

想要船速更快的话请大叫，但小心留意油耗——关于船速和性能的近期法律发展

Ceri Done，合伙人，Thomas Cooper LLP

大部分书面格式期租合同的条款中都会包含这样一条保证条款，即船舶足以在特定耗油量的情况下达到某一速度。这类保证条款可能只适用于租船合同的开始（但受限于船东在租期内有维护保养船舶的义务，例如 NYPE93 的第六条和 SHELLTIME4 的第三条下的义务），且只在某种特殊天气条件下有效。本文以英国高等法院法官 Teare 在 *The Gaz Energy (No.2)*¹ 中的判决为开端，以相关议题作分类而非以时间顺序分类，总结了自 2012 年以来对类似保证条款的法律最新发展。

The Gaz Energy (No.2)

这是商业法院颁下的两个判决的第二个，两个判决都是关于在两个实际上以修改后的 SHELLTIME3 格式签订的背靠背租船合同下产生的有关船速和航行性能的争议（在 *Gaz Energy*² 判决中，法官 Flaux 裁定有关船速和航行性能的保证条款适用于任何天气，而非受限于最高蒲福四级风力）。在这一判决中，法官 Teare 为“about”（约为）一词是否同时适用于航行失速和超速航行两种情况定下了先例，且通过这一先例取代了伦敦仲裁协会 20/07³ 的裁决（但诉讼各方似乎并未在审讯程序中向法官引述这一裁决）。

租船合同中的相关条款规定：

“第 42 条 船速/油耗条款 船速约为 15 节时平均耗油量为中级燃油 40 吨……”

当事人认为该第 42 条应该被解释为将“约为”一词使用两次，意即当事人同意根据第 42 条，船东保证在航速为 14.5 到 15.5 节之间时每日的油耗为 38 到 42 吨中级燃油。双方当事人应用了业界普遍接受的加减 0.5 节和加减 5% 的误差宽限。可是，在这个情形考虑误差宽限的时候，必须时刻铭记上诉法院在 *Al Bida*⁴ 案中的相关判词，尤其是船舶特性异常的情况下。

达成此种约定后，双方当事人请求法院判断一个问题，就是当存在燃油节省（油耗不足）的时候，应该按照较低的 38 吨或较高的 42 吨对燃油消耗允许量进行计算？

承租人认为误差宽限对上下两方面皆适用，故在油耗量低于 38 吨/天的情况下船东才能就超速航行提出申索。船东则认为他们保证了船舶的最大油耗量，所以当油耗量低于可允许的最大油耗 42 吨/天时，超速航行就发生。为支持其主张，船东引述了“*Larissa*”⁵ 和“*Evanthia M*”⁶。然而，上述两个案件都与争议没有关联

¹ *Hyundai Merchant Marine Co. Ltd. 诉 Trafigura Beheer BV (the "Caz Energy") (No.2)* [2012] EWHC 1656 (Comm)

² *Hyundai Merchant Marine Co. Ltd. 诉 Trafigura Beheer BV (the "Caz Energy")* (2012) 1 Lloyd's Rep 211

³ LMLN 723

⁴ *Arab Maritime Petroleum Transport Co. 诉 Luxor Trading Corporation and Ceogas Enterprise S.A. (the "Al Bida")* [1987] 1 Lloyd's Rep 124 at 129.

⁵ 日本 Showa Oil Tanker Co. Ltd. 诉 加拉加斯 Maravan S.A.(the "Larissa") [1983] 2 Lloyd's Rep 325.

⁶ *Petroleo Brasileiro S/A Petrobras Fronto Nacional De Petroleiros - Fronape 诉 Elounda Shipping Co. (the "Evanthia M")* [1985] 2 Lloyd's Rep'154.

