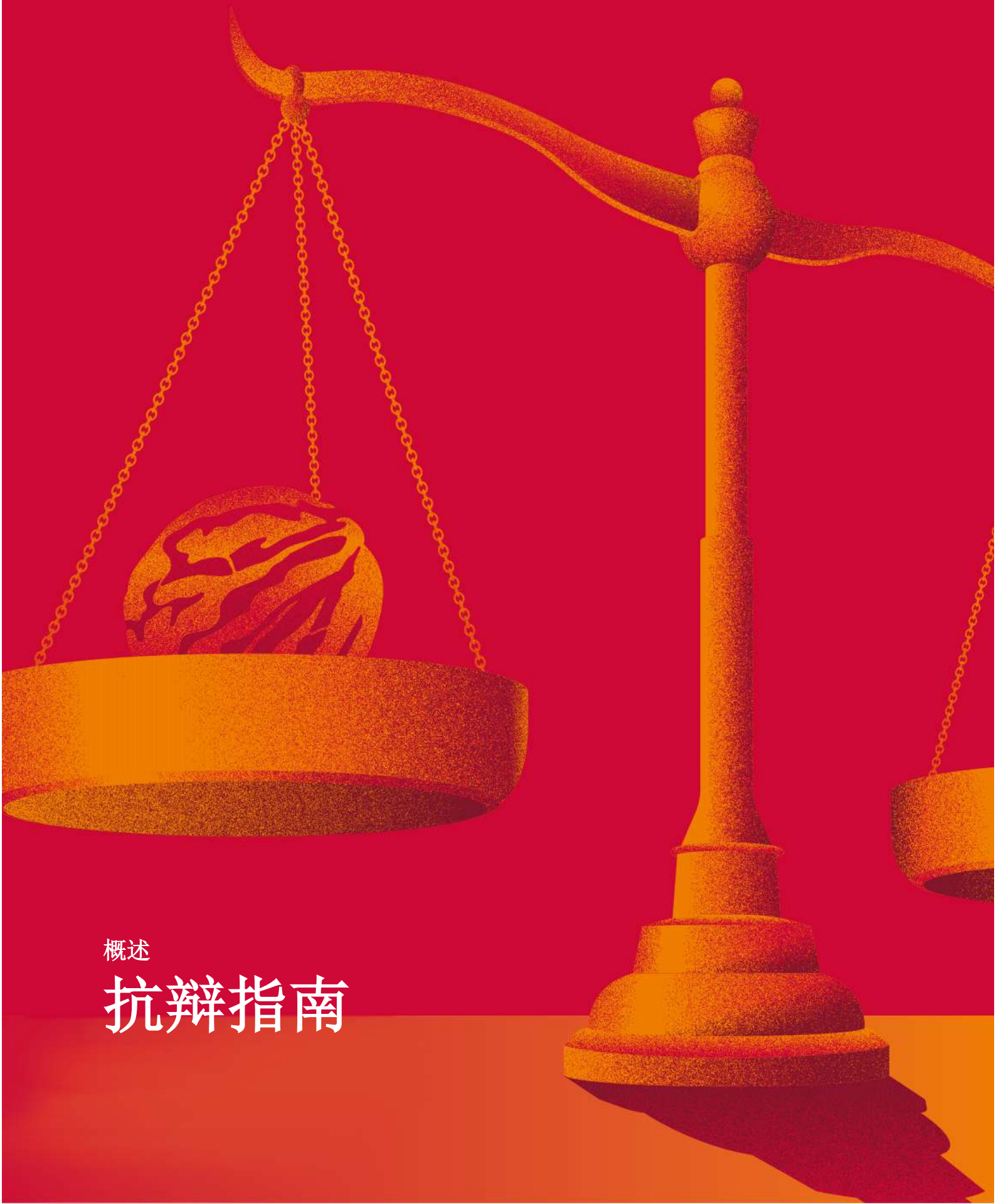


WEST[®]



概述

抗辩指南

目 录

06	合同的成立	96	燃油质量索赔
14	装卸准备就绪通知书	102	航速和燃料消耗 第一部分
24	安全港和安全泊位	112	航速和燃料消耗 第二部分
34	清洁船舱	120	还船通知
42	船体污损	126	提前和延迟还船
52	停租	134	还船
64	货物留置权	138	装卸时间中断和除外情形
70	转租运费留置权	144	亏舱费
76	撤船和中止船舶服务	150	合同目的落空和不可抗力
88	燃油索赔		

介绍

本书旨在为航运业提供关于最常见租约争议的清晰简明的总结。对于许多的船东和承租人而言，围绕这些纠纷的法律问题可能显得复杂难懂。因此，本书首要目标是通过探究各个主题的核心原则并以简单、清晰且非法律化的方式解释，使这些看似复杂的法律问题变得易于理解。

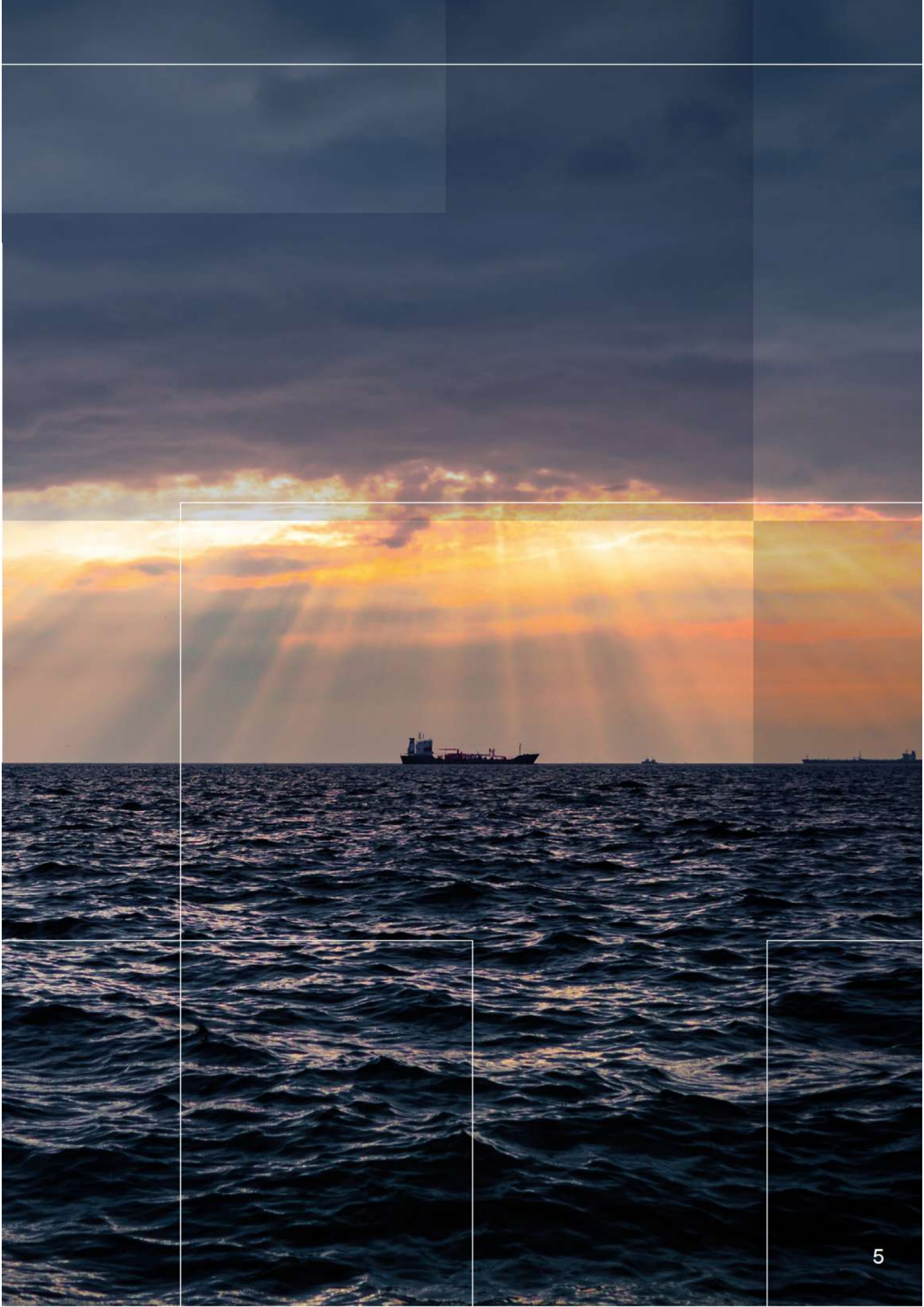
本书主要由 Julien Rabeux撰写，并由Eugene Cheng协助完成。



Julien Rabeux

理赔部主任（新加坡）
西英保赔协会

Julien是西英新加坡办事处的负责人。他在法国和英国学习法律，随后在伦敦一家航运律师事务所取得律师资格。Julien 在香港办事处工作了5年，在新加坡设立办事处时，他搬到了新加坡。在加入协会之前，Julien在伦敦的另一家保赔协会工作了7年。



01 合同的成立



合同的成立

租约需要采用特定格式吗？

租约的订立不需要任何特定的形式。口头租船协议对双方当事人也有约束力。大多数租约的内容包括摘要，主要条款和附加条款。

“subject to”的措辞

如果在谈判阶段，租约中使用了“subject to”这个措辞，则意味着双方尚无意达成有约束力的合同。因此，没有建立法律关系的意图，也不存在有约束力的合同。

有约束力的合同仅在当事人明确同意取消所有“subject to”的情况下才成立。在(The Junior K [1988]). 2 Lloyd Rep 583一案中，双方谈判达成的电传中含有“sub dets Gencon CP”（以金康租约细节谈妥为条件）的条款。虽然这份电传包含了租约的所有的重要条款，在双方当事人之间也不存在未谈妥的操作问题，但其仍不是一份具有约束力的合同，因为该合同受制于金康租约的细节的确定，并且该“subject”并未取消。如双方当事人已经开始履约，则该“subject”有可能被视为已“移除”。例如，交付和接收船舶的行为将被视为租约已经开始履行。此种履行行为将导致有约束力的合同，即使租约是以签订协议为条件的(The Botnica[2007]), 1Lloyd’s Rep 37)。

需要注意的是，英国法规定的上述情况下可能不同于美国法，美国法侧重于关注租约的基本或主要条款是否存在。

“subject to”的例子和影响

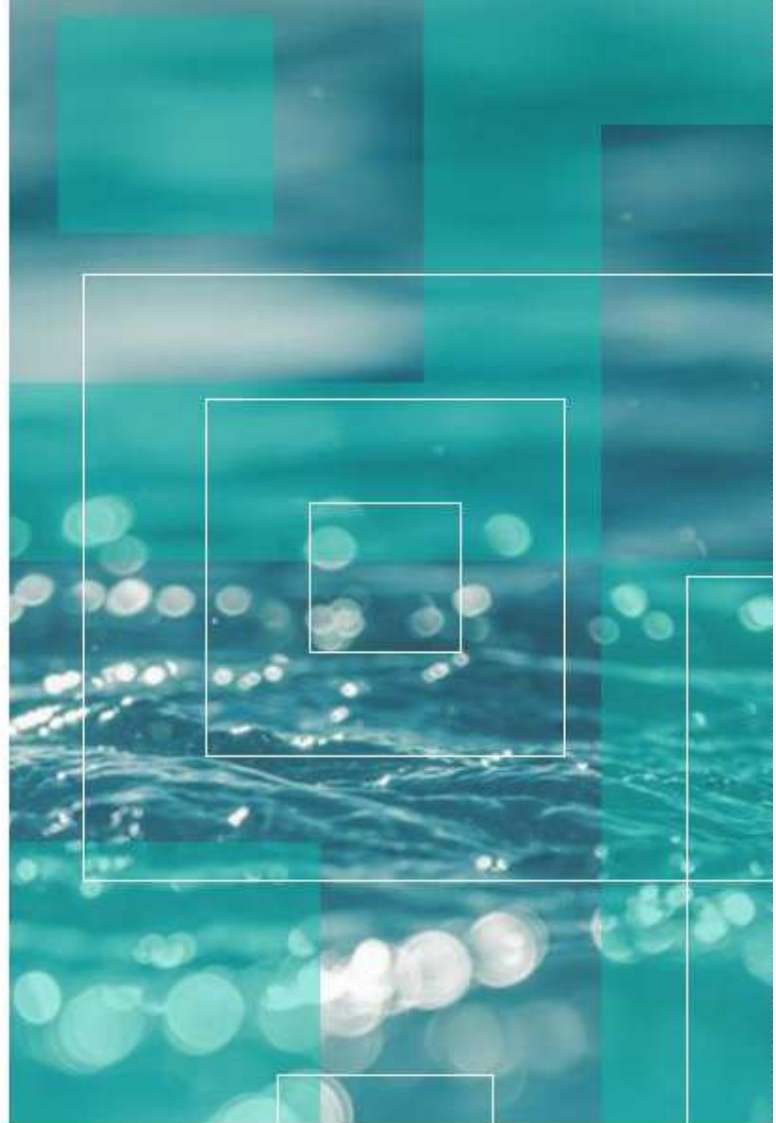
“subject to”可以采取多种形式，包括“subject to contract”（以签合同为条件），“subject to details”(以合同细节谈妥为准), “subject to specific condition or requirement”（以特定的条件或要求为准）。¹

“subject to contract”（以签合同为条件）或者“agreement to be finalised”（协议待订）表明必须签订正式协议，合同才被视为具有约束力。这通常被解释为合同的先决条件，其作用是防止合同成立。然而，如上所述，合同的履行可能会导致当事人放弃援引“subject to”的权利。

当合同有“以特定的条件或要求为准”的条款时，当事人谈判的性质和意图将决定该条件是先决条件还是履约条件。

在前者的情况下，合同并未存在，并且只有在满足相关条件的情况下合同才具有约束力。对于后者而言，合同业已成立且具有约束力，并且双方有义务履行该条件。判断“subject”条款是先决条件还是履约条件可能存在困难，案例法对此有不同的观点。在“Astra Trust v Adams” [1969]), 1 Lloyd’s Rep 89一案中，“subject to satisfactory survey”的措辞被视为先决条件，即直到满意的检验完成前，合同不具有约束力。但是，在“The Merak” [1976]), 2 Lloyd’s Rep 250一案中，同样的措辞却被视为履约条件。这意味着有约束力的合同已达成，当事各方有义务进行检验。如果未进行或未正确进行检验，即不满足履约的条件，这可能会导致合同的终止。

如果“subject”条款涉及到当事人一方行使个人或商业判断，则更有可能被视为先决条件。例如，如果“subject”取决于一方与第三方签订合同，这可能被视为先决条件。因此，“供应商批准”的“subject”条款被视为先决条件，因为它涉及商业判断，即选择第三方供应商、码头和货物。因此，当此类“subject”未解除时，未订立具有约束力的合同(“Nautica Marine Ltd v Trafigura Trading LLC (The Leonidas)”[2020], EWHC1986)。



1比如 “subject to survey”（以检验为条件）, “subject to enough material (STEM)”（以足够材料为条件）, “subject to completion of two trial voyages”（以完成两次试航为条件）等等。

在某些情况下，即使条件已满足，双方仍需达成进一步协议，合同才能被视为具有约束力。例如，在“The John S Darbyshire” [1977]), 2 Lloyd’s Rep 457案中，“以两次试航圆满完成成为条件”的措辞，意味着在试验航次完成并且双方同意签订合同之前，还未达成具有约束力的合同。使用试航作条件表明租家有机会评估船舶，这意味着租约并不会在试航完成时自动缔结。

出租人和承租人是否都须签署租约？

租船合同不需要签署就可具有约束力。在普通法下，有约束力的合同需要满足三个要素。第一，双方当事人对条款的要约和承诺；第二，有意愿缔结法律关系；第三，对价。只要具备这些要素，即使合同未签署，也会形成有约束力的合同。

摘要、主要条款和附加条款中的矛盾之处该如何处理？

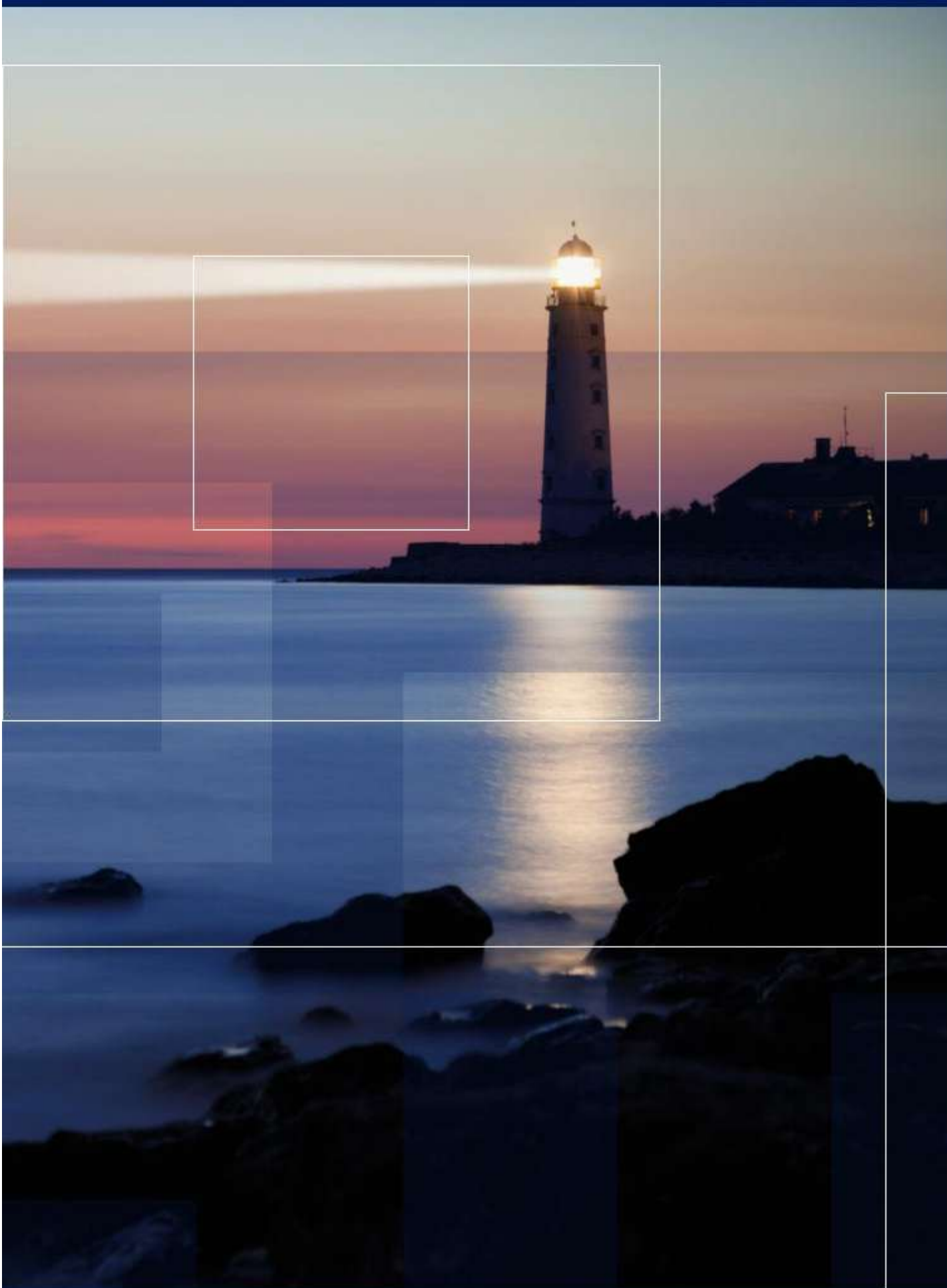
某些标准格式的租约包含一项条款，规定租船合同的某一特定部分优于其他部分。例如，GENCON 1994规定，第一部分的条款应优先于第二部分的条款。

另一个例子，在NYPE 2015中的附加条款和额外条款应该优先于主要条款的规定。

除非另有约定，附加条款中的内容和修订将优先于主要条款，由于摘要被视为双方协议的最新版本，摘要将会优先于附加条款。然而，法院将尽可能去平衡看似矛盾的条款。

然而，如果双方最终起草并签署了正式的租约，签署的租约条款将会优先。在解释最终签署的租约条款时，摘要仍然起到相关的作用。

双方在签署合同前的谈判也可以揭示双方的意图，即租约的某些部分是否应优先于其他部分，但这些意图不能凌驾于合同条款之上。



合同当事人

如果对租约当事人的识别有困惑怎么办？

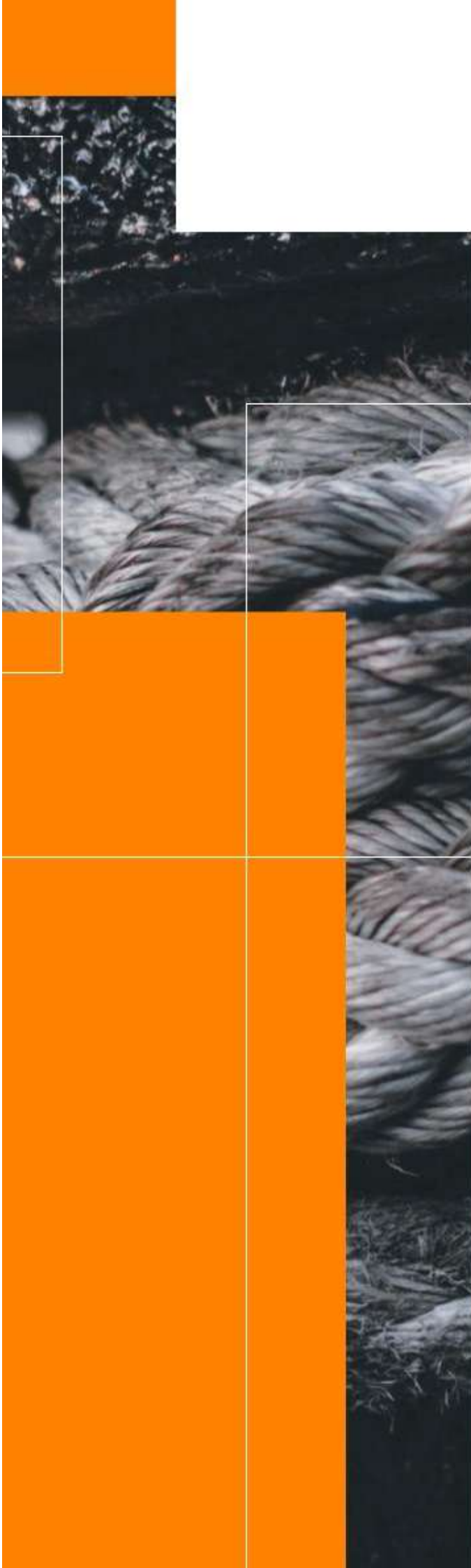
租约是否仍然有效？

如果租约条款不足以识别当事人，则有关的事实背景，包括当事方之间的通信往来，将是解决任何不确定因素的关键。在解释租船合同时，可以超越表面上的错误按正确的名称进行解释。例如，在(The Double Happiness [2007]), 2 Lloyd's Rep 131 一案中，租约错误地将承租人命名为Front Carriers Inc，而不是Front Carriers Ltd。由于Front Carriers Ltd在订租确认书达成后不久就试图纠正错误，且承租人未及时提出异议，因此租约具有约束力。

担保人是租约的当事人吗？

担保人不是租约的当事人。担保是一个在担保人和出租人之间的独立合同。在承租人不履行租约时，出租人对担保人的追索权是通过担保合同而不是租约来实现的。





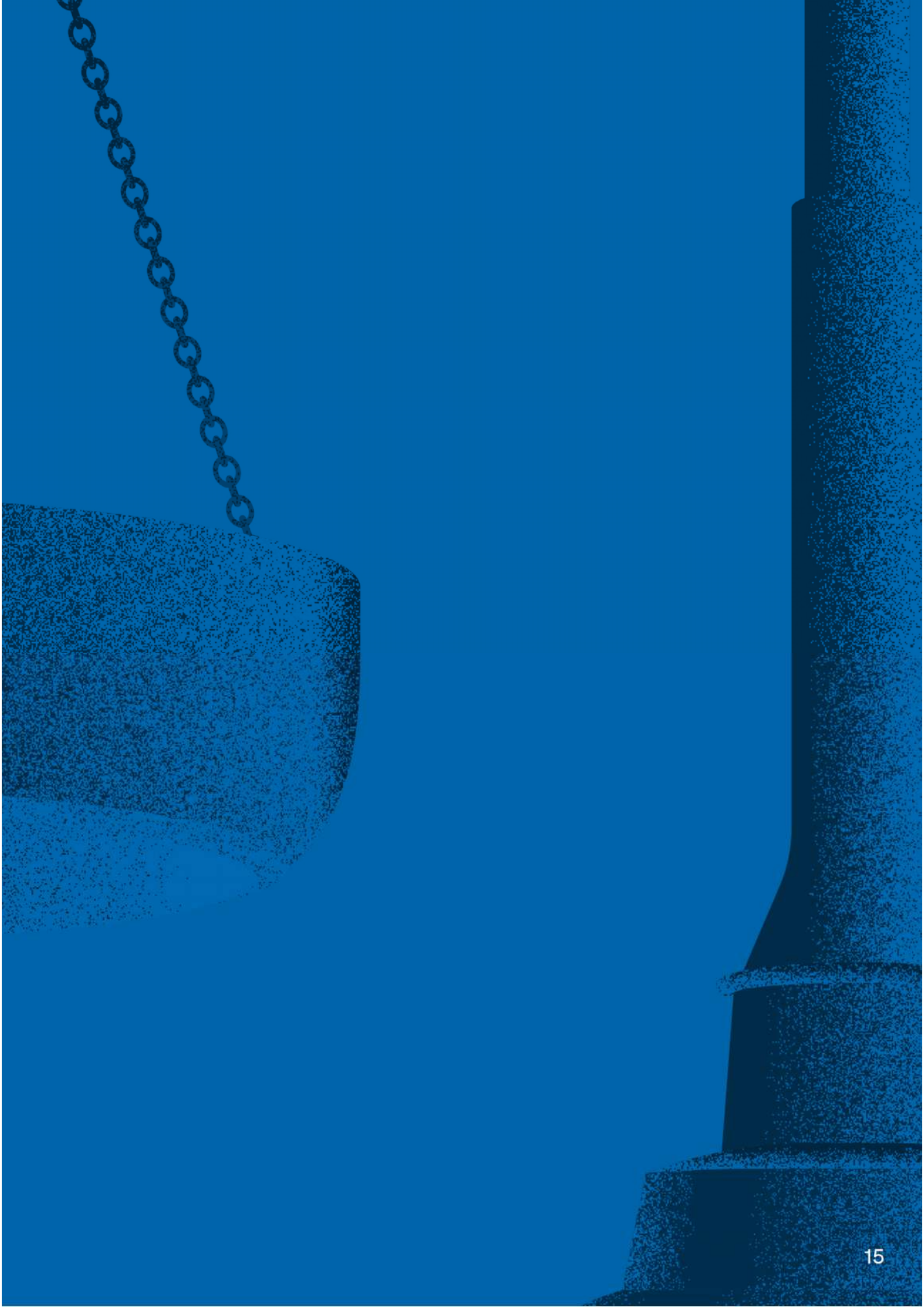
租约的担保需要签署或者并入租约吗？

一般来说，担保合同要求书面形式和签字。但是，即使是经纪人的电子签名，只要经纪人有委托人的授权，担保合同依然生效。即使没有单独的文件包含整个担保合同，担保也具有法律效力。例如，在(Golden Ocean Group Ltd v Salgaocar Mining Industries Pvt Ltd and Another [2012]), 1 Lloyd's Rep一案中，担保和租约条款在经纪人发给出租人的两封单独的电子邮件中得到了体现。

在订立租船有关的担保时，出租人需要确保担保合同正确签发，而不仅仅是得到租船人提供担保的承诺。在(The Anangel Express [1996]), 2 Lloyd's Rep 299一案中，订租确认书的措辞为“租船人同意按照出租人格式和措辞签发履约保证”。这被认为是承租人提供担保的承诺，而不是实际可执行的担保。

即使英国法律比较灵活，但寻求执行担保的一方应始终核实担保人在居住/注册国的要求，以确保担保具有法律效力。一些国家可能要求担保进行登记。

02 装卸准备就绪通知书



装卸准备就绪通知书

装卸准备就绪通知书（“NOR”）是说明船舶已经为履行租约做好交船准备，或是为装卸工作做好准备而发出的通知。

递交NOR有两个目的：（i）通知承租人船舶已可以供其使用；（ii）开始起算租金或装卸时间。

关于NOR的效力问题经常产生争议，特别是在航次租约下更易产生争议。

1) 有效NOR的一般条件:

递交有效的NOR，要符合三个条件：

- a) 船舶必须抵达指定位置（“到达船舶”）；
- b) 船舶必须“做好实物交接准备”（physically ready）；
- c) 船舶必须“在法律意义上做好准备”（legally ready）。

a) 船舶必须抵达指定位置:

为了符合“到达船舶”条件，船舶必须抵达租约中指定的交船地点或装卸货地点才能递交NOR。租约中通常指定了在递交有效的NOR之前船舶必须抵达的位置。

该船必须处于承租人直接有效的支配之下，并在一个可被描述为“到达船舶”的指定位置停泊。指定位置根据租约中的约定来确定。最简单的情况是，指定位置是一个港口、码头或泊位。

港口租约

在港口租约中，“港口”可包括法律，财政和行政意义上的港口区域，而不仅仅限于港口的商业区域（“The Johana Oldendorff” [1974]）。若指定泊位可用，船舶必须立即驶往该泊位，并在到达该泊位时递交NOR。如果泊位不可用，船舶通常必须到达港口内等待船舶通常停泊的位置（“The Johanna Oldendorff” [1974]）。船长不能在船舶刚越过港口边界后立即递交NOR。

泊位租约

在泊位租约中，船舶必须抵达泊位，出租人才可以递交NOR。

在港口租约中，当没有可用泊位时，船舶须抵达港内的惯常待泊区域。惯常待泊区域不需要在“港口商业区”的范围内，可以是“法律、财政和行政意义上的港口区域”。但是如果惯常待泊区域在港口区域之外，那么递交NOR是无效的。然而，一些租约（如金康合同）将惯常待泊区域的范围扩展到港口外。

港口或泊位租约

在一些租约中，尤其是航次租约中，有时既提到港口又提到泊位，这种情况下很难确定哪里是指定位置。关于指定位置应为一个港口还是一个泊位，涉及对租约做出解释。例如，租约中约定“一个安全泊位，伦敦”（“one safe berth, London”），表明这是一个泊位租约；但是“伦敦，一个安全泊位”（“London, one safe berth”）则是一个港口租约（此处提及泊位应解释为安全泊位保证条款）。

无论靠泊与否/无论抵港与否和其他合同变化

如果惯常待泊区域位于港口范围之外，那么就不能递交有效的装备就绪通知书。有些租约(例如金康合同)将待泊区域扩展到港口外。上述基本原则可以根据租约中“无论靠泊与否”（“WIBON”）或“无论抵港与否”（“WIPON”）的条款而发生变化。



