

“埃里卡号”事故后石油巨头“审批”的变化

作者：Winter Scott LLP

合伙人 Angus Jamieson 及律师 Christopher Wood

1999年12月12日，1975年建造的载重吨为37,283吨的油轮“埃里卡号”（"Erika"）在比斯开湾遭遇大海浪，船身断为两截，船上的30,000吨重油中的大部分泄漏至大西洋海域，随后殃及布列塔尼海岸和法国西海岸地区。

“埃里卡号”的船东 Tevere Shipping 是一家在马耳他注册登记的公司，在经过期租和程租的方式后租给了“石油巨头”道达尔集团的租船机构——Total Transport Corporation（道达尔运输公司）。尽管船龄过高，该船舶仍然由意大利船级社（RINA）入级，并且通过了道达尔集团的审批（虽然道达尔集团为期一年的“审批期限”实际上已经过期）。

“埃里卡号”在法国上述地区的沉没造成了深远的环境影响。油污清理作业自2000年1月开始，直到2003年6月方才结束。据道达尔集团估算，其已拨出2亿欧元用于修复生态环境的损害，但该事件已对该地区带来了严重的后果，包括对当地渔业经济和野生动物造成的巨大损失。¹

除了道达尔集团为此次清理作业划拨的不菲资金以外，2008年1月16日，巴黎刑事法院认定道达尔集团对此次漏油事件负有责任，并责令其另行支付1.92亿欧元的赔偿金和罚款。该法院认为道达尔集团审批以及使用该船舶导致了此次灾难的发生原因。2010年3月，道达尔集团向上诉法院提出的上诉最终以败诉而告终。撰写本文期间，道达尔集团（及其他被认定负有责任的被告）已向法国最高法院提出上诉。

道达尔集团在“埃里卡号”事故发生后的处境充分说明，一旦发生灾难，石油巨头（或租用油轮的任何公司）可能会因为批准和使用一艘在之后的事件中造成污染的船舶而导致自己承担过度的责任，远远超过普通商业情形下可能出现的最坏情况。

以前的惯常做法是，船舶的审批期限由石油巨头及油轮市场的其他参与者“审批”。不同的商业主体所批准的船舶审批期限各不相同。然而，“审批”结果却是相同的。一旦船舶获得“石油巨头”的审批，则该船舶在审批期限内就会被该“石油巨头”接受用于租用（就其技术上的可接受性而言）。这就意味着，只要该船舶通过石油巨头的代表的检验（如果这是该石油巨头审批体系的一部分），那么该船舶就有可能“得到”超过一个的审批。因此，油轮租船合同中会包含一种条款，我们称其为“审批条款”。从本质上说，这些条款背后的商业意图是，“石油巨头的审批”反映了船舶的质量。因此，如果该船舶获得了三家石油巨头的审批，则会让人认为未来的承租人（无论是否为石油巨头）都会合理的相信该船舶在技术上是可靠的。同样，在长期的期租合同中，若船东同意保证（通常也是这样的情况）该船舶在整个当前的租船合同内能够维持三家石油巨头的审批，这就意味着该船舶将会被维护以达到保持“审批”所需要的标准。

但在“埃里卡号”事故发生之后，我们可以清晰地看到，石油巨头将其声誉和银行资金结余任由船舶运营人的摆布是不恰当的。船舶运营人可能不会为了回报石油巨头的审批而悉心维护船舶。因此，石油巨头有必要采用一种更为细致的方法做好油轮的审查和运营。

现有的方法是每次船舶被推荐给特定公司时对其进行“审查”。每一家公司的审查流程略有不同，并且专注于船舶的不同层面的特征。但审批流程涉及诸多“数据流”（"data stream"），包括但不限于该公司在以往经营中对该船舶经验，以及船舶运营人的油轮管理与自我评估表（简称“TMSA”）和该船舶的 SIRE 报告。

