

光船租赁合同纠纷案 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/222/2021_2022__E5_85_89_E8_88_B9_E7_A7_9F_E8_c25_222137.htm 上海海事法院民事判决书（2002）沪海法商重字第3号 原告（反诉被告）中国石油化工股份有限公司上海石油运输分公司（原名上海石油集团运输公司），住所地，上海市共青路123号。负责人金国明，经理。委托代理人曹放，上海市浩英律师事务所律师。委托代理人周，上海市浩英律师事务所律师。被告（反诉原告）上海申联船务有限公司，住所地，上海市零陵路583号海洋石油大厦2819室。法定代表人皮德诚，董事长。委托代理人金之然，上海市天云律师事务所律师。委托代理人余宗耀，该公司职工。原告（反诉被告）中国石油化工股份有限公司上海石油运输分公司（以下简称“石油化工”）与被告（反诉原告）上海申联船务有限公司（以下简称“申联船务”）光船租赁合同纠纷一案，本院于2002年5月18日作出（2001）沪海法商初字第261号民事判决。2002年11月13日上海市高级人民法院以（2002）沪高民四（海）终字第82号民事裁定，撤销原判发回重审。本院于2002年12月2日重审立案后，依法组成合议庭，分别于2003年9月30日、11月6日公开开庭进行了审理。石油化工的委托代理人曹放、申联船务的委托代理人金之然、余宗耀到庭参加了诉讼。本案现已审理终结。石油化工诉称，1999年6月10日，石油化工与被告订立了“申联油1号”轮的光船租赁合同，约定由石油化工自1999年7月1日起至2002年6月30日止，光船租赁被告所有的“申联油1号”轮，租金为每月人民币225,000元，每月初的五个银行工

作日内支付。双方还约定，起租前为满足租赁要求进行船舶修理的费用，由石油化工垫付，被告承担，分两年从租金中逐月平均扣还，扣完为止。合同订立后，原、被告双方即开始履行合同，直至2001年5月。“申联油1号”船舶资料显示该轮的建造完工日期是1981年，而在2001年4月至5月间，该轮被查出实系1968年建造，并被有关港务监督部门限制营运，石油化工通知被告接回船舶，但被告拒不接船。石油化工认为，由于“申联油1号”轮的实际船龄与合同约定的船龄有重大差异，直接影响了原告对合同标的物的保养、使用和收益。该合同的订立是因双方对合同标的物有重大误解，致使有关租金的约定显失公平。请求确认“申联油1号”轮的光船租赁合同无效或者可撤销，判令被告返还支付的租金差额、船舶修理费借款、赔偿原告因被告拒不接船而产生的所有费用等，以及上述款项的利息，并承担本案的诉讼费。重审期间，石油化工进一步确认给付内容的诉讼请求为：1、要求返还租金差额人民币34,596.80元（即石油化工实际已付租金人民币2,647,500元与石油化工自愿补偿给被告的人民币2,612,903.20元之间差额）；2、修船借款人民币1,420,000元；3、为发放被告船员工资等费用的借款人民币253,281.69元；4、扣船造成的损失人民币407,184.32元；5、代垫舱容检测费用及损失人民币54,774元；6、因被告拒不接船而产生的维持费用人民币560,625元（包含船员工资、伙食费及油水费用）；7、船龄鉴定费用人民币16,150元，上述诉讼请求合计人民币2,746,611.81元，利息请求按照中国人民银行同期活期存款利率从原审起诉之日，即2001年7月9日至判决生效之日。申联船务辩称，一、原、被告双方订立的光船租

