

新冠疫情有关问题释疑之 租约相关

目前世界上很多港口都引入了挂靠船舶最少检疫隔离14天的要求。该要求不可避免地导致了船期延误和其它不确定性。船东和租家都希望能够知道他们是否还要继续履行合同，是否还必须前往这些港口，如果必须前往，由哪一方对延误导致的经济损失包括额外产生的费用负责。以下我们会对一些普遍关注的问题进行讨论，如会员有个别疑问，请与协会的FDD部门联系并进行咨询。

问 是否能以新冠疫情为理由不再继续执行合同？

答 对于大多数情况来说，答案很直接，那就是“不能”。因为法律下，合同的订立是以该合同会被执行为前提，而不可以轻易放弃。但是，这个答案并不是绝对的，个案下要根据相关合同的具体条款，结合事实来具体分析。因此，这里并没有一个简单的答案，还是要看具体情况。

通常只有在合同下有具体条款允许取消履行合同或者构成合同受阻的情况下，答案才会是“能”。另外一种可能性是在某些情况下，合同双方都不希望继续履行合同，那么可以协议确认该合同不再继续履行，双方互不负责。

取消合同的权利可能出现在LAYCAN条款没有被满足的情况下，比如船舶没有按时抵达约定的地点。取消合同的权利还可能出现在租约里包含的不可抗力（或类似免责）条款有明确写明了可取消合同，当然并不是所有的租约都会包含这样的条款。因此，在遇到这类问题的时候，我们要仔细研究条款和事实，来确定是否足以触发取消合同的权利。

尽管理论上合同受阻的情况是存在的，但是在实务中是非常少见的，除非是某些预料之外的事情，双方都没有过错，合同中并没有对该情况有特别约定，并且该情况使得合同履行成为不可能，或者尽管可以履行，但是履行后的结果与之前期望的有本质上的不同。如果只是合同的履行时间大大延长，或者履行该合同无利可图，是不足以构成合同受阻的。

问 船舶是否能拒绝前往新冠病毒危险区域？

答 跟其它很多同新冠疫情相关的问题一样，答案取决于船舶或船员在这些地区或港口会面临什么样的风险，这些风险是否可以通过合理的预防措施降低到可接受的程度。另外也取决于租约具体条款。

为了履行安全港口的保证，租家有义务指定一个在该时刻“安全”的港口。在租约合同下，当租家最初指定的港口变得不安全时，租家有义务取消之前的指示，重新指定一个新的安全的港口。相反地，如果租家指定的港口实际上是安全的，但是船东拒绝前往，那么船东的行为可能构成根本性违约，租家有权索赔相应损失。当争议产生时，船东和租家需要解释他们在采取行动前各自做了什么样的风险评估。

什么样的情况下一个港口可以构成法律下的“不安全港”？一个明显的例子是当船舶挂靠一个疫区港口，会有很大可能导致船员感染新冠肺炎。当然，船员感染新冠肺炎的事实本身并不能使一个港口自动成为不安全港。还需要有证据说明：感染的原因是什么？是否是由于该港口缺少必要的公共卫生防护手段（可构成不安全港）还有其它什么原因？权威的英国法书籍曾有说明：“理论上传染病可能致使一个港口不安全，但是在现实中是不太可能实现的……”

新冠病毒对船舶本身也会构成威胁，因为所挂靠的港口可能会对船舶采取隔离一定时间的措施。如果仅仅是船舶被要

求自我隔离一段时间，一般是不会构成不安全港口的。当然，如果此类隔离的时间大大超出了正常的预期，那答案也许会不同。

我们建议会员把风险评估作为航次计划的一部分来做，持续性地去关注挂靠港口的最新情况和变化。北英会员可以利用协会的线上风险评估工具

MyGlobeView: www.nepia.com/members-area/globeview 或者协会的通代网络了解港口最新情况。

问 在程租或期租合同下，哪一方应当对延误和额外产生的费用负责？

答 跟前面讨论的履行合同的问题一样，最直接的答案是“视情况而定”，更精确一点的答案是“根据合同的条款和具体情形而定”。一般情况下程租和期租合约中都有对各种营运费用的具体约定。但是租约可能对由新冠病毒引起的费用并没有专门的提及。

程租

如果你正在商谈一个程租合同，那么应该仔细核实船舶是否可以在第一港（或之后挂靠的港口）递交准备就绪通知书（NOR）。主要的考虑因素是船舶是否可以取得无疫入港许可证。在新冠疫情之前，入港许可不过是个例行公事。但是在目前的情形下，情况已经不同。尽管租约中并入WIFPON（无论是否自由进港）条款很常见，但如果进港许可不再仅仅是一个手续问题时，该条款对于船东也许就不见得有利了，法律会认为船舶由于受到进港限制而没有条件递交有效NOR。

新冠疫情有关问题释疑之 租约相关 (cont).

