

2014 年 10 月 17 日星期五

防損公告 1002 號 – 10/14 – 散貨短量索賠最新情況和概述 – 摩洛哥

近期從協會在卡薩布蘭卡的通訊代理處收到以下分析內容，該分析旨在厘清與摩洛哥散貨短量索賠相關的若干問題。

“1992 年 11 月 1 日（《漢堡規則》生效日期前），摩洛哥法院認可海運承運人對於不超過提單數量 2% 的散貨短量可免責。

但 1992 年 11 月 1 日後，當地法院以《漢堡規則》並未規定此等豁免為由拒絕予以認可。

經強烈抗議該等立場和長期司法鬥爭後，我們獲取：

- 2005 年，通過將一條公路運輸適用規定延展至海上運輸使利於海運承運人的貿易補貼得以重新認可，和
- 2007 年，第一個接受自動扣減卸貨港慣例允許的貿易補貼（扣減水平必須由法院確定）的司法判決。
- 自 2010 年起，法院有計劃地命令開展法院調查以確定各案中的短量是否在貿易補貼水平範圍內。

貿易補貼原則

由於自然收縮和蒸發等，散裝貨物本質上會在運輸過程中遭受一定重量損失。因貨物在裝卸作業過程中不可避免的消散，某些產品的重量損失還會更多。

例如，在卡薩布蘭卡港，特別是小麥，貨物要麼儲存在港區內的筒倉中，要麼直接從港口清關。在任何情況下，貨物僅在從港口清關時過磅衡重。衡重結果被視為交付給收貨人的實際貨物數量，因此決定了可能的短裝數量。

在碼頭發生的該等損失通常由卸貨過程中抓鬥的緊密性，貨物接收設備例如卡車或貨車的超載以及地磅的缺陷造成的。

由於摩洛哥法院只認可港口地磅稱得的貨物數量為交付貨物數量，卸貨後在碼頭發生的該等損失往往成為承運人被索賠的原因，即使承運人對該等損失沒有責任。在《漢堡規則》生效前，當地法院認可 2% 的貿易補貼。

a) 最高法院 2005 年 12 月 14 日判決前的情況

儘管自 1992 年 11 月 1 日起開始在摩洛哥適用實行的《漢堡規則》並未明確認可常被稱為“運輸損耗”的貿易補貼，但大多數不超過提單數量 2% 的短量索賠均被駁回。

然而，因貿易補貼而使海運承運人免于任何責任越來越受到爭議。貨方主張為援引貿易補貼，海運承運人應證明該等短量完全是由貨物性質造成，並認為該貿易補貼不應超過提單數量的 0.5%。

2002 年，摩洛哥最高法院採納該主張，並以海運承運人免責並非自動性且承運人應證明短量完全由貨物性質和貨物運輸條件而非承運人或其雇員的過失造成為由，撤銷海運承運人因貿易補貼而免責的判決。

依據上述對承運人不利的判定，貨方扣押船舶增多，或為執行其已獲取的裁決之目的或基於可預見的“預期”和“未來”的貨物短量。

b) 自最高法院 2005 年 12 月 14 日判決後的情況

幸運的是，經過 13 多年的司法鬥爭後，2005 年 12 月 14 日，我們和我方律師獲得了最高法院的有利判決。該判決通過將一條管轄公路運輸的法律（《摩洛哥商業法》第 461 條，適用於公路運輸）延展至海上運輸而使海運承運人因貿易補貼免於任何責任，儘管貿易補貼水平尚未統一確定。根據該商業法條款：

1. “若貨物通常完全因運輸原因在體積或重量上遭受自然損失，承運人無需承擔責任，除非短量超過當地慣例允許的容差量。
2. 若經證明，根據事實和實際情況，已確定的短量並非由容差量合理原因造成的，則責任限制不適用。

摩洛哥最高法院近期判決貿易補貼由當地法院自由裁量並依據於卸貨港適用的慣例所允許的容差量。

因此，容差量的水平會因散裝貨物的種類（小麥、肥料、油）、地理區域（大西洋沿岸、地中海沿岸等等）、港口及其慣例等等而不同。所以，問題在於貿易補貼的水平如何以及由誰證明該水平。

貿易補貼的證明和可扣減性

a) 最高法院 2007 年 11 月 13 日判決前的情況：海運承運人必須證明慣例允許貿易補貼

2002 年 6 月 19 日（SUPERBA 案），最高法院駁回海運承運人可因貿易補貼而免於責任（在該案中，短少數量為提單數量的 2.06%），旨在要求海運承運人必須證明短量是由貨物性質造成並在當地慣例允許的容差量範圍之內。

最近，最高法院於 2006 年 10 月 4 日作出一個重要判決（BONASIA 案），確認當短量少於當地慣例允許的容差量時，免除海運承運人任何責任，且由收貨人（貨方）進行相反證明，即短量實際上由海運承運人的過錯或過失造成。

2007 年 7 月 11 日，最高法院判決該等慣例必須由援引一方證明而海運承運人不必證明該等慣例，並且須由當地法院通過各種現有方法核實該等慣例的存在。

此後，船舶扣押數量逐漸減少，許多較小短量索賠被駁回。我們局部而非全局獲勝，因為

在貿易補貼水平上我們尚未獲得真正和恒定的“判定”（不妨礙已確定的事項）。

b) 自 2007 年 11 月 13 日起至 2010 年前的情況——最高法院判決法院自身必須核實該等慣例的存在並從短量中扣減該補貼

2006 年 1 月 20 日，卡薩布蘭卡上訴法院判令海運承運人就相當於提單數量 4.7%的短量支付 66,994.77 摩洛哥迪拉姆及法定利息和費用。

本案中，上訴法院以短量相當於提單數量的 4.7%為由拒絕適用貿易補貼。

就該判決，我們向最高法院提起追訴，理由為若短量超過貿易補貼率（2%），該容差量必須自動扣減且海運承運人的責任必須限制為超過該 2%貿易補貼的部分。

2007 年 11 月 13 日，最高法院認可我們的觀點並撤銷了上述上訴法院判決。

因此，該案發回上訴法院。

2008 年 10 月 28 日，上訴法院根據最高法院 2007 年 11 月 13 日的判決，將海運承運人應承擔的金額扣減至 4077.64 摩洛哥迪拉姆，使其責任限制在超過 2%的短量部分。

