

## Circular From GARD

Date: 28 February 2020

## 新冠病毒 - 此次突发公共卫生事件对租船合同条款的影响

新冠病毒（COVID-19）的爆发是当下头条热点。目前，99%的确诊病例发生在中国，但亚洲其他地区 and 全球多个国家也有病例报告。世界卫生组织（WHO）官网载有关于该疾病和其症状及预防措施的更多信息。有关该病毒对船舶和船员的影响的更多信息也可以登录 Gard 官网查询。

## 对于 COVID-19，借鉴早期其他疫情爆发的经验是否有用？

与 2014 - 2016 年西非爆发的埃博拉病毒相比，可能是没有用的，因为埃博拉病毒有不同的特征，而且主要局限于西非的小部分地区，有跨国界。

将当前的疫情与 2002/2003 年的 SARS-CoV-2 疫情和 2014 年达到高峰的 MERS-CoV 中东呼吸综合症疫情进行比较可能更有用。然而，尽管这三种病毒来自同一家族，但它们在传染性和对患者的影响(也称病毒性)方面似乎存在显著差异：

- 根据 WHO 于 2004 年 4 月 21 日发布的“SARS”疫情报告，2002/3 年“SARS”疫情的确诊病例为 8,096 例，死亡 774 例，死亡率为 9.6%。
- 根据 WHO 于 2019 年 11 月中东呼吸综合症疫情报告，2012 - 2019 年中东呼吸综合症疫情的确诊病例为 2,494 例，死亡 858 例，死亡率为 34.4%
- COVID-19 的疫情仍在发展中，WHO 于 2 月 11 日发布的疫情报告显示，有 43,103 例确诊病例，1,017 例死亡，其致死率仅略高于 2.3%。中国最近调整了确诊病例的标准，这导致了更高的病例和死亡人数，但死亡率几乎相同。这些数字需要谨慎对待，因为许多病例可能未被发现，不幸的是，目前患有该病的人仍可能会死亡。
- 专家还将其与季节性流感爆发进行了比较，指出每年死于流感的人数比死于 COVID-19 的人数要多得多。美国疾病控制与预防中心(CDC)公布了一份美国流感死亡的估算报告。季节性

流感的发病率和严重程度每年都在变化，例如，2014 至 2015 年估计有 3,000 万病例，其中有 5.1 万例死亡，致死率为 0.17%。

在 2020 年 2 月 7 日的报告中，CDC 估计今年的季节性流感已导致美国超过 1.2 万人死亡，但至少有 2,200 万人患有与流感相关的疾病。这意味着死亡率只有 0.055%。

目前可以通过一些简单的措施防止 COVID-19 的传播。更明确的是，与以往的类似疫情相比，由于 COVID-19 在症状出现之前有较长的潜伏期，患者人数和传播速度都要高得多。

专家还指出，COVID-19 有可能发生变异，目前正在加紧研制一种疫苗来对抗这种疾病。

## 航运业发生了什么？

疫情已经造成全球供应链和运输网络中断：

- Hyundai 关闭了在韩国的汽车工厂，因为在中国生产的零部件中断。
- 人员流动尚未受到限制，但可能很快就会开始限制：香港对来自内地的所有入境旅客实施了为期 14 天的强制隔离，并关闭法院直到 2020 年 2 月 16 日。
- 2020 年 2 月 10 日的 Lloyds List Daily Briefing 报告中有涉及疫情爆发：*利率已经下降，并将持续，预测将在我们已经看到的向下修正的基础上进行调整。当尘埃落定，市场将迎来一段缓慢时期，不排除出现进一步动荡的可能性。*
- BBC 2 月 10 日报道称，中国仍有大量工厂关闭，尽管数百万人本应在春节假期后重返工作岗位。

目前疫情正在变化，对航运业有许多潜在的影响：船员和乘客的健康；船员更换困难；船员有可能罢工或拒绝前往受感染地区，或接纳受感染地区的船员；在中国及之后航程停靠港的延误；没有货物，或者货物无法装卸，等等。

