

2024年2月

总
第
三
五
期

2

techonor.



声
闻

导 读

- ◇ 绿色“一带一路”十周年创新理念
- ◇ 电放情况下承运人交货义务的判断（二）
- ◇ 共同海损之“代替费用”的认定案例

为客户创造价值

绿色“一带一路”十周年创新理念



习近平主席强调，我们要着力深化环保合作，践行绿色发展理念，加大生态环境保护力度，携手打造“绿色丝绸之路”。推进共建“一带一路”绿色发展，是践行绿色发展理念、推进生态文明建设的内在要求，是积极应对气候变化、维护全球生态安全的重大举措，是推进共建“一带一路”高质量发展、构建人与自然生命共同体的重要载体。

共建“一带一路”倡议提出 10 年多来，在各方共同努力下，共建“一带一路”绿色发展取得积极进展，理念引领不断增强，交流机制不断完善，务实合作不断深化。中国智慧、中国技术、中国方案正不断转化为行动和成果，为共建国家带来实实在在的好处。

在第三届“一带一路”国际合作高峰论坛绿色发展高级别论坛上，《绿色“一带一路”10 周年创新理念与实践案例》成果正式亮相。该成果由国家发展改革委资源节约和环境保护司、国际合作中心指导，人民日报中国品牌发展研究院、中国外文局当代中国与世界研究院共同编制完成，并纳入第三届“一带一路”国际合作高峰论坛务实合作项目清单。该成果聚焦绿色能源、绿色基建、绿色交通、绿色金融、绿色技术、绿色园区等领域，收录了来自多边机构、中央企业、民营企业、金融机构、科研单位的 18 个项目案例，为绿色“一带一路”建设贡献了中国智慧和方案。现将 18 个

案例分期摘编刊发，以飨读者。

哈萨克斯坦札纳塔斯风电项目——

优化能源体系的典型示范

在哈萨克斯坦，火力发电在总发电量中占比超过八成，且集中在煤炭资源富集的北部地区，而南部城市电力消费量约占全国的 70%，总体电力不平衡。如何改善电力生产结构单一和南北供需不均的状况，是哈萨克斯坦急需解决的难题。

在哈萨克斯坦南部地区，风力资源储备可观，发展绿色能源是改善能源结构的优选方案。随着共建“一带一路”倡议和哈萨克斯坦“光明之路”新经济政策加速对接，一批中哈产能合作清单重点能源项目落地，札纳塔斯风电项目便是其中之一。

札纳塔斯风电项目位于哈萨克斯坦江布尔州萨雷苏区境内，一期装机容量 100 兆瓦，安装 40 台单机容量为 2.5 兆瓦的风电机组，由国家电投中电国际和哈萨克斯坦维索尔投资公司共同投资，国家电投中国电力受托管理，采用了中国资金、中国技术和国际标准。项目极大改善了哈萨克斯坦电力南北供需不均、电力结构单一的状况。

项目年发电量可以满足当地 20 万个家庭的用电需求。全容量并网后，每年可输出约 3.5 亿千瓦时清洁电能，每年可节约标准煤约 10.95 万吨，减少二氧化碳排放量约 28.9 万吨，缓解了南部地区缺电现状，为哈萨克斯坦能源体系“去碳化”目标发挥示范引领作用。

开发建设中，团队成功克服了国别标准差异、融资困难等国际新能源项目存在的典型困难，在当地天气多变、冬季寒冷的情况下，针对性解决覆冰期及其他不利因素干扰等技术难题，以高质量运维保障了绿色能源的稳定供应。

惠人达己

T: +86 532 86100099

诚至诺行

F: +86 532 86100089

札纳塔斯风电项目为当地带来了新的生机,累计创造就业岗位 300 多个。随着新能源项目的快速发展,这个约 2 万人的丝路沿线小城,居民有了新工作,财政有了新税收。

波黑伊沃维克风电项目——

为发展清洁能源树立标杆

在共建“一带一路”倡议和中国—中东欧国家合作框架下,中国和波黑两国各领域合作成果丰硕,众多项目纷纷落地。其中,波黑伊沃维克 84 兆瓦风电项目作为其中促进双方绿色领域合作的重点举措,具有标杆性意义。

