



2011年3月25日 星期五

公告 752 號—03/11 自然損耗—蘇丹

協會的通訊員遺憾地發現進口到蘇丹的貨物（不管是散貨還是袋裝貨物）越來越多的面臨貨物短缺訴訟。

儘管在蘇丹港，收貨人可以以貨物短缺為由很容易地扣留船隻，但根據我們的經驗，還沒有船隻因為貨物僅僅短缺 50 噸而被扣留。雖然通過向法院提交一份擔保書可以相對簡單的解除對船隻的扣留令，但是因此而產生的法庭行為卻費時費力。在蘇丹，法庭一審通常耗時約 2 年左右。

過去大家普遍認為在蘇丹法庭出示的最有力的抗辯之一是外國仲裁抗辯。外國仲裁抗辯若想獲得成功，租船合同的條款需全部併入提單以保證可以提起該等抗辯供法庭考量。

近來在蘇丹已有案例有關租船合同條款併入提單的法庭裁決。蘇丹法律已明確認定若租船合同條款適當併入提單且包含了仲裁條款，則有足夠的理由要求蘇丹法院放棄管轄權。這對於穀物短缺訴訟幫助最大，因為到目前為止，蘇丹法院始終不情願認可 0.5%運輸容差的概念或其他類似概念。

在最近的 Totuga 一案中，裁決強調了併入的充分性問題。大體來說，法官認為泛泛的提及 Congen 提單的標準條款（如“與租船合同同時使用”）太含糊，除非租船合同明確被確認且合同當事人要將租船合同條款及仲裁條款併入的意圖也相當明顯。同樣的，諸如“運費按照租船合同支付”的表述僅對應支付運費的數額有效，其自身並不足以表明租船合同已併入提單。

因此，在提單的正面寫明如下條款是必要的：

“本提單包含於___（日期）在___（地點）簽訂的租船合同的全部條款和條件，並且受仲裁條款___（條目）的約束，在___（仲裁地點）進行仲裁”。

資訊來源：

Larry C. Heron 船長

Mutual Marine Services Al Mushtaraka Ltd., 吉達

Larry.heron@mushtaraka.com