

航运电子通讯



第十期，二零一零年六月

商事法庭为租船合同违约导致的损害赔偿问题提供进一步的指导

强制执行英国判决的过程中允许引入美国“刺破公司面纱”的机制

The Merida - 港口租约还是泊位租约？

欧盟低硫燃油指令 - 2010年9月1日将近！

我们希望这份航运电子通讯对您有所帮助，您也可以将其在贵司内部传阅或转发给其他公司感兴趣的相关人士。如您需要我们对电子通讯中提到的某些问题提供进一步的法律意见或对其他任何领域的法律问题提供意见，敬请随时联系您在英士律师事务所的联系人或者我所上海代表处。

英国英士律师事务所，上海代表处

中国上海中山东一路外滩12号大楼328室
邮编：200002

电话 (+86) 21 6329 1212

传真 (+86) 21 6321 5468

shanghai@incelaw.com

www.incelaw.com

24小时紧急事故处理电话

全球全年365天，全天24小时

(+ 44) 20 7283 6999

商事法庭为租船合同违约导致的损害赔偿问题提供进一步的指导

Sylvia Shipping Co Limited v Progress Bulk Carriers Limited [2010] EWHC] 542 (Comm) (“*The Sylvia*”案)

商事法庭的Hamblen法官最近做出的判决为租船合同纠纷中衡量可索赔的损害赔偿提供了进一步的有益指导。2008年上议院对*The Achilleas*一案的判决引发了许多关于间接损害争议和讨论，以及就特殊类型的损失而言，在*The Achilleas*一案中上议院是否已通过多数同意的方式确立了所谓“责任推定”的新标准。在*Amer Energy* [2009] 1 Lloyd's Rep 293一案中，Flaux法官认为*The Achilleas*一案并没有确立任何关于合同损害赔偿的范围以及不同于*Hadley v Baxendale*中传统规则（此规则通过随后的案件获得不断的完善）的新标准。Hamblen法官在本案中持相似的观点，并表明传统的衡量损害赔偿范围的方法仍然是“标准规则”，仅在相对特殊的案件（例如*The Achilleas*一案）中需要考虑责任推定。

背景

本案中当事人之间的争议起初是通过仲裁来解决的，仲裁员认为船东未尽到谨慎处理的义务且违反了期租合约下维护船舶的义务，从而导致船舶延迟了装货准备就绪的时间。该等延迟导致承租人错过了转租合约中原定的装载期，转租承租人随后取消了转租合约。承租人重新安排了另一个转租合约，但是新的转租合约盈利较少，因此承租人要求船东赔偿由此产生的利润损失。仲裁庭认为船东应当赔偿转租合约下的利润损失。船东依据上议院对*The Achilleas*一案的判决，对仲裁裁决向法院提出上诉，理由是索赔的损害赔偿额限于延迟期间内市场价与租约价格之间的差价。

*The Achilleas*一案是关于期租船舶在完成合法的最后航次后延迟还船。延迟还船导致船东错过之后的租约，且被迫与新承租人重新协商租金且重新协商的租金大大低于原来约定的租金。船东试图要求赔偿随后整个租期

内（大约为4到6个月）原来的租金和重新商定的租金之间的差额。但上议院认为，对船东的赔偿金额应限于市场租金与被违反的合同规定的租金之间的差额，且仅限于船东因延迟交船而不能使用船舶的期间。但是，上议院各位法官对衡量损害赔偿范围的方法持不同意见，这些不同意见造成了适用标准时的不确定性。

商事法庭的裁决

Hamblen法官仔细考察了有关损害赔偿范围的判例法，首先考虑的是*Hadley v Baxendale*一案中确立的关于损害赔偿范围的经典分析和此后其他判例对该原则的不断完善（例如上议院在*The Heron II*一案中的判决）。他指出，一般公认的衡量损害赔偿范围的标准是“主张的损失是否是双方在签署合同时合理预期的种类或类型，而且并非是不可能的结果”。但是他又补充道，上议院对*The Achilleas*一案的判决“引发了对上述标准是否完善的质疑”。

