

霍尔木兹海峡危机 —— 航次租约、仲裁与海上贸易中的风险分配

作者：刘洋

摘要

自 2026 年 2 月起，霍尔木兹海峡实际被封锁，全球能源与航运市场受到严重冲击。过去全球逾四分之一的海运原油贸易需经该海峡，其关闭重新定义了在英国法框架下的租船合同、保险条款及相关商业合同的风险分配格局。

在法律层面，不可抗力、战争风险与安全港条款之间的互动，以及合同受挫与合理偏航等普通法原理，已从理论层面的讨论转化为现实的争议焦点。与此同时，相关合同通知与初步仲裁程序已陆续出现，显示出当前船东、承租人及货方所面临的高度商业敏感性与法律复杂性。

本文立足于英国海商法与国际仲裁实践双重视角，探讨既有法律原则如何应对不断演变的地缘政治风险与现代商业现实。

海峡的法律地位与事实封锁

尽管伊朗宣称“任何船舶不得通行”，霍尔木兹海峡在《联合国海洋法公约》第三部分下，仍具有国际海峡的法律性质。过境通行权在法律上不可中止，即使在武装冲突期间亦然。

然而，全球航运业界已面临事实上的封锁：伊朗海军的军事行动使该海域对商船而言再无安全可言，从而触发了战争风险条款，并迫使相关方重新评估合同与保险责任。

自动识别系统(AIS)数据显示，超过 250 艘船舶被迫停滞或改道绕行好望角，航程增加约两周。由此，“合法”与“安全”在现实中出现了彻底分离，而这正是当前争议的核心所在。

英国法下的不可抗力与合同受挫

(1) 不可抗力条款

在英国法体系中，“不可抗力”并非一般法理，而是一项纯属合同约定的机制。

主张不可抗力的一方须证明：

- 事件范围：敌对行为、封锁或政府管制等属于条款列举事由；
- 因果关系：该事件直接阻碍或重大妨碍合同履行；
- 程序要求：依约及时并合规发出通知。

英国法院一贯严格解释此类条款。Classic Maritime Inc v Limbungan Makmur SDN BHD [2020] 1 Lloyd's Rep 178 案明确指出，即便履行客观上已不可能，若因果链断裂或通知不符规定，主张仍将失败。

(2) 合同受挫

若合同未设不可抗力条款，当事人可援引普通法上的“受挫”原则：若超vening事件导致履行变得“不可能或与原约定根本不同”，合

同方得以解除义务(Davis Contractors Ltd v Fareham UDC [1956] AC 696)。

如The Sea Angel [2007] 2 Lloyd's Rep 517 所示，法院对此持严格限制态度。短期或不确定延误，如暂时关闭航道，一般不足以构成受挫。惟当封锁持续到足以挫败航程商业目的、且无可替代航线时，方可能适用受挫。

安全港保证与合理偏航

(1) 安全港义务

The Eastern City [1958] 2 Lloyd's Rep 127 案确立了“安全港”之定义：港口须为船舶能抵达、使用并离开之处，且在正常操船下无不可避免的危险。在导弹袭击持续的背景下，凡需经霍尔木兹海峡抵达之港口，如在指定时显现风险，即可被认定为不安全港 (参见The Evia No. 2 [1982] 2 Lloyd's Rep. 307)。

在此情形下，仍坚持此类港口指令的承租人，可能构成根本违约；而拒绝执行不安全指令的船东，应完整保存有关情报、保险警示与船旗国通告，以证其行为合理。

(2) 合理偏航

根据《海牙—维斯比规则》第 IV 条第 4 款，为保护船舶、船员或货物安全而实施的偏航属“合理偏航”，即合法行为。但船东应留存偏航决定与风险评估资料，以维持保险效力并防御货方追责。

战争风险条款：CONWARTIME 与 VOYWAR

(1) 风险门槛

BIMCO CONWARTIME 2025 及 VOYWAR 2025 等条款赋予船东在合理判断船舶“可能暴露于战争风险”时，拒绝或偏离航令的权利。

根据The Triton Lark [2012] 1 Lloyd's Rep 151，该判断须真诚、客观且基于当时合理资讯而作出。2025 年修订版将响应期限由 48 小时延长至 72 小时，并要求船东在申请补偿前证明其已尽力获得合理保费。

(2) 风险性质变化

英国最高法院于The Polar [2024] 1 Lloyd's Rep 85 案中重申，除非风险出现“质变”，合同订立时的风险假设对双方均具约束力。于 2026 年 2 月局势升级前签订的租约，船东可据此拒绝经由霍尔木兹航行，而后签订之合约，则须证明风险较原定基线实质恶化。

(3) 后果与保险

依The Houda [1994] 2 Lloyd's Rep 541，拒绝不安全指令的船舶仍计租，直至承租人另行指派安全港。承租人如未能及时指示，应承担改航所致的时间与费用。

