

航运实践 | 大宗干散货短量案件的现状与应对

作者：于泳浩



摘要：

在大宗干散货（如大豆、小麦、玉米、矿石等）的国际航运业务中，在收获港发生货物短量是常见的纠纷类型，由于其索赔频发、计量方式不同、难以事后调查，因此关于短量索赔的争议始终不断。此外，鉴于短量通常仅占总货量的很小比例，使得其索赔金额不会太高，双方往往会选择直接和解以避免诉累，这就导致大多数争议的解决并非是出于对短量责任的清晰认定，而是基于成本考量后的结果。

一、大宗散货的不同计量方法

水尺计量（Draft Survey）是指对船舶装载或卸载前、后的吃水进行观测，并依据船舶的相关图表，经必要的校正，查算船舶排水量，结合船舶压载水、淡水、燃油、船用物料及非货物的重量测算，以确定装载或卸载货物重量的一种计重方法。

岸磅计量（Shore Scale）是指又称“地磅称重”或“陆地衡器计重”，是指在港口、码头、仓库等陆地上，通过法定计量部门检定合格的大型电子地磅对进出场的车辆及其所载货物进行重量测定，从而计算出所载货物重量的方法。

从以上定义中不难看出，两种计量方法都有一定的误差，但由于使用岸磅计量时货物已从船上卸下，并非处于承运人控制期间；且过磅之前及期间都可能存在散落残漏等损耗，因此在参数正确的情况下，从保护船东权益的角度，水尺计量更能反映船舶实际装载或卸下的货物数量。

此外，根据我国海关总署发布的《进出口商品重量鉴定规程——第2部分水尺计重》的规定，如果船舶制表的相对误差在0.1%之内，其水尺计重的相对误差可达到0.5%之内。换言之，如果卸货后根据水尺计量货物短少在0.5%以内，实践中往往将其认定为“计量允差”。根据2021年最高人民法院颁布的《全国法院涉外商事海事审判工作座谈会会议纪要》的规定，若能证明短量在计量允差即0.5%范围内，除非承运人对其有不能免责的过失，原则上承运人无需承担短量责任；但若短量超出0.5%，承运人又不能举证区分合理因素与不合理因素各自造成的损失，承运人原则上将对全部短量承担赔偿责任。

二、短量纠纷的常见情形

在航运实践中，发生在卸货港的短量索赔纠纷主要是水尺或岸磅数字少于提单数字，常见的原因可分为以下几种：

1. 装货港存在短量

大宗散货在装货港装船时，会进行水尺和岸磅计量以确定装货数量，船长将根据计量数字签发提单。参如上述，岸磅计量的货物数量往往小于水尺计量的货量；但在实践中迫于租家或其他方的商业压力，船东可能不得不将根据岸磅数字签发提单，同时签发一份抗议书（LOP）以说明在装货港存在短量情况。2024年7月，协会入会船A轮从巴西的里奥格兰德（RIO GRANDE）港装载大豆至中国大连港卸货，在装货港的官方岸磅数字比船方水尺数字及商检水尺数字短少近200吨，但船长还是按照岸磅数字签发的提单，导致在卸货后由于卸货数量低于提单数字而被要求提供人民币近70万元的担保，否则将不允许船舶离港。

2. 卸货港地磅短少

在装货港不存在短量的情况下，争议较为频繁的情形是在卸货港的水尺数字显示不存在短量或在计量允差内，但岸磅数字显示短少。在这种情况下，收货人可能会在卸货结束后仅提交抗议书，也有可能是在时效内提出短量索赔。2026年6月，入会船B轮在印度的维沙卡帕特南（VISAKHAPATNAM）港卸载锰矿，在卸货完成且船舶离港后，船东收到收货人发来的短货通知，声称岸磅短量近500吨。经船上核实，本航次在装货港并未存在短量，且船上计量的水尺数字并未存在短少。但由于卸货已经结束且船舶已离港，无法委托检验师再进行水尺计量，所以若后续收货人提出短量索赔，船东的抗辩点将较为有限。

此外，对于水尺和岸磅计量方式的认可方面，不同国家甚至同一国家的不同法院也尚未形成统一的观点，部分国家的法院在审理短量案件中可能会认可岸磅数字。2025年初，入会船C轮从中国台湾的高雄港装载散装化肥至巴西的里奥格兰德港卸货，在近一年后收到当地收货人超过7万美元短量索赔，依据是岸磅数字较提单数字存在短少，当地通代认为该原因可能是由于岸磅未正确校准，但由于巴西法院在以往实践中大多认可岸磅数字，最终从成本角度考量只能以4万多美元和解本案。