所以，這是法院第一次實質上認可若短量超過當地慣例允許的容差量，承運人可僅對超過該容差量的部分承擔責任。

根據與貨物保險人之間的討論，我們注意到他們不滿意 2%的補貼水平，認為和世界範圍內允許的 0.5%相比過高。所以，在獲取摩洛哥法院裁定統一的貿易補貼水平前，司法訴訟程式最可能持續很長時間。

為此，我們繼續：

1. 就所有摩洛哥港口 2%貿易補貼水平的問題，在法院爭取建立“恒定判定”。
2. 在等待摩洛哥法院確定貿易補貼水平的同時，和貨物保險人討論 0.5%的常規補貼率。

c) 自 2010 年起的情況：委派法院調查員確定貿易補貼水平。

根據上述進展，自 2007 年至 2010 年，摩洛哥最高法院判決法院必須自己核實該等慣例的存在並從短量中扣減該補貼水平。

然而，2010 年已有偏離最高法院先前立場的情況。

自 2010 年起，最高法院認為我們不能在沒有任何依據的情況下事先確定固定的貿易補貼水平。根據最高法院，我們必須考慮爭議貨物的種類、海上運輸條件和航行距離等等。

所以考慮到上述最高法院的判決和要求，法院開始委任調查員核實貿易補貼水平。

1) 法院調查員的委任

鑒此，法院，主要是上訴法院，在處理短量事宜時一定委任一名法院調查員開展調查，在考慮貨物種類、運輸條件和航行距離的基礎上確定所稱短量是否在貿易補貼水平範圍內。

2) 這些法院調查導致的模糊性

在上述背景下，貿易補貼水平存在很大的不確定性。

調查結果會因委任的調查員不同而發生重大改變。

確實，一些調查員一般傾向於認為貿易補貼大概在 1%或 1.5%左右，而其他調查員則認為貿易補貼甚至小於 0.5%。

鑒於法院當前的立場，很難預料該等索賠會如何裁決，因為這取決於法院調查員的調查結果。

一些一審法院或上訴法院基於這些司法調查員的調查報告的結論作出判決確定貿易補貼為 0.2%和 0.3%。

3) DEFMAR、其律師和檢驗員採取的措施：

我們反對該情形，並針對該等不利的法院判決和我方律師和檢驗員開會以保護海運承運人的利益。我們決定要求我方檢驗員在考慮貨物性質、所涉航次、天氣條件等等的基礎上向我們提供他們關於適用貿易補貼水平的意見。

考慮到該基礎，我方檢驗員對此事進行研究並向我們提供一份報告，該報告基於貨物性質、航行距離、運輸性質和條件確定貿易補貼在 1%到 2%之間。

我們還指示我方律師系統地向法院提供我方檢驗員報告，以支援我方駁回索賠以及認可海運承運人免責的請求。

去年夏季，2014 年 6 月、7 月和 9 月，我們獲得卡薩布蘭卡商業法院維持 1%貿易補貼的裁決。該等裁決當然鼓舞人心，但在獲得上訴法院確認前並不能被視為“恒定判定”。迄今為止，大多數裁決認可 0.2%或 0.3%的不合理貿易補貼水平，而那些已認可 1%的裁決仍容易遭遇上訴。

因此，在等待這些遭遇上訴的新裁決確認的同時，我們認為保護協會會員利益的最佳方式是加強預防措施。

建議

為了預防短量和對抗任何可能的短量索賠，我們建議我們委託人（協會、船東、承租人、經營人等等）採取以下措施：

- 在裝貨港
 - 聯合裝貨和衡重監督
 - 聯合船艙水尺測量/鉛封
 - 在提單上批註鉛封號和水尺計重值（例如通過在提單內備註“根據聯合水尺檢驗，船載貨物為.....公噸.....”
- 在卸貨港
 - 聯合卸貨監督
 - 聯合船艙解封、衡重、水尺測量
 - 對貨物在碼頭的任何散亂作出聲明

若船長在裝貨港出具有關提單數量和水尺計重值不符的聲明，我們建議：

1. 對提單進行相應批註和
2. 指示船長在未獲得保賠協會檢驗員事先授權前不得向貨物檢驗員披露該聲明或任何其他文件。

結論

等待摩洛哥上訴法院和最高法院採納統一判定認可貿易補貼水平的同時，我們建議繼續：

1. 首先拒絕所有卸貨前的短量索賠。
2. 拒絕所有卸貨後不超過提單數量 2%的短量索賠。
3. 若該拒絕遭到強烈抗議，扣減國際認可的 0.5%作為貿易補貼，以對會員最有利的可能條件協商友好解決剩餘短量，從而盡可能避免船舶扣押、司法程式和相應費用。
4. 為解扣船舶或避免船舶扣押，嘗試使索賠方同意接受協會擔保函而不提供銀行擔保，以換取索賠的快速和友好處理和解決，或，若未能在提出索賠後 30 日內達成友好解決，則至少接受協會臨時擔保函，之後再代以銀行擔保。”

資訊來源

Mohamed Laazizi
總經理
DEFMAR
摩洛哥卡薩布蘭卡

somadef@defmar.com