



2010年08月20日星期五

713 號公告—08/10—肥料短缺—阿根廷

協會近日收到駐布宜諾賽勒斯聯絡處就阿根廷的肥料卸載情況發出的如下通知。

“鑒於近期到達阿根廷港口的散裝肥料多次出現貨物短缺問題，並導致海關罰款，我們特此根據《海關法》的規定以及實際情況向協會及會員作簡要報告。

雖然貨物短缺並非新問題，但最近短缺情況愈演愈烈，發生了多起到岸貨物量與艙單記錄不符的事件，尤其是肥料貨物。一般來說，散裝液體貨物允許 2% 的短裝，而散裝固體貨物則允許 4% 的短裝。至於海關罰款，這意味著若到岸貨物量與艙單記錄之間的差異超過上述百分比，海關有權處以該批貨物到岸價的 1 至 5 倍的罰款。



近來的主要問題在於短缺貨物的關稅。過去，如果貨物短裝少於整批貨物的 0.6%，則無需處以罰款，但海關方面認為該 0.6% 的短裝僅適用於水尺計重，因此如果按照岸上儀錶計重，則不容許任何增減幅度。值得注意的是，上述 0.6% 的短裝仍適用於散裝液體貨物。

多數情況下，關稅由收貨人交納，但其在繳納增值稅和所得稅時享有一定的稅務/免稅優惠，所以現在海關部門就短缺貨物的增值稅和所得稅問題對承運人/代理提起了訴訟，稱免稅優惠僅適用於進口商，承運人/代理商不得享有相關優惠。然而，由於各海關部門似乎都有自己的一套規定，所以最後結果將取決涉及其中的海關部門，如羅薩里奧、聖洛倫索、聖尼古拉斯、坎帕納及其他有關海關部門。

在針對短缺貨物收取費用時，大部分承運人/代理都會提出抗議，試圖降低該筆費用/罰款，如果該費用/罰款不能完全免除，則根據所涉及的數額確定。



LP Bulletin

然而，在涉及海關時，我們時常陷入兩難的境地，一方面留意到阿根廷的代理與承運人要對海關違規行為負連帶責任，而另一方面如果海關直接針對港口代理啓動訴訟程式，代理通常要求協會出具擔保函，為卸貨後發現的任何短缺情況提供擔保。

最近，我們建議船東在進行卸貨作業的過程中，在採取水尺計重的同時，也通過檢驗船邊停放在岸上計重儀錶上的卡車進行計重，因為通過該方法取得的貨物重量是用於報關的官方資料。去年，多艘船舶按照上述方法完成了卸貨，效果良好，但不幸的是最後處理的兩艘船舶發現貨物短缺情況。至於究竟在卸貨港出現短缺還是在裝貨港時即存在短缺，則不得而知。

由於水尺計重外加裝載控制操作對於船東來說成本較高，因此應由船東自行決定是否採取上述操作。對此，我們認為可採取下列措施：

- 1) 應在裝貨港即進行水尺計重如可能儘量涉及當地海關部門。
- 2) 如有可能，在裝貨港裝貨完畢後對所有貨艙的入口包括貨艙進行密封（建議與海關官員一同進行）。
- 3) 在船舶到達阿根廷之前，由代理人將核對無誤的證書遞交海關/收貨人，並邀請其在船舶到達時共同進行水尺檢驗以及共同拆封貨艙。
- 4) 卸貨完畢後，相關各方應共同出具“空艙證書”。

由於在阿根廷是由收貨人根據海關規定選擇稱重方法，而收貨一般採納岸上儀錶所示資料，岸上海關以及發貨人將拒絕參與水尺檢驗，而且最有可能拒絕共同拆封艙口蓋。若因短缺問題引發任何訴訟程式，代理律師可指出海關/收貨人均有機會上船採取上述措施檢驗貨物重量，以此來進行抗辯，拒絕支付額外稅費/罰款。

協會建議會員至少提前進行水尺計重，但若完成卸貨後存在任何短缺，應做好準備出具以代理為受益人的擔保函。”

資訊來源： Pandi Liquidadores S.r.L
pandi@pandi.com.ar