

警惕巴基斯坦因货物短量引起的船舶扣押与滞留风险



摘要

近期，协会接到多起会员船舶在巴基斯坦因货物短量纠纷被扣押、滞留的报案，涉案货物多以液体散货（如食用棕榈油）以及固体散货（如小麦、化肥和种子）为主。由于货物属性的不同，索赔人在针对上述两类货物短量案件向承运人索赔时，手段和要求也不尽相同。但相同的是，索赔人一般都会以扣押、滞留船舶威胁船东采取现金和解等措施，不接受协会出具的信誉担保，这便导致船东及协会在处理此类案件时颇为棘手。本文基于笔者在参与处理针对上述两类货物短量索赔案件的心得，特此提醒会员船东在安排船舶前往当地卸货时要有一定的防范意识。

一、液体散装货物短量分析

长期以来，巴基斯坦频发液体散货短量索赔案件，尤以棕榈油短量案件为首。根据协会当地通代的反馈，在巴基斯坦约有三分之一的液体散货船舶可能面临短量索赔。通常，当船舶挂靠巴基斯坦卸货港时，承运人需将装载的货物卸至海关保税岸罐，再由收货人从这些岸罐中提走货物。由于液体散货贸易和运输的特殊性，承运人可能会签发数套提单给不同的收货人，而当海关岸罐计量中发现岸罐数量少于提单记载数量时，则会将短量通知发给各个收货人，再由各收货人向承运人提起索赔。虽然单起案件的涉案金额通常不大，但案件数量众多导致索赔金额骤增，而且承运人需要面对不同的索赔人，也使得案件处理难度变大。

■ 合理损耗

对于液体货物的短量，据了解，巴基斯坦当地认可的合理损耗针对燃油和食用油有不同标准：

- 对于燃油产品的合理损耗为 0.5%，短少超过 0.5% 的，海关有权施加罚款；
- 对于食用油类（如棕榈油），则以 0.25% 为分界。短少比例小于 0.25% 的，承运人不会被索赔或被海关罚款；但若短少比例超过 0.25%，则“合理损耗”的抗辩将不被当地法院支持，承运人可能需要承担全部短量责任并且不会扣减 0.25% 的合理损耗。这在巴基斯坦国内商法案例集 2000 中的相关案例中有所载明。

■ 短量原因

巴基斯坦对于液体散装货物计重是以岸罐为准，并不采纳通行的船舱计量，这也是造成液体散装货物短量频发的主要原因。对于承运人运载液体散货的责任期间，业内普遍认可的是装港法兰盘至卸港法兰盘。在这种情况下，承运人一般只需要证明卸货前的船舱计重符合提单记载的数量，同时凭借卸货后商检出具的干舱证明即能够认定其已履行交货义务。

但是，由于巴基斯坦当地法院通常会将海关岸罐方出具的 custom release certificate 上的计重数量作为裁判标准，这便将承运人的责任期间延伸到了岸罐。而实际上，当液体货物通过卸港船舶输油管线与岸罐输油管线连接的法兰盘末端后，货物

在客观上已脱离了承运人的控制。换言之，对于船舱与岸罐之间的传输过程以及岸罐本身的情况，承运人无法掌控，进而使其在当地遭受大量的货物短量索赔。

此外，密度数据的差异也是造成液体货物短量索赔的重要原因。巴基斯坦卸货港的货物数据以岸罐为准，检验师在岸罐取样后送交实验室测得的密度数值往往会与承运人提供的装港样品，或托运人联合装港检验师得出的密度分析数值产生偏差，加之岸罐计量的货物体积、温度等数据亦可能与船舱数据不同，最终计算得出的货物重量与提单记载重量的差异可能更大，甚至超出合理损耗的范畴，从而产生短量索赔。



二、液体散装货物短量的处理

通常，船东在面临巴基斯坦收货人对液体散货，特别是棕榈油短量的索赔时所采取的处理措施包括：

- 置之不理
- 积极应诉
- 达成和解

■ 置之不理或拒赔

由于巴基斯坦短量索赔通常单笔数额较小，且让船东承担因岸罐计量数据得出的短量结果也有违常理，因此船东可能在接到索赔时会拒赔或置之不理，这样做可能会带来一定隐患。如果索赔方提起诉讼，船东却持续采取漠视态度，一旦法院下达对船东不利的缺席判决，最终可能导致该涉案船舶再次停靠巴基斯坦港口时被扣押等不利后果。

同时，索赔方会依据广泛的连接点，申请扣押与涉案船舶相关联的其他船舶。协会近期处理的一起案件中，入会船 A 轮和 B 轮的注册船东均为某融资租赁公司旗下的一子公司，但实际上 A 轮和 B 轮的经营公司与管理公司并不存在任何关系（非同一会员的入会船舶），A 轮却因 B 轮在巴基斯坦存在已生效的败诉判决而被索赔方申请扣押。

■ 诉讼

通常来说，索赔方为保证诉讼时效或应对船东的置之不理，会在巴基斯坦法院起诉船东。此时，船东如不积极应诉，则很可能要承担败诉风险。即使最终胜诉，船东也可能面临因诉讼周期过长而产生的较高的法律费用和通代费用。正因为通过诉讼解决的成本相对较高，因此在实践中，船东在综合考量后可能更倾向于最后一种处理措施——和解。

