

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，后的标准是比前者低的。

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



防 损 通 讯

Loss Prevention Bulletin

中国船东互保协会防损部编



不可过于相信也不可轻于怀疑的 GPS 船位

作者：防损部 韦毓良

摘要

随着 ECDIS（电子海图显示与信息系统）过渡期的结束，所有适用船舶的主要海图系统已由电子海图完全取代纸版海图，电子海图上有连续显示 GNSS（Global Navigation Satellite System 全球卫星导航系统）船位的功能，使得驾驶员能从频繁的定位工作中解脱出来，有更多的时间专注于瞭望。然而在实际操作中，既存在过分信赖 GNSS 船位完全疏忽对 GNSS 船位核对的情况，又存在没有与时俱进，在操作程序上仍按纸版海图定位的要求，忽视了电子海图优越性的情况。协会提醒会员船舶在以色列水域和其他冲突地区水域应重视对 GPS 工况的检查，并用其他方式来定期核对 GPS 船位。同时对核对船位频率和方法的要求能与时俱进充分考虑到 ECDIS 的优越性。

风险提示



一、案例和报告

1. 2024年01月15日，某集装箱船由于GPS船位偏差未被船员识别，船舶驶入海法港锚地附近浅水区在位置32°54.008'N, 035°02.413"E处搁浅。

2. 同期，另一艘船同样由于GPS船位发生偏差未被船员识别，船舶在以色列阿什杜德港附近水域发生搁浅造成船体破损。

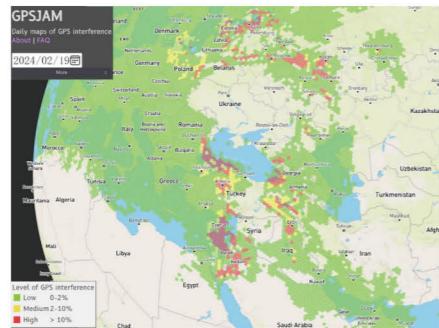
3. 根据美国海岸警卫队导航中心(NAVcen)的GPS问题报告显示，自2020年以来共有112起涉及海上GPS受干扰欺骗的报告，其中主要发生在地中海中部(27起)、地中海东部(26起)、波斯湾和霍尔木兹海峡(13起)、苏伊士(12起)、红海(8起)。特别的是2024年以来，所有的GPS干扰欺骗的报告都发生在红海南部，共计4起。

二、GNSS信号干扰欺骗

GPS是由美国开发并最早应用于船舶的一种GNSS定位系统，影响广泛，所以被大家所熟知并被作为GNSS的“统称”，本文标题也以GPS代替了GNSS。而GNSS目前被IMO接受作为全球无线电导航系统的有美国GPS、中国北斗BDS、欧盟Galileo和俄罗斯GLONASS。GNSS信号被人为干扰欺骗一直存在并受到了IMO的重视，IMO曾发布通函MSC.1/Circ.1644提醒各会员国有关责任避免干扰GNSS信号。根据

WWW.GPSJAM.ORG网页显示，GNSS信号干扰欺骗近期更多发生在地中海东部和黑海等冲突地区。

以色列国防军方面也曾承认，将操纵GPS信号作为必要的安全措施。通过干扰使船舶GNSS接收机无法正常接受信号而无法定位或发送欺骗信号使船位偏移，相对船舶无法定位船员易察觉，受欺骗信号影响GNSS接收机给出错误船位更容易使船舶进入危险水域。



三、GNSS信号干扰欺骗的识别

船舶GNSS接收机受干扰无法接收信号，船员可通过接收机的信号水平、警示灯光、警报和ECDIS丢失船位的警报比较容易地识别。而GNSS接收机受欺骗发生船位偏移特别是少量偏移时很进步。所以核对GNSS船位的时间间隔如果仍和纸版海图的定位时间间隔要求一致，在限制水域每5分钟核对一次，那完全违背了引入电子海图为了“减少工作负荷，提高航行安全”的初衷。电

