

# 诺亚之风

2022/2/25 刊

## 目录

海上救助操作步骤.....	4
新冠疫情有关 P&I 保险及合同纠纷处理.....	10
印尼煤炭出口禁令给国际贸易和海运当事人的风险提示.....	17



# 海上救助操作步骤

原创：孙天鹏

船舶在海上航行，会遇到各种各样的风险。当海上船舶及其他财产遇到危险时，并且单独依靠自身的力量无法摆脱困境，就需要由第三方来帮助解除危险，但同时被救助方也需因此救助行为支付额外报酬或费用。具体实务中怎么进行，还需熟悉以下操作步骤：

## 1. 了解海上救助法律制度

在早期的海上救助行为原本是属于道德行为的范畴，但由于海上运输和海上救助的特殊性，慢慢都将海上救助转变成了商业行为，为了调整救助人和被救助人之间的法律关系，使海上救助费用合法化，渐渐就成为了一种法律制度。在国际上，主要的海上救助公约是《1910年救助公约》和《1989年救助公约》。1910年救助公约主要约定了：适用范围，确立“无效果，无报酬”原则，确定计算报酬的标准，确定无偿救助人命原则等。而1989年救助公约更加完善，并增加了一些内容：扩大公约的适用范围，增加特别补偿条款等。



## 2. 搞清楚自身处境

在签订救助合同之前，船长需从自身船舶状况及当时的天气状况来判断自身的风险系数及紧急程度，判断船舶的危险是否构成紧急状态。

诺亚天泽保险经纪

青岛市崂山区香港东路195号上实中心7号楼6楼（邮编266061）

电话：+86 532 82971085 | 邮箱：marine@tnzconsult.com

网址：<http://www.tnzconsult.com>



### 3. 签订何种救助合同

在搞清楚船舶的紧急状态后，接下来就要选择签订何种救助合同。救助合同按照其性质主要分为“无效果无报酬”合同和雇佣合同。“无效果无报酬”合同即通常所说的“*No Cure No Pay*”，其标准合同为“劳合社救助合同标准格式”（*Lloyd's Open Form* 简称为：LOF），目前使用做多的最新版本为 LOF 2000。“无效果无报酬”合同原则是救助者只要救助成功，即可获得报酬，是一种基于考虑救助者风险在内等众多因素而支付报酬的一种商业合同，支付报酬的要价很高，是以救助财产的比例为依据来支付，通常为 5%-30%。在 1989 年救助公约中，增加了特别补偿条款，在对遇险船舶或货物为防止环境污染而实施的救助，即使没有成功并且救助者也没有过失，为鼓励人们保护环境，该救助行为也可获得特别补偿。因此在签署救助合同之前，船东事先咨询船壳保险人和保赔协会的意见是很重要的。雇佣合同，是在船舶遇险不是那么紧急的情况下，为节省费用开支，可以坐下来对救助费用商讨的救助合同，它的费用核定相对就比较简单明了，根据救助者所付出的人力，物力，财力和危险程度，救助难度等因素确定一个工作日收费费率。



### 4. 救助报酬的确定

船舶救助成功以后，救助方会根据自身的付出情况及救助效果向获救方索要救助报酬，具体报酬金额将由双方协商后解决。但通常通过协商确定金额会是一个漫长的过程，船舶在此之前，也不可能留在原地一直等待，获救方可先向救助方提供一份担保函，但该担保函的出具不能有延误，否则救助方也有对船舶行使留置权的可能。担保出具后，双方还是要继续对报酬金额进行协商，协商不成功的就需要通过仲裁解决。

诺亚天泽保险经纪

青岛市崂山区香港东路 195 号上实中心 7 号楼 6 楼（邮编 266061）

电话: +86 532 82971085 | 邮箱: [marine@tnzconsult.com](mailto:marine@tnzconsult.com)

网址: <http://www.tnzconsult.com>



本文仅供读者参考，如需帮助请联系我们或咨询专业律师。

电话：0532-82971085

邮箱：claim@tnzconsult.com

info@tnzconsult.com

marine@tnzconsult.com

诺亚天泽保险经纪

青岛市崂山区香港东路195号上实中心7号楼6楼（邮编266061）

电话：+86 532 82971085 | 邮箱：marine@tnzconsult.com

网址：<http://www.tnzconsult.com>



# 新冠疫情有关 P&I 保险及合同纠纷处理

原创：李 川

新冠疫情目前仍在全球不断蔓延，船员感染疫情的情况屡有发生，许多船舶的出租人及承租人也因此面临着遭受损失的风险，并可能对疫情导致的保险案件处理或租约等合同纠纷问题处理感到茫然。就此，笔者从保险理赔实务中出发，下文简要梳理疫情导致的保险及合同纠纷方面有关各类常见风险因素及注意事项，以期借此对出租人及承租人维护自身合法利益提供一些有益的帮助。



