

【案例分析】提单关于货物表面状况记载的法律含义

作者：特险部 刘轩昂、蒋涛



引言

在海上货物运输实践中，应托运人的要求，承运人通常需要签发提单。装货港的通常操作是，在装货过程中以及装货完毕时，船长要核查货物的表面状况，并如实在大副收据中予以批注，以确认装上船的货物在表面上看是否有问题。继而，或在这个过程中，托运人或租船人会根据大副收据准备并呈交一份提单草稿让承运人审阅并在上面签字（或者授权代理签字）。就此，提单才算作正式签发。在这份草稿中，通常会包含基本所有的提单信息，比如装卸港，收发货人，货物的唛头、重量、数量等等；特别是，在很多标准的提单草稿格式中，都会印有类似这样一句话：received in good order and condition，等待船长或者承运人的代理人签字确认。如果船长签字确认，那么这份提

单就变成了所谓的清洁提单；但是船长在签字前，会通过合理手段核实货物的表面状况是否真正良好。

根据法律的要求，船长需要核实的仅仅是货物的表面状况，因为其一般没有能力去检查货物的内在质量。实践中，特别是对于很多大宗散货或者件杂货而言，囿于各种客观因素，船长在整个过程中无法合理注意到部分货物在装船之前其实已经损坏，船长通常也只能在装货间歇或者完毕时候核实表面一层货物的状况进而批注大副收据或者提单。

这一问题进而就会带来相关的法律争议。比如在卸货港发现货损，船东面对货主的索赔在卸货港法院应诉并提出船长仅有义务合理核实货物表面状况，对于其他无法观察到的货物原残损失（pre-existing damage）船东可以以免责抗辩；然而，卸港法律或者法院判决可能基于一些原因并不认可这一抗辩进而认定船东需要为货损负责。等到船东根据租船合同就相关损失向租船人追偿的时候，可能会受不同法域的诉讼或者仲裁管辖（比如在伦敦仲裁，适用英国法律），而追偿之诉的仲裁庭或者法院很有可能就事实做出与卸港法院不同的认定，比如认为船长在批注提单方面没有问题，船东本不需要就装船前已经存在并且无法合理发现的损失（原残损失）对货损负责。

然而，不同于和货主之间的诉讼（和货主之间的诉讼，船东主要是抗辩的地位），船东的追偿之诉需要其找到相关的条款或者法律依据主动要求租船人承担责任，船东在提单下对货主承担责任并不一定意味着能够就这些损失找租船人追偿。而在这时，船东就会遇到追偿困难。下文介绍的 The “Tai Prize” 多法域系列仲裁和诉讼案就是一个典型的案例。

一、案件事实背景

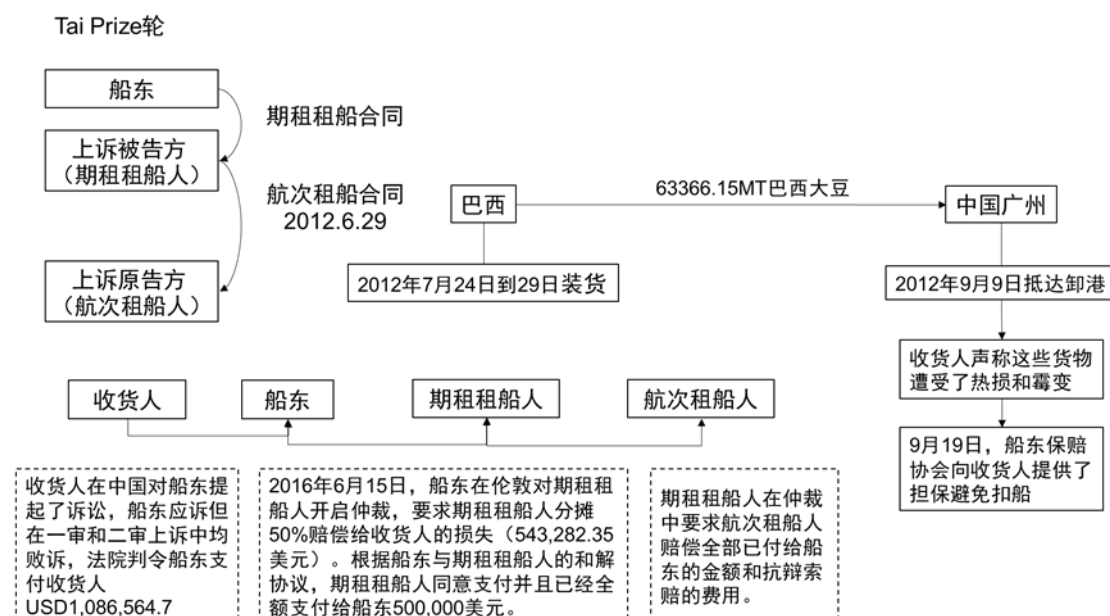
船东台新海运所属“台荣（Tai Prize）”轮载运收货人植之元公司进口的大豆，自巴西桑托斯港运输至广州南沙港。船舶抵达桑托斯港后在 2012 年 7 月 24 日到 29 日期间装载了 63366.15 吨巴西大豆，托运人于 2012 年 7 月 29 日基于 1994 版 Congenbill 起草了提单并提交船长签发。船长授权代理签发了提单。提单中包含了下面清洁提单条款：“SHIPPED at the Port of Loading in apparent good order and condition on board the Vessel for carriage to the Port of Discharge…”