尽管存在这些潜在影响，但航运业希望发挥核心作用，确保重要贸易路线保持畅通，影响降至最低限度，仍能运输粮食、能源和其他重要服务。但代价是什么？谁将为此买单？

## COVID-19 如何对船东造成影响？

在本文中，我们试图从船东和承租人关系的角度找出可能出现的一些问题并加以解决。无论从哪方

面，假设租船合同是英国法下的一份标准的定期期租。也假设船舶靠泊的港口是承租人通常指示其前往的，唯一可能阻碍船东的原因就是 COVID-19 的爆发。

### 船舶必须前往吗？

这是每个人的脑海里首先出现的疑问：

**问：如果被要求前往中国的港口，或者其他受到 COVID-19 影响的港口，船舶必须前往吗？**

**答：**每份租约必须根据其自身的条款加以解释，实际情况是瞬息万变的且可能发展到答案是“不”的境况，但是现阶段最可能的回答是“是的”。

从法律的角度看，相关的问题似乎是在问“这是安全港口吗？”，因为多数（不是全部）租约包含承租人对港口预期安全的保证义务，如：船舶抵达时港口是安全的。即使在约定的范围内，如果港口是或者变得不安全，船舶就没必要靠泊，而承租人的指示就因此可能被拒绝。

CORVID-19 爆发的情况下，如何定义“安全”？安全港口的标准定义如下：

*“如果一个港口能让船舶在抵达、使用和离开的期间内，在没有异常情况时，不会遭逢纵有良好的航海技术及船艺技能亦无法避免的危险……”* (The Eastern City [1958] 2 Lloyds Rep p127)

这主要是针对船舶的航海技能和船艺技术以及物理因素的安全，英国法院早已认可安全的范围也包括政治不安全，战争行为以及延迟的风险，假如延迟是长时间持续的。但针对 CORVID-19 这点上没有权威的说明，法院或仲裁庭可能会以下列方式处理港口安全问题：

如有下列重大风险或危险：

- 船员感染 COVID-19；和/或
- 船舶被列入黑名单；和/或
- 船舶遭受无节制的延迟；

且良好的航海技术及船艺技能亦无法避免这些风险(在这种情况下，可能意味着遵循现行医疗建议，以避免或尽量减少传播/感染的风险)？

如果“是”，那么法院或仲裁庭可能认同港口是不安全的。

而目前问题的答案可能呈现“不”。然而，如果有更糟糕的情况——至少在写这篇文章时已经有一艘邮轮被隔离——问题的答案可能变为“是”。港口将变为不安全，船东将在他们的权利范围内拒绝靠泊，并询问承租人指定另外的港口。

更进一步的考虑：

- 是否有可能当指定港口时，其是安全的并且预期安全，但之后变得不安全？如果这样，船东将在他们的权利范围内拒绝靠泊。
- 安全问题很可能因以下方面存在意见分歧而使得问题复杂化：
  - 感染风险等级；和
  - 一个港口被认为是不安全所必要的感染风险等级。
- 港口的工作惯例和货物种类可能是重要的因素：一艘油轮在离岸设施卸油，船员与岸上接触甚少；一艘载有袋装大米的散货船靠泊码头，卸货工作需要一队装卸工人；一艘邮轮的乘客上下船，在不同港口对当地人的接触都将出现不同程度的风险。
- 对风险等级的任何疑问，我们期望法院或仲裁庭能够解决，从而得出结论认为是这些风险导致港口不安全。
- 如果船东执行进入一个众所周知的不安全港口，那么结果就是他们有可能被视为放弃了要求损害赔偿的权利。

**问：租约还有其它条款可能跟此次问题相关吗？**

答：可能的。其实很难预料每一种境况和每一个可能提出的索赔方式，但是可能有相关的其他条款：比如，如果租船合同有不可抗力条款，这将可能被触发并引起不同的考虑，就延迟或取消的风险会落在船东还是承租人头上而言，会有不同的结果。

