

水尺检量——抗辩干散货短量索赔的重要手段

对散货进行水尺检量是验证托运人在提单上所填数量是否正确的一种手段。鉴于收货人已根据提单上记载的数量支付货款，该数量构成相应数量的货物已装船的初步证据，甚至是绝对证据。水尺检量可能是抗辩货物短量索赔的最佳证据，因此我们建议会员通常为干散货安排水尺检量。



业内普遍认为，水尺检量并不是一门精准的科学，因为其在很大程度上取决于当时的天气状况、浪涌、吃水标记的准确性、进行必要计算时的仔细程度等。尽管如此，正规水尺检量的误差一般被认为在干散货最终重量值的 $\pm 0.5\%$ 以内。因此，除特殊情况（例如检量期间出现大浪涌）外，如果岸上数据与水尺检量数之间的差异大于 0.5% ，则很可能表明实际存在溢装或短装，而不仅仅是“纸面”差异。纸面差异，当然就只是——理论或名义上的差异而已。这种差异通常是由于各种测量方法所固有的不准确性造成的。

如果岸上数据小于水尺检量数，这种差异可能不太重要。正如下文所讨论的，船东依法有义务按照提单上记载的重量或数量交货，而不论船上实际收到及可供卸货的数量是多少。如果船上实际收到的货物数量（装船后通过水尺检量确定）大于提单数量，则船东可以合理确信，船上收到的货物重量或数量至少与提单上记载的重量或数量相同。正如前文所述，提单重量或数量才是船东根据合同有义务交付的重量或数量。因此，除非航程中发生事故导致货物实际灭失，否则，在考虑测量方法造成的不可避免

的偏差和货物性质导致的固有损耗（例如货物在运输途中变干导致重量减轻）的情况下，船东应当能够在卸货港交付与提单重量或数量大致相同的货物。

但是，如果托运人希望在提单上填写的数量比水尺检量数高出 0.5% 以上，则船员和船东办公室的工作人员都应该敲响警钟。因为提单数量，无论其本身是否准确，通常都对船东具有法律约束力，并且能阻止（法律术语是“禁止反言（estopped）”）船东提出“提单数量有误”、“‘超出部分’的货物实际上从未装船”的抗辩。《海牙-维斯比规则》规定，承运人有义务根据托运人的要求签发提单，其中载明货物的数量或重量等信息。提单（受制于提单上载明的任何有效限制性声明）一旦签发，即构成其所记载之货物数量或重量的初步证据。但如果托运人以第三方为受益人，转让（如背书）该提单，则在大多数情况下，该提单在善意第三方手中，将构成结论性证据。因此，承运人在收到货物、准备付运时必须勤勉地检查货物，对散装货物进行水尺检量。如果检查中发现任何不一致或缺陷，应适当记录在大副收据上，并随后记录在提单上。《海牙规则》和《海牙-维斯比规则》第三条第 3 款的但书强调，如果承运人、承运人的代理人或船长有合理理由怀疑，提单上记载的货物数量不能准确反映实际收到的数量，或者无适当方法进行核对，则其并无义务将该数量记载在其签发的提单上。

散货运输使用的提单通常会包含“据称重量为”或“据称为”或“重量、尺寸、标记、数量、质量、内容和价值未知”等表述。在某些司法辖区，该等条款即使是印刷在（而非打印在）提单正面，也会导致提单不能作为所记载之装船数量的证据，甚至不能作为初步证据。为此，货物索赔人需要承担举证责任，以证明其所主张的装船数量。英国法院通常会支持此类条款。遗憾的是，许多其他国家的法院并不承认这类印刷条款，理由是其仅仅是格式提单标准措辞的一部分，而非针对特定货物单独加入。因此，无论格式提单是否包含上述印刷条款，都必须在提单正面打印或手写相关措辞，这一点至关重要。但请注意，一些司法辖区完全不支持这类条款，无论其印刷、打印还是手写在提单上。因此，在数量差异不正常或有违惯例的情况下，仅仅在提单上写明“件数、数量和重量未知”还不够。在船长能够确定装船货物的件数、数量或重量的情况下，该等条款显然不是真实陈述。而在数量差异正常或符合惯例的情况下，则仍应使用此类条款。

