

诺亚之风

2025/02/08 刊

目录

“合同受阻”后的损失分担与其适用的例外.....	6
钢材货物在散货船上与件杂货、集装箱或项目货物在散货船上的混装问题.....	10
保函是代表谁发出的？---租家签发和接收保函时的注意事项.....	14



“合同受阻”后的损失分担与其适用的例外

原创：刘卫东

“合同受阻”（Frustration of Contract）是英国普通法下的一个法律制度。它是指合同签订后，在履行期间，在合同双方当事人都没有犯错或违约时发生了一些不可预见的事件，导致合同的履行不能，合同目的无法实现等情况下，合同双方可以被免除继续履行将来的合同义务并不再承担第二合约责任（赔偿义务）。合同受阻是基于公平合理的理念，平衡合同双方在意外情况下的利益关系。

Chandler v. Webster (1904) 1 KB 493 案例说明了这种情况。原告租用被告的阳台观看英皇加冕仪式。合同规定原告要提前支付 141 英镑的租金。原告在付了 100 英镑后不久，加冕仪式因故被取消。合同约定的支付时间在前，而取消加冕仪式的时间发生在后。此时原告租客还有 41 英镑没有支付。合同因为加冕仪式的取消而受阻，合同目的没有实现，原告要求被告出租方返还已经支付的 100 英镑，而被告反索赔 41 英镑。法院判被告胜诉。



根据合同受阻的原则，普通法认为其后果是受阻前已付应付的钱可被保留，以后要付的钱就不必履行。该案子中法官认为合同受阻仅是允许双方卸下将来的履约责任，但不应影响履行受阻事件发生前的合约责任与承诺。因为在契约自

诺亚天泽保险经纪

青岛市崂山区香港东路 195 号上实中心 7 号楼 6 楼（邮编 266061）

电话: +86 532 82971085 | 邮箱: marine@tnzconsult.com

网址: <http://www.tnzconsult.com>

2



由原则下，双方完全可以约定一方提前支付全部对价。所以这个判决虽然看起来不公平，但在普通法下没有问题。

另一个同时发生的案子也有对“合同受阻”的理解作用。Krelly v. Henry (1903) 2 KB 740。该案也是租用场地观看英皇加冕仪式。合约里有租金支付条款。但规定的租金的支付时间在到来前加冕仪式就被取消了。法院判决这部分租金可以免除支付。因为支付方没有了对价（使用场地观看加冕仪式）。

这个案子的判决也引起了社会的不公反映。合约受阻时，是否应该履行承诺的合约责任完全取决于合约是如何规定的付款时间。而受阻事件是突发与不可预见的意外。因此双方在定约时根本无法针对受阻事件做出比较合理与公平的分摊，只能听天由命。这不太公道。

为了解决这个问题，英国颁布了成文法《Law Reform (Frustration Contract) Act 1943》（合同受阻法）。该法的精神是，1. 仅在合同的准据法是英国法时才适用。2. 允许合约一方向对方取回合同受阻前已付的钱，合约受阻前已经到期的应付价款如果尚未支付，则再不必支付。3. 不再讲求约因或对价问题。4. 允许收到钱的一方扣除其为了履约发生的使费，将剩下的钱还给付款方。5. 如果已经做出支付的一方也有使费，也应考虑进去。6. 即使一方事先有自己的保险补偿损失，该保险的好处也不必考虑。7. 发生争议时，由法院做出裁判。



让我们看看 *Gamerco SA v. ICM / Fair Warning (Agency) Ltd* (1995) 1 WLR 1226 一案。原告是演唱会的承办商，被告是演唱团。双方签订合同，合同约定原告应该向被告支付的酬金是 79 万元。上演之前当地政府因为安全因素取消了演唱场地的使用权。合同受阻，演唱会取消。演唱会被取消前原告已经支付了

诺亚天泽保险经纪

青岛市崂山区香港东路 195 号上实中心 7 号楼 6 楼 (邮编 266061)

电话: +86 532 82971085 | 邮箱: marine@tnzconsult.com

网址: <http://www.tnzconsult.com>

3



49 万元。此时双方也都发生了费用。原告的使费是 45 万，被告是 5 万。原告要求依据合同受阻法不必支付尚未支付的 30 万，并要求被告退还原告已经支付的 40 万元。法院根据合约受阻法行使了自由裁量权，判决原告可以取回全部的 40 万，不再作出各自使费的扣减。

