

光船租赁合同解除论

——以还船诸问题及立法修改建议为切入点

李伟

(辽宁师范大学法学院 辽宁大连 116029)

内容提要:还船是光船租赁合同解除的行为依据,判定还船与否需以物权“回复原则”为法律标准。在还船诸问题中,以提前还船和超期还船最为典型。因违约提前还船在赔偿损失的范围确定上,建议《海商法》增加“损益相抵”条款,以弥补《合同法》规定之不足;因最后航次超期还船在合法性界定及超期租金的计算上,建议修改《海商法》第143条之规定,以“合理预期超期时间”及“区别性规定”作为法律适用依据。

关键词:光船租赁 合同解除 提前还船 超期还船 立法建议

光船租赁合同的解除主要是围绕还船问题展开的。通常还船是指承租人在租期届满时,在约定地点(港口)将船舶交还给出租人的行为。在光船租约中,还船日期是由承租人在租期届满前向出租人发出还船通知来确定的,并不需要在合同中载明,比如,“BARE-CON'89”PART II第14条规定,承租人应在不少于30天和不少于14天的时间里分别对船东发出初步通知和确切通知,预先告知船东将要还船的日期以及还船的港口或者港口水域。同时,对还船港口的选择也尤为重要。多数情况下,船舶应在租约确定的港口予以归还,但该港口需满足“安全的和不冻的”(safe and ice-free)必要条件,如果遇到还船的港口或码

头届时不适于归还船舶的,承租方还可以与出租人进行自愿协商,来确定将船舶就近停靠在合适的港口,于此种情形发生时而增加的费用及所遭受的其他经济损失应由出租方承担。就还船时的船舶自身状态而言,我国《海商法》第142条第1款规定,承租人交还船舶时,船舶应保持与交船时相同的良好状态。对此,司玉琢教授指出,^①为明确还船时的结构和状态,出租人和承租人可单方或者共同选定验船师进行船舶检验,由此产生的费用成本和时间损害一般由承租方负担。然而,如何确保船舶在归还时处于“良好状态”,除了技术层面的规范外,还需要法律层面的判定。

作者简介:李伟(1979—),男,汉族,辽宁北票人,辽宁师范大学法学院副教授。

本文为辽宁省社会科学规划基金重点项目“光船租赁法律问题研究”(L15AFX003)的阶段性成果。

^① 司玉琢《海商法》,法律出版社2007年版,第254页。

一、“回复原则”：还船的法律判定标准

(一) 从“物权保护”理论辩识还船问题

与租船合同履行初始时出租人向承租人交付船舶不同,还船不仅涉及交船时的合同履行问题,更涉及出租人收回船舶的“物权保护”问题。理由如下:还船是履行租船合同的结束阶段,船舶归还还是合同履行告毕的主要内容,而船舶状态和结构是否已处于交船时的“良好状态”则需要关注其物权属性。在物权法上,还船即意味着船舶所有人(出租人)已重新取得返还船舶的请求权。基于物权保护的法律规定,在承租方还船时,出租人有权行使的物权保护方法有恢复原状、妨害排除、返还原物等。笔者认为,判定承租人还船的法律标准应以前三项物权请求权为要旨,其目的是使船舶回复到交船时的良好状态。依此理解,既能强调还船时的物权保护内容,又可贯彻光船租约的债务履行内容,且与我国《海商法》第142条的立法用意相契合。此外,诸如妨害预防、物权确认及损害赔偿等物权请求权,因其与光船租约项下的还船行为无直接联系,故不宜被纳入到还船的判定标准中来。因该标准以船舶在归还时是否回复到交船时的物权状态为依据,故称为“回复原则”。

(二) 从“恒通公司光租纠纷案”考回复原则的审判效用

在“恒通航运(集团)公司、恒通船务公司诉金辉船舶修造公司光船租赁合同纠纷”案件中,^②两原告分别与被告签订了《债务清偿及“信油181”轮光船租赁协议》及《债务清偿及“信油181”轮光船租赁补充协议》,约定两原告将“信油181”轮光船租赁给被告一年,以此租金来抵扣拖欠的修船费。原告于1998年1月起将“信油181”轮交付被告并开始履行租约。恒通公司于4月15日在湖北省高院的执行案中与太平洋保险武汉分公司达成和解协议,将“信油181”轮的所有权于4月20日前变更到

