



# 福建法讯

WJNCO Legal Newsletter of Fujian

2016 第 1 期 (总第 40 期)

2016 年 5 月 10 日出版

敬海 (厦门) 律师事务所

Wang Jing & Co., Xiamen

地址: 福建省厦门市厦禾路 189 号  
银行中心 1605-1606 室

福州代表处

地址: 福州市五一中路 18 号正大广场  
帝景台 2511 室

负责人: 李荣存 LI Rongcun

Mobile: 136 0600 6327 (Xiamen)

189 6540 5648 (Fuzhou)

Tel.: 0592 268 1376(Xiamen)

0591 8370 8648 (Fuzhou)

Fax: 0592 268 1380

E-mail: [lirongcun@wjnco.com](mailto:lirongcun@wjnco.com)

Website: [www.wjnco.com](http://www.wjnco.com)

本法律简报仅供国际商务、企业、法律界人士作资讯参考之用。因此, 不应将本简报内容视为正式法律意见, 在咨询专业法律人士之前, 不得径行信赖该资讯行事。

总 编 辑: 王敬/李荣存

编 辑: 杨东洋/李澜

电 话: 0592-2681376

Email: [xiamen@wjnco.com](mailto:xiamen@wjnco.com)

## 本期导读

我国法院对液体货物短量索赔中承运人免责抗辩的裁判观点评述.....2  
**Review on opinions of Chinese courts on carriers' defence of liability exemption in liquid cargo shortage claims.....2**

**内容提要:** 本文通过调研、分析我国各级法院审判的 22 个有关液体货物短量索赔的案例, 揭示和反映我国法院对此类纠纷中承运人免责抗辩的主要裁判观点, 指出目前我国海事司法实践中在承运人是否有权就液体货物短量索赔全部或部分免除赔偿责任的问题上仍然存在不同观点, 承运人援引免责抗辩的举证标准也不甚明晰。本文结合我们最近处理的一宗原油短量索赔的感悟, 在简要评述我国各法院的裁判观点的基础上, 对这一问题略作探讨, 以供各方参考。

**Abstract:** Through research and analysis on 22 precedents rendered by various levels of Chinese courts regarding liquid cargo shortage claims, this article reveals the main viewpoints of Chinese courts on carriers' defence of liability exemption in such kind of cases and points out there exist different opinions in the Chinese maritime judicial practice on the issue whether carriers are entitled to exemption from all or part of the compensation liability for liquid cargo shortage and that there exists no clear criterion on carriers' burden of proof for liability exemption. Based on our recent representation experience in defending against a crude oil shortage claim and the said summary review on the opinions of various Chinese courts, this article makes a brief discussion on such issue and carries it here for readers' reference.



## 我国法院对液体货物短量索赔中承运人免责抗辩的 裁判观点评述

(李澜、宋婉宁、李荣存 供稿)

**内容提要：**本文通过调研、分析我国各级法院审判的 22 个有关液体货物短量索赔的案例，揭示和反映我国法院对此类纠纷中承运人免责抗辩的主要裁判观点，指出目前我国海事司法实践中在承运人是否有权就液体货物短量索赔全部或部分免除赔偿责任的问题上仍然存在不同观点，承运人援引免责抗辩的举证标准也不甚明晰。本文结合我们最近处理的一宗原油短量索赔的感悟，在简要评述我国各法院的裁判观点的基础上，对这一问题略作探讨，以供各方参考。

在大宗液体散货短量引发的海上货物运输合同纠纷中，承运人通常会援引各种抗辩以免除赔偿责任，然而，在我国海事司法实践中，不同法院、甚至同一法院的不同判例对承运人的免责抗辩是否支持立场迥异。日前我们代表某船东在厦门海事法院审理的一宗原油短量索赔案件中抗辩成功，最终迫使原告撤诉，为船东方免除了全部赔偿责任。在该案中，原、被告争议的主要问题在于涉案原油是否存在短少、承运人是否应负赔偿责任以及原告是否遭受了所称的损失，双方也各自聘请了专家，对涉案原油短量的原因进行了分析和论证，尤其是在涉案原油的密度变化是否是导致货物短量的原因、CIQ 采用的取样方法是否符合国内和国际采样标准以及 CIQ 出具的货物重量证书能否客观反映涉案货物在卸货港的实际重量等问题上，双方的观点更是截然相反。该案中原、被告观点的交锋反映了此类纠纷中的一些典型争议问题，本文也将结合我们在处理该案过程中的感悟，对我国法院对液体货物短量索赔中承运人免责抗辩的主要裁判观点作一综合评述。

