



2010年12月03日星期五

728号公告—12/10—谷物短重索赔/贸易允差—沙特阿拉伯

协会近期处理了沙特阿拉伯大量由于谷物货物卸货而引发的索赔纠纷，尤其是大麦和玉米，该类货物只占该国进口货物总量的一小部分。



协会从位于红海沿岸的吉达和延布以及阿拉伯湾的达曼收到了类似数量的索赔。通常情况下，散装谷物货物是从运输船舶卸载至卡车。几乎在所有纠纷中，收货人都依据桥秤所显示的数据确定货物重量，而不是参考水尺检验的结果。因此在某些情况下，船上称重与岸上称重数据之间的差异很可能引发赔偿责任。

在 1985 至 1987 年间，协会的当地通讯代理处理了多宗散装大麦短重索赔案，在通用技术服务有限公司（SGS）的协助下进行了大规模调查。

调查显示，短重的问题和装货港之间存在着密切联系。在众多谷物运输中，加拿大大麦的情况非常好，短重情况很少超过 0.25%，而且还经常小幅超重。同样地，澳大利亚大麦的情况通常也不错。这些调查结果至今仍有效反映了相关情况。短重最严重的大部分来自黑海港口装载的货物，对此我们怀疑装货时的货物重量不实。尤其有些货物是从驳船或货车转载上船，而货物在该类运输设备上的装载重量是不准确的，不足以为信。

总的来说，吉达港的港口桥秤是比较准确的，约每三个月校准一次，对此，我们能取得相关的校准证明。桥秤的最小测量精确度为 20 千克，即最精确只能记录最接近 20 千克的重量。但是即使将用于卸载货物的卡车数量与该数据相乘，按照每一辆卡车 20 千克的重量差来进行计算，也无法得出如此巨大的短重结果。

对于那些卸入港口私人经营的筒仓的货物则是另一种情况。筒仓的经营者自行负责检查和校准货物重量。协会曾几次发现很大的误差和操作不当等现象。以前，这些私人筒仓的经营者在货物清关后无法从海关处获得正式的短重证明。



LP Bulletin

近年来，吉达港的安全措施越来越严格，因此协会认为不可能使通过港口大门的货车完全消失。即使可能，该“消失”的货车数量也要必须很多才能产生了大量的短重。

协会的当地通讯代理建议，为减少或避免上述索赔，最好从装货港着手。应在装货港进行准确的水尺检验，并将其与托运人提供的数据进行对比。若发现重大差异，应适当提出抗议。装货完毕，应密封舱口盖。在卸货港，通讯代理建议指定一名检验员上船进行检验并联系收货人到场见证舱口盖拆封和水尺检验，并确保在完成卸货后签发“空舱证书”。

对于目前到达沙特港口的所有装载谷物的船舶，收货人会向港口代理发送通知，建议在完成卸货后，如果发现任何短重情况，即要求协会就短重货物出具担保函，否则他们不会允许船舶离港。

所有收货人都要求协会就短重货物出具担保函，但均不接受包含任何贸易允差的担保函。

货物短重索赔的法律地位完全取决于运输合同和能取得的证据。如果运输合同未对船东给予任何保护，沙特的法院则很有可能根据往常的海关卸货情况证明（即根据桥秤的量测资料）要求船东对货物短重承担责任。

不过如今，通过对大量短重索赔案件的审理，沙特法院对此类案件的处理也有了较大的发展。沙特法院现已出具了 7 份判决，均接受了运输/贸易允差的概念。其中一份判决为终局判决，不可上诉。鉴于这样的处理方式，我们发现如果卸货时发现货物短重不超过清单所示货量的 0.5%，大部分沙特的收货人在船舶完成卸货后都允许其离港。当然，也有一部分态度坚决的收货人坚持要求协会就最小的短重出具担保函。

沙特的法律并没有规定档披露义务，因此我们不能坚持要求收货人提供相关的买卖合同或保单，即使我们知道许多货物保险人所提供的保险受 0.5%的免赔率的约束，这样一来便加剧了贸易允差方面的争议。法院可能认为提供上述档的要求与案件无关，除非我们能够提供充分的证据证明货物的买卖是基于卸货测量或水尺检验结果而进行的，而不是提单上注明的货物量。这样，则又需要供货商对货物销售的基础进行确认。

我们强烈建议船东密切关注运输合同的细节内容：



LP Bulletin

- 1) 确保租船合同适当并入提单，列明其日期、地点和合同格式，作为提单条款的一部分；
- 2) 确保提单中包含管辖权及/或仲裁条款；
- 3) 如果货物基于水尺检验结果进行销售，租船合同则应相应地包含这样的条款，即船东对货物短重所承担的责任依据船舶抵达目的港时的水尺检验结果来计算；
- 4) 如果在装货港通过水尺检验发现短重情况，如租船合同和提单提供了上述保护，我们建议船东最好通知收货人。

更多详情请登陆协会官方网站，查阅“谨慎运输”部分的“散装货物测量——水尺检验”。

信息来源: L Heron 船长
Mutual Marine Services Al Mushtaraka Ltd
Jeddah
claims@mushtaraka.com