



Co Ltd (The Zenovia) [2009] 2 Lloyd's Rep 139)。租船人还辩称，即使通知准确，船舶也不可能更早还船，因此后续合同仍然会失去。

### 裁决

有一项默示条款规定，任何还船通知必须诚实地且以合理的理由给出（如 The Zenovia 案和 Maestro Bulk Ltd v Cosco Bulk Carrier Co Ltd (The Great Creation) [2015] 1 Lloyd's Rep 315 案）。通知中提到的“wp”是指“天气允许”（weather permitting）。即使必须解释为“无损权益”（without prejudice），它也没有暗示不能依赖该声明的内容，也没有否定通知必须在合理的理由下给出的要求。与 The Zenovia 案不同，船东不是声称租船人必须受到通知的约束，而是认为租船人因没有合理的理由给出这些通知而违约。因此，The Zenovia 案不适用，租船人需要使用更清晰的措辞使通知完全不可诉。但是，船东没有证明租船人没有诚实或善意的依据。租船人承认违约并不能推断他不诚实，也不能给租船人施加证明诚实善意的责任。然而，租船人的承认表明他们对还船时间的估计缺乏合理的理由，这足以原则上产生责任。

然而，船东未能证明还船通知的违约行为导致了其主张的损失。仲裁庭接受，如果租船人提供准确的通知，也不会更早还船。没有证据表明如果给出了准确的通知会发生什么。因此，没有责任得到证明，也就不需要考虑索赔是否因过于遥远而失败。出于以上原因，船东的这一理由下的索赔被驳回。船东有权获得根据第 119 条请求的损害赔偿，金额为 306,617.19 美元。

### 总结

首先，本案裁决的大部分内容都集中于对租船合同第 119 条的分析。因为该条对于租船人延迟还船的损害赔偿做出了详细的约定，即租船人还要承担延迟还船给船东带来的间接损失。结果，仲裁庭结合订立合同的背景，将该约定解释为包含船东在后续租船合同中的相关损失。可见，对于要承担违约责任的一方，最好不要在合同中承认赔偿间接损失。

其次，该裁决最值得注意的地方其实是，如果租船合同并未约定赔偿间接损失，租船人是否还需要为船东的后续损失负责？之所以这样说是因为并不是所有的合同都会（甚至大部分合同都不会）约定租船人在延迟还船的情况下需要赔偿间接损失。那么在此种情况下，租船人是否可以依赖 The Achilles 案“高枕无忧”地延迟还船而只需要负责合同费率和市场费率之间的差额？从本案来看，结论是否定的；也正如本案开篇介绍的那样，The Achilles 案的结论并不是没有例外的。本案正是出现了特殊的情况：仲裁庭认定在租船合同订立之时，租船人知道船舶的船级社证书将在还船不久后到期，从而可以推断出来船东很可能继续履行一个短航次，而这个航次的时间长短等都是可以预见到的、可以控制的。仲裁庭也正是基于此裁决，即使第 119 条没有仲裁庭裁决的法律效果，或者说如果第 119 条仅仅是肯定了船东在普通法下的权利，船东后续的损失也可以落入 Hadley v Baxendale 案的第二方面（即普通法允许索赔的范围）。

第三，有关还船通知的要求。实务中，租船人习惯于在还船通知中加入各种限制，比如 WP、WOG 等等。长期以来，受到 The Zenovia 案的影响，对于这些限制的法律后果一直不十分明朗。本案中，不出所料租船人也是依赖这些限制短语认为还船通知并不产生任何船东的索赔权。但是仲裁庭认为 The Zenovia 案并不适用于本案的情况，即使有这些限制，租船人的还船通知也没有暗示不能依赖该声明的内容，也没有否定通知必须在合理的理由下给出的要求。可见，针对包含诸多限制性条款的租船人还船通知，仲裁庭还是要求租船人的还船通知必须是在合理估计的基础上给出的，这对船东是一个保护。

# 防 损 通 讯

## Loss Prevention Bulletin

中国船东互保协会防损部编



## 巴西移民新规已对海员开出罚单

作者：理赔一部 任艳明



### 摘 要

随着巴西自 2023 年 5 月 1 日起正式施行国际劳工组织（ILO）第 185 号公约（按照公约签发的海员身份证件用作在职海员豁免签证的合法有效旅行证件）后，已有多家会员向协会咨询该政策对挂靠巴西港口船舶和船员的影响。同时，协会近期也收到两起中国籍船员在巴西的 Itaguaí 港和 Rio de Janeiro 港因违反巴西移民法规，被巴西移民局（联邦警察）处以罚款的案件。对此，协会联系并咨询了巴西当地 Representacoes Proinde Ltda 及 Brazil P&I 两家通代公司，并就收集到的信息整理如下，以供会员参考。

