

租約的“鏈式反應”：美國最高法院近期對 Athos I 號案的判決

美國最高法院於 3 月 30 日下達了對 Citgo Asphalt Refining Co.（簡稱“Carco 公司”），et al. v. Frescati Shipping Co., Ltd. et al.一案（簡稱 Athos I 號案）的判決，維持了第三巡迴上訴法院的裁決，即由於轉租租約中包含“安全泊位”條款，轉租船人 CARCO 公司有責任向船東賠償一起重大污染事件的全部清污費用。此案帶來的警示是：條款的措辭可能適用於租約“鏈”中的某一方，而該方可能並不是相關條款所屬合同的實際簽署方。



此案還體現了在美國處理污染案件的高昂代價，以及隨之而來的冗長訴訟。我們協會的美國律師兼污染專家 Frank Gonynor 介紹了 Athos I 號案判決的一些細節。並且，由於其中涉及的大多數租約都適用英國法，我們也邀請英國律師 Adrian Moylan 發表評論。

討論準備

在向最高法院提起的上訴案中，經歸結後需要確定的問題是：ASBATANKVOY 格式租約中的安全泊位條款是一項絕對的保證(absolute warranty)或安全保證條款

(*guarantee of safety*)，還是只是要求租船人在選擇泊位或港口時運用適當的審慎(*due diligence*)？第三巡迴法院作出了有利於 **Frescati Shipping** 公司的認定，即該條款屬於一項保證(*warranty*)；而第五巡迴法院此前在另一案件中認定，某一類似條款的作用只是規定了當事方有適當審慎的義務(*duty of due diligence*)。由此，不同的聯邦巡迴上訴法院創設了相互矛盾的法律，構成了 **CARCO** 公司向最高法院上訴的依據。

該案從 2004 年發生溢油事件到美國最高法院作出判決，歷時將近 16 年，引發了漫長且具傳奇色彩的訴訟程序——期間經歷了長達 41 天的初審期及書面意見的出具，地方法院初審法官的退休，隨後地方法院的新法官為期 31 天的審理及 193 頁的判決，兩個獨立上訴案件的提起以及美國第三巡迴上訴法院給出的書面意見。從法律角度講明這一訴訟歷程的是非曲折將成為海事律師、上訴專家和法律學者所津津樂道的故事，但這遠遠超出了本文的範圍。在本文中，我們所探究的是最高法院的推理，以及這對船東和租船人意味著什麼。

溢油事件和訴訟

根據期租合同，**Frescati** 公司所屬的“**Athos I**”號油輪被出租給 **Star Tankers** 公司。後者又根據程租合同，將該船出租給 **CARCO** 公司。**CARCO** 公司指示該船將原油貨物運送到 **CITGO** 公司位於新澤西州保羅斯伯勒鎮特拉華河畔的瀝青精煉廠。而在距離泊位約 900 英尺的特拉華河底處，潛藏著一個未在海圖上標明的被棄的船錨，合同當事方和其他相關人士都對此全然不知。該船在 2004 年 11 月 26 日抵達時，撞上了那個淹沒在水下的船錨。錨刺穿了船體，使大約 26.5 萬加侖的原油排放到河中，污染了超過 280 英里的海岸線。污染應對措施共計花費了 1.33 億美元，其中一部分由船舶保險公司和美國政府支付；兩方都尋求向 **CARCO** 公司追償。

支撐最高法院判決的一個重要基礎是第三巡迴上訴法院的在先裁決，即船東應當成為 **Star Tankers** 公司與 **CARCO** 公司簽訂的程租合同中“安全泊位”條款措辭的第三方受益人。這一關於船東是相關條款的“第三方受益人”(‘*third party beneficiary*’)的關鍵認定為其他分析奠定了基礎。如果讀者發現租約爭議中可能暗示存在這一身份，那麼他最好對相關分析有所了解 [相關分析詳見 *In Re Frescati Shipping Co.*, 718 F.3d 184, 200 (Third Cir. 2013) 案判決及 Gard 先前討論該裁決之影響的[文章](#)]。美國污染法規定，美國溢油責任信託基金 (US Oil Spill Liability Trust Fund) 就已支付的清污費用和賠償金超出船舶責任限額的部分，享有代位求償權。因此，鑑於 **Frescati** 被視為程租合同中安全泊位條款的第三方受益人，政府也享有同等待遇。

ASBATANKVOY 格式合同中的相關條款如下：

“船舶應在由租船人指定並安排的，船舶能駛抵、停留和駛離並始終保持安全漂浮的任何安全地點或碼頭進行裝卸。”

