

Circular From GARD

Date: 23 December 2020

租约的“链式反应”：美国最高法院近期对 Athos I 号案的判决

美国最高法院于 3 月 30 日下达了对 Citgo Asphalt Refining Co.（简称“Carco 公司”）, et al. v. Frescati Shipping Co., Ltd. et al.一案（简称 Athos I 号案）的判决，维持了第三巡回上诉法院的裁决，即由于转租租约中包含“安全泊位”条款，转租船人 CARCO 公司有责任向船东赔偿一起重大污染事件的全部清污费用。此案带来的警示是：条款的措辞可能适用于租约“链”中的某一方，而该方可能并不是相关条款所属合同的实际签署方。

此案还体现了在美国处理污染案件的高昂代价，以及随之而来的冗长诉讼。我们协会的美国律师兼污染专家 Frank Gonynor 介绍了 Athos I 号案判决的一些细节。并且，由于其中涉及的大多数租约都适用英国法，我们也邀请英国律师 Adrian Moylan 发表评论。

讨论准备

在向最高法院提起的上诉案中，经归结后需要确定的问题是：ASBATANKVOY 格式租约中的安全泊位条款是一项绝对的保证(absolute warranty)或安全保证条款(guarantee of safety)，还是只是要求租船人在选择泊位或港口时运用适当的审慎(due diligence)？第三巡回法院作出了有利于 Frescati Shipping 公司的认定，即该条款属于一项保证(warranty)；而第五巡回法院此前在另一案件中认定，某一类似条款的作用只是规定了当事方有适当审慎的义务(duty of due diligence)。由此，不同的联邦巡回上诉法院创设了相互矛盾的法律，构成了 CARCO 公司向最高法院上诉的依据。

该案从 2004 年发生溢油事件到美国最高法院作出判决，历时将近 16 年，引发了漫长且具传奇色彩的诉讼程序——期间经历了长达 41 天的初审期及书面意见的出具，地方法院初审法官的退休，随后地方法院的新法官为期 31 天的审理及 193 页的判决，两个独立上诉案件的提起以及美国第三巡回上诉法院给出的书面意见。从法律角度讲明这一诉讼历程的是非曲折将成为海事律师、上诉专家和法律学者所津津乐道的故事，但这远远超出了本文的范围。在本文中，我们所探究的是最高法院的推理，以及这对船东和租船人意味着什么。

溢油事件和诉讼

根据期租合同，Frescati 公司所属的“Athos I”号油轮被出租给 Star Tankers 公司。后者又根据程租合同，将该船出租给 CARCO 公司。CARCO 公司指示该船将原油货物运送到 CITGO 公司位于新泽西州保罗斯伯勒镇特拉华河畔的沥青精炼厂。而在距离泊位约 900 英尺的特拉华河底处，潜藏着一个未在海图上标明的被弃的船锚，合同当事方和其他相关人士都对此全然不知。该船在 2004 年 11 月 26 日抵达时，撞上了那个淹没在水下的船锚。锚刺穿了船体，使大约 26.5 万加仑的原油排放到河中，污染了超过 280 英里的海岸线。污染应对措施共计花费了 1.33 亿美元，其中一部分由船舶保险公司和美国政府支付；两方都寻求向 CARCO 公司追偿。

支撑最高法院判决的一个重要基础是第三巡回上诉法院的在先裁决，即船东应当成为 Star Tankers 公司与 CARCO 公司签订的程租合同中“安全泊位”条款措辞的第三方受益人。这一关于船东是相关条款的“第三方受益人”(“third party beneficiary”)的关键认定为其他分析奠定了基础。如果读者发现租约争议中可能暗示存在这一身份，那么他最好对相关分析有所了解 [相关分析详见 *In Re Frescati Shipping Co.*, 718 F.3d 184, 200 (Third Cir. 2013) 案判决及 [Gard 先前讨论该裁决之影响的文章](#)]。美国污染法规定，美国溢油责任信托基金 (US Oil Spill Liability Trust Fund) 就已支付的清污费用和赔偿金超出船舶责任限额的部分，享有代位求偿权。因此，鉴于 Frescati 被视为程租合同中安全泊位条款的第三方受益人，政府也享有同等待遇。

ASBATANKVOY 格式合同中的相关条款如下：

“船舶应在由租船人指定并安排的，船舶能驶抵、停留和驶离并始终保持安全漂浮的任何安全地点或码头进行装卸。”

