

Circular From WOE

Date: 19 January 2024

船舶面临红海危机需要考量的重要因素

此通函就船舶最近在红海遭受袭击引起的各种问题提供指导，阐述适用的保险和法律依据以供会员参考。

1) 背景

近年来，对海事安全造成主要威胁之一的是海盗行为。海盗事件的威胁在过去几年有所减少。然而在去年 12 月期间，主要由也门胡塞武装对穿越红海的船只发动的袭击有所增加。主要包括针对商船的导弹和无人机袭击，胡塞武装认为这些商船的目的地和/或驶离的港口是以色列，或者是由于以色列实体拥有、管理和/或经营的船只。

袭击事件对个别船只和全球贸易行业都造成了极大的损害，继马士基和地中海航运后，石油巨头英国石油公司（BP）最近也暂停了所有途经红海的航行，避开了红海航线。据估计，全球约 12% 的贸易和 40% 的亚欧贸易是途经红海完成的。

有报道称，截至本文撰稿，大约有 55 艘知名航运公司的船只绕道非洲南端的好望角。这种绕道使原本通过苏伊士运河的船只增加了约 3,000 海里的航程，航程时间也大大增加，这对运营、物流以及成本产生了重大影响。

诸如此类的攻击事件的发展和变化“实时”且迅速，这当然会引起会员的担忧，无论是有关船员、船舶以及货物的各个安全问题方面，还是在租船合同、提单或任何其他相关单据下的额外责任方面。

在本通函中，西英保赔协会根据英国法就船东与租家之间订立的许多标准条款主导的租约提出了一些现实考虑和法律分析。提供了会员如何通过和贸易行业的利益相关者的合作来主动减轻潜在的损失和赔偿的建议，同时牢记会员可用的法律地位和合同机制可能会有所不同，应根据具体情况进行审查，以考虑每种实际具体情况。因此，会员应仔细评估其相关合同，并在必要时向协会寻求额外意见。

2) 实际问题

如果遭受攻击是预期的风险，会员应采取预防措施来减轻这种风险。关于索马里海盗，特别是针对过境亚丁湾的船只的海盗行为，已经制定了一个标准应对措施。例如，战争风险政策通常要求遵守“推荐的最佳实践”。

目前现行的准备措施是由《船舶通过高风险区最佳管理实践手册》(BMP 5) 设定。根据该手册, 计划通过南红海和亚丁湾的船只应考虑到其船旗国的任何其他建议, 针对船舶和航次的具体威胁和风险进行彻底地评估。这些评估应包括来自官方来源的具体更新, 如来自“英国海事贸易运营局”(UKMTO), 还有相关航运组织的更新、船舶船东信息以及过去 3 年船舶的贸易历史。鉴于最近的袭击事件, 使用“海上安全过境走廊”(MSTC) 的建议保持不变。该走廊包含“国际推荐的过境通道”(IRTC)、“曼德海峡交通分离计划”和“哈尼什群岛以西交通分离计划”以及直接连接“国际推荐的过境通道”和“曼德海峡交通分离计划”双向通道, 当这些部分合并时就作为一个整体称之为“海上安全过境走廊”(MSTC)。

美国财政部于 2023 年 12 月 18 日宣布对一个伊朗支持的采购网络实施进一步制裁, 该网络涉嫌通过销售伊朗商品为也门胡塞武装提供资金。美国联合盟国讨论创建一支海军特遣部队, 护送商船通过红海。针对这些最新的事态发展, 胡塞武装警告与美国海军合作的国家, 这可能导致事态进一步升级并可能针对其部分船只/资产发动袭击。

会员应积极主动地避免因红海快速变化的局势而产生的问题。截至本刊撰稿, 多家航运公司已发布公告, 指示其船只“立即到达安全区域并暂停通过红海, 直至另行通知”。

首先, 出于安全考虑, 船东要求避免通过红海的航线通常是合理的。然而, 船东应确保保留了所有同期文件(包括决策过程中所依赖的任何通信或其他证据), 保存事件的清晰记录以备日后产生争议时使用。

3) 法律影响

a) 船舶出租, 船东是否可以选择其他路线来避开途经苏伊士运河?

i) BIMCO 的战争险条款 CONWARTIME 或 VOYWAR 并入租船合同:

大多数情况下, 在收到租家的任何指令后, 租船合同将是确定船东一方权利和义务的第一个参考点。通常包括与战争爆发或类似战争行为有关的具体规定。

从理论上讲, BIMCO 的 CONWARTIME 和 VOYWAR 条款应解决租家就雇用船舶发出指令的权利与船东在履行租船合同时避免使船舶、货物和船员面临战争风险(包括海盗风险)的责任之间产生的任何争议。

在这种情况下, 战争风险包括:

“... 战争、内战、敌对行为; 类似战争行为; ... 海盗行为和/或暴力抢劫和/或捕获、扣押... 封锁(无论是针对所有船只, 还是有选择性地对某些船只或船旗或船东...), 由任何个人、团体、恐怖分子或政治团体, 或任何国家政府发起的...”

