

## 船舶买卖纠纷——“与当时状况一致”/未付订金

Lewis Moore，合伙人，Swinerton Moore LLP

本文将研究三个买卖争议案件。其中，两个案件关注 1993 年挪威船舶买卖格式合同（“NSF”）中的“与她当时的状况一致(as she was)”条款的效用，第三个案件则关注与卖方能否就未付的订金获得偿付。

这三个案例分别是上诉法院对 Rewa 案<sup>1</sup>作出的判决，商事法院就 Union Power 案<sup>2</sup>作出的稍具争议的判决，以及上诉法院就 Griffon 案<sup>3</sup>作出的判决。这些案件都展示了伦敦海事仲裁员协会在非航运租船合同纠纷领域的专业知识。

### Rewa 案

Rewa 号船的销售采用的是 NSF 格式合同，该合同于第 8 条、第 11 条及第 14 条包含了一些常见的约定：

#### **“8. 文件**

交接地点：

作为收取购买款项的对应条件，卖方将向买方提供下列交船文件：

a) 采用在（买方将注册船舶的国家）

*可记录的形式*的销售合同，并于其中保证该船没有任何产权负担、抵押，海上留置权及其他任何债务或申索，并由该国的领事或其他具有相关权力的机关予以公证并赋予法律效力……

#### **11. 船舶交付时的状况**

*除了正常的损耗外，船舶应以她在查验时一致的状况进行交接。船舶在交付时应随附国内/国际营业证书，以及其他在查验船舶时该船舶具备的所有证书，相关证书在船舶交付时应是有效且未延期的。*

#### **14. 卖方过失**

*如果卖方不能依据第 5a 条发出准备就绪通知，或未能依据第 61 行载明的日期之前做好有效地完成合法转移的准备，及在已自准备就绪通知之日起给予卖方最多三个银行工作日的宽限以准备第 8 条所列文件的情况下，买方将有权取消本协*

<sup>1</sup> The Rewa, Court of Appeal [2012] 1 Lloyd's Law Reports 510

<sup>2</sup> The Union Power, Commercial Court [2013] 1 Lloyd's Law Reports 509

<sup>3</sup> The Griffon, Court of Appeal [2014] 1 Lloyd's Law Reports 471

议。”

双方就第八条要求的法律文件约定了一份附录。附录所列的文件中，其中一份是销售合同，卖方于该合同中承诺相关船舶将没有任何租约、产权负担、扣留、抵押、海上留置权及其他任何债务。

买方在 2008 年 7 月查验了该船舶。随后，在 2008 年 9 月 27 日，《国际防止船舶造成污染公约》附则四下的一项新要求生效。根据该要求，该船舶必须于 9 月 27 日前持有《国际防止生活污水污染证书》（“ISPP”）。但该船舶未持有该证书。在 2008 年夏末，由于市场形势低迷，该船舶的价值已经远低于合同约定的价格。

船舶的交接原定于 9 月底进行。卖方提出了关于附则四之要求的豁免申请，但直至 10 月 1 日方获得相关豁免。交接会议在卖方获得豁免证书前即已进行。买方以船舶未持有 ISPP 证书为由拒绝收船。

在失败的交接会议后，由于未持有 ISPP 证书，船舶被港口国的管理部门扣留。随后，买方依据 MOA 第十四条发出取消合约通知，理由是船舶未持有 ISPP 证书且被扣留，上述情况违反了销售合同中卖方作出的关于船舶未被扣留的承诺。在船舶获得豁免证书之后，港口国的管理部门解除了对船舶的扣留。

独任仲裁员认为，买方有权终止 MOA，理由如下：

- MOA 第十一条约定，船舶应附随相关国内/国际营业证书一同交付，ISPP 证书属于该条规定下的国际营业证书。
- 船舶并非未被扣押。卖方认为，依据第十四条，其在发出 NOR 之后有三个银行工作日的时间去“准备第八条规定的文件”。但仲裁员拒绝了卖方提出的上述论点，并认定船舶并非未被扣押。

仲裁员所查明的事实中，有两点值得关注：

- 在所有关键时间，买方及卖方均知晓船舶并未拥有附则四要求的生活污水处理设备且该船舶并不具备 ISPP 证书；
- 双方均知晓船舶须要在不迟于 2008 年 9 月 27 日达至附则四规定的要求。

卖方就该裁决向商事法院提出上诉，Field 法官在上诉程序中推翻了仲裁员的裁决。

Field 法官认为销售合同并非存在缺陷，但仲裁庭并未正确地对第十一条作出解释。他认为，第十一条将船舶的状况形容为“如她在查验时一致”，意思是应当交付的国内/国际营业证书是船舶在接受查验时所具备的那些证书。

法官同时裁定，第十四条中关于准备第八条所列文件的字眼应被扩张解释为“为了使得卖方能够提供约定文件所必须进行的准备”。

Field 法官的判决被买方上诉至上诉法院。买方的律师提出了一个有力的论点，即卖方有五年时间可用以准备引进 ISPP 制度，且第十一条的目的在于明确列明船舶在交付时应当具备的状态。

卖方的律师则辩称，合同双方应当明确具体地知晓“国内/国际营业证书”包括哪些文件。只有将这些文件限于查验船舶时该船舶所具备的证书，能制造确定性。

上诉法院维持了 Field 法官的判决，认为他在两个方面对合同作出的解释都是正确的。上诉法院同意 Field 法官的观点，认为销售合同并不具有缺陷。

商事法院及上诉法院的裁决都在很大程度上对卖方有利。该裁决认定，如果相关所需证书在 MOA 签订日与销售日之间的期间内发生变化，买方应当规定由卖家处理相关事宜。否则，买方将必须在船舶可能不具备最新的证书的情况下接受交付的船舶。

