

美国对伊制裁影响下海上货物运输合同 免责条款与相关责任保险浅析 ——以中国法下中国航运企业应对制裁风险为视角

谭远劲飞¹

摘要：美国在国际社会利用其强大的综合国力，奉行单边主义并对他国主体实施长臂管辖。在对伊朗经济制裁过程中，美国利用次级制裁手段将单边制裁强制升级成多边制裁，波及第三方国家和实体。我国航运企业也受到对伊制裁波及，出现了船舶被扣留、资产被冻结、与美国主体交易被禁止、高管被限制出入境等情况。文章基于笔者对美国制裁相关法律理论与制度的学习，梳理制裁伊朗的法律政策背景，浅析航运企业在美国制裁伊朗法律框架下面临的主要风险，并在探究应对策略的过程中，发现现有制度如海上货物运输合同中提单运输合同的免责条款、船东互保会提供的货物责任保险能够发挥的作用十分有限。

关键词：对伊制裁 航运企业 免责条款 责任保险

引 言

二十世纪下半叶，伊朗发生了伊斯兰革命这一政治事件，伊朗人民推翻了当权政府，并在反美情绪之下扣留了美国公民作为人质，于是美伊两国交恶。²1993年，伴随着新任美国总统克林顿的掌政，美国开始加大力度制裁伊朗，采取“双重遏制”政策。³在这样的背景之下，我国中远广州远洋运输公司所属的一艘普通货船，“银河”号，被美国认为存在向伊朗运输化学武器原料的情况，于是1993年7月份，美军出动了军事力量，在公海上截停了“银河”号，并将其扣留在公海上一个月。⁴

2018年5月8日，即“银河”号事件的25年后，美国单方面宣布退出《伊朗核协议》，特朗普总统在同年8月签署了第13846号行政命令，再次开始对伊制裁。⁵在这一轮的制裁之下，我国航运企业同样遭到了波及。2019年7月22日、24日，香港昆仑船务有限公司的两艘液化石油气船，先后因载运伊朗液化石油气而被新加坡当局扣留。⁶2019年9月25日，美国财政部外国资产控制办公室（Office of Foreign Assets Control，下简称“OFAC”）根据13846号行政命令的标准，宣布对6家中国公司和5名中国自然人高管实施制裁。⁷其中便包括大连中远海运油品运输有限公司、大连中远海运油运船员船舶管理有限公司、香港昆仑船务有限公司等航运企业。

被制裁主体将被OFAC列入“特别指定国民名单”（Specially Designated Nationals And Blocked Persons List，下称“SDN名单”），可通过网络进行即时查询。⁸截至2020年10月9

¹ 作者简介：谭远劲飞（1997-），男，复旦大学学士，复旦大学法律硕士（法学）在读研究生，E-mail: TimTanyuan@foxmail.com。作者在此感谢复旦大学法学院教授、博士生导师陈梁老师对本文指导与帮助，本文基于作者2020年6月8日所提交之本科毕业论文修改而成，作者承诺本文所有内容及其错误和不当之处由作者本人负责。

² 李莉：“从‘双重遏制’政策受挫看美国与伊朗关系”，载《现代国际关系》，1997年第10期，第19页。

³ 同上。

⁴ 雷海：“‘银河’号事件始末”，载《航海》2016年第3期，第18页。

⁵ 叶研，吴大伟，金方斐：“美国对伊朗能源领域制裁政策的解读与分析”，载《国际石油经济》，2018年第12期，第80-81页。

⁶ 搜狐网：“莫名其妙！昆仑旗下两艘VLGC船舶在新加坡被扣”，2019年7月28日，链接：https://www.sohu.com/a/329947333_693763，最后访问时间：2020年4月16日。

⁷ 国际船舶网：“6家中国航运公司5名高管被列入‘黑名单’”，2019年9月27日，链接：http://www.eworldship.com/html/2019/ShipOwner_0927/153074.html，最后访问时间：2020年4月16日。

⁸ OFAC Sanctions List Search: <https://sanctionssearch.ofac.treas.gov>，最后访问时间：2020年2月28日。

日,清单上根据 13846 号行政命令制裁的中国主体有 18 个,其中包括 11 家企业与 7 位个人。虽然大连中远海运油品运输有限公司已经成功解除制裁,但大连中远海运油运船员船舶管理有限公司⁹和香港昆仑船务有限公司¹⁰仍旧在制裁清单当中。

SDN 名单上的实体,其在美国境内的财产、之后进入到美国的财产或是由美国实体控制的财产会受到冻结,被制裁实体还不得与美国实体或通过美元进行交易,如果上述交易事实上发生,并通过了美国金融机构进行,相关钱款则同样会被冻结至独立账户,在制裁解除之前不得被解冻。¹¹同时,对于名单中的一些特定实体,第三国企业或个人如果与其进行交易,同样会面临被制裁、被列入 SDN 名单的风险。¹²

自美国对我国发动贸易战以来,其采取了各项针对我国企业的限制、制裁手段。¹³其中 2018 年年末被逮捕的华为高管孟晚舟女士,其现仍滞留在加拿大,在疫情的影响之下等待着司法程序的进一步推进。¹⁴美国长期在国际社会奉行单边主义,利用其军事、金融霸权实行长臂管辖,我国法学界和实务界从各自角度对其进行了探讨,也为我国主体民事活动提出了规避风险的建议。但具体之于航运企业,如海上货物运输合同中的免责条款和责任保险两项制度能否在涉制裁情况下发挥作用,则缺少有针对性的研究与讨论。

笔者意图在本文中梳理美国对伊经济制裁相关立法,并对美国制裁相关法律活动进行理论分析。在理论和制度的基础上着眼于航运企业,分析航运企业作为承运人在美国对伊制裁影响下面临的部分风险,并选择海上货物运输合同中的提单运输合同免责条款,与中国船东互保协会提供的责任保险两项制度,就其是否能在航运企业涉制裁情形下发挥作用进行讨论分析。

第一节 美国经济制裁制度背景与理论分析

本节将对美国制裁制度的立法情况进行介绍,并分别从单边主义和长臂管辖两个理论角度,对美国制裁制度进行分析评价。以下介绍与评价将作为本文研究的制度背景与理论背景。

一、制裁相关立法实践

“次级制裁(secondary sanction)是在初级制裁(primary sanction)基础上的进一步扩展,二者同属经济制裁的范畴,是美国惯用的一种制裁方式。”¹⁵在当下的国际法环境中,国际法是否具有强制性作为一个根本性的问题被学者进行了广泛的讨论与论证,其中部分学者认为强制性实现的主要方式是主权国家的自助,即国家通过报复、制裁等强制性手段,意图制止责任国的“不法行为”¹⁶,美国的制裁行为也契合上述理论。但针对目标国的初级制裁,作为一种单边制裁,其不见得十分有效,故美国在其基础之上延伸出次级制裁手段,要求目标国之外的其他国家也不得与之进行制裁相关的往来,将单边制裁转化为多边制裁,扩

⁹ 清单上显示为: COSCO SHIPPING TANKER (DALIAN) SEAMAN AND SHIP MANAGEMENT CO., LTD.

¹⁰ 清单上显示为: KUNLUN SHIPPING COMPANY LIMITED.

¹¹ 龚柏华:“中美经贸摩擦背景下美国单边经贸制裁及其法律应对”,载《经贸法律评论》,2019 年第 6 期,第 3 页。

¹² 同上,第 3-4 页。

¹³ 全球纺织网:“中美贸易战!为你梳理至今最全时间线!”,2019 年 5 月 17 日,链接: http://m.sjfxm.com/body/18_006/538491,最后访问日期:2020 年 5 月 24 日;“2017 年 8 月 14 日,特朗普签署行政备忘录,指示对中国发起贸易调查;2018 年 3 月,美国正式批准对中国进口钢铁征收 25% 税,进口铝征收 10% 税,特朗普宣布计划对中国 600 亿美元商品征收关税。”

¹⁴ 中国日报:“孟晚舟引渡案因疫情延后”,2020 年 4 月 1 日,链接: http://news.china.com.cn/2020-04/01/content_75885271.htm,最后访问日期:2020 年 4 月 16 日。

¹⁵ 刘道纪、高祥:“美国次级制裁合法性问题研究”,载《南京社会科学》,2018 年第 10 期,第 102 页。

¹⁶ 杨永红:“次级制裁及其反制——由美国次级制裁的立法与实践展开”,载《法商研究》,2019 年第 3 期,第 164 页。

大制裁力度。¹⁷由此,第三国的主体,无论官方政府还是企业个人,都涵盖在美国次级制裁的范围之中,不可避免地影响到了本身不具有政治性的商事交易,相关主体也因此遭遇风险。