### 一、我国各级法院对液体货物短量索赔中承运人免责抗辩的裁判观点总结

本文调研、分析了我国各个海事法院及上级法院关于液体货物短量索赔的 22 个案例，现将这些案例简单归纳如下。

#### 支持承运人的免责抗辩

序号	法院	案号	货物	判决要点
----	----	----	----	------



1	大连海事法院	(2009)大海商初字第142号	原油	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) 原告提供的 CIQ 数量/重量检验证书系根据表体积修正系数表 6A 计算, 并以实测的油液温度及密度进行了必要的校正, 这与提单数量所依据的体积修正系数表 (即表 6) 不同, 在该案中并不能作为确定货物短量的有效证据;</li> <li>2) 原告作为保险人行使代位求偿权的范围仅限于货物短量比例实际损失超出 5%免赔额的部分, 5%之内的损失的索赔权仍然属于被保险人, 而按照国际惯例承运人对该部分损失不负赔偿责任。</li> </ol>
2	天津市高级人民法院	(2015)津高民四终字第7号	天然脱胶大豆油	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) 原告/上诉人据以主张短货事实的岸罐重量检验证书显示的货物密度为货物卸至岸罐后的实测密度, 测量该密度时的货物已经脱离船舶输油管线与岸罐输油管线连接的法兰盘末端, 超出了承运人的责任期间, 不能作为确定承运人责任期限内货物短少的依据; 且卸货港空距报告与提单数量的差距在《进出口商品重量鉴定规程液体产品静态计重》规定的液体产品静态计重的 2%合理误差之内, 故本案中在承运人责任期间内不存在短货;</li> <li>2) 密度数据为托运人所提供, 承运人只对货物表面状况是否良好负责, 没有义务核实托运人提供的密度数据是否准确。</li> </ol>
	天津海事法院	(2013)津海法商初字第601号		
3	天津海事法院	(2005)津海法商初字第141号	棕榈油	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) 空距报告的测量结果系卸货前的船方所做, 应以卸货后秦皇岛出入境检验检疫局出具的检验证书作为确定卸货实际数量的依据;</li> <li>2) 本案被保险人作为提单持有人和收货人应受租约条款约束, 该租约中船东对船舶管路接头以外发生的短少以及植物油运输中 0.5%的允许损耗不承担责任, 故对于运输货物在短少 5%以内承运人可免于承担赔偿责任。</li> </ol>
4	武汉海事法院	(2005)武海法商字第202号	棕榈油	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) 原告主张货物短少是依据镇江 CIQ 出具的重量检验证书, 该证书载明的重量数据系在岸罐测量作出, 因岸罐内货物已经超出了船舷, 故不能证明货物短系在承运人责任期间内发生;</li> <li>2) 由于提单约定承运人对货物混装后果及交付时的分票均不负责, 因此承运人按照提单持有人要求将货物卸至指定岸罐时只需对货物总量负责。</li> </ol>



5	湖北省高级人民法院	(2010)鄂民四终四第38号	1.4 丁二醇	<p>1) 按照涉案货物在空气中 65°C时的密度推算, 有理由认定装货港空距报告采用的密度系数是间接推断出的数据而非实测系数, 则与卸货港相比货物并未发生短少;</p> <p>2) 上诉人应举证证明货物在装卸港均采用实测密度的方法计算货物重量, 而本案中上诉人未能证明装货港货物重量的计算方法, 也未能证明货物因密度变化而造成损失和货物受损前后的实际价值差额, 故承运人不应承担赔偿责任。</p>
	武汉海事法院	(2009)武海法商字第560号		<p>本案中装货港计算货物重量采用的何种密度系数(实测系数还是参照系数)并不明确, 若采用参照系数则货物并未发生短少, 若采用的实测系数则装卸港的实测系数不一致, 原告未能举证证明此种不一致时由于承运人的过失导致货物品质的变化, 或这一变化会导致货损, 故不足以认定本案货物发生短少。</p>
6	宁波海事法院	(2005)甬海法商初字第49号	原油	<p>在我国的进口原油属法定检验的货物, CIQ系我国法定的检验机构, 其所出具的报告或证书应同时约束本案双方当事人。CIQ宁波和吴淞会同承运人制作的《油舱空距报告》显示两港分别所卸的货物数量与两票提单记载的数量基本相符, 其误差均在国际海上油运业惯例允许的0.5%范围之内; 且根据《干舱报告》记载的各油舱在卸货作业完成后, 所有装货油舱已经卸空, 表明承运人已履行了交货义务, 故涉案货物不存在短卸。</p>
7	宁波海事法院	(2003)甬海法商初字第353号	原油	<p>货物是否短少应依据提单记载的数量与卸港的空距报告、干舱报告的卸货数量之差予以确认。本案中装卸港的空距报告记载的数据很接近, 说明装卸前后两港数量基本相等, 运输途中没有出现承运人的管货过错; 而根据三方签字确认的干舱报告记载各油舱在卸货作业完成后已无任何货油残留, 进一步证明了承运人已履行了交货义务; 卸港空距报告与提单记载的数量之差均在国际海上油运业惯例允许的0.5%范围之内。</p>