这个案子的审理和裁判，法院完全地适用了《Law Reform (Frustration Contract) Act 1943 》，适用该成文法得出了相对公平的结果。但是，机械地按照合同受阻法去处理已经支付的费用也会在某些情况下导致不公。比如，B 国厂家与 A 国用户签订了一个机器定做合同，合同适用英国法。价款为 30 万美元。A 国用户按照合同全部支付了这 30 万美元。该机器在制作中，两国因为某岛屿争执成为交战国。B 国法律不允许该合同的继续执行，合同受阻。此时 B 国厂家已经发生了制作费用 6 万美元。如果允许 A 国用户收回支付的价款，也允许 B 国厂家扣掉成本 6 万美元，被退回的金额就只有 24 万美元。这等于是 B 国厂家没有盈利，也没有损失；而 A 国用户却损失了 6 万美元。所以，法律界认为由双方分担这 6 万美元的损失才算是公道的。也就是说，B 国厂家应该仅扣留 3 万美元，退还 A 国用户 27 万美元，或者提交仲裁，法院，由司法机关审理裁判。

英国法下构成合同受阻往往会涉及到三个起因。一是实质上无法履行（例如标的物的突然灭失）。二是法律上不能履行（合同成立后法律发生变化，使得该交易如果继续履行会变为非法）。三是延误，但要求估计的延误时间会影响到剩余的合同履行时间。比如一个 TCT 租约下的船舶到达了装港准备接运镍矿，装港国家突然颁布了镍矿禁运令。如果此时离 TCT 还船日仅有 25 天，而知道该禁令会在 30 天后解除，法律会认为合同受阻；反之，如果剩下的日子离还船期还有 50 天，而禁令估计会在 30 天内解除，则不会构成合同受阻。

需要注意的是，该法在其 Section 2(5)中明确规定不适用于几种合同。这些合同基本上都是涉及海商方面的。它们是船舶程租租船合同，提单运输合同，保险合同，和 1979 年货物买卖合同《The Sale of Goods Act 1979》Section 7 提到的特定货物的灭失。





程租合同不适用的原因是英国普通法的原则是服务终结后服务方才有权收取费用。但是能导致海上货物运输合同受阻的风险很多，如果受阻可以成立，承运人仍可以按比例收取一部分费用，就与普通法的地位相悖了。另外，租约大都会约定运费预付，不论船舶与货物受损与否，运费被视为已经被承运人赚取，不再退还。也就是说，在程租行当中，双方已经通过“契约自由”权利，事先将风险的承担划分好了，法律不必再去干涉。

该法不适用于提单的原因是提单做为海上货物运输合同针对海上突发风险导致货物的损坏和灭失如何分配风险，在历史上已经有了悠久的，十分稳定的做法与法律地位。该法没有必要去做出改动。

合同受阻理论不适用于保险合同的原因是英国 1906 年海上保险法《Marine Insurance Act 1906》第 84 条已经明确规定一旦保险责任开始，保险费则不再退回。

该法不适用于 1979 年货物买卖合同 Section 7 提到的关于特定货物的交易。其原因是该法条已经规定，当特定货物（非大路货）的风险在转移给买方之前灭失，而买卖双方都没有犯错，也没有违约的情况下，该合同可以被撤销。

“Where there is an agreement to sell specific goods and subsequently the goods, without any fault on the part of the seller or buyer perish before the risk passes to the buyer, the agreement is avoided
“（编者注：合同的撤销与合同受阻的法律意义不同。撤销视同于该合同自始不存在，而合同受阻是合同已经成立，在履行期间因故不再履行。两者发生后的法律后果的承担不同）”

诺亚天泽保险经纪

青岛市崂山区香港东路 195 号上实中心 7 号楼 6 楼（邮编 266061）

电话: +86 532 82971085 | 邮箱: marine@tnzconsult.com

网址: <http://www.tnzconsult.com>

5



英国法认为，在公司之间的交易中一方不会因为破产而构成合同受阻，因为清盘人或财产管理人会继续履约。但英国法还认为，如果是涉及到合同中的自然人死亡，尤其是雇佣合同或服务合同，合同会受阻。涉及到诉讼的话，诉讼应该终止。但在成文法中有例外，英国 1996 年仲裁法《Arbitration Act 1996》的 Section 8 规定当事人死亡不会使得仲裁条款无效。主体死亡，只要诉因仍在，诉讼都可以继续进行下去。死者的继承人应该参加仲裁。

