



中国船东互保协会
CHINA SHIPOWNERS MUTUAL ASSURANCE ASSOCIATION

地址：上海市虹口区公平路 18 号
7 号楼中船保大厦 5-7 层
邮编：200082
电话：+86 21 3503 6888
传真：+86 21 6595 0216



www.chinapandi.com



中国船东互保协会
CHINA SHIPOWNERS MUTUAL ASSURANCE ASSOCIATION

2020 年 4 月 总第 9 期

防 损 通 讯

Loss Prevention Bulletin

中国船东互保协会防损部编



新冠病毒肺炎可能给 租船合同带来的法律风险分析



摘 要

面对新型冠状病毒肺炎疫情在中国和世界上其他国家及地区的不断蔓延，各国政府、国际组织和港口当局都采取了相应的限制措施。这难免会给租船合同的履行带来一系列的法律问题，并且随着事态的不断发展，相关问题可能会越来越多。本文结合截

止目前新冠肺炎疫情在中国爆发和传播阶段和国外开始大规模采取限制措施阶段以及病毒在全世界传播和流行三个阶段的特点，集中针对航运实务中可能和已经产生的安全港、停租、装卸时间和滞期费、货物等一系列法律问题，分三部分大概帮助协会会员梳理其中可能产生的纠纷并给出适当的解决办法，以期承租双方能够顺利解决纠纷、妥善拟定合同条款。

在定期租船合同下，船舶是否能被停租也是在现实中争议很大的问题。一般的停租条款中包括的具体停租事项包括 deficiency/default of man，但是这两个停租事项可能并不能涵盖题述的情形；进而租船人可能还会依赖“any other cause”的扫尾条款去主张停租……总之，此种情况下带来的停租纠纷一直存在，因此建议缔约双方制定针对性的条款去解决这一问题。

五、合同条款的具体用语

除了上面提到的在具体航次过程中可能产生的争议，我们还遇到过若干由于合同中的用语语意不明导致的纠纷。比如，简单地约定“疫区 (epidemic area)”、“危险区 (risk area)”都可能因为用语过于简单而产生争议，因此我们建议合同双方具体约定特定词语的含义；有些合同把权利的行使与某个国家或者国际组织的宣告机制联系起来，但是双方一定要确保了解这个机制，以免出现合同约定与现实的机制无法匹配的情况。

全球化疫情背景下，当事人在洽谈合同时最终是要通过各个渠道了解合同港口的具体政策和实际情况，这样才能有针对性地拟定保护自身利益的条款；另外，合同要避免使用语义过于广泛或者模糊不清的用语。笔者已经见到一些除了 BIMCO 标准条款外，专门针对此次疫情的合同条款。我们也会继续跟踪疫情的进展，并适时更新文章供会员参考。

总结

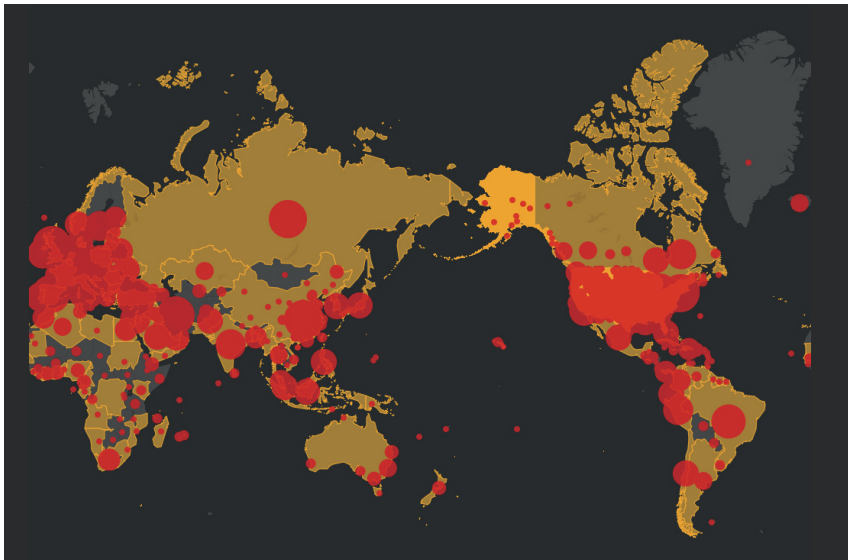
新型冠状病毒肺炎疫情爆发以来，中国及世界各国、国际组织都经历了严峻的考验，航运业，特别是租船运输领域，也因此产生了一系列的法律问题，这些问题涉及到了租船合同法律问题中的各个部分，内容广泛且深入。协会结合已经产生的案件、收到的咨询，进行分析、总结，将有参考意义的部分发送给会员进行参考。协会也会进一步跟踪事件的进展，并及时将相关内容更新给会员。