最高法院在其意见部分，援引了美国和英国的较早案例，明确指出任何使用上述措辞的安全泊位条款都意味着租船人作出了安全保证(warranty of safety)，作为其对船东的保证(guarantee)。即使条款中根本没有出现“保证(warranty)”一词，情况也是如此。作为“海商合同中早已确立的一项惯例”，合同中关于重大事项的任何事实陈述均应视为保证(warranty)，即使并未指明或写明为“保证”。

法院认为需要注意的是，租船人原本可以坚持采用其他广泛使用的格式租约，那些格式合同中的安全泊位条款，赋予了租船人较小的职责，例如 INTERTANKVOY 格式合同就只规定租船人应运用适当审慎，以确定泊位是否“安全”，而不作绝对保证(absolute warranty)。

但是，最高法院面临的一个潜在障碍是位于新奥尔良市的第五巡回上诉法院先前在 *Orduna S.A. v.*

Zen-Noh Grain Corp, 913 F.2d 1149 (1990)案中作出的判决，即认定在转租租约中的一项具有类似措辞的条款只是要求当事方尽到适当审慎的义务。最高法院只是简单地表示，上述案件的判决依据并非相关条款的措辞，而是“侵权法和政策方面的考虑”。这显然是对判例意见进行目标明确的解读，或者只是法官们对不便之处的避而不谈。无论是哪一种，都绕过了障碍，之后的分析就相当简单直接了，论调也颇为平庸。

美国最高法院的这一决定并非一致决定——九位法官中有两位认为，“安全泊位”条款只要求租船人承担“运用适当审慎”的有限义务，即注意做到指定的泊位可供船舶安全停靠，而并非一项保证。但是，他们提出的相关论证显然未能说服法院的多数法官。

最终的结果是，不利于转租船人的巨额判决被维持，因此从美国法的角度来看：

- 法院再次表明，对“安全泊位”条款的选择是至关重要的，当事方不应采取随意的态度，而只有在考虑其重要性后方可协商一致。
- 租约链中的当事方必须了解，链条中后续签订的租约包含哪些“安全泊位”方面的规定，还应采取措施以确保使用/防止意外使用与一方实际签署的租约不一致的责任概念。

英国法观点

英国最高法院最近对 *Ocean Victory* 案中的“不安全港口”法则进行了审查，如今美国和英国对此问题的判断方法已经高度一致。船舶在港内发生意外事件或危险时，船东与租船人之间的风险分配已为人们所充分理解。假如将 *Athos I* 号案放到英国法的体系中来解决，那么在船舶驶近泊位时由于存在一个未被发现的船锚而受损的情况下，根据 ASBATANKVOY 格式合同中未经修订的安全泊位条款，也将导致租船人承担责任。

如果油轮租船人希望确保其责任更受限制，可选择 BPVoy5 等格式租约，其中规定：

“在指示船东指令船舶前往任何港口之前，租船人应运用适当审慎，以确定船舶始终可以在保持漂浮的情况下在该等港口安全停留。但是，租船人并未在本租船合同的任何部分或以其他任何方式保证任何港口的安全性，且对此不承担任何责任，但因租船人未按上述规定运用适当审慎而造成的损失或损坏除外。”

该条款只要求租船人在指定港口之前，运用适当的审慎来核实港口的安全性。如果船舶遭受的损害是尽到适当审慎义务也无法探知的，则租船人可免责。

无论是在包含绝对安全保证的租约中，还是在只包含适当审慎要求的租约中，这个概念有时会与“预期的安全(prospective safety)”相混淆，因为相关的判断标准与时间有关（即指定港口时或下达开始进港航程的指示时）。区别在于，在“适当审慎”租约中，通过适当审慎无法发现的港口危险特征可以成为租船人的免责理由，而在“绝对保证”租约中，保证承诺既适用于船舶指定时，也适用于未来船舶必须能够安全地进入、逗留和离开港口时。意外或不可预见的事件不会让已经作出绝对保证的租船人免责；在气候变化甚或全球大流行病期间，“该等事件过去可能发生过”也并非判断依据。判断的标准是船舶停靠时遭遇的危险是否被视为港口的特征。

Athos I 号案中，令许多英国律师感到惊讶的问题是，原船东可以约定根据一系列条款出租船舶，却在其租船人能够按照更为优惠的条款转租船舶的情况下，成为该等更优惠条款的意外受益者。对转租运费的留置权也许是一项可以影响转租船人的常见条款；但是，原船东根据某个条款可以从其他当事方签订的（而且签订日期要比原租约晚数月或者数年的）分包合同和转租租约的契约承诺中意外获益，这是一个理解起来更具挑战性的观点。

