

航运电子通讯



第九期，二零一零年四月

在香港和中国大陆扣船的可行性

中国海洋污染新法规

船舶抵押之强制执行

新加坡的错误扣船问题

期租人指定交船港的义务以及在未交船情况下销约的权利

承租人是否要对船舶往卸货港方向航行（但船舶目的地并不是卸货港）期间支付租金？

海牙规则：危险货物和疏忽堆装

我们希望这份航运电子通讯对您有所帮助，您也可以将其在贵司内部传阅或转发给其他公司感兴趣的相关人士。如您需要我们对电子通讯中提到的某些问题提供进一步的法律意见或对其他任何领域的法律问题提供意见，敬请随时联系您在英士律师事务所的联系人或者我所上海代表处。

英国英士律师事务所，上海代表处

中国上海中山东一路外滩12号大楼328室
邮编：200002

电话 (+86) 21 6329 1212
传真 (+86) 21 6321 5468
shanghai@incelaw.com
www.incelaw.com

24小时紧急事故处理电话
全球全年365天，全天24小时
(+ 44) 20 7283 6999

在香港和中国大陆扣船的可行性

直到不久以前，通过 Rule B 扣押令冻结经过纽约的电子汇款已成为扣船的补充方式，或在某些案例中已取代扣船。2002 年，*Winter Storm Shipping 诉 TPI* 一案中判定，由第三方中行控制的电子汇款属于归 Rule B 扣押令被告所有的可冻结资金财产。但是，2009 年 10 月 16 日，美国上诉法院在 *The Shipping Corporation of India Ltd 诉 Jaldhi Overseas Pte Ltd* 一案中推翻了该等判决，因此，扣船重新成为为海事请求获取诉前担保的主要途径。

了解不同司法管辖区域内扣船管辖法律和程序的差异对确定最合适的扣船地和卖船地是非常重要的。中国是世界贸易集中地之一，因此当下正是了解中国扣船程序的契机。下表说明了在香港特别行政区和中国大陆扣船实践中的一些重要问题。

要考虑的问题	香港	中国大陆
1. 是否为任何关于扣船的国际公约缔约国？如果是，是哪一个国际公约？	是，是 1952 布鲁塞尔扣船公约缔约国。	不是，但是与扣船有关的法律基本上与 1999 扣船公约规定一致。
2. 可以为何种请求权申请扣船？	<ul style="list-style-type: none"> • 有关船舶占有、所有权或抵押权； • 船舶缺陷造成的人员伤亡； • 船舶造成或蒙受的损害； • 船载货物的灭失或损坏以及与货物运输有关的其他请求权； • 船舶的使用或租用； • 海难救助、拖航和引航； • 为船舶提供物资或物料； • 船舶的建造或修理； • 船长或船员的工资； • 共同海损； 	<ul style="list-style-type: none"> • 有关船舶占有、所有权或抵押权； • 与船舶营运有关的人身伤亡； • 船舶营运造成的财产灭失或损坏； • 船舶使用或租用协议； • 海难救助、拖航和引航； • 为船舶营运、管理、维护或维修提供物资或服务； • 船舶的建造或修理； • 船员的工资； • 共同海损； • 因船舶买卖合同产生的纠纷；

	<ul style="list-style-type: none"> • 船舶风险抵押契约； • 碰撞等。 	<ul style="list-style-type: none"> • 船舶保险费（包括互保会费）等。
3. 扣船程序如何？	<ul style="list-style-type: none"> • 原告律师申请签发扣船令，并提交一份宣誓书； • 向登记处书面申请许可查阅知会备忘登记册，调查针对扣船的知会备忘； • 签发扣船令，连同执行扣船令的请求和承诺支付扣船费用的承诺函提交给法院执行官；及 • 法院执行官送达扣船令和诉状。 	<ul style="list-style-type: none"> • 原告律师向相关海事法院提交书面申请，并提供证据材料； <p>[附注：通常情况下并不需要证据材料原件，但是原告通常须提交由原告授权董事妥善签署的扣船申请原件。若律师参与扣船，还应当提交一套授权委托书文件（一份授权委托书、法定代表人身份证明文件和原告公司注册证书）。若这些文件是由外国公司签发的，应在原告公司注册地和/或授权董事居住地对这些文件进行公证和认证。通常情况下，鉴于扣船申请的紧急性，法院会接受授权委托书文件的传真/扫描件，但是会规定在一定期限内向法院提交经公证认证的文件原件。但需要注意的是，中国法院在此等文件形式要求上有很大的自由裁量权，因此有必要与具体受理法院事先沟通，确认该法院是否在紧急情况下也对形式要求非常严格，还是会相对宽松。]</p> <ul style="list-style-type: none"> • 扣船方通常应提供反担保（见对以下问题 12 的答复） • 法院签发扣船令； • 相关法官会送达扣船令。
4. 扣船大致有多快？	通常在我司收到有关文件后数小时内即可备妥扣船文件。	通常情况下，在不到 1 天的时间内即可完成文件的准备。法院在收到扣船申请后 48 小时内发布扣船令（或驳回扣船申请），但是法院在批准扣船申请前通常会要求提供反担保。

