

阿根廷：散裝貨物數量的確定——岸上資料有強制效力嗎？

在阿根廷港口裝卸散裝貨物時，許多船長都遇到過貨方聲稱當地只認可岸上資料，因而要求使用岸磅資料確定裝/卸貨數量的情況。但真的是這樣嗎？船東、租船人和船舶經營人有義務盲目地接受岸磅資料嗎？



監管框架

阿根廷已經批准了《海牙規則》，該國的海商法已併入了《海牙-威士比規則》的大部分原則。

2013年以前，進出口商可以選擇用於確定乾散貨重量的方法。2013年6月，阿根廷海關當局發佈關於**固體散裝貨物作業中水尺計重和液艙測深計重**的3506號一般決議。根據該決議，由**海關**在岸磅資料和水尺檢量資料之間決定確定貨物重量方法。自2017年起，根據4138-E/2017號一般決議，又變成由進出口商來選擇用於確定乾散貨重量的方法。但是，海關當局仍有權複查申報重量。

現實情況

認為在阿根廷只接受岸磅資料是一種誤解。即使商品銷售合同中選擇使用岸磅資料，船舶仍可以進行水尺檢量，且任何相關方也都可以聘請檢驗師參與該等水尺檢量。無論如何，根據《海牙-威士比規則》，會員被期望並有義務在裝卸貨物時自行開展水尺檢量。當托運人出示顯示岸上資料的提單時，水尺檢量資料將作為參考。

什麼是正常/慣常差異？

在阿根廷，最常見的問題是當地托運人提出要將岸上資料寫入提單，而該資料與船舶水尺檢量資料有差異。如果差異在正常或慣常限度內，通常可以接受按照岸上資料簽發清潔提單而不做任何批註。

正常或慣常差異是多少，取決於具體情況及測定船上資料所採用的計量方法。舉例而言，規範的水尺檢量的精確度據稱為 $\pm 0.5\%$ 。因此，如果托運人的數值超出水尺檢量數值 0.5% 以上，通常就應當對提單進行批註。作為一項通用“經驗法則”，由於普遍認可的規範水尺檢量的精確度為 0.5% ，因此當固體散裝貨物的提單數量差異達到 0.5% 或以上時，則可能喪失保賠保障。由於每個案件均涉及很多因素，從而可能適用不同的百分比，故將根據具體案情作出決定。希望瞭解更多情況，請參見 **Gard 規則第 34 條的指南**。

但可以預料的是，如果差異超過 0.5% ，在卸貨港發生短量索賠的風險就會增加。即便是那樣，托運人也會堅持不在大副收據和提單上進行任何批註，並建議船長出具聲明書（letter of protest），對該等差異進行記錄。這種聲明書的實際價值是不確定、可以被質疑的。托運人可以辯稱，聲明書的作用不過是提醒收貨人，先前就存在短量。

保護措施

根據我們處理該等案件的經驗，在諮詢阿根廷當地通代後，Gard 建議對於數值差異超過 0.5% ，而且托運人堅持在貨物單證中寫入岸上資料而不做任何批註的情況，會員可採取以下措施：

1. 立即通知協會指定檢驗師上船，進行獨立的最終水尺檢量，確定船舶計量的精確度。最好是讓所有利益相關方（托運人和租船人）參加，但是如果該等利益相關方拒絕邀請，船長應在聲明書中予以記錄並繼而進行獨立的水尺檢量。
2. 立即將差異情況通知租船人/托運人，並建議補充裝載貨物以使差異低於 0.5% ，或請他們接受在貨物單證上進行批註，其中提及船方水尺檢量資料和岸磅資料。根據阿根廷航海法（第 20094 號）第 204 條，船長有權在大副收據中做任何與貨物情況和狀況有關的批註。

為了施加商業壓力，租船人/托運人常常會無效地主張採取上述行動期間所損失的時間由船東承擔。但是根據英國法，船長有權調查數量、貨物描述和貨物狀況差異背後的原因。如果船長進行合理的調查，其權利將獲得法院或仲裁的支持，因而任何延誤將由托運人或租船人承擔。舉例而言，見 *The Boukadoura* (1989) 1 Ll. Rep 393 案。

歡迎會員同時參閱 Gard 最近更新的文章“[水尺檢量——抗辯乾散貨短量索賠的重要手段](#)”。

本洞察 (Insight) 專欄文章由 Gard 的通訊代理 Sigvart G.J. Simonsen & Cia. S.R.L. 協助編寫。該通訊代理編寫的一篇警示通函見[此處](#)。