伊沃维克风电项目由通用技术中技公司、电建海投联合投资建设,总投资额约 1.33 亿欧元,是波黑首个以外商特许经营方式投资建设的能源项目。

并网后,预计年均发电量将达约 2.6 亿千瓦时,每年预计减少二氧化碳排放约 24 万吨,将提高当地生态系统的质量和稳定性,有力促进波黑能源结构转型升级。

项目应用了先进的中国风电设备与技术,整个项目中国产设备占比超 90%,且均取得 CE 认证,符合欧盟及当地标准,成为中国标准、中国技术、中国设备“走出去”的经典实例。

为了保护当地生物多样性,每个风机叶片靠近顶端的一部分都被涂为红色,以帮助飞鸟识别、躲避,防止鸟类受到风机伤害。项目所在地还是波黑野马群的栖息地,项目方与当地野马保护协会携手合作,保护栖息地,改善野马生活环境,促进人与自然和谐共生。

波黑伊沃维克风电项目投产后将把年营业收入的 1.5% 交给项目所在州西波斯尼亚州,1%交给项目所在城市利夫诺市和托米斯拉夫格勒市。此外,项目建设高峰期招聘当地

施工人员超 100 人,此后运营期也将聘用当地工程师和技术人员,持续带动当地就业,促进经济社会发展。

马里古伊那水电站——

绿电开发推动西非能源互联互通

2022 年,坐落于塞内加尔河的马里古伊那水电站投产,年发电量满足马里、塞内加尔、毛里塔尼亚 3 个国家约 100 万居民的用电需求。

水电站建成后,与马南塔里电站、费鲁水电站形成梯级水库和电站,连接成持久稳定、覆盖面广的区域电网,为西非地区能源互联互通、区域合作提供平台,是支持非洲联合自强、促进区域一体化的绿色实践成果。

项目由塞内加尔河流域开发组织(OMVS)投资开发,中国电建总承包建设,项目采用菲迪克黄皮书合同条件,5%的资金来源于马里、塞内加尔、毛里塔尼亚 3 个国家自筹,95%的资金来源于中国进出口银行的优惠贷款。

作为应用成熟、调度灵活的清洁能源,水电站有助于所在国减少对化石燃料的依赖。水电站库容 1.36 亿立方米,装机容量为 140 兆瓦,运行首年实际发电量达 6.87 亿千瓦时,每年可节约标准煤约 24 万吨,减排二氧化碳约 63 万吨。

采用先进绿色技术,促进创新技术向当地转移。例如,通过对岩体抗滑稳定验算及抗剪断试验,采用将重力坝建基于薄层基岩基础上的施工方式,解决了薄层基岩承载力难以满足工程需求的难题等,对同类问题发挥了借鉴作用。

通过大坝蓄水增加了当地农业灌溉面积,选用低噪型施工设备,在旱季施工时洒水降尘,剥离工作结束后进行绿色覆植……项目还采取一系列措施,尽可能降低施工影响,修

复、保护当地生态环境。自 2016 年开工以来，水电站建设相继受到埃博拉疫情等诸多不利因素影响。项目团队与马里人民共同度过困难时期，累计聘用当地员工近 3000 人次，员工本地化率达 90%。

巴基斯坦卡拉奇 K—2/K—3 核电项目——

带来清洁的绿色能源

2013 年，共建“一带一路”倡议提出之际，中巴签订卡拉奇 K—2/K—3 核电项目合同；2023 年，共建“一带一路”倡议提出 10 周年之际，两台机组建成投产后正式交付巴方，开始提供稳定能源。10 年来，该项目把核电站、先进的核电技术和清洁的绿色能源带到了巴基斯坦。

