

以案说法 | 权威报告≠铁证：短量索赔抗辩的破局点

作者：方雯雯



摘要：

货物短量是海上货物运输中最为常见的货物索赔案件之一，在此类案件中，承运人往往面临一个棘手的问题，当收货人提供了由权威机构出具的水尺报告后，承运人是否还有抗辩空间？协会参与处理在天津海事法院审理的一起镍铁矿短量索赔案件中，对此问题给出了肯定的答案。协会聘请专家证人出庭，揭示了在水尺计量过程中对于船舶漂心修正参数取值上的根本性错误。最终法院采纳了船方专家证人意见，驳回了原告的全部诉讼请求。本案不仅印证了“权威机构出具的报告并非具有绝对效力”这一基本法理，更重要的是提供了一条向货方短量主张的成功抗辩实务路径。

一、案件事实与争议

1. 基本事实

本案会员所属船舶承运一票镍铁矿，货物重量共计约 2 万吨，自印度尼西亚运至中国港口。船东据此签发了两份清洁提单，提单记载货物重量分别约为 9000 吨与 10000 吨。两份正本提单的持有人及收货人为当地 X 公司。船舶先后挂靠两个国内卸货港。在第一卸货港卸货后，溢卸 1.6 吨；在第二卸货港，据收货人 X 公司称，经计重后发现货物短少约 110 余吨。两港合并计算后，收货人主张货物短少约 100 余吨。货物保险人（以下简称“原告”）

按照定损金额的 60%向收货人 X 公司支付了保险赔偿金后，依法取得代位求偿，后径行在当地海事法院提起诉讼，要求会员赔偿相应的货损损失。

2. 原告方的核心证据

原告提供了提单、公估报告、商业发票、贸易合同、赔款支付凭证等证据。在证明货物短少问题过程中，原告的证据链条如下：

装港水尺报告计重显示货物重量与提单记载一致。第一港口理货证书，证明确实存在上述溢卸情况，第二港水尺报告，由 CCIC 当地公司出具，证明在该港口短少货物约 110 吨。此外，原告方还出具了以 CCIC 报告为基础制作的公估报告。

原告据此主张货物在承运人责任期间发生短少，要求会员承担赔偿责任

3. 双方争议焦点

本案争议焦点集中在两个层面：其一，案涉货物是否在船方责任期间发生短少，以及短少的具体数量；其二，原告是否因此遭受损失及损失的具体数额。本案关键之处在于针对“货物是否实际短少”这一事实认定，直接取决于 CCIC 水尺报告是否准确、可被采信。而原告是否遭受实际损失，可能取决于贸易合同约定的结算方式、原告折价协议赔偿金额的事实基础等。船方的抗辩策略正是围绕此核心问题展开。

二、船方抗辩的三重逻辑

面对原告提供的上述证据材料，协会与会员并未简单予以否认，而是从下述三个层面构建了层层递进的抗辩体系。

第一层：专家证人直接指出 CCIC 报告的计算错误

会员提供相应材料证据证明该港口卸货前检查铅封正常，船员水尺报告并不存在短少。经进一步审阅 CCIC 报告后发现，报告在水尺计量过程中可能存在严重计算错误。为此，协会协助会员聘请了具备水尺计量专业背景的专家出庭作证，针对 CCIC 报告中的数据进行了系统性的专业分析。

庭审中，专家证人就水尺计量的基本原理及计算依据作出说明。水尺计量系依据船舶排水量变化推算装卸货重量的专业方法。《中华人民共和国出入境检验检疫行业标准 SN/T 3023.2-2021》采用根本氏二次修正公式，并据此形成行业实践中普遍适用的水尺计算方法。该公式中，LCF 即 Longitudinal Center of Flotation，中文通常称为“漂心纵向位置”或“浮面中心纵向位置”，是进行吃水修正、纵倾修正及排水量修正时不可或缺的关键参数。

LCF 的作用在于反映船舶水线面几何中心相对于基准位置的纵向偏离，并据此确定纵倾修正的方向及数值。由于根本氏二次修正公式本身需要区分漂心位于基准位置之前或之后，LCF 在计算中必须保留并正确适用正负号。该正负号并非形式性标注，而是决定修正值应予加计还是扣减的必要计算依据。

本案船舶处于卸货完毕后的末尺测量状态，船舶吃水及漂心位置均已发生相应变化。检验人员进行末尺计算时，应依据船舶静水力资料所列 LCF 数值及其正负号，结合实际吃水状态进行计算，不应任意改变或反向适用。

CCIC 检验人员在该轮卸货完毕后的末尺计算过程中，错误适用了 LCF 的正负号，实质上改变了公式中的修正方向，进而导致水尺计量结果发生偏差。该错误并非一般书写瑕疵，而是足以影响计量结论准确性的专业性计算错误。

