

Circular From GARD

Date: 7 November 2023

新 CII 条款——给予船东和租家的建议

BIMCO 发布了适用于航次租船合同的碳强度指标 (CII) 条款。船东和租家应知晓以下主要问题。

CII 法规自 2023 年 1 月 1 日起生效，2024 年 3 月将确定新的 CII 评级系统。如此，CII 会重新引起船东和租家的重视。

去年，BIMCO 发布了适用于定期租船合同的 CII 条款，Gard 保赔协会对此发表的[文章](#)有具体的介绍。今年 10 月 20 日，BIMCO 为航次租船合同定制了新的 CII 条款。

条款简单易行

如预期的那样，航次租船 CII 条款比定期租船的简单得多，协会认为船东和租家也更容易达成一致。正如 BIMCO 在序言中指明，新条款的措辞主要基于 BIMCO 航次租船合同（2012 年）的降速航行条款。这促使租约谈判更简单，但某些方面仍需要各方注意。

首先，该新条款凌驾于租船合同中的任何其它条款。因此，必须小心谨慎使用，尤其是在引入附加条款和修改标准格式时。

调整航线的权利

子条款 (a) 是该新条款的关键部分，即船东在商定的良好天气条件下保持最低商定航速的前提下，船东有权“调整航线和/或降低船舶速度或转速.....”，但仅限于“为了降低船舶的碳强度.....”。换句话说，它不能成为故障的借口。

新 CII 条款与 BIMCO 降速航行条款的一个重要区别是船东有权调整航线。将这一权利纳入下游航次租船合同对两类主体来说尤为重要：第一，对于航次出租但希望有权采取措施维持其船舶 CII 评级的船东；其次，对于期租进来又航次出租的租家。如果其期租合同采用 BIMCO 定期租船合同 CII 条款（或类似条款），那么船长通常被要求执行“*节约高效的路线*”。当船舶的 CII 轨迹开始偏离合同约定的评级时，船东有额外的权利改变航线。在这种情况下，租家需要确保船东的行为不会导致违反航次租船合同。

协会预计条款的这一部分不太可能引起重大问题。许多船东已经能够合理地精确估算特定航次的

排放量。不太好预测的因素是船舶在锚地停泊的时间（即产生滞期费），这将在下面讨论。

相应条款

剩下的其它条款可以从 BIMCO 降速航行条款中相应看到。

如果船东按照子条款（b）项的规定行使其降速航行和/或调整航线的权利，则他们不会违反“*任何要求船舶按照通常/惯常航线和/或最大和/或尽责速遣（或任何其它类似/等效表达）.....的义务。*”

受载期明确不受该条款的约束，因此即使船舶降低速度或改变航线，该受载期也将保持不变。

如前所述，该条款通常凌驾于租船合同的其它条款。但是，子条款（d）项又有拓展“*本租船合同项下的任何其它明示或默示权利，使船舶有权以低于（a）款规定的最低速度航行*”。换言之，该条款赋予船舶为 CII 评级目的减速航行的新权利，但并不妨碍在租约下允许的更低的航速。正如 BIMCO 指出的，这可能包含紧急和安全情况，但建议仔细审查预期的合同格式和附加条款的其它规定。

滞期费

新的 CII 条款不涉及滞期费。注解指出，起草委员会认为最好将这方面留给市场决定，协会认为这一观点是明智的。

条件允许的情况下，势必许多航次租船合同下的船东都仍旧希望提前抵达并赚取滞期费。对于有长期期租合同而又没有使用 CII 条款的二船东，或临近退市的船舶来说，情况尤甚。

考虑到不同的潜在延误，一个有“及时”抵达条款和“阶梯式”滞期费计算是可行性的解决方案，尽管很复杂。

建议

总之，BIMCO 为航次租船合同定制的 CII 条款是一个精心起草的条款，协会建议在航次租船合同中使用，特别是船东有打算采取积极措施维持 CII 评级，或者是二船东订立期租时已允许为 CII 目的调整航速/航线（根据 BIMCO 的定期租船 CII 条款）。

以上由 Andrew Liu & Co., Ltd 编译，应以英文为准！

信息来源：The Gard P&I Club