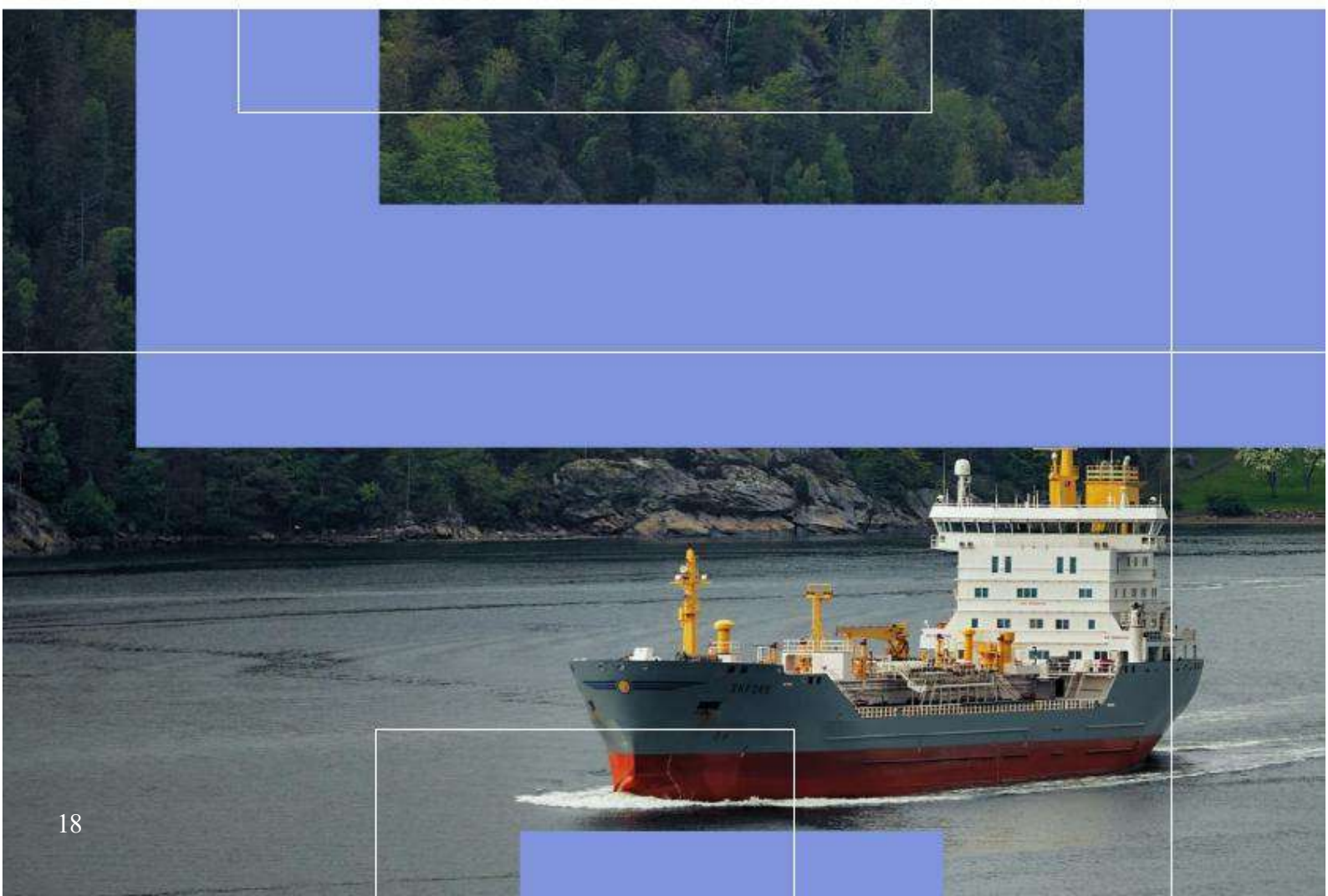
“无论靠泊与否”的措辞将泊位租约转化为港口租约，确保了泊位租约下的船舶一旦抵达港口商业区就可以递交NOR。然而，只有当泊位是因为拥堵而不是天气原因无法进入时才有此转化效果（这是因为租约下航行延误风险由出租人承担，商业延误风险由承租人承担）。

“无论抵港与否”意味着只要船舶抵达港口的惯常待泊区域，在港界外也可以递交NOR。另外，一些航次租约通常包含其他的除外情况，例如租约中规定“无论清关与否”（WCCON）和“无论通过检疫与否”（WIFPON）装卸时间都将起算。

b) 船舶必须做好实物交接准备

船舶必须能够毫无耽搁地开始装卸货并遵循承租人任何时候提出的要求，才算做好准备。因此船舶必须实物上做好准备，并且法律意义上做好准备。

实物上做好准备包括依据租约货舱适于装货。



以期租租约为例，在交船时，纽约土产（NYPE）1946格式要求船舶“做好接收货物的准备...货舱打扫干净、紧密，船体坚实、牢固，并在各个方面适合货物运输”；波尔的姆（Baltimé）格式在25到26行规定“在各个方面适合于通常的货物运输”。附加条款经常对标准条款作出补充，增加一些额外要求。

通常船舶需要为装卸货做好全面准备，包括所有在装卸工作中需要用到的设备（如舱盖、装卸装置和设备等）。这并不是说在递交有效的NOR之前必须打开舱盖（举个例子），而是船舶能够依照承租人的指令立即开始履行租约或装卸工作。

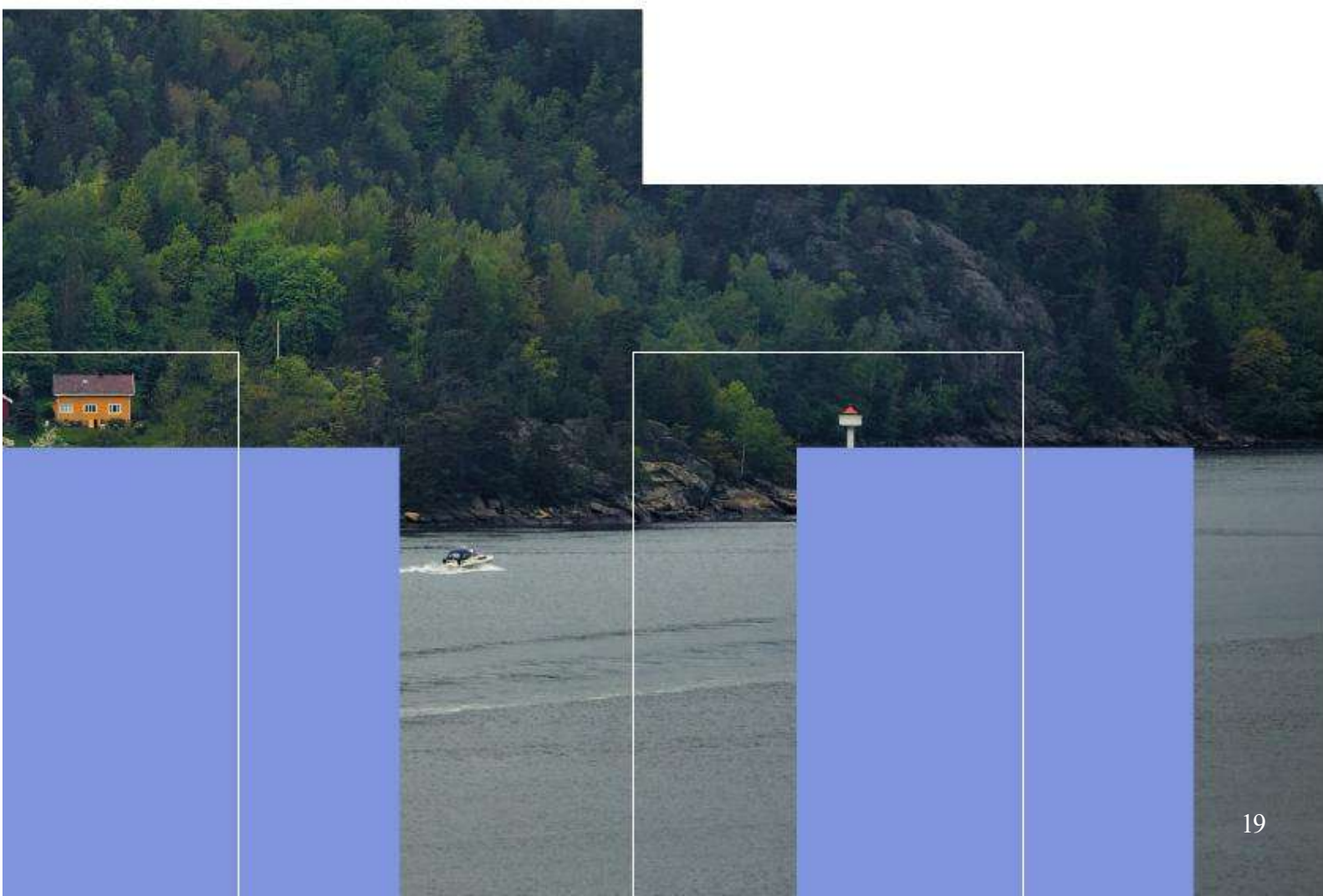
航次租约在一艘船涉及到几个航次租约的情况下，不应该有超载的货物（针对另一个租约而言），因为货舱必须是可用的。有关货舱清洁的要求，请参阅后文。

c) 法律意义上做好准备：

为了递交有效的NOR，船舶（不是货物）必须做好法定交接准备。这种要求包括：

- 清关或通关；
- 移民局等官方许可；
- 通过卫生检疫。

有关履行租约和装卸工作所需要的全部文件必须备妥。



如果在船舶进行货物作业之前，承租人需要取得特定的文件或证书，则其必须在合理时间内安排取得该文件或证书，以便出租人能够递交有效的NOR。如果承租人未在合理期限内取得文件证书，出租人在其他条件均已满足的情况下，在该合理期限届满后递交NOR，该NOR仍可能被认定为有效递交。

检疫证

直到最近，检疫证还被认为是“流于形式”和例行公事，在这种情况下，可以在未获得必要许可的情况下递交NOR。但是，如果存在已知或怀疑的问题，则需区别对待。

2) NOR的格式

在法律上，递交NOR没有规定的格式。它只是一种声明，表明船舶已经做好了交付或是装卸货的准备。NOR必须准确说明船舶事实上已备妥。除非租约另有规定，否则格式上没有其他要求。不过，租约中经常包含有关NOR格式和内容的明文规定。

3) 租约中的额外要求

a) 在租约下交船时递交的NOR——货舱清洁要求：

在租约中，有关货舱清洁的条款很常见。例如，期租租约通常都包含一个货舱清洁条款：“在交船时，所有货舱应当清洁、打扫干净、没有任何货物残渣...未能达到上述要求，从当日该时间起至通过检验人验舱的这段时间应停租。”

租约中带有这样的条款，出租人会争辩称，既然承租人要求“停租”，必须先接受船舶，因此NOR是有效的。这意味着NOR有效不需要货舱备妥，如果船舱在交付时不够清洁，承租人必须接受船舶，而唯一补救的方法就是停租。

相反，在航次租船情况下，如果货舱没有备妥，船舶很可能被认定为没有做好实物交接准备，所以递交的NOR是无效的。

（可同时参阅协会指南“货舱清洁简述”）

b) 在办公时间递交NOR：

一些租约规定NOR应在办公时间递交（例如“在当地时间06:00至17:00递交NOR”）。在办公时间之外递交NOR（假设21:00）不会使其无效。除非租约另有规定，这样的NOR会被视为是在下一工作日办公时间开始的时候递交的。

4) 如果NOR无效同时还有其他的延误因素会产生什么后果？

出租人会抗辩，尽管船舶没有备妥，但是由于其他的原因（比如港口拥堵），并没有因为船舶未备妥而造成实际延误。但这并非有效抗辩，船舶是否实际耽误了装卸工作并非要考虑的因素。重要的是船舶在递交NOR时是否已准备就绪，如果未准备就绪（除了微小和常规问题外），NOR就是无效的。

5) 一旦达到备妥条件，无效的NOR会自动生效吗？

不能。如果在船舶到达租约指定位置之前或没有备妥时就递交NOR，那么它就是无效的。无效的NOR无法自动生效。因此，在达到相关条件后出租人必须递交新的NOR，以使租约不被解除或避免装卸时间无法开始计算的风险。如有疑问，建议在不影响(without prejudice)之前NOR的情况下递交新的NOR。



6) 递交无效NOR的后果

a) 交船时递交NOR—拒绝接受船舶并解除租约：

如果交船时出租人递交了一份无效的NOR，船舶将被视为没有备妥、不能交付；如果在受载期结束时（解约日到来时）仍未备妥，承租人享有解除租约的选择权。然而，承租人在解约日到来前不能解除租约，即使明知船舶不可能在解约日前做好准备（虽然在承租人证明船舶不可能在解约日前备妥的情况下，出租人不大可能证明其因解除租约遭受损失/损害）。

在航次租约中，有一种观点认为如果是船上的装卸设备（不是货舱）没有备妥，将不足以达到解除租约的后果。这与期租租约不同，例如NYPE格式规定船舶必须“在各个方面适合运输”。

b) 租约中间递交NOR—装卸时间和租金起算：

如果NOR无效，装卸时间或租金不会开始起算。然而如果承租人开始使用船舶（装货或卸货），有观点认为从那一刻起将开始计算时间。

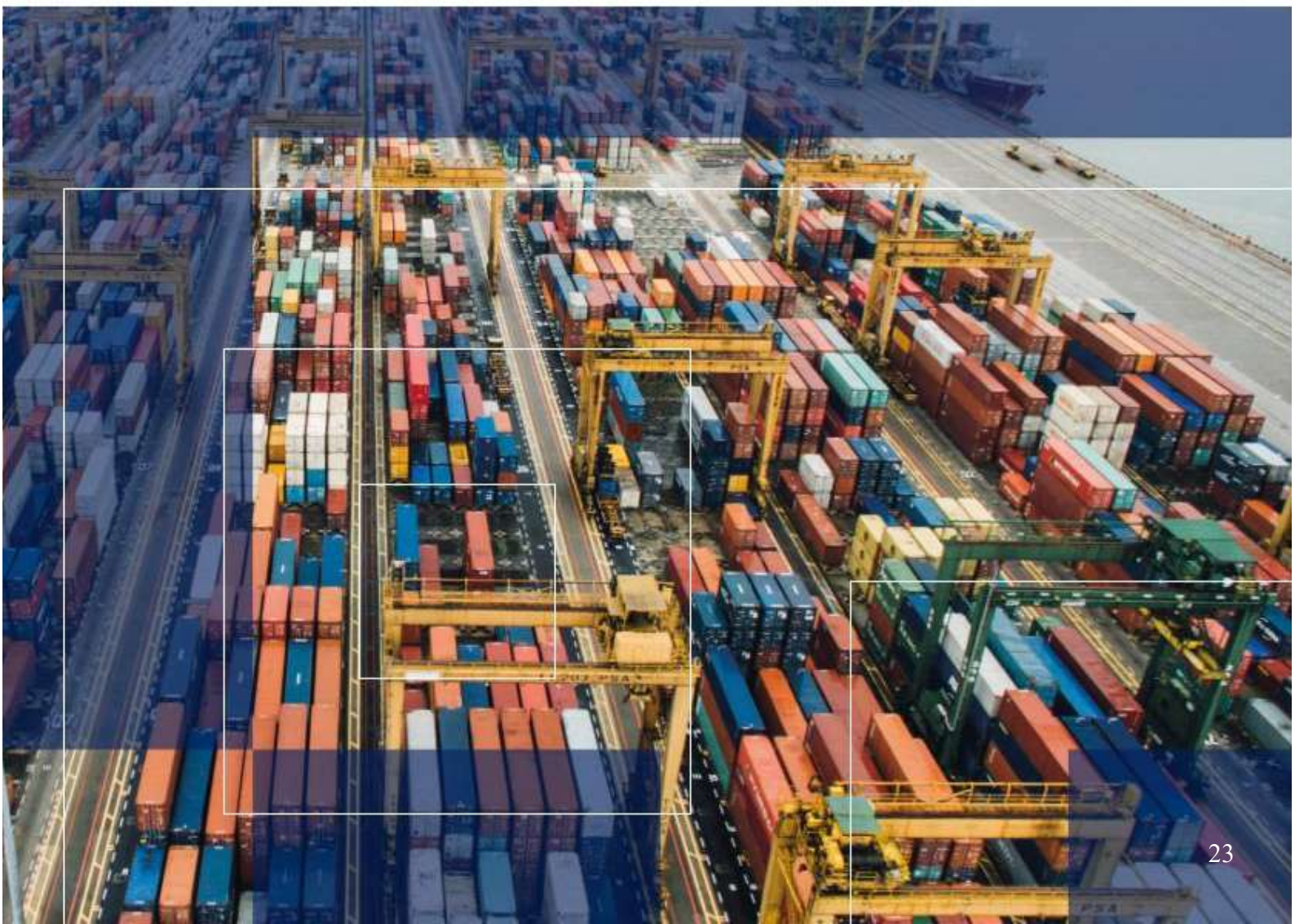
7) 如果承租人接受了无效的NOR，会产生什么后果？

如上所述，无效的NOR不会自动生效。不过，承租人可能被视为已明示或是通过行为接受了无效的NOR。这样的话，承租人可能会丧失辩称NOR无效的权利。尤其是在承租人有条件查明船舶真实状况的情况下，更会被认定为已丧失辩称NOR无效的权利。如果承租人的行为表明其打算受租约约束（例如指示船舶开始装货），则可视为其已经通过行为接受了NOR。



接受无效NOR的行为可以通过托运人或收货人做出，他们被视为承租人的代理人。为了不丧失权利，承租人在接受一个可能是无效的NOR时，应做出不影响租约权利的表述“without prejudice to the charter”。承租人接受了无效的NOR不代表其放弃了对损失提出索赔的权利。

然而，其某些行为可能会被认定为已放弃索赔的权利。例如，出租人应当交付一艘符合谷物清洁标准的船舶，但是没有做到（因为有煤渣残留在货舱中），但承租人仍然接受了船舶和NOR，因为其第一票货打算装钢板。如果承租人没有保留索赔的权利，只是接受了船舶，其将丧失对装载第二票货之前清理煤渣而产生的时间损失和费用的索赔权利。



03 安全港和安全泊位



安全港和安全泊位

通常，一个港口可因下列原因而变得不安全（未详尽）：

- 沙洲和浅滩。
- 残骸等障碍物。
- 在天气状况不适宜船舶继续待在泊位的情况下，船舶需要离开港口时，所需的港口设备体系（例如天气警报系统、系泊设备以及拖轮）不健全。
- 政治形势或战争。
- 泊位防护设施不足或泊位暴露在涌浪/自然条件下。
- 因暂时性的或永久性的障碍造成过度延误而引发损失
- 传染病爆发。

I) 指定一个安全港/泊位的义务源自何处？

a) 存在有关安全港口/泊位的默示条款吗？

如果租约中不存在安全港口/泊位保证条款，那么出租人将无法提出安全港索赔。

b) 存在安全泊位保证但不存在安全港口保证

可从安全港口保证义务条款中推断出安全泊位保证，反之则不然。在没有约定安全港口义务的情况下，安全泊位保证将仅适用于船舶在港口内的行驶而不会延伸至船舶驶往港口的过程。

II) 安全港和安全泊位：

定义

“在没有异常事件介入的情况下，特定船舶在进港（靠泊）、港内作业（泊位作）和离港（离泊）的整个期间，不会处于良好航海技术和船艺所无法避免的危险之中”，该港口或泊位方可称为安全港口或安全泊位（The Eastern City [1958] 2 Lloyd's Rep 127）。

a) 抵达港口或泊位

如果船舶无法安全的抵达一个港口，则该港口或泊位为不安全的。例如，船舶在驶向港口途经河流或海峡期间受损的，则港口可能被视作不安全的。该途径可延伸至超100海里（比如密西西比河）且不必在港口的临近地区。例如，当一艘船舶被勒令卸货减负或其水上高度超过其驶向港口而必须经过的桥下的可用间隙，该港口也会被视作不安全的。港口可因船舶在前往指定港口期间面临恶意夺取或袭击的风险而变得不安全，然而，此种袭击的风险必须足够真实。



b) 港口的安全性

指定港口需对特定船舶并在其停留期间而言是安全的。某一港口可能在船舶进入当时是安全的，但随后因为恶劣天气之类的原因而变得不安全。若船舶在港口变得危险需要驶离时仍能安全的驶离，则该港口仍为安全港。何种情况能导致一个港口变得不安全，本质上为一事实问题：天气、不充分的泊位以及系泊设备、障碍物和缺陷性的助航设备能够致使港口不安全。

然而，在决定港口的安全性时所应用的标准为法律问题。无论是有形危险或无形危险，只要是能为一般良好的航海技术和船艺所避免，则不会致使港口变得不安全。

在确定港口的安全性时，将会考虑到天气状况对于港口安全性的影响这一因素。典型的，将会通过判断是否存在当地天气警报系统，能够将恶劣天气状况向船长发出警报，以及是否船舶能够在面临恶劣天气时安全地驶离港口。

■ 如果泊位和系泊设备不充分，也可致使一个港口变得不安全（碰垫受损或者丢失或损坏的系缆桩）。

■ 能够安全进入港口，不必然意味着港口是安全的。如果船舶无法在整个靠泊期间安全停留，该港口也可能被视为不安全港。

c) 离港

港口需对特定船舶在其特定的状况下而言能够安全的驶离。如果船舶在驶离港口时涉危，则该港口为不安全港口。例如，如果在离开时，港口开始形成冰面，船体因此而受损，那么该港口则被认定为不安全港。

III) 租约中约定的权利和义务

首先，承租人有义务指定一个安全的港口。如果该港口在第一次指定之后变得不安全，承租人则有义务另行指定一个（安全）港口。

a) 承租人有义务指定一个安全港口

■ 承租人负有指定一个预期安全的港口的绝对义务。

■ 承租人不可以以无法合理地知晓危险为由进行抗辩。

■ 指定港口无需在指定当时为安全的。

■ 然而，指定港口必须在船舶抵达、滞留以及离开时是安全的。



b) 如果港口在被指定之后变得不安全会怎样？
此种情况下：

■ 若为期租租约，承租人将需要取消原来的指令并另行指定一个安全的港口。

■ 如果船舶位于港口之内，承租人必须命令船舶离开（如果危险仍能被避免）。

■ 若为航次租约，在港口已被指定之后，一般认为承租人无义务或权利进行重新指定。如果租约（以及提单）中包含绕航条款（比如“船舶能安全抵达的临近地点”），那么出租人可在其他港口卸载货物。



c) 出租人的权利

- 在承租人已经指定了一个安全港口之后，出租人有权善意地认为该港口是安全港口，并在未进行进一步的询问的情况下驶向指定的港口。
- 如果船长对指定港口的预期安全性存有疑虑，其无需立即遵守承租人的指令。船长将可以在合理的时间内发出询问。
- 出租人有权停止执行承租人的指令，并拒绝前往或继续待在指定港口。
- 如果承租人未能在要求的时间内做出有效的指定，因等待有效指令而发生的延误，出租人有权索赔相关损失。

- 如果承租人坚持指示船舶驶往不安全港口，出租人可有权终止租约。然而请注意，如果发现港口并非是不安全的，出租人会因其拒绝遵守承租人的指令而对由此产生的损失和费用承担责任。

d) 如果出租人在充分知晓港口的不安全性的情况下仍接受承租人的指令会怎么样？

- 此种情况下，出租人可能已经放弃了拒绝遵守承租人指令的权利。
- 船长同意挂靠在一个不安全港口的事实并不意味着出租人已经放弃了请求损害赔偿的权利。
- 然而，若出租人明确的向承租人表示，他们不会将指令视作违约行为，或者没有合理的尝试减少对船舶造成的损失，其请求损害赔偿的权利可能会被剥夺。

IV) 承租人对不安全港索赔的抗辩理由

a) 船员疏忽

如果能够证明船员疏忽为打破因果关系链条的因素，则其可作为一项针对不安全港口索赔的有效抗辩。船长是否存在疏忽是一个事实问题。通常，船长发现自己处于是否前进的两难境界这一情形，为法院的查看点，且法院通常会判定如果船长合理地（即便是错误的）行动，损失系遵守承租人的指令所致。当承租人主张船长在能够判断指定港口为不安全的，却仍然决定前往，并且此种决定为造成损失的真正原因时，法院通常不会接受此种抗辩。承租人通常无法依赖其违约行为进行抗辩。

b) 租约中仅指定一个港口能成为抗辩理由吗？

该情况通常发生在航次租约。如果租约仅仅指明一个港口，比如“一个安全港，汉堡”，出租人并未放弃提出不安全港口索赔的权利，即使其明知或应当知道指明的港口为不安全的。

c) 异常事件

承租人将仅对因港口的一般特性所造成的损失承担责任。因此，如果损坏是因海啸之类的异常事件所致，将不会认为港口本身是不安全的。一个事件不会仅仅因为其非常规事件而被认定为是异常事件。是否一个事件可被认作是异常事件为一项事实问题，且有时可能很难决定此类事件属何种类。战争突发通常不会被认为是港口的特性。此种事件属于异常事件，因此不会认为承租人违反安全港义务。然而，如果战争持续，那么在未来指定港口时，其可能演变成港口的特性。为了决定是否承租人违反保证义务，判断某一事件是否具备异常性的时点为承租人作出指令的时间。如果一个事件在作出指令时为异常事件（那么出租人的指令为有效的），但在船舶挂靠当时变成正常事件，此种情况属于随后不安全（承租人将有义务作出替代性的航次指令——详见上述b)项）。

有时很难界定异常事件。OCEAN VICTORY [2015] 一案很好的验证了该问题：OCEAN VICTORY在日本鹿岛进行卸货时，所在泊位受到蒲氏9级的大风和长波浪导致的强烈涌浪的影响。船长随后决定离开泊位，前往开阔水域，但却因航道上风力过大而在离港过程中失去对船舶的控制，船舶被吹至防波堤上。船舶最终构成全损。

在一审中，法院认定鹿岛为不安全港口，因为其不具备确保船舶在因天气状况（并非指的是“异常事件”）需要安全的离港时应有的安全体系，自港口离开所需的安全的航海

技术高于良好的航海技术和船艺。然而该案在上诉审理时，法院认为下述两个事件系同时发生：

（i）长波浪导致的强烈涌浪使船舶无法继续安全地停靠在原料码头（Raw Material Quay）以及（ii）在航道出口处对鹿岛港造成影响的来自于北/东北方向的大风，属于罕见情况，因此属于一项“异常事件”。因此，在本案中，不存在违反安全港口保证的行为。



V) 责任限制

根据国际公约，承租人可能享有关于污染或货物损坏的索赔的责任限制。承租人因其违反安全港口义务而需对出租人遭受的损失负有赔偿的责任则无国际公约予以限制，当然承租人可以通过协议约定责任限制。

要点回顾：

- 一个港口或泊位，除非在一定的时间内，特定船舶能够抵达，使用并返回该港口/泊位，而在没有异常情况下，使用良好船艺也不能避免危险，那么该港口或泊位不是安全的。
- 什么导致泊位/港口不安全是一个事实问题。
- 如果船长对港口的潜在安全性有疑虑，他不必立即执行承租人的命令。他会有合理的时间进行查询。
- 船东有权利中止履行承租人的指令，以及拒绝进入或继续停留在此港口。
- 船长在事件发生时记录的实时证据非常重要（LOP，照片，视频）。
- 承租人有两个抗辩：如果损害是因为：
i) 异常事件；
ii) 船员的疏忽造成的，泊位/港口不会被认为是不安全的。





04 清洁船舱

（定期租船）



清洁船舱（定期租船）

1) 交船:

在没有具体条款的情况下，NYPE第22行要求船舶是“准备好清洁船舱以让货物装船”，即船舶应准备好立即开始装货。

当船舱不清洁的时候，承租人能拒绝该船吗？

如果该船不满足要求的状况，承租人有权拒绝交船或拒绝该船，则租期不会开始起算。如果船东不能在解约日前修正船舶状况，承租人可能有权解除合同。

然而，租船合同可能会并入以下条款，“船舶在到达第一个装货港时，所有货舱应清洁……未通过检查的船舶将停租，直至完全通过检查……”，在这种情况下，船舶不会被拒绝，并且可能提交有效的装卸通知书，因为救济措施是停租。

如果承租人接受了船舶，但船舱状况不合格怎么办？

承租人接受船舶，船舱不满足所要求的状况，船东可能要对损害负责，这取决于租船合同中包含的首要条款或船东的其他抗辩条款（承租人应该注意不要放弃他们的权利）。

如果承租人在船东未按照约定交付船舶的情况下接受了船舶交付，致使承租人实质上丧失了租约下的全部利益，租船人可能仍有权终止租船合同；但是承租人需要证明船舱的缺陷状况使租船人无法从事所需贸易，并且租船人没有放弃终止租船合同的权利。

（如果船舱的缺陷情况只是导致了延误或者其他额外的费用，承租人不太可能有权取消租约。相反，承租人将限于对延迟和其他额外的费用向船东提出索赔（取决于租约中的首要条款或船东的其他抗辩条款）。

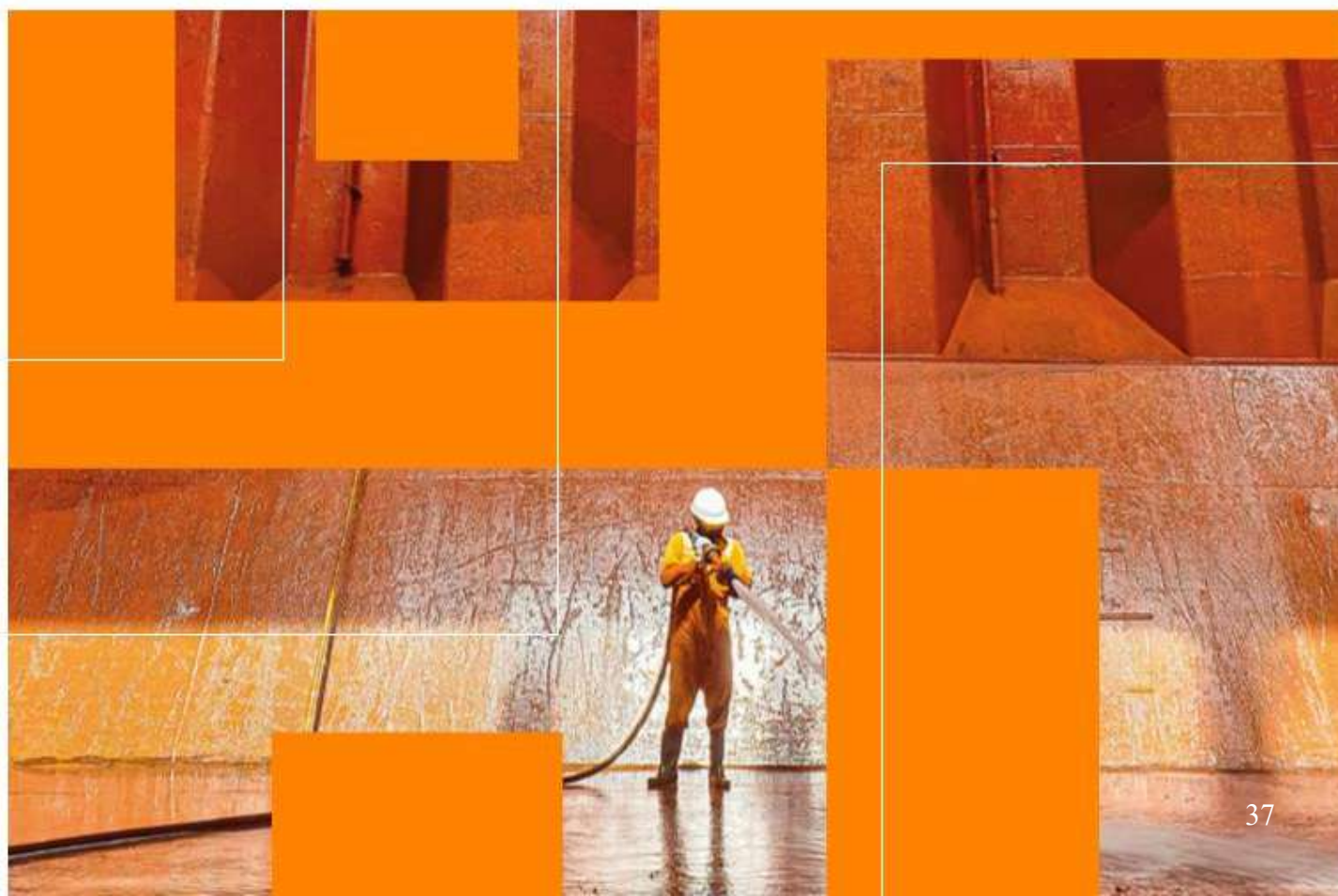
如果承租人错过了受载期，可以索赔损失吗？

如承租人能证明船东的违约行为导致船舶因船舱不合格而错过受载期，那么租船人原则上可以索赔因失去下一租船合同的损失（取决于租约中包含的首要条款或船东的其他抗辩条款）。

双方可能会有关于因果关系（即这是错过受载期的唯一原因吗？）和损失间接性（即是否可以合理预见这种违约会导致这种损害？）的争论。然而，总的来说，如果在租船合同中约定了允许转租，船东将被推定知道租船人会按照交付时船舱状况进行转租，但要考虑到损失间接性的问题，即船东是否对此类损失承担责任。

2) 中途船舱清洁:

船东有责任在整个租船期间维护船舶。除非另有约定（例如，所载货物不在租约允许的范围内，但船东同意由租船人承担运输费用/风险的情况下进行运输，并且该运输导致需要额外的船舱清洁），否则船东还必须支付所有中途清洁船舱的费用。在没有中途清洁船舱条款的情况下，船东有责任以合理谨慎、技能和速度清洁船舶。



