

诺亚之风

2026/04/25 刊

目录

中东战火突发：船舶风险防范及战争险要点.....	2
中东战火引发港口暂停作业，船舶能否停租？	5
中东战火引发的租船合同相关问题.....	8

中东战火突发：船舶风险防范及战争险要点

原创：诺亚天泽

2026年2月28日，美国及以色列对伊朗发起大规模军事打击，地区安全局势急剧恶化。据消息显示，伊朗伊斯兰革命卫队已宣布关闭霍尔木兹海峡，多艘船舶在伊朗附近海域遭遇袭击。战争险保险人已将该区域发生扣押、袭击或全损的风险等级评定为**严重**。

鉴于当前事态发展，**强烈建议船舶在安全局势明朗、通行安全得到保障前，切勿尝试通过霍尔木兹海峡**。建议该区域内船舶尽快驶往安全锚地，并与当地代理及海上安保顾问保持持续沟通。

一、船东防损措施

1. 远离高风险区域

伊朗、波斯湾、阿曼湾、霍尔木兹海峡、以色列港口等区域，**非必要不挂靠、不靠近、不停留**。

2. 严格执行航行通告要求

密切关注 MSCHOA、UKMT0、BIMCO、船旗国及船级社发布的实时预警信息，按要求完成报备、保持 AIS 正常开启及通讯值守。

3. 强化船舶安保措施

提升船舶安保等级，加强瞭望、夜间警戒及甲板封闭管理，避免被误判为军事目标。

4. 敏感货物及航线提前评估

与美、以、伊朗相关的军品、能源及受制裁关联货物风险极高，谨慎承接；拒绝可疑租家及可疑航线指令。

5. 赋予船长绝对避险授权

船长有权拒绝驶入高风险区域，不得以赶航次等理由强行进入危险水域。

6. 确认船舶战争险保障足额有效

提前核查保单，确保当前战争险保障范围、期限符合实际运营需求。

二、战争风险保障要点

1. 常规船壳险：不承保战争相关风险；常规保赔险：仅承保超额战争风险。

2. 船舶战争险在国际市场通常为独立险种，国内商业保险多以船壳险附加险形式承保。完整战争险应同时覆盖船舶财产损失及船东责任风险。

3. Annual War Cover（俗称：普战险）

- 适用范围：非 JWC 列明风险区域
- 保险期间：一年期

保费成本较低，建议船东常态化配置。部分船壳保险人可免费附加普通战争险，需注意确认是否同时涵盖船壳及责任双重保障。

4. Breach War/Additional Premium War Cover（俗称：特战险）

- 适用范围：JWC 列明高风险区域
- 保险期间：短期（一般是按照一个进出航次在高风险区的时间。）

特别提示：受中东局势急剧恶化影响，保险人已大幅上调中东列明高风险区域特战险保费，承保条件同步收紧。

5. 无论普通战争险还是特战险，建议同时投保船壳战争险+保赔战争险，并附加租金损失险，实现保障完整。

6. 自动终止条款（Automatic Termination）

若美、英、法、俄、中五国间爆发战争或宣战，或船舶被征用，战争险保单可自动终止。船东须持续关注保险人发出的保单终止通知。

7. 多家 IG 保赔协会已发布通知：自 2026 年 3 月 2 日 GMT 00:00 起 72 小时后，终止在伊朗及伊朗领海、波斯湾/阿拉伯湾及邻近水域（含阿曼湾）的租家责任险、固定保费保赔险、非共同池扩展保障及互助入会附加保障中的战争险保障。

三、特战险安排要点

1. 驶入 JWC 列明高风险区域（即普通战争险除外区域）前，务必提前数日通过保险经纪人或保险人安排特战险。

2. 特战险报价有效期通常为 48 小时，若船舶未能在有效期内进入约定保险区域，报价自动失效。需在船舶抵达该区域前 48 小时内，确认报价有效。

3. 特战险通常以七天为一个保险期间，若预计停留时间超出，须提前告知经纪人或保险人，要求按实际需求扩展保险期限并报价。

4. 特战险为短期保险，若保险到期但船舶仍无法驶离高风险区，务必及时申请延期。风险大幅上升情况下，保险人可能提高延期保费、调整承保条件甚至拒保，建议通过经纪人与保险人提前沟通可行方案。

