

## 水尺檢量——抗辯乾散貨短量索賠的重要手段

對散貨進行水尺檢量是驗證托運人在提單上所填數量是否正確的一種手段。鑒於收貨人已根據提單上記載的數量支付貨款，該數量構成相應數量的貨物已裝船的初步證據，甚至是結論性證據。水尺檢量可能是抗辯貨物短量索賠的最佳證據，因此我們建議會員通常為乾散貨安排水尺檢量。



業內普遍認為，水尺檢量並不是一門精準的科學，因為其在很大程度上取決於當時的天氣狀況、浪湧、吃水標記的準確性、進行必要計算時的仔細程度等。儘管如此，正規水尺檢量的誤差一般被認為在乾散貨最終重量值的 $\pm 0.5\%$ 以內。因此，除特殊情況（例如檢量期間出現大浪湧）外，如果岸上數據與水尺檢量數之間的差異大於 $0.5\%$ ，則很可能表明實際存在溢裝或短裝，而不僅僅是“紙面”差異。紙面差異，當然就只是——理論或名義上的差異而已。這種差異通常是由於各種測量方法所固有的不準確性造成的。

如果岸上數據小於水尺檢量數，這種差異可能不太重要。正如下文所討論的，船東依法有義務按照提單上記載的重量或數量交貨，而不論船上實際收到及可供卸貨的數量是多少。如果船上實際收到的貨物數量（裝船後通過水尺檢量確定）大於提單數量，則船東可以合理確信，船上收到的貨物重量或數量至少與提單上記載的重量或數量相同。正如前文所述，提單重量或數量才是船東根據合同有義務交付的重量或數量。因此，除非航程中發生事故導致貨物實際滅失，否則，在考慮測量方法造成的不可避免

的偏差和貨物性質導致的固有損耗（例如貨物在運輸途中變幹導致重量減輕）的情況下，船東應當能夠在卸貨港交付與提單重量或數量大致相同的貨物。

但是，如果托運人希望在提單上填寫的數量比水尺檢量數高出 0.5% 以上，則船員和船東辦公室的工作人員都應該敲響警鐘。因為提單數量，無論其本身是否準確，通常都對船東具有法律約束力，並且能阻止（法律術語是“禁止反言（estopped）”）船東提出“提單數量有誤”、“‘超出部分’的貨物實際上從未裝船”的抗辯。《海牙-維斯堡規則》規定，承運人有義務根據托運人的要求簽發提單，其中載明貨物的數量或重量等資訊。提單（受制於提單上載明的任何有效限制性聲明）一旦簽發，即構成其所記載之貨物數量或重量的初步證據。但如果托運人以第三方為受益人，轉讓（如背書）該提單，則在大多數情況下，該提單在善意第三方手中，將構成結論性證據。因此，承運人在收到貨物、準備付運時必須勤勉地檢查貨物，對散裝貨物進行水尺檢量。如果檢查中發現任何不一致或缺陷，應適當記錄在大副收據上，並隨後記錄在提單上。《海牙規則》和《海牙-維斯堡規則》第三條第 3 款的但書強調，如果承運人、承運人的代理人或船長有合理理由懷疑，提單上記載的貨物數量不能準確反映實際收到的數量，或者無適當方法進行核對，則其並無義務將該數量記載在其簽發的提單上。

散貨運輸使用的提單通常會包含“據稱重量為”或“據稱為”或“重量、尺寸、標記、數量、品質、內容和價值未知”等表述。在某些司法轄區，該等條款即使是印刷在（而非列印在）提單正面，也會導致提單不能作為所記載之裝船數量的證據，甚至不能作為初步證據。為此，貨物索賠人需要承擔舉證責任，以證明其所主張的裝船數量。英國法院通常會支持此類條款。遺憾的是，許多其他國家的法院並不承認這類印刷條款，理由是其僅僅是格式提單標準措辭的一部分，而非針對特定貨物單獨加入。因此，無論格式提單是否包含上述印刷條款，都必須在提單正面列印或手寫相關措辭，這一點至關重要。但請注意，一些司法轄區完全不支持這類條款，無論其印刷、列印還是手寫在提單上。因此，在數量差異不正常或有違慣例的情況下，僅僅在提單上寫明“件數、數量和重量未知”還不夠。在船長能夠確定裝船貨物的件數、數量或重量的情況下，該等條款顯然不是真實陳述。而在數量差異正常或符合慣例的情況下，則仍應使用此類條款。

