

IG 制式擔保書審查

介紹

IG 載貨證券委員會(下簡稱委員會)已對建議在以下情況下使用的一系列標準擔保書(LOI)用語進行了審查：

- 未出示正本載貨證券而交付貨物
- 將貨物卸載於載貨證券所載以外之港口或地方
- 將貨物卸載於載貨證券所載以外之港口或地方且未出示正本載貨證券

載貨證券委員會的工作成果裨益於多年來發表的一些用語評析，以及貿易商和租傭船人透過與波羅的海國際航運公會(BIMCO)聯繫所提供的意見。委員會還聽取了一位前海事法官的建言，以確定最後用語修訂。雖然委員會對某些制式用語的修訂係源自西元2009年「Bremen Max號」一案，但這似乎是相當長一段時間以來首次對這些用語進行全面性審查。

委員會以開放的心態進行審查，不排除對用語進行全面改寫的可能性。一些評論人士亦提出了針對擔保書內容進行重大修改可能，而委員會辯論會的參與者也建議對擔保書的處理方式進行程序上修改(例如，擔保書鏈中的所有各方僅簽署一份擔保書)。然而，在審查期間，英國高等法院在「Miracle Hope號」一案關於其運載價值7,600萬美元的貨物所出具的擔保書鍊所引起的爭議中，有機會詳細研究擔保書的用語以及由此產生的執行上問題並做出一系列的判決。從這些判決中，使委員會感到欣慰的是，擔保書的原用語並沒有根本性的缺陷，因此，在處理現行擔保書用語時，若就業界目前所採用的內容、格式或程序上進行根本性修訂將造成的不確定性，可能會導致損失大於收益(此立場亦獲上述前法官的認可)。因此，新修訂草案係基於原用語修訂所生之演變。

總體評論

此三份擔保書的用語皆涵蓋相同的主要權利義務條款(但有基本的邏輯差異)，因此對此三份擔保書內容都進行了相應的修訂。每份擔保書的介紹性段落已拆分為數個較小的段落，以改善文件的流暢性，同時仍反映每種情況下所提出的請求。

雖然經法院審理關於擔保書用語的爭議相對較少，但應不影響擔保書(通常)是船東與出具擔保書的一方之間可能價值數百萬美元契約的事實。事情通常進展順利，但如果出現問題，船舶可能遭扣押，致使船東被迫提起法律訴訟，以迫使擔保書的出具人按擔保書條款內容履行義務。正因此問題在很大程度上屬國際貿易中不可避免的特色，船東和出具擔保書的各方應都非常重視該擔保書相關議題。

因此，首次在制式擔保書條款附上了註釋說明，以提醒收受擔保書人該契約潛在價值非常高，並且需要考慮出具擔保書者之信譽。該說明還強調了未出示正本載貨證券而交付貨物將影響P&I保險承保的重大後果。

委員會在制式擔保書中因故保留了英國準據法及管轄權條款，原因詳見下述註釋說明。

雖然委員會了解實務上銀行會簽屬少見(若有也可能只使用銀行自身條款)，但其認為應保留制式銀行會簽擔保書版本，可作為銀行將要進行擔保書會簽時，就應考慮的要點做為參考之範本。是以並未對銀行會簽條款用語作出實質性修訂。

解釋性說明

以下解釋性說明旨在解釋委員會對其所作修訂或就其建議用語作出其他決定的想法。其側重於未出示正本載貨證券而交付貨物的補償，然在將貨物卸載於載貨證券所載以外之港口或地方之補償亦作了相應的修訂。

總論

IG 推薦的擔保書有三個版本，分別於下述情況適用：未出示正本載貨證券而交付貨物；將貨物卸載於載貨證券所載以外之港口或地方；以及將貨物卸載於載貨證券所載以外之港口或地方且未出示正本載貨證券。且個別皆具銀行會簽額外版本。除擔保書的序言部分（大致敘述了在每種情況下向運送人提出的請求）外，每份擔保書的主要權利義務條款和相應的銀行會簽用語皆無異。因此，委員會對每份擔保書的主要權利義務條款都做了同樣的修訂。惟並未對銀行會簽條文用語作出實質性修改。在委員會的經驗中，儘管實務上銀行會簽相當少見（若有也可能只使用銀行自身條款），但他們認為應保留制式銀行會簽擔保書，因其可作為銀行將要進行擔保書會簽時，就應考慮的要點當作參考之範本，並用以與銀行提供之用語進行對比。