这样一来，我们又回到水尺检量的重要性上。水尺检量是船上人员核对托运人所填数量的唯一手段。托运人提供的数量通常是在岸上测量得出的，而船长无法核实此类测量结果。有许多原因会导致托运人所填数量不准确。如果水尺检量数比托运人所填的数量低 0.5% 以上，则应在大副收据和提单中加入批注，表明货物可能实际短量的事实。该批注应明确且尽可能准确地记载水尺检量数。承租人为了避免加入该批注，可能会提供保函，其中写明在船东同意不加批注的情况下，保证船东免受损害。但请会员们注意，如果法院或仲裁庭认定，出具该保函的目的是试图说服船东帮助承租人或托运人误导不知情的第三方（如善意的货物买家），则该保函可能不具有强制执行力。

当然，实践中会出现许多问题。当事方可能会约定，由当地代理人（通常代表承租人行事）出具和签署提单。承租人可能本身也是托运人，或者与托运人有着某种关系。而托运人几乎一定会按照提单重量或数量，向收货人开具发票。然而，提单的签署方式和措辞很可能证明，托运人是与船东（而非承租人）签订了运输合同。在这种情况下

下，船长很难确保所签发的提单会采用其认为恰当的格式和措辞（即与大副收据严格一致）。船长能做的是：

- (1) 确保在其向代理人出具的授权书中，明确要求所签发的提单与大副收据严格相符，及
- (2) 确保大副收据表述准确，并在适当情况下，载明船方通过水尺检量得出的数量。

需要强调的是，以上两项措施应当一并采取。仅采取其中一项是不够的。这两项措施并不能保证承租人或其代理人实际会按照船长的授权签发提单，也无法保证船东能够抗辩收货人提出的、指称货物短少的索赔。但这至少意味着，在因承租人或其代理人未采用经授权的格式出具和/或签署提单而导致船东需对收货人承担责任时，船东有很大赢面可以根据租船合同向承租人提出赔偿要求。

需要进一步说明的是，根据本协会的规则，协会不承保“因签发会员或船长明知未能准确描述货物或其数量或状况的提单、运单或其他证明运输合同的文件而产生的责任、成本和费用”（规则 34(1)(ix)）。因此，如果会员或船长明知提单数量有误，却没有在提单上进行批注，由此导致“责任、成本和费用”的，则根据上述规则，协会将不予赔付。

散装货物有时会被分成多个相对数量较小的份额——比如五个独立份额，每个份额 1,500 公吨。假设在船上时，这些份额之间未作分隔，可以有效进行水尺检量的唯一时机是全部货物在特定港口完成装船之时。承租人和托运人必定希望船舶尽快开航；但如果事先已经检查了相关表格，水尺检量最多花费几个小时的时间。协会认为，无论是在装货后还是在卸货前，这么短的时间投入都是值得的。

协会处理过大量此类索赔案件，特别是农产品发生灭失的案件。索赔的货物灭失数量通常在提单数量的 0.5% 到 5% 之间。毋庸置疑，这类索赔几乎都是“纸面损失”，船方已经交付了船上收到的全部货物。但这样的辩称有时并不足以反驳此类索赔。这时，水尺检量报告就能体现其价值了，因为这是船方对在装货港收到的货物数量和开始卸货前船上数量的独立记录。如果舱盖在装货完成后已封闭，并且封闭在开始卸货前完好无损（密封完好无损的事实由收货人见证），就能进一步证明在航程中不可能发生货物灭失。

确凿的事实证据是抗辩任何索赔的关键因素，上文提到的货物短量索赔也不例外。如果缺少水尺检量报告，船东将没有独立的证据可以用来证明提单重量或数量有误，也无法对照水尺检量报告中的数量，证明船舶交付的重量或数量与在装货港收到的大致相同。在没有上述证据的情况下，船东有时只能辩称提单重量或数量不得作为实际装船重量或数量的证据，哪怕是初步证据。但正如我们所说的，这一辩称是否成立，很大程度上取决于提单中的表述，而且往往很难使索赔完全被驳回。

如上所述，承运人在提单正面注明准确数量的义务来源于《海牙规则》和《海牙-维斯比规则》。因此，每当运输散货时，建议船东在装货后和卸货前都要安排水尺检量。协会可以通过当地通代进行此项安排。相关费用通常先由会员支付，但如果水尺检量报告被用于抗辩索赔，会员可以向协会追偿该费用。此外，如果水尺检量报告导致索赔要求被驳回或撤销，会员的损失记录会有利地反映出来。

协会乐意为会员解答任何有关水尺检量的问题。

本文于 1999 年首次发表在 *Gard News* 上。感谢高级理赔顾问 *Alexandra Chatzimichailoglou* 对本文进行更新。