



2010年08月20日星期五

713号公告—08/10—肥料短缺—阿根廷

协会近日收到驻布宜诺斯艾利斯联络处就阿根廷的肥料卸载情况发出的如下通知。

“鉴于近期到达阿根廷港口的散装肥料多次出现货物短缺问题，并导致海关罚款，我们特此根据《海关法》的规定以及实际情况向协会及会员作简要报告。

虽然货物短缺并非新问题，但最近短缺情况愈演愈烈，发生了多起到岸货物量与舱单记录不符的事件，尤其是肥料货物。一般来说，散装液体货物允许 2%的短装，而散装固体货物则允许 4%的短装。至于海关罚款，这意味着若到岸货物量与舱单记录之间的差异超过上述百分比，海关有权处以该批货物到岸价的 1 至 5 倍的罚款。



近来的主要问题在于短缺货物的关税。过去，如果货物短装少于整批货物的 0.6%，则无需处以罚款，但海关方面认为该 0.6%的短装仅适用于水尺计重，因此如果按照岸上仪表计重，则不容许任何增减幅度。值得注意的是，上述 0.6%的短装仍适用于散装液体货物。

多数情况下，关税由收货人交纳，但其在缴纳增值税和所得税时享有一定的税务/免税优惠，所以现在海关部门就短缺货物的增值税和所得税问题对承运人/代理提起了诉讼，称免税优惠仅适用于进口商，承运人/代理商不得享有相关优惠。然而，由于各海关部门似乎都有自己的一套规定，所以最后结果将取决涉及其中的海关部门，如罗萨里奥、圣洛伦索、圣尼古拉斯、坎帕纳及其它有关海关部门。

在针对短缺货物收取费用时，大部分承运人/代理都会提出抗议，试图降低该笔费用/罚款，如果该费用/罚款不能完全免除，则根据所涉及的数额确定。



LP Bulletin

然而，在涉及海关时，我们时常陷入两难的境地，一方面留意到阿根廷的代理与承运人要对海关违规行为负连带责任，而另一方面如果海关直接针对港口代理启动诉讼程序，代理通常要求协会出具担保函，为卸货后发现的任何短缺情况提供担保。

最近，我们建议船东在进行卸货作业的过程中，在采取水尺计重的同时，也通过检验船边停放在岸上计重仪表上的卡车进行计重，因为通过该方法取得的货物重量是用于报关的官方资料。去年，多艘船舶按照上述方法完成了卸货，效果良好，但不幸的是最后处理的两艘船舶发现货物短缺情况。至于究竟在卸货港出现短缺还是在装货港时即存在短缺，则不得而知。

由于水尺计重外加装载控制操作对于船东来说成本较高，因此应由船东自行决定是否采取上述操作。对此，我们认为可采取下列措施：

- 1) 应在装货港即进行水尺计重如可能尽量涉及当地海关部门。
- 2) 如有可能，在装货港装货完毕后对所有货舱的入口包括货舱进行密封（建议与海关官员一同进行）。
- 3) 在船舶到达阿根廷之前，由代理人将核对无误的证书递交海关/收货人，并邀请其在船舶到达时共同进行水尺检验以及共同拆封货舱。
- 4) 卸货完毕后，相关各方应共同出具“空舱证书”。

由于在阿根廷是由收货人根据海关规定选择称重方法，而收货一般采纳岸上仪表所示数据，岸上海关以及发货人将拒绝参与水尺检验，而且最有可能拒绝共同拆封舱口盖。若因短缺问题引发任何诉讼程序，代理律师可指出海关/收货人均有机会上船采取上述措施检验货物重量，以此来进行抗辩，拒绝支付额外税费/罚款。

协会建议会员至少提前进行水尺计重，但若完成卸货后存在任何短缺，应做好准备出具以代理为受益人的担保函。”

信息来源： Pandi Liquidadores S.r.L
pandi@pandi.com.ar