾有不良付款记录, 30笔的半月度付款中有17笔付款逾期, 且有4笔逾期5到6天。然而在第33个付款日船东才根据租约第62条发出反技巧性条款通知, 当时承租人支付了租金, 船东在次日收到了该笔租金。

在8月24日第34笔付款到期前几周, 在坎德拉港卸原木货物期间因为一系列的故障, 使船上4个起重机中的3个受到影响而造成延迟。承租人企图从第34期租金中扣除该延迟导致的损失, 但在8月22日办公时间后才收到减租所需事实记录。而减租申请在24日才获得承租人内部管理层部门的批准和签字, 该日期正是租金必须到账的最后时间。然而, 电汇通知在承租人指定银行的当日营业时间过后才到达; 那天该银行因伊斯兰假期周末提早下班。在25日即付款日的次日, 船东根据租约规定并以承租人多次未能按时支付租金为理据选择立即撤回船舶。

反技术性条款规定:

62. 按时付款: 参照第60和61行, 若由于承租人雇员、银行职员或代理的错误或疏忽, 或者是其他任何无意造成之未能按约定完成“按时和定期付款”, 船东应通知承租人在3个银行工作日纠正该失误。且若在此3个工作日内补上付款, 此次付款应视为按时和定期付款。

承租人辩称船东终止租约是错误的, 因为船东未按第62款的规定发通知给他们。租金虽迟付但并非其故意而为之。

然而, 船东认为反技术性条款并不是必须的: 承租人在等待停租扣款和此延期之证明文件时故意延期付款, 加上他们内部审批遇阻, 因此显而易见, 若8月22日未处理付款, 则不可能在8月24日收到货款; 并且事实上, 付款请求是在截止日期办公时间后才被提交给银行。因此, 承租人之“故意不付款”就剥夺了承租人被赋予3天宽限期的权利。

在提交给仲裁庭和商事法庭的争论焦点是如何理解第62款之“有意图不付款”的含义, 以及其是否包含“罔顾后果”的情况。实际上, 对于这几项争议焦点, 向上诉法庭提出上诉的申请已经得到许可, 但最终因为双方达成和解而使得上诉并未继续进行。

仲裁庭的多数仲裁员以及商事法庭(Christopher Clarke法官)都认为由于船东未按照第62款要求先发出反技术性条款通知, 所以无权撤回船舶。

在上述案件事实的背景下, 第62款中的“有意图”被认为具有其通常和自然的含义, 不包含“罔顾后果”, 因为一名理智的商人会这样理解该词在第62款中的含义。

将剥夺承租人根据第62款获得的反技术性条款通知权利的唯一“意图”, 为承租人明知付款到期却有意向故意不付; 换言之, 有恶意。

“Libyaville” [1975] 1 Lloyd’s Rep. 537 案是法律针对反技巧条款处理方法的权威案例。该案中的租约第 44 条内容大体上和本案中的租约第 62 条内容相同。在指出该条款“起草不是很精确”之后，Mocatta 法官阐明船东若难以了解对方是否故意未付款：“审慎的船东无疑会在撤船前给出适当的通知”。

在本案例中 Christopher Clarke 法官和仲裁庭多数考虑到“有意图”确实具有一般含义，但“罔顾后果”则不在该一般含义范围内。虽然有些情况下，例如在刑法领域和侵权中，“有意图”的概念被潜在地认为足够宽泛以包含“罔顾后果”，但商业和海事范畴内的一切均表明其不包含“罔顾后果”意义，且“商业领域中有很多法定或合同条款的示例明确区分有意图和罔顾后果”。在“Libyaville”案例中，承租人“无视船东的预先警告而故意用过小的数额付款”。不管从何种观点出发，这均可归结为罔顾后果：用船东的话来说，尽管船东反复警告，“Libyaville”的承租人仍然“蓄意冒险”付款不足。然而，Mocatta 法官认为，根据相同措辞的反技术性条款，承租人的行为不会使他们丧失收到反技术性条款通知的权利：只有恶意会使承租人丧失该权利。此背景下的“恶意”显然指的是承租人明知到期应付却故意不付足款项。

值得注意的是，正如 Christopher Clarke 法官指出的那样，尽管在本案中仲裁庭的少数仲裁员认为“有意图”具有“更为宽泛的含义”，但他并未定义该宽泛含义是什么。应当注意的是，摆在法官面前的证据是证人证言形式，且通过字里行间的表达，占少数的仲裁员认为只有通过盘问承租人的证人才可证明承租人缺乏意图（自然和一般含义）不按照第 62 条要求准时付款。

该案例中出现的第二个问题是：如果承租人在到期日未支付任何租金但并不知道这么做理由不足，船东是否有权根据第 62 款“若承租人有意从租金中进行客观上无理的扣款”，在不发出反技术性条款通知的情况下撤回船舶？

仲裁庭明确驳回了船东在此问题上的观点并一致认为这一观点是站不住脚的。Christopher Clarke 法官支持仲裁庭的上述决定并认为首先租船合同第 60 行和 61 行所述的“有意图不付款”的自然含义为，有意地（即故意地）明知到期而不付款。仲裁庭和法官一致得出结论是，任何一位理智的商人都不会理解该语句中“意图”仅仅指的是在承租人并不知情的情况下，计算出来的金额刚好不足（例如从“总体”应付金额中进行扣款）的行为。

