

诺亚之风

2026/09/21 刊

目录

卸货中打压载水，老旧船务必警惕这个隐患！ 2

船东接手缺乏历史记录的二手船舶所面临的风险 4

地区冲突及其对租船合同的影响 7

卸货中打压载水，老旧船务必警惕这个隐患！

原创：宋石磊

船舶卸货作业中，打压载水是调整船体平衡、保障作业安全的常规操作，但看似简单的流程里，却暗藏着极易引发货损的隐蔽风险。尤其是服役年限较长的老旧船舶，船体部件老化、腐蚀问题更为突出，稍有疏忽就可能酿成事故，更需时刻绷紧安全这根弦。

此前就有这样一起极具警示意义的典型案例：某老旧船舶在卸货作业中同步开展打压载水操作，作业过程中突发货舱进水情况。经排查发现，是压载舱测量管经过货舱的部位锈蚀穿洞，海水顺着破损处持续流入货舱，最终导致舱内装载的精矿严重水湿。此次事故不仅造成了大额货损，还引发了后续复杂的理赔纠纷，给船方、货主都带来了不小的经济损失和声誉影响，也为所有老旧船舶作业敲响了警钟。

对于老旧船舶而言，长期的海上作业让船体结构饱受海水腐蚀、风浪冲击及货物摩擦，压载舱测量管、输水管线等部件的老化、锈蚀、变薄问题更为普遍，且这类隐患往往隐蔽性极强，日常巡检中容易被忽视。若卸货打压载水时操作不规范、排查不到位，极易引发漏水、货损等事故。在此提醒各位船东及船员，老旧船舶卸货作业打压载水时，务必严格做好以下几点：

一是作业前全面细致排查。作业前务必对压载舱测量管、输水管线等关键部位进行全面检查，重点关注经过货舱的管线区域，仔细查看是否有锈蚀、破损、渗漏、变形等迹象。老旧船舶需适当增加排查频次，对发现的隐患立即整改，严禁带隐患开展作业，从源头规避风险。

二是作业中全程密切监控。打压载水过程中，需安排专人实时观察货舱状态，重点留意舱内是否有渗水、漏水、积水等异常情况，同时合理控制压载水注入速度，避免因水压过大加剧管道破损，确保作业过程可控可监。

三是强化应急处置能力。作业前提前梳理应急处置流程，若发现货舱进水等异常情况，立即停止打压载水作业，第一时间排查漏水点并采取封堵、排水等应急措施，最大限度降低货损程度，减少后续损失。

安全无小事，细节定成败。老旧船舶的安全运营，离不开日常的精细化维护和规范的作业流程。希望各位船员摒弃侥幸心理，重视每一个作业细节，严格落实各项安全防控措施，有效规避货损风险，保障船舶卸货作业安全、高效开展，守护好船方与货主的共同利益。

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>

船东接手缺乏历史记录的二手船舶所面临的风险

编译：李国靖

通常在买卖船过程中，船舶的技术管理公司一夜之间发生变化，但新的管理公司及船员需要更长的时间才能熟悉其机械设备及技术状况。若船舶维护保养记录未能随船交接，管理公司和船员可能缺乏评估设备状态、辨别已到期应维护保养的项目，以及无法了解相关风险所需的信息。在接船后短期熟悉船舶期间，隐藏的安全隐患可能不被发现，从而增加了船舶技术故障及相关事故的发生风险。

以下是 GARD 理赔协会对这一问题的分析和提醒，供客户参考！

2026 年 7 月 20 日

本文所提供的信息仅用于一般性参考。尽管我们已尽最大努力确保信息在发布时的准确性，但不对信息的完整性或时效性作出任何保证或声明。本文内容不构成专业建议，依赖此类信息的风险完全由您自行承担。Gard 及其关联公司、代理和员工均不对因依赖本文所提供信息而产生的任何损失、费用或任何形式的损害承担责任，无论该信息来源于 Gard、其 股东、通代或其他供稿人。

船舶交接时为何维护记录至关重要

水险保险人长期以来一直强调，维护保养记录应在船舶所有权或管理权发生变更时随船交接。Gard 曾在 2010 年的防损通函中对此问题作出了说明，国际海上保险联盟（IUMI）则在其“2015 年的发布的观点关于船舶维护保养记录缺失”中进一步重申该观点，并警示称缺失相关文件可能使新的经营人及保险人暴露在本可避免的风险中。

