

【关注】俄乌局势与运输合同（三）——附加保费与合同责任的承担

作者：特险部



摘要

租船合同中通常会约定船舶的航行区域范围（trading limits）或者租船人的安全港保证（safe port warranty）义务，这意味着租船人仅有权指示船舶前往约定地理范围内的港口或地区。但也有特殊情况，比如合同约定租船人可以指示船舶前往不在此范围内的港口或地区，但需要支付附加保费。由此产生的问题是，如果租船人为某一特定风险支付了附加保费，其能否免除租船合同下在相关附加保险承保范围内的责任？比如，租船人根据租船合同的约定为船东所投保的战争险支付了附加保费，但同时因为该战争风险导致租船人违反了安全港的义务，那么战争险保险人在赔偿船东后能否代位以违反了租船合同为由向租船人追偿？在俄乌冲突的背景下，协会也收到了许多关于该类问题的咨询。协会经过研究，发现英国法院有很多判例针对过这一问题，本文在此做一个简单的介绍和总结。

案例一、The “Helen Miller” 案

在 The Helen Miller ([1980] 2 Lloyd’s Rep. 95) 一案中，合同只是有租船人的安全港和在 IWL 内航行的保证，但是没有关于附加保费承担的条款，但租船人还是主动承担了附加保费。法院认为这并不能免除租船人安全港和在 IWL 内航行的责任。对于租船人来说，支付附加保费确实给他带来了好处，因为船东原本可能并不会同意一个航行区域外的航次，但是支付附加保费后租船人却可以指示船舶前往这些地区，但这并不代表租船人就不需要对这些地区的不安全负责了。法院认为，支付附加保费的目的是赋予租船人指示船舶前往超出航行区域外地区的权利，并不影响租船人在合同下的义务。

案例二、The “Evia (No.2)” 案

接下来就是该话题下最著名的判例 The Evia (No.2) ([1982] 2 Lloyd’s Rep. 307)。在该案中，法院认为当时的 Baltime 格式第 21 条 (A) 和 (B) 构成了 complete code, 也就是租船人支付了附加保费就免除了合同下相关的责任。该条规定(部分截取):

21 (A). The Vessel unless the consent of the Owners be first obtained not to be ordered nor continue to any place or on any voyage nor be used on any service which will bring her within a zone which is dangerous as the result of any actual or threatened act of war, war hostilities, warlike operations . . .

21 (B). Should the vessel . . . be . . . ordered within such zone or be exposed in any way to the said risks (1) the Owners to be entitled from time to time to insure their interests in the vessel and/or hire against any of the risks likely to be involved thereby on such terms as they shall think fit, the Charterers to make a refund to the Owners of the premium to demand; and (2) notwithstanding the terms of Clause 11 hire to be paid for all time lost including any lost owing to loss of or injury to the Master, Officers or Crew or to the action of the Crew in refusing to proceed to such zone or to be exposed to such risks.

法院之所以认为这个条款构成了 complete code, 是因为其有四大特征:

(1) 船东在第 21 (A) 条下有拒绝前往该条所指的危险区域的绝对权利 (veto);

(2) 如果因为危险发生得太晚船东来不及行使绝对否定权，船东在第 21 (B) 下也有权在特定情况下投保保险，并要求租船人支付保费；

(3) 尽管合同中有 off-hire 条款，在第 21 (B) (2) 规定的情况下不能停租；

(4) 第 2 条（有关航行区域和安全港的条款）的标题是 “trades”，第 21 条的标题是 “war”，这也表明了双方想要在第 21 条分配所有战争风险的意图。法院还提到，如果发生了战争险的承保风险带来的损失，保险人赔偿船东后还能以租船人违反安全港为由向租船人追偿，这对保险人来说必然是好事，但对于期租租船人来说，它支付的保费不仅没有给自己带来一点好处，还不能减轻原本的安全港的义务。第 21 条构成了 complete code，因为它已经明确了租船人承担保费的后果，并且保费也是一个对价 (consideration)。

从 The Evia (No. 2) 中我们似乎可以推断出，相关战争条款要构成一个 complete code，它的隐含逻辑是：如果要免除租船人在其他条款下违约的责任，那么可能因租船人违约而使得船东遭受的损失，都要通过条款约定进行责任分配，并且船东必须能够通过投保来使所有这些风险有效地得到保障，而相关保费由租船人承担。

另外一点值得注意的是，当前版本的 Baltime 格式与 The Evia (No. 2) 中的格式措辞略有不同。The Evia (No. 2) 一案中 Baltime 格式第 21 条要求租船人承担所有的战争险及其相关保险的保费，这包括了基础保费 (basic war risks premiums or calls) 和附加保费 (additional premiums or calls)，这可能也是法院认为第 21 条构成了 complete code 从而免除租船人责任的因素之一；但是在当前的版本中，船东需要负责战争险的基础保费，租船人负责的只是附加保费，这种情况下还能不能默认免除租船人的其他责任（比如因违反安全港的保证义务带来的责任）则不无疑问。

案例三、The “Concordia Fjord” 案

在接下来的 The Concordia Fjord ([1984] 1 Lloyd’ s Rep. 385) 一案，租船合同仅仅约定：“49. Annual War Risk Insurance to be for Owners’ account and any increase of same due to trading in water/areas including extra war risks premiums . . . to be for charterers’ account . . .” 事实是，在贝鲁特，船舶因为战争行为受损，租船人认为既然其已经承担了附加保费，就不应该再去承担安全港的责任。这个案件中，仲裁庭和法院全面分析了其与 The Evia (No. 2) 一案的区别。

