

Circular From AMERICAN

Date: 10 April 2020

传染性疾病：关于租约及其他合同的考虑

传染性疾病的爆发会对国际贸易以及国际旅行产生重大影响。在特定的租约或提单条款以及适用法律背景下，为应对传染病爆发而采取的措施可能会造成船舶的延误或滞留，和/或因延误或滞留而自然产生相关费用。

在本指引中，我们概述了船东及船舶经营人可能会面临并触发保险承保事项的一些法律问题，比如因船员生病而发生的船舶绕航、遣返费用或检疫费用，或由抗辩险所承保的法律纠纷，即船东和租家之间由于传染性疾病所导致的船舶延误或相应费用支出的风险及责任分配的争议。

显然，法律问题可能会因具体事实、情况以及相关的合同条款而异，因此，本指引是针对现时的租约条款，这些条款直接或间接解决因传染病事件造成的费用或延误问题，以及旨在为船东和租家提供能够更清晰地解决前述问题的建议性条款。

A. 传染性疾病相关的法律问题

安全港问题：何种情况下受传染性疾病影响的港口为“不安全港”？

船东面临的最常见的问题是，若某港口可能存在传染性疾病感染的风险，其是否仍然有义务将船舶驶向该港口。在英国法和美国法下，若在有关期间内，一船可到达、使用某港口并从该港口返回，且没有遭受任何通过良好船艺在没有发生异常情况下可以避免的危险，那么该港口就是“安全”的。显然，判断某一港口是否安全取决于不同情况下的相关事实。典型的安全港问题涉及因该港口的特征或特性而对船舶或其货物造成安全威胁的情况。在传染性疾病爆发期间，可以将“安全”的概念扩展到船员，对船上船员产生健康风险的，也能够使得港口成为不安全港口。

在期租下，船长有义务按照承租人的指示将船舶驶入特定港口。根据期租租约的明示/默示的安全港保证条款，租家有义务指示船舶驶入预期安全的港口（即，船舶在该港口停靠期间是安全的），该义务在租家指定港口时适用。然而，若该港口在租家指定后变成“不安全港”，那么船东可以要

求租家变更港口，且租家有义务取消原指示并指定一个新的安全港。

在程租下，安全港问题并不明确。除非船东可以根据租约中的绕航条款绕航至其他港口，否则，不驶入指定港口的行为可能构成违约或毁约，租家因此有权索赔损失。若租约只有一个航次，那么港口被视为不安全可能会导致合同落空（即，租约终止，且任何一方均不承担责任），除非该程租租约包含转运或驳运条款，在此种情况下，船东必须转运或驳运货物。

判断某一港口是否安全是一个事实问题，可能取决于医学证据，比如船员感染传染病的风险及致死率。此外，不同港口以及不同国家或地区的疫情风险也不同。因此，若适用的租约并未包含解决传染性疾病爆发而导致的风险、延误或责任分配的具体条款，那么，对安全港问题的分析在某种程度上是主观的且可能有多种解释。

无论是程租还是期租，均需考虑其特定事实和相应的租约条款。为了避免因延误或损失而导致的租家索赔及相应风险，我们建议船东仔细审查租约条款并尽可能在洽谈新的租约时并入相应的保护性条款。就这方面而言，船东需要考虑本指引中 B 部分所提到的法律问题，并联系协会管理人寻求帮助。

船舶适航

协会会员需注意，若一艘船舶曾停靠过受传染性疾病影响的地区，之后被租入的，那么该船舶就可能不适合接收和运载货物。例如，船舶由于停靠过受影响的地区而必须进行强制性熏蒸消毒处理，这可能会导致其装载的易腐货物腐烂。类似的，如果船舶因检疫隔离的规定而延误并最终导致货损，那么船舶可能被认定为不适航。因此，传染病可能会无意中使协会会员违反其提供适航船舶的义务。

对货方承担的责任：有关提单的考虑

虽然船东可能有权拒绝租家所指示的停靠不安全港的航行指令，但是若该船已经装载完货物，那么就需要考虑其他注意事项。比如，船东负有在提单下照管船上货物并在指定卸货港交货的义务。任何背离运输合同的行为都可能构成绕航，从而对会员投保的保赔险造成不利影响。若在某些特定情况下，租约和/或提单不允许绕航或在其他港口进行卸货，那么船东最终可能会对货方承担因船舶绕航和/或延迟所造成的货损赔偿责任。