在这方面，租约有三个独立的条款：

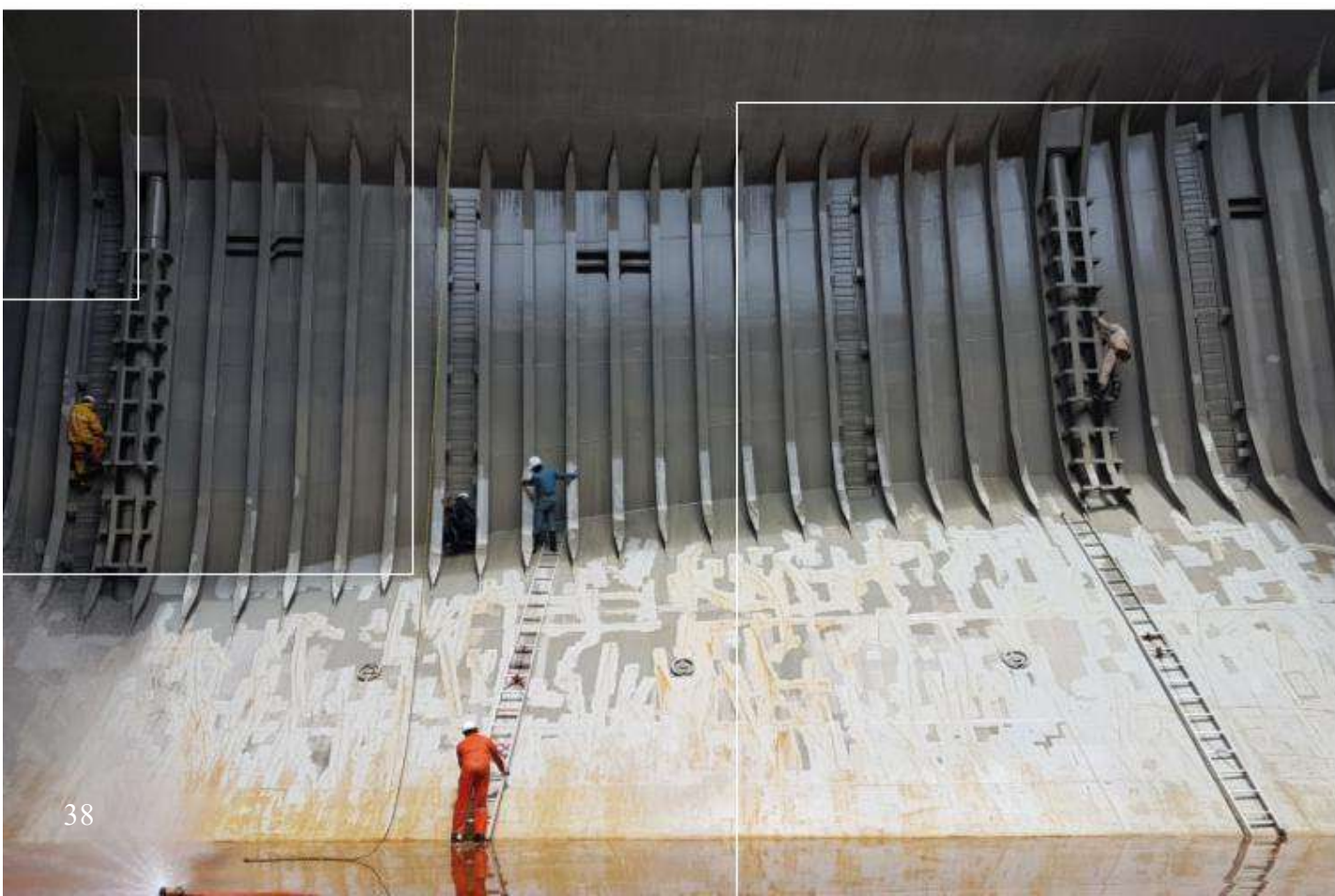
- 维护保养条款（以NYPE1946 21-24行和第一条为例）；
- 船东与船员提供一切通常的协助义务（NYPE 第八条）；
- 船员应该尽职尽责地履行其职责的默示条款。

船员能合理预期达到的清洁水平是一个事实问题。清洁船舱包括去除松散的锈垢和油漆，总是在时间和天气允许的情况下进行。船员不被视为专业的清洁人员，因此，在海上作业时，清洁的效果有合理的限度。

清洁船舱和通常协助不包括：

- 清除坚硬附着的铁锈和大块松散的铁锈；
- 锤击除锈；
- 需要复杂工具的除锈作业(气锤、高压水枪、喷砂设备)。

由于承租人所选择的货物需要特别清洁时（除非船东已经同意运输该货物，即由船东承担风险和费用），船东的合理清洁费用应根据默示赔偿原则从承租人处获得补偿。



3) 租约条款的常见问题:

法院会审查条款的措辞并赋予其字面含义。

“清洁、干燥、无松散铁锈鳞片或锈迹、无前货残留物”等词语并不意味着如果发现前货的痕迹就可以拒绝船舱，尽管在这个问题上存在着相互矛盾的仲裁决定。

“船舶……准备好去装载租约下允许的货物，须满足独立检验人的要求”。

■ “租约所允许的货物”可能意味着船舱必须以高标准准备装载货物（比如租约所允许的谷物或尿素）。如果货舱不符合该清洁标准，即使不合格的船舱仍适合装载特定货物，承租人仍有权利拒绝船舱并且坚持在接受交船前将这些船舱按照约定的标准进行清洁。

■ “独立检验人”通常指独立于船东，承租人或收货人运营的公司或组织。（“The Protank Orinoco” [1997]）

中途船舱清洁:

每次卸货完成后，船员应按惯例协助清理所有船舱，为下一货载做好准备。如果每次卸货完成后，船员应按惯例协助清理所有船舱，为下一货载做好准备。如果承租人要求……船东应该尽可能清洁船舱，但不保证船舱在到达装货港时足够清洁并被接受，船东不承担船员进行清洁而引起的任何后果。

■ 该条款明确表示，无论船员清洁工作如何，通过下一港口装货检查的风险和责任都由承租人承担。（“London arbitration” [6/07]）

“如果船舶未通过任何船舱检验，则船舶应停租，直至船舶通过同样的检验，并且因此所产生的任何费用/时间由船东承担。”

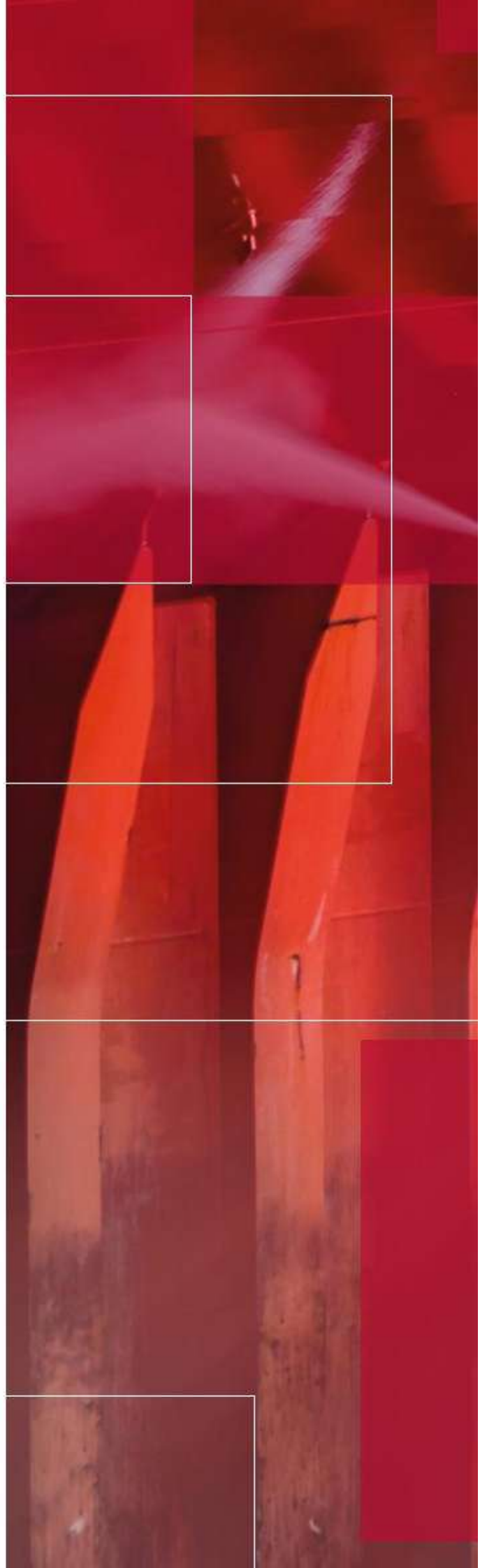
■ 在检查不合格后，承租人有默示义务立即对船舱进行重新检查，但船舶不会在船长通知货舱清洁后立即重新租用。船舶将在双方合理尽职确保不迟延地进行复检时重新租用。（“The DL Lilac”[2023]）

在还船时，租约通常会包括承租人应以交付时的相同状态归还船舶的条款。

承租人还可以选择支付固定费用代替货舱清洁费(ILOHC)。本条款仅适用于清洁船舱内残留的碎片和残留物，不包括被收货人拒收而留在货舱的大量货物。在这种情况下，承租人必须赔偿船东额外的清洁费用。

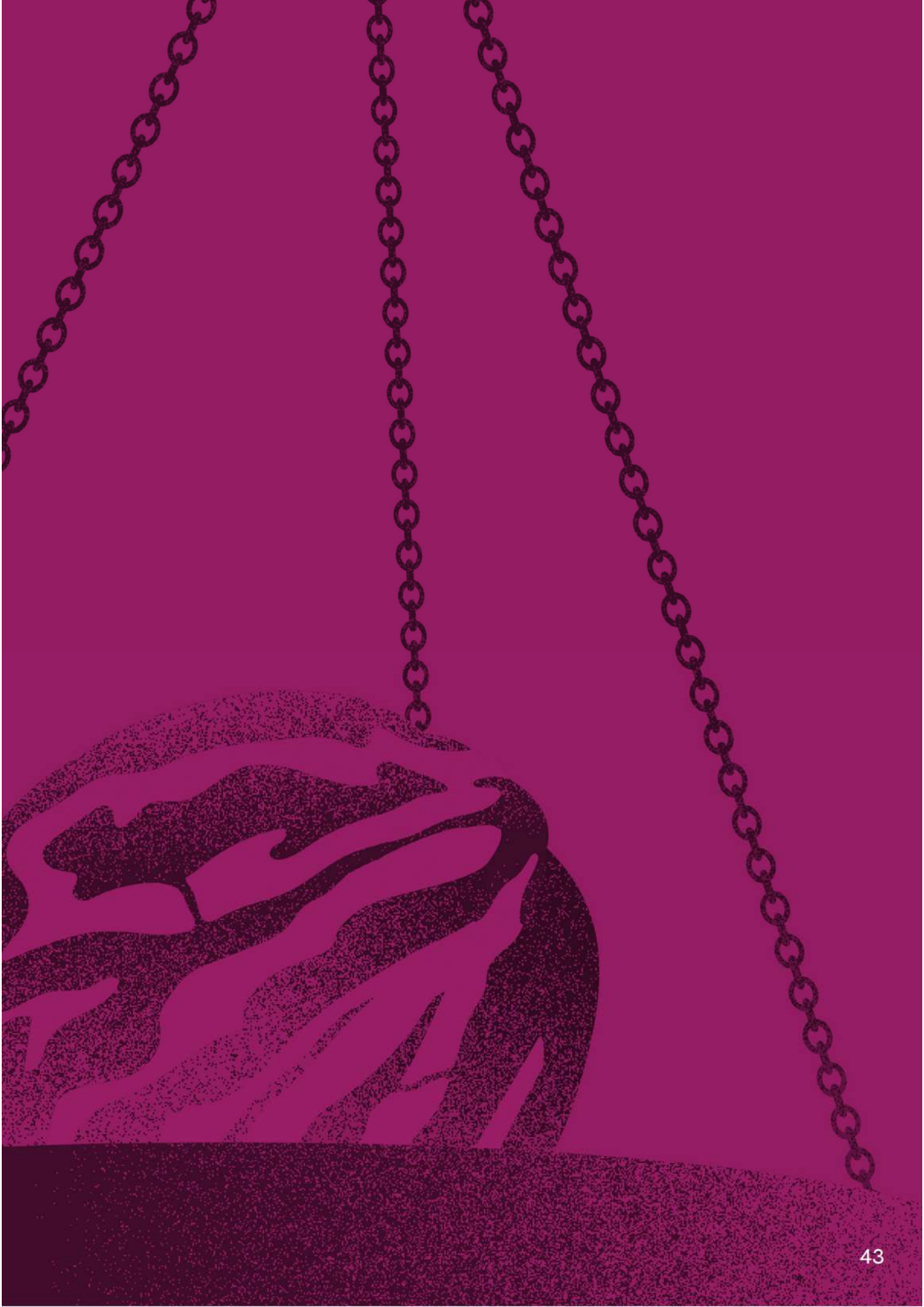
处理索赔时要考虑的事实：

- 船龄。
- 船舱构造（高度和可用性）。
- 关于中途清洁船舱：船员清洁船舱的时间是否合理充分，天气和海况是否合适？之前装运的货物是什么，所需清洁的数量是多少？特别是之前是否装运了脏的货物，如石油焦或煤。
- 租船合同要求的清洁标准（如谷物清洁）。
- 货舱检查不合格的原因（船员有责任清除松散的非附着锈，但坚硬附着锈的清除……不能由船员完成）。





05 船体污损



船体污损

概述

船体污损是一个众所周知的问题，影响在温暖水域港口航行的船舶，是海洋生物在船体上生长的结果。它可能导致船舶性能下降，以及额外的清洁成本和时间损失。通常，租约中会有保护性条款来处理这种情况。然而，这些条款有时被遗漏或可能不足以涵盖特定情形。英国法已经解决了这些问题，此处考虑的是最常用的租约形式。

1) 船东的维护义务：

NYPE 1946第一条（1993年格式第六条）规定了船东对船舶进行维护保养的首要责任。清理船体污垢、修补油漆等费用通常由船东承担，属于维护义务的一部分。同样值得注意的是，NYPE1946 第21条（虽然经常被删除）明确规定船舶至少每六个月进行一次干船坞清洁和刷漆。

2) 船东可能提出的索赔：

a) 船东是否可以就遵守承租人的指令向承租人索赔损害赔偿/补偿？

这取决于承租人的指令是否合法，换句话说，承租人是否指示船舶前往允许航区内的安全的港口，锚地，泊位或者地点？

因非法指令造成的船体污损：

如果证明船体污损是由于执行承租人的指令所直接造成的，比如船舶在租约允许的航行区域之外航行，承租人将构成违约并可能需要承担清洁船体的费用和清洁作业花费的时间。



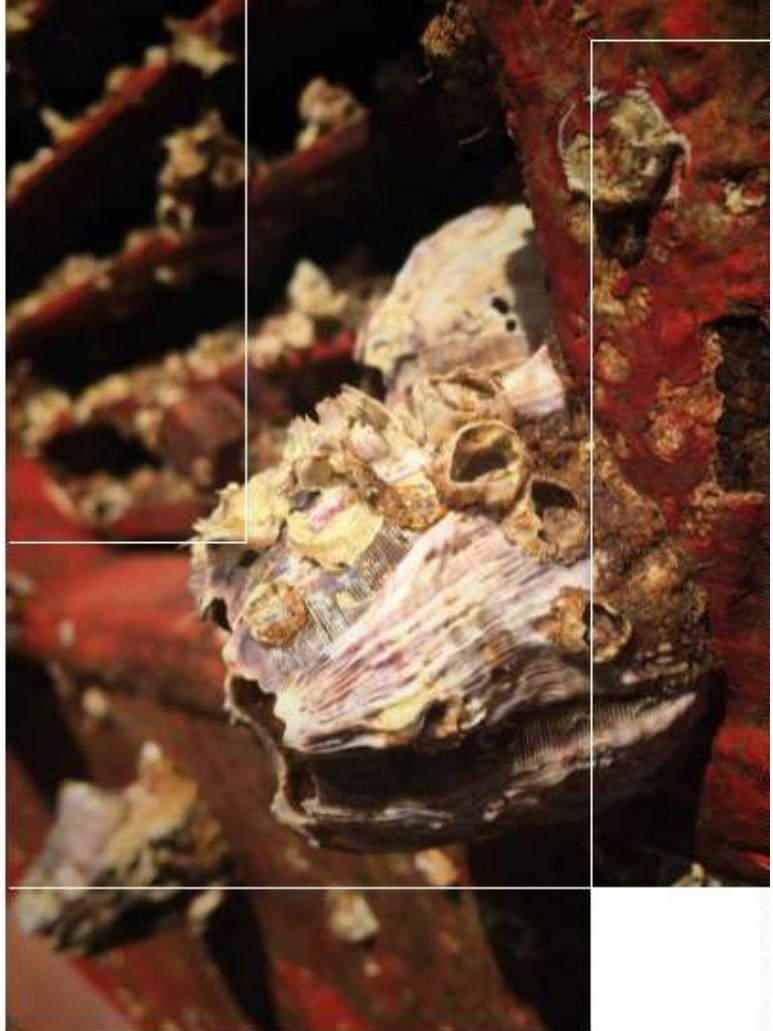
船东必须证明承租人的违约行为和船体污损之间有因果关系。相反，承租人需要证明其非法指令没有导致船体污损。

即使承租人发出不合法指令，承租人也可能辩称，船东同意遵守承租人的非法指令，并因此放弃了其要求损害赔偿的权利。然而，一般的规则是遵守非法的指令并不等同于船东放弃其对损害或损失要求赔偿的权利。为谨慎起见，船东应明确通知承租人，船东并未放弃对承租人的非法指令索赔的权利。（“The Kanchenjunga” [1990]）

因合法指令导致的船体污损：

NYPE格式没有明确规定承租人对船东的赔偿责任（与Baltimex格式不同）。

此外，如果由于遵守承租人的合法和普通的指令而发生损失和费用，船东将无权根据默示赔偿向承租人索赔。例如，清洗船体污垢和修补油漆的费用由船东承担，这是船东在订立租约时同意承担的风险。这种污损在签署船舶租约时是可预见的，并且属于船东维护船舶的义务，特别是在租约条款允许船舶在温暖水域航行的情况下。



然而，在某些有限的情况下，船体污损的赔偿可能是默示的。该赔偿一般适用于船东因遵守承租人的指令而直接产生的不可预见的责任、损失或费用(The Island Archon[1994])，也适用于发生偶然或不可预见的事件时。

在以下情况下，不太会有对船东有利的默示赔偿：船舶在温暖水域港口停留的时间对该特定港口来说是通常且可预期 (“The Kitsa ”[2005])；海洋生物的生长在该季节是通常且可预期的；在船舶营运前，任何一方已经知晓该地的环境因素。作为良好实践，最好在租约中预先商定全面的条款，而不是依赖不确定的默示赔偿。

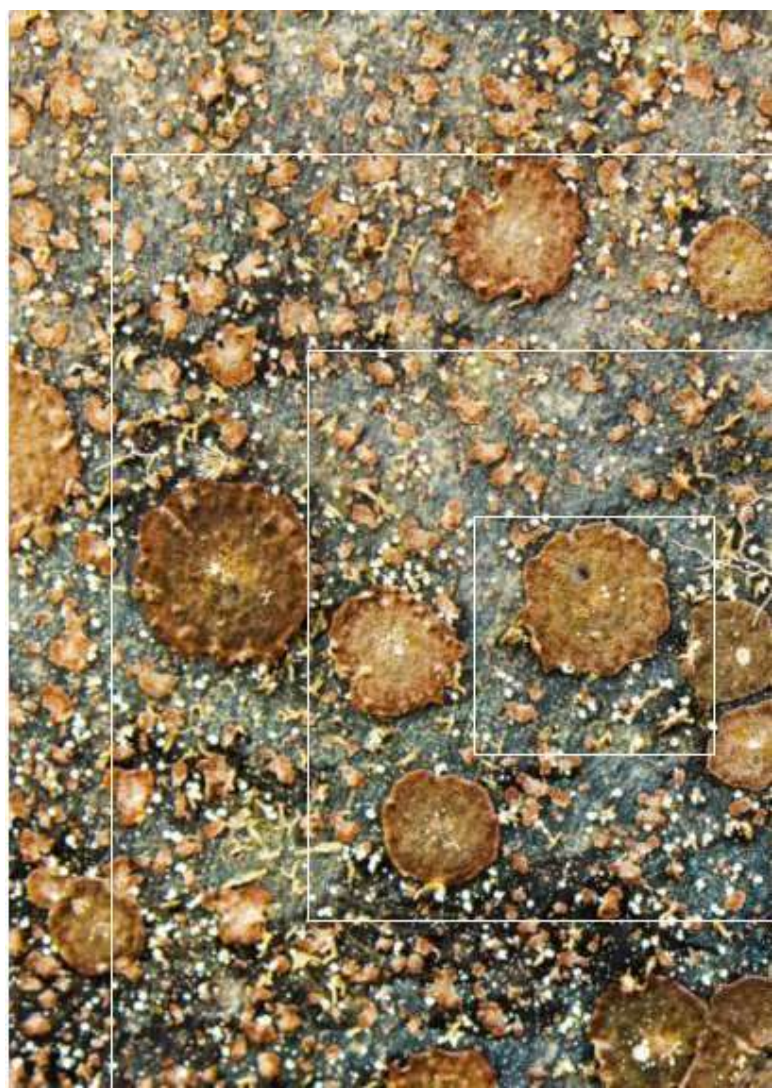
b) 船东能否就未以同样良好的状态和条件返还船舶而向承租人提出索赔？

承租人的责任是将已卸空、清洁、无残留货物的船舶交还给船东。但是，船东不得因船体污损而主张承租人违反还船义务，因为就该船舶租用的特定营运中，这种海洋生长物是“正常磨损”，承租人对此不承担责任。 (“The Pamphilos” [2002])

总而言之，船东有责任维护船舶，不得就租约期间发生的损失或因承租人未能以同样良好的状态还船而造成的损失提出索赔：前提是这些损失是因为遵守合法和常规的指令造成的，且在订约时，损失/损害是可预见的。

c) 船东能否因后续租船中因船舶性能下降向承租人索赔？

这取决于租约的条款。然而，如果租约中包含了船体污损条款，规定承租人承担租约下清洁船体的时间，风险和费用，但承租人在还船前未清洁船体，则船东可能有权索赔清洁船体的费用以及后续船舶性能下降的损失。然而，这还需满足在后续的租船合同交船前没有足够的时间进行彻底清洁的条件。 (“London Arbitration”[25/17])



3) 承租人可能提出的索赔:

a) 承租人能否提出停租或性能不佳索赔?

如果船舶在交付时或交付前因船体受到污损而影响船舶的性能，那么承租人可以因时间损失而将船舶停租。 (“The Ioanna” [1985])

如果船舶在租期内受到污损，承租人可能会主张船舶停租，理由是船体污损导致船舶无法充分使用或“船体缺陷”(NYPE第15条)。但是，如果船舶性能下降和时间损失是因履行租约的自然结果的船体污损造成的，则根据第15条，船舶不能被视为停租。

同样，除非船舶的速度和燃油消耗在整个租约期间都是保证（而不仅仅是在租船合同下的交付时），否则承租人也不能提出性能下降的索赔，因为这些保证仅在交船时提供，而污损是租约期间使用船舶的自然结果。

如果承租人能够证明船东在租约期间未能遵守适当的防污计划或未能在合理的时间内清洁船体，从而违反了维护船舶的义务，承租人可根据船东的维护义务提出索赔。但是，如果承租人租用船舶时没有给船东机会清洁船体，承租人不能因船东违反维护义务或性能下降而提出索赔。

b) 承租人能否索赔因清洁船体造成的时间损失?

虽然船东承担清洁船体的费用，但在租期用于清洁船体的时间通常由承租人承担，因为根据第15条规定，船舶不会被停租。但是，为谨慎起见，应取得承租人对清洁时间和地点的同意。



如果租约包含绕航条款，通常允许承租人在船东为自己的目的（如清洁船体）偏离航程期间将船舶停租。当船舶载货时，偏离航道进行清洁也可能构成《海牙规则》或《海牙—维斯比规则》下的绕航，这也可能影响协会的保险。在这种情况下，应与协会联系。

总结：

- 如果船体污损是因履行租约服务的自然结果，因此导致的时间损失，不属于停租（比如，慢速航行）。
- 船东有义务维护船舶，并应在发现明显污损后的合理时间内清洁船体。
- 当船东在租约期间维护和清洁船体时，船舶可能会停租。

4) 保护条款

为了避免在热带水域发生延误，定期租船合同通常包括保护条款。然而，这些条款的起草并不总是很充分，且往往不能提供船东所希望的保护。在谈判阶段，船东和承租人可能起草各自的措辞，使得这一条款有时会产生意想不到的后果。船东应该注意以下几点（未穷尽所有可能情况）：

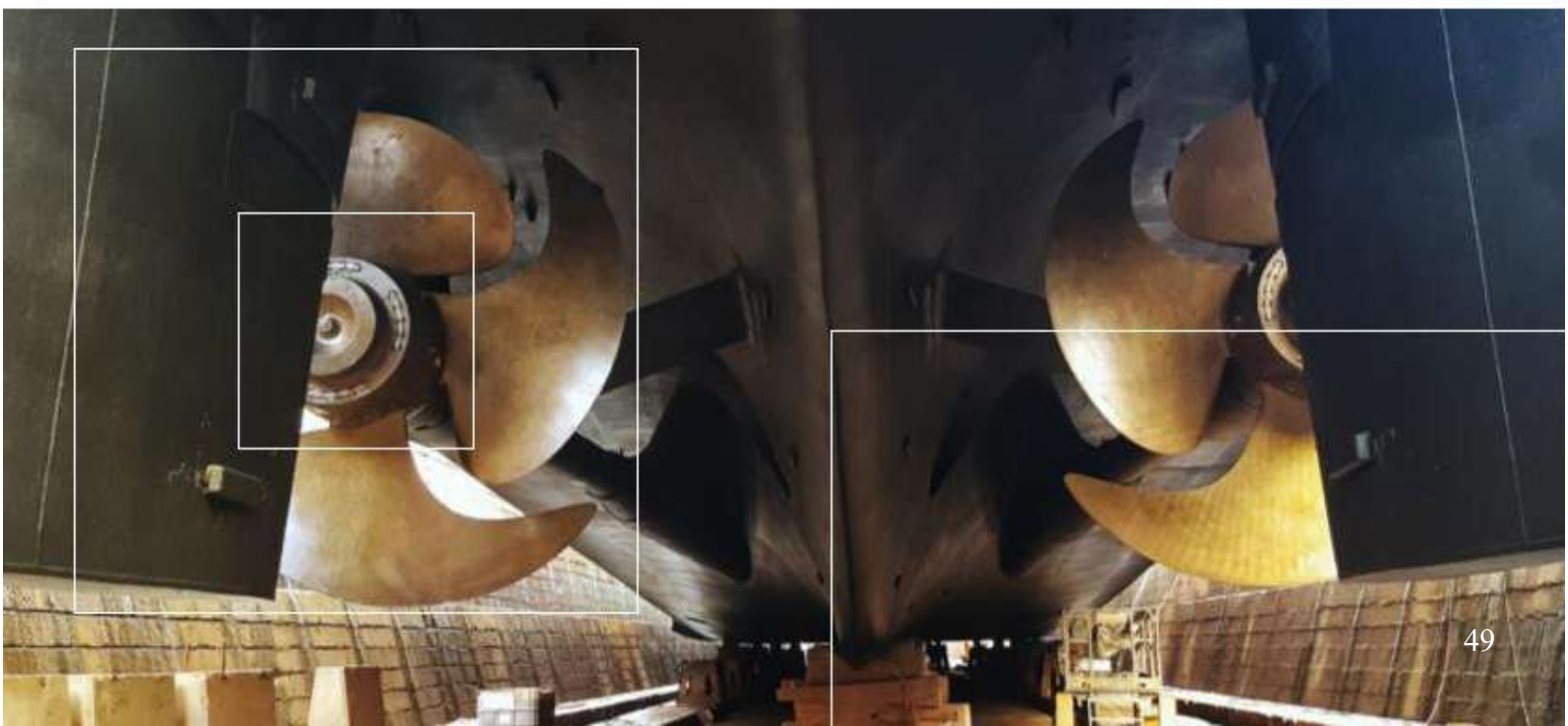
- 条款适用于哪些地方？是否适用于船舶在泊位、港口、锚地、移泊到港外等待货物装卸或其他因承租人业务需要指令船舶等待的任何地方？
- 条款适用的期限多长（例如，船舶在锚地或港口停留超过25天）？如果船舶在锚地等待10天，在港口等待15天，或者船舶被命令离开泊位一段时间给优先船舶让位，又该如何处理？
- 条款在多少天之后生效？条款中区分热带和非热带水域是可取的（暖水和浅水可能迅速发生污损）。
- “热带水域”是什么意思？定义地理区域或维度和温度的范围可能是明智的，以明确条款的适用范围。
- 如果延误不是连续天数内发生的，该如何处理？如果船舶在泊位之间移动，导致延误被几个小时的航行中断，该怎么办？（例如，船舶等待不因在等待地点和泊位之间移动，也不因海上航行少于[12]小时而中断），承租人通常会指令船舶进行短途的本地航行，以中断等待时间等待期，从而避免延误发生在连续的日子里。

- 承租人是否有严格的清洁船体的义务（例如，“承租人承担时间和费用清洁船舶，否则船东所陈述的船舶速度/燃油消耗无效……”）？如果这是定期租约的航次怎么办？该条款并未规定清洁义务，只声明承租人无法就性能不佳提出索赔。如果这是最后一个航次，且船舶在还船港发生了污损怎么办？
- 清洁费用虽然由承租人承担，但清洁由谁来负责，由船东还是承租人来进行清洁更为合适？

- 证据：从船东角度，最好有一条款规定在热带港口停留后由承租人清洁船体，且无需船东提供任何船体污损的证据。但是，实际上，承租人可能不会同意这些条款。在这种情况下，船东是否必须提供证据？是否应由承租人承担倒置的举证责任，证明污损在船舶长时间停留在温暖水域之前已存在？从船东的角度来看，该条款最好规定由承租人承担举证责任，证明污损不是由于长期在港口停留造成的，而是由于船东缺乏维护造成的。

总结：

- 如果租约规定的条款无法解决争议，各方将依据上述讨论的判例法解决争端；
- 船东仍然需要去证明长期停留造成了船体污损。



5) 证据

当关于长期停留是否造成了船体污损（无论长期停留条款是否被纳入租约）存在争议时，结果可能取决于证据的证明力。因为缺少有利证据证明污损是由于特定延误造成的而非预先存在的，船体污损的索赔可能受到阻碍。因此，固定能够证明污损发生的时间和地点的证据非常重要（例如，船体污损的照片和样本）。承租人通常试图以船东未使用足够的防污涂料或涂料的效力因时间的推移而减弱，以及船舶需要作为计划的干船坞的一部分重新刷漆为由，声称污损是预先存在的或船体被污染的程度超过了应有的程度。

船东的建议：

- 在可以合理预见可能会有的延误和污损的情况下，在船舶到达港口时拍照。比事后取证更好的作法是取得航行前船体状况良好的同期证据；
- 保持良好的船舶清洁和刷漆记录；
- 在清洗之前保留关于污损性质和程度的好证据非常重要，最好通过高质量的水下调查来取证；
- 一旦发现污损，可能请专家根据现有证据推断污损可能存在的时间。因此，也推荐船东安排水下调查取样。



06 停租



一般原则

期租租约中无不包含一项停租条款，针对承租人自交船至还船期间支付租金的义务，约定除外情形。承租人在何种情况下有权停付租金以及有权停付多久将视停租条款的具体措辞而定。以常用的租约NYPE'46为例，承租人在提出停租主张时应谨记以下基本原则：

- 承租人须遭受了时间损失（除非停租条款属于期间损失条款period loss of hire clause—详见下文第4 a）段）。
- 损失须系租约中列明事由所致。
- 该事由须“阻碍了船舶的充分使用（full working）”。
- 针对相关事由属停租条款所列范围，承租人承担举证义务。
- 由于停租条款是针对承租人支付租金的义务（自交船至还船期间）所做的除外约定，因此对该条款进行解释时，将会采取逆承租人利益原则进行严格解释。
- 停租与违约或出租人的过错是相互独立的体系。

- 通常，租约中的概括性除外条款并不会对停租条款起作用，除非另有明确约定。
- 停租事由须具有偶然性，即非因遵守承租人指示而自然产生的结果。
- 承租人造成的停租事由在某些情况下可能会影响其援引停租条款。

在处理停租问题时，以下步骤非常重要：

第一步：查看租约中列明了哪些承租人可停付租金的事项

只有停租条款明确列出的停租事由发生时，承租人才有权停租。下述事项是NYPE'46标准格式租约第15条列明的一些主要停租事由。

人员不足：这是指高级船员和船员（但不包括独立合同人）数量上的不足，而非其它类型的不足或他们拒绝执行命令。

人员过错（NYPE1993）：包括高级船员或船员拒绝履行他们对船东应尽的全部或部分的职责/或拒绝执行承租人的合理合法的命令。但是，这些措辞的含义有限并且不包括因船员疏忽或无意的不履行或不当履行职责而造成的时间损失。

（“The Saldanha” [2011]）

船体、机器或设备的故障：该项事由无需过多解释。应以普遍认同的、合理的方式对“故障”一词进行解释，例如，在船舶某种缺陷被发现之后，依一位谨慎的经营者之见，船舶需到港进行修理，则应属“故障”范畴。

船体、机器或者设备损坏：如果损坏是因承租人使用船舶所致，则可能不属于停租事由（可参见协会以前发布的《船体污损》一文）。

因船舶或货物遭受海损事故而导致的滞留：这通常指属于保险承保范围内的事件。海损事故不等于共同海损，但是共同海损事故可能在某些情况下属于保险承保范围。“滞留”一词是指“船舶与租约约定相关的运营确实受到一些物理上的或地域上的阻碍”。例如，货损导致卸货作业延迟（不是指船舶被扣押）将不会构成滞留。鉴于此种停租事由不能是遵守承租人指令而自然产生的结果，因此有判例认为海盗对船舶的滞留不属于本条款约定的停租事由。

