

乌克兰战争——对合同义务的影响

更新于 2022 年 4 月 6 日

由于乌克兰战争，我们的抗辩险律师团队接到了大量咨询。一些船东和经营人目前有船停留于或正在开往乌克兰或俄罗斯港口，而另一些船东和经营人则担心未来他们是否还负有前往俄罗斯港口的合同义务。



本文中，我们概括了一些主要与抗辩险问题相关的常见问题。虽然许多问题取决于具体情况，但我们可以提供一些总体指引，之后根据事情进展，将对该等指引予以补充。以下回答均以“租船合同适用英国法”为前提。如果租船合同适用其他法律制度，回答可能有所不同。

安全问题

The Eastern City 案对“不安全”所作的经典定义既适用于航次租船合同（下称“程租合同”）也适用于定期租船合同（下称“期租合同”），但不安全的后果有所不同。



“对于特定船舶而言，除非相关期间，某一港口是能够到达、使用并从其返回的，且不会面临即使运用良好驾驶和船艺也无法避免的危险（遭遇非正常事件的除外），否则港口即为不安全港口……”

1. 如果租船合同中有安全港口保证，可以拒绝前往乌克兰港口的指令么？

- 在拒绝之前，应该根据您的具体情况咨询意见，但回答有可能是肯定的。自 2 月 24 日以来，与乌克兰毗邻的黑海西北海域已对所有船舶关闭。俄罗斯黑海舰队正在对乌克兰实施海上封锁。禁航区附近的商船接到俄罗斯海军舰队通过甚高频发布的警告，称由于俄罗斯海军正在进行“反恐行动”，因此乌克兰附近及境内水域禁航，所有进入该区域的船舶将被视为恐怖分子。对于大多数船舶而言，乌克兰港口会被认为不再安全，在船舶被指令前往乌克兰港口的情况下（这种情况不大可能发生），可以拒绝服从该等指令。

2 如果租船合同中有安全港口保证，可以拒绝服从前往俄罗斯港口的指令么？

- 俄罗斯港口对于乌克兰船员而言可能不安全。我们接到报告称，一些乌克兰船员被带下船，并被问及政治信仰；据报道，有一名乌克兰船员没有被送回船上。目前律师们普遍认为，俄罗斯港口对乌克兰船员来说不安全。至于船东是否有义务更换乌克兰船员来处理这个安全问题，对此有不同的看法，但可能更好的观点是，船东没有义务更换船员以满足港口为安全港口。如果出现此问题，请与协会抗辩险理赔人员讨论。
- 俄罗斯港口可能对有欧盟/英国/美国联系的船舶不安全。据 NK IOC 报道，两艘隶属于西欧国家的船舶在俄罗斯领海被扣留。该扣船被认为与俄罗斯 3 月 8 日的一项法令有关，但关于扣船和法令的信息都较模糊，因此若以此为由而拒绝靠港应谨慎。如果船舶因与欧盟/英国/美国的联系而在俄罗斯被无限期扣留，对于这些船舶而言，港口可能为不安全港口。尽管情况仍不明朗，且每个案例都必须综合考虑当时的事实，但进入黑海港口时的水雷风险越来越大。近期，俄罗斯已被列入联合战争险委员会(JWC)的除外区域清单，这表明联合战争险委员会对靠港俄罗斯表示顾虑。形势可能会快速变化，未来可能面临风险的增加。

3 如果租船合同中没有明示的安全港口保证，可能有默示保证么？

- 默示保证可能存在，但认定默示保证相当困难。在规有宽泛的航行限制的期租合同中，很可能有默示保证，但在规有指定港口的程租合同或航次期租合同中，不会有默示保证。在认定租船合同中有默示安全港口保证前，请咨询您的理赔专员。

4 如果租船合同中没有明示或默示的安全港口保证怎么办？

- 可能还有其他条款可以让您拒绝停靠俄罗斯或乌克兰港口，请参阅下文关于战争险条款的评述。

5 如果港口变得不安全，船东可以要求更改指令么？

- 如果是期租合同，回答是肯定的，如果是程租合同，回答则是否定的。如果是期租合同，租船人必须更改指令。
- 在程租合同的情况下，不存在自动重新指定权，但在大多数情况下，双方可以达成协议解除租船合同。
- 没有达成协议的，船舶将不得不在港外等候，直至租船合同受挫（见下文）。这不是务实的解决方案，因此应该通过协商找到解决方案。

合同受挫

在种种情境下，会出现租船合同是否受挫（即租船合同无法履行或其主要目的有根本性变化）的问题。在英国法下很难证明受挫，因此通过协商终止租船合同总是好过援引受挫。此

外，基于损失由受损方自行承担的原则，受挫的结果对任何一方来说可能都不理想。付款方可以收回为合同终止时尚未提供的服务预付的款项，但法院可以命令从中扣除已发生的费用。

