

诺亚之风

2022/3/14 刊

目录

船舶碰撞赔偿，单一责任制和交叉责任制.....	6
防损小贴士——船方对养殖区损害索赔的重要抗辩基点.....	10
俄乌战事下保险及租约相关问题指引.....	20



船舶碰撞赔偿，单一责任制和交叉责任制

原创：刘卫东

船舶保险人为什么要在碰撞责任中约定对被保险人的赔偿实行交叉责任制？这里边又有什么原因和法理呢？本文就这一方面做出分析，以供船东们参考。

单一责任制不涉及船舶保险人，属于当事船舶赔偿对方船舶的计赔方式。交叉责任制则是本轮的保险人补偿本轮的损失和碰撞责任金额的计赔方式。在海上船舶碰撞事故中，绝大多数情况是两船互有过失（Both to Blame）。1910年以前，在划分过失比例方面，英国普通法的立场是不管双方的过失程度大小，当事船舶各自负责自己的损失。如此，就谈不上对他轮的“碰撞赔偿责任”。1910年生效了《统一船舶碰撞某些法律规定的国际公约》。该公约第四条第一款规定，“如果两艘以上船舶犯有过失，各船应按其所犯过失程度，按比例分担责任”。之后，各海权国家都加入了这部公约并按照公约规定区分碰撞中当事船舶的过失责任，遂产生了法律意义上的船舶“碰撞责任”。

海上船舶保险来自英国，其适用的法律也依照英国法。英国法庭在审理船舶碰撞的案件中，完全是按照普通法的原则去核算责任船舶的赔偿金额。这个赔偿金额包括碰撞产生的直接损失（修理费）和间接损失（船期损失）。英国法庭不赞成让A轮和B轮按照各自的过失比例相互计赔，而是采取简单的单一责任制确定赔偿金额。即，依照过失比例和损失金额去“割差”或“对冲”。负有责任金额多的一方赔偿负有责任金额少的一方。法庭对碰撞责任的审理不会考虑背后有没有责任保险人，也不会考虑保险合同中有什么承保条件，因为承担碰撞责任是一种侵权责任，与合同无关。后来世界其他国家（包括中国）都秉承了英国法院的做法，在审理船舶互碰案件中一律采用单一责任制，除非审理的案件是船舶保险人与被保险人就碰撞责任补偿的内部纠纷。

保险人在承担被保险人的碰撞责任方面与法院处理船舶碰撞责任的制度并不在一个轨道上。原因是互有过失的船舶在碰撞后需要根据侵权法律承担各自的过错责任，侵权事故中的当事人不可能事先有合同关系。保险人不是碰撞事故中的当事人，没有义务去承担本船的完整的侵权责任，而是按照保险合同的约定去承担碰撞赔偿责任。在“契约自由”原则下，保险人有权利在合同中约定愿意承担的责任范围，也有权利约定剔除一部分责任和金额。保险人认为单一责任制（对冲损失金额）会将保险人不赔的内容包含进来，也会将保险人不应该享受的利益包含进来，对合同的双方都不公平，所以在补偿被保险人时要实行交叉责任制。交叉责任制的原理是保险人与自己的被保险人依照保险合同单独理算，不受过失船舶的侵权责任制约，能够清楚地确定保险责任金额。





通过案例分析，我们就可以看到单一责任制和交叉责任制的计赔区别。

A 轮与 B 轮相撞，A 轮过失比例是 80% B 轮过失比例是 20%
A 轮损失是 USD20, 000.- 其中修理费为 USD14, 000 船期损失为 USD6000.-
B 轮损失是 USD15, 000.- 其中修理费为 USD10, 000 船期损失为 USD5000.-

