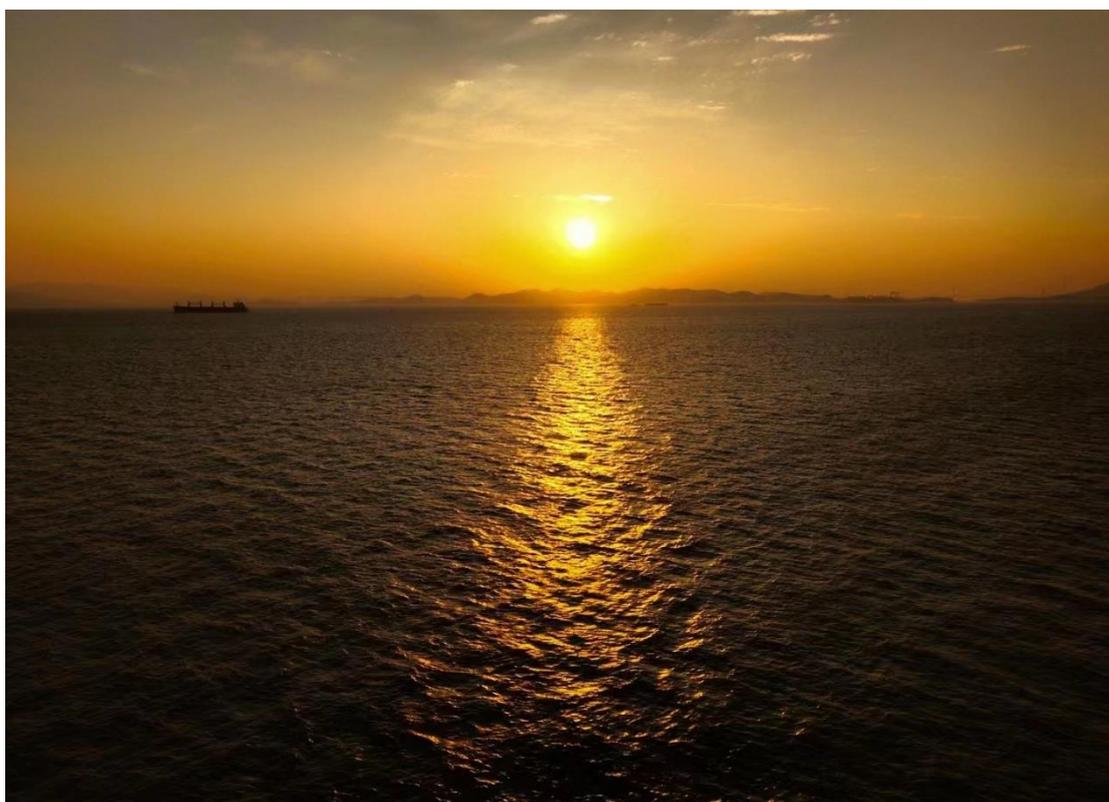


## 【关注】俄乌局势与运输合同（四）—— 合同受阻

作者：特险部



### 摘要

自从 2022 年 3 月俄乌局势的紧张和特别军事行动的开展以来，合同受阻这一问题又成了行业关注的焦点。具体比如，船舶因为军事封锁被长时间困在乌克兰港口，或者固定航线租船合同下的船舶长时间无法挂靠乌克兰港口等情形下，是否构成合同受阻？如果能够构成合同受阻，具体受阻的日期是哪一天？针对这些集中出现的问题，协会注意到，俄乌冲突下航运业所遇到的问题与 1980 年爆发的两伊战争所引发的英国法院一系列合同受阻案例颇为相似，因此协会借此文章简单介绍一下两伊战争背景下引发的一系列英国法院案例中，仲裁庭和法院所采用的合同受阻的判断标准，以希望对当下的船东和租船人有所启示。

### 一、两伊战争下涉案背景简介

两伊战争背景下英国法院直接针对合同受阻的典型案件大概有 4 个，而这 4 个案件的事实背景基本上都是两伊战争爆发初期产生的租船合同延误受阻争议。因此，本文首先对这些案件发生的大背景做以下简介。