协会在访船过程中了解到，会员船舶尽管已从纸版海图过渡到电子海图，但对定位的要求基本复制了纸版海图的要求，没有考虑到电子海图能实时显示GNSS船位的优越性。ECDIS的引入改变了现代船舶定位的观念，不像纸版海图，GNSS船位能实时连续显示在电子海图上，使驾驶员从频繁定位工作中解脱出来可以专注于了望和及时制定操船决策。在电子海图模式下，鉴于船位能实时显示在电子海图上，船员需要做的不是定位而是通过其他定位方式来交叉核对显示在电子海图上的GNSS船位，确认GNSS船位的精确性以保证船舶不会进入不安全水域。所以在电子海图模式下应从“定位”模式调整为船位“核对”模式。

2. GNSS船位核对的频率

对于纸版海图，定位频率在很大程度上取决于航行区域周围的危险，要求在两次定位间隔期内船舶不会驶入危险之中。在电子海图模式下，ECDIS通常接入至少一种GNSS船位信号，GNSS船位能实时连续地显示在电子海图上。而GNSS系统随着持续的升级改进，稳定性、可靠性及定位精度都得到了长足的进步。所以核对GNSS船位的时间间隔如果仍和纸版海图的定位时间间隔要求一致，在限制水域每5分钟核对一次，那完全违背了引入电子海图为了“减少工作负荷，提高航行安全”的初衷。电

子海图的GNSS船位核对频率可根据GNSS船位源；航行水域；ECDIS上雷达覆盖的配置和功能；雷达轨迹监测设施的功能和性能（即平行标线）；ECDIS上手动位置标注工具的可访问性和功能性；值班人员定位和轨迹监测技术方面的技能和熟练程度；ECDIS设备能够自动检测并警告值班人员位置源精度可能下降等实际情况来确定。建议船位核对频率满足下列要求：

- 大洋水域：每班一次
- 沿岸水域：每小时一次
- 受限水域：每半小时一次
- GNSS信号被干扰欺骗重点水域：每15分钟一次
- GNSS设备故障：恢复纸版海图定位要求

3. GNSS船位核对方法

GNSS在实现全球高精度、全天候、连续定位的同时，由于技术及设备的原因，不可避免会产生一些误差，同时易受外界干扰和欺骗，所以适时地通过其他方式来交叉核对GNSS船位是电子海图模式下保证航行安全的必要保证。相对传统航海，ECDIS引入了更多更方便的核对方式，如雷达图像叠加和双GNSS船位自动比对等，所以根据船上设备情况和航行水域选择合适的核对方法方便快速的进行船位核对是关键，也是每个驾驶员需要掌握的必要技能。具体的核对方法有：视觉观测（叠标，方位线，浮筒连线等）、雷达图像叠加（Radar Overlay）、平行标线法（PI）、双GNSS船位比对、雷达方位距离定位（LOP）、测深读数、测天定位。在无参考陆标的大洋和有参考陆标及海岸线的沿岸和受限水域可参考以下核对的方法：

- 无参考陆标的大洋
 - 双GNSS船位比对
 - GNSS接收机信号（精度因子DOP和信噪比SNR）和警报
 - 对地速度和对地航向
 - 测天定位
- 有参考陆标及海岸线的沿岸和受限水域
 - 视觉观测（叠标，方位线，浮筒连线等）
 - 雷达图像叠加
 - 平行标线法
 - 双GNSS船位比对
 - 雷达方位距离定位
 - 测深读数（合适水深水域）

