

Tai Prize 案——英国上诉法院重申，船长有义务独立记录货物状况

不出所料，Tai Prize 案的判决结果再次确认了船长在《海牙—维斯比规则》下负有的义务。而此案是期租人试图将大豆装船前的状况导致的货损责任转嫁给程租人的一次失败尝试。本文作者对案件进行了细致的剖析，并与 Penningtons Manches Cooper 律师事务所的 Darryl Kennard 律师讨论了船东、期租人及其保赔协会在此类案件中可以选择的方案。



在 PRIMINDS SHIPPING (HK) CO LTD 诉 NOBLE CHARTERING INC (Tai Prize 轮) 一案中，上诉法院维持了商事法院的原判，即托运人在提交给船长的提单草稿中所作的陈述不构成托运人/租船人对货物表面状况的保证。这是因为根据《海牙规则》，承运人有独立义务在提单上准确记录货物装船时的表面状况。

背景

Tai Prize 轮在巴西游载了 63,366.150 公吨大豆，运往中国。托运人向船东提交了一份提单，其中在“托运人对货物的描述”一栏项下写明“清洁已装船”，并注明“装船时...表面状况良好”。卸船时，收货人以货物灼伤、变色和霉变为由提起索赔，并在中国法院向原船东（即提单项下的承运人）提起的诉讼中胜诉。原船东根据主期租合同中并入的《保赔协会间

协议》，向二船东追偿，后者分担了 50% 的赔偿额。二船东随后根据经修订的《1973 年北美谷物航次租船合同》，要求租船人承担其分担的全部赔偿额。仲裁庭经审理后裁决支持二船东的主张，理由如下：(i) 托运人/租船人原本只要进行合理的装船前检验，就能发现货物的表面状况并不良好，(ii) 因此，其提交给船东签署的提单草稿并不准确，因为其中写明货物在装船时表面状况良好；及(iii) 对于因签署不准确的提单草稿而承担的责任，船东有权获得赔偿，因为船长在装船期间通过合理的检验，仍无法轻易发现货物的不良状况。

商事法院

租船人将仲裁裁决上诉至高等法院。高等法院审议了以下问题：

1. 提单草稿上预先填写的“清洁已装船”和“表面状况良好”字句，是否构成托运人关于已知晓托运货物表面状况的陈述或保证？又或者，提单草稿是否只是向船长发出的邀请，即请船长在合理检验后，自行对货物的表面状况作出评估？
2. 从法律角度看，已签发的提单是否不准确？
3. 如果提单不准确，租船人是否基于保证或默示赔偿保证而需向船东承担责任？

高等法院推翻了仲裁裁决，认定提单草稿中的预填字句不构成保证或陈述，因为船长有义务独立评估并记录货物的表面状况。此外，由于正如船长或船员在装船期间进行合理检验所见，货物并无损坏，故没有理由对提单作出批注，因此从法律角度看，提单并无不准确之处。鉴于提单是准确的，因此无须再讨论最后一个问题。

上诉法院的判决

上诉法院同样审议了上述三个问题，并维持了商事法院的原判。

首先，上诉法院考量了提单中“表面状况良好”备注的含义。仲裁员认可船长在装船时无法看出任何货损，但却认为托运人在装船前原本可以发现货损，从而认定货物的表面状况并不良好。法院援引 *The Nogar Marin* 案判决，认定仲裁员适用了错误的判断标准；提单上的相关字句应视为船长（而非托运人）的陈述。本案再次肯定了 *David Agmashenebeli [2003]* 案中的法律原则，即“表面状况良好”的备注是船长对货物装船时的外部状况所作的陈述，该陈述是在一名称职船长基于装船当时的情况，经过合理检验而作出的。“合理检验”并不要求船长必须是货物方面的专家，不必进行颗粒检验，也不必为了检验而中断正常的装货作业。

提单上注明的货物状况是从船长角度所作的备注，这一原则符合提单中并入的《海牙规则》条款。《海牙规则》第三条第 3 款规定，经托运人要求，承运人有义务签发提单，其中载明特定信息，例如货物的包装件数、主要唛头、数量、重量和表面状况。此外，海牙规则第三条第 5 款还规定，托运人向承运人保证所有该等信息的准确性（并作出相应的赔偿保证）；但重要的是，货物表面状况良好并不在托运人的上述保证之列。