Hamblen法官参阅了*The Achilleas*一案的判决后，认为该案“糅合了传统和更为宽泛的方法。传统方法仍然是适用于大多数案例的关于损害赔偿范围的一般标准。但是，还有一些“特殊”的案例，例如*The Achilleas*一案中，相关市场的背景、周围环境或一般共识使得有必要专门考虑是否存在责任推定的问题。这一般只会出现在那些相对比较特殊的案件中，在这些案件中，适用一般性标准造成或可能造成难以量化、不可预见、不可控制或不成比例的责任或有确凿的证据证明该等责任与市场共识和预期相反。”

他又补充道，这一结论与近期其他判例一致。例如在*Classic Maritime v Lion Diversified Holdings* [2010] 1 Lloyd's Rep 59一案中法官认为若*The Achilleas*一案确立了新的违约损害赔偿标准，他将会感到“十分意外”。

Hamblen法官认为本案与*The Achilleas*一案有所不同。尽管错失的租约期满时确认的下一租约的期间可能是不确定的，但错失的转租期间永远不可能超过期租合约本身的期间。因此，在后者情况下，不太可能造成“难以量化、不可预见、不可控制

或不按比例”的损失。而且，一般市场的共识也并没有认为期租合约期内延迟引起的损害赔偿应限于延迟期间内租约规定的价格和市场价格之间的差额。相反，法官表示一般共识恰恰是认为错失的已确定的航次租约是租约纠纷案件中公认的衡量损害赔偿的一种方法。

关于仲裁庭对本案的裁决，即因租期内船东违约造成延误装货期，导致错失已定航次租约的损失是可以预见的，且属于通常情况下理所当然会产生的损失，法官认为仲裁员作出的裁决并不让人感到意外。船舶租赁的目的是营运，营运常常就会牵涉到转租（事实上，期租合约中一般都明确许可这样做）。一般的船舶营运通常都会涉及对具体装运的货物签订定租确认书（常见形式是航次租船或航次期租），装运这些货物通常也会不可避免地涉及装货期或销约期。因此，在法官看来，“正如仲裁庭所述，如果船舶在到达指定装货港或在装货港做好装货准备方面存在重大延迟，此等延迟会造成错失原定租约应该是在船东合理预期内的。如果是这样，原定租约的利润损失也应当在他们合理预期内。”

而且，在*The Derby* [1984] 1 Lloyd's Rep 635一案中也清楚表明，因船东违反期租合约造成延迟从而导致航程租约无法履行，只要能证明损失的存在，即可要求赔偿航程租约中的利润损失。

因此，船东的上诉请求被驳回且不允许上诉。

评注

在我们2009年2月的电子通讯中，我们报道了*Amer Energy*一案的判决且作出评论，认为该判决表明*The Achilleas*一案并没有确立的关于损害赔偿范围的新标准，且如果这一结论正确的话，*The Achilleas*一案的判决应局限于其（特定的）事实。本案判决证实了这一观点，因此可能也会因其减少了该领域的不确定性而被广为关注。

paul.herring@incelaw.com

heloise.clifford@incelaw.com

强制执行英国判决的过程中允许引入美国“刺破公司面纱”的机制

Vitol S.A. 诉 Capri Marine Limited and Others (No 2) (The Thor) [2010] EWHC 458 (Comm)

某船舶承租人根据共同实际所有权在美国马里兰州扣留船舶，并据此强制执行某一针对船东（单船公司）的英国法院判决，该单船公司试图阻止该判决的强制执行但未获成功。法官认为，租约中的英国法适用及管辖权条款并不妨碍承租人在马里兰州启动强制执行程序。法院同时也允许承租人在外国法院强制执行程序中援引在英国诉讼程序中披露的文件。

背景事实

根据某一2000的租约，Vitol SA起诉*Alambra*轮当时的船东Capri Marine Ltd，原因是在Tallinn至新加坡的航程中发生与石油产品运输有关的货损。该租约适用英国法，英国法院对由此产生的纠纷具有排他性管辖权。

Capri是一家马耳他公司，该公司唯一的资产是*Alambra*轮。Capri由希腊Starlady Marine Limited公司管理，该公司享有共同实际所有权。2005年3月，Vitol取得针对Capri的冻结令，2005年4月，法院判决Capri赔偿美金6,250,000元，Capri仅履行了部分判决。

