

深入剖析——BIMCO 适用于定期租船合同的 CII 条款

国际海事组织推出的船舶碳强度指标(CII)评级系统将于明年开始实施。CII 评级系统将用于评估船舶营运的效率。这是国际海事组织出台的首个碳规则，很有可能会改变船东与期租租船人之间的传统责任划分模式，并且可能显著改变船舶的营运方式。不熟悉 CII 规则的读者，可参阅我们同时发布的文章“[碳强度指标合规带来的挑战——合作是关键](#)”。



BIMCO 适用于定期租船合同的 CII 条款简介

波罗的海国际航运公会(BIMCO)于 2022 年 11 月 17 日发布了 CII 条款。该条款旨在帮助船东和租船人从合同角度共同应对和协作处理 CII（作为一项运营方面的衡量指标）的合规事宜。该条款与其他 BIMCO 条款在本质上存在显著差别，因为该条款必须平衡租船人发出雇用指令的权利以及船东为遵守 CII 规则的要求而坚持营运调整的需求。

BIMCO CII 条款的主要特点

BIMCO CII 条款的核心是要求双方相互协作，并且在很大程度上有赖于租船人在向船东发出航次指令时允许船舶遵守 CII 规则。这将通过多种途径实现：

- 双方有**相互协作和共享发现和数据**（这可能有助于监测和评估船舶对 CII 合规情况并规划以后的航次），以及共享有助于船舶提高能效的最佳实务的“诚信”义务。
- 在交船时，船东有义务向租船人提供船舶交船时已获得 CII 信息（即船舶从当年（日历年度）年初到交付给租船人使用之日为止已经获得的 CII 信息）。
- 根据预期，很多船舶必须**降低航速**，以遵守 CII 规则，并且该条款旨在通过规定租船人须承担的两套责任来解决由此可能产生的问题：
 - 首先，租船人有义务按照“符合防污公约之碳强度规则的方式”营运和雇用船舶。这可能要求作出营运调整，例如发出备选雇用指令。
 - 其次，租船人还有一项额外义务，即不得允许“租船合同中的已获得 CII”逊于“商定 CII”，即便“租船合同中的已获得 CII”优于“要求的 CII”评级（根据该条款中的定义，“要求的 CII”为 CII 评级 C 级的中位点）。

航速的降低或航次指令的变动均须以船舶、船员和设备运行的安全为前提。

- 租船合同中已有的、关于速遣以及船舶航速和消耗的保证仍然存在，但船东遵守该等保证义务的前提是租船人有义务调整雇用指令以遵守其在 CII 条款项下的义务。
- 如果在任何时候，数据显示船舶的**已获得 CII**正在偏离租船合同中的**商定 CII**，船东有义务向租船人发出提前警告。如果该趋势持续并且船东可以证明租船人“有合理可能”无法遵守有关**商定 CII**的义务，则：
- 船东可以要求租船人在两个工作日内，提交至少覆盖下一航次的书面计划。
- 如果船东可以“合理证明”，拟定的计划将导致租船人无法遵守其义务，船东必须在两个工作日内将此告知租船人。然后，双方应当在两个工作日内相互协作，商定下一航次的经调整船舶使用计划，以使租船合同中的**已获得 CII**符合**商定 CII**。
- 在双方就经调整船舶使用计划达成一致前，船东有权不执行包括降低船舶航速在内的现有指令，并且无须就此承担违约责任。船舶应始终处于非停租状态。
- 租船人还有义务确保**提单**或其他运输合同中规定，船东遵守 CII 条款的行为不构成对该运输合同的违约，并且租船人应当保障船东免于承担超出船东在该条款项下责任范围的任何额外责任。迄今为止，BIMCO 尚未发布适用于航次租船合同或提单的 CII 条款。
- 船东的义务是**尽合理勤勉**以确保船舶的燃料和能源利用效率，包括采取措施对船舶设备进行维护，以最优方式使用导航设备以及任何其他辅助手段，例如气象定线和航次优化。船东必须遵守 SEEMP，并每日监测和计算船舶的实际消耗情况，并向租船人提供所有相关数据。

- 该条款提到七种不同的“CII”衡量标准——商定 CII、CII（如《防污公约》中定义）、租船合同中的已获得 CII、交船时已获得 CII、预测已获得 CII、要求的 CII 和预测 CII 评级。各种“CII”分别旨在解决不同的问题，并且双方需要密切注意每种定义。
- 船东有权就租船人违反该条款引起的**损害提起索赔**。