一、背景事实介绍

从2019年12月起,一场类似于SARS的传染疾病——新型冠状病毒肺炎在中国蔓延并且已经波及到世界上其他很多国家。2020年1月31日,世界卫生组织在日内瓦举行新闻发布会,宣布新型冠状病毒感染的肺炎疫情已构成“国际关注的突发公共卫生事件”。在随后的3月11日,世卫组织对令人震惊的疫情传播程度和严重程度深感担忧,也对令人震惊的无所作为程度深感担忧,因此评估认为新冠病毒肺炎可被定为大流行病。针对突如其来的疫情,中国政府已经采取了各种措施。据了解中国沿海各个港口都出台了相关的防疫情方案。不仅如此,世界上还有很多国家都已经或者将要针对相关船舶和船员采取检疫、测量体温等相关措施,以防止疫情的扩散,具体信息可以参考中国政府和各个地方政府、海事局网站和其他国家政府网站以及BIMCO等国际组织网站。协会也在2020年1月21日就相关问题从背景介绍和建议采取措施的角度发布了“加强船舶管控,防范新型冠状病毒蔓延的防损通告。”

航运业属于全球化产业,疫情影响航运业也已由来



已久,前几年和近期的埃博拉病毒事件就是一个很典型的例子。因此,此次疫情的扩散和各国政府措施的出台也难免会对全球航运业产生影响。在本部分,我们针对疫情爆发初期情况,简要分析新型冠状病毒肺炎可能会给租船合同带来的法律风险,以期承租双方能够更好地解决遇到的争议或者拟定合适的合同条款。

另外需要说明的是,鉴于疫情事件处于不断的发展之中,因此本部分的内容均是基于当前的事实情况,而且本部分内容分析也不针对合同下需要挂靠长江内河港口的情形以及载运旅客航次的情形等,因为这些航次都有其特殊的情况。

二、是否可拒绝前往相关港口甚至解除合同

每次遇到相关情况,合同双方最为关心的可能就是

是否有权利拒绝前往相关港口或者是否能够解除合同的问题。我们认为,就目前的情况而言,这种想法是不成熟的。

1、安全港

关于安全港的权威定义,可以参考The Eastern City一案:“port will not be safe unless, in the relevant period of time, the particular ship can reach it, use it and return from it without, in the absence of some abnormal occurrence, being exposed to danger which cannot be avoided by good navigation and seamanship...”如果一个港口是不安全的,定期租船合同下船东可以拒绝前往并要求承租人更改航次指令。原则上,一个有严重疫情的港口可能构成不安全港。但是众所周知,要证明一个港口的不安全性其证明标准非常高,该港口必须存在切实的以及严重的危险才行,船员受到感染的可能性、港口采取措施的有效性等等都是考虑因素。而针对目前的情况,中国各港口尚未有疫情在港内蔓延的相关报道,政府也采取了各种强有力的措施,因此可能以不安全港为理由而拒绝前往并站不住脚。

2、租船合同针对性相关条款

一些租船合同会有专门针对传染病带来的风险的条款,比如BIMCO发布的INFECTIOUS OR CONTAGIOUS DISEASES CLAUSE FOR VOYAGE CHARTER PARTIES 2015和INFECTIOUS OR CONTAGIOUS DISEASES CLAUSE FOR TIME CHARTER PARTIES 2015(以下简称“BIMCO条款”),我们注意到,虽然不及战争、海盗条款普及,但是已经有一些会员的租船合同中并入了该BIMCO条款。