对于疫情相关案件，P&I 保险能够给船东提供的保障。

## 1) 人员伤、病或死亡- 船员

对船员的伤、病或死亡支付赔偿金或补偿费的责任，以及因此项伤、病或死亡所产生的必要的医药、住院、丧葬费（包括尸体运送费用）及其他费用，包括该船员的遣返费用和派遣替换船员的费用。

如船员在劳动合同期内感染新冠疫情或因疫情导致死亡，P&I 保险对此的处理模式与处理其他船员患疾病或因疾病导致死亡的情况并无不同，即通常将承保包括被感染船员的医疗、交通、误工费用以及船员更换的派遣费用等。

## 2) 改变航线

船舶仅为了救助海上人命，或使船上伤病人员取得治疗，或等候该伤病人员的替换人员，或为了将偷渡或避难人员送上岸，而改变原定航线所产生

诺亚天泽保险经纪

青岛市崂山区香港东路 195 号上实中心 7 号楼 6 楼（邮编 266061）

电话: +86 532 82971085 | 邮箱: marine@tnzconsult.com

网址: <http://www.tnzconsult.com>



的额外港口使费、伙食费、物料费、燃油费、保险费以及船员工资和津贴（系指超过入会船如不改变原定航线而本将产生的上述费用的部分），但以不能从任何第三者取得补偿的为限。

如船员在船舶航行过程中在船上感染新冠疫情，船舶不得不临时紧急改变原定航线前往最近的避免港，以使船员在避难港下船就医取得紧急治疗，除上述 1) 中已经提及的内容，P&I 保险通常将承保船舶改变原定航线所产生的额外港口使费、伙食费、物料费、燃油费、保险费以及船员工资和津贴，此项通常需被保险人提供更多额外证据支持材料，以证明其系超过船舶如不改变原定航线而本将产生的上述费用的部分。



### 3) 检疫费用

由于船上爆发传染病的直接后果而使会员产生的额外费用，包括检疫和消毒费用以及会员因此而遭受的有关燃油费、保险费、船员工资、物料伙食费及港口使费的净损失（即超过如未爆发传染病而本将产生的这些费用的部分）。

如船上实际爆发疫情，导致船舶被海关、海事等主管机关强制安排进行检疫或消杀，P&I 保险通常将承保检疫费用，包括检疫、消杀费用以及因此直接造成的船舶和码头相关物料、装备的损失等。对于燃油费、保险费、船员工资、物料伙食费及港口使费的净损失方面的赔付补偿，此项通常需被保险人提供更多额外证据支持材料，以证明其是超过如未爆发传染病而本将产生的这些费用的部分，此项的证明方式无法一概而论，需要根据各个案件的具体情况单独研究确认。

上述 3 项是在保险理赔处理中较为常见的新冠疫情涉及的保险承保范围事项。但请注意，依据截止目前的保险理赔实务处理，P&I 保险对于船舶爆

诺亚天泽保险经纪

青岛市崂山区香港东路 195 号上实中心 7 号楼 6 楼（邮编 266061）

电话: +86 532 82971085 | 邮箱: marine@tnzconsult.com

网址: <http://www.tnzconsult.com>



发新冠疫情及被检疫引起的，船期损失、利润损失、滞期费、停租或船期延误赔偿责任等类似损失及责任，P&I 保险下明确无法予以支持；同时，对港口当局或码头方提出的高额补偿性罚款或索赔（譬如因船上爆发疫情原因，导致与船舶或船员接触的港方人员或码头工人被隔离、被耽误工作、码头设备被污染或码头停工等等而造成的损失及责任等），P&I 是否能够予以支持仍旧存在较大争议，需要根据各个案件的具体情况再单独与保险人进行沟通研究。

篇幅所限上文无法 100%全面涉及船东在处理疫情案件中遇到的各类繁杂具体的损失或责任项目，如船东对上文中未提及的某些损失或责任项目有某些疑问，也可联系我司或船舶 P&I 保险人进一步详细沟通。



