



导 读

本期法律述评介绍两个案例：第一个案例由本所律师代理，历经宁波海事法院和浙江省高级人民法院两审程序，案件涉及两个焦点问题，第一，航次租船合同下的承租人是否具有提单诉权；第二，在货物于装运前已存在损坏但在运输途中损坏进一步加重的情况下，承运人是否应当承担赔偿责任及如何确定承运人的赔偿责任。第二个案例是英国高等法院的最新判决，涉及期租中的租金支付条款是否为条件条款这一问题。此案中，Popplewell法官没有跟从Flaux法官在The Astra案中的观点，而是作出了与之截然相反的判决，即NYPE格式期租中的租金支付条款不是条件条款。

航次租船合同下承租人是否具有提单诉权的最新案例分析

笔者历时三年代理的一起海上货物运输合同纠纷案件近日获得二审法院——浙江省高级人民法院的改判，案件涉及两个争议焦点：（1）航次租船合同下的承租人是否具有提单诉权；（2）装运前指标不合格的货物在运输途中货损加重，承运人应当承担多大的责任。

基本事实

2011年10月，上风国际有限公司（以下称“上风公司”）作为卖方与印度买方KCTEX公司订立1447.356吨MEK销售

合同，货物在宁波港分别被装上韩进海运有限公司（以下称“韩进公司”）光船承租的“皇家橄榄石”号3S、6P号货舱，上海外轮代理浦东有限公司代表该船船长在上海签发了该两批货物9份凭指示邮轮提单，提单记载上风公司为托运人、装港为宁波港、卸货港为印度坎德拉港，各份提单均记载租约的所有条款和除外条款都包含在提单中，租约格式为ASBATANKVOY。2011年10月26日，货物运抵印度坎德拉港卸货时发生货损。2011年12月，船货各方代表在RCA孟买检验室对装货港随船样以及目的港卸货样共同联合检验，发现涉案货物在装货前颜色、酸度均超标，货物抵达目的港后这些指标加重。因双方无法达成协商赔付，上风公司向宁波海事法院提起诉讼要求赔偿因货损导致的经济损失110万美元及其利息。韩进公司抗辩称因上风公司系与案外人NHL-D有限公司签订航次租船合同，应依合同向NHL-D有限公司索赔，且涉案货物在装港既已超标存在货损，即货损非承运人运输期间所致。

一审判决

宁波海事法院一审认定，上风公司明确选择以合同之诉向韩进公司主张权利，上风公司既是与NHL-D有限公司签署航次租船合同的承租人，又是涉案提单记载的托运人，但上风公司不是受让涉案提单的航次租船合同之外的提单持有人；且虽然实际承运涉案货物的是韩进公司光船承租的船舶，但韩进公司并不是涉案航次租船合同的当事人，故上风公司就涉案海运货损提出索赔请求，应按照合同相对性原则，要求航次租船合同的出租人承担相应责任。而对于上风公司主张的货物损失，RCA孟买检验室联合检验的检测结果显示，涉案货物在装运港其颜色、酸度指标已不



符合标准，且一方面上风公司所举证据不能合理排除装货过程中岸上管道中污染的可能，主张货物污染发生在运输过程中的依据不足，另一方面上风公司亦未举证证明指标增加部分的损失数额。据此，一审以上风公司诉讼请求缺乏事实与法律依据为由，驳回其诉讼请求。