在法院审理中运用单一责任制，计算结果为：

A 轮责任金额

USD15000 (B 轮损失金额) X 80% (A 轮过失比例)..... USD12, 000.-

B 轮责任金额

USD20000 (A 轮损失金额) X 20% (B 轮过失比例)..... USD4000.-

冲抵后，A 轮应该赔偿给 B 轮的金额为

USD12000-USD4000..... USD8000.-

上述两船的“责任金额”和冲抵后的金额里都含有对方的修船费用和船期损失。这种计算在侵权赔偿法律关系中完全正确，因为法律责任是钢性的，全面的，不含合同因素的。但是如果完全依照上述方式去核定 A 轮的保险责任就不合适了。因为目前无论是根据我国远洋船舶保险条款，沿海内河船舶保险条款，还是英国保险人学会条款（ITC），保险人都在本轮的保险合同中约定船舶发生碰撞后，保险人不负责本船的船期损失。这意味 A 轮的船期损失船东有权利依照 B 轮的过失比例向 B 轮追索，A 轮船东单独享受追偿成果。如果允许自己的保险人依照单一责任制计赔 A 轮的损失和责任，等同于 A 轮保险人侵占了



一部分 A 轮船东原本应该独享的 A 轮船期损失的追偿权益。因为这部分权益在冲抵时被包含和混同了。对于 B 轮也是一样。

同样，在上述案例中，如果 A 轮的保险人在保单中仅承保了四分之三的碰撞责任，同时还有免赔额的规定，甚至还有除外责任的规定（例如碰撞后 B 轮遭受的人身伤亡，残骸清除责任，甚至 A 轮本船的货物损失等）。而这些规定仅是保险合同行为，作用是去限制保险人的赔偿责任，与 A 轮的法定侵权赔偿责任无关，也就是说，如果 A 轮的保险人完全依照法院实行的单一责任制计赔，保险人会无辜地承担了一部分原本应该依照保险合同免赔，限赔和不应该负责的责任金额。这对保险人不公平。

综上分析，船舶保险人在合同中约定在两船相撞互有责任的情况下，对自己的被保险人实行交叉责任制是合理的，必要的。交叉责任制的功用是将保险人的合同责任计算和处理清楚，不再与碰撞船舶的法定侵权责任金额混淆。这种计赔方式，并不影响 A 轮船东在没有保险存在的情况下原本就应承担的责任和应享有的权利。举例如下：

单一责任制下，A 轮船东承担的损失和责任金额

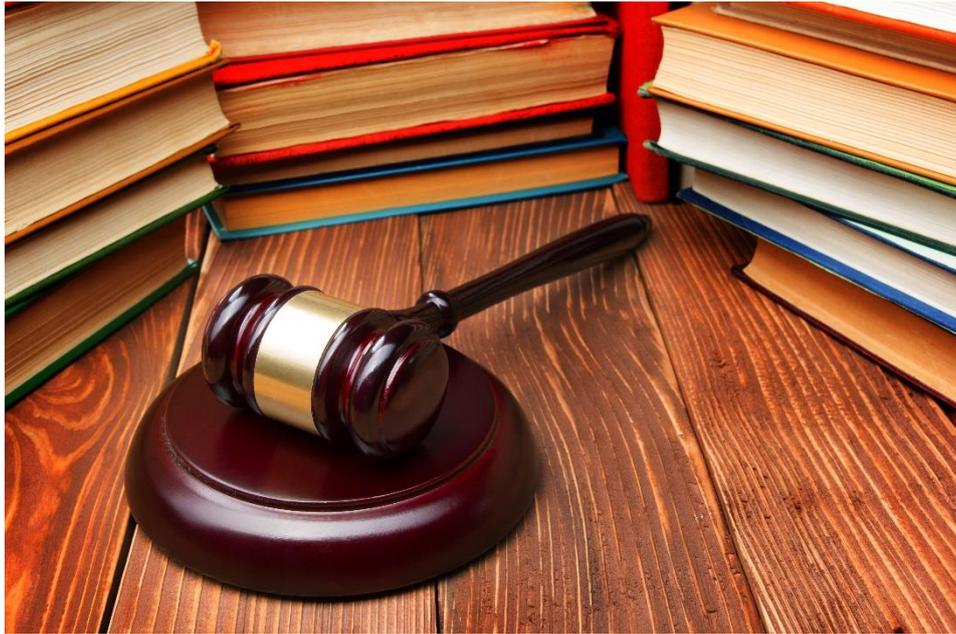
- 1. 本船损失.....USD20,000.-
- 2. 加上法院判决实际赔付 B 轮的单一碰撞责任金额（冲抵后）.....USD8,000.-
- A 轮的损失加责任金额合计..... USD28,000.-

