



提要

本期法律述评简要介绍新加坡国际仲裁中心和香港国际仲裁中心相继于今年4月份和6月份颁布的新仲裁规则，以及近期英国法院判决的四个租约和提单方面的案件：The Global Santosh案涉及卸货过程中发生船舶延误时期租的租家是否有权停租；The Saga Explorer案涉及钢材运输中如何对锈损进行批注和承运人责任的问题；在The Bulk Chile案中，因为租家丧失支付能力导致船东没能收到租金，船东对分租金/运费行使了留置权，并且要求托运人支付运费，法院肯定了船东对运费的权利；The Astra案涉及NYPE格式第5条的租金支付条款是否属于英国法下的“条件条款”（condition），英国高等法院在此案中的判决有可能给航运界带来广泛的影响。

SIAC和HKIAC颁布新的仲裁规则

近年来，国际上多个仲裁机构和组织陆续发布了新的仲裁规则，包括《联合国国际贸易法委员会仲裁规则》（2010），《中国国际经济贸易仲裁委员会仲裁规则》（2012）、《国际商会国际仲裁院仲裁规则》（2012）和《瑞士国际仲裁规则》（2012）等。作为亚洲目前最重要的两个商事和海事仲裁中心，新加坡国际仲裁中心（“SIAC”）和香港国际仲裁中心

（“HKIAC”）也分别在2013年的4月份和6月份发布了新的机构仲裁规则，以适应新的发展和强化各自在国际商事和海事仲裁界的地位。

新加坡国际仲裁中心

2013年4月1日，SIAC宣布成立仲裁院（“Court of Arbitration”）作为其管理仲裁事宜的机构，并同时公布了经修订的《新加坡国际仲裁中心仲裁规则》（第五版，2013年4月1日起施行）。

SIAC这一次对其规则的修改，尽管并未对前一版的《规则》进行根本的变化，其中仍然有不少值得关注的地方，主要包括：

- 规定了仲裁院对仲裁案件和程序的管理职能，例如，授权仲裁院院长指定仲裁员和紧急仲裁员，以及决定是否采用快速程序；由仲裁院对管辖权异议和对仲裁员的异议做出决定等。
- 修订了以往规则中对仲裁开始、延期、对仲裁员的异议、仲裁预计费用的支付等条款，使其更加明确及便于操作。
- 赋予了仲裁庭审议当事人没有在书面陈述中列明的争点（“issues”）的权利。
- 赋予仲裁院在仲裁庭组成之前对管辖权异议问题作出决定的权利。
- 仲裁庭有权在作出裁决之后就应支付的利



息作出裁定。

- 授权SIAC出版经过适当编辑的仲裁裁决。

SIAC的仲裁院由若干熟谙仲裁实务的专家组成，负责仲裁案件的管理和仲裁员的委任，而董事局则将着重于SIAC的经营管理、业务发展及合规事宜等。同时，规则中的一些新变化也体现了新加坡判例法对仲裁实践的影响，如仲裁庭可以审议未在书面陈述中涉及的争点即是PT Prime International Development v Kempinski Hotels SA [2012] 4 SLR 98一案新加坡上诉法院所确定的原则。SIAC这次修订规则及完善组织结构，意在使当事人获得更为灵活便利的仲裁服务，从而强化其在亚洲商事仲裁中的中心地位。

香港国际仲裁中心

HKIAC在2013年6月份发布了2013版《香港国际仲裁中心仲裁规则》，该规则将于2013年11月1日起生效。

此次仲裁规则的修改主要有如下几点：

- 新规则强化了追加当事人的机制，并允许当事人主动申请加入仲裁。若在仲裁庭组成之前申请，仲裁中心本身也有权

初步决定追加当事人。

- 授权仲裁中心在特定情况下依当事人申请合并两个或多个仲裁，或允许源于或涉及多项合同的请求合在一个仲裁中提出。
- 扩大了当事人申请适用简易程序的范围。
- 在仲裁员按小时费率计费时，规定仲裁员的费率不得超过《规则》设定的上限，除非当事人另有约定。
- 赋予当事人在提交仲裁通知的同时或之后申请紧急措施的机会。