会员还需注意，运输合同中所列的卸货港当地的法律也可能适用。在这种情况下，会员应及时联系协会管理人，评估相关事实和情况，并提出能够最大程度保护会员的合适应急建议。

若某一港口由于传染性疾病爆发而关闭，那么需要替代港口，但是由此造成的法律后果取决于相关租约及提单的条款。另，货物可以在看起来对各方都合理的地方卸下。这取决于提单是否合并了租约条款或在特定情况下允许船舶在替代港口卸货。但是，在指定卸货港的情况下，若在其他替代港口卸货就可能构成船舶绕航，并最终造成提单下的违约。此外，根据租约，船东可以安排转运、驳运或其他运输方式将货物运至指定卸货港。在这种情况下，船东可能需要为上述操作支付赔款。因此，协会会员应在履约前审查提单和租约中可能的条款，以最大程度地降低港口或地区因传染性疾病爆发导致的相应风险。

如果船舶绕航是必须的，例如为了避免船舶被征用或遣返患病船员，协会会员可以寻求根据海牙及海牙维斯比规则第 4 条第 4 款的规定免责：“为救助或企图救助海上人命或财产而发生的绕航，或任何合理绕航，都不能作为破坏或违反本公约或运输合同的行为；承运人对由此而引起的任何灭失或损害，都不负责。”但是需要注意的是，绕航需在实际情况下的合理范围内，且因绕航产生的费用由船东承担。

租家赔偿

一般而言，若船东为完成租家指令而不得不承担其所不同意承担的风险，此种情况下造成的损失或损害，英国法和美国法均允许船东向期租租家（在某些情况下也可以是程租租家）索赔。例如，期租下的船舶被要求停靠在受传染性疾病影响的港口，因听从租家的指令（船东并不同意承担该风险），船东可能会由此直接产生检疫和消毒费用。在这种情况下，船东能够要求租家赔偿此类费用损失。

延误/停租

我会管理人已经意识到存在因地方当局采取应对传染性疾病的威胁措施而造成船舶延误的情况。越来越多的国家每天都会颁布新的规定以应对这些威胁。比如在美国，在前 5 个航次中曾停靠过受传染性疾病影响的国家的船舶将受到美国海岸警卫队和其他当局的严格审查。若偷渡者或船员有发烧或其他受感染的症状，那么船舶也可能因此延误。在这种情况下，船舶不会被允许无疫通行，并可能最终被禁止入港、隔离或被要求直接离港。

在航程前期，船舶也容易遭遇延误。例如船舶需要在装货港停靠，而港口当局采取的预防措施间导致港口拥堵或货物的装卸时间变长。

此类延误的责任将根据所适用的租约的有关条款确定，这些条款应针对此类情况，清楚说明在传染性疾病背景下何种情况可以被视为停租。协会会员应考虑并入本指引 B 部分所述的合同条款。船东还可以通过证明租家指定的最后一个停靠港与船东拒绝进入该港口之间存在因果关系，以此尝试将责任转给租家。

滞期费

程租下的装卸时间是否继续计算，滞期费是否累积，将根据以下情况判断：

- (i) 程租的类型（是港口租约还是泊位租约），以及提交一份有效的装卸准备就绪通知书的地点；
- (ii) 是否要求船舶无疫通行；
- (iii) 传染病导致的延误是否属于装卸时间例外。

必须对每一份航次租约进行单独审查，以明确合同所涉及的滞期费问题。部分租约中包含了明确的检疫隔离条款。例如，美国船舶经纪人与代理人协会租船合同中明确约定租家对于因下达航次指示后宣布的检疫隔离而导致的延误不承担责任，也就是说船东在这种情况下无权向租家收取滞期费。在其它租船合同中，如果合同的条款要求船舶必须通过检疫装卸时间才能起算，则可能出现无疫通行的问题。船东在获得无疫通行之前无权递交装卸准备就绪通知书。结果就是，如果船舶曾停靠在被感染的地区或者船员被怀疑染上传染病，则船东需要承担获得无疫通行的成本，之后船东才可以有效地递交装卸准备就绪通知书。

船员的雇佣

会员雇佣船员，对船员负有雇佣合同下的照料义务。与任何其他健康风险一样，认识是预防的第一步，也是最重要的一步。协会强烈建议各位会员，确保将防止传染病传播的行业和国际准则传达给自己的工作人员和船员，以减少任何感染或传播传染病的风险。协会请会员参阅协会先前的通函和会员警示，里面附有美国疾病预防控制中心（CDC）和世界卫生组织（WHO）关于传染病的指南。另外协会还敦促会员到达任何传染病传播的地区时，查看其现有的《国际船舶和港口设施保安规则》（ISPS）程序，以及任何有关上岸休假和船员替换的程序。

装卸工人和偷渡者

除船员替换和上岸休假政策之外，会员还应严格执行船舶安全计划，并完全履行 ISPS 中规定的义务。

货物的装卸工作由当地的装卸工人上船完成。一般而言，装卸工人通常由租家根据租约约定的条款雇用，船长对此几乎没有控制权。有鉴于此，我们敦促各位会员，第一，重新审查并考虑其船舶安全计划以解决这些问题；第二，请会员各自的船舶保安员全力执行修订后的船舶安全计划。