5. 对于已在波斯湾内但未持有有效特战险的船舶，请尽快联系保险经纪人或保险人补购保障。

诺亚天泽将持续跟踪地区局势及保险市场动态。如有任何疑问或服务需求，欢迎随时垂询诺亚天泽保险经纪团队。

诺亚天泽与境内外多家战争险保险人（含香港、新加坡、英国等地）保持长期稳定合作，竭诚为船东、管理公司及租家提供承保安排至理赔协助一揽子保险服务。

本文仅供读者参考，如需帮助请联系我们或咨询专业律师。

电话：0532-82971085

邮箱：claim@tnzconsult.com

info@tnzconsult.com

marine@tnzconsult.com

诺亚天泽保险经纪

青岛市崂山区香港东路195号上实中心7号楼6楼（邮编266061）

电话：+86 532 82971085 | 邮箱：marine@tnzconsult.com

网址：<http://www.tnzconsult.com>

中东战火引发港口暂停作业，船舶能否停租？

原创：刘卫东

近期中东与红海局势持续紧张，多地港口因安全原因被当局要求暂停作业、船舶滞留，大量船东紧急咨询：租家会不会以此停付租金？

结合昨天一位船东客户的真实咨询：

船舶按租家指令营运时，港口当局出于安全强制暂停作业，时间不确定。船东最担心：这段时间损失，到底谁承担？

今天用最通俗的话，把英国法下停租条款的核心规则讲清楚，帮你快速判断。

一、先记住一句话：停租条款，只看列明，不看对错

英国法下，停租条款（Off-hire）是独立“霸王条款”：

- 效力优先于合同其他条款（不可抗力、合同受阻都不能干涉）
- 效力优先于法律默示规则
- 能不能停租，只看条款里有没有写明这件事
- 不看谁有错、谁违约、谁疏忽

简单说：

合同事先怎么分风险，就怎么算。没写进去的事，一律不能停租。

二、结合中东局势：港口强制停航，最容易踩坑

当前红海、波斯湾、杰贝阿里等枢纽港，频繁出现：

- 港口当局安全管控、暂停运营
- 军事风险导致禁航、滞留、绕航
- 第三方外力导致船舶无法作业

这类事件，和客户咨询的场景完全一致：

不是船坏了、不是人失误，是港口政府不让干。

很多船东、租家本能觉得：

“这不是我的错，应该对方承担”

——在停租条款面前，这套逻辑不成立。

三、怎么判断能不能停租？就两步

第一步：只看停租条款有没有列明

只有条款明确写上以下情形，租家才能停租：

- 港口当局指令停航

诺亚天泽保险经纪

青岛市崂山区香港东路195号上实中心7号楼6楼（邮编266061）

电话：+86 532 82971085 | 邮箱：marine@tnzconsult.com

网址：<http://www.tnzconsult.com>

- 政府行为/管制
 - 战争风险/区域安全导致滞留
 - 第三方外力导致无法作业
- 没写=不能停租，船东照常收租金。

第二步：英国法铁律——明示其一，排除其他
合同没写的，一律不算。

哪怕是战争、封锁、港口关闭，
只要停租条款里没列入“港口当局强制停航”，
租家就无权停付租金。

四、常见误区：别再拿不可抗力/合同受阻说事

很多人会说：中东打仗是不可抗力，应该停租。

法律结论：不行。

停租条款独立性极强，不可抗力、合同受阻、战争险条款，都不能推翻它。
风险怎么分，签合同那一刻就定死了。

五、给船东的实操建议（立刻能用）

1. 立刻翻出租约，看停租条款清单
 2. 找关键词：port authority、government intervention、war、detention 等
 3. 有写明“港口当局强制停航”→可能被停租
 4. 没写明→租家无权停租，船东稳收租金
- 不用纠结谁对谁错，条款写没写，就是唯一标准。