卡拉奇 K—2/K—3 核电项目由中核集团中国中原总承包建设，是中巴经济走廊和共建“一带一路”倡议的重要成果。K—2/K—3 两台核电机组均采用中国完全自主创新、拥有自主知识产权的三代核电技术“华龙一号”。

改善当地能源结构，提供和平利用核能示范。项目建成投产后，两台机组每年能提供清洁电力近 200 亿千瓦时，满足当地约 200 万人口的需求，相当于减少二氧化碳排放约 1632 万吨。此外，中核集团创新应用了“主设备预引入法”等多项创新技术，两台机组创造了多项行业纪录。

通过带动相关产业发展，培育设施联通与民心相通交汇点。在先进核电项目推动下，当地制造厂逐渐具备更多大型设备、核级设备的制造能力，对核电站标准尤其是中国标准规范体系的理解不断加深，对后续本地化设备制造大有裨益。

核电操纵员被称为“黄金人”，而巴基斯坦第一批“黄金人”正是诞生于此。K—2/K—3 项目帮助培养了 172 名运行操纵员和维修工程师，为巴方发展核工业储备人才。

惠 人 达 己

T: +86 532 86100099

2023 年 7 月 14 日，恰希玛核电站 5 号机组（C—5）破土动工，这是中国与巴基斯坦合作的第三台“华龙一号”机组，是两国核能合作的又一重要里程碑。

乌干达油田路一标项目——

生态环境友好的“希望之路”

2006 年，乌干达西部阿尔伯特湖区发现储量可观的石油资源，但此地交通落后，严重限制了发展。这里还坐落着乌干达最大的野生动植物保护区——默奇森瀑布国家公园，是乌干达生物多样性最丰富的地区之一。严苛的环境保护要求、艰苦的施工环境成为道路建设所面临的重大挑战。

乌干达油田路一标项目由中交一公局集团具体实施，由中国进出口银行提供优惠贷款。项目全长 159 公里，约 70% 的段落位于默奇森瀑布国家公园，全线设置各种类型野生动物通道共计 120 余处，修建 6 座小桥和 1 座长 520 米的尼罗河大桥。

创新应用，融入绿色建造关键技术。项目在桥梁施工过程中积极应用新技术，通过应用 O—Cell 法桩基静载试验方法，避免了在尼罗河上搭设堆载试验平台。

保护原貌，优化平曲线设计。在投标方案中，园区段落中有 25.26 千米偏离了原有的旧路，综合考虑生态环境等因素后，通过线型优化将偏离路线缩减至 3.76 千米，最大限度减小对原有地形地貌和植被的破坏。

呵护“原住民”，设计多种野生动物通道。道路在设计阶段对处于园区内的 100 余公里道路进行详细勘测调研，针对两栖类动物、小型啮齿类动物、爬虫类动物以及大型哺乳类动物分别设计了不同类型的动物通道。作为阿尔伯特湖区油田路网的关键一环，默奇森瀑布国家公园第一条沥青路，道路不仅将促进当地石油开发，还联通了尼罗河南北

诚 至 诺 行

F: +86 532 86100089

两岸,吸引全世界更多的游客前来欣赏乌干达西部的美丽风采,成为当地的“希望之路”。

电放情况下承运人交货义务的判断(二)



评析

在国际航运贸易实践中,为提高单证和货物流转效率,避免提单流转速度慢所造成的目的港“货等单”的延误及节约单证费用,越来越多的国内托运人选择采用电放方式放货。

一、电放交付货物的流程

电放,是相对于凭正本提单放货而言的一种放货模式,承运人根据托运人的要求,以快捷的通信方式(包括传真、电报、电子邮件等)通知其目的港的代理人,将货物交付给托运人指定的人而无须收回正本提单。在实际业务操作中,电放的操作模式根据是否签发提单可以分为两种。