在美国单边制裁的早期法律依据有1917年的《对敌贸易法》(Trading with the Enemy Act)和1977年的《国际紧急经济权力法案》(International Emergency Economic Powers Act)。¹⁸其中《对敌贸易法》曾在朝鲜战争期间得到过适用,美国对在其管辖范围内中国的资产进行了冻结,而后来《国际紧急经济权力法案》的生效很大程度上替代了《对敌贸易法》,规范并赋予了总统在国家利益受到侵害时宣布进入紧急状态并实施制裁的权力,上述两部法律也被学者归纳为美国单边制裁的一般法。¹⁹在一般法案基础之上,美国的次级制裁则通过特别法实施,具有代表性的法案是1996年针对古巴的《赫尔姆斯-伯顿法案》(Helms-Burton Act)和针对伊朗和利比亚的《伊朗-利比亚制裁法案》(Iran and Libya Sanctions Act)。²⁰

次级制裁在我国学者眼中被认为违反了主权平等、不干涉内政等原则,违反了管辖权之国际法规则和反措施之国际习惯。²¹

二、单边主义与长臂管辖

“‘单边主义’(unilateralism)是冷战结束后出现的概念,主要是指国家按照自身意愿和方式开展外交活动,最低限度地与其他国家进行协商和吸收其他国家参与,并不惜以践踏其他国家主权、牺牲其他国家的利益、破坏多边国际机制来实现自身狭隘利益诉求的理念和行为。”²²结合国际社会现状,不难发现特朗普政府实行的“美国优先”思想下的一系列政策和行为,乃是单边主义的直接体现。而长臂管辖,则更是其奉行单边主义的具体手段。

“‘长臂管辖权’是域外管辖权的美国表达,一般包括立法管辖权、司法管辖权和执法管辖权……起源于解决州际问题的‘长臂管辖权’同时在民商事和刑事领域不断向域外立法管辖权与执法管辖权扩张。”²³伴随全球化发展,美国成为超级大国并试图建立全球霸权,于是利用长臂管辖突破现有的管辖权原则,对他国主体进行约束限制,以维护自身国家利益。

美国长臂管辖问题的讨论,同样由1996年《赫尔姆斯-伯顿法案》和《达马托法案》(D'Amato Acts)所引起,并且在其之后美国进一步颁布和适用了一系列打击逃税、恐怖主义、腐败等强加于他国的法律,如1998年扩展到外国公司的《反海外腐败法》(Foreign Corrupt Practices Act)、2010年金融证券领域的《多德-弗兰克法》(Dodd-Frank Act)、2014年《外国账户税收合规法》(Foreign Account Tax Compliance Act)、2016年《针对恐怖主义支持者的正义法案》(Justice Against Sponsors of Terrorism Act)等。²⁴

美国通过长臂管辖的手段,长期以来对我国实体也进行了干预。2004年到2017年间,美国法院受理过我国包头空难侵权一案、受理了中东恐怖袭击受害者家属针对中国银行广州分行提起的诉讼,美国司法部以朝鲜核问题为借口对我国辽宁鸿祥实业发展公司提起刑事诉讼,美国财政部称中国丹东银行为朝鲜非法金融活动提供渠道并将相关公司和个人列入制裁名单等。²⁵其中最受关注的,是2018年华为高管孟晚舟被加拿大政府逮捕事件。美国指控

¹⁷ 同上。

¹⁸ 龚柏华:“中美经贸摩擦背景下美国单边经贸制裁及其法律应对”,载《经贸法律评论》,2019年第6期,第2页。

¹⁹ 杨永红:“次级制裁及其反制——由美国次级制裁的立法与实践展开”,载《法商研究》,2019年第3期,第165页。

²⁰ 刘道纪、高祥:“美国次级制裁合法性问题研究”,载《南京社会科学》,2018年第10期,第103页。

²¹ 杨永红:“次级制裁及其反制——由美国次级制裁的立法与实践展开”,载《法商研究》,2019年第3期,第172-174页。

²² 王玉主,蒋芳菲:“特朗普政府的经济单边主义及其影响”,载《国际问题研究》,2019年第4期,第111页。

²³ 肖永平:“‘长臂管辖权’的法理分析与对策研究”,载《中国法学》,2019年第6期,第39页。

²⁴ Mahir Al Banna, *The Long Arm US Jurisdiction and International Law: Extraterritoriality against Sovereignty*, Journal of Law, Policy and Globalization, Vol.60, 2017, pp.59, 63-64.

²⁵ 徐超,单超:“美对我滥用‘长臂管辖’及其应对”,载《世界社会主义研究》,2017年第6期,第38-39

孟晚舟与伊朗电信公司进行交易，违反禁售条款并涉嫌财务欺诈，以经济犯罪为借口要求引渡其至美国。²⁶截至目前，孟晚舟仍滞留在加拿大。

美国通过长臂管辖行为，对外国实体课以巨额罚款，提取其机密信息等行为，被外国学者认为违反了主权平等原则和不干涉他国国内管辖权原则，并且必然导致主权的严重冲突。

27

第二节 美国制裁伊朗历史与现状

在美国经济制裁制度与理论的大背景之下，本节将简单介绍美国对伊朗进行制裁的历史情况与现实状况，作为研究美国制裁伊朗波及我国航运企业的具体现实背景。

一、美国制裁伊朗历史情况

美国对伊朗之制裁，源自于上世纪后半叶伊朗所经历的伊斯兰革命以及革命后的“伊朗人质危机”。由于美国曾经用武力干涉伊朗内政，推翻了伊朗民选产生的摩萨台政府，革命之后的伊朗社会存在着“恐美”“反美”的社会情绪²⁸，并在这样的背景之下，伊朗占领了美国大使馆，将 52 名美国外交官和平民扣留为人质²⁹，随后美国颁布了一系列法案对伊朗实施制裁³⁰。

2015 年，伴随着《伊核协议》（Joint Comprehensive Plan of Action）的签订，可以视作原本缓和的美伊关系的一次转折。当年 7 月，伊朗与中、美、俄、英、法、德等六方签订了《伊核协议》，约定伊朗限制其核发展计划，由国际原子能机构进行和平性质的核实，而后由联合国、美国、以及欧盟解除对伊朗的经济和金融制裁。³¹但是《伊核协议》之于美国国内只是一份政治性承诺，虽然由时任总统奥巴马签订，由于共和党的反对，《伊核协议》并没有经国会表决通过，这一协议于美国的法律效力存疑。³²

二、美国制裁伊朗现实状况

美国现任总统特朗普上台之后，于 2018 年 5 月宣布退出《伊核协定》，并于同年 8 月签署了 13846 号行政命令重启对伊制裁³³，这一行政命令是使我国航运企业受到制裁波及并被 OFAC 列入 SDN 名单的直接法律渊源。笔者根据行政命令的具体内容，将美国制裁目的总结为打压限制伊朗行业几个主要行业领域的发展，其中包括能源、航运、金融等。文件中涉及的美国执行制裁的机构包括美国国务卿（the Secretary of State）、美国财政部（the Department of the Treasury）、国土安全部（the Department of Homeland Security）等。

页。

²⁶ 邓欢：“长臂管辖权的滥用及对中国的影响——以‘华为事件’为例”，载《法制与社会》，2019 年第 11 期，第 247 页。

²⁷ Mahir Al Banna, *The Long Arm US Jurisdiction and International Law: Extraterritoriality against Sovereignty*, Journal of Law, Policy and Globalization, Vol.60, 2017, pp.60-61, 69.

