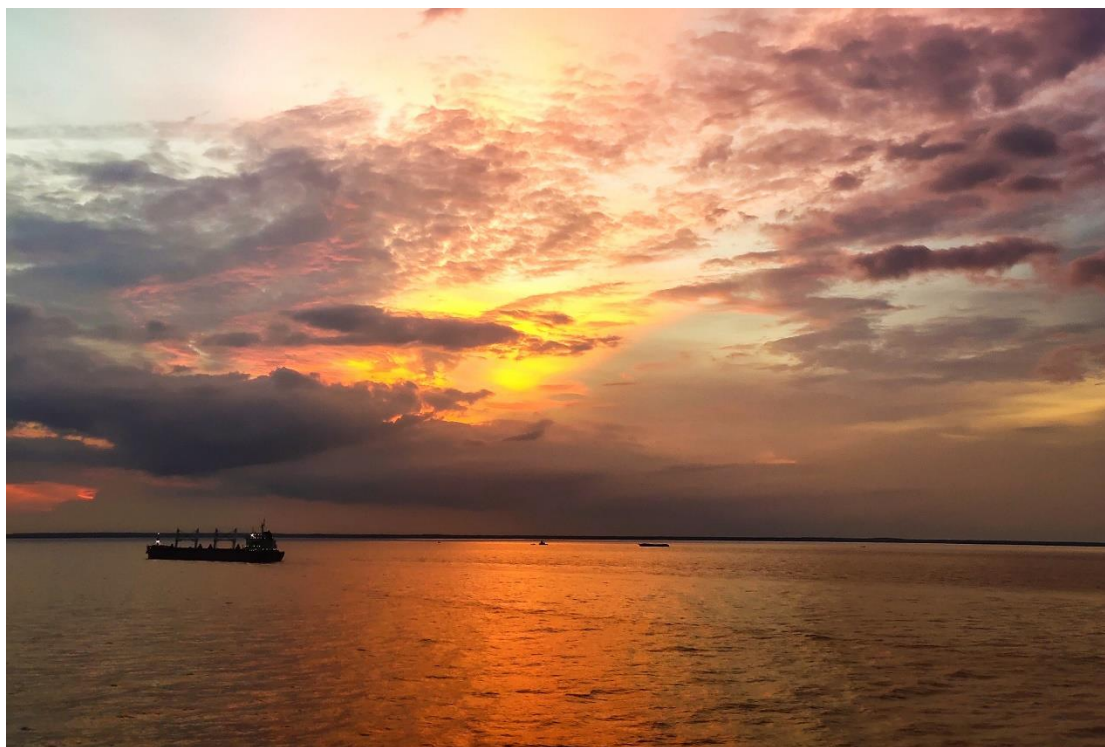


【关注】俄乌局势与运输合同（二）

作者：特险部



摘要

在协会于 2022 年 2 月 25 日发表的《俄乌局势与运输合同（一）》一文中，大概介绍了俄乌冲突爆发后，运输合同双方可能会遇到的一些法律问题。随着事态的发展，协会陆续接收到一些咨询，在此特将这些问题进行进一步的总结和分析，供会员参考。

一、事实背景

截止到目前，协会了解到的本次冲突的事实情况如下：

2022 年 2 月 15 日，JWC 更新了“JWC 战争险除外区域清单”（JWC Hull War, Piracy, Terrorism and Related Perils Listed Areas 15 February 2022, “JWLA-028”），将乌克兰、俄罗斯在黑海和亚速海的相关水域列入其中。

2 月 24 日，俄乌爆发武装冲突。黑海（Black Sea）部分海域（NORTHWESTERN PART OF THE BLACK SEA NORTH OF THE 45-21C PARALLEL）、亚速海（Sea of Azov）全部已经被封锁，禁止船舶出入，乌克兰港口全部或大部分停止作业。

3月7日,JWC再次更新了战争险除外区域清单(JWLA-029),除外区域相较于JWLA-028又有所扩大,且增加了新的条款,并将撤销通知生效的时限从原7天修改为48小时。

据外媒报道,部分船舶遭到袭击或者扣押,并有船体损坏和人身伤亡的情况发生。有关俄乌冲突更加详细的事实背景信息,可参考协会发布的《俄乌冲突下船舶和船员安全问题》和《俄乌局势港口动态》两篇文章。

二、挂靠俄罗斯黑海沿岸港口

由于船舶目前已经无法挂靠乌克兰港口,因此,关于能否拒绝挂靠乌克兰港口的咨询较少。相反,协会收到了大量关于能否挂靠俄罗斯“战区”内港口的咨询,这些港口基本位于俄罗斯的黑海沿岸。

就此,我们初步认为,需要结合合同的条款进行判断,比如:

(1) 合同中的除外区域条款(“Trading Limits”)是不是直接将这些港口除外了?当然,在俄乌冲突爆发前签订的合同很少将这些港口直接除外。

(2) 合同是否直接将JWC战争险除外区域清单中的地区除外?比如“WAR ZONE DECLARED FROM TIME TO TIME BY THE JOINT WAR COMMITTEE OF LONDON ALWAYS TO BE EXCLUDED”等类似约定,这种约定表面上将JWC战争险除外区域清单中的区域也直接排除在了租船合同的航行区域之外,船东表面上可以引用该条款拒绝前往该地区。