索赔数据呈现了同样趋势。北欧海上保险人协会（Cefor）在 2018 年保险统计专项分析中指出，所有权变更的船舶通常比所有权稳定的船舶具有更高的索赔频率。统计数据并未将缺失记录列为原因，但强调了所有权变更可能会带来更高的风险。维护保养历史记录不完整可能是新经营人难以有效管控此类风险的原因之一。

尽管存在这些警示，该问题至今仍具有现实意义。维护保养记录经常未能及时随船舶交接的状况，不仅给新任管理公司带来不确定性，一旦发生损害，还会使相关索赔评估变得复杂。近期的一起 Gard 案例表明，记录缺失可能同时影响技术评估和保险索赔评估。

因记录不完整而使索赔复杂化的案例

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>

Gard 近期处理了一起涉及柴油发电机涡轮增压器损坏的索赔案件。由于关键维护保养记录缺失或不完整，无法明确评估损坏原因。部分记录缺失的情况可能追溯到船舶所有权和管理公司变更前。

本船配备三台柴油发电机，另外两台发电机涡轮增压器近期进行的改造同样也与此相关。但由于缺乏发电机完整的运行时长、检修记录以及上述改造的实施缘由，难以判定本次损坏究竟是三台发电机普遍存在共性故障引发，还是仅该台涡轮增压器单独出现的独立故障。这给因果关系认定、免赔额核算以及向第三方追偿工作带来较大困难。

该案例表明，历史记录缺失会削弱被保险人在因机械设备损坏而主张赔付时的效力。

对经营和保险的影响

新任管理公司及船员若无法查阅船舶维护保养记录，从交接伊始便处于极为被动的境地。信息无法持续衔接的情况下，他们需要花费时间核验各系统与设备工况、梳理维护保养计划，并建立可靠的技术基准。在此过渡阶段，必要维护保养工作可能出现遗漏或拖延，进而增大设备故障、营运中断以及相关索赔的风险。

倘若船舶发生损坏却无法提供维护保养记录，由此引发的后果将更为严峻。保险单通常将自然磨损、维护保养不当及类似原因造成的损坏列为除外责任。提出索赔时，保险人检验师一般会要求提供受损设备及其关联系统的维护保养记录。一旦无法出示相关记录，则难以核实设备运行时长、保养周期，亦无法证明操作维护符合原厂规范要求。

文件资料缺失本身并不直接决定索赔结果，但会使被保险人更难证实损坏成因、取得修理费用赔偿。

监管层面漏洞

这一问题也凸显了仅依赖法定文件或船级社文件来评估船舶状况的局限性。船级社认证虽可确认船舶符合相关规则及检验要求，但并不能单独证明船舶在两次船级检验期间得到了妥善维护保养。

ISM 规则体系要求船舶经营人制定维护保养计划，并保存能够证明船舶及其设备工况的相关记录。船舶发生所有权变更或管理公司变更时，尽管依据 ISM 规则，通常需要换发全新的船舶管理公司资质证书(DOC)和船舶安全管理证书(SMC)，但规则层面却通常并无统一要求规定必须确保历史维护保养记录必须交接。

船舶更换管理公司之际所签发的临时安全管理证书（Interim SMC），仅用以确认船舶交接时点满足形式合规要求，并未涉及历史维修保养记录的交接事宜。

建议采用的船舶交接规范做法

鉴于现有监管框架下无法确保历史维修保养记录完成交接，船东应当将此明确纳入船舶交接流程，具体包括：

- 在买卖合同中明确约定维护保养记录须随船，并与船级证书、船舶图纸及其他交接文件共同提交。
- 确保历史维护保养记录及其他重要技术资料留存船上；即便原管理公司收回属于其自有管理体系的授权软件、ISM 手册及其他文件，亦不得带走前述资料。最少船上留存纸质版本。
- 核查移交资料的完备程度，确保新任管理公司和船员能够据此厘清维护保养历史记录、设备运行时长，识别需重点关注或改造升级的项目。
- 核验移交的资料是否完整，足以让新任船员与管理人掌握维保履历、设备运行时长，以及需要重点关注或改造升级的项目。
- 采取上述措施，有助于新任管理公司和船员熟悉船舶及其机械设备状况，同时为确定所需开展的维护保养或改造项目提供清晰依据。倘若后续产生索赔，相关资料也能够使被保险人处于更为有利的举证地位，用以证明相关损失并非由自然磨损或维护保养不当造成。