²⁸ 魏亮：“伊朗人质危机起因再析”载《西亚非洲》，2011 年第 1 期，第 68 页。

²⁹ 新浪财经：“若美国对伊朗发动全面军事打击 全球将陷入何种境地”，2020 年 1 月 6 日，链接：<http://finance.sina.com.cn/money/nmetal/hjzx/2020-01-06/doc-iihnzhha0603243.shtml>，最后访问日期：2020 年 4 月 18 日。

³⁰ 杨永红：“次级制裁及其反制——由美国次级制裁的立法与实践展开”，载《法商研究》，2019 年第 3 期，第 165-166 页；“颁布的法案包括：1996 年《伊朗-利比亚制裁法》（D’Amato-Kennedy Act）、2006 年《伊朗制裁法》（Iran Sanction Act）、2010 年《全面制裁伊朗、问责及撤资法》（Comprehensive Iran Sanctions, Accountability, and Divestment Act of 2010）、2012 年《降低伊朗威胁和叙利亚人权法》（Iran Threat Reduction and Syria Human Rights Act of 2012）、2012 年《伊朗自由与反扩散法》（Iran Freedom and Counter-Proliferation Act of 2012）等。”

³¹ 叶研，吴伟，金方斐：“美国对伊朗能源领域制裁政策的解读与分析”，载《国际石油经济》，2018 年第 12 期，第 80 页。

³² 环球时报：“莫世健：退出伊核协议是特朗普得不偿失的闹剧”，2017 年 10 月 7 日，链接：<https://opinion.huanqiu.com/article/9CaKrnK5sA8>，最后访问日期：2020 年 3 月 19 日。

³³ 叶研，吴大伟，金方斐：“美国对伊朗能源领域制裁政策的解读与分析”，载《国际石油经济》，2018 年第 12 期，第 80-81 页。

2018年11月5日,特朗普政府给予了包括中国在内的8个国家和地区暂时性的减量豁免,允许上述国家相关主体继续从伊朗进口石油而不受制裁。³⁴到了2019年4月22日,特朗普政府认为我国在内的相关国家继续大量进口伊朗石油,为伊朗创收,促进了伊朗核武器计划的开展,故决定将于2019年5月2日取消上述豁免,正式开启对我国相关主体的次级制裁。³⁵

第三节 航运企业在对伊制裁中的法律风险

本节在前两节的背景之下,立足于以13846号行政命令为主的美国制裁相关官方法律文件,对文件内容进行细致梳理,着眼于其中与我国航运企业相关的规定,归纳出被制裁主体、被制裁行为以及被制裁的法律结果,并介绍我国航运企业受制裁实例。

一、被制裁之主体与行为

2019年9月4日美国财政部发布《OFAC海上石油航运界通告》(OFAC Advisory to the Maritime Petroleum Shipping Community, 下简称《OFAC通告》),就石油运输相关事宜进行了说明。根据《OFAC通告》,其所实施的次级制裁,会涉及航运企业中的各类实体和个人,包括“航运公司、船东、船舶管理人、经营人、保险人、航运相关金融机构,以及上述主体的高管、负责人或实际控制人。”³⁶

相关主体,第一,根据13846号行政命令原文,“从2018年11月5日起,如果在明知或应当知道情况下进行从伊朗支付、获得、出售、运输或是营销石油或石油产品的重大交易”³⁷,相关执行机构则可以对其实施“菜单制裁”(“Menu-based” Sanctions)。同样,伊朗石化产品也受到上述限制。笔者分析,美国作为一个主权国家,禁止其管辖权之外的、其他两国主体之间的交易,并意图对第三国主体施加制裁,是单边主义、长臂管辖的直接体现。

第二,根据《OFAC通告》,“如果有上述所规定之情况,或者相关主体为SDN名单上的伊朗主体提供了重大(Significant)支持,如伊朗国家石油公司、伊朗国家邮轮公司、伊朗伊斯兰共和国航运公司等,不论地点和国籍,都将面对被美国制裁的严重风险。”³⁸在笔者看来,《OFAC通告》扩展了受制裁范围,不仅仅限于相关交易,而且明确强调了不论“地点和国籍”,突破属人管辖和属地管辖,更加体现出霸权色彩。

第三,《OFAC通告》进一步指出,“除非豁免或例外情形,向从伊朗运送石油或石油产品的船只提供燃料服务的供应商,也可能成为被制裁对象。”³⁹伊朗是初级制裁对象,为伊朗提供服务的第三方会受到制裁,而根据上述规定,为第三方提供燃料服务的第四方也面临制裁风险,笔者认为这充分体现了次级制裁所具有的传递性,实质上是美国将单边行为强

³⁴ 券商中国:“美国对伊制裁全面生效!中国在内8个国家和地区被豁免,豁免期限仅为180天”,2018年11月6日,链接:https://www.sohu.com/a/273472896_177992,最后访问日期:2020年5月24日。

³⁵ 中国日报网:“美宣布取消伊朗原油买家制裁豁免 中方已提出交涉”,2019年4月23日,链接:<http://cn.chinadaily.com.cn/a/201904/23/WS5cbeeb8da310e7f8b1578844.html>,最后访问日期:2020年3月19日。

³⁶ Department of the Treasury: *OFAC Advisory to the Maritime Petroleum Shipping Community*, Washington, D.C.20220, pp1: “……including shipping companies, vessel owners, managers, operators, insurers, and financial institutions.” Download link: https://www.treasury.gov/resource-center/sanctions/Programs/Documents/syria_shipping_advisory_11202018.pdf

³⁷ The White House: *Reimposing Certain Sanctions With Respect to Iran*, Executive Order 13846 of August 6, 2018, pp38941, Sec.3(a)(ii): “On or after November 5, 2018, knowingly engaged in a significant transaction for the purchase, acquisition, sale, transport, or marketing of petroleum or petroleum products from Iran;” Download link: <https://www.govinfo.gov/content/pkg/FR-2018-08-07/pdf/2018-17068.pdf>

³⁸ Department of the Treasury: *OFAC Advisory to the Maritime Petroleum Shipping Community*, Washington, D.C.20220, pp1: “Those ……knowingly provide significant support to an Iranian person on …… (SDN List), such as the National Iranian Oil Company (NIOC), the National Iranian Tanker Company (NITC), and the Islamic Republic of Iran Shipping Lines (IRISL) — are at serious risk of being targeted by the United States for sanctions, regardless of the location or nationality of those engaging in such activities.” Download link: https://www.treasury.gov/resource-center/sanctions/Programs/Documents/syria_shipping_advisory_11202018.pdf

³⁹ 同上: “Further, persons providing bunkering services to vessels transporting petroleum or petroleum products from Iran risk being subject to sanctions unless an applicable waiver or exception applies.”

制多边化。

对于航运企业来说,上述规定并非要求绝对不得与伊朗相关主体进行相关交易或支持,而是对“重大”进行限定。OFAC 也对重大之内涵进行了解释:“在决定一项交易或金融服务是否为‘重大’时,财政部会考虑以下因素:(1) 规模、数量、频率以及交易的本质;(2) 管理层对交易的认知程度以及该交易是否形成某一交易模式;(3) 参与交易的境外金融机构与被封锁的伊斯兰革命卫队个人或实体或被封锁的与伊朗有关的金融机构之间的联系;(4) 交易对《全面制裁伊朗、问责及撤资法》目标的影响;(5) 交易中是否存在欺诈行为;(6) 财政部根据具体情况认为相关的其他因素。”⁴⁰重大性的判断标准可以为相关的企业、个人提供一定参考。但是从另一方面来看,并没有提供具体硬性的标准,说明 OFAC 在决定被制裁对象及 SDN 名单拟制上有着较大的自主裁量权。

二、制裁具体措施和手段

13846 号行政命令中分散规定的制裁措施,笔者将其梳理为三大类,分别为冻结制裁 (Blocking Sanctions)、代理或过款账户制裁 (Correspondent and Payable-Through Account Sanctions)、和菜单制裁 (Menu-based Sanctions)。冻结制裁,将会冻结被制裁对象在美国、由美国控制的财产。代理或过款账户制裁,则是针对银行账户采取各种限制错的制裁。而其中最值得注意的是菜单制裁。

根据笔者对于行政命令的解读,参与伊朗石油运输之重大交易,这一与航运企业关系密切的被制裁行为,其法律后果是触发菜单制裁下各项处罚,但这并不意味着航运企业就不会受到冻结制裁或是账户方面制裁,相反菜单制裁名目繁多,并且涵盖了资产冻结、金融方面的内容。

如 13846 号行政命令第五条,给予了相关执行机构权力,可以“冻结相关主体在美国的所有财产及财产上之利益、后进入美国的财产及财产之上的利益、由美国人占有或控制的财产及财产之上的利益,并规定不得转让、支付、出口、撤回或以其它方式处理该等财产和财产之上的利益。”⁴¹同时也规定“禁止美国管辖权之下的、涉及被制裁人利益的信贷或支付,这些信贷和支付包括任何金融机构之间的、被制裁人与金融机构之间的以及被制裁人通过金融机构进行的。”⁴²此外,根据笔者总结,还有一系列制裁手段,包括美国进出口银行拒绝向特定主体签发担保、保险;政府职能部门拒绝向特定主体签发许可、拒绝与被制裁人签订任何采购货物或服务贸易合同、禁止被制裁人担任美国政府基金代理人;禁止在特定对象对交易享有利益的情况下在美国管辖领域内进行任何以外币结算的交易;禁止任何美国人向被制裁主体投资,或购买其大额股份或是债权;限制或禁止特定主体的商品、技术、服务