太平洋保险公司深圳分公司名下。为履行该和解协议,原被告同意提前终止《债务清偿及“信油181”轮光船租赁协议》及补充协议,并于5月9日进行了还船交接。在还船手续的履行上,被告中山金辉公司出具了“信油181”轮的证书交接书面清单,在清单上注明了“已全部交清”的字样并加盖了公司公章,原告代表当场予以签字确认。同时,原告代表还在“信油181”轮的《二副交接单》和接班时的《备件清单》上签字确认并实际接收船舶及其备件。法庭据此认定,原被告已完成还船交接。

笔者认为,该案是将“回复原则”运用到审判实践中的范例,通过该案可以归纳出利用“回复原则”来判定还船问题上的三点标准:一是返还原物标准,即承租人须在约定港口,将船舶及其全部备件交由出租人接管,并制作好经出租人确认的交接手续。此外,该标准还要求承租方将船舶证书等随船证书归还。二是排除妨害标准,即还船时须排除来自任何第三方的妨害,比如船舶被法院查封或者扣押,再或是船员对船舶主张优先权等。这是船舶所有人重新获得船舶支配权的保障。三是恢复原状标准,即如果船舶已遭受损坏,则还船时承租人有义务对其进行修复并承担因此造成的经济损失,但船舶不可修复者除外。惟有满足上述标准,才符合《海商法》第142条第1款“具有与交船时相同的良好状态”的立法规定。至于损害赔偿等权利主张则不应对还船构成影响,基于合同违约提出诉求即可。

二、光船租约解除论之一:提前还船

提前还船是指承租人在租期届满前向出租人还船,进而提前终止租船合同的行为。提前还船违反了租约中的租期条款,因此一般被认为是违约行为。但依韩世远先生的观点,违法性是违约行为的关键性条件,若债务人依法享有履行中的抗辩权或者合同解除权等法律上的

^② 参见广州海事法院(2000)广海法商字第108号民事判决书。

“正当事由”则该行为即使违反了合同的事先约定,因其不具有违法性,也不构成违约。^③由此可见,享有法定或约定的合同解除权,提前还船是其固有的权利,不应被认定为违约行为。尽管如此,绝大多数情况下的提前还船还是会给出租人带来租金等利益方面的经济损失。但在英国法下,出租人仍须接受提前还船并考虑自己是否做到了合理减少损失,即使是在承租人违约的情形下也不例外。^④依据英国判例法,出租人一旦接受承租人的提前还船,就应当将船舶迅速投入运营,以减少损失。^⑤对此,我国《合同法》第119条也规定当事人一方违约时,对方应采取适当措施以防止损失的扩大,这与英美法中的“合理减少损失规则”相一致。如前所述,依据提前还船是否具有违法性,可以将其分为两种类型:一是违约型提前还船,二是非违约型提前还船。

(一) 违约型提前还船

违约型提前还船就是承租人违反光船租赁合同约定,且行为具有违法性的提前还船行为。违约型提前还船需要关注两个方面的问题:其一是违约型提前还船的情形,其二是违约型提前还船赔偿损失的范围确定。

1. 违约型提前还船的三种情形。第一,因船舶交付后发生不适航而提前还船。根据国际标准光船租赁合同的约定和我国《海商法》的规定,承租人应保证所交付的船舶处于适航状态,在光租期间船舶若出现不适航情形,承租人应对其占有的船舶进行维修和保养。并且在还船时,承租人应保证所还船舶达到交付时的良好状态。可见,在船舶交付后,承租人因船舶不

