

“世界海运和商品贸易的不寻常之处在于其并不认为仲裁是令人痛恨的。相反，他们将仲裁视为商业活动中的正常现象——一种解决必然会发生的众多观点差异的文明方式。因此，一种本地仲裁服务已经在伦敦发展起来，而其可为世界范围内的海运和商品贸易提供服务。我说“本地”是因为一个重要特点是仲裁员不被视为外行人。”

Donaldson of Lyminton 勋爵

伦敦海事仲裁员协会
波罗的海航交所
玛丽阿克大街 38 号
伦敦

邮编: EC3A 8BH
www.lmaa.org.uk

The... of... and... of the...
... in their... and... with...
... that... they... in...
... of... of... of...
... the... of... which...
... to... a...
... which...
... as a...
... an...
...
... of...



法律评论 2010-2012

法律评论 2010-2012

The... Features

... ..

... ..

... ..

... ..

伦敦海事仲裁员协会法律评论 2010-2012

本评论由伦敦海事仲裁员协会（以下称“LMAA”）编制。评论介绍了自 2009 年在汉堡举行的第 17 届国际海事仲裁员大会（ICMA）后一些经过挑选的英国海事和仲裁法律的最新发展情况。

LMAA 在此对以下文章的作者表示深切感谢，这些作者均来自代表 LMAA 支持会员（Supporting Members）的律师事务所。这些文章所表示的观点仅代表作者们的个人观点。同样，LMAA 也非常感谢那些对编制本评论给予慷慨经济支持的律师事务所。

由于空间有限，在此我们未列出 LMAA 的所有支持会员，但是具体信息可以在 LMAA 的网站 www.lmaa.org.uk 上找到。欢迎向申请成为支持会员，有关询问请联系荣誉秘书长（Honorary Secretary），其地址请见封底。

赞助商

Davis Johnson & Co.

欧华律师事务所

夏礼文律师事务所

英士律师事务所

MFB Solicitors

罗夏信律师事务所

Swinerton Moore LLP

Waltons & Morse LLP

Winter Scott LLP

主编

Clive Aston（海事仲裁员）- LMAA

中文主编

欧华律师事务所合伙人马能治、陈雁、杨大明及
高级律师许卓杰、注册外国律师陈晓山、法律事务主任杨凯波

目录

页码

1. 索马里海盗——判例法发展汇总 作者：夏礼文律师事务所，合伙人 James Mackay 及律师 Michael Ritter5

索马里海盗——判例法发展汇总

作者：夏礼文律师事务所，合伙人 James Mackay 及律师 Michael Ritter

索马里海盗问题一直是困扰全球海运行业的重大问题。最新的一些发展动态包括许多船旗国批准悬挂该船旗的船舶配备武装护卫（如 2011 年 12 月 6 日的《英国指南》（UK Guidance）），《海上安保人员雇佣合同 2012》（Guardcon 2012）的出版以及《第四版航运业防索马里海盗的最佳管理实践》（BMP4）的发行。

自 2008 年起由于海盗事件的猖獗及其导致的严重后果，有关租船合同和保险问题的法律经历了重大发展，并且相关问题都曾经被高等法院和伦敦仲裁庭考虑过。下面我们总结了一些英国法院的判决及其对于海运和保险业的影响。

“Saldanha 号”（2010）

“Saldanha”在 2009 年 2 月被劫持，大约 9 周以后才被释放。根据“纽约土产交易所定期租船合同”（NYPE）1946 版第 15 条，即“*由于人员的违约以及/或者缺陷，货船或货物发生海损事故而引起的滞留...或任何阻碍船舶完全工作的其他原因而导致时间损失，则应中止损失时间内的租金支付*”。因此，关于该船舶在被劫持期间是否处于停租状态存在争议。

在面对由三名仲裁员组成的仲裁庭上，承租人关于该劫船期间的的时间损失属于第 15 条规定的一个或多个停租事件范围内的主张没有成功。仲裁庭认为该船舶未曾在被劫持期间停租，承租人对这一裁决提出上诉。Gross 法官在 2010 年 6 月 11 日驳回该上诉，理由如下：

- (i) 损害是“海损事故”的必要元素，若货船无损害，则无海损事故。
- (ii) 人员违约指“*高级船员或船员拒不履行其应该为船东履行的所有或部分义务，而非疏忽或怠慢履行这些义务*”。即便基于事实性假设（而此项假设非常具有争议），即船舶被劫持是由于高级船员和船员未能采取被认可的反海盗措施而导致的，这也不会使船舶被停租。
- (iii) 由于缺乏“无论如何（whatsoever）”一词，海盗并未被划入“任何其他原因”的范围内。海盗是一个完全外来的原因，并且与船舶的状态或效率或者该条款中所列的其他停租事件没有任何关系。此风险由承租人承担。

承租人能够从本案获得的指引就是，如果承租人希望避免在其租用的船舶在被劫持的情况下依旧需要履行支付租金的义务，却不能依赖 NYPE 版本项下未经修改的第 15 款，那么承租人必须在租约中明确规定海盗为索取赎金而采取的劫持船舶的行为是一个停租事件。或者，将船舶被劫持纳入“无论什么（whatsoever）”一词也可能有帮助，但这一观点还需要验证。