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>

地区冲突及其对租船合同的影响

编译：李明峻

引言

国际航运现已进入地缘政治持续动荡的全新阶段。多场长期地区冲突波及全球多处极具战略价值的海上咽喉要道——包括阿拉伯海与霍尔木兹海峡、红海、黑海，从根本上重塑了船东与租家面临的风险格局。在此背景下，若租家指令船舶驶往或途经船东认为风险不可接受的区域，双方产生纠纷将无可避免。

本文梳理一份实用核查清单，列明评估船东应对此类情形时需重点审阅的租船合同核心条款。

冲突发生区域

霍尔木兹海峡 / 波斯湾

美、以与伊朗之间的持续对峙，给霍尔木兹海峡商船航运带来重大威胁，也令滞留波斯湾内的船舶陷入严峻困境。虽部分商业航运间歇性恢复，但当地安全局势持续动荡，风险等级居高不下，船舶战争险保费大幅上涨。伊朗武装持续对抗美国主导的海上安保行动，美方则持续部署海上力量限制伊朗海上活动。

阿曼湾

阿曼湾是美伊海上对峙的延伸区域，海军活动频繁，商船长期面临安全威胁。美军持续对涉嫌运载伊朗出口货物的船舶实施海上拦截，伊朗则通过海上兵力部署与间接威慑予以反制。

红海

自美伊波斯湾冲突爆发以来，胡塞武装对红海商船的袭击风险持续升高。胡塞武装仍具备并有意使用导弹、无人机、无人水面艇袭击商船，尤其针对其认定与美国、以色列及其合作方存在关联的船舶。

此前红海暂无袭击事件发生，但近期局势突变：胡塞武装宣布对沙特籍船舶实施海上封锁，并宣称已袭击两艘悬挂沙特国旗的油轮，同时打击沙特陆上石油仓储设施。

黑海 / 亚速海

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>

俄乌双方持续扩大海上打击范围，黑海、亚速海商船安全环境显著恶化。乌克兰加大远程无人机作战力度，针对亚速海、黑海上的俄方后勤船舶及所谓“影子船队”实施打击。乌无人作战部队通报，2026 年 7 月 6 日至 22 日期间，在亚速海击毁 126 艘俄方影子船队船舶、黑海击毁 70 艘；近期另有多艘非影子船队船舶遭乌无人机袭击。

与此同时，俄罗斯持续使用导弹、无人机攻击乌克兰港口及商业船舶。

受不断升级的安全威胁影响，多家航运企业已临时暂停黑海部分航道运输业务。国际海事组织再度谴责针对民用船舶的袭击行为。而水雷隐患、无人机打击、军事行动仍持续对该区域商船构成重大安全风险。

租船合同相关条款要点

下文梳理当租家要求船舶驶往战乱区域时，船东需重点关注的租船合同关键条款。

战争风险条款

战争风险条款是租船合同中最为核心的条款。

原则上，该类条款措辞形式多样；干散货租船合同普遍采用 BIMCO 标准战争风险条款，典型为 BIMCO CONWARTIME 或者 VOYWAR Clauses。

CONWARTIME & VOYWAR

以 1993 版 CONWARTIME 条款为例：船长与 / 或船东经合理判断，认定船舶、船员或货物可能或极有可能遭遇战争风险时，船东无义务继续驶往、途经任何港口、地点、区域、地带或水道。

司法判例对“可能或极有可能”作出界定：需存在真实发生的可能性、切实危险、重大风险，仅单纯存在理论上的风险不足以成立。此外，船东 / 船长作出风险判断时，必须秉持善意、客观合理（参见判例《Triton Lark》[2012] 1 Lloyd’s Rep 151）。该裁判标准同样适用于修订措辞后的 2013 版、2025 版 CONWARTIME 条款。

各版本 CONWARTIME 条款存在关键差异，实务中最值得关注的是：2025 版条款修改了船东向租家发出通知的时限（例如申请变更航行指令时），由 48 小时延长至 72 小时。

另外，2013 版与 2025 版新增明确表述：无论相关风险在订立租船合同时已存在，还是合同签订后才产生，船东均可援引本条款。该条款效力需结合个案事实判定，后文详述。

