

Measures Would Be Taken By the Courts in Deciding Whether to Trigger the Off-hire Clause

Des mesures seraient prises par les tribunaux pour décider si on déclencherait la clause de l'arrêt-location

淺議停租條款的適用

ZHENG Xia

鄭夏

Received 20 January 2009; accepted 25 February 2009

Abstract: In the scope of carriage of goods by sea, the central issue is the vessel. Obviously, the efficiency of the vessel is of utmost importance not only to the shipowner who render the vessel to earn hire but also the charterer who pay the hire in the purpose to utilize the vessel. Sometimes, the vessel might be out of order or cannot work efficiently. Therefore, there must be the collision of interests between the parties on whether paying the hire continuously in this situation. In other words, it is the problem of triggering off-hire clause in the charterparty. Though the standard forms, such as NYPE and Baltim form have the off-hire clause, however, the utilization of the clause is ambiguous according to different situation. Therefore, the critical challenge faced by the Court is how to trigger the off-hire clause more reasonable so that the interests of parties can be balanced.

Key words: On-hire; Off-hire; Seaworthiness

Résumé: Dans le cadre du transport de marchandises par mer, la question centrale est le navire. De toute évidence, l'efficacité du navire est de la plus haute importance, non seulement pour l'armateur qui rend le navire afin de gagner de la location, mais aussi pour l'affréteur qui paie la location dans le but d'utiliser le bateau. Parfois, le navire peut être hors de l'ordre ou ne peut pas travailler efficacement. Par conséquent, il doit y avoir la collision d'intérêts entre les parties sur le problème si on doit payer la location de façon continue dans cette situation. En d'autres termes, c'est le problème du déclenchement de la clause de l'arrêt-location dans la charte. Bien que certains formulaires standards, tels que NYPE et Baltim ont la forme de clause de l'arrêt-location, l'utilisation de cette clause est ambiguë en fonction de différentes situations. Par conséquent, le défi critique de la Cour est de savoir comment déclencher une clause de l'arrêt-location plus raisonnable, afin que les intérêts des parties peuvent être équilibrés.

Mots-clés: en location; arrêt-location; navigabilité

摘要: 在海運這個議題裏，船舶一直是占據著舉足輕重的作用。毋庸置疑，船舶的有效提供服務的能力對於船主能否得到租金和租船方能否利用船舶實現自己的目的都是至關重要的。有些時候，船舶會出現故障，不能充分

的提供服務。因此，在此種狀況出現時，租船合同的雙方的利益必然會出現沖突，所以，是否應該繼續支付租金的問題就出現了。換句話說，這也就是租船合同中的停租條款的適用問題。雖然現在廣泛應用的格式合同，如紐約土產交易所租約範本（NYPE）和巴爾的摩定期租船合同（Baltim form）都包含有停租條款，然而，有關停租條款的適用在有些情況下仍然存在爭議。目前，法庭所面臨的最大難題就是如何合理的適用停租條款，從而使得租船合同當事各方的利益得到平衡。

關鍵詞： 停租；支付租金；船舶有效性

1. 前言

船舶的有效性被認為是租船合同中最為重要的部分。租船方之所以簽訂租船合同就是為了利用船舶為自己提供有效的服務。而船主則是想通過出租船舶而獲得租金。因為雙方都是為了追求自己的利益而進入租船合同，所以利益沖突是不可避免的。這一沖突主要是有關船舶是否處於完全有效的狀態提供合同所規定的服務，和出現問題時如何分配風險。