“(“...act of war, civil war, hostilities; warlike operations; ... acts of piracy and/or violent robbery and/or capture/seizure ... blockades (whether imposed against all vessels or imposed selectively against vessels or certain flags or ownership...) by any person, body, terrorist or political group, or the Government of any state...”)

条款 CONWARTIME 2013 规定，除非事先获得船东的书面同意，否则租家不得命令船舶前往在船长和/或船东合理判断下以致船舶、其货物、船员或船上其他人员可能、或很可能面临战争风险的区域。如果船只是进入任何一个区域之后才变得危险（或很可能变得危险），则该船只有权离开该区域。

同样，条款 VOYWAR2013 规定，根据船长和/或船东的合理判断，船舶、货物、船员或船上其他人员可能面临战争风险，不得要求船东继续为任何航程装载货物，或进行或继续任何航程或其任何航段，或通过任何运河或水道，或在货物装载开始后或任何阶段继续停留在任何港口或地点。

此外，《航次租船战争风险条款》（2013 年）（VOYWAR2013）规定，如果在货物开始装载后的航程的任何阶段，根据船长和/或船东的合理判断，船舶、货物、船员或船上其他人可能在航线的任何阶段，包括租船合同下通常和习惯使用的任何运河或水道面临战争风险，如另有一条较长的路线能通往卸货港，船东应通知租家将采用该航线。在这种情况下，如果总的额外距离超过 100 英里，船东有权获得额外运费，该额外运费的百分比应与超程距离占正常和惯常路线距离的百分比相同。

为了评估雇用船舶指令的有效性，以及在需要的情况下拒绝指令对船东造成的风险、影响，英国法对条款 CONWARTIME 以及 VOYWAR 的解释做出了充分的考量。

船舶是否“可能”面临战争风险是一个必须根据具体情况，同时考虑到所有相关事实来确定的问题。英国法律明确指出，“可能是，或很可能是”表示单一程度的可能性或概率，人们可以将“可能是”一词理解为“很可能是”的意思，只要船只有受到基于证据的，而不仅仅是猜测的攻击是真实可能的[Pacific Basin IHX Limited v Bulkhandling Handymax AS (2012)]。

需要注意的是，“真实可能性”并不是要求船长、船东建立的合理判断是关于船只是否可能或很可能受到攻击。它要求的一个合理的判断是，船舶可能或很可能暴露于此类攻击。有关港口安全的更多信息，请参阅协会关于乌克兰冲突的常见疑问解答 [FAQs](#)。

ii) 如果 BIMCO 的 CONWARTIME 或 VOYWAR 条款未并入租船合同：

双方各自的义务和责任将根据任何适用的明示或暗示条款来确定。

基于安全因素至上和相关租船合同的明确条款，船东对船舶安全负责凌驾于一切，以此可以拒绝租家指令或选择偏航。

在 *Hill Harmony*(Whistler International Ltd vs Kawasaki Kisen Kaisha Ltd [1999] EWCA Civ J0520-9)一案中，（现在的）最高法院认为，“最大速遣”的航行义务通常要求船长走最短最快的航线。但是，除却安全考虑和租约特殊约定外，期租租家不仅有权指示船舶从 A 地航行到 B 地，还可指示两地之间的航路。在没有理由不走此最短和最快路线的情况下，船长有义务遵从该指示的航线。航行过失免责不能适用于选择不履行合同义务的船东，也不涵盖航路选择，因为这与“航海技术”无关。航行过失免责的情况是否适用，并不取决于相关作为或不作为发生的地点和时间。船长可以在船舶起航前做出过失免责情况所涵盖的决定，例如，离泊操作是否需要拖船协助。

正如在 *Houda* (Kuwait Petroleum Corporation v I&D Oil Carriers Ltd [1994] WLUK 266) 一案中所确

立的，船长、船东也有合理的时间考虑租家的指令，并寻求进一步的信息以澄清模棱两可的命令或核实其真实性（即使在对船舶或货物的安全没有直接物理威胁的情况下）。

b) 战争险加保

为了应对袭击以及对途经红海的，特别是靠近曼德海峡的船只带来的显著风险，联合战争委员会扩大了红海“高风险”的区域。

这将转而对打算通过这些高风险区的船只的战争险保费产生“垂滴”影响。具体而言，特战险溢价已上升到大约船舶价值的 0.5%-0.7%，高于 2023 年 12 月初的 0.07%。