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>

油轮租船合同：Beepeetime 2、ASBATANKVOY、Shelltime 4

油轮租约设有多款独立战争风险条款，例如 Shelltime 4 第 35 条：若因战争、敌对行为等，船长 / 船东经合理判断，船舶前往、驶入指定装 / 卸货港存在危险，船东通知租家后，租家有权指令船舶在航行限制范围内更换其他港口装卸货物。

再举一例，Beepeetime 2 第 40 条第 2 款（与 ASBATANKVOY 第 20 (b) 条实质一致）：授权船长 / 船东自主评估航行危险。判例明确，该条款下的自主裁量权必须诚实、善意行使，不得武断、不合理、随意滥用（参见判例 *Product Star* (No.2) [1991] 2 Lloyd's Rep. 468）。该案中，签约时至航行时风险程度未发生变化，法院认定船东拒绝航行属于武断行为。

风险评估

船东的判断是否具备“客观合理性”，可通过针对本船、本航次出具的专项详细风险评估报告予以佐证（*The Triton Lark* [2012] 1 Lloyd's Rep 151）。因此，船东若考虑拒绝驶往 / 滞留某一区域，条件允许时务必完成专项风险评估；船东也可委托第三方机构出具独立风险评估报告。

独立风险评估报告至关重要：一方面可支撑船东与租家无损害协商、寻求双方均可接受的解决方案；另一方面，若协商破裂，报告将成为核心证据。

租家时常要求船东立即执行航行指令，尤其租船合同普遍约定船东应尽快完成航次。但船东无需即刻服从指令，通常有权预留合理期限，评估执行指令的安全隐患、核实指令合法性（参见判例 *Houda* [1994] 2 Lloyd's Rep 541）。具体时限以租船合同条款与案件背景为准，一般需足够完成全面风险评估、必要时咨询法律意见。

仅依靠标准战争风险条款，船东虽有权拒绝驶往风险区域，但战争险条款仅为全部法律依据的一部分，还需综合其他合同条款判断。

风险自担情形：

允许航行区域专项约定

即便合同载有战争风险条款，若结合合同全文与签约背景可认定：船东已自愿承担驶往某区域对应的战争风险，则船东无权拒绝前往（判例 *Paiwan Wisdom* [2012] EWHC 1888 (Comm)）。

船东需逐条审阅租船合同，重点核查约定中明文许可船舶前往受战争影响的特定区域；此外，同预设船舶必须航行至该区域：例如列明具体港口、写明“永

久允许驶往该地区”等（此类约定措辞千差万别）。部分合同还会约定驶往战乱区域的额外战争险保费承担规则，若租家同意承担上浮保费，船东拒绝航行的抗辩理由将大幅弱化。

此类区域航行约定与战争风险条款的效力优先级，需通过合同解释判定，取决于条款原文与签约时全部客观事实。

租船合同类型影响风险自担认定

此外，租船合同的具体类型，对于判断船东是否构成风险自担这一问题至关重要。举例而言：若为仅约定单一卸货港的航次租船合同（或是目的地固定的航次期租合同），在订立租约时相关航行风险已为公众所知的情况下，船东想要主张其并未承担驶往该特定区域的固有风险，难度会更大（并非完全无法抗辩）。与之相对，签订全球航行范围长期期租合同的船东，则更容易主张，在宽泛的全球航行权限之内，某一处突发战乱区域的风险并非其预先承担的风险。核心要点在于：租船合同中约定的航行营运范围，是判定船东所承担风险边界的关键依据。

签约时间与签约时客观背景

判断船东能否拒绝驶往某区域，租船合同签订日期至关重要。签约时已客观存在的风险，法律上更倾向认定船东签约时已自愿承担

分情形判定规则

1. 合同未预设、未要求船舶前往该区域：若无其他限制，船东可正常援引战争风险条款；
2. 若租船合同预先约定船舶有可能被指派前往某一地点，依据合同解释规则，除非所用战争风险条款明确规定无论风险在签约时是否已存在均可援引（例如 2013 版、2025 版 CONWARTIME 战争险条款），否则仅当签约后相关风险发生加剧时，船东才能援引该战争风险条款。
3. 若租船合同明确要求船舶航行至特定地点（例如列明具体港口、或约定该航线“永久准许航行”），即便战争风险条款本身具备适用基础，船东也无权援引，除非签约后风险性质发生改变，或风险大幅升级、达到“本质性变化”的程度（参见英国最高法院判例 The Polar [2021] UKSC 2）。
举例：若租船合同签订于 2026 年 2 月 28 日冲突爆发前，合同约定船舶经霍尔木兹海峡航行，冲突爆发后风险质变，船东可据此抗辩。