8	浙江省高级人民法院	(2007) 浙民三终字第 6 号	原油	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) 由于原油本身的特性，在运输过程中必然会产生水杂、在卸货过程中必然会有剩油，这种由于货物自身特性而非承运人管货不当原因产生的剩油应计算在卸货数量内；</li> <li>2) 同时，考虑到原油在运输过程中存在水分蒸发等自然特性，因此还应当扣减合理损耗，虽然在提单以及租船合同中各方当事人并未约定合理损耗的标准，但依照大宗货物在运输交接过程中的计量允差为 0.5% 的国际惯例，且涉案保险合同中也约定了 0.5% 的免赔率，故货物的实际短少量应扣减 0.5% 的合理损耗；</li> <li>3) 关于单价计算标准，由于商业发票、提单以及报关单上均记载有货物重量，且承运人也依据载货重量予以收取运费，故采用公吨而非桶计算赔偿金额并无不当。</li> </ol>
	宁波海事法院	(2005) 甬海法商初字第 516 号		
9	宁波海事法院	(2011) 甬海法商初字第 269 号		<ol style="list-style-type: none"> <li>1) 本案减少的原油数与增加的游离水数十分接近，因原油本身含有水份，在运输过程中游离水增加系货物本身属性使然，且各舱游离水增加均匀，可排除人为增加因素，故可以认定在运输过程中原油数量的变化系原油本身属性引起；</li> <li>2) 本案原油短少远在原油等大宗商品运输中通常的 0.5% 的免赔率之下；且涉案买卖合同约定的价格是按体积计算，原告未能提供证据证明买方实际付款是按照提单记载的重量，也未能证明收货人遭受了所称的短少损失，故保险人即使支付了保险赔款，承运人也不负赔偿责任。</li> </ol>
10	浙江省高级人民法院	(2012) 浙海终字第 157、158 号	乙二醇	<p>液态货物在运输或者计量过程中应允许部分损耗或相应误差，在托运人和承运人没有作出不同约定的情况下，相关行业检验标准（即“计量容器准确度应<math>\leq</math>0.2%；静态计量系统误差应<math>\leq</math>0.3%”）应当被认可。本案中货损不足货物总数量的万分之一，应当视为合理损耗，故被告/被上诉人无需赔偿收货人。</p>
	宁波海事法院	(2012) 甬海法商初字第 180、181 号		
11	广州海事法院	(2012) 广海法初字第 212 号	棕榈油	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) 货物在目的港卸入岸罐后不属于承运人的责任期间，岸罐重量证书是对卸离船舱并装入岸罐后的货物进行检验作出的，所证明的是装在岸罐内货物的重量，该期间即使发生货物短少也不属于承运人的责任期间，原告仅仅依据岸罐重量证书主张货物在承运期间发生短少缺乏法律依据；</li> </ol>



