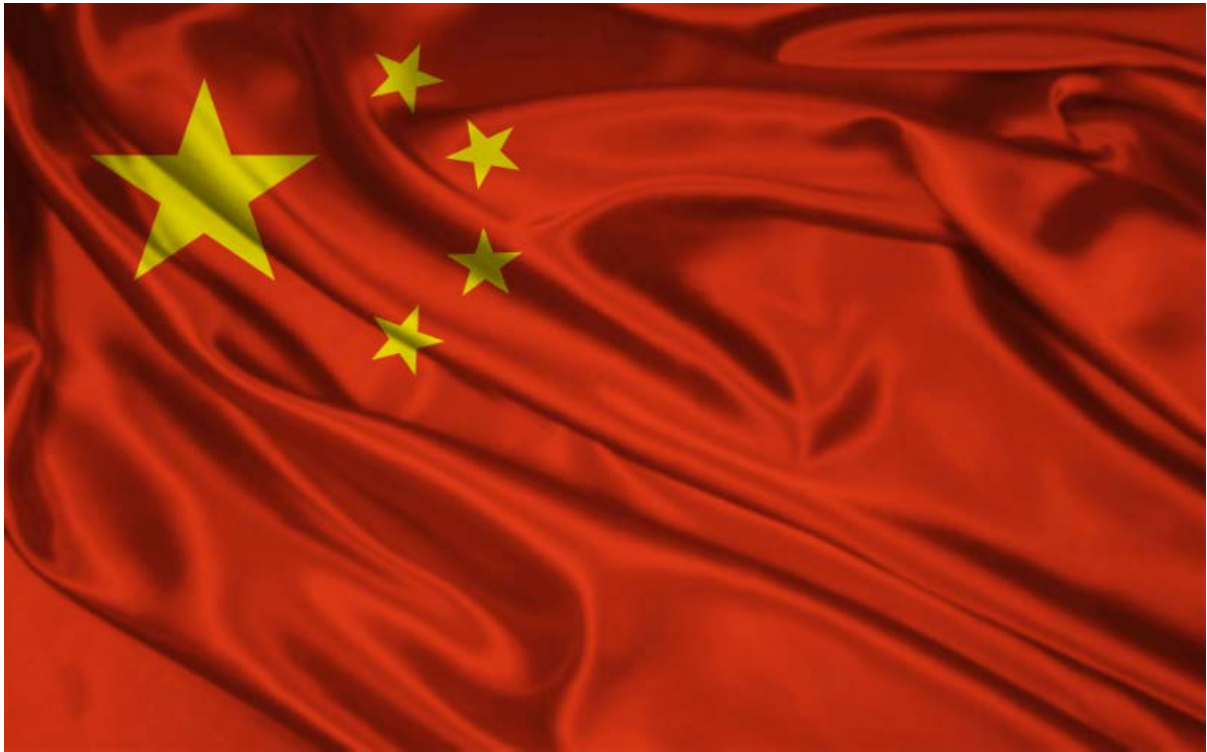




中国的铁矿石短量索赔——一份受到船东欢迎的法院判决



2015年7月24日

某中国上诉法院在一案中驳回货物保险人的上诉请求并维持支持船东的一审判，反映出书面证据是至关重要的。

中国的短量索赔

中国收货人往往基于纸面损失声称其收到的散装铁矿粉货物短少并向船东索赔——货物买卖采用干吨计重，而提单项下的货物运输却采用湿吨计重——而船方在签发提单之时只能通过水尺检验等方式核对货物的湿重。

因铁矿粉被归入《国际海运固体散货规则》下的A组货物（可流态化货物），托运人应在装运港向船东签发证书，载明货物的含水量、适运水分极限和流动水分点。该种货物的含水量比例可达到12%之高，这就意味着在160,000载重吨的好望角型以上的大型散货船上装载铁矿石货物中往往包含了大量的水分。

在航行中，货物中大量的水分（每天可达60立方米）通常会流入舱底污水井并加以适当操作以将其抽排出船外。

在中国的卸货港，通常由隶属于中国政府的中国检验检疫机构（CIQ）签发水尺检验报告及重量证书和品质证书（内容包括货物的含水量）。

因此，中国收货人向承运船舶的所有人提起货物短量索赔，往往可以胜诉。

上海法院的最新判决

就中国太平洋财产保险股份有限公司（代位求偿的货物保险人）与德梅海运公司（船东）货物短量赔偿纠纷一案，上海市高级人民法院最近做出判决，驳回货物保险人的上诉请求，维持一审法院支持船东的判决。这与中国法院在铁矿粉短量赔偿纠纷案中一贯的处理态度大相径庭。