交叉责任下，A 轮保险人应赔给 A 轮船东的损失和碰撞责任金额

- 1. A 轮修理费(单独海损)..... USD14000.-
- 2. A 轮对 B 轮的碰撞责任 USD15000X80%.....USD12000.-
- 3. 减去 A 轮修理费应由 B 轮负责的金额 USD14000X20%..... USD2800.-
- A 轮保险人应该赔偿 A 轮船东的合计金额USD23,200.-

可以看到，在交叉责任制下，A 轮保险人补偿给 A 轮船东的保险金与单一责任制下 A 轮船东承担的总损失金额相差 **USD4800.-** 而这个金额正好是 A 轮船东的船舶保险单原本就不承保的本轮的船期损失（USD6000 X 80%）





如果在一个复杂的双方互有过失的船舶碰撞中，A 轮与 B 轮除了有自身的船体损失和船期损失，还发生了船壳保险单不予承保的人身伤亡，本轮上的货损，油污责任，甚至残骸打捞责任等，如何厘清单一责任制下的船东赔偿金额和交叉责任制下的保险赔偿金额？在不涉及保险层面时，到底是 A 轮应该赔偿 B 轮，还是 B 轮应该赔偿 A 轮？计算很简单，仍然适用单一责任制的“冲抵”或“割差”方式。如果涉及到本轮的保险合同关系，保险补偿就按照交叉责任制计算。简单的做法是，保险人可以将每一项承保风险的损失金额和责任金额分别按照本轮的过失比例计赔；如果事故发生后保险人已经全额垫付了本轮的修理费和碰撞责任金额，保险人就单纯地代位求偿，按照对方船舶的过失比例追偿，自留追偿所得即可。

在实践中上述那些船壳保险人不承保的责任和风险大都由当事船舶的保赔险合同承保了。所以一个买足了船舶保险保障的船舶即使卷入了互有过失的船舶碰撞事故中，最终的各项损失都会得到两种保险人的理赔，船东仅是自负免赔额罢了。

PICC 保险单条款和 ITC 条款中将实行交叉责任制的范围确定在当事船舶没有机会享受海事赔偿责任限制的情况下。如果发生了 A 轮或 B 轮可以依法享受海事赔偿责任限制的情况保险人如何处理保险赔偿？PICC 条款和 ITC 条款都没有明确规定。两个条款都是这样约定的，“当保险船舶与其他船舶发生碰撞双方均有过失时，除一方或双方船东责任受法律限制外，本条项下的赔偿应按交叉责任的原则计算”。由于各国法庭肯定是要实行单一责任制的，因为享受海事赔偿责任限制的基础就是建立在对冲后的单方赔偿责任。由于海事赔偿责任限制一旦建立，就包括了全部损失金额，很难去区分出来哪些是保险责任，哪些不是保险责任。在这种情况下保险人可以与被保险人协商处理。一般来说，船壳保险人和保赔保险人都会同意按照单一责任制去计赔。