5. 会产生哪些费用？	<p>法院费用：一般不超过 297 美元（合 2,300 港币）</p> <p>律师费：因案件不同而有所不同</p> <p>法院执行官的费用：因案件不同而有所不同，但通常情况下每天大约为 451 美元（合 3,500 港币）</p>	<p>法院费用：因案件不同而有所不同，但最多为 732 美元（合人民币 5000 元）</p> <p>律师费：因案件不同而有所不同扣船期间法院产生的所有其他费用/支出可能需要申请人先行垫付，但通常可以在之后的实体诉讼中要求对方赔偿（如果扣船申请人胜诉）。</p>
6. 如何能解除船舶扣押？	<ul style="list-style-type: none"> • 相关当事人通过令状（即，要求解除船舶扣押命令的文书）申请解除船舶扣押； • 律师出具担保，保证支付法院执行官的费用； • 原告和所有知晓者同意； • 法院执行官释放船舶。 <p>若满足解除船舶扣押的要求，特别是提供充分的担保后，被扣船舶通常能很快获得释放。</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 被扣方提供适当的担保； • 相关当事人申请解除船舶扣押； • 付清扣船期间发生的所有费用； • 原告同意； • 法官释放船舶。
7. 能否通过扣船为法院判决和仲裁裁决获得担保？	对法院判决来说是可以的；对仲裁裁决来说，若仲裁地法律允许这样做的话，也是可以的。	可以。
8. 能否扣押光租船舶？	能否扣押光租船舶取决于诉讼请求的类型。	可以，但是仅当光船承租人对海事请求负有责任且扣船时为船舶的光船承租人（且限于扣押当事船舶）。
9. 能否扣押期租船舶？	能否扣押期租船舶取决于诉讼请求的类型。	不可以。
10. 能否扣押法定的姐妹船？	可以，但不得扣押关联船。	可以，但与船舶所有权或占有有关的诉讼请求除外。不得扣押关联船舶。
11. 是否需要提供反担保？如果需要，反担保的形式和金额如	不需要。	法院一般都会要求提供反担保。可以接受的反担保形式包

何？		括现金担保、当地一流银行签发的担保函或当地一流保险公司签发的担保函。船东互保协会（中国船东互保协会除外）签发的担保函通常是不被接受的。反担保的金额由法院确定，但通常与船东因扣船蒙受的损失一致。实践中，应付金额一般为诉讼请求金额的30%或被扣船舶30天的租金加合理的维护费用。但各地海事法院的实践操作有所不同，因此各地法院对反担保数额的要求可能会有很大不同。
12.哪些是认可的船舶优先权？	<ul style="list-style-type: none"> • 海难救助； • 碰撞损失； • 船员工资；和 • 船长工资及“因船舶支出的费用”。 	<ul style="list-style-type: none"> • 船长、船员和在船上工作的其他在编人员的工资，其他劳动报酬，船员遣返费用和社会保险费用； • 船舶营运中发生的人身伤亡； • 船舶吨税、引航费、港务费和其他港口规费； • 海难救助；和 • 船舶在营运中因侵权行为产生的财产赔偿请求。
13.原告应在扣船后多少时间内提起实体诉讼？	诉讼令状和扣船令是同时签发的，因此扣船和诉讼间不存在延迟。	若船舶是在就实体请求提起诉讼前被扣押的，原告应在扣船后30日内提起诉讼或仲裁（视案件情况而定），否则法院将释放船舶或返还被告提供的担保。
14.发布扣船命令的法院是否会接受对实体请求的管辖？	一般来说，是的，除非当事人之间另有有效的管辖权协议或仲裁协议。	一般来说，是的，除非当事人之间另有有效的管辖权协议或仲裁协议。
15.法院是否认可错误扣船的概念？若认可，标准是什么？	是的。被告须证明该行为是没有根据的，暗含着原告的恶意或重大过失。	是的，但是法律或司法实践中未明确规定错误扣船的标准。
16.法院是否会刺穿并揭开公司面纱？	是的，但是法院仅在有限的情况下刺穿公司面纱，例如，公	是的，但是由于举证要求很难满足，因此实践中法院很少会

	司结构是用来逃避现有的法律义务或进行诈骗。	揭开公司面纱，例如，主要考虑因素之一是相关当事人是否有混同资产，这是很难证明的。
17.是否可能在判决之前售卖船舶？如果可能，该等售卖需多长时间？	是的，但是法院仅在充分理由的情况下会下令售卖船舶，例如，若维护被扣船舶的成本超过诉讼请求的金额，从而影响原告担保的价值。该等售卖通常需大约 3 个月完成。	是的，若船舶已被扣押超过 30 天且不宜继续扣押，法院将依相关当事人的请求下令通过拍卖方式出售船舶。该等售卖通常需数月时间完成。

总之，在香港主要是依据英国法律原则扣船，既可快速廉价地安排扣船，且无需提供反担保。相比之下，在中国大陆扣船的程序就不太方便且费用更高，需要提供一套授权委托文件及反担保。然而，必要时该过程也可以相对快速地完成。

kevin.cooper@incelaw.com
benita.cheung@incelaw.com

中国海洋污染新法规

《中华人民共和国防治船舶污染海洋环境管理条例》（“条例”）已于2010年3月1日起施行。该新条例由中华人民共和国国务院于去年9月颁布，用以替代1983年的旧规定，新条例内容包括与船舶污染有关的许多方面。但是有些条款的施行效力尚不明确，这可能要求船方待有进一步信息确认后采取迅速行动以确保及时符合条例的规定。