租船合同其他配套条款

安全港口保证与赔偿条款

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>

10



若港口受战争波及，船东可主张该港口法律意义上不安全。主张成立的前提：无突发异常事件前提下，船舶无法安全抵达、使用并驶离该港口（判例 Eastern City [1958] 2 Lloyd's Rep 127）。

然而，依据英国海商法，判定港口安全看预期安全状态：下达指令时评估，但评估标准为船舶抵港、靠港作业时的安全环境。若下达指令时暂无战事、但可预见冲突爆发，港口是否具备预期安全性将产生复杂法律争议。

期租合同项下，租家下达指令后港口变为不安全的，租家负有次要义务，另行指派预期安全的替代港口；航次租船合同下租家无此项义务。

理论上，战争情形可以触发安全港口保证条款，但如果专项战争风险条款本身并未赋予船东拒绝执行航行指令的权利，船东通常难以仅凭通用安全港口保证条款拒绝驶往受战事影响的区域。

但如果船舶遵照指令驶入战乱港口后发生损坏，船东事后提起损害赔偿索赔时，安全港口保证条款将起到关键作用。

同理，若船舶因遵从期租租家的航行指令（例如途经霍尔木兹海峡）遭受损坏，船东可依据默示赔偿条款索赔（例如 1946 年 NYPE 第 8 条所载的默示赔偿责任）。部分租船合同还设有明文赔偿条款，例如 Shelltime 4 第 13 (a) 条。

不过，想要索赔成功，必须满足一项核心条件：租家下达的航行指令是造成船东损失的直接有效诱因。同时，若相关风险依据租船合同被认定为船东自愿承担，则船东无法就此获得赔偿。航次租船合同一般不存在同类赔偿约定。

解约条款

部分租船合同约定，若战争影响预定航次，一方有权解除合同。多数合同设有双方解约条款，列明美、英、中、法、日、俄等国爆发战争时可解约。但前文所述冲突均未出现上述国家间正面交战，因此该条款适用空间有限。

需仔细审阅解约条款，若列明国家卷入战争，船东 / 租家可据此解约。

此外，战争可能导致长期期租船舶无法按时交船，错过受载期，触发解约权。

不可抗力条款

航次租船合同普遍设置不可抗力条款：若约定不可抗力事件阻碍、延误合同履行，免除双方履约义务与违约责任。条款对双方的保护范围需结合原文解释，取决于履约受阻的实际程度。

制裁条款

当前复杂的地缘政治局势同时带来各类制裁合规风险。对此，现行多数租船合同都会设置制裁条款，典型范本为 BIMCO 2020 期租合同制裁条款。该条款划分船东与租家的制裁合规责任：任何一方均有权拒绝执行会使自身、船舶、货物或相关人员遭受主管机关制裁的航行指令或履约行为；同时规定在特定情形下，当事方有权中止履约或解除租约，旨在保护合同双方免受国际制裁体系引发的法律、财务及营运风险。

波斯湾海峡管理局及多家关联实体已被列入制裁清单。OFAC 明确指出：即便无资金往来，向该机构申请安全通行许可也可能构成可制裁行为。美方政策立场如下：伊朗试图借霍尔木兹过境牟利的所有方式——无论是通过伊朗伊斯兰革命卫队直接收取通行费、波斯湾海峡管理局的“通航许可”制度，还是名义上民营的保险机制（如 PGMIC、霍尔木兹安全保险平台 Hormuz Safe）——均已被纳入主动制裁清单；任何向伊朗或伊朗革命卫队支付款项、实物对价，甚至单纯获取其“安全通行”服务的行为，美国主体与非美国主体都会面临制裁风险。

依据 OFAC 指引，所有途经霍尔木兹海峡的船舶必须开展额外尽职调查，确保不违反制裁规定。若船舶计划过峡，请立即联系专属理赔专员，由专员指导完成前置核查，协会方可确认承保，或处理后续理赔事宜。

