



导 读

本期法律述评介绍英国上诉法院最近判决的“The Athena”一案。该案是近年来英国法院审理的有关期租合同的比较重要的案例之一。对于NYPE格式的停租条款来说，业内一直以来比较强调的是租家对停租事由造成其时间损失所负的举证责任，但是时间损失的边界在哪儿，租家的举证何时可算完成并不是很清晰，此次英国上诉法院的判决应该可以解决这些问题。

The “Athena”案

NYPE格式期租合同 – 第15条停租条款 – 时间损失 (loss of time) 的法律含义

基本事实

Minerva Navigation Inc (“船东”) 将Athena轮期租给Oceana Shipping AG，租期为3–6个月，后者将该船舶转租给Transatlantica Commodities SA。两份租约采用了经修改的NYPE 1946标准格式合同，其中第15条约定：

“...in the event of the loss of time from...default of master... or by any other cause preventing the full working of the vessel, the payment of hire shall cease for the time thereby lost; ... and all extra expenses directly incurred including bunkers consumed during period of suspended hire shall be for Owners’ account”

Athena轮在Novorossiysk装载了一票粮食运往叙利亚。因

叙利亚当局以货物受污染为由不允许在当地卸下，租家最终指示船舶去利比亚的Benghazi港卸货。2010年1月16日，船舶离开了叙利亚水域。1月19日，租家指示船舶在“Road Port Benghazi”抛锚等待租家的进一步指示。然而，船长却按照船东的指示将船舶停在利比亚外的公海，没有依照租家的要求前往“Road Port Benghazi”。直至1月30日，船舶才驶向Benghazi。至此船舶在公海上漂了约10.9416天（“漂流时间”）。租家针对这段时间宣布船舶停租。

事实上，由于涉案的提单碰到了一些问题，即使船舶在接到租家指令后直接驶往Benghazi港，租家也无法在“漂流时间”内安排该船靠泊卸货，因此，租家实际上并没有因为船长违反指令让船漂在公海而遭受额外的损失。

本案争议的问题是，船舶在“漂流时间”内是否应当停租，或者租家是否有权以船长未履行租约第8条下速遣和/或依从租家关于雇佣指令的义务而向船东索赔租金和相关费用的损失。

伦敦的仲裁庭认为，根据租约第15条的约定，租家索赔停租只要证明船长的违约行为（“default of master”）造成船舶无法提供租家当时需要她提供的服务，因而遭受时间损失（default on the part of the Master...and that in consequence, there was an immediate loss of time.）。至于船舶当时如直接驶往Benghazi港，租家是否会因为其他原因（比如提单问题）遭受相同的时间损失和判断第15条项下是否停租是无关的。仲裁庭认为，只要租家证明船舶无法立即提供当时要求其提供的服务即已足够（The time was lost in relation to the service immediately required of her and that is sufficient.）。因而，仲裁庭的结论是租家可以就“漂流时间”停租。



高等法院判决

船东上诉到英国高等法院。Walker法官推翻了仲裁庭的裁决。他认为，租船人仅证明因船舶无法提供当时所要求的服务（“the service immediately required”）而遭受时间损失是不够的。Walker法官认为，根据租约第15条的规定，租家还需要证明，在整个租约期间或航次期间租家因停租事件遭受了净时间损失（a net loss of time in performing the charter service overall）。本案中，从整个航次来说，因为船长未按照租家的指示行动实际上并没有导致净时间损失（因为提单问题无论如何也会造成相同的延误），Walker法官因此认为“漂流时间”内不能停租。租船人提起了上诉。

上诉法院判决

英国上诉法院认为，停租条款适用于某些特定事由造成船舶无法完全正常工作（“full working of the vessel”）的情况。所谓船舶能够完全正常工作，是指船舶能够提供当时租家对船舶提出的服务要求。判断租家是否遭受了时间损失不能基于“整个租约期间”或者“整个航次期间”，因为这既不符合条款的文义，也会造成诸多应用上的实际困难（因为要确定租家是否在整个租约期间遭受损失，势必需要调查停租事件结束以后的情况，而这可能是没完没了的）。而且，在船舶存在转租的情况下，对于同一个停租事件，可能发生在—个租约中构成停租而在另—个租约中却不构成停租的矛盾局面。

上诉法院认为仲裁庭的裁决是正确的。本案中，问题的关键是判断当船舶在公海漂流时，船舶所被要求立即提供的服务是什么？上诉法院认为，当时船舶被要求提供的服务是驶往“roads at Benghazi”，显然，从这个意义上讲，

船长抗命确实使租家遭受了时间损失。至于在假设不发生违约的情况下租家会否因为其他原因遭受相同的时间损失在所不问。上诉法院因此推翻了一审判决，恢复了仲裁庭的裁决。

简评

NYPE格式也许是目前最为广泛使用的期租条款，而它的第15条（停租条款）是其中最重要的条款之一。

传统上，期租的停租条款可以分为两类，第一类是“period loss of time”条款，即从发生停租事由开始到停租事由结束、船舶恢复完全正常工作状态为止的一段时间内船舶停租。第二类是“net loss of time”条款，对于这类条款，船舶停租的第一个条件是，船舶无法完全正常工作；此外，还有一个条件，即租家在该段时间内实际遭受了时间损失。NYPE的停租条款通常被认为属于后者。

对于“net loss of time”条款来说，核心的问题是怎么证明租家实际遭受了“时间损失”，是租家只要证明其当时要求船舶提供的服务受到影响即已构成时间损失呢？还是需要进一步证明，在一个更大的背景下，比如在考察整个航次的履行情况后，是否航次的履行因受停租事由的影响而遭受延误？在这个问题上，英国法院存在不一致的判决。权威的期租著作*Time Charters*倾向于认为时间损失应放在整个航次或租期来考察（见第6版第25.54和25.55两段）。但是，此次英国上诉法院对此问题加以澄清和明确，也就是说，确定有无时间损失只要看租家当时要求船舶提供的服务是否受到影响。

这一判决厘清了NYPE格式第15条或其他类似停租条款中关于“时间损失”的含义，使得该条款的适用变得更加明确



和简单。但是，这个判决结果对船东来说是并不是一个好消息，因为它一定程度上降低了租家证明时间损失的难度，使得船舶停租和以前比起来更加容易成立了。



陈卫东

上海分所合伙人

weidong.chen@dachenglaw.com



潘瑞

上海分所律师

rui.pan@dachenglaw.com

免责声明

本法律述评中的意见并非本所就相关问题出具的正式法律意见。如您有任何疑问，请联系作者或您在本所通常的联系律师。

大成律师事务所

shipping@dachenglaw.com