在2005年至2008年间，商事法院还曾签发数份披露令，要求Capri提供有关其资产的文件与信息。但是，根据其中一份披露令的内容以及CPR31.22(1)的规定，除非法庭允许，Vitol仅有权“为了披露该文件的诉讼程序之目的”使用经披露的信息。2009年12月，Blair法官签发单方面庭令，允许Vitol在马里兰州（美国法院）使用Capri在英国诉讼程序中披露的文件，根据美国海事规则，Vitol在该州取得针对*Thor*轮的“Rule B”扣押令作为强制执行英国法院判决并以此获偿全部或部分款项的手段。

*Thor*轮所有人是马绍尔群岛的Spartacus Navigation Corporation公司，管理人是位于比雷埃夫斯的Primerose Shipping Co., Ltd. 公司。Vitol抗辩认为，根据所适用的美国法，由于*Thor*轮的相关利益方Spartacus与Primerose公司同*Alambra*相关利益方Capri公司及Starlady公司隶属于相同的实际所有权人，Vitol应当有权针对*Thor*执行英国法院判决。

尽管登记船东不同，Vitol试图要求马里兰州法院根据马里兰州适用的标准揭穿该公司面纱，而非采用英国法中关于“公司另一个自我”的标准。Vitol提供证据表明，所适用的标准在美国法院数起案件中适用，根据该标准，如果一个母公司混同其与子公司的独立性，法院有可能看穿其公司结构，并裁定相关企业承担责任，以维系公正裁决。

问题回到商事法庭，其需要考虑如下问题：

- (a) 在合同适用英国法的情况下，Vitol是否可以根据适用的当地法律（而非英国法）要求在马里兰州强制执行。关于这点，Capri试图针对Vitol申请禁诉令；以及
- (b) Vitol是否有权在马里兰州强制执行法院判决的程序中使用在英国诉讼程序中披露的文件。就该点，Capri试图请求法庭撤销Blair法官关于允许此等披露的裁定。

试图阻止在马里兰州强制执行的禁诉令

Capri抗辩认为租约适用英国法，因此Vitol不得向马里兰州法院申请适用不同于“公司另一个自我”的相关法律。法院不同意该点并认为，Vitol与Capri租约中的适用法律与管辖地条款不能作为针对*Thor*轮相关利益方的禁诉令的依据。Tomlinson法官认为在马里兰州进行的诉讼并不属于任何与*Alambra*轮租约相关的纠纷。相反，马里兰州的诉讼是由于Vitol针对Capri的判决所产生的，Vitol与Capri在租约项下的权利义务已融入该判决。他进一步阐述，由于Vitol与Capri在英国均没有住所，他们本应预计到，英国法院的判决可能在任何地方被强制执行，只要根

据英国的冲突法以及欧洲的法学理论，其在该地拥有应当承担责任的资产。在该问题上，法官的依据是*Bulk Transport Ltd 诉. Spot On Shipping Ltd*案（[2009] 2 Lloyd's Rep. 115）（该案根据 *Fiona Trust and Holding Corporation 诉. Privalov*案 [2008] 1 Lloyd's Rep.

254)中确立的类似结论，在该案中债权人试图通过在纽约进行类似的刺破公司面纱的抗辩要求强制执行。

法官的结论是，在马里兰州针对*Thor*轮提起的法庭程序并不会造成困扰或压迫，而且无论如何，Capri就该点申请禁诉令缺乏必备的立场。

使用英国诉讼程序中披露的文件

Capri关于要求法庭撤销允许在马里兰州诉讼程序中使用在英国诉讼程序中披露文件的裁定的申请也未获得成功。法院认为判决的强制执行并不附随于裁定该信息披露的原本目的。相反，马里兰州的法院程序是英国法院判决强制执行的延续。英国诉讼程序中的信息披露在判决之后，本意是支持在全球任何地点的强制执行。根据1981最高法院法令第37（1）部分，法庭有权在判决之后要求进行该等披露以实现判决的效力。

Capri还提出，如果马里兰州法院允许针对英国法下非判决债务人的一方强制执行英国法院判决，在马里兰州法院使用这些文件是不妥当的，但法官也驳回了该抗辩。尽管Tomlinson法官同意英国法下关于“公司另一个自我”的标准与马里兰州适用的标准可能不同，但他认为“如果当事人依据马里兰州所适用的原则强制执行法院判决，而法院拒绝提供协助，这是非常地方主义且狭隘的行为。”

