

深入剖析——BIMCO 適用於定期租船合同的 CII 條款

國際海事組織推出的船舶碳強度指標(CII)評級系統將於明年開始實施。CII 評級系統將用於評估船舶營運的效率。這是國際海事組織出臺的首個碳規則，很有可能會改變船東與期租租船人之間的傳統責任劃分模式，並且可能顯著改變船舶的營運方式。不熟悉 CII 規則的讀者，可參閱我們同時發佈的文章“[碳強度指標合規帶來的挑戰——合作是關鍵](#)”。



BIMCO 適用於定期租船合同的 CII 條款簡介

波羅的海國際海運同盟(BIMCO)於 2022 年 11 月 17 日發佈了 CII 條款。該條款旨在幫助船東和租船人從合同角度共同應對和協作處理 CII（作為一項運營方面的衡量指標）的合規事宜。該條款與其他 BIMCO 條款在本質上存在顯著差別，因為該條款必須平衡租船人發出雇用指令的權利以及船東為遵守 CII 規則的要求而堅持營運調整的需求。

BIMCO CII 條款的主要特點

BIMCO CII 條款的核心是要求雙方相互協作，並且在很大程度上有賴於租船人在向船東發出航次指令時允許船舶遵守 CII 規則。這將通過多種途徑實現：

- 雙方有**相互協作和共用發現和資料**（這可能有助於監測和評估船舶對 CII 合規情況並規劃以後的航次），以及共用有助於船舶提高能效的最佳實務的“誠信”義務。
- 在交船時，船東有義務向租船人提供船舶交船時已獲得 CII 資訊（即船舶從當年（日曆年度）年初到交付給租船人使用之日為止已經獲得的 CII 資訊）。
- 根據預期，很多船舶必須**降低航速**，以遵守 CII 規則，並且該條款旨在通過規定租船人須承擔的兩套責任來解決由此可能產生的問題：
 - 首先，租船人有義務按照“符合防汙公約之碳強度規則的方式”營運和雇用船舶。這可能要求作出營運調整，例如發出備選雇用指令。
 - 其次，租船人還有一項額外義務，即不得允許“租船合同中的已獲得 CII”遜於“商定 CII”，即便“租船合同中的已獲得 CII”優於“要求的 CII”評級（根據該條款中的定義，“要求的 CII”為 CII 評級 C 級的中位點）。

航速的降低或航次指令的變動均須以船舶、船員和設備運行的安全為前提。

- 租船合同中已有的、關於速遣以及船舶航速和消耗的保證仍然存在，但船東遵守該等保證義務的前提是租船人有義務調整雇用指令以遵守其在 CII 條款項下的義務。
- 如果在任何時候，資料顯示船舶的**已獲得 CII**正在偏離租船合同中的**商定 CII**，船東有義務向租船人發出提前警告。如果該趨勢持續並且船東可以證明租船人“有合理可能”無法遵守有關**商定 CII**的義務，則：
- 船東可以要求租船人在兩個工作日內，提交至少覆蓋下一航次的書面計畫。
- 如果船東可以“合理證明”，擬定的計畫將導致租船人無法遵守其義務，船東必須在兩個工作日內將此告知租船人。然後，雙方應當在兩個工作日內相互協作，商定下一航次的經調整船舶使用計畫，以使租船合同中的**已獲得 CII**符合**商定 CII**。
- 在雙方就經調整船舶使用計畫達成一致前，船東有權不執行包括降低船舶航速在內的現有指令，並且無須就此承擔違約責任。船舶應始終處於非停租狀態。
- 租船人還有義務確保**提單**或其他運輸合同中規定，船東遵守 CII 條款的行為不構成對該運輸合同的違約，並且租船人應當保障船東免於承擔超出船東在該條款項下責任範圍的任何額外責任。迄今為止，BIMCO 尚未發佈適用於航次租船合同或提單的 CII 條款。
- 船東的義務是**盡合理勤勉**以確保船舶的燃料和能源利用效率，包括採取措施對船舶設備進行維護，以最優方式使用導航設備以及任何其他輔助手段，例如氣象定線和航次優化。船東必須遵守 SEEMP，並每日監測和計算船舶的實際消耗情況，並向租船人提供所有相關資料。

- 該條款提到七種不同的“CII”衡量標準——商定 CII、CII（如《防汙公約》中定義）、租船合同中的已獲得 CII、交船時已獲得 CII、預測已獲得 CII、要求的 CII 和預測 CII 評級。各種“CII”分別旨在解決不同的問題，並且雙方需要密切注意每種定義。
- 船東有權就租船人違反該條款引起的損害提起索賠。

