

2011/2012 年保险年度第 32 号通知

对伊朗新的制裁决议

2012 年 2 月

尊敬的各位阁下：

对伊朗新制裁决议

背景

2012 年 1 月 23 日，欧盟外交事务委员会决定采取进一步的措施，对能够支持和加强伊朗政府的核扩张的贸易施加影响。具体而言，欧盟理事会已采取新措施，禁止原油、石油产品和石化产品的贸易和运输。新措施载于欧盟第 2012/35 号关于伊朗的决议，其将被纳入到理事会条例中。该条例的原文可通过以下途径查阅：

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2012:019:0022:0030:EN:PDF>

国际保赔协会集团已与欧盟外交政策服务委员会（ECSFPI）会晤，并就涉及欧盟决议条款对船东和保赔协会的潜在适用上的议题进行了商谈。ECSFPI 是从事条例起草工作的委员会机构，然后呈交欧盟理事会供其讨论和定稿。此外，国际保赔协会集团也在与英国财政部进行类似的会晤与商谈。

对决议条款的适用或潜在的适用，已导致在船东和保赔协会方面的很多问题。这些问题涉及到禁令的适用程度和其对保险和再保险安排的影响等，下面将尽量详尽地给出解释。在欧盟理事会条例定稿前，协会将持续地观察这些及其他问题的发展。常见问题解答（FAQ）将适时更新并重新发布以期反映出获取的进一步澄清的和新出现的问题。

常见问题解答包括以下当前问题：

- 欧盟理事会第 2012/35 号决议的法律地位；
- 将在何时通过理事会条例及其影响
- 决议适用的地域范围；
- 决议管辖的公司实体的范围；
- 辅助合同条款；
- 对保赔保险和续保的影响
- 协会在“蓝卡”下的风险
- 对加油活动的影响
- 在伊朗境外的转运和装载

1. 在理事会条例颁布前，该决议的法律地位是什么？

虽然该决议对欧盟成员国立即生效，但在理事会条例发布前该决议对个人和公司无约束力（包括对于可能受决议条款管辖的船东和保赔协会）。目前尚无条例出台的具体日期，但有迹象表明3月初以前不会颁布。从历史背景看，欧盟理事会针对伊朗的限制性措施的第961/2010号条例发布于2010年10月25日，而决定采取限制性措施的理事会第2010/413/CFSP决议发布于2010年7月26日，这几乎拖延了3个月的时间。

2. 在条例实施中，对于在决议发布之后到条例发布之前这一阶段内的航运和保险活动，有追溯效力吗？

通常的程序是条例在欧洲联盟的官方刊物刊登之日起生效。这通常是欧盟理事会签署条例后的一或两天后。该条例发布之前，不可能评估出是否会产生追溯效力。

以往决议和条例的实践惯例，对条例是否将产生追溯力的适用问题，没有提供明确的指南。在条例生效之前，假设该等禁令（和任何有关豁免）从决议（生效）日期生效，而非后面的条例（生效）日期，是谨慎可行的做法。

3. 决议适用于谁？

该决议中没有条款规定决议适用的特定范围。然而，它是对欧盟理事会第2010/413号决议及其第961/2010号实施条例做出的修订。决议中的新制裁措施将以第961/2010号条例修正案的形式予以实施。下面的适用性条款目前包括在该条例的第39条中。

该条例将适用于：

- (1) 欧盟领域内，包括其领空；
- (2) 在成员国管辖权内的任何飞行器上或任何船舶上；
- (3) 在欧盟领域内或领域外的，国籍是欧盟成员国的任何人；
- (4) 按成员国法律成立或组建的任何法人、实体或机构；
- (5) 在欧盟境内从事全部或部分业务的任何法人、实体或机构。

在包含2012/35号决议制裁措施的实施条例中，对于以上条款规定的适用范围应该不会发生变化。

在航运业务中，该规定适用于在欧盟成员国境内成立、注册和受其监管的船公司，在欧盟成员国登记和/或悬挂其船旗的船舶，以及不论船舶所有人或船旗如何，只要船舶航行于欧盟成员国港口的话，均受该规定制约。该决议并无明确说明租船人的法律地位，但从牵涉“进口”和“运输”的禁令的宽泛措词看，当受租船舶从事违反禁令的航次运输的话，该规定可能延伸适用到租船人。