## 一、规则背景

巴西在 2010 年加入了 ILO 第 185 号公约，并于 2015 年进行了国内立法，从而废止了以前所适用的有关移民管控要求的联邦法令。因此，从法律上来说，从 2015 年起只有按照国际劳工组织 185 号公约签发的海员身份证件才是符合巴西法律规定的旅行证件。但是，直至 2020 年 10 月份，巴西当局才真正开始执行该规定，不过由于新冠疫情以及国际劳工组织关于海事劳工问题的决议，巴西联邦警察放宽了移民要求，并对按照原来的 108 号公约所签发的海员身份证件（the seaman's book）给予了连续宽限期，至 2023 年 4 月 30 日止。因此，从 2023 年 5 月 1 日起，巴西移民局（联邦警察）将不再接受 108 号公约下的海员证作为有效的海员身份证件。

## 二、措施要求

船舶入境和挂靠巴西港口的海员，需持有国际劳工组织第 185 号公约成员国所签发的有效海员身份证件 SID（Seafarer's Identity Document），如果海员来自于非 185 公约的成员国，需持有相应的有效护照和签证（如需要）。传统的海员劳务输出国，如菲律宾、印度、印尼、缅甸和孟加拉等国均是 ILO185 公约的成员国。

我国目前并没有加入该 185 公约，因此对于中国籍船员来说，当船舶入境和挂靠巴西港口时，需要持有护照以及旅行签证（a visit visa for short stays）。如果护照没有办理签证，可能会被罚款，并且不被允许在巴西更换船员。

但是也有例外情况，由于中国和巴西签订了《海运协定》，该协定适用于中国籍或巴西籍船舶，或中国和巴西两国公司所租用的船舶。根据《海运协定》，对于持有海员证的中国海员，可以为获得紧急医疗救助而下船和上岸，但不能离开船舶靠泊港口所在的城镇，也不能跨地区旅行或安排遣返。需要说明的是，该协定仅适用于中国籍船员在中国旗船上工作的情况，如果是中国籍船员随方便旗船舶挂靠巴西港口，巴西移民局（联邦警察）很可能是认为不适用《海运协定》的，不能将海员证作为有效签证豁免的。

## 三、违规罚款

违反巴西相关的移民法律规定，移民局（联邦警察）可对船员和船东进行罚款，金额范围如下：

船员：每人 100 至 10000 巴西里亚尔，约合 20 至 2000 美元。目前多数情况下罚款金额在 200 美元/人左右，但不同港口、不同的执法人员所处的罚款可能存在不同，他们有一定的自由裁量权。在上述提及的两起案件中，两艘入会船上的全体船员分别被处以 4500 美元和 15000 美元的罚款。

船东：罚款金额从 1000 至 1000000 里亚尔，约合 200 至 200000 美元。

从目前得到的信息来看，协会尚未收到针对船东的罚款报告，但是，巴西法律是赋予移民局（联邦警察）可以对船东进行罚款的权力，这一点需要引起重视，协会也将持续关注。

此外，船舶和船员在被巴西移民局（联邦警察）罚款后，如果再次挂靠巴西港口，仍会面临罚款的风险，且对于重复违规的情况，罚款和处罚可能会逐步加重，而不是给予减轻或免除。

## 四、协会建议

综上，对于近期拟挂靠巴西港口的会员和船舶，协会建议会员和船长与当地船舶代理保持密切的沟通，提前了解巴西新的移民法规要求，争取事先做好安排，以避免被移民局（联邦警察）处以大额罚款，甚至船员被强制遣送出境的情况发生。如果遇到任何相关问题或需要进一步咨询，请与协会联系。

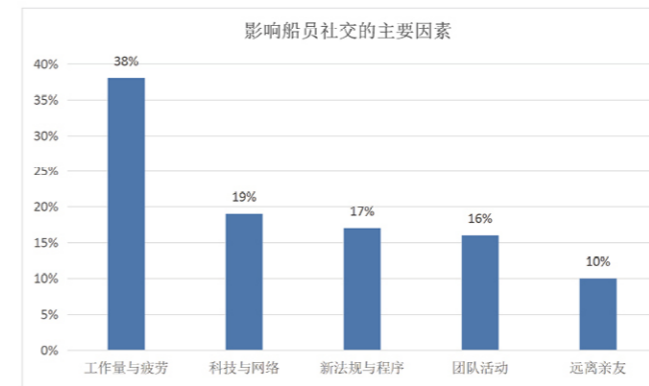


## 一、社交障碍

国际知名海事组织 SAFETY4SEA 在 2019 年做过一次关于船上社交障碍的民意调查，几千名来自不同国家的海员参与了这项调查。最终报告反馈，有 38% 的参与者认为船上工作量的增加和随之而来的疲劳是船上社交生活的最大障碍；有 19% 的参与者吐槽了船上的科技落后和互联网不能普及也是影响良好社交的一大障碍；还有 17% 的参与者认为整个航运界越来越多的新法规以及繁琐的官僚体系占据了船员应有的休闲社交时间；另有 16% 和 10% 的参与者认为缺少团队建设和团队活动以及远离家人朋友也是影响船上社交的重要因素。