二审判决

上风公司不服一审判决，向浙江省高级人民法院提起上诉并申请法院委托鉴定机构就涉案货物在运输途中指标增加部分的损失进行评估。二审法院经过三次开庭最终判决如下：

上风公司主张本案纠纷系基于提单产生的货物运输合同纠纷，应根据提单识别承运人。虽然NHL-D有限公司与上风公司之间签订航次租船合同，但上风公司作为提单持有人，有权选择以提单为依据的海上货物运输合同为诉由提起诉讼，涉案提单由货代即上海外代浦东公司代表船长签发，船长系由光船承租人韩进公司雇佣并代表其行使职权，因此韩进公司应被识别为本案承运人，系适格被告。根据联合检测结果，装运港装货前所提取的样品本身已不符合标准，而卸货港的货损则进一步加大，对于加重部分的货损，仍属承运人的责任期间。韩进公司作为承运人并未提供证据证明其作为承运人在船舶适货、妥善管货方面采取了必要的措施，同时亦无证据表明，上风公司作为货主，曾对特殊货物的运输和保管条件向承运人作出特别说明，双方对损失的发生均存在一定的过错，但韩进公司的过错相对较大。结合双方过错程度、举证情况，参考评估报告确定韩进公司对增加部分的货损承担70%的责任。

简评

一、最高院“桐城”轮再审案对本案的影响，即航次租船合同下承租人是否具有提单诉权

(2011)民提字第16号最高人民法院再审改判的艾斯欧洲集团有限公司与连云港明日国际海运有限公司（下称“连云港明日”）、上海明日国际船务有限公司（下称“上海明日”）“桐城”轮航次租船合同纠纷案（下称“桐城”轮案，该案大成上海分所李迎春、周垠律师代表上海明日），涉案行使代位求偿权的原告以航次租船合同纠纷起诉作为航次租船合同出租人及提单签发人的上海明日，并要求作为“桐城”轮光船承租人即实际承运人的连云港明日与上海明日承担连带赔偿责任，一二审法院支持原告的诉讼请求。最高人民法院再审改判，认为连云港明日不是航次租船合同下的适格被告，理由如下：航次租船合同当事人的权利义务主要来源于合同的约定。在航次租船合同没有约定或者没有不同约定时，出租人和承租人之间的权利义务适用《中华人民共和国海商法》第四章的规定，但并非第四章所有的规定均适用于航次租船合同的当事人，所应适用的仅为海上货物运输合同当事人即承运人和托运人之间的权利义务规定，并不包括实际承运人的规定。实际承运人是接受承运人委托，从事货物运输或者部分运输的人，包括接受转委托从事此项运输的其他人。在提单证明的海上货物运输法律关系中，法律规定承运人的责任扩大适用于非合同当事方的实际承运人，但实际承运人是接受海上货物运输承运人的委托，不是接受航次租船合同出租人的委托，实际承运人及其法定责任限定在提单的法律关系中。实际承运人并非航次租船合同法律关系的当事方，原告就航次租船合



同提出索赔请求，按照合同相对性原则，应由航次租船合同的出租人上海明日承担相应的责任，要求连云港明日承担连带责任并无法律依据。

本案与“桐城”轮案很相似，但也存在显著区别。本案上风国际选择的诉因是提单运输合同纠纷，而非航次租船合同纠纷。韩进海运是涉案“皇家橄榄石”轮的光船承租人，NHL-D有限公司是“皇家橄榄石”轮的定期租船人，其与上风公司就涉案货物运输订立航次租船合同。涉案提单由上海外轮代理浦东有限公司代表该船长签发，而船长所代表的承运人主体系其雇主即作为光租人的韩进海运。即上风公司与NHL-D有限公司之间成立了航次租船合同关系，又与韩进公司之间建立了提单运输合同关系。

上风公司依据合同相对性本来可以航次合同纠纷起诉出租人NHL-D公司，但因为NHL-D公司是一家皮包公司并无资产实力，上风国际并未对其起诉，而是选择基于提单运输合同关系将提单承运人的韩进海运作为被告诉诸法院。遗憾的是，一审法院不当地适用了最高院“桐城”轮案，强制认定上风公司主张的合同之诉对应的只能是航次租船合同，错误认为上风公司与NHL-D有限公司之间既然已成立航次租船合同法律关系，上风公司与韩进海运之间就不存在运输合同关系。二审阶段我们向合议庭递交了案例比较分析，指出“桐城”轮案不适用本案，理由在于“桐城”轮案诉因是航次租船合同纠纷，考量的是出租人和承租人的关系，适用法律是《海商法》第四章第七节关于航次租船合同的特别规定。而本案系提单运输合同法律关系，所涉主体系托运人和承运人，适用法律系《海商法》第四章第一到六节关于提单运输的法律规定。两案无论从诉因案