HKIAC现行规则已经约有五年的历史，其所体现的机构“轻度管理”模式获得了巨大成功。据称，这次对规则的修订是经过公开咨询和与专业人士的广泛探讨，力求回应用户的需求并能体现目前国际商事仲裁的最佳实践。从新规则的内容来看，HKIAC延续了其“轻度管理”的模式，同时推出了若干创新。规则中颇具特色的追加当事人机制和合并仲裁方面的规定，是对目前国际商事仲裁的实践需求的呼应，是对提高仲裁效率、降低费用的有益尝试。

The Global Santosh 案

期租—船舶在卸港发生延误—卖方向法院申请扣货—扣押期间船舶是否停租—分租约承租人或者收货人是否是租家的代理—因果关系



基本事实

二船东NYK将Global Santosh轮以航次期租（TCT）的方式租给Cargill，然后Cargill与Sigma签订了航次租船合同，由该轮负责从瑞典运输一票水泥到西非。该批货物是Transclear按照C&F FO的条款卖给IBG的，IBG是提单上的通知方（Transclear也是分租家，但它是否直接从Sigma处租船不清楚）。根据买卖合同的规定，IBG负责卸货，如果卸货中产生延误，IBG有义务向Transclear支付滞期费。

船舶于2008年10月15日到达卸港（尼日利亚的哈科特港）。当时港口拥挤，造成该轮长时间滞留，而IBG的卸货设备发生故障也是导致卸港拥挤的原因之一。2008年12月18日，该轮靠泊准备卸货，但随即被移泊回锚地，原因是Transclear已经在前一天即12月17日成功申请法院扣押了船上的货物，以作为IBG所欠下的大约156万美元滞期费的担保。法院的扣押令还错误地将该轮也列为了扣押的标的。在IBG与Transclear就滞期费争议达成和解后，法院解除了扣押令，该轮才开始卸货。Cargill拒绝支付该轮被扣押期间的租金，理由是根据期租合同第49条的规定，该轮在被扣期间应停租。期租第49条规定如下：

“Should the vessel be captured or seizure [sic] or detained or arrested by any authority or by any legal process during the currency of this Charter Party, the payment of hire shall be suspended until the time of her release, unless such capture or seizure or detention or arrest is occasioned by any personal act or omission or default of the Charterers or their agents...”

仲裁裁决

本案的核心问题是，涉案船舶的扣押和滞留是否是Cargill或其代理的行为、疏忽或者错误（act or omission or default）造成的？这涉及两个问题，第一，IBG和/或Transclear是否能视为Cargill的代理；第二，涉案船舶被扣押是否可以归结为他们代理的行为？

仲裁庭的多数意见认为，该轮的扣押不属于合同第49条但书条款所涵盖的情况。他们认为，Transclear不是Cargill的代理，而只是转包合同人（sub-contractor）或者分租约项下的承租人（sub-sub-contractor）。没有证据显示Transclear是在为Cargill履行卸货义务，也没有证据显示Cargill同意Transclear扣押该轮或者货物。Transclear的扣押行为是为了自己的利益，而非为了Cargill。NYK还在仲裁中提出IBG是Cargill的代理的主张，但仲裁庭没有在裁决中讨论此项主张。



仲裁庭因此支持Cargill的主张，裁决相关期间可以停租。NYK向高等法院提起上诉。

高等法院判决

高等法院的Field法官认为，在Cargill将该轮分租出去的时候，应视为已授权分租约的承租人或收货人代其履行其与船东的租约项下承担的卸货义务。因此，无论Cargill所授权的相关方之间是何种法律关系，在租约第49条的范围内，他们就应视为是Cargill的代理。因此，Field法官否定了仲裁庭在此点上的裁决。

但是，Field法官指出，Cargill只需对它的代理在授权范围内的行为负责。本案中，Transclear对货物（船舶）的扣押并非Cargill授权其履行的义务的一部分。

关于IBG的身份，考虑到Cargill在将船舶分租时给予了租约链下游的当事人自由商定相关装卸货条款的权利，Field法官认为，IBG在贸易合同规定的时间内完成卸货、支付滞期费及为滞期费索赔提供担保均属于履行Cargill所授权的卸货职能的一部分。

但是该轮是否因IBG的行为或者疏忽或者错误（act or omission or default）而被扣押？这里涉及对因果关系的考察。第49条但书条款中的“造

成”（occasioned by）所要求的因果关系比“有效原因”（effective cause）的概念要宽松一些。Field法官认为，仲裁庭的三位仲裁员作为商业人士有能力依据商业常识对因果关系是否存在进行评判，因此，他决定将此因果关系的认定问题发回给仲裁庭审理。