⁴⁰ U.S. Department of the Treasury: *OFAC FAQs: Iran Sanctions*, 链接: https://www.treasury.gov/resource-center/faqs/Sanctions/Pages/faq_iran.aspx, 最后访问时间: 2020 年 3 月 2 日: “As set out in the IFSR, in determining whether a transaction or financial service is ‘significant’, the Treasury Department may consider: (1) the size, number, frequency, and nature of the transaction(s); (2) the level of awareness of management of the transaction(s) and whether or not the transaction(s) are a part of a pattern of conduct; (3) the nexus between the foreign financial institution involved in the transaction(s) and a blocked Islamic Revolutionary Guard Corps individual or entity or blocked Iran-linked financial institution; (4) the impact of the transaction(s) on the goals of the Comprehensive Iran Sanctions, Accountability, and Divestment Act (CISADA); (5) whether the transaction(s) involved any deceptive practices; and (6) other factors the Treasury Department deems relevant on a case-by-case basis.”

⁴¹ The White House: *Reimposing Certain Sanctions With Respect to Iran*, Executive Order 13846 of August 6, 2018, pp38943, Sec.5(a)(iv): “block all property and interests in property that are in the United States, that hereafter come within the United States, or that are or hereafter come within the possession or control of any United States person of the sanctioned person, and provide that such property and interests in property may not be transferred, paid, exported, withdrawn, or otherwise dealt in.” Download link: <https://www.govinfo.gov/content/pkg/FR-2018-08-07/pdf/2018-17068.pdf>

⁴² 同上, Sec.5(a)(iii): “prohibit any transfers of credit or payments between financial institutions or by, through, or to any financial institution, to the extent that such transfers or payments are subject to the jurisdiction of the United States and involve any interest of the sanctioned person.”

进入美国等等。⁴³

三、我国航运企业受制裁实例与风险

2018年7月以来,香港昆仑船务有限公司旗下的船舶,被怀疑通过关闭AIS系统来掩盖货物来源,将伊朗液化石油气运至中国,在2019年7月遭到新加坡当局的扣留。⁴⁴至2019年9月25日,香港昆仑船务有限公司被列入美国SDN名单。⁴⁵2019年7月,美国国务卿宣布对中国珠海振戎公司及其高管实施制裁,冻结其在美国的财产,限制高管人员入境,理由是公司在明知的情况下进口了伊朗石油。⁴⁶同样是在2019年9月被列入SDN名单的大连中远海运油品运输有限公司,受到美国制裁之后,公司内部有二十余艘大型游轮处于闲置状态,未得到充分利用,直至被移出SDN名单后才逐渐恢复运营。⁴⁷而大连中远海运油运船员船舶管理有限公司,则是在被制裁后逐渐停止了业务经营,在2020年3月份发布清算组备案信息后⁴⁸,于2020年4月17日决议解散,根据“国家企业信用信息公示系统”显示,公司现已注销。

从案例中可以知道,我国航运企业在美国对伊制裁影响下面临着被扣留风险、公司在美财产被冻结风险、公司高管被限制入境美国风险、公司失去大量业务等风险。从前文梳理的官方文件中,航运企业面临的风险还有:“由于无法通过美元结算,导致租金、运费、船舶本身的燃油、食品、淡水等物资,以及港口服务等费用无法正常交易结算;制裁根据持股、被持股的情况而波及受制裁航运企业的子公司或者母公司等。”⁴⁹

第四节 海上货物运输中提单运输合同免责条款

本节立足于现有的海上货物运输合同中提单运输合同的免责条款,分析航运企业在提单运输合同实践中受到制裁波及,如遭扣留、无法使用美元结算等情况下,我国《海商法》免责条款相关规定能否帮助航运企业规避制裁相关风险,为其经营活动提供保障。

一、免责条款之范围

从概念角度来看,免责条款是一个十分宽泛并且可应用于各种合同中的概念,故首先需要明确,本文所讨论的免责条款为海上货物运输合同中的免责条款。而我国《海商法》中,海上货物运输合同一章规定了三种合同形式,分别为第四十一条⁵⁰的提单运输合同,第九十二条⁵¹的航次租船合同,和第一百零二条⁵²的多式联运合同。⁵³本文研究的免责条款则是提单运输合同下的免责条款。

提单运输合同中的免责条款本身,需要进行最广义、次广义和狭义的区别。最广义的

⁴³ 同上, Sec.5.

⁴⁴ 搜狐网:“莫名其妙!昆仑旗下两艘VLGC船舶在新加坡被扣”,2019年7月28日,链接:https://www.sohu.com/a/329947333_693763,最后访问时间:2020年4月16日。

⁴⁵ 国际船舶网:“6家中国航运公司5名高管被列入‘黑名单’”,2019年9月27日,链接:http://www.worldship.com/html/2019/ShipOwner_0927/153074.html,最后访问时间:2020年4月16日。

⁴⁶ 搜狐网:“美国制裁一家中国石油公司及其高管!”,2019年7月24日,链接:https://www.sohu.com/a/329004102_100117948,最后访问时间:2020年5月14日。

⁴⁷ 信德海事:“确认!大连中远海运油运开始恢复经营!”,2020年2月4日,链接:<http://www.transwinner.com/News/detail.html?id=9884>,最后访问日期:2020年3月19日。

⁴⁸ 同上。

⁴⁹ 李叙华:“美国经济制裁对我国港航企业的影响及其对策”,载《中国港口》,2019年第12期,第54页。

⁵⁰ 《中华人民共和国海商法》第41条:“海上货物运输合同,是指承运人收取运费,负责将托运人托运的货物经海路由一港运至另一港的合同”。

⁵¹ 《中华人民共和国海商法》第92条:“航次租船合同,是指船舶出租人向承租人提供船舶或者船舶的部分舱位,装运约定的货物,从一港运至另一港,由承租人支付约定运费的合同”。

⁵² 《中华人民共和国海商法》第102条:“本法所称多式联运合同,是指多式联运经营人以两种以上的不同运输方式,其中一种是海上运输方式,负责将货物从接收地运至目的地交付收货人,并收取全程运费的合同。前款所称多式联运经营人,是指本人或者委托他人以本人名义与托运人订立多式联运合同的人”。

⁵³ 司玉琢:《海商法专论》,北京:中国人民大学出版社2018年版,第72-73页。

免责条款，即除外条款，包括了提单运输合同中的“全部免责条款、责任限制条款、诉讼时效条款”。⁵⁴次广义的免责条款，排除了责任限制条款和诉讼时效条款，指我国《海商法》第五十一条⁵⁵所规定的全部免责的情形，以及第六十八条⁵⁶规定的“危险货物”的情形。⁵⁷狭义的提单运输合同中的免责条款，则去掉了“危险货物”的相关规定，仅指我国《海商法》第五十一条。⁵⁸本文的研究对象，即是与制裁最密切相关的提单运输合同中狭义的免责条款。

二、免责条款之发展与内容

近代之前的海上航行，较现代需要承担更为巨大风险，且由于运输船舶的稀少，承运人通过其供不应求的优势议价地位，在提单中增加了冗长的免责条款。⁵⁹到了19世纪，承运人滥用契约自由导致免责条款过于众多，阻碍了海运业和国际贸易的进一步发展，于是人们选择制定统一的国际公约将免责条款进行一定规范与限制。⁶⁰经过近一百年来的实践，国际航运界在管制提单下契约自用滥用下，发展出了《海牙规则》、《海牙维斯比规则》和《汉堡规则》，以及2008年的《鹿特丹规则》。⁶¹

我国没有参加上述任一公约，且《鹿特丹规则》仅有少数国家完成了批准加入程序，公约尚未生效⁶²。但我国《海商法》“海上货物运输合同”一章在制定过程中，对《海牙-维斯比规则》和《汉堡规则》的规定和概念进行了采纳和引入⁶³，故笔者在此将相关免责条款及其中与制裁风险有关的项目进行比较，便于读者对免责条款的进一步理解。