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>

6

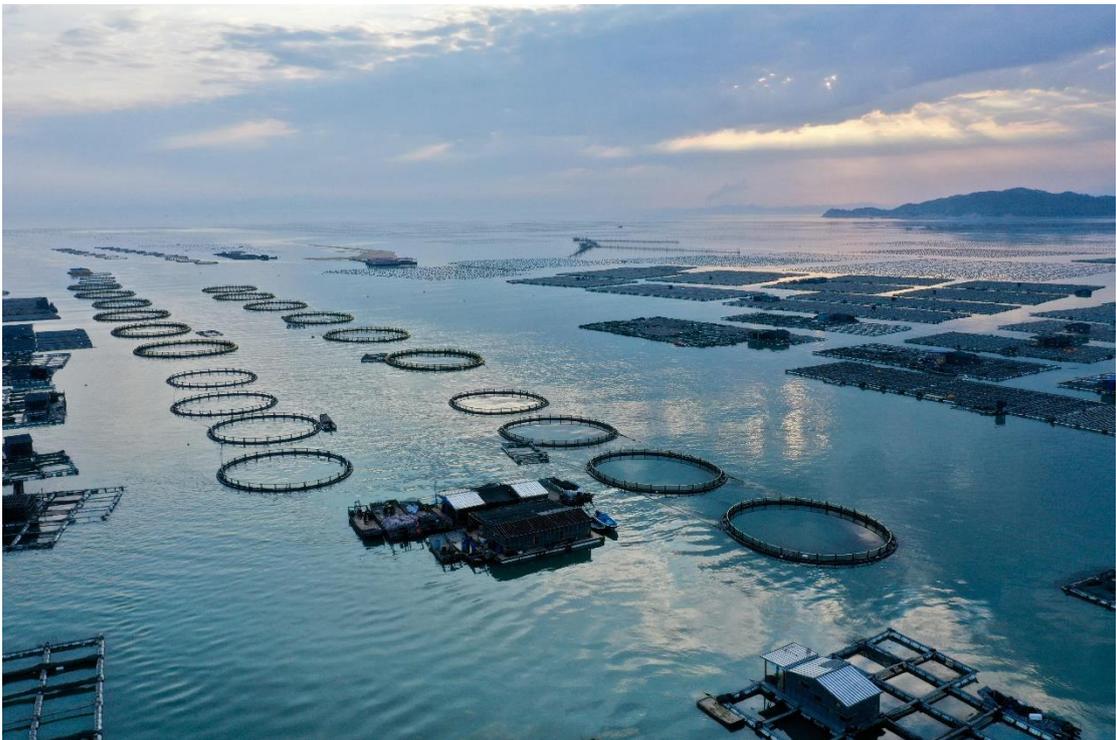


防损小贴士--船方对养殖区损害索赔的重要抗辩基点

原创：刘璐

自入冬季以来，进养殖区事故较以往增多，不少案件起因于船舶在锚地避风时不慎走锚，误入养殖区。

近期，小编处理的一起比较典型的事故就是受大风浪天气影响，船舶在避风期间走锚，误入养殖区后，大量渔网缠绕在船底，渔具渔网以及养殖物受损严重，导致船东可能面临上千万的巨额索赔。



然而，进养殖区的风险除了被养殖户或渔民索赔外，更危险的是有可能使船舶处于危险境地，如上述案例，船舶螺旋桨缠绕渔网过多，失去动力，在天气相对恶劣的冬季，主机失去动力无疑使船舶以及船上的人员、货物都处于紧迫的危险之中，并且天气恶劣，使救助工作也更加困难。遇到需紧急救助的情况需第一时间通知代理、当地海警，联系救助公司开展救援，如果情况允许，也可申请安排直升机先行救助船员，保护船员的生命安全。同时，安排救助船舶前往事故海域附近待命及守护，待气象好转后，根据制定的救助方案再组织后续救援。

通常，最令船东头疼的莫过于事后的索赔，在此也提醒各位船东，面临养殖户或渔民提出的索赔，千万不要忽略养殖户合法养殖的问题，仔细查询索赔人是否属于合法养殖/捕捞，是否有合格的养殖证及海域使用权证

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



书。那么，养殖户在未取得养殖证及海域使用权证书的情况下，其因船东的侵权行为所遭受的损失能否得到法律的保护呢？

根据《中华人民共和国渔业法》第 11 条规定：“单位和个人使用国家规划确定用于养殖业的全民所有的水域、滩涂的，使用者应当向县级以上地方人民政府渔业行政主管部门提出申请，由本级人民政府核发养殖证，许可其使用该水域、滩涂从事养殖生产。”

根据《中华人民共和国海域使用管理法》第 6 条第 1 款规定：“国家建立海域权登记制度，依法登记的海域使用权受法律保护。”

根据《中华人民共和国海域使用管理法》第 19 条规定：海域使用申请经依法批准后，国务院批准用海的，由国务院海洋行政主管部门登记造册，向海域使用申请人颁发海域使用权证书；地方人民政府批准用海的，由地方人民政府登记造册，向海域使用申请人颁发海域使用权证书。海域使用申请人自领取海域使用权证书之日起取得海域使用权。



从上述法律规定可以看出，养殖户取得合法养殖资格应当向县级以上人民政府渔业行政主管部门提出申请，并由本级政府核发养殖证，因此如果养殖户没有和相关部门核发的养殖证明或拿着某某村委会签发的养殖证明，那么很可能该养殖户不属于合法养殖。违法养殖的情况下，养殖户因第三人的侵权行为所遭受的损失，是否可以得到法律保护呢？



