

## 【案例分析】提单并入条款再审视——简评“The Polor 轮”海盗赎金共损分摊案

作者：梁健



### 摘要

The Polor 轮海盗赎金共损分摊案近日由英国上诉法院作出裁判（[2021] EWCA Civ 1828），该案以提单并入条款内容的认定为基础，涉及保险、共同海损、免责条款限定解释等法律问题。法官对并入条款运用“迭代往复”（iterative）的解释方法，推理过程逻辑缜密，值得业界关注。

### 一、案件简介

2010年9月20日，船东与承租人订立 FIXTURE RECAP，其中并入经修改的 BPVOY 4 租约格式，明确涉海盗相关风险的额外保费（以4万美金为限）由承租人承担，船东为“Polor 轮”投保了单航次的绑架赎金险。船舶在装港完货后签发了指示提单，提单上注明了并入条款“All terms and conditions, liberties and exceptions of the

Charter Party, dated as overleaf, including the Law and Arbitration Clause are herein incorporated”。

2010年10月30日，该轮航行于亚丁湾海域时被索马里海盗劫持并扣押，在支付770万美元赎金后，Polor轮于次年8月26日被释放，并将大部分货物完好运抵目的港。船东宣布了共同海损，要求货方分摊其中约480万美元的海盗赎金，货方提出质疑：

1) 租约中关于海盗风险的条款是否有效并入了提单？

2) 如果并入，该条款承租人承担保费的约定是否意味着船东仅能就赎金损失向保险人提赔，而无权向货方请求共损分摊？

## 二、伦敦仲裁

伦敦仲裁庭认为提单并入条款的措辞宽泛，亚丁湾海盗风险条款与货物运输关系密切，相关租约条款可视为并入提单。此外，参贵族院 *The Evia* (No. 2) [1983] AC 736 案，承租人因承担了额外风险的保费，意味着船东承诺因承保风险造成的损失向保险人索赔，不再向承租人索赔或请求共损分摊，且该承诺被并入提单，无论提单持有人实际支付保费与否。且如有必要，仲裁庭也同意将并入条款中的承租人“转换”(manipulate) 为提单持有人以明确后者支付额外保费的义务，尽管船东实际请求其支付的情况十分罕见。综上，仲裁庭支持了货方的抗辩，在以上租约条款并入提单后，船东仅能就海盗赎金向保险人提赔，而无权向货方请求共损分摊。

## 三、伦敦高等法院判决

船东就裁决中两个法律问题向高等法院提起上诉。高等法院法官对问题一认为尽管并入条款措辞宽泛，租约中特殊风险保费承担的约定与运输密切相关，但该约定不宜被并入提单，或者即使并入，提单持有人也不应承担支付该保费的义务。一方面因提单持有人仅同意依据租约条款支付运费，而不包括租约中的其它额外费用，例如因航行亚丁湾水域产生的额外安保费、护航费、绕航费等；另一方面，由于可能存在多位提单持有人，此种费用如何在各提单持有人间分摊具有很多不确定性。

关于问题二，租约中约定由承租人支付保费，船东只能向保险人索赔承保损失，无权向承租人索赔或请求共损分摊。但在船东和提单持有人之间，由于本案提单持有人并未同意支付该保费（与 *The Evia* (No. 2) 案和 *The Ocean Victory* [2017] UKSC 35 案中情形不同），因此船东有权向提单持有人请求分摊海盗赎金。

#### 四、上诉法院裁判

货方继而向上诉法院提起上诉并主张：第一，无论提单持有人是否负有支付额外保费的义务，船东在租约中承诺仅向保险人提赔已并入提单。该做法符合商业实践，因为货方才是对货物顺利运抵目的地享有利益，且承担海盗赎金共损分摊风险的一方，其也是相应租约条款旨在保障的对象。第二，如有必要，应当将并入条款中的承租人“转换”为提单持有人以明确后者支付额外保费的义务。

本案在上诉法院由 Lord Justice Peter Jackson、Lord Justice Males 和 Sir Patrick Elias 主审，判决主文由 Lord Justice Males 作出，另外两位法官持相同观点。