6 被困在乌克兰的船舶的租船合同是否受挫？

- 鉴于被困船舶在可预见的未来似乎无法脱困，现阶段，一些期租合同受挫的论点逐渐占了上风。然而，每个个案都将取决于其自身的事实（包括船舶被困的时间和租约期限）。我们建议在发出任何合同受挫通知之前咨询您的理赔专员。
- 程租合同更有可能受挫，但对于船东而言没有实际区别，因为船东无法因延误而索赔延滞损失（detention），而船东获取运费的最好机会可能就是等待事件结束。
- 如果承租人认为租约受挫，船东仍对已装载的任何货物负有义务，他们应尽早就其责任及可行选项寻求建议。

7 前往乌克兰或俄罗斯港口的船舶的租船合同是否受挫？

- 前往乌克兰的程租合同和航次期租合同可能由于船舶无法抵达乌克兰而受挫，但如果租船合同中就港口而言，包含“或船舶可能安全抵达的附近地点”这一规定，则受挫的可能性较小。期租合同不会受挫，因为船东可以要求给予替代指令，而租船人有义务给予船东该等指令。
- 俄罗斯港口仍可以抵达，而且就目前情况而言，除对于有乌克兰船员在船的船舶外，俄罗斯港口并非不安全。有一种可能的说法是，俄罗斯港口对于某些与欧盟/英国/美国有联系的船舶来说可能为不安全港口，尽管未来几周情况可能会发生变化，但目前还尚未清晰。

8 前往英国港口的俄罗斯船舶的租船合同是否受挫？

- 英国已禁止任何与俄罗斯相关的人拥有或经营的任何船舶进入英国港口。欧盟港口正提议实施类似限制措施。在这种情况下，由于禁令的结束日期不确定，前往英国港口的该等船舶的程租合同和航次期租合同有可能会受挫。
- 该等船舶的期租合同目前不太可能受挫，但如果在该等船舶的航行区域内针对俄罗斯船舶的禁令变得更为普遍，情况可能发生变化。
- 务实的解决方案：应该通过协商，找到解决方案。

合同条款：战争险、解约等

关于战争风险的分配问题，已存有多款合同条款。该等条款可由双方根据个案协商确定，或者双方可以选择使用标准行业条款，比如波罗的海国际航运公会（BIMCO）战争相关条款。这些条款不尽相同，但我们考虑了一些会员咨询的常见条款，具体如下。

9 如果租船合同有条款规定在英国、美国、法国、俄罗斯、中国（被称为“五大国”）之间发生战争时可以解约，船东可以解约么？

- 不可以——因为目前在这些国家中的任意两国之间并未发生战争。

10 如果上述国家名单中有乌克兰，船东可以解约么？

- 可以——俄罗斯和乌克兰之间发生了战争。

11 船东可以援引 CONWARTIME 2013 期租合同战争风险条款，拒绝服从期租人下达的、前往黑海俄罗斯港口的航次指令么？

- 尽管船东显然可以以面临“战争风险”为由，拒绝服从前往乌克兰港口的指令，但就俄罗斯港口而言，回答并不显而易见。船上有乌克兰船员可能会让船舶面临条款定义的战争风险，但这是一个有待在关键时刻根据预定停靠港的情况予以确定的事实问题。此外，条款赋予船东明确的航行自由，如果担心船员安全，可以在替代港口停靠，更换船员。

12 谁有责任支付因停靠黑海俄罗斯港口而大幅增加的额外战争险保费（AWRP）？

- 如果停靠该等港口被认为涉及通过 CONWARTIME 2013 条款定义的战争风险地区，且该条款被纳入租船合同，则租船人应承担额外战争险保费。VOYWAR 2013 条款同样如此。

延误

船舶目前被困在乌克兰。虽然船舶目前并未滞留在俄罗斯，但有可能船舶会进入黑海俄罗斯港口装货，之后被阻止离开。谁承担责任，承担什么样的责任？

13 如果船舶订有期租合同，滞留期间船舶仍未停租么？

- 回答是肯定的。租船合同中有明确的条款另有规定的除外。船舶仍由租船人使用，并且在各方面具有充分效率（租船合同中如有任何不可抗力规定，该等规定应予适用）。

14 如果船舶订有程租合同，船东能索赔完成航次的时间损失/延误么？

- 货物作业期间，装卸时间和滞期费照常计算，但可以援引特别装卸期间或滞期费例外条款的除外。一旦完成货物装卸作业，且船方文件被交还，船东将只能以延滞损失（detention）的形式向租船人提出延误索赔。但是，要主张该索赔，租船人必须是违反了租船合同，而如果延误不是由任何一方的过错导致的，租船人就不构成违反租船合同。

15 如果货物作业发生延误，ASBATANVOY 例外条款是否中断装卸期间或滞期费的计算？

- 回答是否定的。除特别提及外，一般例外条款不适用于装卸期间和滞期费的计算。

不可抗力

在英国法下，没有“不可抗力”的普通法概念，因此不可抗力条款的适用和效力完全取决于条款的规定，同时必须注意准确理解和遵守该条款。如果没有该条款，任何一方无权援引该原则，由此他们可能不得不回到英国法的受挫原则，而出于上面讨论的原因，该原则众所周知很难成功主张。