Weight, measure, quality, quantity, condition, contents and value unknown...”。同时，装港检验人 SGS 出具品质证书，证书上表明本案货物在装船时状况良好，没有发霉、发酵和腐烂现象。

船舶于 2012 年 9 月 9 日抵达卸港广州。2012 年 9 月 15 日开始卸货，9 月 17 日，发现船舶的 3 舱和 5 舱卸载的货物有热损和霉变现象，经收货人申请，南沙检验检疫局进行了检验并出具了验残证书。9 月 19 日，船东保赔协会向收货人提供了担保避免扣船。担保约定提单包含或证明的船东与收货人之间的运输合同有关争议依据中国法受中国法院的排他管辖。收货人对船东提起诉讼，船东应诉但在一审和二审上诉中均败诉，法院判令船东支付收货人赔偿款 1,086,564.7 美元。

同时，该船处于租约链中。2016 年 6 月 15 日，船东根据期租合同第 38 条在伦敦对期租租船人提起仲裁，要求期租租船人针对船东赔偿给收货人的损失分摊 50%（543,282.35 美元）。根据船东与期租租船人的和解协议，期租租船人同意支付并且已经全额支付给船东 500,000 美元。

期租租船人转而又向航次租船人提起仲裁，要求航次租船人赔偿全部已付给船东的金额和抗辩索赔的费用。仲裁庭裁定航次租船人赔付期租租船人 50 万美元，外加期租租船人的法律费用和仲裁费用约为 3.5 万英镑。航次租船人不服，向英国高等法院提起上诉。下面的图片是关于整个系列诉讼和仲裁过程的概况。



二、中国法院判决

囿于篇幅限制，仅介绍承运人责任部分的判决：

在收货人对船东提起货损及相关损失索赔的一审中（（2013）广海法初字第413号），船东检验人及专家证人通过分析认为本案货物受损应排除受外来海水或淡水进入货舱影响、受货物冷凝水影响和受舱底燃油影响，货物最可能的受损原因是货物自身原因或个别大豆水分含量较高，第3号和5号货舱中还装入了严重受影响的大豆，因此船东可以免责。一审海事法院认为：货损发生在承运人责任期间，装港SGS检验人出具的品质证书证明货物含水量等指标是正常的，因此承运人举证不足，对承运人关于货损是由于货物自然特性或固有缺陷等承运人免责事由造成的等等主张不予支持。法院一审判决船东赔偿收货人相关损失。

船东不服一审判决提起了上诉，认为：托运人在对大豆运输进行委托时，未披露大豆装港品质证书，因此装港品质证书并非海上货物运输合同内容，承运人没有义务按照品质证书的内容交付货物；即使承运人签发清洁提单，也不代表承运人保证卸港交付大豆符合品质证书指标，承运人只需交付表面状况良好的大豆货物即可。并且承运人也已经充分举证证明船舶适航及承运人无管货过失，应推定货损为货物自身原因所致。二审法院认为：承运人对发生在其责任期间的货损应当承担赔偿责任，除非其能证明存在免责情形。承运人签发清洁提单表明货物装船完好，也应完好交付；装港检验人SGS也出具了品质证书，证明货物在装运时并无出现品质差异。船东专家意见仅在排除了三种可能与船方有关的致损原因后，就推测出货物是因自身原因和含水量过高而致损的结论，不够全面、客观，也与本案仅有少部分货物发生损坏、大部分货物完好的事实不符。因此法院认为承运人上诉缺乏事实和法律依据，未能举证证明货损是由货物自身原因及其他承运人可以免责的原因造成，应承担举证不能法律后果，对货物损失承担赔偿责任。二审法院最终驳回上诉（（2014）粤高法民四终字第174号），维持一审判决。

