

Circular Ref: 2021/0003**Date: 30 March 2021**

“货物的表面状况”——基于谁的判断？

最新的 Noble Chartering Inc v Priminds Shipping (HK) Co Ltd (“The Tai Prize”) - Court of Appeal ([2021] EWCA Civ 87) 一案于 2021 年 1 月 28 日做出判决，该案中，Noble Chartering 作为 Tai Prize 轮的二船东将该船转租给 Priminds Shipping (租家)，从巴西游装散大豆运往中国(转租租约)，这是一份航次租船合同。大船东是这两方以外单独的一方，并且与二船东签订有单独的租船合同。

案件事实：

- 装船后，托运人起草提单并提请船长签字，货物的描述为“按照托运人对货物的描述”以及“63,366.150 公吨巴西大豆清洁已装船”。
- 船长毫无保留地签发了大船东提单（大船东是契约承运人），声明货物已在装货港装运且“表面状况良好”。该提单有并入《海牙规则》。
- 船抵达广州后卸货并准备交付收货人。然而，一些货物发现热损和霉损。
- 中国法院支持收货人对大船东的索赔，并责令大船东向收货人支付相当于 1,086,564.70 美元的损失赔偿。随后，大船东以和解的方式成功地在主租约下从二船东那里追讨了 50 万美元的分摊金额。
- 二船东对租家提起了仲裁程序，就自己向大船东支付的金额进行追偿，以及该索赔产生的抗辩费用。租约中没有明示条款支持二船东有权获得他们所要求的赔偿。
- 仲裁庭驳回了二船东提出的一般性赔偿请求，但仲裁庭认为租家通过托运人(托运人被视为租家的代理)请船长在提单上签字，托运人本可以意识到货物已经存在损坏，而船长没有这种能力

察觉货物状况。

- 在仲裁做出裁决之后，租家上诉到高等法院，诉因是下租约并入了《海牙规则》，规则仅规定租家对提供的信息（如货物数量）负有明示赔偿义务，而对于货物表面状况并没有说明的义务。
- 二船东向上诉法庭提出上诉。

上诉法院认为：

- a) 提单中的表面状况实际上是货物外部的情况，能通过合理的检查明显看出，这实际上也因港口的不同而有差异。
- b) 对于船长和船员来说，最终重要的是他们能够合理地显而易见地观察到什么。
- c) 而托运人是否可以对货物的合理状况得出不同的结论，这无关紧要。船长关于提单中“表面状况”的判断才是关键。《海牙规则》下，托运人提供的货物数量或主要标注与货物“表面状况”的声明之间是有区别的。
- d) 法院驳回了船东的上诉，表明托运人提交的提单草本是对货物状况的陈述或保证。这只是托运人向船长发出的一个请求，使得提单在船长确认货物状态后可以被适当地签署，而船东无法获得任何受偿的权利。

ALCO 抗辩险部（FDD department）就同类型案件指导过诸多客户。去年，尽管新冠疫情有着严格限制，FDD 部门还是成功赢得多起案件。以下是办案工作中值得关注的地方：

- a) 行使代位权的保险公司对我们中国的客户（营运人）提出近 120 万美元的货物索赔，我们成功通过找到独特的法律要点以不到 60,000 美元的价格达成和解，甚至成功迫使客户的保赔协会进行赔偿（协会不了解法律技术方面的要点，因此一开始拒绝赔付）。
- b) 在新冠疫情高峰期，我们的客户（船东）通过仲裁向对方索赔近 100 万美元，我们协助翻译所有英文文件，成功追回了大部分款项，即使租船运营人在马绍尔群岛注册。
- c) 我们赢得了几个仲裁裁决，为分别位于中国和印度的不同营运人追回下租家的滞期费。

- d) 凭借多年的地区发展,我们为各类客户提供快捷的咨询/意见以解决问题,协助客户与港口当局谈判,或起草和解协议,或协助与各个港口的本地律师保持联系。
- e) 我们协助客户在短时间内起草非常复杂的意见书,这种文书甚至律所的律师也以案子不好为借口拒绝起草,而实际上他们不了解复杂的技术要点。
- f) 我们可协助客户短时间内草拟代管协议。
- g) 综上所述,我们从来不以扩大客户的案件范围为目的,服务 ALCO 客户对我们来说至关重要,上述办案服务是 FDD 部门仅向我司客户提供的额外服务。

以上由 Andrew Liu & Co., Ltd 编译,应以英文为准!

信息来源: Andrew Liu & Co., Ltd www.andrewliu.com.hk