如果船舶通过红海，并且上述 BIMCO 条款已纳入租船合同，则租家将有责任向船东支付“船东合理要求的与战争风险有关的任何额外保险”的费用。

c) 租船合同的终止：

租船合同可明确赋予租家因指定船舶延迟交付和/或未能在规定时间内交付而终止合同的权利。

但是，租家必须谨慎行事，特别是在租船合同没有明确规定预期毁约的权利的情况下（英国法也没有规定），行使这一“权利”可能导致租家过早解除租船合同，从而构成租家实质性毁约，这反过来又会给船东提供了索赔权以及潜在的巨大损害赔偿。

会员还应意识到，如若要求替代船只，这可能会带来财务负担；由于船舶选择偏航，运费和租金大幅上涨，市场估计将出现上涨。由于现有租船合同的航程延长，全球船舶可用性下降了 20%。

如果租家选择因未交付船舶而解除租船合同，必须确保采取对应措施以尽快减轻任何后续损失。

协会还建议在解除租船合同之前，所有会员都应咨询管理人及/或寻求法律意见。

d) 停租条款：

租家也可以尝试停租，直到红海的情况变得明朗。然而，在船舶停租的理由与船舶本身的问题无关的情况下，标准格式下的停租条款不太可能“生效”。

e) 货物索赔的潜在责任：

承运人签订合同，将货物从交货地或装货地运输到卸货地或交付地，有义务按照通常的路线进行航程，不得出现任何不合理的偏航或延误。如果遵从的航线构成了高风险，那么重新规划航线就会出现“偏航”，即船舶在地理上偏离通常的航线到达预定目的地。

《海牙维斯比规则》规定：

“在海上为拯救或试图拯救生命或财产而作的任何偏航或任何合理偏航，均不得视为侵犯或违反本规则或运输合同，而承运人对由此造成的任何灭失或损害不负赔偿责任”。

(“Any deviation in saving or attempting to save life or property at sea or any reasonable deviation shall not be deemed to be an infringement or breach of this Convention or of the contract of carriage, and the carrier shall not be liable for any loss or damage resulting therefrom”.)

不同的司法管辖区对此有不同的解释，这导致该条款有不确定性。不合理偏航的后果可能是丧失《海牙维斯比规则》规定的权利和责任限制，如此，P&I 保赔险也不会赔偿超出责任限制的部分。

协会认为，偏航并非仅仅是为了承运人的营运或商业利益，而是安全有效得以继续航行所必须的，不大可能被认定为违反运输合同。但是，这需要根据每个偏航的具体情况逐案评估。

因此，如果承运人不得不偏航（例如，绕道好望角）才能到达预定目的地，则会员很可能无需任何额外保费即可获得承保。但是，由于每次偏航的情况和运输合同都不同，建议会员在正式进行任何偏航之前咨询协会的通常联络人。

f) 使用武装安保：

船东或租家可以考虑在船上使用武装安保来减轻此类风险。如果要雇用武装安保，建议与协会联系，以确保不会因聘用条款而产生保单不予承保的问题。

g) 指定替代港口：

如果已商定将货物运往另一替代港口，作为承运人应注意签发的提单指定具体卸货港时可能出现的问题。

如果提单中没有包含租船合同条款的具体措辞（或允许在提单正面明示的港口以外的地点卸货），则换港卸货可能构成违反提单合同。

如果 BIMCO CONWAR 2013 条款已并入租船合同，则船东有权就根据任何提单、运单或其他可证明运输合同的单据向租家提出任何索赔，前提是前往可能使船舶或其船员面临战争风险的港口的情况下船舶必须偏航或以其他方式拒绝。

h) 不执行航程的决定：

尽管有指令，船东可以选择不穿越红海。然而，如上所述，这可能会引起各种利益攸关方的索赔。特别是，未经租家和/或提单持有人同意而拒绝航行，可能会引起提单项下以及适用的租船合同下的其他规定的偏航索赔。同样，货物权益人也可能根据提单提出索赔，特别是关于易腐货物的索赔，这些货物可能因偏航好望角需要额外的 10 到 14 天的时间而造成损害。

红海事件造成的破坏程度，包括成本、时间和挑战，现仍不清楚。通常情况下，利益相关者之间的合作讨论可能会减轻这种风险。

4) 考虑事项

如果会员决定采取其他可选航路，并且在考虑上述任何防损措施时，应考虑以下因素：

- **通知：**在援引特定条款时，会员应仔细检查租船合同是否要求通知，以及何时必须送达通知。某些条款包含了严格的条件，需要遵从这些条件才能使相关条款生效。
- **缓解措施：**船东和租家必须协作以找到可能的解决方案，减轻事件造成的任何损失或延误。
- **收集证据：**各方必须收集与事件相关的所同期文件和所有通信，如果日后产生了争议，可证明已采取了减损措施以及遭受的损失程度。
- **在考虑不途经红海和/或绕道其他航线前往目的地时，请告知您与协会承保部门的常用联系人。**

以上由 Andrew Liu & Co., Ltd 编译，应以英文为准！

信息来源：The West of England P&I Club