三、伦敦仲裁裁决

在期租租船人向航次租船人进行的追偿中，仲裁裁决对于货损原因的认定与中国法院的判决不同，仲裁庭认为货损原因是货物在装船之前就存在了损坏（pre-existing damage），具体为：

(1) 相关货物受损情况主要有两种：大豆受热粘结、变色和部分霉变；

(2) 对于受热粘结、变色的受损大豆，在装运前就已经处于热损状态；

(3) 货物霉变是因为装运前就已经受损了；

(4) 大豆的损坏在装运时对船长、船员、装卸工人、检验人（注意，与之相反，似乎中国法院认为检验人的结论能够证明所有货物状况良好）或航次租船人的任何代理人来说，都是无法通过合理途径观察到的；

(5) 托运人有合理途径可以发现大豆受损情况，因为大豆的受损情况在装运前就已经显露出来或应当已经显露出来了。

仲裁庭认为“装船时状态良好（CLEAN ON BOARD）”与“表面良好状态（apparent good order and condition）…”的含义一致。尽管“CLEAN ON BOARD”是托运人在提单草稿中的明确陈述，但各方当事人都对此结论没有争论。尽管仲裁员之前认为大豆的损坏在装运时对船长、船员、装卸工人、检验师或航次租船人的任何代理人来说无法通过合理途径看到，但因为托运人经合理检查是可以看到大豆变色的，因此装运时货物实际并不是“表面良好状态”。

仲裁庭根据以下几点认为航次租船人对期租租船人负有责任：

(1) 托运人是航次租船人的代理人，航次租船人因此对提单上货物状况的描述有默示保证，或者航次租船人默示同意赔偿期租租船人（在下租船合同中其地位相当于船东）因任何货物状况描述不准确而导致的损失；

(2) 航次租船人通过其代理人，即托运人，以让船长或代理签发含有关货物表面状况良好描述的提单的方式，做出了货物在“装港装运时处于表面良好状态…”的保证；

(3) 因为托运人有合理途径检查发现货物的变色（尽管船长、船员、码头工人或其他任何航次租船人的代理人在装运时没有合理途径能够发现货物受损情况），装运的货物并不是“良好状态”。

四、英国高院判决

航次租船人就裁决提起了上诉。英国高院认为存在以下 3 个关键法律问题并分别做出了回答。

1. 提单草稿中关于货物表面状况相关表述的含义

提交提单草稿件让船长签字的法律含义应当在特定的商业背景下考虑，特别是 Mustill 法官在 The Nogar Marin [1988] 1 Lloyd's Rep 412 案中所归纳的：“所有从事航运业的人都知道船长无须因为收到了清洁提单草稿就直接签发提单，船长有义务在签字前核实货物状况。”仲裁员认为大豆的损坏是在装运前就已经存在的，但船长、船员、装卸工人或者航次租船人的其他代理人在装货过程中没有合理途径能够发现此损坏。这种情况下，（相对于航次租船人）船东和期租租船人履行了他们的首要义务，即在合同约定的目的地交付表面状况与装运时一致的货物。

托运人在起草的提单中将货物描述为交给承运人时“状况良好（clean on board）”。高院判决同意仲裁员的观点，即在托运人描述一栏中加入“状况良好（clean on board）”至少可以说是托运人关于货物表面状况良好的明确陈述。但是，托运人提交的含有货物表面状况描述的提单草稿供船长签字，仅仅是邀请船长对货物的表面状况进行评估和判断，这并不是托运人对其所陈述事实的准确性的保证。

2. 单相关描述是否准确

鉴于仲裁员认定，对于大豆的损坏，船长、船员、装卸工人或者任何航次租船人代理人在装货过程中都没有合理途径发现，高院判决认为从法律角度看提单的记载并非是不准确的。提单包含的仅仅是船长对货物表面状况的事实做出的陈述和判断。船长或者任何航次租船人的代理人在装货过程中都没有合理途径发现货物的损坏状况，也确实未发现相关缺陷，因此这并非提单的不准确陈述。

3. 航次租船人是否有赔偿义务

（1）《海牙规则》下无默示赔偿（indemnity）

航次租船人和期租租船人的合同并入了《海牙规则》，《海牙规则》明确规定了适用什么情况下会产生赔偿权。《海牙规则》的制度设置是施加给租船人针对其提供信息（比如货物的标志、号码、数量和重量）准确性的明确赔偿义务（如果提供的信息错误的话，需要赔偿承运人相关损失），但这种规则制度并没有规定有关货物表面状况陈述的赔偿义务（见《海牙规则》第3条第5款或者下文），这是立法故意省去的。因此此种情况下没有默示赔偿的保证。