				2) 涉案货物在装货港装货后和卸货港前进行了船舱计量并出具了空距报告，两次计量的计重方式具有同一性，从而计得货物重量的数据也具有可比性，通过对两份空距报告记载的货物重量进行比对，证实涉案货物在起运港装上涉案船舶后至卸货港卸载前没有发生短少。
<b>不支持承运人的免责抗辩</b>				
序号	法院	案号	货物	判决要点
12	大连海事法院	(2004)大海锦商外初字第1号	原油	本案中确定本案货物卸货数量即被告交付货物数量的依据应当是 CIQ 重量证书，CIQ 是国家法定检验机构，其查证的进出口货物数量是国家征税的基本依据。因此，CIQ 出具的重量证书即表示承运人卸离船舶交付的货物数量，现 CIQ 的重量证书载明货物发生短少，即承运人交付货物时发生短少，故承运人应对货物的短少负赔偿责任。
13	天津海事法院	(2005)津海法商初字第197号	棕榈硬脂	1) 对于油类货物应以法定检验证书的重量作为认定承运人实际交付货物的依据，其效力优于船上的空距报告； 2) 被告作为承运人应尽妥善管货的义务，原、被告对交付涉案货物时是否允许 0.5% 的误差没有明确约定，而我国法律对此也没有明确的规定，而承运人的证据不能证明本案货物的运输必然出现 0.5% 的允许误差，也不能证明油类运输 0.5% 的允许误差属于国际惯例，因此被告应按照提单的记载交付货物。
14	上海海事法院	(2006)沪海法商初字第243号	燃料油	被告对货物短少及大量明水的出现未能作出符合客观实际的合理解释，其辩称原告未在装港对货物进行检验、系发货人油品质量所致，但被告辩称无相应证据材料佐证，故确认原告主张的货物短少事实成立，被告作为承运人在货物由其掌管运输期间有义务尽到妥善运输、保管和照料之职责，使所运货物处于能够原货原交的良好状态。因此，被告应当对其承运过程中对货物保管不善承担相应的赔偿责任。
15		(2012)沪海法商初字第1080号	燃料油	涉案货物短卸的原因是油温过低，致使船上油品凝固，无法卸货。在此情况下，被告作为运输方应及时告知原告由其安排再次加温或自行安排加温，将船上的燃料油卸船完毕，再按照合同的



				约定与原告结算。本案中被告因未完全履行交货义务，应对未卸船的燃料油承担赔偿责任。
16	宁波海事法院	(2010)甬海法舟商初字第113号	大豆原油	货物到达目的港后封条完好且清仓干净仅系被告向收货人完好交付货物的初步证据，根据被告与被保险人之间的航次租船合同的约定，涉案货物是否短少应根据卸货港与装货港的商检计量数确定；故被告应就装、卸货港出具的重量证书载明的货物重量得货物短少（扣除约定免赔额）负赔偿责任。
17	广州海事法院	(2003)广海法初字第266号	燃料油	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) 虽然本案所涉提单载有“承运人不知”的格式条款，但提单经转让后应作为关于货物重量的最终证据，故涉案货物在装港的重量应以提单的记载为准；</li> <li>2) 由于计重会受到温度、密度等客观因素和容器、仪表准确度等的影响，根据航运惯例，计重一般允许一定的误差存在。本案认定的允许计重误差为0.4%；</li> <li>3) 承运人未能举证证明存在免责的情况，应对其责任期间发生的货物短少（扣除0.4%的计重误差）承担赔偿责任。</li> </ol>
18	广东省高级人民法院	(2006)粤高法民四终字第141号	原油	承运人辩称涉案货物并未发生短量，产生所谓短量的主要原因是装卸两港的货物计重方法不同（本案所涉提单记载的货物重量是在装货港通过流量计计重方法计算得出的数据，而保险人据以主张货物短量的惠州 CIQ 出具的重量证书中记载的货物重量系采用空距计重方法计算得出），两种不同计重方法计算得出的货物重量不具有可比性，不能作为判断货物是否发生短量的依据。对此，两审法院均认为计量方法的不同不是否认计量结果准确性的理由，且悬浮水/游离水不应计入毛重或净重，故以 CIQ 重量证书与提单记载净重相比计算短量数额并无不当。
	广州海事法院	(2005)广海法初字第273号		
19	广东省高级人民法院	(2008)粤高法审监民再字第136号和(2004)粤高法民四终字第168号	原油	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) 因不同的国家或地区对美制桶与公吨的换算比率不同，且本案提单和《数量检验证书》采用的公吨与美制桶换算比率亦不同，故本案货物短少按公吨计算；</li> <li>2) 因保险人主张的本案货物短少损失重量已减去了整批货物0.5%的重量，且承运人没有举证证明茂名 CIQ 确定的货物重量超过了0.3%的允许计量误差，即不能否定《数量检验证书》所确定货物重量的准确性，因此，对承运人关于本案货物在装、卸港的重量应允许相差0.8%（0.5%加0.3%）的主张不予</li> </ol>
	广州海事法院	(2003)广海法初字第265号		