因船舶被扣押导致滞留，（除非此种扣押是因承租人、其雇员、代理或转合同相对方承担责任的事由所致）——以下为NYPE’93的特殊规定：转租承租人、托运人、收货人被视作承租人的代理人，如果这些代理人或代表的行为或疏忽是在履行租船合同项下的相关义务的过程中发生的，那么上述任何一方扣押船舶都不会使停租(“The Global Santosh” [2016])。



其他阻碍船舶充分使用的事由：根据该项援引的停租事由，需与本条前半部分明确提及的事项归属于相同类别。这可能包括，例如某港口或其他合法主管机关（正确并合理地）采取的与船舶或船员的状况、能力等相关的合法行动或行政措施（这与下方将要提及的“无论任何其他事由”相比范围更加有限）。（"The Laconian Confidance [1997]"）（这比下文的“任何其他原因”更具限制性）**“无论(whatsoever)任何其他事由”**（有时该措辞会被加在第15条中）：是指根据“任何其他事由”主张某一事由为停租事由时，该事由无需与本条前半部分明确提及的事由属于相同类别。因此，如附加了该措辞，则任何造成时间损失并阻碍船舶充分使用的事由均属于停租事由一例如：船舶被货方扣押、地方政府随性的行为或者海盗导致的滞留。

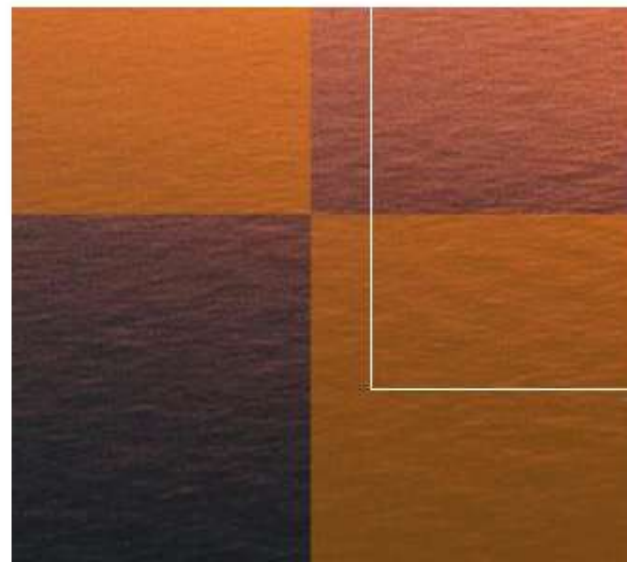
第二步：查明相关事由是否阻碍了船舶的充分使用

一旦承租人证明发生了停租条款列明的某项事由，其必须继续证明该项事由阻碍了船舶接下来的作业，这里所称接下来的作业指的是该事由发生当时需要船舶接下来所履行的租约下的作业服务。

租约下需要船舶接下来进行何种作业？

这是一个事实问题，有时可能难以确定，因而会引发争议。该问题并不关乎承租人期望或者期待船舶能够做什么，而是在所称停租事由发生时，其实际要求的是什么服务。如果船舶为了执行承租人的指令，先进行一项承租人通常会要求的操作，则一般不会认为船舶的使用受到阻碍。换言之，如果为了执行承租人的指令，出租人必须先执行一项操作，而在通常情况下承租人也会要求进行该项操作，将不会认为船舶的使用受到阻碍。

因此，即便承租人更希望船舶执行装货等服务，但如果所称停租事由发生当时需要进行的下一项操作是加油、打压舱水、过驳以及清洁货舱等作业，则这些作业就属于需要船舶接下来履行的作业服务。请见下文示例。



示例：随后要求履行的作业服务

1. 由于船员对货舱的清洁做得不充分导致船舶在装货港发生延误。为装载货物，船舱需进一步进行清洁。则随后要求履行的作业服务是进一步清洁货舱，而非装载货物。根据NYPE'46，船舶不会被停租。
2. 船长被要求装载尽可能多的货物，从而使船舶拥有足够的吃水，以便驶入巴拿马运河，然而，因疏忽而装载了过多的货物，需减载部分货物。根据NYPE'46，由于该情形并未阻碍船舶的充分使用，船舶不会被停租：在此种情况下，随后要求履行的作业服务是对船舶进行减载（“The Aquacharm” [1980]）。



第三步：可停租多久？

有两种类型的停租条款：期间损失条款和净租金损失条款。

a) 期间损失条款

根据此种条款计算停租期间，方法相对简洁明了。将自停租事由发生时起至停租事由消灭时止停租，而无需考虑是否存在时间损失。

b) 净时间损失条款

此种条款最为常见，NYPE'46、Balttime、以及Shelltime 4租约格式中均包含此类条款。只有针对船舶的充分使用受到阻碍这段期间内，承租人实际损失的时间，其才可以停租。

在确有时间损失的情况下，就涉及到计算具体损失了多长时间，这可能比较困难。例如，如果船舶有4个船吊，但其中一个发生故障，承租人可能主张完成货物作业所用时间的1/4为停租时间。然而，如果使用其他几个吊车进行作业，实际并未造成时间损失，则承租人根本无权停租。

NYPE'46第15条第2段明确规定，若船速因船体、机器或设备故障或者缺陷而减慢，承租人有权以其遭受时间损失并消耗额外的燃油以及引起任何额外的花费为由减付租金。

（关于因船速和燃油消耗索赔而减付租金的进一步指导意见请参见协会相关文章）。

c) 净时间损失：承租人可将额外的时间损失纳入到考虑范围之内吗？

例如：—A船因主机故障而停租一小段时间。结果，她错过了潮汐或错失了靠泊时段。根据NYPE’46第15条，只有船舶的充分使用受到阻碍的时段（即，直到主机被修好，船舶能够继续进行下一项作业）可停租。任何因停租事由所引发的延误—例如错过潮汐—通常不被算作停租期间。

d) 净时间损失：承租人需要考虑得到弥补（节省）的时间吗？

通常，出租人无法针对停租事由发生后实际上节省的时间主张权利。例如：一艘船舶从菲律宾前往上海，其在菲律宾发生属于停租事由的故障，需要绕航前往香港进行修理。在根据NYPE’46第15条计算停租时间时，对船舶从菲律宾驶往香港所花费的时间是否应属停租间会产生争议，因为这段时间实际上是弥补了后续的航行时间，节省了时间。根据NYPE 46第15条计算停租的目的可能会有争议的是，由于停租事件，船舶在从菲律宾至香港所花费的时间仍属于停租，即使前往香港进行维修后从更靠近她的目的地—上海的位置继续航程。

有权威观点认为，不能仅因为船舶的运行与后续服务所需要的运行吻合，就认为船舶是在履行后续服务。鉴于此，在本案例中，船舶为了进行修理而前往香港所采取的路线是否与前往上海的部分路线重叠，与判定船舶是否处于停租期间可能毫不相关。船舶朝向承租人安排的目的地方向行驶，并不会被英国法院或仲裁庭当然认定与船舶正驶往该目的地。然而，在上述案例中，若香港本身就是目的地，裁判结果可能会不同。

e) 净时间损失：如果即便未发生停租事由，船舶也根本无法靠泊，出租人可否以此为由主张不存在时间损失？

某船因停租事由（船长过错）在港口之外的国际水域漂航11天。即便能证明假设该船早在11天之前就已前往港口，由于港口拥挤，其仍然无法在这11天内靠泊，这种假设的情况也与NYPE’46第15条所规定的停租目的无关。因为在此种情况下，租约要求的随后作业是直接驶往港口，而非在国际水域中漂航等待修理—因此，这11天仍应停租（The Athena [2013]）。

衡平冲抵：其他未在停租条款中列明的却允许承租人扣减租金的事由

如果承租人以出租人违反租约并因此遭受损失或产生费用为由提出索赔，但此种违约却并非停租条款中列明的事由时，承租人仍可能针对索赔数额有权扣留全部或部分租金。下列情况下，承租人将享有冲抵权：

- 出租人的违约行为剥夺了或侵害了承租人使用（部分或全部）船舶的权利。
- 承租人善意地并基于合理的理由行使其权利。（例如，扣减数额与合理估计的索赔数额相当）
- 承租人证明出租人已有违约行为。

a) 承租人有权以下述索赔为由主张冲抵租金：

- 违反船速保证。
- 因出租人未能装载全部货物而导致时间损失；或者
- 由于出租人未能正确履行清洁货舱的义务造成的时间损失。

b) 通常会赋予承租人冲抵租金权利的索赔范例（以下所列并未包含全部项目）

- 货损索赔
- 承租人准备装载的货物灭失
- 船员参与燃油供应商的欺诈行为
- 燃油索赔

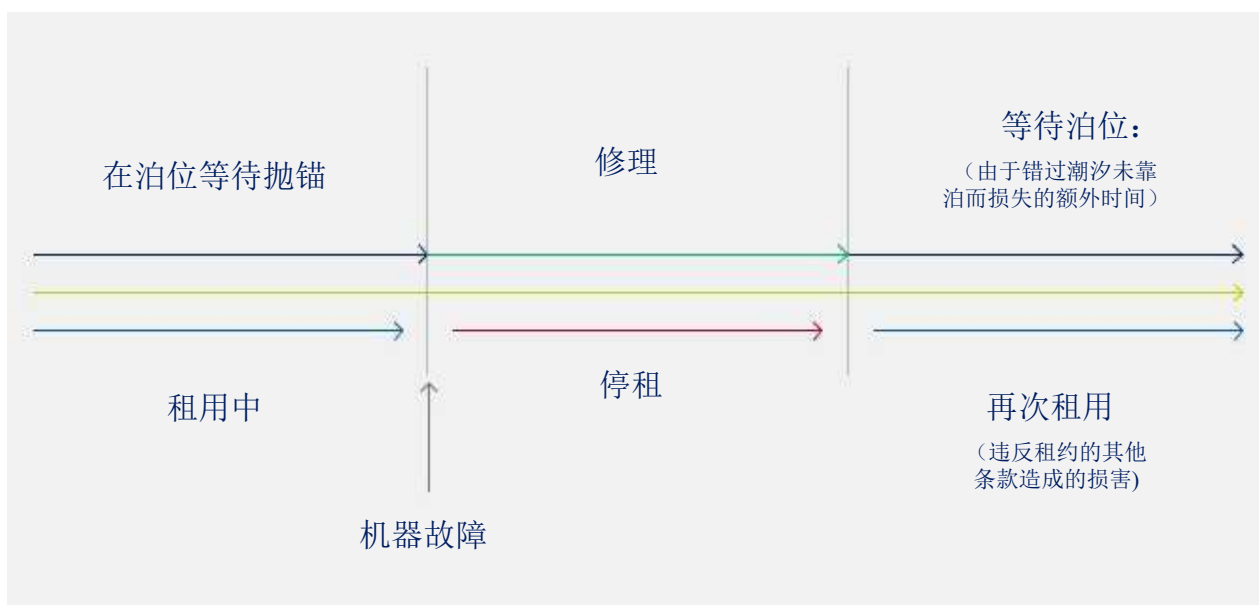
承租人可享有的其他救济措施

NYPE'46第15条规定，仅当船舶遭受时间损失，且其充分使用受到阻碍时，承租人可停付租金，铭记此点非常重要。然而，如导致停租的事由同时也是出租人的违约事由，例如，停租事件可能导致船舶因错过潮汐、泊位时段或错过租约而造成时间损失。如果这些损失是由于违反租约而造成的，承租人可以要求损害赔偿。



承租人则可以索赔下列损失：

- 因违约造成的额外时间损失或其他损失。
- 如果没有停租，则可索赔与这段时间租金相当的损失。但该索赔将满足以下条件。承租人需证明出租人存在违约行为。并需进一步证明由于出租人的违约行为，承租人在相应时间内使用船舶的权利受阻或者受到侵害。这与停租条件不同（承租人在援引停租条款时无需证明出租人存在违约行为）。



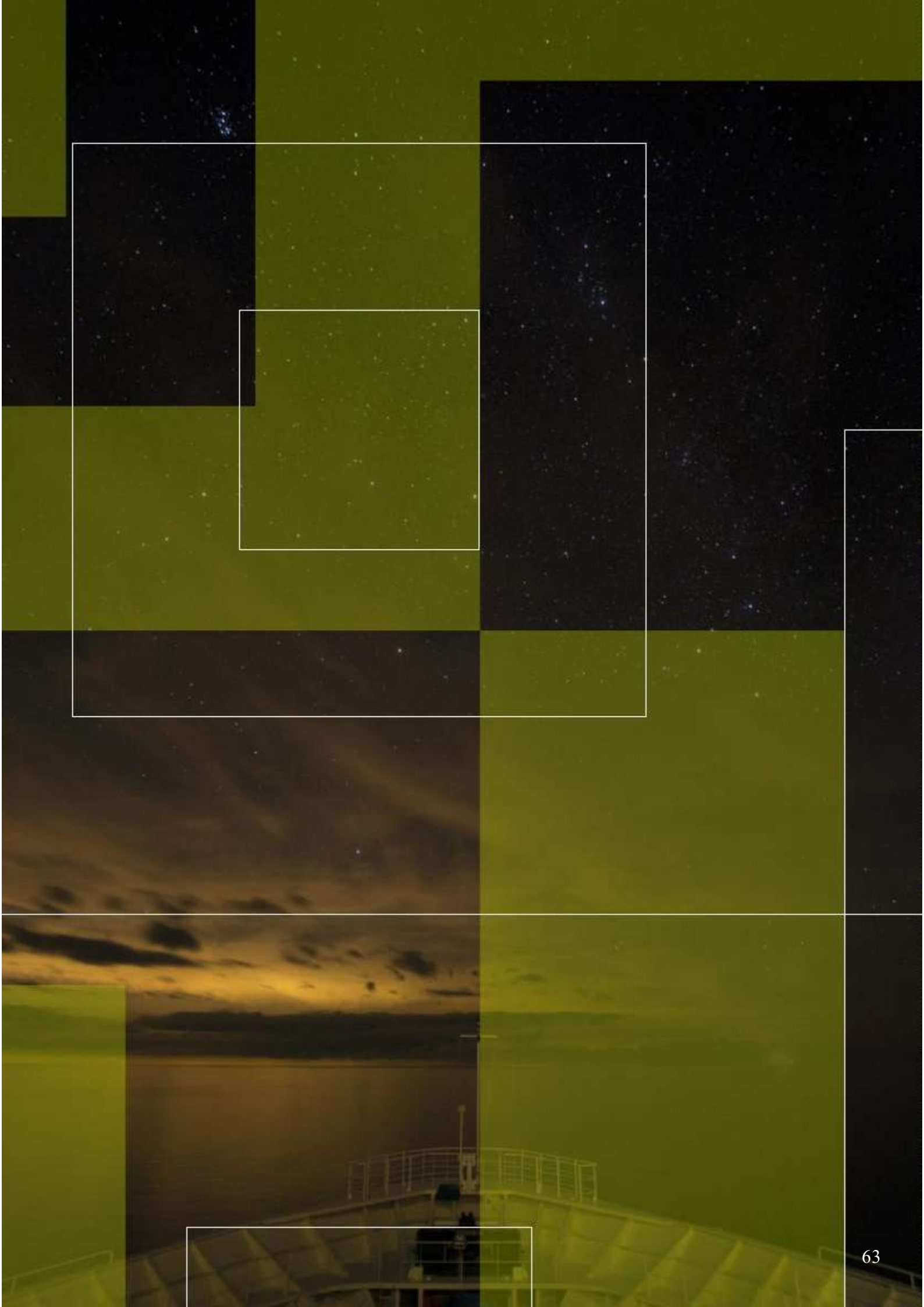
然而，此种索赔将受到以下限制：

- 承租人必须证明出租人存在违约行为（请注意，出租人的一些义务并非严格义务，例如维护船舶的义务。一些义务可能被加以“合理谨慎”之类的限定词，例如并入美国COGSA或海牙/海牙维斯比规则的租约中与货物索赔相关的适航义务），以及
- 出租人可能有抗辩事由一例如，如果美国COGSA或海牙/海牙维斯比规则并入租约，而相关损失是因船长、船员、引航员或出租人（船东）的受雇人在驾驶或管理船舶过程中的行为、疏忽或者不作为所致，出租人可根据所并入规则的第4条第2款（a）项进行抗辩（“The Aquacharm” [1980]）。
- 如果承租人下一个租约被取消，承租人需证明出租人的违约行为致使承租人产生与错失的下一租约相关的损失，并且该损害并不遥远（例如，交船时间错过了下一租约的解约日，租约被取消，但错过解约日是由于出租人违约行为之后发生了另一独立的干扰事件，例如错过潮汐等，进而造成了额外的时间损失，此时就会存在争议，认为被取消的租约损失并非出租人违约的直接后果，引起太过遥远而不应得到赔偿）。

- 请注意，某项损失索赔是否会得到支持（尤其涉及因果关系和遥远损失时），是英国下一个非常专业的问题，因此可能需要更为详细的意见。

总结：当处理停租索赔时，应采取下列措施：

1. 审核停租条款：该事件是否在停租条款中列明？（如果事件没有列明，能否主张违反租约而索赔—是否存在违约？）
2. 是否有针对该事件的特别条款（到达时的货舱状况，吊车故障），这些条款是否提供了“完整的规范”？
3. 审核事件是否妨碍船舶的充分使用。
4. 船舶可以停租多久（停租不考虑间接的时间损失？）
5. 如果该事件不是停租事件，能否仍要求以公平抵消的方式减免租金？
6. 能否通过证明单独的违约行为（速遣义务、船舶维护保养义务等）来索赔间接的时间损失？
7. 如果索赔违约损失，出租人能否援引（US COGSA 或者海牙/海牙维斯比规则的第4条2（a））进行抗辩？



07 货物留置权



货物留置权

当承租人未向船东支付租金/运费时，船东可能有权留置船载货物，即在未收到租金/运费之前不向收货人交付货物。那么船东何时能行使留置权呢？

在英国法下，留置权必须由合同约定

比如NYPE格式的第18条，只有当船东和承租人之间的租约约定了留置权条款时，船东才能留置承租人的货物。

提单中必须并入租约的留置权条款

为了使船东能够留置不属于承租人即第三方提单持有人的货物，船东必须将在租约中的留置权条款（明示或通过引用并入提单。否则，虽然根据租约对承租人行使留置权可能是合法的，但对提单项下的收货人行使留置权可能是非法的。提单并入条款的常规措辞，例如，Congenbill格式中往往规定并入“租约的所有条款和条件、权利和例外条款”，须注意的是，只有在提单上明确将定期租船并入提单时，才会包括该定期租船合同中的留置权条款。但是，如果提单上没有指明定期租船合同，通常推定为提单运输所依据的最终航次租船合同的条款将被并入，而不是主定期租船合同的条款。

二船东能留置货物吗？

当承租人拖欠二船东运费或租金时，如果提单是由船东签发，即该船东是合同项下的承运人，二船东不能行使提单项下的货物留置权，因为他不是提单项下的一方当事人。二船东能否命令船东行使货物留置权目前还未明确。

尽管二船东可能无法对货物利益方行使留置权，但他们仍然可以通过命令船长不放货来对转租承租人行使留置权（“The Aegnoussiotis” [1977]），尽管也存相反的观点（“The Agios Giorgis” [1976]）。

在何处以及如何行使留置权？

通常，如果货物可以卸货并存放在船东控制下的仓库，留置权必须在船舶到达或锚泊在卸货港时行使，或卸货后（尽管仓储费由货主承担，除非租约中有明确规定可追偿费用）。

一旦货物交付给收货人（即不再在船东的控制下），留置权即消灭。船东通常不能在船舶驶往卸货港途中（如加油时）停船来行使这一权利。但是，在特殊情况下（如果能够证明在卸货港无法行使留置权，并且继续运输将导致在到达港口后丧失货物的留置权），可以在卸货港之前行使留置权。



当地法律是否承认对货物的留置权？

即使根据英国法有合同约定的留置权，该留置权也必须在当地管辖范围（即卸货地）能够合法且实际行使。合同所约定的留置权需要得到当地法律的承认和执行（例如，通过法院命令）。许多司法管辖区，例如中国，不承认货物留置权，除非是债务人所有的货物。所以除非货物是承租人所有，船东不能留置货物。

如果船东根据当地法律非法行使留置权，那么船东可能面临提单持有人就延误和利润损失提出的损害赔偿，或导致船舶被扣押。

处理留置的货物

一旦对货物行使了留置权，船东作为保管人仍有照顾货物的义务。如果承租人未支付租金/运费，船东可能希望通过出售货物并从销售所得中收回租金/运费。然而，除非有明确规定，留置权条款并不自动赋予船东出售货物的权利。即使留置权条款中有明文规定，可能仍需要或建议获得当地法院的命令。

在对货物行使留置权之前，应当始终咨询当地法律意见。

留置权所担保的债务包括哪些？

一旦确认船东享有合同下的留置权，船东必须证明行使留置权时，费用到期且未支付，并且留置权条款涵盖了索赔的费用类型。如，如果没有具体的措辞，未付运费的留置权将不包括对滞期费或租船合同规定的除运费以外的任何应付款项的索赔。（然而，参见1994年金康租船合同第8条，其措辞较为宽泛，并将留置权扩展到诸多索赔“船东对货物和所有转租运费、滞期费、损害赔偿金以及本租船合同项下的所有其他到期款项，包括收回这些金额所产生的费用，均享有留置权”）。

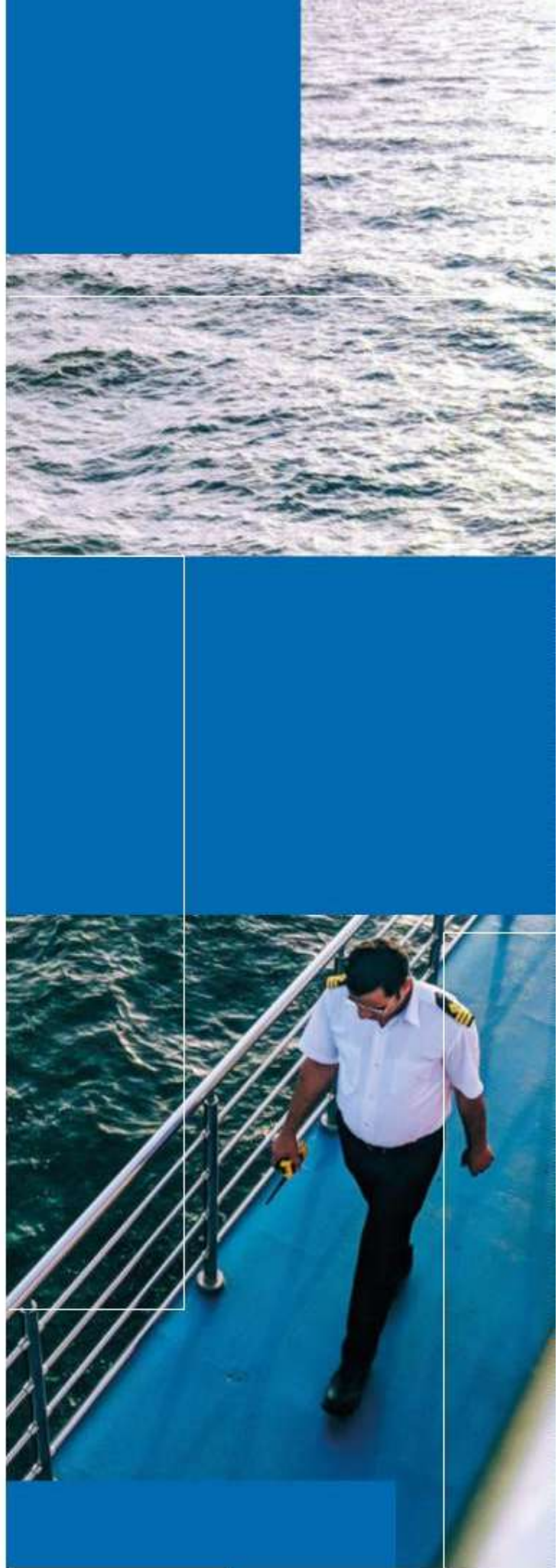
承租人是否承担时间损失？

根据定期租船合同条款，船舶在船东行使其合同留置权期间仍应处于租用状态。类似的，对于航次租船合同，装卸时间、滞期费、滞留损失应由承租人承担。

但是，船东必须合理行事，比如有更实际和高效的解决方式可供选择但是却未采纳（可以仓储而不是拒绝卸货），则可能暂停计算时间。

留置货物时应考虑的事项

- 是否是合同项下的留置权（检查租约）？
- 可以就哪些类型的索赔行使留置权（运费，滞期费，滞留损失，损害赔偿）？
- 款项是否到期？
- 留置权人的租约权利是否并入运输合同？（检查提单并入的是船东还是承租人的租约）。
- 二船东通常不能留置货物，除非他们是提单下的承运人？
- 何处能留置该货物？
- 当地的法律是否允许对货物进行留置？
- 记住，一旦货物被留置，它就处于留置权人的控制和责任之下，相关的成本和费用也会由留置权人承担。



08 转租运费留置权



转租运费留置权

在承租人未按定期租船合同支付租金的情况下，船舶所有人如何索赔租金？船舶所有人可以撤回船舶，甚至起诉承租人。然而，这会耗费时间和金钱，且可能被证明是无效的，特别是在承租人没有资产的情况下。

解决办法之一是利用租船人的收入来源：

- a) 承租人可能会运输自营货物；
 - b) 承租人使用船舶可能通过以下方式获得收入：
 - i) 在提单运输下赚取运费；
 - ii) 在航次转租租船下赚取运费；
 - iii) 在定期转租租船下赚取租金；
- 对运费/转租租金行使留置权是办法之一，使船东能够要求货物利益方或转租承租人将逾期未支付给承租人的运费或转租租金（参见上述b项）直接支付给船东，否则运费/租金可能支付给违约的承租人。（关于提单运费，请见下文）。

对转租运费的留置权只能源于合同约定(在普通法中不存在)。留置权条款的典型措词如下：

“本租船合同项下应付的任何款项，船东对所有货物和转租运费享有留置权，承租人对所有预付的和未赚取的款项享有船舶留置权”。

（NYPE 1964 第18条）。见NYPE 1993第23条和BALTIME 1939第17条。

约定的转租/分运费留置权是否适用于再转租/再分运费（sub-sub-freight）？

根据NYPE租约，船东有权对再转租/再分运费行使留置权。对此，转租租约应包含一条与前手租约背对背的留置权条款，在租约链的框架内形成连续的留置权条款。

如果留置权条款有相反表述，则留置权不能延展适用到再转租/再分运费。例如，Baltime租约格式下的留置权条款所称的转租/分运费需要“属于期租承租人”。

转租运费的合同留置权是否包括转租的定期租约的租金？

NYPE1946第18条规定“船东对所有货物以及所有的分租运费享有留置权...”。关于上述条款是否包括转租租金，法院的判决不一。然而，最近的观点似乎认为对“转租运费”的留置权不包括对转租租金的留置权(“The Bulk Chile”[2013])。当然，若有明示措词将改变这个观点，例如NYPE 1993第23条提到：“对所有货物和所有转租运费和/或转租租金享有留置权”。

如果船东签发的提单中规定“依据（航次转租）租约支付运费”，船东是否有权对该笔运费行使留置权？

是的。“依据租约支付运费”（非船东订立的租约）的规定并不排除留置权。此时仍应将运费支付给船东，即使其可能应付给其他相关方(“The Bulk Chile”[2013])。

船东何时可以行使留置权？

必须区分租约下的运费和提单下的运费。

关于租约的运费，船东仅允许在未付租金已实际违约时才能留置运费。大概率或未来不可避免的违约有可能被认为不足以行使留置权(“The Spiros C” [2000])。

关于提单的运费，曾经认为存在一个默示条款，限制船东留置提单运费的权利：除非租船合同下的租金和或其他款项到期，否则船东不可对提单运费行使留置权(“The Bulk Chile” [2013])。然而，最近的判决认为不存在这样的默示条款，也没有对船东的此类限制。因此，无论承租人是否违约，船东都可以收取提单运费(“The Smart” [2021])。

权利何时丧失？

留置权必须通过向转租承租人发出通知的方式来行使，且该通知必须在转租承租人向承租人或其代理人支付运费之前送达(“Samsun Logix v Oceantrade” [2008])。

行使留置权的手续

向应支付转租/分运费的公司发出通知。
该通知无需采用特定的形式，但是，通知应该明确以下几个方面：

- 承租人在支付租金方面违约；
- 留置权的来源；
- 支付要求，数额应尽可能明确；
- 不遵守留置权通知的后果，即收到通知的当事方可能会被要求支付两次被留置的租金/运费。

为了满足上述要求，建议聘请律师起草该通知。

可以留置多少金额？

船东仅能留置定期租船下承租人应付的到期款项（“*Samuel v. West Hartlepool*”[1906], com. Cae.115）。比如，如果在5月15日行使对转租运费的留置权，则留置权仅对在该日期之前应付而未付租金有效，而对5月20日到期的租金无效。同样，留置权也不适用于船东根据定期租船合同提出的损害赔偿要求。

在扣除应付的金额后，船东必须向承租人归还余额。然而，在以下情况下：

- a) 还有未被留置权担保的未支付的租金（见上文）；或
 - b) 船东对承租人提出损害赔偿请求。
- 船东可能对应付款项或者损害赔偿请求的余额享有抵销权和反索赔权。

（“*Samuel v West Hartlepool*”）。

“预付运费”提单

提单中载明“运费预付”并不必然导致船东无法行使转租/转租运费的留置权。关键是运费是否已经实际支付。尽管提单中写明“运费预付”，但有时只支付了部分运费，或者根本未支付。

转租租船人无视留置权通知有何后果？

如果转租承租人无视留置权通知，仍继续向违约的承租人支付运费，则虽然已经向承租人支付了一次运费，其仍然负向船东支付该运费的责任。



09 撤船和中止船舶服务



撤船和中止船舶服务

当承租人未能按时支付租金时，出租人有一系列补救措施。他们可以选择留置货物、（转）运费和/或（转租）租金（请参看我们有关此类问题的文章）。此外，出租人还可能有权从承租人处撤船或者中止其船舶和船员为承租人服务。

本文列出10个需要考虑的因素（请注意，第4、5、6、7、9点因素仅与撤船有关，即不涉及因承租人迟延或拖欠租金而导致中止服务情况）。

1) 出租人有权撤船或中止服务吗？

在英国法下，除非在租约中明确约定，否则出租人没有权利因拖欠或迟延支付租金而撤船或者中止履行租约。出现拖欠或迟延支付租金时，出租人仅有权索赔未支付的租金及利息。

a) 如果出租人有明确约定的权利

1946年NYPE—第61-62行、1993年NYPE—第150-151行以及Baltimex—第6款/第86行都明确规定拖欠租金时出租人有权撤船。唯有1993年NYPE标准版本明确规定了出租人有权中止服务。其他租约则需要通过附加条款来明确该权利，例如Bimco“未支付期租租金条款”。

b) 如果出租人没有明确约定的权利

如果出租人没有明确约定的权利，但又希望从承租人处撤船，出租人会面临更多困难。支付租金并不是一个条件条款，因此未支付租金并不构成根本违约（“The Astra”[2016]）。

