

海运散货短量纠纷案件中的举证问题研究

马蓼

(上海瀛泰律师事务所, 上海市 邮编: 200122)

摘要: 海运是大宗散货运输的主要方式, 货物短量是海运散货运输中常见的纠纷类型, 收货人或者取得代位求偿权的货物保险人经常以货物短量为由起诉承运人, 索赔货物短量损失。海运货物计量因其特殊的计量方式以及操作实践, 使海运散装货物短量纠纷中的证明材料显示出复杂性。海运散货短量也是海事法院审理的海上货物运输合同纠纷的主要类型之一, 本文拟研究这类案件中的举证问题。

关键词: 海运散货; 短量; 举证责任

Research on the Certain Issues of Proof in the Cases for the Disputes arising from the Shortage of Marine Bulk Cargo

MA Biao

(Wintell & Co., Shanghai 200122, China)

Abstract: Shipping is the main method of the transportation of bulk cargo. Shortage is a common type of dispute in the transportation of bulk cargo by sea. The consignee or the subrogated cargo underwriter often claim the shortage loss against carrier. Due to its special measurement methods and operational practices, it has shown complexity in the evidences which prove shortage of bulk cargo. The disputes arising from the shortage of bulk cargo is also one of the main types of disputes for the carriage of goods by sea tried by the maritime courts. This article intends to study the issues related to the proof in such cases.

Key words: marine bulk cargo, shortage, burden of proof

一、引言

海运是大豆、铁矿石、油品等大宗散货运输的主要方式。货物短量是海运散货运输中常见的纠纷类型, 收货人或者取得代位求偿权的货物保险人经常以货物短量为由起诉承运人, 索赔货物短量损失。

民事诉讼中的举证责任, 是指“应当由当事人对其主张的事实提供证据并予以证明, 若诉讼终结时根据全案证据仍不能判明当事人主张的事实真伪, 则由该当事人承担不利的诉讼后果”。^①根据《民事诉讼法》第六十四条的规定, 当事人

^① 张永泉:《民事诉讼证据原理研究》, 厦门大学出版社 2005 年版, 第 160 页。

对自己提出的主张，有责任提供证据。《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国民事诉讼法〉的解释》第九十条进一步明确规定，当事人对自己提出的诉讼请求所依据的事实或者反驳对方诉讼请求所依据的事实，应当提供证据加以证明。在作出判决前，当事人未能提供证据或者证据不足以证明其事实主张的，由负有举证证明责任的当事人承担不利的后果。

从理论上以及上述法律和司法解释的规定来看，举证责任具有双重含义，即行为意义上的举证责任和结果意义的举证责任。行为意义的举证责任是指当事人在具体的民事诉讼中，为避免败诉的风险而向法院提出证据证明其主张的一种行为责任。结果意义的举证责任是指待证事实的存在与否不能确定、真伪不明时，由哪一方当事人对不利后果进行负担的责任和风险。在举证责任所包含的行为责任与结果责任中，真正能够代表其本质的当属结果责任，因为行为责任只是一种表面现象，而结果责任才属本质问题。这是行为意义的举证责任与结果意义的举证责任之间关系的核心，也是理解举证责任含义的关键。^①

在海运散货短量纠纷案件中，原被告双方的举证情况往往是案件结果的决定性因素，根据海上散货运输的特点，短量纠纷案件中的证据也呈现出类型化的特点。本文拟对海运散货短量纠纷案件中几类常见的证据所涉举证问题进行分析。

