

安全港和安全泊位概述

通常，一个港口可因下列原因而变得不安全：

- 沙洲和浅滩
- 残骸等障碍物
- 在天气状况不适宜船舶继续待在泊位的情况下，船舶需要离开港口时，所需的港口设备体系（例如天气警报系统、系泊设备以及拖轮）不健全
- 政治形势或战争
- 因暂时性的或永久性的障碍造成过度延误而引发损失
- 传染病爆发

1. 指定一个安全港/泊位的义务源自何处？

a. 存在有关安全港口/泊位的默示条款吗？

如果租约中不存在安全港口/泊位保证条款，那么出租人将无法提出安全港索赔。

b. 存在安全泊位保证但不存在安全港口保证

可从安全港口保证义务条款中推断出安全泊位保证，反之则不然。在没有约定安全港口义务的情况下，安全泊位保证将仅适用于船舶在港口内的行驶而不会延伸至船舶驶往港口的过程。

2. 安全港和安全泊位：定义

“在没有异常事件介入的情况下，特定船舶在进港（靠泊）、港内作业（泊位作业）和离港（离泊）的整个期间，不会处于良好航海技术和船艺所无法避免的危险之中”，该港口或泊位方可称为安全港口或安全泊位。（The Eastern City [1958] 2 Lloyd's Rep 127）。

a. 抵达港口或泊位

如果船舶无法安全的抵达一个港口，则该港口或泊位为不安全的。例如，一个港口可能被视作是不安全的

，即便其是在驶向港口途经河流或海峡期间受损的。该途径可延伸至超过100海里（比如密西西比河）且不必在港口的临近地区。例如，当一艘船舶被勒令卸货减负或其水上高度超过其驶向港口而必须经过的桥下的可用间隙。港口可因船舶在前往指定港口期间面临恶意夺取或袭击的风险而变得不安全，然而，此种袭击的风险必须足够真实。

b. 港口的安全性

指定港口需对特定船舶并在其停留期间而言是安全的。某一港口可能在船舶进入当时是安全的，但随后因为恶劣天气之类的原因而变得不安全。若船舶在港口变得危险需要驶离时仍能安全的驶离，则该港口仍为安全港。何种情况能导致一个港口变得不安全，本质上为一事实问题：天气、不充分的泊位以及系泊设备、障碍物和缺陷性的助航设备能够致使港口不安全。然而，在决定港口的安全性时所应用的标准为法律问题。无论是有形危险或无形危险，只要是能为一般良好的航海技术和船艺所避免，则不会致使港口变得不安全。

- 在确定港口的安全性时，将会考虑到天气状况对于港口安全性的影响这一因素。典型的，将会通过判断是否存在当地天气警报系统，能够将恶劣天气状况向船长发出警报，以及是否船舶能够在面临恶劣天气时安全地驶离港口。
- 如果泊位和系泊设备不充分，也可致使一个港口变得不安全（碰垫受损或者丢失或损坏的系缆桩）。
- 只存在港口能够被安全地进入的事实是不充分的，如果船舶无法在此安全的停留。

c. 离港

港口需对特定船舶在其特定的状况下而言能够安全的驶离。如果船舶在驶离港口时涉危，则该港口为不安全港口。例如，如果在



离开时，港口开始形成冰面，船体因此而受损，那么该港口则被认定为不安全港。

3. 租约中约定的权利和义务

首先，承租人有义务指定一个安全的港口。如果该港口在第一次指定之后变得不安全，承租人则有义务另行指定一个（安全）港口。

a. 承租人有义务指定一个安全港口

- 承租人负有指定一个预期安全的港口的绝对义务。
- 承租人不可以无法合理地知晓危险为由进行抗辩。
- 指定港口无需在指定当时为安全的
- 然而，指定港口必须在船舶抵达、滞留以及离开时是安全的。

b. 如果港口在被指定之后变得不安全会怎样？

此种情况下：

- 若为期租租约，承租人将需要取消原来的指令并另行指定一个安全的港口。
- 如果船舶位于港口之内，承租人必须命令船舶离开（如果危险仍能被避免）
- 若为航次租约，在港口已被指定之后，一般认为承

租人无义务或权利进行重新指定。如果租约（以及提单）中包含自由条款（比如“船舶能安全抵达的临近地点”），那么出租人可在其他港口卸载货物。

c. 出租人的权利

- 在出租人已经指定了一个安全港口之后，出租人有权善意地认为该港口是安全港口，并在未进行进一步的询问的情况下驶向指定的港口。
- 如果船长对指定港口的预期安全性存有疑虑，其无需立即遵守承租人的指令。船长将可以在合理的时间内发出询问。
- 出租人有权停止执行承租人的指令，并拒绝前往或继续待在指定港口。
- 如果承租人未能在要求的时间内做出有效的指定，因等待有效指令而发生的延误，出租人有权索赔相关损失。
- 如果承租人坚持指示船舶驶往不安全港口，出租人可有权终止租约。

