

诺亚之风

2025/05/21 刊

目录

承运甲板货，您知道其背后的风险吗？	2
倒签提单-诉前的证据保全	7
货物短量纠纷案例分享之一	9



承运甲板货，您知道其背后的风险吗？

原创：刘卫东

运输甲板货并签发甲板货提单对于船东们来说似乎是司空见惯，不必有过多的担心和警惕。如果航程顺利，货物没有受损，在卸货港交付货物后也比较少发生被收货人索赔的事情。但是，这绝对不意味着收受甲板货和运输甲板货没有风险。反而，当甲板货发生较大损失时，极有可能导致承运人船舶被扣，被拍卖和公司蒙受重大损失。

首先，要知道海上货物运输是有一部国际公约来调整承运人与货方的权利义务关系的。这通常是海牙规则或海牙维斯比规则。但遗憾的是，这两部法规都不调整（不管）甲板货。这样，关于甲板货的海运法律关系通常就由卸货地的民法或商法（或英国的普通法/common law）来调整。与《海牙规则》，《海牙维斯比规则》的相对责任制相比，各国的民法或商法，英国普通法对承运人的规范都是绝对责任制。也就是说，承运人对货损承担绝对的赔偿责任，没有免责，限责，甚至也没有对承运人有利的，很短的诉讼时效。

但路上和海上的运输经营是多样化的，承运人与货方的合意取决于市场的需求。托运和承运甲板货并不是违法行为。而属于“合同自由”的产物。货方认为货物价值低，不怕一般的损坏，可以要求承运人将货物积载于舱面；而承运人认为托运人明确了货装舱面并接受舱面货提单，也是无妨的。剩下的就是在提单正面留下免除承运人承担货损责任的批注和协商一笔合适的运费就是了。



诺亚天泽保险经纪

青岛市崂山区香港东路 195 号上实中心 7 号楼 6 楼（邮编 266061）

电话: +86 532 82971085 | 邮箱: marine@tnzconsult.com

网址: <http://www.tnzconsult.com>



专家认为，合适的批注措辞可以是，“ Deck cargo agreed to be at charterers and/ or shippers’ risks and responsibility. Owners are not responsible for loss, damage and liabilities whatsoever and howsoever caused ”。在“合同自由”原则下，这种批注等于是船，货双方的合意。它的效力超越了装港和卸港的民商法的法条规定。所以，在不考虑到地方保护主义做崇的情况下，承运甲板货的船东可以对货物损失免除赔偿责任。这里需要注意的是，上述批注一定要加上“whatsoever and howsoever caused”这一副词短语。原因是，如果仅仅明示承运人对甲板货损失不负责，卸货地法律会理解为承运人对海上风险造成的货损免责，但仍不能免除承运人在履行基础义务时（对甲板货的积载，堆放，加固，困扎，遮盖，中途检查）的疏忽导致的甲板货损失责任。

在 The “ Fantasy” (1992) 1 Lloyd’s Rep 235 一案中，涉及甲板货运输。船东签发了甲板货提单，上有批注：“ such cargo to be carried at charterers’ risks”。后来船舶遭遇坏天气，甲板货部分落海。船东遭遇索赔。经过调查，法院认为船东在积载，加固和照料货物方面也存在疏忽。遂判上述批注不能免除船东和其船长，船员，雇员的疏忽，因此船东败诉。

约定不明也有风险。在 The “ Hong Kong Producer” (1969) 2 Lloyd’s Rep 536 一案中，提单背面印有除非发货人特别声明货物不得装载场面外，视同货物可以装在甲板，风险由托运人承担/ “ The shipper represents the goods covered by this bill of lading need not be stowed under deck and it is agreed that it is proper to and they may be stowed on deck unless the shipper informs the carrier in writing before delivery of the goods to the carrier that under deck stowage is required”。结果放在舱面的货物受损。收货人索赔承运人，船东自以为上述约定可以将货物定性为甲板货，并已经约定好由发货人负责。法院判提单背面的措辞并不明确，该票货物的提单不可以被认为是甲板货提单。承运人不能免责。

在 The “ Imvros” (1999) 1 Lloyd’s Rep 848 一案中，涉及甲板货和甲板货提单。提单有批注船东不对任何原因的货损负责。“ The vessel is not to be held responsible for any loss of or damage to the cargo on deck whatsoever and howsoever caused ”。航程中果然发生了甲板货受损。索赔人是承租人。承租人提供了证据证明船东在甲板货的绑扎加固中存在疏忽，并指出积载不良会影响船舶的适航，而承运人要对不适航导致的货损负责。但法院判决上述批注已经免除了船东任何原因的货损责任，包括船舶的不适航。租家败诉。





