

Soundings

新冠病毒疫情和不安全港口

船上出现新冠病毒对船员的安全和船舶的航贸能力都构成严重威胁，这已经是显而易见的事实。这是否意味着受疫情影响的港口都是不安全的？答案若是肯定的，那么船东和租家又该如何应对？

新冠病毒在全球蔓延对船舶和船员都可能构成威胁。许多船东和租家已经因此产生了费用和发生了迟延，而且由于船员可能在停留港口期间感染病毒，他们还面临了更多人员焦虑的问题。鉴于这些费用和迟延，围绕着指示船舶前往受新冠病毒疫情的港口是否违反了租家的安全港口保证这一问题，船东和租家之间出现了争议。

新冠病毒疫情和港口安全

首先，很重要的一点是，我们必须认识到并非所有租约都包含有安全港口保证（无论明示或默示），而且某些安全港口保证对租家施加的责任有限，仅要求租家尽其合理谨慎来确保港口安全。本文所讨论的是租约中包含有绝对安全港口保证的情况。

若受疫情影响的港口所实施的预防措施（如有）不足以提供这种保护，那么该港口可能就是不安全的。

对于安全港口的经典定义依然还是上诉法院 Sellers 法官在 “The Eastern City” 案（[1958] 2 Lloyd’s Rep 127, 131）中做出的定义（近来在 “The Ocean Victory” 案（[2014] 1 Lloyd’s Rep 59）中再一次得到了确认）：

“在没有异常情况发生的情况下，船舶利用良好驾驶技术和船艺仍无法安全地驶入、挂靠、驶离的港口不能称之为安全港口。”

目前还未有案例对传染性疾病的爆发是否会导致港口变得不安全做出认定。在缺乏案例依据的情况下，教科书提出船舶所面临的下列两种危险，可能会使受疫情影响的港口变得不安全。

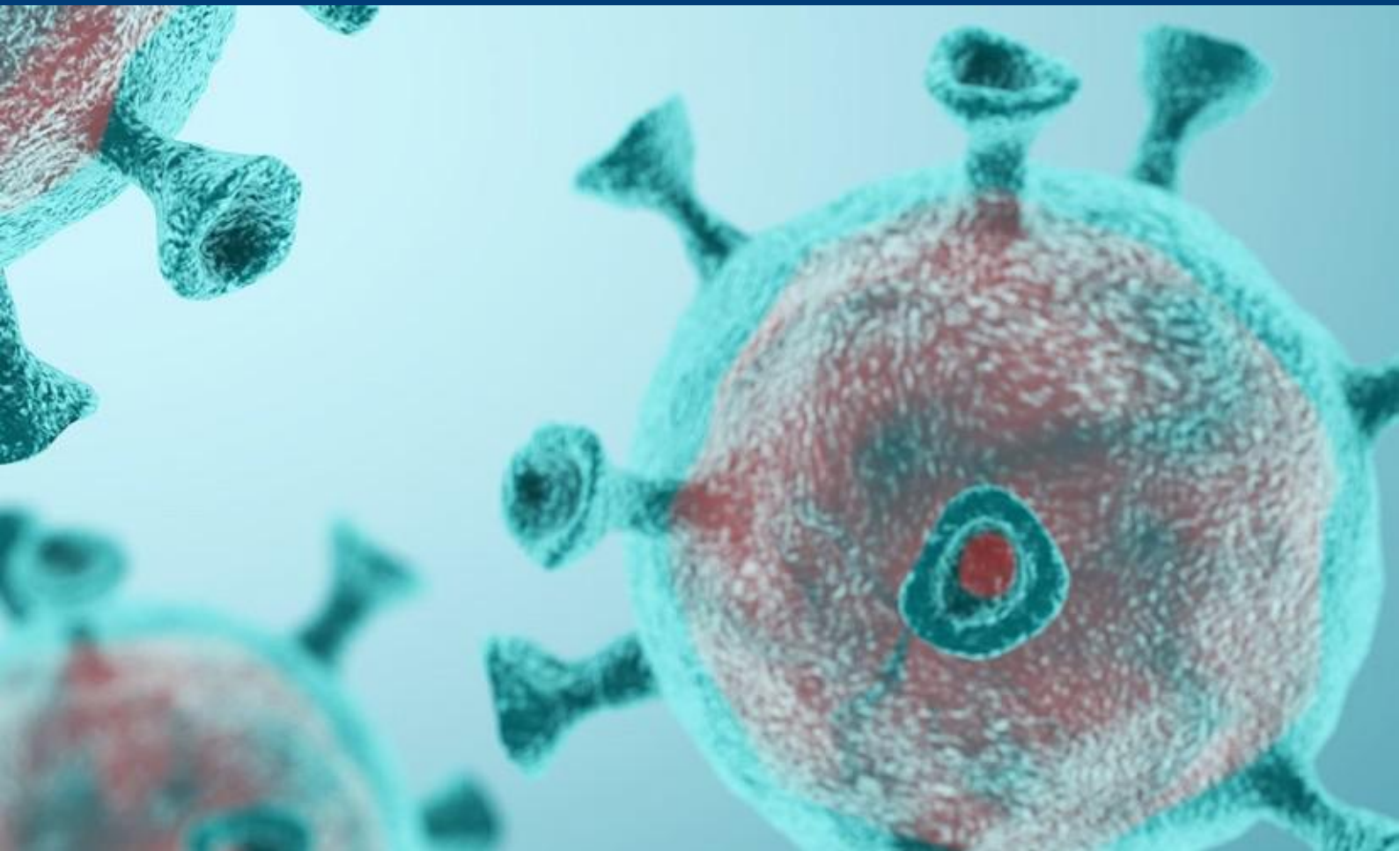
第一种是船员健康危险。在就这点展开讨论的主流评论文章中，有一篇文章认为，港口存在传染病将引发这样一个疑问，即港口是否能够且是否已经实施了可靠的预防措施，来保护船员免受感染风险。若受疫情影响的港口所实施的预防措施（如有）不足以提供这种保护，那么该港口可能就是不安全的。对此，核实确认挂靠港是否遵守了[国际海事组织 4204 号通函](#)，方为明智之举。这份通函系为应对新冠病毒疫情而发布，其中针对如何防范新冠病毒在船上和岸基人员之间传播的问题，国际海事组织制定了相关标准和指引（详见 2020 年 5 月 6 日的附件 16）。如果受疫情影响的港口未遵循国际海事组织的相关指引和标准，那