简评

根据NYPE格式租约第8条的规定，租家应负责货物操作相关义务（装卸等）。根据此判决，如果租家将船舶转租，那么它将被认为已授权租约链下游的相关方履行前述货物操作义务。因此，相关方（包括收货人）在履行货物操作时的行为将被视为租家代理的行为，租家应对此负责。

一种常见的的情况是，货物在卸货过程中发现货损，收货人因此拒绝继续卸货，导致船舶延误，租约链中的租家可否停租？除非租约中另有明确约定，答案应该是不可以。从这个意义上讲，作为期租的承租人，如何保证在转租（特别是航次租船）的情况下确保能在发生上述延误的时候收取滞期费是至关重要的。

The Saga Explorer案

钢管运输—清洁提单—钢材锈损—提单欺诈—提单Retia条款的效力



基本事实

Saga Explorer轮从韩国蔚山装运一批钢管到北美港口卸货，船东签发了清洁提单。但卸货时发现货物锈损比较严重，收货人向船东提出了索赔。船东否认应承担任何责任，理由是虽然提单表面没有批注，但提单的背面有一条Retla条款，免除了船东对锈损的责任。涉案提单的Retla条款规定如下：

“If the Goods as described by the Merchant are iron, steel, metal or timber products, the phrase ‘apparent good order and condition’ set out in the preceding paragraph does not mean the Goods were received in the case of iron, steel or metal products, free of visible rust or moisture or in the case of timber products free from warpage, breakage, chipping, moisture, split or broken ends, stains, decay or discoloration. Nor does the Carrier warrant the accuracy of any piece count provided by the Merchant or the adequacy of any banding or securing. If the Merchant so requests, a substitute Bill of Lading will be issued omitting this definition and setting forth any notations which may appear on the mate’s or tally clerk’s receipt.”（下划线由编者加）

根据装货报告，货物存在“局部有锈迹”、“装船前因淋雨受潮、局部有锈迹和表面有划痕”以及“局部表面有白色氧化”等现象。大副收据提示货物状况须参考装货报告。该报告附有检验师及大副签名的建议函，建议对相关大副收据及提单进行批注。

根据船东代理的陈述，涉案清洁提单是应托运人的要求并在其提供保函的情况下签发的。船东代理认为，因为提单中有Retla条款，所以没有必要对提单另行批注。船东代理声称其签发清洁提单无意误导任何人。

高等法院判决

英国高等法院Simon法官认为，钢材表面出现局部的锈迹是氧化的结果，属于正常现象，通常没有大碍。对于此类状况，没有必要在提单上批注，否则会阻碍国际贸易的正常开展。但是，当锈迹达到一定程度，则会影响到钢材的质量和正常使用。对于如何描述钢材表面锈迹经常会发生（善意的）争议。船长在接收货物后，应根据他所观察到的实际情况，形成对货物表面状况的诚实、合理的意见，但并不要求这种意见达到专家的标准。

本案的提单是清洁提单，但背面有一条Retla条款。船东律师认为，该Retla条款的存在意味着船



东对货物的表面状况没有做出任何承诺。这也是美国第九上诉巡回法院在*Tokio Marine & Fire Insurance Co Ltd v. Retla Steamship Co* (1970)一案中所作的判决（Retla条款即起源于该案件）。船东律师请求英国高等法院跟从美国法院的前述判决。

Simon法官认为，Retla条款和提单正面“货物表面状况良好”的描述并不矛盾；这一条款是对提单正面货物状况的描述做出了限制，即表明船东对钢材货物表面可能存在的锈迹或潮湿等不负责任。通常来讲，这样的锈迹或潮湿源于正常的氧化反应，是难以避免和可以预见的。但是，对Retla条款（特别是其中“visible rust or moisture”等措辞）应该予以严格的解释；此条款不应解释为能涵盖所有程度的锈损。而本案的锈损比较严重，已经超出了正常的表面锈迹的程度。Simon法官认为船东不能根据Retla条款免除责任。