适航而提前还船的行为通常会被认定为违反法定和约定的合同义务的违约行为。^⑥诚然,在英国的判例法上,承租人提出要提前还船,但船舶设备存在严重损害的情形,此时出租人尚不能确定船舶的维修费用和维修时间时,其便可拒绝承租方提前还船的请求,并主张由承租方继续履行合同,进而承担船舶的修理义务。因为在此种情形下,一旦出租人接受了承租人提前还船的请求,因难以确定赔偿损失的实际数额,所以在光船租赁实践中容易引起承租双方有关赔偿数额的新的争议。该判例在英国判例法上被称为“合法利益”原则。^⑦该原则有利于平衡租赁双方的利益关系,并可降低或避免争议的发生及成本的提高。第二,因合法航次无法完成而提前还船。承租人在完成最后一个航次后,结合租期及运输航线周期等因素的情况下,预计将不能再完成一个航次的行程,出于对逾期还船违约责任承担的考虑,而选择预先设定还船时间,并于租期届满前通知出租人接受还船。然而提前还船的行为同样也违反了租约中有关还船的约定。第三,受市场因素或者营运亏损等商业风险的影响而提前还船。近年来,在航运市场低迷及承租人经营管理状况的影响下,承租人营运亏损现象频发。因此,为了尽可能地减少营运损失,承租人通常会选择以提前还船的方式来终止光租合同的履行,但需为此承担违约责任。

2. 违约提前还船损失赔偿的确定范围。因违约承担赔偿责任的范围问题,我国《合同法》第113条以英美法中普遍接受的“可预见性规

^③ 这里所指的“违法性”并不是指违约人的行为具体违反了某条法律规定,而是说该违约行为有悖于“依法成立的合同即受法律保护”这一基本价值判断。参见韩世远:《合同法总论》,法律出版社2004年版,第441页。

^④ 参见杨良宜:《国际商务游戏规则——英国合同法》,中国政法大学出版社2000年版,第660页。

^⑤ The Rize and the Sun. Lloyd's Rep, 1997 p. 314.

^⑥ The Griparion. Lloyd's Rep, 1994 p. 533.

^⑦ 该原则是Kerr大法官在The Odenfeld判例中提出的,大法官解释道:“当损害可以以金钱的方式得到完全赔偿时,并且存在这样一种利益使合同的继续存在对受害人而言是完全合理甚至是有利的。”转引自杨良宜:《国际商务游戏规则——英国合同法》,中国政法大学出版社2000年版,第678页。

则”取代了传统学说中所提倡的直接损失和间接损失的分类标准。从比较法上看,大陆法系国家常将“可预见性”与“直接性(即损害赔偿与违约事实之间要有因果关系)”相混淆,比如《法国民法典》第1151条和第1150条就分别规定了“可预见性”和“直接性”,对于损害“直接性”的认定以可预见标准来确定。德国法和奥地利法则采用因果关系标准来认定损害,对法国民法典主张的“可预见性”和“直接性”的联系持否定态度,它们认为限制损害赔偿的手段不应包括可预见性。^⑧而在美国,科宾教授则指出:“对于因果关系,我们唯一的检验标准……是可预见性。”^⑨这充分说明了英美法不以因果关系问题为损害赔偿范围确定的唯一要素,但是这并不意味着英美法所提倡的“可预见性规则”可以完全忽略事实因果关系这一要素。“这里强调的因果关系问题主要是指造成损失的原因除了被告的过错外,更主要强调的是外来因素介入的影响。”^⑩基于此,我国《合同法》第113条也作出了明确的规定,即将“可预见的损失”限定在“违反合同可能造成的损失”的范围内。

此外,与赔偿损失范围的确定相关联的还包括减轻损失规则、过失规则、^⑪损益相抵规则等。然而,我国《合同法》并未确立损益相抵规则。^⑫确立损益相抵规则是为了补偿守约人因违约所遭受的净损失,而不是为了使守约人在损害赔偿中获得收益。事实上,提前还船的问题应考虑适用损益相抵规则。同时英国法明确指出,承租人提前还船,出租人接受提前还船的,应尽快投入营运,于此出租人可以向承租人

主张这段期间的租金损害赔偿,赔偿额度为租金损失与营运利润的差额。^⑬我国《海商法》修改时应当增加“损益相抵规则”的规定,以解决违约型提前还船赔偿损失的范围确定问题。

