

阿根廷：散装货物数量的确定——岸上数据有强制效力吗？

在阿根廷港口装卸散装货物时，许多船长都遇到过货方声称当地只认可岸上数据，因而要求使用岸磅数据确定装/卸货数量的情况。但真的是这样吗？船东、租船人和船舶经营人有义务盲目地接受岸磅数据吗？



监管框架

阿根廷已经批准了《海牙规则》，该国的海商法已并入了《海牙-维斯比规则》的大部分原则。

2013年以前，进出口商可以选择用于确定干散货重量的方法。2013年6月，阿根廷海关当局发布关于固体散装货物作业中水尺计重和液舱测深计重的 3506 号一般决议。根据该决议，由海关在岸磅数据和水尺检量数据之间决定确定货物重量方法。自 2017 年起，根据 4138-E/2017 号一般决议，又变成由进出口商来选择用于确定干散货重量的方法。但是，海关当局仍有权复查申报重量。

现实情况

认为在阿根廷只接受岸磅数据是一种误解。即使商品销售合同中选择使用岸磅数据，船舶仍可以进行水尺检量，且任何相关方也都可以聘请检验师参与该等水尺检量。无论如何，根据《海牙-维斯比规则》，会员被期望并有义务在装卸货物时自行开展水尺检量。当托运人出示显示岸上数据的提单时，水尺检量数据将作为参考。

什么是正常/惯常差异？

在阿根廷，最常见的问题是当地托运人提出要将岸上数据写入提单，而该数据与船舶水尺检量数据有差异。如果差异在正常或惯常限度内，通常可以接受按照岸上数据签发清洁提单而不做任何批注。

正常或惯常差异是多少，取决于具体情况及测定船上数据所采用的计量方法。举例而言，规范的水尺检量的精确度据称为 $\pm 0.5\%$ 。因此，如果托运人的数值超出水尺检量数值 0.5% 以上，通常就应当对提单进行批注。作为一项通用“经验法则”，由于普遍认可的规范水尺检量的精确度为 0.5% ，因此当固体散装货物的提单数量差异达到 0.5% 或以上时，则可能丧失保赔保障。由于每个案件均涉及很多因素，从而可能适用不同的百分比，故将根据具体案情作出决定。希望了解更多情况，请参见 **Gard 规则第 34 条的指南**。

但可以预料的是，如果差异超过 0.5% ，在卸货港发生短量索赔的风险就会增加。即便是那样，托运人也会坚持不在大副收据和提单上进行任何批注，并建议船长出具声明书（letter of protest），对该等差异进行记录。这种声明书的实际价值是不确定、可以被质疑的。托运人可以辩称，声明书的作用不过是提醒收货人，先前就存在短量。

保护措施

根据我们处理该等案件的经验，在咨询阿根廷当地通代后，Gard 建议对于数值差异超过 0.5% ，而且托运人坚持在货物单证中写入岸上数据而不做任何批注的情况，会员可采取以下措施：

1. 立即通知协会指定检验师上船，进行独立的最终水尺检量，确定船舶计量的精确度。最好是让所有利益相关方（托运人和租船人）参加，但是如果该等利益相关方拒绝邀请，船长应在声明书中予以记录并继而进行独立的水尺检量。
2. 立即将差异情况通知租船人/托运人，并建议补充装载货物以使差异低于 0.5% ，或请他们接受在货物单证上进行批注，其中提及船方水尺检量数据和岸磅数据。根据阿根廷航海法（第 20094 号）第 204 条，船长有权在大副收据中做任何与货物情况和状况有关的批注。

为了施加商业压力，租船人/托运人常常会无效地主张采取上述行动期间所损失的时间由船东承担。但是根据英国法，船长有权调查数量、货物描述和货物状况差异背后的原因。如果船长进行合理的调查，其权利将获得法院或仲裁的支持，因而任何延误将由托运人或租船人承担。举例而言，见 *The Boukadoura* (1989) 1 Ll. Rep 393 案。

欢迎会员同时参阅 Gard 最近更新的文章“[水尺检量——抗辩干散货短量索赔的重要手段](#)”。

本洞察 (Insight) 专栏文章由 Gard 的通讯代理 Sigvart G.J. Simonsen & Cia. S.R.L. 协助编写。该通讯代理编写的一篇警示通函见[此处](#)。



by Dimitris Valavanis

Gard 比雷埃夫斯公司理赔主管兼律师