## 疫情引发的租约等合同纠纷。

### 1) 船东或租家是否能以新冠疫情为理由不再继续执行租约？

对于大多数情况来说并不能。通常只有在租约下有具体条款允许取消履行租约或者构成合同受阻的情况下，船东或租家才能以新冠疫情为理由不再继续执行租约。

有关租约下哪些具体条款允许取消履行租约，譬如取消租约的权利可能出现在 LAYCAN 条款没有被满足的情况下，比如船舶没有按时抵达约定的地点；也有可能出现在租约里包含的不可抗力（或类似免责）条款有明确写明了可取消合同。

有关构成合同受阻，尽管理论上合同受阻的情况是存在的，但是在实务中非常少见，除非是某些预料之外的事情，双方都没有过错，合同中没有对该情况有特别约定，并且该情况使得合同履行成为不可能，或者尽管可以履行，但是履行后的结果与之前期望的有本质上的不同。如果只是合同的履行时间大大延长，或者履行该合同无利可图，是不足以构成合同受阻的。

### 2) 船东是否能拒绝租约要求船舶前往新冠病毒危险区域的航次指令？

诺亚天泽保险经纪

青岛市崂山区香港东路 195 号上实中心 7 号楼 6 楼（邮编 266061）

电话: +86 532 82971085 | 邮箱: marine@tnzconsult.com

网址: <http://www.tnzconsult.com>

7



A. 答案首先取决于租约约定的具体条款措辞，也取决于船舶或船员在这些地区或港口会面临什么样的风险，这些风险是否可以通过合理的预防措施降低到可接受的程度。

为了履行安全港口的保证，租家有义务指定一个在该时刻“安全”的港口。在期租合同下，当租家最初指定的港口变得不安全时，租家有义务取消之前的指示，重新指定一个新的安全的港口。相反地，如果租家指定的港口实际上是安全的，但是船东拒绝前往，那么船东的行为可能构成根本性违约，租家有权索赔相应损失。当争议产生时，船东和租家需要解释他们在采取行动前各自做了什么样的风险评估。



什么样的情况下一个港口可以构成法律下的“不安全港”？一个明显的例子是当船舶挂靠一个疫区港口，会有很大可能导致船员感染新冠肺炎。当然，船员感染新冠肺炎的事实本身并不能使一个港口自动成为不安全港。还需要有证据说明：感染的原因是什么？是否是由于该港口缺少必要的公共卫生防护手段（可构成不安全港）还有其它什么原因？

B. 另外，如果租约中并入了“传染病条款”，譬如“BIMCO Infectious or Contagious Diseases Clause for Time Charter Parties 2015”，该类条款中的措辞赋予了船东多项权利并对船东提供了更大的保护，譬如“The Vessel shall not be obliged to proceed to or continue to or remain at any place which, in the reasonable judgement of the Master/Owners, is an Affected Area.”等等。但是，船东如果意于依据此类条款来拒绝执行租家的船舶前往某港口的航次指示，关键点在于船东是否能够对“Affected Area”进行举证，证据包括，