(3) 但上面的问题仍需要进一步考虑,因为合同是一个整体,判断一个问题需要全盘考虑所有相关的合同条款。具体说,很多合同虽然在“Trading Limits”中将上述区域直接除外,但是有可能在合同的其他位置(比如rider clauses)又进一步约定只要租船人承担了战争险的附加保费(“AP”),船东就必须前往该地区。由此可见,条款之间也可能会产生冲突,这就需要全面对合同进行解释,而不能仅仅因为某一条的规定就得出可以拒绝前往某一港口或地区的结论。

(4) 考虑安全港条款。合同一般都规定租船人有安全港的保证义务,也就是如果一个港口是不安全的,船东可以拒绝前往。但目前遇到的问题是,仅仅是JWC战争险除外区域清单将前往这些港口的必经海域列为战争险除外区域,而现实中找到这些地区实际上已经遭受或者很有可能遭受袭击(或者说,证明前往这一海域和港口存在切实危险)的证据可能是有困难的,因此船东想要仅仅依靠引用安全港条款拒绝前往这些港口最好能够有相应的证据支持。比如在The “Concordia Fjord”一案中,法官就说到:“but

it by no means follows that a port is unsafe because it is an area for which, because of the risk of war, an additional premium is required”。另外，BIMCO 的战争风险条款也是在基于合理判断存在危险的情况下才能够引用的。

三、战争条款的引用

此次俄乌事件涉及最多的就是合同中的战争条款。常见的战争条款可以分为两类：战争解约条款（War Cancellation Clause）及一般的战争风险条款。前者比如 BIMCO War Cancellation Clause 2004, Shelltime 4 格式的 Outbreak of War；后者比如 BIMCO War Risks Clause for Time Chartering 2013 (CONWARTIME 2013), War Risks Clause for Voyage Chartering 2013 (VOYWAR 2013)……

关于前者，其主要规定在某些国家或地区（通常是联合国五常或者其他大国或者一些重要地区）之间爆发战争，那么双方可以解除合同。现在已经有很多会员咨询根据该条款能否解除合同。正如协会在先前的文章中所述，该类条款的具体措辞都不尽相同，因此需要具体进行分析。需要特别注意的是，有些合同写的是必须是联合国五常之间爆发战争才能解除合同（目前五常之间并未爆发战争）；另外需要特别注意的是，目前还有很多老旧的合同条款提及苏联(USSR)，由于乌克兰先前是 USSR 的一部分，因此该条款是否能够理解为在前 USSR 国家之间爆发战争的情况下可以解除合同是需要双方重点考虑的。

关于后者，BIMCO 的战争风险条款赋予船东在合理判断有战争风险的情况下的若干权利。其中，VOYWAR 2013 还赋予船东在一定条件下的解约权；另外，该条款还约定了租船人十分关注的 AP 的承担问题。有关 AP，目前租船人非常关注的法律争议是如果租船人支付了 AP，其是否解除了相关的安全港责任？这一问题涉及到很多先前的判例并且比较复杂，因此会员可以就此问题进一步联系协会。

四、合同受阻

合同受阻也是每次有战争、冲突爆发的情况下双方会重点考虑的法律问题。可能产生的或者协会遇到的情况有：

（1）长期的期租合同（比如 24、36 个月），合同约定全球航行。此种情况下，如果合同剩余期限较长并且船舶仅仅是不能挂靠乌克兰港口，那么合同受阻的可能性比较小，因为租船人可以在其他航线继续运营。

(2) 航次租船合同或者 TCT，装卸港口确定仅仅为乌克兰港口。此种情况下是否受阻要十分谨慎的考虑。因为船舶目前无法挂靠乌克兰港口可能仅仅是一种延误(delay)，单纯的延误需要达到或者预计会达到很严重的程度才能构成合同受阻(frustration by delay)。

(3) 船舶被封锁在乌克兰港口内而无法开航。此种情况与上面第 2 点的情况类似，除非船舶已经遭受袭击而灭失导致合同已经确定无法履行，否则需要考虑的也是延误导致合同受阻。

另外，关于合同受阻这一问题，还需要考虑受阻是不是任何一方的原因导致的(self-induced)，比如是否违反了安全港义务等。

关于合同受阻的后果。协会在很多合同受阻的案件中都遇到了合同受阻的后果这一问题。比如，有些合同当事方想要通过合同受阻而主张更高或者更低的租金费率，或者要求对方承担或者本方不承担某些费用。就此，协会建议当事方提前就相关问题咨询专业律师。

五、租金与滞期费的支付及制裁问题

如果没有特殊的情况（比如合同受阻、被解除或者明示条款的相反约定），租船人一般要继续支付租金。对于滞期费而言，双方需要注意航次租船合同中常见的滞期费免责条款可能会适用在俄乌冲突的情况下。

关于制裁相关问题，我们建议所有计划或将要挂靠俄罗斯港口（不管是否位于“战区”）的船舶、船东及营运人等相关方要充分考虑到相关风险问题。由于制裁的复杂性，本文不在此深入讨论，建议会员特别关注以下四个方面：

(1) 此次制裁措施涉及面广，建议当事方在作出商业决定前进行充分、妥当的尽职调查；

(2) 充分意识到因制裁风险而可能导致的间接阻碍，如可能面临的收付款迟滞，以及某些主管当局会对挂靠过俄罗斯港口的船舶采取措施等风险等问题；

(3) 充分考虑到当前制裁形势的极度多变性，密切关注制裁手段的变化；

(4) 建议双方事先在合同中拟定好相关的时间和费用损失承担条款。

六、重要提示：

上述仅为参考信息，不能作为任何对实际情况判断的依据；由于客观情况在不断变化，上面的介绍和分析仅仅是基于目前的情况做出的并不得作为任何具体案件中的意见，协会将继续跟踪事件的发展并不断更新文章。