其他考慮因素

CII 條款為行業迎接 CII 規則的實施做好準備，並且為合同談判提供良好的起點。鑒於 CII 合規的複雜性和實際難度，有些合同方可以使用 BIMCO 條款作為雙方商談/談判的基礎，並根據特定租船合同的需要作出相應修改。雙方在採用這種方式進行談判時，可能需要考慮的問題包括但不限於：

- **日期和期限。**對於短期定期租船合同或航次期租而言，可能更適合在租船合同中約定航次指令的範圍，包括航次指令的最高和最低航速等參數，而非依賴於 CII 條款。另一項需要考慮的重要因素是租船合同項下的交船時間——CII 規則下的評估會在日曆年度結束時進行；如果雙方簽訂租船合同的時間接近年底，雙方可以考慮分別約定針對當年（日曆年度）剩餘月份航次指令的條款以及從新日曆年度起開始使用的條款。
- **交船時的 CII 評級。**鑒於商定 CII 將在租船合同談判過程中商議，租船人可能希望提前獲得船舶的性能資料——而不是在船舶交付給租船人時，才索取該等性能資料。
- **保證。**租船合同中的保證條款未來可能需要更新，並且可能包含交船時的 CII 評級。性能保證也需要根據船上安裝的任何能效裝置進行調整。這具有特別重要的意義，以防這些裝置發生故障，導致船舶效率的下降以及航次碳強度的潛在上升。
- **定期維護。**鑒於船舶效率對於降低每個航次碳強度的重要性，雙方可以約定定期對船舶進行維護，例如船身和螺旋槳清潔。
- **第三方服務提供者。**氣象定線和航次優化很可能有助於降低每個航次的碳強度。因此，雙方應該考慮服務提供者的委託流程，包括服務提供者協定，委託範圍以及涉及的費用。除這些服務提供者外，雙方還可以在租船合同中約定聘請第三方專家，在執行航次前以及航次完成後評估航次碳強度。
- **“符合 CII 規則的指令”**—— CII 條款中使用了這一概念，但是其效果可能不明確。可能發生的情況是：船舶的 CII 路線保持在商定 CII 範圍內，但租船人基於經濟因素發出的、以更高航速航行的指令可能被視為“不符合”CII 規則的精神。雙方可能希望明確約定，在此情況下應優先考慮哪種義務。
- **經調整船舶使用計畫**——為了儘快解決任何關於營運調整範圍的爭議，CII 條款規定了緊迫的期限。該期限在實踐中是否可行，以及如果雙方無法達成一致會產生什麼後果，這些問題仍然有待實踐驗證。該條款未對後者作出明確規定。
- **利益共用。**如果船舶因為自身的 CII 評級而從港口當局獲得利益或獎勵，雙方是否可以約定如何分配和共用這些利益？租船人還可以考慮，如果由於船舶的

營運方式導致還船時的 CII 評級獲得提升，租船人是否有權獲得折扣額度，以及該等折扣額度如何計算。

- **租船合同鏈/運輸合同。** CII 條款旨在適用於長期定期租船合同。對船舶進行轉租的定期租船人必須採取謹慎措施，以確保下游租船合同具有一致的法律效果。這可能需要增加相關條款，明確允許航次租船合同項下的船舶為 CII 評級的目的減速航行（或甚至以更低航速航行）或改變航線。上述因素同樣適用於所有運輸合同，包括提單。
- **調和不同的公式。** 國際海事組織（以及 CII 條款）在確定船舶和航次的碳強度時，主要關注年度效率比(AER)。已加入《海運貨物憲章》的租船人將使用另一種的公式（即能效營運指標(EEOI)）報告其航次的碳強度。因此，有必要考慮如何調和不同的公式，以及如何出於《海運貨物憲章》的目的共用資料。

結論

BIMCO 的 CII 條款發揮作用的方式不同於任何其他廣泛使用的租船合同條款，這對於航運市場的很多人而言是全新的方式。這不可避免——該條款完全是因 CII 規則應運而生，而 CII 規則針對船舶營運/航行，作出了全新的限制規定。BIMCO 條款當然不是可能存在的唯一解決方案，但是確實是合理的起始點，並且為定期租船合同雙方考慮 CII 問題提供了良好的基礎。此外，行業也可能需要更新租船合同的格式，以體現對船舶營運/航行的新限制。

我們預計船東和租船人仍然需要一些時間，才能充分理解 CII 規則對其營運產生的影響，進而瞭解 CII 條款是否適合他們的需求。降低碳排放不是一項輕鬆的任務，只有各方協作才能實現。BIMCO 的 CII 條款試圖平衡租船人發出雇用指令的權利以及船東為 CII 合規而堅持營運調整的需求。這一平衡點只有通過實踐摸索才能找到。



• **作者：Wan Jing Tan**

高級律師，新加坡



- **作者： Louis Shepherd**
高級理賠顧問兼律師，倫敦



- **作者： Adam Świerczewski**
高級律師，倫敦