在这种情况下，出租人将需要证明承租人未能支付租金构成毁约，出租人接受其毁约后，租约将终止。在这种情况下，出租人面临的困难问题是拖欠租金达到何种程度才能构成毁约。

2) 租金支付确实迟延了吗？

a) 午夜规则

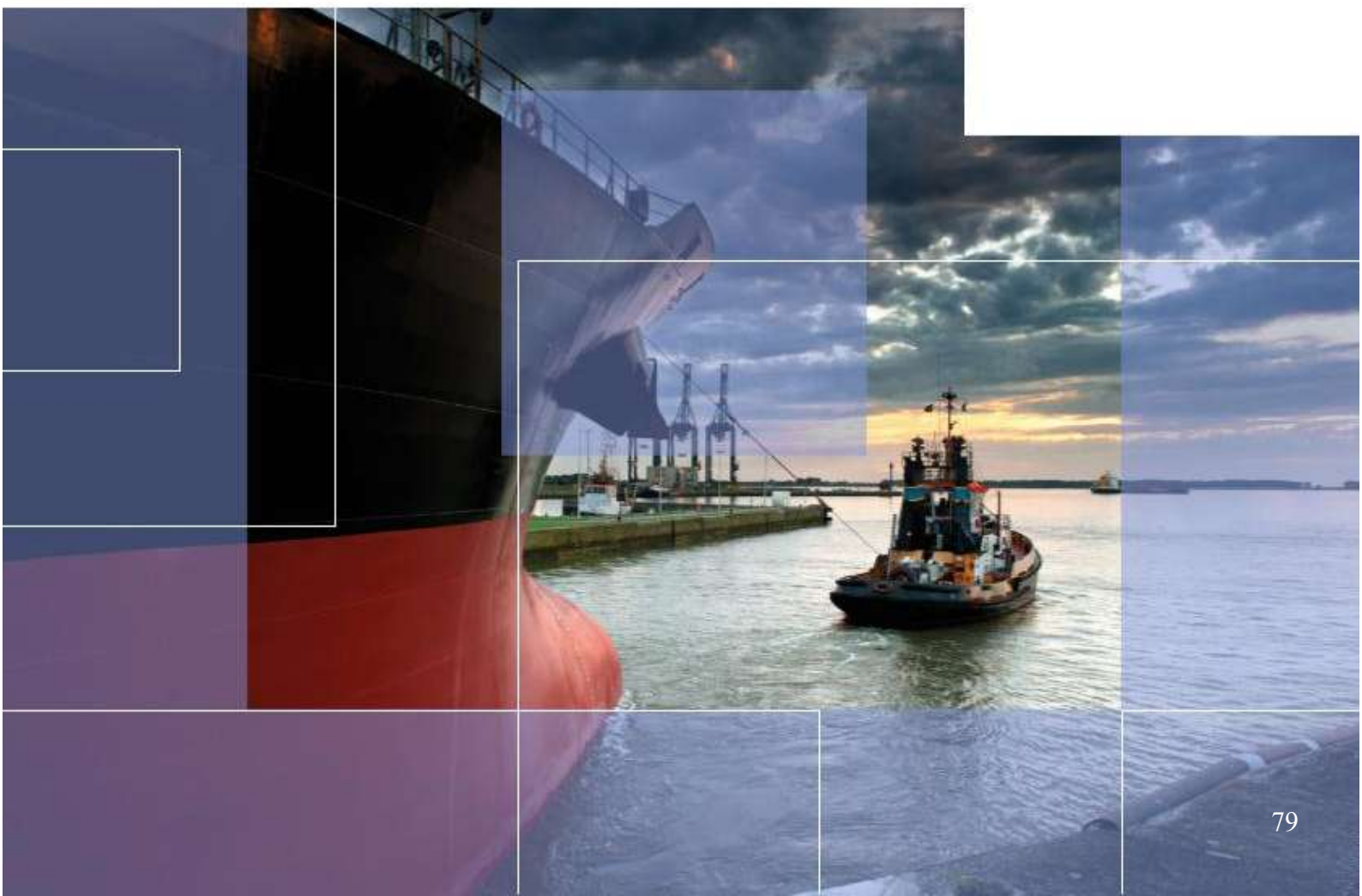
租约中很少会设定付款截止时间。在缺少明确约定或固定惯例的情况下，承租人在付款日的截至付款时间可以延伸至午夜 (“The Afovos”)。因此：

- 租金支付与租约下的船舶交付时间无关；而且
- 不需要考虑银行是否关闭或时间太晚无法汇款。

b) 如何确定已经付款的时间？

通常的规则是出租人银行确定将款项计入贷方（credit）时，作为已经付款的时间。因此：

- 承租人指示汇款并不等同于付款。
- 向银行做出支付租金的不可撤销指示，出租人银行收到并确认该指示时，可能被认为是已经支付。



c) 如果租金付款日在非银行工作日

对于预付租金，如果租金在非银行工作日到期，必须提前支付。当然，出租人仍然必须要等到正式到期日出现支付迟延时才能撤船(“The Laconia”)。

例如，如果租金到期日为星期日（星期日为非银行工作日），承租人必须在周五（最后一个工作日）之前付款，但出租人仅能在周日午夜以后撤船或开始撤船程序（取决于具体的租约条款）。出租人需要小心的是，仲裁庭可能会认为出租人在整个租约期间曾经有接受迟延付款的解决惯例。

3) 承租人因租约争议而拖欠部分/全部租金时，出租人有权因其不足额付款而撤船或者中止服务吗？

如果租约明确约定承租人未支付、迟延支付或不足额支付租金时，出租人有权撤船或中止服务，则出租人可以实施该权利。但在特定情况下，承租人有权扣减一定租金。此种情况下，出租人将没有权利撤船。由此产生两个问题：

a) 在什么情况下承租人有权扣减租金？

b) 承租人有权扣减多少租金？



a) 承租人有权扣减租金吗？

在特定情况下，承租人可以根据i)合同权利；ii)停租事项或；iii)“抵销”权扣减租金。

承租人如果实际上并没有扣减权利，即使其善意且合理地以为其有扣减的权利，也不会影响出租人有效行使撤船或中止服务的权利。

b) 承租人可以扣减多少租金？

如果承租人有权扣减租金，其对损失进行善意的评估，仅扣减与其损失相当的部分租金，则不会构成违约，出租人将无权撤船或中止服务 (“The Nanfri”)。

4) 出租人有权在一出现迟延支付情况后 就立即撤船吗？

必须要明确的是租约中是否含有反技巧性条款。

a) 如果租约中明确约定出租人有权撤船而且不包含反技巧性条款，出租人在租金迟延支付或到期未付的情况下可以立即撤船。

b) 如果租约中明确约定有权撤船，但是又同时含有反技巧性条款，出租人则需要按照特定的程序，在行使撤船权利之前给予承租人一定宽限期（见下文第5段）。





5) “反技巧性”条款

1993年NYPE（并非1946年版本）标准格式租约中包含“反技巧性”条款。（请注意，如果标准格式租约中不含有该条款，通常会包含在附加条款中）。如果出租人未能按照程序行事，或者在宽限期截止时间之前撤船，出租人会构成毁约，承租人有权继续履行租约或结束租约（在这种情况下出租人无权提出异议），并向出租人索赔因租约终止导致的一切损失。因此，严格遵守反技巧性条款的程序至关重要。

a) “反技巧性”条款：出租人发出通知的措辞

该通知用词必须绝对、明确。应避免使用“出租人将会考虑撤船/可能撤船/将会根据其权利撤船/暂时撤船”等措辞。

通知措辞必须清楚表明：

1. 租金未能按时全额支付；以及
2. 该通知是出租人的最后通牒，通知承租人如果租金不能在规定的宽限期内全额支付，出租人“将撤船”。

b) “反技巧性”条款：给出通知的时间在租金到期之前不得发出此通知，即应在到期日午夜之后做出通知。但是以哪个时区计算午夜？比如，出租人在日本，而承租人在新加坡，船舶在巴西游装货，租金使用美元（需要经纽约的银行结算）支付，出租人的银行账户在伦敦。

出租人需要考虑以下因素：

- 出租人参看的时间是？
- 承租人的营业地点？
- 出租人的营业地点？
- 船舶位置？
- 付款（或收款）银行账户所在地？
（如果使用美元进行支付，请注意美国不同地区的时间差）。

在英国法下，该问题没有明确答案。因此，安全的做法是，出租人按照可能适用的最晚时区的日期/时间发出通知。

c) “反技巧性”规定：通知的期限

通常来说，反技巧性条款将会根据工作日或银行工作日来规定宽限期。在计算宽限期时，必须特别注意“银行工作日/工作日”，因为其往往与日历日不同。由于以下因素的存在，在需要考虑多个地区的以下日期时，会产生计算困难（正如上述涉及通知时间的情况）：

- 公休日；以及
- 周末（不同国家的周末也可能有所不同）

再次强调，如果出租人在宽限期结束前撤船，他们将会构成毁约。

6) 撤船通知

撤船通知不需要特定的形式或措辞，但是通知必须：

- 明确表示出租人将拖欠租金视为终止租约的行为(“The Aegnoussiotis” [1977])，以及
- 发送给承租人（出租人不能仅将通知发给船长）(“The Georgios C.” [1971])。

7) 其他注意事项：通过行为或语言弃权

尽管出租人可能享有撤船的权利，但在特定情形下，他们可能因后续行为构成弃权而丧失撤船的权利。出租人应当小心谨慎，以防他们的言行构成对其撤船权利的弃权。

a) 弃权：出租人会因延迟撤船而构成对撤船权利的弃权吗？

合理时间内撤船。如果未能在合理时间内撤船，则可能构成弃权。至于何谓合理时间，则是一个事实问题。出租人有权用一定时间核实租金是否已经收到并及时寻求法律意见(“The Laconia” [1977])。

通常情况下，争议点往往在于：出租人的行为是否向承租人表明他们选择继续履行租约，结果构成对撤船权利的弃权（例如接受迟付的租金——见下文）？

b) 弃权：出租人可以在接受全部迟付的租金之后再撤船吗？

如果该租金被无条件地接受，这就如同租金按时支付一样，出租人将无权撤船（The Brimnes）。如果出租人长时间留有租金而没有撤船，则该行为可能被解释为弃权。但是，仅仅是出租人的银行收到并处理租金的事实本身（无其他行为），并不构成对出租人租金的接受以及对撤船权利的放弃(“The Laconia”)。

c) 弃权：出租人可以保留在发出有效撤船通知之后收到的款项吗？

出租人保留款项的行为本身不会构成对合同的确认，也不会构成对撤船权利或已经撤船行为的放弃。但是，出租人在撤船后仍应当谨慎，以避免其言行可能产生新租约。如果出租人确实想扣留该笔款项，建议他们明确表示该笔款项并不是作为租金，而是作为租约下其他损失索赔的担保而被扣留（例如，“The Brimnes”）。

d) 弃权：出租人可以接受支付的部分租金并仍选择撤船吗？

如果承租人及时支付了部分租金，出租人接受该部分租金的行为不太可能构成对其撤船权利的弃权。但出租人应当谨记上述C项事宜，并在合理时间内采取撤船行动。

8) 其他考虑事项：如果承租人迟付租金，出租人可以中止船舶或船员的服务吗？

撤船是一项苛刻的补救权利，而且出租人在租船市场下跌时并不愿意行使这样的补救权利。相反，出租人可能倾向于中止履行租约直至承租人支付拖欠租金。

但是，除非租约（或其他合同条款）赋予出租人中止履行租约的权利，否则，出租人无权中止履行，而且如果出租人在无该种权利的情况下中止履行，则可能导致自己违反了租约的其他条款，例如违反遵守承租人合法指示的义务。这可能给了承租人停租或提出违约索赔的权利。

如果租约允许出租人中止履约，则出租人通常只能在撤船条款中反技巧性条款规定的宽限期届满之后才能行使该项权利。出租人必须仔细检查该条款，而不要过早中止履行。

另一个需要考虑的因素是如果船上载有货物，出租人通常是提单的一方当事人，并有作为货物受托人的义务，因此，如果出租人中止履行租约，可能会因违反对货主的速遣义务而面临索赔。

9)其他考虑因素：是否是正确的撤船时机？是否有货物在船上？

一旦撤船，租约即告终止。但是，如果在撤船时船舶仍在执行航次或仍有货物在船上，则出租人的权利和义务如何？如果船上仍载有货物，出租人仍有运输合同项下的义务将货物交给货主。

由于租约已经终止，所有本应由承租人支付的费用（装卸费/燃油费）都将由出租人负责。

出租人只有权追讨这些撤船以后的服务报酬。如果出租人在提单运费到期日之前撤船，出租人在衡平法下还可能拥有权利去追讨该运费。如果承租人破产，则向承租人追索这些费用可能最终花费高昂却无所收获。

10)其他考虑因素：损失

除非承租人拖欠租金的行为构成毁约，否则出租人没有把握申索租约未届满这段期间的租金损失。英国法目前对此有互相冲突的案例（参见前述The Astra [2013]和较早的The Brimnes [1974] 案的判决）。按现状来说，在英国法下，出租人确定能够索赔的只有到撤船时未付的租金，其他都无法确定。因此，实践中，在租船市场租金上涨时因拖欠租金而选择撤船，对出租人更具有吸引力。

市场下跌时，如果租约因承租人毁约而被合法终止，则直接损失的合理计算方式为原租约费率与违约时相应市场费率之间的差价。至于何种损失可以作为可索赔的损失以及损失如何计算的问题，是众多英国法案件关注的焦点，但这不是本文涉及的范畴。

NYPE 2015

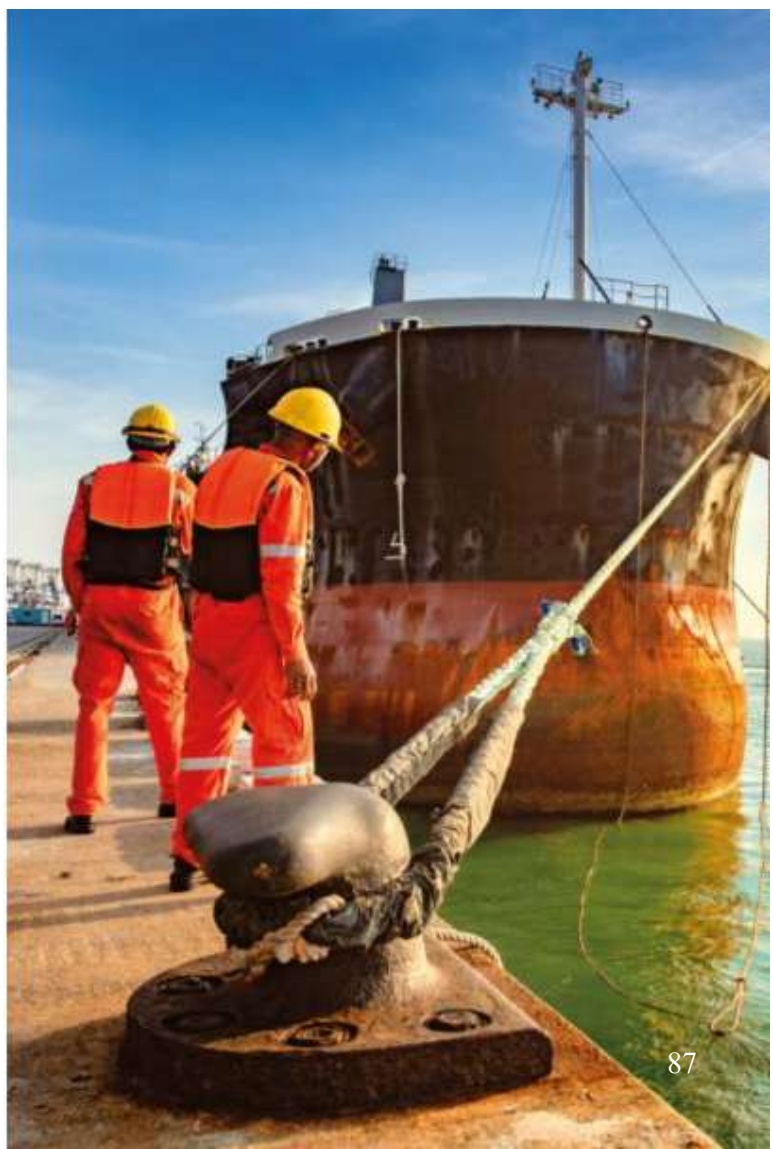
NYPE 2015第11条对出租人因承租人未租金而享有的撤船和中止船舶服务的权利做出规定。与NYPE1993版本不同的是，新条款对于中止船舶服务，不再要求出租人发出反技巧性通知。只要承租人欠付租金，出租人即有权中止服务。

若出租人因承租人未付租金而试图撤船并终止租约，则需要向承租人发出通知，给予其3个银行工作日（宽限期）补足租金。此通知并不等同于“反技巧性”通知。与NYPE 1993不同之处在于，在NYPE 2015下，无论欠付租金的原因是否为“承租人或其银行疏忽、错误或遗漏”，出租人均有权发出此通知。可以将该新条款理解为：无论何种原因导致租人未按时支付租金，其行为均构成违约，使出租人有权向其发出更正违约行为的通知，若承租人未在宽限期内做出更正，出租人即有权终止租约。新条款简化了相关程序，使得出租人无需证明承租人迟延支付租金的原因。

根据NYPE 2015的规定，出租人除有权因承租人未付租金撤船外，还有权索赔因提前终止租约而产生的剩余租期内的损失。出租人无需证明承租人的违约构成毁约。在其他NYPE版本中，若违约未达到“毁约”的程度，出租人仅有权索赔撤船当时到期的租金。此条新规定针对租约提前终止，而市场租金率低于租约约定租金率的情形，为出租人提供了一个明确的索赔途径。

撤船和中止船舶服务需要考虑的关键因素

- 1) 出租人是否有权根据租约撤船或中止服务？
- 2) 租金是否确实逾期？
- 3) 租金部分支付时，出租人能否撤船或中止服务？（承租人抵消权？）
- 4) 有无反技巧性条款。
- 5) 是否通过言行表示弃。
- 6) 船舶是否已装载货物？（一旦撤船，出租人承担承租人的义务）。
- 7) 损害（撤船后，出租人可获得哪些损害赔偿？仅仅只是未支付租金？是否有更多损害赔偿？）



10 燃油索赔

（期租下交船还船时燃油的
权属和数量）



燃油索赔

1) 燃油的权属

在NYPE1946、1993和2015下，交船时，承租人接管船东的燃油，还船时，由船东接管剩下的燃油。理论上，船舶燃油的所有权在租约期间归承租人所有。船东仅作为受托人占有燃油。

如果租期内燃油的供应商保留了燃油的所有权，且承租人未付款，则可能出现所有权是否归还给船东的问题。这个问题涉及复杂的法律论据，本刊不予探讨(Res Cogitans[2016])。

如果撤船或租约提前终止，燃油归谁所有或谁来接管燃油？

在定期租约期间，燃油归属于承租人。如果船舶被转租，燃油属于定期租船的承租人。

若提前终止租约，燃油的所有权是否归船东所有，取决于租约如何规定。

比如，NYPE1946和1993的规定只适用于合同约定的交船和还船，不适用于撤船或者其他提前终止租约的情形。在这样的情况下，即使船东会占有燃油，所有权仍归该承租人，且燃油的所有权不会回归船东（“Span Terza”[1984]）。NYPE2015修改了该条款，任何提前终止租约的情况下，燃油的所有权将回归给船东。

相比之下，Shelltime 4第15条规定：“承租人应在交船时接受并支付船上所有燃油的费用，船东应在还船时（无论是在租期结束时还是在租约提前终止时）接受并支付船上剩余的所有燃油。”这明确了无论租约因何种原因终止时，燃油所有权都将从承租人转移到船东。

在这两种情况下，承租人和船东可能会对接收的燃油价格和数量产生争议。

2)关于燃油数量的争议

a)船东在燃油消耗上与承租人的合作义务

关于承租人在租约期间应提供的燃油数量，船东负有一般性的协作义务，并向承租人提供所有相关信息(“The Patapsco”[1903])。这些信息应包括以前和现在的耗油量以及船舶的任何特性，以便承租人能够提供所需的燃油。船东必须提供正确的信息(“The Captain Diamantis” [1977])。

b) 交船时的燃油：

燃油不足

在交船时，如果船上的燃油少于租约规定的最低数量，只要短缺不会影响船舶的营运，并且有足够的燃油使船舶能安全航行到下一个港口，承租人无权拒绝交船。相反，这一短缺将在还船时进行结算，承租人有权以与交船时同样短缺的燃油量还船。当租约条款对船上燃油数量附有“大约”字样时，船东有义务基于合理的理由提供一个诚信的估算。



超额燃油

如果船东交付的燃油超过合同规定的数量，但承租人计划在另一个港口以更低的价格储备燃油，承租人仍需在交船时支付燃油费用，然后就差价提出损害赔偿请求 (“The Pantanassa”[1958])。

c) 还船前承租人的最后一次加油

如果在还船前承租人采购了过多的燃油，且这些燃油并非租船业务所必须，而承租人的意图仅仅是为了以后通过这些额外燃油获利，船长有权拒绝承租人的要求 (“The Captain Diamantis” [1977])。

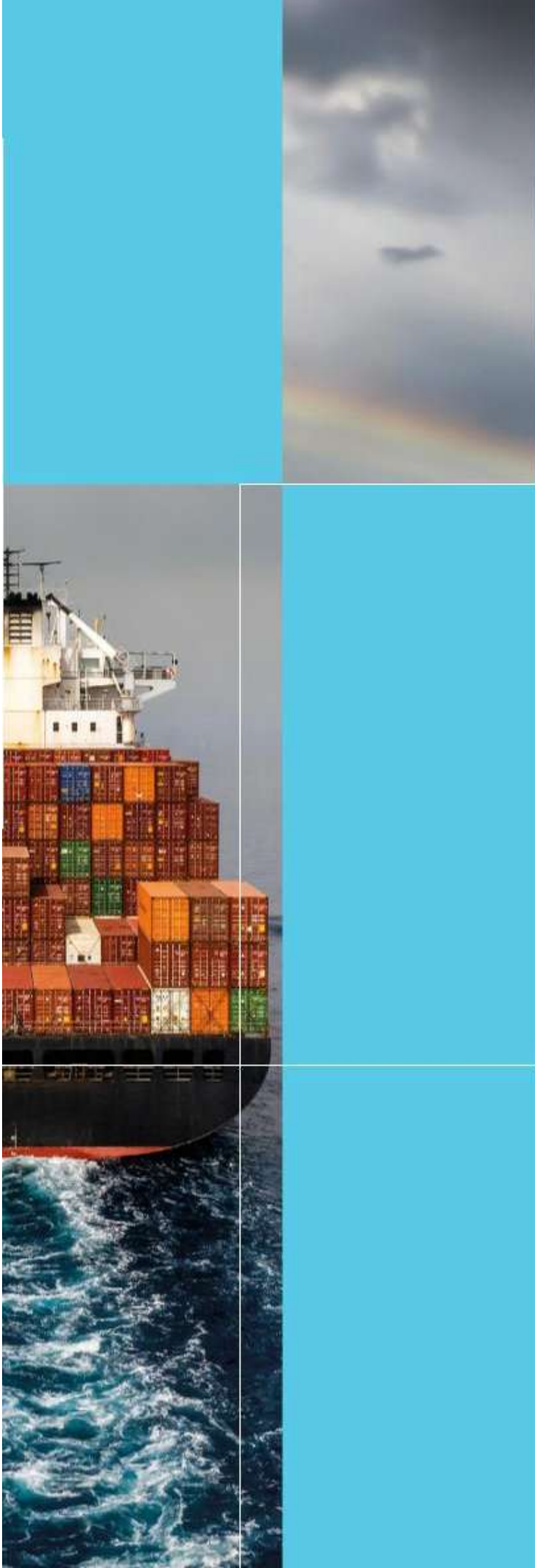
然而，如果承租人还船时，船上燃油超过合同所规定的数量，船东不得拒绝还船或船上的超额燃油。

d) 承租人以“大约”相同的数量交船。

“大约”是什么意思？

“大约”的含义没有固定的百分比。一般理解为 $\pm 5\%$ （伦敦仲裁13/03）。然而，这将取决于个案情况。例如，最后一次加油是在何时何地，离交船的港口有多远？





例如，最后一个加油港距离还船港相当远，可能需要5%的允差以应对意外天气。相反，如果船舶能在还船前不久加油，则5%的允差可能不太合理。在伦敦仲裁15/13中，由于该船能在还船之前加油，仲裁庭只准备接受2%的允差。

关于燃油价格的争议

a)租约未固定燃油价格的情形

当租约未约定交船或还船时燃油的价格，则不考虑实际支付的价格，适用交船/还船当天当地的市场价格。

b)租约固定燃油价格的情形

某些租约格式要么确定了具体价格，要么规定了定价的机制。比如，Shelltime 4（第290行）规定“价格以已支付的发票为准”。或者，租约可能会写明，例如“交货时的燃油质量约为1600吨，船用重柴油mdo约为60吨。低硫燃油的价格为每吨726美元，船用重柴油的价格为每吨1000美元……”。

在此类条款中，承租人有义务以“大约”相同数量的燃油还船。如果承租人遵守了这一义务，租约中规定的价格将适用（这意味着燃油价格在租期内的涨跌风险分别由承租人和船东承担）。双方同意以相同价格支付交船（BOD）和还船（BOR）的燃油价格意味着，只要承租人以“大约”（详见前文）相同的数量还船，就不会出现争议。然而，如果船舶还船时船上燃油超额或不足，就会产生争议。对于超出或不足5%允差范围的燃油数量，如何计算燃油价格？

承租人还船时燃油低于租约的数量

当承租人以少于租约规定的燃油数量还船时，承租人必须赔偿船东，以使船东处于如果承租人履行了其在租约下义务时应有的相同境地。

- 若还船时的市场价高于租约的价格，承租人应向船东支付租约价格和 market 价格的差价。
- 若还船时市场价低于租约的价格，船东可能无法向承租人索赔差价。若船东提出损害赔偿的索赔，则

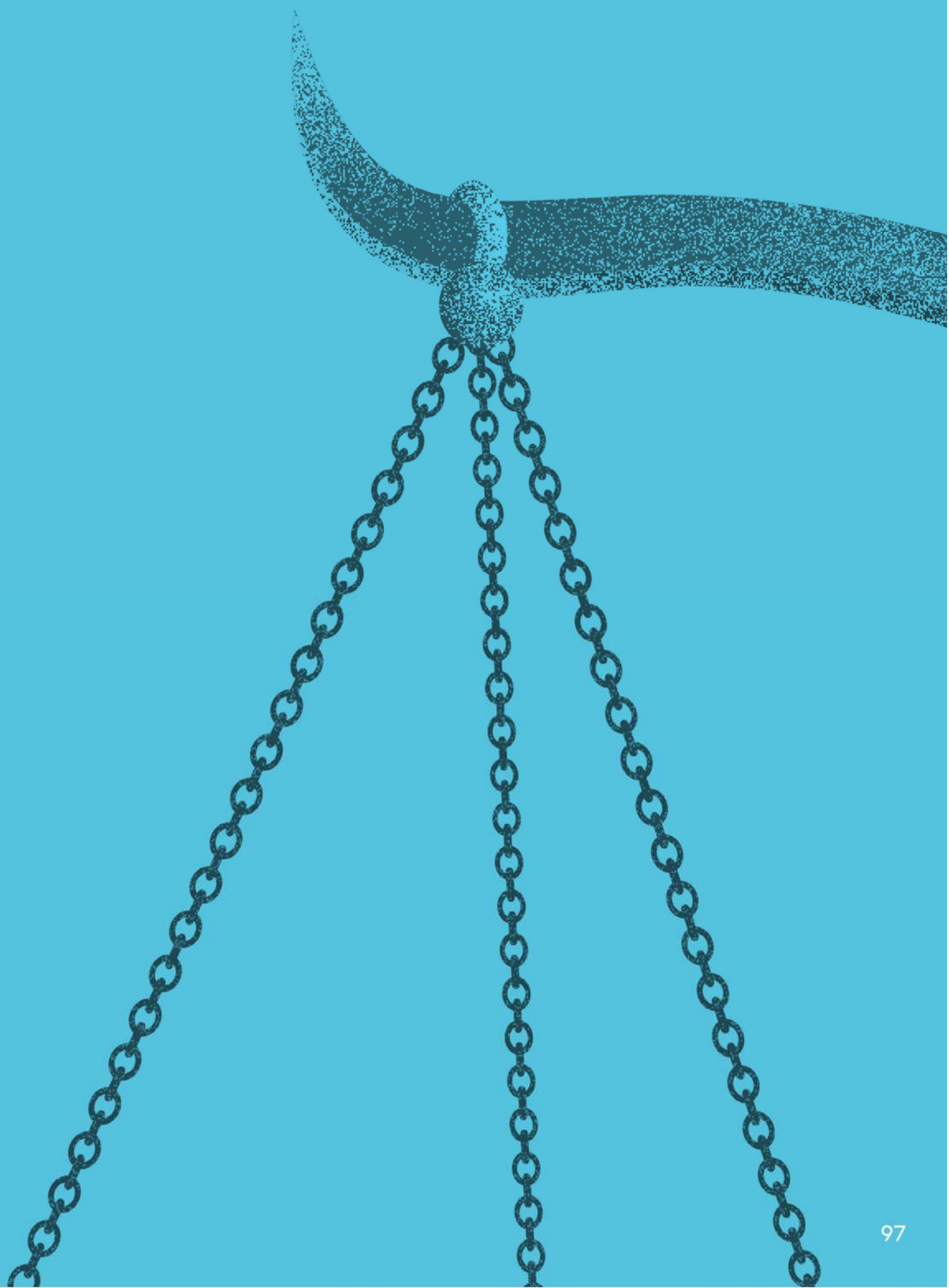
只能以市场价格为基础进行赔偿。然而，如果租约规定双方“……应接收并支付……”（例如NYPE 46第三条）约定数量的燃油，船东可以提起“债务”之诉，以租船合同的价格索赔不足部分。在此情况下，承租人通常不必在交船时付款，而是在还船时进行抵销。如果承租人还船时的数量少于交船时的数量，差额将按租约价格计算，就像在交船时已支付了燃油费一样。索赔是“损害赔偿”还是“债务”，在很大程度上取决于租约的措辞。

承租人还船时燃油超过租约的数量

如果租期内燃油市场价格上涨，承租人并不能从超额燃油中获利，因为船东只会以租约的价格购买超出的燃油。



11 燃油质量索赔



燃油质量索赔

1) 定期租约下的合同义务:

租约通常会规定燃油必须符合某些参数（比如ISO 8217 2005/2010/2017），如果承租人未做到这一点，将构成违约。然而这并不是全部。燃油可能符合ISO标准，但仍损坏船舶的发动机，在这样的情况下，承租人将构成违约。

在英美法下，如果租约采用了通常的定期租约条款，如NYPE、Shelltime 4或者Balttime，普遍认为承租人有绝对义务提供合理质量且适合船舶发动机和机器的燃油。这种“绝对”义务意味着仅仅选择可靠的供应商是不够的（这些供应商随后提供质量不合格的燃油）。承租人必须提供合规的燃油。然而，除非出租人明确告知承租人，否则承租人没有义务满足超出租约中所规定的船舶发动机类型的任何特殊要求。

2) 在什么情况下船长可以拒绝使用质量不合格的燃油

如果根据出租人合理判断使用该燃油可能会有危险，即可能会导致船舶发生重大损坏风险，出租人可以拒绝使用该燃油。在这方面，我们首先回顾定期租约的基本条款。

1) 出租人同意向承租人提供船舶及其船员。他们将船上的货舱交给承租人使用，并确保船长遵守承租人的航行命令以及船员提供一切惯常的协助。这些服务必须提供以合理的专业素养和技能来提供。

2) 但是，出租人仍然对航行和所有其他事项负责。特别是，船长对船舶的安全负责（“The Hill Harmony” [2001]）。

3) 此外，出租人对承租人负有合理维护船舶，确保其处于良好工作状态的义务。

如何将这些原则应用于船长何时以及是否可以拒绝使用船上燃油的问题？

- 1 船长的职责是考虑在执行航行命令时，这些燃油是否存在对船舶造成损害的实际可能性。
- 2 在做判断时，船长是在履行出租人根据租约同意提供的服务，船长应该以专业素养和技能做出判断。
- 3 如果船长合理地认为燃油对船舶有危险或可能有危险，他们有权停止工作，并坚持采取任何必要措施来确定或减轻危险。当然，他们必须基于合理可得的事实作出合理判断。但是，如果他们这样做了，并且得出存在或可能存在危险的结论，他们就没有义务继续使用承租人提供的燃油。

3) 证据

专家和事实证据将在很大程度上决定燃油质量的索赔是否成功。因此，从一开始就聘请海事工程师和化学专家为会员提供建议是很重要的。

出租人能否证明燃油不合格，并且实际上造成或将要造成损害（因果关系）？承租人可能会争辩说，故障是由于保养不善而非燃油质量。因此，保养记录对出租人和承租人来说至关重要。

承租人还可能声明不合格的燃油不是由其提供的或者已经被更换过：燃油是否混合？双方应该考虑：

- 燃油的传输记录。
- 分析船舶燃油并且与密封的样本进行对比。

应特别注意租约，因为租约可能规定了可以使用哪个实验室（从清单中选择或共同指定），或将分析哪些燃油样品（例如BDN样品）的程序。若不遵守租约的要求，测试结果可能无效，并且可能使得证据不被采信。