海员们普遍希望能减轻他们的工作量和工作压力，他们认为要对新出台的法规进行履约，就会有非常多的文件管理和程序要遵守，还要接受来自公司和各个行业组织关于安全和环保的一波又一波检查，这使得他们的压力非常大，他们甚至一点都不希望这些新规则生效。在这些巨大的压力下，海员的情绪非常低落，甚至会影响到船员的健康。

《2006 年海事劳工公约》就列举了压力对海员健康影响的一系列症状，包括睡眠障碍、盗汗、食欲不振、难以集中精力、头晕、头痛、肌肉紧张、胸痛、心跳加速、频繁感冒、肚子痛、呼吸困难、口干、焦虑、暴躁、喝酒、吸烟以及咬指甲等行为。这让海员们开始变得孤独，不愿意主动融入群体生活，也不愿意参与船上的社交活动。



## 二、沟通障碍

沟通是影响船上社会生活的一个主要因素。良好的沟通对于良好的船上氛围和个人满意度至关重要。难以与其他船员轻松沟通或建立群体关系，会从主观和客观上导致孤立。尤其是现在，跨国船员组合现在已成为全球船队的常态，将船员聚集在一起进行社交活动时，要意识到不同的文化偏好，以确保娱乐活动适合大多数人并最大限度地提高参与度。船员的国籍、性别和年龄等差异会影响船上社交活动的成功。

国际海员福利和援助网络（ISWAN）针对海员和其他海事相关者的第一阶段调查中，超过三分之一的受访者认为文化或语言是船上社交的关键障碍。一名在调查后接受采访的海员表述，如果不说自己的母语，那就很难更自由地交流。当我单派到船上时，我发现自己更倾向于待在自己的房间里，因为我在工作时间会说英语或其他语言，然后下班后，我会稍微放松一下。

如果船上只有少数国籍的海员，他们就有可能被边缘化。如果船上不同群体之间没有凝聚力，就会形成派系，少数群体

就会被孤立。这也适用于船上的其他少数群体，如女性船员，为数不多的女性船员在船都会感到被隔离了。在休息的大部分时间里，她们都在房间里看电影，或者在甲板上观大海。

## 三、公司管理

事实上，海员的社会环境有两个主要组成部分。其中一部分涉及船上的工作和生活条件，另一部分涉及他在家乡的家人。海员们在海上连续待上几个月，面临着所有劳动力中最艰苦的条件——封闭狭窄的住所、噪音、高温、恶劣天气，有时他们甚至无法忍受船上的食物。饮酒和聚餐一度是海员释放压力和有效社交的重要途径，但如今，许多公司都以保证航行安全和海员健康为由，开始要求船上实行“无酒精”管理，船上没有或只有少量酒精饮品。一些如烧烤类的聚餐也被公司以消防安全为由而严禁船上开展。

考虑到公司的运营成本，海员们所期待的免费 WiFi 也成为一种奢望。尤其是年轻一代海员，他们对新技术用于社交互动的愿望非常强烈，即便是各自待在自己的房间里，他们也可以通过联机游戏、网络聊天等形式在网络空间内进行社交互动。如果公司不鼓励船上的社交互动，这将导致原本沉闷的海上环境变得更加的无聊，觉得生活变得越来越单调，最终会导致精力不足，对事物、活动和人都失去兴趣。

## 四、地缘政治

近年来，航运业遭遇了前所未有的意外挑战，海湾地区船舶遇袭、索马里和几内亚湾海盗越货杀人、疫情肆虐、俄乌冲突、黑海水雷等危险和动荡的局势给船舶的安全带来了极大的威胁。而长期以来，全球人民已经理所当然地习惯了海运带来的高稳定和可靠的供应链，人们忽略了冒着风险保证全球供应链的海员们的伟大奉献。与此同时，冒险驾驶船舶往来世界各地的船员们，他们面对不明风险的压力是巨大的，在最基本的生命安全都无法保障时，他们会变得恐惧和暴躁，船上正常的社交生活是根本不存在的，甚至还会发生冲突事件。