根据该条款(b),经船东、船长的合理判断,船东有权利拒绝前往受影响地区(“Affected Area”,“Affected Area”

means any port or place where there is a risk of exposure to the Vessel, crew or other persons on board to the Disease and/or to a risk of quarantine or other restrictions being imposed in connection with the Disease)。但是,与上面的安全港的要求类似,船东要想引用该条款同样需要证明某一港口存在切实和严重的感染风险,BIMCO在公布的解释(EXPLANATORY NOTES)中也提到要想引用(b)款,则需要很高的证明标准并且危险必须是现实存在和严重的:A high threshold has therefore been inserted so that the triggering mechanism will take effect only in instances of extreme illness and cannot be misused for commercial purposes in relation to more commonly encountered or widespread viruses. The level of danger must be real and

significant。

3、无法提供或者延迟提供货物

参考先前的案例,可能出现的情况是租船人无法按时提供货物或者货物在内陆、内河运输过程中严重延迟。这也可能是租船人想要解除合同或者免责的理由。当然,眼下并没有出现针对货物进出口的官方禁令,而只是据说有当事方主张贸易合同解除的情况。

在英国法下,租船人提供货物是一个严格的义务(The Charterers’ obligation to provide cargo is absolute and non-delegable),意思是,除非有专门针对提供货物的免责或者解除合同条款或者进出口该类货物完全变成非法(illegality)或者合同受阻(frustration),否则租船人始终有义务按时提供租船合同约定的货物。因此,即使租船人本来安排的货物所涉及的贸易合同被解除或者无法运出或者运入,原则上其也有义务寻找其他货物或者安排替代内陆运输,除非按照上面所述,合同有相关明确条款针对或者进出口货物完全受到政府禁令约束或者构成合同受阻,当然合同中对待运货物是如何描述的也是考虑因素之一。

4、不可抗力 and 合同受阻

不可抗力 and 合同受阻通常也是双方主张免责和解除合同的理由。

不同于大陆法,英国法下并没有不可抗力的概念,因此要想引用不可抗力解除合同要看合同针对性的约定。现实合同中对于不可抗力的约定和措辞可谓五花八门,有些直接简单地写不可抗力可以免责或者解除合同,有些会把相关的不可抗力情形(force majeure events)详细列举,因此这里不能一概而论。无论如何,一般而言不可抗力要满足“不能预见、不能避免和不能克服”的要求。具体地,如上文所述,对于船东来讲,眼下挂靠相关港口似乎达不到不可抗力的要求从而允许船东拒绝前往;对于租船人来讲,其要想引用不可抗力免除或者减轻其义务的履行,比如提供货物、装卸货物等是需要很高的证明标准的。当然,这还要看合同的具体措辞。

合同受阻也是存在于英国法中允许解除合同的概念。其大概含义是在没有当事方过错的情况下,合同无法履行或者合同的履行在商业上会产生完全不同的后果,此时合同自动解除。关于合同受阻的详细介绍可以参考Chitty on Contracts一书。合同受阻是一个非常复杂的法律机制,其需要的证明标准非常高。

三、定期租船合同下的停租

具体到定期租船合同下,承租双方针对此次疫情产生的纠纷可能集中于停租或者延误索赔方面。结合协会先前遇到过的相关情况,导致停租或者延误索赔的情况可能包括但不限于:

- 1) 船舶在航行过程中发现疫情,绕航进行处理;
- 2) 船舶正常进港,但是由于各国政府措施的加紧,检疫时间延长;
- 3) 船舶在港期间发生疫情,船舶被检疫和滞留;
- 4) 船舶没有发生新型冠状病毒肺炎疫情,但是有相关船员患了一般的感冒、发烧,港口方面出于谨慎,对船舶进行滞留、检疫。
- 5) 船舶去过相关港口而在其他港口遭遇更加严格的检疫。

我们认为,原则上,无论是航次租船合同还是定期租船合同,船长、船员都是船东配备,因此在没有特殊事实的情况下,船东原则上要为船员负责。针对上述问题,首先应该看合同中的停租

条款是如何措辞的;以及如果船舶产生疫情,船东方面是否存在过错等。比如:

租船合同中的deviation/put back条款可能会使得船舶在航次中绕航处理疫情的情况下导致船舶被停租。

一般的检疫(正常进港流程)时间,即使疫情情况下检疫时间有所延长一般来讲并不构成停租的理由,因为这只是在正常地履行合同。协会注意到有些租船合同条款会明示约定:Quarantine time and expenses for vessel’s entering port and departure from an infected area/port shall be for charterers’ account and the vessel shall remain on hire。