Simon法官认为，在这种情况下，船东本应对提单进行批注。船东在明知货物严重锈损的情况下签发清洁提单构成欺诈性误述，作为善意第三人的收货人有权提出索赔。

简评

在钢材运输中，表面锈迹是很常见的现象。对

于这样的货物，船东是否需要在提单上进行批注？如果锈迹属于钢材正常氧化的结果，局限于表面，且程度不深，那么它不应影响船东签发清洁提单。提单背面的Retla条款或类似的其他条款可以保护船东免于承担责任。但是，一旦锈损的程度已经超过了正常的表面轻微锈迹的程度，则船东有义务对提单进行批注，否则，其签发清洁提单的行为可能被认为是欺诈性误述，这不仅会导致船东须承担货损赔偿责任，且此后将无法依据托运人提供的保函进行追偿，因为法院不会支持和保护欺诈行为。

The Bulk Chile 案

期租租家未支付租金—船东撤船—船东是否有权要求托运人支付运费—船东对运费和租金是否有留置权—船东是否有权要求分租家支付撤船后产生的租金/时间损失

基本事实

2007年6月7日，船东将Bulk Chile轮期租给Korea line。2011年1月19日，Korea line以TCT的方式将该轮出租给Fayette。同一天，Fayette将该轮以航次租船合同的方式租给Metinvest，从黑海港口运输约47,000吨钢材到东南亚。2011年2月4日开始装货，2月6日完货。2月8日，Fayette代表船长签发了三份Congenbill格式的提单（这些提单被视为



船东提单“owners’ bills”），提单上显示的托运人为Metinvest。提单表面注明“Freight payable as per Charterparty dated 19.01.11”。

由于Korea Line未支付到期租金，船东于2011年2月1日发给Fayette与Metinvest一份留置运费的通知，要求将运费直接付入船东指定的账户。2011年2月5日，船东又向Fayette与Metinvest发了一份（增加了留置货物内容的）留置通知。2011年2月26日，船东根据和Korea Line租约的规定撤回了船舶。2011年3月5日，Fayette发邮件给船长，指示其将船开往卸港并将货物交付给收货人。2011年4月12日，Metinvest将运费支付给了Fayette。

船东认为，Fayette和Metinvest应对截至2011年2月26日撤船前Korea Line欠下的租金负责；另外，他们认为，Fayette和Metinvest还应向其支付从撤船到卸货完毕这段时间按市场价格计算的租金。

法院判决

由于涉案的提单是船东提单，船东和托运人Metinvest之间成立运输合同，船东有权要求Metinvest支付运费。尽管提单注明“Freight payable as per Charterparty”，即运费应支付给该租约（即Fayette与Metinvest订立的航次租船合

同）项下的二船东即Fayette，但英国高等法院认为，在托运人实际支付运费之前，船东有权要求其将运费直接支付给他们。

船东在2月1日和2月5日发送过两份留置通知，但Metinvest认为这两份通知旨在行使租约留置权，而不是行使提单合同项下要求付款的权利，因此，这些通知无法有效阻止它们将运费付给Fayette。但是法院认为，尽管这些通知使用了“留置通知”的名称，但要求托运人支付提单项下运费的意图是明确的，因此，它们是有效的通知，Metinvest不应在收到通知后仍向Fayette付款。

根据船东和Korea Line之间的租约，船东有权在未收到租金的情况下留置货物和“sub-freights”。法院认为，“sub-freights”只包括分租约项下的运费而不包括租金，所以船东以留置权为基础针对Metinvest的运费索赔成立，但针对Fayette应付给Korea Line的租金索赔不成立。

关于船东是否有权索赔从撤船到卸货完毕这段时间的时间损失，法院认为，由于Fayette在知道（或应当知道）船东已经撤船的情况下，以租船人的名义向船长发出航行指示，要求船东／船长将船开往卸港并将货物交付给收货人，这意味着Fayette同意接受船东的服务，应当按照当时的市场水平支付合理的租金或补偿。



Fayette与Metinvest提起上诉，但上诉法院驳回了他们的上诉，维持了一审判决。

(condition)一损害赔偿的计算

基本事实

2008年10月6日，船东科威特Rocks公司与租家AMN Bulkcarriers公司签订了一份长达5年的期租合同，合同采用了经过修订的NYPE 1946格式，日租金为28,600美元。因受金融危机的影响，租金市场持续走低，租家多次要求降低租金，并威胁如果船东不同意，他们将对公司进行破产清算。