二、海关出具的重量证书对于货物短量的证明效力

海运货物短量纠纷中，原告经常提交海关出具的重量证书来证明货物发生短量的事实。但是，需要注意的是，目前海关并非对所有进口货物实施重量鉴定并出具重量证书。

根据《中华人民共和国进出口商品检验法实施条例》第九条的规定，出入境检验检疫机构对进出口商品实施检验的内容，包括是否符合安全、卫生、健康、环境保护、防止欺诈等要求以及相关的品质、数量、重量等项目。因此，海关总署设在省、自治区、直辖市以及进出口商品的口岸、集散地的出入境检验检疫机构及其分支机构，负有管理所负责地区的进出口商品重量检验的法定职能。在海关总署 2019 年第 159 号公告（关于调整进口大宗商品重量鉴定监管方式的公告）发布后，将原先由海关对进口大宗商品逐批实施重量鉴定调整为海关依企业申请实施；必要时，海关依职权实施。进口大宗商品收货人或者代理人需海关出具重量证书的，向海关提出申请，即收货人或其代理人向海关申报时应选择一次性完整申报模式，通过勾选“需要重量证书”的方式向海关提出申请，海关依企业申请

^① 沈德咏主编：《最高人民法院民事诉讼法司法解释理解与适用》，人民法院出版社 2015 年版，第 311 页。

实施重量鉴定并出具重量证书。^①

海关对于进口散装货物的重量鉴定，根据货物品类的不同，包括水尺计重、容器计重、衡器计重、流量计计重等方式。海关鉴定完毕后出具重量证书，供企业计价结算或对外索赔使用，也可供海关自身征税使用。然而，司法实践中，收货人或者货物保险人在诉讼中提交海关出具的重量证书向承运人索赔短量损失并不一定均为法院所认可，下文作一详细探讨。

（一）海关重量证书中采用岸磅计重时

以笔者经办的某进口大豆短量纠纷为例，原告提交了卸货港海关出具的重量证书，以证明货物发生短量。重量证书显示，涉案货物系“鉴定人使用校准之衡器进行衡重”，鉴定地点为“码头”，即，使用岸磅对涉案货物重量进行测量。该案中，我们代表承运人提出了以下抗辩观点，第一，根据《海商法》第四十六条的规定，承运人对非集装箱装运的货物的责任期间，是指从货物装上船时起至卸下船时止，货物处于承运人掌管之下的全部期间。然而鉴定人使用岸磅对涉案货物进行计量时显然已经超出承运人的责任期间。第二，重量证书中虽然记载“采取了防止撒漏措施”，但实际上，采取该措施仅能减少货物撒漏，而不能杜绝货物的撒漏。在从船上卸货时起至在岸上用岸磅称重完成时止的期间内，对于固体散货必须设计严格封闭的卸货系统，才能避免出现跑车、漏车或其他影响地磅计重准确性、可靠度的因素。此外，还应考虑在该期间出现货物水分大量散失的不可避免的情况。目前，大豆卸货的实际操作中上述因素都是不可控的。除上述客观因素外，还应考虑人为因素，由于卸船作业昼夜不停，实际上海关人员也难以实地派人严格监磅。鉴此，该期间内由于货物散失及水分蒸发等原因导致货物岸磅称重结果和提单所载货物重量出现差异是不可回避的事实，该事实与承运人无关，这也是海商法规定承运人责任期间的重要原因。该案中，一审法院最终认定，原告依据海关出具的重量证书主张发生货物短量，但计重衡器所在地已超出承运人掌管之下的责任期间，同时该重量证书对于卸货后至衡器计重前的倒运过程中是否存在货物重量变化无相关证据佐证，由此驳回了原告对与货物短量的诉讼请求。

上述案件反映了此类案件中承运人通常会提出的责任期间的抗辩，即承运人对于非集装箱运输货物责任期间是指从货物装上船时起至卸下船时止，货物处于

^① 参见“调整进口大宗商品重量鉴定监管方式”改革解读 http://www.customs.gov.cn/shantou_customs/596260/596261/2666890/index.html，最后访问时间：2021年7月30日。

承运人掌管之下的全部期间。从法条本身分析,《海商法》第四十六条规定,在承运人的责任期间,货物发生灭失或者损坏,除本节另有规定外,承运人应当负赔偿责任。此处,关键在于案件当事人要证明货物灭失或者损坏是否发生在承运人的责任期间内。

