



Soundings

新冠病毒对定期租船合同下 租金支付义务的影响

新冠病毒出现后，许多港口对来自疫情地区的船舶或船上出现疑似感染病例的船舶实施了隔离管制措施。随着某些港口关闭或限制作业，或出现无法取得货物的问题，迟延问题随之发生。在这种背景下，围绕着迟延期间租金是否应付的问题出现了各种纠纷。租家是否有权拒绝支付因病毒引起的迟延期间的租金？

除非租家能够适用停租条款，否则应当支付租金，这是基本原则。特别是，虽然几乎所有租船合同都包含有一般除外条款，例如纽约土产格式第16条或Shelltime 4格式第27条，但是这些条款都不能免除租家支付租金的义务。

人员不足

若船舶因船上船员感染（或疑似感染）新冠病毒而遭隔离并因此发生迟延，则可能可以主张停租。例如，纽约土产格式就规定了“由于人员不足……或阻碍船舶的充分工作的任何其他（类似）原因”所导致的时间损失

通常发生的情形是，船员出现了感染新冠病毒的症状，船舶因此被隔离，但船员的最终检测结果显示他并未感染病毒。在这种情况下，租家可能很难根据纽约土产格式的停租规定主张船舶停租，因为并未实际发生人员不足。

应计入停租时间。判例法确定了“人员不足”指的是高级船员和普通船员人数上的不足（见“*The Ilissos*”案（[1949] 1 KB 525）和 *Radcliffe 诉 Compagnie Général Transatlantique* 案（(1918) 24 Com Cas 40））。这表明，如果人数上的不足系因船员患病而非不愿意工作而导致的，则可以构成“人员不足”，尽管这点并非毫无疑问。

由此可见，如果船员因感染新冠病毒而无法工作，则会出现“人员不足”的情况，船舶将处于停租状态（假设船舶的充分工作受到了阻碍，并发生了时间损失）。另一方面，如果船员的身体状况实际上能够工作，则不存在“人员不足”的情况。通常发生的情形是，船员出现了感染新冠病毒的症状，船舶因此被隔离，但船员的最终检测结果显示他并未感染病毒。在这种情况下，租家可能很难根据纽约土产格式的停租规定主张船舶停租，因为并未实际发生人员不足。

Shelltime 4 格式也有关于人员不足的规定，而且进一步规定了对于因以下原因而导致的时间损失，船舶可以停租：(i) 为了取得医疗建议或治疗，或 (ii) 船长、高级船员或普通船员未经租家同意与任何疫情地区的岸基联系而导致的隔离所引起的迟延。

任何其他原因

上文所列举的情形可能也可以归属于“任何其他原因”这一兜底类别。正如英国高等法院在“*The Laconian Confidence*”案（[1997] 1 Lloyd's Rep 139）中所认定的，针对船舶的法律或行政限制措施，如果关乎船员的身体效能或状况，则可以构成“其他原因”。

此外，如果停租条款的适用情形包括“其他任何性质的原因”（对纽约土产格式的一种普遍修改），则停租的界定范围得到了大幅扩展——如果船舶被隔离是出于对新冠病毒的一般性担忧，而与船员实际或疑似患病无关，则在这种情况下，可能也可以适用停租条款。

租家指示的自然结果

即使租家可以明确指出适用停租的相关情形，也要考虑到这一情形的发生是否是租家指示的自然结果，这点十分重要。如果答案是肯定的，法庭或仲裁庭可能会认定船舶仍然在租。例如，如果船舶受租家指示挂靠某港口后，因在该港口感染病毒而在下一港口遭到隔离或发生其他迟延，则法庭或仲裁庭就可能如此认定。



正常隔离

定期租船合同一般还会规定，“正常隔离”的时间和费用由租家承担，但“由于船长、高级船员和普通船员感染传染病、患病等原因导致的隔离”的时间和费用由船东承担，“除非隔离系因船舶根据租船合同挂靠的港口或运载的货物而引起的”。

正如 Rix LJ 法官在“The Doric Pride”案（[2006] 2 Lloyd’s Rep 175）所论述的，这一规定反映出了定期租船合同中船东责任事项和租家责任事项之间的基本区别。但是，近来全球多数港口因新冠病毒而实施隔离预防措施，这些是否属于该规定下的“正常”隔离？这是一个难题。