在提供给船东和租船人的保险保障方面，适用范围延伸到在欧盟成员国境内成立、注册和受其监管的保险人（包括保赔协会）和再保险人；同时可能延伸适用到非欧盟保险人和再保险人，只要其为航行于欧盟成员国港口的船舶提供保险保

障的话（见下述第 9 条）。

4. 第 3a 和 3b. 条中“进口”和“运输”字眼的地域范围是什么？

该决议不包含这些术语的任何定义。在没有规定地域约束的情况下，从该规定上下文的目的是看，一致的解释是，“进口”意味着进口到欧盟成员国；而“运输”意味着运输到欧盟境内的国家或其境外的世界任何国家。英国财政部在 2012 年 1 月 25 日会议上表示其对此点持有同样的解释。ECSFPI 也确认了这种解释。

因此，当（1）船公司在欧盟某一成员国境内成立、注册和受其监管，并且（2）在欧盟某一成员国登记和/或悬挂其船旗的船舶载运了规定的货物将被禁运，而不管其是否驶向欧盟境内或其境外。对于船公司在某一非欧盟成员国境内成立、注册和受其监管，并且在非欧盟成员国登记和/或悬挂其船旗的船舶，禁止这些船舶运输规定的货物驶向欧盟成员国，但不禁止其驶向非欧盟成员国（但请参阅下述第 9 条）。

5. 决议第 3c 和 3d 条所规定的“宽限期”的影响如何？

该决议为 2012 年 1 月 23 日前签订的合同的履行规定了两个“宽限期”：

- 1) 2012 年 5 月 1 日之前的石化制品，和
- 2) 2012 年 7 月 1 日之前的原油和石油产品。

毫无疑问，设置这些“宽期限”隐含的原因是使目前在很大程度上依赖伊朗石油供应的某些欧盟成员国做好石油供应的替代安排，从而避免对其目前的石油供应安排产生即刻的危害。

ECSFPI 已确认，依据第 3c 及第 3d 条的规定，继续履行 2012 年 1 月 23 日之前签订的贸易合同以及履行其义务所必要的附属合同（截止至 5 月 1 日或 7 月 1 日之前），不受第 3a 及 3d 条的约束。

6. 对于第 3c 和 3d 条，何种合同构成“2012 年 1 月 23 日前签订的合同”？

该决议未包含合同的任何定义，在决议中没有任何限制性措词情况下，合理推测这些合同应包括货物销售/供应合同、包运合同、期租和航次租约、燃油供应合同和包括保赔协会提供的 2011/12 年度的保险合同等其它合同。

7. 何种合同构成“辅助合同”？

该决议第 3c 条（涉及原油和石油产品）规定：“第 3c 条设定的禁令对 2012 年 1 月 23 日前签订的合同履行到 2012 年 7 月 1 日不受影响；在不晚于 2012 年 7 月 1 日签订并完成此类合同必需的辅助合同履行到该日也不受影响”。

该决议第 3d 条（涉及石化产品）与此条文字一致，仅仅是规定了截止日期为 2012 年 5 月 1 日。

该决议对“辅助合同”没有进一步的定义。按照对辅助字眼的标准的字典定义，结合该种合同应当是为2012年1月23日前签订的合同的“履行所必需的”条件，以及根据条款规定的2012年1月23日前的合同的“宽限期”明显而根本的意图，可以合理地假定“辅助合同”包括“宽限期”中的货物运输（诸如租约）和载运货物保险合同，以及在此期间载运该种货物的船舶的保险合同（包括船舶保险、战争保险和保赔保险）。

在等待（从将来发布的）条例中获得进一步的澄清的同时，已经从ECSFPI得到确认，运输和保险合同应该被认为是“辅助”合同。

8. 决议中的“辅助合同”必须是签订于2012年1月23日之前的吗？还是可以签订于该日期之后？

决议文字中有关“辅助合同”的唯一时间要求是其必须于2012年7月1日（适用于原油和石油产品）或2012年5月1日（适用于石化产品）之前签订并完成。决议并没有要求辅助合同必须于2012年1月23日之前签订。当然，在“宽限期”条款的根本意图下，可以合理地假设“辅助合同”可以缔结于2012年1月23日之后，只要其在规定适用的2012年7月1日或2012年5月1日之前签订并完成即可。