4) 减损

如果出租人已证明燃油不合格，他们还必须证明自己没有扩大损失。例如，如果出租人已经注意到燃油质量不合格，或者有早期迹象表明燃油有问题，他们在使用燃油时是否谨慎？

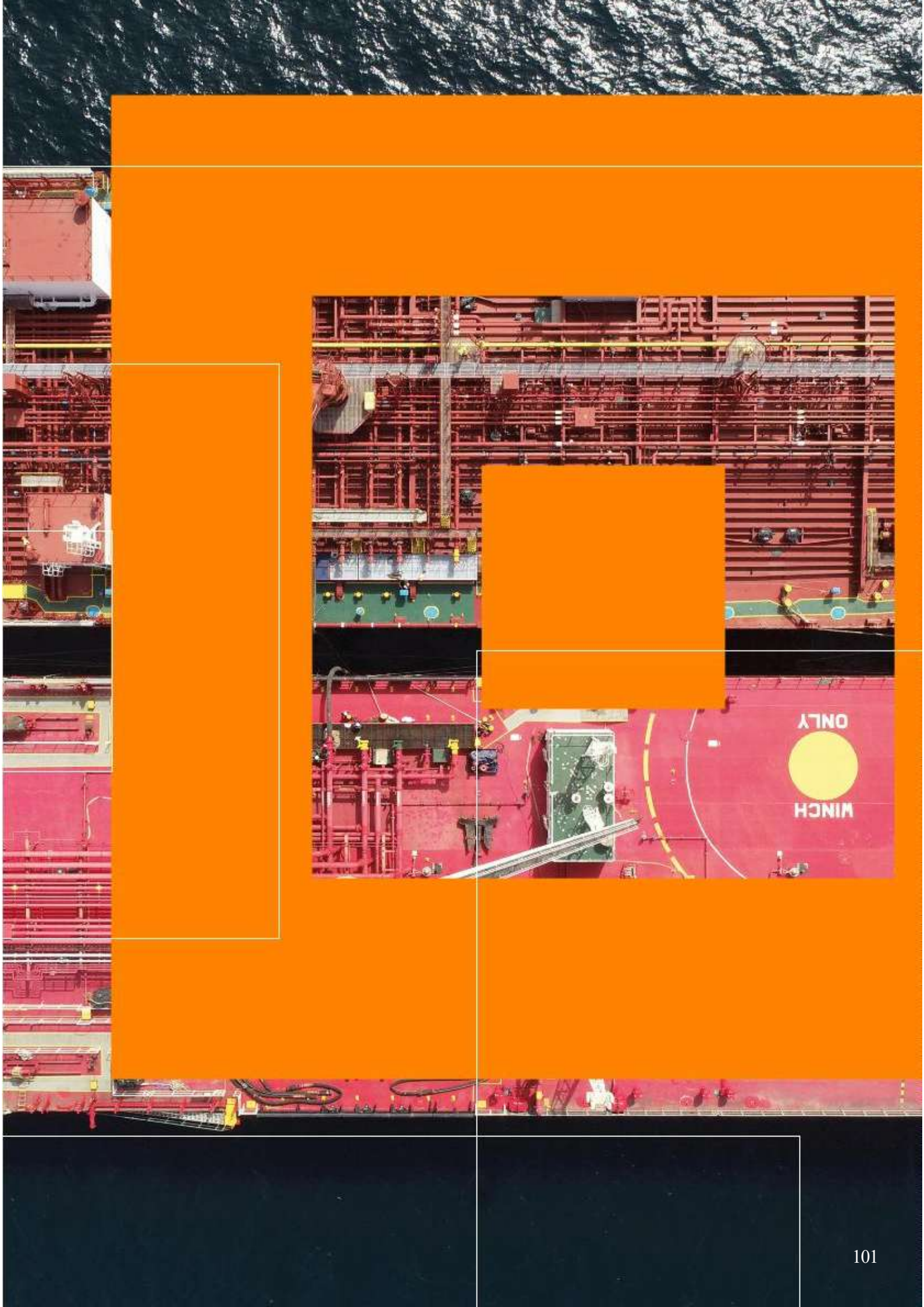
关于补救措施，出租人必须以最节省成本的方式处理不合格燃油。会员是否必须卸载燃油？是否可以通过添加剂或净化方式继续使用这些燃油？哪种方式成本最低？如果出租人选择卸载燃油，但实际上有更经济有效的处理方式，那么出租人可能无法从承租人处追回损失。

5) 与承租人有关的具体问题

当承租人遇到质量不合格燃油的问题时，他们可能并不总是处于背靠背的位置。实际上，他们的赔偿请求可能是针对燃油供应商而不是转租人。理想情况下，供应合同中的责任条款应与租约中的责任条款相同，但通常情况下并非如此。承租人在对供应商提出合同索赔时可能面临障碍，同时还对出租人承担责任。通常这些条款包括以下内容：

- 通知燃油问题的时间限制较短；
- 时效期限更短；
- 分析的样本可能和租约中的不同（通常驳船燃油的样品具有拘束力）；
- 分析必须在供应商指定的实验室进行，该实验室可能不同于出租人和承租人共同指定的实验室；
- 责任限制（限于燃油的价值等...）。





12 航速和燃料消耗索赔

(第一部分)



航速和燃料消耗索赔（第一部分）

船速和燃料消耗索赔允许承租人在一个航次中（以抵消方式）从租金扣减额外消耗的时间和燃料。然而，这种索赔并不等于船舶停租，因为两者计算方法不同，会导致不同结果。（请会员注意，只有因租约中“停租”条款所列事项致使船速下降的情况下才能停租）。

提起此类索赔之前，应首先核实以下内容：

- 租约和具体保证内容；
- 证据；
- 依据证据所作的计算；
- 任何可能的抗辩。

第一步：查看租约

1) 是否作出相关保证？

船舶性能描述一般列明在NYPE租约第9-10行（NYPE93第18-20行）和/或附加条款的船舶描述条款中。

如果船舶描述中存在“不保证”（“without guarantee”）的措辞，则意味着无此保证，针对船舶性能的索赔很可能不会成功。不过，这还要取决于出租人是否基于诚信做出相关陈述。除非存在一些特殊情况，例如船舶在交船之前的航次中性能一直无法达到要求，否则一般很难证明出租人存在不诚信的情况。



2) 有关保证涵盖整个租约期间吗？

对于船舶性能的保证是仅对交船时(The Al Bida [1987] 1 Lloyd's Rep.124)，还是仅对订立租约时(“The Didymi”)的保证，存在不一致的判决。但除非租约中使用“持续”一词，否则该保证并不能涵盖整个租约期间。但这不影响出租人负有维持船舶使其处于良好状态的义务。

3) 保证是否以天气因素为条件？

保证通常以良好天气状况为条件。租约中可能会对“良好天气”作出定义，但如果没有具体定义，“良好天气”很可能被认定为风力不超过蒲福氏4级（11-16节）的天气（伦敦仲裁15/06）。

如果租约没有说明保证以“良好天气”为条件，则不存在这种默认条件，保证将同样适用于恶劣天气。

4) 保证是否以“大约”（“about”）为基础？

如果保证以“大约”为基础，将允许存在一定误差。误差范围属于事实问题，取决于船舶结构、尺寸、吃水、首尾吃水差等因素(The Al Bida)。实践中，争论这些细节的费用可能会超过争议索赔额，通常理解的误差范围为0.5节和5%的燃料消耗。

5) “大约”能考虑两次吗？

例如租约中约定“船舶船速约13节，燃料消耗约28.5公吨”的情况下，出租人是否可以两次受益于“大约”一词，即是否在船速为12.5节，消耗燃料29.9公吨时，不算违反保证，对此尚无一致意见（请参见伦敦仲裁12/85和 2/87）。尽管在过去的10到15年里，仲裁庭（至少在公布的裁决中）倾向于给予出租人这样的双重利益（伦敦仲裁10/01和15/07）。然而，在给予出租人这样的双重利益的情况下，仲裁庭是否会奖励完全的5%和0.5节的允差是有争议的，这对出租人而言过于宽容，因为降低速度本身就会减少船舶的实际耗油量。为了避免争议，建议会员在租约中订明“大约”允差，比如规定船舶能够以大约为13.00节的航速消耗大约28.50吨燃料航行，“大约”意味着+0.5节和+5%的耗油量，两者均适用该允差。



6) 平均船速

如果租约中保证的是平均船速，则通常以一段约定期间来计算平均船速。如果没有约定该期间，则平均船速将以单独航次来计算(“The Al Bida”)。一般来说，“平均”不可以替代“大约”，不允许有0.5节船速和5%燃料消耗的误差。(伦敦仲裁 13/97)。

7) 是否需要考虑海流的影响？

这个问题没有明确答案。针对租约中没有明确约定时，是否应该考虑海流的影响，存在不一致的仲裁裁决。仲裁员通过解释条款来分析租约当事方的意图。考虑海流的影响较为合理（伦敦仲裁 21/04不考虑海流的影响，伦敦仲裁15/05则考虑海流的影响）。

第二步:审核证据

在评估船舶性能时，信息主要来源于两个途径：航海日志和气象导航报告（weather routing reports）。这些文件的证据价值将取决于租约如何约定“具有约束力”，仲裁裁定具有约束力的是用于计算的“原始材料”，而非计算方式本身）。

1) 租约如何约定？

一些租约会特别约定气象导航公司出具的结论将对租约双方当事人有约束力。但多数情况下租约并无此种约定。

为达到预期效果，相关条款应仔细起草（伦敦仲裁21/04，约定“由Ocean routes提供的数据对双方当事人具有约束力”，仲裁裁定具有约束力的是用于计算的“原始材料”，而非计算方式本身）。

2) 气象导航与航海日志的对比

如果气象导航公司提供的数据和航海日志记录的数据不一致，法院通常倾向于采纳航海日志的数据。这其中的原因很简单：海员是由世界气象组织认可的受过训练的气象观察人员。此外，两者信息采集方式不同。气象导航公司使用气象浮标和卫星信息。例如，覆盖300 平方米海域的气象浮标可能距离船舶实际位置很远，气象状况会有所不同。船舶航海日志则记录船舶实际遇到的天气情况。

不过，承租人也可以抗辩航海日志不可靠。任何表明航海日志中存在不准确（或者欺骗性的）记载的证据，无论其是否与索赔有关，都可能使仲裁员对航海日志的记载产生怀疑。例如，日志可能会为了表明进行过压载水置换而对压载情况作出不正确的记录。通过对航海日志和压载水记录簿及稳性电脑记录进行对比，有可能起到质疑航海日志的效果。同样，如果因未授权的绕航导致船舶性能下降，可以将航海日志记录的位置同AIS数据和ECDIS位置记录相比较。在核实船舶记录的天气状况时，应确认船舶是否为自动观测船舶。此类船舶应有更详细的天气状况报告以传送给国家气象机构，而不仅仅是航海日志中的记载。

如果本应记录的信息有时被遗漏，可加深对船长和驾驶员在航海日志记录工作上是否完全尽到谨慎义务的质疑。相关信息栏中记录的天气信息和具体描述的天气情况经常不一致。例如，记录蒲福氏浪级为3级，对应浪高在0.6米至1.0米之间。但如果描述中同时含有“中浪”的描述（蒲福氏浪高在2米至2.5米之间），则做出该记录的驾驶员作为气象观察人员的能力会受到质疑。

第三步：评估船舶性能

1) 查看“良好天气”

法院和仲裁庭会查看“良好天气”以及船舶在此期间的性能状况。如果船舶在此期间的性能状况符合保证，则会认为船舶在整个航次中都符合保证。反之，如果船舶在良好天气下不符合保证的性能，则也会认为在整个航次中都未能符合保证。

（The Didymi [1987] 2 Lloyd's Rep. 166和 The Gas Enterprise [1993] 2 Lloyd's Rep. 352）。

虽然在原则上可以接受替代方法，但如果要取代“良好天气”方法，就必须证明它在事实上同样可靠和一致。在(“Eastern Pacific Chartering Inc -v- Pola Maritime Ltd” [2022])一案中，通过参考发动机的测量转速进行性能评估的替代方法被认为“非常理论化”和不可靠而被否决。

在识别良好天气时，最好查看航海日志，而非日志摘要。实际上，航海日志对船舶性能的描述更为准确，因为在整个航次过程中，需要至少每两个小时记录一次船舶位置，至少每4个小时记录一次天气，每天中午记录前一天和目前该航次的航行距离、平均船速，在航次完成时也要做相应记录。一些船舶还可能掌握船舶对水速度（船速记录仪数据），可以与对地速度相比较，会有助于表明船舶遇到的逆流和/或潮汐情况 此外，主机记录中的高“滑流”（“slip”）值也可体现出逆流和/或潮汐情况。滑流值是指螺旋桨理论推进距离（螺距乘以转数）与同一时间相对于地面的实际推进距离之间的差值。

但气象导航公司往往不采用此种方法，而是通常在计算平均船速时将非“良好”天气期间也包含在内。然后将天气因素在整体计算中予以考虑，以评估明显的天气因素对船速的影响程度。

2) 是否有必要确定“良好天气日”

除非租约中另有规定，否则不需要确定一个或多个好天气“日”（连续24小时的意思）就能评估船舶的性能。如果较短的时间段具有足够的代表性，可以确定存在违约行为，则可以考虑这些时间段。这将是一个由法院/仲裁庭认定的事实问题。因此，如果在一次航程中，船舶只遇到了两个分别为14小时和16小时的“良好天气”，仲裁庭应考虑这些时间段的总和是否构成一个有足够代表性的样本，而不应因为它们每一次都少于“一天”而自动排除在外（The Ocean Virgo [2015]）。

3) 航次船舶性能计算

在评估船舶性能时，通常针对每个单独航次都会进行评估。

4) 计算

a) 船速和燃料消耗

一个航次的船舶性能应在良好天气航程中进行测算，即用航行距离除以时间（如需要，则应根据海流情况适当调整）。这样可以计算出“良好天气船速”。如果“良好天气船速”低于租约保证船速，则通常会认定船舶在非良好天气航行中性能也同样达不到要求。船舶燃料消耗采取类似方法进行测算。

b) 燃料消耗：消耗降低可以用于冲抵么？

如果船速低导致一种或两种燃料消耗明显降低，出租人可以用节省的燃料冲抵时间损失索赔(The Ioanna[1985] 2 Lloyd's Rep. 164)。

下一个需要考虑的问题是节省的燃料消耗如何计算？如果租约规定船舶航行的耗油量“大约”为40吨（为方便起见，

“大约”意味5%），而船舶实际耗油量低于这个数字，那么节省的燃油量是参照较低的“大约”数字38公吨、较高的“大约”数字42公吨还是仅仅40公吨来计算？在（"GAZ ENERGY"[2012]）一案中（向船东索赔），裁定任何“超额性能”都应参照最佳保证数字计算，即在本例中，只有当船舶的消耗量低于38公吨时，才会出现船舶“超额性能”的情况。

c) 违反保证是“损害”索赔，而非“停租”索赔

仅违反保证不构成停租。只有因租约中“停租”条款所列事项致使船速下降的情况才可以停租。如果基于列明事项停租，承租人可以扣减额外消耗的时间和停租期间消耗的燃料。这种方式计算的金额会高于承租人基于违反船舶性能保证索赔的金额。

如果由于污底导致船速下降，尤其污底发生在租约期间内，出租人可能据此进行抗辩-请参看船体污损一章。

第四步 抗辩

针对船舶性能索赔，出租人通常可以依据租约措辞中的“大约”一词允许的误差范围，以及性能保证并非持续性的保证这些理由进行抗辩。性能下降的原因还可能是承租人供应的燃料质量低劣，或者是根据承租人的指示营运而自然产生的污底所致。这种情况下，出租人可以对承租人索赔进行抗辩。

NYPE 2015

NYPE 2015针对船速和燃油消耗问题有了新的规定（第12条）。该条与NYPE 1993相应条款之间的最显著差别在于，NYPE 2015中规定的船速和燃油消耗保证义务为持续性义务，贯穿整个租期，而非仅限于交船当时（NYPE 1993则限于交船当时）。另外，NYPE 2015的第12条还规定了船速和燃油消耗索赔处理程序。出租人需提供航海日志副本，之后租约双方应将相关争议提交给双方共同选定的独立专家或气象导航公司解决。独立专家报告对租约双方是终局性的，具有约束力。租约双方应均摊上述专家报告费用。此条款旨在为租约双方之间的船速和性能索赔提供一个高效节省的解决途径。不过，如果租约双方在选定独立专家方面无法达成一致意见，则任何一方均有权将争议提交仲裁解决。

要点:

- 一定要先检查租约中的保证条款（有没有保证“良好天气”，洋流等）。
- 保证是否适用整个租约期间，还是仅在交船时？
- 租约是否考虑了“大约”的范围？
- 租约是否表明何种证据将会优先（气导报告vs航海日志）？
- 不要过度依赖气导报告，因为法官/仲裁员通常更倾向于航海日志。
- 出租人是否有任何抗辩（如船体污损）？



13 航速和燃料消耗

（第二部分）分析天气报告



航速和燃料消耗（第二部分）

法院和仲裁庭会关注“良好天气日”，并评估船舶这些特定时日的性能状况。如果船舶在此期间/日子的性能状况符合保证条款，则认为船舶在整个航程中都符合要求。反之，如果船舶在良好天气日的性能不符合要求，则会认为在整个航程中都未能符合保证（“The Didymi” [1987] 2 Lloyd's Rep. 166 和 “The Gas Enterprise” [1993] 2 Lloyd's Rep. 352）。

虽然在原则上可以接受替代方法，但如果要取代“良好天气”方法，就必须证明它在事实上同样可靠和一致。在“The Divinegate” [2022] 一案中，参考发动机的测量转速进行性能评估的替代方法被认为“非常理论化”且不可靠。

有关速度和燃料消耗索赔的详细分析，请参阅上一章。

分析性能报告

承租人通常会通过参考性能报告来支持船舶性能不足的索赔。因此在查阅性能报告时，至关重要的是正确理解报告内容并审查是否已适用所有租约准则。

一个常见的性能保证条款是：“在良好天气条件下，大约 13 节速度，耗油量大约 25 公吨，即：风力不超过蒲福4级、海况/涌浪不超过道格拉斯海况3级，/有效波高不超过1,25 米，无逆流”。

以下是一些让读者快速发现报告中错误的建议。

第一步：审查性能报告中是否考虑到了保证是基于“大约”的事实。常见的错误是报告忽略了将基本良好天气速度和耗油量分别减少0.5节和5%（有关“大约”定义的更多细节，请参阅我们的指南）。

第二步：审查整个航程中的总航行时间和距离，以及良好天气日内的时间和距离。这些数据有时可能会有所不同，因为气象公司可能只根据正午的报告来确定船舶的位置，并估算两点之间的距离。但是船舶并不总是沿直线航行，这样估算的距离可能无法反映船舶实际航行的距离。航海日志和气象数据不一致，将会导致性能评估的差异。（见下图一）

满载状态	整体性能	“良好天气”性能	
		风力：低于蒲福4级	显著波高 1.25米或以下 DSS(3)
航行距离：	6518.29 海里	1208.47 海里	
航行时间：	565.30 小时	99.90小时	
平均速度：	11.53 节	12.10 节	（距离/时间）
天气因素：			
洋流因素：		0.00 节	逆流除外
实际的速度：	租约规定的满载速度13.00节-0.50节	12.10 节	（根据以上因素调整速度）
租约中允许的速度：		12.50 节	
实际用时：		538.70 节	（时间的计算是距离除以速度）
租约中允许的时间：		521.46 节	

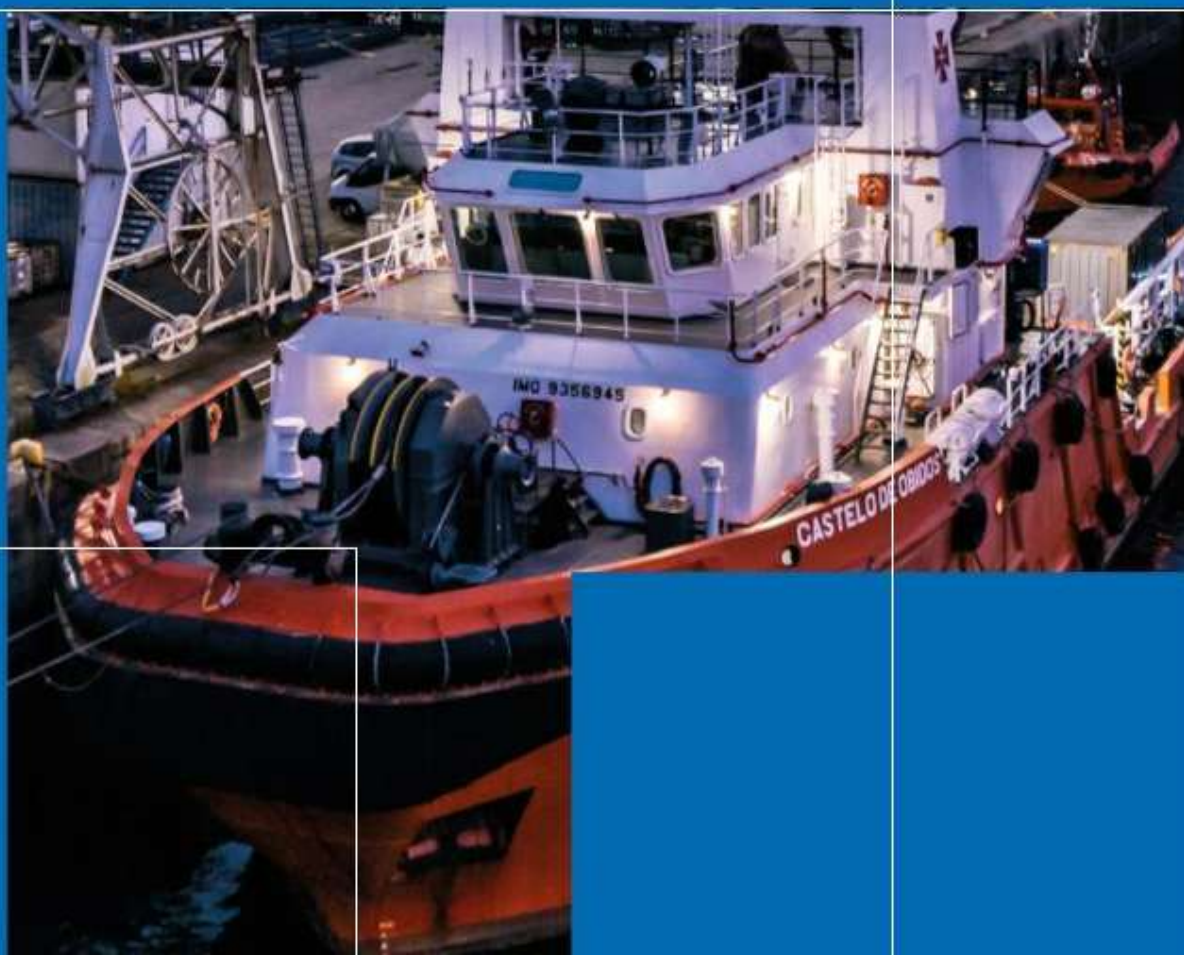
第三步：审查租约中对于良好天气日定义的所有因素是否都已考虑在内。在当前例子下，意味着良好天气期间的计算必须满足：

- 风力不超过蒲福风力4级。
- 浪高不超过道格拉斯海浪3级。
- 有效波高不超过1.25米。
- 无逆流。

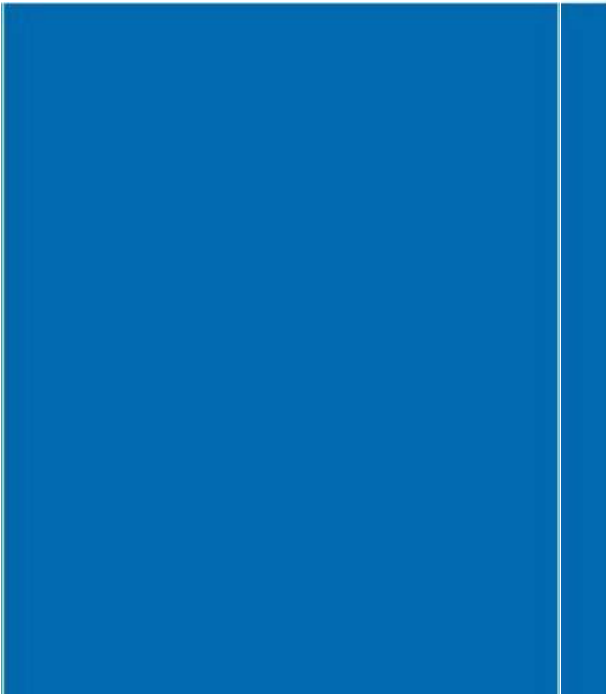
报告中忽略上述标准之一的情况是普遍的。

第四步：审查所有报告良好天气日是否仅包含了所有前述标准的时段。常见的是，报告中声明，只要大部分时间（即至少12小时）符合租船合同的良好天气标准，那么整个24小时就算作一个“良好天气日”。因此，气象公司可能仅提交24小时的总结，如下：

在第117页的表格中，3月2日和3日被算作良好天气日。



日期/时间		2021.2.24 19: 30	2021.2.25 07: 00	2021.2.26 06: 30	2021.2.27 06: 30	2021.2.28 08: 00	2021.3.1 08: 00	2021.3.2 08: 00	2021.3.3 09: 00
纬度		坎德拉	北纬 21.99	北纬 19.82	北纬 17.60	北纬 15.20	北纬 13.45	北纬 11.97	北纬 15.63
经度		坎德拉	东经 67.72	东经 63.38	东经 59.07	东经 54.40	东经 49.80	东经 45.03	东经 41.63
位置类型		实际离港 时间	A	A	A	A	A	A	A
满载情况		满载	满载	满载	满载	满载	满载	满载	满载
航行	时间（小时）	---	11.5	23.5	24.0	25.5	24.0	24.0	25.0
	距离（海里）	---	139.4	277.1	280.4	306.2	289.8	294.6	316.4
速度	时间（小时）	---	12.12	11.79	11.68	12.01	12.08	12.27	12.65
	距离（海里）	13.00	13.00	13.00	13.00	13.00	13.00	13.00	13.00
风 蒲福	风向	西	西	西	西	东北	东北偏东	东北偏东	东南偏南
	速度（节）	11	6	8	7	8	9	10	14
	等级	4	2	3	3	3	3	3	4
海	海浪	0.7	0.4	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5
	方向	西	西南偏南	西南偏南	南	东北偏东	东北偏东	东北偏东	东北偏东
	浪高	0.75	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50
船舶报告	方向	未知	未知	未知	未知	未知	未知	未知	未知
	速度	未知	未知	未知	未知	未知	未知	未知	未知
水流因素		-0.14	-0.09	-0.09	-0.10	-0.05	0.00	0.18	0.45



这种做法在以下两个方面是错误的：

1) 第一，良好天气期间不需要是24小时的周期。除非租约另有规定，否则不需确定一个或多个好天气（指连续24小时的时期）来评估船舶的性能。如果较短的期限足够具有代表性，可以用来确定违约，那么这些较短时期也可以考虑在内。这是一个事实问题，有待法院/仲裁庭查明。因此，如果在一次航行中，船舶只经历了两个分别为14小时和16小时的“良好天气”期间，仲裁庭应考虑这些时间段的总数是否构成了足够有代表性的样本，而不应因为每次都少于一“天”就被自动排除(“The Ocean Virgo” [2015])。

2) 只有所有“良好天气”标准都被满足时才能算作良好天气期间。如果一个航行日只有大部分时间（即航行日的至少12小时）符合租约的良好天气标准，它就不能被视为良好天气日（例如见伦敦仲裁22/18）。根据上述总结，无法知道是否只考虑了良好天气的期间，或者仅仅因为大部分时间是“良好天气日”。应要求提供至少6小时的分段数据（见下面的表格）。

通过分析数据可以得出3月2日和3日有一段期间未满足良好天气标准，因此应该排除在良好天气期间外。

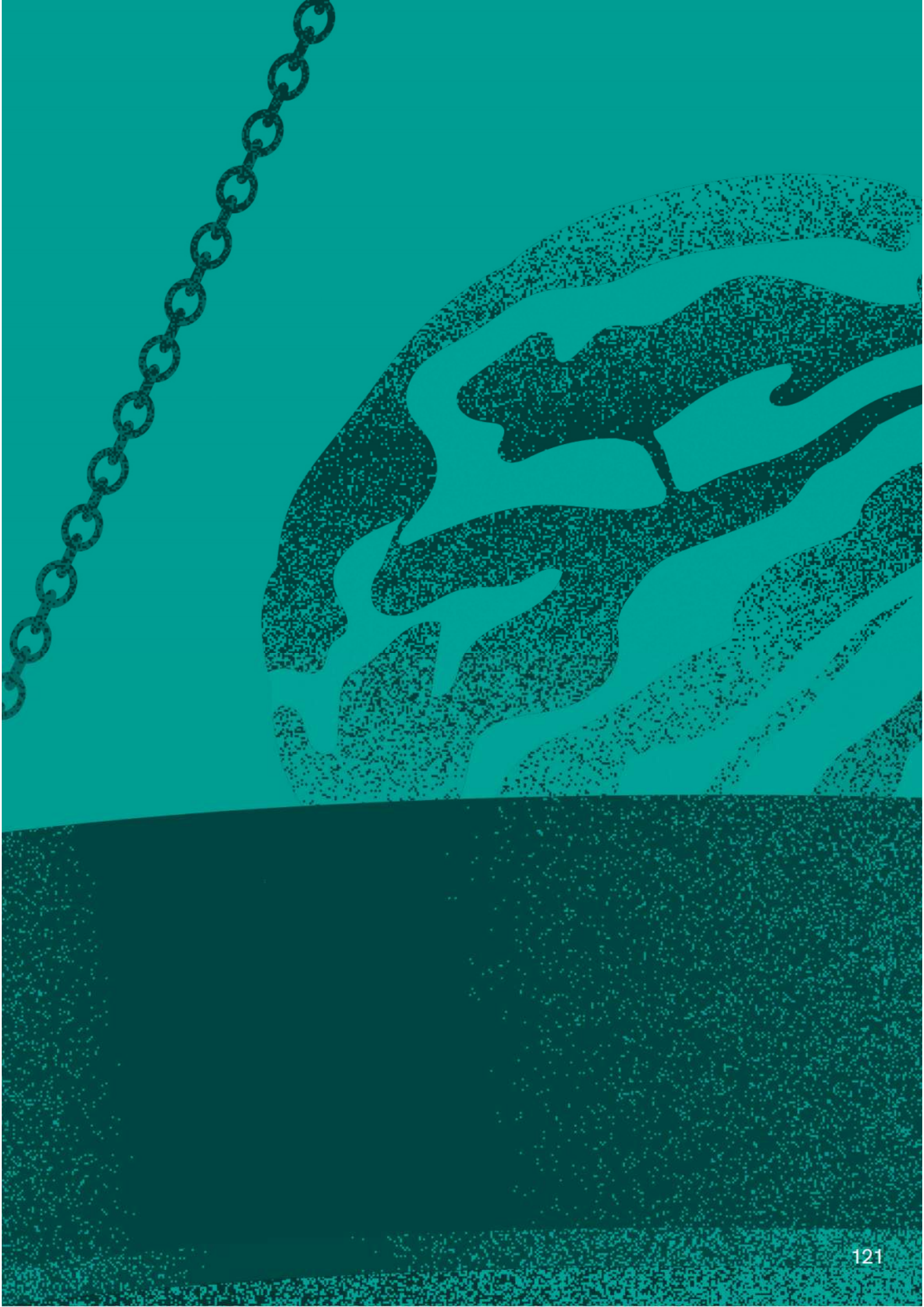
3月1日 12:00	13.20北	49.00东	W	东北偏东	10	3	0.50	东北偏东	0.50	东北偏东	0.69	0.69
3月1日 18:00	12.83北	47.81东	W	东北偏东	9	3	0.10	东北偏东	0.50	东	0.66	0.64
3月2日 00:00	12.46北	46.62东	W	东北偏东	12	4	0.50	东北偏东	0.50	西北偏北	0.75	0.03
3月2日 06:00	12.09北	45.43东	W	东	10	3	0.50	东北偏东	0.50	西南偏南	0.88	-0.52
3月2日 08:00	11.97北	45.03东	W	东	11	4	0.50	东北偏东	0.50	东北	0.34	0.30
3月2日 08:00	11.97北	45.03东	A	东北偏东	10	3	0.50	北	0.50	东北偏东	0.20	0.18
3月2日 12:00	12.28北	44.24东	W	东北偏东	8	3	0.10	东	0.50	东南偏东	0.62	0.62
3月2日 18:00	12.93北	43.21东	W	东南	16	4	0.50	东南偏东	0.50	东南	0.63	0.66
3月3日 00:00	13.93北	42.47东	W	东南偏南	17	5	0.75	东南偏南	0.75	东南偏南	0.61	0.57
3月3日 06:00	15.09北	41.95东	W	南	15	4	0.50	东南偏南	0.50	南	0.13	0.12
3月3日 09:00	15.63北	41.63东	W	南	11	4	0.50	东南偏南	0.50	东南偏南	0.22	0.20
3月3日 09:00	15.63北	41.63东	A	东南偏南	14	4	0.50	北	0.50	东南	0.41	0.45

第五步：审查最终的良好天气计算中是否扣除了潮流因素。当保证中规定了应该“无逆流”时，不应从最终良好天气速度的计算中减去水流因素(“The Divinegate”[2022])。然而，如果船舶在整个航程中受益于顺流，大多数报告将不对潮流作出调整。

第六步：通常会单独评估每段航程性能(“The Al Abida”[1985])。一些租约规定，必须通过审查整个租期内的平均速度来评估性能。在后一种情况下，这意味着对于有两个航段的定期租船合同，必须分析两个航段的平均速度来累计评估。

良好天气	
在良好天气的总航行距离	4950.72 nm
海上良好天气时间	374.00 hrs
平均速度	13.24 kts
潮流	+0.28 kts
实际速度	12.95 kts
租约允许的时间	358.88 hrs
良好天气期间的时间损失	15.12 hrs
航程总体时间损失	34.33 hrs