- 是否前往该港口会对船上船员有事实上的真实风险，风险包括染病、被隔离或其他限制措施等，危险的程度必须是真实并且显著的。



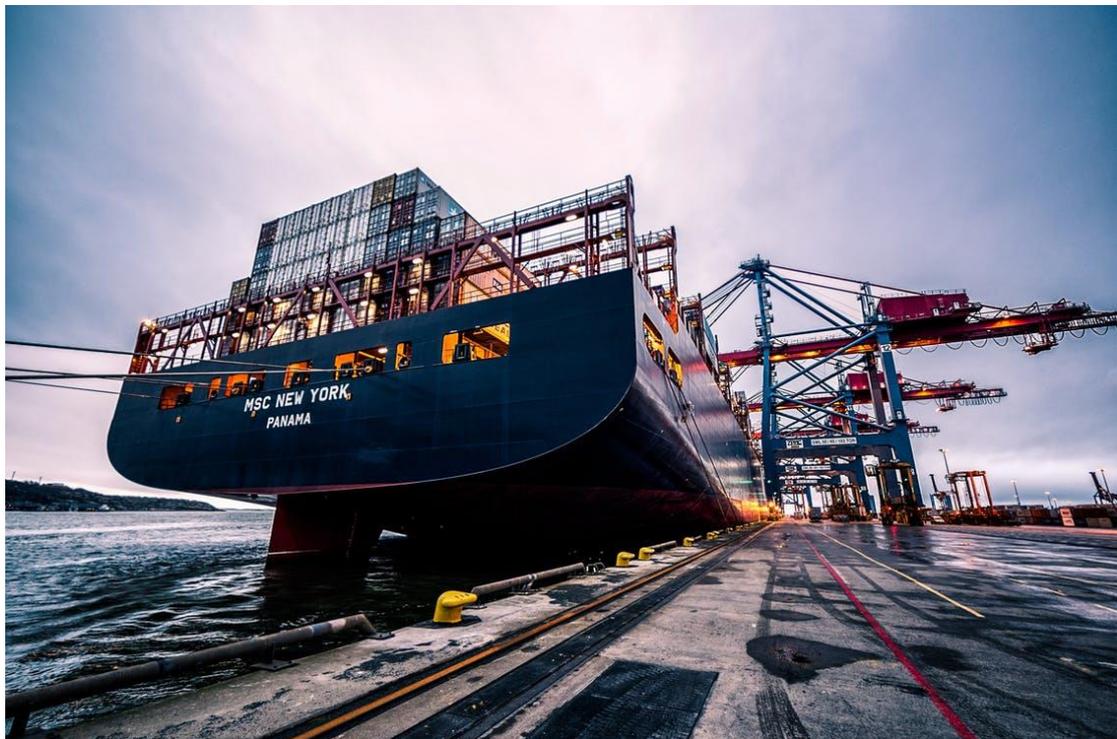
- 是否有明确的证据证明，哪怕所有保护防护措施都被充足的实施，仍旧将无法使船上船员避免感染新冠疫情。
- 是否该港口当局官方封港，或官方声明港口因疫情流行病而不安全，或有官方指令不允许船舶进入港口。

在案件处理中，如果依据 WHO 官方网站的数据及信息，某港口并未被明确列入高风险区域，港口仍旧在正常运营中，港口当局也仍旧允许船舶正常进行装卸货等作业，港方也保证采取疫情有关的安全保护措施，在船东无法有效举证的情况下，船东很难拒绝执行租家的航次指令。如果此时船东仅仅凭借“传染病条款”中类似“in the reasonable judgement of the Master/Owners”的措辞就拒绝执行租家的航次指令，船东很可能将暴露在来自租家的损失索赔及来自货方的货物索赔的风险之中。

3) 如果船上爆发新冠疫情，部分船员因感染而无法工作，有可能涉及租家停租问题，其可能被视为期租中停租条款中“deficiency of men”停租事项。

在此种情况下船东并非毫无抗辩的理由，譬如船东可抗辩船上之所以爆发疫情，是因为船舶依据租家的航次指示靠泊过存在新冠病毒危险的某港口。

但船东是否能够提供有力的证据证明该港口会对船上船员有事实上的真实的感染疫情的风险，如何证明该港口和船员感染之间的因果关系，仍旧是一个复杂问题，仍需针对不同案件的具体情况具体分析。



4) 提单货物责任。

诺亚天泽保险经纪

青岛市崂山区香港东路 195 号上实中心 7 号楼 6 楼 (邮编 266061)

电话: +86 532 82971085 | 邮箱: marine@tnzconsult.com

网址: <http://www.tnzconsult.com>

9



A. 如果因检疫命令港口被关闭或暂时关闭，船东对于迟延交货或装货的索赔完全可以依据海牙维斯比规则中的承运人免责事项 Article IV (h) quarantine restrictions 来进行抗辩。

B. 如果因检疫命令导致港口作业缓慢或港口内交通拥堵，船东同样可以依据 Article IV (h) 来进行承运人免责的抗辩。

C. 如果因疫情爆发导致卸货港口被关闭，尤其是当船上载的是易腐烂变质的货物时，船舶不得不前往其他港口进行卸货，承运人此时为保护自身合法权益需要考虑多种因素，譬如依据海牙维斯比规则 Article IV Rule 4 的“任何合理绕航”来进行承运人免责的抗辩，或者需确认提单中是否并入了 liberty clause (是否有“so near thereto as she may safely get”这样的措辞)或 BIMCO clauses for “infectious or contagious diseases” 中有关将货物交付至“alternative port”的条款。鉴于此项涉及提单及租约条款内容的因素较多，且为保证在此情况下 P&I 保险仍旧能够认可承保货物方面的索赔，建议船东在实际前往其他港口进行卸货前将情况通报至船舶 P&I 保险人，根据各个案件的具体情况不同提单租约的条款约定情况单独研究确认。