概述

条例适用于任何在中国内水、领海、毗连区、专属经济区、大陆架和其他中国管辖的海域内造成污染损害（或可能造成污染损害）的船舶污染或船舶有关作业。

海事局对海上污染的防治进行监督和管理，且是条例的主要执行机关。

条例涉及船舶污染防治的各个方面，包括船舶垃圾的卸载和接收、废弃物的倾倒，以及污染危害性货物的装载、过驳和卸载的监督。条例还涉及污染事故报告、应急预案、与清污单位（“清污单位”）的作业协议。条例的内容并没有仅仅局限在污染的防治（虽然条例名称可能会给人这种印象），还规定了责任、损害赔偿和保险安排。关于后一部分内容大部分是反映了《1992年民事责任公约》中对油轮的规定和《2001年燃油公约》中就非油轮燃油泄漏的有关规定。这里提到的两个公约中国都参加了，且已被并入了中国法律体系。但是条例和相应的国际规则之间的关系在有些方面是不确定和复杂的。

条例还规定在国内接收海上运输的持久性油类物质货物的收货人（或代理人）应当缴纳船舶油污损害赔偿基金。

船舶操作要求

条例包含有关船舶垃圾卸载和接收程序的各种规定，还涉及包括拆解、船对船油品传输、垃圾倾倒、燃油供应和接收在内的船舶作业。此外，条例禁止船舶经过中华人民共和国内水、领海转移危险废物。

船舶所有人、经营人或者管理人应当制定防治污染事故的应急预案。预计MARPOL的船上油污应急计划可以符合这个要求。船舶在中国海域发生污染事故或可能造成污染事故应报告当地海事局，报告内容应按照条例规定的要求。海事局负责事故应急处理的整体监控，且有权为调查污染事故而留置船舶。

载运散装液体污染危害性货物的船舶和1万总吨以上的其他船舶，其经营人应当在作业前或者船舶进出中国港口前与海事局批准的清污单位签订污染清除作业协议。关于船舶经营人的定义在条例中没有明确。事实上，至今条例施行已经一个月余，海事局尚未发布经批准的清污单位的名单、清污单位应急能力的分级和不同类别船舶所需要的应急能力水平，可见这一要求的正式施行日期还在不断推迟中。

责任、赔偿和保险

条例规定了油污责任（特别是清污责任和其他海事局应急处置费用）的赔偿问题。条例还要求在中国海域内航行的船舶（1,000总吨以下载运非油类物质的船舶除外）投保船舶油污损害民事责任保险或者取得相应的财务担保。有资格承担船舶油污损害民事责任保险的保险机构的名单，由海事局在征求国务院保险监督管理委员会的意见后确定并公布。

这些要求大部分都与我国参加的《1992年民事责任公约》和《2001年燃油公约》中的要求相符。两个公约中都要求参加国承认和接受缔约国有权机构出具的保险证书。因此条例的施行并不影响拥有适格机构签发的保险证书或经核准的保险人承保的外国籍船舶挂靠我国港口。

然而，有待确定的是条例将如何适用于被要求配备我国机构签发的保险证书的我国籍船舶，该等保险证书对于使船舶在航行我国海域时满足条例的要求和在国际航行时满足防污染公约的要求来说都是必要的。尽管2010年2月前更新的证书估计仍会被认可，但还需要等待海事局进一步明确2011年2月后是否有新的要求。

条例对证书的要求比公约的要求更广泛，因为条例适用于所有油轮而无论其大小。《1992年民事责任公约》仅要求载运2,000吨以上散装油货的油轮应持有责任保险证书，而《燃油公约》则要求1,000总吨以上的船舶都应当持有燃油污染证书。两个公约都不妨碍缔约国对本国船舶实行更严格的要求，但载货能力低于2,000载重吨的外国籍船舶原则上无需持有因货物泄漏或卸载（实际或有潜在威胁的）而产生的油污责任，而且1,000总吨以下的外国籍船舶也不需要持有燃油污染的保险证书。还没有数据显示会驶入我国水域的上述船舶的数量，但仍然有待进一步信息确认条例的实施是否会对这些船舶产生影响。

我国是少数只参加《1992年民事责任公约》而没有参加《1992年基金公约》的国家之一，香港参加了《基金公约》但我国大陆没有。这有可能使重大油污事故发生后，认可的油污索赔超过船舶在《1992年民事责任公约》中的责任限制，导致不能完全赔偿油污损失的风险。我国过去宁愿放任这一风险而不让国内的油类货物接收人缴纳国际油污赔偿基金，这当然是因为从经济角度考虑，我国认为缴纳基金份额所带来的经济负担会超过发生重大油污事故后从中得到的利益。现在，新条例建立了一个由货方出资的国内基金，形式上与国际油污赔偿基金类似，但国内基金只服务于发生在我国境内的事故。

当然从某些方面来看，这样的发展也是可喜的，它降低了损害赔偿索赔的风险，特别是当只有船东及其保险人对损害赔偿负责且赔偿金额又超过《1992年民事责任公约》的赔偿限额时。然而，由国内基金而不是国际油污赔偿基金来提供“第二层”赔偿，这意味着赔偿问题仍在国际油污赔偿基金所代表的国际社会的监督之外，同时也意味着船东及其保险人仍将继续面对可能与普遍接受的国际规则不一致的索赔。