一种是未签发过正本提单的情况。托运人可能在订舱就提出电放申请,也可能在订舱后承运人签发提单之前提出电放申请。在这种情况下,承运人并不签发正本提单,而是直接向托运人提供印有“Surrendered”或“Telex Release”字样的提单样稿、电子版或复印件,载明运输的具体信息。根据托运人发出的指示,承运人在目的港放货时可能会要求收货人凭前述提单样稿、电子版或复印件前来提货,也可能要求收货人凭其身份信息前来提货。

另一种是签发过提单的情况。如果在承运人已经签发正本提单后托运人提出电放申请,那么需要托运人将全套正本提单退还承运人,承运人重新向托运人提供印有

“Surrendered”或“Telex Release”字样的提单样稿、电子版或复印件,并根据托运人的指示在目的港向收货人交付货物。

二、电放情况下承运人仍应根据托运人的放货指示交付货物

在承运人签发正本提单情况下,承运人所负有的凭单交货义务,在《海商法》第72条和最高人民法院《关于审理无正本提单交付货物案件适用法律若干问题的规定》已有明确规定。但电放情况下货物应当如何交付,相关法律对此并没有明确规定。

笔者认为,电放情况下承运人仍应根据托运人的放货指示交付货物。

(一) 凭托运人指示交付货物是运输合同约定的应有之义

从承托双方所订立的运输合同内容来看,承运人向谁放货、何时放货,均应听从托运人的指示。托运人享有要求承运人交付货物的请求权。在约定以电放方式交付货物的情况下,虽然承运人未签发正本提单,仍应当根据已经成立的运输合同并按照托运人的指示交付货物。在托运人未发出放货指示前,承运人无权直接向收货人放货,而应等待托运人的交货指示或征询托运人的意见,得到托运人同意后方能交付货物。

(二) 托运人亦应享有对运输货物的控制权

在海上货物运输中,托运人行使货物控制权对其权益的影响尤为重要。在一般的国内陆路货物运输中,通常是付款

发货,所以托运人在将货物交付运输时货款无法收回的风险相对较小。即便货款未付,通过诉讼或其他方式维护权益的途径也较为畅通。但海上货物运输有别于一般的陆路货物运输,海上货物运输跨国界,时间长,路途远,预付款比例小。如货到而款未付的情况下,收回货款可能要涉及跨国诉讼,诉讼成本和执行成本都颇为高昂,海上货物运输的托运人面临着更高的风险。虽然电放交付方式迅捷简便,符合现代物流、信息交流频繁的趋势,但在电放情况下,亦应重视托运人对运输货物的控制权。承运人在得到托运人的放货指示后才能放货,无疑是保证托运人有效行使货物控制权的最重要途径。

(三)电放情况下的提单样稿并不具有“承运人保证据以交付货物的单证”功能

在多数电放操作过程中,承运人会提供一份印有“Surrendered”或“Telex Release”字样的提单样稿、电子版或复印件,载明运输的具体信息。这份提单样稿是否属于提单?

笔者认为,电放情况下的提单样稿因其只具有海商法第71条规定的“海上货物运输合同的证明”“货物已经由承运人接收或者装船的证明”两项功能,而并非“承运人保证据以交付货物的单证”,故不属于提单。电放情况下的提单样稿并不能流通转让,承运人不负有凭该提单样稿交货的义务。虽然电放提单样稿中记载了收货人的名称和联系方式,但收货人也无权凭该提单样稿要求承运人交付货物。

(四)不宜直接适用合同法第309条规范海上运输中的货物交付

在《合同法》第309条中,规定了货物运输到达后,承运人负有通知收货人提取货物的义务。有观点认为,电放

情况下中也应适用该条规定,托运人告知了承运人目的港收货人信息,承运人即可向收货人交付货物,无须等待托运人的指示。但笔者认为,海商法对于承运人、托运人和收货人各方的权利义务加以设定和明确,是基于国际贸易与国际航运的独特发展实践,是基于海上货物运输的特殊风险和操作模式,故适用一般法规定的前提是与海商法的相关规定相协调、相适应。海上货物运输中,在签发正本提单情况下,即便记名提单持有人,也应凭提单向承运人主张提取货物。承运人既不负有通知收货人提货的义务,也不能直接向该提单持有人无单放货。在未签发正本提单情况下,也要对各方权益的保护加以衡平考虑,随意适用一般法的相关规定对海商法第四章规定的承运人的权利、义务进行增减,将“模糊甚至挫败《海商法》的立法意图”[1]。因此,不宜直接适用合同法第309条来规范海上运输中的货物交付。