六、总结

中东局势下，船舶因港口安全管控滞留的纠纷会越来越多。
90%的争议，都是因为大家纠结过错，忽略停租条款独立性。

判断口诀

看条款，不看过错；
看列明，不看道理；
没写进去，一律不停租。

本文仅供读者参考，如需帮助请联系我们或咨询专业律师。

电话：0532-82971085

邮箱：claim@tnzconsult.com
info@tnzconsult.com
marine@tnzconsult.com

诺亚天泽保险经纪

青岛市崂山区香港东路 195 号上实中心 7 号楼 6 楼（邮编 266061）

电话: +86 532 82971085 | 邮箱: marine@tnzconsult.com

网址: <http://www.tnzconsult.com>

中东战火引发的租船合同相关问题

编译：王凤景

随着 2026 年 2 月 28 日美以联合对伊军事行动，引发伊朗在区域内的大规模报复。伊朗不仅向以色列境内发射导弹，还动用弹道导弹、无人机等武器袭击了海湾地区的多处美军基地，阿联酋、沙特阿拉伯、巴林、阿曼和科威特均遭遇了无人机与导弹袭击，这使得区域局势进一步升级。随着伊朗对霍尔木兹海峡的封锁，数百艘船舶在海峡内外停摆。作为全球航运要道的霍尔木兹海峡成为全球关注的焦点，也牵动着每一个航运人的神经。

面对各种各样纷至沓来的咨询，数家国际保赔协会纷纷发布通函以期给会员普遍性的指导。本文参考协会通函整理了大家普遍关心的多个问题，希望对大家有所帮助。

Q1 船长/船东是否可拒绝租家前往波斯湾港口的指令？

对于船舶是否执行存在潜在安全风险的航次，船长拥有最终决定权（SOLAS 公约赋予船长绝对决策权）；但该决定会给船东带来什么样的责任后果，则要看租船合同的具体约定。

战争险条款

首先可查看租船合同中是否有相关战争险条款。比如 BIMCO 的 CONWARTIME 和 VOYWAR 条款 2013 版和 2025 版都约定：若船长 / 船东基于合理判断认为船舶、船员、货物面临战争风险，可拒绝驶往 / 通过风险区域。主流的油轮租船合同格式 Shelltime 4/6 form 都赋予船东拒绝前往战争风险区域的权利。

在此需要特别强调的是，对船舶是否“面临战争风险”的评估。例如，2004 版定期租船战争险条款规定，若船长或船东基于合理判断，认为船舶、货物或船员可能面临战争风险，即可拒绝执行该指令[1]。此种判断需要基于善意做出，且具备客观合理性，所谓“风险暴露”，要求危险存在实际发生的可能性或重大发生概率。

而且，此种判断不能凭空做出。船东应开展必要的调查核实工作，例如委托第三方机构进行航次风险评估、与船旗国代表沟通对接，留存所有相关新闻记录、与代理的沟通记录，并采取审慎的船东和船长在该类情况下应采取的所有安全防护措施。

通常情况下，若租船合同条款约定船东已承担某区域的贸易风险，船东不得拒绝前往该区域的租船指令。若船东在签订合同时已明知船舶将在该区域开展贸易[2]，或合同条款约定某一特定航线“始终允许通行”[3]，则可推定船东已接受该区域的相关风险。但是，如果船东能够证明，自租船合同签订后[4]，该区域的风险发生了质的变化[5]，则船东可以拒绝前往该区域的租船指令。

安全港保证条款

如果没有战争险条款，可查看是否有安全港条款。大部分租船合同中都包含安全港保证条款。战争险承保人已针对该区域发布保险取消通知并提高费率，这一事实足以有力表明该区域风险等级显著上升，属于不安全区域。对于大多数船舶而言，波斯湾港口均非安全港，若船舶收到前往该区域的指令，在这种极特殊情况下，船东可予以拒绝。