上述观点仅在学术研究中供各方参考。如有具体案件，需咨询业内专业人士意见。我司作为专业的保险经纪人，可以为客户提供专业的指导和建议，如有需要欢迎随时联系我们。

*本文仅供读者参考，如需帮助请联系我们或咨询专业律师。*

电话：0532-82971085  
邮箱：claim@tnzconsult.com  
info@tnzconsult.com  
marine@tnzconsult.com



## 印尼煤炭出口禁令给国际贸易和海运当事人的风险提示

原创：刘卫东

2021年12月31日，印尼政府突然发布了煤炭出口禁令，禁止在2022年1月1日至31日期间出口煤炭。印尼能源与矿产资源部（ESDM）解释说原因是为满足国内需求和避免国内电厂缺煤所给予的对策。印尼的主要煤炭矿主，也是出口商们，立即宣布该禁令为不可抗力。此时，在印尼的出口港区已经有数十条待装船舶或完货船舶。这些船舶背后的数十个煤炭出口合同不能执行。

印尼突然而来的禁令打了海上货物贸易和运输当事人一个措手不及。本文就浅论一下该类禁令，或者说“不可抗力”和免责条款对国际贸易和海运合同的影响以及那些当事人应该在哪些方面去未雨绸缪。

国际贸易合同和海上货物运输合同基本上都是适用英国法。值得注意的是英国普通法/Common Law没有“不可抗力”这个法律概念。按照英国普通法，如果事先没有在合同中约定免责条款，当事人享有的法定豁免事由非常有限，仅限于天灾和公敌等。但是英国法律推崇“契约自由”和当事人高度的意思自治。这就给予当事人较大的空间去约定一些可以免责的事项，包括引进大陆法系中的“不可抗力”概念。



诺亚天泽保险经纪

青岛市崂山区香港东路195号上实中心7号楼6楼（邮编266061）

电话：+86 532 82971085 | 邮箱：marine@tnzconsult.com

网址：<http://www.tnzconsult.com>

11



但是，“不可抗力”在大陆法中仅是一个概念，概括为“三不”定义。即不能预见，不能避免且不能克服的客观情况。英国法律界认为不可抗力条款性质上虽然不完全等同于常规的免责条款/Conventional Exception Clauses，但许多适用于解释免责条款的英国衡平法规则还是应该适用于解释“不可抗力”条款的。比如“针对规则”/Contra Proferentem。该规则要求免责事项一定要约定得十分清晰，没有模棱两可的意思才会有效。反之，如果不可抗力条款或责任免除条款中没有约定某个事由，法律精神是当事人不能免责；如果约定得不清楚并有歧义，法律应该针对企图免责的一方做出不利的解释。

在 The Emmanuel C (1983) 1 Lloyd's Rep 310 一案中，该轮处于期租中。合同中有一个“相互免责”条款并约定了船舶如果发生“航行错误”(Errors of Navigation) 导致船舶不能为租家服务，租家不可以向船东索赔经济损失。合同履行期间该轮不慎搁浅，船舶不得不去停航修船。这导致租家丢掉了程租合同，损失了一笔运费。租家向船东索赔 12 万美元，船东以“Errors of Navigation”去抗辩主张免责。租家认为搁浅不属于“Errors of Navigation”，而属于航行中的疏忽/Negligence of Navigation。而“疏忽”没有被约定在可以免责的事由中。英国一审法院和上诉法院都判船东败诉，支持了租家的索赔主张。

在 The “Thanassis A”(1985) LMLN No. 68 (1982) 一案中，船舶处于程租去中国某港装运一票石油焦炭。租约 Laytime 条款中约定，如果装港的装货设备发生故障/Breakdown of loading equipment，导致的时间损失不算装卸时间。在装港发生了一个严重的事故，是另一条船碰撞了输油码头，码头的设施被毁/Destroyed，同时也连带装货设备受损。租家认为船舶等待时间不算 laytime，因为装货设备受损不能使用了。船东不接受租家观点，诉诸法庭。英国法院判定船东胜诉，船舶等待设备的修复时间照样计算 laytime。法院的理由是当时整个码头设施被损毁了，性质不是装货设备的 Breakdown。码头设施的“Destroy”与 Breakdown 不属于相同意思。