				支持。
20	广东省高级人民法院	(2009)粤高法民四终字第344号	燃料油	承运人主张涉案货物损失是货物自然特性和固有缺陷导致以及国际航运领域普遍认可石油及其液态产品存在 0.5%的自然损耗和计量误差没有法律依据,也没有证据予以支持,故两审法院均认定,承运人应就涉案货损承担赔偿责任,但卸货后的舱底残留物是货物中的沉淀物沉淀而成,属于货物的自然属性造成的,该残留物应从短少数量中扣除。
	广州海事法院	(2005)广海法初字第417号		
21	广东省高级人民法院	(2009)粤高法民四终字第427号	棕榈油	<p>二审认为涉案货物的实卸数量应按照卸货时实际检验所得的密度、体积来计算,故相应纠正了一审按照卸货港货物数量应按照装货港托运人提供的密度计算并据此计算短货数量的认定;但同样认为承运人未能证明本案存在免责事由,故应对其责任期间内的货物短少承担赔偿责任。</p> <p>1) 承运人不可能知晓托运人和检验机构提供的涉案货物的密度是否准确,亦不负有对涉案货物的密度和品质进行检验的义务。涉案货物在卸货港检测所得的密度与托运人提供的密度存在差异,非承运人的过失所造成,亦不在其责任范围之内。因此,涉案货物在卸货港的数量亦应按照托运人提供的密度计算;</p> <p>2) 承运人没有提供证据证明涉案货物的短少是因《海商法》第五十一条规定的免责事由所引起的,故应对发生于其责任期间内的货物短少损失承担赔偿责任;对承运人主张的适用租约中关于对 0.5%范围内的短量免责未予支持。</p>
	广州海事法院	(2008)广海法初字第453号		
22	广东省高级人民法院	(2010)粤高法民四终字第55号	棕榈油	<p>1) 涉案提单为清洁已装船提单,承运人也未能提交足以推翻提单载明的货物重量的其他证据,故提单中不知条款不足以推翻提单关于货物重量记载的证据效力;</p> <p>2) 承运人应就国际油类运输业中是否存在 0.5%合理损耗的国际惯例承担举证责任,而承运人未提交充分有效证据予以证明;</p> <p>3) 广州 CIQ 出具的重量证书清楚地载明最终货物重量已结合所测油温、气温和密度进行必要的校正,故对承运人依照《进出口商品重量鉴定规程液体产品静态计重》应扣除 0.3%计重误差的主张不予支持。</p>
	广州海事法院	(2008)广海法初字第245号		



## 不明确

至于海口海事法院、北海海事法院，目前暂未查到已公布的有关液体货物短量案件的裁判文书，故对其观点尚不明确。

从上述 22 个案例可以看出，在液体短量索赔纠纷中承运人常用的免责抗辩主要有两个层面：第一，货物并未发生短少；第二，即便货物发生短少，承运人也不应承担任何赔偿责任。实践中法院也通常围绕这两个争议问题分析和判定承运人是否承担责任。

### 二、货物是否在承运人的责任期间内发生短少的判定

根据我国民事举证责任分配中“谁主张谁举证”的一般原则，货方（包括获得代位求偿权的保险人，以下统称“货方”）就液体散货提起短量索赔的，应就货物在承运人的责任期间内发生短少、并造成损失的基本事实承担举证责任。

#### （一）货物在客观上是否发生短少

货物在客观上是否发生短少应以货物在装货港的数量（以下简称“装货数量”）和承运人在卸货港向收货人交付货物的数量（以下简称“交货数量”）相对比予以判定，由于实务中装、卸港采用的计量方式（如流量计计重、空矩计重或岸罐计重等）、计量标准（如计量采用的密度系数等）可能存在不同，故实践中通常发生争议的就是如何确定装货数量和交货数量。

首先，关于装货数量，我国法院一般认为，在承运人签发了清洁提单的情况下，货物在装货港的数量应以提单记载为准，而不论提单记载的数量采用何种计重方法；而且，提单中的不知条款并不构成有效的批注，并不能推翻提单关于货物重量记载的证据效力（参上表中案例 7，案例 17 和案例 18）。但司法实践中也存在不同的观点，如在上表所列案例 9，即宁波海事法院审理并作出判决的 XX 财产保险股份有限公司北京分公司与 XX 航运有限公司海上货物运输合同保险代位求偿纠纷案（案号：(2011)甬海法商初字第 269 号）中，法院认为，提单上载明的原油数量前有限定词“a quantity said to be”，可视为对数量所作的批注，该数量与装货完毕前一天签发的保险单上的数量完全一致，可以证明该数量并非装船后的数量，故认定提单记载的货物数量仅仅为托运人申报数量，实际装船数量应以装货港空距报告上的数量为准。