介紹性說明

加註說明以提醒收受擔保書人該契約的潛在價值非常高，並且需要考慮出具擔保書一方之信譽。並強調未出示正本載貨證券而交付貨物將影響P&I保險承保的重大後果。

船舶、港口、貨物和載貨證券詳細資訊

擴大本節的格式，並增加了標題以供插入補充資訊。這些修訂/增補之目的係為明確規定擔保書所涵蓋之載貨證券及貨物。

開頭段落

為使文件內容更加通順，原擔保書用語的第一段（由一句話組成）現已分為兩段。第一段涉及載貨證券的情況。第二段則列出了所提出的請求。先前提及的「但載貨證券尚未送達」已修訂為「但載貨證券目前無法出示」。此無疑更準確地涵蓋了無法為取貨出示提單的許多原因，以及收貨人所無法滿足之具體要求。

對現第二段的用語作了修改。保留將貨物交付給請求人指定的個人/公司（或合理認為是他們的人/公司）的要求。運送人可能希望確定一特定人，並在擔保書中記錄其身份詳細資訊，以便對其進行核對，但制式版本之廣泛用語乃有意為之，以便為運送人提供最大的保護。並增加了關於收貨方地位的附加陳述/承諾，以加強請求人所為之承諾，並使請求人向運送人明確表達其所述內容的性質。

主要權利義務段落

第一點 – 無修訂

第二點 – 無修訂。此條款可能產生重大影響：於西元2020「年Miracle Hope號」一案中，法院裁定應支付龐大資金於法律訴訟中進行抗辯。

第三點 – 一切分為三小段以便釋疑。並做了進一步用語修訂。關於提供擔保等做出明確規定，新增了擔保書收受人所有或所控制之船舶或財產等用語。此舉，舉例而言，將使租傭船人在收受擔保書後並身為擔保書錄之一部，且其所有船舶(或其租傭船)遭扣押之時，其地位將等同於運送貨物且其船舶遭扣押之船東。

(a) 項有意不就提供擔保的義務加諸限制。並加上用語明確規定當擔保書收受人已出具擔保以解除船舶扣押時，此擔保書之義務旨在替換該擔保(或出具反擔保)，即使該擔保金額超出船舶價值亦同。此解決了擔保書收受人可能遭受權利受損的事實，舉例而言，對其來說適當的做法應係簡單地提供擔保以防止其船舶或財產受進一步干擾，而其所提供之擔保價值是否超出其用以載運貨物之船舶或其他遭扣押之船舶則在所不論。

第四點 – 此段經修訂，以明確指出以下關於散裝貨物(無論乾、濕貨)設施相關議題: (a) 經卸貨作業成為更大宗貨物之一部，且事實上無法再次識別運載之貨物；以及(b) 貨物即使沒有實際交付予收貨人本身(例如因係實際交付予油庫、筒倉等營運人)，仍視為業已交付予所指定之人。

第五點 – 此段經修訂，以明確規定僅當載貨證券業經移轉至收受貨物之人時，此擔保書之義務方告完成並終結。

第六點 – 無修訂

第七點 – 此段經修訂，以將此擔保書所生之執行及/或爭議事項規定由英國法院具專屬管轄權。本段修訂方向曾引起廣泛討論，包括回歸租傭船契約之準據法及管轄權條款之約定，抑或由契約當事人自行就此另行約定等等。而最終做成保留英國法的決定，乃歸因於許多因素，諸如高等法院具發布禁制令之廣泛權力、合併訴訟程序之權力、高等法院具處理擔保書爭議之經驗，以及適用英國契約法(契約第三人之權利)以「完善」賠償鍊等。並且在制式條款用語中明確做出選擇，作為鼓勵在擔保書鏈中採用相同準據法及管轄權條款的一種手段，以簡化據擔保書鏈向上或向下之履行請求。

契約簽署條款以及說明

簽署條款之小幅修訂。其目的係為清楚識別簽署擔保書之人。附上說明欄不僅用以強調正確識別簽屬者的重要性，以及需要費時考慮該簽屬者是否確實具有代表其公司簽屬此類可能使其公司受嚴格條款拘束以及承受潛在重大財務風險之能力。如此應可縮小關於簽屬人不具拘束有關公司之授權致使擔保書無效之爭議範圍。

併入銀行同意參與擔保用語

於制式賠償條款中保留原用語，儘管縱使銀行同意參與，其通常堅持適用其自身條款。唯一的修訂在於第二段(以符第三點(b)款補償條款用語)，該條款於原版本中向有疏漏。此修訂旨在避免銀行抗辯其毋須同請求人般履行義務之可能。

完

(譯註：英文原文若與中文翻譯有出入，或用語未正確翻譯或有疏忽漏譯，皆以英文原文為準。)