14 还船通知



还船通知

设定还船通知的目的是为方便出租人拥有足够时间为其船舶签订下一个租约。租约中通常包含相关条款，例如“承租人应提前不少于20/15/10/7天向出租人递交预计还船通知，载明预计还船日期和预计还船港口，并提前5/3/2/1天递交确切还船通知”。

还船前必须递交还船通知吗？

需注意，承租人可以不发还船通知就将船还给出租人。承租人此种做法可能构成违约，但出租人不能拒绝还船、要求坚持履行租约。

预计还船通知必须准确吗？

“预计还船通知”这一措辞便默示了，在给出的预计日期还船并非承租人的绝对义务。除非租约和/或通知中有相反描述，否则预计还船通知不会产生合同约束力，也不会成为还船的先决条件。

预计还船通知无需准确无误，但承租人必须诚实并基于合理理由给出通知。如果通知时间不准确，但在发出通知时被认为是诚实合理的，则出租人不能就此提出索赔，毕竟在第一次通知（上述范例中为20天）与实际还船日之间可能发生许多事情（例如港口拥挤）。

确切还船通知

确切还船通知必须准确无误。

如果承租人在租约允许的期限内还船，但给出的确切还船通知比租约约定的时间短，并且/或者没有递交任何通知，出租人将有权请求赔偿，尽管其不得不接受还船。

即使很明显承租人将违约，也仅在还船日当天才构成违约，在此之前不能认为是违约。

承租人单方面撤回预计还船通知吗？

英国法规定各方不会受到含有“WP（无损权益）”或“WOG（不保证）”等表述的约束。因此，如果承租人递交的还船通知中包含类似于“AGW、WP、WOG”的保留措辞，出租人为其船舶签订了下一个租约，但是此后，承租人违反上述通知，决定安排新的航次（在租约约定的租期内），出租人将不能拒绝执行相应指示，也无权索赔为此取消下一租约而产生的利润损失（*The Zenovia* [2009]）。为了回避此类风险，出租人应坚持要求承租人递交无附加条件的通知。

损害赔偿

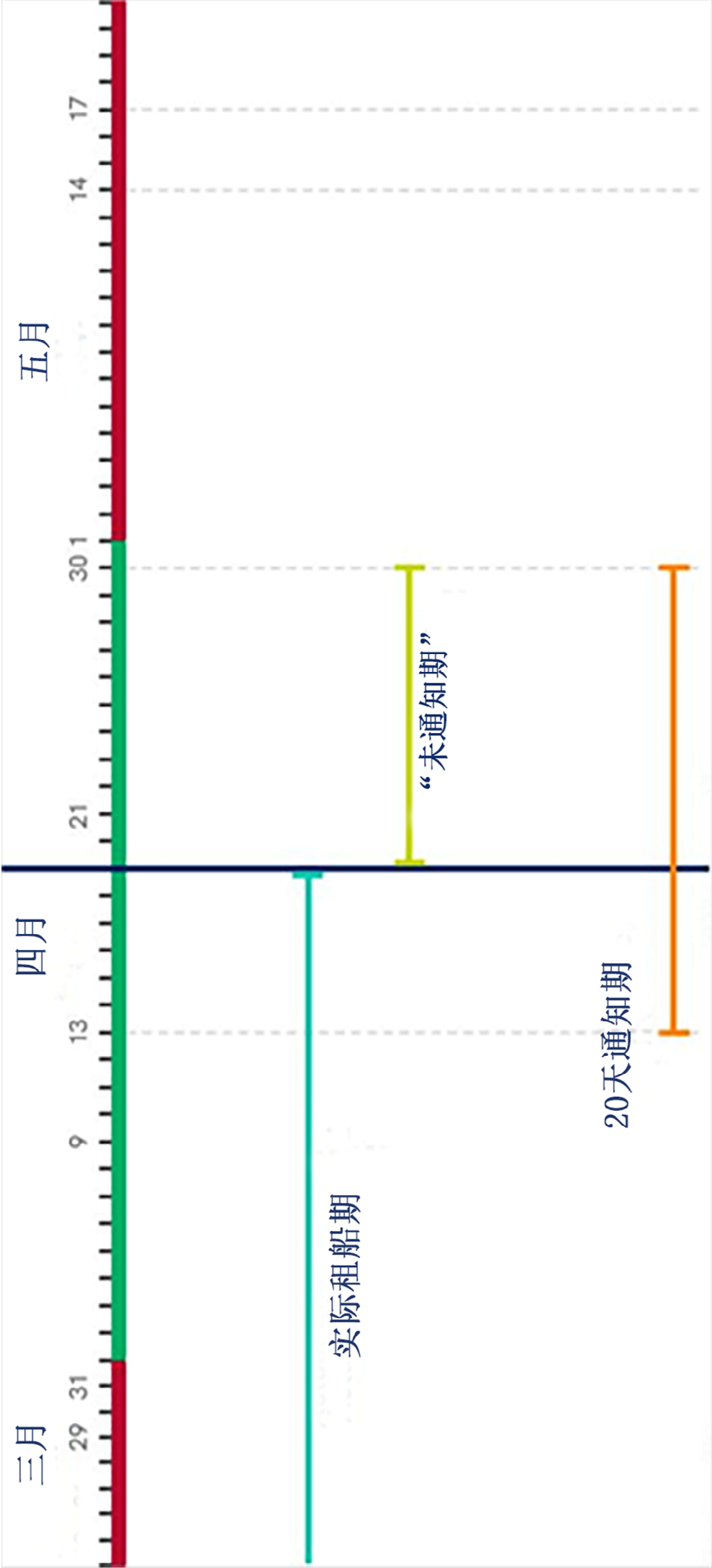
假设还船通知正确递交，此时出租人本可以达到某种状态，这是衡量承租人应支付的损害赔偿金额的基础（The Great Creation [2014]）。

如果承租人没有按租约规定递交还船通知便还船，和/或在租约规定的通知期限前还船，则出租人有权获得承租人实际（提前）还船后的通知期限的剩余时间内的租金。例如，如果租约约定20天的通知期，而承租人仅在还船前7天发出一次通知，那么损害赔偿将起算于实际还船后13天内出租人本应赚取的租金数额。出租人在下一航次挣得的租金将补偿承租人，以合理减轻其损失。



“Great Creation” 时间表

4月19日还船





如果承租人按合同规定递交了还船通知，但又迟迟不按期还船，出租人有权根据约定的租金费率要求赔偿“超期”期间的费用。在绝大多数情况下，出租人不能就承租人迟延还船导致的实际或潜在的后续租约的商业机会损失/利润损失提出额外的赔偿要求。通常认为此类损失是不能追偿的，因为在签订租约时此种预期利益不在双方的考虑范围之内。

然而，如果在洽谈租约时，出租人同时确定了后续租约，并且在签约时向租家说明了这一点，出租人将有权对该后续租约的损失提出赔偿要求，例如订约时的后续租约租金高于市场价格。

15 提前和延迟还船



提前和延迟还船

何时还船构成提前还船？

承租人有义务根据租约中的还船条款的规定还船，还船时间主要取决于租期长短。

通常，期租租约有如下两种形式：

1) 固定期间，可能为一个特定期间，比如“1年”或直至某一确定日期之前的一段时间，比如“直到7月15日”。

2) 可变期间（比如，“11到14个月”或者“6个月，上下浮动15天”。

1) 固定期间

即使还船条款中并未包含“大约”（about）字样，“仍然会推定租约的届满日期仅仅为一个大约日期”（London Explorer 1971）。应将这一列明日期理解为“大约这个日期”。承租人可以在该日期之前或之后的某一合理的宽限期内还船。

宽限期幅度？

还船宽限期长短取决于多种因素。例如，6个月租期超出8.4天还船，应认为合理的宽限期为20天（后续对“大约”进行讨论时也会提及）。

2) 可变期间

大体上可分为两类：“11到14个月”或者“6个月，上下浮动15天”。

i) “6个月，上下浮动15天”：此种情况下，应认定双方已通过约定明确了宽限期。因此，此时不存在默示的宽限期。

ii) “11到14个月”：此种情况下答案不甚明确。此时是否存在默示的宽限期取决于租期的浮动范围。如果浮动为15天（“6个月到6½个月”），法律可能会认可一个默示的宽限期。如果浮动期间较长（“11到14个月”），仲裁员和法官不大可能认可存在默示的宽限期。如果用最短和/或最长之类的措辞对浮动期间加以限定（“最短6个月，最长7个月”），将不会认定存在默示宽限期。

“大约”

以NYPE租约格式为例，其通常会用“大约”字样约定租期。在采用“大约”这种措辞时，如何决定宽限期间，并不存在一个固定不变的规则。宽限期的长短很大程度上取决于租期的长短，以及任何能够反映当事方意图的特定事实情况。例如一起案件中，租期为“大约4至6个月”，5天被认为是正当合理的宽限期。然而，对于一个租期为“大约6个月”的租约，12天被认为不是合理的宽限期。如果删除大约字样，法官/仲裁员可能会因此否定存在宽限期。



例如一起案件中，租期为“大约4至6个月”，5天被认为是正当合理的宽限期。然而，对于一个租期为“大约6个月”的租约，12天被认为不是合理的宽限期。如果删除大约字样，法官/仲裁员可能会因此否定存在宽限期。

航次期租，租期“不保证without guarantee”

例如两港之间的航次期租，如果约定租期为“70/80天，不保证”，此时，只要承租人是基于善意对租期进行估计，将不存在最短或最长租期。在此租约履行过程中，如果由于一些无法预见的情形，航程持续150天，承租方将无需承担迟延还船的责任，仅需按照约定费率支付此期间的租金。

提前还船

当承租人提前还船时，出租人有两个选择：

- 接受还船并且要求索赔损失。
- 拒绝接受还船，并要求继续支付剩余合同履行期的租金，出租人无需采取减损措施。

出租方拒绝接受还船

出租人是否可以采取此种作法取决于其是否存在继续履行合同的正当利益(legitimate interest)。如果出租人选择继续履行合同是“完全不合理的”（注意此处强调完全），则出租人不可以索赔全部租金。

多数情况下，不建议出租人将船舶闲置直到租期结束，因为毕竟出租人需要对租金进行索赔。通常情况下，最佳作法是接受提前还船然后开始新的运输。

什么是“完全不合理的”？

出租人轻微的不合理行为并不能达到此种程度，必须是“完全”不合理方可。需根据具体情况判断出租人的行为是否完全不合理。如果提前10天还船，出租人很可能被认定有权拒绝接受还船并坚持要求承租人支付租金至最短租期届满日。然而，如果提前2年还船，出租人可能没有坚持要求承租人继续履行租约的正当利益。

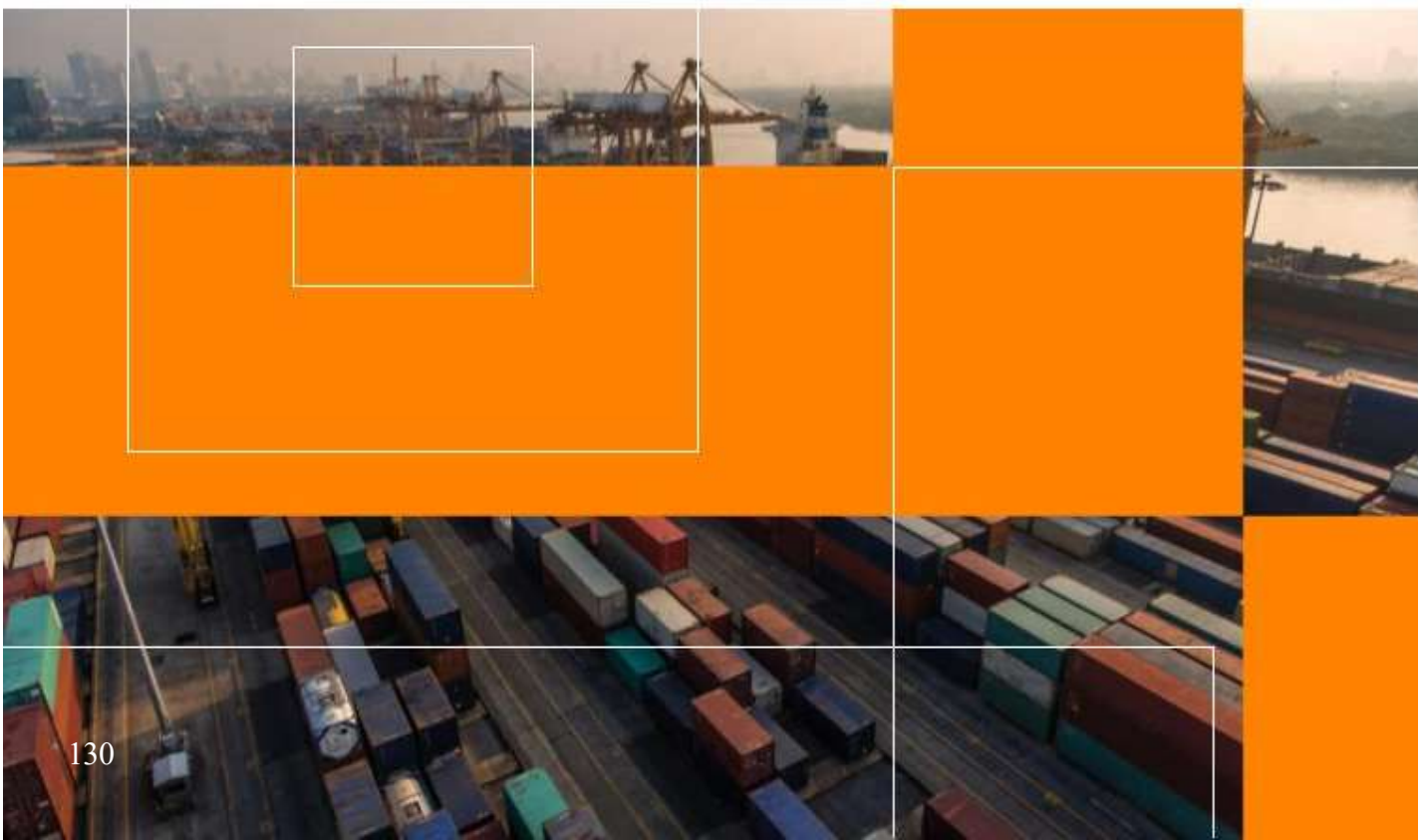
出租人可索赔多少损失？

通常规则为，出租人可以索赔租约中约定费率与如果船舶在剩余租期内立刻被转租所对应的“现行市场（available market）”费率之间的差额。

$[(\text{租约费率}) - (\text{现行市场费率})] \times \text{提前还船天数} = \text{损失数额}$ 。

什么构成“现行市场”费率？

应参照与原租约相似的市场决定“现行市场”费率。例如，相同的地理区域、贸易以及与原租约未执行期间相对应的租期。例如原租约为大西洋海域运输，租期为12个月，却在7个月的时候还船，那么相关市场应为大西洋海域的5个月租约（原租约未执行的租期）。



出租人以不同市场转租船舶如何处理

如果出租人决定将船舶投入亚洲海域运输，而不再从事大西洋海域运输，如何计算损失？出租人有权这么做，但风险需由其自行承担。如果出租人从亚洲海域运输中获取的租金少于其可以从大西洋海域运输中获取的租金，其仍然只能依据“现行市场”费率计算损失。出租人无权索赔现行市场与实际运输市场之间的差额。

出租人将船舶实际投入运输的市场费率高于“现行市场”费率时如何处理？

出租人此时所受损失会少于在现行市场中进行转租所受的损失，但这与损失计算无关。仍需参照“现行市场”计算损失。出租人此时会有潜在获益，但仍可参考“现行市场”向承租人索赔损失。当不存在现行市场时如何处理？在此种情况下，出租人有权获得的赔偿额应相当于如果违约没有发生，其本可获得的数额。

当不存在现行市场时如何处理？

在此种情况下，出租人有权获得的赔偿额应相当于如果违约没有发生，其本可获得的数额。

如果在还船之后，最短租期届满之前，发生允许终止原租约的事件时，如何处理？

在此种情况下，当发生（还船之后，最短租期届满之前）使承租人可以提前解除租约的事件时（例如战争等），出租人仅有权索赔提前还船日至允许终止原租约的事件发生这一期间的损失。

以前述租约为例（租期为12个月，而在7个月时还船）。如果某一事件的发生使得租约可以在第9个月终止，此时出租人仅有权索赔2个月的损失，而非5个月。

迟延还船

承租人有义务在租期届满前（包括宽限期）交还船舶。

当承租人的最后航次指示无法合理地在租期内完成时，出租人可以采取何种应对措施？

上述指示也被称作“非法最后航次指示”。在此种情况下，出租人有权拒绝执行，并且有权要求另行指定一个合法的最后航次指示。

如果承租人拒绝发出新的航次指示，如何处理？

如果承租人拒绝发出新的航次指示，出租人可以将此视为毁约并索赔损失。出租人和承租人双方应确保对是否毁约或坚持发出指示进行正确抉择，因为其最终决定导致的纠纷，可能需花费高额费用予以解决。

一个“合法”航次指示可能演变成为“非法”航次指示吗？

确保航次指示合法是一个持续性的义务。如果指示发出后，相关情况发生改变，应当发出新的航次指示。

何时决定航次指示的合法性

航次指示的履行日期是决定指示合法性的时间。承租人会在履行日之前发出航次指示。如果在履行日之前的任何时间，情况发生变化，合法指示可能演变成非法指示，出租人有权要求承租人发出新的航次指示。如果在履行日之后情况发生变化，出租人需要继续执行该航次指示，但有权索赔损失。

当出租人明知航次指示是“非法”的，却仍选择接受该指示时，如何处理？

此时将会视为出租人已经放弃了拒绝执行指示的权利。然而，出租人并没有放弃索赔损失的权利。出租人接受航次指示必须是明确的，不过出租人仍应注意不要构成默示接受指示，因为在某些情况下沉默有可能构成同意。

损失

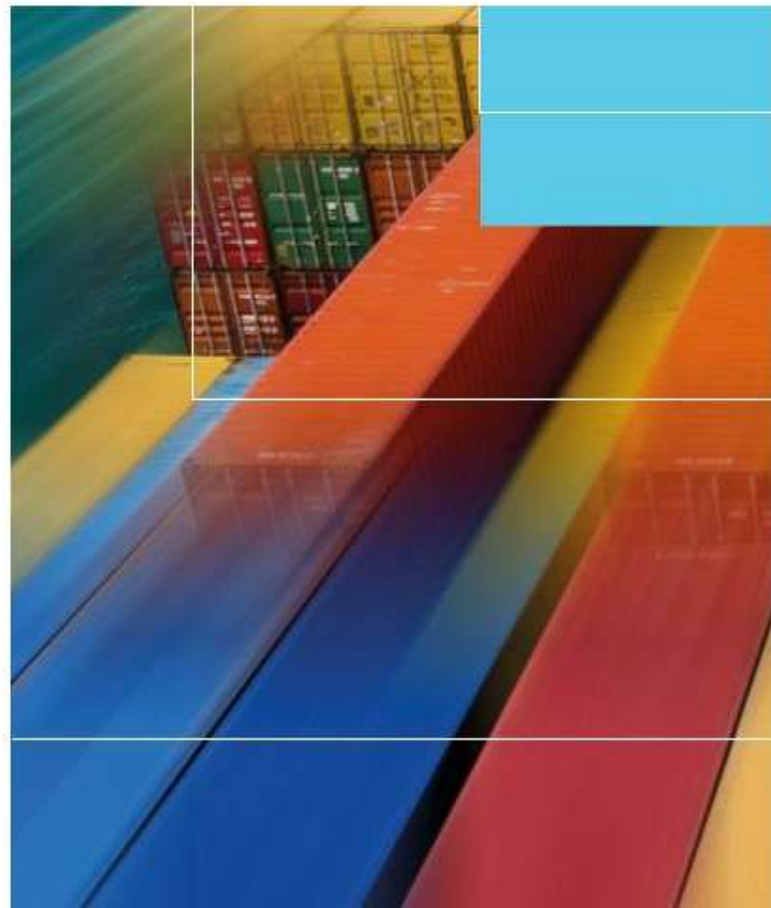
如果承租人指示船舶开展一个合法的（或不合法的）的最后航次，之后船舶因任何原因延误（除出租人的过错之外），以致于在最后还船日期之后才能交还船，承租人需要支付租金至还船日并赔偿出租人损失（“The PEONIA” [1991]）。

通常，根据超期天数，按照租约约定费率与市场费率差额计算损失：

$[(\text{市场费率} - \text{租约费率})] \times \text{超期天数} = \text{损失数额}$ 。

如何计算超期天数？

超期天数为实际还船日超过租约约定的最晚还船日的天数。即便最后航次指示是合法的，也应以租约约定的最晚还船日（而非该合法最后航次的实际还船日）作为超期天数的起算日。



市场费率

应根据与原租约具有相似的期间/地区/贸易的租约为基础计算市场费率。如果原租约为“10到12个月，大西洋贸易”，则应依据同样为“10到12个月，大西洋贸易”的租约计算市场费率。（见之前提前还船的差额）。

对于无法履行下一个租约所导致的损失，出租人是否可以索赔相应损失？

除非在缔结合同时，已将下一个租约的受载期/解约日告知承租人，否则出租人不可以索赔因下一个租约无法履行所导致的利润损失(“The Achileas” [2008])。



16 还船



还船

承租人必须按照约定的时间(见上一章关于提前和延迟还船的规定)和地点还船，并且船舶必须以同样良好的状况和条件交还。

a) 还船地点

如果船舶没有在合同约定的地点交还，船东也不能拒绝交船。船东只能选择起诉损害赔偿。损害赔偿的衡量标准是船东本应从最后一段航程到达约定的最近地点中获得的收益减去从任何替代方式中实际获得的利益。

若到达最近合同地点的最后航次造成了延迟还船的后果，那么是否适用该规则存在疑问：这种因为在错误地点还船而造成的损害赔偿，实际上类似于将船东置于承租人延迟交还（不同的违约行为）但在正确地点交还的情况。

b) 还船时船舶的状态

NYPE和Balttime租约要求承租人在还船时“保持与交船时同样良好的状态和条件，正常磨损除外”。但区分船东的维护义务和承租人以同样良好的状态还船的义务有时会有困难。

本质上，租约下承租人的义务是必须赔偿船东因遵守承租人的命令造成的任何损害(正常磨损除外)。这一义务还意味着船舶应完全卸货，清洁且无残留货物。一个明显的例子是由装卸工人造成的船舶损坏。然而，“正常磨损”这一概念可能引起相当大的争论。

船体污损:船东能否就交还的船舶未“保持同样良好状态和条件”的情况提出索赔?

承租人的义务是交还未经损坏，完全卸货，清洁以及无残留货物的船舶。然而，船东不能因为船体上的污垢而主张承租人违反其还船义务，因为这是正常的磨损，承租人对此不承担责任(“The Pamphilos” [2002])。

如果承租人未能根据船舶污损条款清洁船舶，导致还船后船东面临后续承租人提出的航速和燃油消耗索赔，则承租人可能需要对船东承担责任((见London Arbitration 25/17))。

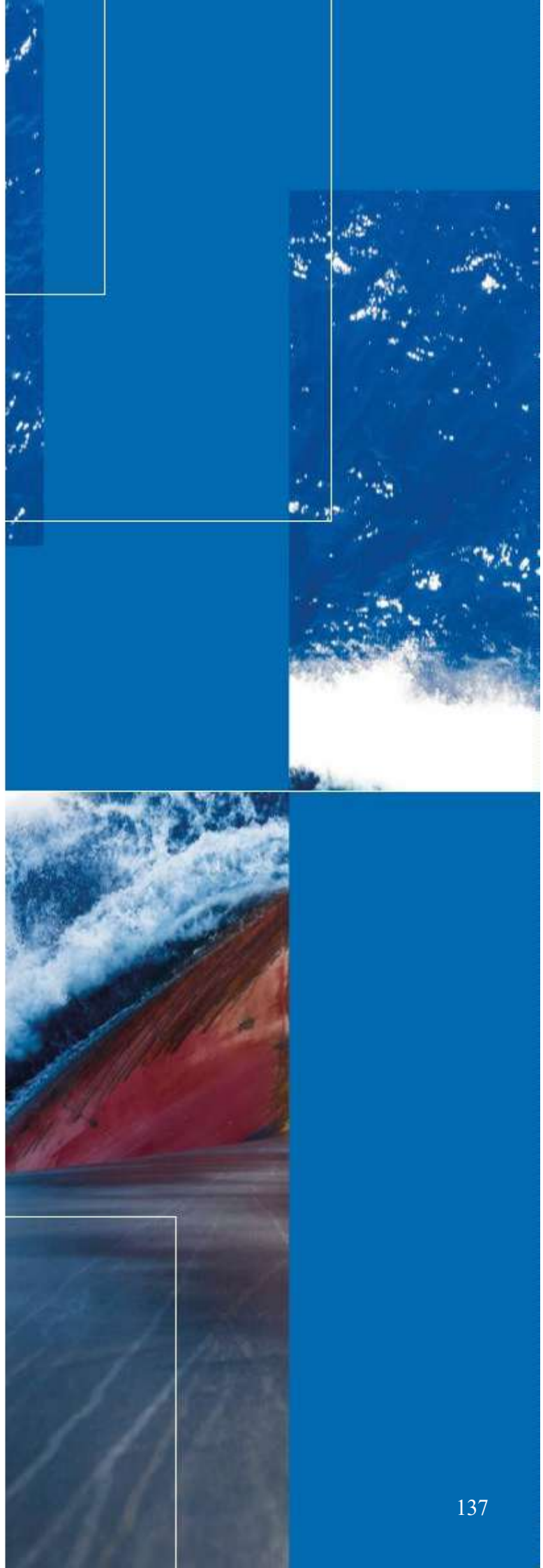


ILOHC条款和“以同样良好的状态和条件”交还船舶的义务

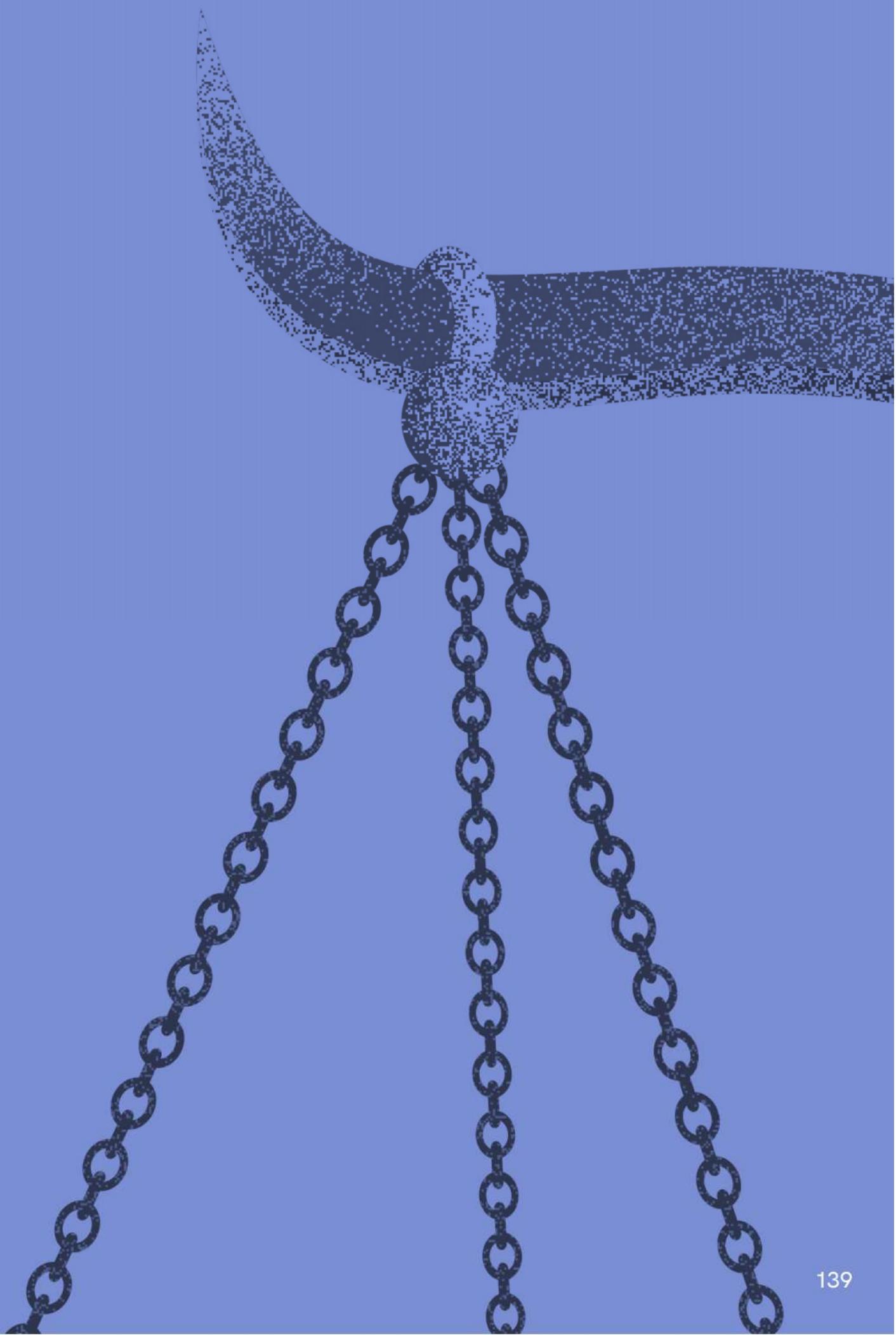
在还船时，租约通常会包括一项条款，规定承租人应保持与交船时相同的状态还船。承租人还可以选择一次性支付货舱清洁费(ILOHC)。本条款仅适用于清洁舱内残留碎屑和残留物的情况。它不适用于因收货人拒收而留在货舱的大量货物。在这种情况下，承租人必须赔偿船东额外的清洁费用。

船东能否拒绝接受状态不佳的船舶？

如果船舶在还船时处于损坏状态，船东不能拒绝还船，并坚称船舶在修理完毕前仍处于租期。船东只能接受还船，然后再提出赔偿损失。



17 装卸时间中断 和除外情形



装卸时间中断和除外情形

1) 装卸时间中断和除外情形的不同点

装卸时间中断是指当一段时间不符合装卸时间条款定义的装卸时间时，该段时间则不被算作装卸时间。常见的例子为“晴天工作日”（WWD）装卸期间。

装卸时间除外情形，是指一段时间虽符合装卸时间的定义，但却被除外条款所排除。二者之间的主要差别在于，就除外条款而言，需证明除外情形与无法进行货物作业之间存在因果关系，然而，就装卸时间中断条款而言，仅需证明，在原本要进行货物作业的地点存在相应情形。

例如：

- 针对A船签订了一份含有装卸时间中断条款的港口租约，中断条款表述为“晴天工作日”。
- 针对B船签订了一份类似的租约，但装卸时间条款表述为“工作日”，且增加一项除外条款，排除因恶劣天气造成的时间损失。
- 如果上述两艘船舶均在锚地等泊，对于A船而言，工作日如果下雨，将不被计入装卸时间。然而对于B船而言，情况并非如此，因为降雨并未对货物作业造成延误。

2) 装卸时间中断条款

装卸时间中断有很多种表述方式。最常见的为“晴天工作日”和“周日和节假日除外”。

a) 晴天工作日

如何界定“晴天”的含义为一个事实问题。即便是两艘船舶在相同的时间停靠在相同的港口，有些天气状况对一艘船舶而言可能构成恶劣天气，对另外一艘船舶而言却未必如此。降雨可能会影响稻米货物的卸载，却未影响原油货物作业。

晴天：装卸事实记录（SOF）具有约束力吗？

SOF通常记录港口的天气情况，由代理填制。船长通常在SOF上会签。尽管SOF为具有说服力的证据，但却绝不具备约束力。任何一方均有权反驳SOF上记录的信息（例如，提供当地气象台出具的证据进行反驳）。

如果出租人对代理填制的SOF的客观性存有疑虑，建议其指派保护代理以确保SOF记录信息的准确性。

b) 周日和节假日除外

对“周日”的解释不存在任何问题，但“节假日”在一些情况下则很难定义。判断某一天是否属于节假日是个事实问题，需结合规定、习惯和风俗等进行判断。当地政府机关可能会决定某日为节假日，并适用于特定港口和局部区域（即便实际上已经进行作业）。

3) 装卸时间除外条款

装卸期间的除外条款可以Gencon租约为例：该租约包含“普通罢工条款”和“普通冰冻条款”。

a) 援引装卸时间除外条款的期间

- 通常，除外条款仅适用于装卸时间。
- 在船舶已经开始计算滞期费之后，承租人将无法再援引除外条款，除非另有明确约定。
- 承租人准时在装货地备好货物以供装运的义务为一项绝对义务。
- 除外条款限于装货作业和卸货作业进行期间。除非租约明确约定将货物送至装货地点或在卸货作业完成后将货物运走的期间，否则该条款不适用。

b) 通常会狭义解释除外条款

- 除外条款的解释，采用对该条款受益方逆利益解释原则。
- 除外条款会被严格解释，模棱两可的条款无法起到除外效果。

c) 承租人需采取合理措施克服障碍

如果承租人能够通过适当的努力克服障碍，则不能援引除外条款。若港口当局命令船舶终止在某泊位的装货作业，但船舶可以到其他泊位装载货物，尽管采取这种作法可能导致承租人额外的时间和费用损失，承租人也不能援引除外条款。

d) 概括性的除外条款适用于装卸时间和滞期费吗？

除非有特别说明，否则概括性的除外条款未必能适用于装卸时间和滞期费。

Asbatankvoy租约格式第II部分第19条就是一个典型的例子，其措辞太过宽泛，而装卸时间条款和滞期费条款中则各自有更为有限的除外规定。

然而，如果某一概括性的除外条款针对的是装卸货期间的延误，并且没有其他单独针对装卸时间和滞期费的除外规定，则有观点认为此种概括性的除外条款能够构成装卸时间和滞期费的除外条款。

4) 出租人的过错

a) 承租人针对那段期间提出主张

当延误是因出租人的过错造成时，将不会计算这段期间的装卸时间和滞期费。然而，延误与造成延误的原因需同时发生，且不包括间接延误。换言之，仅承租人希望使用船舶而无法使用这段期间可以中止计算。例如，由于出租人先前的过错导致错过靠泊，泊位被占用引发时间损失，在等待泊位这段时间，承租人不能中止对装卸时间和滞期费的计算。不过，承租人可以出租人违反租约项下另一义务为由索赔相应损失。

b) “过错”的含义为何？

仅因为出租人的某些行为阻止了船舶的持续装卸作业，尚不足以中断装卸时间的计算；还需证明：

- 出租人必须违反了提供船舶用于装卸货的义务。
- 违反该义务不一定必须构成违反租约条款。
- 过错是出租人的行为/失职，使船舶因出租人的利益无法履行承租人所需服务。出租人不得有意采取任何行动阻止船舶继续用于货物操作（除非是为了船员/船舶/货物的安全）。
- 延误必须是由于他们履行租约下的直接责任或委托给他人的认为而造成的。
- 该过错须为造成延误的唯一或唯一有效的原因。延误不应超出出租人的可控范围，并且出租人不得有意阻碍船舶可持续用于货物作业。

例如:

如果租约约定,出租人对装卸工人负责,任何因装卸工人的疏忽所导致的时间损失均应由出租人承担。然而,若造成延误的原因不在出租人掌控范围之内(例如发生装卸工人罢工),出租人则不对此种延误承担责任。

如果打排压载水对货物作业造成延误,并且打排压载水并无必要,仅是为了出租人的方便,则该时间损失是因出租人的过错所致,不应计入装卸时间。

若船舶因船员的过错而搁浅,则中止计算装卸时间。相反,若搁浅并非船员疏忽所致,则装卸时间应继续计算。

除非租约中要求出租人应接受保函放货,否则在卸货港因未出示提单提货而损失的时间不应计入装卸时间。

c) 可以通过约定排除出租人因其过错而承担时间损失么?