首先，从来没有一个法律原则确定只要承担了保费就能免除相关的责任。对于船东来说，船东购买保险的资金来源即为租金，在此法院列举了两个例子：

第一种情况是租船人支付 US\$3,300 的租金，船东拿出其中 US\$100 购买相关保险；

第二种情况是租船人支付 US\$3,200 的租金，另外还需要支付船东 US\$100 用来购买相关保险。这两种情况下被保险人都是船东，租船人支付的对价都是 US\$3,300，并没有区别，而无论哪一种情况都不能直接免除租船人的责任。因此，具体能不能免除都是合同解释的问题。

其次，该案的加保条款并不构成一个 complete code，因为其没有 The Evia (No. 2) 战争条款所述的四大特征：

第一、船东并没有拒绝一个前往战区的航行指令的绝对否定权；

第二，该租船合同条款只是要求租船人支付针对战争险的额外保费（increase of same），并不像 The Evia (No. 2) 那样还允许船东购买针对租金损失（loss of hire）的保险然后要求租船人支付相应的保费；

第三，不同于 The Evia (No. 2)，该案的合同中并没有关于战争风险导致时间损失是否能停租的直接规定；第四，该案合同的条款标题并没有 “trade”、“war” 这种措辞，以表明双方想要制定独立、完整条款（complete code）的意图。

案例四、The “Chemical Venture” 案

在接下来的 The Chemical Venture ([1993] 1 Lloyd’s Rep. 508) 一案中，法院也不认为该案中的条款是一个 complete code，其理由大致与 The Concordia Fjord 给出的理由相似，法院也从船东的权利、条款对保费的分配和时间损失的相关约定方面与 The Evia (No. 2) 中的相关条款做出了区分。

案例五、The “Ocean Victory” 案

在接下来的著名判例 The Ocean Victory ([2014] 1 Lloyd’s Rep. 59) 中，租船合同条款与前面的判例都不相同，合同直接约定船东和租船人作为保险人的共同被保险人（joint-insured）。但是在上诉法院（注意这个案件最终上诉到了最高院）法官似乎认为，即使租船人不是共同被保险人，因为他支付了保费，就可以在没有相反约定的情况下认定租船人的违约也受到保险的保护，所以保险人无权向租船人求偿。似乎这个案

件上诉法院的法官采取了一种相对直接的观点：不管租船合同有没有把双方列为共同被保险人，只要租船人支付了保费，其就免除了相关的安全港责任。

案例六、The “Polar” 案

在近期的 The Polar ([2021] EWCA Civ 1828) 一案，法院总结了先前的判例。在该案中，租船合同中的战争险条款同样是一个类似 BIMCO 标准条款的非常完整的条款，关于保险安排方面，条款约定：“Any additional insurance premia (including, but not limited to, those in respect of H&M, crew, P&I kidnap risks and ransoms), crew bonuses (which to be in accordance with the international standard) shall be for chrtrs account. Max USD 40,000 for charterer’s account for any additional insurance premium except for crew bonus which to be max USD 20,000 for charterers account”，也就是说，租船人付的只是附加保费而且还是有限额的。果然，仲裁员认为该条款已经将亚丁湾的海盗风险明确分配给了租船人一方，适用 The Evia (No. 2) 的判决理由，租船人支付了保费后（虽然只是加保保费）就免除了相关战争、海盗风险带来的责任。但在上诉法院，法官评论了先前的 The Evia (No. 2) 和 The Ocean Victory，认为之所以 The Evia (No. 2) 得出了租船人可以免责的结论，是因为该案中的条款有特殊之处，构成了 complete code；而在 The Ocean Victory 中，尽管上诉法院的法官认为即使没有共保条款租船人也可以免除相关责任，但这个观点并没有得到最高法院的充分认可，最高法院的几位法官对此都只是不置可否或者没有做出直接肯定，因为 The Ocean Victory 本不需要就这个问题做出判决。总之，在 The Polar 案中，法官并没有得出只要租船人支付了附加保费就能免除相关责任的确定结论，而只是表达了一些观点；法官最终只是假设该条款默示了船东保险人不能再追偿，然后在此基础上对其他问题进行进一步的分析。

小结

通过上面对一系列判例的梳理，可以看出，本文探讨的问题似乎还没有一个明确的答案，需要法院在之后的案件中澄清。但基于现有判例，我们可以得出一个结论：并没有一个确定的法律原则规定租船人只要支付了附加保费就能够免除相关责任，除非通过解释合同的措辞能够得出这个结论。也就是需要个案分析合同条款的措辞。

同时，还需要注意的一个问题是，现今很多租船合同条款在租船人承担附加保费的基础上还会进一步给租船人的支付约定一个限额，比如 US\$50,000，而实际上的附加保费可能高于甚至远远高于这个数额，这种情况下租船人还能否免除其它条款下的相关责任是不无疑问的。因为如果简单认为租船人可以免除责任，那么随之而来的问题是能够免除多少责任，是全部还是按照比例？总之，租船合同双方可以根据上面的判例恰当拟定能够保护自己权利的合同条款。

本文仅供协会会员参考。会员如有进一步咨询，欢迎联系协会相关人员。