3. 卸货港水尺短少

如上文所述，即使水尺对于装货或卸货数量的计量更加准确，但由于涉及到压载水、淡水等参数的计算，在卸货港进行水尺计量的商检、船方和第三方检验师在最终得出的数字可能仍会存在一定的差异。虽然往往数字的差异不会相差太大，然而若商检或收货人安排的第三方检验师得出的水尺数字相较于提单数字超过计量允差，收货人仍有可能提出索赔。

同时，埃及通代 Eldib Pandi 曾进行过防损提示，他们注意到代表收货人的当地检验员有时会在参数等计算数据填写完成而未填写最终水尺数字前要求船长在该文件上签字并盖章。一旦船长签字盖章，检验员便有了在卸货完成后篡改水尺计算数据的机会。若由此导致短量索赔，在未聘请代表船东的第三方检验师的情况下，除了证明在装货后进行了封舱操作，及船方所做的水尺未存在短少或未超过计量允差外，船东似乎并无更好的抗辩思路。

三、短量索赔的应对措施

1. 在装货港可采取的措施

(1) 按水尺数字签发提单

从以上案例中不难看出，提单数字是收货人考虑是否提出短量索赔的衡量标准，所以提单数字显得尤为重要。若由于各种原因按照岸磅数字签发了提单，即使签署了抗议书或取得了租家的保函（LOI），在卸货港发生短量时，收货人仍有权利要求船东承担短量责任。甚至在诉讼中，收货人律师可能会主张船东明知存在短少却仍按该数字签发提单，请求法院认定此行为是欺诈行为。因此，在装货港以水尺数字签发提单更加能保护船东利益。

(2) 委托第三方水尺计量或见证封舱

在实践中，不少船东为避免产生短量争议，会委托第三方检验师在装货港进行水尺计量来协助确认装货数量，或委托第三方见证装货后的封舱操作。此类防损措施是为确保在装货港不存在短量，或在航程中船方并未开舱以证明卸货时的货物数量与装货时数量一致，同时水尺报告和封舱证明等文件最好能得到各方签字确认。

2. 在卸货港可采取的措施

(1) 船上做好水尺计量并保留好商检水尺报告

当船舶抵达卸货港后，通常船上的大副或其他船员会进行水尺计量并记录数据，同时海关商检也会进行水尺及岸磅计量。虽然船上所做水尺计量的证明力并不充分，但也是船东可以用以参考及抗辩的因素；同时更应保留好商检水尺报告，其证明力往往大于船上水尺数据，都可成为船东证明不存在短量或在计量允差内的依据。

在我国，最高人民法院在（2005）民四他字第 1-1 号的复函中规定了散装液体货物交货数量证据效力，即除非收货人能够提供有效证据证明短量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。以此类推大宗干散货的计量方式，则水尺报告应被认定具有证明干散货交货数量的效力；而脱离承运人掌管的岸磅计量，除非承运人同意，否则不应具有证明货量的效力。

举例来讲，2024 年 7 月，入会船 D 轮运载巴西大豆至中国南沙港卸货，卸货后商检出具了水尺及岸磅报告。2025 年 6 月，收货人保险人以货物岸磅数量短少近 500 吨为由向法院起诉，要求船东赔偿人民币 120 万余元。在庭审中，船东提供了商检出具的水尺报告，显示水尺计量下的货物短量在 0.5% 内，主张承运人不应承担计量允差内的短量索赔，法院亦对该水尺报告的货量数字予以认可。仅是出于对诉讼成本的综合考量，最终船东与对方和解，和解金额仅为人民币近 20 万元。

(2) 委托第三方进行卸货检验

在卸货港委托检验师进行水尺计量已成为目前较为普遍的防损措施，第三方检验机构出具的水尺报告的证据效力要优于船员自行记录的水尺数据；同时，如果收货人同意进行联合水尺计量，其证据效力更优于检验师出具单方出具的报告，因此通常会建议水尺计量联合进行，并由船货双方签字确认。此外，除了水尺计量，检验师也可被委托见证舱口的启封、全程监控卸货作业、协助检查所有货舱以确认货舱已卸空等工作。

(3) 收到短量通知后及时通知保险人

如上所述，由于不同国家的法院对于大宗干散货计重的不同认定，以及不同收货人在发现短量后的不同索赔要求，处理每起短量案件都应具体问题具体分析。例如孟加拉通代 INTERPORT MARITIME LTD 曾提到，在孟加拉卸载的小麦是一种极易引发短量索赔的货物，且根据当地以往案例，收货人从未接受过保赔协会的信誉担保（LOU），而通常要求直接支付现金进行赔偿。因此，在收到短量的通知或索赔后，建议尽快联系保赔保险人，以便委托通代或检验师及时介入处理，一方面是协助确认短少事实是否存在，另一方面也能够尽量协调各方处理案件，避免船舶因此被长时间滞留或扣押。

以上仅供会员参考，如需具体建议请联系协会相关人员。