战争险保费现已自 0.10 % 飙升至每航次船舶价值的 0.70 % 以上。根据 CONWARTIME 条款，若船东透明申报并提交保险文件，合理保费可向承租人追偿。

航次租约：Asbatankvoy 与“统治者限制”条款

Asbatankvoy 租约第 19–20 条规定，因政府禁航而产生的“统治者限制”可使承租人免于滞期或滞留责任，除非合同另有排除。

近期仲裁案例表明，霍尔木兹海峡封锁构成该等限制范畴。若延误直接源自官方军事行动，则属 Asbatankvoy 表格所涵盖之风险。

同时，新兴的“霍尔木兹条款”常对责任分担加以改写，明定封锁期内的滞期时间按滞期费率计算，从而排除原先的抗辩。仲裁庭在解释类似条款时，遵循Pagnan SPA v Tradax Ocean Transportation SA [1987] 2 Lloyd's Rep. 342及Septo v Tintrade Ltd [2021] EWCA Civ 718所确立的原则，即特定条款优先于通用文本。

此发展凸显精准起草的重要性：在高风险地区贸易，航次条款与标准表格间须保持一致，方可避免模糊与意外的风险转移。

停租、装卸时间与滞期费问题

按 NYPE 样本租约，地缘冲突通常不构成停租=原因，因为它不会使船舶丧失操作能力。正

如The Laconian Confidence [1997] 1 Lloyd's Rep 139 所述，停租条款须严格解释：仅因封锁或战乱造成商业延误，不足以暂停租金义务，除非船舶本身受损。

某些扩展表述如“detained whatsoever”虽意在扩大范围，但仲裁庭多依“同类解释原则”限定其适用，仅涵盖物理滞留或技术故障。

在航次租约项下，滞期费与滞留损失的界定尤为关键。滞期费限于装卸阶段的约定违期赔偿，不自动适用于航程中断。因政治或军事封锁导致的等待，通常构成滞留，除非条款另定。

若双方约定此类延误按滞期费率赔偿，则一经触发，船东即享受约定金额，无须再减轻损失(参

见MSC v Cottonex Anstalt [2016] 2 Lloyd's Rep 494)。故而，明确界定停租与滞期触发条件，对在冲突区航行尤为必要。

保险与风险分担

(1) 战争险与封锁—滞困险: 船东应审查船壳险与战争险的衔接关系。多数战争险若违背承保人指令航行，即丧失保障；封锁—滞困险则补充适用，涵盖因封锁被困之船舶。

(2) 政治风险与合同受挫保险：对于在当地具商业利益的船东或贸易商，“政治风险险”可弥补标准险种中的战争除外责任，保障征收、没收及强制扣押等情形。

(3) 与租船合同的联动：当偏航或延误引致额外保险费时，CONWARTIME 与 VOYWAR 一般将该责任分配予承租人。但保险人愈加重视证据链的完整性，要求提供延误决定及费用合理性的即时记录。

实务考量与风险管理新趋势

当今航运风险管理需结合合同精密设计、操作警觉及数据化决策。在涉险航线签约前，承租人、船东与保险方应完成书面风险评估，综合航行情报、保费动态及替代航线的可行性，为合理定价与安排提供依据。

启动战争险或不可抗力条款时，必须严格遵守通知及减损义务，妥善保存航令、报告、经纪往来及官方通告等同期证据。提前与保险人及经纪协同，可确保在风险快速变化中维持保障的有效衔接。

争议解决方面，仲裁地与适用法的选择应兼顾执行力与程序效率。提前制定仲裁策略、在纠纷形成前建立处置机制，可显著提升解决速度并维护商业关系。

与此同时，数字化技术正重塑风险监控方式。整合港口停靠记录、AIS数据与合同条款的平台，现已能实时识别潜在的装卸延误与

滞费风险。从辅助运营的工具，逐渐演变为证据基础设施，以客观数据增强索赔与抗辩的可信度。随着航线与风险图谱愈加动态，数据分析将成为精确履约与风险前瞻管理的核心组成部分。

结语

2026 年的霍尔木兹危机再次表明，尽管航运规则早已由诸如The Eastern City (安全港义务)、The Triton Lark (战争风险条款的合理判断标准)、The Polar (风险性质变化原则)等判例奠定，其生命力仍取决于时代的商业脉动、证据严谨度与程序审慎性。法律之演进，不在纸面，而在其对现实挑战的回应。

英国法仍是海上与政治风险分配的主要参照，凭借成熟判例与仲裁实践，兼具确定性与灵活性。与此同时，海事法律人已更加注重在跨境执行体系中实现这些原则的落地，使其在亚太及全球范围内真正可行。

未来，航运实践的成功将仰赖三大要素：精确的合同设计、严谨的风险记录，以及灵动的争端处置。法律理性、数字智慧与航海实践的交汇，正定义海事纠纷管理的新纪元。在这一阶段，预备充分、程序清晰将与良驭风浪之技同样重要。