

停租条款-确定性与整体正义之间的精细平衡

Karis Sophia Barton，律师，夏礼文律师行

就停租条款的诠释一般都不明确，而这样的不清晰往往会产生争议。然而，由于有关定期租船合同的纠纷常由具有保密性的仲裁解决，使得对期租市场非常重要的问题一直鲜有机会被英国法院作权威性的考虑。

The Athena

虽然其本身价值相对不高，但 Athena¹首次直接将目光投向纽约土产格式 1946 定期租船合同（以下简称“NYPE”）中的一些基本概念，并直观地提出了与航运业内一些非常不同的观点。

该案件主要的焦点在于 NYPE 第 15 条中的核心要素，该条款的关键部分如下：

“如由于……船长的过失……造成时间损失，就该损失时间的租金支付应停止……停租期间所产生的一切直接额外费用，包括燃油费用，应由船东承担……”

分辨开现阶段讨论的重要事实以及该案中问题产生的背景，也许会有帮助。

根据租船合同，2009 年 10 月，船舶自俄罗斯诺沃西比尔斯克装载小麦，运往叙利亚。2009 年 10 月 24 日签发提单，提单显示目的港为叙利亚拉塔基亚或塔尔图斯。

船舶驶往叙利亚，于 2009 年 11 月 1 日到达塔尔图斯，但叙利亚收货人以货物受污染为由拒绝接收货物，船舶随后在叙利亚停留了大量时间。根据叙利亚法律，在此情况下禁止货物再出口到除其原产地之外的国家。违反该法律者将被处以大量罚款。

2010 年 1 月 5 日，承租人通知船长将于利比亚卸货。2010 年 1 月 12 日，承租人要求船东谎报叙利亚有权机关，货物将会退运回诺沃西比尔斯克。

自 2010 年 1 月 13 日起，根据提单条款的约定以及叙利亚法律的规定，船东不断地及定期地就在利比亚卸货可能引发的潜在问题向承租人表示反对。

2010 年 1 月 15 日，船东被命令前往利比亚班加西，翌日，船舶自叙利亚起航，驶往利比亚。

2010 年 1 月 19 日，船东提醒承租人租船合同的第 62 条（关于承租人想要变更提单载明的卸货港的相关情况）。承租人告知船东，正本提单由其在诺沃西比尔斯克的代理人持有。当天的晚些时候，承租人指令船长在收到承租人下一个书面指示后方可靠泊/卸货以及将货物放行至收货人。

¹ Minerva Navigation Inc v Oceana Shipping AC: Oceana Shipping AC 诉 Transatlantica Commodities SA (The "Athena") [2013]

船舶继续驶向利比亚，但于 2010 年 1 月 19 日 23 时 28 分在距离利比亚 50 英里左右的公海停止航行，并漂泊至 2010 年 1 月 30 日 22 时 14 分。

2010 年 1 月 30 日，关于返还正本提单的问题得到了解决，为船东所接受的赔偿保证书被签发。此后，船舶根据承租人的要求，继续前往班加西，直到 2010 年 2 月 3 日靠泊，并最终卸下了货物，最终于 2010 年 2 月 18 日大约正午卸货完毕。

承租人认为，当船舶处于漂泊状态而不是向利比亚行驶的期间应为停租期间。承租人认为船长拒绝驶往班加西阻止了充分使用船舶，属于租约 15 条（双方在标准各种以外增加了“船长过错”）中列明的事项。

船东反驳，称由于提单的问题，即使船舶根据承租人的指示立即驶向港口，也并不能更早地开始卸货（仲裁员接纳了这观点）。在这方面，船东抗辩称，在租约履行的整体过程中并没有产生任何“时间损失”，且在该争议期间，船舶仍处于出租状态。

经过伦敦海事仲裁委员会（以下简称“LMAA”）在伦敦的书面仲裁，仲裁庭以 2:1 的多数票裁定，虽然时间总体上没有遭受损失²，但根据 Berge Sund³案的判例，用来判定是否停租的测试应该为对船舶当时的服务有否造成“即时时间损失”，而在本案中因船舶延期到达班加西，造成了“即时时间损失”。因此，该争议期间属于停租期间。

船东上诉至商事庭，Walker 法官裁定上诉成功。Walker 法官接受船东的下列陈词：（1）仲裁庭错误地未注意到涉案的停租条款是“净时间损失”停租条款，而非“期间”条款。在该类停租条款下，承租人追讨停租时必须同时证明（a）在该期间内，船舶不能有效地提供即时要求的服务，并且（b）承租服务因此遭受了时间损失⁴；以及（2）仲裁庭错误地将前述两个要求合并，且依赖于 Berge Sund 是不合适的，因为基于正确的分析，Berge Sund 只关乎第一个事项，而不是第二个事项。

然而，上诉法院驳回了商事庭的决定，维持了仲裁员的裁决。

Tomlinson 大法官颁下了主要判词，在其判词内重点关注停租条款中的净时间损失部分。他总结称，重要的是即时所需的船舶服务（而非整体的“租船服务”，或整个航程）是否遭受时间损失。基于不同原因，船舶无论如何并不可能更早地靠泊这一点，根本毫不相干。

