

【航运实践】新冠疫情给运输合同带来的法律风险（六）—— 近期伦敦仲裁实践

作者：特险部 孙于洋、刘轩昂



摘要

新冠疫情爆发以来，针对运输合同下带来的诸多法律风险，协会已经先后发布了五篇文章，详细总结并分析在新冠疫情背景下，租金支付和滞期费、安全港口、合同受阻等等多个法律问题中合同双方的地位，并给出了相应的防损建议。同时，协会注意到从2021年开始，伦敦海事仲裁已经陆续发布了多篇有关疫情的裁决，本文籍此详细介绍其中的两份关于合同受阻和船东行为合理性的裁决，并对这两份很有针对性和参考意义的裁决进行适当的总结，以供会员参考。

一、伦敦仲裁 LMLN 17/21 —— 合同受阻

1. 案情简介

船东基于 BIMCO Heavycon 2007 格式将船舶出租给租船人用于一个单航次。3月14日，船舶到达装港外并且递交了 NOR，NOR 于3月15日生效。同日，为防控疫情，当地发布了旅行限制，导致租船人的雇员无法到港进行装货作业。3月17日午夜该船靠泊，4月7日开始装货，装货是由下租船人雇佣的专业起重公司完成。5月19日装货结束，

5月20日离泊开始海上航程。5月29日，由于租船人欠付款项，船东中止航程。该船先是锚泊，其后大部分时间漂航，总计漂航时间为272天。该船日租金为USD45,000，因此船东总共主张USD12,240,000的滞留费用。

租船人主张合同在3月15日有旅行限制的时候就受阻了。其认为，考虑到租船人的装货方式，由租船人的雇员进行装货作业是必须的并且从未设想过任何其他人会进行装货作业。3月15日之后，由于新冠疫情大流行，雇员无法到达装货港所在国家。当时能够预计到雇员可以重新被允许旅行带来的延误是重大的，因此可以主张合同受阻；延误是不同寻常的，并不能在合同订立之时合理预见。因此，合同不能履行或者履行的结果和设想的完全不一样。

2. 裁决

仲裁庭驳回了租船人的主张。仲裁庭认为，租船人不能证明必须使用某一种特定的装货方式，也不能证明实际使用的装货方式本不应被使用。尽管租船人有义务装载起重机，但是合同并没有规定特定的装载方式，也没有阻碍租船人转包、转委托或者以其他租船人认为合适的方式履行合同。

确实，由于法律的变化，租船人的雇员遭到了旅行禁令的限制。但是，租船人无权主张合同不能履行，因为货物实际上被成功装上船并且船舶在装货完成后成功开航。进一步讲，任何延迟，不管是预期的还是实际的，都不足以使合同受阻并且合同在3月15日以及之后并没有变得完全不同或者无法履行。总之，租船人合同受阻的抗辩失败。

二、伦敦仲裁 LMLN 4/22 —— 船东行为的合理性

1. 案情简介

涉案租船合同是一个TCT航次，争议双方是二船东（disponent owner，下文称“船东”）和租船人。船舶装载煤炭后前往卸港。2020年3月4日15时20分，船舶到达卸港引航站，三名引航员上船。引航员登轮时，三副用无接触手持红外测温仪给引航员检测了体温。结果显示，三名引航员的体温都在37.5°C以上，船长于是根据船东公司的政策要求用水银温度计重新测量体温，但三名引航员拒绝了该要求，并于15时30分下船。船方和引航公司于是进入了僵持阶段。后来经过协商，3月13日10时48分引航公司派出了其他引航员上船安排靠泊。

双方争议的是3月4日引航员下船到3月13日新的引航员上船这段时间能否停租。

合同相关条款如下：

“8. The Captain shall prosecute his voyages with due despatch and shall render all customary assistance with the ship's crew and boats. The Captain (although appointed by the Owners) shall be under the orders and directions of the Charterers as regards employment and agency ...

15. In the event of loss of time from deficiency and/or default of officers or crew ... or by any other similar cause preventing the full working of the vessel, the payment of hire and overtime, if any, shall cease at the time thereby lost.