新条例中与国际公约不同的一个例子就是条例允许海事局的应急处置费用在赔偿中享有优先权。其实，这一优先权在之前的事故处理中并不鲜见。如果所有认可的索赔总额低于《1992年民事责任公约》的限额，这一优先权并不会产生问题。但是如果索赔超过限额，或者有可能超过限额，则条例可能与公约不一致，因为公约视包括清污和其他防污措施在内的所有污染索赔为平等债权，并按照债权比例受偿。

由于条例规定优先适用公约，这有可能使公约和条例中的类似上述的冲突在事实上并不如讨论的那么明显。然而，就公约的优先权是否会被认可以及在什么情况下才被认可仍可能存在疑问，航运以及保险业的代表已经试图与主管当局澄清这些问题。

条例中其他比《1992年民事责任公约》更严格的规定也引起了上述类似的思考，特别是条例中关于海事局的费用必须在船舶启程开始下一个航次前妥善支付（或提供海事局接受的担保）的规定。《1992年民事责任公约》规定一旦责任限制基金设立，船舶则免于被滞留或应被释放，而且无须对基金涵盖的索赔提供额外担保。事实上，《1992年民事责任公约》允许向经批准的保险人直接采取法律措施目的是使索赔人觉得扣船以及要求额外担保并没有特别的好处。如果索赔人仍然要求提供额外担保，船舶保险人的正式批准原则上是表示保险人的标准担保函应当足以满足索赔人的要求。同样，在新条例下，类似的担保函是否可以被接受正在待澄清中。

总结

新的条例中蕴含的许多内容是关于中国将如何处理油污事故、防污和污染应急处理的要求，以及赔偿责任和保险安排的规则。新条例具体如何操作还有待全面的解释，相关实施细则仍在制定中。海事局对油污清除作业单位的核准没有在条例实施日期（3月1日）前公布。据称交通部将出台进一步通知关于给与适当宽限期以完成与核准的清污作业单位签订合同。船东、船舶经营人和保险人因此应当关注条例实施的进一步信息。

richard.oakley@incelaw.com

colin.delarue@incelaw.com

kevin.cooper@incelaw.com

船舶抵押之强制执行

本文旨在讨论银行可以采取哪些手段来执行其对船舶的抵押权。

银行在强制执行其担保的过程中所采取的第一步是根据贷款协议的条款向借款人提出请求。其后，通常有三种强制执行的方式，第一种方式可以同另外两种一并使用：

- (1) 占有船舶
- (2) 变卖船舶，以及
- (3) 扣押船舶并进行法院拍卖

（在适当的情况下，银行也可考虑执行其他担保，诸如收益/保险的转让、母公司担保以及经常会采用的借款人股权质押。）

占有船舶

该情形出现在银行根据抵押协议所规定的明示权利从船东处取得对船舶的控制。如果采取这种方式，银行自占有船舶之时起即开始承担作为船东的义务。这不仅仅包括支付船员报酬、港口费用等义务，还包括由于对第三方造成的损害或是违约而应承担的责任。从银行的角度而言，长期经营一条船舶通常是不现实的，银行也不愿意这样做。

但是，在很多情况下银行会采取实际占有的方式，目的是将船舶驶入适合扣船的司法辖区，本文的最后一部分将对扣船进行阐述。

变卖

如果借款人合作，有可能说服借款人安排变卖船舶。银行可以采取的另外一个途径是根据其自身的权利（或作为船东的代表）出售船舶。通常在抵押合同项下会约定银行的此等卖船权利，但普通法中也规定了银行有卖船的权利。在良好的环境下，通过商业渠道卖船的好处是迅速且经济。

但是，银行卖船显然是一种在迫不得已情况下的出售方式，并且会有几个不利之处：借款人的其他债权人可能通过扣船来保护其自己的利益，这将导致很难以商业手段变卖船舶。为了使得船舶出售得以进行，银行可能不得不先行偿付这些债权人的债权。

另外，抵押权人必须以合理可取得的最高价出售。否则，可能导致抵押权人对借款人及其债权人承担责任，因此，谨慎起见，至少需要取得两个独立估价。

如果借款人/船东不配合，将会对船舶实物的实际控制带来困难。

扣船与拍卖

如果无法以良好方式进行商业出售，银行可能需要行使其扣押船舶的权利，并通过法院拍卖该船舶。法院拍卖最主要的好处是将给予买受人清洁的所有权，消除之前针对该船所有的索赔（并将之转换为针对销售所得的索赔）。法院拍卖的这一特性也可能提高售价。扣船与法院拍卖的其他优势还在于：

- (i) 不需要船东配合。

- (ii) 银行无需同债权人和解。
- (iii) 卖船所得将会在债权人之间按照受偿顺位进行分配，而抵押权人占有相当高的优先顺位。

以上仅仅是对执行措施的简单概述，旨在对抵押权银行所能采取的主要手段提供一个概览。阁下如对某一特定案件中执行措施的具体细节有任何疑问的，请联系 **Bill Amos**（邮箱：bill.amos@incelaw.com 电话：tel +852 2509 5255）或联系阁下在 Ince & Co 的其他联络人。