Tomlinson 大法官使上诉法院作出如此决定的理由如下：（1）条款的措辞支持他的裁决；（2）权威判例对该条款的惯常处理方法也是如此；（3）任何其他分析方法都必定导致不可取的复杂查证，尤其是当承租人支付租金的其中一期；（4）任

² 仲裁庭发现即使船舶径直驶向港口，事实上也不会更早完成卸货

³ 1993 劳氏报告 2，第 453 页

⁴ 船东依据定期租船合同第六版（2008 年），尤其是 25.53-25.54 段

何其他分析方法都可能会导致奇怪的结果，例如在同一链的众多租船合同中有些须要缴付租金，有些则不须要。

虽然对船东们不利，但上诉法院的判决很大程度上在三名现任《期租合同》作者撰写了一篇批评一审判决⁵的论文后可被预见。

承租人十分强调一个论点，即如果采纳船东对该条款的诠释，该条款在实践中很难甚至不可能执行。当然，当须要将实际发生的情形与有不同事实背景时可能发生的情形作比较，都一定须要作一定程度的分析，但这就是仲裁庭和法院日常在不同范畴做的事情，且符合普通法律概念中的“因果关系”。

关于净时间损失条款的法律规定，一方面建基于过往判例之上，在一定程度上反映了政策的决定，包括就简单性/确定性与公平之间的平衡性的考量。承租人并不会因为任何抽象的原因租船，而是基于为了发展商业活动和航行（或一系列的商业活动或航行）的商业目的。因此，基于商业公平及合理性的考量，应仅在“发展商业活动”受到阻碍时才应停止支付租金。纵然如此，可以说停租条款一向也是关于不问谁对谁错的机械地分配时间。The Athena 案的判决与这方法一致，即选择了将确定性及实用性优先于整体正义。

当英国法律仍然是主导合约的系统时，很多人认为，最高院就广泛使用的 NYPE 1946 中 15 条的涵义及使用进行彻底的审查对航运业具有重大的意义。然而，当 The Athena 一案中的船东没有获得许可将案件上诉至最高法院时，这个机会就消失了。

The Global Santosh

近期，另一个对租船业起着重要作用的决定是 Global Santosh⁶，在该案中，上诉法院考虑了当船舶被捕时租金支付的问题，并对停租条款中的“承租人的代理人”给予广泛的含义，这对承租人造成一些不曾预见的后果。

Global Santosh 一案源于一份依据 ASBATIME 格式⁷但经双方修订及补充的期租合同。此案首先关于租约的第 49 条，此条款是一条普通的附加停租条款；但此案亦关于第 8 条的意义及效果，此条款是合同中的基本雇佣条款，根据此条款承租人承诺履行“装卸所有货物”⁸及其他义务。

船东将船舶出租给承租人进行单次定期租船运输（“租船合同”），承租人期租船舶以执行他们先前与 Sigma Shipping Ltd（“Sigma”）所签订的航次租船合同，在该航次租船合同中须要指定船舶。

⁵ Terence Coghlin, Andrew W Baker Q.C 及 Julian Kennt, NYPE 下的停租：“时间损失”及“时间受损” The Athena [2012] EWHC 3608 (Comm), 17 May 2013

⁶ NYK BulkShip (Atlantic)N.V.诉 Cargill Internatioal S.A (Global Santosh) [2014] EWCA Civ 403

⁷ ASBATIME 格式是 NYPE 1946 的 1981 修订版，其中保留了最重要的干船租赁合同版本，且标志着 ASBA（美国船舶经纪人与代理人协会）将该版本现代化的第一次尝试

⁸ NYPE 格式中的第八条本身规定承租人应对货物进行“装载、积载、整理”，合同当事人具有代表性地增加了“及卸载”

根据租船合同，船舶装载散装水泥，自瑞典 Slite 运往尼日利亚 Harcourt 港。运载的货物是 Transclear S.A. (“Transclear”) 根据 2007 年 12 月 14 日签订的销售合同向 IBG Investments Ltd (“IBG”) 出售的六个批次的水泥之一，该销售合同依照 CFFO 条款⁹。

租船合同中额外的第 49 条规定如下：

“第 49 条-捕获、扣押、逮捕

如果船舶在租约期间被任何机关或因法律程序被捕获、扣押[原文如此]、拘留或逮捕，租金的支付应暂停至船舶释放时，除非上述捕获、扣押、拘留或逮捕是由于承租人或其代理人的任何个人行为或不作为或过错引起的。任何因上述捕获、扣押、拘留或逮捕所造成的额为费用均应有船东承担。”

2008 年 10 月 15 日，船舶到达 Harcourt 港，并准备好卸货。根据合同“不负责卸货”条款，IBG 应承担卸货的责任。然而，由于 Harcourt 港拥挤，船舶须在 Bonny Town 的锚地等待，这至少部分是由于 IBG 的卸货装置故障所导致。船舶等待了近两个月，直到 2008 年 12 月 18 日。在此期间，船舶仍处于租船合同项下的出租状态，且承租人继续支付租金，IBG 则承受与 Transclear 之间的销售合同项下的滞期费用。