《海牙-维斯比规则》第四条规定了提单运输合同下承运人免责条款，其列出了十七种承运人不用对货物毁损灭失负责的情形，其中第二款第(g)项规定：“君主、当权者或人民的扣留或管制，或依法扣押”。⁶⁴而后来的《汉堡规则》中并没有对提单运输合同下承运人免责和除外责任进行规定，并对承运人实行“全面推定过失”⁶⁵，赋予了承运人更重的责任。⁶⁶2008年的《鹿特丹规则》第十七条第三款则规定了承运人对于货物毁损灭失以及迟延交付

⁵⁴ Dr. Chen Liang: Legal Aspects of Bills of Lading Exception Clauses and Their Impact Upon Marine Cargo Insurance, 武汉: 武汉大学出版社 2005 年版, 第 5 页。

⁵⁵ 《中华人民共和国海商法》第 51 条: “在责任期间货物发生的灭失或者损坏是由于下列原因之一造成的, 承运人不负赔偿责任: (一) 船长、船员、引航员或者承运人的其他受雇人在驾驶船舶或者管理船舶中的过失; (二) 火灾, 但是由于承运人本人的过失所造成的除外; (三) 天灾, 海上或者其他可航水域的危险或者意外事故; (四) 战争或者武装冲突; (五) 政府或者主管部门的行为、检疫限制或者司法扣押; (六) 罢工、停工或者劳动受到限制; (七) 在海上救助或者企图救助人命或者财产; (八) 托运人、货物所有人或者他们的代理人的行为; (九) 货物的自然特性或者固有缺陷; (十) 货物包装不良或者标志欠缺、不清; (十一) 经谨慎处理仍未发现的船舶潜在缺陷; (十二) 非由于承运人或者承运人的受雇人、代理人的过失造成的其他原因。承运人依照前款规定免除赔偿责任的, 除第(二)项规定的原因外, 应当负举证责任。”

⁵⁶ 《中华人民共和国海商法》第 68 条: “……承运人知道危险货物的性质并已同意装运的, 仍然可以在该项货物对于船舶、人员或者其他货物构成实际危险时, 将货物卸下、销毁或者使之不能为害, 而不负赔偿责任……”。

⁵⁷ 胡加祥: 《国际经济法》, 北京: 高等教育出版社 2014 年版, 第 69 页。

⁵⁸ 同上

⁵⁹ 陈梁: “提单下的契约自由——相关国际立法的发展和我国法中的一个特殊问题”, 载《中国海洋法学评论》, 2013 年第 2 期, 第 220 页。

⁶⁰ 胡加祥: 《国际经济法》, 北京: 高等教育出版社 2014 年版, 第 66-67 页。

⁶¹ 陈梁: “提单下的契约自由——相关国际立法的发展和我国法中的一个特殊问题”, 载《中国海洋法学评论》, 2013 年第 2 期, 第 219 页。

⁶² 福步外贸百科: “鹿特丹规则 (Rotterdam Rules)”, 2017 年 12 月 1 日, 链接: <http://www.fobwiki.com/2988.html>, 最后访问日期: 2020 年 5 月 24 日。

⁶³ 胡加祥: 《国际经济法》, 北京: 高等教育出版社 2014 年版, 第 73 页。

⁶⁴ The Hague-Visby Rules - The Hague Rules as Amended by the Brussels Protocol 1968, Article IV 2(g): “Arrest or restraint of princes, rulers or people, or seizure under legal process.” Download link: https://baggage.nl/wp-content/uploads/2016/08/hague_visby.pdf

⁶⁵ 中华人民共和国商务部: “1978 年联合国海上货物运输公约 (汉堡规则)”, 1978 年 3 月 31 日, 链接: <http://www.mofcom.gov.cn/article/zhongyts/ci/200207/20020700032137.shtml>, 最后访问日期: 2020 年 5 月 24 日: “第五条 责任基础 1. 除非承运人证明他本人其受雇人或代理人为了避免该事故发生及其后果已采取了一切所能合理要求的措施, 否则承运人应对因货物灭失或损坏或延迟交货所造成的损失负赔偿责任……”。

⁶⁶ 刘铁英: “国际海上货物运输承运人免责条款规定”, 载《现代商业》, 2016 年第 2 期, 第 179 页。

可以全部或部分免责情形,其中(d)项规定:“检疫限制;政府、公共当局、统治者或民众的干涉或造成的障碍,包括非由承运人或第十八条述及的任何人所造成的滞留、扣留或扣押;”⁶⁷

而我国《海商法》第五十一条规定的承运人对于货物毁损灭失不负赔偿责任的情形中,第五项规定:“政府或者主管部门的行为、检疫限制或者司法扣押。”《海牙-维斯比规则》规定中的主体为“君主、当权者或人民”,有着鲜明的历史特色。《鹿特丹规则》对于主体的规定为“政府、公共当局、统治者或民众”,显得更为全面。尽管有着措辞的差异,我国《海商法》总体上对于“政府或主管部门行为”导致货物毁损灭失的可免责性予以了肯定。

三、我国法下免责条款之于制裁风险

我国《海商法》第五十一条规定的承运人对于货物毁损灭失免责情形中,第五项为:“政府或者主管部门的行为、检疫限制或者司法扣押。”此情况与制裁风险最为相关,故笔者将结合制裁具体情况就上述免责条款之适用进行分析。

美国次级制裁手段较为多样,扣留被制裁航运公司船舶只是众多制裁所导致的不良结果之一。且被扣留之后,航运公司所面对的后果并不局限于货物的毁损灭失。故我们可以将制裁情形下免责条款适用问题分为两个层面进行讨论,第一是不同制裁手段下的适用情况;第二则是扣留导致不同后果下的免责条款适用情况。

(一) 不同制裁手段

被制裁的航运企业下的船舶如果遭到了扣留,如香港昆仑船务有限公司旗下船舶遭到了新加坡当局的扣留⁶⁸,这一体现为“扣留”的制裁手段直接符合我国《海商法》第五十一条第五项的相关规定,如果发生了货物的毁损灭失,即可以适用免责条款,免除承运人责任。

如果制裁手段变为禁止航运企业使用美元结算交易,那么船舶在没有被扣留的情况下,则有可能因不能缴费而不得靠港、无法加油、无法补给,从而导致货物毁损灭失。这一情况下则需要根据五十一条第五项具体分析是否属于“政府或主管部门的行为”。如果拒绝提供服务的服务方为政府当局,如主权国家的港口明确拒绝让被制裁船舶靠岸,或是通过行政命令的方式禁止其管辖下主体为被制裁船舶提供服务,笔者认为将这一情况判断为“政府或主管部门的行为”是无疑议的。另一种情况为,服务提供方及其政府并未拒绝为船舶提供服务,但在交易进行中,美国通过金融技术手段使得美元交易失败,船舶最终未能得到服务。这一情况下,直接与航运企业进行交易的“政府或主管部门的行为”显然不是船舶及其货物遭到损害的原因,而是交易外第三方的美国的行为导致了损害结果。美国作为交易第三方的行为,能否属于免责条款中的“政府或者主管部门的行为”,笔者认为答案是模糊的,需要一定的解释或通过案例进行明确,从承运人在上述情况中并没有有责性的角度出发,笔者主张承运人应当免责。

(二) 不同扣留结果

被制裁航运企业下的船舶遭到扣留之后,可能会由于搜查、滞留时间过长等原因,导致货物的毁损灭失。承运人对于这一不良结果可以根据我国《海商法》第五十一条第五项的规定而免责,即“政府或者主管部门的行为”导致的货物毁损灭失可以适用免责条款。

现实情况中,船舶被扣留之后也有可能导致迟延交付的结果。我国《海商法》第五十一条的免责条款,免去的是货物毁损灭失的责任,而迟延交付的责任规定在了《海商法》第

⁶⁷ United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, Article 17(3)(d): “Quarantine restrictions; interference by or impediments created by governments, public authorities, rulers, or people including detention, arrest, or seizure not attributable to the carrier or any person referred to in article 18.” Download link: <https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/rotterdam-rules-e.pdf>

⁶⁸ 搜狐网:“莫名其妙!昆仑旗下两艘VLGC船舶在新加坡被扣”,2019年7月28日,链接: https://www.sohu.com/a/329947333_693763,最后访问时间:2020年4月16日。

五十条⁶⁹。根据规定，需要判断损失是否由“承运人的过失”所导致。在航运企业受制裁的情况下，其可能因为没有过失而不用负担迟延交付责任，但与五十一条的“全部免责”相比，就制裁情况下对于承运人的保护力度相对较小。