## 五、船上领导力

2021 年，ISWAN 进行了一项关于船上社交互动的障碍和驱动因素的调查，该调查反映了船上文化是由船长和其他高级船员驱动的。这也证实了领导力对船员社交和健康的重要性，很明显，如果高级管理层真的促进互动，那么生产力和绩效以及船员的满足感都会有很多好处。在船上的社交生活中增加领导技能将有助于船长和高级船员与其他船员建立更牢固的关系，改善信任感和沟通，并促进心理健康。同时，船上的领导创造出轻松的对话空间并进行适当的沟通，可以让下属船员感觉更轻松。减少正式开会的次数，就是减少对参会船员的压力。相对于正式的开会，轻松的沟通模式可以让船员们获得如何解决问题的早期反馈的机会，这使得他们能够保持对解决方案的控制，让每个人都觉得自己是这个想法的主人。船长不要总是居高临下，居功自傲，要适度地认可或者突出其他船员的奉献，让他们得到荣誉感和归属感。

## 六、建议总结

良好的船上社交能够激发船员的主动性和创造力，使得船

# 听海员们讲述船上的社交障碍

作者：防损部 王勇



### 摘要

海员，是一个长期在船上有限空间内工作和生活的特殊群体。他们在海上工作和生活的分界很模糊，他们很难拥有人们在岸上工作时轻而易举能够享受的社交生活。和家人一起听音乐会，和朋友一起进行户外运动，或者探望父母和老朋友，这些平常的社会活动，对在船的海员都几乎成为一种奢侈的愿望。即使是近年来海员的海上福祉有所提高，船上的无线网络可以让一些船员开始能够使用社交软件进行网络社交，但是他们追求许多爱好也是困难的，阅读、画画和演奏音乐等这些爱好都要受到天气和轮班制度的限制。海员们正在慢慢或者已经脱离了正常的社会交往而独自面对着社会孤立。因此，船上正能量的社会生活是一个重要的刺激手段，通过各种各样的健康社交活动让海员变得坚强和健康。

船这个团队变得更为强大。海上恶劣的外部环境和地缘政治等的影响确实对船员的心理健康不利，但这不是成为阻碍船员良好社交的关键因素。因此，提升海员们在船社交活动的质量，这是一个需要整个行业关注的问题，更是公司和船舶领导需要

关注的重点问题，为船上多样性和包容性的社交生活提供便利，从而建立一个安全、快乐和富有成效的船舶环境。只有海员们是健康快乐的，才能带给船舶更大的安全，创造出更大的经济效益。

## “阴阳提单”的危害及对策

作者：理赔一部 李壮

### 摘要

“阴阳提单”是一种现象，指货物装船前存在品质瑕疵，实际承运人（以下简称“船东”）如实批注大副收据后交契约承运人（以下简称“租家”）签发提单；租家保证按大副收据的批注如实签发提单（以下简称“批注提单”），甚至将其签发的批注提单交船东备案以证明其守信，但同时却签发清洁提单交给托运人，后按清洁提单放货给不知情的收货人。



### 一、船东风险

理论上，如果收货人就货损提出索赔，签发清洁提单的租家应当承担赔偿责任。但实际上，这类案件往往是由无辜的船东最后买单。

首先，收货人往往先索赔船东或只向船东索赔，因为船东有船，即有财产可以扣押，而且扣船在很多国家相当便捷。

其次，从法律关系和诉讼难度讲，虽然货方直接索赔船东应依据“侵权”的法律关系，其举证责任更重。但在一些国家，尤其是其法律或司法实践中有“实际承运人”概念的国家，往往将船东和货方的关系也按“合同关系”处理，从而减轻货方的举证责任。虽然一国的立法和司法是其主权问题，我们应该给予尊重和遵守，但后果是船东先行承担了赔偿责任，而后向租家的追偿却充满了悬念和无奈。

再次，装船前的货物瑕疵很可能在运输途中扩大损失。以运输钢材为例，装前的货物湿、锈，很可能在运输过程中恶化，甚至“传染”其他货物；装前的货物变形，很可能使货物积载绑扎时受力不均，导致运输途中货物变形加剧，甚至堆垛倒塌连累其他货物；装前的货物包装瑕疵，很可能使其内容受损，更可能使其因装卸不便而造成损害。对于该类情况，如果货方凭清洁提单索赔，无论船东如何恪尽职责妥善管理货物，都很难抗辩成功。

最后，船东调查和搜集证据的困难使抗辩工作更是难上加难。虽然这一难处并不是“阴阳提单”现象所特有，但租家为了掩盖其背着船东签发清洁提单的行为，甚至为了将赔偿责任推卸给船东，往往故意拖延时间通知船东安排调查，或者根本不通知船东以使船东没有调查取证的机会，无法明确责任。此外，当货损索赔送达船东的时候，当事船员可能都已换班下船，在当前这种非自有船员营运的模式下，找到当事船员作证也是一个不小的难事。