早在 1993 年引入的船舶检查报告程序（Ship Inspection Report programme，简称“SIRE”）数据库的普及度和使用率与日俱增。SIRE 是一个电子数据库，它详细记录了船舶的实体检查结果及其他资料。每次船舶检查后均创建一个 SIRE 报告，该报告可能包括的其他资料，例如港监的扣押或撞船信息也记录在系统内。与石油公司国际海事论坛（OCIMF）相关的商业实体可付费访问数据库查询相关船舶报告。但是，这些报告的一个重点是，它们不是，也不希望被当作是“审批”。为了 SIRE 而创建的报告仅仅是事实的记录，最多是验船师对船舶状况给出的意见。一艘船是不会“通过”或者“未通过”一份 SIRE 报告的。SIRE 系统上记载的报告可能足以令该船舶在商业上不可接受（如该报告注明该船舶的保养或管理存在诸多不足）。但是，这只是 SIRE 报告输入的审查流程的一个产物，而不是因为该船舶“未通过”一项检验。因此，商事法院在“Elli”和“Frixos”[2008] 1 Lloyd's Rep.262 案中做出的判决将 SIRE 描述为一个“石油巨头审批体系”是没有帮助的。

另一个不言而喻但应引起注意的问题是，并非所有船舶在完成审批程序并对外出租（若船况允许）之前均进行实体检查。这是一个实用性的问题，因此，有意向租用油轮的公司作出审查决定前应当依赖 SIRE 和 TMSA 等系统中所载数据。但是，逆命题同样成立。即便石油巨头无意租用该船舶，船舶运营人仍然可以付费获得石油巨头或其检验机构³的检验。这对船舶运营人的好处是不言而喻的，例如该船舶之前在 SIRE 系统内有一份“糟糕”的报告，而船舶运营人已经实施了大量的纠正工作。一份更新后的体现船舶状况改进的 SIRE 报告有助于船舶营运人在市场上租出该船。但是，在是否租用该船舶的问题上，潜在承租人审查部门仍然有自由裁量权，它有权（在大多数情况下均会）考虑到该船舶之前的状况。

因此，一般情况是，在考虑了租船公司可以获得的各种数据的基础上，目前普遍被接受的做法是，租船公司可以完全拒绝租用某条船舶（SIRE 报告或其他资料可能会显示该公司在某段时间内无意租用该船舶）。然而，租船公司不会完全“批准”租用某条船舶，因为即便该船舶对于某特定贸易或某项拟开展的业务是可以接受的，但是只要它被推荐给将来的业务，就算此前它可能曾被该公司租用，该船舶仍需再次接受审查。

商业公司及其法律顾问所面临的问题是，各方在租船合同中用“审批”来表达他们对船舶审查状态的意向的做法仍然比较普遍。但是，这是一个过时的了

表达方式，无助于各方清楚阐明各自在合同中负有的义务。但是，无论是通过惯例或商业考量⁴，针对此类条款而引发的问题的诉讼案件非常之少。然而，最新出现的两个案例不得不涉及租船合同中的“石油巨头审批”条款的适用，其中石油巨头不再如往常一样给出完全批准。这些案例引发了两个有趣的问题：

1. 谁是“石油巨头”？
2. 获得石油巨头批准的义务到底是什么含义？

谁是“石油巨头”？

这个问题引发了一些争议，也是“Savina Caylyn 号” [2011] 1 Lloyd's Rep.552 案的一个争议。租船合同中载有的“石油巨头审批”条款提及了“石油巨头”，此外在该条款的其他部分列出了五家被公认为“石油巨头”的公司⁵。在该案中，承租人辩称，即便该条款的其他部分明确提到了这些被指明的公司，“石油巨头”一词必须包括康菲石油公司，因为承租人主张康菲石油公司在市场上被视为“石油巨头”。石油巨头的身份与本案所涉争议是有关联的，因为该条款（Simon J. 在判决中采纳了大律师的描述，认为该条款“既冗长又晦涩”）指出，一旦该船舶“因船东/船舶的原因导致连续三（3）次未通过石油巨头的审核/检查”，那么承租人有权“立即停租该船舶，直至其通过下一次审查为止”。承租人称，该船舶未通过康菲石油公司的审查，而这构成连续三次未通过的石油巨头的“审核/检查”，并使得承租人有权停租该船舶。

在仲裁裁决中，仲裁庭在专家证据的协助下认定，“石油巨头”一词的一般含义包括以上提及的全部六家公司。在判决书第 33 段到 38 段中，Simon J 考虑了船东的意见，即该条款对于“石油巨头”一词提供了内在的定义。法官判决如下：

