

soundings

本期内容：2008/9年度财务报告 | TS Singapore - “至”上海还是“向”上海 | 是否是惩罚？



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马斯米勒管理

UKDC
IS MANAGED
BY THOMAS
MILLER

TS Singapore - “至”上海還是“向”上海…

在近期一个涉及本协会案子里，即德翔航运有限公司（TS Lines Ltd.）诉海豚轮船公司（Delphis NV）[2009] EWHC 933 Comm，英国高等法院判决认为，如果船舶按照指令所指定的方向航行，但最终却驶至别处，那么该船舶不是处于租金支付期间。

该案的事实是相当的不寻常。在日本横滨装载完集装箱货物后，承租人指示“TS SINGAPORE”驶往上海。但是，涉案船舶因随之遭遇台风而与防浪堤发生触碰。在耽搁了一段时间后，涉案船舶的船级社要求涉案船舶前往香港卸载船上所有货物，然后再前往中国某一船坞进行修理。涉案船舶也事实上按该要求这样做了。

涉案租船合同约定，如果船舶停租时间连续超过20日，该租船合同可以被解除。从船舶与防浪堤碰到货物在香港卸载完毕，时间已经超过20天。由于承租人认为涉案船舶自触碰以来一直处于停租期间，所以，解除了该租约。

船东接受涉案船舶在触碰发生后的耽搁期间属于停租。但是，船东认为，从横滨到香港和从横滨到上海的起始段的航行路线是相同的，因此，涉案船舶在驶离日本之后的1.5天内是处于租金支付期间，因此20天期间已经被中断。

该案需要解决的问题是，在所述的1.5天内，涉案船舶是否是在提供租约所要求的服务。

伦敦两位著名的仲裁员裁决认为，涉案船舶驶往香港的航线的起始段处于原先既定的去上海的航线上一——承租人指定的航线。因此，在该起始段，涉案船舶是在执行承租人所要求的服务，即向上海方向航行。但是，仲裁员表示做出上述裁决也是有一定的犹豫。

Penalty or not?

是否是惩罚？

在近期一个涉及联合王国抗辩和诉讼协会会员的英国高等法院的判决中，即兰萨海运公司（Lansat Shipping）诉嘉能可公司（Glencore）[2009] EWHC 551，法院被请求考虑租约中一条旨在就船东因迟延还船所受的损失而被给予赔偿的条款是否属于惩罚性条款，因而不可以强制履行。该租约条款是双方在租金市场处于高位且期待进一步攀升时特别约定的。

该案中有争议的条款，被称为最后航次条款（Last voyage clause），约定若承租人在发出最后航次的指示时未做出适当的调查，以致最后一个航次的结束日期是在租期届满之后，那么该租期最后30天的租金将根据市场租金水平的增长而加以调整。

事实上，涉案船舶迟延了6天多才交还，于是船东依据上述最后航次条款索赔大约470,000美元的损失。承租人同意就超期期间的损失可以按照市场租金给予赔偿，但辩称该最后航次条款属于英国法下不能要求强制履行的惩罚性条款。

伦敦某一仲裁庭支持了承租人的观点并裁决驳回了船东的请求。但是，船东获准向英国高等法院上诉。

船东主张称，假设其得知最后航次的指示是非法的，其就会立即终止合同，然后依更高的市场租金水平订立新租约。相对于适用最后航次条款而言，这样做在很多情况下会使得船东处于一个更有利的境地——此类船舶的平均航次期间为60天，故船东认为该条款中约定的30天是一个中立、合理的期间。简单地说，该条款旨在赋予船东就其未能尽早收回船舶以致丧失在更高的市场租金水平下进行交易的机会所导致的损失获得赔偿的权利。

然而，英国高等法院没有支持船东的主张。法院认为，当最后航次的指示是非法时，船东有权选择接受或拒绝该指示。若船东选择接受该指示，则只有超期期间的损失才能按市场租金水平来计算。上议院在ACHILLEAS一案中对这一观点已给予确认。此外，法院还指出，如果涉案船舶仅仅晚交还一个小时，承租人仍然必须按照最后航次条款向船东赔付约定的巨额损害赔偿金，这在法院看来是不公平的。因此，法院最终认定该条款的确是惩罚性条款。

此事却未盖棺定论，船东目前正在寻求再次上诉。一旦上诉法院做出判决，协会管理人将会在第一时间进行进一步报导。

TS Singapore - “至”上海 還是“向”上海…（續）

承租人随后提起上诉，高等法院推翻了上述仲裁裁决。法院认为，问题的关键不在于涉案船舶在当时正在做什么，而是在于涉案船舶是在执行什么指令或任务。承租人是要求涉案船舶驶至上海而不是仅仅驶向上海。若船舶未受损害，其原定航线的起始段同其实际航线的起始段的确是相一致的，然而，由于涉案船舶是在船级社的指令下前往其它地方（即香港）卸载全部货物，然后再去修理，所以涉案船舶在当时并不是在执行承租人的指令。因此，从触碰发生时起直至在中国完成修船这段期间，涉案船舶是一直处于停租期间，承租人解除合同的行为是合法的。

尽管该案的事实是相当的独特，但是，从该案可以看出，在针对一种特殊的情况进行法律适用时，法院已准备好会采取一种务实的方法，以便合同项下的商业目的能得以实现。