所以对 Teare 法官并无帮助。

法官 Teare 确定了最关键的问题在于“超速航行”的含义，且其更倾向于承租人的解释，因此他裁定：“当担保的最大油耗量是以一个范围（“约为 40 吨”/天）来表示，评估航行失速是原则上应该参考油耗范围的上限，即 42 吨/天；评估超速航行则应该参考油耗范围的下限，即 38 吨/天。”⁷

这一判决广泛适用，并且也支持出发点必须为对航行保证进行恰当诠释的观点。如果在对保证进行恰当诠释的情况下，船东以一个范围（用“约为”来表示）而非一个确定的数值（绝对保证）来保证了船舶的航行，那么任何航行失速或超速航行都应该参考这一范围的最低和最高值。

两个“约为”还是一个？

当“约为”一词出现在船舶航速和油耗量的描述之前时，该词应当被考虑一次还是两次，长久以来始终存在争议。《期租条约》（第七版）第 3.80 段认为有关法律对此并未达成统一意见，且引述了伦敦仲裁协会 12/85 和 15/07（两案都裁定“约为”一词应当适用两次）及 6/88⁸（在此案中仲裁庭将船速和油耗量联系起来，故当保证速度因“约为”一词而有所降低时，评估过度油耗所需的保证油耗量也因有所降低）中的相反观点。但为了法律诠释，比较普遍的看法应该是该词同时适用于船速和油耗量。正如上述所言，在 Gaz Energy (No.2)案中法官 Teare 对于当事人对有关保证条款的解释以及该词应当被适用两次的合意并无异议。除此之外，最近伦敦仲裁协会在 03/12⁹和 04/12¹⁰以及 18/14¹¹三案中都采纳了类似的想法，尽管这一诠释方法并非三案中的争议点。

伦敦仲裁协会 3/12 和 4/12

(i)以整个租约还是各航次为准？

本案中，船舶按修改后的 NYPE (1946) 格式以 30-36 个月为期（租家选择）出租。船东保证船舶在良好天气（风力四级或道格拉斯浪级三级，第 29 条 a 款）沿海上浮标至浮标所有水道（第 29 条 b 款）行驶的性能。当航海日志和独立的机构报告之间存在持续差异的情况下，该事由需提请仲裁（第 29 条 c 款）。

承租人声称在 13 和 14 航次航行失速，故此扣起了租金。他们认为在这两个航次中船舶于良好天气期间航行失速，故依据上诉法院在 Didymi¹²中确立的原则，承租人有权推算包括天气状况恶劣期间在内的船舶每个航次期间的行驶性能。船东则反驳称承租人的方法并不能合理地反映船舶在整个租船合同当中的平均性能。船东认为必须在合理地充分的数目及分布的良好天气日数下判断船舶的航行性

⁷ 第 18 段 The "Caz Energy" (No.2)

⁸ 分别为 LMLN158, 233 及 720

⁹ Lloyd's Maritime Law Newsletter, (2012) 854 LMLN 1b.

¹⁰ Lloyd's Maritime Law Newsletter, (2012) 854 LMLN 3.

¹¹ LMLN 910.

¹² Didymi Corporation 诉 Atlantic Lines and Navigation Co. Inc. (the "Didymi") [1988] 2 Lloyd's Rep 108 及 Exmar N.V 诉 BP Shipping Ltd. (the "Gas Enterprise") [1993] 2 Lloyd's Rep 352

能，并且，必须将平均航行性能施加在整个租约期间。这样做，船东一样尝试依赖 Didymi 案。按照船东的计算，船舶并没有航行失速。

仲裁庭裁定承租人胜诉。其认为，鉴于第 29 条 b 款规定“沿海上浮标至浮标所有水道”，且并未规定在租约期间航行性能需按平均基础进行评估（Didymi 中却是如此），承租人有权以每次航次为基础去评估船舶的航行性能并且将 Didymi 中确立的良好天气原则分别应用于每次航次。据证据判断，仲裁庭裁定在上述两个航次中均存在航行失速的问题。