么船东就可能可以基于这点提出该港口不安全的有力主张。

第二种危险是船舶状态危险。另一篇主流文章的作者认为，“对于出现了发热疫情的港口或地方而言，如果船舶挂靠该港口或该地的港口将导致该船在下一个港口被列入黑名单、扣留或扣押，则该港口是不安全的”。一般认为，如果挂靠受疫情影响的港口可能会导致船舶被隔离（无论是由于船员患病或仅仅是因为船舶曾到过受疫情影响的港口），原则上这就表明了该港口是不安全的。无论船舶是在受疫情影响的港口还是在下一挂靠港被隔离，这一推论都同样适用。

然而，也有人认为隔离时间太短，可能不足以使受疫情影响的港口变得不安全。作为短暂扣押的例子，有主流文章引用了 2014 年埃博拉病毒疫情期间，针对曾到过受埃博拉疫情影响的港口的船舶所采取的典型的三周隔离措施。目前看来，这一隔离期与挂靠受新冠疫情影响的港口的船舶所面临的隔离期相当。只要情况一直如此，船东可能就难以基于这点主张受疫情影响的港口是不安全的。

不论船东基于哪个论点提出港口不安全的主张，租家都有可能主张，港口内发生的任何新冠病毒感染事件皆为异常偶发事件，因此感染事件致使船舶面临的任何危险，都不构成认定该港口不安全的基础。然而，随着时间推移，若港口依然存在疫情，则租家这一主张成立的可能性将不复存在。



鉴此，显然，虽然传染病原则上可以导致港口变得不安全，但这个主张实际上很难得到证明。不过，租约双方对以上两种可能性都应有清晰了解，因为港口不安全的判断标准是与实际情况紧密相连的，而实际环境是在不断变化的，而且这一领域的法律依据又是有限的，只有课本，而无判例。

时机和知情与否

考虑这样一种情形：租家指定了港口，船东和租家在装船期间均无理由怀疑该港口受到了新冠病毒疫情的影响，但当船舶抵达下个港口时，有三名船员出现了感染症状，船舶被隔离。在第二个港口隔离期间，第一个港口在指定之前已经受到新冠病毒影响的事实方才浮出水面，港口当局未能采取预防措施防范新冠病毒的传播，因此该港口是不安全的。在这种情况下，租家是否应当承担违反安全港口保证的责任？

