

Circular From GARD

Date: 18 August 2023

中止“黑海谷物倡议”对合同义务的影响

允许从乌克兰黑海地区的港口运输粮食产品的“黑海谷物倡议”（BSGI）现已中止。GARD 保赔协会的这篇文章重点介绍中止对船东和租家的合同义务意味着什么。

自上次更新关于乌克兰战争对合同义务影响的[文章](#)以来，现在事态已有较多变化。

主要有：

- 促使乌克兰出口近 3,300 万吨粮食的“黑海谷物倡议”（BSGI）于 2023 年 7 月 17 日到期，俄罗斯宣布不续签。
- 俄罗斯和乌克兰互相警告称，他们可能会袭击前往对方黑海地区港口的商船。
- 俄罗斯海军禁止船舶进入克里米亚（Crimea）以西的黑海北部地区。
- 亚速海（Sea of Azov）对商船关闭，但经俄罗斯批准运营的船只除外。
- 由于乌克兰一侧的港口基础设施遭到袭击，乌克兰和罗马尼亚多瑙河（Romanian Danube）港口的安保级别已提高，乌克兰多瑙河地区的港口并不属于“倡议”的范围。
- 敖德萨（Odessa）港口的基础设施遭到破坏，即使“倡议”恢复，港口是否依旧可以使用令人质疑。
- 黑海西部地区的水雷对航运的威胁有所增加。
- 乌克兰军队在新罗斯坎德港（Novorossiyskand）袭击了俄罗斯北方舰队的奥列涅戈尔斯基·戈尔尼亚克号（Olenegorsky Gornyak）（用于运输军队和装备），还袭击了西格（Sig）油轮，这是一艘受制裁的船只，在克里米亚附近的黑海地区为俄罗斯军队运输燃料。

有关更全面的进展消息，请参阅[更新](#)。

本文将基于上述现实情况探讨涌现的相关 FD&D 问题。应注意，评论是基于截至文章发表时的实际情况而言。但现实情况会因战争而迅速变化，并且很大程度上取决于合同措辞，因此请在必要时向各自保险人的 FD&D 顾问寻求建议。

乌克兰和俄罗斯港口的安全性

乌克兰港口安全吗？

乌克兰黑海西北部地区的海港不再是合同中理解的“安全”港口。俄乌双方根据“倡议”给予航运的安全承诺不再有效，这意味着乌克兰黑海地区的港口已被封锁，商船无法通行。现实情况是，尽管“倡议”7月17日到期，但自6月27日以来就没有批准任何新船。最后一批的乌克兰粮食出口是在7月16日，船舶提前离开了敖德萨。

多瑙河地区乌克兰一侧的港口是开放的，但港口基础设施多次成为俄罗斯袭击的目标（特别是粮仓）。俄罗斯还明确表示，黑海地区任何停靠乌克兰的商船都处于危险之中。

多瑙河地区的港口安全吗？

答案尚不清楚。当感受到威胁而船舶不是受到实际损害时，总是很难将港口定性为不安全，尤其是在像伊兹梅尔（Izmail）等这样的港口继续发货的情况下。此外，大多数装载是通过驳船完成的，因此不会受陆上打击风险的影响。尽管如此，往返多瑙河港口的船舶通行量大大减少，特战险报价一直不稳定且高昂。

俄罗斯黑海地区的港口安全吗？

在针锋相对的声明中，乌克兰表示将瞄准前往俄罗斯黑海港口的船只。8月4日和5日，乌克兰袭击了两艘船：在新罗西斯克港的俄罗斯海军舰艇 Olenegorsky Gornyak 和在克里米亚附近的黑海为俄罗斯军队运送燃料的油轮 Sig。到目前为止，没有发生对商业船舶的攻击。乌克兰军队不太可能攻击非俄罗斯商船，但可能存在陷入交火的危险。所有俄罗斯水域都属于联合战争委员会列出的除外区域（战争风险区域 War Risk Area），当然存在无人机攻击商业运输的风险（无论是否故意），水雷的风险仍然继续存在。尽管有这些风险，鉴于俄罗斯仍有大量贸易且目前没有商船受损，俄罗斯黑海地区的港口仍可能被认为是“安全的”。

中止“倡议”而产生的法律问题

鉴于现在将货物运输到乌克兰港口的选择不多，且所有被授权使用“倡议”的船只都已离开乌克兰“倡议”下的港口，由此产生的相关法律问题有限，但协会概述了以下几个问题的立场，这可能对大家有所帮助。