四、检测到干扰欺骗时可采取的行动

1. 选择第二位置源：辅助GNSS、DR (dead reckoned航迹



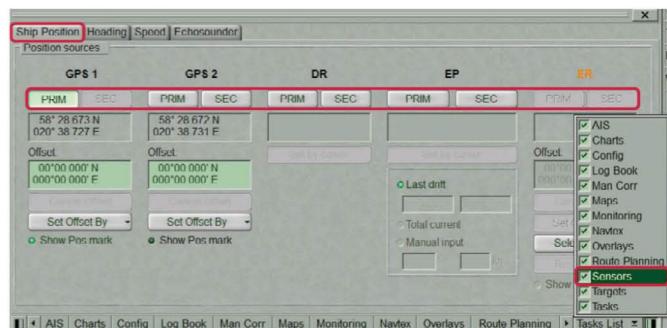
土耳其毒品走私入刑加重

作者：防损部 王勇

摘要

众所周知，商船是在航运业中最常被走私者利用进行非法活动的运载工具。尽管包括港口、码头和货物利益者在内的多方都做出了排查和安保等种种努力，但组织严密的走私者仍能找到方法，穿透船舶和港口的防线进行非法活动。就毒品走私而言，土耳其是具有战略地位的国家之一。近期，据协会土耳其当地通代信息称，面对近年来全球和土耳其毒品走私的风险增加，土耳其当局加强了反毒品的行动，并就具体涉及到船舶和船员的违法事宜，为会员提供如下简要提示。

推算）或EP（estimated position推算船位）、ARPA ER(Echo Reference回波参考点）



2. 恢复传统航海的定位要求，使用一切可用的定位手段来核对辅助GNSS位置或及时更新DR或EP位置

3. 如可能驶离限制水域到开阔水域，如无法确定船舶相对于危险的位置可选择停船

4. AIS里的GNSS船位同样可能被干扰欺骗，使用时同样需要特别注意，包括它船的位置、速度等信息

5. 局势稳定后：

- 1) 保持检测GNSS设备何时恢复正常
- 2) 记录受干扰欺骗的关键信息，如实际船位、日期/时间，持续时间，如可能保存设备故障的照片或屏幕截图备后续分析调查
- 3) 向服务提供商报告受干扰欺骗的异常情况，如：
 - 美国GPS向NAVcen报告 <https://www.navcen.uscg.gov/contact/gps-problem-report>
 - 欧洲Galileo向其服务中心GSC报告 https://helpdesk.gsc-europa.eu/servicedesk/customer/portal/2/create/32?&q=galileo%20incidents%20report%20form&q_time=1708398841558

五、其他对策

1. 安装多个不同GNSS系统或多模并带有星基增强(SBAS)功能的接收机，以避免和减轻被干扰和欺骗；
2. 建议船上导航系统、设备和软件的设计符合多系统船载无线电导航接收机性能标准的IMO通函MSC.1/Circ.1575《船载位置、导航和授时数据处理指南》的要求；
3. 在安全管理手册和船舶网络安全管理手册加入GNSS受干扰欺骗的应急处理程序，定期进行GNSS故障演习，以保证船员能迅速有效处理干扰欺骗事件。



一、土耳其毒品走私严重

由于其地理位置，土耳其暴露于大量合法和非法货物的运输流动中，也是位于阿富汗海洛因生产地点和欧洲消费市场的十字路口。同时，土耳其还受到欧洲和中东之间日益增长的兴奋剂和前体化学品贸易的严重影响。自 2014 年以来，土耳其缉获的毒品从 393 公斤激增到 2021 年创纪录的 2.8 吨，在数量上增加了七倍之多。尤其是在伊斯肯德伦港（Iskenderun）、梅尔辛港（Mersin）、伊斯坦布尔港（Istanbul）和宗古尔达克港（Zonguldak）的毒品走私活动在近年来有所增加。

同时在土耳其境外，2020 年，哥伦比亚当局在两个运往土耳其的集装箱中查获了 5 吨可卡因。随后，一架土耳其私人飞机在巴西被查获了 1.3 吨可卡因。因此，联合国毒品和犯罪问题办公室已确定土耳其近年来越来越多地被用作可卡因的过境国。有些到达土耳其的可卡因是经过西非过境的，有些则直接来自拉丁美洲。甚至欧洲国家还对土耳其的反毒品走私力度进行了诟病，指责土耳其政府对毒品走私视而不见。