“有清楚和明确的意向表明该条款前半部分的含义应当受到限制，应参考五家石油巨头公司中的至少三家的审批。有人可以辩称（正如船东的律师所做的），第 50 条的起草并不完全适用于承租人就交船和船舶运营分开分析……该分析具有内部一致性，在商业层面是可行的。正如仲裁员在仲裁裁决理由的第 34 段（4）认定的：

在我看来，船舶运营审批被限定在一部分的石油巨头在商业层面是行不通的。船舶的可交易性将取决于任何石油巨头出具的好或者坏的报告。”

故此，法官认为仲裁庭将“石油巨头”定义为六家被公认的“大公司”之一，即英国石油、壳牌、埃克森美孚、雪佛龙德士古、道达尔菲纳埃尔夫和康菲石油公司是正确的。

“Savina Caylyn 号”判决中的这部分内容将有助于解释类似的条款，因为仲裁庭明确认定，法院也支持市场将这六家公司视为“石油巨头”。然而，本文建议，诉讼当事人总是会通过举证表明市场的观点已发生变化，即某个现有的石

油巨头已经不在名单上，或有新的公司被市场公认为“石油巨头”。从“Savina Caylyn 号”的这一判决中可以明显看到，一条类似条款的解释仍然是条文解释的问题。当事人各方仍然可以通过明晰的词语在条款中定义自己的“石油巨头”名单，一旦他们这么做的话，法院极有可能给予当事人各方明显的意图（如表述清楚的话）以效力。

获得石油巨头批准的义务到底是什么含义？

如上所述，针对“石油巨头审批”条款的起草并未跟上行业内做法的发展趋势。结果是商业实体及其律师经常面临的问题是如何界定其在某个条款下的义务，例如，一个条款要求某条船舶在整个租约期内有三家石油巨头的审批。若石油巨头们没有给出完全的审批，鉴于严格来说这成为一项无法履行的义务，那么这项义务应当被赋予怎样的意义？

在“Rowan 号”[2011] 2 Lloyd's Rep. 331 一案中，法院恰恰碰到了这个问题。该案件中的租船合同订立于 2007 年 6 月 6 日，它规定“船东保证该船舶经以下公司审批，且在整个租船合同期内维持这已审批状态（船东应告知检验日期和到期日期）……“船舶经过：英国石油/埃克森石油/Lukoil/挪威国家石油公司/MOH 公司的审批。”作为老生常谈的一条法律原则，只要有可能，那么法院就会尝试将合同的全部条款赋予效力，尤其是当合同当事人已经明确地对某项条款表达了意愿。

Mackie 大法官在“Rowan 号”判决书中首先指出，在该案中指定的专家们一致得出的结论是：“明确的审批仅仅是给予特定的航次，而非一段时间。”显而易见的是，这一观点导致现代船舶“审批”的惯例与租船合同确保一艘船在租约期内获得“审批”的义务相冲突。

在该案中，船东提出的建议是，一个“审批”应当被理解为从某家石油巨头获得一条信息，该信息的措词类似于：

“我方已收到关于这条船舶的充分资料，自船舶检验日期起计算的 12 个月内，我方通常不会要求对该船舶再次进行检验。

但是请注意该信函不构成该船舶用于 Lukoil-Litasco 的业务或前往 Lukoil 的码头或设施的全部审批。每次该船舶用于 Lukoil/Litasco 的业务或打算前往我方的某个码头或设施时，我方会对该船舶进行审查。

除了其他标准外，我方将根据船舶持续令人满意的表现以及我方可能收到的任何反馈做出决定”。

这就是“Rowan 号”案中船东从 Lukoil 收到的信息的措词，船东认为它构成“审批”。这一主张得到了 Mackie 大法官的认可，他认为：

不管这些信函的措词，双方提供的证据实际上是一致的，即“审批”一词在目前的背景下（至少在 2007 年）并不是其字面含义“获得批准”，而是“可接

受”，有待进一步审批。尽管市场上有些人不愿意使用“审批函”这个词语，但毫无疑问的是，条款中“已批准”这个词语所指的就是这样的信函。即便存在这种看法，【承租人的大律师】的主要观点是，“已批准”是一个普通的英文词汇，因此船东保证该船舶的确获得了审批，且在整个租船合同期内保持这一状态。在我看来，该主张必然会失败，因为充分的证据表明，虽然可能存在引起外部人士混淆的风险，但该案件中的信函应构成审批函。【承租人的专家】似乎认同这一点。我也不例外。因此，必须正确解读保证条款中的“已批准”这个词语。