（2）依据 The “Nogar Marin” 案，船东（期租租船人）无默示赔偿权利

尽管仲裁员引用了 The “Nogar Marin” 案，但高院认为该引用并不正确。引用的案例是有关船东要求租船人赔偿其承担的船舶所载货物收货人的索赔。该案中有关货物是钢丝盘条卷，到港时发现存在锈蚀。在收货人和船东之间，法官判决认为损坏在

装运之前发生，但船长疏忽导致未能在大副收据上记载损坏事实。船东认为，关于租船人要求签发的装运时货物状况描述不准确的提单所产生的责任，船东有默示权利从租船人处获得赔偿。仲裁和一审中船东败诉，上诉院驳回了上诉。Mustill 法官否定了存在默示租船合同条款表明提单草稿应当正确表明货物状况的观点。同时还提到，“……默示条款没有存在的意义。货物的缺陷并没有明显到装运时经合理检查能发现。这种情况下，提单上无任何批注并没有排除船东证明货物真实状况的权利。因此除此之外船东并无其他风险，没有必要用默示条款来保护船东……”

（3）对于货物表面状况，托运人不是航次租船人代理人

仲裁裁决中称，就提供货物或呈上提单供船长签字目的来看托运人“必须被视为航次租船人的代理人”，并且“航次租船人在此种情形下应当对托运人行为负责；否则就会让期租租船人失去追偿机会，或对于航次租船人或其代表人的错误行为无从获得保护。”高院认为该结论是错误的，托运人是航次租船人的代理是基于 Scrutton 法官在 Dawson 案中的结论，在 Dawson 案中，“托运人是租船人提供货物和提交提单的代理人”，Scrutton 法官提到“租船人有义务提交装运重量准确的提单……”，租船人的代理“提供了信息不准确的提单并导致了损失”，因此租船人对此负责。但是这些对当前案件并不重要。

如上所述，租船人关于其提供或者代表其提供如货物重量之类的信息的信息的责任，与关于货物表面状况的责任有根本区别。对于前者，船长有义务接受租船人或其代理所述内容，但对于货物表面状况的问题则不是这样，因为 Mustill 法官在 The “Nogar Marin” 案中说到：“……所有从事航运业的人都知道船长无须因为收到了清洁提单草稿就签发，船长有义务在签字前核实货物状况……”

基于对问题一和问题二的观点及以上原因，高院判决认为航次租船人无赔偿责任。

五、上诉法院判决

上诉法院维持了高等法院的判决，下面进行进一步分析。

上诉主要的争议焦点是：如果租船人提交一份提单草稿件给船长签字，上面记载货物表面状况良好，而实际上货物的状况并非良好，但是船长实际上并没有合理的手段去确认货物表面状况实际上并非良好，那么一旦船东因此遭受责任，其是否有要求

租船人赔偿的权利？就此，船东认为一审高院的判决，即提单草稿上面描述货物表面状况良好仅代表租船人邀请船长就货物表明状况做出评估，是错误的；如果租船人在货损装船前知道货物表面状况，则提单草稿的记载构成了租船人的陈述：The judge's principal error was in holding that the tender of a draft bill of lading describing the cargo as shipped in apparent good order and condition was only an invitation to the master to make his own assessment, when in fact it was also a representation that the cargo was in apparent good order to the shippers' and Charterers' knowledge.

首先，关于提单中“apparent order and condition”的含义。法官引用了一系列先例认为：1）提单中“in apparent good order and condition”的记载仅仅指的是货物在装船时通过合理手段确定（reasonable examination）的货物的表面状况。2）关于何为通过合理手段确定，这有赖于装港当时的实际情况，但是船长确认货物表面状况并不要求船长要打断装货过程。3）更为重要的是，货物的表面状况是相对船长或者承运人的代理人而言的（由船长进行判断），而并非其他人，比如租船人、托运人等等。4）针对货物表面状况的陈述指向的是货物装船时的状况，而并非更早时候的状况。5）该陈述是基于船长的合理判断，即所有海运业的人都知道船长没有义务随时签发租船人提交的清洁提单草稿，船长要在签署前核实货物的表面状况。《海牙规则》第3条第3-5款，特别是第5款，规定托运人要为自己提供给承运人的有关货物的唛头、数量、重量等数据的准确性负责，但是唯独没有提到其要为货物表面状况的准确性负责，究其原因就是有关货物的表面状况是承运人或其船长需要自己进行判断的，并不有赖于货方提供的信息。