二、土耳其港口毒品查处力度增加

作为对国际组织和欧盟的回应，土耳其当局加强了反毒品行动的努力。政府官员经常通过媒体发表公开声明，申明他们致力于在目前的禁毒斗争中进一步加强行动。

土耳其当局在港口检查时从船上查获的毒品一般是被走私者藏匿在下列区域：

- 将毒品藏在集装箱中；
- 使用磁铁装置将毒品附着在船体上；
- 将毒品藏在船舶的海底门阀箱中；
- 将毒品固定在船舶的舵或螺旋桨上；
- 将毒品固定在锚链或藏匿于锚链舱中。

土耳其警方通常会根据情报采取行动，并在船上进行搜查。搜索行动可能会历时数个小时，有时会延误船舶的班期和航次安排。如果在船上没有搜查到毒品，则在搜查结束后船舶可以毫无问题地离开。如果在船上发现任何违禁品，船员可能会受到惩处。如果毒品是在集装箱里被发现的，则对船员的惩处是一种低风险，通常在调查结束，做出调查声明后，船员会被释放。然而，如果毒品是被发现在船上，无论的吸附在船体，还是藏匿在海底门阀箱和锚链舱中，以及被固定在舵、螺旋桨和锚链上，尤以散货船上遇到上述情况的较多，对船员的威胁将变得更为

复杂和严峻。不管船员是否参与毒品走私或者对毒品藏匿在船毫不知情，因为在土耳其的司法管辖范围内，通常将船员视为犯罪嫌疑人。涉事船员可能面临长达数年的刑事诉讼，在此期间他们可能被拘留或被禁止离开土耳其，这导致船东会面临高额法律费用和其他费用。而类似的毒品行为刑事追责，目前还没有遇到任何针对岸上人员的诉讼先例。

三、风险提示

鉴于上述情况，我们建议会员和船舶作好以下预防措施：

1. 告知船员这种法律风险，使船员意识到毒品走私的严重性，关乎到自身的刑事处罚。
2. 严格遵守公司有关毒品控制政策，并按照公司 SMS 程序防范毒品走私。
3. 在港口停泊期间，船员应编制甲板值班表，定期在船上巡逻，尤其加强夜间外舷的巡视。
4. 按照船舶的保安规则进行梯口控制，对所有的访客进行登记检查。
5. 开航前船舶检查表应尽可能详尽制定，并实施从前到后，从上到下全面搜索。
6. 在船舶起锚的过程中应格外注意锚链上是否有附着物。
7. 港口或授权的警犬搜查队对于毒品搜查是一个好的预防措施。
8. 在毒品走私猖獗的地区和港口，建议在开航前进行水下检验。
9. 船舶在离港开航后，应格外留意尾随的小艇，防止船体被附着毒品。
10. 在船舶航行中，应交替测试和使用两个海底阀，以及时发现被藏匿的毒品。

四、结束语

联合国毒品和犯罪问题办公室在 2023 年发布的《世界毒品问题报告》中指出，贩毒和非法药物贸易造成的危害，助长并加剧了不稳定和暴力以及环境破坏等诸多威胁。鉴于通过集装箱运输经水路和海路贩运毒品的情况增多，港口仍是毒品跨境走私的重要节点，因此需要对潜在要塞进行更有效的控制。不仅是在土耳其，世界上很多国家对毒品走私的防范和惩罚力度都非常严厉，因此船舶防范毒品走私不容忽视。