這篇論文將基於英國法院對停租條款的適用進行討論。同時，對其中一些不合理的處理方法進行分析，與美國法院採取的方法進行比較。

在第二部分，主要討論停租條款的適用條件，和這些條件的合理性；第三部分將對於恢復支付租金的時間問題進行討論；最後，分析船主可以采取什麼措施防止停租條款的適用。

2. 格式合同下停租條款適用條件的合理性

在英美普通法的規定下，租船合同存續期間，租船方有連續不斷的足額支付租金的義務 (<http://lib.hzu.edu.cn/q.htm?237334>)。也就是說，“在租船合同存續期間，無論租船方是否對船舶進行使用，都必須支付租金” (John F Wilson, 頁 84)。租船方不能以任何理由中止，減少或者拒絕支付租金 (Michael Wilford, 2003, 頁 405)。但是，租船方付款租船的目的是使用船舶去提供有效的服務，所以，如果不考慮船的有效性而一味的要求租船方支付租金是不公平的。為了保護自己的利益不受侵犯，租船方可能會借助定期租船合同中的停租條款去規避風險。所以，法庭將面

對如何在運用停租條款時平衡租船合同雙方的利益。而這一問題的關鍵就在於適用停租條款的相應條件的合理性。

根據合同自由原則，合同雙方應當在制定合同的時候制定相應的條款對可能發生的爭議和風險做出規定，從而保護各自的利益。所以，合同雙方承擔著合理制定各種條款，包括風險分配的條款的責任。考慮到停租條款是有關風險分配而不是違約損害賠償，合同自由原則在這裏同樣適用 (<http://lib.hzu.edu.cn/q.htm?237334>)。

因此，當租船方宣稱船舶不能提供有效的服務，希望將因此造成的風險轉移到船主方時，法庭必須要考慮租船合同中是否包含了停租條款。在 *The Mareva A.S.* 案中，法官 Kerr, J 指出“如果租船方不能夠舉出清楚的證據使得停租條款生效，就必須連續不斷的足額繳納租金 (Mareva A.S., 1977, 頁 368)。”然而，並不是說沒有停租條款租船方就得不到任何救濟。英國判例法規定，如果違約行為已經根本的影響了合同目的的實現，受害方可以終止此合同 (John F Wilson, 2008, 頁 14)。

現今，隨著航運業的發展，格式合同的應用已相當頻繁。以 NYPE46' ,NYPE93' 和 Baltim Form 為代表，格式合同都將停租條款明確列入合同。但是，這些格式合同之間存在著差別，而且由於各個國家間的差異對於同一條款的解釋也存在不同。下面，停租條款的適用過程中存在的幾點爭議將被分析。

2.1 如何評判船舶能否有效提供服務

NYPE46' 規定“…船舶不能有效工作，在因此造成的時間損失期間內租金停付…” (ew York Produce form, 1946) 所以租船方必須證明由於船舶的原因造成了時間損失 (The HR. Macmillan, 1974, 頁 311)。時間的損失是比較容易證明的，但是如何證明船舶不能有效的提供服務是一大難

題。

對於這一問題有兩個理論。第一，“…船舶是否能夠滿足即刻要求它提供的服務；”（The AQUACHARM, 1982, 頁 119）第二，“…‘船舶不能提供充分的服務’並不僅限於船舶本身的無效。”（The LACONIAN CONFIDENCE, 1997, 頁 139）目前，前者得到了較多的應用。（The Roachbank, 1987, 頁 498）然而，第二種觀點的支持者認為“即刻要求船舶提供的服務”這一點在實際應用中很難明確。（Moquan Zhu, 1995）在 *The Berge Sund* 一案中，這一問題就出現了。（The Berge Sund, 1992, 頁 460）在這個案件中，仲裁員和一審法庭都認為租船合同所即刻要求船舶提供的服務是裝船，對於這一點船舶不能有效的提供服務。而且考慮到因此造成了時間的損失，所以租船方有權停付租金。然而，此判決在上訴審中被推翻。上訴審法院認為船舶被要求即刻提供的服務是清潔，對於這一服務船舶是完全有效的，所以沒有造成時間損失。從此案，我們可以看出，在判斷“即刻要求提供的服務”時存在爭議。所以，應用哪種標準去判斷船舶是否能够有效提供服務更為合理就成為了關注的問題。