這樣一來，我們又回到水尺檢量的重要性上。水尺檢量是船上人員核對托運人所填數量的唯一手段。托運人提供的數量通常是在岸上測量得出的，而船長無法核實此類測量結果。有許多原因會導致托運人所填數量不準確。如果水尺檢量數比托運人所填的數量低 0.5% 以上，則應在大副收據和提單中加入批註，表明貨物可能實際短量的事實。該批註應明確且盡可能準確地記載水尺檢量數。承租人為了避免加入該批註，可能會提供保函，其中寫明在船東同意不加批註的情況下，保證船東免受損害。但請會員們注意，如果法院或審裁庭認定，出具該保函的目的是試圖說服船東幫助承租人或托運人誤導不知情的第三方（如善意的貨物買家），則該保函可能不具有強制執行力。

當然，實踐中會出現許多問題。當事方可能會約定，由當地代理人（通常代表承租人行事）出具和簽署提單。承租人可能本身也是托運人，或者與托運人有著某種關係。而托運人幾乎一定會按照提單重量或數量，向收貨人開具發票。然而，提單的簽署方式和措辭很可能證明，托運人是與船東（而非承租人）簽訂了運輸合同。在這種情況下，船長很難確保所簽發的提單會採用其認為恰當的格式和措辭（即與大副收據嚴格一致）。船長能做的是：

(1) 確保在其向代理人出具的授權書中，明確要求所簽發的提單與大副收據嚴格相符，及

(2) 確保大副收據表述準確，並在適當情況下，載明船方通過水尺檢量得出的數量。

需要強調的是，以上兩項措施應當一併採取。僅採取其中一項是不夠的。這兩項措施並不能保證承租人或其代理人實際會按照船長的授權簽發提單，也無法保證船東能夠抗辯收貨人提出的、指稱貨物短少的索賠。但這至少意味著，在因承租人或其代理人未採用經授權的格式出具和/或簽署提單而導致船東需對收貨人承擔責任時，船東有很大贏面可以根據租船合同向承租人提出賠償要求。

需要進一步說明的是，根據本協會的規則，協會不承保“因簽發會員或船長明知未能準確描述貨物或其數量或狀況的提單、運單或其他證明運輸合同的文件而產生的責任、成本和費用”（規則 34(1)(ix)）。因此，如果會員或船長明知提單數量有誤，卻沒有在提單上進行批註，由此導致“責任、成本和費用”的，則根據上述規則，協會將不予賠付。

散裝貨物有時會被分成多個相對數量較小的份額——比如五個獨立份額，每個份額 1,500 公噸。假設在船上時，這些份額之間未作分隔，可以有效進行水尺檢量的唯一時機是全部貨物在特定港口完成裝船之時。承租人和托運人必定希望船舶儘快開航；但如果事先已經檢查了相關表格，水尺檢量最多花費幾個小時的時間。協會認為，無論是在裝貨後還是在卸貨前，這麼短的時間投入都是值得的。

協會處理過大量此類索賠案件，特別是農產品發生滅失的案件。索賠的貨物滅失數量通常在提單數量的 0.5% 到 5% 之間。毋庸置疑，這類索賠幾乎都是“紙面損失”，船方已經交付了船上收到的全部貨物。但這樣的辯稱有時並不足以反駁此類索賠。這時，水尺檢量報告就能體現其價值了，因為這是船方對在裝貨港收到的貨物數量和開始卸貨前船上數量的獨立記錄。如果艙蓋在裝貨完成後已封閉，並且封閉在開始卸貨前完好無損（密封完好無損的事實由收貨人見證），就能進一步證明在航程中不可能發生貨物滅失。

確鑿的事實證據是抗辯任何索賠的關鍵因素，上文提到的貨物短量索賠也不例外。如果缺少水尺檢量報告，船東將沒有獨立的證據可以用來證明提單重量或數量有誤，也無法對照水尺檢量報告中的數量，證明船舶交付的重量或數量與在裝貨港收到的大致相同。在沒有上述證據的情況下，船東有時只能辯稱提單重量或數量不得作為實際裝船重量或數量的證據，哪怕是初步證據。但正如我們所說的，這一辯稱是否成立，很大程度上取決於提單中的表述，而且往往很難使索賠完全被駁回。

如上所述，承運人在提單正面注明準確數量的義務來源於《海牙規則》和《海牙-維斯堡規則》。因此，每當運輸散貨時，建議船東在裝貨後和卸貨前都要安排水尺檢量。協會可以通過當地通代進行此項安排。相關費用通常先由會員支付，但如果水尺檢量報告被用於抗辯索賠，會員可以向協會追償該費用。此外，如果水尺檢量報告導致索賠要求被駁回或撤銷，會員的損失記錄會有利地反映出來。

協會樂意為會員解答任何有關水尺檢量的問題。

本文於 1999 年首次發表在 Gard News 上。感謝高級理賠顧問 Alexandra Chatzimichailoglou 對本文進行更新。