

Circular From UK
Date: 7 January 2022

装货港散货短量的索赔

UK 协会当地通代华泰对几起在装货港货物短装而引起的短量索赔案件进行了更新，即使案件中货物短量没有超过 0.5%。

华泰已经处理过几起类似案件，借此跟协会会员分享以下相关经验。

引述

关于对卸货量短缺不足 0.5%但是收货人仍然以装货港短装为由提出索赔的案件，我们分享的经验如下：

关于装货港短装的新判例

广州海事法庭于 2020 年 12 月 28 日作出 Civil Judgment (2020) Y72MC No.871 一案的判决，表明承运人对提单下不足 0.5%的货物短量应承担赔偿责任。

在该案中，托运人提供了一份水尺检验报告以证明承运人在明知货物短缺的情况下签署了清洁提单。法庭认为承运人存在疏忽因而不支持承运人以 0.5%计量允差（trade allowance）为由的货物短量免责。

判决已经申请上诉但还未做二审判决。

判决依据：高等法院的意见

最高人民法院第四民事庭副审判长王淑梅在 2017 年 6 月 16 日的全国海事审判实践座谈会上作了

总结讲话。关于承运人对散货短量的责任，她的观点是“在承运人履行货管义务不存在非谨慎过错的前提下，允许承运人以享受 0.5% 计量允差提出货物短量免责的抗辩。相反，如果有证据证明承运人有过错（比如：在装货港发生装船短量，承运人根据托运人的申明以及保函签发提单），承运人主张 0.5% 计量允差的惯例不应被支持，即使短量不足 0.5%。

最高法院主张的影响

广东一家律所代表一家谷物进口公司在 2020 年提出了一系列此类案件，试图依据最高院的意见得到赔偿。

广州海事法院的上述判决是针对其中一项索赔作出的，无疑鼓励了收货人提出其他索赔。因此，我们预计将来可能会有更多类似的索赔类型。

在华泰广东办事处处理的一件类似案件中，德国船东起初拒绝索赔。然而，中国法院的传票后来在德国送达。在广东办事处的协助下，双方以可接受的条件达成和解。

建议

- 对于运往中国的散装货物，请确保不会将装货港或卸货港的水尺检验报告披露给货物利益方，包括托运人、收货人和租船人，尤其是承运人或是由船员自己安排的水尺检验报告。
- 请让船长和船员知晓，对于承运人来说，通过主张装货港货物短缺在中国进行短货索赔的抗辩并没有好处。相反，这可能会导致承运人承担责任。请勿在装货港向任何人出示或提供水尺检验报告，包括货物权益的代表及检验人、海关、海事局、港口当局和代理等。
- 如果是运往中国的散装货物，建议将水尺检验命名为“Preliminary Information Advice”，而不是“draft survey report”。还建议在该文件中包含以下备注：“This Preliminary Information Advice is not a Certificate or Report and is not intended for negotiation nor does it have any commercial value in any respect whatsoever”。
- 对于托运人在装货港发生短量提出的保函（LOI）须谨慎，因为这可能被中国法院认为是承运人签发提单存在疏忽的证据。
- 建议船东在索赔人采取任何法律行动之前开始协商和解。为此，我们强烈建议协会/会员尽早与

我们联系，以便及时提供帮助。

以上由 Andrew Liu & Co., Ltd 编译，应以英文为准！

信息来源：The UK P&I Club

Andrew Liu & Co. Ltd