

SOUNDINGS

埃博拉：租船合同注意事项

潜在的问题

1. 船东能否拒绝驶往埃博拉疫区港口？

船员可能不愿意停靠疫区港口，船长也希望绕航到非疫区港口或者等待疫区港口的疫情消除后再停靠，避免船员置身于感染的风险中。

在期租合同下，船东有义务遵守租船人合法的航次命令。但如果船舶因此暴露于危险中，船东也有权拒绝执行该指示。在绝大多数租船合同格式中，租船人有义务指示船舶驶往“安全”港口。如原先指定的港口变得不安全，船东可要求租船人指定一个替代港口。

然而，埃博拉病毒爆发的港口是否属于法定意义下“不安全”港口？这个问题仍没有明确答案。若根据EASTERN CITY案中关于安全港口的著名定义，则需要着眼于对事实问题的鉴定：

“…如在没有突发事件的情形下，在一定的相关时间内，船员即使使用了良好的船艺，亦不能安全地驶入、使用及离开港口，这个港口就是不安全港口…”。

证明“不安全”的举证责任相当繁重，比如，在印度1994年瘟疫期间，一系列关于不安全港口的主张都未获成功，原因是法院认为船东未能举证证明船员可能因此而感染疾病。鉴于埃博拉这一较新型病毒的不确定性，加之世界卫生组织目前认为采取适当的预防措施可以避免感染此病毒，因此难以将疫区港口认定为“不安全”港口。但具体情况要视事态发展和单个港口的风险状况而定，切记事态仍处于不断发展之中。

如果船东没有充分的理由拒绝遵照租船人的指示，租船人便有权以拒绝履约为由解除租船合同和/或索赔损害赔偿金，所以船东应当谨慎审视自身的合同地位。

租船人也可能有权根据租船合同中停租条款将船舶停租。船员拒绝执行租船人的指示可能构成停租条款中规定的“由于任何其他原因阻碍船舶全力工作”（见The ATHENA案），特别是在停租条款中含有“无论何种”等用语时。

continued overleaf

如果船东依照定期租船人的指示进入不安全港口但提出抗议，且因遵守指示蒙受损失，船东可能有权从租船人处得到赔偿，但这也取决于租约的具体规定。如果船东根据合同义务不得不让船舶进入一个可能危及船员健康的疫区港口，可能会产生一些公共政策上的问题。

在航次租船合同下，如果合同本身没有订立任何自由绕航条款，船东应在不发生任何不必要的绕航或延迟的前提下进入约定的港口。但出于对船舶或货物安全所作的绕航是为必要，应属例外。

与定期租船合同下的情况相反，如果一个指定的港口变为“不安全”港口，航次租船人无权再指定一个替代港口。租船合同中可能用“（原指定港口）或其附近的，船舶能安全抵达的地点”等用语对目的港做出限定。在这种情形下，船东便有权进入最近的合理替代港口而不违反合同约定，同时可以向租船人主张将货物运往某目的地的某段航程的费用。然而，如果租船合同中没有此类约定，也无可以适用于此类事件的不可抗力条款，那么船舶只能等待港口恢复安全状态。

随之可能产生的问题是，等待过程中的延误是否构成合同受阻。事实上，在英国法下合同受阻的主张很难成功。合同义务越来越繁重或履行合同的成本越来越昂贵的事实本身，并不构成合同受阻。“受阻”事由必需能从根本上改变租船合同下的义务履行，并使合同变为非法或无法继续进行，或使其与合同双方的初衷变得大相径庭。但具体还取决于租船合同的条款和延误时间的长短。

然而，正如上述讨论，埃博拉疫区港口是否是“不安全”港仍然不确定；因此不合理的绕航将可能成为租船人解除合同和/或索赔的理由。

2. 如果港口关闭将会怎样？

尽管在此文撰写时并未有任何港口因埃博拉疫情而关闭的听闻，但如果事态升级，此种情况也可能发生。就在近期，尼日利亚港口当局已经禁止从疫区港口开出的船舶进入尼日利亚港口。

