

## 【案例分享】英国最高院判决货方有义务承担海盗赎金的共损分摊

作者：吴剑平



### 摘要

2024 年 1 月 17 日，英国最高法院对 Herculito Maritime Ltd and others (Respondents) v Gunvor International BV and others (Appellants) [2024] UKSC 2 做出终审判决，认定货方有义务支付海盗赎金的共损分摊。

### 一、事实背景

2010 年 9 月 20 日，通过 FIXTURE RECAP，船东将“POLAR”轮航次租给租家 CLEARLAKE SHIPPING LTD，租约中并入经过修改的 BPVOY4，其中包括第 39 条战争风险条款（“39. War Risks”）及附加条款亚丁湾条款（“the ‘Gulf of Aden’ Clause”）和战争风险条款（“the ‘War Risk’ Clause”）。

POLAR 轮在圣彼得堡装载 69,493.28 吨燃料油后签发了 6 份指示提单，Gunvor International BV（以下简称“Gunvor”）是提单持有人及货物所有人和最终的收货人。因为亚丁湾当时被认定为高风险区域，船东购买了海盗赎金险（“K&R”），保额 500 万美金；与此同时，船东也向其战争险保险人支付了战争险附加费。

2010 年 10 月 30 日，该轮在穿越亚丁湾高风险区域时被索马里海盗劫持，并被扣押近 10 个月。2011 年 8 月 26 日，在船东支付 770 万美金赎金后该轮得以获释，船上大部分货

物完好。船舶在绕航进行必要的修理、补给和配员后，继续前往卸港新加坡，并在 2011 年 10 月交付剩余货物。

在交付货物前，船东宣布共同海损，货物保险人提供了 GAGUARANTEE，Gunvor 提供了 GABOND，其中均约定适用英国法，伦敦仲裁。海损理算后，根据理算报告，货方应当分摊 US\$4,829,393.22，其中赎金为主要部分。

## 二、主要争议

货方主张对于共损费用中的赎金部分，其不承担任何责任。依据提单及并入的航次租约，船东支付的赎金，其只能从由租家支付保费而额外投保的保险中获得相应的补偿。涉及的问题归纳为：

1. 依据航次租约，特别是第 39 条“WAR RISKS”及附加条款“the ‘Gulf of Aden’ Clause”和“the ‘War Risk’ Clause”及其隐含含义，船东是否被禁止向租家索赔额外保险已经承保的风险造成的损失；

2. 上述有关条款是否已经并入提单；

3. 依据提单，船东是否也同样禁止向提单持有人索赔额外保险已经承保的风险造成的损失；

4. 如果需要，对应条款中有关支付额外保费的义务部分，“租家”是否应相应地被替换为“提单持有人”。

## 三、仲裁及诉讼

因货方拒绝共损分摊，船东依据 GAGUARANTEE 和 GABOND 的约定提起伦敦仲裁。2020 年 1 月 8 日，仲裁庭就 4 个先决问题做出裁决，支持货方的观点，即货方无需支付共损分摊。

船东上诉至伦敦高院，高院支持了仲裁庭在上述问题 1 和 2 的观点，但不同意仲裁庭在问题 3 和 4 的认定，因此判决船东胜诉。货方提起上诉，上诉至上议院。上议院除了问题 1 没有明确观点外，支持了高院的其他裁定，因此驳回了货方的上诉，判决货方需要支付共损分摊。

货方上诉至英国最高法院。最高法院各位法官达成一致意见，驳回货方的上诉。Lord Hamblen 就上述 4 个问题逐一给出如下意见：

### 1. 船东是否被禁止向租家索赔额外保险已经承保的风险造成的损失？

对于特定的有保险承保的损失，合同双方可能约定当此类损失发生之时，只可以向保险人索赔获得补偿，而不能向对方索赔损失。此种做法被称为“insurance code”或“insurance fund”（以下为了表述方便，以“保险特别约定”代称“insurance code”或“insurance fund”）。

在 *Gard Marine and Energy Ltd v China National Chartering Co Ltd (The Ocean Victory)* [2017] UKSC 35 一案中，英国最高院认定光租租约中存在这样的保险特别约定。在 *Kodros Shipping Corp of Monrovia v Empresa Cubana de Fletes (The Evia (No 2))* [1983] 1AC 736 [HL] 一案中，英国上议院认定期租租约中存在这样的保险特别约定。

在“The Ocean Victory”一案中，对于是否存在此保险特别约定这个问题，首先，这是一个合同解释问题；其次，光租赁合同中明确船东和光租承租人是共同被保险人；再次，共同被保险人并不是决定性的因素，还要考虑其他因素，比如光船承租人负责修理及支付修理费，以及船舶全损的保险赔偿按照他们利益分配给抵押权人，船东和光船承租人等；再次，在“the Ocean Victory”中，上诉院 Longmore LJ 认为即使不存在共同被保险人的情况下，如果合同约定一方投保即说明双方同意向保险人获得补偿，而不互相追索。最高院 Lord Toulson 和 Lord Mance 并没有认同 Longmore LJ 的观点，并且恰恰相反，认为即使在共同被保险人的情况下，依然需要看其他合同约定来支持存在这样一个保险特别约定。