最高法院在其意見部分，援引了美國和英國的較早案例，明確指出任何使用上述措辭的安全泊位條款都意味著租船人作出了安全保證(warranty of safety)，作為其對船東的保證(guarantee)。即使條款中根本沒有出現“保證(warranty)”一詞，情況也是如此。作為“海商合同中早已確立的一項慣例”，合同中關於重大事項的任何事實陳述均應視為保證(warranty)，即使並未指明或寫明為“保證”。

法院認為需要注意的是，租船人原本可以堅持採用其他廣泛使用的格式租約，那些格式合同中的安全泊位條款，賦予了租船人較小的職責，例如 INTERTANKVOY 格式合同就只規定租船人應運用適當審慎，以確定泊位是否“安全”，而不作絕對保證(absolute warranty)。

但是，最高法院面臨的一個潛在障礙是位於新奧爾良市的第五巡迴上訴法院先前在 *Orduna SA v. Zen-Noh Grain Corp*, 913 F.2d 1149 (1990)案中作出的判決，即認定在轉租租約中的一項具有類似措辭的條款只是要求當事方盡到適當審慎的義務。最高法院只是簡單地表示，上述案件的判決依據並非相關條款的措辭，而是“侵權法和政策方面的考慮”。這顯然是對判例意見進行目標明確的解讀，或者只是法官們對不便之處的避而不談。無論是哪一種，都繞過了障礙，之後的分析就相當簡單直接了，論調也頗為平庸。

美國最高法院的這一決定並非一致決定——九位法官中有兩位認為，“安全泊位”條款只要求租船人承擔“運用適當審慎”的有限義務，即註意做到指定的泊位可供船舶安全停靠，而並非一項保證。但是，他們提出的相關論證顯然未能說服法院的多數法官。

最終的結果是，不利於轉租船人的巨額判決被維持，因此從美國法的角度來看：

- 法院再次表明，對“安全泊位”條款的選擇是至關重要的，當事方不應採取隨意的態度，而只有在考慮其重要性後方可協商一致。
- 租約鏈中的當事方必須了解，鏈條中後續簽訂的租約包含哪些“安全泊位”方面的規定，還應採取措施以確保使用/防止意外使用與一方實際簽署的租約不一致的責任概念。

英國法觀點

英國最高法院最近對 *Ocean Victory* 案中的“不安全港口”法則進行了審查，如今美國和英國對此問題的判斷方法已經高度一致。船舶在港內發生意外事件或危險時，船東與租船人之間的風險分配已為人們所充分理解。假如將 *Athos I* 號案放到英國法的體系中來解決，那麼在船

船駛近泊位時由於存在一個未被發現的船錨而受損的情況下，根據 ASBATANKVOY 格式合同中未經修訂的安全泊位條款，也將導致租船人承擔責任。

如果油輪租船人希望確保其責任更受限制，可選擇 BPVoy5 等格式租約，其中規定：

“在指示船東指令船舶前往任何港口之前，租船人應運用適當審慎，以確定船舶始終可以在保持漂浮的情況下在該等港口安全停留。但是，租船人並未在本租船合同的任何部分或以其他任何方式保證任何港口的安全性，且對此不承擔任何責任，但因租船人未按上述規定運用適當審慎而造成的損失或損壞除外。”

該條款只要求租船人在指定港口之前，運用適當的審慎來核實港口的安全性。如果船舶遭受的損害是盡到適當審慎義務也無法探知的，則租船人可免責。

無論是在包含絕對安全保證的租約中，還是在只包含適當審慎要求的租約中，這個概念有時會與“預期的安全(prospective safety)”相混淆，因為相關的判斷標準與時間有關（即指定港口時或下達開始進港航程的指示時）。區別在於，在“適當審慎”租約中，通過適當審慎無法發現的港口危險特徵可以成為租船人的免責理由，而在“絕對保證”租約中，保證承諾既適用於船舶指定時，也適用於未來船舶必須能夠安全地進入、逗留和離開港口時。意外或不可預見的事件不會讓已經作出絕對保證的租船人免責；在氣候變化甚或全球大流行病期間，“該等事件過去可能發生過”也並非判斷依據。判斷的標準是船舶停靠時遭遇的危險是否被視為港口的特徵。

Athos I 號案中，令許多英國律師感到驚訝的問題是，原船東可以約定根據一系列條款出租船舶，卻在其租船人能夠按照更為優惠的條款轉租船舶的情況下，成為該等更優惠條款的意外受益者。對轉租運費的留置權也許是一項可以影響轉租船人的常見條款；但是，原船東根據某個條款可以從其他當事方簽訂的（而且簽訂日期要比原租約晚數個月或者數年的）分包合同和轉租租約的契約承諾中意外獲益，這是一個理解起來更具挑戰性的觀點。

