

## Tai Prize 案——英國上訴法院重申，船長有義務獨立記錄貨物狀況

不出所料，Tai Prize 案的判決結果再次確認了船長在《海牙—威士比規則》下負有的義務。而此案是期租人試圖將大豆裝船前的狀況導致的貨損責任轉嫁給程租人的一次失敗嘗試。本文作者對案件進行了細緻的剖析，並與 Penningtons Manches Cooper 律師事務所的 Darryl Kennard 律師討論了船東、期租人及其保賠協會在此類案件中可以選擇的方案。



在 PRIMINDS SHIPPING (HK) CO LTD 訴 NOBLE CHARTERING INC (Tai Prize 輪) 一案中，上訴法院維持了商事法院的原判，即托運人在提交給船長的提單草稿中所作的陳述不構成托運人/租船人對貨物表面狀況的保證。這是因為根據《海牙規則》，承運人有獨立義務在提單上準確記錄貨物裝船時的表面狀況。

### 背景

Tai Prize 輪在巴西裝載了 63,366.150 公噸大豆，運往中國。托運人向船東提交了一份提單，其中在“托運人對貨物的描述”一欄項下寫明“清潔已裝船”，並注明“裝船時...表面狀況良好”。卸船時，收貨人以貨物灼傷、變色和黴變為由提起索賠，並在中國法院向原船東（即提單項下的承運人）提起的訴訟中勝訴。原船東根據主期租合同中併入的《保賠協會問

協議》，向二船東追償，後者分擔了 50% 的賠償額。二船東隨後根據經修訂的《1973 年北美穀物航次租船合同》，要求租船人承擔其分擔的全部賠償額。仲裁庭經審理後裁決支持二船東的主張，理由如下：(i) 托運人/租船人原本只要進行合理的裝船前檢驗，就能發現貨物的表面狀況並不良好，(ii) 因此，其提交給船東簽署的提單草本並不準確，因為其中寫明貨物在裝船時表面狀況良好；及 (iii) 對於因簽署不準確的提單草本而承擔的責任，船東有權獲得賠償，因為船長在裝船期間通過合理的檢驗，仍無法輕易發現貨物的不良狀況。

## 商事法院

租船人將仲裁裁決上訴至最高法院。最高法院審議了以下問題：

1. 提單草本上預先填寫的“清潔已裝船”和“表面狀況良好”字句，是否構成托運人關於已知曉托運貨物表面狀況的陳述或保證？又或者，提單草本是否只是向船長發出的邀請，即請船長在合理檢驗後，自行對貨物的表面狀況作出評估？
2. 從法律角度看，已簽發的提單是否不準確？
3. 如果提單不準確，租船人是否基於保證或默示賠償保證而需向船東承擔責任？

最高法院推翻了仲裁裁決，認定提單草本中的預填字句不構成保證或陳述，因為船長有義務獨立評估並記錄貨物的表面狀況。此外，由於正如船長或船員在裝船期間進行合理檢驗所見，貨物並無損壞，故沒有理由對提單作出批註，因此從法律角度看，提單並無不準確之處。鑒於提單是準確的，因此無須再討論最後一個問題。

## 上訴法院的判決

上訴法院同樣審議了上述三個問題，並維持了商事法院的原判。

首先，上訴法院考量了提單中“表面狀況良好”備註的含義。仲裁員認可船長在裝船時無法看出任何貨損，但卻認為托運人在裝船前原本可以發現貨損，從而認定貨物的表面狀況並不良好。法院援引 *The Nogar Marin* 案判決，認定仲裁員適用了錯誤的判斷標準；提單上的相關字句應視為船長（而非托運人）的陳述。本案再次肯定了 *David Agmashenebeli [2003]* 案中的法律原則，即“表面狀況良好”的備註是船長對貨物裝船時的外部狀況所作的陳述，該陳述是在一名稱職船長基於裝船當時的情況，經過合理檢驗而作出的。“合理檢驗”並不要求船長必須是貨物方面的專家，不必進行顆粒檢驗，也不必為了檢驗而中斷正常的裝貨作業。

提單上注明的貨物狀況是從船長角度所作的備註，這一原則符合提單中併入的《海牙規則》條款。《海牙規則》第三條第 3 款規定，經托運人要求，承運人有義務簽發提單，其中載明特定資訊，例如貨物的包裝件數、主要標記、數量、重量和表面狀況。此外，海牙規則第三條第 5 款還規定，托運人向承運人保證所有該等資訊的準確性（並作出相應的賠償保證）；但重要的是，貨物表面狀況良好並不在托運人的上述保證之列。