天津市高级人民法院法官有观点认为,承运人如果主张地磅或岸罐的计量数据是货物越过船舷后所进行的称重,已经超出承运人的责任期间、其不受相应证据约束,法院不予支持。理由主要是,大宗散装货物运输,承运人法定责任期间的含义是承运人对货物装船后、卸船前发生的短量承担责任,而非只有货物卸船前的称重结果方能约束承运人。^①确实,并非只有货物卸船前的称重结果才能约束承运人,这不符合《海商法》第四十六条规定承运人责任期间的本意,关键在于原告应当证明货物短量发生在承运人的责任期间。在原告提交的海关证书系依据岸磅数据作出的情况下,原告应当同时证明,在从货物卸下船到岸磅计量之间货物并未发生短少。而最高院在某进口大豆短量纠纷案中,提出了对于承运人对于散杂货物责任期间的理解,最高人民法院法官认为,在认定承运人对于散杂货物的责任区间时,不仅需要考虑“从货物装上船时起到卸下船时止”,还需要考虑到“货物处于承运人掌管之下的全部区间”的法律规定。在很多情况下,不能单纯考虑货物卸离船舶的事实便认为货物已经完成交付。事实上,很多大宗散货尽管卸离了船舶,但收货人尚未持正本提单未换取提货单,货物仍处于承运人的受雇人(即码头经营人)的掌管之下,在此情况下,仍应认定货物并未交付,货物的卸下与交付并不等同。^②最高人民法院关于承运人对非集装箱货物责任期间的理解暂且不论,这类案件中的核心还是在于要证明货物短量是否发生在承运人的责任期间内。^③

在天津海事法院判决的另一进口大豆短量纠纷中(案号:(2020)津72民初622号),原告同样根据卸货港海关出具的重量证书主张承运人对大豆短量承担责任,并同时提交了公估报告,散粮称重明细汇总,佐证了涉案大豆货物从船上卸载到岸磅衡重的过程中不存在致使货物重量减少的情形,由此法院认定海关重量证书记载的货物重量应认定为卸下船的货物重量,短量发生在承运人责任期间,判决承运人对货物短量承担责任。这一判决理由反映了《海商法》第四十六

^① 高憬宏主编:《天津法院审判指导丛书:法官智典(商事卷)》,人民法院出版社2018年版,第299页。

^② 参见中国船东互保协会理赔部:《中国法院审理散装大豆货物短量案件的探讨》, <https://www.cpiweb.org/cpiwebmanager/pages/detail.jsp?id=2560>, 最后访问时间:2021年7月30日。

^③ 该案中承运人一审和二审均取得了胜诉,再审在最高人民法院的主持下双方达成和解,参(2016)津民终184号民事判决书,(2017)最高法民申1016号民事裁定书。

条的立法本意，合理分配了原被告对于货物短量的举证责任。

（二）存在使用不同计重方式的多份重量证书时

进口散装货物的计重方式存在多种，《进出口商品数量重量检验鉴定管理办法》第十一条规定，收发货人在办理进出口商品数量、重量检验报检手续时，应当根据实际情况并结合国际通行做法向海关申请下列检验项目：（一）衡器鉴重；（二）水尺计重；（三）容器计重：分别有船舱计重、岸罐计重、槽罐计重三种方式；（四）流量计重；（五）其它相关的检验项目。第十二条规定，进出口商品有下列情形之一的，报检人应当同时申报船舱计重、水尺计重、封识、监装监卸等项目：（一）海运或陆运进口的散装商品需要运离口岸进行岸罐计重或衡器鉴重，并依据其结果出证的；（二）海运或陆运出口的散装商品进行岸罐计重或衡器鉴重后需要运离检验地装运出口，并以岸罐计重或衡器鉴重结果出证的。

从上述规定中可以看出，进出口散装货物重量检验鉴定中，报检人应当依据货物种类，贸易需要等实际情况进行重量的报检，法定的重量鉴定方式中既有岸上的衡器、岸罐计重，又有船舱计重，水尺计重等。而在《进出口商品数量重量检验鉴定管理办法》第十二条规定的两种情况下，报检人应当同时申报船舱计重、水尺计重、封识、监装监卸等项目。上述规定充分反映了重量鉴定方式的多样性和实践中的复杂性。