2.2 格式合同間的差異和英美對於格式合同條款解釋上的差異

當船舶不能正常工作，從而對租船方的時間造成了損失，法庭必須要先明確應用的是哪一格式合同才能進行停租與否的裁判。在 *Baltim form* 下，在適用停租條款之前有二十四小時的時間限制。例如，在 *Jacobs* 案中，船舶不能正常的工作，然而，這一狀態僅僅持續了不到二十四小時。（Meade King v. Jacobs, 1915, 頁 640）因此法庭判決不能適用停租條款。我們需要注意，在 *NYPE46'* 和 *NYPE93'* 中都沒有這一時間限制。如果租船合同應用的是 *NYPE* 合同，只要相應條件滿足，即可適用停租條款。為了避免錯誤判斷的發生，法庭需明確租船合同是以哪一格式合同的形式簽訂的。因為，不同格式合同的規定存在差異，可能造成不同的結果。

错误！未找到引用源。 船舶自身問題造成不能正常工作

當因船舶自身的內部原因造成不能正常工作引起時間損失時，租船方當然有權利停止支付租金。（Michael Wilford, Terence Coghlin, John

D.KlmBael, 2003, 頁 407-412）雖然格式合同都根據船舶自身原因造成停租條款適用的情況做出了規定，但是仍有一些容易造成爭議的問題。

比如，英美就船員缺陷（deficiency of crew）的解釋就存在差異。在 *Royal Greek Government v. M.O.T.* 案中，法庭認為“deficiency of men”僅指人數上的不足（*Royal Greek Government v. M.O.T.*, 1948, 頁 196）。所以，船員拒絕出航的行為並不能引起停租條款的適用。在英國法律中，“deficiency of men”只是在數量上進行解釋而不是質量。這一解釋方法得到 *NYPE46'* 的支持。

然而，美國法則將這句話的意思擴展到了船員的不願或不能提供有效服務之上。（Michael Wilford, Terence Coghlin, John D.KlmBae, 2003, 頁 426-428）與英國相比，美國法給予了租船方更多的保護。然而，在 *NYPE46'* 沒有相應的明文規定，所以是否能將定義擴展存在疑問（Michael Wilford, 2003, 頁 428）。英國法院認為，美國法所擴展的對租船方的保護已經被包括在了 *NYPE* 合同下的其他起因（any other causes）裏（Moquan Zhu, 1995）。然而比較而言，美國法的解釋更有利於平衡合同雙方的利益。為了使條款更加清晰，*NYPE93'* 將“deficiency of men”改為“deficiency and/or default and/or strike of officers or crew”（revision of the New York Produce form, 1993）。*NYPE93'* 支持美國法的觀點。

為了保證審判結果的正確性，法院需要區分停租條款是在哪國法律基礎上和在何種格式合同下被解釋。

實踐中，還有一個停租條款的起因存在爭論，“由於貨物的共同海損造成的滯留”。這也就是區分“遲延”（delay）和“滯留”（detention）的問題。英國法認為滯留指的就是影響船舶有效工作的能力的事件（Moquan Zhu, 1995）。例如，在裝卸貨期間內裝船因火災被迫中止。然而，如果共同海損僅僅造成了工作時間的延長而不是使得船舶不能有效工作，租船方不能因這醫院因而停付租金。因為這種延長工作時間的情況只構成遲延而不是滯留。在 *Mareva A.S.* 案中（*Mareva A.S.*, 1977, 頁 368），法庭判決貨損只構成了遲延而不是滯留，所以不適用停租條款。

接下來，“滯留”的定義將被分析。在 *The Vogemann v.Zanzibar Steamship Co Ltd* 一案中，Phillimore 法官指出，“當船舶被送回碼頭修理，