基于以上假定事实，答案很可能是“是”。假设租家在租约下承担的是绝对安全港义务（而不仅仅只是一项合理谨慎义务），那么唯一的问题在于，第一个港口被指定时，是否可以预期在船舶抵港时港口是安全的。如果根据事后取得的所有证据，可以客观判断港口是预期不安全的，则租家应对因此导致的后果承担严格责任。即使租家并不知晓且无从知晓第一个港口在相关时刻是不安全的，也不能影响这一结论。

但如果租家承担的安全港义务仅为一项合理谨慎义务，那答案可能就不一样了。因此，如果与前述例子中一样，争议之处在于“潜在不安全性”，则仔细审查租约中有关安全港义务的具体条款便十分重要。

前往受疫情潜在影响港口的指示的影响

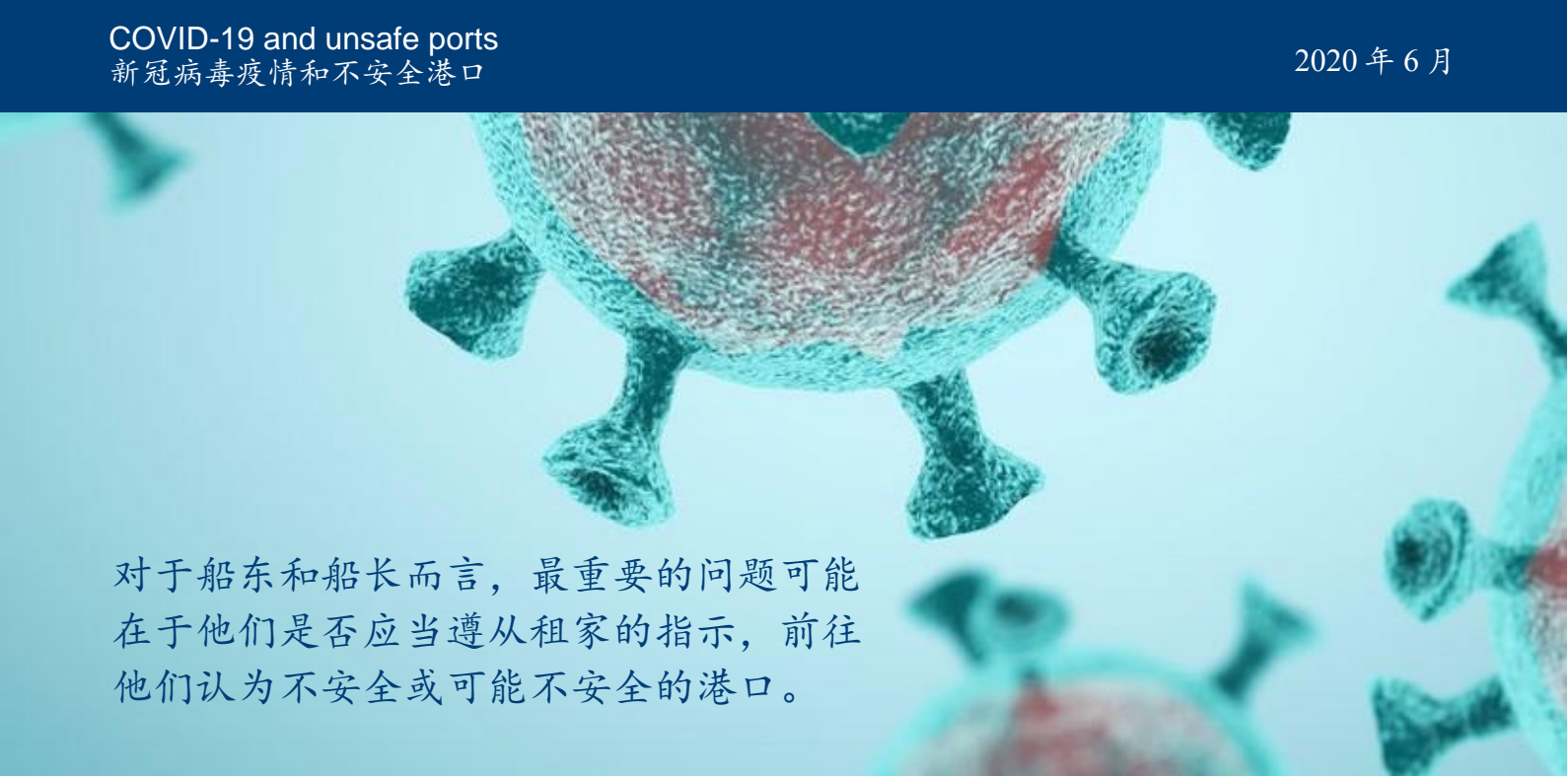
讨论港口是否安全的问题只是明确租约双方权利和义务的开始。下文中，我们将针对新冠病毒相关潜在不安全性，对租约下租家作出指示和船东遵从指示带来的影响，讨论两个重要的实务问题。