如果上述条款确立了船长有义务记录货物的表面状况，那么托运人提交的提单草稿中“装船时表面状况良好”和“清洁已装船”的表述有何作用？船东主张，该等表述是关于托运人知晓货物状况的陈述，因此如果陈述不准确，托运人应承担赔偿责任。法院认为并非如此，原因是船长有义务基于其自身对货物表面状况的评估签发提单，而上述主张显然与这项义务相悖。托运人提交提单草稿的行为仅仅是向船长发出邀请，而船长必须在装船时按照正常装船程序检验货物的外部状况，以确认货物的表面状况良好。如果无法认同托运人提交的“清洁”提单草稿，船长有权利也有义务对货物装船时的表面状况作出适当的批注。这项原则可

以追溯到提单的基本功能，即提单是承运人签发的货物已装船收据，也是提单持有人和承运人之间的运输合同（或合同的证明）。

综上所述，对于上述法律问题，法院认定：

1. 托运人提供的提单草本中的表述并不构成陈述或保证，而是向船长发出的邀请，请船长对货物的表面状况作出独立陈述。
2. 本案中签发的提单并无不准确之处。

关于默示赔偿保证的问题，提交提单草本的托运人不可能作出相关的默示赔偿保证，因为这与承运人在《海牙规则》项下的义务相悖，即承运人有义务签发载明货物装船时表面状况的提单。

借此机会，对于 *Tai Prize* 案的判决，我们结合在中国发生的、因货物固有缺陷引起的大豆索赔案，与 *Penningtons Manches Cooper* 律师事务所的合伙人 *Darryl Kennard* 律师进行了讨论。

上诉法院假设了一种理论上的情形，即托运人实际知晓货物的不良状况，而船长无法通过合理手段发现该不良状况，并就此对船东表达了一定程度的同情，暗示在这种情形下托运人可能作出了默示陈述。那么要证明知情，应适用哪种判断标准？此外，证明重大过失是否也可以？

适用的判断标准是托运人在装船时实际知晓货物存在缺陷。无论如何，这只是一个理论性的问题，因为托运人只是向船长提供了提单草本，并未作出明示或默示陈述。如果船长自行判断认为货物的表面状况并不良好，则其并无义务接受提单草本中预先印刷的内容。另一个问题是遭受损失一方（即原船东或二船东）应当根据租船合同链还是提单提起索赔。后者可能胜诉概率更大。如果能够证明托运人在明知的情况下，故意托运受损货物并提交“清洁”提单草本，以获取缺陷货物的货款，从而损害船东的利益为己谋利，则遭受损失一方可能可以主张经济侵权。

该判决是否如船东所称，可能会“鼓励”托运人/程租人疏忽大意或不谨慎行事？

清洁提单就是没有任何批注的提单（*Sea Success* 案）——有关货物表面状况的信息都应该船长提供。本案仅仅是明确了提单草本格式件不构成对货物表面状况的陈述。托运人怎么可能被鼓励去做他们一开始就没有在做的事呢？如果缺陷不属于表面状况，则船东不会被剥夺抗辩权，但他们需要认真地保存充分记录，通过履行举证责任来证明其已经对货物尽到照管义务，而且相关缺陷在装船时并不明显，或者并非由船方造成。不宜将索赔事由和提单中的备注混为一谈。在中国诉讼中，船东未能说服法院支持“其无须对货物的受损状况承担责任”的主张。引发责任的事由并不是提单中对货物表面状况的陈述。该陈述在船长可以确定的范围内是准确的。

作为保赔保险承保范围的基准，《海牙—维斯比规则》明确规定了承运人在签发提单时所负的义务。*Tai Prize* 案的判决是让船东承担了更多的义务，还是只是重申了早已众所周知的原则？（*The David Agmashenebeli* [2003] / *Nogar Marin* [1988]）

此案判决使保赔风险与《海牙—维斯比规则》规定保持一致。确保提单中有关货物表面状况的事实性内容的准确性，一直都是船长的义务，而非托运人的义务。托运人只负责提供待装船的货物，因此不能要求其承担上述义务。提单是收到待装货物的证明，船长一直以来都有