评述

自2009年Rule B程序项下在纽约扣留美金汇款作为海事诉讼担保的方式被排除后，试图在全球范围内强制执行海事判决或裁定的当事人不得不寻找其他执行方式。本判决提醒人们，在满足相关要求的情况下，美国海事规则中Rule B项下传统的海事扣押程序

（船舶、货物、燃油及其他物品的扣押）仍是可行且有效的。此外，在某些情况下，美国更为灵活的刺破公司面纱的制度可以帮助已取得英国法院判决或裁决的原告强制执行判决或裁决。

david.mcinnnes@incelaw.com

juan.sierra@incelaw.com

The Merida - 港口租约还是泊位租约？

Novologistics SARL 诉 Five Ocean Corporation (The Merida) [2009] EWC 3046 (Comm)

我们常看到的航次租船合同大多是“港口”租约，这对船东较为有利，因为可以将港口拥挤的风险转移给承租人。通常而言，很容易判断一个租约究竟是“港口”租约还是“泊位”租约，但事实上并不总是如此，就像 *The Merida* 一案所涉及的比较奇怪的定租确认书。从该案中可以看出，进行航次租约谈判的人员需要非常清楚地了解究竟是港口租约还是泊位租约，特别要确保具体装卸时间安排的细节或与装卸时间有关的内容不会混淆港口租约和泊位租约的重大区别。

事实和仲裁裁决

2007年2月5日，“Merida”轮（“船舶”）的船东与承租人订立了一个航次租船合同，从新港运送钢板至加的斯和毕尔巴鄂。船舶于3月10日到达新港并递交了准备就绪通知书（NOR），但之后在锚地等待了20天才靠泊，而靠泊、装货和启航一共只有一天多。

船东随后在伦敦提起仲裁，要求承租人赔偿超过US\$500,000的滞期费。仲裁庭面对的主要问题是判断涉案租约究竟是港口租约还是泊位租约。如果是港口租约则船东的索赔应得到支持；如果是泊位租约，则船东将败诉。

涉案租约仅表现为一份确认书，且不同寻常的是确认书中没有提及适用的租约格式（即

租约中没有例如“所有条款和条件按照金康94”的语句）。涉案确认书仅约定：

“新港的一个良好和安全的承租人泊位，4个装卸工人，到加的斯的一个良好和安全的泊位和毕尔巴鄂的一个良好和安全的泊位”（“起始条款”）……

根据如下租约条款递交n.o.r./计算时间……

租约详细内容

第2条

- (1) 船舶在新港的一个良好和安全港口一个良好和安全的承租人泊位装载货物，并在加的斯的一个良好和安全港口一个良好和安全的承租人泊位和毕尔巴鄂的一个良好和安全港口一个良好和安全的承租人泊位卸载。
- (2) 在装货港和卸货港从锚地移至泊位靠泊由船东负责，但所有使用的时间计为装卸时间……

第4条

装货港和卸货港递交的准备就绪通知书应为书面且应在周一至周日的8点至17点之间递交并接受……

第6条

如果准备就绪通知书于中午前的正常工作时间递交，装货港和卸货港的装卸时间自14点起算；如果于中午后的正常工作时间递交，则自第二天的8点起算。

仲裁庭认为涉案租约是一个港口租约而非泊位租约，因而支持了船东滞期费的索赔。仲裁员们认为租约应整体理解，第2条显然体现了港口租约，因为条款中提及了安全港口和泊位，这就修饰和限制了“起始条款”中的内容。此外，第2条还规定从锚地到港口的移泊时间计为装卸时间。在仲裁庭看来这必然允许船长在船舶到达时就可以递交有效的NOR。仲裁庭认为如果涉案租约为泊位租约，租约中就无需有该等条款。

承租人随后上诉至商事法庭，主张如果单独看“起始条款”，涉案租约很显然是一个泊位租约。“起始条款”定义了合同目的地，承租人主张这构成了租约“主要条款”的一部分，该等条款的效力应当优于此后的“详细内容”。承租人还认为第2(1)条并没有和“起始条款”冲突，因为第2(1)条仅是增加了一个安全港口的保证并没有改变合同的目的地。承租人还主张，即使单独考虑第2(1)条，租约也还应被解释为泊位租约。此外，就第2(2)条而言，承租人提出仲裁员的分析有误，有关移泊时间的条款只有在泊位租约中才讲得通，而在港口租约中则没有意义。

