



中国法院审理散装大豆货物短量案件的探讨

摘要

本案是协会协助处理的一起非常特殊的大豆短量案件。在本案中，作为国内具有进出口商品检验资质的官方检验机构，对于进口货物货量的确定先后依据水尺计量和岸磅计量出具了两份不同数量的报告，从而导致船东和货物保险人依据不同的证据对交付货量产生争议，最终对簿公堂。

一、案情简介

某会员入会散货船于 2014 年 5 月在阿根廷装运 66,000 吨黄大豆回国，并于同年 7 月到达我国北方某港口卸货，当地 CIQ 做出的船舶水尺计重为 65,980 吨，比提单数量少了 20 吨，随后岸磅重量检验证书显示货量为 65,648.16 吨，比提单数量少了 351.84 吨。据此，货物保险人向被保险人赔付之后行使代位求偿权，在天津海事法院起诉船东，索赔货物短量损失共计人民币 568,988.62 元。鉴于 CIQ 先后出具了《水尺计算单》和《岸磅重量证书》两份报告，而两份报告所示的货物数量相差了 331.84 吨，船东认为应以《水尺计算单》所示的数量作为交货数量，而货物保险人则坚称以《岸磅重量证书》为准，双方在货物交付数量上产生争议，最终本案历经一审、二审直至最高院。

二、案件审理

在本案的一审和二审审理中，货物保险人提出的主要观点如下：

- 1、船东提出的以水尺计量为计重标准仅有《水尺计算单》为证，并非官方出具的《水尺计重报告》，并且事后 CIQ 登轮检验人对此计量单申明并非其亲自签名，证据效力存疑。
- 2、此案的检验机构 CIQ 通过岸磅计量的方式出具了《岸磅重量证书》，应以此作为计算重量的依据。

船东提出的抗辩主要有：

- 1、岸磅计量超出了承运人的责任区间，对承运人不具有约束力，并且原告未能充分举证证明货物短少发生在承运人的责任区间内，应当承担举证不能的不利后果。
- 2、对于收货人提出的岸磅计量结果，因为缺乏证据证明检验前对仪器的精准度进行核实，在计重过程中无跑车、漏车的情况发生，并且在卸货港已经做了水尺检测，那么水尺的计量结果应是证明承运人交付货物重量最准确、最直接的证据。

一审、二审均驳回了原告的诉讼请求，原告申请了再审。最高人民法院主审法官前往事发地的 CIQ 进行调查，对当时出具《水尺计算单》的工作人员进行了询问，了解了事发当时案件的基本情况，并责令天津高院法官主持了双方的调解工作，并最后促使双方通过调解结案。

三、争议焦点

本案的争议焦点主要有以下两点：

1、涉案货物短量是否发生在承运人的责任期间内

我国《海商法》第四十六条规定了承运人的责任期间：“…承运人对非集装箱装运的货物的责任期间，是指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。在承运人的责任期间，货物发生灭失或者损坏，除本节另有规定外，承运人应当负赔偿责任。”

就如何理解以上条款，最高院法官认为，在认定承运人对于散杂货物的责任区间时，不仅需要考虑到“从货物装上船时起到卸下船时止”，还需要考虑到“货物处于承运人掌管之下的全部区间”的法律规定。在很多情况下，不能单纯考虑货物卸离船舶的事实便认为货物已经完成交付。事实上，很多大宗散货尽管卸离了船舶，但收货人尚未持正本提单换取提货单，货物仍处于承运人的受雇人（即码头经营人）的掌管之下，在此情况下，仍应认定货物并未交付，货物的卸下与交付并不等同。

2、《水尺计算单》和《重量证书》的效力问题

最高院的法官认为，在不考虑证据本身瑕疵的情况下，由同一具有进出口商品检验资质的官方检验机构，因履行法定职责出具的《水尺计算单》和《重量证书》出现相互矛盾的时候，该检验机构应有权做出解释。

四、案件启发

根据以上案件分析，以及最高院法官对于本案争议焦点的观点和看法，对于会员今后处理卸货事宜可有以下几点可供参考：

1、关于承运人的责任期间

如前所述，最高院法官的观点认为，对于承运人责任期间并不能当然理解为以货物越过船舷为分水岭，更应该考虑到货物卸下船舶但仍处于承运人掌管的区间。如若收货人未以正本提单向承运人提取货物，并且货物卸下船舶后处于承运人受雇人的管理之下，自货物卸下船舶至真正将货物交付于收货人之时，此区间仍然属于承运人的责任区间，承运人需对货物在此区间内发生的灭失或者损坏负责。

2、在委请检验机构出具检验报告时应注意

- （1）出具水尺计量报告的单位必须是具有进出口商品检验资质的检验机构。
- （2）在做完水尺计量后，应要求检验机构出具正式的水尺计重报告。
- （3）如若采取岸磅计量，必需核实衡器的精度、在计重过程中如可能，应安排监磅，确保无跑车漏车的情况发生。

3、关于货物短量 5% 是否应该被扣除

最高院与本案所涉的天津高院和天津海事法院对于货损货差 5% 是否应该扣除达成了一致意见：

- （1）若货物的短少量小于 5%，则可证明货物短少的情况并未实际发生，短量应为计量的合理误差或者自然损耗所致，因此，承运人对于小于 5% 的货损货差应免于承担责任。
- （2）一旦短量超过 5%，则证明货物的短量从量变上升为了质变，不能单纯用计量误差来解释，也就是说，货物的短量确实存在，因此计量允差和自然损耗将不再扣除，承运人必须按照实际短量的数额赔偿。

以上内容仅供会员公司参考。如需具体建议，请与协会相关人员联系。



扫码关注