如果程租下的装卸时间已经开始起算，应该仔细核实合同如何约定在由于检疫隔离或其他由新冠疫情引起的船期延误情况（例如没有足够的装卸工人）下对装卸时间或者滞期费进行计算。应该检查合同中是否有传染病条款，和其他装卸时间或滞期费除外条款。如果确实没有任何装卸时间/滞期费除外条款，则装卸时间/滞期费应该照常计算，这一点是对船东有利的。

期租

期租下各方的法律地位如何？船舶在延误期间是否可以停租？通常来说，租家支付租金的义务是不会中断的，除非租约中有明确的约定豁免租家对租金的义务。因此核实租约中停租条款的具体约定是很重要的。你的租约中是否有标准的“deficiency of men”条款？这个条款在船员身体出状况的时候可能适用。你的停租条款是否被修改为“any other cause whatsoever”？是否还有单独的传染病条款明确了由哪一方来承担由新冠疫情引发的时间损失和其他费用？

最后，如果在期租合约下检疫隔离措施造成了船东的损失，他们还可能依据安全港口保证或者对于执行租家指示而导致的损失所享有的默认追偿权对租家进行索赔。同样地，如果船东面对其他违约索赔，他们可以依靠常见的除外条款进行抗辩（例如政府扣押“restraint of princes”）。

问 目前是否有业内推荐的条款来对由新冠病毒引起的延误和费用进行明确约定的？

答 BIMCO和INTERANKO两个国际组织都有发布过适用程租和期租的条款，用以应对传染病爆发的情况。BIMCO的“*Infectious or Contagious Diseases*”条款于2015年发布，当时是针对埃博拉病毒的。而INTERANKO是专门针对目前的新冠病毒发布了COVID-19条款。

如果这些条款并入了租约，那么船东可以根据这些条款拒绝驶往新冠病毒疫区：例如，INTERANKO的COVID-19条款约定：“如果船东或船长有合理的理由认为某个港口、地区或国家有可能使船员面临受感染的风险，那么该船不应该被安排挂靠这些港口、国家或地区。”类

似地，BIMCO的相关条款对“受影响地区”的定义是那些会使船舶、船员或其他船上人员面临被感染风险的地点。然而，BIMCO条款要求船东“尽量采取WHO不定期推出的应对疫情的合理措施”，在决定前往特定地区或港口时，船东/船长应充分考虑可能需要采取的预防措施（尽管BIMCO并无对此作明确要求）。

BIMCO和INTERANKO的条款对船东同意驶往受影响港口的后果都做了说明。BIMCO条款明确规定“船东同意驶往一港口并不意味对其权利的放弃，包括在租约项下索赔的权利”。

如果租约中没有并入这些条款，那各方的法律地位就不是那么清楚了。船东需要依据安全港口保证或者其他相关条款向租家索赔损失。船东有机会利用租约下执行租家指示的默认追偿权利，但相应地，租家可能会争辩船东对疫情风险是知晓的。当船东决定接受租家指示，也就默认了对该风险的承担。

北英抗辩险 (FD&D) : 您的后盾

目前目前疫情局面多变，情况日趋不同。 如果需要更多的信息或者建议，请联系北英抗辩险律师，我们乐于尽力提供帮助。



Disclaimer

The purpose of this publication is to provide a source of information which is additional to that available to the maritime industry from regulatory, advisory, and consultative organisations. Whilst care is taken to ensure the accuracy of any information made available no warranty of accuracy is given and users of that information are to be responsible for satisfying themselves that the information is relevant and suitable for the purposes to which it is applied. In no circumstances whatsoever shall North be liable to any person whatsoever for any loss or damage whensoever or howsoever arising out of or in connection with the supply (including negligent supply) or use of information.

Unless the contrary is indicated, all articles are written with reference to English Law. However it should be noted that the content of this publication does not constitute legal advice and should not be construed as such. Members should contact North for specific advice on particular matters.

For more information, please visit www.nepia.com    

Copyright © 2020 The North of England P&I Association Limited