根据上述四个规则,我们可以将违约型提前还船赔偿损失的范围确定为以下内容:(1)修理费用的损失。若承租人提前还船没有达到交船时的适航标准的,出租人因修船而造成的全部经济损失(包括可预见的损失)由承租人承担。(2)租金损失(可得利益损失)。如果承租人提前还船并且船舶处于适航状态时,那么通常以还船日至租期届满之日来计算租金损失金额。但是,为了减少损失的扩大,出租人在接受还船后,应尽快将投入营运(减少损失规制)再次投入营运后,租金损失应以还船日至租期届满之日的租金额与再次投入营运所获租金的差额部分来计算的(损益相抵规制)。如果船舶需要修理且修船时间超期的,这样承租人还要赔偿超期的租金损失。(3)更换船员的损失。由于提前还船,承租人应承担出租人因接替原配备的船员而产生的费用损失,如船员的工资、差旅费等损失(包括可预见的损失)。(4)船舶正常营运的损失。由于提前还船,出租人接受还船的,应自行准备必要的消耗物料,包括润滑油、燃油、缆索、淡水等,这部分损失由承租人承担(包括可预见的损失)。于此,若还船时承租人提供上述必要消耗物料时,那么出租人应扣除这部分的损失。(5)港口规费的损失。由于提前还船,产生的各项规费损失,包括航道费、吨税、码头税等损失由承租人承担。

^⑧ cf. G. H. Treitel. *International Encyclopedia of Comparative Law: Remedies for Breach of Contract*. Tubingen: J. C. B. Mohr (Paul Siebeck), 1976, p. 84.

^⑨ cf. A. L. Corbin. *Corbin on Contracts*. Minnesota: West Publishing Co, 1951, pp. 997 - 1006.

^⑩ cf. G. H. Treitel. *International Encyclopedia of Comparative Law: Remedies for Breach of Contract*. Tubingen: J. C. B. Mohr (Paul Siebeck), 1976, p. 84.

^⑪ 参见我国《合同法》第119条、第120条。

^⑫ 损益相抵又称损益同销,指赔偿权利人基于损害发生的同一赔偿原因获得利益时,应将所受利益由所受损害中扣除以确定损害赔偿范围的规制。参见崔建远《合同法》,法律出版社2000年版,第304页。

^⑬ 廖一帆:《定期租船合同中的最后航次指示与还船》,载《中国海商法年刊》1995年第6卷。

(二) 非违约型提前还船

非违约型提前还船就是在承租人全面适当履约,或者虽违反合同约定但不具有违法性的提前还船的行为。其在典型意义上有两种情形:

1. 因出租人根本违约,承租人有权提前还船。此时的承租人在租期届满前享有法定的合同解除权,提前还船便是行使法定解除权的一个必然法律后果。主要体现在:一是因船舶交付时不适航而提前还船。若交付的船舶存在不适航或者潜在缺陷,足以导致合同目的落空,即使船舶已经交付使用,承租人仍有权行使提前还船的合同解除权。二是因不符合合同约定用途而提前还船。若船舶的实际航速达不到标准要求的话,那么承租人的有时效限制的班轮运输则无法完成,基于此承租人有权行使提前还船的合同解除权。再如因船舶的货舱条件达不到合同约定的载货标准的,船舶舱位因此无法载货物的,承租人也有权行使提前还船的合同解除权。

2. 因发生情事变更而提前还船。“所谓情势变更原则,是指合同有效成立后,因不可归责于双方当事人或不可预见的事情的发生,发生情势变更,致合同之基础动摇或丧失,若继续维持合同原有效力显示公平,应允许变更合同内容或者解除合同。情势变更原则的实质意义在于消除因此而产生的不公平后果,这是具体运用诚实信用原则的体现。”^⑭如因叛乱等所致的战争,因金融危机所致的货币贬值、物价大幅上涨,因国家经济政策的重大调整所致的异常变动等都可以认定为情势变更的客观事实。于此,大陆法规定在发生情势变更事由时,承租人可以依法解除合同而提前还船。^⑮将合同义务视为绝对义务的法律规则源于1647年的 *Paradine v. Jane* 案,这个判例一直被延用,直到