中国法律也有类似合同受阻的概念。我国《民法典》第 533 “情事变更” 法条规定，“合同成立后，合同的基础条件发生了当事人在订立合同时无法预见，不属于商业风险的重大变化，继续履行合同对于当事人一方明显不公平的，受不利影响的当事人可以与对方当事人重新协商；在合理期限内协商不成的，当事人可以请求人民法院或者仲裁机构变更或者解除合同”。

本文仅供读者参考，如需帮助请联系我们或咨询专业律师。

电话：0532-82971085
邮箱：claim@tnzconsult.com
info@tnzconsult.com
marine@tnzconsult.com



钢材货物在散货船上与件杂货、集装箱或项目货物在散货船上的混装问题

编译：孙红霞

提醒船公司的管理人们注意，目前有许多散货船将成品和/或半成品钢材、件杂货集装箱和项目货物装载在同一个货舱内运输。

件杂货，集装箱和项目货物包括大型、重型、超尺寸的货品、机械零件、木箱和如卡车、吊车或装载机 etc 重载轮式设备。与专门运输件杂货、集装箱或工程货物的船舶不同，散货船没有配备合适的系固装置。这种尺寸、形状和重量不规则的非纯粹的散货需要做特别的临场的绑扎。这种安排在船舶航行过程中对船舶的安全性产生很大挑战。

带轮的货物因为更容易移动所以构成特殊风险。《货物积载和系固安全操作规则》（CCS）中对带轮货物有专门的积载和绑扎要求。

同样，件杂货或项目货经常被堆放在钢材货物上面。虽然特定的成品和半成品钢材应按照协会于 2024 年 8 月 19 日颁布的 16/24 号通函《钢材货物装前检验》的要求做装前检验。鉴于件杂货、集装箱货和项目货的混装重量过大或固定不当可能造成的损害风险，会员还应考虑聘请对此种非纯散货有积载和绑扎经验的检验师进行监装。



诺亚天泽保险经纪

青岛市崂山区香港东路 195 号上实中心 7 号楼 6 楼（邮编 266061）

电话: +86 532 82971085 | 邮箱: marine@tnzconsult.com

网址: <http://www.tnzconsult.com>

7



聘用经验丰富的检验师的花费会低于因装船时由于缺少专业协助而造成船舶的、货物的及船员受伤的成本。专业的检验师有能力可以协助船长及船员来保障会员的利益和航次的安全。

装载上述货物前，应由船长批准并掌握以下基本步骤：

- 装载前做好有效的装载计划；
- 收到装载计划后，船长应将相关数据输入装载仪，以确保船舶的剪力 and 弯矩（SFBM）和稳定性在适用范围内；和
- 应按照货物系固手册（CSM）的规定，明确货物的绑扎方式并确保船上备有符合 CSS 规则要求的相关装载与绑扎的材料和设备。

关于重货、集装箱和工程货物的积载与绑扎不当的一些重要观点包括：

- 车辆和堆放在其他货物上的重大件/散杂货可能无法得到上层货物需要的稳固支撑面；
- 由于重量原因，货物堆放在其他货物上面可能使下面的货物损坏或变形；
- 车辆或重货本身应标注绑扎/固定点，用以协助固定货物本身并且这些固定点通常是由车辆生产厂家提供；
- 车辆间不应相互固定，而应该单独固定在船体结构的强系索点处；
- 垫木应放置在件杂货/工程货物下，提供平整的表面并分散重量，以确保不超过舱底的最大承载能力；
- 当货物在海上运输过程中发生位移时，应由船员加固绑扎并建议使用花篮螺丝；和
- 散货船并不适合运载箱装货物。在运载任何数量或任何期限的集装箱时，着重依据协会于 2021 年 10 月 4 日发布的《非箱装船运载集装箱》警示中提到的关于运载这种特殊货物的许多相关因素运输；和
- 应注意协会于 2024 年 9 月 30 日发布的第 20/24 号通函，对于工程货物，协会建议聘请海事担保检验师对重大件和高值工程货物进行监装。

船东有责任确保船舶适合并能够胜任运输件杂货、集装箱和工程货物，同时应充分符合法规和船级社标准。船上应备有船旗国批准的系固手册。虽然件杂货、集装箱和工程货物绑扎材料通常由租船人提供，但系固手册上提供了船旗国批准的绑扎和固定方案，并需详细说明了船上可用的绑扎设备。