就“Rowan 号”案件的事实以及该案件中考虑的合同条款而言，我们认为大法官 Mackie 的决定是正确的。本案的法官处在一个非常尴尬的境地，因为他需要尝试将一项合同义务赋予效力，并通过一些文件来解释该义务及其履行，虽然这些文件表面上清楚的说明他们实际上并不是设想中的东西（即“审批文件”）。这是一种最不能令人满意的状况，原因至少有两点：

- a. 通过引述一份明确说明这并非一方当事人所主张的东西的文件而使得该当事人可以免除一项义务是有悖常理的。
- b. 绝大多数的“石油巨头审批条款”要求船东确保船舶在一定期间内或由一定的石油巨头在何特定时间“被审批”（例如交船时）。但实际的操作是，假如“Rowan 号”案件中的“审批函”被视为构成“审批”是有决定性的，那么这些信函往往是仅针对承租人（作为二船东）的请求而询问特定的业务。因此这可能产生将获得必要的“审批”的责任转嫁到承租人身上的风险，正如在“Rowan 号”案件中，提议将船舶用于与特定对方之间进行的特定业务。在这方面船东的责任与承租人的责任之间的准确关系似乎尚未充分界定。

解决这两个问题的答案是对并入油轮租船合同的条款进行修订或妥善起草该条款。有可能的是，一般的做法会不再要求硬性的“审批”（例如“Rowan 号”案），从而远离因此可能带来的困难，而通过不存在拒绝（例如“Savina Caylyn 号”案）来确定船舶的可接受性。不论在哪一个情况下，慎重起草新的条款或者对于目前的标准条款进行有根据的修订都应得到鼓励，从而使得商业惯例和合同条款保持一致，并使得仲裁庭和法院可以用合理且一致的方式解释当事人各方的义务。

结论

根据已公布的判决/裁决，很明显仲裁庭和法院已经在当事人使用的合同条款与他们的商业惯例脱节的情况下，尽力根据当事人的意愿将条款赋予效力。虽然在市场的认知方面，仲裁庭和法院得到了专家证据的协助，但是尽快取消使用“石油巨头的审批”这一表述，并用更新的条款予以替换对于商业各方都是有益的。因为商业各方有一种自然的惰性，即延误采纳新的合同条款，这似乎意味着整个过程是缓慢的。但是，与此同时，商业各方的意图与他们所说的（或者甚至他们以为自己所表达的或以为他们可能已经说的）之间持续混淆和

脱节的只会导致产生更多的开支和诉讼，因此准确和明晰的表述会更有利于贸易中所有参与者的利益。

- 1 在数不胜数的海事伤亡事故中，1999 年 12 月至 2000 年 1 月期间估计约有 42000 只禽鸟因漏油事故死亡。《“埃里卡号”漏油事故对海鸟造成的直接影响》，2002 年在托雷斯港召开的石油污染和生物多样性保护会议上刊载的文章，作者 Cadiou、Chenesseau 和 Joslain 。
- 2 据事后回忆，TTC 只是按航次租用船舶，货物从敦刻尔克运往意大利，载货量相对较少。在这种情况下（即便是毁约性违约），支付 3.92 亿欧元的赔偿金令人匪夷所思。
- 3 一些石油巨头将其所有船舶检验工作单独分包给其他公司；例如，埃克森美孚公司的船舶检验工作由一家名为 IMT 的公司负责打理。
- 4 值得注意的是，在“*The Sunflower*”（2000）和“*The Elh and The Frixos*”（2008）做出的决定之中，劳氏法律报告并未针对“石油巨头审批”条款的应用或含义提供任何案例。
- 5 租船合同明确提到了英国石油、壳牌、埃克森美孚、Chevtex 和道达尔菲纳埃尔夫公司。