

# 海运提单批注纠纷与中国《海商法》

高月芬

(青岛远洋船员学院, 山东 青岛 266071)

**摘要：**从揭示提单批注纠纷产生的深刻原因出发，分析了提单批注与不清洁提单的关系及实务中几种常见的“不知条款”的法律效力；分析了中国《海商法》对提单批注问题的规定及不足，对今后中国《海商法》提单批注问题的修改提出了建议。

**关键词：**提单批注；清洁提单；不清洁提单

**中图分类号：**D996.19 **文献标识码：**A **文章编号：**1000-3096 (2007) 03-0033-04

提单批注(Remarks, Reservations)指的是承运人或者代其签发提单的人,为了如实反映提单所记载的货物的状况,收到货物后在其签发的提单正面就提单所记载的货物品名、标志、包数或件数、质量或体积的准确性以及货物表面状况所作的附注性记载。在国际贸易中,由于买卖双方相距遥远,买方往往只是凭描述买进货物,无法看到货物的实际状况。提单的可转让性使买卖双方在很多情况下是买卖单证而不是买卖货物本身,这必然要求作为物权凭证的提单应记载有关货物的基本情况。买卖合同和信用证合同都对提单的内容做出了规定,以便最终通过卖方/托运人的记载反映到承运人签发的提单上。国际货物买卖合同中一般都规定卖方应提交清洁提单(Clean B/L),即反映货物外表状况良好的提单。但承运人为了维护自己的合法权益,往往会把自己所接收的货物的实际情况记载在提单上。因此,在实务中,承运人与托运人之间、承运人与收货人之间往往会因为提单的记载情况而产生纠纷。

## 1 提单批注纠纷产生的原因

提单批注纠纷指的是承运人在收到货物或货物装船时,就货物的质量、数量(包数或件数)、货物的表面状况在提单正面作如实记载时,而引起的是否应加以批注、如何加以批注以及交货时因不符合提单的记载发生货损货差时责任如何承担等问题在承运人、托运人和收货人之间产生的纠纷。

### 1.1 承运人是否应在提单上批注

在提单上做批注是国际公约及各国国内法赋予承运人的一项权利,一项合法有效的批注可以切实保障承运人和收货人的合法权益。如果承运人收到的货物表面状况有瑕疵,承运人将这种瑕疵记载在提单上,这种记载就成为批注<sup>[1]</sup>。有批注的提单往往被看作是不清洁提单(Unclean B/L),没有批注的提单则往往被看作是清洁提单。是否是清洁提单对买卖双方和承托双方来说,都具有十分重要的意义,这是因为:

(1) 清洁提单是卖方得以顺利结汇的至关重要的单据。在以跟单信用证(Documentary Credit)为支付方式的国际货物买卖中,买方一般会在买卖合同中规定由卖方(托运人)提供清洁提单,UCP500第32条也规定:除非信用证中明确规定可以接受,否则银行将不接受载有批注的运输单据。因此,提单清洁与否在国际贸易中具有十分重要的法律意义。只有清洁提单才能表明符合买卖合同约定的货物已经装船,在代替货物进行交付时才能被买方接受,才能通过银行“单单相符,单证相符”的审查,使托运人(一般是货物买卖合同中的卖方)顺利结汇。但是,实务中由于主

