

伊拉克-乌姆盖斯尔港的谷物短量和货损索赔

巴格达通讯代理 Sadiq Jaafar & Associates 向协会通报了有关在乌姆盖斯尔港向伊拉克谷物理事会 (IGB) 运交小麦和其他谷物货物的最新进展。

在允许卸货前，IGB 的代表会从每个货舱中提取货物样本，送到巴格达进行分析。这通常在船舶抛锚时进行。如果分析结果令人满意，则允许船舶靠泊。船东如有需要也可以提取样本。

货物在码头卸下后会装进卡车。卡车在进入码头时空车称重，在离开时再次称重。官方正式的卸货量依据地磅数字来确定。通讯代理告知，港口和筒仓地磅已经有一段时间没有进行校正了，所以不确定其称重结果是否准确。

受损货物不能卸船。因此要求船舶装载受损货物驶离乌姆盖斯尔港。

IGB 最近制定了一个有关货物被认定为受损或地磅数据显示短量时的新政策。此时，IGB 要求船舶在当地的互保协会代表代船东签署以下文件：

- 卸货量报告
- 事实陈述
- IGB 的短量或受损报告以及海事声明

Sadiq Jaafar & Associates 通告称，IGB 不接受备注有“仅视为收到”，或保留异议，或船东保留任何权利的此类签署文件。尽管之前 IGB 愿意接受协会出具的担保函以作为货损和短量索赔的担保，但现在看来不再接受这种担保。

如果船东不授权当地互保协会代表签署 IGB 文件，船舶将无法得到开航许可。据报告称，向当地法院对此种决定提出质疑不大可能使问题得以快速或成功的解决，虽然 IGB 阻碍船舶离开，但并没有扣押船舶。因此，法院不会将此视作法律问题。

实践中，虽然与 IGB 进行了商谈和磋商，但该新政策已经导致船舶在乌姆盖斯尔港遭受船期延误。

如果对 IGB 要求签署的文件没做任何保留和异议，船东针对货物索赔时的法律地位很难确定。不过，值得疑虑的是，法院会将该文件视为船东认可了 IGB 对货物短量或货损的主张。在此种情况下很难对该种索赔进行抗辩，即使船东检验人的调查结果与 IGB 的文件相矛盾。

Sadiq Jaafar & Associates 正在劝说 **IGB** 撤销新政策，仍使用原政策，即在出现短量或货损主张时要求船东互保协会提供担保，之后再向船东索赔，从而使问题得以通过正常的方式考量和处理。

正在考虑向乌姆盖斯尔港运输谷物的会员应当核实受货人是否包括 **IGB**。如果包括，会员应当注意到任何短量或货损索赔都可能导致船舶在完成卸货后船期遭受延误。会员也应确保船长和船舶的港口代理了解 **IGB** 的新政策，并对短量或货损索赔的可能性（特别是对 **IGB** 卸货量文件需要由当地互保协会代表代船东签署的要求）保持警惕。

如果出现上述情形，应当立即通知协会经理。而且，当订立船舶装运谷物至乌姆盖斯尔港的租船合同时，可以考虑在合同中加入让承租人对货物索赔承担责任的条款。

会员如需进一步信息或指导，请与协会经理联系。