就笔者看来，法院对 NSF 第十四条进行扩张解释是一个非常宽厚的举动。该船舶本应在发出准备就绪通知时准备妥当，三天的宽限期应被严格限定用于准备文件，而不应被卖方用于采取行动从而使其得以提供有效转移船舶所需的文件。

尽管如此，在第二个问题上，MOA 的约定是明确的。卖方应提供的证书应限于那些【在查验时？？】船舶已经具备的证书。既然买方亦知悉有关要求，他们本可以通过合同约定解决该问题，或在交接之后自行处理该船舶的申请 ISPP 证书事宜。

## Union Power 案

Union Power 船舶的买卖同样采用 NSF 1993 格式合同的条款。相关争议因 MOA 第十一条及“与她在查验时的状况一致”这一用字的效力而起。买方认为 1979 年货物销售法案第 14（2）条下关于令人满意的品质这一默示条款应该适用。

在对船级社记录进行查验的时候，买方未能注意到其中的一项事故记录，该事故于 2002 年发生，并导致船舶曲柄销被损坏。在交易完成之后，该船舶被买方置于干船坞进行检修，并通过了特殊检验。然而，在接下来的一个月里，该船舶出现了故障，经查发现有一个曲柄销轴承失灵。仲裁员们查明，该轴承很有可能在交船之后一段短时间内失灵。

仲裁员们同意买方的论点，认为 MOA 确实包括了令人满意的品质这一默示要求。卖方就该裁决提起了上诉。卖方认为，“与她当时的状况一致”与“即如”或“就像……一样”这些措辞意思一致，而这意味着其中不包括任何默示保证。上诉法院裁定，默示保证确实适用。这裁决作出后受到了一些批判。尽管如此，该判决

完全符合 1979 货物销售法案（SOGA）的相关规定。

SOGA 第 14（2）条包含了关于令人满意的品质这一默示条款。该条款被进一步定义为一个合理的人应当认为货物是令人满意的标准。SOGA 第 55 条规定，在不违反 1977 年《不公平合同条款法》（“UCTA”）的情况下，卖方可以通过合同约定排除 SOGA 规定的默示条款。

UCTA 禁止在买方是消费者的情况下约定排除适用 SOGA 的默示条款。当买方并非以消费者身份进行交易时，UCTA 允许双方在合理的范围内约定排除适用。尽管如此，UCTA 并不适用于国际供应合同。这类合同包括了营业地在不同国家的合同方之间的货物销售合同。

这一点在 *Air Transworld v. Bombardier* [2012] 1 Lloyd’s Rep 349 一案中得到了详细的考量。这是一个关于飞机销售的案件，该案就 SOGA 及 UCTA 对那些与船舶销售合同有着相似性质的合同产生的效果进行了细致分析。

*Air Transworld* 案件中，买方主张免于【不能免除??】飞机销售合同下的责任。*Air Transworld* 案件中的合同条款约定双方：

*“知悉并同意，在本协议项下以及说明中规定的关于限制责任的有限质量保证条款，是双方明示同意的、以购买价格及其他条款可被应用的程度为代价，如果在此条中的责任限制到达法律不允许的程度，则该限制不被应用或援引。”*

类似的条款在船舶建造合同中常见。法院裁定，合同中的措辞排除了 SOGA 下默示条款的应用。

在 *Union Power* 案中，法院裁定相关的合同用字并未排除 SOGA 默示条款的应用。

尽管大律师在上诉中提出，对于 MOA 中“就像”这一用字，市场的理解是这将排除默示条款的应用，但其在仲裁期间并未举出任何与习惯理解相关的证据。诚然，关于是否存在这样一个市场理解是存在争议的。

Flaux 法官在其理由谨慎的判决中裁定，“与她当时状态一致”并不足以满足 SOGA 第 55 条关于约定排除条款的以下规定：

- 明示的约定；或
- 交易过程；或
- 贸易惯例。

在不存在贸易惯例的情况下，在笔者看来，法官的判决和仲裁员的裁决一样是完

全正确的。如果合同双方希望排除 SOGA 默示条款的使用，那么他们必须以明确的措辞对此作出约定。当然，现在 NSF2012 格式合同已经包含了相应的条款，明确地排除了包括 SOGA 在内的任何法规下默示条款的应用。这避免了究竟一个合理的人对二手船的状态抱有何种预期的难题。

## Griffon 案

最后一个案例是 Griffon 案中对仲裁裁决提起的上诉。该案关注于在 NSF 1993 格式条款下，卖方就约定订金获得赔偿的权利。买方认为，NSF 第十三条关于买方过错的规定限制了卖方依据常规方式就合同价格与市场价格的差额损失追讨损害赔偿。相关条款规定如下：

### ***“13. 买方过错***

*如果买方未依第二条之约定支付订金，卖方将有权取消该合同，且卖方有权就其损失及因此发生的费用及相关利息向买方求偿……”*

本案的订金总额为 2,156,000 美金，合同价与市场价的差额为 275,000 美金。

仲裁员支持了买方的主张，限制了卖方就价差求偿的主张。在商事法院进行的上诉程序中，Teare 法官允许了卖方的上诉请求，裁定 2,156,000 美金的订金仍需支付。上诉法院维持了该判决且作了进一步的阐明，指出如第二条所约定，订金是为了确保全面履行 MOA 而支付，卖方应当无条件地获得相关订金。

卖方起诉追讨支付订金的权利得以保留，而 13 条下约定的可以获得赔偿的损失所指的是关于未支付订金而产生的损失。

该裁决反映了 MOA 中约定条款的内容。它维持了一项长久以来的规则，即订金应当足额给付，若未足额给付，则卖方可就此提起诉讼求偿。