如果上述條款確立了船長有義務記錄貨物的表面狀況，那麼托運人提交的提單草本中“裝船時表面狀況良好”和“清潔已裝船”的表述有何作用？船東主張，該等表述是關於托運人知曉貨物狀況的陳述，因此如果陳述不準確，托運人應承擔賠償責任。法院認為並非如此，原因是船長有義務基於其自身對貨物表面狀況的評估簽發提單，而上述主張顯然與這項義務相悖。托運人提交提單草本的行為僅僅是向船長發出邀請，而船長必須在裝船時按照正常裝船程序檢驗貨物的外部狀況，以確認貨物的表面狀況良好。如果無法認同托運人提交的“清潔”提單草本，船長有權利也有義務對貨物裝船時的表面狀況作出適當的批註。這項原則可

以追溯到提單的基本功能，即提單是承運人簽發的貨物已裝船收據，也是提單持有人和承運人之間的運輸合同（或合同的證明）。

綜上所述，對於上述法律問題，法院認定：

1. 托運人提供的提單草本中的表述並不構成陳述或保證，而是向船長發出的邀請，請船長對貨物的表面狀況作出獨立陳述。
2. 本案中簽發的提單並無不準確之處。

關於默示賠償保證的問題，提交提單草本的托運人不可能作出相關的默示賠償保證，因為這與承運人在《海牙規則》項下的義務相悖，即承運人有義務簽發載明貨物裝船時表面狀況的提單。

借此機會，對於 *Tai Prize* 案的判決，我們結合在中國發生的、因貨物固有缺陷引起的大豆索賠案，與 *Penningtons Manches Cooper* 律師事務所的合夥人 *Darryl Kennard* 律師進行了討論。

上訴法院假設了一種理論上的情形，即托運人實際知曉貨物的不良狀況，而船長無法通過合理手段發現該不良狀況，並就此對船東表達了一定程度的同情，暗示在這種情形下托運人可能作出了默示陳述。那麼要證明知情，應適用哪種判斷標準？此外，證明重大過失是否也可以？

適用的判斷標準是托運人在裝船時實際知曉貨物存在缺陷。無論如何，這只是一個理論性的問題，因為托運人只是向船長提供了提單草本，並未作出明示或默示陳述。如果船長自行判斷認為貨物的表面狀況並不良好，則其並無義務接受提單草本中預先印刷的內容。另一個問題是遭受損失一方（即原船東或二船東）應當根據租船合同鍵還是提單提起索賠。後者可能勝訴概率更大。如果能夠證明托運人在明知的情況下，故意托運受損貨物並提交“清潔”提單草本，以獲取缺陷貨物的貨款，從而損害船東的利益為己謀利，則遭受損失一方可能可以主張經濟侵權。

**該判決是否如船東所稱，可能會“鼓勵”托運人/程租人疏忽大意或不謹慎行事？**

清潔提單就是沒有任何批註的提單（*Sea Success* 案）——有關貨物表面狀況的資訊都應由船長提供。本案僅僅是明確了提單草本格式件不構成對貨物表面狀況的陳述。托運人怎麼可能被鼓勵去做他們一開始就沒有在做的事呢？如果缺陷不屬於表面狀況，則船東不會被剝奪抗辯權，但他們需要認真地保存充分記錄，通過履行舉證責任來證明其已經對貨物盡到照管義務，而且相關缺陷在裝船時並不明顯，或者並非由船方造成。不宜將索賠事由和提單中的備註混為一談。在中國訴訟中，船東未能說服法院支持“其無須對貨物的受損狀況承擔責任”的主張。引發責任的事由並不是提單中對貨物表面狀況的陳述。該陳述在船長可以確定的範圍內是準確的。

作為保賠保險承保範圍的基準，《海牙—威士比規則》明確規定了承運人在簽發提單時所負的義務。*Tai Prize* 案的判決是讓船東承擔了更多的義務，還是只是重申了早已眾所周知的原則？（*The David Agmashenebeli* [2003] / *Nogar Marin* [1988]）

此案判決使保賠風險與《海牙—威士比規則》規定保持一致。確保提單中有關貨物表面狀況的事實性內容的準確性，一直都是船長的義務，而非托運人的義務。托運人只負責提供待裝船的貨物，因此不能要求其承擔上述義務。提單是收到待裝貨物的證明，船長一直以來都有