船舶在港期间发生疫情,有些租船合同格式已经明示可以停租,比如Shelltime 4格式的第21(a)(iii)和(iv)条以及其他的一些租船合同Rider条款中的Quarantine Clause: any time loss on quarantine or detention due to vessel’s sanitary or pestilence, illness etc. of the Master, officers and crew, to be off-hire and for Owners’ account。NYPE的停租条款并不直接针对疫情的情况,其中的deficiency of man可能也不包含船员生病的情况,但是其中的扫尾条款any other cause,特别是如果双方在后面加上whatsoever的情况下可能也使得船舶被停租,参考Time Charter第25.25段。

根据协会实务中的经验,较容易产生争议的是上面的第四种情况,即船舶没有发生新型冠状病毒肺炎疫情,但是有相关船员患了一般的感冒、发烧,港口方面出于谨慎,对船舶进行滞留、检疫。这种事情往往可大可小,严重的时候船员即使最后被确认没有感染也会首先被要求下船隔离,因此船舶不得不等待更换新的船员,而这可能需要较长时间。因此我们建议双方拟定专门的条款有所针对。比如BIMCO条款就约定: Any additional costs, expenses or liabilities whatsoever arising out of the Vessel visiting or having visited an Affected Area, including but not limited to screening, cleaning, fumigating and/or quarantining the Vessel and its crew, shall be for the Charterers’ account and the Vessel shall remain on hire throughout。

需要注意的是,定期租船合同下租船人要为自己的指示产生的责任和后果负责,除非船东在订立合同时答应承担了相关风险(The Island Archon)。因此,特殊情况下,如果船舶被检疫或者船员感染病毒是合同期内遵循租船人指示挂靠相关港口而导致的,并且船东在防控疫情方面没有过错(因为船东的过错可能打破因果关系),那么可以尝试抗辩停租索赔。

四、航次租船合同下的装卸时间和滞期费

1、NOR的递交

航次租船合同首先要提及的是NOR的递交和装卸时间的起算问题。这里需要特别提醒船东注意的是,在正常情况下,船舶到港的检疫(free pratique)都被法律视为例行手续(idle formality),因此通过检疫并不是递交NOR的前提条件(合同另有约定除外)。但是在新型冠状病毒疫情的背景下,这种检疫有不是例行手续的风险,因为其可能会滞留船舶或者发生其他不可控的事件,特别是对于只约定了WIBON/WIPON而没有约定诸如time lost waiting for berth to count as laytime/berth reachable on arrival等保护条款的情况下,建议船长在通过检疫之后在WP的基础上再递交一份NOR。

进一步讲，现在很多合同中都会约定 WIFPON，也就是不管清关与否都可以递交 NOR，这强化了检疫只是例行手续的地位。但是如果事后检疫不通过，仍然会有先前递交的 NOR 是否有效的争议。比如在伦敦仲裁 11/00 中，租船合同也约定了 whether in free pratique or not，但是在递交 NOR 之后港口当局发现部分船员没有黄热病证书，因此船舶没有顺利获得检疫证书。仲裁庭裁决虽然租船合同约定了 WIFPON，但是 WIFPON 只是针对检疫为例行手续的情况，因此船舶递交的 NOR 是无效的。

2、装货的延迟

可能出现的另外一种情形就是由于陆上或者内河运输的限制、延误，租船人提供货物不及时，此时装卸时间是否照算？原则上，除非合同中的装卸时间和滞期费的免责条款专门针对岸上货物运输延误的情况，否则装卸时间和滞期费照常计算。

3、装卸时间的计算

航次租船合同中可能会有条款针对检疫情况下装卸时间和滞期费的计算问题。比如 BIMCO 航次租船条款 (f) (iii) 条就约定检疫带来的时间损失算作装卸时间和滞期费：(iii) Any additional costs, expenses or liabilities whatsoever arising out of the Vessel visiting or having visited an Affected Area, including but not limited to screening, cleaning, fumigating and/or quarantining the Vessel and its crew, shall be for the Charterers' account and any time lost shall count as laytime or time on demurrage. 但是这里需要注意的是，如果船东过错导致船员感染或者船上产生疫情，则由此带来的时间损失方面，装卸时间或者滞期费是不能计算的，因为船东的 fault 本身就是装卸时间和滞期费停算的理由之一，除有免责条款明确针对船东的此种过失。