“Bunga Melati Dua 号” (2011)

“Bunga Melati Dua”油轮在 2008 年 8 月 19 日被海盗劫持，后来在船东支付赎金后被释放。在释放船舶之前，由船舶运送的生物柴油的货主向其保险公司提交了放弃货物的通知。该货物并未在质量上受到影响，但当该船舶抵达鹿特丹港时已失去其原先的市场价值。该货物被存放了一年，最终以明显低于投保价值的价钱卖出。保险公司拒绝了货主对于该票货物全损的索赔要求。

该案由商事法庭（Steel 法官）做出判决，认为保险公司胜诉。货主对该判决提起上诉。上诉法院于 2011 年 1 月作出判决，驳回上诉。

在本案中涉及到的关键问题为：

(i) 货物是否实际全损？

(ii) 船舶被劫持是否构成盗窃？

(iii) 赎金支付是否符合公共利益或者是否违背“普世性道德原则”？

上诉法庭同意商事法庭判决，认为船舶被劫持并非构成实际全损，因为并不存在不可挽回的财产损失。这是因为船东“极有可能支付一笔与船舶及其货物价值相比相对小额赎金来确保赎回船舶及货物两者。”该赎金也不会构成盗窃，因为海盗并没有永久性剥夺货主财产的意向。

最后，上诉法庭明确表示，根据英国法律支付赎金并不违法，因为并无法例禁止支付赎金。也不存在任何“普世性道德原则、非明确公共政策、非实质性明确公共利益”禁止支付赎金。该法庭的附带意见认为：海盗并非恐怖分子，并且支付赎金是海事保险政策下的施救费用。

上诉法庭的判决确认了初审法官有关赎金支付不违法的看法，而这一明确一件对于船东和处理劫船期间涉及的其他各方来说非常重要，他们将赎金支付视为无奈但却必要的措施，以便尽最大可能安全解救被武装海盗扣为人质的不幸船员。此外，由于货物不是自然而然地全损，保留了在货物赎金方面的追偿分摊机会。

“Triton Lark 号” (2012)

此案例涉及承租人根据 CONWARTIME 1993 条款针对亚丁湾海盗制定的航行指令是否会被船东和船长拒绝的问题。针对该问题的法院判决将决定绕过好望角的航行是否属于偏航，以及谁将因此承担额外产生地 462,221.40 美元的航行费用。

根据 CONWARTIME 1993 条款：

- (1) (b) ‘战争风险’应包括依据船长及/或船东的合理判断的任何的... 海盗行为...，该等行为具有危险性或者有可能或可变得对船舶、货物、在船船员或其他人员具有危险性。
- (2) 该船舶... 不应被下令航行至...任何...使得船舶、货物、在船船员或其他人员（依据船长及/或船东的合理判断）存在或者可能暴露在战争风险下的地方。
- (8)这些不应被视为偏航，而应被视为此租船合同的适当履行。

租约双方将仲裁裁决上诉至法院，而在原仲裁过程中双方认可在亚丁湾运输期间有三分之一的风险发生船只被劫持事件。仲裁庭认为相关的测试标准是，从一个重要并且需要予以考虑的风险这一意义上，是否存在严重风险使得船舶暴露于海盗危险中。他们得出结论认为，这样的风险存在，因此船东无须经过苏伊士运河或亚丁湾，且因此绕过海角运输并非偏航。承租人上诉，为此将该问题上诉至法庭。

Teare 法官于 2011 年 11 月 8 日做出判决，随后他在 2012 年 1 月的聆讯上寻求进行澄清。他的第一个审判判决如下：

- (i) “有可能”一词的意思等同于有“真正的可能性”，即船舶将会暴露于被海盗劫持危险中；
- (ii) 风险必须基于证据而非推测；
- (iii) 事件的可能性必须为“真正危险”或“重大可能性”。这包括有可能发生的事件，但同时还包括发生机会低于 50% 的事件。事件必须不能是一个仅仅的可能性。

Teare 法官发现仲裁员因为采用定性标准而导致其在仲裁裁决中出现错误。他将案件交还仲裁员考虑是否存在真实可能性使船舶暴露于在亚丁湾被海盗劫持的危险之中。

在后续聆讯上，双方要求 Teare 法官对其判决陈述中“暴露于被海盗劫持的行为是指该船舶受到海盗劫持的风险或可能遭受海盗劫持的危险”根据 CONWARTIME 1993 第 (2) 款中“暴露于战争风险”予以澄清。关于“暴露于被海盗劫持的行为”是否指在船舶被海盗袭击（包括追逐和袭击船舶的失败尝试）意义上暴露于海盗险境或危险或者其是否简单地指暴露于被海盗劫持的风险，双方存在争议。在第二次判决中，Teare 法官认为船东或船长需解决的问题为是否存在因为海盗行为而使得某一地区变得危险，而将船舶暴露于被海盗劫持的危险之中这一真实可能性。什么情况下将产生危险取决于特定现实情况，包括发生特定险境的可能性，以及发生险境后对船舶、货物和船员造成后果的严重性或其他方面。