2009年7月7日，船东同意在2009年7月7日至2010年7月7日期间按照每天21,500美金来计算租金，双方将这一约定列入了租约的附加协议。除此之外，附加协议还定有一条“赔偿条款”，即如果由于租家违约导致租约终止或取消，租家应赔偿船东剩余租期的收入损失，损失按28,600美元和市场价之间的差价计算。

此后，租家继续提出减价要求。2010年7月13日，双方达成了第二份附加协议，约定租家应在7月16日前支付7月2日到7月29日的租金，并按正常租金支付7月29日到期的下一期30天的租金。因租家没有按约定支付，船东于7月30日发出反技术条款通知(anti-technicality notice)。虽然租家在8月3日支付了7月16日到期的租金，但7月29日到期的租金仍未支付。船东于8月4日宣布撤船、并保留将

简评

在英国法下，船东有权利向托运人收取运费。但是，因为租约的介入，向托运人收取运费的通常是和托运人订立航次租船合同的二船东。然而，船东可以通过向托运人发送通知，恢复行使此项权利；船东只要在托运人实际支付运费前将通知发送到托运人，则托运人有义务向船东支付运费。这一项权利和船东在期租（比如NYPE格式第18条）项下享有的留置sub-freights的权利互为补充。

关于船东在撤船后继续将货物运输到卸港的情形，这通常是因为提单已经签发，船东必须履行提单项下作为承运人的义务。但是，如果租约链中一方当事人提出船东继续将货物运往目的港的要求，那么它有可能被视为和船东订立了一项新的合同（比如，参见The Kos案—本所2012年6月《国际海事法律述评》有介绍），因此有义务向船东支付合理的租金或报酬。

The Astra案

期租—租家未及时支付租金—反技术条款—船东撤船—NYPE第5条是否为条件条款



租家的行为视为毁约的权利。

船东提起了仲裁，索赔剩余租期内（2010年8月4日到2013年11月9日期间）的收入损失。双方争议的焦点是，是否船东只能索赔在撤船时已经到期但尚未支付的租金，还是船东可以索赔剩余租期内的所有收入损失。

仲裁裁决

船东认为，NYPE格式第5条（支付租金条款）属于条件条款（condition），因此，如果租家未及时支付租金，违反了该条款，则船东有权撤船并索赔损失。此外，船东还认为，租家在支付租金问题上的违约行为构成毁约，船东也有权索赔实际损失。

仲裁庭认为，在目前英国法的状况下，NYPE格式第5条不构成条件条款；双方订立两份附加协议的行为也并不使第5条的付款义务转化为一个条件条款。但是，仲裁庭认为租家一系列要求减租、晚付和未付租金的行为构成了毁约，船东有权索赔剩余租期的收入损失。租家不服仲裁裁决，向英国高等法院提起了上诉。

高等法院判决

英国高等法院维持了仲裁裁决。Flaux法官认

为，仲裁庭在适用毁约的法律标准时不存在错误。但是，他不同意仲裁庭关于租约第5条性质的认定，他认为这是一个条件条款。Flaux法官认为，关于时间的规定在商业合同中是重要条款，比如租约中支付租金的规定，尤其当租约中存在反技术条款时更为如此。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，还可以进一步索赔期得的收入损失。

相应地，Flaux法官驳回了租家关于NYPE格式第5条仅仅是中间条款的抗辩。Flaux法官不同意The Kos（2012）一案中（本所2012年6月《国际海事法律述评》有介绍）中关于撤船是船东自己选择终止合同，因此无法享有期得利益索赔权利的说法。

简评

NYPE第5条“租金支付条款”是否属于条件条款对航运界来说是一个非常重要的问题。在此前的案例中，这个问题似乎没有显得很尖锐，主要原因可能是在船东决定撤船时通常市场走高，因此不存在船东继续索赔损失的情况。但是，如果发生市场下跌的情况，船东因为不能忍受租家经常晚付租金的违约行为或担心租家的财务状况而决定撤船，能否索赔剩余租期的收入损失将变得至关重要。



通常认为，撤船不当然导致船东享有索赔收入损失的权利，这也是Wilford《期租》一书所持的观点，但是本案的判决改变了这一看法。本案的后续发展仍需进一步观察。但在目前情况下，租家显然应当在支付租金问题上更加谨慎行事，以避免发生类似本案的情形。

大成律师事务所
shipping@dachanglaw.com