…

Should the vessel deviate or put back during a voyage, contrary to the orders or directions of the Charterers, for any reason for other than accident to the cargo the hire is to be suspended from the time of her deviating or putting back until she is again in the same or equidistant position from the destination and the voyage resumed therefrom …

25. Navigation

… The Owners shall remain responsible for the navigation of the vessel, acts of pilots and tug boats, insurance, crew, and all other similar matters, same as when trading for their own account. …

58. Deviation/Put Back:

Should the vessel put back whilst on voyage by reason of … the refusal of the Captain, Officers or crew to do their duties without any specific or valid ground for rejection, or any Owners' matters unless caused by default of Charterers and/or their staff and/or their agents, the payment of hire shall be suspended from the time of inefficiency in port or at sea until the vessel is again efficient in the same position or regains a point of progress equivalent to that the hire ceased hereunder …”

2. 双方争议

(1) 租船人认为

第一，3月4日船长拒绝引航员登轮是不合理且不必要的，这导致了船舶靠泊计划取消，直到9天后才能靠泊。因此，根据租船合同第15和58条，对于3月4日15时20分至3月13日10时48分这一期间租船人有权停租。

第二，关于第15条，存在“default of officers or crew”和“putting back”等停租事项。根据The Saldanha案，“default”是指“船长、船员（故意）拒绝履行其对于船东的所有或部分义务，而不是疏忽或者大意”。本案中船长的义务是接收引航员登轮，以顺利靠泊；拒绝引航员登轮是船长拒绝履行义务的行为，因此租船人可以停租。

第三，即使不属于列明的停租事项，船东的行为也能落入第15条第二款的“put back”，“put back”主要包括船东故意将船舶从既定航线上转移，其核心是船东有意不按照租船人的指示来操控船舶。本案中，船舶在3月4日就能靠泊，而靠泊需要引航员在船。船长有意拒绝了引航员，因此船舶进入了“put back”状态。

第四，关于第58条，船舶因为“船长、船员拒绝履行其义务”而进入“put back”状态，因此租船人从不完全有效状态（time of inefficiency）到恢复有效状态（again efficient in the same position）这段时间，可以不支付租金。

第五，除了停租之外，租船人还指出船东未能遵循租船人就船舶运营给出的指示，违反了合同第8条，具体体现在：拒绝引航员留在船上，拒绝引航员引航船舶，以及广义上未能在3月4日靠泊。

（2）船东反驳

第一，船长的行为是合理的，租船人无权停租。船长就船舶的安全有超出一切的责任(overriding responsibility)，因此船长有权拒绝遵循可能给船舶、船员和货物带来危险的指示（参 The Hill Harmony [2001] 1 Lloyd’ s Rep 147）。船长坚持引航员通过体温检测是合理的，因为当时新冠疫情爆发，而高温是感染了病毒最主要的症状且是最容易观察到的。船长当时是遵从公司政策行事，因此船长并没有拒绝履行其对于船东的义务。

第二，船东进一步认为，本案也不存在任何绕航或者“put back”的情况。船舶仅仅是在同一个地理位置停留较久而产生延误。不管怎样，租船人无权要求船东立刻遵循其指示（参 The Houda [1994] 2 Lloyd’ s Rep 541）。

第三，关于第 25 条，船东注意到该条款的标题是“航行”，但引航员拒绝遵守基本的疫情防控准则的行为不是一个航行的行为，因此该条款与本案无关。综上，船舶在任何时候都可供租船人使用，履行着即刻被需要的服务，租船人不能停租。

3. 裁决

仲裁庭认为应当考虑到本案的事实背景，当时处于疫情初期，有高度不确定性及其带来的担忧，但最终双方的行为的合理性还须通过合同条款确定。

仲裁庭接受鉴于当时新冠疫情在全世界范围内的流行，船长和三副采取的措施反应了对疫情风险的担忧这一事实；但至少他们在处理引航员登轮的事宜方面，是粗略和无效的。在船舶到港前，船长没有试图去确认引航员出发前有没有检测过体温，也没有提前告知代理船舶将在引航员上船时检测其体温，如果他们做了至少其中一项，这个问题可能就不会发生。因此，该船延误的原因是船东和船长自己坚持对引航员进行相当粗略的体温检测，以及随后与引航员和引航公司之间的矛盾激化。

将租船合同的条款适用在本案的事实中，仲裁庭同意船东的意见，即不存在“The Saldanha”案中定义的“default of officers or crew”。显然，船长和三副是在执行船东公司的政策，而不是拒绝履行其对船东的责任。同样，船长和船员也没有拒绝履行租船合同第 58 条规定的职责，因此租船人无权根据此条停租。