Teare 法官被要求说明船舶有三分之一的被劫持风险是否不能令仲裁员们妥善得出其构成暴露于被海盗劫持的风险的真实可能性的结论。他拒绝了这一要求，理由为仲裁员们更适合判定该等事实性问题。尽管双方律师催促 Teare 法官为仲裁员们提供进一步指引以帮助他们在裁决被退回的情况下针对事实问题做出决定，但他认为他在判决中所确立的测试标准对于船东或船长来说并不会太复杂而难以应用。

Teare 法官通过以下简短言论总结其判决：关于航行指令是否可依据 CONWARTIME 1993 予以拒绝这一问题的答案为，是否（根据船东或船长的合理判断）存在真实可能性使得为符合该指令而需要船舶通过因海盗行为而导致对船舶具危险性的地区。双方律师要求法庭为仲裁员们提供关于应用此测试的进一步指导这一事实说明，尽管该测试制定起来相对简单，但实际应用仍不容易。

“Captain Stefanos 号” (2012)

“*Captain Stefanos*”在 2008 年 9 月 21 日被海盗劫持，并在船东支付赎金后于 2008 年 12 月 6 日予以释放。根据修订版 NYPE 租船合同的一条额外条款，双方向仲裁庭提出了船舶在被劫持期间是否构成停租的先决问题。

相关条款规定：“如果船舶在航行中由于……而被俘虏/夺取或，被有关当局扣押，威胁扣押扣查……则从船舶无法正常工作时起到船舶再次正常工作时止，承租人应停止支付租金。”该租船合同整合了 CONWARTIME 2004 条款，规定因船东为符合承租人指令而跨越受战争风险影响区域所导致费用由承租人承担。

仲裁庭判决，该船舶（在被海盗劫持期间）停租。船东上诉。Cooke 法官于 2012 年 3 月 13 日做出判决，驳回上诉。

Cooke 法官的理由与仲裁庭相同，如下所述：

- (i) 用词、结构和标点符号支持承租人案例。尽管“扣押”必须由“当局”执行，但捕获/夺取是停租的独立、单独要素。因此就捕获而言，无需由当局执行，因此被海盗劫持应该涵盖于停租条款范围内。
- (ii) 停租条款是裁定初步问题的关键。CONWARTIME 条款仅与租船的履行和违反有关，对停租条款的释义并无影响（驳回船东用依靠 Wilford 《定期租船》所述的并看似相反的看法）。

此案例具有很重要的实际指导意义，原因在于其明确表示 CONWARTIME 条款对停租条款并无直接影响。此案例同时还提供了对判例法的有用述评，即关于在海盗劫船索取赎金的情况下“捕获/夺取”的意义。最后，该案例普遍适用于合同条款的解释，并且证实句法和标点符号可成为确定合同规定意义的重要因素。

“Lehmann Timber 号” (2012)

“*Lehmann Timber*”于 2008 年 5 月 28 日左右被索马里海盗俘虏。船东支付了赎金以确保赎回船舶，在 2008 年 7 月 8 日，该船舶航行至阿曼（部分动力依靠拖带）作为避难港口。船东随后宣布共同海损。担保由收货人而非 MMO（有保险公司保障的 9%的货物除外）提供。船东在以每月 20,000 美金的费用储存该批货物之前对 MMO 货物行使留置权。

在仲裁过程中，赎金和拖带费用被认为是得到认可的共同海损费用。仲裁庭还认定，MMO 负责共同海损和储存费用。MMO 基于两个理由上诉。他们辩称船东有义务将提供有共同海损保障的 9%的货物予以交付，并且他们不应负责船东的储存费用。

Popplewell 法官于 2012 年 4 月 4 日做出判决。他审查了有关留置权损失和行使留置权所致费用的权威判例，最后批准了部分上诉内容。

关于留置权是否灭失的问题取决于行使留置权的一方是否以一种与留置权持续存在不一致的不可撤销的方式做出了行为，从而放弃此权利。在接受第三方提供担保的情况下，船东并未放弃留置货物的权利。船东打算并且有权等待共同海损保证，但该保证从未被提供。MMO 因此不能请求交付。

仅因行使留置权而导致的储存和保存这批货物的费用是不可追偿的。船东的索赔仅限于在共同海损方面的金额，“并且不能因使用他的场所而针对该留置权增加收费……以便更好地执行他们的支付请求”。对于在收货人已准备妥当并且愿意收货但被船东自身行为阻碍而不能进行交付的情况，船东也不可索要损害赔偿。

此案例将在释放被劫船舶后具有相关性，特别是在货物权益人延误提供共同海损安全担保或提取货物的情况下。

结论

从相对较短时期内发生案例的数量和种类可以看出，在一个多世纪以来都未盛行而直到最近才普遍出现的危险环境下，在解释存在已久的合同和法定条文会出现很多困难。这个领域相对比较频繁地出现商业争议，并且预计在未来一年左右将会有其它因海盗而导致的合同和保险方面的问题。这些问题在经过司法审查后将添加到本案例汇总中。