##### 1. 提单并入条款争议的概括性总结

已有许多先例针对提单并入条款的问题，我援引 Scrutton on Charterparties 第 24 版中对这个问题的总结：“为了明确哪些条款被并入了提单，须分三个层面分析：

1) 首先要看并入条款本身措辞是否足够宽泛，通常措辞下仅能并入租约中与货物装卸、运输、以及运费支付相关的条款。但如果措辞足够明确，则可并入租约中其他条款，甚至可在一定程度上将承租人“转换”为提单持有人。此外，从普通法发展来看，即使租约条款由于语言错误从字面上看不属于被并入的内容，但只要并入条款本身措辞足够精确，则仍可将其并入提单。

2) 如果并入条款措辞是宽泛的，则需进一步检验拟被并入的租约条款在提单中是否有实际意义，如果没有实际意义则不应被并入。这方面应当灵活把握而不应过于机械，而且不得有违常识。如果租约条款与货物装卸或运输相关，并入时在一定程度上将承租人“转换”为提单持有人是允许的，且如果并入条款措辞精确地针对了租约其他条款，则这种“转换”也可相应放宽。

3) 如果租约条款通过初步分析可以被并入，则仍需检验其与提单其他明示条款是否存在冲突，如果存在冲突则不应被并入。”

需要注意的是，关于并入条款的问题本质上是对提单内容的解释，因此法院需明确所涉条款的客观含义，并充分参考与之相关的商业背景（参 Wood v Capita Insurance Services Ltd [2017] UKSC 24）。就解释提单内容而言，本质上与解释其他合同无异，需要一个“迭代往复”（iterative）的过程，好比以上 Scrutton on Charterparties 所描述的那样，从不同层面对相应条款进行分析，并反复检验之前所得到的结论。

此外，提单本身具有一定特殊性。第一，它是被立法(Carriage of Goods Act 1924)突破相对性的合同，伴随着提单的流转，合同项下的权利和义务也随之流转至最终的提单持有人。第二，提单与航次租约有很大不同，后者是船东和承租人签署的覆盖整个航次的独立合同，但在同一个航次下却可能签发多份针对不同货物的提单，这些提单可能会被转让给不同收货人，各收货人可能位于不同的卸货港或国家，而这些信息在船东签发提单时通常是无从掌握的。第三，尽管英国法对并入条款相对宽松，但需谨记的是，货方在受让提单时可能对并入的租约条款无从知晓，因此不宜将繁琐的或不寻常的租约条款并入提单，即使这些条款与货物运输直接相关（参 The Miramar [1984] AC 676）。

## 2. 租约条款的理解

与本案关系密切的先例包括 The Evia (No. 2)案和 The Ocean Victory 案。在 The Evia (No. 2)一案，贵族院认为承租人对特殊风险保费的承担意味着解除其对相应风险的赔偿责任。在 The Ocean Victory 一案，最高院多数意见认为共同保险 (joint insurance) 下被保险人之间就承保风险不再具有相互索赔权，该判决也充分参考了 Longmore 勋爵在上诉法院的观点：“即使不存在共同保险，如果合同约定一方就某一风险负责投保，则在相应损失发生后另一方或其代位保险人无权再向其索赔或代位求偿，否则支付保费的一方没有得到任何可期待利益”。

本案与上述两个先例有一定不同：一、本案不存在共同保险，二、本案承租人承担额度受限的保费。因此相比先例，本案承租人处于相对不利的地位。但我认为从“合同自然解释或默示” (on the natural interpretation of or implication from the contractual arrangements) 角度，本案租约存在类似默示条件，即船东不会就海盗赎金向承租人请求共损分摊。

## 3. 并入条款的初步分析

虽然本案并入条款措辞宽泛，足以将与海盗风险相关的租约明示条款并入提单，但其能否并入租约默示条款存有疑问。此外，即使是租约明示条款，当事人也无意将与海盗风险相关的全部条款并入提单，例如租约中装货前相关权利义务的分配或有关时间损失的分配等。但就额外保费支付条款而言，这是船东放弃绕航好望角，同意船舶穿越亚丁湾水域进入苏伊士运河的前提条件，因此租约中关于额外保费支付的约定与货物运输直接相关。从这一角度初步分析，租约中额外保费支付的约定并入了提单。