至于交货数量，2006 年 5 月 11 日生效的《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运运输保险代位求偿一案有关适用法律问题的请示的复函》（文号：[2005]民四他字第 1-1 号）中明确规定，“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”。然而，值得注意的是，在此《复函》发布、生效之前，也有法院认为卸货港法定检验机构（CIQ）出具的重量检验证书的效力优先于卸货前船方所做的空距报告，故应将 CIQ 出具的重量证书作为认定交货数量的依据（参上表中案例 3，案例 6，案例 12，案例 13 和证据 19）。

## （二）油品的计量和结算体制对认定货物短少的影响

在油品（如原油）短量索赔案件中，由于原油的数量是从体积和重量两方面来测定的，计量单位分别用桶（BLDS）和公吨（MT）来表示，相应的计价单位分别为“桶单价”和“吨单价”。而虽然原油的体积和重量均会随着原油密度的变化而变化，但这种密度变化所引起的体积变化和重量变化是不均衡的，因此，实务中原油体积不短而重量短，或重量不短而体积小，或体积小和重量短的数量不一致的情况时有发生，此种情况下一个基本的问题就是以何种单位（体积还是重量）来确定原油是否发生短少。

在上表中所列的原油短量的案例中，各法院均是以重量单位认定原油是否发生短少，其中在案例 19，即广东省高级人民法院审理并作出判决的中国人民财产保险股份有限公司北京市直属支公司与日正会社和金色公司为证明收货人在货物装船时知道“泥鳅鱼”轮装载货物的实际重量海上货物运输合同货物短少纠纷上诉案（案号：(2008)粤高法审监民再字第 136 号）中，法院认为，不同的国家或地区对美制桶与公吨的换算比率不同，且该案提单和《数量检验证书》采用的公吨与美制桶换算比率亦不同，故按公吨计算该案货物短少数量。

在我们日前代表船东方处理的、由厦门海事法院审理的原油短量索赔案件中，双方亦对以体积还是重量认定货物短少的问题发生了争议。就此问题，我们认为，判断原油是否发生短少及短少数量应以体积而非重量为依据，理由如下：

- 1)一方面，原油贸易和运输单证中使用不同的计量单位记载原油的数量，尽管原油的体积和重量均会随着密度的变化而发生变化，但二者变化的幅度是大不相同的，比如，有分析数据表明，原油密度每增加 0.0001，其标准体积平均增加 1.9PPM，重量平均增加



119.6PPM, 重量增加量是体积增加量的 62.7 倍(参吴云常所撰《我国石油结算体制应与国际石油计量体制接轨——“公吨”与“桶”的困惑》一文, 载于《中国石油和化工》2002 年第 5 期)。由此可见, 相对于重量而言, 原油的标准体积受密度变化的影响较小, 计量数据更为稳定和合理, 更能反映原油数量交接的真实、客观的状况;

- 2) 另一方面, 就目前通用的原油结算单位而言, 尽管我国有部分内贸石油贸易仍然采用“吨单价”的结算方式, 但国际石油贸易多遵循国际通行做法采用桶单价进行结算, 即以标准体积桶为计价单位, 如 OPEC 组织石油价格即是桶单价。考虑到短量索赔能否成立是以存在损失为基础, 在原油是否发生短少的问题上应当按照国际惯例采用的结算单位(体积)为依据予以认定。在上述(2011)甬海法商初字第 269 号(即案例 9)中, 宁波海事法院即认定“涉案买卖合同约定的价格是按体积计算, 原告未能提供证据证明买方实际付款是按照提单记载的重量, 也未能证明收货人遭受了 736.583 吨原油的短少损失, 故保险人即使支付了保险赔款, 承运人也不承担赔偿责任”。

### (三) 计量误差、自然/合理损耗抗辩对认定货物短少的影响

在上表所列案例 2 中, 天津市高级人民法院和天津海事法院均认为, 鉴于提单数据卸货港空距报告与提单数量的差距在《进出口商品重量鉴定规程液体产品静态计重》规定的液体产品静态计重的 2%合理误差之内, 故判决认定本案货物在承运人责任期间内不存在短少; 在案例 6 和案例 7 中, 宁波海事法院认为, 卸港的空距报告与提单记载的数量之差在国际海上油运业惯例允许的 0.5%范围之内, 且《干舱报告》显示所有装货油舱均已经卸空, 故判决认定货物不存在短卸。