其他考虑因素

CII 条款为行业迎接 CII 规则的实施做好准备，并且为合同谈判提供良好的起点。鉴于 CII 合规的复杂性和实际难度，有些合同方可以使用 BIMCO 条款作为双方商谈/谈判的基础，并根据特定租船合同的需要作出相应修改。双方在采用这种方式进行谈判时，可能需要考虑的问题包括但不限于：

- **日期和期限。**对于短期定期租船合同或航次期租而言，可能更适合在租船合同中约定航次指令的范围，包括航次指令的最高和最低航速等参数，而非依赖于 CII 条款。另一项需要考虑的重要因素是租船合同项下的交船时间——CII 规则下的评估会在日历年度结束时进行；如果双方签订租船合同的时间接近年底，双方可以考虑分别约定针对当年（日历年度）剩余月份航次指令的条款以及从新日历年度起开始使用的条款。
- **交船时的 CII 评级。**鉴于商定 CII 将在租船合同谈判过程中商议，租船人可能希望提前获得船舶的性能数据——而不是在船舶交付给租船人时，才索取该等性能数据。
- **保证。**租船合同中的保证条款未来可能需要更新，并且可能包含交船时的 CII 评级。性能保证也需要根据船上安装的任何能效装置进行调整。这具有特别重要的意义，以防这些装置发生故障，导致船舶效率的下降以及航次碳强度的潜在上升。
- **定期维护。**鉴于船舶效率对于降低每个航次碳强度的重要性，双方可以约定定期对船舶进行维护，例如船身和螺旋桨清洁。
- **第三方服务提供商。**气象定线和航次优化很可能有助于降低每个航次的碳强度。因此，双方应该考虑服务提供商的委托流程，包括服务提供商协议，委托范围以及涉及的费用。除这些服务提供商外，双方还可以在租船合同中约定聘请第三方专家，在执行航次前以及航次完成后评估航次碳强度。
- **“符合 CII 规则的指令”**—— CII 条款中使用了这一概念，但是其效果可能不明确。可能发生的情况是：船舶的 CII 路线保持在商定 CII 范围内，但租船人基于经济因素发出的、以更高航速航行的指令可能被视为“不符合”CII 规则的精神。双方可能希望明确约定，在此情况下应优先考虑哪种义务。
- **经调整船舶使用计划**——为了尽快解决任何关于营运调整范围的争议，CII 条款规定了紧迫的期限。该期限在实践中是否可行，以及如果双方无法达成一致会产生什么后果，这些问题仍然有待实践验证。该条款未对后者作出明确规定。
- **利益共享。**如果船舶因为自身的 CII 评级而从港口当局获得利益或奖励，双方是否可以约定如何分配和共享这些利益？租船人还可以考虑，如果由于船舶的

营运方式导致还船时的 CII 评级获得提升，租船人是否有权获得抵扣额度，以及该等抵扣额度如何计算。

- **租船合同链/运输合同。** CII 条款旨在适用于长期定期租船合同。对船舶进行转租的定期租船人必须采取谨慎措施，以确保下游租船合同具有一致的法律效果。这可能需要增加相关条款，明确允许航次租船合同项下的船舶为 CII 评级的目的减速航行（或甚至以更低航速航行）或改变航线。上述因素同样适用于所有运输合同，包括提单。
- **调和不同的公式。** 国际海事组织（以及 CII 条款）在确定船舶和航次的碳强度时，主要关注年度效率比(AER)。已加入《海运货物宪章》的租船人将使用另一种的公式（即能效营运指标(EEOI)）报告其航次的碳强度。因此，有必要考虑如何调和不同的公式，以及如何出于《海运货物宪章》的目的共享数据。

结论

BIMCO 的 CII 条款发挥作用的方式不同于任何其他广泛使用的租船合同条款，这对于航运市场的很多人而言是全新的方式。这不可避免——该条款完全是因 CII 规则应运而生，而 CII 规则针对船舶营运/航行，作出了全新的限制规定。BIMCO 条款当然不是可能存在的唯一解决方案，但是确实是合理的起始点，并且为定期租船合同双方考虑 CII 问题提供了良好的基础。此外，行业也可能需要更新租船合同的格式，以体现对船舶营运/航行的新限制。

我们预计船东和租船人仍然需要一些时间，才能充分理解 CII 规则对其营运产生的影响，进而了解 CII 条款是否适合他们的需求。降低碳排放不是一项轻松的任务，只有各方协作才能实现。BIMCO 的 CII 条款试图平衡租船人发出雇用指令的权利以及船东为 CII 合规而坚持营运调整的需求。这一平衡点只有通过实践摸索才能找到。



• **作者：Wan Jing Tan**

高级律师，新加坡



- **作者： Louis Shepherd**
高级理赔顾问兼律师，伦敦



- **作者： Adam Świerczewski**
高级律师，伦敦