



## 中國的鐵礦石短量索賠——一份受到船東歡迎的法院判決



2015年7月24日

某中國上訴法院在一案中駁回貨物保險人的上訴請求並維持支持船東的一審判決，反映出書面證據是至關重要的。

### 中國的短量索賠

中國收貨人往往基於紙面損失聲稱其收到的散裝鐵礦粉貨物短少並向船東索賠——貨物買賣採用幹噸計重，而提單項下的貨物運輸卻採用濕噸計重——而船方在簽發提單之時只能通過水尺檢驗等方式核對貨物的濕重。

因鐵礦粉被歸入《國際海運固體散貨規則》下的A組貨物（可流態化貨物），托運人應在裝運港向船東簽發證書，載明貨物的含水量、適運水分極限和流動水分點。該種貨物的含水量比例可達到12%之高，這就意味著在160,000載重噸的好望角型等以上的大型散貨船上裝載鐵礦石貨物中往往包含了大量的水分。

在航行中，貨物中大量的水分（每天可達60立方米）通常會流入艙底污水井並加以適當操作以將其抽排出艙船外。

在中國的卸貨港，通常由隸屬於中國政府的中國檢驗檢疫機構（CIQ）簽發水尺檢驗報告及重量證書和品質證書（內容包括貨物的含水量）。

因此，中國收貨人向承運船舶的所有人提起貨物短量索賠，往往可以勝訴。

## 上海法院的最新判決

就中國太平洋財產保險股份有限公司（代位求償的貨物保險人）與德梅海運公司（船東）貨物短量賠償糾紛一案，上海市高級人民法院最近做出判決，駁回貨物保險人的上訴請求，維持一審法院支持船東的判決。這與中國法院在鐵礦粉短量賠償糾紛案中一貫的處理態度大相逕庭。

### 案件事實

166,379濕噸的瓜伊巴燒結料（鐵礦粉）于巴西伊塔瓜依港裝載上船，運往卸貨港中國上海。托運人簽發了下列證書：

- 《固體散裝貨物信息表》，載明鐵礦粉標準含水量為8.0%
- 托運人裝港證書，載明貨物含水量為7.3%
- 《水分含量和適運水分極限證書》，載明含水量為7.82%

在卸貨港，CIQ簽發了重量證書及品質證書，分別載明卸載貨物重量為164,633濕噸（差額1,746濕噸），貨物含水量為7.37%。

船舶艙底排水日誌顯示從貨艙抽出了1,753.20公噸污水，幾乎相當於聲稱的卸貨港貨物重量短少量。

中國太平洋財產保險股份有限公司向船東代位求償人民幣225,685.64元（約等於36,000美元）。中國太平洋財產保險股份有限公司採用托運人裝港證書上載明的7.3%含水量進行幹噸計重，得出聲稱的貨物短少量。

法院查明：

1. 由與托運人、船東或收貨人無利害關係的獨立方CIQ分析得出的含水量應優先採用。
2. 船東對貨物含水量的關注範疇應限定于對船舶安全的影響範圍內（即貨物含水

量未超過適運水分極限)。在該問題上，托運人得出三個不同的裝港含水量數值這一事實對法院可能有所影響。

3. 沒有證據可以證明船東和托運人約定使用幹噸作為交貨的計重單位。
4. 幹噸僅與買賣合同項下信用證相符性有關，對船東無約束力。貨物保單、買賣合同和提單都是以濕噸為計重單位的。
5. 船東提供了大量經公證的證據證明其與船長在貨物運輸方面盡到了妥善管貨的義務。
6. 詳細的污水井日誌顯示排出的污水的重量基本等同於裝卸港之間的濕噸差額，因此，貨物並不存在短量。

### 對運輸鐵礦石至中國的船東的建議

本案的判決結果取決於事實和船東提供的強有力的證據。然而，很顯然，在短量賠償糾紛中船東依然負有沉重的舉證責任，且書證至關重要。

因此，對船東而言，保存下列文件：

- 貨船結構安全證書；
- 貨船設備安全證書；
- 符合文件證明；
- 安全管理證書；
- 艙口蓋檢驗證書；
- 裝運港泊港日誌；
- 裝載作業期間天氣報告；
- 裝運港事實聲明；
- 已簽字污水井日誌
- 航海日誌
- 裝載後船員實施的所有圓筒測試結果
- 托運人《國際海運固體散貨規則》證明文件

以減輕短量賠償責任風險

且避免在提單中涉及貨物幹重是非常重要的。

若被要求在托運人的裝港含水量證書上簽字，船東應儘量加上以下文字：……僅作為開具發票的依據。這並不構成對內容的任何承認/確認。

船員每日簽字的船舶艙底日誌副本應發給托運人和其他相關方，如承租人和船舶代理人。

鑒於CIQ的獨立性——與托運人、船東或貨物索賠人無利害關係，中國法院一向不會質疑CIQ關於卸貨港貨物重量和含水量的檢驗結果。為了能夠與CIQ的數據進行對比，船東可以要求承運人提供更多裝貨港文件說明含水量的計算方法，如按貨物數量抽取的樣品數量。

在貨物短量賠償糾紛案中，在提單條款中聲明已裝船貨物的重量、尺寸、質量、數量、狀態、內容物和價值未知，通常無法得到中國法院的支持。因此，當有理由懷疑或未能採用合理方式核對時，船長應在提單條款中載明含水量未知或進行其他批註。

## 最終意見

中國法院作出不支持代位求償的貨物保險人的裁決，對將大宗礦產品貿易下的貨物運輸至中國的船東而言是可喜的進展。然而，中國的判決並不遵循判例原則，因此仍存在其他法院在類似案件中做出不同判決的風險。儘管如此，船東似乎能夠依據該判決在較之前更有利的條件下成功爭取法院駁回或以和解的方式解決該等由紙面損失引起的短量索賠。

如您對本文有任何問題或意見，可發送郵件給[Gard編輯部](#)。