就此，在司法实践中经常出现存在采用不同计重方式的多份重量证书的情况。在这种情况下，应当考虑不同证书的出具主体，计重方式，检验和鉴定过程，对各份证书的证明力进行综合认定。在（2016）闽72民初908号案中，原告既提交了卸货港海关出具的重量证书，又提交了其委托的中国检验认证（集团）有限公司（CCIC）出具的检验证书，海关证书记载的是码头过磅数量，而CCIC证书为水尺计重，在两份证书均为原告提交且被告缺席的情况下，厦门海事法院最终认可了CCIC证书的证明力。在（2017）津民终130号案中，天津市高级人民法院对检验公司出具的水尺报告以及海关CIQ出具的重量证书的证明力进行了综合认定。该院认为，认定从船舶卸下货物重量的依据，应当结合案件情况，对各方证据的证明力大小进行判断。一审法院对比双方证据，从证据出具方的客观性方面，CIQ重量证书系由涉案运输合同当事人以外的出入境检验检疫局做出，而海正公司、万维中心的水尺报告仅有检验人和大副参加；从证据内容的客观性方面，CIQ重量证书系出入境检验检疫局基于两种计量方式而采用数量更多的计量结果，海正公司、万维中心的水尺报告在水尺计量与岸磅计量存在巨大差异下未按

照行业标准的规定“重新检查水尺计量各测算数据和计算过程是否准确”，同时，结合海正公司报告中检验人作出“涉案船舶停靠南沙港锚地时出入境检疫局的检验师已对该船进行了首次水尺检验，根据出入境检疫局的首次水尺检验结果，与提单相比约有 340 吨货物短少”的描述，一审法院判定 CIQ 重量证书在证明力上更具优势、计量结果更具客观性，并对 CIQ 重量证书的证明力予以确认，并无不当。根据广州南沙港的 CIQ 重量证书中出入境检疫局作出的“我局派员进行监督卸货，情况良好，货物经以校准之衡器逐一过重”以及天津新港的 CIQ 重量证书中出入境检疫局作出的“在卸货过程中采取了防止撒漏措施，全部货物经我局鉴定人使用校准之衡器进行衡量”的描述，可以证明货物从船舶卸下后不存在其他事由导致货物短少的可能，一审法院据以认定 CIQ 重量证书即为从船舶卸下货物的重量，亦无不当。由于两卸货港 CIQ 重量书记载从船舶卸下货物的总重量为 64655.7 吨，比提单记载的 65100 吨短少 444.3 吨。据此，两卸货港 CIQ 重量证书构成证明在承运人责任期间货物发生短少的优势证据，根据《中华人民共和国海商法》第四十六条的规定，ACN 公司应当承担货物短少的赔偿责任。

上述两案中均为海关重量证书采用岸磅计重，检验公司进行水尺计重，但最终得出了完全不一样的结论。究其关键，就在于对不同重量证书的出具主体，采用的计重方式，检验和鉴定过程，对各份证书的证明力进行了综合认定，最终法院依据各份证据证明力的大小对案件事实作出了判断。

需要说明的是，在综合认定后事实仍然较难确认的情况下，则应当适用民事证明标准的相关规定。根据《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国民事诉讼法〉的解释》第一百零八条第一款、第二款之规定，对于负有举证证明责任的当事人提供的证据，人民法院经审查并结合相关事实，确信待证事实的存在具有高度可能性的，应当认定该事实存在。而对一方当事人为反驳负有举证证明责任的当事人所主张事实而提供的证据，人民法院经审查并结合相关事实，认为待证事实真伪不明的，应当认定该事实不存在。

另外，2019 年修订前的《最高人民法院关于民事诉讼证据的若干规定》第七十七条规定，人民法院就数个证据对同一事实的证明力，可以依照下列原则认定：（一）国家机关、社会团体依职权制作的公文书证的证明力一般大于其他书证；……据此，有当事人在案件中主张海关出具的重量证书的证明力大于其他证据，笔者认为，在个案中并不能简单的套用该条，而应当综合考虑各份证书所采用的计重方式，检验鉴定过程等综合认定，而且在《最高人民法院关于民事诉讼