1863年 *Taylor v. Caldwell* 案件的出现才对 *Paradine v. Jane* 案进行了修正。本案的主审法官布莱克伯恩通过借鉴大陆法系民法原理来裁判案件的方式,为后世的“合同落空”原则的适用奠定了基础。^⑯在适用范围上,相比大陆法上的情势变更原则,包括了情势变更和不可抗力原则的英美法的合同落空原则更为广泛。情势变更原则在我国合同法上已被承认和接受,但实务中法官对情势变更原则的认定还是有赖于自由裁量权的行使,基于此,是否应适用这个原则和适用这个原则的“危险性”依旧是应面对的棘手问题。判定承租人在光船租赁合同中是否具有情势变更的“正当事由”是认定提前还船是否合法的前提和关键。比如承租人向事先约定的叙利亚航线载运货物,在光船租约的履行期间内发生了叙利亚内战,反政府武装做出叙利亚的港口不允许任何载货船舶进入的声明,若进入,一概击沉,这应属于情势变更的情形。然而由于航运市场不景气而使承运人所面临的商业风险则应与情事变更进行严格区分,不宜借“情势变更”之名行“违约退船”之实。

此外,不可抗力也构成承租人提前还船的非违约类型。比如由于降温明显,大湖区提前结冰,致使承租人在大湖区内无法载运粮食,无法继续营运而提前还船。

三、光船租约解除论之二: 超期还船

超期还船是指承租人在租期届满后向出租人还船的行为。承租人通常在租赁期限届满时向出租人返还租赁物,但由于船舶租赁自身的特殊性,实践中,承租人往往会因“最后航次”的原因而没有按照租期条款中约定的还船期限以及“补充期条款”(即还船宽限期的默示表示)来还船,于此就产生了超期还船问题。

^⑭ 梁慧星:《中国民法经济法诸问题》,中国法制出版社1999年版,第170页。

^⑮ 《欧洲合同法原则》第6:111条第2款规定:“如果由于情事的变更使合同履行变得格外困难,当事人应当进行磋商以改定合同或者解除合同。”参见最高人民法院《关于适用〈合同法〉若干问题的解释(二)》第26条的规定。

^⑯ 参见韩世远:《合同法总论》,法律出版社2004年版,第441页。

(一) “合法的”与“非法的”最后航次

主要航运国家出于对航运惯例和平衡双方利益等因素的考虑,对最后航次都做出了立法规定。英国的 Democritos 案判决指出,如果在指示最后航次时,承租人对本航次做出合理预期,预计将不会超过“补充期”在内的租期的话,那么最后航次就是合法的。但 Peonia 案判决对此进行了修改。据此,准时还船是承租人应承担的严格责任,反之构成违约。^⑰由此可以认定英国法是不允许承租人超期还船的,否则视为非法的最后航次,将承担违约责任。^⑱而在美国判例法上,只要预期航次结束时产生的超期时间比不进行该航次而提前还船的时间短,那么就是“合法的”最后航次。由此,在美国允许“合法的”最后航次在一定期间内超期还船。^⑲

光船租赁中也涉及最后航次的认定问题。^⑳

《海商法》第143条规定:“经合理计算,完成最后航次的日期约为合同约定的还船日期,但可能超过合同约定的还船日期的,承租人有权超期用船以完成该航次。”由此,对于“合法的”最后航次的判定,我国主要考虑是否经过合理计算、可能超过和约为。我国《海商法》允许承租人为完成最后航次而超期,但未明确超期还船的具体判定标准,“经合理计算”“约为”“可能超过”的表述颇为笼统。实则,该规定与上述英国和美国判例法均有所区别。较之英国,我国《海商法》在界定合法的最后航次时允许超期还船,而英国法下的超期还船是非法的;较之美国,我国《海商法》没有如“不进行航次提前的时间比将进行航次结束时产生的超期时间长”的量化标准,缺乏可操作性,容易引起争议,还会给法官留下过宽的自由裁量空间,从而

影响裁判效果。因此,笔者建议我国在修改《海商法》第143条前段时借鉴美国判例法,规定“承租人合理预期超期还船的时间将短于不进行航次而提前的时间时”,即是合法的最后航次,反之非法。