ECSFPI已经确认辅助合同并非必须签订于2012年1月23日之前。但他们必须是为执行在2012年1月23日之前签订的贸易合同下的义务所必不可少的。其设想是，即将通过的条例将会澄清，包括运输合同、保险合同在内的一些合同会被认定为“辅助合同”。因此，在最终条例生效之前的阶段，此确认只能被视为不具法律约束力的指导原则。

9. 决议对于协会提供的保赔险承保会产生何种影响？

(a) 贸易禁令

决议条款第3a和3b条的相关规定禁止直接或间接地为伊朗石油、汽油产品和石化产品的进口、购买或运输提供保险和再保险。因此这些禁令的设立只是针对特定货物，并不涉及为进口或运输其他货物所提供的保险安排。但是，船东应随时确认是否有针对特定货物、实体或个人的其他禁运措施（不管是由欧盟会员国或其他国家实施的）。

所有国际保赔协会集团的成员都以某种形式在其条款中规定了明确的保险终止条款，或是除外条款，或是有关轻率的或非正当的贸易的除外条款。这些条款的影响是对于违反禁运措施或相关禁令的航次撤销保险，或将其归入除外风险。对于船东从事的此类航次，其风险将不会被国际保赔协会集团的成员承保。

(b) 保险和再保险禁令

并非所有国际保赔协会集团的成员都设立、注册在欧盟之内，或是受欧盟监管。

(i) 受欧盟监管的协会

当船东承运禁运货物的航次并不会使其处于违反禁令的状态（例如由并非设立、注册在欧盟之内，或是受欧盟监管的船东/船舶承运禁运货物至欧盟以外的港口），但是设立、注册在欧盟之内，或是受欧盟监管的协会，将会因为其对航次提供保险而处于违反禁令的状态下时，就会产生问题。很可能协会对该航次根本不知情，也就无从知道其可能会因此违反决议第 3 条中关于提供保险的禁令。但是国际保赔协会集团中所有受欧盟监管的协会都在其条款中做了相关规定，在这种情况下自动解除承保或是解除其向协会追偿的权力。

(ii) 非受欧盟监管的协会

国际保赔协会集团中非受欧美监管的协会将不会受法律中的保险禁令的限制，除了可能（取决于法律中对于适用范围的规定）有关(i)对于欧盟所有的或是悬挂欧盟成员国国旗的船舶提供保险；或是(ii)在由非欧盟所有或悬挂非欧盟成员国国旗的船舶承运禁运货物到欧盟内港口的情况下。即使非受欧盟监管的协会针对一个特定航次不会直接受到保险禁令的影响，其根据国际保赔协会集团分摊协议向其他受欧盟监管的协会求偿的权力，并且其在国际保赔协会集团再保合同以及其他为了所有成员协会的利益而进行的其他再保安排下的求偿权力将会受到影响。但是国际保赔协会集团中所有非受欧美监管的协会都在其条款中做了相关规定，在分摊方和/或再保险人的承保和赔付受到禁运措施的限制的情况下，自动解除承保。

还应注意的是，即使在某些情况下，这些协会可以不受欧盟决议中的禁令的限制，但是他们仍然会受到其他相关禁运法律或法规的限制。船东应随时确认是否有针对特定货物、实体或个人的其他禁运措施（不管是由欧盟会员国或其他国家实施的）。

10. 决议是否会影响 2012 年 2 月 20 日开始的新一年度的保赔险承保？

协会对于本保险年度即从 2011 年 2 月 20 日至 2012 年 2 月 20 日的风险承保可以被视为是订立于 2012 年 1 月 23 日之前的合同。

因此，根据上述第 7 点，关于运输和保险的禁令都是针对特定贸易的，不会影响对于其他贸易/货物的运输或保险安排。决议中没有一揽子禁令，因此没理由年度续保会受到影响。只有当船舶在续保的当天正在完成决议第 3 条中所涉及的航次，使船东或协会处于违反禁令的状态时，才会产生例外情况，只要船舶执行这样的航次，或是在极端情况下，一船舶或船队专门从事禁运货物的合法贸易（例如由并非设立、注册在欧盟之内，或是受欧盟监管的船东/船舶承运禁运货物至欧盟以外的港口），但是受保险禁令的限制时，就会妨碍到续保。这种情况下，就不能进行续保。