上述两种情况之外，笔者认为航运企业受制裁这一模型下，货主、承运人所存在的“过错”也不容忽视。《海商法》第五十一条第八项规定的情况为：“托运人、货物所有人或者他们的代理人的行为”。这些行为包括托运人对货物申报错误、故意隐瞒货物危险性质等。⁷⁰根据前文对于美国制裁制度的分析，航运企业受美国制裁的原因通常是从事了美国所禁止的运输，如从伊朗运输石油至中国。这一情况下托运人或货主本身是被制裁对象，也正是因此航运企业才会受到波及，导致货物毁损灭失、迟延履行发生。而托运人、货主自身受制裁能否属于免责条款第八项中的“行为”，笔者在此分两种情况进行讨论：

第一种，航运企业在托运人、货主已经被美国制裁的情况下从事了提单运输活动，受到制裁导致货物毁损灭失，那么承运人在运输过程中，托运人、货主并没有积极的“行为”。而第二种，则是托运人、货主本不是被制裁对象，而是在承运人从事提单运输活动的过程中，托运人、货主因其损害美国利益的“行为”成为了被制裁对象，这一情况中似乎更靠近第八项的规定。

笔者进一步分析，五十一条第八项“托运人、货物所有人或者他们的代理人的行为”的立法目的即是将托运人、货主的“过错”也考虑到了承运人免责条款中，即如果托运人、货主本身的原因导致了货物毁损灭失，承运人自然不应当对托运人或货主承担责任。且在航运企业因为托运人或货主受制裁的案例中，一艘船舶的运输活动导致了整个航运企业受制裁，航运企业自身受到损害可能远远大于托运人或货主因制裁所致货物毁损灭失的损失。但托运人、货主被美国制裁，是否属于免责条款第八项“托运人、货物所有人或者他们的代理人的行为”，也同样缺乏法律解释和判决案例的支撑。笔者认为在上述情况中免责条款应当为承运人提供保护。

综上可知本文所研究的提单运输合同中狭义的免责条款在涉制裁的风险中能够发挥一定作用，免去承运人部分的责任负担，但针对复杂而具体的制裁风险，免责条款的规定还较为模糊，且无法为被制裁承运人的损害提供充分的救济。

第五节 中国船东互保协会提供的责任保险

本节立足于中国船东互保协会提供的责任保险，分析在航运企业受到制裁波及的情况之下，责任保险是否能够帮助航运企业抵御制裁相关风险。

一、中国船东互保协会责任保险简介

在国际海上货物运输中，承运人若根据运输合同条款和适用的法律，对货物毁损灭失不用承担赔偿责任，货主便只能通过事先购买货物运输保险将风险转移给保险人并向其索赔，⁷¹此为海上货物运输保险通常运作的逻辑。但船东互保协会所提供的保险，则主要是为了保障承运人的利益，承运人可以对自己可能承担的责任风险向船东互保协会进行投保。保险根据保险标的的性质不同，被分为财产保险和责任保险⁷²，船东互保协会为航运企业所提供的保赔保险便属于责任保险的一种，笔者将对保赔保险在航运企业被制裁情形中的适用情况进

⁶⁹ 《中华人民共和国海商法》第50条：“货物未能在明确约定的时间内，在约定的卸货港交付的，为迟延交付。除依照本章规定承运人不负赔偿责任的情形外，由于承运人的过失，致使货物因迟延交付而灭失或者损坏的，承运人应当负赔偿责任。除依照本章规定承运人不负赔偿责任的情形外，由于承运人的过失，致使货物因迟延交付而遭受经济损失的，即使货物没有灭失或者损坏，承运人仍然应当负赔偿责任。承运人未能在本条第一款规定的时间届满六十日内交付货物，有权对货物灭失提出赔偿请求的人可以认为货物已经灭失。”

⁷⁰ 司玉琢：《海商法专论》，北京：中国人民大学出版社2018年版，第85-86页。

⁷¹ 胡加祥：《国际经济法》，北京：高等教育出版社2014年版，第83页。

⁷² 韩鑫：“关于船舶保赔保险几个问题的讨论”，载《世界海运》，2010年第5期，第66页。

行研究。

“船东互保协会，亦称船东保赔协会（Protection and Indemnity Association Club, P&I Club），是船舶所有人或承租人等在自愿基础上组合而成的相互保险机构。”⁷³中国船东互保协会成立于1984年，并在民政部门注册为社会团体法人，同时具备行业协会和公司的一些性质，其受到我国《相互保险组织监管试行办法》的约束。《中华人民共和国民法典》（下称“《民法典》”）于2020年5月28日通过⁷⁴，其将“社会团体法人”作为非营利法人进行了明确的规定。但学者对于中国船东互保协会在我国《保险法》《公司法》下具体的法律地位存在着长期的争议与讨论。⁷⁵需要注意的是，目前世界上95%的远洋商船都参加了互保协会⁷⁶，但中国船舶并非只能参加中国船东互保协会，其同样可以选择参加境外的船东互保协会。本文选择以中国船东互保协会及其《中国船东互保协会保险条款2019/2020》（下称“《中船保保险条款》”）为例进行研究。《中船保保险条款》作为一个多方合同的标准条款，对协会中的所有成员发生效力。

二、责任保险之于制裁风险

根据笔者对《中船保保险条款》的梳理，保赔保险所承保的风险包括了货物责任、碰撞责任、污染风险、船舶拖带责任、残骸处理责任等二十五种，但其中与航运企业受制裁情况相关度较高的，即本文首先关注的，是其中的“货物责任”。

中国船东互保协会的《中船保保险条款》承保范围中，将货物灭失、短少、损坏或其他赔偿责任约定为：“由于会员或会员依法对其作为、疏忽或不作为负责的任何人员违反对货物应妥善地装载、操作、积载、运输、保管、照料、卸载和交付的义务，或由于入会船不适航或不适当所产生的对货物灭失、短少、损坏或其他赔偿责任的责任。”⁷⁷对于涉制裁的情形，首先需要根据相关条约、法律判断承运人对于货物毁损灭失需要负责，然后再进入上述条款的判断，即承运人负责的人员违反上述义务而产生了相关责任。而涉制裁情形本身与上述条款中的义务、船舶不适航等条件并无必然联系，二者的判断相互独立进行，货物责任保险条款与被制裁风险之间没有直接联系。

此外，笔者在对《中船保保险条款》进行研究的过程中，发现在责任保险之外的船舶战争、罢工险约定了“捕获、扣押、扣留、羁押、没收或封锁”的情形，似乎与制裁有所关联，但协会承保的内容为上述原因引起的“入会船灭失、损坏、碰撞责任或共同海损、救助或施救费用”。⁷⁸但现实制裁案例中，船舶被扣留之后暂时没有产生“入会船灭失、损坏、碰撞责任或共同海损、救助或施救费用”的情况或上述情况并非主要需要面对的问题，故涉制裁所产生的责任还是应当依赖责任保险，而非船舶战争险、罢工险。

已有学者从理论角度，对制裁风险的可保性进行了分析，认为经济制裁所造成的风险“符合保险法下可保性风险的全部要件，当事人各方均对保险标的存在法律上承认的保险利

⁷³ 徐仲建：“论船东互保协会在民法中的法律地位”，载《中国海商法研究》，2018年第2期，第104页。

⁷⁴ 新华网：“中华人民共和国民法典”，2020年6月2日，链接：

<http://www.npc.gov.cn/npc/c30834/202006/75ba6483b8344591abd07917e1d25cc8.shtml>，最后访问日期：2020年10月20日。

⁷⁵ 同上。

⁷⁶ 司玉琢：《海商法专论》，北京：中国人民大学出版社2018年版，第422页。

⁷⁷ 《中国船东互保协会保险条款2019/2020》，三、保赔险承保风险，（十六）货物责任：“本款下列第1至4项规定的对货物的责任和费用，但仅限于与拟载于、正载于或曾载于入会船的货物有关的责任和费用：1. 货物灭失、短少、损坏或其他赔偿责任由于会员或会员依法对其作为、疏忽或不作为负责的任何人员违反对货物应妥善地装载、操作、积载、运输、保管、照料、卸载和交付的义务，或由于入会船不适航或不适当所产生的对货物灭失、短少、损坏或其他赔偿责任的责任……”。

⁷⁸ 同上，五、船舶险承保风险，（十一）船舶战争、罢工险，1. 责任范围：“本协会根据本第（十一）款承保由于下述原因造成的入会船灭失、损坏、碰撞责任或共同海损、救助或施救费用：……2) 捕获、扣押、扣留、羁押、没收或封锁，但由该等事件引起的索赔必须从事件发生日起满六个月才能受理……”。