如果要装运船舶的系固手册未允许装运特殊货物，船东需通知租家并咨询该轮船级社和/或船旗国做进一步的指导。

船长最终有责任确保按照适当的规定安全处理、积载和绑扎货物。因此，船长有义务：

- 拒绝装载不符合规定的特殊货物。如，在船舶没有配备货舱灭火系统的情况下，不可以装载油箱中有燃油的车辆。
- 确保在航行过程中货物积载不会对船舶造成损坏：
- 由于绑扎不当（如，钢绳接触船舶的尖锐部位，因为海上运输的颠簸而可能断裂）；或
- 保持船舶的剪力弯矩（SFBM）和稳定性在适当范围内；或
- 超出舱底的载重密度；和
- 利用任何可能对船长和/或船东有利的租约条款或条文。

您的管理人建议会员注意此信息并据此进行指导。

本文仅供读者参考，如需帮助请联系我们或咨询专业律师。

电话：0532-82971085

诺亚天泽保险经纪

青岛市崂山区香港东路195号上实中心7号楼6楼（邮编266061）

电话：+86 532 82971085 | 邮箱：marine@tnzconsult.com

网址：<http://www.tnzconsult.com>



邮箱: claim@tnzconsult.com
info@tnzconsult.com
marine@tnzconsult.com



保函是代表谁发出的？——租家签发和接收保函时的注意事项

编译：殷齐越

介绍

保函（“LOI”）通常用于促进高效贸易。例如，当提单未及时到达卸货港，船舶的等待将会引发累积的滞期费，或者销售合同下的实际卸港与提单中指定的卸货港不一致时，可以签署保函来解决[1]。

然而，由于这种情况属于货物责任的除外责任[2]以及保函下的承诺会是一个重大责任，这种保函产生的货物责任将不在保赔险的承保范围内。

因此，船东和租家会寻求依赖合同链中的下游租家的补偿，要求下家为此负责，希望下家有足够的承担他们的义务。在交错货物的情况下，索赔可能会很巨大，并可能超过货物的价值。

英国高等法院最近的一项判决证实，除非他们是“未披露委托人”的代理人，否则只有签发保函的实体才会根据保函承担责任，即使他们是更大的公司集团的一部分。

英国法律中的“未披露委托人”是指一方代表另一方对外订立合同，但未向合同相对方做出披露。代理人和委托人必须有合意，但是否有过合意要基于对其言语和行为的客观分析，合意可以是明示或暗示的，即使他们自己不承认这是代理人/委托人关系[3]。

因此，在发出保函时，租家应仔细考虑其集团内的其他实体是否可能无意中承担保函下的责任，并且在收到来自链条下层租家的保函后，租家应该考虑提供保函的实体（而不仅仅是更大的公司集团）是否有财力履行其义务。更多关于提供保函的指导请参链接 <https://www.skuld.com/topics/legal/pi-and-defence/letters-of-indemnity---the-charterers-perspective/>

另一方何时可以成为保函的“未披露委托人”？

诺亚天泽保险经纪

青岛市崂山区香港东路195号上实中心7号楼6楼（邮编266061）

电话: +86 532 82971085 | 邮箱: marine@tnzconsult.com

网址: <http://www.tnzconsult.com>

11



这将取决于每个案件的事实，但英国高等法院在 Yangtze Navigation (Asia) Co Limited v TPT Shipping Limited[4] 案件中就法院可能考虑的问题提供了一些指导。

Yangtze Navigation 涉及 2020 年从新西兰到印度的三批原木，这些原木是在没有出示提单的情况下根据一系列保函卸货的。据称货物交付错误，船东被人提出索赔。船东希望租家提供的保函能给予补偿，但租家无法根据他们从收货人那里收到的保函进行追偿，租家后来被清盘。面对无望追索错误交付导致的损失，船东对货物的出口商（“出口商”）和同属一个集团的，与租家类似有关联关系的另一家公司提起诉讼，声称他们最终根据保函承担责任，因为租家实际上仅是他们的代理人，并代表他们签发了保函。