义务根据正常装船程序，报告货物装船时的表面状况。船长从来都没有权利依赖托运人提供的货物状况信息。

船东或中间租船人在无过错的情况下被要求承担损失，这种风险分担方式是否均衡？例如，大豆的“固有缺陷”索赔是保赔协会和船东面临的重大风险，而本案使其难以将责任转移给理应更了解货物状况的程租人。船东怎样才能保护自己？明示的赔偿保证条款是否是唯一的解决之道？是否可以依据提单向托运人进行追索？

需要强调的是，尽管租船人在租船合同项下可能是托运人的代理，但租船人并不一定会掌握更多的货物信息。数百年来，船东一直有义务在提单上记录货物装船时的状况，这样的安排有着充分的理由，即船长可能是唯一能够对货物做出独立评估的主体。在 FOB 销售合同中，买方可以完全依赖船长关于“卖方提供的货物状况良好”的备注，这也是买方同意支付货款的基础。

明示的赔偿保证条款听起来可能是一种解决方案，但是并不能从根本上解决问题，还难免会造成更多的问题。就保赔险而言，同意接受该等赔偿保证条款的租船人很可能会与其保赔协会产生纠纷。如果该等条款会导致损失不受保，那么这些条款不大可能被市场所接受。真正的问题是，如果通过租船合同链来处理这些索赔，只会产生更多的狭义法律论证，直至实现对某一方的归责，然后等待下一起案件的发生。问题的根源仍未得到解决，即在船东能够证明货损早已存在但船长无法轻易发现的情况下，船东享有提单项下的抗辩权。在船长看来，其签发的提单并无不准确之处；如果暗示存在另一种判断标准（即“托运人陈述”的判断标准），则会改变数百年来人们在国际贸易中对提单中陈述的理解。

有没有什么市场化做法能够纠正这种失衡？

对于保赔险市场而言，重要的是要遏制中国的大豆索赔案频发的势头，最好的办法可能是采取协调一致的法律行动，对案件的主要推动者（即中国收货人及保险人）进行合理合法的必要回应。

在此方面，英格兰法院近期在 *The Frio Dolphin* 案中做出的判决（仍有可能上诉）为保赔保险人提供了有力的武器，可以对抗固有缺陷造成货损所引发的不公正责任分配。在这起案件中，法院认定，如果取得代位权的货物保险人违反提单合同中的仲裁条款，在外国法院获得了判决，船东可以对代位的货物保险人提起仲裁，要求其支付“衡平赔偿”（即损害赔偿）。根据现行法律，损害赔偿额应该等于船东根据外国判决须支付的金额，再加上相关费用。当然，仲裁裁决仍然会面临执行难的问题，但是相比当地收货人，以保险人为对象执行起来要容易得多。

此外，在 *The Eternal Bliss* 案（英格兰高等法院近期做出的另一项判决，也仍有可能上诉）中，滞期费（demurrage）并不涵盖因船舶延滞（detention）造成的所有损失的赔偿。因此，对于货物在卸货港等待期间发生变质而造成的损失和损坏，可能可以要求程租人作出赔偿（如果程租人是相关销售合同项下的卖方，则程租人也可能提出赔偿要求）。尽管如此，这一潜在救济并不能改善原船东的处境（原船东的追偿权受《保赔协会间协议》的管辖）。但是，该结果会对中间期租人有所帮助，期租人可以将其在《保赔协会间协议》项下的责任转移给程租人。

最后，禁诉令始终是一件有力的武器，而且不要理所当然地认为中国收货人就会轻易置禁诉令于不顾。在最近一起索赔金额达 1000 万美元的大豆案件中，我们取得了针对某中国国有公司（作为收货人）的禁诉令，使得这起案件就此告终；禁诉令得到了遵守，在中国提交的扣

船担保也获得退还。

关于上诉法院的判决是否会被最高院推翻，我们仍拭目以待。本案向最高法院上诉的最后期限是何时？

本案已经向英国最高法院提起上诉申请。尽管最高院尚未作出判决，但最终的判决结果很有可能是重申我们已知的法律原则。

Darryl，感谢您拨冗与我们讨论和分享您的观点。



作者：Teresa Marie Cunningham
高级理赔主管，Gard 奥斯陆



作者：Kleia Kokkini
理赔主管兼律师，Gard 比雷埃夫斯