各位会员应知晓 ISPS 的要求，保证在船舶停靠港口期间不让任何未经授权的人员登船。

不可抗力

因爆发传染性疾病，会员无法履行租约义务可能构成租约下的不可抗力事件（即，出现了合同一方当事人无法合理控制的情况）。请各位会员注意，在美国法和英国法中没有不可抗力的通用概念，只能根据相关合同的约定判断不可抗力的含义。同样，也请各位会员注意，务必在合同中明确规定出现不可抗力的后果。

因此，当爆发传染性疾病时，会员的合同义务是否暂停需要根据租约条款来判断。如果某一具体事件或者类似情况没有被列入不可抗力条款中，则该事件或者类似情况不属于不可抗力事件，会员的义务仍然有效。

所以，在发生传染性疾病的情况下，当会员考虑是否宣布不可抗力或者如何处理不可抗力通知时，遵守租约的相关规定非常重要。

考虑传染病是否构成不可抗力事件时，应仔细考虑延迟或中断履行租约的原因。比如，合同的不可抗力条款中可能不包括“流行病”或“传染病”。然而，可能因政府机构阻止履行合同而导致合同无法履行（例如，中央政府宣布关闭港口），此时即可触发关于不可抗力或者免责的条款。

B. 租约中的传染病条款

特定区域的某些港口可能流行传染病，于协会而言比较简单的建议是请各位会员完全避开出现疫情的区域，尽管对于一些会员而言，无论从商业角度还是法律角度，此建议可能都有些不切实际。

世界上许多没有受到传染病影响的国家可能已经实施了各自的方案，以解决传染性疾病的爆发，这些方案在受影响地区边界之外可能被感受到。会员在今后的租约中应包含一个条款，用以解决任何可能因传染病爆发或者世界范围内采取的预防疾病扩散的措施引起的纠纷。

以下是一些现有的租约中包含的条款，这些条款可以在今后的租约中使用，用以解决与传染病相关的问题：

- BALTIME 1939 form C/P (as revised 2001), 第 14 (A) 条;
- SUPPLYTIME form C/P, 第 25 条; 和
- BIMCHEMVOY form charter party, 第 46 条。

BIMCO 为期租租约和程租租约均准备了[传染病条款](#)。协会经理人建议，会员在期租和程租租约中可酌情加入传染病条款，这样在传染病爆发的情况下，合同条款清晰明确，会员权益才有保障。

关于传染病爆发的更专业的条款应考虑到如何应对可能遇到的各种情况。比如应考虑设置专门的条款，解决与以下相关的时间、成本的风险、责任的分配问题：

- 检疫（协会保赔险条款第 1 部分，第 2 条，第 11 节）;
- 轮船熏蒸 / 消毒（协会保赔险条款第 1 部分，第 2 条，第 11 节）;
- 预防措施;
- 人命救助和 / 或药物治疗（协会保赔险条款第 1 部分，第 2 条，第 1 (B) 节）;
- 将被感染船员转移至陆地（协会保赔险条款第 1 部分，第 2 条，第 12 节）;
- 将船员遣返或替换的花费（协会保赔险条款第 1 部分，第 2 条，第 2 节）; 和
- 罚款或惩罚（协会保赔险条款第 1 部分，第 2 条，第 9 节）

如果因传染病引起延误或滞留，根据船东的需要而定制的条款将确保船舶继续租用或在程租中继续计算装卸时间。鉴于原指定的装卸港因遭受传染性疾病的影响或被完全封闭，我们建议在合同中使用特殊措辞约定备选的装卸港。

使用适当的传染病条款旨在使将来在受传染病影响最大的海域内和远离海域区域履行租约清晰并且可预测。鉴于传染病条款在很大程度上可能会减少船东和承租人之间出现纠纷的可能性，协会还建议船东将传染病条款并入因租约签发的提单当中，借此降低与货方出现潜在纠纷的可能性。

协会的协助

国际社会和世界范围内的海事机关一直在努力与时俱进，并致力于制定应对传染病威胁的议定书。

除了不断发展的监管环境外，运输合同也在不断发展。

因每种情况的背景事实不同，协会建议会员向协会管理人员咨询时，不仅要协调他们的工作，征求意见并采取适当措施以最大程度地保护各自的利益，而且还要了解与任何重大传染病爆发有关的所有重要进展。协会管理人员热切盼望与会员在这方面共同努力，并希望通过协会与会员的合作提升对传染病问题的认知。我们建议会员在[我们的网站](#)中查询我们关于疫情的更新内容。

信息来源：The American P&I Club