新加坡的错误扣船问题

The “Vasiliy Golovnin” [2008] SGCA 39

引言

正如读者所知，新加坡作为一个常用的物料补给和加油港，一直是为取得担保的理想扣船地。但根据新加坡法院先前的判例，为外国诉讼取得担保而扣船是非常困难的（若并非不可能）。遵循这一原则，新加坡上诉法院的最新判决继而考虑了在这种情况下在新加坡的错误扣船问题。该判决值得我们关注，因为其表明若申请人未满足披露重要事实的标准，新加坡法院将会坚决地驳回扣船申请。毋庸置疑，该判决后隐藏着其政策原因即杜绝在世界上最繁忙的港口之一进行没有意义的诉讼。的确，现在看来无限制的扣船已经不再是新加坡的一种权利救济。

事实

两家银行在多哥的洛美扣押了一艘名为“*Chelyabinsk*”的船舶。因不服洛美法院驳回扣船申请并释放了船舶，银行以同样理由在新加坡扣押了该船舶的姐妹船“*Vasiliy Golovnin*”。扣船理由是承运人未能交付货物，因为所有货物包括提单上写明到货港为非洲港口的货物均卸在洛美。

银行在扣船申请中未披露之前在当事人之间已在洛美就为同一诉讼请求而扣押“*Chelyabinsk*”举行了听证，且该诉讼以船东胜诉而告终的事实。银行也未披露其设法转换提单的原因。船东在新加坡成功申请了驳回扣船申请，但是要求赔偿错误扣船损失的请求未获支持。在上诉中，高等法院维持原判，驳回扣船申请，且不支持错误扣船赔偿请求。其中一家银行（以下称“银行”）和船东就高等法院的裁决向上诉法院进一步提起上诉。

争议

上诉法院在决定是否应当驳回扣船申请时须考虑：

- (a) 银行的主张是否有争辩的空间，还是其诉讼请求是完全不成立且/或明显不能获得支持的；
- (b) 银行在单方面申请扣押令时是否履行其全面坦率披露重要事实的义务；及
- (c) 鉴于银行之前已在洛美就提起诉讼且败诉，银行是否因此禁止就同一诉讼请求扣押船东的另一艘船舶。

裁决

V K Rajah 法官在作出上诉法院判决是作了如下阐述：

- (1) 银行对在洛美卸货引起的所谓的违约没有胜诉的机会。就指定洛美为卸货港的到港提单而言，由于船东履行的正是提单条款规定的义务，因此船东并没有违约。关于在洛美卸下提单指定到货港为非洲港口的货物，事实上船东是遵守法院卸下所有货

物的指令。船东没有义务绕航避开洛美，也不可能因为其遵守其合同义务而被认定违约。

- (2) 当事人之前已就为同一诉讼请求而扣押船舶举行过听证，该等事实属于应当在扣船申请中披露的关键事实。转换提单的目的也是应当披露的重要事实，提醒法院在处理扣船申请时注意，若非转换提单，船东已经正确履行如提单所载的运输合同条款，将货物运至洛美。除非法院亲眼看见并/或亲耳听到呈递的该等材料，否则该等材料被视为未披露。
- (3) 本案中出现了禁止反言的争议，因此银行无权扣押“*Vasiliy Golovnin*”；且
- (4) 本案中应裁定赔偿错误扣押造成的损失，原因是银行启动的诉讼请求及扣船申请被证明是不正当的或缺乏依据的，至少构成重大过失。首先，银行在洛美法院对其诉讼请求处理后仍不合理地坚持扣船，而不顾洛美法院已经认定对货物灭失和损害引起的索赔已提供足额担保。第二，法院认定违约是没有事实基础或任何依据的。第三，银行在单方面申请扣船时未披露重要事实。因此法院认为扣船申请不是基于申请人真实地相信其有正当诉讼请求。

评论

根据本案判决，在新加坡扣船看来（至少乍看）会变得更加困难。今后，扣船申请无疑会受到更仔细的审查。特别在扣船申请时的事实披露要求很高

重要事实必须特别说明以引起法官的主意。若未披露重要事实，法院将会坚决地驳回扣船申请。

我们必须补充的是，从现行法律角度来看，衡量错误扣船的标准是重大过失。但是，法院明显感觉到该等高标准可能是不恰当的，并且他们准备重新考虑适用标准。其中一个为法院建议采用的较低标准为缺少合理基础标准。但是，本案中法院认为相关事实已构成了重大过失。而且，船东也没有主张应适用较低标准。因此，尽管法院已作出明确表态，重大过失标准还是在本案中获得确认并被适用，但是以后的权利请求人应当意识到这一点。

richard.lovell@incelaw.com

tricia.tong@incelaw.com

期租人指定交船港的义务以及在未交船情况下销约的权利

Mansel Oil Ltd & Another 诉 Troon Storage Tankers SA (The Ailsa Craig) [2009] EWCA Civ 425

事实陈述

2006年11月，承租人与船东就一个为期两年的在西非提供清洁石油产品和重油制品储存的租约进行谈判。该交易于2007年5月达成，该轮从西非驶往比雷埃夫斯进行大规模的改装工程。租约（Shelltime 4 格式）中约定如下：