## 4. “转换”的问题

基于以上初步分析，接下来讨论是否可以将并入提单的租约条款中的承租人“转换”为提单持有人，进而由后者也承担支付额外保费的义务。我认为这是不合适的，因为如果涉及不同的提单持有人，他们一定想要知道该费用将如何分配，是依据运费比例、货物价值比例、或是货物数量比例进行分摊？是否对此负有连带义务？一方支付全部费用后该如何向其他提单持有人（可能位于不同的港口甚至不同的国家）追偿？然而在本案中，提单或是租约对此都只字未提，因此提单以及并入的租约条款都无意让提单持有人承担支付额外保费的义务。

#### 5. 并入条款的实际意义

基于以上分析，带来的进一步问题是既然提单持有人无义务支付额外保费，那么租约中相应条款被并入提单的意义何在？在我看来，这种并入虽然没有直接转变额外保费的承担主体，但其客观上显示了该笔费用被支付的事实，进而表明船东同意船舶穿过亚丁湾水域进入苏伊士运河以完成货物运输。如果否定这种并入，那么提单所涉的运输航线将变得极为不确定。

#### 6. 关于货方的共损分摊责任

接下来是最终的问题，即货方在提单下是否有责任分摊海盗赎金。对此，货方一个强有力的论点是在共同海损案件中，船东一定会请求货方参与分摊，并以相应共损协议或担保作为放货条件，因此应当认定承租人是在为了提单持有人的利益而对相应风险支付额外保费，并以此为条件确保船东不会绕航其他水域。

我对此并不认同，因为对提单持有人而言，他们可以预见海盗风险的存在，他们清楚如果船舶穿过亚丁湾，船东将为此投保特殊保险。他们同样清楚如果船东支付海盗赎金，将会向其主张共损分摊。如果他们想要拒绝此种共损分摊责任，则应在提单中清楚地表明其立场，而不是通过复杂地解释并入条款以试图获得相应默示权利。

参 Gilbert-Ash (Northern) Ltd v Modern Engineering (Bristol) Ltd [1974] AC 689 一案的观点，应当假设除有明确相反的约定外，合同当事人无意放弃其应有的法律救济。就本案而言，不仅提单中没有这种“明确相反的约定”，而且也无法从被并入的租约条款中得出类似的默示结论，尤其是在本案承租人仅承担额度受限的保费情况下。

综上，我驳回货方的上诉请求。

## 五、简评

“租约提单的主要特征即在于并入条款的存在，其本质上是将一份合同（租约）中的若干条款并入另一份合同（提单），因此关于并入条款的争议往往都十分复杂，尤其是被并入的租约通常其自身也在并入着其他标准格式的合同或之前的惯用范本，例如本案的 FIXTURE RECAP 即是并入了经修改的 BPVOY 4 租约格式。

由于被并入的租约条款繁杂，且提单持有人（CIF 买方）在签订买卖合同时往往对此无从知晓，因此在一般的并入条款争议中，通常都是提单持有人对并入条款持排斥态度。本案颇有旨趣的是，反过来是货方为了规避共损分摊责任在极力主张并入条款的有效性，而船东则对此提出质疑。最终在法官逻辑缜密地抽丝剥茧下，认定即使相应租约条款被并入提单，但由于措辞不足以明确排除提单持有人的法定责任，因此船东仍可向其主张共损分摊。

本案法官对并入条款所采用的“迭代往复”（iterative）解释方法可谓经典，但仲裁庭与法院之间不同的裁判结论也体现出合同解释所带来的司法风险。本案也再次提醒着广大会员在签署提单或租约时，宜使用清楚明晰的措辞减少合同的解释空间，尤其是对于有悖法律默示的特殊事项则更应如此。

以上仅供会员参考，如需具体建议请联系协会相关人员。