从上述案例中法院判决的表述可以看出, 在经对比装、卸港的货物数量存在差异(即货物数量在客观上存在短少)的情况下, 法院直接援引液体产品静态计重的 2%合理误差、国际海上油运业 0.5%的合理允耗, 认定货物不存在短少/短卸, 从而免除承运人的赔偿责任。

### 三、承运人对液体货物短量的免责抗辩

综合分析上表中所列的支持或不支持承运人免责抗辩的 22 个案例, 我国司法实践中承运人常用的免责抗辩的主要种类如下:



## （一）液体货物的自然特性

我国《海商法》第五十一条第一款第（九）项规定，承运人责任期间内发生的货物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，承运人不负赔偿责任。在液体货物短量索赔案件中，承运人也常常原因这一免责事由主张免除赔偿责任。

在上表所列案例 8 中，浙江省高级人民法院和宁波海事法院均认定原油本身的特性使得在运输过程中必然产生水杂、在卸货过程中必然产生剩油，因此，对此部分由于货物自然特性而非承运人管货不当产生的剩油应计算到卸货数量中（即应从短少数量中予以扣减）；在案例 9 中，宁波海事法院认定，因原油本身含有水分，在运输过程中游离水（明水）增加属于货物本身属性，且各舱游离水增加均匀，可排除人为增加因素，故可以认定在运输过程中原油数量的变化系原油本身属性引起；在案例 20 中，广东省高级人民法院和广州海事法院认定，卸货后的舱底残留物是货物中的沉淀物沉淀而成，属于货物的自然属性造成的，该残留物应从短少数量中扣除。

此外，在我们日前处理的原油短量索赔案件中，我们代表船方也提出，CIQ 出具的《重量证书》中货物重量短少的原因是目的港实验室测得的密度与起运港提供的密度值不同（密度变化达到 0.6289%，这是导致重量结果出现 0.9112% 偏差的主要原因），鉴于密度变化属于原油的内在品质属性，承运人对由此产生的短量不负赔偿责任。

根据我国《海商法》第五十一条第二款规定，承运人应就免责事由的成立承担举证责任，否则应当承担举证不能的后果。如在案例 14 中，上海海事法院认为，被告作为承运人对货物短少及大量明水的出现未能作出符合客观实际的合理解释，且被告未能举证证明此种情况系发货人油品质量所致，因此确认原告主张的货物短少事实成立，并判定承运人应当对其承运过程中对货物保管不善承担相应的赔偿责任。

## （二）计量允差和自然/合理允耗

不同于上述案例中法院援引的计量允差和自然/合理允耗事由认定货物是否发生短少，作为一种免责事由，尽管各法院对此种免责事由的表述不一，但其实质是认为，在货物被认定发生短量的情况下，考虑到大宗散货的计量误差以及自然/合理损耗的因素，作为一种航运惯例，承运人有权在一定范围内就货物短量免除赔偿责任。



如上表所列的案例 8 中，浙江省高级人民法院和宁波海事法院依照“大宗散货在运输交接过程中的计量允差为 0.5% 的国际惯例”，最终判定货物的实际短少量应扣减 0.5% 的合理损耗；在案例 9 中，宁波海事法院亦援引了“大宗商品运输中通常的免赔率 0.5%”；在案例 10 中，浙江省高级人民法院和宁波海事法院同时援引了计量允差和合理允耗免除了承运人的货损赔偿责任；在案例 17 中，广州海事法院认为需要考虑涉案货物（燃料油）的计重会受到温度、密度等客观因素和容器、仪表准确度的影响，根据航运惯例将计量允差确定为 0.4%。此外，在案例 3 中，天津海事法院认定被保险人作为提单持有人应受该提单所并入的租约中对 0.5% 范围内的合理损耗免责的条款的约束。

值得指出的是，近年来有些海事法院及上级法院在一些案件中也提出了不同的意见，即应对计量允差或自然/合理允耗免责抗辩的适用应严格审查，承运人应举证证明存在计量误差、且货物短量是由于计量误差导致的，以及证明计量误差可免责属于航运惯例。如上表所列的案例 13 中，天津海事法院认为原、被告双方对交付涉案货物时是否允许 0.5% 的误差没有明确约定，且我国法律对此也没有明确的规定，而承运人的证据不能证明本案货物的运输必然出现 0.5% 的允许误差，也不能证明油类运输 0.5% 的允许误差属于国际惯例，故对承运人主张的 0.5% 合理允耗的免责抗辩未予支持；在案例 19、案例 20、案例 21、案例 22，广东省高级人民法院及广州海事法院即以承运人未能举证证明货物的计重存在计量允差或货物短少是由于运输过程中的自然损耗导致的，且承运人也未能举证证明计量允差或自然/合理允耗免责属于国际惯例。