本年度全球制裁规则日趋复杂。

2026 年 4 月 13 日中国出台《中华人民共和国反外国不当域外管辖条例》（国务院令 第 835 号），该条例强化了中国应对外国“长臂管辖”措施的反制能力，在五年前出台的阻断措施基础上，新增多项执法工具与配套程序指引。

各国制裁法规存在冲突，会员企业务必复核合同制裁条款，常态化开展尽职调查，持续跟踪制裁政策变动。

船员战争津贴条款

部分标准战争风险条款（例如 2013 版 CONWARTIME 战争险条款）规定：船舶驶入战区 / 高风险区域时，船东依据船员劳务合同必须向船员发放战争津贴的，相关费用应由租家全额补偿。但实务中出现大量定制化条款，石油巨头企业的租约尤为常见，这类条款要求船东必须以书面形式将津贴金额告知租家。在此提醒合同双方仔细审阅此类定制条款的全部约定。

合同受挫（履行不能）

若船舶长期无法安全航行（例如船舶被困波斯湾），且适用的租船合同条款无法妥善处理该情形，则租船合同可能构成合同受挫。与所有商事合同一致：在

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>

12



双方均无过错的前提下，客观情势发生重大变更，致使剩余合同义务的履行效果，与签约时双方合理预期存在根本性差异，强制双方继续履约将有失公允时，租船合同即发生受挫。合同受挫属于自动生效，无需任何一方主动作出选择。若合同受挫后，一方向另一方提供履约行为并使对方获益，后续会产生复杂的法律争议。

需要注意：仅履约成本增加、船舶发生长时间延误，不足以认定合同受挫；变更后的客观情势（包括可预见的后续延误）必须让履约产生本质性改变。判断新情势是否达到足以令合同受挫的根本性差异标准，必须结合合同条款（尤其是剩余履约义务相关约定）与案件全部事实综合判定。

货物与提单条款

不可孤立看待租船合同项下的权利义务。船东拟定应对方案时，还需考量船舶是否载货、货物自身属性，其中最典型的考量因素为货物是否属于易腐货。

船东依据租船合同装载货物并签发提单后，会基于货物托管关系对货方承担提单项下义务，通常包括在指定卸货港完成卸货、妥善照料所载货物。船东需重点核实提单是否赋予其同等拒航权利，例如提单是否并入案涉租船合同的战争风险条款。建议船东在租约中增设条款，要求依据本租约签发的所有提单，均同步并入船东在租船合同中享有的同类保护性约定。

同时，船东还需厘清提单项下运费的计取方式与赚取节点。

五项实操应对步骤

一、安全第一

船舶与船员安全是最高优先级。

即便无战争风险条款约定，船舶也无义务驶往或滞留存在即时致命危险的区域。

二、全面审阅租船合同

完整通读全部租约条款至关重要。战争风险条款固然核心，但仅能解答部分船东履约义务问题。若船东计划援引 BIMCO 标准战争险条款拒绝执行指令，务必留意：此类条款项下船东各项权利，均以提前向租家发出最低时限通知为前提，需严格遵守通知时限要求。

三、预留充足时间完成风险评估

船东无需不加思索、立刻执行租家指令，有权预留合理时间审核指令合法性、评估安全隐患。

条件允许时，应利用该窗口期收集证据、出具本船专项航次风险评估报告，客观判断执行指令是否安全；必要时委托专业第三方出具风险评估意见。

四、尽可能协商达成一致

为安全、顺利完成航次，船东与租家之间通常互负默示合作义务。双方应当保持沟通渠道畅通，尽最大努力协商解决方案，降低船舶及船员面临的各类风险。但与此同时，船东需时刻兼顾后续索赔权利的保全：若无法确定延误损失能否向租家追偿，则不应轻易同意长时间搁置船舶、开展协商谈判。相较于定期租船合同，该问题在航次租船合同项下会更为突出。

五、定制条款

对于新签订的租船合同，若船舶预计可能或必然途经受战事影响区域，船东与租家应当考虑增设专项合同条款，以维护、强化各自的法律地位，规避现行各类标准战争风险条款存在的法律不确定性。

但同等重要的是，船东在洽谈签约阶段务必保持警惕：切勿同意那些即便合同载有战争风险条款，实质上仍强制船舶驶入战乱区域的约定。

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

【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。

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