ECSFPI 确认合理的解释是在协会提供的年度保险的情况下，保险禁令仅针对违规航次，而不应涉及其他所有正常的航次。

11. 禁令对于协会在“蓝卡”下的潜在责任有哪些影响？

当保险终止或解除后，在协会根据 CLC 或是燃油公约出具了“蓝卡”的情况下，协会在就保险的终止或解除通知相关船旗国后的 3 个月内，依然会面临被直诉的风险。在这种情况下，根据相关公约而进行的赔偿将会受到决议中的保险禁令的限制。

从 2009 年对伊朗实施禁运措施以来，国际保赔协会集团在多个场合向欧盟和英国财政部就保赔协会在“蓝卡”下的风险问题进行了磋商。欧盟及其他国家的禁运措施与国际公约之间的冲突使保赔协会面临着两难的局面，对于这一点立法者已经充分理解。尽管相关决议和条例没有对保赔协会在“蓝卡”下的风险作出除外决定，但这种风险和赔偿将可能会在个案处理的基础上给予特殊处理。

12. 决议是否会影响船舶使用伊朗供给的/源于伊朗的燃油？

按惯例，一些挂靠阿拉伯湾内港口（伊朗境内或非伊朗港口）的船舶（包括非油轮），会在伊朗港口 Bandar Abbas 外或其他阿拉伯湾地区通过驳船补给由伊朗供应商提供的燃油。决议没有直接涉及加油行为，但是补给伊朗燃油可能会落入第 3a 条中禁止“购买”的规定，因此，受决议/条例限制的船东将被禁止购买源于伊朗的燃油。

ECSFPI 已经确认了这种解释。

13. 决议对于转运货物或是在伊朗境外装运的伊朗货物是否有影响

决议相关条款的文字并不限制在伊朗境内装运的货物，而且就字面意思来讲，禁令适用于转运的货物或是在伊朗境外装载的源于伊朗的货物。船东可能会被要求在伊朗境外的港口或地点装运源于伊朗的货物，保险人可能会被要求对这样的货物或是承运这样货物的船舶提供承保。如果船东或保险人了解货物的来源，则其应该知道禁运措施的影响，但是通常他们很可能不会知道货物的来源。

欧盟针对伊朗禁运措施的第 961/2010 号条例第 32 (2) a 条中规定：

“本条例中所规定的限制措施，对于事先不知情，并且没有合理原因去怀疑其行为可能违反了禁令措施的个人，法人或机构，将不会产生任何责任。”

ECSFPI 确认了现行决议的实施条例将会包含一个相似的免责条款。他们进一步声称，如果一个人已经做了所有合理的查询，并且从中没有得出任何怀疑其行为可能导致违反禁令的理由，则其应该可以享受此免责条款。

未来的相关发展

国际保赔协会集团将继续与 ECSFPI 和英国财政部进行有关决议适用，实施条例的最终文本，以及新产生的问题等寻求进一步的澄清。常见问题解答 (FAQ) 将适时更新以期反映出获得的进一步澄清和指导原则。在条例正式生效前，此常见问题解答中包含的原则仅仅是指导性的，并将持续更新。强烈建议会员船东，不

管是针对其正在进行的或将要进行的交易，还是其他相关行为，有任何关于决议条款的潜在适用，以及相关影响等问题，都应咨询其保赔协会。

会员船东如对该决议中有关规定的适用产生任何疑问，可通过电邮，咨询本协会的 Robert Searle 先生（邮箱：robert.searle@westpandi.com）或 Tony Paulson 先生（邮箱：tony.paulson@westpandi.com）。

此致

代表：**West of England Insurance Services (Luxembourg) S.A.**（西英保赔协会）

（仅作管理人）

R J B Searle

董事