英國法下的租約確實承認合同私密性的概念，這意味著權利和義務的執行主體和執行對象僅限於租約當事方本身，而執行範圍僅限於租約本身所包含的特定條款。作為任何抵押貸款文件的一部分，抵押人和貸款人可以轉讓租約的收益，如果借款人違約，可以經通知強制執行該等收益。儘管《1999 年合同（第三方權利）法》適用於此類租約，也確實規定了第三方可以強制執行合同條款的情形，但需要在該租約本身的條款中，以明示或默示的方式將預期受益人確定為某一類人。儘管該法允許第三方強制執行對其有利的合同條款（例如索要佣金的船舶經紀人），但他們也必須履行相應義務，包括（舉例而言）遵守鬚根據仲裁條款進行任何索賠的規定。在航運合同中排除上述法律的適用是極其普遍的做法，Athos I 號案的判決可能會導致大多數租約更頻繁地規定不適用該法。在這裡請注意，該法雖然適用於租約，但不適用於提單。

結論性意見

航運業組織 BIMCO（波羅的海國際航運公會），Intertanko（國際獨立油輪船東協會）和 Intercargo（國際幹散貨船東協會）提交的法庭之友意見陳述(amicus brief)提倡在適用標準租約條款方面的確定性和國際統一性，由此支持船東在最高法院案件中的立場。航運是全球性產業，因此相同的格式租約條款在不同的司法管轄區應當具有相同的含義。

美國最高法院的判決也符合英國法的觀點，即租船人可自由選擇對其更有利的條款，從而從合同角度限制其面臨的風險。在現實世界中，像石油公司和主要商品貿易商這樣的大宗貿易商可以商定“適當審慎”的標準。契約自由在許多情況下起著槓桿的作用。

在運價波動期間，租約鏈可能會變得既長又複雜，其中成對的合同方不僅會選擇不同的安全港口/泊位條款，也會選擇不同的法律和管轄權條款。租約鏈即使不長，通常也會包含一個期租租船人和最終程租租船人。Athos I 輪根據期租合同被出租給 Star Tankers 公司，規定適用英國法和仲裁，且安全港口和泊位條款要求採用“適當審慎”標準。而 Star Tankers 公司根據程租合同將該船出租給 CARCO 公司，適用美國法並接受美國的司法管轄。因此，船東（及其代位權人，包括美國政府）不僅從安全泊位保證中獲益，還從法律和管轄權條款中獲益。

第三方受益人分析是否會“越過大西洋”還有待觀察。在租約“鏈”中，如果原船東聲稱由於港口或泊位不安全而蒙受了損失，那麼英國的訴訟慣例是：船東針對其租船人提起訴訟，該租船人繼而針對自己的合同對方提起訴訟，以此類推。只有特定租約的當事方才享有起訴權，因此出現這樣一連串的訴訟是常態。如果租約條款規定適用英國法和仲裁，而且該等條款是背對背的，那麼當事各方可以同意，通過全部指定同一位仲裁員且合併訴訟程序，來“簡化”仲裁，但是這樣做只是為了方便和節省成本。在執行安全港口/泊位保證時，即使在條款相同的情況下，根據英國法也沒有公認的權利，能像美國的訴訟那樣，直接對租約鏈從頭到尾進行審理。

因此，美國最高法院對 Athos I 號案的判決確實在解釋某一類“安全泊位”條款方面，實現了一定的結果統一性。

Citgo 公司總裁兼首席執行官 Carlos Jordá 在一份聲明中表示：“這一經多數通過的判決對於這個長篇故事來說，是個令人失望的結果。儘管各方顯然對本案的是非曲直有著不同的看法，但我們對法院的解釋表示尊重，Athos I 號案也終於可以告一段落。”（Courthouse News，2020 年 3 月 30 日）。

但如上所述，進一步的審查發現，案情下仍然存在尚未解決的重大法律問題和程序性差異，這使得遺留的複雜問題有機會在未來案件中得到進一步處理。可以肯定的是——租船人作出的、關於指定安全港口和泊位的合同承諾，無論其確切措辭為何，都構成對風險的分配，可能會帶來巨大的財務後果。正如航運業組織的法庭之友意見陳述中指出的那樣，這些風險是可保風險。



作者：Frank Gonyor
高級理賠顧問兼律師，紐約



作者：Adrian Moylan
副總裁，卑爾根



作者：Kim Jefferies
洞察專欄主編，阿倫達爾