

中化浦东贸易有限公司与曼得铃船务有限公司航次租船合同纠纷案 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/249/2021_2022__E4_B8_AD_E5_8C_96_E6_B5_A6_E4_c31_249367.htm 【基本案情】 2000年5月29日，原告(反诉被告)中化浦东贸易有限公司(下称中化公司)与被告(反诉原告)曼得铃船务有限公司(下称曼得铃公司)签订租船合同，约定曼得铃公司指派所属“丰华”轮于6月2日至4日承运中化公司所属1150吨聚乙烯和聚丙烯从韩国蔚山港至莆田秀屿港，承租人保证在装卸港提供安全港口和一个安全泊位；装卸率为尽量速遣；运费在签发提单后三个工作日内或最迟于开舱卸货前付清；由于货物文件或相关手续或运费而引起的船舶延期，承租人应支付日1,300美元；合同还对其它事项作了约定，并约定合同未明条款参照1976年金康合同。合同签订后，“丰华”如期抵港受载，6月6日开航，10日抵莆田秀屿港引航锚地。5月31日，韩国政府宣布自次日起对中国大蒜进口实行保障措施，我国对外贸易经济合作部于6月7日发出紧急通知，暂停进口原产于韩国的手持无线电话机和聚乙烯。6月10日“丰华”轮抵达秀屿港后被禁止进港或开往国内其它港口卸货。“丰华”轮被迫在秀屿港引航锚地等待。海关总署贸易管制处于6月21日通知福州海关，同意中化公司进口的聚乙烯暂存入保税区，但不得存入保税库，并要求在新的规定下达前不得为该批货物办理出区手续。6月22日，中化公司决定将卸货港改为马尾港，并要求曼得铃公司按其要求对提单作出相应修改以及电放货物。次日曼得铃公司复函称在未收到银行担保前，不予电放货物。6月23日，“丰华”轮抵达福州马尾港并递交装卸作业准备就绪通

知书，但因福州海关仍未放行该批货物，故仍无法进港卸货。6月26日，福州海关批准该批货物进关。次日“丰华”轮开始卸货，28日卸货完毕。“丰华”轮本航次停靠福州港期间，共产生港务费、理货费等合计46,669.53元。曼得铃公司本航次的原始舱单系按照托运人韩国SK Global Co., Ltd提交的订舱单记载的内容所制作。“丰华”轮开航后，韩国公司与中化公司就贸易合同及信用证作了部份修改，而后通知曼得铃公司对舱单记载的袋数以及提单记载的收货人作了相应修改。6月26日，因提单记载的货物品名与舱单记载不相符，福州海关不予报关。中化公司遂多次要求曼得铃公司对舱单作出与提单相符的修改，曼得铃公司以舱单与提单记载的货物品名不符将被视为涉嫌走私为由拒绝修改。6月28日，对外贸易经济合作部、海关总署、中国人民银行联合发文，对6月7日前(含当日)已开出信用证的上述进口货物的，银行向进口企业签发有关证明交外经贸部备案；进口地海关凭银行出具的证明及有关证件办理上述货物的进口报关验收手续；对暂停进口后、本通知下发前已到港上述进口货物产生的滞报金，海关免予征收。7月12日，中化公司再次曼得铃公司要求修改舱单，并声明不追究后果，未果。7月14日，中化公司向厦门海事法院申请扣押“丰华”轮。该院裁定准许。当日，曼得铃公司向该院提供40万元现金担保后与中化公司达成意向，曼得铃公司按中化公司的要求修改舱单直至福州海关认为舱单与提单相符为止，由此产生的责任曼得铃公司不予承担。当日船舶获释。中化公司进口的1150吨货物自6月28日至7月14日的堆存费为10,512.23元。6月27日、6月28日、7月13日，中化公司分别以6,666.666667元/吨、6,581.196581元/吨