在修理期間船舶是被滯留的，但是當修理完成時，滯留的狀態就自然結束。”(Vogemann v. Zanzibar Steamship Co.Ltd, 1901, 頁 253) 在 The Jalagoun (The Jalagouri, 2000, 頁 515) 一案中，Rix 法官對滯留的這一傳統定義提出了異議。他依據 Kerr 法官在 The Mareva A.S.案中的觀點，“滯留應該是由於物理的或地理的原因對於船舶的提供租船合同規定服務的能力造成阻礙的情況。”(Mareva A.S. , 1977, 頁 368) 所以，“碼頭權力機構的指令可以看作物理阻礙同時也是一個法律阻礙，是可以引起滯留的。”(Stephen D. Girvin, 2001, 頁 191) 在此案中，租船合同所要求立刻提供的服務是卸貨，由於碼頭權力機構的阻礙而不能執行。因此，法庭判決船舶被滯留，停租條款得以適用。

上訴案件的判決引起了區分停租條款適用的外部起因和內部起因的討論。(Weale, 2002) 英國法院遵循的規則是完全的外部原因是不能引起停租條款的適用的。因此，區分內部起因和外部起因對於停租條款的適用就相當的重要。船舶自身不存在任何問題而不能提供充分的服務這一情況將成為法庭審判的一大難題。

错误！未找到引用源。 非船舶自身問題造成不能正常工作

目前，最大的爭議是在：是否一艘自身完全有能力提供服務的船舶被停租？這也就是對於完全的外部原因引起停租條款適用與否的討論。

在格式合同下，這一問題是涵蓋在“其他起因 (any other causes)”裏的。根據“同類解釋規則 (ejusdem generic rule)”，“其他起因”應當在停租條款和租船合同的範圍內被解釋。(Michael Wilford, 2003, 頁 418) 所以，其他起因或多或少都會與格式合同中列出的起因有所聯系。英國法院認為其他起因應當參照船舶的物理狀況。基於此，那些與船舶本身物理狀況無關的起因，如自然災害，戰爭，當地權力機構的阻止等並不在其他起因之列。(Moquan Zhu, 1995) 然而，當“無論什麼 (whatsoever)”被加入停租條款，對於停租條款的解釋就變得模糊了。一般認為，當“無論什麼”被加入，停租條款就不受“同類解釋規則”的約束。但是，當這一詞被加入時，是否完全的外部起因也能夠引起停租條款的適用？

2.3 所謂的“外部起因”是由於船舶內部

原因引起的

在 The Mastro Giorgis 案中，“無論什麼”被加入。(The Mastro Giorgis , 1983, 頁 66) Lloyd 法官認為，“這裏的扣押與 Court line 案中的外部起因是不同的。(Court line v. Dant & Russell , 1939, 頁 314) 因為扣押影響了船舶的法律狀況…法律上的無效和物理上的無效沒有實質上的區別。”(The Mastro Giorgis , 1983, 頁 66) 此案中，船舶被扣押由於航行中的貨損。停租條款的本質起因是貨損，這一點在此案中被視為了船舶的內部原因。所以，法院判決停租條款適用。

另一個例子是 The Apollo 一案。此案中由於港口權利機構有合理的理由相信船上有傷寒，所以船舶被拖延。如果所懷疑的健康隱患成真的話，毫無疑問會影響船員的有效性，所以引起停租條款的適用。事實上，這一健康隱患也就是一種對於船員的內部原因。

2.4 完全的外部原因能否引起停租條款的適用？

對於法庭來說，最多爭議的點存在於完全的外部原因能否使停租條款在一艘本身完全有效的船上適用。

英國法庭追隨 Lloyd 法官在 Mastro Giorgis 一案中的觀點，完全的外部原因不能使一艘自身有效的船停租。(The Mastro Giorgis , 1983, 頁 66) 這一規則也被很多典型的案件援引。

在 the Court line Ltd v. Dant & Russell Inc 案中，雖然船舶因為河道的擁擠而被拖延，但法庭認為船舶本身完全的有效，所以不能停租。(The Court line v. Dant & Russell, 1939, 頁 314)