另一方面，船东则主张租约应当整体考虑，因此没有所谓的“主要条款”和“详细内容”之分。而且，船东认为“起始条款”应被视为一个简短的概述或复述，而第2条则是包含具体操作内容的条款，因此如果“起始条款”与第2条存在冲突则应当以第2条为准。

商事法庭判决

Gross法官看待这一问题的出发点首先是Diplock法官在*E.L. Oldendorff v Tradax Export (The Johanna Oldendorff)* [1974] AC 479一案中对航次租船合同的主要阶段和特征的分析，并由此得出结论，认为“起始条款”足以说明涉案租约为泊位租约，理由如下：

- (a) 指明的目的地是“新港....良好和安全的....泊位”的表述已能够明确泊位是约定的目的地（参见*The Radnor* (1955) 2 Lloyd's Rep. 668, *The Finix* (1975) 2 Lloyd's Rep. 415 和 *The Puerto Rocca* (1978) 1 Lloyd's Rep. 252）和；
- (b) 对这一条款的正确解释应当是明确要求承租人在新港指定泊位，这一明示权利表现为“承租人泊位”这一表述（参见*Stag Line v Board of Trade* (1950) 83 Ll L Rep.356 和 *The Isabelle* (1982) 2 Lloyd's Rep.81）

此外，就第2(1)条而言，法官认为如果适用仲裁庭对这一条的解释，将会剥夺“起始条款”的意义和目的，这不符合租约结构上的安排。相比而言，法官更愿意把第2(1)条看成是增加安全港口的保证和强调安全泊位的保证，这样解释可以确保“起始条款”和第2(1)条之间没有冲突。

至于第2(2)条，法官认为应中立地解释该条，因为该条仅是双方明确约定移泊的成本和时间的承担。如果这一解释是错误的，法官认为仲裁庭关于如果租约是泊位租约，则没必要存在第2(2)条的理解更是错误的。相反，如果租约是港口租约，则会使第2(2)条的存在变得没有必要，因为第2(2)条处理的情况很可能是该船舶已经是一条到达船舶时的时间计算问题。法官认为如果理解为泊位租约，则第2(2)条将会有实际意义，因为在没有明确约定的情况下，船舶实际靠泊前不应计算时间。从公平的角度上讲，法院也承认涉案租约的表述“明显比较奇怪”，但是同时也认为“最好不要臆断”。

因此，法院最终认定涉案租约是泊位租约而不是港口租约，并支持了上诉，因此船东对滞期费的索赔并不成立。

评述

Gross法官在本案中采用了Jackson法官在*Kendrick v Kendrick* [2006] EWHC 727 (TCC)一案中采取的原则，该原则已被称为“Jackson”标准，是指：如果仲裁员得出结论的依据是其在解释合同文件或其行业成员之间往来信函的经验，那么只有在仲裁员虽有相关经验但却作出错误判断时，法院才会推翻商业仲裁的裁决。本案中，法官发现尽管仲裁员是有经验的，但其结论却是错误的。当然，法院也强调本案中仲裁员仅是根据文件审理，因此没有机会像法院审理时一样充分听取双方的意见。

ted.graham@incelaw.com
sacha.christopher@incelaw.com

欧盟低硫燃油指令 - 2010年9月1日将近!

于2005年7月6日发布的欧盟指令[2005/33/EC]于2010年1月1日生效。该指令的效力及于欧盟所有地区，要求在欧盟港口靠泊或利用其内河水道的所有船只采用硫含量最高为0.1%的燃料。从同日起，欧盟成员国禁止销售硫含量高于0.1%的船用轻柴油。目前，只有低硫船用轻柴油（“LSMGO”）符合规定限额。但按照欧盟委员会的建议，将给予船东更多的时间适应及遵守该指令，因此其影响力在一定程度上受到了推迟。这个“宽限期”将于9月1日结束。

实施，执行及豁免

实施该指令是欧盟各成员国的责任。英国关于实施该指令的规定从2010年4月20日起生效。各成员国执行该指令的范围至少包括悬挂该国国旗的船舶，如果成员国毗邻SECA控制区，则执行范围涵盖在其港口悬挂任何国旗的船舶。但是在决定如何处理个别执法问题时，各成员国拥有一定的裁量权。根据该指令第12条，各成员国可以自行决定如何处罚违反该指令的行为，但前提是此等处罚必须有效、相称和有劝诫效果。

