

Circular Ref: 2019/0003

Date: 28 February 2019

## 期租最后航次及后续纠纷

在最近的London Arbitration 1/19一案中，该船以经修订的NYPE 1946合同范本签订租约，包含“2-3个满载航段，最短40天”。租约第22条规定可以运输“任何常规货物”。

附加条款第29条载有广泛的除外货物和限制清单，其中包括：

*Under the currency of this Charter Party, Charterers are allowed to load one dirty cargo out of sulphur, salt, petcoke and concentrates as per relevant protective clause and provided not the last cargo.*

*Coal not to be allowed as last cargo [emphasis added].*

附加条款第34条载有一项有关还船时货舱条件的协议(ILOHC条款)：

*Charterers shall have the option of redelivering the Vessel without cleaning of holds against paying the Owners a lump sum of USD5,000 lumpsum, including removal of dunnage/bark/debris.*

在该案中，承租人准时在1月29日还船，但是最后航次装载了未经允许的货物。因此船舶需要清理后按下一租约交付，船东对此9天的船期损失提出了索赔。

然而，船东未能成功地追回损失，而仲裁庭同意其中存在违约行为。船东未能获得任何赔偿的原因是 - 船东没有提供任何关于清洁作业的证据，也没有提供造成损失或额外费用的证据，有关被错过的租约没有证据表明任何可能的后续行为，只有船东断称该船于2月7日被租于运输一批钢材货，且于2月9日被解约。

我司抗辩险部门(FDD department)为Andrew Liu客户提出以下建议：

- a) 必须非常仔细地分析违约行为和可能的损害。在没有适当准备的情况下提请仲裁可能会带来巨大的费用支出。包括进行仲裁的费用，而且若你输掉了仲裁则不得不支付对方的费用。
- b) 我司抗辩险部门(FDD department)在一年内参与了多次仲裁，而我们是在做了全面分析之后才进行的。有时，即使协会已经聘请了其他律师，我们也会作为顾问在幕后指导 Andrew Liu 客户。法律团队不应该在没有透彻分析的情况下为船东推进仲裁。

以上由 Andrew Liu & Co., Ltd 编译，应以英文为准！

信息来源：Andrew Liu & Co., Ltd [www.andrewliu.com.hk](http://www.andrewliu.com.hk)

Andrew Liu & Co., Ltd