相同的理由在 The Aquacham 一案中得到的應用。(The Aquacham, 1980, 頁 237) Lloyd 法官說，“如果船舶本身完全有效，即使它被一些外部原因阻止而不能提供服務，停租條款不能適用。”

然而，在 The Laconian Confidence 案中，Rix 法官卻認為完全的外部原因能夠引起停租條款的適用。(The Laconian Confidence, 1997) 一艘船的正常工作的可能被法律或物理原因，不管這原因是外部還是內部的。實際上，Rix 法官的觀點較為合理。因為租船方租船的目的是適用船舶。所以，讓租船方為一艘不能提供服務的船支付租金是不公平的。從這一觀點來看，Court line 和 The

Aquacham 案的判決對租船方是不公平的。傳統規則的支持者也許會說因為“無論什麼(whatsoever)”沒有加入停租條款，所以這兩個案子的判決是合理的。接下來，另外一個例子 *The Roachbank* 案需要分析。(Lloyd's Rep, 1988, 頁 337)

這個案子裏的停租條款被修改,但是該案裏的傳播沒有被停租.此案中船舶被港口權利機構拒絕停靠,理由是船上有大量的難民.根據“無論什麼(whatsoever)”的本質含義,一艘本身完全有效的船舶也可能被阻止進行正常的工作,所以,此案中,船舶被阻止不能正常地工作。而且,這個外部原因與傳播本身的內在問題緊密相連,這個內部原因就是船上的難民。因此,此案的判決對於租船方是不公平的。

法庭一直面對著一個問題,如果“無論什麼(whatsoever)”被加入停租條款,是否“完全的外部原因不能使停租條款適用”這一規則仍然適用?這其實是一個在狹義和廣義上對有效船舶這一概念理解的不同。Webster 法官在 *The Mastro Giorgis* 案中指出,在一些情況下,一艘自身完全有效的船也可能不能完全的工作。(Weale, 2002)然而,此案中 Lloyd 法官卻持有完全相反的觀點。這兩位法官的不同見解來自他們不同的角度。Lloyd 法官看重起因,而 Webster 法官看重影響。

英國法庭一直持完全的外部原因不能引起停租條款的適用。(Moquan Zhu, 1995)然而,然而這對於租船方是不公平的,因為這些這些起因也可以影響船舶的有效工作。英國法庭給了船主過多的保護,而沒有想平衡雙方的利益。

與英國法院相比,美國法院給了租船方更多的保護。就拿扣留船舶作為例子。在美國法下,租船方有權利停止支付租金當船舶被扣留,只要這一結果不是他造成的。(The Roachbank, 1987, 頁 498)

2.5 如果沒有加入“whatsoever”,完全的外部原因能否使停租條款適用?

法庭可能會遇到自身有效的船不能完全的工作。然而,停租條款沒有被修改。法庭是應該讓租船方繼續支付租金還是賦予他停付租金的權利?

如果租船合同裏有明文規定,這個問題會很容易解決。在 *The Jalagoun* 案中,合同雙方就加

入了這樣的保護條款。所以,法院就將港口權利機構阻止船舶造成的遲延作為適用停租條款的條件。

然而,當沒有這樣的明文規定時,應該怎樣處理呢?

Rix 法官在“*Lanconian Confidence*”中港口權利機構對於懷疑所采取的合理行動已足夠引起停租條款的適用。(The *Laconian Confidence*, 1997, 頁 139)在 *The Bridge Maru* 案中, Hirst 法官也持有相同的觀點。(The *Bridge Maru* No.3, 1985)

然而,由於這一觀點與英國法院的傳統規則相矛盾,所以很多學者對此觀點提出了異議。Weale 先生在他的著作中說到,如果條款中沒有加入“無論什麼(whatsoever)”,法院不應該依據一個僅僅是設想與實際情況相聯系的原因而使停租條款適用。(The *Aquacharm*, 1980, 頁 237)

這一爭論的根基是由於法院意圖保護的合同方不同。在英國法下,由於“不利解釋(contraproferentem rule)”原則的適用,租船方承擔著這一風險。顯而易見,英國法院是保護船方的利益的

3. 什麼時候應該恢復支付租金?