突发感染

如果租约规定船舶前往某港口，但航行期间，租家认为（原因可能是某则新闻报道）该港口因发生新冠病毒感染事件而变得不安全。在这种情况下，租家该采取何种行动？

期租合同中，安全港义务通常分为首要和次要义务两部分。首要义务指的是租家应指示船舶前往指示当时预期安全的港口。次要义务指的是，如果港口在指定之后变得预期不安全，则租家应撤销该指示。

因此，若期租租家认为其指示前往的挂靠港因新冠病毒感染问题而变得不安全，那么明智之举应是立即撤销前往该港口的指示。事实上，即使船舶已经抵达该港，如



对于船东和船长而言，最重要的问题可能在于他们是否应当遵从租家的指示，前往他们认为不安全或可能不安全的港口。

果船舶可以通过离港规避危险，则租家有义务指示船舶离港，无论船舶是否完成货物作业（见“The Evia (No 2)”案（[1982] 2 Lloyd’s Rep 307））。因此，期租租家应在做出前往该港口的指示之后，继续紧密监控该港口新冠病毒疫情的发展情况。

相反，在航次租约中，租家无权亦无义务在发生突发不安全情形时，指定新的港口。更确切地说，在发生突发不安全情形时，租约双方可以约定变更租约，规定新的港口，以替代原先指定的不安全港口。如果租约双方无法达成合意，则租约可能受阻。不过，“……或船舶可以安全抵达的邻近港口……”这一普遍使用的措辞，通常会使得这种情况无法构成合同受阻的情形。

遵从前往受疫情影响港口的指示

对于船东和船长而言，最重要的问题可能在于他们是否应当遵从租家的指示，前往他们认为不安全或可能不安全的港口。

在船东做出决定之前，对船东而言算是一点安慰的是，船长在收到租家指示时应承担的义务是合理行动，而非立即遵从该指示（见“The Houda”案（[1994] 2 Lloyd’s Rep 541））。考虑是否遵从指示而引起的合理迟延，并不意味着拒绝遵从该指示。

什么是合理迟延？这个问题的答案应视具体情况而定，但特别的是，如果关乎船员健康危险，法庭很可能在一定程度上支持船东调查租家指示船舶前往的港口是否安全的请求。不过，如果港口是安全的，船东的迟延可

能会构成毁约性拒绝遵从租家的合法指示，进而可能引起损害赔偿索赔。因此，船东在提出调查请求时，必须考虑到这一风险，权衡利弊。

无论如何，船东接受租家指示，前往不安全港口，并不必然导致其放弃就租家违反安全港口保证提起索赔的权利。在认定船东是否丧失这一权利（无论通过变更、禁止反言或弃权）时，法庭将仔细地、客观地审查船东与租家之间的通讯，确定二者之间是否存在有关船东放弃索赔权的明确陈述（见“The Chemical Venture”案（[1993] 1 Lloyd’s Rep 508））。因此，如果船东决定遵从指示，前往受新冠病毒疫情影响的港口，那么谨慎的做法是，船东应明确保留其在港口不安全时提起索赔的权利。

最后，必须指出的是，即使船东保留了其就租家前往不安全港口的指示而导致的损害赔偿提起索赔的权利，该索赔权亦应以船东按照通常方式采取合理减损措施为前提条件。

结论

虽然受新冠病毒疫情影响的港口是不安全的这一主张显然在一定程度上是有可辩空间的，但主张港口不安全的门槛之高也是公认的，而且船东负有举证责任，需证明该港口的不安全性是无法通过船方的合理预防措施克服的。这个问题与时机、租家知情与否等因素皆相关，具体情况需具体分析。

若会员对本文所讨论的问题存有任何疑问，请按照通常方式联系管理人。