(ii)可否用超速航行抵消？

船东还认为，他们有权用油耗节省值抵消承租人对航行失速提出的索赔，这又是按整个租船合同的期间去进行评估。然而，基于仲裁庭已经裁定评估应该是按每次航次来进行，在租约缺乏明确规定的情况下，船东最多只能寻求将 Ioanna¹³中确立的原则适用于上述两个争议航次。鉴于承租人已考虑了在相关航次中节省的燃油部分，所以并无什么以供抵消，故船东对未付租金的申索失败。

(iii)证据

上述两案都是关于一个经常出现的问题——在估算航行性能时应该选择接受哪方的证据？两案中仲裁庭都认为：“对于海洋状况的评估并非一门完全精确的科学，而日志条目有时会参照租约中的保证条款来撰写。”在 4/12 案中，租方依据的由丹麦气象研究所出具的证据，而船东依据船舶日志，两者之间的差异之大，导致仲裁庭裁定承租人有权依赖第 29 条 c 款，而且仲裁庭经考虑后选择接受丹麦气象研究所出具的证据。事实上，对证据的分析显示，在日志中对风力的记载有六倍机会是超过在丹麦气象研究所分析中的。

伦敦仲裁协会 12/14¹⁴——一个关于证据的问题

有时双方当事人会依据由导航公司出具关于船舶航行性能的报告。此案的关键问题在于，船东依据的是 X 公司出具的报告，承租人依据的为 Y 公司出具的报告，哪一份更准确地描述船舶的性能？两份报告都声称应用 Didymi 中确立的原则。仲裁庭裁定 X 公司的报告应被接受，其原因在于：1. 报告中对“良好天气”的辨认更符合保证条款；2. 报告中对“良好天气”航速的计算更精确[这报告的计算是基于更大的每天数据量而得出（4:1）]；3. 此报告应用对 Didymi 中确定的原则的应用与船舶实际航行的航次事实更为吻合。

本案也表明谨慎准备证据的重要性。当事人不应将第三方的导航报告（或日志）当作百分百无误，而必须在考虑这些证据时小心地去正确诠释保证条款，以确保船舶航行性能是基于合同约定的条款和法律的正確应用（在本案中即为 Didymi 确立的原则）评估得出的。若该报告无法达到上述要求，其作为证据的价值将会有限或毫无价值。

¹³ Ocean Clory Compania Naviera S.A. 诉 A/S PV Christensen (the "Ioanna") [1985] 2 Lloyd's Rep 164

¹⁴ Lloyd's Maritime Law Newsletter, (2014) 900 LMLN 3.

伦敦仲裁协会 1/14¹⁵——该保证条款是否具有持续性？

航行性能保证条款于租约日期或开始时有效，或在整个租约持续期间都有效。本案中，船舶在修订后的 NYPE 合同格式下租出一个定期租船航次。在租约终止时，承租人提出航行失速的索赔并且认为航速和油耗的保证条款具有持续性。

仲裁庭裁定：“租约中并未包含任何明示的、具持续性的油耗量保证条款。法律已经明确规定，在没有此种明示条款的情况下，类似于第 29 条中的保证条款只（最迟）适用于船舶交付给承租人之时（参见 *The Apollonius*）。可是，在相对地短期的定期租约中，船舶在航行时的航速和油耗量可能会被视为交付时船舶航行性能的有力证据。”

伦敦仲裁协会 18/14

船舶在两个 NYPE(1946)格式的租约下租出用于两个期租航次，两个航次紧密相连。两份租约中关于船舶航行性能的保证条款完全一样。

租约中也包含大意如下的条款：在租约存续期间，若船舶在某一港口停留超过 28 天且因逾期停留而直接导致船污底而导致船舶航速降低和/或油耗上升，船东对此免责（第 128 条）。

