

soundings

本期內容：2008/9年度財務報告 | TS Singapore - “至”上海還是“向”上海 | 是否是懲罰？



2008/9年度財務報告

本協會年度（截止2009年2月20日）財務報告的摘要現可以在本協會網站上閱看。需重點關注的是，隨著本協會的總資產從48,400,000英鎊增加至54,000,000英鎊的同時，自由儲備金也從17,700,000英鎊增加至19,800,000英鎊。本年度的投資收益總額達4,300,000英鎊，相比2007/8年度增加了1,600,000英鎊。本協會的報告和賬目將於9月份的年度會員大會召開之前發送給所有會員。

聯合王國抗辯和訴訟協會由托馬斯米勒管理

UKDC
IS MANAGED
BY THOMAS
MILLER

TS Singapore - “至”上海還是“向”上海…

在近期一個涉及本協會的案子裏，即德翔航運有限公司（TS Lines Ltd.）訴海豚輪船公司（Delphis NV）[2009] EWHC 933 Comm，英國高等法院判決認為，如果船舶按照指令所指定的方向航行，但最終卻駛至別處，那麼該船舶不是處於租金支付期間。

該案的事實是相當的不尋常。在日本橫濱裝載完集裝箱貨物後，承租人指示“TS SINGAPORE”駛往上海。但是，涉案船舶因隨之遭遇颱風而與防浪堤發生觸碰。在耽擱了一段時間後，涉案船舶的船級社要求涉案船舶前往香港卸載船上所有貨物，然後再前往中國某一船塢進行修理。涉案船舶也事實上按該要求這樣做了。

涉案租船合同約定，如果船舶停租時間連續超過20日，該租船合同可以被解除。從船舶與防浪堤觸碰到貨物在香港卸載完畢，時間已經超過20天。由於承租人認為涉案船舶自觸碰以來一直處於停租期間，所以，解除了該租約。

船東接受涉案船舶在觸碰發生後的耽擱期間屬於停租。但是，船東認為，從橫濱到香港和從橫濱到上海的起始段的航行路線是相同的，因此，涉案船舶在駛離日本之後的1.5天內是處於租金支付期間，因此20天期間已經被中斷。

該案需要解決的問題是，在所述的1.5天內，涉案船舶是否是在提供租約所要求的服務。

倫敦兩位著名的仲裁員裁決認為，涉案船舶駛往香港的航線的起始段處於原先既定的去上海的航線上一—承租人指定的航線。因此，在該起始段，涉案船舶是在執行承租人所要求的服務，即向上海方向航行。但是，仲裁員表示做出上述裁決也是有一定的猶豫。

Penalty or not?

是否是懲罰？

在近期一個涉及聯合王國抗辯和訴訟協會會員的英國高等法院的判決中，即蘭薩海運公司（Lansat Shipping）訴嘉能可公司（Glencore）[2009] EWHC 551，法院被請求考慮租約中一條旨在就船東因遲延還船所受的損失而被給予賠償的條款是否屬於懲罰性條款，因而不可以強制履行。該租約條款是雙方在租金市場處於高位且期待進一步攀升時特別約定的。

該案中有爭議的條款，被稱為最後航次條款（Last voyage clause），約定若承租人在發出最後航次的指示時未做出適當的調查，以致最後一個航次的結束日期是在租期屆滿之後，那麼該租期最後30天的租金將根據市場租金水準的增長而加以調整。

事實上，涉案船舶遲延了6天多才交還，於是船東依據上述最後航次條款索賠大約470,000美元的損失。承租人同意就超期期間的損失可以按照市場租金給予賠償，但辯稱該最後航次條款屬於英國法下不能要求強制履行的懲罰性條款。

倫敦某一仲裁庭支持了承租人的觀點並裁決駁回了船東的請求。但是，船東獲准向英國高等法院上訴。

船東主張稱，假設其得知最後航次的指示是非法的，其就會立即終止合同，然後依更高的市場租金水準訂立新租約。相對於適用最後航次條款而言，這樣做在很多情況下會使得船東處於一個更有利的境地——此類船舶的平均航次期間為60天，故船東認為該條款中約定的30天是一個中立、合理的期間。簡單地說，該條款旨在賦予船東就其未能儘早收回船舶以致喪失在更高的市場租金水準下進行交易的機會所導致的損失獲得賠償的權利。

然而，英國高等法院沒有支持船東的主張。法院認為，當最後航次的指示是非法時，船東有權選擇接受或拒絕該指示。若船東選擇接受該指示，則只有超期期間的損失才能按市場租金水準來計算。上議院在ACHILLEAS一案中對這一觀點已給予確認。此外，法院還指出，如果涉案船舶僅僅晚交還一個小時，承租人仍然必須按照最後航次條款向船東賠付約定的巨額損害賠償金，這在法院看來是不公平的。因此，法院最終認定該條款的確是懲罰性條款。

此事卻未蓋棺定論，船東目前正在尋求再次上訴。一旦上訴法院做出判決，協會管理人將會在第一時間進行進一步報導。

TS Singapore - “至”上海還是“向”上海…（續）

承租人隨後提起上訴，高等法院推翻了上述仲裁裁決。法院認為，問題的關鍵不在於涉案船舶在當時正在做什麼，而是在於涉案船舶是在執行什麼指令或任務。承租人是要求涉案船舶駛至上海而不是僅僅駛向上海。若船舶未受損害，其原定航線的起始段同其實際航線的起始段的確是一致的，然而，由於涉案船舶是在船級社的指令下前往其他地方（即香港）卸載全部貨物，然後再去修理，所以涉案船舶在當時並不是在執行承租人的指令。因此，從觸碰發生時起直至在中國完成修船這段期間，涉案船舶是一直處於停租期間，承租人解除合同的行為是合法的。

儘管該案的事實是相當的獨特，但是，從該案可以看出，在針對一種特殊的情況進行法律適用時，法院已準備好會採取一種務實的方法，以便合同項下的商業目的能得以實現。