(二) 因最后航次致使超期还船的租金支付

解决光船租赁中的这个问题,需要先考察定期租船下的情形。在定期租船的场所,承租人发出最后航次指令时,出租人通常都会考虑该航次的合法性问题。如果认为是合法的最后航次,出租人就会派船跑完该航次,因此产生的超期租金按合同的约定来执行。而依据英国的判例法,如果认为最后航次是“非法的”或者显然是“非法的”,出租人会要求承租人另外指定一个合法的最后航次,若承租人仍坚持不收回指令,出租人则有权解除合同并向其提出提前终止合同的索赔。^㉑即便出租人执行了这个非法的最后航次,承租人也将承担违约责任,并且出租人有权对超期的租金损失提出赔偿。“租金的损失是当时高的市场租金与低的原租金的差额”。^㉒实际上,在定期租船实践中,出租人往往是因为市场租金率的提高而选择跑完“非法的”最后航次,否则便会拒绝承租人的指令,不会接受拖长这“无谓”的租期。较之定期租船,光船租赁的情况不尽相同。由于承租人管控着光船租赁的最后航次,因此不管最后航次是合法亦或是非法都有可能被跑完。在此种情形下,出租人已不像定期租船时那样可以主动地掌控最后航次了,而只能被动地接受和主张超期还船的租金索赔。

对此,我国《海商法》第143条后段规定,

⑰ The “Democritos”. Lloyd’s Rep, 1976 p. 2149.

⑱ The “Peonia”. Lloyd’s Rep, 1991 p. 1100.

⑲ Michael Wilford Terence Coghlin, John D Kimball. Time Charters. LLP, 1995 p. 132.

⑳ 我国《海商法》第153条规定,本法第143条有关期租合同最后航次的规定适用于光租合同。

㉑ The “Gregos”. Lloyd’s Rep, 1995, p. 1.

㉒ 杨良宜:《期租合约》,大连海事大学出版社1998年版,第54~55页。

超期期间,承租人应当按照合同约定的租金率支付租金;市场的租金率高于合同约定的租金率的,承租人应当按照市场租金率支付租金。值得注意的是,该条并未对合法的超期与非法超期做出区分。如果依此逻辑,则无论超期还船合法与否,承租人均应按照本条规定承担租金损失,这或将损害承租人因主张合法超期还船的租金利益。因此,笔者建议修改我国《海商法》第143条后段,针对合法的与非法的超期还船的不同情形做出“区别性认定”,合法的超期,承租人一般按合同约定的租金率支付租金,若市场的租金率低于合同约定的,按市场租金率支付;在非法的超期期间,若市场的租金率高于合同约定的,承租人应按市场租金率支付租金。

大连海事大学法学院特聘教授、博士生导师关正义点评:

作者以光船租赁合同解除是以还船为行为

依据而展开论述,紧密结合我国《海商法》的相关规定,提出立法修改建议,选题较为新颖。文章从物权保护的角度指出光船承租人还船应采用回复标准,以实现船舶物权权能的完整回复。并且根据承租人提前还船是否承担违约责任对提前还船进行划分并分析各情形下的法律适用问题。最后结合我国《海商法》第143条,给出修改建议:在超期还船的租金支付问题上,建议将定期租船与光船租赁进行区分对待,针对光船租赁超期还船的租金支付问题主张增加以承租人是否有权超期用船为标准区别支付租金的条款,具有一定的理论意义和实践意义。

文章从还船的法律判定标准、提前还船、超期还船等角度展开,提出了自己的观点和可供司法实践参考的建议,对于还船问题尚存在的争议问题,作者提出了相应的立法建议。在文章中,作者参考了大量的外文文献,且紧跟我国海商法的前沿,观点鲜明、逻辑严谨、具有创新性,是一篇具有较高学术价值的论文。

Termination of Bareboat Charter Contract

Li Wei

Abstract: Redelivery in bareboat charter is the behavior of the termination of the contract performance, determining the redelivery of protecting real right legal standards should follow the principle of "reply". In the problems of redelivery, early redelivery and extended redelivery of vessel are the most typical. In determining the scope of damages cause breach of contract about early redelivery, we propose to increase the "profit and loss balance" clause in maritime law, to make up for the deficiency of "contract law". In the definition of legitimacy and the calculation on the overdue rent cause the last voyage about extended redelivery, we propose to amend the "maritime law" the provisions of article 143rd, To serve "Reasonable expectations of extended time" and "the difference between provisions" as a legal basis.

Keywords: bareboat charter; termination of the contract; early redelivery; extended redelivery; legal advice

(责任编辑:程绍燕)