法律界对这个案子的判决虽然有过争议，但一致认为，在上述批注下，船东可以为不涉及到适航争议的船东疏忽和过失导致的甲板货货损免除责任（当然对海上风险导致的损失更是可以免责）。由此可见，同是甲板货提单，上述带有“whatsoever and howsoever”的批注对船东的帮助。

但是，这里仍有一个问题。就是，即使甲板货提单有了这样的批注，如果提单背面有印刷好的，适用海牙规则的 Paramount clause，上述批注在海牙规则的 Article 3, Item (8) 的限制下是否仍然有效？（编者注：海牙规则的 Article 3, Item (8) 规定任何低于该规则赋予承运人责任的约定条款无效）关于这个问题，让我们参考一下英国判例 The “Tilia Gordon ” (1985) 1 Lloyd’s Rep 552。

该案中船舶是承运木材货损纠纷。部分木材落海是因为捆绑甲板木材的张力器有潜在缺陷断裂。该提单并入了海牙规则。法院判船东已经尽到了开航前的“恪尽职责”的适航义务。因此可以享受船舶的“内在缺陷”/latent defect 这一免责，由此看来法院尊重和接受了海牙规则 Article 4.2 (p) 款的适用。（编者注：海牙规则 Article 4.2 (p) 款规定承运人对船舶的潜在缺陷导致的货损免责）但该案中法院并没有对海牙规则 Article 3 Item (8) 对甲板货的批注有啥影响做出评判。但可以看出法院是认可了海牙规则被并入并适用于（甲板货）提单的。

有专家认为，法院之所以没有引用海牙规则 Article 3 Item (8) 去废掉提单正面的船东免责的批注，主要原因是关系到合同解释问题。英国法律认为，提单上打印上的文字效力高于背面印刷上的 paramount clause 的效力，所以海牙规则的上述法条处于低位阶而被忽视。



但是，问题来了。如果装港或提单签署地（根据海牙规则第 10 条）海牙规则强制适用的话，该规则就有了强制适用的效力，这就给船东带来了一个可怕的后果。也就是说，海牙规则的适用分为两种，一种是法定适用（即，提单签订地是海牙规则的缔约国），二是合同约定，（即，提单背面有 paramount clause）说适用海牙规则。由此看来，在第一种情况下甲板货提单正面的免责批注有可能遭遇强制适用的海牙规则 Article 3 (8) 的挑战，导致提单正面的免责批注无效。在第二种情况下，根据英国法关于合同的解释规则，那些免除承运人责任的批注应该不会受到影响。保险起见，笔者建议在第二种情况下添加一个条款，约定海牙规则的 Article 3 (8) 不适用（相反，在海牙规则强制适用时，船东无权做出这样的“剔除”约定）。



本文这种要谈的风险在于提单与货物的运载情况不同时对船东的重大危害。2003 年 12 月，一家中国背景的方便旗船应发货人要求签发了甲板货提单。货物是贵重的设备。按理说，船东在接到发货人的托运要求时，首先应该分析一下如此贵重的货物，买方会允许货装甲板吗？甲板货提单会符合买方的（跟单）信用证要求吗？开证银行在发货地的保兑行会接受甲板货提单给与发货人结汇吗？但船东没有想到这些问题。该甲板货提单中途被租家的代理掉包，换了一套舱内货提单。提单顺利结汇并流转到了进口国收货人手中。一部分设备因遭遇海上风浪落海全损。收货人扣船并提出高额索赔。船东紧急筹措了一笔现金交到外国法院释放了船舶，该案至今没有开庭审理。即使审理，船东也不会得到解脱。船东因资金压力被迫卖掉船舶还债停业。而在追索皮包公司的租家和船代时也不会有好结果。



让我们看看外国法院如何审视这种争议吧。在 The "Near Tyhi" (1982) 1 Lloyd's Rep 606 一案中，货物装在甲板上，船东签发了甲板货提单。但期租租家的代理违法换成了舱内货提单。货物是三夹板，受损严重。收货人索赔船东，船东以自己无辜，承租人（包括代理）并没有被授权去签发与大副收据不相符的提单为抗辩。英国法院仍判船东败诉。英国法认为，（1）提单是一份清洁的收据，“凭指示”提单的特点是可以流转，而流转依靠的是提单的信誉。对第三人来说，他有权依赖提单的表面描述，愿意花钱去买这份物权凭证。因此，提单的信誉需要法律维护，否则国际贸易将会受阻；（2）租船人与船东有“表见代理”的关系。船东要为代理人的行为承担后果；（3）与船东相比，收货人是最无辜的一方，法律应该保护。维护提单的信誉很重要。美国法律认为运输甲板货却签发舱内货提单的行为属于“准绕航”/quasi-deviation，后果非常严重，会使得承运人丧失原合同权利。