1980年9月17日，伊拉克萨达姆撕毁边界协议，伊朗与伊拉克爆发冲突。

9月21日，战争（heavy fighting）正式开始。

9月22日，战争更加激烈，当天下午所有船舶被禁止离开 Shatt-al-Arab 水道。

9月23日，伊拉克开始入侵伊朗。在这时，普遍的观点是伊拉克会在几天内胜利结束战争。但是，很快事实就证明恰恰相反，伊朗进行了大规模抵抗。

10月12日，双方曾有停火的努力，为了让外国船舶尽快离开，但是以失败告终。

11月12日，联合国和平大使 Palme 先生前来调停，并于19日到达。但是停火条款并没有被接受。

11月24日，大使承认短期内不太可能达成停火，因此其工作开始转向协助商船离开。但是也失败了。同时还有证据显示，Shatt-al-Arab 水道产生了 silting up，即使船舶可以离开，大概也需要2个月的时间疏通才能让船舶航行出来。

11月26日到27日，Palme 先生声称伊朗与伊拉克原则上达成了让船舶离开的协议，但是船舶需要悬挂红十字会的船旗。后来红十字会不允许船舶悬挂其旗帜，因此这个方案也暂时搁浅了。

## 二、The Evia (No. 2) [1982] 2 Lloyd's Rep. 307

该案在协会先前的文章中已经多次被提及，其是一个关于安全港判断标准的权威判例。但是，除了安全港问题，合同受阻的日期也是该案双方的一个争议。

该案中，承租双方订立了一个租期为18个月（加减两个月租船人选择）的定期租船合同。1980年3月中旬，租船人指示 Evia 轮履行一个古巴到伊拉克巴士拉（该港口位于 Shatt-al-Arab 水道的西岸）的航次。该船于9月22日在巴士拉卸货完毕，但是此时船舶由于战争原因，已经无法开航。10月1日，船上大部分船员已经被遣返。此后，该船长时间滞留。

双方的争议之一是合同受阻的日期。仲裁庭认为合同在10月4日就受阻了。首先，仲裁庭注意到从1980年9月船舶被滞留开始，合同还有6到10个月的剩余租约期。其次，战争刚开始时，确实对于短时间内能够结束战争大家都是抱有希望的。但是，仅仅过去了短暂时间，事情就朝着相反的方向发展了，所有人都开始猜战争还会持续多久。再次，虽然这样说，仲裁庭还是注意到了船东提供的相反证据：从10月到12月，各方一直为释放船舶而努力，交战双方也商讨过这个事情，联合国大使也来协调以及从10月开始的一些协议允许悬挂联合国或者红十字会旗的船舶离开……但是，虽然有这些船舶可能随时能被释放的证据或者希望，仲裁庭还是认为这些证据都不足以帮助船东，因为希望总是有的，但问题是这里的希望非常渺茫。最终，仲裁庭选择了10月4日作为合同受阻的日期，因为4日之前大部分船员就被遣返了，10月4日 Khorramshahr 周围的战斗已经非常激烈，伊拉克大炮已经袭击了离船舶非常近的地方。综合这些情况，一个合理的商业人士会认为从这一天开始，船舶会遭受非同寻常的延误（inordinate delay），因此合同受阻的日期应该是10月4日。

该案从高等法院一直上诉到贵族院。法院都注意到了同时还有其他几个背景事实基本一致的合同受阻案件也在审理，特别是在下面提及的 The Wenjiang 以及 The Chrylis 等案中，仲裁庭都裁定11月4日为合同受阻的日期。但是法院并不认为一定要与这些

裁决或者判决保持一致；判断合同受阻日期是一个程度的问题（question of degree），有不同的观点是很正常的。同时，仲裁庭的认定并没有明显的错误，因此不需要法院去修正。最终，法院都支持了10月4日作为合同受阻的日期。

### 三、The Wenjiang [1983] 1 Lloyd's Rep. 400

该案租船合同还船日期为1981年4月（或者3月，租船人选择）。Wenjiang 轮于1980年9月21日到达巴士拉准备装货；同日，由于战争（heavy fighting）正式开始，船舶被禁止也无法离开 Shatt-al-Arab 水道。10月7日，船东通知船员离船；9日，所有船员离船完毕。此后，船舶一直被滞留。双方的争议的焦点也是合同受阻的日期。仲裁员选择了两个时间进行判断：10月7日和11月24日。