在定期租船合同下，如果指定港口关闭或者因为埃博拉疫情限制船舶进入，租船人则须决定是否要求船舶等待直到港口重新开放，亦或是指令其开往其他港口。这种情况下根据租约相关明令规定，租船人的租金缴纳义务不变，因为船舶本身仍然处于可全力工作的状态。

在航次租船合同下，相同的情形，如没有明令规定，租船人可能无法改动事先约定的港口。租约可能订明允许船舶驶往最近港口；如果没有此类条款，则可能产生合同受阻的问题。

3. 如果船员感染了埃博拉病毒将会怎样？

如果船员感染了埃博拉病毒，船东应首先确保该船员立即离船。如果病情在海上航行中发现，则可能需要绕航，这就牵涉到一些费用问题，如船员遣返费和医药费等。

在定期租船合同下，如果合同中没有明令规定，牵涉到船员安危的费用一般由船东承担。但如果船东听从租船人指示进入疫区港口而导致船员感染病毒，船东可向租船人主张上述费用；但这也取决于租约的具体约定以及船东是否在得知港口有埃博拉疫情情况下同意进入该港口（船东如果同意则视为接受了进入港口的相关风险）。

租船人是否有权在上述绕航期间将船舶停租也取决于租约的具体规定。例如，Shelltime 4格式合同规定，为船员取得医疗援助的时间可视为停租期。这种情形在未经修订的NYPE 1946格式合同下就不构成停租事由（因“船员配备不足”而停租的例外仅涵盖船员数量上的不足），但如果条款中有“无论如何”字样可能情况就有所不同。但如果因为船东遵从租船人指示而导



致的后果则不可停租；且船东可就对租船人主张抗辩，除非船东接受了进入疫区港口可能产生的风险，或者船员没有采取建议的预防措施（例如船员不听从港口当局的建议上岸休假）。

在航次租船合同下，即使没有明确的约定，为了船员的安全，船东也通常有默示的绕航权利。但由于绕航产生的费用和时间损失则由船东承担，因为运费通常维持不变。

如果发生疫情时船舶因停靠在港口内出现延误，也会产生有关装卸时间的计算和滞期费的问题。如果船舶在到达港口时因船员感染病毒，无法完成相关卫生手续，船舶可能无法提交有效的准备就绪通知书（NOR）。装卸时间/滞期费将从有效的NOR提交后起算。

4. 如果正在疫区港口或者在曾经到过埃博拉疫区港口的船舶需进行检疫检查，会出现什么后果？

到过疫区港口的船舶可能被要求在疫区港口或者后续港口进行一段时间的检疫检验或者进行清洗，还可能面临罚款。

定期租船合同下可能会约定上述费用应该由哪一方承担。例如，NYPE 1946格式合同规定“船舶由于船员生病而被指令进行熏蒸，由船舶所有人负担费用。如租约下船舶营运期间因所装运货物或所挂靠港口，船舶被指令进行熏蒸，则由租船人负担费用……”

至于滞留期间的损失责任，则取决于租约下停租条款的措辞（见APOLLO案，当局因为船舶疑似发生斑疹伤寒症疫情而扣留船舶，该扣留符合停租条款规定的情形，因为条款中在“任何其他原因”增加了“无论何种”的修饰）。

但如果是因为遵从租船人命令而导致船舶须进行检疫或者清洗，租船人则不能将船舶停租。建议船东采取建议的预防措施，以避免租船人主张事故原因链断裂。值得注意的是，Shelltime 4格式合同中明确规定“由于船长、高级船员或船员未经租船人书面同意或指示擅自与疫区岸上人员进行交流而导致船舶被检疫造成的延误可以停租。”

航次租船合同常常含有特定的“检疫”或“检疫证书”条款。被要求检疫的船舶将被视为未做好开始装卸的准备，船东因此不能主张滞期费或延滞损失。然而，某些租船合同也可能包含处理此类问题的条款，比如ASBATANKVOY格式合同第17 (a) 条中规定如租船人指示本船前往处于检疫期的任何港口或地点，因此造成本船的任何延误需计入租船人的装卸时间。但如在本船航行途中港口才被宣告处于检疫期，因此造成的任何延误则无需计入租船人的装卸时间。