當停租條款的適用問題解決時,法院必須決定什麼時候應該恢復支付租金。在不同的格式合同下,對於恢復支付的時間點存在不同觀點,即使是同一格式合同,在不同的國家也有區別。目前,兩個主要的判斷方法是“淨時間損失(net loss of time)”和“期間時間損失(period)”。

3.1 淨時間損失

NYPE 和 *Baltim* 兩個格式合同都采用了這一計算方法。

純粹的“淨時間損失”要求法院將因為船舶不能提供完全服務造成的時間損失整個記入停租期間。(The *Roachbank*, 1987, 頁 406)然而,在英國法下,這個恢復支付租金的時間點是當船舶再次完全的有效。(The *Roachbank*, 1987, 頁 406-407)這對於租船方是不公平的,因為船舶從修理港回到航線上的這段時間依然是時間損失。

大多數的爭議發生在 NYPE 格式合同下,因

為新的 *Baltimé* 條款規定了，當船舶再次能夠提供即刻要求其提供的服務時，租金恢復。

(*Baltimé*, 1939) 在英國，典型案例 *Vogemann v. Zanzibar* 確定了只要船舶再次完全有效，租金恢復支付這一規則。([1902] 7 Com Cas 254.) 這個判決產生的原因一定程度上是因為複雜的邏輯計算。實踐中，雖然淨時間損失的計算很困難，但不是說它不可能被計算出。所以，這一案子的權威性存在爭議。

美國法院則采用的是純粹的“淨時間損失”。在 *Chris S.M.A.No.199*[1958]案中，船舶由於螺旋槳問題，必須偏離航線去修理。(Moquan Zhu, 1995) 仲裁員認為，只有當船舶回到起初偏離航線的那個點時租金才能恢復。由於這一爭議，1993年的 *NYPE* 修訂版將回歸條款 (*putting back clause*) 放入 17 條，所以，支持了美國的觀點。

總之，美國法與英國法相比更多的關注租船方的利益。

3.2 “期間”停租條款

不可否認，有些時候，淨時間損失的計算對於租船方來說將會非常困難。為了避免這一難題，期間停租條款進入人們的視野。

在英國法下，當船舶完全的喪失有效性時，“期間停租條款”和“淨時間損失停租條款”是相同的。在這一條款下，淨時間損失停租條款中複雜的計算將被避免。然而，當船舶喪失了部分有效性，期間停租條款不能夠準確的在租船方和船主方間分配風險。在 *Hogarth v. Miller* 案中，雖然高壓發動機故障，但低壓發動機仍在工作。([1891] A.C. 48) 所以，在船主方看來，租船方可能從這一停租條款中得到比實際損失多的補償。

英國法院應該採用“淨時間損失”方法來計算租船方的損失，因為在這整個期間，租船方喪失了其租船的目的。同時，當船舶部分有效的時候，它可以很好的平衡合同方的利益。

4. 什麼情況下船主可以規避停租條

款的責任

法庭應給予船主證明自己可以免責的機會。如果船主能夠證明船舶無效是由於租船方責任或

不可抗力造成的，他對於無效就不負責任，所以租金不能停付。(The *Aquacharm*, 1980)

當遲延是由於租船方的違約造成的，他就沒有權利去適用停租條款。在英國合同法下，有一原則：沒有人能夠從自己的違約中獲得利益。(New York Produce form, 1946) 停租條款也受這一原則的限制，因此，停租條款在這種情況下不能適用。