总之，遇到“阴阳提单”，船东的风险已经不是会不会损失的问题，而是损失大小的问题。对于这种风险，很难通过保险的方式予以转移。

### 二、风险防范

预防此类风险，除了常规的检验（含装前、卸货检验）和如实记录管货过程外，其关键是对合同（租约）的管理。参照财政部等几部委发布的《企业内部控制指引第16号-合同管理》的规定要求，预防此类风险须从合同订立和合同履行两方面采取措施：

1. 参照第五条“合同订立前，应当充分了解合同对方的主体资格、信用状况等有关内容，确保对方当事人具备履约能力”。除常规方式了解租家的信用状况等情况外，租家有下列行为之一的，应当谨慎考虑其信用状况：

(1) 签发过“阴阳提单”，且在抗辩清洁提单持有人的索赔时，拒绝或变相拒绝主动处理和承担责任的；

(2) 签发过“阴阳提单”，且在卸货时不及时通知船东检验，甚至故意隐瞒有关情况，致使船东丧失检验机会，为难道船东获取证据查明责任的；

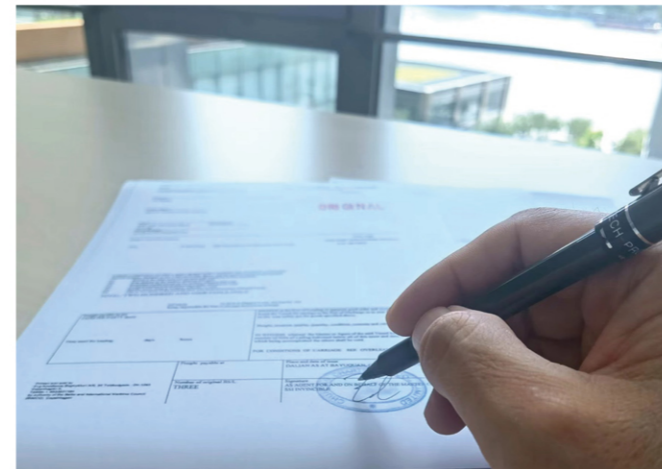
(3) 船东对外承担责任后向租家追偿，租家拒绝或变相拒绝赔偿的，如：不认可船东对外的和解金额；

(4) 借口“阴阳提单不是其签发”而拒绝处理或赔偿，或要求船东转向索赔分租租家或提单签发人的。

2. 参照第十六条“企业应当建立合同履行情况评估制度，至少于每年年末对合同履行的总体情况和重大合同履行的具体情况进行分析评估，对分析评估中发现合同履行中存在的不足，应当及时加以改进。”

对于租家，船东当然应该给予充分的信任、尊重和便利以使租约能够顺利达到双赢的目的，但仍需定期分析评估租约履行的情况，谨慎识别曾签发过“阴阳提单”的租家；或虽然自己没有签发，但在分租租家签发“阴阳提单”的案件中消极应对船东合理要求的租家。

对于这些有“前科”的租家，船东除在续约时慎重选择外，还应采取一些必要的措施以维护或救济自己的合法权益，并最好将其约定到租约中。比如：



(1) 为满足租家签发清洁提单的“爱好”，拒绝有瑕疵的货物装运上船。

(2) 如果必须装运有瑕疵的货物，无论货方是否发出货损通知，均需及时安排装前和卸货检验，并主导检验工作。

(3) 安排特别的保险以转移向租家追偿而须花费法律费用

## 租船人延迟还船的损害赔偿——伦敦仲裁 LMAA 1/23 号案

作者：特险部 孙于洋、刘轩昂



【案例评析】

### 摘要

在租船合同履行过程中，由于各种原因，租船人延迟还船是非常常见的。近期，伦敦仲裁（LMAA 1/23 号）案即是针对延迟还船后，船东的后续租船合同损失索赔的例外情况做出的裁决。当然，本案还涉及到还船通知的效力问题，在下文中一并做简要介绍。

### 引言

伴随着延迟还船，船东的损失可能不仅局限于延迟还船期间的损失，因为其已事先确定的后续租船合同也会由于错过解约日而被解除，此时船东的损失就不仅仅局限于上述，而还包括了后续租船合同的利润损失。先前，针对此类损失能否索赔产生了很大的争议，但是伴随着英国上议院著名先例 The Achilleas 案，此类争议暂时平息。该案中，法院基于责任承担等原则，判决此类后续租船合同的损失是不可获偿的，因为船东的后续租船合同的损失是不可计量、不可预测和不可控的。