证据的若干规定》2019年修订时该条已被删除。

（三）散装液体货物的特殊规定

散装液体货物的装卸由于是通过船舶与岸上相连的管线进行，因此其与其他散货相比具有特殊性。在《最高人民法院关于南京石油运输有限公司与华泰财产保险股份有限公司石家庄分公司海上货物运输保险代位求偿一案有关适用法律问题的请示的复函》（[2005]民四他字第1-1号）中，最高人民法院明确了两个观点，在实践中被各个海事法院广泛采纳：1）承运人对于散装液体货物运输的责任期间，应自装货港船舶输油管线与岸罐输油管线连接的法兰盘末端时起至卸货港船舶输油管线与岸罐输油管线连接的法兰盘末端时止，货物处于承运人掌管之下的全部期间。2）关于对散装液体货物交货数量证据效力的认定。在收货人未能提供有效证据证明货物短少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。

上述第2）点明确了在收货人未能提供有效证据证明货物短少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、空距报告的更高的证明效力，无疑对承运人有利。在（2020）浙72民初182号、（2017）辽72民初107号、（2016）粤72民初1563号、（2015）沪海法商初字第2175号、（2016）沪民终517号、（2019）最高法民再367号、（2016）浙72民初108号案件中，无论空距报告是由承运人自行作出，还是由海关测量作出，法院均最终采纳了空距报告的效力。笔者认为，个案中仍然应当对船舶干舱证书、空距报告的出具过程，是否合法有效进行充分的检验，但无论如何，由于最高院上述复函的存在，对于此类案件的实践操作以及当事人的证据收集都应有所启示。

三、货物自然特性免责的举证问题

许多海运大宗散货都含有大量水分，在长途海洋运输的过程中，许多时候不可避免的会出现水分散发或流失的现象。在海运散货短量纠纷案件中，承运人经常抗辩短量是由于货物自然特性所导致，以此主张免责。

根据《海商法》第五十一条的规定，在责任期间货物发生的灭失或者损坏是由于下列原因之一造成的，承运人不负赔偿责任：……（九）货物的自然特性或者固有缺陷；……承运人依照前款规定免除赔偿责任的，除第（二）项规定的原因外，应当负举证责任。因此，承运人只有举证证明短量是由于货物的自然特性

造成的，才可以依法免责。

本文以下列举了笔者检索到的相关抗辩成功以及失败的案例，法院根据案件实际情况对承运人的举证进行了评判。

在（2013）沪海法商初字第 1608 号案中，法院认为，首先，被告提供了具有高度盖然性和优势证据的经公证认证的装货检验报告、船壳检验报告和机械检验报告，证明涉案船舶适合装载涉案货物，船舶的各方面（包括舱盖、舱底排水系统）状况良好，从而有效的排除了外界水源进入货舱的可能性。其次，被告提供经公证的船长向托运人等发送的货物排水日志电邮和经公证认证加盖船章的排水日志打印件，该组证据反映出船长在不知收货人的情况下，于航程中定期向托运人等相关方告知货物于运输途中的排水具体情况，各电邮数据累加所得的货物排水总量 1,753.20 吨。该证据一方面反映了被告谨慎履行其应托运人在《固体散装货物信息表》中要求船长运用良好船艺并特别注意对货舱舱底污水进行抽水排水的妥善管货义务，另一方面因该数量基本等同于装卸两港货物湿重差额 1,746 湿吨，在水尺计量误差的合理范围内，可证明涉案货物湿吨计重不存在短量。