有关是否能够根据第 15 条中的“put back”进行停租，仲裁庭认为这是一个困难的问题。该条款的含义并未由法院给出明确的解释。如果认为租船人停租的权利有赖于船舶是否物理上偏离了航线（注：这是对于“put back”的含义的第一种理解，也就是船舶必须要有物理上的偏航才构成“put back”）而不包括没有在既定航线上及时前进的情况（这是对“put back”的含义的第二种理解，即使船舶没有物理上的偏航，其在原地不动的延误、故意在航线上放慢航速等行为也构成“put back”），那么这种观点是奇怪的，因为两种情况没有区别或者即使有的话，也是很小的逻辑或者实际上的区别。确实，该条款还约定直到船舶恢复了原来的或者等距离的位置才能起租（again in the same or equidistant position from the destination），意思是这个约定强调船舶必须有物理上偏离航线的行为才构成“put back”，否则回到等距离点这一约定就没有必要了；但是这个约定也并不能最终解决问题，因为该条款还约定了“the voyage resumed therefrom”，而这个约定也可以很容易地适用在两种解释中。需要注意的是，

在其他情况下，延误本身可以构成绕航。如果一定要得出结论，那么仲裁庭认为根据该条款租船人有权利停租，也就是，本案的情况属于“put back”。

仲裁庭实际上并不需要针对上面的争议发表确定的观点，也不需要基于停租条款进行裁决。因为船长无权坚持要求引航员进行单方面的体温检测。租船人指示船舶接受登轮的引航员并由引航员引航靠泊是完全合法的，因此船长拒绝让引航员留在船上从而能够在3月4号引航靠泊的行为构成了未能遵循租船人的合法指示，违反了租船合同第8条。同时，也并不存在能够证明船上行为合理性的对于船舶、船员或者货物的危险；仅仅是对于疫情的一般恐惧并不构成船东拒绝履行其义务的理由。

船东也无权依赖 The Houda 案进行抗辩。尽管，如果仅仅是船东做一个小的询问来确定是否有避免感染的机制而导致的短暂延误可能是合理的（仅适用于在到港之前没有机会进行相应的询问的情况），但是这并不适用于除非引航员进行船东安排的粗略体温检查，否则船东完全拒绝引航员留在船上的情形。船东和船长通过单方面给登轮的引航员施加自己的条件，违反了租船合同第8条，未能遵循租船人的指示；并且船东还违反了合理速遣的义务。因此，租船人有权追偿租金和燃油损失。

三、总结

首先，关于合同受阻。正如协会在先前有关疫情的文章中提到，要想构成合同受阻，需要很高的证明标准，LMLN 17/21 案再次肯定了这一点。因为该案中既没有证据显示延误会达到很严重的程度，也没有证据证明没有替代的装货方式，所以合同受阻无法成立这一结论并不出乎意料。

其次，LMLN 4/22 案给船东以很大的启示。该案裁决提示不管船东公司自己的疫情政策如何，在具体挂靠港口时一定要与相关方面保持信息畅通，提前核实和沟通相关情况，以免造成不必要的时间损失。当然，能够在合同中并入解决类似问题的损失分配条款是值得考虑的。

第三，关于“put back”条款的理解。长时间以来，关于如何理解租船合同中的“put back”的含义在实践中一直争论不休，这更加体现在船舶没有物理绕航而只是在航线上不动、降速等情况中。一种观点认为，要想构成“put back”，需要有物理上较为显著的偏离航线的行为；而另外一种观点认为，船舶不一定要在物理上偏航，即使在原航线上，但是拖慢航速等行为也构成“put back”（“广义理解”）。另外，还有观点认为，除非合同有相反约定，“put back”（包括 deviation）只能发生在航次中（on voyage）而不能发生在港内（in port）……LMLN 4/22 案中仲裁庭也意识到了这个问题，因此没有给出非常确定的答案；当然，仲裁庭委婉表达了对广义理解的支持。

最后，伦敦仲裁 LMLN 6/22 案也是一份有关疫情背景下停租争议的裁决，会员也可以进一步参考。协会会进一步跟踪疫情事件的发展，并不断更新文章。

以上仅供会员参考，如需具体建议请联系协会相关人员。