赁合同依法成立。申联船务依约交付了适航并适于约定用途的“申联油1号”轮，提供了光船所需的全部有效证书，原告在履约的两年间也支付了大部分运费（租金），不存在对合同标的有重大误解和租金约定显失公平的情况。二、原告诉称的“2001年4月至5月间，该轮被查出实系1968年建造，并被有关港务监督部门限制营运”与事实不符。2001年4月30日港监部门发出的安检整改通知书既未认定船舶系1968年建造，也没有作出限制营运的决定，涉及的仅是光船租船人责任范围内的安全整改内容。根据中华人民共和国交通部交海发（2001）221号文件的规定，“船龄应以船舶国籍证书载明的建造日期为准”，申联船务持有的“申联油1号”轮船舶国籍证书上的建造日期为1981年。任何部门和个人不能擅自变更。因此，原告要求撤销合同缺乏事实依据。三、根据原、被告于1999年11月达成的光船租赁合同补充协议，双方协商用降低租金的方法，将“申联油1号”轮起租前的修理费改由原告承担，该补充协议已由双方实际履行，原告有关支付修船借款的诉讼请求也缺乏事实依据。综上，请求驳回原告的诉请。申联船务同时反诉称，光租合同已经实际履行，申联船务在实际履行合同过程中没有过错和违约行为，石油化工请求撤销合同前提不存在。根据“申联油1号”轮的光船租赁合同和补充协议的约定，合同实际履行从1999年7月13日至2001年11月13日，日租金为人民币7,500元，总租金为人民币6,442,500元，扣除起租前修船费用人民币1,420,000元和向石油化工的借款人民币245,975.69元，以及石油化工已经支付的人民币2,577,500元，石油化工尚欠申联船务人民币220万元。石油化工于2000年4月至9月间拖欠申联船务人民

币510,000元租金,2001年2月至9月间又拖欠租金人民币1,090,000元,按照合同约定的每天万分之四的违约金标准,石油化工应付租金违约金人民币139,480元。根据光租合同的约定,还船时船舶应具有交船时的相同状态,否则石油化工应当承担修复责任或者给予赔偿,参照涉案船舶起租前的修船费用,石油化工应当承担船舶恢复原状的费用人民币1,420,000元。因此,申联船务诉请解除涉案光船租赁合同,判令石油化工应支付拖欠的租金及利息,并赔偿修船费用等费用,计人民币3,759,480元。石油化工就反诉辩称,申联船务的请求系建立在光船租赁合同有效基础之上的,但由于该合同存在重大误解,属于可撤销的合同,不存在解除合同的问题。石油化工并不存在拖欠租金的违约事实,也没有过错,涉案船舶已经被港务监督要求停运,所以不存在恢复船舶原状的问题,申联船务反诉没有依据,应予驳回。石油化工为支持其本诉的诉讼请求及反诉的答辩理由,向法庭提供了九组证据。第一组证据:1、光船租赁合同,2、船舶检验证书簿,证明双方于1999年6月10日订立光船租赁合同,租金为每月人民币225,000元,“申联油1号”是1981年建造,主机额定转速应当为270RPM.申联船务确认该组证据的真实性,认为光船租赁合同对租赁双方具有法律约束力,并已经实际履行,是处理本案纠纷的基本依据。船检证书系其于1996年5月合法取得,证书载明的1981年建造事实,是通过浙江省温州船检处和上海船检局先后检验审核认定,其记载的船龄事实具有法定效力。鉴于申联船务对该组证据的真实性以及石油化工所要证明的事实并无异议,本院予以确认。第二组证据:1、关于合作购买“幸运2号”废钢船协议,2、

合作购买油船协议，3、中国船舶电站设备公司向乐清市华夏海运公司开具的一张普通发票和一张增值税发票，4、中国船舶电站设备公司进口废船移交通知书，5、废钢船卫生合格证书，6、上海港务局装卸作业区进口货物费用收据，7、“中船电拆9401”钢船登记证书，石油化工称上述证据来源于上海海事公安处，证明“申联油1号”实际上是乐清市华夏海运公司委托中国船舶电站设备公司进口的废钢船（“幸运2号”、“中船电拆9401”为其曾用名），用于拆解，建造年份为1968，8、船舶购销合同书，9、“乘胜油18号”轮产权交接书，10、“申联油1号”轮船舶检验证书簿，石油化工称上述证据来源于上海海事公安处，证明申联船务自乐清市华夏海运公司处购得“乘胜油18号”轮（“幸运2号”更名为“乘胜油18号”），其后“乘胜油18号”轮又更名为“申联油1号”轮，11、“申联油1号”轮原始舱容表复印件，来源于“申联油1号”轮被禁止航行后，石油化工的船员在“申联油1号”轮上找到，证明“申联油1号”实际上是1968年建造，12、“申联油1号”轮船龄调查报告，证据来源为中国船级社应上海海事法院的委托作出，证明“申联油1号”实际上是1968年建造的，13、“幸运二号”钢船登记证书和废钢船登记证书的空白格式件，前者系申联船务在原二审过程中向上海市高级人民法院提供，后者为石油化工从上海市海事局取得，证明该证书实际上是由证据7篡改而成，“申联油1号”轮实际上是废钢船。对该组证据，申联船务质证认为，证1至证7，证据形式上没有证据来源提供者的确认，真实性存疑，不予确认。其内容所涉及主体是案外人，针对否定的对象是船舶管理机关认定的船龄事实，与本诉被告无直接关联，不属于