若租船合同中无明示的安全港保证条款，是否可推定该条款存在？

在航行范围较广的定期租船合同中，该条款被推定存在的可能性较高；而在指定港口的航次租船合同或航次期租合同中，被推定存在的可能性则较低。在推定租船合同包含推定的安全港保证条款前，建议咨询协会或专业法律人士。

Q2 若某一港口变得不安全，船东是否可要求租船人重新下达指令？

若船舶在驶往港口途中，该港口变得不安全，定期租船人有义务重新下达指令，且船舶在等待新指令期间[6]，租金仍需照常支付。

但航次租船人并无上述义务。

因此，若航次租船人指定的港口后续变得不安全，合同的变更或解除需由双方协商确定。相关协商过程应明确标注“无损权益”，以避免后续就毁约行为产生争议。

若双方无法达成协议，船舶需在港外等待，直至租船合同落空（详见下文）。但考虑到波斯湾整体区域的高风险现状，这一解决方案并不具备实操性，因此双方应尽可能通过协商达成解决方案。若船舶已装载货物，协商结果可能是将货物在其他卸货港卸下。

Q3 船舶前往波斯湾港口靠港所产生的大幅上涨的附加战争险保费，应由哪一方承担？

若依据 CONWARTIME 2013，该靠港行为被认定为驶入条款定义的战争风险区域，且租船合同中纳入了该条款，则附加战争险保费由租船人承担。VOYWAR 2013 战争险条款对此做出了相同规定。

Q4 船舶前往波斯湾港口靠港船舶遭受损失，是否可向租家索赔？

损害赔偿

若租船人无权下达某一航行指令却执意下达，该行为将构成对租船合同的违约。该违约行为并非必然构成根本违约，但若租船人持续执意下达该类无效指令，将转化为根本违约。船东一般可就违约行为造成的损失索赔损害赔偿，但需遵循因果关系、减损和远因原则的相关规定。

默示赔偿保证

在定期租船合同下，若船东因遵守租船人指令导致船舶遭受损失或损坏，可依据默示赔偿保证进行索赔，例如 NYPE46 第 8 条的相关约定。租船人指令必须是造成损失的直接原因[7]，且对于船东已依据租船合同约定自行承担的风险，船东无权依据该赔偿保证索赔[8]。

Q5 若货物作业发生延误，ASBATANKVOY 中的除外责任条款是否可中止装卸时间或滞期费的计算？

不可。除非条款中明确提及，否则通用除外责任条款不适用于装卸时间和滞期费的计算。

Q6 如果被困在波斯湾里，延误风险谁负担？

在定期租船合同下，除非延误时长达到导致合同落空的程度（详见下文），否则延误期间的租金仍需照常支付。

相反，在航次租船合同下，海上航次中的延误损失由船东承担。货物作业期间，装卸时间和滞期费照常计算，除非触发了特定的装卸时间或滞期费除外条款（包括不可抗力条款）。货物作业完成且船舶文件归还后，船东仅能以船舶被扣为由向租船人索赔延误损失，但前提是租船人存在违约行为；若延误并非任何一方过错导致，租船人则无需承担违约责任。

Q7 若船舶被困于波斯湾，相关租船合同是否构成落空？

当客观情况发生根本性变化，导致合同约定的义务发生本质改变，继续履行合同将显失公平时，合同即构成落空。仅合同履行成本增加，并不足以导致合同落空[9]，必须满足合同履行方式发生根本性改变的条件[10]。

港口暂时的不安全状态并不会导致租船合同落空，但如果港口的不安全状态将长期阻碍合同履行，则可能触发合同落空原则。但该原则在英国法律下的举证难度普遍极高，因此双方通过协商解除租船合同始终是更优选择。

若船舶无法驶离波斯湾，具体案件的判定需结合实际事实（包括船舶被困时间和租船合同期限）。在发出合同落空通知前，建议咨询协会或专业法律人士。

合同落空对定期租船合同和航次租船合同产生的财务后果存在差异。定期租船合同的落空受《Frustrated Contracts Act 1945》管辖，合同落空后租金停止支付，且已提前支付的租金可能被要求返还，法院或仲裁庭可根据实际情况，自行决定租金是否可由船东保留或需向租船人返还。