由、法律适用均不存在同一性，一审法院将其适用系对《海商法》关于提单和航次租船合同规定的混淆，人为地限制了托运人行使提单权利。

据悉，二审法院将这一争议焦点问题请示了最高人民法院，最终我们的代理意见被法院采纳，认定原告有权选择以提单为依据的海上货物运输合同为诉由提起诉讼。

二、运输途中货损加重部分的承运人责任及货损事实的举证责任

就本案货损责任及具体损失额，审理过程中存在三种观点：一是上风公司一审主张其委托承运的MEK货物在装货港完好，运输途中货损发生导致收货人弃货，从而导致货物转卖跌价及其他额外费用损失；二是被告抗辩的货物装港即已受损，所谓的货损非运输期间导致，损失主张无依据；三是二审法院查明后认定货物装港即存在部分指标已不符合标准，运输途中货损加重。上风公司一审阶段的举证完全围绕主张全部损失赔偿进行，并未对加重部分程度和具体损失进行举证。

根据“谁主张、谁举证”，关于货损具体金额的举证责任在于原告上风国际。本案经过二审多次开庭，代理人判断装货港货物品质不达标的事实很难被推翻，二审法院最多支持加重部分的货损损失。而关于货损具体金额系案件的基本事实，法院方面在无客观第三方评估报告基础上恐难自由裁量。如果上风公司仍然坚持全部货损金额的赔偿，二审法院即使改判法律关系也很有可能对损失不作认定（一审即以上风公司未举证证明指标增加部分的损失数额而对



损失未予认定)。为此,上风公司在二审第一次庭审后提出对运输途中货物指标增加部分的损失进行评估的申请并获得了法院的准许,并最终按照评估结论作为货损的判案依据。

而就货损责任承担,一审法院以韩进公司出具干舱报告显示货舱适合装运货物且上风公司所举证据不能合理排除装货过程中岸上管道加重污染可能,认为主张的货损发生在运输过程中依据不足;而二审则认为干舱报告不能当然免除船东责任,韩进海运并未提供证据证明其作为承运人在船舶适货、妥善管货方面采取了必要的措施,同时,上风公司亦未对货物保管条件作特别说明,从而结合双方过错程度及举证情况认定韩进海运对扩大部分的损失承担70%的责任,这体现了法院对海上运输合同中举证能力偏弱的托运人一方利益的适度倾斜。



袁斌

宁波分所合伙人

bin.yuan@dachenglaw.com



温莉

宁波分所律师

wen.li@dachenglaw.com

Spar v GCL 案

期租 — 租家未及时支付租金 — 船东撤船 — NYPE第5条是否
为条件条款(condition) — 租家的行为是否构成毁约 —
The Astra案的判决是否正确

2013年1月31日,英国高等法院的Flaux法官曾在The Astra案中判决认为,NYPE租约第5条的撤船条款是一个条件条款(condition)。因此,在租家未按时支付租金的情况下,船东不仅可以撤船,要求支付到期的租金,还可以进一步索赔普通法下的损失(主要是期得收入损失)。对The Astra一案的评述可参见本所2013年7月份的《大成国际海事法律评述》。

时隔两年多之后,即2015年3月18日,英国高等法院的Popplewell法官在Spar Shipping AS v. Grand China Holding (Group) Logistics Co., Ltd案中,作出了和Flaux法官截然不同的判决。他认为,租家按期支付租金的条款并不是条件条款。

基本事实

在本案中,原告Spar Shipping As (“Spar”)作为船东与Grand China Shipping (Hong Kong) Co Ltd (“GCS”)于2010年3月5日签订3份经修订的NYPE 93格式的定期租船合同,将其旗下三艘Supramax期租给GCS。租约约定租家的母公司即本案被告Grand China Holding (Group) Logistics Co., Ltd (“GCL”)作为租家的履约担保人。