案件事实

166,379湿吨的瓜伊巴烧结料（铁矿粉）于巴西伊塔瓜依港装载上船，运往卸货港中国上海。托运人签发了下列证书：

- 《固体散装货物信息表》，载明铁矿粉标准含水量为8.0%
- 托运人装港证书，载明货物含水量为7.3%
- 《水分含量和适运水分极限证书》，载明含水量为7.82%

在卸货港，CIQ签发了重量证书及品质证书，分别载明卸载货物重量为164,633湿吨（差额1,746湿吨），货物含水量为7.37%。

船舶舱底排水日志显示从货舱抽出了1,753.20公吨污水，几乎相当于声称的卸货港货物重量短少量。

中国太平洋财产保险股份有限公司向船东代位求偿人民币225,685.64元（约等于36,000美元）。中国太平洋财产保险股份有限公司采用托运人装港证书上载明的7.3%含水量进行干吨计重，得出声称的货物短少量。

法院查明：

1. 由与托运人、船东或收货人无利害关系的独立方CIQ分析得出的含水量应优先采用。
2. 船东对货物含水量的关注范畴应限于对船舶安全的影响范围内（即货物含水量未超过适运水分极限）。在该问题上，托运人得出三个不同的装港含水量数

值这一事实对法院可能有所影响。

3. 没有证据可以证明船东和托运人约定使用干吨作为交货的计重单位。
4. 干吨仅与买卖合同项下信用证相符性有关，对船东无约束力。货物保单、买卖合同和提单都是以湿吨为计重单位的。
5. 船东提供了大量经公证的证据证明其与船长在货物运输方面尽到了妥善管货的义务。
6. 详细的污水井日志显示排出的污水的重量基本等同于装卸港之间的湿吨差额，因此，货物并不存在短量。

对运送铁矿石至中国的船东的建议

本案的判决结果取决于事实和船东提供的强有力的证据。然而，很显然，在短量赔偿纠纷中船东依然负有沉重的举证责任，且书证至关重要。

因此，对船东而言，保存下列文件：

- 货船结构安全证书；
- 货船设备安全证书；
- 符合文件证明；
- 安全管理证书；
- 舱口盖检验证书；
- 装运港泊港日志；
- 装载作业期间天气报告；
- 装运港事实声明；
- 已签字污水井日志
- 航海日志
- 装载后船员实施的所有圆筒测试结果
- 托运人《国际海运固体散货规则》证明文件

以减轻短量赔偿责任风险

且避免在提单中涉及货物干重是非常重要的。

若被要求在托运人的装港含水量证书上签字，船东应尽量加上以下文字：……仅作为开具发票的依据。这并不构成对内容的任何承认/确认。

船员每日签字的船舶舱底日志副本应发给托运人和其他相关方，如承租人和船舶代理人。

鉴于CIQ的独立性——与托运人、船东或货物索赔人无利害关系，中国法院一向不会质疑CIQ关于卸货港货物重量和含水量的检验结果。为了能够与CIQ的数据进行对比，船东可以要求承运人提供更多装货港文件说明含水量的计算方法，如按货物数量抽取的样品数量。

在货物短量赔偿纠纷案中，在提单条款中声明已装船货物的重量、尺寸、质量、数量、状态、内容物和价值未知，通常无法得到中国法院的支持。因此，当有理由怀疑或未能采用合理方式核对时，船长应在提单条款中载明含水量未知或进行其他批注。

最终意见

中国法院作出不支持代位求偿的货物保险人的裁决，对将大宗矿产品贸易下的货物运输至中国的船东而言是可喜的进展。然而，中国的判决并不遵循判例原则，因此仍存在其他法院在类似案件中做出不同判决的风险。尽管如此，船东似乎能够依据该判决在较之前更有利的条件下成功争取法院驳回或以和解的方式解决该等由纸面损失引起的短量索赔。

如您对本文有任何问题或意见，可发送邮件给[Gard编辑部](#)。