由于航次租船合同约定的航次周期相对较短，其构成合同落空的可能性更高。若航次租船合同落空，相关损失由受损方自行承担，任何一方均无权向对方索赔损害赔偿。若运费已支付，船东可保留该笔款项，但无权就延误损失索赔船舶被扣费用；若运费尚未支付，船东获得付款的最佳方式或许是等待，至少需等到霍尔木兹海峡重新开放，船东可重新评估自身选择后再做决定。

若租船人主张租船合同落空，提单合同也可能随之构成落空。但船东仍需对已装载的货物承担相关义务，因此船东应尽早寻求专业建议，明确自身责任与可选方案。

Q8 若船舶原定驶往波斯湾港口，相关租船合同是否构成落空？

若船舶无法抵达波斯湾港口，原定驶往该区域的航次租船合同和航次期租合同大概率构成落空；但如果租船合同中包含“在船舶安全可行的前提下，驶离至就近港口”的条款，合同构成落空的可能性则较低。

定期租船合同不会因此构成落空，如前所述，船东可要求租船人下达新的指令，而租船人有义务予以配合。

Q9 是否可以不可抗力为由主张解除合同？

与诸多大陆法系不同，英国普通法中并无“不可抗力”的通用概念。因此，若租船合同中未包含不可抗力条款，任何一方均无权援引该原则。

如果租船合同中约定了不可抗力条款，则其适用及效力完全取决于条款的具体措辞，因此必须对条款内容进行审慎解读。

The BIMCO Force Majeure Clause 2022 便是典型范例，该条款适用于定期租船合同和航次租船合同，在航次租船合同中应用更为普遍。条款将 “actual, threatened or reported war, act of war” 以及 “warlike operations” 均纳入不可抗力事件范畴。因此，波斯湾附近发生的相关事件大概率符合该条款的触发条件。与其他条款的适用要求一致，各方必须严格遵守该条款的形式要件，例如援引不可抗力条款的一方需履行通知义务。

该条款的适用并不导致付款义务中止，即租金仍需照常支付，装卸时间或滞期费也将依据条款约定继续计算。此外，若双方约定了合同解除选项，且船舶未装载货物，该不可抗力条款允许解除租船合同。

一般而言，若船舶在波斯湾外等待装货，相关情况大概率构成不可抗力事件。若租船合同中包含不可抗力条款，这一情况将大幅改变双方之间的权利与义务关系。若会员和客户认为不可抗力条款可能触发，建议咨询协会或专业法律人士。

Q10 是否可能有明确的条款可以用来解除租船合同？

租船合同中也可能包含明示的合同解除条款。例如，VOYWAR 2013 和 VOYWAR 2025 规定，若船东基于合理判断认为船舶将面临战争风险，可在装货作业开始前解除租船合同[11]；如果合同约定了港口选择范围，船东在解除合同前，必须首先要求租船人在该范围内指定安全港。部分油轮航次租船合同格式也包含解除条款，例如 Shelltime 5。

其他与战争相关的解除条款的效力，完全取决于其具体措辞；合同中通常约定，若特定国家之间爆发战争，合同可解除[12]，这些国家通常包括美国，但不包括伊朗。因此，若其他国家卷入美伊冲突，会员需仔细审查合同中的相关解除条款，确认涉事国家未被列入条款约定的范围。

Q11 若因航次延误及货物因此未能按时抵达目的地导致货物损坏，船东是否可能依据所签发的提单承担赔偿责任？

基于提单中已并入 Hague Rules 或 Hague Visby Rules 的前提，船东大概率可援引上述规则第四章第 2 条规定的一项或多项抗辩理由，例如：（e）战争行为；（q）非因承运人实际过失或私谋造成的任何其他原因。

许多标准格式提单中，对卸货港的约定也包含保护性措辞——“在船舶安全可行的前提下，驶离至就近港口”，这一措辞赋予船东在合同约定的卸货港不再安全时，将货物在其他卸货港卸下的权利。若船东行使该