但是，这个原则并不是一成不变适用的。在 The Achilleas 案的判决以及相关权威教材的评论中，都提及了该案确立的原则的除外情况，即在出现下面的情况时，船东的后续租船合同损失可能是可以获偿的：1) 船东在合同订立时已经提醒租船人注意会有后续租船合同；2) 租船人明知船东会有后续租船合同还坚持非法航次；3) 租船人合理预见船舶延迟还船会把船舶放在一个市场很差的地方、时令还船……。

### 事实

本案定期租船合同于 2021 年 2 月签订，还船日期为 2021 年 7 月 1 日。特别重要的第 119 条约定如下：

"The Charterers warrant that they will not order the vessel to commence a voyage (including any preceding ballast voyage) which cannot reasonably be expected to be completed in time to allow redelivery of the vessel within the maximum period (on or before 1st July, 2021) stipulated in this charter party. If, nevertheless, such order is given, the Owners shall have the option:

(i) to refuse the order and require a substitute order allowing timely redelivery of the vessel, or

(ii) to perform the order without prejudice to their right to claim damages, including consequential damages, for breach of charter in case of late redelivery of the vessel.

In any event, for the number of days by which the maximum period stipulated in this charter party is exceeded, the Charterers

shall pay the prevailing market rate if this is higher than the hire rate agreed in this charter party."

2021年5月7日，船东通过经纪渠道提醒租船人最长租期为2021年7月1日。

2021年5月12日，船东称该轮船级证书将于2021年7月6日到期，因为该船需要进行特别检验并在7月6日之前进入干船坞，这是船东坚持不超过最长租期的原因。

2021年5月20日，租船人给出了船舶的最后航次指示，要求船舶装载散装煤并运往一个港口卸货。

2021年6月19日，租船人向船东发送了大约10天的还船预告，估计在卸货港口于2021年6月28-29日左右还船AGW WP UCAE。还说明此通知是根据当时可获得的最佳信息诚信地提供，并且不考虑任何意外情况。

2021年6月23日，租船人发送了修改后的还船通知，估计在2021年7月1-2日AGW WP UCAE诚信地基于可获得的最佳信息。

2021年6月25日，船东签订后续租船合同，一个TCT，在当前合同下的卸货港即还船地交船，在两个可选港口之一还船。这两个港口都靠近船舶需要进入干船坞的船厂。租金为每天37,250美元，还需扣除5%的佣金。Laycan为7月1日至4日，预计租约期为18至25天（不保证）。

2021年6月26日，船舶抵达卸货港口并开始卸货，但由于雨天和驳船的延误，出现了频繁的中断。租船人定期发送更新的还船通知，分别在2021年6月28日和29日发送了7天和5天的通知，预计还船时间为7月4日至5日。随后发送了修改后的通知，预计还船时间为7月6日至7日，然后是7月9日至10日，是7月12日，最后是7月14日。

船级社验船师于2021年7月1日在船级证书上添加手写修改，指出其有效期延长一个月，直至2021年8月6日。2021年7月6日，后续租船合同的租船人基于船舶未在2021年7月1日至4日的laycan期内交船而取消了合同。卸货于2021年7月14日完成，并于当天还船。然后，船舶前往船厂，在2021年7月22日到达并很快进入干船坞。

## 索赔

船东认为租船人有以下违约行为：(a) 延迟还船；(b) 租船人未能遵守第119条的保证；(c) 租船人违反了一个默示条款，即任何预期还船通知 (i) 必须诚实和善意地给出，(ii) 必须基于租船人做出的适当查询和客观合理的依据。

船东认为，由于租船人违反保证条款和未能发出准确的还船通知，延迟还船，导致后续租船合同被取消。租船人承认延迟还船是违约。他们还承认，在航次指示中没有进行合理估计，未能就完成航次所需的时间进行适当的查询，且在行程中应合理地留有更大的时间余地。因此，他们承认，其于2021年5月20日给出的航次指示是不合法的，且违反了第119条款的保证。

租船人承认，船东有权获得延迟还船的损害赔偿，计算方式为在船舶应当还船的时间（7月1日午夜）和实际还船时间（7月14日12:12 GMT）之间，即超期12.508天的时间内，根据市场费率和合同费率之间的差额进行计算。他们辩称，市场费率为每天37,250美元是常识，基于此，租船人支付了损害赔偿金，仲裁庭计算其金额约为290,818美元。

船东认为可获得306,617.19美元的额外损失赔偿，包括

以37,250美元/天后续租船合同费率计算的7.354天的租金损失和该期间消耗的燃油成本，这两个部分据称反映了从卸货港到距离干船坞10小时的地点（即后续租船合同两个还船港口之间的中点）的实际空载航行成本。

