

Circular Ref: 2016/0001

Date: 15 January 2016

在广东省港口卸载的散装谷物和矿石货物

UK协会就广东省港口发生货物短量索赔案件明显增多事宜出具有关通函，主要为南沙、广州、东莞、深圳、阳江和湛江各港口。一旦中国检验检疫局(CIQ)或货物检验报告显示货物短量超过0.5%以上，当地收货人就会主动向承运人提出索赔。

为避免潜在短量索赔，强烈建议承运人：

1. 在装货港及卸货港与所有相关方共同进行联合水尺检验。如果装货港水尺计量发现短装，应签发船长声明，并将相关事项及时通知租家。由于外国船长和检验员之间存在语言沟通问题，因此，强烈建议承运人指派一名独立检验员参与水尺检验以避免沟通障碍。
2. 船舶驶往卸货港途中应严格遵守租家航次指令，例如，货物通风以及污水探深等。做好一切相关记录并告知租家。
3. 如果有多个卸货港，承运人须谨慎地监控卸货过程，并确保所有数据准确。

针对在广东省港口卸货的租家，以下为几项有效的抗辩策略：

1. **承运人责任期间**：承运人对货物责任期间是指从货物装上船时至卸下船时止。承运人对卸货后引起的任何货物短量索赔不承担责任。
2. **以提单上托运人数据为抗辩依据**：在一些标准提单格式上，通常印有“重量、尺寸、状况、内容和价值不知”的字样，中国法院认为，这不能解除承运人应核实装船数量并批注货物真实状况的责任。若无此类批注，承运人则无抗辩的理由。
3. **运输途中的抽水量**：在运输一些散装矿石货物的途中，货物通常会渗水，并且在途中进行抽水。一些当地法院对污水记录持有怀疑，理由是这些记录是由船方而非独立的第三方提供的。因此，一些法官驳回以此为依据的抗辩，但以往也有成功案例。
4. **贸易损耗**：国际上普遍接受以贸易损耗为由的抗辩，但在广州对此是存有争议的。尽管大多数

中国法院已允许这种做法，但2012年广东省高级人民法院有一项重要判决，二审驳回承运人以贸易损耗和/或计量误差为依据的抗辩。该判决认为，在航运业，以贸易损耗和/或计量误差作为抗辩，是无证据支持的。

此外，在此案中，CIQ检测报告也已经过修正，并不存在较大误差。正是这项判决导致了承运人在上述港口，进行货物短量索赔抗辩时，遭遇困难局面。承运人须注意一点，在法庭上，CIQ报告通常比商业或个人检验报告更有分量。

5. **水分含量变化的抗辩：**根据《中华人民共和国海商法》的规定，承运人对因货物的自然属性或固有缺陷造成的损失或损坏不承担责任。如果承运人有证据表明货物短量是因货物的固有缺陷或长途运输中水分的损耗造成的，则承运人可能成功进行抗辩。

承运人应取得装货港和卸货港货物质量证书(含货物水分含量数据)。由于货物水分含量是交易中的一项关键指标，收货人应持有此类证书。

即使承运人向法庭申请(由收货人或CIQ)披露，收货人往往保留这些证书，原因是，法官拒绝此类申请已有先例。

实际上，即使质量证书(无论是通过向对方请求或向法庭申请获得)显示货物的水分有所降低，如果短装的数量与水尺测量结果大相径庭，法官也可能判定货物短装与水分损耗并无联系。

以上由 ANDREW LIU & CO.,LTD 编译，应以英文为准！

信息来源：Andrew Liu & Co., Ltd www.andrewliu.com.hk