、6,495.726496元/吨的价格售出部份聚乙烯；6月23日，分别以5,581.196581元/吨和5,555.555556元/吨两种价格售出部份聚丙烯；7月13日，则以5,358.974359元/吨售出部份聚丙烯。此前，曼得铃公司于6月1日与福州信昌船务有限公司(下称信昌公司)签订租约，约定曼得铃公司为其承运一批货物从泉州港至日本NIIGATA或TOMAKOMAI，受载期为6月10日至14日。曼得铃公司因“丰华”轮先后滞留秀屿港和福州港而无法履行与信昌公司的租约，遭到信昌公司索赔。后曼得铃公司向该司支付10万元，但汇款凭证上记载的“汇款用途”为“代理费”。中化公司诉请法院判令曼得铃公司赔偿因舱单制作有误所致迟延报关造成的市价下跌损失、额外支出的堆存费损失等。曼得铃公司反诉请求判令中化公司赔偿因延迟卸货造成的下一租约违约金损失、改港船舶成本损失以及支付延滞费等。【一审结果】本案在审理过程中，经厦门海事法院主持调解，双方当事人自愿达成和解，由中化公司支付给曼得铃公司8万元作为最终和全部赔偿，本诉与反诉案件受理费各自承担。【法理评析】本案是一起航次租船合同双方当事人因政府贸易制裁行为所导致的船舶卸货延滞纠纷。本案案情并不复杂，但在法律性质的认定及法律适用上有一定难度。当事人争议的焦点及本案审理的难点主要集中于(1)在不可抗力的认定以及不可抗力情势下各方当事人的责任；(2)航运实务中的舱单制作；(3)船舶延滞损失的计算。通过庭审查明事实后，法官对当事人的责任进行了缜密分析，最后促成和解。1、关于舱单修改的责任与本诉各项损失的认定 中化公司诉前扣船及起诉的理由在于舱单制作有误致其无法报关而产生损失。那么在舱单的制作与修改上，曼得铃公司是否

有责任呢？舱单是承运人根据托运人订舱单声明的内容制作的记载货物品名、包装样式、所载舱位等内容的单据。舱单由承、托双方共同制作，舱单制作完毕后，一般情况下不允许进行修改。只有在其记载内容确实有误的情况下，才可以由托运人指令承运人进行修改。换言之，有权修改舱单的只有托运人和承运人，且必须出于善意。舱单记载的货物品名与提单所载货物品名不符，不仅不利于收货人进行报关，而且可能被视为涉嫌走私。本案中，曼得铃公司系按中化公司的韩国卖方所提供的订舱单内容制作舱单并据此签发了提单，至此承运人已合理履行其制作舱单的义务。原始舱单与提单所载内容并无不符，因此承运人“错误制作舱单”无从谈起。后韩国公司通知承运人修改舱单记载的袋数，而货物品名等未进行修改。船抵港后，开始由于政府禁令无法进港，获通行后又由于舱单货物品名与提单有所不符而无法报关。中化公司认为曼得铃公司延迟修改舱单已使其额外支出了堆存费，并同时引发货价下跌损失。笔者认为，由于本案舱单所载货物品名、包装确与实际不符，舱单的修改并非不可行，但中化公司作为收货人无权直接要求承运人改单，正确和正常的程序应当是中化公司通过其韩国卖方指令承运人进行修改。承运人在中化公司提供可靠担保前拒绝修改舱单并无不妥，中化公司诉称的“延迟修改”没有事实依据。既然承运人制作及修改舱单都无过错，则中化公司多支出的堆存费以及因中国政府解除贸易制裁后聚乙烯大量进口所引发的市价下跌给其造成的损失，都应由中化公司自行承担，而与承运人无涉。