五、船东的义务及免责

船东需要注意的是，不管在提单、航次租船合同还是定期租船合同下，船东和船舶有义务采取一切措施防止疫情在船上产生或者扩散。就此，BIMCO 条款也明确约定：The Owners shall endeavour to take such reasonable measures in relation to the Disease as may from time to time be recommended by the World Health Organisation. 由于船东、船舶自身的原因导致的损失是很难免责的。在海牙、海牙维斯比或者中国海商法下，“检疫限制 (quarantine restrictions)”都是承运人、船东可以免责的事项，当然检疫限制不能是船东自己的过错所致。

船东为了控制船上出现的疫情以及救助船上的人命选择绕航原则上构成“救助人命”的合理绕航，但是建议船东绕航之前就相关问题咨询自己的 P&I Club。同时，免责条款免除的只是自己本应该向他人承担的责任，并不意味着可以把自己的损失、额外费用去向对方去索赔。

六、新订立合同的注意事项

特别需要提出的是在疫情产生之后即将订立的租船合同。上文已经论及，在定期租船合同下，如果某一项风险被视为船东在订立合同时接受的风险，则船东不能基于雇佣与赔偿条款向租船人索赔；同理，在航次租船合同下，如果某一港口的风险在订立合同时候已经被船东或者双方知晓，则很有可能在履



行合同时候不能引用合同中的免责条款免除责任。比如在针对 BIMCO 条款的解释中就提到航次租船条款的适用仅限于在订立合同之后产生的风险：The voyage charter version expressly limits application of the clause to situations arising after the date of the charter party. This is because parties should know about events that arise prior to or during negotiations and make appropriate arrangements accordingly. Events arising post-fixture may be more problematic and so the clause sets out a regime to address such changed circumstances. 其实，此类问题在战争及海盗条款的适用中也有探讨：The Product Star (No.2)；The Paiwan Wisdom. 鉴于在疫情产生后双方订立租船合同可能会有此类问题，因此可以考虑加入类似 “Whether such risk existed at the time of entering into this Charter Party or occurred thereafter” 的措辞。

七、下一阶段问题的展望

新型冠状病毒肺炎疫情可能会给航运业带来一系列的影响并且事情还处在不断发展中。就此承租双方要仔细审核、拟定合同条款，特别是要针对可能会产生的种种问题，比如是否能够拒绝前往某地、合同当事方的免责和解除合同的权利、停租、NOR 的递交和装卸时间的停算、绕航、检疫的费用承担、船东的谨慎防疫疫情责任……就此，BIMCO 条款给船东和租船人带来了很好的借鉴。

针对事情的发展，世界卫生组织在宣布新型冠状病毒肺炎疫情已构成国际关注的突发公共卫生事件的同时，世卫组织还提出了对中华人民共和国的建议、对世卫组织的建议、对所有国家的建议以及对国际社会的建议。值得注意的是，世卫组织在对所有国家的建议中特别提到，“根据现有信息，世卫组织委员会不建议任何旅行或贸易限制。”也就是目前来讲，世卫组织并不建议成员国进行贸易限制。到目前为止，协会也收到了会员就此问题的若干咨询，我们也了解到已经有租船合同条款将解除合同的权利与世卫组织的声明联系起来。当然，该事件会不会引起国际社会进一步的行动，比如更加严格的检疫、甚至是禁运等，进而是否可能会引发租船合同下更大的法律风险，比如不可抗力等，协会将持续关注。

第二部分 世界各地纷纷采取、加强控制措施背景下租船合同相关问题

一、背景事实介绍

在第一部分中，我们针对疫情爆发初期遇到或者可能遇到的问题，从宏观阐述了新型冠状病毒肺炎可能会给租船合同的履行带来的法律风险。随着疫情在世界范围内的不断扩散，特别是我国和世界其他国家港口纷纷就疫情对船舶和船员采取相关限制性措施后，在实务中引发了一系列更加具体的咨询和纠纷。在第一部分基础上，我们将近期在实际案件中遇到的相关问题进行更加具体和深入的总结和归纳，重点突出高频率出现的问题，以期望能给会员在签订和履行租船合同过程中更多的参考和指引。

