

## 航运实践 | 近期运输合同热点问题分析

作者：刘轩昂



### 概述：

近期，协会遇到了运输合同下很多海运热点问题的咨询和案件，这其中以如下两个方面较为集中。其一是 2025 年 4 月 17 号公布的美国贸易代表办公室（USTR）对中国海事、物流及造船业的 301 调查措施（以下简称“301 调查”）；其二是 2025 年 1 月 1 日正式生效的欧盟 Fuel EU Maritime 法规（Fuel EU）。上述两个方面的政策、法规的颁布、生效给运输合同的订立或者履行带来了一些潜在问题。下面就结合实际案例中遇到的情况，介绍一下其中涉及到的法律风险，相关背景事实读者可以参考其他网络资源。

### 一、301 调查

截止到目前，USTR 已经于 4 月 17 号公布了相关政策措施，对满足相关条件的中国船东和经营人（Chinese vessel operators and vessel owners）以及中国建造的船舶（Chinese-built vessels）以及其他征收服务费（service fee）。根据 USTR 的公告，后续其还会针对该措施的实施举行进一步的答辩和听证会。

就此，租船合同下承租双方首先关注的问题是由哪一方承担这笔费用。

在航次租船合同下，除非租船合同另有约定，否则船东很难将这笔费用转移给租船人承担。可能存在的特殊约定比如 ASBATANKVOY 第 12 条：The Charterer shall also pay……and any unusual taxes, assessments and governmental charges which are not presently in effect but which may be imposed in the future on the Vessel or freight.

在定期租船合同下，下面的标准条款是值得注意的（以 NYPE 93 为例）：

## 7. Charterers to Provide

The Charterers, while the Vessel is on hire, shall provide and pay for .....port charges .....

### 37. Taxes

Charterers to pay all local, State, National taxes and/or dues assessed on the Vessel or the Owners resulting from the Charterers' orders herein, whether assessed during or after the currency of this Charter Party including any taxes and/or dues on cargo and/or freights and/or sub-freights and/or hire (excluding taxes levied by the country of the flag of the Vessel or the Owners).

一般认为，这笔服务费有可能被认为是港口使费（“port charges”）从而由定期租船合同的承租人承担。进一步，上述 NYPE 93 格式的第 37 条“税费条款”也规定了“任何由租船人指示产生的基于船舶或者船东核算的税费都由租船人承担”，这进一步增强了船东追偿的理由。但是，现实中租船合同的税费条款规定得都是“五花八门”，有些甚至规定所有的税费都由船东来承担；如果是这样的话，就有可能给船东向租船人追偿该笔费用造成困难。因此，在 301 调查的背景下，建议正在订约中的承租双方注意租船合同中税费条款的约定。

第二个问题是，承担该笔合同的一方是否有权利解除或者变更合同。一般而言，仅仅是因为多承担了费用就解除合同是比较困难的，但是合同中的下述条款还是值得关注的：不可抗力条款（force majeure clause）、制裁条款（sanction clause）以及法律变更条款（change of law clause）等等。不可抗力条款一般规定在约定事项情况下受到影响一方的救济；想要引用制裁条款的一方首先要注意征收服务费是否能够落入到合同中关于制裁的定义中；法律变更条款一般规定在法律发生重大变更的情况下合同的变更和解除事宜。当然，上述都有赖于具体的条款措辞，需要一案一议进行评估。

## 二、Fuel EU

现实中，大部分租船合同都已经并入了相关的 Fuel EU 条款，有些船舶还加入了 Fuel EU Pool 用来平衡产生的赤字（under-compliance）。但是这些条款往往措辞大有不同，下面总结下在实际案例中遇到的问题。

首先是，在脱碳这一问题上，目前至少已经有 3 个方面比较重要需要并入到合同中的条款，分别是：ETS 条款、CII 条款以及这里所说的 Fuel EU 条款。简而言之，这三个制度主要是从三个不同的角度针对和解决脱碳问题：排放量（ETS, one allowance giving right to emit one tonne of CO<sub>2</sub> eq）、排放强度（CII, gCO<sub>2</sub>/(dwt.nmile)）以及生命周期气体排放强度（Fuel EU, GHG emissions per megajoule (MJ)）；其中涉及到 rating 的是 CII。就此，在 BIMCO 制定的专门条款中，将这三个不同的问题分别制定了独立的条款。但是，在协会遇到的纠纷中，有些合同将上述三个不同的指标混为一谈进行约定；合同约定不明进而导致计算每一项指标的时候产生了争议。因此，建议承租双方严格审核相关的条款，各个条款独立起草，避免混淆的情况出现。

第二，关于燃料质量标准。Fuel EU 目标的实现很大程度上取决于燃料的品质，因此大部分 Fuel EU 条款都规定了租船人有权利为了符合 Fuel EU 设定的目标使用多种燃料，比如生物燃料（bio-fuel）。这里，提醒船东检查租船合同燃料质量相关条款，确保合同中对于租船人有权利使用的所有种类的燃料的质量都进行了完善的约定。

第三，注意合同中约定的计算 Fuel EU 的基准燃料。现实中，船东向当局核算或者缴纳 Fuel EU 罚款的计算方式是基于实际使用的燃料。但是这并不意味着在租船合同下也是这样核算或者计算罚款，因为租船合同可以基于意思自治做出承租双方一致同意的不同约定。如果租船合同约定核算要基于某种特殊的燃料，甚至是该船在欧盟水域从未使用过的燃料，那么就可能会产生意料不到的计算结果。因此建议在订立合同时注意这一问题。

以上内容仅供会员参考，协会将跟进上述问题的进展并适时更新文章。