同样的，如果船舶因为被感染或者仅仅因为来自疫区而没有取得“检疫证书”，除非有明确的条款规定，否则不能开始计算装卸时间。例如通常在合同中规定“无论是否有检疫证书”均可开始计算装卸时间（“WIFPON”）。

5. 合同起草考量

如果正在洽谈的合同中涉及已被或可能被埃博拉病毒感染的港口，船东应谨慎考虑应并入的合同条款以应对可能出现的情况。埃博拉病毒的不确定性和潜在的影响使我们很难预测所有潜在的问题。但一般来说，各方应考虑对如下情形进行时间和费用责任的规定：

- 熏舱；
- 检疫；
- 清洗作业；
- 预防措施；
- 治疗，包括绕航送感染病毒的船员下船；和
- 罚款；

通常租约规定，如有延误，对租金（期租合同下）或装卸时间（航次合同下）的计算没有影响。

同时还应当规定在指定港口感染埃博拉病毒的情形下，允许指定替代的装卸港口（对疫区港口的定义也应涵盖那些虽未关闭但仍存在风险的港口）。



租船合同条款

我们起草了以下条款以应对近期埃博拉病毒爆发可能出现的各种情形。以下条款可以用于期租或航次租船合同中。但应注意条款可能无法覆盖所有情况或应对所有情形。任何条款的使用均应考虑特定的情形以及特定的租船合同。

埃博拉条款

- a) 船舶没有强制义务进入，或继续驶往，或经过、停留在任何可能使船舶、船员或其他在船人员暴露于高危病毒（包括埃博拉病毒）威胁的港口、地区、区域或国家（以下简称“疫区”）。前述高危病毒的定义参照世界卫生组织关于对人类健康有害的病毒定义。
- b) 如果根据上述a)款，船舶决定不进入，或继续驶往，或经过、停留疫区，应立即将这一决定通知租船人。无论该租船合同其他条文如何约定，租船人都应该，也有权签发替代航次的指示，同时也应赔偿船东由于等待和/或履行租船人的上述指示造成的任何时间和费用损失，包括提单持有人对船东的索赔。因等待或履行租船人的上述指示造成的任何时间损失应由租船人承担。
- c) 如果船东在可拒绝的情况下仍进入，或继续驶往，或经过、停留疫区港口，不应视为船东放弃本租约下的任何现有权利。
- d) 如被指示前往疫区，船舶有权遵守任何主管当局和/或船旗国关于到达、航线、停靠港口、目的地、卸货、交付或其他任何方面的命令、指示、推荐或建议。

- e) 由于船舶驶往疫区而造成的任何延迟和增加的费用和成本，包括但不限于在疫区或下一停靠港口进行检查、熏蒸和/或对船舶及船员进行检疫（包括为受感染船员提供治疗）。任何因为遵照上述指示造成的时间损失应当由租船人承担。
- f) 因遵循本条款导致的既成事实或未能完成的事实均不可视为与合同精神的背离，而应视为对本租船合同的贯彻执行。如果本条款与租船合同其它明示或默示条款有冲突，本条款在冲突影响范围内优先适用。

此外，BIMCO也有一些条款可能适用于当前情况下租约的协商，比如BALTIME 1939格式合同（2001年修订）的第14 (A) 条，SUPPLYTIME 2005格式合同的第25条和BIMCHEMVOY 2008格式合同的第46条。

结论

船东需谨记，埃博拉病毒并不一定使一个港口在法定意义上成为“不安全”港口。如果船东拒绝前往疫区港口，则可能面临索赔。实务中，船东的首要措施应是提醒船员采取适当的预防措施，并确保措施的严格执行。

如船东须作出艰难抉择，则建议船东获取和保存全面而准确的信息以应对可能的未来诉讼。

如会员有任何问题，请联系当地的管理人办事处

The UK Defence Club

Thomas Miller Defence Ltd, 90 Fenchurch Street, London, EC3M 4ST
 tel: +44 207 283 4646 fax: +44 207 204 2131
 email: tmdefence@thomasmiller.com web: www.ukdefence.com