益”⁷⁹，在学理上得出了国际贸易制裁风险应当纳入承保范围的结论。但就当下《中船保保险条款》以及现有的应对制裁实务中，上述理论还未付诸实践，且对于保赔协会而言，保险合同其不仅没有约定承保制裁风险，反而明确约定了拒绝承保涉制裁的风险。

三、《中船保保险条款》的除外责任

《中船保保险条款》在“八、通用规则”中就除外责任进行了约定，中国船东互保协会明确表示如果赔付会导致自身陷入受制裁风险，协会将选择拒绝赔付。⁸⁰这一条款并非全盘拒绝对涉及制裁的任何风险进行赔付，而是将判断标准设定为协会本身是否会成为被制裁的对象。但就美国对伊制裁而言，根据前文梳理，其次级制裁具强大的传递性，如果中国船东互保协会为被制裁的航运企业提供了赔付，根据美国 13846 号行政命令，协会本身也极有可能成为美国制裁对象。可以推断，上述除外责任约定的目的在于保护协会以及广大会员的利益。一旦中国船东互保协会成为美国制裁对象，根据美国次级制裁的传递性，协会成员也会面临被制裁风险。

值得注意的是，不仅仅是中国船东互保协会，美国保赔协会（The American Club）中的条款同样规定，若协会提供的保险违反了包括 OFAC 等制裁规定，此类保险应当被认定为无效。⁸¹伦敦保赔协会（London P&I Club）也于 2020 年 5 月 7 日发布通告称“任何被评估为违反制裁的活动都将导致保险被取消。同时，会员也应充分考虑到，即使有可能与朝鲜当局和朝鲜利益进行合法贸易，国际保赔集团不太可能对到朝鲜港口进行贸易的船舶提供有效的服务。无论支付赔偿金和有关费用、还是担保提供都可能会被推迟、甚或完全被禁止。”

⁸²

由此可知，船东互保协会所提供的保险服务，在除外责任的约定与协会利益的考虑之下，无法为航运企业应对美国制裁提供有效保障。

第六节 总结与展望

美国制裁立法始于二十世纪初期，并通过一系列的法案发展至今，其经济制裁立法被学者认为违反了国际法主权平等、不干涉内政等原则，尽管遭到了部分主权国家的抵制，但美国仍旧依靠其强大的综合国力，通过长臂管辖的手段实施单边主义政策。美国制裁伊朗的实践开始于二十世纪后半叶，并于 2015 年迎来了新一轮的强力制裁。美国对伊朗实行初级制裁，而对与伊朗进行交易的主体实施次级制裁，导致我国相关的航运企业受到波及。

本文从航运企业角度，对美国 2018 年以来的制裁相关法律文件进行了有重点的研究和分析。由于美国总统特朗普签署的 13846 号行政命令，并伴随着中美贸易战的激化，2019 年下半年集中出现了好几起我国航运企业船舶被扣留、资产被冻结、被美国限制交易、高管被限制出入美境的现实案例。基于相关法律文件，涉制裁的航运企业还将面临着无法通过美元结算，无法与美国主体交易，无法与惧于受到制裁波及的主体交易等一系列菜单式的制裁措施。

本文将海上货物运输中提单运输合同的免责条款与中国船东互保协会的货物责任保险两项具体的法律制度作为研究对象，就其是否能为航运企业提供帮助进行类别化的、结合实际可能出现情况的讨论。其中本文重点讨论了涉制裁的扣留、搜查、禁止美元结算等与航运

⁷⁹ 何丽新，郑乃容：“国际贸易制裁风险的承保问题探索”，载《中国海商法研究》，2020 年第 3 期，第 22 页。

⁸⁰ 同上，八、通用规则，（十七）制裁风险：“1. 如果由于协会对于船东的任何责任、开支或费用提供保险、进行赔付或者给予任何利益，而使协会成为或将要成为任何相关主管当局或政府的制裁、禁令、限制或打压行为的对象或遭受此类风险时，协会将对此等责任、开支、费用不予补偿……”。

⁸¹ 信德海事：“英国发布航运业制裁合规指导意见”，2020 年 8 月 10 日，链接：<https://dy.163.com/article/FJL599270514C1PI.html>，最后访问日期：2020 年 10 月 9 日。

⁸² 伦敦保赔协会：“关于朝鲜执行联合国、美国与欧盟制裁的最新通告”，2020 年 5 月 7 日，链接：<https://mp.weixin.qq.com/s/hn7Zb2XI-haCEK4gTAfo3w>，最后访问日期：2020 年 10 月 9 日。

企业的航运活动直接相关的情况。但通过本文分析,以我国《海商法》作为背景的海上货物运输合同中的免责条款,以及《中船保保险条款》所规定的责任保险,对于涉制裁所导致的复杂后果,能够发挥的作用十分有限,无法有效规避航运企业涉制裁风险,也无法提供充分的救济。2020 年我国《民法典》的诞生,对于航运业在生态环境索赔、人身损害赔偿、诉讼时效、习惯法、劳务派遣等方面产生了一些影响,但仍旧无法应对涉制裁的情形。⁸³

提单运输合同免责条款应对制裁的模糊,以及中国船东互保协会责任保险的失效,主要由制裁手段的多样性、次级制裁的传递性所导致,其背后更为根本的原因则是在于作为民事主体的航运企业与实施制裁的主权国家力量悬殊。故想要为我国航运企业提供充分救济,还需要国家层面提供力量支撑,对美国的制裁行为采取对应的反制裁措施。如欧盟在美国针对古巴的《赫尔姆斯-伯顿法案》颁布后,也针对性地通过了关于应对第三国法案域外适用的保护条例》(Council Regulation (EC) No 2271/96 of 22 November 1996 Protecting against the Effects of Extra-Territorial Application of Legislation Adopted by a Third Country, and Actions Based thereon or Resulting therefrom),要求欧盟成员国禁止遵守美国相关法案,同时不承认美国判决,还赋予了欧盟成员国追回相关损失的权利。⁸⁴我国商务部于 2020 年 9 月 19 日公布了《不可靠实体清单规定》⁸⁵,将对清单中的外国实体的进出口活动、投资行为、人员入境等方面进行限制或禁止,并进行罚款⁸⁶,可以视作对美国 SDN 名单制裁活动的反制。

国家层面对于美国的制裁行为采取了相应的反制措施,但对于企业而言,仍旧缺乏应对美国制裁的救济手段,故航运企业出于自身利益的考虑,最直接的解决办法只能是研究美国制裁相关法律法规,并与美国制裁执行机构积极联系,根据其要求避开违禁领域。如大连中远海运油品运输有限公司在被列入 SDN 名单之后于 2019 年 10 月获得了 OFAC 签发的通用许可证 (General License K),并在 12 月得到了延长。⁸⁷

此外,航运界的法律人士,也从航运企业的实务层面,给出了规避的制裁风险的建议:我国航运企业应当避免实施伪造货物和船舶文件、船到船过驳作业、停用船舶身份自动识别系统 AIS、更改船名等掩饰行为;建议运输石油或石油产品时航运企业应当核实货源、监督船舶的自动识别系统、及时审阅航行文件避免违规、避免与被制裁保险公司交易、满足反洗钱反恐怖主义相关金融合规要求;宏观层面做好对客户的尽职调查,密切关注制裁政策进行风险评估。⁸⁸

2019 年中美贸易摩擦升温,我国多家航运企业开始受到美国对伊制裁波及,被航运界广泛关注。而 2019 年年末至今,国际环境由于疫情的原因发生了剧烈变化,中美之间博弈焦点一度从贸易战、法律战变为了防疫战、疫苗战、舆论战。如今疫情逐渐平息,贸易战仍在继续。2020 年 5 月 14 日,特朗普政府发布了《全球海事警报》,通过进一步约束船东、保险公司行为的方式,加大对伊制裁力度;⁸⁹而几天后的 5 月 19 日,OFAC 指控我国上海盛德物流有限公司向伊朗马汉航空提供服务的行为违反禁令,并宣布对其实施制裁,声明将冻

⁸³ 中国船东互保协会:“《民法典》对保赔案件处理的影响小议”,2020 年 9 月 5 日,链接:

<http://www.cpiweb.org/cpiwebmanager/pages/detail.jsp?id=6523>,最后访问日期:2020 年 10 月 20 日。