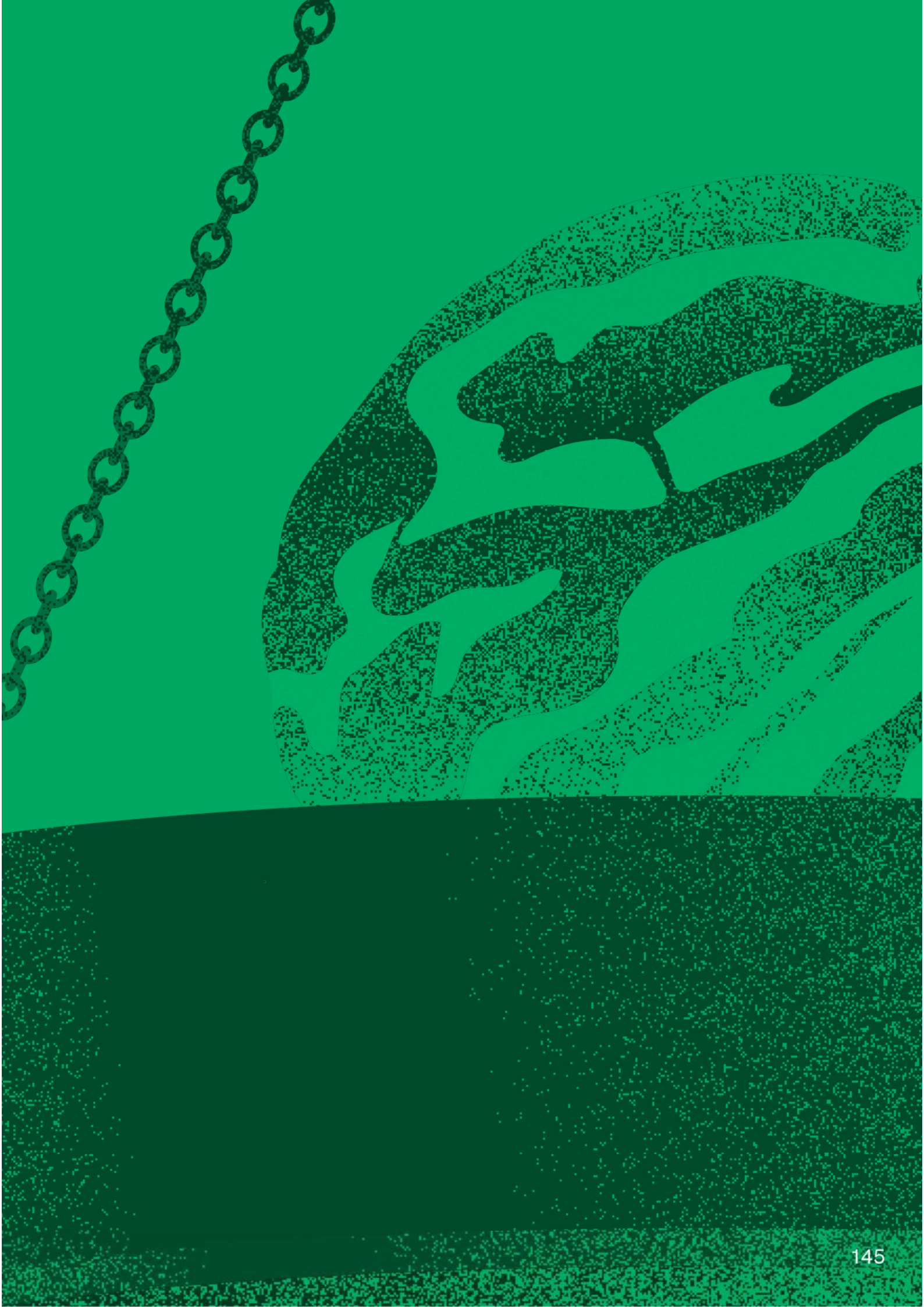
可以通过约定排除出租人因过错而承担时间损失,不过该措辞需要非常明确。仅在条款中并入美国COGSA或一般免责条款,让出租人对船长或其他雇员在驾驶或管理船舶过程中的行为、疏忽所致的延误不负责任,尚不足以排除出租人因过错而承担时间损失(“The Union Amsterdam” [1982])。

总结

- 事件是否被列为对装卸时间的“中断”或“除外”?
- 如果是“中断”,则无需证明该事件导致了延误。
- 除非另有规定,除外情况只适用于装卸时间,而不适用于滞期费。
- 出租人的过错可以中止装卸时间,但是延误及其原因必须同时发生,不包后续的延误。
- 过错是指出租人为了自己的利益而使船舶不能满足承租人所需服务的行为/过失。



18 亏舱费



亏舱费

承租人提供货物的义务是绝对且不可转让的，当承租人未能履行这一义务，未按照合同规定的数量提供足够的货物装船时，就会产生亏舱费索赔。

什么是亏舱费？

亏舱费是指承租人未按合同规定装载足量货物时，船东有权向承租人索赔的损害赔偿。亏舱费索赔只适用于航次租船合同，在这种合同下，运费是根据所载货物的数量来计算的。

亏舱费的费率是多少？

在一些租约中（比如“ASBATANKVOY”和“ASBAGASVOY”），亏舱费的费率会有明确规定。在这种情况下，亏舱费的索赔是明确的，按上述费用全额支付，不考虑船东在航程中节省的任何费用。

其他的标准航次租船合同（例如“金康1994”）没有明确规定亏舱费率的条款。如果是这种情形，船东亏舱费的索赔本质上是非确定性的，这类损害赔偿通常是根据短装货物应收运费减去船东运输该货物将产生的费用来计算的。

如果合同中的载货数量是由承租人选择而不是固定的数量，则该范围的最低数量将是合同规定的装货数量。比如，如果租约写明“承租人载货量为50,000吨到55,000吨”，这意味着承租人仅有义务装载50,000吨货物，因此船东的索赔金额将根据这个较小的数量计算，索赔金额也相应地较低。

亏舱费的计算会受滞期费影响吗？

在装卸时间与装载货物数量成比例的租船合同中，如果没有明确规定亏舱费，船东的亏舱费索赔将需要考虑由于缩短装卸时间而增加的滞期费的抵扣（“The Ionian Skipper” [1977]), 2 Lloyd’s Rep 273.

船东是否有义务在亏舱费索赔中减轻损失？

如果额外获得运费超过装载、运输和卸载该货物的费用，船东有义务采取合理措施来揽收替代货物。事实上，为了履行减损义务，船东有权在合理范围内绕航。除租约另有相反规定外，此种合理绕航是默示条款。例如，在“Wallem Rederi AS v WMH Muller & Co [1927]”，一案中，该船被租到泗水装货，目的港是马德拉斯、亚历山大和布里斯托尔。船舶未满载，船东在亚历山大港进一步装货，准备在埃文茅斯卸货。承租人试图辩称，船东无权就亏舱费提出索赔，因为他们非法偏离航线，违反了合理速遣的义务。法院裁决船东在默示条款下合理绕航以减轻损失。

值得注意的是，替代货物将在埃文茅斯卸货，严格来说，埃文茅斯是布里斯托尔的一个港口。因此，该案的适用可能仅限于替代货物将在航次原定卸货港卸货的情况，而不是在双方或航次原定的卸货港之外的港口卸货。此外，如果船舶绕航至双方或航次原定的卸货港之外的港口，还会引发与保险相关的问题。还需注意的是，租约下允许的绕航并不一定等同于运输合同（如提单所证明）下允许的绕航，因为运输合同的条款可能与租约条款不同。

如果船舶只完成部分装货被命令离开，船东是否依然可以索赔亏舱费？

这取决于开航的指令是否由承租人发出。如果开航的指令是由承租人发出的，船东有权索赔亏舱费。相反，如果该命令是由港口当局或码头发出的，承租人对该决定没有控制权，则承租人不构成违约（“The Johnny K”[2006],1 Lloyd’s Rep 666）。

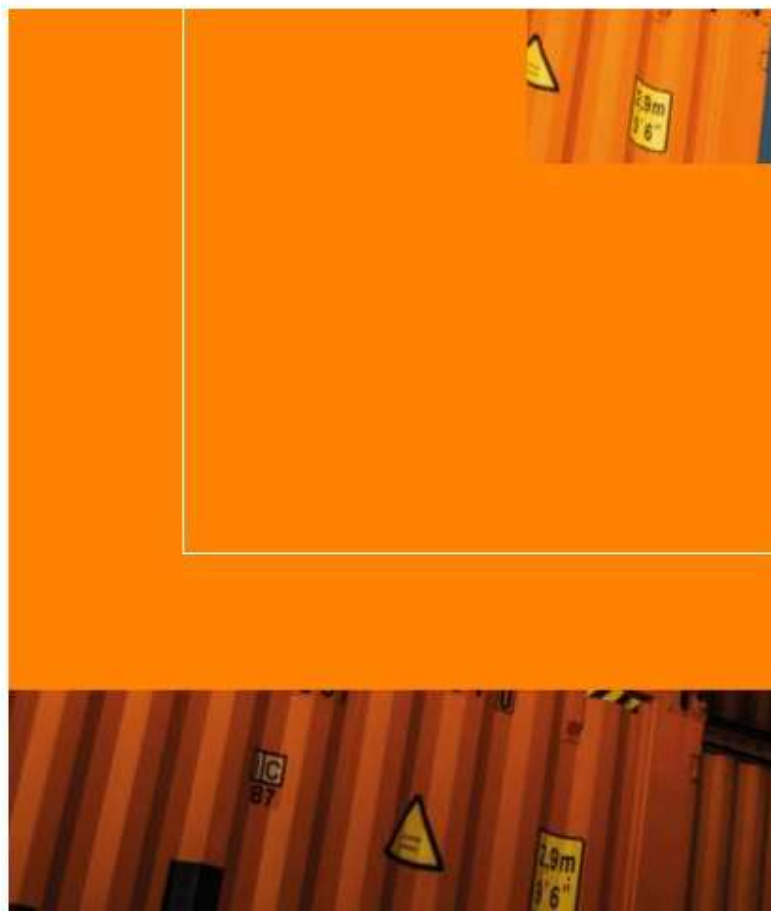
船东能否对亏舱费行使留置权？

船东必须证明租约下的留置权条款包括了亏舱费的索赔。如果租约中没有明确的措辞，因未支付运费而产生留置权将不包括亏舱费索赔，因为这是两种不同类型的索赔（见抗辩指南——货物留置权概述）。

船东能否在滞期费外索赔亏舱费？

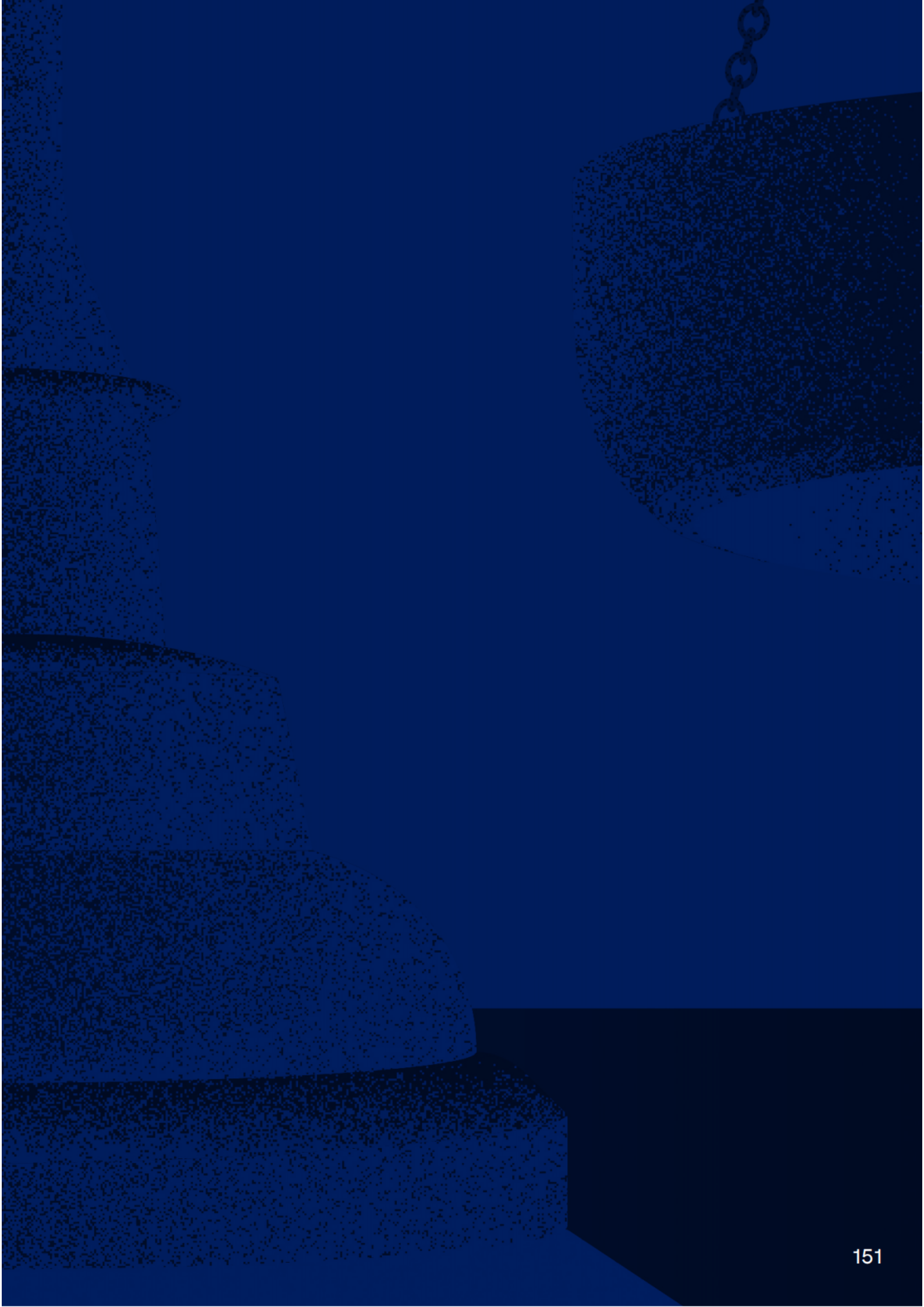
一段时间以来，基于“Reidar v Arcos”[1926], KB 352一案的裁决，能否在滞期费之外索赔亏舱费一直存在争议。在该涉及滞期费和亏舱费的案例中，裁定承租人只有一项违约行为，即没有在装卸时间内完成装货，并未违反装满货物的义务。

然而，最近的(The Eternal Bliss [2022]), 1 Lloyd’s Rep 12一案对此进行了澄清，指出(Reidar v Arcos)案中，在涉及亏舱费和滞期费时认为承租人未违反装满货物的义务的裁决是错误的。该案还进一步确立了如果船东希望在滞期费之外索赔因延迟导致的赔偿损害，它必须证明存在另一项单独的违约行为。因此，只有船东证明承租人违反了租约中规定的满载货物的义务，船东才有权主张亏舱费。





19 合同目的落空 和不可抗力



合同目的落空和不可抗力

合同目的落空

目的落空发生在没有任何一方违约，合同履行变得不可能，或使一方订立合同的主要目的发生了改变，从而使合同变得“根本不同” (“Davis Contractors V. Fareham UDC” [1956]), A.C. 696)。

什么使得合同变得“根本不同”是一个事实问题，取决于很多因素。法院对适用合同目的落空有严格的考量，仅仅发生费用、延误或增加负担不足以构成合同目的落空。

必须考虑的因素包括合同的条款、双方的意图(特别是在签订合同时对风险的预期)、突发事件的性质，以及在新情况下双方合理且客观上可预测的履约可能性 (“The Sea Angel” [2007]), 2 LLR 517)。

如果在订立合同双方已经预见该事件，那么(尽管不是自动地)合同目的落空的索赔不太可能得到支持。

因果关系：过失、选择和疏忽

导致合同目的落空事件不能由当事人自发引起。如果声称的合同目的落空事件是由于某一方的故意行为或选择导致的，他们将不能援引合同目的落空原则。如果导致进一步履行不可能的事件是由于某一方违反租约或其本身的疏忽造成的，则该方不能援引合同目的落空原则。

经济损失

虽然合同目的落空事件不可避免地会在继续履行租约的情况下给一方造成经济损失，但经济损失本身并不造成租约目的落空。“仅仅因为对一方来说合同变得比预期更繁重或更昂贵并不足以构成合同目的落空。它必须远不止更繁重或更昂贵，而是继续履行租约对双方来说显然是不公正的 (“The Eugenia” [1963]), 2 Lloyd’s Rep 381)。比如，仅仅因为预定的航线不可用通常并不会导致租约目的落空。

商业损失的例外：船舶损坏

然而，一系列早期案例表明该规则存在例外，即当船舶在航行中遭受损坏，修理船舶以使其能够完成航程的费用（即使修理可能是临时性的）超过了修理后的船舶价值，以至于没有合理的船东会支付这笔修理费用。这种情况被视为与物理上不可能修复的情况相同，并且现在被认为是合同目的落空的情形之一（“The Kyla” [2012]), EWHC 3522 (Comm)。但是，如果租约规定船东有义务维持一定金额的船壳保险，而维修费用可以从保险赔款中支付，则该例外将不适用；在这种情况下，只要修理费在约定的保险金额之内，船东就不能声称无法合理地承担修理费（“The Kyla”）。



延误

严重的延误履行可能会构成合同目的落空。关键因素是延误是否会（或可能会）在剩余的租期内构成重大影响。在延误发生时就应该评估中断的长度和影响，而不能事后进行评估。如果事件开始时，可能只是短暂的延误，那么当随后出现异常长时间的延误时，合同将被视为目的落空。构成合同目的落空的延误事件包括：

- 征用
- 战争
- 罢工
- 冰期

同样的事件对航次租船而言可能是合同目的落空，对定期租船却不是

例如战争，冰期或罢工等情况不一定会使租约目的落空，这取决于租约的条款。战争或大罢工可能会使航次租约落空，而这些可能对具有更大运营范围的定期租船可能没有任何影响。例如，尽管定期租船的承租人打算在阿联酋和也门(一个正处于战争状态的国家)运营船舶，如果租约允许船舶在其他地区营运，那么即使承租人难以为船舶找到货载，租约目的也不会因此落空。



租约中所涵盖的事件

如上所述，罢工，冰期和战争可能会导致租约目的落空。那么租约已经对这些情况作出了规定，又应如何应对？是否仍然构成租约目的落空，或者因为租约已经约定了这些事件，当事人不能主张合同目的落空？公认的观点是，这个情况有影响，但并非决定性因素。除非条款明确排除合同目的落空原则的适用并且是一个完整的条款，否则若合同变得“根本不同”时，一方仍然能主张合同目的落空。如(“*Fibrosa v. Fairbairn*”[1943])，AC 32一案所述：如果突发事件可能使合同无限期不能履行，并且不承担在任何情况下都要继续履行的义务，即使双方可能已经对短暂延误作出了规定，合同目的落空仍会发生。

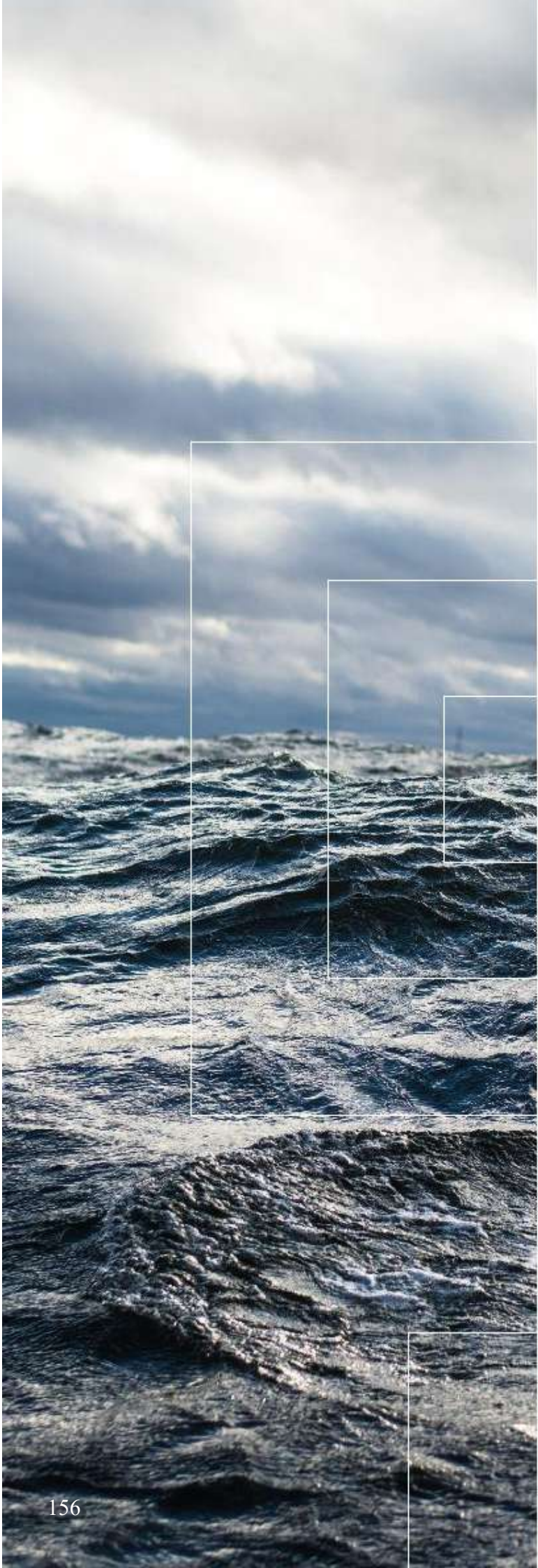
收货的延迟和损坏

承租人负有绝对且不可转让的义务提供货物(“*The Nikmary*” [2003])，EWCA Civ. 1715)，如果因为其选择的供应商未能提供货物而导致承租人无法履行该义务，该事件通常不会导致合同目的落空或超出承租人所能控制的事件(“*The Mary Nour*” [2008])，2 Lloyd’s Rep. 526)。

如果约定的货物在装运前受损，合同目的不会落空，除非涉及特定货物。承租人必须另觅货源。如果承租人在获取原定货物来源时发生延误，合同目的同样不会落空。但是，如果没有其他替代货物，合同目的可能会因此落空。

关键点：

- 履行变得不可能或者合同变得“根本不同”。
- 经济损失本身不会导致合同目的落空。
- 合同落空事件不能由当事人自行引发（无论是违约还是疏忽）。
- 同样的事件可能会使航次租船合同目的落空，而定期租船合同不会。



不可抗力

不可抗力是一个大陆法系概念，在普通法中不存在。它与合同目的落空非常相似但范围更广。大陆法系下的不可抗力事件会导致合同终止，各方被解除履行义务。构成不可抗力有三个因素：

- 外部性
- 不可避免
- 不可预测

由于不可抗力不是一个普通法的概念，双方会尝试在合同中订立不可抗力条款，并预先列出可援引不可抗力的事件。大多数航次租约会规定不可抗力条款，如：“工人罢工或封锁，或铁路、运河、河流因冰冻造成的任何事故或停工，或任何其他不可抗力原因，包括托运人或收货人无法控制的政府干预，这可能会阻止或造成船舶装卸货物的延迟，均不承担责任”（“糖类租船合同 1969”）。

英美法系的不可抗力仅具有大陆法系概念的三个要素中的两个。

外部性

不可抗力条款只有在事件发生时没有任何其他的干预时才能被援引。援引不可抗力的一方必须证明不履行合同是由于其无法控制的情况所致。

不可抗据性和当事人采取合理努力克服障碍的义务

援引不可抗力的一方必须证明，没有合理措施可以避免或减轻这种情况或其后果，并且必须使用合理的手段去克服这种障碍，无论是否会给援引不可抗力的一方造成损失。例如，如果港口当局命令在一个泊位暂停装货，但另一个泊位仍可以装货，尽管这样做会增加承租人额外时间和费用，但在此情况下该条款将不能被援引。

最近一个案例，(Classic Maritime Inc .v Limbungan Makmur SDN BHD [2019])，EWCA Civ 1102说明了这一点。承租人与巴西两家矿业公司Samarco和Vale签订了长期供应合同。根据运输合同（COA），承租人可以选择从Samarco出口，或者从Vale出口。在大坝决堤后，Samarco运营的矿山停产，因此承租人无法从该供应商处采购任何货物。承租人无法从Vale取得货物。法院认为，承租人只需尽一切合理努力从另一个港口装运货物。如果承租人采取合理措施提供货物但仍未成功，则不可抗力是承租人未履行合同的原因，在这种情况下，承租人可以援引不可抗力条款来对抗辩因未能提供货物而被船东要求损害赔偿，船东无法获得实质性损害赔偿。

另一个“合理努力克服障碍”的例子是(MUR Shipping v. RTI[2022])，其中MUR援引运输合同中的不可抗力条款，声明因为制裁，MUR无法从RTI获得美元付款的情况下，继续履行运输合同COA将违反制裁。RTI曾提议以欧元支付，但被MUR拒绝。上诉法院认为，MUR可以通过接受欧元付款来克服“现状”(尽管这可能是一种合同变更)。

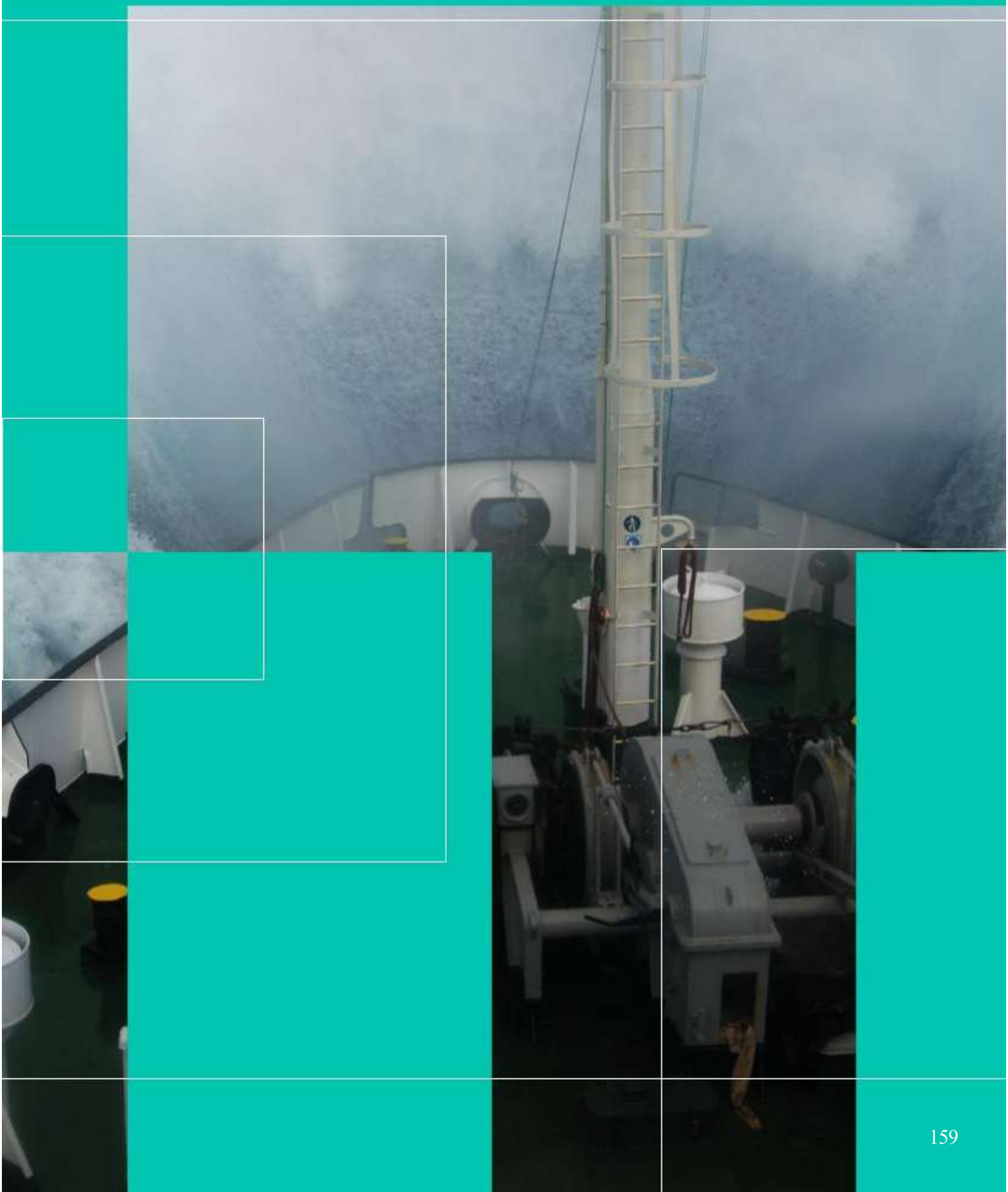
不可预测性与法院对此条款的严格解释

这就是英美法系区别于大陆法系的地方。在英国法下，只有在不可抗力条款中列明的事件，即可预见的事件，才能援引不可抗力。不可抗力条款的解释将被严格解释，存在疑义时，将做出对受益方不利的解释。任何模棱两可的条款都无法为尝试引用该条款的一方提供保护。总的来说，这些条款将按照像航次租约中的除外条款一样的原则进行解释。

重点回顾：

- 不可抗力不是普通法下的概念。
- 只有合同才能规定什么构成不可抗力事件（务必仔细阅读合同条款）。
- 当事人必须证明没有合理的措施可以避免减轻情况以克服障碍。
- 不可抗力条款的解释存在疑义时，将严格解释做出对受益方不利之解释。





WEST.

西英船东互保协会(卢森堡)

英国办事处: One Creechurch Place, Creechurch Lane, London EC3A 5AF

电话: +44 20 7716 6000 电子邮箱: mail@westpandi.com www.westpandi.com