当一部分货物因为舱容不够，租船人/托运人临时决定让船东货装甲板时，船东要格外小心。因为这种情况不属于买方和卖方事先同意过的装运方式。船东以为对托运人允许装在甲板上的货物签发甲板货提单可以做出批注而免责，背后被托运人/租家掉包换成舱内货提单的可能性非常大。如果发生货损，船东会遭遇持有舱内货提单的买方/收货人索赔。

关于保险，也不要盲目的乐观。船舶的保赔险合同都明示不承保甲板货损失和责任。有人会问，在发货人，收货人都接受舱面运输方式，货物受损，船东也做了适格的免责批注，而货方能够证明甲板货的损失不是海上风浪造成，而是被保险人/船东在履行其基本管货义务中有疏忽造成，该轮的 P&I 是不是就应该给与 cover？答案是，各个保赔协会的 Rules 都明确规定他们对被保险人/船东责任的承担基础是以《海牙规则》。这样看来，既然海牙规则不管甲板货，P&I 协会也就无从谈起 Cover 问题了。虽然这并不绝对（有些情况还要参考协会的甲板货条款的具体规定），但如果真的发生争议，会涉及到很深的法律问题，其费财和费时都不是轻松的事。

本文仅供读者参考，如需帮助请联系我们或咨询专业律师。

电话：0532-82971085

邮箱：claim@tnzconsult.com

info@tnzconsult.com

marine@tnzconsult.com

诺亚天泽保险经纪

青岛市崂山区香港东路 195 号上实中心 7 号楼 6 楼（邮编 266061）

电话：+86 532 82971085 | 邮箱：marine@tnzconsult.com

网址：<http://www.tnzconsult.com>



倒签提单-诉前的证据保全

原创：刘 璐

提单中注明的装船日期早于实际装船的日期就被称为倒签提单。为了保证收货人能及时收到货物，信用证中一般规定装船期限，托运人应当在装船日期之前或当日完成装船，否则，收货人有权拒收并提出索赔。

但在实务中，很难确认倒签提单的事实。为了维护自身的合法权益，一个可能有效的办法是在诉前及时申请证据保全。

按照合同约定，D 轮从巴西运货物至国内某港口。装船期为 8 月 15 日-8 月 30 日。11 月底，当 D 轮到达卸港后，收货人审查其两票提单上的装船日期后，认为 D 轮船期过长，怀疑 D 轮在巴西游装货港签发了倒签提单。收货人虽取得了一些证据，但仍然很难确认倒签提单的事实。然而，迟延交货给收货人履行贸易合同产生了极为不利的后果。为维护自己的合法权益，收货人向国内海事法院申请证据保全。海事法院接到申请后，认为情况紧急，审查收货人提供的有关证据后，认为基本事实清楚，以收货人的证据保全申请合法为理由，根据《中华人民共和国民事诉讼法》有关财产保全的规定，准许收货人关于诉前证据保全的申请；并令 D 轮提供航海日志及相关的理货单据等；要求 D 轮的船长、大副应如实回答海事法院的询问。



法院根据提供的材料，对航海日志、工班表、装舱记录、事实记录等相关的理货单据进行审查。又结合货物产地，货物到达港口的时间、每日装舱的吊装速度推算，从而确定了收货人的两票货物实际装船时间一票为 8 月

诺亚天泽保险经纪

青岛市崂山区香港东路 195 号上实中心 7 号楼 6 楼（邮编 266061）

电话: +86 532 82971085 | 邮箱: marine@tnzconsult.com

网址: <http://www.tnzconsult.com>

7



30 日，另一票为 8 月 31 日。而两票提单上填写的装船日期均为 8 月 30 日，从而认定其中一票货物提单为倒签提单。对此结论，船长、大副均无异议。

当装船晚于信用证规定的期限时，托运人往往向承运人出具保函，要求按信用证规定的装船期签发提单。由于倒签提单的行为隐蔽性很强，要想确切地证明提单上签署的装船日期和实际装船日期不一致，就需要获得船方持有的相关材料、船员证言等。如没有及时获取这些证据，就会给待证事实的证明带来困难。因此，申请诉前的证据保全或许是一条行得通的路径。