在博斯普鲁斯海峡（Bosphorus）等待的未获“倡议”批准的船只

在“倡议”中止之前，获取批准有一定的延误。根据联合国7月15日的报告，土耳其水域有29艘船只在等待批准。与这些船只获批的延误和未获批准有关的合同立场将在很大程度上取决于合同中的措辞。多数情况下，获得批准的延误责任很可能由租家承担。

既然“倡议”已经结束，除非该协议重新生效，否则似乎不可能与该协议范围的港口进行商业贸易。目前看来，重新达成协议或达成新协议的可能性不大。在这种情况下，前往这些港口的任何航次租船合同现在都可能受挫或即将受挫，除非其中包括“或船舶可能安全抵达的附近地（or so near there to as she may safely get provision）”这一规定。出现这些情况时，最好通过谈判终止合同或达成替代航次的协议，因为一旦合同受挫，就会产生损失。对于那些期租合同的船只，船东将能够在港口不安全的情况下要求给予新指令。

停靠乌克兰多瑙河港口指令的船只

程租合同

鉴于乌克兰多瑙河的港口不在“倡议”范围内，其中止不会影响这些航程。如果船东有安全港口保证条款，他们可能会拒绝前往多瑙河港口的指令，但每个案例都必须综合考虑当时的事实。在没有明确的安全港口保证条款的情况下，船东很难可以有拒绝前往的任何理由，除非存在有利的战争风险条款，如 VOYWAR 2013，船东可以基于该条款来取消租约，但前提是，租约是在最近报道的袭击事件后签订的。

从租家的角度来看，他们可能不再愿意执行租约，因为战争风险溢价使其不具商业意义。此种情况下，如果租家终止合同，他们很可能因违约而承担责任。执行租约已变得不具商业意义的事实对租家而言不能作为终止的依据，也不是受挫论点的依据，除非有这方面的具体规定。对船东来说执行航次风险很高，且合同对租家没有商业意义的情况下，双方有动力重新谈判租船合同的条款。

期租合同

如上所述，目前尚不清楚多瑙河的港口是否会被视为不安全。然而，鉴于至少这些港口的陆上危险程度较高，如果船东现在不愿意听从指令前往该地区，那是可以理解的。他们也许能够依靠特定的战争风险措辞，诸如 CONWARTIME 2013 或类似措辞来拒绝，但是这些港口的贸易仍在继续（尽管大大减少）这一事实将有利于租家反驳。即使船东没有有利的战争风险措辞可以依赖，通过谈判达成新协议也许符合双方的利益，因为特战险溢价已大幅增加。

停靠俄罗斯黑海的港口的船只

程租合同

与停靠俄罗斯黑海的港口有关的立场并未受到“倡议”中止的影响。船东有可能根据有利的制裁条款措辞拒绝特定的航次指示，但鉴于商业航运没有受到乌克兰袭击的影响，不太可能有任何其他理由拒绝。战争风险市场正在密切关注承保人认为不稳定的情形，现在报价一般在 24 小时内有效，而不是之前的 48 小时。

期租合同

目前，总的来说，俄罗斯港口可能仍然是安全的，但这必须由船东仔细核实。这就意味着目前不太可能有理由让船东拒绝服从前往俄罗斯港口的指令。协会已经有几个月没有收到关于乌克兰船员骚乱的报告，但也可能是因为他们并没有在前往俄罗斯港口的船只上。对美国/欧洲船只的威胁似乎也已从战争开始时的高点消退，俄罗斯有着大量常规的进出口贸易。

“倡议”的结束并未影响与俄罗斯港口贸易有关的合同风险。它结束了与乌克兰北部黑海地区港口的贸易，并提出了与乌克兰多瑙河港口有关的安全和战争风险的合同问题。对于“倡议”到期仍在等待批准的少数船舶，船东和租家之间的责任分配将取决于合同条款。如果没有相关的合同条款，这些合同可能受挫（尤其是前往敖德萨航次的情况）。此种情况下，最好的解决方案是重新谈判条款。

最近在黑海对两艘俄罗斯船只的袭击被战争风险市场认为此地区是不稳定的，其特战险报价有效期一般为 24 小时而不是 48 小时。然而，总的来说，就目前的情况而言，俄罗斯黑海的港口可能仍被认为是租船合同意义上的“安全”。

以上由 Andrew Liu & Co., Ltd 编译，应以英文为准！

信息来源：The Gard P&I Club