如果船舶在岸边时关闭所有引擎并连接岸边电源，则可豁免遵守该指令，这被称为“冷烫（cold-ironing）”。如果按照公布的时间表，船舶在停泊位逗留少于2小时，则也可以豁免遵守该指令。其他豁免包括涉及到加那利、马德拉和亚速尔群岛以及法国海外领土的领土豁免。

此外，船舶如果不使用LSMGO，也可使用经过批准的“废气净化系统或任何有可核查性和可执行性的其他减排技术”。如果设备在成员国的港口内使用，其成员国政府的有关部门则负责发出所需使用批准。以上所述技术仍然处于试验阶段，但是生产商已经在不少船舶上测试过该设备。

该指令并不适用于以下几种情况中燃油的使用：(1)以保证船舶的安全或救助海上人命为具体目标而必须使用的船舶；或(2) 在符合若

干条件下，因船舶或其设备受到损坏而必须使用的燃料。

船舶在驶往欧盟港口途中可以使用不符合标准的燃油，但该指令要求在抵达港口后船舶必须尽早转换到符合标准的燃油，并尽可能在出发前的最后一刻转换回不符合标准的燃油。

可能的“宽限期”于2010年9月1日到期

针对只有少数船舶为符合标准燃料而进行改造以及未经改造的船舶使用符合标准的燃料而产生的安全风险等问题，欧盟委员会于2009年12月21日发表建议书（2009/1020/EU）。此建议书建议成员国在执行处罚时应考虑到现有的船级社批准的船舶改造计划。欧盟委员会认为完成船舶改造需时不应超过8个月。

该建议书对成员国不具有约束力。然而，一些成员国已经正式或非正式地表示其将在执行指令时遵守该建议书的内容。以不来梅为例，其虽没有严格遵照该欧盟建议书，但在其执行该欧盟指令的国内法中规定除了发电以外，船舶可以使用不符合标准的燃料，此外靠泊时间少于2小时的船舶也可以使用不符合标准的燃料（即使这不符合欧盟指令中时间表的规定）。另一方面，一直遵守建议的意大利里雅斯特港于2010年3月2日宣布不遵守标准的船舶将被处以15,000至150,000欧元不等的罚款，并有可能禁止再犯船舶出入所有欧盟港口长达24个月！但是，看来意大利里雅斯特港在进行违规处罚时仍然会考虑到船舶改造计划的需要。

所产生的一些问题

在船舶完成改造之前，如果由于其不符合规定而不能在欧盟范围内（否则将会被处以罚款），承租人可能要求降低租金。据我们了解，现在已出现因船舶不符合规定而不能满足定租确认书中的条件，以及反过来因船舶符合规定而获得在跨地中海范围内航行的较高租金。

我们最近参与了一宗争端。此案的关键问题为船厂是否有权在不加改造的情况下交付不符合现时规定的燃料的船只。

对长期定期租船合同而言也产生了不少问题，比如船东是否有责任承担船只的改造费用，使其能够在欧盟区域内运营而免受罚款或拒绝入境的风险。除了使用LSMGO的实际能力问题，船舶是否应该为海运重柴油准备一个以上的贮油舱，如果没有这样做，会引致什么后果。

其他考虑因素包括：（1）如果船只下一个航次前往欧盟港口，船只能否在欧盟区域以外取得符合欧盟规定的燃料；（2）船舶被命令在港口范围外等候的锚地是否受到欧盟指令控制。负责支付燃料费用的一方（无论是定期租船人或在没有租约或航次租约情况下的船东）可能需要咨询当地意见，了解所在的停泊等候地点是否受到欧盟指令控制。作短暂停留可能不会在经济上造成很大的影响，但在等候时间明显较长的情况下使用不同类型燃料的成本相差会明显增加并需要注意。

对航次租船和定期租船而言，最主要的问题是遵守欧盟指令相关的费用与其他风险的分配。虽然市场上有例如波罗地海国际海运公会和油船船东协会的标准条款，但根据我们的经验这些标准条款并不能覆盖所有可能出现的问题。因此各方在未来谈判租船合同时谨慎考虑欧盟指令的影响。

ted.graham@incelaw.com