根據“其他起因 (any other cause)”的偶然性特征，如果遲延是租船方的要求的必然結果，租金仍要繼續支付。(The *Roachbank*, 1987, 頁 420) 例如，根據租船方的要求，船舶停在港口很長時間等待裝船，由於此，船底淤塞造成了船速的減慢。這裏租金不能扣除，因為這一無效是由於船方的要求間接造成的。

最後，貨物自己的狀況引起的滯留需要注意。雖然 *NYPE46* 裏沒有對貨物本身原因造成的問題作出規定，*NYPE93* 裏規定了，由於貨物本身缺陷造成的損失不能引起停租條款的適用。(Weale, 2002)

總之，法院應當多注意哪些情況下停租條款不應該被適用。

5. 結語

對於船舶有效性的保證是一個從裝船到租船合同過期的連續的過程。船舶在租船合同的不同階段發生不能提供要求的服務時會造成不同的後果。船舶在航行中的有效性由停租條款監管。在是否應當適用停租條款時存在很多的爭議。

此篇論文經過細致的分析，得出結論。在 *NYPE* 合同下，與英國法院相比，美國法院給予了租船方更多的保護。然而，它仍沒有平衡租船合同雙方的利益。當遇到宣稱船舶不能有效提供服務的狀況時，英國法院不應該只關注哪種格式合同被適用或是在哪國法律下解釋條款，同時應考慮怎樣合理平衡各方利益。雖然，每一種條款都有它的局限性。對於這一課題需要更多的討論和分析。

REFERENCES

- Changbin Liu. (2000). *On the Legal Characters of Off-Hire Clause*. World Affreightment, No.4.

- Chenya Liu. (2007). *The Analysis on Off-Hire Clause of the Time Charter*. School of Law, Zhongnan University of Economics and Law ,No5.
- John F Wilson. (2008). *Carrige of Goods by Sea*. 6th edition.
- Michael Wilford, Terence Coghlin, John D.KlmBael. (2003). *Time Charters*, 5th edn. London, HongKong, LLP.
- John Weale. (2002). *Can an Efficient Vessel be Placed Off-Hire?* 33 *Journal of Maritime Law&Commerce*, No.2.
- Moquan Zhu. (1995). *Off-hire Clause*. *Annual of China Maritime Law*.
- Stephen D. Girvin. (2001). *“Detention” and the NYPE Off-Hire Clause*. L.M.C.L.Q..
- 格式合同,
- New York Produce form 1946;
- 1993 revision of New York Produce form;
- Balttime form;
- Shelltime 3 form.
- 案例,
- Mareva A.S.. (1977). 1 *Lloyds Rep*. 368.
- The HR. Macmillan. (1974). 1 *Lloyd’s Rep*. 311. CA.
- The AQUACHARM. (1982). 1WLR. 119.
- The Roachbank. (1987). 2 *Lloyd’s Rep*. 498.
- The Berge Sund. (1992). 1 *Lloyd’s Rep*. 460.
- Meade King v. Jacobs.. (1915). 2KB. 640.
- Royal Greek Government v. M.O.T.. (1948). 82 *L.L.Rep*. 196.
- Vogemann v. Zanzibar Steamship Co.Ltd . (1901). 6 *Com. Cas*. 253.
- The Jalagouri. (2000). 1 *Lloyd’s Rep*. 515 (C.A.)
- The Mastro Giorgis. (1983). 2 *Lloyd’s Rep*. 66.
- The Court line v. Dant & Russell. (1939). 3 *All ER*. 314.
- The Apollo. (1978). 1 *Lloyd’s Rep*. 200.
- The Aquacharm. (1980). 2 *Lloyd’s Rep*. 237.
- The Laconian Confidence. (1997). 1 *Llyod’s Rep*. 139.
- The Bridge Maru No.3. (1985). 2 *Llyod’s Rep*. 62.
- Hogarth v. Miller. (1891). A.C. 48.

The author: ZHENG Xia (鄭夏), 英國杜倫大學國際商法研究生。