**问：除了租约，还有其他法律原则可以运用吗？**

答：如果情况发展到最初设想的合同无法履行的地步，则可能是法律介入，以免除双方在“挫折”原则下履行的义务。

**如果船舶去了受影响的港口并且有延误，承租人还需要支付租金吗？**

**问：如果因 COVID-19 导致延误，我的船会续租还是停租？**

答：这取决于租船合同的条款和延误的原因。

在定期租船合同下船舶有延误，承租人的想法经常偏向停租。停租不需要违反合同，而是在某些情况下承租人有权停止支付租金的权利。

问题将是“承租人是否可以引用停租条款？”，这将取决于延误的原因。通过参考 NYPE 格式第 15 条，不同示例说明了可以解决此问题的不同方式：

- 如果船员生病，承租人可以依据该条款主张停租。如果时间损失归因于“船员不足”，则确定由船员疾病导致的时间损失可以停租。请参阅下方关于默示赔偿的注释。
- 法律或行政限制也足以构成停租。因此，如果一艘船因先前曾在 Y 港口受到 COVID-19 的影响而在 X 港口被延误，那么这可能足以让承租人使用停租条款，尤其是停靠 Y 港口是在一个不同租船合同之下。请参阅以下有关“偶然事件”的注释。
- 如果延误仅是由于疾病在港口存在而造成的，也许会因为等待而导致一段时间的损失，那么根据第 15 条的规定，很难看出船舶会被停租的理由。
- 有时在第 15 条停租条款中添加“无论如何”一词，在这种情况下，承租人可能更容易引用停租条款。
- 还有一个考虑因素是，通常将“停租”理解为仅涵盖“偶然”事件，即并非遵循承租人指令而产生的自然后果。或许可以说，通过指示船舶到已知受 COVID-19 影响的港口，如果随后又指令船舶到有检疫规定的下一个港口，那就不存在“偶然”？

**问：是否可以主张租金作为承租人指令的默示赔偿？**

**答：**也许可能，但这并不是一个直接的主张，而且由于尚不清楚 COVID-19 的情况有多严重，所以现在说还为时过早。

- 公认的是，在期租合同下，如果船东遭受因遵循承租人指示而造成的损失，并且该损失不是船东作为同意承担作为默示或者有时明示赔偿的风险，则船东可以向租船人索赔。案例 *The Island Archon* [1993] 2 Lloyd's Rep 388 很好地说明了这一点。这是一个法律上不安全港口的案例，一个港口因腐败性质而被发现是不安全的，因此默示了对船东的赔偿。在该案中，在达成租船合同之日，腐败行为并不为人所知，但在港口停靠之时便已为人所知。
- 因此，问题将会是“将船舶和船员暴露在 COVID-19 中，是否是船东在签订租船合同时同意

承担的风险？”

- 答案可能与具体事实有关。显然，船东同意使自己的船舶承受全球贸易的一般风险，其中包括各种健康风险。COVID-19 在本质上是否与订立租船合同时了解的和预期的风险有很大不同？对于较早的租船合同，现在说还为时过早，但是对于现在签订的租船合同而言，当对该问题有广泛了解时，船东很有可能将无法依赖其所产生的默示赔偿，而应该考虑将合适的风险分摊条款并入新的租船合同中，请参见下文。

## 船员疾病

**问：如果船员生病了，可以绕航以帮助他们吗？**

**答：**是的，假设这是必要的步骤，但通常情况下，这样做所花的时间很可能会被停租，除非引用默示赔偿主张索赔权。

## 适航

进一步的考虑是，如果其船员或其中一些船员感染 COVID-19，则该船可能不再适航。

## 其它方面

- 由于采取了控制 COVID-19 扩散的措施，虽然某个港口可能对于船舶来说是安全的，但也可能没有货物要装载。您的承租人是否有足够的财力承受长期的延迟？
- 可能仅适用于新租船合同，但 BIMCO 已发布有关感染病或传染病的航次和定期租船条款。COVID-19 是否符合两个条款共同定义的“疾病”仍是一个可引起争论的问题：“对人类严重有害的高度感染性或传染性疾病”。

## 最后一点建议

在承担您可能无法履行的义务或出现索赔之前，请咨询您的抗辩经办人：在法律上，就像在医学和生活中一样，预防好过于治疗。

以上由 Andrew Liu & Co., Ltd 编译，应以英文为准！

信息来源: The Gard P&I Club

Andrew Liu & Co. Ltd