权利，在替代卸货港卸货并不构成对提单合同的违约，且船东可援引该措辞，抗辩货主提出的货物迟延交付或未交付索赔。船东应在卸货时开展货物残损检验，记录货物状态，以防货物后续遭受损坏。

若船舶前往替代港口卸货，还需综合考虑提单项下可能产生的其他问题，其中包括是否需要更换原始提单。

Q12 若因伊朗战争，会员对交易相对方存在潜在索赔权，追索该索赔产生的法律费用是否可由抗辩保险承保？

协会的抗辩险理赔经办人将尽最大努力为会员提供建议和协助，寻求解决方案。若必须通过诉讼提出索赔，抗辩保险将依据常规规则提供承保。

正如过往类似冲突所展现的，相关局势可能每日都发生剧烈变化。因此，建议您及时联系抗辩险理赔经办人，确保获取的咨询意见为最新内容。

Q13 霍尔木兹海峡问题

2026 年 3 月 3 日，联合战争委员会已将巴林、阿曼、科威特和卡塔尔纳入战争风险指定区域。因此，目前船东显然无义务执行驶经霍尔木兹海峡的航次指令。但因为该区域的局势正处于持续变化中，所以需持续动态评估船舶是否面临战争风险，以及港口或航道是否处于安全状态。

综合上述各种租船合同条款和区域事态发展，Skuld 协会评估事件爆发前已签订的租船合同具体可能出现以下情形：

1. 依据战争险条款或其他相关条款，若船舶尚未装载货物，船东有权解除航次租船合同；
2. 依据战争险条款，或在定期租船合同下依据标准的船舶使用条款，租船人可能被要求重新指定港口[13]，若租船人未按时指定，船东有权自行选择港口；
3. 在标准定期租船合同下，租船人有权指令船舶原地等待，直至局势出现变化；
4. 若航次期租合同的航行范围受限，或航次租船合同的战争险条款明确约定船舶必须驶经霍尔木兹海峡，则双方均无权或无义务重新指定港口。在此情况下，租船合同将继续有效，直至构成合同落空。目前，对于相关延误是否足以导致合同性质发生根本性改变，各方仍存在争议。尽管法律中存在“战争将无限期持续”的推定，但该推定的效力较弱，且适用范围有限[14]。

若船东在签订租船合同时，已明确接受船舶驶经霍尔木兹海峡的风险，例如合同中约定“霍尔木兹海峡始终允许通行”，但此次军事冲突升级导致该区域的风险发生了质的变化，与合同签订时的风险存在本质差异，那么船东仍无义务驶经该海峡。但如果船东在此次局势升级后，才签订包含上述条款的新租船合同，则情况将有所不同。

Q14 以色列港口相关问题

上述考量同样适用于以色列港口，该区域也已遭到袭击。船舶前往以色列港口开展贸易可能面临战争风险，且该风险足以成为船东拒绝驶往该区域的正当理由，这一观点具有一定合理性。但具体案件的判定仍需结合实际情况审慎分析，且取决于后续事态发展，例如该区域是否持续发生成功的袭击事件。

Q15 红海问题

船东有权依据租船合同拒绝驶经霍尔木兹海峡，这一点显而易见，但红海的情况则相对复杂。

此次军事冲突导致红海区域的风险显著升级，胡塞武装宣布此前的停火协议终止，并威胁将重新袭击驶经红海的船舶，至少针对与美国或以色列存在关联的船舶。

船东是否有权依据特定租船合同拒绝驶经红海，需结合具体因素综合判定，包括租船合同条款、船舶是否与美国或以色列存在关联以及船舶类型等，同时也受区域事态发展的直接影响。例如，若未来数日内出现船舶遇袭的实际案例，将进一步佐证船东拒绝驶经红海的决定具有合理性。