4. 该船舶应当由船东在 WAF-Ghana/Nigeria 范围内的某一港口交船（港口由承租人选择）……
5. 船舶交付不得早于 2007 年 9 月 25 日，若船舶不能在 2007 年 10 月 31 日[之后这一日期改为 11 月 15 日]之前备交且处于承租人处置之下，承租人有权选择销约。通知：交付/归还 30-25-15 天预计通知，其后 10-7-5-3-2-1 明确通知。

2007 年 11 月 16 日，该船仍然处于比雷埃夫斯的干船坞中，承租人取消租约。船东基于下列两点理由抗辩称承租人无权销约：

1. 船东称承租人在 10 月 18 日要求增加额外工作，这意味着船东不可能在销约日之前完成。
2. 承租人有义务选择交船港；且承租人应当在船东履行其签发 30 天交船通知义务之前选择，因为可选择的港口范围涵盖 4 天航程；在承租人指定港口之前，船东没有义务交付船舶。如果船东没有义务交付船舶，承租人就无权销约。

承租人的观点如下：

1. 租约并不要求承租人指定交船港。这仅仅是一个选择权，完全是为承租人之利益在交船范围内明确一个港口。如果承租人没有形式该选择权（正如本案的情形），则船东可以将该船舶在租约范围内的任何一个港口交付；
2. 即使承租人必须指定一个交船港口，履行该义务的时间也从未到达；并且
3. 如果指定港口本身没有任何意义，则承租人没有义务进行指定，正如在本案中，无论指定任何港口，该船舶都无法在销约日之前抵达该港口。

裁决

在一审中，法官裁定：

1. 承租人有义务在某个时点指定交船港。
2. 在合同中无明确条款的情况下，应当在合理时间内指定交船港。合理时间“应当是（a）不会晚到以至于该船舶无法在销约日前到达；且（b）尽早以确保该船舶不会由于缺乏指示而延迟。”根据事实情况，承租人必须做出指示的时间从未到达。
3. 如果与第 2 点分析相反，即到达了指示时间，承租人也没有义务作该指示。

相应的，承租人有权取消租约，尽管其并未指定交船港。

上诉庭的 Longmore 法官认为，承租人指定一个交船港并不是其行使销约权利的前提条款，因为租约中没有如此约定的条款，该条款也不应作为默示/推定条款。

在本案中，在船东需要考虑实际交船港的最早时点到来之前，该船舶本可以先驶往利比里亚的 Cape Palmas（“绕航点”）。然而，由于船舶在销约日当天仍在比雷埃夫斯进行改装项目，该阶段从未到达。

因此，上诉被驳回。

ted.graham@incelaw.com

milena.zoccarato@inlelaw.com

承租人是否要对船舶往卸货港方向航行（但船舶目的地并不是卸货港）期间支付租金？

TS Lines Ltd v Delphis NV / Delphis NV v Ulrike F Kai Freese GmbH & Co KG [2009] EWHC B4 (Comm)

集装箱轮 *TS Singapore* 在离开横滨港时的下一个目的港是上海。但之后船舶撞上了防波堤，船级社因此要求船舶直接开往香港卸下所有货物，然后驶往广州进行修理。船东认为在驶往香港的途中有一段航程与驶向上海的是一样的，进而主张承租人在该段航程中应当继续支付租金，而不论船舶在该航次最初起航时的目的地并不是上海。

事实背景

涉案船舶是航行亚洲港口之间的集装箱班轮，在涉案航次时，该轮适用的是 NYPE93 格式的租约。租约第 57 条约定：

“任何偏离航程、因船员疾病或事故需要返航或由于船舶事故...或故障引起的时间损失，无论其是发生在港口或是海上，都可以停付租金，停付期间从船舶在港口或海上的无法运作，绕航或返航时起起算，至船舶在同一地点或类似地点（两者以离原先目的港较近者为准）恢复工作且航程得以继续时止...因船舶扣押、政府限制或抵制而引起的时间损失，租金可以停付。”

本案中，船舶在日本海域分别停靠了名古屋、东京和横滨之后，计划下一个目的港是上海，之后，其还会停靠宁波、厦门和香港。船舶在横滨完成装卸货后于 9 月 6 日凌晨启航。但其并没有按照承租人指令直接驶往上海，因为船长决定在横滨港外锚地停泊以避免预报来临的台风。承租人认为台风尚有一段距离，因此对船舶就地抛锚表示抗议，但船长坚持其决定，并强调当时有 20 多艘船舶都采取同样的谨慎措施。

9 月 7 日晨曦，船舶发生走锚撞上了防波堤，导致船舶受损并在横滨港停留至 9 月 22 日，船东同时于 9 月 12 日宣布了共同海损。船舶的船级社要求船舶离开日本港口驶往香港（而不是上海），在香港卸完所有货物，然后驶往广州进行修理。

租约附加条款第 81 条约定：*“除非停租是由于承租人的雇佣人造成的，否则船舶如连续停租超过 20 天...承租人有权在船舶卸清货物后交还船舶，。”*

承租人认为自 9 月 7 日起船舶开始连续停租，因此于 9 月 28 日解除了租约。

但是船东却认为承租人不能依赖第 81 条取消租约，因为虽然船舶在 9 月 7 日到 22 日期间停租，但当船舶驶离横滨港后承租人有 1 ½ 天应当恢复支付租金。这是因为船舶驶往香港和上海的路线是一致的，这段航程是共同航程，只有当船舶偏离这段共同航程后船舶才开始继续停租。