收稿日期:2006-06-27;修回日期:2006-10-26

基金项目:教育部海洋发展战略研究——海洋法制战略研究

作者简介:高月芬(1969-),女,山东日照人,讲师,硕士,

目前研究方向:国际法,电话:13153208329, E-mail: coglory@163169.net

客观方面的原因,货物总是或多或少地存在这样那样的问题,绝对“清洁”的货物是不存在的。如果承运人一味地按照货物表面状况作如实批注的话,就会导致托运人因提单与信用证不符而退单,妨碍卖方经济利益的实现。提单对买卖双方的意义如此重大,但法律却把是否在提单上批注的权利赋予了承运人,这就必然会引发承运人是否应在提单上做批注的纠纷。(2) 清洁提单是发生货损货差时划分承运人和托运人责任的标准。综观国际公约和各国国内法,提单都被认定为证明货物由承运人接收或者装船的单证。承运人向托运人签发了提单,就意味着承运人已经按提单所记载的货物状况接收了货物或者货物已经装船,承运人就有义务在目的港将货物按提单所记载的那样向收货人交付<sup>[2]</sup>。特别是《海牙-维斯比规则》第3条第4款更明确规定,提单是承运人接收了其描述状况货物的初步证据,当该提单已被转让给善意第三人时,即成为此种接收的最终证据<sup>[3]</sup>。因此,提单清洁与否还是发生货损货差时划分承运人和托运人责任的标准。清洁提单表明货物装船时外表状况良好,如果货物发生损失应推定为在承运人掌管时发生。反之,提单是不清洁的,表明货物在交给承运人之前已经受损,则应对货损负责的是托运人而不是承运人。发生在中国的“三江口”轮货损货差案<sup>[4]</sup>,就因为承运人没有做有效批注,法院判决承运人承担赔偿责任。因此,承运人为了维护自身的合法权益,准确地履行运输合同义务,有必要就货物表面状况作如实的恰如其分的批注。但是,国际贸易的要求与承运人自我保护的措施是截然对立的,托运人、收货人、提单持有人及承运人的经济利益是直接对立的,提单批注纠纷正是这种对立的结果。正是由于各方当事人经济利益上的尖锐对立,导致了实务中提单批注纠纷的不断出现。

## 1.2 判断货物外表状况是否良好的标准不统一

### 1.2.1 判断货物外表状况的主客观标准不统一

首先,按照国际惯例,决定是否签发清洁提单的标准是“船长目力所及的货物表面状况”。“货物表面状况”是客观情况,而“船长目力所及”则受制于船长的主观认识能力和工作态度。不同水平和责任心的船长,其主观认识能力和工作态度显然各不相同。所以,这样一个主客观相结合的标准在实务中很难操作。其次,根据航运惯例,承运人对货物包装或外表状况的认定,既不是依靠科学仪器的检测,也不是运用精确

的数字计算,更无须雇佣专家来检查,只须尽到一般注意义务即可。所以,不同的人对同一情况会有不同的结论,甚至同一个人对同一情况因时间、地点、个人情绪的不同也会有不同的结论。最后,货物的包装或外表状况是“良好”还是“不良”,从质和量上都是一个相对性的概念,它涉及到衡量的标准问题,标准不同,结论也必然不同。因此,在提单批注问题上除了货物表面状况这一客观存在外,更多的是依赖于承运人的主观认识能力,而由于人的主观认识能力各不相同,就不可避免地会产生纠纷。

### 1.2.2 国家标准、买卖合同标准和提单的记载标准不统一

实践中,由于承运人所运货物多种多样,每一货物各有其特性并且还具有国家标准、买卖合同标准及提单的记载内容等不同标准。收货人/提单持有人会选择有利于自己的标准要求承运人交付货物,而承运人到底应以何种标准交付货物却没有明确的法律规定,这就导致了此类纠纷的不断发生。法院在判决这类纠纷时也不统一,有的法院判决承运人应提交符合国家标准的货物,如A土产畜产进出口总公司诉M运输有限公司海上货物运输合同货损索赔纠纷一案<sup>[5]</sup>;有的判决承运人按国家标准和买卖合同标准承担货损责任,如“LF”轮豆粕货损索赔案<sup>[6]</sup>;还有的法院以提单的记载为标准判承运人承担赔偿责任,如“金马轮提单纠纷案”<sup>[7]</sup>。由于货物标准的不同导致了纠纷的不断发生,法院处理同一类问题时所持观点的不同甚至截然相反,更加导致了实务中当事人面对此类问题时的无所适从。