在判定关联方和出口商不是“未披露的委托人”，而需要根据保函承担责任时，法院考虑了下述要点：

1. 租家、隶属公司和出口商之间的合同：该隶属公司与出口商签订过一份合同，根据该合同，它将作为出口商营销、销售和安排原木运输的代理。作为出口商的代理，该隶属公司与租家签订了为原木提供运输服务的合同。
2. 隶属公司和租家所属集团的结构：该租家公司的设立就是为了将集团其他成员隔离在租船风险之外。如果租家在租船和签发保函时只是作为隶属公司的代理人，这将违背分离租船业务的目的。
3. 如何安排装运：租家没有为货物租用涉案的整船。出口商仅使用所租船舶上的部分空间，租家则可以根据自己的意愿使用任何多余的空间，这并不符合租家在租船时作为附属公司或出口商的代理人的做法。
4. 租家是否在装运上赚钱：租船合同项下的所有收入和支出都通过隶属公司从租家和出口商的账户进出，租家在装运上没有赚钱。英国高等法院此前曾有过判决，作为当事人的两方“完全有可能”同意一方向另一方提供船舶，以换取所有运营成本的补偿，且不收取任何利润[5]，Yangtze Shipping 的法官也不认为这意味着租家在租船或签发保函时仅作为代理人。
5. 签发保函的程序：租家在签发保函之前寻求过隶属公司的批准，但这并不一定意味着该隶属公司是保函的未披露委托人，因为当货物是隶属公司获得贷款的担保物时，租家是会在凭保函卸货之前征得隶属公司的同意。如果隶属公司在批准保函方面是出口商的代理人，但在没有得到授权下就同意了保函，就不会使得出口商在保函中对船东承担责任。



结论

许多租家将其租船业务与其他业务分开，在 Yangtze Navigation 案中，英国法院再次确认，只要租船业务不是为集团其他公司代办，这种划分就会得到支持。

因此，在收到保函时，推定只有发出保函的实体将承担责任，而同一集团中的任何其他公司都不承担责任。如果实体的财务状况存在任何不稳定性，租家可能希望考虑要求保函由一家银行会签，或者由母公司提供担保。

Skuld 如何提供帮助？

尽管有 IG 标准措辞，但 LOI 通常不属于标准租家责任的 P&I 保险范围，因为它们涉及协会条款和条件中剔除的重大赔偿责任。但是，如果您需要与保函请求和/或发出保函的各方有关的帮助或建议，专业的 Skuld 团队可以协助审查措辞，并考虑为保函下的风险量身定制额外保险。

参考文献：

- [1]The International Group of P&I Clubs has standard form LOIs for delivery without production of original bills of lading, delivery of cargo at a port other than that stated in the bills of lading and delivery at another port and without production of original bills of lading, which can be found here.
- [2]Charterers' Terms and Conditions 6.2.13 and 6.2.15(a)
- [3]See The Magellan Spirit [2016] 2 Lloyd' s Rep 1. and Privy Council in Sui Yin Kwan v Eastern Insurance [1994] AC 199
- [4]Yangtze Navigation (Asia) Co Limited & Anor v TPT Shipping Limited & Ors [2024] EWHC 2371 (Comm)
- [5]The Magellan Spirit [2017] 1 All ER (Comm) 241

上述文章仅供读者参考，如需帮助请联系我们或咨询专业律师。

电话：0532-82971085
邮箱：claim@tnzconsult.com
info@tnzconsult.com

诺亚天泽保险经纪

青岛市崂山区香港东路 195 号上实中心 7 号楼 6 楼 (邮编 266061)

电话: +86 532 82971085 | 邮箱: marine@tnzconsult.com

网址: <http://www.tnzconsult.com>



marine@tnzconsult.com

[免责声明] 本文仅代表作者个人观点，与诺亚天泽保险经纪月刊无关。诺亚天泽保险经纪仅翻译、转载，免费分享给大家，其原创性以及文中陈述文字内容和图片未经本刊证实，对本文以及其中全部或者部分内容文字、图片的真实姓名、完整性、及时性本月刊不作任何保证或承诺，请读者仅做参考。如果因此而产生法律纠纷，与诺亚天泽保险经纪月刊无关。如涉及侵权等相关事宜，请联系我们会在第一时间删除。

诺亚天泽保险经纪

青岛市崂山区香港东路 195 号上实中心 7 号楼 6 楼 (邮编 266061)

电话: +86 532 82971085 | 邮箱: marine@tnzconsult.com

网址: <http://www.tnzconsult.com>

14