然而请注意，如果发现港口并非是不安全的，出租人会因其拒绝遵守承租人的指令而对由此引发的损失和费用承担责任。



d. 如果出租人在充分知晓港口的不安全性的情况下仍接受承租人的指令会怎么样？

- 此种情况下，出租人可能已经放弃了拒绝遵守承租人指令的权利。
- 船长同意挂靠在一个不安全港口的事实并不意味着出租人已经放弃了请求损害赔偿的权利。
- 然而，若出租人明确的向承租人表示，他们不会将指令视作违约行为，或者没有合理的尝试减少对船舶造成的损失，其请求损害赔偿的权利可能会被剥夺。

4. 承租人对不安全港索赔的抗辩理由

a. 船员疏忽

如果能够证明船员疏忽为打破因果关系链条的因素，则其可作为一项针对不安全港口索赔的有效抗辩。

船长是否存在疏忽是一个事实问题。通常，船长发现自己处于是否前进的两难境界这一情形，为法院的查看点，且法院通常会判定如果船长合理地（即便是错误的）行动，损失系遵守承租人的指令所致。当承租人主张船长在能够判断指定港口为不安全的，却仍然决定前往，并且此种决定为造成损失的真实原

因时，法院通常不会接受此种抗辩。承租人通常无法依赖其违约行为进行抗辩。

b. 租约中仅指定一个港口能成为抗辩理由吗？

如果租约仅仅指明一个港口，比如“一个安全港，汉堡”，出租人并未放弃提出不安全港口索赔的权利，即使其明知或应当知道指明的港口为不安全的。

c. 异常事件

承租人将仅对因港口的一般特性所造成的损失承担责任。因此，如果损坏是因海啸之类的异常事件所致，将不会认为港口本身是不安全的。一个事件不会仅仅因为其非常规事件而被认定为是异常事件。是否一个事件可被认作是异常事件为一项事实问题，且有时可能很难决定此类事件属何种类。

战争突发通常不会被认为是港口的特性。此种事件属于异常事件，因此不会认为承租人违反安全港义务。然而，如果战争持续，那么在将来指定港口时，其可能演变成港口的特性。

为了决定是否承租人违反保证义务，判断某一事件是否具备异常性的时点为承租人作出指令的时间。如果一个事件在作出指令时为异常事件（那么出租人的指

令为有效的)，但在船舶挂靠当时变成正常事件，此种情况属于随后不安全[承租人将有义务作出替代性的航次指令—详见上述b]项]。

有时很难界定异常事件。OCEAN VICTORY [2015] 一案很好的验证了该问题：OCEAN VICTORY在日本鹿岛进行卸货时，所在泊位受到蒲氏9级的大风和长波浪导致的强烈涌浪的影响。船长随后决定离开泊位，前往开阔水域，但却因航道上风力过大而在离港过程中失去对船舶的控制，船舶被吹至防波堤上。船舶最终构成全损。

在一审中，法院认定鹿岛为不安全港口，因为其不具备确保船舶在因天气状况（并非指的是“异常事件”）需要安全的离港时应有的安全体系，自港口离开所需的安全的航海技术高于良好的航海技术和船艺。然而该案在上诉审理时，法院认为下述两个事件系同时发生：（i）长波浪导致的强烈涌浪使船舶无法继续安全地停靠在原料码头（Raw Material Quay）以及（ii）在航道出口处对鹿岛港造成影响的来自于北/东北方向的大风，属于罕见情况，因此属于一项“异常事件”。因此，在本案中，不存在违反安全港口保证的行为。

鉴于本案尚处于向英国最高院上诉的过程，因此有关“异常事件”的检验标准有待进一步的再界定。

5. 责任限制

根据国际公约，承租人可能享有关于污染或货物损坏的索赔的责任限制。承租人因其违反安全港口义务而需对出租人遭受的损失负有赔偿的责任则无国际公约予以限制，当然承租人可以通过协议约定责任限制。

2016年4月

本文由协会香港办公室的 *Julien Rabeux* 撰写，并由 *Holman Fenwick Willan* (新加坡) 补充完成。

本文内容仅为一般性指导，不得被视为法律意见。如有具体事项需相关意见，请与协会联系。