---- 未完待续 ----

共同海损之“代替费用”的认定案例



在船舶、船上货物和船员被海盗劫持之后,通常而言,海盗都会提出赎金要求。在对赎金数额进行谈判的过程中,会产生一些费用。在赎金被支付,船货、船员被释放之后,赎金通常都会被认定为是共同海损费用,由相关利益方进行分摊。但是,谈判期间产生的费用是否也可以作为共同海损费用由相关利益方即兴分摊?

英国上诉法院 2016 年 7 月 13 日判决的 Mitsui & Co Ltd. v Beteiligungsgesellschaft LPG (“The Longchamp”) [2016] EWCA Civ.708 案就对上述问题进行了分析。

一、事实背景

2009 年 1 月 29 日，船舶 “Longchamp” 运载货物从挪威前往越南的途中，在经过亚丁湾的时候遭遇海盗并被劫持到索马里。2009 年 1 月 30 日，海盗向船舶所有人提出六百万美元赎金的要求。船舶所有人立即成立危机管理小组并开始和海盗谈判。2 月 2 日，船舶所有人向海盗先行支付了三十七万三千美元。

3 月 22 日，在谈判持续了 51 天之后，最终的赎金数额被定为一百八十五万美元。3 月 27 日，船舶所有人支付了全部赎金，次日，海盗放行船舶。

涉案提单的条款规定：“共同海损，若有，应根据《1974 年约克-安特卫普规则》理算。”

《1974 年约克-安特卫普规则》的规则 A 规定：“只有在为了共同安全，使同一航程中的财产脱离危险，有意而合理地作出特殊牺牲或引起特殊费用时，才能构成共同海损行为。”为赎回被海盗劫持的船货而支付的赎金属于共同海损特殊费用，应由受益方进行分摊。

海损理算师在理算发生的共同海损时，对在 51 天的谈判期间内产生的船舶营运费用做出了如下理算结果：

1. 应支付给船员的工资：七万五千美元；
2. 根据船员劳动合同应支付给船员的“高危区域奖金”：七万美元；
3. 船员食物、水等补给品费用：三千三百美元；

4. 燃油消耗：一万一千美元；

5. 专业媒体反应服务：两万美元。

二、争议焦点

该案的争议焦点是：上述谈判期间船舶的运营费用（以下简称“谈判期费用”）是否可以被算作共同海损特殊费用？更详细地说，谈判期费用是否属于《1974 年约克-安特卫普规则》的规则 F 允许的“代替费用”（substitute cost）？

规则 F 规定：“凡为代替本可作为共同海损的费用而支付的额外费用，可作为共同海损并受到补偿，而无需考虑对于其他有关方有无节省，但其数额不得超过被代替的共同海损费用”。

三、理算师的意见和高等法院的判决

海损理算师认为，上述谈判期费用均属于规则 F 下的代替费用。因为船舶所有人和管理人及他们任命的谈判人员在五十一天的谈判期内成功将最初海盗要求的数额六百万美元谈判减至一百八十五万美元。因此，就各方共同利益而言，四百一十五万美元得到了节省，而这笔数额本属于规则 A 下成立的特殊费用。因此，谈判期费用符合规则 F 对于“代替费用”的规定，但数额不得超过被代替的共同海损费用。

货物所有人对海损理算师的上述观点提出质疑，并在伦敦高等法院提起诉讼，主张谈判期费用不属于代替费用。

高等法院判决以上第 1 至 4 项属于规则 F 下的代替费用，而第 5 项属于规则 A 下的一般共同海损特殊费用。货物所有人不服高等法院判决，提出上诉。上诉法院在 2016 年 6 月 28 日至 29 日开庭审理了案件并在 7 月 13 日下达了判决。