关于10月7日，仲裁庭否定了这个日期可以构成合同受阻。仲裁庭首先重点论述了战争对于合同受阻的影响。仲裁庭引用判例和教材的论述，认为战争本身对于合同受阻的判断并无重要意义（即不能简单认为只要爆发了战争就会导致合同受阻），需要考虑的重要问题是战争的背景环境（surrounding circumstances）以及可能会给合同带来的影响；也就是，商业人士评估的会造成非同寻常的延误的商业可能性（commercial probabilities）。基于此以及案件的具体事实，仲裁庭认为在10月7日的时候，各方仍在为释放船舶而努力，船舶最终能够被释放是有一定可能性的，因此这一天并不构成合同受阻的日期。具体地，仲裁庭也考虑了租船人的观点，即10月7日的时候，已经有明显的迹象显示战争时间可能会延长，因此合同应该在这一天就受阻了。对此，仲裁庭认为，总可以预见到各方会为释放船舶而做出努力，而且这种努力在10月12日的时候已经开始了。不能仅仅考虑战争可能持续时间的长短这一因素，而要考虑整个的背景环境，比如船舶被释放的可能性。

关于11月24日，仲裁庭支持了这一天作为合同受阻的日期：在这之前，船舶已经被延误了2个月，而且即使这一天船舶能够离开，也需要等待两个月的清理河道淤泥的时间，这样总计的延误时间至少会有4个月，而船舶从被滞留开始租约期一共就只剩下6个月，可见延误至少占了三分之二，况且联合国大使都在这一天说达成停火协议不太可能了。

法院支持了仲裁庭的观点。关于10月7日，法院肯定了仲裁庭的思路，即不能只看战争结束所需要的时间，重点要看船舶能够被释放的可能性。在10月份的时候，各方确实在为释放船舶而努力；因此10月7日的时候，可以预计船舶会在短时间内被释放。但是到了11月24日，情况就大不一样了。况且，即使船舶能够在此时被释放，由于河道的淤积，也还需要至少两个月的时间才能最终航行出海。仲裁庭考虑到了已经和将要造成的延误与剩余租约期之间的比例，这也是合理的。

### 四、The Chrylis [1983] 1 Lloyd's Rep. 503

该案的租船合同是一个TCT（没有明确的租约期），1980年4月1日Chrylis 轮交船。5月1日，该船在北美装完货便前往波斯湾，并于5月28日到达巴士拉引航站，后于9月14日靠泊卸货。但从9月22日起由于战争的爆发所有船舶都被禁止离港。船上大部分货物于10月1日卸完，随后该轮被当局要求移开泊位等待，最后的150吨货

于 10 月 14 日卸完。仲裁庭认定，如果没有战争爆发及后续事件发生，船舶本可以于 10 月 1 日外加 60 小时卸完所有货物，然后就可以前往 Muscat 还船。双方的争议焦点之一同样是合同受阻的日期。

仲裁庭同样认定 11 月 24 日为合同受阻的日期。因为在此之前多项和平提议都被拒绝，联合国大使也表示战争不可能很快结束了；绝大多数业内人士都认为船舶要安全离开可能需要数月或者更久。

法院同样没有否定仲裁庭的结论。法院首先阐明了上诉的 3 个因素：事实认定、法律适用、将事实与法律结合起来得出的结论。第 2 和第 3 个因素是法院需要考虑的。法院特别指出，如果适用了正确的法律原则后只能得出一个结论，而仲裁庭虽然正确论述了法律原则，但却得出了另外的结论，那么这个结论是错误的；相反，如果适用了正确的法律原则会得出不同的结论（a range of answers），那么只要仲裁庭的结论在这个范围之内，法院就没有理由干涉。

在战争本身对合同受阻的意义上，法院认为：（1）除非战争使得合同变得非法，战争本身不一定能阻止合同履行，只有战争过程中的行为才可能，具体要看特定情况；（2）如果需要给出任何假设，只能假设战争持续的时长，而不是战争本身对合同的影响，战争和战争对合同履行的影响是不同的概念；（3）任何对战争持续时长的假设都是可推翻的。也就是说，判断合同受阻的具体时间，无论如何都需要看当时的具体情况。