### （三）货方未能证明货物短少发生在承运人的责任期间

我国《海商法》第四十六条规定“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”，《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运运输保险代位求偿一案有关适用法律问题的请示的复函》（文号：[2005]民四他字第 1-1 号）中进一步明确了承运人对散装液体货物运输的责任期间，即“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”。

在上表所列的案例 2 中，天津市高级人民法院和天津海事法院认为，岸罐重量检验证书显



示的货物密度为货物卸至岸罐后的实测密度，测量该密度时货物已经超出了承运人的责任期间，故不能作为确定货物短少的依据。在案例 4 中，宁波海事法院认定，原告据以主张货物（棕榈油）发生短少的 CIQ 重量检验证书中所载的重量数据系在岸罐测量得出，由于岸罐内货物已经越过了船舷，故不能证明货物短量发生在承运人的责任期间；案例 11 中，广州海事法院也指出，由于货物（棕榈油）在目的港卸入岸罐后已经不属于承运人的责任期间，岸罐重量证书是对卸离船舱并装入岸罐后的货物进行检验作出的，该期间即使发生货物短少也不属于承运人的责任期间，故据此驳回了原告关于货物短少的主张。

#### （四）保险赔偿范围和免赔额

我国《海事诉讼特别程序法》第九十三条规定，“因第三人造成的保险事故，保险人向被保险人支付保险赔偿后，在保险赔偿范围内可以代为行使被保险人对第三人请求赔偿的权利”，根据该条规定，保险人在赔付被保险人之后向承运人代位追偿的，其索赔的范围应限于保险赔偿的范围。而由于保险合同中通常会约定一定的免赔额，保险人在理赔时一般会直接扣减该约定的免赔额，基于此，承运人往往会对保险人的代位求偿权的范围提出抗辩。

在上表所列的案例 1，即大连海事法院审理并作出判决的原告中国太平洋财产保险股份有限公司北京分公司诉被告大连远洋运输公司保险代位求偿权纠纷一案（案号：(2009)大海商初字第 142 号）中，根据保险单的约定，保险人北京太保承保货物重量短少整票货物 0.5% 以上的风险；北京太保在理赔时也相应扣除了免赔 0.5%。因此，法院认为，根据《海事诉讼特别程序法》第九十三条的规定和保单约定，北京太保的代位求偿权的实质内容应为超出提单数量 0.5% 之外的货物实际短量损失，并以支付的保险赔偿金额为限；0.5% 之内的货物短量的索赔权仍归属于被保险人，因此，承运人无须就该部分损失向保险人承担赔偿责任。

此外，在案例 19 中，承运人主张货物在装、卸港的重量应允许相差 0.5% 加计量误差 0.3%，即相差 0.8% 的主张，就此，广东省高级人民法院认为，保险人请求的货物短量已经作了 0.5% 的扣减（即保险人在对收货人进行保险赔偿时按照双方在保险合同中的约定作了 0.5% 的扣减，保险合同中这种 0.5% 的免赔约定正是出于不同交接环节所采用的计量方法可能不同、计量结果可能有误差、水份可能会有所变化等等），因此，不应当再重复考虑计量方法不同、计量误差、水份的正常变化等等造成货物短少的因素，故对承运人以该等事由抗辩免责不予支持。

#### 四、敬海简评



综上所述可见，尽管目前我国司法实践在液体货物短量索赔中承运人的免责抗辩问题上观点各异，甚至同一法院在不同时期的观点也存在发展、变化，但通过以上对各法院主要裁判观点的归纳总结可以看出，针对承运人常用的“计量允差或自然/合理允耗”免责抗辩，法院往往在实质上免除了或减轻了承运人对免责事由的举证责任；然而，随着司法实践的发展，有些法院也倾向于对此类免责抗辩采纳更为严格的判定标准，要求承运人必须根据法律规定承担相应的举证责任，这一点显然是值得关注的，也期待出台相关司法解释对此予以明确，以保证司法实践的稳定性。