## 问题一、关于第119条的解释

船东认为，在第119条下，双方约定允许提出间接损失的索赔，而这类损失的典型例子是后续的租船合同，这在Transfield Shipping Inc v Mercator Shipping Inc (The Achilleas) [2008] 2 Lloyd's Rep 275 中被判定为不可获偿。正是这种类型的损失，双方打算通过第119条强调得以获得赔偿。间接损失应广泛解释为涵盖属于Hadley v Baxendale (1854) 9 Exch 341的第一方面（the first limb: the damages which the other party ought to receive in respect of such breach of contract should be such as may fairly and reasonably be considered either as arising naturally, i.e. according to the usual course of things, from such breach of contract itself）和第二方面（the second limb: such as may reasonably be supposed to have been in the contemplation of both parties, at the time they made the contract, as the probable result of the breach of it）下的损失。现代权威判例（例如Transocean Drilling UK Ltd v Providence Resources plc (The GSF Arctic III) [2016] 2 Lloyd's Rep 51 和 Star Polaris LLC v HHIC-Phil Inc (The Star Polaris) [2017] 1 Lloyd's Rep 203）表明，此类措辞的历史性含义应次于措辞本身及措辞被解释依赖的背景情况。

租船人认为，第119条款中的间接损失是指Hadley v Baxendale的第二方面下产生的损失。长期以来，根据Lewison 所著《The Interpretation of Contracts》（2020年第七版）第12.110至12.116段和O'Farrell J在2 Entertain Video Ltd v Sony DADC Europe Ltd [2020] EWHC 972 (TCC) 中列出的权威性案例和评论，已经对间接损失的含义有了认识。尽管这些权威只涉及除外条款，但现代方法认为，除外条款中的措辞不再受到特殊对待。此外，如果一方使用了经过权威解释的特定表述，就需要清楚的措辞来证明偏离此含义的意图。

租船人认为，在签订合同时，他们不知道有任何后续租船合同，并且双方都有理由期望，如果船舶在最大租约期（即2021年7月1日）还船，则会直接前往干船坞，不会在租约期满和入坞之间执行任何有报酬的航次。就此，船东认为，在双方都知道该船将在七月进入干船坞的特殊情况下，可以合理预见，船东会通过安排接近干船坞的航次来使该船的盈利最大化，避免浪费空载航行成本。

## 裁决

普通法下对合同损害赔偿的遥远性评估必须针对各方达成的合同进行，不能抽象地进行。在The Achilleas案中，英国最高法院多数观点也强调，遥远性问题取决于当事人的合同和特定情况。更好的方法是根据119条的措辞和达成该条款的事实背景来解释它。对于合同解释的正确方法没有太大争议（如Poppell法官在Lukoil Asia Pacific Pte Ltd v Ocean Tankers (Pte) Ltd (The Ocean Neptune) [2018] 1 Lloyd's Rep 654 第8段中概述的）。综合考虑全文，但挑选其中一个方面，法院必须全面考虑合同，并考虑使用的语言，确定一个理性人，即一个具有双方当时可以合理获得的

所有背景知识的人，在当时的情况下理解当事人的意思。

仲裁庭在解释第119条时认为，在合同订立时的事实背景下，有两个特别重要的方面需要考虑：（a）知道该船预计在2021年7月进入干船坞，且船级证书在2021年7月6日到期；（b）市场了解根据英国最高法院在The Achilleas案中确定的延迟还船的可赔偿损失和市场对该判决的反应。即，双方在订立合同时都知道在2021年7月1日之前还船以进入干船坞的重要性。双方也知道有一些时间灵活性，因为船东可以获得船级证书的短期延期。根据仲裁庭的经验，这种延期是例行的，没有依据表明该延期超出了当事人的设想范围或切断了因果关系。双方应该知道，在还船后，船舶的雇佣航次机会仅限于直接到干船坞的航次，或到船厂附近的航次，从而避免昂贵的空载航行成本。

仲裁庭在开始分析可赔偿损害的市场理解前指出，案例法和教科书通常支持考虑市场对法律的理解，并经常作为相关事实背景的一部分进行讨论。在航运争议中尤为普遍，因为市场参与者被认为是精明的，对交易的法律和商业背景有了解。此外，英国航运法一直试图反映市场内部的商业优先事项，包括他们对合同运作的理解以及对一致性和确定性的重视。英国租船合同违约损害赔偿的遥远性规则（包括The Achilleas案）有赖于市场预期。各方也都认可市场理解与判断合同订约时各方对合同条款的合理的理解有关。在这种背景下，仲裁庭暂时尝试性地就各方对于延迟还船的损害赔偿合理的理解是什么得出结论。