至于其他案件对于受阻日期有不同认定这一争辩，其他法院的认定只能说明这些案件的仲裁庭认定的受阻日期并不是错误的，但是并不能证明认定的日期就是正确的，因此没必要遵循。总之，仲裁庭对于法律的认定和结合事实的判断并没有错误之处。

值得注意的是，该案并没有重点考虑延误与剩余租约期的比例问题。可能是因为该案的合同是一份没有明确租约期的 TCT，判断受阻的标准更加类似航次租船合同。

## 五、The Lucille [1984] 1 Lloyd's Rep. 244

NYPE 格式的期租合同下（很可能是一个 TCT），Lucille 轮于 1980 年 7 月 21 日在苏丹港交船，在罗马尼亚装完货后，8 月 1 日，确定卸港为巴士拉。8 月 25 日船舶到达 Shatt-al-Arab 锚地。9 月 20 日，租船人指示船舶前往巴士拉卸货，卸货一直断断续续持续到 10 月 23 日，但从 9 月 22 日起船舶就已被禁止离开。仲裁庭认定的合同受阻日期是 12 月 9 日。

该案在仲裁阶段主要争议焦点在安全港、损害赔偿、解约、停租条款和合同受阻上。随着 The Evia 案件各级判决的逐渐公布，在安全港问题上仲裁庭的认定被高院和上诉法院推翻，但上级法院没有就合同受阻做出判断，因为法院认为合同在这种情况下受阻已经成为了共识，具体的受阻日期基于事实应该留给仲裁庭去确定。因此，仲裁庭认定该日期的理由也没有在上级法院的判决中再多赘述。

## 总结

通过上面对与时下局势类似的判例的介绍，我们认为如下几点启示值得注意。

第一，单纯的战争爆发并不一定能够构成合同受阻，判断受阻的核心问题应该是是否有很大的可能性（commercial probabilities）会对合同产生不同寻常的延误，而战争只是导致延误的诱因。具体而言，正如 Roskill 勋爵在 The Nema [1981] 2 Lloyd's Rep. 239 案中说道：“如果一个事件可能会导致合同义务的延误履行，有必要稍等一下来看已经产生的延误和将来可能还会产生的延误会使得履行合同变得根本不同（radically different）。但是，商业人士不应该被要求等待太长时间去做这种判断。延误是否足以导致受阻需要结合已有的和将来很有可能产生的证据来判断。这是一个程度的问题。涉及到程度的判断，不同的人会有不同的观点。熟悉法律和背景事实的仲裁庭会做出这种判断。”

第二，判断受阻需要考虑整个和全盘的事实背景。特别是战争背景下判断合同受阻所需要的背景材料和证据已经远远超出海运和贸易的范围，其涉及到了整个地区甚至世界的局势。因此，关注和搜集各种资料和信息尤为重要。在协会遇到的相关具体案件中，所涉及到的证据包括了各国政府的表态、权威媒体的报道和评述、政治人物的发言等等，非常广泛。

第三，不管怎样，判断是否受阻，特别是受阻日期都是一项非常主观的工作，不同的仲裁庭、法院可能会有不同的观点，而这些观点可能都难以说是不合理的。上面所列举的案例中，仲裁庭的观点虽有不同，但是都获得了法院的支持，或者是上诉请求被法院驳回。这也会增加此类案件的诉讼风险，需要争议双方谨慎考虑。

第四，判断合同受阻不能脱离具体的合同条款和航次履行情况。如上所述，已经产生和预计会产生的延误与剩余合同期（或者整个航程）的比例、所载货物的性质、合同中是否有条款排除了受阻的适用等等都是需要考虑的因素。当然，如果有需要，合同双方可以通过具体的条款详细约定战争情况下双方的权利和义务，以保护自己的权利。

声明：本文探讨的受阻仅仅为延误受阻（frustration by delay），而不包含其他类型的受阻（比如船舶沉没、被永久没收等合同确定无法履行的情形）。另外，上面介绍的判例仅代表这些判例可能具有一定的参考意义，但不代表一定能够适用在任何具体的案件中，更不代表这一问题仅有上述几个相关判例。