而承租人方面的主张是船舶自 9 月 7 日起已不再遵循承租人指示，而是根据船级社给船东的指示进行航行，因此船舶直到 2007 年 9 月 28 日承租人解除租约的时候都是停租的。

仲裁裁决

上述争议递交给仲裁庭后，仲裁庭裁决认为船舶在驶往香港的航程中，前期的路线与承租人想要船舶去的上海的路线一致。尽管船舶之后偏离了航线，但船舶在该段共同航程履行了承租人要求的服务，满足了承租人的目的，不应停租。

上诉

根据查明的事实，就如何对租约下述问题进行解释，法院允许承租人对仲裁裁决上诉至高等法院：

- i) 船舶在 2007 年 9 月 7 日至 28 日期间是否连续停租？或
- ii) 船舶航行至香港的航程碰巧与本应去的上海航程一致，是否可以根据第 57 条认为船舶临时符合租约要求而可以起租，不管在这段航程之前或之后船舶都不能根据承租人指示直接驶往上海进行货物操作。

上诉判决

在讲述停租原则时，上诉庭法官援引了贵族院在 *Hogarth v Miller [1891] AC 48* 一案中的著名判决，指出涉案船舶“应当在承租人指示时处于能够完成指示的状态”。因此法官认为本案的问题是当船舶根据船级社要求前去修理船舶，而不是根据承租人指示前往上海卸载和装载货物时，是否仍符合按照租约向承租人提供服务标准？法官对此持否定态度。

船东的主张是船舶在往上海方向行驶的这个共同航程中是符合承租人指示的，无需顾及在当时船舶应当驶往上海进行装卸货作业，而不应当是仅仅往上海方向行驶。

法官在考虑船东上述主张时，认为一个重要的问题是船舶当时所遵从的是什么指令。本案当时船舶服从的指令并不是驶往上海港，因此，当船舶离开横滨港时，其并没有按照承租人指示行事，也不是在提供其应当提供的服务。之所以船舶没有服从承租人指示，部分是因为船舶的损失，但是更重要的原因是船舶遭受的损失导致船级社要求船舶不得前往上海，而是驶往香港卸下所有货物。

船东认为第 57 条应当根据其商业目的进行解释，并进一步主张最公平、明智和明确的一种解释方法是考查共同路线。本案中，船舶在 9 月 23 日以前都是在前往上海和香港的共同路线上，也就是该轮去上海本应行驶的路线。船东认为这一解释方法比考虑双方当时的意图和指示更为合理。

如果船东上述的主张是正确的话，那么船舶只要朝承租人指示的方向行驶就是符合了指示，而不用理会船舶事实上正在驶往或想要去的是完全不同的目的地。法官认为租约的目的不在于考查船舶是否中立地行驶在共同航线或是其他航线上，而是要看船舶是否符合租约的商业目的。本案租约的商业目的是船舶要符合承租人的指示前往目的港完成货物装卸作业。然而船舶从驶离横滨港之后就不再符合该商业目的，根据租约第 57 条，船舶在此后的期间应当停租。即使船舶的航行方向可能与去上海的方向一致，但事实上，船舶的目的地并不是上海。

法官同时表示在某些案件中，停租条款往往表现得过于严厉且不一定公平。然而，这并不能使法官作出同意船舶起租的判决。但是本案法官表示，如果船舶从日本出发时仍然是按照承租人

指示行驶，但在中途决定改道航行，则法官可能会判决在改道决定作出前船舶仍然符合合同的商业目的并遵从承租人的指示，但本案并不是这种情况。

因此，判决认为船舶因碰撞防波堤而无法航行，且随后只能前往船厂修理并把原本应卸在上海的货物卸在香港。因此，在此期间船舶应当一直处于停租状态，上诉法官支持上诉。

评论

本案判决给船东造成的后果要远远严重于几天的租金损失。据船东估计，由于承租人解除租约导致的损失高达七百七十三万美金左右。仲裁员认为租约第 81 条是纯粹为了保护承租人的利益，该条赋予承租人的救济会带给船东严重损失。因此，承租人应当承担该条适用的举证责任。然而，上诉法官却认为，如果船舶的确应当停租，那么对本案中船东可能遭受的潜在损失的考虑并不能使船舶免于停租。

fionna.gavin@incelaw.com

reema.shour@incelaw.com

海牙规则：危险货物和疏忽堆装

Compania Sud Americana de Vapores S.A. v/ Sinochem Tianjin Import & Export Corp. (The Aconcagua) [2009] EWHC 1880

2008年12月30日，从厄瓜多尔驶出的 *Aconcagua* 号轮三号船舱发生爆炸，对船舶和船上货物造成大面积破坏。爆炸的原因是装有次氯酸钙的一个集装箱发生自燃，次氯酸钙属于危险货物并且也是作为危险货物进行申报的。《国际海运危险货物规则》要求装载的货物应当“远离”热源。尽管如此，该货物堆放的位置三面被燃料舱包围，而燃料舱在航程中是需要加热的。