值得注意的是，这是英国法院第一次被要求对规则 F 进行解释。

四、 上诉法院的判决

规则 F 下的代替费用存在四个构成要件：第一，它必须是一项“费用”；它必须是“额外”支付的费用；第三，必须存在可被代替或被节省的共同海损费用；第四，额外费用必须是为了代替本可以列入共同海损的费用而支付。

可以看出，适用规则 F 有一个预设的适用前提：除了“代替费用”之外，必须存在另外一种会产生共同海损费用的行动方案供船舶所有人选择。

（一） 上诉理由及法院回应

1. 上诉理由之一：不存在供船舶所有人选择的替代方案

上诉人，也就是货物所有人主张：在当前案件中，并不存在可供船舶所有人选择的另一种行动方案。一旦索马里海盗控制了船舶和货物，即使赎金要求还没有提出，船舶所有人就被卷入到释放船舶的谈判之中。谈判期间可长可短，船舶所有人对谈判进程实际上并无控制权。是否释放船货以及以何种条件释放的决定完全在海盗的掌控之中。但是，不论谈判期间是长是短，船舶所有人都需要支付船员费用，船舶也需要消耗燃油，直至海盗收到赎金释放船货。从案件事实看，船舶所有人从未考虑过他们面临着选择。船舶所有人的危机管理和谈判小组在海盗提出赎金要求之前就已经成立，从一开始，船舶所有人的目标就是通过谈判，支付赎金（尽管对实际支付的数额还要讨价还价）以促使海盗释放船货。几乎在所有的索马里海盗劫持船货的案件中，船舶所有人都不会直接接受海盗一开始的赎金报价，对赎金数额进行谈判几乎是一个不变的选择。

上诉人主张的实质是：直接支付海盗一开始提出的赎金数额（六百万美元）和通过谈判之后支付削减后的数额（一百八十五万美元）这两种行动方案之间，并不是可供船舶所有人选择的关系。实际上，它们是一个行动方案，只是方案指向的程度和结果不同。

上诉法院支持了上诉人的主张：船货被劫持后，除非船舶所有人选择武力夺回船货（这是一种明显的可供选择的行动方案），否则船舶所有人面前只有一条路：谈判。这条路的终点就是谈判双方就赎金数额达成一致，船舶所有人支付赎金，海盗释放船货。这条路上并没有其他岔路。接受最初的赎金报价或接受任何比最终确定的赎金数额高的赎金报价都不能被认为是向船东开放的真正选择。

2. 上诉理由之二：直接支付海盗一开始提出的赎金数额并不“合理”

上诉人提出的第二个上诉理由是：额外费用必须是为了代替本可以列入共同海损的费用而支付。退一步讲，即使直接支付海盗一开始提出的六百万美元的赎金是一种可供选择的方案，这笔钱也不能被列入共同海损费用，因此也不会涉及到代替费用问题。规则 A 下，可以被列入共同海损的费用必须是“合理地作出或引起”。不经谈判而直接支付六百万美元，并不合理。

被上诉人答辩：规则 F 下对被代替的共同海损费用并没有“合理性”的要求。因为，实际采用的行动方案正是因其更加经济和合理才会被采用。假定的被代替的行动方案越是不合理，实际采用的行动方案就越适当。如果是这样，在何种意义上假定的被替代的方案需要“合理”以满足规则 A 的要求？（这个问题被称为“哈德孙难题”（Hudson conundrum））高等法院和上诉法院都认为，从整体解释《约克-安特卫普规则》的角度出发，规则 F 下被替代的费用