笔者认为,运输合同与买卖合同虽有联系,但它们毕竟是两个独立的合同。中国《海商法》第75条的“批注问题”并不涉及货物的质量。贸易合同中买卖双方所约定的质量要求超出了承运人的责任范围,因此,用买卖合同的标准或国家质量标准来约束非买卖合同当事人的承运人是不公平的。承运人作为运输合同的当事人,他只需按运输合同的约定和有关运输法规的规定,依据提单的记载来检查货物的外表状况并以此为依据交付货物,只有这样才能更好地协调委托双方的利益。

## 2 提单批注与不清洁提单

### 2.1 提单批注与不清洁提单的关系

清洁提单是指,在签发提单时船方无保留地认

可货物表面状况良好,并且在贸易流程中通常会被当作一份完好的单据被顺利接受的提单。同时,UCP500第32条 清洁运输单据 a款规定:清洁运输单据是指单据上并未明确宣称货物及或包装有缺陷的条文或批注的运输单据。不清洁提单是指,具有明确指出货物外表状态不良批注的提单。应该明确的是,有批注提单与不清洁提单并不是等同的,不清洁提单一定是有批注的提单,而批注并不一定构成不清洁提单。对提单批注的认定,即提单批注是否构成不清洁提单,关键是看批注的内容,只有反映货物包装或外表状况“不良”的批注,才使提单成为不清洁提单。有关清洁提单的典型案例是 Golodetz v. Czarnikow-Rionda-“The Galatia”案<sup>[8]</sup>,该案中,承运人针对因发生火灾而卸下的 200.8 t 糖签发的提单中,承认货物在装船时表面状况良好,但附有这样的批注:“鉴于遭到了火灾或/和灭水所用水之损害,本船宣布共同海损,本提单上所列的货物业已全部卸于……”,买方拒绝接受这份提单,理由是这是一份不清洁提单。法官经过审理确定了本案提单的清洁性,他指出提单上批注的文字,仅仅叙述了事实经过,该提单仍可以在商业流转中被合理接受,该提单仍然是清洁提单。这个案例成为揭示“有批注的提单不一定构成不清洁提单”的经典案例。

## 2.2 常见的“不知条款”提单批注

实务中,承运人在签发提单时,可以在提单上的“货物描述栏”(Space for Description of Goods)中手写、盖橡皮图章或在提单上另外加列一些意见或批注。这些意见或批注有的直接表明货物及包装的状况,有的却并未直接说明货物及包装的情况,常见的这类批注有:Shipper's weight, not responsible for weight(根据发货人重量,船方不负责货物重量的短少);STC---Said to Contain(据称内装);The weight measurement quantity content and value of the cargo not known(货物的重量、尺码、数量、内容和价值均不知悉)等,这就是我们通常所说的“不知条款”。此类条款是否构成不清洁提单,在理论和实务界有较大的争议,但比较权威的观点认为“此类条款通常事先印就在提单的正面,其文字是提单本身的一部分,而不是大副批注,不能由此推断出该提单为不清洁提单”<sup>[9]</sup>。因为,“表面状况良好”一词的效力,并不因“状况不知”的批注而无效。

作者认为,根据《海牙规则》第3条第3款、《汉

堡规则》第16条及中国《海商法》第75条规定,承运人有在提单上批注“不知条款”的权利。同时,根据UCP500第32条的规定,除信用证另有规定外,银行将接受表面注有诸如“托运人装载记数”,“据托运人称内装”,或类似意义的航运单证。因此,尽管这些批注或条款对收货人或提单的受让人并非有利,但由于它们并未涉及货物及/或包装的表面状况,故应不影响提单的“清洁性”。

## 3 中国《海商法》中有关提单批注问题的规定及不足

中国《海商法》中关于提单批注问题的规定一共有3条,它们是第75条、第76条和第77条,基本上参考了《汉堡规则》的规定,但又有所不同。根据这些条款,承运人在下列3种情况下有权在提单上作出批注:(1)明确知道提单的记载与实际接收或装船的货物不符;(2)有合理根据怀疑提单的记载与实际接收或装船的货物不符;(3)没有适当方法核对提单记载。