義務根據正常裝船程序，報告貨物裝船時的表面狀況。船長從來都沒有權利依賴托運人提供的貨物狀況資訊。

船東或中間租船人在無過錯的情況下被要求承擔損失，這種風險分擔方式是否均衡？例如，大豆的“固有缺陷”索賠是保賠協會和船東面臨的重大風險，而本案使其難以將責任轉移給理應更瞭解貨物狀況的程租人。船東怎樣才能保護自己？明示的賠償保證條款是否是唯一的解決之道？是否可以依據提單向托運人進行追索？

需要強調的是，儘管租船人在租船合同項下可能是托運人的代理，但租船人並不一定會掌握更多的貨物資訊。數百年來，船東一直有義務在提單上記錄貨物裝船時的狀況，這樣的安排有著充分的理由，即船長可能是唯一能夠對貨物做出獨立評估的主體。在 FOB 銷售合同中，買方可以完全依賴船長關於“賣方提供的貨物狀況良好”的備註，這也是買方同意支付貨款的基礎。

明示的賠償保證條款聽起來可能是一種解決方案，但是並不能從根本上解決問題，還難免會造成更多的問題。就保賠險而言，同意接受該等賠償保證條款的租船人很可能會與其保賠協會產生糾紛。如果該等條款會導致損失不受保，那麼這些條款不大可能被市場所接受。真正的問題是，如果通過租船合同鏈來處理這些索賠，只會產生更多的狹義法律論證，直至實現對某一方的歸責，然後等待下一起案件的發生。問題的根源仍未得到解決，即在船東能夠證明貨損早已存在但船長無法輕易發現的情況下，船東享有提單項下的抗辯權。在船長看來，其簽發的提單並無不準確之處；如果暗示存在另一種判斷標準（即“托運人陳述”的判斷標準），則會改變數百年來人們在國際貿易中對提單中陳述的理解。

### 有沒有什麼市場化做法能夠糾正這種失衡？

對於保賠險市場而言，重要的是要遏制中國的大豆索賠案頻發的勢頭，最好的辦法可能是採取協調一致的法律行動，對案件的主要推動者（即中國收貨人及保險人）進行合理合法的必要回應。

在此方面，英格蘭法院近期在 *The Frio Dolphin* 案中做出的判決（仍有可能上訴）為保賠保險人提供了有力的武器，可以對抗固有缺陷造成貨損所引發的不公正責任分配。在這起案件中，法院認定，如果取得代位權的貨物保險人違反提單合同中的仲裁條款，在外國法院獲得了判決，船東可以對代位的貨物保險人提起仲裁，要求其支付“衡平賠償”（即損害賠償）。根據現行法律，損害賠償額應該等於船東根據外國判決須支付的金額，再加上相關費用。當然，仲裁裁決仍然會面臨執行難的問題，但是相比當地收貨人，以保險人為客體執行起來要容易得多。

此外，在 *The Eternal Bliss* 案（英格蘭高等法院近期做出的另一項判決，也仍有可能上訴）中，滯期費（demurrage）並不涵蓋因船舶延滯（detention）造成的所有損失的賠償。因此，對於貨物在卸貨港等待期間發生變質而造成的損失和損壞，可能可以要求程租人作出賠償（如果程租人是相關銷售合同項下的賣方，則程租人也可能提出賠償要求）。儘管如此，這一潛在救濟並不能改善原船東的處境（原船東的追償權適用《保賠協會間協議》）。但是，該結果會對中間期租人有所幫助，期租人可以將其《保賠協會間協議》項下的責任轉移給程租人。

最後，禁訴令始終是一件有力的武器，而且不要理所當然地認為中國收貨人就會輕易置禁訴令於不顧。在最近一起索賠金額達 1000 萬美元的大豆案件中，我們取得了針對某中國國有公司（作為收貨人）的禁訴令，使得這起案件就此告終；禁訴令得到了遵守，在中國提交的扣

船擔保也獲得退還。

關於上訴法院的判決是否會被最高院推翻，我們仍拭目以待。本案向最高法院上訴的最後期限是何時？

本案已經向英國最高法院提起上訴申請。儘管最高院尚未作出判決，但最終的判決結果很有可能是重申我們已知的法律原則。

Darryl，感謝您撥冗與我們討論和分享您的觀點。



**作者：Teresa Marie Cunningham**  
高級理賠主管，Gard 奧斯陸



**作者：Kleia Kokkini**  
理賠主管兼律師，Gard 比雷埃夫斯