船舶以期租方式出租给 CSAV，CSAV 通过支付美元 27,750,000 与船东达成了和解。而后 CSAV 以集装箱托运人 Sinochem 违反提单条款为由向其提出索赔。提单适用《海牙规则》，《海牙规则》第 4（6）条明确托运人应对由于装载承运人在知道货物性质后不同意装载的危险货物而直接或间接引起的一切损害和费用负责。

CSAV 承认将集装箱堆放在燃料舱旁边属于疏忽，但是，他们辩称：

- 货物堆放并非爆炸的原因，而是次氯酸钙在高温下的异常不稳定性引发航程中次氯酸钙在船上正常温度下即发生爆炸。
- 在韩国釜山装载运往圣安东尼奥的货物时，船舶并非不适航，因为该次航程中并不需要燃料舱。之后由于大副决定使用燃料舱（而不用其他可用的舱）才需要加热燃料舱。他的疏忽决定并不意味着船舶在航程开始时就不适航。此外，他的决定属于第 4（2）a 条的“管理船舶中的行为、疏忽或不履行义务”，承运人对此可以免责。

Sinochem 主张

- 货物不是异常的，或者至少未被证明是如此；
- 在航程中加热燃料舱是爆炸原因或原因之一；
- 集装箱及其货物堆载不当导致船舶不适航，而且即使货物是异常的，但由于 CSAV 未谨慎处理使船舶适航，因此 CSAV 无权援引第 4（6）条而免责。

法官认为，运输的货物很可能是一批在异常低温下即能爆炸的次氯酸钙。CSAV 不知道也不应当知道货物在 40°C 或更低温度即能爆炸，因此 CSAV 并不是在知晓货物特性的情况下同意运输此类性质的货物。

法官接着论述下列问题：

由谁对疏忽堆装和损害结果之间的因果关系（或没有因果关系）承担举证责任？

若一个谨慎承运人本来就知晓货物的性质并且这时该货物仅有的特性，爆炸就不会发生了。因此，除非堆载不当是原因之一，否则 Sinochem 将不能免责。一旦 CSAV 能够证明其并不知晓货物的真正危险性且损害是由货物运输造成的，那么接下来 Sinochem 应当就堆装集装箱的疏忽和损害结果之间的因果关系承担举证责任。

承运人紧邻燃料舱堆放次氯酸钙是否违反了第 3 (1) (a)条下承运人使船舶适航的义务？

尽管 Sinochem 不能证明疏忽堆装与损害结果之间存在因果关系，但是法官仍然考虑了一个进一步的问题，即，假设疏忽堆装是诱因，那么情况会如何。

本案中，只有当燃料舱在去圣安东尼奥的航程中加热的情况下，船舶才会处于危险状态。

过错并不在于堆放，而是决定使用燃料舱并使其受热，且船员没有意识到装载的货物应当远离热源。大副知道货物属于 UN1748 类，装载时应当远离热源，因此他能够且应当预估到紧临集装箱的燃料舱受热的可接受性，且应当反对加热燃料舱。他并未这样做，船长或轮机长也没有这样做，但这并不意味着他们是不称职的，且谨慎处理使船舶适航的义务也并不意味着船员不能有过失。

若 CSAV 没有违反使船舶适航的义务，那么 CSAV 的过错是否构成第 4 (2) (a)条下“管理船舶中的行为、疏忽或不履行义务”？如果是这样的话，CSAV 是否仍应承担第 4 (6) 条下的责任？

在第 4 条规定优先的前提下，CSAV 应遵照第 3 (2) 条“适当和谨慎地保管、照料和搬运”所运货物。将装有次氯酸钙的集装箱堆放在燃料舱顶层并且加热燃料舱，属于未适当照料和搬运货物。但是，该项货物受热属于管理船舶中的行为、疏忽或不履行义务。因此引起的损失风险属于可免责范围，CSAV 对此不负责。

若 CSAV 的过错不在第 4 (2) (a)条规定范围，那么 CSAV 是否也不得根据第 4 (6) 条提出索赔，原因是在疏忽是诱因的情况下，第 4 (6) 条下的赔偿不适用？

若第 4 (2) 条免责规定不适用，且损害是由(a)运输危险货物和(b)燃料舱受热两项因素联合造成的，那么 CSAV 不能获得赔偿。鉴于那些事实，造成事故的部分原因是 CSAV 应当承担的不可免责的事项。如果承运人被认为应当对损害承担责任或可以进行追偿，其依据第 4 条提出免责和追偿的前提是其能够证明该等损害完全是由第 4 条范围内的危险引起的。

结论

Aconcagua 轮一案的结果说明了赋予承运人的重大保护，即承运人对《海牙规则》和《海牙-维斯比规则》第 4 (2) (a) 下由“管理船舶中的行为、疏忽或不履行义务”造成的损害不负责。

值得注意的是，若 2009 年 9 月 23 日由 17 个成员国签署的《鹿特丹规则》适用于本案事实，案件结果可能有很大不同。在《鹿特丹规则》下，承运人应当谨慎处理，“在航程开始及航程中...使船舶处于且保持适航状态”。因此，承运人不能仅仅因为造成货物灭失或损害的事件发生在航程中而免责。此外，因《鹿特丹规则》废除了航海过失的抗辩，承运人不得因损害是由船长或船员的疏忽造成的而免责。

fionna.gavin@incelaw.com