在第一个租约的履行过程中，船舶在装运港延误了 48 天并且遭遇船污底，故船东保留其在第 128 条项下的权利。卸货完成后船壳被发现积污，船东要求承租人对此负责且告知承租人他们不会因过度消耗或航行失速而接受任何租金扣减。可是，船壳在交付第二个租约使用前并未得到清理，但第二次租约期间没有特别事情发生。

在还船时承租人提出在上述两个租约下航行失速和过度消耗的索赔申索。对于第一个租约项下产生的争议，仲裁庭裁定船东享有第 128 条项下权利，因此对于船舶未达到保证航速和油耗，没有任何责任。

而对于第二个租约下的争议，船东指出，承租人将完成第一个租约后的船舶直接用于第二个租约，并未留出清理船壳的时间。故此，船东认为承租人因其行为不得再追究航行失速。仲裁庭裁定在第二个租约成立时船东已经意识到了船污底的可能性（鉴于其已就此向承租人提出抗议），但他们仍然以完全相同的条款签订第二租约。船方因此承担了因第一个租约期间内船体积污而使船舶无法按照保证条款航行的风险。

伦敦仲裁协会 16/13¹⁶

此案是一个很好的例子，说明起草和诠释租约时应该采取的谨慎，尤其是在合同中含有并入条款的情况。本案争议产生于是否应当考虑对“约为”一词作出宽松空间，良好天气的限制条件是否已被并入合同，而如果并未并入合同，此种限制

¹⁵ LMLN 891

¹⁶ Lloyd's Maritime Law Newsletter, (2013) 881 LMLN 2

条件是否可以视为隐含条款。

相关事实如下文所述。

2006年6月29日如下订租确认函发出：

*“确认[X]船舶按下述条件租出：
……如附件所述[X]船舶……”*

*进一步条款或细节以[Y]船舶租约为基础——有待于进一步确认
确认结束*

感谢承租人合作，若对[Y]船舶租约有任何除了根据主要条款的合理更改以外的任何变动，欢迎承租人告知。”

确认函的附件包含了一些描述，包括船速和油耗量在内的 X 船舶具体细节，这些细节描述中并无“约为”一词。

引述并入的 Y 船舶租约以修改后的 NYPE 格式起草。该合同的第 11-20 行含有“约为”一词及良好天气状况的限制，但已经被删去，并以描述了船舶 Y 航行性能在内的其他事项的附录 A 进行替代。附录 A 中描述的航行性能适用于良好天气条件下，且用“约为”一词对油耗值进行描述。

2006年6月30日另一份的订租确认函发出，其开头所述为“经过同意租约条款，2006年6月30日无受限条件的订租确认如下所述”余下条款与已述条款相同，但此份租约确认函却规定“[X]船舶如06年6月29日租约确认函中主要条款所述”并且“租约条款以按照双方同意的主要条款合理更改后的05年11月10日的[Y]船舶租约为准。”

承租人声称有航行失速和过度油耗的情况，船东对此进行抗辩，认为因为按照引述的[Y]船舶租约，船速和油耗量的保证条款受限于“约为”一词和良好天气状况。

仲裁庭裁定承租人胜诉——“于2006年6月30日发出的进一步订租确认函才是包含了双方当事人的协议。该订租确认函引述了以按照双方同意的主要条款进行合理更改的[Y]船舶租约，这些主要条款中包括‘[X]船舶-如06年6月29日租约确认函中主要条款所述’。此份对船舶状况的描述并未受限于天气状况或‘约为’一词。表面上，对航速和油耗的保证似乎为一绝对保证，故其适用于整个租约期间，而且并无任何限制。”仲裁庭同意租家的论点，即“在当事人同意引述 Y 船舶租约时，没有合理可能认为附录 A 应被包括在内，因为该文件有该特定船舶的名字作标题，而 X 船舶租约则是为完全不同的另一船舶而设。”

这是对起草租约条款时谨慎的一个非常有益的教训，尤其当通过引述将条款并入合同时。如果有疑问，当事人应当在订租确认函中将他们希望引述并入的条款列明。