仲裁庭接受了《Carver on Charterparties》（2020年第二版）（第12-291段）中的评论，认为在The Achilleas案之前，可能存在关于市场理解的争论，而现在对于迟延还船的损害赔偿的普遍标准是仅限于超期时间内市场费率和合同费率之差，并且因失去后续合同而导致的市场损失被认为是过于遥远而不可赔偿的。《Time Charters》（第五版）则认为，同样的规则适用于“绝大多数情况”。这些结论仅反映了通常或默认的衡量标准，而非普适或绝对的限制。

总之，租船人的观点没有给第119条实际效果，他们的解释没有反映出定制条款的措辞或订约时的背景。该条款是针对英国最高法院在The Achilleas案中的判决背景下制定的，旨在保护船东并确保他们能够在租船人给出非法的最后航次指示的情况下获得间接损失的赔偿。允许赔偿“including consequential losses”的条款不仅限于Hadley v Baxendale案的第二方面所涉及的损失，它还包括后续租船合同下的损失。

如果这种解释是错误的，仲裁庭确认船东的索赔符合Hadley v Baxendale案的第二方面，并且基于第119(ii)条是可以获得赔偿的。

租船人认为，船东的解释将排除普通法的遥远性原则（与Total Transport Corporation v Arcadia Petroleum Ltd (The Eurys) [1996] 2 Lloyd's Rep 408 相反），这意味着租船人可能要承担不可量化、不可预测、不可控和不成比例的损害赔偿。他们强调，船东有拒绝非法最后航次指示的权利，这个因素与租船人需要承担无限责任不符。

第119条的措辞或目的没有表明双方试图排除因果关系和遥远性的英国法原则，包括The Achilleas案所采取的更广泛的思路。双方都知道该船将于2021年7月左右进入干船坞，因为其船级证书将在那个时间到期，即使能获得短期延期。对于后

续租船合同或调度成本的潜在责任将受到该时间范围的限制，并且不会是不可预测的、不可量化的、不可控制的或不成比例的。

在大多数期租的情况下，船东可以通过进入市场来获得足够的市场损失保护（如在The Achilleas案中所述）。然而，在本案中，船东在市场上的选择受到了限制，因为船舶需要在七月进入干船坞。这意味着最有可能的雇佣方式就是调度船舶以更接近干船坞。这些事实与The Achilleas案的事实不同。

## 问题二、遥远性

船东主张即使采用了租船人对第119条的解释，他们仍有权获得所要求的损害赔偿。因为租船人知道船舶的证书将于2021年7月6日到期，并且在那个时候将进入干船坞，所以所要求的额外损失属于Hadley v Baxendale第二方面范畴内。租船人再次辩称他们并不知道后续租船合同的存在，以为船会直接前往干船坞。根据The Achilleas案的要求，他们不需要承担责任。

## 裁决

如果（与上述仲裁庭的结论相反），第119条只是确认了船东的普通法权利，包括在Hadley v Baxendale案中的第二方面，那么所要求的赔偿将被视为属于第二方面下的范畴。进入干船坞是船东已经提醒租船人注意的特殊情况。双方实际知晓的情况与The Achilleas案有所不同。

## 问题三、因果关系

船东主张，如果在2021年7月1日还船，就可以履行后续调度租船合同，船东就不必支付将船舶从还船港口驶往船厂的空载费用。根据第119条，船东只需证明因为遵守租船人的非法指示而遭受了损失。租船人则主张，最后航次指示并不是导致船东主张的损失的真正或合法原因，最多只是造成损失的机会。租船人指出，船舶在后续租船合同签订时已在执行最后航次的指令。他们认为船东失去后续合同的原因是laycan期太短（7月1-4日）。

## 裁决

船东的索赔不仅仅是针对提供非法航次指示，还包括因延迟还船违约。毫无疑问，2021年7月14日的延迟还船导致了后续合同的丧失，船东所遭受的损失与最后航次指示及继而的延迟还船直接相关。船东没有索赔特定合同的利润损失，而是后续合同失去后所产生的调度成本，以市场价格确定。这代表了一个市场合同，而索赔的损失合理归因于租船人的违约。

没有证据表明，失去后续合同以及随之而来的调度成本是由于laycan期过短而导致的。

## 问题四、以诚实和合理的原则提供还船通知

船东主张独立于第119条之外，他们对于同样的损失有另一个索赔理由，即基于还船通知应默示在善意和/或具有合理理由的情况下给出。租船人承认，不论是按照合同解释或默示，合同的第108行都要求还船通知必须诚实、善意，并且具有客观合理的理由。但他们否认船东的索赔权，理由是这些通知明确地限定为“agw”（一切顺利）、“wp”或“ucae”（不可预见情况除外），因此除非缺乏善意，否则这些通知是不产生索赔权的（IMT Shipping and Chartering GmbH v Chansung Shipping