在这次印尼煤炭出口禁令事件中，如果 A 轮处于程租，合同中约定不可抗力可以解除合同，如果程租合同中的“不可抗力”条款仅仅是个简单的概念，并没有明确约定包括“出口禁令”等一系列列明事由，租船人就难以解除合同而不得不去支付滞期费去维持船舶的等待。如果货物已经被装上船舶，租家就要支付滞期损失。退一步讲，即使“不可抗力”条款中约定了一些列明事由，这些事由包括 Embargo 但不包括 Export Ban，也会像前述 The “Thanassis A”(1985) LMLN No. 68 (1982) 案子一样受到法律的拷问。





英国普通法虽然没有不可抗力说法，但是有“合同受阻”/Frustration of Contract 概念。“合同受阻”不属于合同免责权利，而属于法定合同撤销权，因此能够构成合同受阻的事由非常有限，大大少于“不可抗力”。合同受阻成立的一个重要条件是双方当事人没有违约，也没有过失。合同受阻的事由会是一个双方在签订合同时都没有预料到的新变化在执行合同阶段出现，而继续执行合同就从根本上改变了双方的权利义务。所以当合同受阻时，双方可以不再执行合同。在 The “Super Service Two” (1990) 1 Lloyds Rep 1 先例中，该案的法官总结道，“Since the frustration is to kill the contract and discharge the parties from further liabilities under it, the doctrine is not be lightly invoked, must be kept within very narrow limits and ought not to be extended”。

但是英国普通法认为如果一个合同已经对风险的承担事先已经做了划分，“合同受阻”便不能适用。因此合同受阻不适用于提单运输关系。在提单运输中，关于货损风险已经由 Incoterms 规定装船后归于买方，承运人的责任也有了十几项法律豁免，风险已经被合同或法律划分清楚。

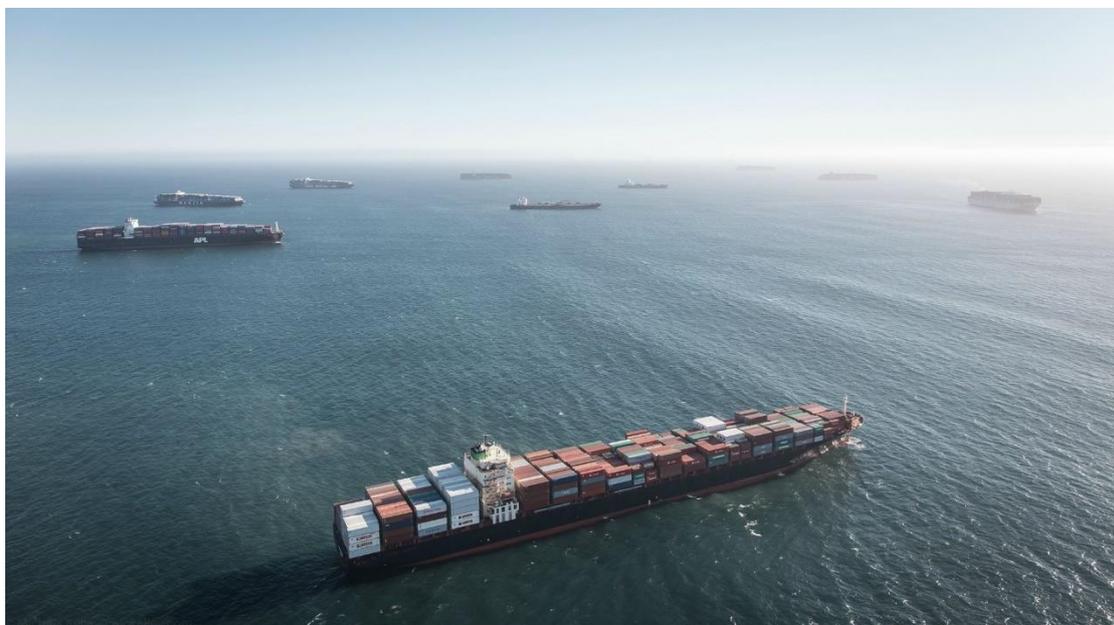
英国法认为约定好“运费预付”的程租合同也不适用“合同受阻”。因为运费风险通常也做了划分，运费预付的程租租约通常都会规定“Freight is deemed to be earned by owners non-returnable and non-discountable upon shipment cargo and/or ship lost or not lost”。如此，既然有了明示条款约定了风险的承担，合同受阻概念便不再适用