在（2018）沪 72 民初 451 号案中，法院认为，因涉案货物在运输途中会自然析出水分，涉案货物装载于密闭货舱内，如途中未遭遇外来水分，则货物出现湿吨自然减量符合常理。首先，被告和第三人提供了船舶的相应安全证书以及相应的检验报告，足以证明涉案船舶适合装载涉案货物，船舶的各方面状况良好，适航适货，以排除货物在途中遭遇外来水分的可能。其次，被告和第三人提供经公证的船长向托运人等发送的货物排水日志电邮和排水日志，该组证据反映出船长在不知收货人的情况下，于航程中定期向托运人等相关方告知货物于运输途中的排水具体情况，该证据一方面反映了被告谨慎履行其应托运人在《固体散装货物信息表》中要求船长运用良好船艺并特别注意对货舱舱底污水进行抽水排水的妥善管货义务，另一方面因该数量基本等同于装卸两港货物湿重差额 1684 湿吨，在水尺计量误差的合理范围内，可证明涉案货物湿吨计重不存在短量；最后，被告和第三人还提供了连云港出入境检验检疫局出具的水尺记录单，证明承运人在卸货之时即将该排水数据及时告知了连云港出入境检验检疫局。综合以上证据，法院对各电邮附件数据累加形成的航程中涉案货物排水总量 1695.42 吨的事实予以确认。原告认为该排水量数据并不准确，但未能举证证明自己的主张，原告主张货物途中遭遇外来水分，但未能举证证明，法院不予采纳。综上所述，涉案货

物运输途中自然析出的水分略大于装卸两港货物湿吨差，涉案货物的装卸两港湿吨重量差应为货物的自然属性所致，承运人不负赔偿责任。原告未提供有效证据证明原告诉请主张干吨计重的标准和干吨计重结果的可计算性及合理性，在被告提供优势证据证明涉案货物以湿吨计重不存在短量的情况下，原告应承担其举证不能的后果，故原告要求被告或第三人赔偿其货物短量损失，缺乏事实和法律依据，本院不予支持。

在（2018）津 72 民初 1082 号案中，法院认为，涉案货物属于含有水分的铁矿，在航程中析出水分属于正常现象，承运人为确保航行安全，在运输过程中应对污水井进行抽水。如途中未遭遇外来水分，则货物出现湿吨自然减量符合常理。北极星公司庭审中提交的船舶相关安全证书足以证明船舶具有适航、适货。经过公证认证的北极星公司韩国办公室接收的船长发送的电子邮件及排水日志附件，证明涉案航次从货物中排出的舱底水总量 1719.02 吨。该邮件虽非在涉案船舶上直接下载，但受新冠疫情防控影响，公证机关及法院均无法在船上直接提取。且该邮件反映出船长在不知收货人的情形下，于航程中定期向托运人告知相关排水情况，托运人也未有证据显示曾对此提出异议。因此本院对于运输途中排出污水 1719.02 吨的事实予以确认。该数据基本等同于装卸两港货物湿吨差额 1750 吨，在水尺计量的合理误差范围内，可以认定涉案货物湿吨重量在运输过程中不存在发生短少的情形。

在（2003）广海法初字第 342 号案中，法院认为，被告尼克公司作为承运人，应按照提单的记载向收货人交付货物。涉案货物在卸货港水尺测量的结果比提单记载的数量短少了 329.60 吨，但是，本案已认定的证据证明，货物在卸货时的水分含量与装货时相比，下降了 0.91%，整批货物因水分流失造成的货物短量可达 573.64 吨，大于 329.60 吨。根据《中华人民共和国海商法》第五十一条第一款第（九）项的规定，货物发生的灭失或者损坏是由于货物的自然特性或者固有缺陷造成的，承运人不负责赔偿责任。因此，作为承运人的被告尼克公司无须对两原告承担赔偿责任。

上述案件中，承运人均提交了相关证据，充分、合理的证明了货物短量是由于水分散发或流失造成。从上述判例来看，对于承运人来说，以下是应当举证的关键证据，而对于收货人或货物保险人来说，能否有充分证据反驳或者推翻以下证据则是举证的关键：1）证明船舶适航、货舱适货，货舱水密性和排水系统良好的相关船舶安全证书、检验报告；2）货舱的排水日志；3）货物装港和卸港的

含水量差异证明材料。

就上述第 3) 组证据, 尤其值得注意的是, 装卸两港检验证书的含水量检验标准应为一, 且在检验结果显示货物水分大量散发的情况下要有相关的船舶排水日志等相互印证, 否则难以合理证明水分的散发和流失。