是否有必要指定交付港？

作者：罗夏信律师事务所，

合伙人 Ingolf Kaiser 及高级律师 Michael Bundock

“*Ailsa Craig*”[2008] 2 Lloyd’s Rep 384 中的判决，经[2009] 2 Lloyd’s Rep 371 确认，涉及一个期租合同中解除条款的解释。2007 年 5 月，船东按照修订后的 Shelltime 4 格式将 *Ailsa Craig* 租给承租人。租船合同第 4 和 5 款规定：

“4. 船舶需由船东在承租人选定的位于 *WAF-Ghana/Nigeria* 的一个港口交付。

5. 船舶不得在 2007 年 9 月 25 日前交付承租人，且如果在 2007 年 10 月 31 日或之前船舶未准备妥当由承租人使用，承租人可选择解除租船合同。通知：交船/还船 30-25-15 天的预计通知，之后是 10-7-5-3-2-1 天的确切通知……”

2007 年 9 月针对船舶进行的修改获得同意，最迟交付日期延长到 2007 年 11 月 15 日。船东声称 10 月承租人要求进一步的修改：承租人声称这些修改属于先前同意的修改。这些修改是在比雷埃夫斯进行的，考虑到航行至西非所需时间，很显然船舶必然会错过解除合同日期。2007 年 11 月 16 日，当船舶仍在比雷埃夫斯时，承租人解除了合同。

承租人要求宣告其有权解除合同。此问题按照如下先决问题予以处理：“承租人是否因为没有指定交船港而无权解除租船合同。”没有争议的问题是该船舶并未在 2007 年 11 月 15 日交付，且承租人在任何时候均未根据约定的交付范围指定交付点。为解决该先决问题，(a)假定由于截至解除合同日期该船舶未能在交付范围内准备好且本来也不可能准备好，那么指定交付港口是无用的；(b)并未表明船舶未交付是因承租人的违约而造成的。

承租人提出三个论据：

1. 租船合同根本未要求他们指定交付船舶的港口。如果他们指定，船东可以在交付范围内的任何港口交船。
2. 需要指定的时机从未出现，有两个原因：(a)他们在未收到任何预估交船通知的情况下没有义务指定；及(b)他们只有在船东需要知道交付港口信息以免船舶延误时才有义务指定交付港口。需要指定港口的时机为当船舶靠近帕尔马斯角，远离利比亚海岸时（“改航点”），此后其航线取决于所选的交付港口。
3. 若此类指定是无用的，则他们就没有义务指定（因为无论指定什么交付港口，在解除合同日期前船舶都无法到达）。

船东辩称：

1. 承租人有义务指定交付港口。
2. 在船东的 30 日预计交付通知前，他们必须这么做，因为如果不知道哪个是交付港口，船东基于合理理由，不可能得出真实的关于船舶何时才

能到达的预计。

3. 当指定发生时，而不是之前，船东变得有义务交付船舶，若未能履行该业务，则不会产生因未交付而解除合同的问题。

Christopher Clarke 法官认为承租人有权解除合同：

1. 承租人有义务指定交付港口。
2. 承租人必须在合理时间内指定交付港口。该时间“(a)不能太晚，否则会因指定港口时间太晚而导致船舶无法赶上合同解除日期；及(b)应该足够早，从而确保船舶不会因未指定港口而遭受延误。”
3. 在本案中，承租人必须进行指定的时机从未出现。基于假定事实，不存在这样一个时刻，如果超过该时刻，船舶就会因港口指定太晚而导致无法赶上合同解除日期，这是因为不论什么时候发出通知，船舶都无法赶上合同解除日期。该船舶也不会因未指定港口而遭受任何延误。
4. 在这些情况下，承租人一方并没有不按照义务进行指定，因为他们指定交付港口的时机从未出现。双方不会期望承租人会因为未能在其有义务进行指定之前完成指定而无权执行合同解除权。
5. 法官继续考虑关于无用性的争论。相关问题为：租船合同的双方是否一致同意，为了能够行使合同解除权，即便在某些情况下指定装船港是无用的，因为不管给出什么指定，船舶都不可能于合同解除日到达，但是承租人也仍有必要这么做。法官认为他们并未这么同意。并无明确条款作出如此规定。理智的商人都不会这样认为，承租人会冒着丧失合同解除权的风险，在船舶与任何可能的交付港口都相差很远（比雷埃夫斯的干船坞）且不可能于合同解除日期到达其中某个港口时，作出指定交付港口的这种徒劳的行为。

船东选择上诉。他们主张承租人有义务在交付范围内指定一个港口，且必须在完成指定后才能发出合同解除通知。在 Richards 大法官和 Waller 大法官一致同意的判决中，Longmore 大法官不同意该法律释义，理由为并无明确条款如此规定，并且其不符合任何一个被接受的默示条款的测试标准。而且，任何该等暗示或释义将“毫无意义”。

该判决的注意力集中在所涉争议的租船合同的释义，但 Longmore 大法官还观察到，根据 *Hudson Bay* 和 *Domingo* (1922) 10 LI L Rep 476，船东的论据肯定是错误的。

尽管该案例的注意力集中在合同释义这点上，但其同时还对指定交付港口的过失不是船舶延误的原因的情况提供了有用指南，因为船东本来就无法满足合适通知以便在合同解除日期前到达相关地点。这是一

个存在司法观点冲突的领域（参见 Cooke 等人的著作《航次租船》（2007年第3版），第19.25至19.26段）。