红海航运危机之船公司风险评估

作者：特险部 刘轩昂

摘要

自从 2023 年 11 月红海危机爆发以来，地区局势愈演愈烈，红海航运危机持续升级。协会也因此收到了大量会员的相关咨询和案件。面对胡塞武装袭击的日益加剧，处于定期租船中的船东首先需要考虑的问题是在定期租船合同下，能否拒绝租船人前往红海、亚丁湾水域（相关水域）的航次指示；而处于航次租船中的船东，则更关注是否有权利合理绕航好望角。这些问题在本质上都涉及到船东对于前往相关水域的风险评估，本文系对实务中遇到的咨询频率最高问题汇总，以期对航运公司的风险评估工作有所帮助。

一、The Triton Lark [2012] 1 Lloyd's Rep 151 案的指引

实践中，船东想要拒绝租船人前往相关水域的航次指示或者想要绕航好望角，通常会引用运输合同中的战争（海盗）条款。这其中，最为常见的就是 BIMCO 的 WAR RISKS CLAUSE FOR TIME CHARTERING 2013 (CONWARTIME 2013) 以及 WAR RISKS CLAUSE FOR VOYAGE CHARTERING 2013 (VOYWAR 2013) 或者其他版本。在这些条款中，船东要想拒绝租船人的航次指示，除了其他标准外（比如是否属于条款定义的战争、海盗，此不赘述），最重要的一个标准是：the Vessel, cargo, crew or other persons on board the Vessel, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, may be (or are likely to be) exposed to War Risks (参见，比如 CONWARTIME 2013 第 (b) 款、VOYWAR 2013 第 (b) 款)。

就何为 in the reasonable judgement 及 may be (or are likely to be)，这其实是给船东在实际决定的过程中带来了很大困扰的，对此引用最多的判例就是 The Triton Lark 案。该案的相关条款是 CONWARTIME 1993，相较于 CONWARTIME 2013，其在 may be 之外还有 or are likely to be 的措辞（不过对于分析影响不大）。法官对于 may be (or are likely to be) 的理解是（判决第 40 段）：The phrase "may be, or are likely to be, exposed to War Risks" in sub-clause (2) of CONWARTIME 1993 expressed a single degree of possibility or probability, namely "likely to be". The parties' intentions were best captured by the concept of a "real likelihood" that the vessel would be exposed to acts of piracy. The adjective "real" reflected the need for the likelihood to be based on evidence rather than to be a fanciful likelihood based on speculation. Whilst "a real likelihood" included an event that was more likely than not to happen it could also include an event which had a less than an even chance of happening. A bare possibility would not be included. "Real likelihood" was to be understood in the sense of a real danger (see paras 38 and 40).

简而言之，要想构成 may be (or are likely to be)，不能是简单的可能性，而是需要有现实的危险才行。

关于何为合理判断（reasonable judgement），判决认为（第 55 段）：Assuming that CONWARTIME 1993 conferred a discretion or power on the owners to make a decision which could affect both parties there was no necessity to imply any term as to how that discretion or power must be exercised because the clause said expressly that the owner's judgment must be "reasonable". The effect of that clause is that the owners must make a judgment. It must be made in good faith; otherwise it would not be a judgment but a device to obtain a financial gain. Further, the judgment reached must be objectively reasonable. An owner who wishes to ensure that his judgment is objectively reasonable will make all necessary enquiries. If he makes no enquiries at all it may be concluded that he did not reach a judgment in good faith. But if he makes those enquiries which he considers sufficient but fails to make all necessary enquiries before reaching his judgment I do not consider that his judgment will on that account be judged unreasonable if in fact it was an objectively reasonable judgment and would have been shown to be so had all necessary enquiries been made.