本文仅供读者参考，如需帮助请联系我们或咨询专业律师。

电话：0532-82971085
邮箱：claim@tnzconsult.com
info@tnzconsult.com
marine@tnzconsult.com



货物短量纠纷案例分享之一

原创：宋石磊

(编者按：在散装货物海上运输中，船东经常会面对货方的短量索赔，索赔的依据一般是货方的岸上货物数量报告，甚至是中国出入境检验检疫局(简称 CIQ)出具的数量/重量证书。大家的朴素印象是，CIQ 是官方机构，它出具的文件就具有法律约束力，货方可以轻易地向船东索赔成功。编者查阅大量国内的司法判例，发现事实并非如此，现分享一案例，与君共勉。)

案件号：(2019)最高法民再 367 号

简要案情：

2014 年 4 月，“KINGGREGORY”轮承运了 9876 公吨豆油从阿根廷圣洛伦索港到中国上海港。在卸港，《船舶空距报告》记载卸货数量为 9866.182 公吨。CIQ 报告显示货物数量 9798.544 公吨，比提单数量短少 77.456 吨。货运险保险人支付了赔偿款人民币 304811.19 元并依法取得代位求偿权，后向上海海事法院诉请承运人赔偿损失 304811.19 元及利息。

司法判决：

上海海事法院认为，根据最高人民法院〔2005〕民四他字第 1-1 号复函，在收货人未能提供有效证据证明货物短少发生在承运人责任期间的情况下，承运人提供的船舶干舱证书、空距报告，具有证明散装液体货物交货数量的效力。因此，承运人提供的《船舶空距报告》和《货舱检验报告》等，可以证明其向收货人交付的货物数量为 9866.182 公吨，约短量 0.99%，属散装液体货物在海上运输过程中的合理损耗，承运人对此不应承担赔偿责任。因此驳回货运险保险人的诉讼请求。

之后，该案经过二审和再审程序，均维持原判。

相关司法文件：

最高人民法院〔2005〕民四他字第 1-1 号

天津市高级人民法院：

诺亚天泽保险经纪

青岛市崂山区香港东路 195 号上实中心 7 号楼 6 楼 (邮编 266061)

电话: +86 532 82971085 | 邮箱: marine@tnzconsult.com

网址: <http://www.tnzconsult.com>



你院经高法[2005]170号《关于南京石油运输有限公司与华泰财产保险股份有限公司石家庄分公司海上货运运输保险代位求偿一案有关适用法律问题的请示》收悉。经研究，答复如下：

1. 关于承运人对散装液体货物运输责任期间的认定。我国《海商法》第46条规定，承运人对于非集装箱装运的货物责任期间是从货物装上船时起至卸下船时止，货物处于承运人掌管之下的全部期间。由于散装液体货物在形态上不同于其他散装货物，因此，承运人对于散装液体货物运输的责任期间，应自装货港船舶输油管线与岸罐输油管线连接的法兰盘末端时起至卸货港船舶输油管线与岸罐输油管线连接的法兰盘末端时止，货物处于承运人掌管之下的全部期间。
2. 关于对散装液体货物交货数量证据效力的认定。在收货人未能提供有效证据证明货物短少发生在承运人责任期间的情况下，承运人提供的船舶干舱证书、空距报告，具有证明散装液体货物交货数量的效力。收货人提供的岸罐重量检验证书，除非经承运人同意，否则不具有证明散装液体货物交货数量的效力。

此复。

上述文章仅供读者参考，如需帮助请联系我们或咨询专业律师。

电话：0532-82971085

邮箱：claim@tnzconsult.com

info@tnzconsult.com

marine@tnzconsult.com

[免责声明] 本文仅代表作者个人观点，与诺亚天泽保险经纪月刊无关。诺亚天泽保险经纪仅翻译、转载，免费分享给大家，其原创性以及文中陈述文字内容和图片未经本刊证实，对本文以及其中全部或者部分内容文字、图片的真实姓名、完整性、及时性本月刊不作任何保证或承诺，请读者仅做参考。如果因此而产生法律纠纷，与诺亚天泽保险经纪月刊无关。如涉及侵权等相关事宜，请联系我们会在第一时间删除。

诺亚天泽保险经纪

青岛市崂山区香港东路195号上实中心7号楼6楼（邮编266061）

电话：+86 532 82971085 | 邮箱：marine@tnzconsult.com

网址：<http://www.tnzconsult.com>

10