■ 和解

对比前两种方式，和解的优势在于以更低的费用成本和时间成本解决索赔。协会通代或律师会协助船东与索赔人协商和解，一般而言，索赔方会选择接受索赔金额 30% 左右的金额，以和解未结与已判决的短量案件。

三、液体散装货物短量预防措施

船东在执行以巴基斯坦为卸港的液体散货运输时，应当有预期地意识到货物短量索赔的发生并予以防范。虽然，我们无法期待当地法院针对此类纠纷裁判观点的改变，也无力阻止索赔人的不当索赔，但是我们总结了以下几点建议供液体散货船东参考：

- 船东在租约中有针对性地加入相关条款，或要求租家出具相应卸货保函以明确货物短量责任的承担。但此种方法也有一定的局限性，面对收货方的索赔，船东仍需先承担提单法律关系中的货物短量责任，再依据租约合同或保函法律关系向租家追偿；

- 如航次租船人为买卖双方的卖家，且其与买方存在良好的商业合作关系，船东可尝试通过租家与收货人直接沟通的协商方式以降低索赔金额或是撤销案件；
- 可考虑安排检验人员在卸港油舱空距测量时以及岸罐计量时进行监卸，防止收货人检验人与代理商恶意串通，保证测量数据的准确性；
- 建议船东在提单中添加相关条款明确货物重量以船舱空距报告为准，承运人对岸罐计量所产生的货物短量不承担责任。虽然当地法院可能不会承认此条款的效力，但至少可以增加船东与索赔人和解谈判时的筹码。



四、固体散装货物短量分析

近年来，随着国际贸易政策的变化，巴基斯坦固体散装货物的进口量有了显著增长，干散货船东或其承租人安排船舶前往巴基斯坦港口进行卸货的艘次也越来越多。除了上述棕榈油等液体散货短量索赔外，协会近期也参与处理了较多固体散货短量的索赔案件，涉案货物主要以小麦、肥料（磷酸二铵）、煤炭和种子等货物为主。这些索赔多因“纸面短少”（Paper shortage）而引起，即收货人、承运人因货物计重测量方式的不同/计重结果的误差产生争议，使得收货人向承运人索赔货物短量损失并威胁滞留船舶。

根据当地通代介绍及协会处理此类案件的经验分析，巴基斯坦当地已经形成一套完整的索赔体系，承运人无疑成为最大的受害者。承运人/船东在处理这类短量索赔时，主要面临以下困难：

- 承运人在应诉中援引合理损耗的抗辩存在困难。对于固体散装货物，当地法院通常将以卸港最后一次完成的水尺计重报告数据作为评判货物是否短卸、溢卸的标准，且不接受承运人援引国际惯例中 0.5%合理损耗作为免责事由。
- 收货人在实践中质疑水尺计重数据，强迫船东以岸磅计重为依据进行和解谈判。在协会遇到的案件中，虽然有的水尺计重报告结果符合提单数量要求，但是收货人/代理商仍然会漠视当地司法习惯，依据岸磅计量的短少数据滞留船舶并强迫船东现场和解。更为普遍的情况是，由于船、货双方对于卸港各自水尺检验结果存在争议，通常将进行 2-3 次水尺检验，且结果很难一致。此时，收货人将质疑水尺报告的准确性并要求船方以岸磅计重的结果作为最终依据，而岸磅计重的结果是能够被当地装卸工人轻易控制的。
- 收货人拥有成熟的业务团队支持其不断提出短量索赔。当地固体散货（特别是 DAP 化肥）的进口商非常少，而这些进口商都有常设的检验团队以及代理商团队为他们提供全方面的支持与服务，并且所有货物短量索赔案件也会由他们的代理团队负责跟进谈判。
- 为避免船舶被扣押，船东在和解谈判中很可能处于弱势地位。一旦船、货双方针对货物计重方式、数量、索赔金额出现分歧，收货人将指示代理在船舶完成卸货后滞留该船直到船方同意支付令其满意的和解金额。这种做法无疑会导致船东迫于船期压力，选择与索赔人现场和解。当然，船方此时可以选择委请律师向代理商发送违法滞留船舶的法律通知书，即使无法让收货人放弃扣船，这种做法也能在一定程度上迫使收货人在合理的金额范围内商谈和解，但也无法排除收货人正式申请法院扣船令扣押船舶的可能性。此外，在现场和解时，船东还需注意协会对于此类案件补偿仍将秉承会员先付原则，并且需要凭借船方的检验报告定损以确定合理的补偿金额。

五、固体散装货物短量预防建议

1. 在巴基斯坦，货方检验人员通常会调整吃水读数或者海水密度测量值，使水尺计重结果对船方不利。因此，建议委请专业检验师上船协助船长、大副进行水尺检验，且如有必要，委请理货团队在岸上进行监卸，关注岸磅计重的规范和准确性；
2. 建议在装卸两港严格按照操作规范封舱、开舱并委请专业检验人员留存证据；
3. 如承运人有足够的谈判能力，可以尝试在提单中添加不知条款，如“WEIGHT, QUALITY & QUANTITY UNKNOWN”或者“SAID TO WEIGHT, QUALITY & QUANTITY UNKNOWN”，那么提单对于承运人而言就不是该总量或数量已装船的初步证据，这样在特定情况下更加能够保护承运人的利益；
4. 一旦发生货物短量索赔，及时通知租家共同对抗收货人。如最终采取现场和解且租约合同中并入 Inter-club 条款，保留向租家追偿货物短量责任的权利。

以上内容仅供会员参考，如需具体建议，请与协会相关人员联系。