The Evia (No 2) 案是唯一一个认定在期租租约中存在保险特别约定的判决，但在 St Vincent Shipping Co Ltd v Bock, Godeffroy & Co (The Helen Miller), [1980] 2 Lloyd’s Rep 95 和 Pearl Carriers Inc v Japan Line Ltd (The Chemical Venture), [1993] 1 Lloyd’s Rep 508 两案中都已明确认定，租家支付额外保费这个单一事实并不足以构成保险特别约定。

首先，同 Abu Dhabi National Tanker Co v Product Star Shipping Ltd (The Product Star) [1993] 1 Lloyd’s Rep 397 案一样，双方在明确知晓亚丁湾海盗风险的情况下，对航线、费用和风险等做出了特别约定，船东无法主张依赖第 39 条战争风险条款，不存在“the Evia (No 2) 案”中 Lord Roskill 所强调和依赖的最为显著的特征，即船东享有的不受限制的权利和绝对的否决权 (“unqualified right” and “absolute veto”)；其次，不论是“The Helen Miller”等案，还是“The Evia (No.2)”案，均不认为租家支付保费是决定性因素，更何况本案中租家支付保费还存在限额的约定；再次，在已知海盗风险的情况下，船东不能行使第 39 条战争风险条款下面的权利，第 39 条也没有要求租家承担时间损失的责任；再次，条款的标题并不重要，即使重要，也是亚丁湾条款的标题重要，因其显示双方对穿越该区域的特别风险已经做了特别约定。

本案航次租约的约定与“the Evia (No 2)”案有重大不同，租家支付保费获得了穿越亚丁湾的权利，并且也没有承担时间损失的巨大额外责任，必须加以区分，因此，Lord Hamblen 不支持本案租约下有一个保险特别约定。另外，Lord Hamblen 强调：英国商法和航运法强调确定性和可预见性；除了“The Ocean Victory”案，在租约中寻找保险特别约定的做法会带来不确定性；如果双方不想保险人获得代位追偿权，完全可以简单地在合同中做出约定；实践中如果采取租约中寻找保险特别约定的做法，也会给保险安排带来不确定性。因此，对于问题 1，Lord Hamblen 认定不存在保险特别约定。

## 2. 上述有关条款是否已经并入提单？

Lord Hamblen 认为关于并入问题有大量的判例和明确的原则，即一般性的并入条款只能并入租约中与提单下运输、交付货物和支付运费等相关的条款 (“shipment, carriage and delivery of goods, or payment of freight”)。第 39 条战争风险条款及附加条款亚丁湾条款和战争风险条款涉及对船舶航线的约定，与运输 (“carriage”) 相关，因此，Lord Hamblen 判决相关条款并入了提单。

## 3. 船东是否也同样禁止向提单持有人索赔额外保险已经承保的风险造成的损失？

有关租约条款并入提单后，对于条款的解释需要在提单的框架下。如果对并入的条款不做逻辑修改，即将租家替换为提单持有人，则支付额外保费是租家的义务，而不是提单持有人的义务。在提单持有人没有支付保费义务的情况下，也就不会有保险特别约定。

**4. 如果需要，对应条款中有关支付额外保费的义务部分，“租家”是否应相应的被替换为“提单持有人”？**

对于通过一般并入条款并入的租约条款，只有需要使他们的意思适合提单时才被允许做逻辑修改，但本案中并不需要。亚丁湾条款和战争风险条款在提单下的意思清楚，准确的记录了船东同意穿越亚丁湾。并且诚如一审和上诉法官认定的，不允许逻辑修改是有肯定理由的（“positive reasons”），提单持有人不可能接受一个不知和不可预知金额支付义务。

基于上述分析，Lord Hamblen 认定船东在上述问题 1、3 和 4 中胜诉，因此驳回货方的上诉。

#### **四、结束语**

本案澄清了航次租船人支付保费这一单一事实并不足以构成保险特别约定，货方依然有义务支付海盗赎金的共损分摊，法官在判决中还涉及对战争风险条款的解读。当前胡塞武装和索马里海盗袭击商船，红海危机持续发酵，船东和租家面临各种挑战。希望当船东和租家面临困难选择之时，本案可以有些许帮助。下面为本案判决的链接，供诸位读者朋友参考。

<https://www.supremecourt.uk/cases/docs/uksc-2022-0009-judgment.pdf>

以上仅供会员参考，如需具体建议请联系协会相关人员。