小编查阅到浙江省高级人民法院曾审理过类似的案件，案情简要为养殖户李某建有的海水养殖鱼塘因某开发建设管理委员会在开展工程建设过程中而遭受损坏，李某遂向法院提出诉讼，要求该开发建设管理委员会赔偿经济损失 288 万人民币。该案历经一审、二审、再审，李某的诉求均未得到法院的支持，二审法院认为，单位和个人需经政府依法批准取得使用权证方可使用海域从事养殖业，其权力才能受到法律的保护，本案诉讼中，李某对其使用涉案海域从事养殖并未申领相关权利证书的事实无异议，即李某使用涉案海域从事养殖并不合法。李某请求法院判令某开发建设管理委员会因侵权而赔偿其经济损失 288 万元，于法无据。

上述案例表明若养殖户未取得海域养殖证及海域使用权证书，但实际使用涉案海域进行养殖活动，后因第三人侵权导致损失，第三人不应承担侵权损害赔偿赔偿责任。



综合建议：

1. 当船舶行驶在渔场附近时需先以预防为主，要特别谨慎小心，一定与当地代理核对进入锚地及靠泊的路线，充分了解渔场的分布，以免进入养殖区。
2. 如果，很不幸地进入养殖区或碰触渔网，请保存好 VDR 数据，尽量配合海警调查。
3. 进入养殖区后，请第一时间告知保险经纪人和保险人以获得指导意见，并及时安排当地检验师前往现场调查、定损，并请有经验的船东代表前往协助，必要时也需请律师协助。
4. 面对养殖户的索赔，首先需审核对方是否取得合法养殖资格，再请专业人员判断对方的索赔是否合理以及合理划分责任。

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



5. 如船舶进养殖区需紧急救助，请第一时间通知当地海警、代理及保险人，他们会第一时间组织、安排并协助救援工作。

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



俄乌战事下保险及租约相关问题指引

原创：王凤景

随着俄乌战事爆发，全球目光都聚焦于此。作为着眼全球贸易的航运人，自然很难将自己置身事外。在此笔者就近日大家广为关切的问题稍做集中整理。

保险问题

1. 船舶在俄乌地区遭到损坏或产生第三方责任，保险是否承保？

通常而言，战争行为造成的船舶损坏或责任属于船壳险和保赔险的除外责任。

要使这部分除外责任获得保障，需要额外购买战争险。战争险又分为普战险和特战险。如果船舶不去被联合战争委员会列入战区名单的港口或区域，普战险就足够了。但如果要进入被联合战争委员会列入战区名单的港口或区域，就要加保特战险。

虽然俄罗斯于 2 月 24 日正式对乌开战，联合战争委员会于 2 月 15 日就极具前瞻性地将乌克兰、俄罗斯在黑海和亚速海的水域列入了战区名单。

鉴于此，对于前往“乌克兰、俄罗斯在黑海和亚速海的水域”的船舶来说，无疑要加保特战险了。

（编者注：特战险也属于附加保险，但是它不是定期保险，而是航次保险。该险种是为了满足因为各种原因不得不去履行一个涉及战区的航次的船舶需要。如果船舶要驶入联合战争委员会宣布的最新战区名单里的区域，要提前告诉保险人，保险人评估风险后，会另外报出一个针对战区的特战险的报价。）





2. 如果船舶所执行航次涉及制裁，保险是否承保？

作为两大船舶主要保险的船壳险和保赔险，保单中几乎都有制裁限制与除外条款。对于涉及制裁的航次产生的损失和责任，均不予承保。

（编者注：根据“制裁限制与除外”条款，保险人有权对违反过制裁法令，在违反航次没有发生事故的船舶，但在违反行为之后的航次中发生的保险事故不提供理赔服务。这一点已经在中国的海事法院的审理中得到判定）。

涉裁调查是一项复杂的工作，专业的律师都未必能在短时间内给出确定性的结论。一旦涉嫌制裁，即使保险人想提供帮助，其银行或再保险人都未必能允许其出手。无论是船舶自身的损失，还是对外的巨额第三方责任，恐怕都只能由船东自行面对。