16 如果会员在租船合同中规定了不可抗力条款，船东和租船人的义务是否中止？

- 一切取决于条款的措辞，措辞必须经过非常认真地考虑。最近发布的 BIMCO 2022 年不可抗力条款就是这类条款的良好示例。该条款被设计用于各类不同的合同，可用于期租合同或程租合同，但在程租合同中更为常见。该条款将“实际、威胁或报告的战争、战争行为”和“类似战争行动”定义为不可抗力事件。因此有可能乌克兰境内的事件会被看做是可以适用该条款的事件。与往常一样，该条款的例程序必须得到遵守和实施，例如，援引不可抗力的一方必须发出通知。该条款不意味着付款义务中止，也就是说，必须继续支付租金，而且应继续根据其规定计算装卸期间或滞期费。此外，如果双方同意且船上没有货物，该不可抗力条款允许终止租船合同。

- 一般来说，在乌克兰港口外等候装货的船舶可能正在经历不可抗力事件，如果有不可抗力条款，该事件可能实质性改变双方相对于对方的权利和义务。如果会员和客户认为可以适用不可抗力条款，我们建议向运费、滞期费和抗辩险（FD&D）律师寻求指导。

货物问题

会员也担心如果货物损坏或交货迟延或无法交货，货主可能根据提单提起索赔。船东的潜在责任取决于租船合同是否被并入提单及租船合同的条款。但是，一般来说，海牙规则或海牙维斯比规则会被并入。

17 因航次延误及随后货物迟延到达目的地导致货物损坏的，船东是否可能在所签发的提单下对此承担责任？

- 基于提单应该并入了《海牙规则》或《海牙-维斯比规则》的假设，船东极有可能能够援引规则第 IV 条第 2 款规定的一项或多项抗辩。例如：(e)战争行为或(q)非由于承运人的实际过失或私谋所引起的其它任何原因。
- 对于卸货港，许多标准格式提单也会以“或船舶可能安全抵达的附近地点”这一保护性措辞进行表述，这使得船东有权在合同约定卸货港不再安全的情况下，将货物卸至替代卸货港。如果船东行使该项权利，在替代港口卸货将不会违反提单合同，船东可以援引该措辞抗辩迟延交货或提货不着索赔。船东应进行卸货检验，以记录货物在卸货时的状况，以防之后货物损坏。

保险

在乌克兰的事件涉及会员的各项保险。如果您对保险有疑问，请联系您的理赔专员。本文主要谈及抗辩险问题，因此我们主要关注与 FD&D（抗辩险）有关的问题。

18 如果会员因为乌克兰战争而对其合同相对方有潜在索赔，其提起该等索赔的法律费用是否由 FD&D 承保？

- 我们的 FD&D 理赔人员将向您提供索赔建议，并尽其所能协助您找到解决方案。如果必须提出索赔，FD&D 是否承保将取决于其通常的规则。

制裁

制裁清单还在不断扩大。我们不打算在本文中给出美国、英国和欧盟动态制裁法规的详细信息。作为给予会员的指引，我们简要讨论抗辩险律师最常被问到的一些问题。

19 在租船合同没有明确要求的情况下，船东能否在接受航次和/或装运货物之前，要求租船人提供有关货物、托运人和收货人的尽调信息？

- 在没有明示条款的情况下，没有直接的默示条款赋予船东要求租船人提供尽调信息的权利。
- 对合法商品或航行范围/可运货物/除外货物做出规定的条款可能包含特定的措辞，但这些措辞可能非常具体，且往往限定于一种或多种特定待运货物。
- 如果租船合同中有制裁条款，则有理由争辩租船人必须提供尽调所需的信息，以便让制裁条款发挥作用，但这并不确定。

- 如果租船合同中有战争险条款，且为了获取战争险保险必须提供该信息，那么可能可以要求提供该信息，但这也不确定，很大程度上取决于条款的措辞。
- 这些问题尚未在判例法中探讨过，因此很难就此给出普遍适用的回答。
- 解决这类问题最好的方法是加入措辞有力的制裁条款，规定租船人应提供船东或其保险人要求的合理尽调信息。
- 如果出现该问题，请联系您的协会 FD&D 理赔专员。

20 如果租船人保证不会违反适用的制裁规定，船东是否得到充分的保护？

- 回答是否定的。制裁法律要求交易各方各自开展尽调，如果违反制裁规定，主张基于信赖对方的保证并不构成一项抗辩。
- 双方必须通过加入要求提供尽调信息的、措辞有力的制裁条款，在租船合同的协商阶段解决日益增加的制裁风险，并在租船合同链中复制该做法。

21 如果船东由于合理的但没有根据的制裁担忧而拒绝履行租船合同，其是否须对租船人承担责任？

- 回答可能是肯定的。在这种情况下，船东很可能构成毁约，除非其租船合同有制裁条款，允许船东拒绝服从经其合理判断可能会使其面临制裁的指令。为援引该条款，船东应能够指出其所依赖的一些值得考虑的市场情报。

22 港口会因为制裁风险而不安全么？

- 回答可能是否定的。在港口与特定实体交易而因此被加入黑名单的风险或其他商业后果不足以使港口成为不安全港口。当然，有必要对此持续进行审查。此外，如果您受到这类问题的影响，请联系您的协会 FD&D 理赔专员。