从2011年4月开始，GCS未能按时足额支付租金。Spar通过留置转租运费收回了部分欠款，并要求GCL履行担保人的责任。但是，GCS及GCL未能履行支付租金的义务。2011年9月底，Spar撤回了三艘船舶并解除了相关租约。当时，三份租约项下都有数年的剩余租期尚未履行。

Spar对GCS提起仲裁程序，索赔拖欠的租金及剩余租期的收入损失。但因GCS在香港进入清算程序，仲裁程序因此中止。Spar向英国高等法院起诉GCL，要求其承担租约下的担保责任，索赔金额包括三份租约解除前拖欠的租金、剩余租期的收入损失以及针对GCS提起仲裁的费用。

Popplewell法官在其判决中分析了大量先例，最后得出结论认为，定期租船合同中的租金支付条款不是条件条款。Popplewell法官的理由包括：

首先，租约中的撤船条款仅仅给予船东撤回船舶的权利，即赋予船东解除合同的选择权。如果双方有意图将租金支付明确为条件条款，就应在合同条款中写明或明确说明付款时间是至关重要的（time is of the essence）。否则，撤船条款本身并不会将租金支付条款变为一个条件条款。

其次，Popplewell法官认为，在没有撤船条款的情况下，租金支付条款通常不是条件条款。他认为，撤船条款的存在本身可以说明租金支付条款并非一个条件条款，因为，如果租家未支付租金的行为可以构成对条件条款的违反，船东因而可以解除合同，那么撤船条款的存在就没有意义了。

第三，除非合同中有明确的约定，商业合同通常并不将付款时间视为条件条款。

第四，迟付租金的情况及后果可能轻微也可能严重；船东和租家不会想要因为迟延支付几分钟租金而使船东有权解除一份5年的租约。

第五，在合同的确定性这一点上，Popplewell法官认为，租金支付条款并不是条件条款这一结论并不会影响商业的确定性；相反，撤船条款本身作为解除合同的选择权就是增加确定性的一种方式。Popplewell法官承认，如果将租金支付条款视为中间条款，即只有在租家的违约行为达到毁约的程度时船东才能解除合同并索赔损失，则船东在市场下降时将难以确认在何时可行使解除合同的权利。但Popplewell法官认为，这种不确定性存在于任何中间条款中，租船合同中也包含许多这类条款，因此，船东在这一问题上无需特殊对待。

基于上述分析，Popplewell法官判决认为，本案的租金支付条款不构成条件条款。但是，结合本案的实际履约情况，Popplewell法官认为，租家不支付到期租金的行为已经说明其已经不打算继续履行租约，因此，构成了毁约，船东有权根据普通法合同解除，并有权利向租家索赔损失，包括因为合同解除所遭受的收入损失。

简评

英国高等法院在The Astra案中的判决给租家们造成了巨大压力，因为只要租家一旦迟延或不足额支付租金，船东将

大成国际海事法律述评

Dacheng Shipping

大成律师事务所 2015年4月

有权解除合同并要求索赔未到期租约的利润损失。在一个长期租约中，如果恰好当时市场下跌，船东的解约将可能导致租家承担巨额的赔偿责任。

“Spar v GCL”一案中Popplewell法官的判决恢复了The Astra案以前业界普遍所持的观点，即迟付租金虽然可导致船东立即撤船，但并不一定构成毁约，船东能否在撤船后索赔剩余租期的损失要视租家的违约性质和程度而定。

但由于本案与The Astra案均为高等法院商业法庭的判决，目前尚未有更高级别的法院对此问题作出明确的判决，因此，租金支付条款是否构成条件条款这一问题仍无定论。租家和船东分别在付租和撤船问题上都必须格外谨慎。



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

大成律师事务所
shipping@dachenglaw.com