随着联合国、美国、欧盟、英国等对俄罗斯全方位、深层次、多角度的制裁，大家要提高警惕，做好尽职调查，对可能涉及制裁的各种因素（包括但不限于船、货、货物相关方、代理、码头、银行等）都要更加谨慎排查。

租约问题



战争风险和制裁风险骤增，船舶应何去何从？当然我们的安全建议是远离上述风险。但有些船舶已经有（租）约在身，是否能轻易对上述风险敬而远之呢？是否可以拒绝前往？是否可索赔损失？是否可终止租约？我们可以从以下租约条款和相关法律加以考量。

1. 航区条款

有些租约中会包括航区除外条款，明确禁止租家命令船舶前往“war or war like zones as declared by JWC and/or vessel's H&M underwriters”。如果船同意前往租约中禁止前往的区域或港口，在船东保留合同权利的条件下，租家关于安全港的责任仍然存在。

2. 战争险条款

1) 期租合同

NYPE46 没有战争险条款，但 NYPE 93, NYPE 2015 和 Baltime 1939 (2001 修订) 都有明确的战争风险条款。BIMCO CONWARTIME War Risks Clause 共有 93、04 和 13 年三个版本。13 年版本对船东更有利。

BIMCO CONWARTIME clauses 的大原则是，租家不能要求船舶前往船长或者船东认为可能有战争风险的港口或者地区，并且如果发现相应风险，船长可以自主决定离开。同时条款约定租家需要支付船东额外的战争险保费。船东需要在触发条款时，给予租家通知。如果船上载有货物，租家需要在接到船东通知起 48 小时内指定其他安全港卸货；如租家不指示，船东可自主决定，相应的卸货费用由租家承担。

2) 程租合同

金康合同有战争险条款。其中金康 76 并入 VOYWAR 1950，金康 94 并入 VOYWAR 1993。Norgrain 89 有其自己但相似的战争风险条款。

VOYWAR 战争险条款主要是在约定情形发生时，给予船东取消合同的权利。并且，船东和船长有权拒绝在提单内写入存在战争风险的港口，也可以要求租家提供一个安全港口卸货。同样如租家在 48 小时内不指示，船东可自主决定卸货港。

3) 战争险条款是否赋予合同方终止租约的权利？

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>

13



这要看具体条款措辞。如果条款中赋予了终止租约的权利，也要特别注意是否触发了行使该权利的条件。比如 VOYWAR 2013 赋予船东终止租约的权利，只要根据船长或船东的合理判断，执行该航次可能使船舶面临战争风险。但需要特别注意的是，船长或船东的判断不是简单的主观判断，而是需要充分的客观证据支持来证明其做出该判断的合理性。在 the Triton Lark 2011 案中，法庭要求必须存在“real likelihood”使船舶处于战争风险。

4) 船东目前是否有权拒绝执行租家前往或继续停靠乌克兰港口的指令？

不同的条款对战争风险可能有着不同的定义，相应地触发该条款的条件也可能截然不同。比如在 The Norgrain 89 War Risks clause 中需要船长认为因为战争行为进入港口有危险，而在 The VOYWAR 2013 clauses 中战争风险包括任何实际发生的、有威胁的或被报告的战争行为。

如果交战国尚没有实际开火，但战争处于一触即发的情况下，是否能够触发战争险条款颇有争议。但目前俄乌战争已经爆发，船东应该有权根据租约中的战争风险条款（war risk clauses）避免前往或继续停靠乌克兰港口。

不过，由于每个合同的特殊性，船东应仔细审查其租约条款，尤其在做出决定前要慎重考虑。并且需要强调的是，情势瞬息万变，应该持续关注事态发展。

5) 俄罗斯港口情况如何？

根据租约中标准的战争风险条款，船东有可能有权拒绝前往亚速海沿岸的俄罗斯港口，但最终还是取决于条款本身的具体约定和事态发展。

对于悬挂乌克兰船旗的船东来说，可能有权以有被逮捕的风险为由拒绝前往俄罗斯港口。





3. 制裁条款

如果租约中有 BIMCO Sanctions Clause for Time Charter Parties 2020 或 BIMCO Sanctions Clause for Voyage Charter Parties 2020 等类似条款，一旦船东或其他船舶利益被制裁，则船东违约；如果租家、小租家、发货人、收货人或货方被制裁，则租家违约。任何一方违约，另一方可以终止租约并索赔损失。如果船舶正在执行涉裁航次，在不影响索赔权利的情况下，船东有权拒绝执行涉裁指令，租家有义务在收到船东拒绝执行通知后 48 小时内给与新的指令；否则船东可以把货物卸在任何安全港口或地点（包括装港或装货地点），船舶仍然在租，租家负担所有额外费用。