用必须满足规则 A 的要求才能被列入共同海损费用。被替代费用合理性的解释必须根据规则 F 在特定案件中的实际效用灵活地进行。

高等法院认为,假定的船舶所有人未经谈判而直接支付六百万美元的做法是合理的。理由如下:除了非常特殊的情况外(例如,赎金数额已经明显超过了船货价值),很难认为船舶所有人为了船货及船员的安全而向海盗支付的赎金不是“合理作出的”。海盗并非理性人,他们始终有潜在可能作出不合理、不符逻辑的行为。因此,船舶所有人很难确定预料或估计针对赎金数额的谈判走向会究竟如何。该案中,六百万美元的赎金要求明显低于船货价值,船舶所有人支付这笔数额并无不合理之处。

上诉法院支持了高等法院的认定:最安全、及时和有效的确保船货及船员被释放的方案就是尽快支付赎金。尽管实践的惯常做法是通过谈判以减少赎金支付数额,但是这并不意味着迅速有效地支付最初要求的赎金数额以避免船货和船员面临的真正危险的做法是不合理的。谈判较低数额的赎金可能带来的延迟会使得船货和船员持续处于全副武装的暴力的海盗控制中,而且在海盗控制下,船货还可能面临风暴或其他海上风险。而且,在当前案件中,船舶所有人知道在海盗捕获船舶的过程中发生了交火,一位船员受伤。另外,尽管代表海盗谈判的人“冷静、理智”,从未采取威胁或其他胁迫策略,但是船舶所有人没有理由想当然的认为如此。

综上所述,上诉法院驳回了上诉人的上诉请求,认为假定的不经谈判而直接支付六百万美元是“合理的”可被列入共同海损的特殊费用。

3. 上诉理由之三:燃油消耗不是“费用”。

上诉人提出的第三个上诉理由是:燃油消耗通常被认为是共同海损牺牲,而不是共同海损费用。这是一种财产的灭失而不是费用,而规则 F 不适用于灭失。

上诉法院认为,将燃油消耗视为一种费用并没有问题,因为船舶所有人为消耗的燃油实际支付了费用。

燃油消耗是否属于费用取决于语境。例如,《约克-安特卫普规则》的规则十一为“驶往和停留在避难港等地的船员工资、给养和其他费用”,其中第一段规定“.....在航程延长期间合理产生的船长、高级船员和一般船员的工资、给养费用和消耗的燃料、物料,也应作为共同海损。”将题目和内容结合一起看,消耗的燃料在这里就被认为是“其他费用”。

因此,上诉法院驳回了上诉人的上诉请求。

4. 上诉理由之四:专业媒体反应服务费用不是规则 A 下的共同海损特殊费用

上诉人提出的第四个上诉理由是:媒体反应服务费用不是规则 A 下的共同海损特殊费用,因为产生此种费用的目的是多样的,不一定是为了“共同安全”。

高等法院认为:被上诉人支付媒体反应服务费用的目的之一是尽可能经济和效率地确保船货和船员的释放,另外两个支付费用的可能目的是:保护船公司形象和减少船员及其家属向船舶所有人提起诉讼的可能性。

高等法院认为,为了使这笔费用被认定为规则 A 下的共同海损特殊费用,费用支付的目的并不需要唯一。因为规则 A 的措辞并没有进行如此限制。

上诉法院赞同高等法院的判决:即使存在多个目的,只要是为了共同安全,使同一航程中的财产脱离危险是产生费

用的有效原因之一，规则 A 就将适用。没有任何理由认为规则 A 中对支付费用存在唯一目的或主导目的的判断标准。因此，上诉法院驳回了上诉人的上诉请求。

综上所述，就 51 天谈判期内产生的 5 类费用而言，上诉法院判决第 1 至第 4 类不属于规则 F 下的代替费用（高等法院判决被推翻），而第 5 类属于规则 A 下的共同海损特殊费用（高等法院判决被维持）。

(二) 上诉法院判决结果

达诺箴言：

一尺之捶，日取其半，万世不竭。——《庄子·天下》

免责声明：本出版物仅供一般性参考，并无意提供任何法律或其他建议。我们明示不对任何依赖本出版物的任何内容而采取或不采取行动所导致的后果承担风险。我们保留所有对本出版物的权利。