与此相适应,承运人在提单上的批注内容是:对已清楚知道不符的,说明不符之处;对有合理根据怀疑不符的,说明怀疑的根据;对没有适当方法进行核对的,说明无法核对。因此,按照该法律规定,如果提单经承运人正当批注,则这种批注将保护承运人,提单中货物状况的记载将不具有任何证据效力,在批注的项目和范围内,承运人对货物交付时有与其在接收或装船时的实际状况和提单上记载的状况不符时,不承担责任,而不论损失的索赔是托运人还是善意受让提单的第三人提出的。如此以来,“提单批注尤其是‘不知条款’就改变了签发清洁提单的承运人的责任,改变了发货人和承运人在此类货损货差责任中所处的法律地位,也改变了提单对善意第三人的‘绝对证据效力’”<sup>[10]</sup>。“不知条款”虽然保护了承运人的利益,却加大了善意第三人在向承运人索赔时的举证责任,导致了承运人对不知条款的滥用,这对托运人和善意第三人来说都是不公平的,而且也有违立法的精神。

在航运业尤其是集装箱运输飞速发展的今天,中国海商法的上述规定已不能适应实务的要求,提单批注纠纷尤其是集装箱提单批注纠纷日益增多。在当前中国修改《海商法》之际,作者建议把《海商法》第75条“……可以在提单上批注,说明不符之处……”,

修改为“……应当在提单上批注，说明不符之处……”。这样既可以使中国《海商法》的规定与《汉堡规则》的规定保持统一，又使得在提单上做批注不仅成为承运人的权利而且成为其必须履行的一项法定义务。同时，我们还应加快立法的脚步，尽快完善相应的法律法规，对提单批注问题，尤其是“不知条款”问题给予充分重视，对“不知条款”的含义、效力、适用等加以明确，并对承运人批注“不知条款”时的义务和责任做出规定，限制承运人的免责权利，以防止承运人对“不知条款”的滥用，减少货物运输过程中的货损、货差纠纷，平衡承运人与托运人、承运人与收货人之间的利益。只有这样，才能更好地促进国际贸易与国际航运业健康有序地发展。

参考文献：

- [1] 郭瑜.提单法律制度研究[M].北京:北京大学出版社, 1997.140.
- [2] 於世成.海商法[M].北京:法律出版社, 1997.111.
- [3] 郭国汀.SCRUTTON 租船合同与提单[M].北京:法律出版社, 2001.165.
- [4] 金正佳.中国典型海事案例评析[M].北京:法律出版社, 1998.232-238.
- [5] 陈斌.散装粮食类货物损害赔偿案件的责任及赔偿范围的认定方法[J].中国海商法年刊, 1999,10:27.
- [6] 李守芹.确定提单持有人与承运人之间权利义务的依据是提单的记载,而不是国家质量标准或买卖合同约定[J].中国海商法年刊, 2001,12:527.
- [7] 广州海事法院.海事审判实务[M].广东:海天出版社, 1992.88-101.
- [8] 陈若鸿.英国货物买卖法:判例与评论[M].北京:法律出版社, 2003.242.
- [9] 邢海宝.海商提单法[M].北京:法律出版社, 1999.105
- [10] 司玉琢.国际海事立法趋势及对策研究[M].北京:法律出版社, 2002.326.

## Disputes about B/L remarks with reference to the maritime code of the People's Republic of China

GAO Yue-fen

(Qingdao Ocean Shipping Mariners College, Qingdao 266071, China)

Received : Jun.,27,2006

**Key words:** bill of lading remarks ; clean bill of lading; unclean bill of lading

**Abstract:** Beginning with bringing to light the in-depth causes for the disputes about bill of lading remarks, analyses are made about the relationships between bill of lading remarks and unclean bill of lading, the legal effect about some popular “unknown clauses”, and the provisions and inadequacy about the issue of bill of lading remarks in the Chinese Maritime Code are analyzed and followed by suggestions about amendment to the Code in this regard.

( 本文编辑：刘珊珊 )