如果租约中没有上述类似条款，但制裁导致履行租约变得非法，将被认为构成合同受阻（事后非法），双方无需继续履行租约，且互不赔偿。

4. 安全港口

如果租约中没有前述战争风险条款或制裁条款赋予船东拒绝前往乌克兰或俄罗斯的权利（也就是说双方对于战争风险的责任承担没有事先划分），不安全港口则可能是船东可寻求的另一个路径。

期租租约中，为船舶指定安全港口是租家的法定默示义务（即使在租约里没有明示），而且该义务不仅指指定港口安全，而且包



括前往港口的路线安全。如果指定港口不安全，或者指定后港口变得不安全，船东都有权拒绝前往。如果前往该港口的某段路线变得不安全，船东有权要求更改航线甚至绕航。如果因执行租家命令前往不安全港口遭受损失，船东有权向租家索赔。

（编者注：船东们在判断港口是否安全，船舶是否可以去战区执行租家的航次命令时，需要做出果断和明确的意思表示。语言和行为避免前后矛盾，否则会收到英国法中的“弃权与反禁言”原则的限制而丧失原有权利。在 The “Kanchenjunga” (1990) 1 Lloyds Rep 391 一案中，船舶被租船人指定去伊朗的 Kharg island 港装船。当时两伊战争已经开打，船东仍然同意并将船舶开到该港。后来发现有伊拉克飞机轰炸危险，船东遂向租家提出不安全港口质疑，船长也随后起锚将船舶驶离。这个租约纠纷中，船方指责租家违背了安全港口责任，而租家抗辩说船东以行为接受了该港并没有提出抗议，构成弃权。仲裁庭判定船东胜诉，但是后来的英国高院，上诉法院和贵族院（后来的最高法院）都认为船东的行为表示了弃权，因此受到承诺性禁反言原则的限制，船东败诉。编者建议在类似情况下，即使船东要去不安全港口，也应该在接受租家调派的表述上冠以“Without Prejudice”条件，以示不影响原有的合同权利。）

在程租下，情况则复杂得多，需要看具体租约条款。租家可能有义务指定其他（安全）港口，船东可能有权前往其他（安全）港口，船东可能有义务（在安全地点）等待，也可能会构成租约受阻（运费支付 Issue 除外），无法继续履行。

像 Mariupol 港和 Odessa 港已遭到袭击，已经构成不安全港口了。目前要说乌克兰的港口都不安全会有争议，但形势随时在变，我们需密切关注。



5. 不可抗力 (Force Majeure Clause) 和免责条款 (Exemption Clause)

虽然英国法中没有不可抗力的概念，但现在越来越多的租约中会约定不可抗力条款或免责条款，比如 Shelltime 4 (see cl 27 and “act of war”), BIMCO 近期也发布了 Timely Force Majeure Clause 2022.

要援引上述条款需满足下列条件：

- i. 首先要看该条款中有没有明示 “war” 或 “warlike actions” 等相关字样；
- ii. 其次要看该原因与不能履行租约之间是否有因果关系。比如：虽然存在战争风险，但如果没有战争风险，一方仍然无法履行该合同，则该方不能援引该条寻求免责；
- iii. 举证责任在试图援引该条款免责的一方；
- iv. 主张免责的一方应严格遵守通知义务，及时通知另一方，否则可能影响其免责的权利。

随着事态发展，有可能触发不可抗力条款或免责条款。

6. 合同受阻 (Frustration)

期租下，NYPE 2015 中没有战争触发租约终止权的条款，但 NYPE93 中是有相关规定的。BIMCO 也制定了相关条款 BIMCO War Cancellation Clause 2004。