如果印尼的禁令涉及到一条 TCT 中的船舶，英国法认为合同受阻是成立的。因为 TCT 往往仅涉及到一个用时有用的短航次，而该禁令至少有一个月或者更长的时间，对于继续执行那个 TCT 来说没有意义，而此时船东和租家都没有犯错或违约。以“合同受阻”解除 TCT 租约时，对于租家来说是很有利的。

期租下如果当事船舶发生全损，在英国法下属于合同受阻，双方解除合同，多付的租金应该退还租家。如果当时合同租金低于市场行情，租家无权要求船东找替代船舶继续履约；反之，如果合同租金高于市场行情，船东也无权强行更换一条船舶要求租家继续履约。

这次印尼的出口禁令会对在装港等待受载的期租船舶导致合同受阻吗？答案是不行。根据英国《Law Reform ( Frustration Contract ) Act》，后来发生的情势改变没有动摇合同的根基时，合同还是要继续履行。在著名的 The “ Hong Kong Fir ” (1961) 2 Lloyds Rep 478 一案中，船舶处于 24 个月的期租中。船舶运行一年时因受损不得不去修理两次，一次为 5 周，另一次为 15 周。此时市场行情下跌，租家中断了合同。但是英国法院判决认为即使修船占用了 20 周时间，合同也没有受阻，双方仍要将该合同执行到期满。当然，修船期间租家可以停租是另一回事。以该案为鉴，在印尼装港等待受载的期租船舶仍然要继续执行合同。等待期间时间损失属于租家，除非有针对性的停租条款。另外，期租下船舶不会被一种货物或一个装港绑定，发生煤炭禁止贸易时租家有义务在其他港口为船舶安排其他货物。



如果当事人在不知道印尼已经发布了煤炭出口禁令情况下签订了买卖合同或海运合同如何处理呢？这种情况与“合同受阻”无关。原因是合同受阻仅

诺亚天泽保险经纪

青岛市崂山区香港东路 195 号上实中心 7 号楼 6 楼 (邮编 266061)

电话: +86 532 82971085 | 邮箱: marine@tnzconsult.com

网址: <http://www.tnzconsult.com>

14



适用于合同的执行阶段发生了情势变更。如果签署合同在后，阻碍合同执行的事件发生在前但没有被合同双方察觉，则适用英国法的另一个规则，即“共同错误”/Common Mistake。共同错误可以使当事人中断合同全身而退。但是构成共同错误需要存在五个要件，其中最重要的也是双方对这个事件都不知情，且都无过失。英国大法官 Phillip 勋爵对其的归纳是，“1. There must be a common assumption as to the existence of a state of affairs; 2. There must be no warranty by either party that state of affairs exists; 3. The non-existence of the state of affairs must not be attributable to the fault of either party; 4. The non-existence of the state of affairs must render performance of the contract impossible; 5. The state of affairs may be the existence, or a vital attribute, of the consideration to be provided or circumstances which must subsist if performance of the contractual adventure is to be possible”。

东南亚部分国家间或会对本国的出口矿产毫无征兆地发布出口禁令。这对海上贸易商带来风险，责任，损害承担和损失豁免上的混乱。结合英国法的立场，海上贸易商们应该从以下方面有所意识和防备。

1. 牢记利用英国法的“契约自由”权利去制定有利于自己的合同条款，包括对不可抗力和免责条款的取舍。
2. 货物的买卖双方，船舶的租用双方，如果想到去约定一个“不可抗力”条款并且适用英国法，要考虑将希望豁免的每一项事由都清楚明确地写入该条款，更不可简单地以“The implementation of the contract is subject to force majeure”一言概之。
3. 要知道“合同受阻”是法定“杀死”合同的依据，适用面很窄，不需要当事人事先约定。而“不可抗力”是一个概括性的法律概念，在适用大陆法的合同中，只要符合“三不”标准就会被认可。但是如果结合英国法，则会生出三个特点，一是如果双方都同意，不需要达到“三不”标准也能成立，适用面比较宽泛；二是一定要约定明确每一个具体事由，泛泛而谈会引发争议。三是不可抗力不一定能杀死合同，而是可以允许当事人推迟履约。所以当事人需要约定当不可抗力事由会短时间内消除时，是否可以延期履约而不是立即撤销合同。
4. 即使合同中没有约定不可抗力条款，双方仍可以约定免责条款。此时应该留意到英国法在解释免责条款方面的严苛性。
5. 货物买方要知晓，当 Export Ban 作为不可抗力事由约定在贸易合同中时，对买方有百害而无一利。此时应该另行约定超越“不可抗力”效力的其他保护条款，比如损失分担，比如推迟履约补偿，比如如果卖方事先知情，则不可引用不可抗力条款免责等（这完全符合英国普通法的精神）。
6. 当货物买方也是租船人时，要记住将两个合同中的损失承担和责任豁免条款尽可能约定得背靠背，不要使自己落在两个合同都不予保障的空档中，比如在贸易合同中约定 Export Ban 是不可抗力事由，而租船