其次，关于本案提单是否包含不正确的描述。仲裁庭已经认定，该批货物装船前的损坏是船长在装货时无法通过合理手段发现的，而提单上有关货物表面状况良好的陈述仅仅指的是货物在装船时候船长能够通过合理手段确定的货物表面状况。因此，即使货物在装船前已经损坏，但由于船长并没有合理手段去确认这种损害，因此可以认为货物的表面状况是良好的，提单的记载没有错误之处。

再次，关于租船人提交提单草稿让船长签字的法律含义。虽然高院得出了上述结论，但这些都并非船东上诉所主要依赖的。船东的理由主要是，虽然对于已经签发的提单，提单上记载的货物表面状况良好是船长在装货时通过合理手段确定的货物表面状况，但在这之前，托运人和租船人提交的提单草稿上也是包含货物表面状况良好这

一陈述的，因此如果托运人在装船之前也有手段去确定货物的状况，提单草稿中的陈述就构成了托运人和租船人对于货物状况的陈述和保证，一旦有错误，其就要向船东负责。上诉法院认为：

（1）提单上对于货物表面状况的描述或者确认是船长做出的，并不是托运人或者租船人的陈述。

（2）这个行业的所有人都知道，关于是否对提单草稿中的货物表面状况良好的描述进行确认，船长有最终的决定权。

（3）如果如船东所述，提单草稿中的货物表面状况良好代表租船人的一种保证，会带来很多困难，比如租船人需要保证到何种程度？是保证在租船人所知范围内货物没有缺陷，还是经过合理检验后确认没有缺陷，抑或是达到船长经过合理检验仍旧发现不了缺陷的程度？

（4）船东的主张与《海牙规则》是相悖的。5. 船东的理由与 The “Nogar Marin”一案的判决也是不相符的。在 The “Nogar Marin”一案中，法官也指出了船长无法通过合理手段发现货物在装船前已经存在缺陷这一情况，但是法官认为此时船东可以向货主进行抗辩从而不需要承担责任，因此没有必要默示租船合同下船东向租船人要求赔偿的权利。就此，法院也承认，这个抗辩在中国法院并没有起作用，但是这并不代表船东就有权利向租船人追偿。总之，托运人或承租人提交提单草稿请求船东签字的行为仅仅是邀请船长就货物表面状况就行评估和确认，并不产生任何赔偿权。

最后，关于赔偿权是否存在。仲裁庭认为如果托运人和租船人呈交的提单上面有错误的陈述，那么其就要赔偿船东因此而带来的损失。法院认为不存在此类赔偿权，因为，1）租船合同并不强迫船东签发清洁提单，如果船长发现货物有问题，其可以不签发清洁提单；2）本案的提单草稿并不包含不正确的货物描述，也不包含任何关于货物表面状况的陈述，其只是邀请船长对货物状况进行评估；3）先前的案例也不是关于货物表面状况的。

六、小结

The “Tai Prize” 货损一事历经了不同法域、不同法院和仲裁机构针对不同法律问题的多次审理，这些判决和裁决深刻阐述了所谓的清洁提单中“货物表面状况良好”的法律含义。笔者认为，该案可以引起以下几个值得注意的问题。

无论如何，船长对于货物装船时的表面状况如何记载在提单上有最终的批注和决定权。托运人提供的货物表面状况信息需要经过船长核实后才能够批注在提单上面，承运人不能简单依赖托运人的提单草稿信息或者托运人的货物检验报告就确认提草稿的内容，因为《海牙规则》并没有赋予承运人就货物表面状况陈述向托运人（租船人）追偿的权利。

在装货过程中，船长最好要监督整个装货过程，及时发现存在原残的货物以正确批注提单，必要时（特别是在装货现场混乱时）可以通过自己专门的装前检验人进行监督。通过对比中国和英国两方面的诉讼不难发现，有些时候，船东以货物存在原残、船长只能合理核实货物的表面状况进行抗辩可能并不可行，一方面是因为很多货物原残的抗辩是事后推断，不一定会被认可；另一方面，很多货物在装船之前都会有货物检验人签发的品质证书，承运人想要推翻品质证书的结论证明货物原残并不容易。

对于同一情况，不同的法院或者仲裁机构可能对于事实做出相反的认定。也就是说，在同一事件引起的在不同法域的诉讼或仲裁中，对于事实的认定也有争辩的余地，一国法院或者仲裁机构做出的事实认定不一定会被他国的相关机构认可。这种不确定性在系列追偿案件中可能会更加凸显，因此当事人需要视对自己有利与否决定是否要在事实认定方面“下功夫”。

以上内容仅供会员参考，如需具体建议与协会相关人员联系。