二、港口延误与拒绝前往

目前来看，由于疫情在中国得到了较好的控制，特别是国内外港口大多采取了严格的疫情控制措施，因此前来咨询船东是否可以基于某一港口存在实体的感染风险这一情形去主张不安全港口，从而拒绝前往这一问题的情况较少（当然，随着情况的变化，特别是其他国家的疫情可能会出现严重的态势，这一问题也可能会在将来再次受到关注）。而目前我们在这一方面收到的较多咨询是：前一段时间，包括近期中国某些港口因为缺少操作工人导致压港严重，船舶被大面积滞留，船东是否能够以可能或者已经出现的延误为理由拒绝前往。

我们认为，综合目前的情形，这种观点要谨慎对待。一般而言，除非合同有明确约定，如果船东想以某一指定的港口存在延误为由拒绝前往，可能是基于：1）不安全港；2）合同受阻……关于不安全港，原则上，延误 (delay) 也可能使得港口变得不安全，但是法律要求这一延误需要达到一定的严重程度。比如在 Knutsford v. Tillmanns 以及著名的 The Hermine 案中，法院都强调，如果港口因为延误变成不安全港，则延误必须达到“严重延迟 (inordinate delay)”的程度，意思是，这种延迟足以达到能够使得合同受阻的程度；而单纯的延误并不能使得港口变成不安全港 (It must be such a period of delay as would frustrate the charter; a danger or obstruction which resulted in a delay to the ship of any shorter duration would not render the port unsafe.)。



关于合同受阻，道理亦是一样。总之，关于这一问题需要考虑诸多方面，比如可能出现的延误的长短、合同的整个租约期的长短、合同中专门针对这一问题的条款等等。而单纯就目前来看，随着国内各个城市复工的开展，国内港口的延误可能是能够得到有效缓解的。

三、港口延误与租金支付

与上面的问题相关，承租双方关心更多的问题是在延误期间是否需要支付租金（是否能够停租）。

英国法下，支付租金是租船人的严格责任 (an absolute obligation)，也就是除非租船人基于：1）合同明示的停租 (off-hire) 条款或者 2）抵消 (equitable set-off)，否则租船人需要按照约定支付租金。这里相关的是停租、免责条款的应用。

港口拥挤不同于其他事件，其是航运实务中司空见惯的，因此较少有定期租船合同约定单纯的港口拥挤可以停租，更何况此时船舶本身的充分有效工作状态 (full working of the vessel) 并没有受到影响。此时，会有租船人询问是否可以基于不可抗力或者租船合同中的免责条款，比如 NYPE 46 格式的第 16 条去免除延误期间支付租金的义务。

就此，我们认为：第一，英国法下并无不可抗力的概念，因此除非合同中讲明某种不可抗力的情况（比如这里所说的延误）下租船人可以不用支付租金，否则，租船人很难单纯依赖不可抗力去免除支付租金的义务。第二，合同中（比如 NYPE 第 16 条）很多的免责条款都属于一般性互相免责条款，并没有明确说明列明事项可以免除支付租金这一义务，因此一般的免责条款也是很难依赖的。

关于在中国法下租船人可否引用不可抗力或者情势变更的理由免除或者减轻支付租金的义务，《民法总则》和《合同法》明确规定不可抗力是指不能预见、不能避免并不能克服的客观情况。本次疫情作为一种突发性的传染病事件，已经构成特别重大突发公共卫生事件，而且各地采取的各种防疫措施当事人均不能预见、不能避免、且不能克服，其性质应属于不可抗力事件（傅晓强，《关于新冠病毒肺炎疫情期间相关合同履行的法律责任及风险防范》）。

然而，港口拥挤在航次租船合同下却是产生过很多的问题，



特别是 NOR 的递交、装卸时间的起算以及滞期费的免责等，因此建议承租双方在航次租船合同下特别注意特殊时期港口拥挤带来的装卸时间问题。

四、船舶被无理滞留或者拒绝进港

现实中，世界每个港口针对疫情的措施都不一样，但是大多数国家的当局都颁布了法令或者政策来阐明相关船舶进港的特殊检疫、隔离流程和期限。目前，较为公认或者说采取较多的是 14 天的安全期。然而，我们在具体案件中已经遇到多起港口方面相关人员无理拒绝船舶进港靠泊的情况。比如，有些引航员看到船舶来自中国后，就出于过于担心而一律拒绝引航（尽管船舶的航程时间远远超过 14 天）；有些码头一看到船舶挂靠过中国的港口或者船员有武汉籍的，就拒绝操作等，这些都带来了或多或少的损失。出现这种情况，首要任务肯定是协调各个方面，做好解释工作，让船舶尽快靠泊。但是由于产生了时间损失，因此就会带来是否能够停租的问题。