⁸⁴ 陈儒丹:“如何反制美对华次级经济制裁”,载《检察风云》,2019 年第 14 期,第 29 页。

⁸⁵ 中华人民共和国商务部:“不可靠实体清单规定”,2020 年 9 月 19 日,链接:

<http://www.mofcom.gov.cn/article/zwgk/zcfb/202009/20200903002593.shtml>,最后访问日期:2020 年 10 月 20 日。

⁸⁶ 《不可靠实体清单规定》,第 10 条。

⁸⁷ 国际船舶网:“再给 2 个月?美国再次延长中国海运公司临时制裁豁免”,2019 年 12 月 22 日,链接: http://www.eworldship.com/html/2019/ShipOwner_1222/155500.html,最后访问日期:2020 年 5 月 15 日。

⁸⁸ 此内容根据魏小为律师在 2019 年上海自贸区航运法律实务培训,“伊朗制裁最新进展及避险措施建议”主题讲座总结得出。魏小为律师为万商天勤律师事务所合伙人,在航运、航运诉讼、船舶建造、国际贸易和跨境诉讼方面有广泛的经验。

⁸⁹ 吾爱航运网:“特朗普政府发布《全球海事警报》,涉及对伊朗,朝鲜和叙利亚有等的制裁”,2020 年 5 月 15 日,链接: https://mp.weixin.qq.com/s/LRO3eDBL_Cu114ZsyBq5jg,最后访问日期:2020 年 5 月 17 日。

结公司在美国所有资产，并禁止美国公民与其进行合作；⁹⁰9月6日，OFAC认定我国三家航运公司“在知情的情况下参与涉及购买、收购、销售、运输和营销伊朗石油或石油产品的大交易”，并将三家我国公司和两位自然人列入SDN名单。⁹¹10月20日，美国国务院依据《伊朗自由和反扩散法》（The Iran Freedom and Counter-Proliferation Act of 2012）将2名中国人和6家中国企业列入SDN名单。⁹²

和平与发展的时代主题不会因突发的公共事件而被否定，疫情平息后的安定、和平的社会环境之下更加需要法律制度的维系。故就美国经济制裁的法律理论与制度进行研究，对于我国反制裁措施的采取，对于企业在大国博弈之背景下规避制裁风险都具有长远且重要的意义。

⁹⁰ 海运网：“突发！美国财政部宣称制裁一家中国物流公司；外交部回应：非法，立即取消”，2020年5月21日，链接：<https://mp.weixin.qq.com/s/00wXqOQ0EoCCrpBMtj70Rw>，最后访问日期：2020年5月22日。

⁹¹ 国际船舶网：“没完了？又有三家中国航运公司和高管遭美国制裁”，2020年9月6日，链接：<https://mp.weixin.qq.com/s/tHd2GR4Qas7D-ofAss6big>，最后访问日期：2020年10月9日，三家被制裁航运公司：上海智航船舶管理有限公司（Zhihang Ship Management Shanghai Co. Ltd.）、中能航运香港有限公司（Sino Energy Shipping Hong Kong Limited）、新达国际物流有限公司（New Far International Logistic Limited）。

⁹² 航运在线：“又对中国公司下手？美国宣布将6家中国公司和2名个人列入黑名单 涉多家航运公司”，2020年10月20日，链接：https://mp.weixin.qq.com/s/wn2Npsjty9KnLYePjz_xkA，最后访问日期：2020年10月20日。

参考文献

一、专著：

- [1] 司玉琢：《海商法专论》，北京：中国人民大学出版社 2018 年版。
- [2] 胡加祥：《国际经济法》，北京：高等教育出版社 2014 年版。
- [3] 司玉琢，张永坚，蒋跃川：《中国海商法注释》，北京：北京大学出版社 2019 年版。
- [4] Dr. Chen Liang: Legal Aspects of Bills of Lading Exception Clauses and Their Impact Upon Marine Cargo Insurance, 武汉：武汉大学出版社 2005 年版。
- [5] 姜明安：《外国行政法教程》，北京：法律出版社 1993 年版。

二、期刊：

- [1] 李莉：“从‘双重遏制’政策受挫看美国与伊朗关系”，载《现代国际关系》，1997 年第 10 期。
- [2] 雷海：“‘银河’号事件始末”，载《航海》2016 年第 3 期。
- [3] 龚柏华：“中美经贸摩擦背景下美国单边经贸制裁及其法律应对”，载《经贸法律评论》，2019 年第 6 期。
- [4] 杨永红：“次级制裁及其反制——由美国次级制裁的立法与实践展开”，载《法商研究》，2019 年第 3 期。
- [5] 刘道纪，高祥：“美国次级制裁合法性问题研究”，载《南京社会科学》，2018 年第 10 期。
- [6] 陈儒丹：“如何反制美对华次级经济制裁”，载《检察风云》，2019 年第 14 期。
- [7] 叶研，吴大伟，金方斐：“美国对伊朗能源领域制裁政策的解读与分析”，载《国际石油经济》，2018 年第 12 期。
- [8] 王玉主，蒋芳菲：“特朗普政府的经济单边主义及其影响”，载《国际问题研究》，2019 年第 4 期。
- [9] 肖永平：“长臂管辖权’的法理分析与对策研究”，载《中国法学》，2019 年第 6 期。
- [10] 徐超，单超：“美对我滥用‘长臂管辖’及其应对”，载《世界社会主义研究》，2017 年第 6 期。
- [11] 邓欢：“长臂管辖权的滥用及对中国的影响——以‘华为事件’为例”，载《法制与社会》，2019 年第 11 期。
- [12] 孟鑫：“长臂管辖原则在美国的晚近发展”，载《法制与经济》，2016 年第 10 期。
- [13] Mahir Al Banna, The Long Arm US Jurisdiction and International Law: Extraterritoriality against Sovereignty, Journal of Law, Policy and Globalization, Vol.60, 2017.
- [14] 魏亮：“伊朗人质危机起因再析”，载《西亚非洲》，2011 年第 1 期。
- [15] 李叙华：“美国经济制裁对我国港航企业的影响及其对策”，载《中国港口》，2019 年第 12 期。
- [16] 刘铁英：“国际海上货物运输承运人免责条款规定”，载《现代商业》，2016 年第 2 期。
- [17] 胡绪雨：“国际海上货物运输承运人责任基础的强制性发展”，载《现代法学》，2016 年第 1 期。
- [18] 陈梁：“提单下的契约自由——相关国际立法的发展和我国法中的一个特殊问题”，载《中国海洋法学评论》，2013 年第 2 期。
- [19] 江齐，周晋：“制裁免责条款的是与非”，载《中国外汇》，2014 年第 20 期。
- [20] 于汉清：“《海牙规则》、《汉堡规则》、《鹿特丹规则》之比较——以承运人责任为视角”，载《法制博览》，2015 年第 19 期。
- [21] 史景利：“国际海上货物运输合同中承运人迟延交付货物的责任”，载《龙江省政法管理

干部学院学报》，2010 年第 12 期。

- [22]李程程：“比较海牙规则、维斯比规则、汉堡规则及我国《海商法》有关海上承运人免责条款的规定”，载《商业文化（学术版）》，2008 年第 1 期。
- [23]周蔚：“浅论海上货物运输中不可抗力”，载《珠江水运》，2004 年第 5 期。
- [24]张鸿午：“承运人迟延交付赔偿责任辨析”，载《中国海商法年刊》，1999 年第 10 卷。
- [25]徐仲建：“论船东互保协会在民法中的法律地位”，载《中国海商法研究》，2018 年第 2 期。
- [26]韩鑫：“关于船舶保赔保险几个问题的讨论”，载《世界海运》，2010 年第 5 期。
- [27]何丽新，郑乃容：“国际贸易制裁风险的承保问题探索”，载《中国海商法研究》，2020 年第 3 期。
- [28]孔明明：“论伊朗制裁解除对保赔保险的影响”，载《法制博览》，2016 年第 34 期。
- [29]毛巧玲：“保赔保险的法律性质探究”，载《科技视界》，2014 年第 14 期
- [30]甘爱平，申斌：“中国船东互保协会竞争力分析”，载《上海海事大学学报》，2013 年第 3 期。
- [31]许俊强：“船舶保赔保险热点法律问题研究”，载《福建政法管理干部学院学报》，2005 年第 3 期。
- [32]李卷书：“贸易主权视域下不可靠实体清单制度的建立”，载《中国集体经济》，2020 年第 15 期。