

## 印度海关盯上了液化天然气短量

印度当局正在对液化天然气运输船在古吉拉特邦港口卸货时出现的货物短少处以海关罚款。

这些罚款都以印度海关当局签发的传票形式出现。当一艘船没有按提单记载卸下液化天然气货物的全部数量时，他们就会宣称货物短少。当局认为，这种“短少”是用来减少本应适用于全部提单数量的关税数额的一种手段。此外，同一当局还指控称，停靠古吉拉特邦港口的液化天然气船使用货物进行驱动，以避免在海上航行期间燃烧燃料的费用。

对这些指控作出回应并进行辩护，需要有关各方花费大量时间和努力。

根据1962年《印度海关法》第115条，当地代理人必须解释为什么没有按全部的提单数量进行卸货。这包括提供相关文件，以支持在航行期间合理用于驱动的自然蒸发的货物。这些通知可追溯到自2012年以来的液化天然气进口运输，因此可能会发出数百张传票。

但这些传票的依据仍然值得怀疑。由于蒸发损耗和底脚货要求，液化天然气的卸货量几乎总是少于装货完成时的数量，这是一个既定的事实。北英保赔协会通过船代、当地通讯代理和律师向印度海关当局解释了液化天然气船舶的运作方式。我们仍在等待这一解释是否会被接受。

对于配备了再液化装置的液化天然气船，如果租船人要求货舱在到达下一个装载港时保持冷却，则可能仍有保留底脚货的问题。

印度当局建议，无论这些听证会的结果如何，都可以引入类似阿根廷和土耳其现行做法的制度。该制度规定，将为商定的底脚货、航行中使用的蒸发货物和卸到岸上的货物数量印制一套单独的提单，从而有效地将原始提单的数量拆分为三部分。

虽然北英保赔协会迄今尚未知道这一制度有任何问题，但显然对其运作机制有所关注。例如，必须仔细确定卸到岸上的货物数量，以便正确签发包含该卸货数量的提单。同样，在确定载货航行过程中产生的汽化货物数量时也可能遇到困难。最后，在收回并注销最初签发提单的所有副本，以换取签发上述三套拆分的提单时也通常存在困难。在使用三套提单的制度时必须非常小心。

鉴于受这一问题影响的国际保赔协会集团所承保的液化天然气船的数量，我们正在共同努力，以确保采取一致的方法。

# ARTICLE

**NORTH**   
SERVICE, STRENGTH, QUALITY

北英保赔协会已经有一个指定的液化天然气团队，其中包括在液化天然气方面富有经验的海员和海事律师。我们会帮助我们的会员处理所有与液化天然气有关的问题。需要了解更多信息，请联系：Allistair Ridgley (高级理赔主任) ([allistair.ridgley@nepia.com](mailto:allistair.ridgley@nepia.com))

当两种语言文本有歧义或冲突时，应以英文版本为准。

NORTH OF ENGLAND MARINE CONSULTANTS (SHANGHAI) LTD CO. Room 302, Building 7, 18 Gongping Road, Hongkou District, Shanghai 200082 P.R. China  
Tel: +86 21 6087 5988 Facsimile: +86 21 6087 6198 Email: [Shanghai.marine@nepia.com](mailto:Shanghai.marine@nepia.com)  
Website: [www.nepia.com](http://www.nepia.com)

©2019 The North of England P&I Association



NorthofEngland



@NorthP&IClub



The North of England  
P&I Association Limited



The North of England  
P&I Association Limited



North P&I Club