除此之外，CCIC 取证程序亦存在瑕疵。工作人员在进行水尺取证时，无任何船方人员在场陪同，取证过程也未进行录像留存。根据水尺计量行业惯例，检验过程应有船方代表见证并共同确认读数，以确保结果的客观性。

第二层：货方公估报告直接采信了 CCIC 报告的错误结论

原告提交的公估报告，其结论完全建立在 CCIC 水尺报告的基础之上。公估方并未对 CCIC 报告的取证过程和计算准确性进行独立审核，而是直接予以采信，并以此作为定损依据。

在庭审中，我方律师指出，公估报告本应基于客观事实，由具有资质的检验师独立做出结论。本案公估报告有多处错别字、计算错误，自身存在不够严谨的问题。更为重要的是，独立性存在影响，其直接采信 CCIC 报告作为结论基础，致使当后者被证明存在严重计算错误，公估报告也将直接面临失效的风险。原告的整个证据链条，实际上依赖于一份在技术层面存在问题的水尺报告。

第三层：贸易合同约定下的结算方式——收货人并无实际损失

船方还注意到，原告提交的贸易合同中明确约定，最终款项结算应以买方（X 公司）在卸货港指定的检验人签发的质量证书和重量证书为准。这意味着无论货物在运输途中是否发生数量变化，买卖双方最终结算的依据是卸货港检验人的计量结果，而非提单记载的装货港重量。

如果 X 公司依据卸货港的计量结果完成了贸易结算，则 X 公司并未因货物短少而遭受实际损失——贸易合同已经通过结算条款将货物数量差异的风险在买卖双方之间进行了分配。在此情况下，X 公司并不存在任何损失。而货物保险人与 X 公司基于保险合同作出的任何赔付，均与船东无关。

三、法院判决

海事法院经审理认为，根据《民事诉讼法》第 67 条第 1 款规定，当事人对自己提出的主张，有责任提供证据。原告未能就其主张的短少事实提供充分、有效的证据。

原告提交的证据为 CCIC 出具的水尺报告、以此报告为基础作出的公估报告。经协会聘请的专家辅助人分析，水尺报告中的 LCF 参数取值错误，导致计算结果失真。综合各方意见、水尺计量行业通用技术规范，法院认定专家辅助人意见依据充分、分析严谨、结论正确，故予以采纳。对原告提供的水尺报告、公估报告的证明效力不予认定。除此之外，船东提交的水尺计量结果与提单记载并不短少，原告亦无有效证据予以反驳。据此，法院认定原告要求赔偿损失的相应请求缺乏事实依据，不予支持，驳回原告的全部诉讼请求。

四、案件启示

本案处理路径对承运人处理类似货物短少争议至少具有以下几点启示：

1. 权威机构报告并非当然不可推翻

实践中，承运人面对 CCIC 等权威机构出具的报告，往往产生“难以抗辩”的心理压力。本案表明，即使是权威第三方机构的报告，其取证程序和计算方法的准确性仍应认真审查。关键在于将争议从“结论”层面转移到“过程”层面——当承运人能够证明出具报告的过程本身存在问题时，报告的证明力就会被削弱。

2. 专家证人制度在技术争议中的价值

本案成功的关键在于：船方通过专家证人，将水尺计量中漂心修正参数的复杂技术细节转化为法庭可以理解的逻辑链条。面对涉及专业技术问题的争议，仅凭律师的法律论证往往难以触及问题的核心。专家证人制度是承运人在技术争议案件中推翻对方关键证据的有效路径。

3. 警惕对单一证据的过度依赖

原告的公估报告完全建立在 CCIC 报告基础之上，公估人员未对基础证据的真实性和准确性进行独立审核，这一做法在诉讼中付出了代价。承运人在应对索赔时，也应重视对索赔方证据链条的全面审查——即便是最“权威”的证据，也需逐一验证其可靠性。

4. 重视卸货港水尺计量的证据保全

承运人应在装货港和卸货港委托有资质的检验机构进行水尺计量，并妥善保存相关检验报告。即便未能委托检验机构，船上也应自行安排水尺计量、做好记录。本案中，船方之所以能够成功抗辩，除了有效质疑 CCIC 报告的错误之外，还得益于向法庭提交了本船的水尺记录作为对照。完善的证据链条，始终是承运人应对货损索赔最为坚实的基础。

5. 贸易合同条款可能成为关键抗辩点

在审查货物短少索赔时，承运人不妨关注贸易合同中的结算条款。如果收货人是按照卸货港的计量结果进行结算的，则其并未因短少而遭受实际损失，索赔便失去了相应权利基础。

以上仅供会员参考，如需具体建议请联系协会相关人员。