程租下，Gencon 和 Norgrain forms 都没有战争触发租约终止权的条款。

英国法下，合同受阻是指不可预见、非双方当事人任何一方引起的、非常严重的外来事件发生，导致合同履行变得不能、非法或从根本上改变了合同性质，进而使履约不可能或显著地改变了合同双方权利性质的性质（履约不再是公正、合理的，而非仅仅是增加了费用或者履行上的困难）。

一旦构成合同受阻，合同双方均无需继续履行合同，且互相不负赔偿责任。

不过，合同受阻在英国法下成立门槛很高。尤其期租下一个航次不可执行很难从根本上改变合同性质，很难构成合同受阻。短期的 TCT 合同比较容易构成合同受阻。但对程租租约，可能会有不同的作用和影响。



(编者注：英国法认为在一个事先已经划分好风险承担责任的合同中，合同受阻理论就难以成立，比如保险合同。英国法还认为合同受阻理论不适用于程租的运费。原因是英国普通法认为任何一种服务，只有当服务完成时提供服务者才能收取费用。这等于是合同受挫的风险已经有了法定的划分。另一个原因是，程租中的运费支付条款往往都规定，“full freight shall be deemed to be earned on signing of bills of lading, discountable and non-returnable, vessel and/or cargo lost or not lost”。这等于是船、货全损导致的“合同受阻”与运费支付的关系已经有了明示约定。但是如果不是涉及到 vessel and/or cargo lost，而是涉及到没有事先约定好的战争行为导致运费支付责任的落实，或者争议不在运费，而在于压载航程的费用，装卸时间，滞期费，滞期损失，空舱费，是否继续履行合问题，英国法律工作者会有不同意见。所以船东和租家应该在合同中事先划分好风险为妥。)

1) 如果船舶被困在亚速海，怎么办？

如果延误或可预见的延误之长足以根本改变合同性质，则合同受阻，除非其中任意一方违约（比如租家违反了安全港口义务）。如果不存在违约的合同受阻，则基本原则是各自承担损失，即期租下租家没义务支付租金，程租下船东无权索赔滞期损失。

对于前往乌克兰卸货的船舶，提单已经签发，就有及时交货的义务。如果租约中有转载条款/临近港条款且租约并入了提单，当然可以考虑将货物在其他临近安全港口卸下。否则可能就要先行等待。

2) 如果由于俄罗斯限制，船舶无法进入亚速海，怎么办？

期租下租家有权指示船舶去其他地方，租约继续履行。程租下，如果延误或可预见的延误之长足以根本改变合同性质，则可能构成合同受阻。

最新情报显示，的确有些限制影响到了亚速海和黑海的部分区域，可能影响港口营运。但具体限制程度目前尚不清楚，需密切关注。





7. 装卸时间及滞期费

如果程租下船舶挂靠乌克兰港口，装卸时间及滞期计算是否会受到影响？

Voywar 和 Norgrain war risk clauses 中并没有就 laytime 和 demurrage 进行约定，我们就要查看整个租约看是否有其他条款约定了 laytime 和 demurrage 计算的除外情况。不可抗力条款可能约定在不可抗力的时段内，laytime 不计算在内。但尽管如此，demurrage 可能仍被认为一旦滞期，永远滞期。

总之，大的原则是：如果租约中没有明确约定的例外情况，laytime 就要持续计算。而且例外情况也会被视为除外条款，要针对主张该条款的一方进行解释。

结语：

上述只是在突发形势下提供一些分析思路和一般建议，也可能存在不足或有待完善，不作为对具体问题的具体建议。建议朋友们在日常营运中：

1. 密切关注事态变化；
2. 仔细审查租约条款；
3. 采取重要行动前，建议咨询保险人或律师的专业意见；
4. 对于今后签订新的租约，根据自己的意愿和需要特别注意航区、战争风险条款、制裁条款、不可抗力条款等。必要时寻求专业律师意见。



参考并感谢：Skuld P&I club/ Winter Scott 律师事务所的
Glenn Winter/ Standard P&I club/CPI/ Charterers' P&I

上述文章仅供读者参考，如需帮助请联系我们。

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。