对此，我们大致认为，与港口当局遵循法令或者政策规定的标准检疫措施带来的时间损失不同，这种纯粹是由于某一方面过于谨慎而导致的船舶被延误，本质上并非与船舶的物理状况以及船员的状况有关，而是出于某一方自己的过于担心的行为，因此可能很难找到符合的停租事项；更何况，船舶挂靠中国港口很有可能是基于租船人的指示（租船人的运营），租船人要为此时间损失负责。但特别注意的是，如果停租条款在 any other cause preventing the full working of the vessel 后面加上 whatsoever 可能会使结果有所不同，因为此时停租事项不受同类解释规则（ejusdem generis）的限制。总之，现有的租船合同检疫条款大多是针对当局根据某项法令或者政策的规定采取检疫、隔离或者监控措施而需要的在承租双方之间风险分配，很少有针对这种“没有合理根据的拒绝”的条款，因此需要引起重视。

五、租船合同相关条款以及措辞

针对目前的疫情，我们也收到了很多关于合同条款拟定的咨询。就此，笔者结合遇到的情况，有如下建议：

一、背景事实介绍

随着新冠病毒肺炎疫情的在全球的不断扩散，各个国家和港口都采取了更加严格的疫情管控政策和措施。我们通过总结近期遇到的诸多纠纷和咨询发现，与国外港口相关的纠纷明显增多。同时，由于每个国家港口的政策以及港口当局防疫的方式、力度也不尽相同，因此导致在租船合同履行过程中，就货物提供、港口隔离、疑似症状等情况下如何分配时间和其他损失，在当事人之间产生了更多细节化的纠纷。由于争议的解决大多依赖于具体的合同条款，而现实中的合同条款五花八门，因此笔者在文中无意也无法对相关问题进行统一和深入的法律分析，只是给予船东和租船人会员在疫情背景下洽谈、制定不同情况下的合同保护性条款提供一定的参考和借鉴。

二、无法提供或通过内陆运送货物

定期租船合同下一般约定了广泛的可运货物，而且极少见到因为无法提供货物可以停租的条款，因此争议相对较少。但是在航次租船合同下，货物一般是固定的种类，装卸港口一般也是固定的，此时承租双方就需要针对由此带来的延误（主要是装卸时间和滞期费）做出风险分配。

值得注意的是，航次租船合同的装卸时间和滞期费免责条款一般只是针对装货和卸货作业本身，并不能延伸到生产、提供以及内陆运输货物的延误方面。因此，如果想要免除因为等待货物造成的滞期费责任，就需要在合同中进行清楚的约定，即专门针对货物在生产、提供和在内地运输方面遭遇延误方面的责任。同时需要注意的是，

1）我们发现很多合同中并无相关的传染病条款，该条款的并入率并不是很高，因此很有可能导致在争议产生时双方找不到直接的相关约定。就此，可以参考已经多次提及的 BIMCO 相关条款（Infectious or Contagious Diseases Clause for Voyage/ Time Charter Parties 2015）。

2）在先前的内容中已经提到，关于现在正在订立的合同，由于疫情和限制措施已经是众所周知的事实，因此在定期租船合同下，此种风险在某种程度上被视为船东已经接受的风险；在航次租船合同下，更会有相关的认定。由此带来的直接后果可能就是如果想要引用相关合同（免责）条款就会有困难。就此，船东可以考虑加上“Whether such risk existed at the time of entering into this Charter Party or occurred thereafter”一类的措辞保护自己。

3）承租双方自行拟定的条款一定要清楚无误，尽量避免使用过于简单的可能产生歧义或者无法理解的用语，比如单纯约定“疫区（epidemic area）”一词而不进行进一步的解释或者限定，其实很难在实务中应用。特别是，如果想要将租船合同条款与某一官方、国际组织（比如 WHO）的宣告机制联系起来，一定要确保双方切实了解该官方或者国际组织的运行机制，否则可能出现条款因为不符合实际而无法适用的情况。