从该段判决中，可以理解出：船东（船长）的判断必须是合理的，这里的合理是客观标准。要想构成合理，船东（船长）的判断必须是善意的并且最好进行了所有必要的咨询（make all necessary enquiries），而不能主观臆断地、没有任何实质性依据地做出拒绝航次指示、进行绕航的决定。现实中，这种咨询通常以风险评估的形式进行；也就是说船东（船长）在引用战争条款做出拒绝进入相关水域的决定之前，需要进行各项咨询和评估工作。



二、内外部风险评估报告及常见问题

实务中，协会遇到了多种风险评估（报告）。这些评估（报告）有些非常简单，有些依据相对充足。根据做出的主体不同，大概可以分为两类：

1. 内部报告，即船公司内部人员基于搜集到的信息和评估做出的是否穿越相关水域或者挂靠相关水域的报告（决定）。
2. 外部报告，即聘用的第三方专业风险评估（risk-assessment）公司或者情报公司（intelligence）做出的报告。

关于这些评估或者报告中可能存在的问题，协会提醒会员注意如下几点。

(1) 很多评估或者报告都仅仅是对事实的简单列举，比如某某时间某条船舶遭受了袭击，其类似于对新闻报道的重复。如果船东仅仅依赖这些信息就做出“去与不去”的结论是不充足的，因为其并未针对任何特定船舶的特点进行分析，比如船型、船期、租船人、贸易商、挂靠港口、是否有护航等，更没有考虑具体的合同条款。

(2) 一些评估报告可能考虑了船舶和航次的具体情况，但是在结论部分只是说提高了相关水域的风险等级。然而，这些报告并没有下定论判断某条船舶可以拒绝航行于相关水域或者说相关水域对于某条具体的船舶来讲已经达到了法律要求的危险程度；言外之意，船东还是要结合法律和已有报告自己做出的进一步分析，而最好不要简单依赖风险等级被提高这一结论。

(3) 有些风险评估报告可能只会笼统地说某些特别船型的船舶、某些特定的水域（比如靠近也门沿海）更加容易遭受袭击，进而给出风险防范建议。但是这些报告的目的可能更加倾向于为船东和船舶提供防损建议，而并非直接用于评估船舶能否拒绝前往相关水域。

三、风险评估应当考虑的事项

面对法律和合同条款的要求，协会认为，对于想要拒绝前往相关水域的船东，在进行相关风险评估时可能要考虑（但不限于）下列因素和事项：

1. 船舶的船型及所运载的货物。
2. 船舶的船籍和船旗。
3. 运输合同链条以及贸易链条是否涉及容易被袭击或者胡塞武装已经声明会袭击的实体。比如租船人、贸易商的国籍、注册地和身份。
4. 该船舶或者该公司其他船舶曾经挂靠过的港口。
5. 航次开始前、开始时以及进入相关区域时，媒体的报道和相关方的声明。
6. 已经发生的袭击事件的频率、特征、手段和造成的损害等。袭击是否越来越倾向于无差别化、袭击是否呈现愈发严重的态势？
7. 其他类似船型和航线的船东都是怎么做的？
8. 相关措施，比如护航等是否能够有效降低风险。
9. 第三方风险评估公司有针对性的看法和意见。
10. 任何评估都要以“逐案进行”，“逐船进行”为基础，最好不要总而盖之。
11. 当然，任何的评估都不能只看事实本身，还要结合合同条款和法律的规定。
12. 虽然说法律并没有要求这样做，但是最好的做法是在聘用外部评估公司做出报告之后，由内部专家再结合所涉船舶和航次的情况进行进一步风险评估直到做出最终决定。
13. 任何风险评估过程中所涉及到的文件、信息等都应当被妥善保存，以备争议产生时作为证据证明船东已经进行了合理判断。

特别提醒注意的是，上述只是协会对相关问题进行的简要介绍和总结，遵循上述任何内容不代表船东已经完成了法律的证明要求；在做出决定之前，协会建议会员就个案咨询协会和律师。



红海航运危机之合同条款解读

作者：特险部 刘轩昂 蒋 涛

摘要

在上文中，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。



Photo by Al-Joumhoriyah channel via Getty Images

一、何为“战争”

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 recognized 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