Transclear 试图通过申请留置货物以解决他们关于滞期费用的索赔。2008 年 12 月 18 日，当船舶前往泊位时，被港口当局根据尼日利亚联邦高等法院 2008 年 12 月 17 日作出的命令（“逮捕令”）命令掉头并返回 Bonny Town 的锚地。

基于一个明显的错误，逮捕令下被逮捕的不只船舶上的货物，还有船舶本身。逮捕该船舶是错误而且没有法律依据的。Transclear 为自己行事，承租人无论在逮捕船舶或货物当中都没有任何权益。逮捕令直至 2009 年 1 月 15 日才被解除，卸货作业在同一天开始，到 2009 年 1 月 26 日完成。

因此根据第 49 条，船舶在被逮捕期间属于停租，除非船东能够证明逮捕是“由 [a] 承租人或其代理人的个人行为、不作为或过错所引起的”，即是，逮捕是否由 Transclear 或作为承租人代理人的 IBG 的个人行为、不作为或过错引起的。若是，承租人则无权根据第 49 条停租。若不是，但书则不适用，承租有人权在该期间停租。

为着上述目的，船东依赖来拒绝停租的行为、不作为及过错有：(a) 船舶被 Transclear 错误地逮捕及 (b) IBG 未能 (i) 在与 Transclear 签订的销售合同所规定的装卸时间内完成船舶的卸载；及 (ii) 就 Transclear 所追讨的滞期费用进行支付或提供担保。承租人辩称船舶的逮捕系由于与独立第三方之间的争议而错误造成的，该第三方的利益与承租人及其他各方的利益有冲突。

⁹ Transclear 可能是次航次租船承租人，但是否自 Sigma 或其他当事方或 Sigma 所属的当事方租赁的不得而知

在一个简洁的裁决中，大多数 LMAA 的商事仲裁员裁定，Transclear 并非作为承租人的代理人，并且在 Doric Pride¹⁰一案中源于该案但书条款就船东方及承租人方之间已所作出的区分标准，并不适用于本案中的但书条款。船东提出了上诉。

在上诉中，商事法院（Field 法官），接纳承租人就 49 条但书的涵义和作用所提出的陈词，当被依赖的作为、不作为或过错是承租人代表或次代表为执行他们在定期租船合同下的某些义务而作出的，该作为、不作为或过错必须在该代表或次代表早执行委托任务期间所作出，否则，代理或次代理的行为不会被视为是代表承租人所做的。Field 法官裁定，该作为、不作为和过错与第 49 条中的事件（逮捕、扣押）之间的关系“必须属商业常识，后者应为前者所造成的后果”。因此，Transclear 对船舶的逮捕并不属于作为、不作为或过错。然而，他裁定，在此案的事实上，IBG 的有关作为或不作为是因承租人而产生，因为他认为该等行为或不作为出现在“处置货物”的过程中，因此将仲裁判决发还仲裁庭以考虑根据第 49 条的意思，该逮捕是否由该等作为或不作为“引起”。船东及承租人均提出上诉。

上诉法院作出了一致的决定。该判决由 Gross 大法官作出，Gross 大法官裁定 Transclear 及 IBG 的作为、不作为或过错是租约第 49 条中“承租人或其代理人”的行为，不论该等作为、不作为或过错是否发生在其履行租约项下的承租人的义务的过程中。上诉法院裁定第 49 条中的“代理人”应被解读为“代表”，且没有理由对但书条款局限于代表正在履行受托事项的情形。此外，上诉法院裁定 Transclear 与 IBG 的争议是由承租人用于安排船舶的贸易协议所引起的，而因此由该争议所导致的延迟应由承租人负责（但取决于任何剩余的并已经发还仲裁庭决定的因果关系问题）。

上诉法院将第 49 条的诠释概括如下：若逮捕是由船东方或独立的第三方（例如港口当局）所引起的，船舶应停租。反之，如果逮捕是由承租人一方及其对船舶的营业安排所牵涉的属下一方而引起的，支付租金的义务应继续。

在定期租船合同中常有如下条款：若船舶由于直接针对船舶或船东所提起的诉讼而被逮捕或扣押，任何的时间损失应由船东承担，除非该逮捕或扣押是由于承租人或其代理人的行为或不作为所造成的。然而，上诉法院的决定，是根据问题的所属方，将逮捕的风险置于具有最直接关系的一方。该决定赋予了“承租人的代理人”一个广泛的含义，该含义包括整个合同链，以使得承租人有可能须要承担与其在租约项下的义务毫无关联的行为所引发的责任。

上诉至最高法院的请求已被准予。

¹⁰ Hyundai Marine Co., Ltd 诉 Furness Withy (Australia) Pty (“The Doric Pride”) [2005] EWHC 945 (Comm)