六、下一阶段问题的展望

新型冠状病毒肺炎疫情的发展以及各国采取的限制措施，给租船合同下的当事方带来了很多问题，这些问题相较于疫情产生初期的宏观分析更加具体和有参考意义。我们对这些问题进行总结，目的是为了给承租双方更好的参考和指引，妥善解决纠纷、更好地拟定符合自身利益的条款。当然，随着时间的推移，各类案件和咨询还会不断地涌现出来。特别是近期已经出现了疫情全球流行的征兆，这势必会带来租船合同下更加复杂的问题。我们会进一步跟踪这些案件并及时进行总结。

疫情全球流行背景下租船合同的订立

第三部分

最好不要简单约定不可抗力（Force Majeure）为免责事项，因为不可抗力并非英国法下的明确概念；此外，单纯的不可抗力也不能延伸到货物的提供以及内陆运输方面。因此，很多标准格式中广泛的免责条款可以参考。

另外，还需特别关注在 COA 包运租船合同下，一般都约定租船人有义务在某个较长期限内不断提供较大数量的货物，因此更加需要有相关的免责条款进行保护。

三、到港隔离措施与装卸时间的起算

面对全球日益严重的疫情，世界各国港口的检疫隔离措施越来越严格。在先前，大多数国家还只是针对靠泊后的船舶和船员的状况采取监控措施，但是眼下越来越多的港口都要求对来自特定国家和地区（“疫情国家”）的船舶一律进行 14 天的隔离之后才能申请靠泊；甚至是任何外国来的船舶都需要进行 14 天的隔离之后才能申请靠泊；有些船舶在进入港口抛锚或者靠泊后又被命令移出港口等。针对这些情况，现实中产生了较多的 NOR 的递交与装卸时间和滞期费计算的问题。（以下探讨的都是船舶没有发生疫情也没有出现疑似症状的情况。）

关于 NOR 的递交方面。一般而言，递交 NOR 至少需要满足两个条件：1）船舶抵达；2）船舶备妥。这里首先需要考虑的问题就是船舶是否抵达了能够递交 NOR 的地点。由于一些港口要求船舶在港口外的地方进行隔离，原则上船舶尚未抵达港口；有些港口虽然允许船舶在港内待泊隔离，但是对于泊位租船合同加上 WIBON，也要考虑到 WIBON 条款允许的是泊位拥挤的情况下可以在到达港口内惯常等待锚地时候递交 NOR，而并非针对船舶被强制等待检疫的情况；更需要注意的是有些船舶被强制到“检疫锚地”而非惯常待泊锚地去隔离，合同中的“usual waiting anchorage”可能并不适用……因此需要保护性合同条款针对在哪里、何种情况下能够递交 NOR。

在备妥方面，根据一般的认知，检疫（quarantine）仅仅是“例行手续（idle formality）”，也就是说不管是否已经通过检疫（free pratique），船长都可以递交 NOR。现实中，为了强调这一点，租船合同中也会强调 WIFPON。但是，在全球化疫情的背景下，检疫措施显然已经不是一种例行手续，如果船长一到达就递交 NOR，但在这之前或者之后被命令隔离，就会带来 NOR 是否有效的争议。因此，在何种状况下能够递交 NOR 也是需要注意的。

总之，建议航次租船合同的当事人在签订合同时一定要仔细调查和了解目的港的具体政策和要求，并有针对性地制定合同条款。

四、出现疑似症状导致的时间损失

我们在上一部分中提到了引航员、港口当局无理拒绝提供服务的情形，另外一种出现得更多的情况是船舶在港期间船员有疑似症状（比如发烧、咳嗽等），但是经过检查之后发现只是普通疾病，由此导致的系列时间损失在航次租船合同和定期租船合同下如何承担？

在航次租船合同中装卸时间已经起算的情况下，如果要停算，则需要：1）证明船东有 fault，剥夺了租船人对船舶的使用；2）有专门的免责条款针对。但是，此类情况是否可以归结为船东的 fault 是一个比较麻烦和有争议的问题，因此合同中最好有专门的条款针对此类情况。