英国法下的租约确实承认合同私密性的概念，这意味着权利和义务的执行主体和执行对象仅限于租约当事方本身，而执行范围仅限于租约本身所包含的特定条款。作为任何抵押贷款文件的一部分，抵押人和贷款人可以转让租约的收益，如果借款人违约，可以经通知强制执行该等收益。尽管《1999 年合同（第三方权利）法》适用于此类租约，也确实规定了第三方可以强制执行合同条款的情形，但需要在该租约本身的条款中，以明示或默示的方式将预期受益人确定为某一类人。尽管该法允许第三方强制执行对其有利的合同条款（例如索要佣金的船舶经纪人），但他们也必须履行相应义务，包括（举例而言）遵守须根据仲裁条款进行任何索赔的规定。在航运合同中排除上述法律的适用是极其普遍的做法，Athos I 号案的判决可能会导致大多数租约更频繁地规定不适用该法。在这里请注意，该法虽然适用于租约，[但不适用于提单](#)。

结论性意见

航运业组织 BIMCO（波罗的海国际航运公会），Intertanko（国际独立油轮船东协会）和 Intercargo（国际干散货船东协会）提交的法庭之友意见陈述(amicus brief)提倡在适用标准租约条款方面的确定性和国际统一性，由此支持船东在最高法院案件中的立场。航运是全球性产业，因此相同的格式租约条款在不同的司法管辖区应当具有相同的含义。

美国最高法院的判决也符合英国法的观点，即租船人可自由选择对其更有利的条款，从而从合同角度限制其面临的风险。在现实世界中，像石油公司和主要商品贸易商这样的大宗贸易商可以商定

“适当审慎”的标准。契约自由在许多情况下起着杠杆的作用。

在运价波动期间，租约链可能会变得既长又复杂，其中成对的合同方不仅会选择不同的安全港口/泊位条款，也会选择不同的法律和管辖权条款。租约链即使不长，通常也会包含一个期租租船人和最终程租租船人。Athos I 轮根据期租合同被出租给 Star Tankers 公司，规定适用英国法和仲裁，且安全港口和泊位条款要求采用“适当审慎”标准。而 Star Tankers 公司根据程租合同将该船出租给 CARCO 公司，适用美国法并接受美国的司法管辖。因此，船东（及其代位权人，包括美国政府）不仅从安全泊位保证中获益，还从法律和管辖权条款中获益。

第三方受益人分析是否会“越过大西洋”还有待观察。在租约“链”中，如果原船东声称由于港口或泊位不安全而蒙受了损失，那么英国的诉讼惯例是：船东针对其租船人提起诉讼，该租船人继而针对自己的合同对方提起诉讼，以此类推。只有特定租约的当事方才享有起诉权，因此出现这样一连串的诉讼是常态。如果租约条款规定适用英国法和仲裁，而且该等条款是背对背的，那么当事各方可以同意，通过全部指定同一位仲裁员且合并诉讼程序，来“简化”仲裁，但是这样做只是为了方便和节省成本。在执行安全港口/泊位保证时，即使在条款相同的情况下，根据英国法也没有公认的权利，能像美国的诉讼那样，直接对租约链从头到尾进行审理。

因此，美国最高法院对 Athos I 号案的判决确实在解释某一类“安全泊位”条款方面，实现了一定的结果统一性。

Citgo 公司总裁兼首席执行官 Carlos Jordá 在一份声明中表示：“这一经多数通过的判决对于这个长篇故事来说，是个令人失望的结果。尽管各方显然对本案的是非曲直有着不同的看法，但我们对法院的解释表示尊重，Athos I 号案也终于可以告一段落。”（Courthouse News，2020 年 3 月 30 日）。

但如上所述，进一步的审查发现，案情下仍然存在尚未解决的重大法律问题和程序性差异，这使得遗留的复杂问题有机会在未来案件中得到进一步处理。可以肯定的是——租船人作出的、关于指定安全港口和泊位的合同承诺，无论其确切措辞为何，都构成对风险的分配，可能会带来巨大的财务后果。正如航运业组织的法庭之友意见陈述中指出的那样，这些风险是可保风险。

以上由 Andrew Liu & Co., Ltd 编译，应以英文为准！

信息来源：The Gard P&I Club