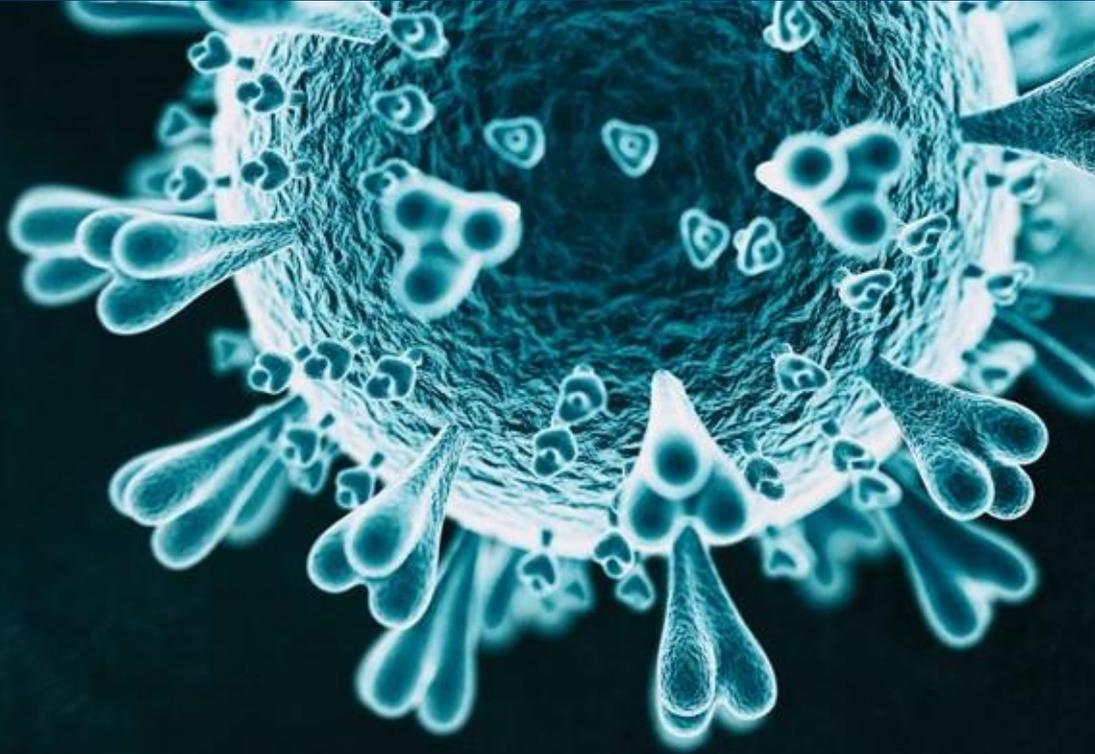
考虑到这些隔离安排的特殊性质，他们可能会被视为“非正常”隔离。另一方面，可以主张针对所有船舶的隔离措施应当视为“正常”隔离。这一主张对于新冠病毒疫情爆发、隔离措施实施之后签订的租船合同而言，会更为有力。如果隔离措施不在该规定涵盖范围之内，则可能需要根据其他租约条款分配相关时间和费用。

租船合同是否受阻？

租家还可以提出另一种主张，即新冠病毒所引起的迟延已使租船合同受阻，因此他们支付后续租金的义务可以被免除。在合同当事方均无过错的情况下，如租船合同在实质上或商业上变得无法履行、或继续履行将在根本上偏离合同当事方最初订立合同时的预期时，可视为合同受阻。在此情况下，租船合同自动终止，合同当事方此后的所有履约义务均告结束。

然而，合同受阻的条件是很难满足的。尤其是，仅凭合同的履行变得无利可图或履约中发生了一些迟延，租家是无法证明合同受阻的。

合同受阻的主张是否可行始终取决于船舶所遭遇的具体情况。例如，各港口所实施的 14 天隔离管制不太可能使得履约情况在根本上偏离合同当事方的预期。不过，情节更为严重的履约障碍就很可能构成合同受阻事件，如印度和南非等地的港口已发布不可抗力声明，虽说港口的不可抗力声明并不会使租船合同自动受阻。租船合同的合同期限和航区限制同样也有所影响。对于允许在



鉴于世界卫生组织已宣布新冠病毒疫情构成全球大流行，新冠病毒很可能符合 BIMCO 条款中对“疾病”的定义。

全球范围内航行的长期租船合同而言，在某些港口发生迟延可能并不会使其变得无法履行，但却可能会妨碍或影响航次租合同的履行。

总之，如果当事方在租船合同中明确规定了新冠病毒相关风险，则其权利和义务将受该等规定约束，因此也不太可能构成合同受阻。

是否针对新冠病毒制定了具体规定？

如果合同当事方在合同中并入了通用疾病条款或新冠病毒相关条款，此等条款将明确，甚至可能可以用于认定租金问题。一个典型的例子是 BIMCO 在埃博拉病毒爆发后于 2015 年发布的与定期租船合同相关的传染性或感染性疾病条款，该条款适用于被定义为“严重危害人类的高度传染性或感染性疾病”的“疾病”。

在适用的情况下，BIMCO 条款允许船东拒绝驶往或停留于“船长/船东合理判断”属于“疫区”的港口或地点（即存在船舶、船员或其他船上人员接触“疾病”的风险和/或因“疾病”而受到隔离或其他限制的风险的港口或地点）。目前至关重要的一点是，如果船舶不顾

船东反对而继续驶往疫区，在船东保留其权利的情况下，船舶将始终处于在租状态。

鉴于世界卫生组织已宣布新冠病毒疫情构成全球大流行，新冠病毒很可能符合 BIMCO 条款中对“疾病”的定义。但法院尚无机会将此点纳入考虑，且可能对此持有异议。尤其是新冠病毒疫情迄今为止的死亡率仍低于非典和埃博拉病毒的死亡率，这至少会导致这样一种主张出现，即新冠病毒并不符合 BIMCO 条款中对“严重危害”的定义。

结论

由于新冠病毒全球大流行持续导致世界范围内许多船舶在港口发生迟延，对于此等迟延期间的租金是否应付的问题，船东和租家之间的争论还将继续下去。可以预见的是，此类争论的形式可能各有不同，但是否应该支付租金还将最终取决于具体情况和相关租船合同的具体条款规定。因此，各项纠纷均需根据具体情况具体分析。

对于上文所讨论的问题，如需进一步指导，请与管理人联系。