目前，与美国或以色列存在关联的船舶的船东，其拒绝驶经红海的行为大概率具有正当性；但对于其他船舶，在无进一步突发事件的情况下，该决定的合理性则存在更大争议。

无论如何，在决定是否驶经红海前，船东都应开展必要的调查核实工作，例如委托第三方进行航次风险评估，与船旗国、保险公司及其他相关机构保持沟通。

会员可采取的应对措施

1. 安全至上

船舶和船员的安全是首要原则。无论战争险条款如何约定，船舶均无义务前往面临即时危险或未约定风险的区域，所有强制性的安全要求和指导准则必须得到严格遵守。

2. 开展专业风险评估

在定期租船合同下，船东有权在合理期限内，对租船人的指令及其合法性进行审核[15]。船东应充分利用该期限收集相关证据，开展针对具体航次的专项风险评估，确保在决定是否遵守指令时，已掌握充分、有效的信息。

3. 加强协作与协商

船东和租船人之间存在默示的协作义务，双方应相互配合，确保航次的安全与顺利执行[16]。因此，双方应保持开放的沟通和积极的相互协作，以最大程度降低船舶和船员面临的风险。

船东应明确，若能与租船人通过协商达成一致方案，例如重新指定港口，可有效避免争议的产生，因此协商达成解决方案通常是最佳选择。

4. 严格履行通知义务

船东依据标准战争险条款享有的各项权利，往往以向租船人履行最低限度的通知义务为前提，因此严格遵守合同约定的通知要求至关重要。

5. 增设合同附加条款

对于涉及在受影响区域开展贸易的新租船合同，会员应考虑增设相关条款，以进一步保障自身合法权益。建议会员及时联系协会或专业法律人士，获取专业协助。

6. 寻求专业法律意见

正如协会所强调的，同样的问题可能会因船舶不同、租船合同不同、时间不同等因素而答案不同，建议切勿生搬硬套，做出重要决定前咨询协会或专业法律意见。

[1] The Triton Lark [2012] 1 Lloyd's Rep. 151.

[2] As was the case in The Product Star (No.2) [1993] 1 Lloyd's Rep. 397.

[3] See The Paiwan Wisdom [2012] 2 Lloyd's Rep 416, the clause in that case referring to Aden.

[4] The Product Star (No. 2) [1993] 1 Lloyd's Rep. 397, approved by the Supreme Court in The Polar [2024] UKSC 2.

[5] The Polar [2024] UKSC 2.

[6] The Evia No. 2 [1983] 1 A.C. 736.

[7] The Kos [2012] 2 Lloyd's Rep. 292.

[8] The Island Archon [1994] 2 Lloyd's Rep. 227.

[9] Davis Contractors Ltd v Fareham Urban District Council [1956] AC 696.

[10] National Carriers Ltd v Panalpina (Northern) Ltd [1981] AC 675.

[11] Sub-clause (b) VOYWAR 2025.

[12] See e.g. Clause 33 of Shelltime 4.

[13] With owners having the rights to select a port of charterers fail to do so.

[14] See e.g. *Chrysalis* [1983] 1 Lloyd's Rep. 503.

[15] *The Houda* [1994] 2 Lloyd's Rep. 541.

[16] See *Time Charters*, 8th edn, 2025, [para 128].

本文仅供读者参考，如需帮助请联系我们或咨询专业律师。

电话：0532-82971085

邮箱：claim@tnzconsult.com

info@tnzconsult.com

marine@tnzconsult.com

[免责声明] 本文仅代表作者个人观点，与诺亚天泽保险经纪月刊无关。诺亚天泽保险经纪仅翻译、转载，免费分享给大家，其原创性以及文中陈述文字内容和图片未经本刊证实，对本文以及其中全部或者部分内容文字、图片的真实姓名、完整性、及时性本刊不作任何保证或承诺，请读者仅作参考。如果因此而产生法律纠纷，与诺亚天泽保险经纪月刊无关。如涉及侵权等相关事宜，请联系我们会在第一时间删除。

诺亚天泽保险经纪

青岛市崂山区香港东路 195 号上实中心 7 号楼 6 楼（邮编 266061）

电话: +86 532 82971085 | 邮箱: marine@tnzconsult.com

网址: <http://www.tnzconsult.com>

16

