

【法律分析】红海航运危机相关法律问题分析（二）—— 合同条款解读

作者：刘轩昂、蒋涛



摘要

在《红海航运危机相关法律问题分析（一）—— 船公司风险评估》一文中，协会从船东风险评估的角度，全面介绍了在决定是否进入相关水域前所做的风险评估的注意事项，帮助船东搜集和保存证据，以满足法律和合同条款的证明要求。实践中，除了风险评估外，全面考察相关合同条款也是至关重要的，因为是否能够拒绝前往某一水域，损失如何承担等问题都离不开考察合同的约定。本文继续结合红海航运危机下协会遇到的咨询和问题，详细介绍相关合同条款可能带来的问题，并为当事方缔结或者全面审核合同提供一些意见。

一、何为“战争”（war）

首先要考察的是合同中的战争（海盗）条款是如何定义战争（海盗）的。时下，胡塞武装的袭击事件本身可能还没有升级到战争的状态，因此可能并不符合合同中单纯的“战争”这个词的定义。因此，在订立合同时首先要注意的是相关条款对于战争的定义是否足以广泛到能够涵盖目前情况的程度；另外，很多海盗条款对于海盗的定义可能也不仅仅局限于传统意义上理解的海盗，因此在遇到相关条款时，也要考虑能否引用合同中的海盗条款。

就此 BIMCO 的战争条款给“战争”下了一个广泛的定义：“War Risks” shall include any actual, threatened or reported: war, act of war, civil war or hostilities; revolution; rebellion; civil

commotion; warlike operations; laying of mines; acts of piracy and/or violent robbery and/or capture/seizure (hereinafter “Piracy”); acts of terrorists; acts of hostility or malicious damage; blockades (whether imposed against all vessels or imposed selectively against vessels of certain flags or ownership, or against certain cargoes or crews or otherwise howsoever), by any person, body, terrorist or political group, or the government of any state or territory whether recognised or not,

上文已经说过，目前的情况可能还没达到战争的状态，因此可能并不属于上述条款中的 war, act of war, civil war，但是可能属于 hostilities、warlike operations 等。比如在 Spinney’ s (1948) Ltd v. Royal Insurance Co.案中，Mustill 法官就相关词语的定义进行了解释：The term “hostilities” refers to acts or operations of war committed by belligerents; it presupposes an existing state of war … “Warlike operations” has a wider meaning and includes such operations as belligerents have recourse to in war, even though no state of war exists … Nevertheless the acts must be done in the context of a war …可见，目前胡塞武装的行为至少可能能够落入 “Warlike operations” 的范畴之内。

二、安全保证的范围

在先前很多与战争或者袭击有关的案件中，双方通常都会引用合同中的安全港的保证。但是红海航运危机的情况有所不同，因为大部分袭击并非发生在港内或者进出港的航道之内，而是在一般的航道上。此时，就会有合同中的安全港保证是否适用的问题。现在很多合同的安全港保证条款都会在 port、berth 之后还加上诸如 place、area 之类的词，但是这些词涵盖的范围有多广泛不无疑问，也就是其是否包括公海航行的水域？抑或是这些词指的也仅仅是港口内的地点和区域？

在此，协会建议船东参考诸如 BIMCO 战争条款的相关措辞：The Vessel shall not be obliged to proceed or required to continue to or through, any port, place, area or zone, or any waterway or canal (hereinafter “Area”)。此类措辞足够广泛到包括船舶航行到的相关水域，而没有局限于港口之内。

三、风险是否显著增加

航次租船和 TCT 的订约双方要注意的问题是，在此类合同中，航次的路线可能已经事先在合同中进行了约定，此时，如果想要引用战争条款，可能需要证明与订立合同时候相比，风险已经显著增加了。此类情况出现在 The Product Star (No.2) [1993] 1 Lloyd’ s Rep. 397 (C.A.) 案以及近期的 The Polar [2024] UKSC 2 一案中。

比如，在 The Product Star 案中：双方的意图就是主要在 U.A.E.的港口进行航次（there was in that case a proved common intention to trade mainly to loading ports in the UAE），也就是根据租船合同第 10 条，双方已经设想到船舶会去 U.A.E.；并且在已经执行的几个航次里面，船舶也是前往了 UAE。这意味着，船东在订约时候已经接受了前往 U.A.E.的风险。法院判决船东要想引用战区条款，则必须证明危险相较于订约时候已经显著提高。

在最近的 *The Polar* 一案中（英国最高院判决货方有义务承担海盗赎金的共损分摊），合同约定 “All above via Suez with the Suez costs to be for Owners account”，这就意味着运费是基于航次会经过苏伊士运河而计算的，法院也就此认为船东拒绝前往相关水域的权利是受限的。

就此，协会建议船东在合同的战争条款中最好加上类似 “whether such risk existed at the time of entering into this Charter Party or occurred thereafter” 的措辞。

四、船员奖金和更换船员

红海航运危机背景下，协会还遇到了很多与船员奖金和更换船员有关的问题，这些问题很多也是合同条款措辞不够明确导致的。比如，有些船员直接拒绝前往相关水域导致船东需要临时更换船员；有些船员要求合同约定数额外的奖金；有些租船合同规定租船人对于每次穿越（per transit）红海给予船东补偿，但是并没有定义何为 per transit（特别是有些船舶的贸易就是在红海内进行）。

因此，协会建议在订立合同时，注意首先应考虑何为 “per transit”；再次应考虑船员雇佣合同与租船合同中对于船员的额外补偿范围的协调性；此外应就临时需要更换船员问题进行约定。

五、不可抗力

不可抗力条款常见于包运合同（COA）和连续航次租船或者航次租船合同中，大多数是双方当事人自行拟定的。就此类条款，首先要注意的是对于不可抗力事项（Force Majeure Events）约定的范围是否足够广泛，要足以涵盖目前的情况。另外需要特别注意的是激活不可抗力的条件：是在完全不能履行（impossible to perform）的情况下才能激活，还是只有在有部分阻碍（partly impracticable）的情况下就能激活？显然，后者的标准是比前者低的。

以上是协会在红海航运危机的背景下，对在具体案件中遇到的有关合同条款的问题的总结。协会会跟踪事件的发展并更新文章。