2、关于不可抗力与不可抗力情势下的责任 本案船舶开航次日，我国政府即发出禁令。故船舶到港后，海关

禁止船舶进港卸货，船舶被迫滞港。中化公司认为该政府行为属不可抗力，其对由此导致的卸货延滞没有任何责任，曼得铃公司也可据此对其下一租家提出抗辩而无需支付违约金；曼得铃公司认为政府贸易制裁属中化公司的贸易风险，与曼得铃公司无涉，中化公司应承担延滞责任而不应将贸易风险转嫁给承运人。根据我国《合同法》第117条的规定，不可抗力指不能预见、不能避免并不能克服的客观情况。不可抗力通常包括自然灾害和社会事件两种。本案中的政府贸易制裁行为对双方当事人而言都是无法预见也无法避免而且无法克服的。就贸易合同而言，该行为构成贸易上的风险；就租船合同而言，该事由导致承租人无法安排船舶进港卸货，也构成法律意义上的不可抗力。但中化公司是否因此而免除对曼得铃公司船舶延滞损失的赔偿责任呢？不可抗力对合同履行的阻碍有三种情形：导致合同全部不能履行、部份不能履行或不能如期履行。根据合同法规定，因不可抗力不能履行合同的，根据不可抗力的影响，部份或全部免除责任。换言之，不可抗力不是绝对的免责事由。从本案实际情况看，政府的贸易制裁行为，只是导致船舶卸货的延滞即无法如期履行，并未导致合同全部或部份无法履行。制裁公告发出后，双方当事人都应预见到可能发生卸货延滞情况，作为收货人和承租人的中化公司有义务尽可能采取合理措施减少由此可能给出租人曼得铃公司造成的损失，如在公告发布当日返航韩国或采取其它较为合理的做法，但中化公司选择了续航，致使船舶到港后无法进港卸货，转港至马尾港后又候泊至福州海关准予放行货物。换言之，船舶延滞的根本原因是不可抗力造成的，但中化公司完全有能力采取合理措施以减少承

运人的损失，而其在减少损失方面并未尽到最大努力，因此其对船舶延滞给承运人造成的损失不能完全免除责任。另一方面，曼得铃公司与下一租家约定的受载期为6月10日至14日，而6月7日政府公告就已发出，中化公司也未指令返航韩国，曼得铃公司应预见到不可抗力的发生将直接导致其无法在约定受载期抵港受载，故应及时通知下家解除合同。换言之，曼得铃公司在遭遇不可抗力时可据此解除下一租约而无需承担违约责任。本案中曼得铃公司无法其向信昌公司支付的10万元就是违约赔款，即便确系赔款，该款的赔付也无法法律依据，该项违约金损失请求不应得到支持。

3、关于延滞损失的认定

本案租船合同约定“ If vsi schedule delay as cargo documents or relevant formalities or o/frt chrts pay USD1300 per day ”,其中文含义为“ 由于货物文件或相关手续或运费而引起的船舶延期，承租人应支付日1,300美元 ”。笔者认为，该条款中的“ vsi schedule delay ”（船期延误）应包括船舶延滞和船舶滞期两种情况。船舶延滞不同于通常意义上的滞期。滞期是指约定的装卸时间届满而装卸工作仍未完成，而延滞是由于承租人的过失，或是非承租人过失的其它原因造成的船舶延误装卸。滞期费条款，是指承租人未按照合同规定在约定的装卸时间内完成装卸作业，对于延迟期间的损失，承租人应付滞期费。在赔偿内容上，滞期费通常由合同明确约定数额，而延滞损失的内容在当事人未事先约定的情况下应是船舶的实际损失，通常包括（1）因延滞而产生的船舶实际成本支出，如额外消耗的燃油、船员工资成本、港口使费等；（2）因延滞而减少的期得利益，即以市场上较高的运费率计算出的运费或下一个或几载航次的毛收入扣除因此而节省的

费用。我国《海商法》未对延滞损失的计算作出明确的规定。本案双方当事人对延滞损失的明确约定虽然与通常的计算标准有所不同，但并未违反法律的禁止性规定，根据合同自由的原则，该项规定的内容应当得到支持。本案租船合同约定的装卸率为尽量速遣，即通常所谓CQD条款（按港口习惯尽快装卸）。这是租船实务中对承租人较为有利的条款。它要求承租人保证按照装/卸港当时情况，尽可能快地进行装卸的表示装卸率的一种方法。这种条款下未约定明确的装卸时间，只要承租人在合理时间内完成装卸作业，不产生任何滞期、速遣问题。虽然实践中延滞损失的计算常以滞期费率为参考，但严格而言，二者之间并无必然的换算关系。曼得铃公司诉请的损失包括以日1,300美元为基础计算的延滞损失、船舶成本损失、担保金利息损失、未履行下一租约的违约金损失。就前两项而言，延滞损失包含了船舶延滞造成的燃油、船员工资等船舶成本，故再计船舶成本损失则出现重复计算。基于此，反诉原告诉请的延滞损失及担保金利息损失将可以得到支持。中化公司和曼得铃公司正是循着以上思路，从实际出发，审慎地考虑了各自诉讼请求得到支持的最大可能性，最后以中化公司赔偿曼得铃公司8万元作为对本案纠纷的最终解决。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