在 (2015) 鄂民四终字第 00093 号案中, 装货港和卸货港对货物的质量采取了不同的检验标准, 装货港采用 ISO 国际标准, 卸货港采用 SN / T 推荐性商检标准及 GB / T 推荐性国标标准, 因检测标准不同, 包括含水量在内的各项成分检测结果均不一致, 一审法院无法依据不同的检测标准来认定含水量是否减少, 亦无法以不同标准检测出的含水量差额为依据来计算大豆水分蒸发的重量, 同时被告亦未进一步提交其他证据证明本案货物短量与含水量的减少存在因果关系, 一审法院对被告的该项抗辩不予支持。二审法院认为, 没有证据证明涉案货物系因水分蒸发短量。中国检验认证集团宁波有限公司出具的两份监卸证书均载明: “舱盖封闭, 风筒封闭情况良好”; “开舱检查后, 其舱盖、舱框内壁及货物表层均未发现水迹, 货物装载状况良好。”如果一审被告主张涉案货物因水分蒸发发生短量, 重达 323.31 吨的水分在舱盖封闭、风筒封闭的情况下, 不可能不在舱内遗留水迹, 涉案货物的状况也将受到影响。一审被告既然主张依据不同标准测出的含水量差额可以互相比, 就有责任证明 ISO 国际标准、SN / T 推荐性商检标准、GB / T 推荐性国际标准的含水量检测方法没有差别、检测出的含水量差额具有可比性。事实上, 一审被告并未提交任何相关证据, 亦不能证明涉案货物系因水分蒸发而短量, 其该上诉理由不成立。

在 (2019) 鄂民终 630 号案中, 法院认为, 收货人主张的货物短少数量占装船货物总量的 0.741%, 而装卸两港水分含量差异有些达到 1%, 且货物其他参数含量也发生了变化, 这些差距不足以合理证明货物的数量减少与其水分含量变化之间的因果关系, 上诉人也未能提交船舱排水记录佐证, 且装卸两次检验所采取的标准、方式不一, 其相应的结果不具有可比性, 故装、卸两港货物检测结果中的含水量差异不能作为货物短量原因的认定依据, 对上诉人的该项上诉理由不予支持。

另外, 从 (2012) 粤高法民四终字第 17 号案等几个案例的判决来看, 法院可能会无视这一差异, 原因在于两港货物含水量差异太大, 比如在某有关大豆运输的案例中, 收货人主张的货损总量为 0.4%, 而装卸两港水分含量差异达到 0.87%。在该案中, 法院认为, 由于装卸两港含水量差距较大, 不足以合理证明

货物的数量减少与其水分含量变化之间存在因果关系，两次检验因所采取的标准、方式不一，其相应的结果不具有可比性，因此，装、卸两港货物检测结果中的含水量差异不能作为货物短量原因的认定依据。^①

综上，承运人能否依据货物自然特性成功免责很大程度上取决于其举证情况，如果在案证据能充分、合理的说明货物短量是由于水分散发或流失造成，那么法院会依法支持承运人的免责抗辩。

四、5‰水尺计重误差免责的相关举证问题

《进出口商品重量鉴定规程：水尺计重》第3条“计重准确度”规定，水尺计重过程中，影响其计算准确度的因素很多。如果船舶制表准确度在1‰，其水尺计重准确度可以在5‰之内。根据该条规定，目前在司法实践中，最高人民法院的判例以及法官讲话都支持了承运人对海运大宗散装货物在5‰的计量误差内免责。

在（2015）民申字第1318号案中，最高人民法院支持了对5‰的水尺误差的扣减，支持了承运人的免责。在（2016）最高法民申1109号案中，最高人民法院认为，根据一、二审法院查明事实，涉案货物在卸货港水尺测量结果比提单记载的重量短少232.385公吨，短重率为3.5‰，属于允许计量误差范围之内，二审法院免除时代公司的赔偿责任并无不当。鸿一公司提出的承运人享受大宗散货5‰内短重免责违反了关于船舶载重线国际公约的理由，缺乏事实及法律依据。