本案民事诉讼审理范围，应依法通过行政诉讼另案处理；确认证8至证10的真实性，其内容证明“申联油1号”轮系合法取得以及该轮在原船东转让前（1996年3月），建造日期就是1981年的事实；证11“原始舱容表”，该表来源不明，真实性不予确认；对证据12船龄调查报告中关于“船龄”推定结论真实性和相关证明力持有异议，不予确认，理由为：第一，推定结论与船检局和海事局已认定的81年船龄事实相矛盾。第二，没有其他有效证据证明船检局和海事局认定的船龄事实是错误的和违法的。第三，行政机关公文书证证明力优于中国船级社的鉴定结论。第四，“报告”关于船龄是68年的推定，其结论不是唯一排它的，不能作为推翻行政机关依法认定的船龄事实的证据。证13，空白纸张无内容，不能作为证据。由于本组证据1至10均为复印件，石油化工虽称证据来源为上海海事公安处，但在证据形式上因缺少上海海事公安处的盖章确认，真实性有待进一步证明。对于申联船务确认的证据8、9和10，本院对真实性予以确认。证据11原始舱容表，证据来源不明，欠缺其他证据予以佐证，真实性不予确认。证据12为本院委托之鉴定，申联船务对该证据的形式没有异议，本院确认该证据形式的真实性。对该证据内容的争议，本院认为，船舶证书和船舶资料上记载的事项在通常情况下是合法有效的。但在本案中，“申联油1号”轮在各项船舶证书均明确记载船舶建造日期的情况下，被海事监督部门提出“船龄”的质疑，本身说明船舶资料记载的信息与实际船况有不符之处。中国船级社作为目前国内权威的船舶检验机构，其登船检验的结果符合客观事实，是对海事监督部门提出“船龄”质疑的印证。船检报告的结论是中国船级社

通过实地查证，然后根据查证线索向国外有关制造厂和船舶管理部门查询，在当今世界主要的船舶登记机构进行相应的查核之后才做出的，而且各种调查的结果都均证实“申联油1号”轮实际建造时间是1968年。整个过程虽是一个推导论证的过程，但其根据的是客观事实，鉴定报告中对查核船龄的方法做出如下说明：“根据验船师在主机输出端发现的主机铭牌上所记载的日本主机制造厂，将上述主机参数提供给该制造厂，请求其确认该主机是否由该厂制造，如是则请其确认主机制造日期。”显然，中国船级社查核的依据是主机铭牌上所记载的日本主机制造厂和主机参数，并不是主机制造日期。因此，本院认定船检报告的证据效力应优于船舶资料，依法采信中国船级社关于“申联油1号”轮船龄调查报告，确认“申联油1号”轮的建造日期事实上是1968年。证据13，缺少与本案的关联性，不予确认。第三组证据：1、“申联油1号”租金收入清单，2、银行进帐单和发票存根，为申联船务在原审过程中提供，证明石油化工以货币形式实际支付给申联船务的租金数额。申联船务质证认为，证1“租金收入清单”以及证2所附凭证所反映的实付租金人民币2,647,500元系计算错误。现依据原、被告原始支付凭证重新复核，本诉原告实付租金应为人民币2,577,500元。对此，石油化工提供的原审证据认可的实付租金是人民币2,577,500元。申联船务为证明其主张，又提供了一份补强性证据一张招商银行的退票单。经查，日期为2001年1月22日上海市交通银行的进帐单上载明申联船务有人民币70,000元的收款入帐，但申联船务收到招商银行于2001年1月23日出具的人民币70,000元的退票单，退票原因为余额不足，且上述两张银行单

证上的付款行交换代码一致，可以固定石油化工的付款因余额不足被银行退票的事实。因此，本院认定申联船务实收租金为人民币2,577,500元。100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 www.100test.com