合同中却没有约定。这种情况下会使得货物买方/租船人丧失对出租方的豁免抗辩。

7. 合同适用英国法时，签署了将 Export Ban 归为不可抗力的外国买方也不是一点机会也没有。英国法认为 Export Ban 仅能限制成交后尚未启运的印尼煤炭，但限制不了已经离开印尼在船上的货物/Floating Cargo。根据这个理解，印尼卖方仍有义务去购买一批已经不属于印尼的漂浮货物 Floating Cargo 去供应外国买方。虽然机会不大，但可以作为想要挽回损失的外国买方与印尼卖方的抗辩。（英国《货物买卖法》并不要求卖方有“付运”责任，意味着卖方可以提供一票已经付运了的标的物给买方。所以由卖方提供一票离开印尼港口的煤炭正好符合英国法的规范）
8. 船东作为承运人在签订租约时要知晓合同性质，期租？程租还是 TCT？“不可抗力”“合同受阻”和免责条款在不同的合同中的不同要求和不同效力。
9. 程租船东尽量不要在去某些矿物出口国航次中接受 CQD 条款。如果不得不接受，应该另外约定如果受政府影响出口手续无法办理，船舶需要等待时，等待时间为滞期损失/Damage for Detention，包括货物已装船但船舶走不开时。根据英法对合同的解释规则，这种对具体事项的针对性约定其效力会超越泛泛而谈的不可抗力条款之效力。
10. 为了避免租家豁免其责任，程租船东可以在租约中除了接受租家拟定的货物/Intended Cargo 外，加上“or other tradable cargo”。如此，当 Intended Cargo 被禁令影响时，租家有责任提供其他货物装船。
11. 程租中如果发生租家不可免责的毁约，船东虽然有接受毁约发起索赔的权利，但负有减损义务，应该将船舶投入到新的航次，原航次的损失减除新航次的盈利之差额才是正当的 damage 索赔金额。
12. 作为二船东时，切记上游和下游两合同做到背靠背。如果能使租进船舶合同为 TCT，而租出船舶合同为 VC 更好。这样，如果发生意外，上游合同有机会适用“合同受阻”全身而退；下游合同依靠“不可抗力”条款免除对分租船人的责任并有机会让分租家分担派船费用。
13. 突发的第三方出口国禁令会殃及不同的无辜的海上运输当事人，继而引发合同纠纷和法律争议。无论船东，租家还是二船东可以考虑购买 FDD 保险，得到正确的法律意见，看清楚自己的法律地位去做出进退决策。

借此机会祝所有的朋友们 2022 一帆风顺、财源滚滚！

上述文章仅供读者参考，如需帮助请联系我们。

诺亚天泽保险经纪

青岛市崂山区香港东路 195 号上实中心 7 号楼 6 楼（邮编 266061）

电话: +86 532 82971085 | 邮箱: marine@tnzconsult.com

网址: <http://www.tnzconsult.com>

16



电话：0532-82971085  
邮箱：claim@tnzconsult.com  
info@tnzconsult.com  
marine@tnzconsult.com

**[免责声明]** 本文仅代表作者个人观点，与诺亚天泽保险经纪月刊无关。诺亚天泽保险经纪仅翻译、转载，免费分享给大家，其原创性以及文中陈述文字内容和图片未经本刊证实，对本文以及其中全部或者部分内容文字、图片的真实姓名、完整性、及时性本月刊不作任何保证或承诺，请读者仅做参考。如果因此而产生法律纠纷，与诺亚天泽保险经纪月刊无关。如涉及侵权等相关事宜，请联系我们会在第一时间删除。