2017年6月16日王淑梅《在全国海事审判实务座谈会上的总结讲话》中指出，认定承运人对其责任期间货物短少的赔偿责任，要在严格依法的同时，充分考虑航运实践，尊重行业惯例。只要承运人已经尽到谨慎管货的义务，对于因合理损耗、计量允差造成的货物短少，承运人可以免责。按照我国进出口商品检验行业标准《进出口商品重量鉴定规程：水尺计重》，水尺计重可能存在5‰计量允差（合理误差）。因此，如果卸货后货物短少在5‰以内，可以认定为由于自然耗损、计量误差等因素造成合理范围内的短量，除非有相反证据证明承运人有过失，则承运人原则上对该短少损失不应负责赔偿。如果货物短少超过5‰，即已超过合理的短量范围或者说货物短量已经不合理，这表明货物运输中存在不合理因素，则承运人原则上应当对全部短少承担赔偿责任，除非承运人可以证明部分短量系由合理原因造成的。

^① 参见雷荣飞：有关司法实践中大宗散货千分之五短量免责的探讨，<http://www.sea-law.cn/html/7392101520.html>，最后访问时间：2021年7月30日。

但是，司法实践中，承运人主张以 5‰水尺计重误差免责也存在一些例外情形，包括：1) 如果有相反证据证明承运人有过失，如在装货港已知货物短少而凭托运人保函按托运人申报签发提单的情况下，即使短少在 5‰以内，原则上不应支持承运人提出 5‰计量允差的抗辩。这种情况下，承运人凭保函签发了清洁提单，应当承担对收货人的短量责任，(2019)津 72 民初 751 号、(2020)津 72 民初 622 号案中均存在这种情况，法院最终判决承运人承担责任。2) 在案涉货物在装卸两地采用的计量标准不一，例如装货港为电子称重方式，在两个卸货港时又分别采用的是水尺及衡器计重，三种计量方式差异较大，不具有可比性，法院也判决不予支持承运人免责，持该观点的判决如湖北省高级人民法院(2019)鄂民终 630 号案。3) 承运人未提交有效的卸货港水尺检验报告，如(2017)鄂 72 民初 1516 号案中，被告仅提交了水尺检验报告的复印件，因水尺检验报告证明力不足，自然也无法适用 5‰水尺计重误差免责。

五、结论

综上所述，本文特对海运散货短量纠纷案件中的证据收集和举证做如下总结：

1) 海关重量证书中采用岸磅计重时，索赔人需同时举证证明货物从卸下船到岸磅称重期间未发生短少。

2) 同一案件中存在使用不同计重方式的多份重量证书时，应当考虑不同证书的出具主体，计重方式，检验和鉴定过程，对各份证书的证明力进行综合认定。

3) 在散装液体货物收货人未能提供有效证据证明货物短少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。

4) 如承运人要援引货物自然特性免责，那么以下是应当举证的关键证据，而对于收货人或货物保险人来说，能否有充分证据反驳或者推翻以下证据则是举证的关键：1) 证明船舶适航、货舱适货，货舱水密性和排水系统良好的相关船舶安全证书、检验报告；2) 货舱的排水日志；3) 货物装港和卸港的含水量差异证明材料。就上述第 3) 组证据，尤其值得注意的是，装卸两港检验证书的含水量检验标准应为一一致，且在检验结果显示货物水分大量散发的情况下要有相关的船舶排水日志等相互印证，否则难以合理证明水分的散发和流失。

5) 目前司法实践中倾向于支持 5‰水尺计重误差免责，但是以下情况可能

存在例外情形：A) 如果有相反证据证明承运人有过失，如在装货港已知货物短少而凭托运人保函按托运人申报签发提单；B) 案涉货物在装卸两地采用的计量标准不一，不具有可比性；C) 承运人未提交有效的卸货港水尺检验报告。

作者简介：马蔗（1993- ），男（汉族），山西省晋中人，上海瀛泰律师事务所律师，（电话）18721757467 （电子邮箱）mabiao@wintell.cn。